

VERKEHRSSICHERHEITSKONZEPT 2035

Eckpunkte zukünftiger Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen



HESSEN



Herausgeber:

**Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen (HMWEVW)**

Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

E-Mail: info@wirtschaft.hessen.de
Tel.: 0611 - 815 0

INHALT

06	Vorwort Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
08	1 Entstehung des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035
	1.1 Einführung in die Thematik
	1.2 Einrichtung eines interdisziplinären Expertengremiums
	1.3 Struktur des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035
13	2 Verkehrssicherheitslage in Deutschland und Hessen
	2.1 Entwicklung der Verkehrssicherheit in Deutschland
	2.2 Entwicklung der Verkehrssicherheit in Hessen
	2.3 Straßenverkehrsunfälle in Hessen nach Ortslage
	2.4 Risikofaktor Verkehrsverhalten
	2.5 Bestehende Instrumente der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit
30	3 Leitlinien hessischer Verkehrssicherheitsarbeit
37	4 Handlungsfelder und Maßnahmen hessischer Verkehrssicherheitsarbeit
	4.1 Überführung der Leitlinien in vier Handlungsfelder
	4.2 Handlungsfeld 1: Administrativer Rahmen (A)
	4.2.1 Direktes Handeln – Ansätze auf Landesebene und in den Kommunen
	4.2.2 Politischer Einsatz – Ansätze auf Bundesebene
	4.2.3 Politischer Einsatz – Ansätze auf Europaebene
	4.3 Handlungsfeld 2: Infrastruktur (I)
	4.3.1 Allgemeine Maßnahmen
	4.3.2 Stadt- und Gemeindestraßen
	4.3.3 Landstraßen
	4.3.4 Autobahnähnlich ausgebaute Straßen
	4.3.5 Typische Motorradstrecken
	4.3.6 Fußverkehrsanlagen
	4.3.7 Radverkehrsanlagen
	4.4 Handlungsfeld 3: Fehler vermeiden – Verkehrsverhalten beeinflussen (V)
	4.4.1 Zeitgemäß kommunizieren – Soziale Medien nutzen
	4.4.2 Verkehrsverhalten kontrollieren – Systematisierung der Verkehrsüberwachung
	4.4.3 Besonders im Blick – die Kinder
	4.4.4 Der Start soll gelingen – Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer
	4.4.5 Zunehmend mobil – Seniorinnen und Senioren
	4.4.6 Vieles ist neu – Unterstützung für Geflüchtete und Zugewanderte

INHALT

- 4.5 Handlungsfeld 4: Ständig verbessern –
Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit (Q)
 - 4.5.1 Verkehrsanlagen gut und besser machen – Monitoring und Auditierung
 - 4.5.2 Fachwissen auf dem neuesten Stand halten – Aus- und Weiterbildung

80 **5 Verkehrssicherheitsarbeit – zielorientiert und verbindlich**

- 5.1 Ziele und Meilensteine sind gesetzt
- 5.2 Zwischenziele werden angestrebt
- 5.3 Konsens über umfassendes Handeln besteht
- 5.4 Zuständigkeiten sind geklärt
- 5.5 Prioritäten für eine zügige Umsetzung sind gesetzt
- 5.6 Verkehrsunfallgeschehen wird kontinuierlich beobachtet
- 5.7 Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit wird evaluiert
- 5.8 Verkehrssicherheitsrelevante Herausforderungen und Chancen
aus der Corona-Pandemie
- 5.9 Verkehrssicherheitskonzept wird bei Bedarf angepasst
- 5.10 Verkehrssicherheit bleibt im politischen Fokus

87 **Tabellarische Maßnahmenübersicht**

91 **Quellen**

94 **Impressum**

VORWORT



© HMWEVW

Die Zahl der Verkehrstoten ist zwar seit Jahren rückläufig, aber jedes Opfer des Straßenverkehrs ist ein Opfer zu viel. Wir haben uns auch in Hessen als Gesellschaft zu sehr damit abgefunden, dass Jahr für Jahr Hunderte Menschen sterben und Tausende teilweise ein Leben lang körperlich und seelisch verletzt werden. Deswegen müssen wir alles dafür tun, den Verkehr sicherer zu machen. Das letzte umfassende Verkehrssicherheitsprogramm für Hessen wurde vor fast drei Jahrzehnten erarbeitet. Seitdem hat sich vieles verändert: Das anhaltende Wachstum des Straßenverkehrs und seine zunehmende Komplexität bringen neue Herausforderungen für die Verkehrssicherheitsarbeit mit sich. Gleichzeitig eröffnet der technische Fortschritt neue Möglichkeiten. Fahrerassistenzsysteme oder die Vernetzung von Fahrzeug und Infrastruktur haben ein hohes Potenzial, die Verkehrssicherheit weiter zu steigern. Und immer deutlicher wird, dass ein sicheres Nebeneinander von Rad-, Fuß- und motorisiertem Verkehr auch neuer Ansätze in der Infrastrukturplanung bedarf.

Das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 greift all diese Veränderungen auf, ohne Bewährtes „über Bord zu werfen“. Die Erfahrungen der letzten Jahre und Jahrzehnte haben gezeigt, dass sich Unfallzahlen nur mit einem Bündel von Maßnahmen senken lassen. Das neue Konzept ist darauf ausgelegt, die Rahmenbedingungen so zu gestalten und weiter zu verbessern, dass die Bürgerinnen und Bürger in Hessen möglichst sicher am Verkehrsgeschehen teilnehmen können.

Bei der zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Konzepts hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen ein Expertengremium aus allen wichtigen Akteuren auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit beteiligt. So ist gewährleistet, dass alle relevanten Aspekte berücksichtigt werden. Für die fundierte Beratung und engagierte Arbeit danke ich dem Gremium ausdrücklich.

Oberstes Ziel des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 ist die körperliche Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Beim Schutz stehen vor allem die besonders gefährdeten Gruppen wie Radfahrerinnen und Radfahrer, Fußgängerinnen und Fußgänger, Kinder, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen mit Behinderungen im Fokus. Die Landesregierung bekennt sich zur „Vision Zero“, dem langfristigen Ziel eines Straßenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte.

Zu diesem Ziel kann jede und jeder Einzelne beitragen. Vor allem ein von rücksichtsvollem Miteinander geprägter Straßenverkehr ist zugleich ein sicherer Straßenverkehr.

Ihr

Tarek Al-Wazir

Hessischer Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen



ENTSTEHUNG DES HESSISCHEN VERKEHRSSICHERHEITSKONZEPTS 2035

1.1 Einführung in die Thematik

Hessen ist ein wirtschaftlich dynamisches, zentral gelegenes Bundesland und ein Verkehrsknoten mitten in Europa. Dabei bietet Hessen eine sehr gute Erreichbarkeit, sieht sich aber auch den Folgen wachsenden Durchgangsverkehrs ausgesetzt. Das entsprechend hohe Verkehrsaufkommen stellt die Verkehrspolitik vor große Herausforderungen, die Mobilität von Menschen und den Transport von Gütern nachhaltig zu gestalten. Neben der Sensibilisierung für eine angemessene Verkehrsmittelwahl sowie dem Ressourcen- und Klimaschutz ist die Verkehrssicherheit auf Hessens Straßen und Wegen dabei ein besonders wichtiges Anliegen.

Die noch immer hohe Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschäden in Hessen, knapp 21.000 allein im Jahr 2019 und rund 17.400 im pandemiegeprägten Jahr 2020, macht deutlich, dass das Verkehrsgeschehen in Hessen noch sicherer werden muss. Hessen verfolgt deshalb das europäische Ziel der Vision Zero: Keine Getöteten und möglichst wenig Schwerverletzte im Verkehr! Die Landesregierung setzt dabei auf eine breit aufgestellte Verkehrssicherheitsarbeit, die den Menschen in den Mittelpunkt stellt und das Ziel verfolgt, Leben zu schützen.

Um die bisher bereits erfolgreichen Ansätze in der Verkehrssicherheitsarbeit fortzuführen, neue Ansätze zu identifizieren und ein gemeinsames Vorgehen aller Beteiligten zu fördern, wurde das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 erstellt. Der Prozess zu seiner Erarbeitung wurde von der Landesregierung Ende 2018 unter der Federführung des seinerzeitigen Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung (HMWEVL) initiiert.

Die vorliegende Veröffentlichung eignet sich als Informationsquelle und Nachschlagewerk für Fachleute und Interessierte in Politik, Wissenschaft, Wirtschaft, gesellschaftlichen Gruppen und Verwaltung. Sie wird Teil der Hessenstrategie Mobilität 2035 und soll bis zum Jahr 2035 die Richtschnur der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen bilden.

1.2 Einrichtung eines interdisziplinären Expertengremiums

Für die Erarbeitung dieses Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 hat das HMWEVL bzw. nunmehr Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) ein interdisziplinäres Expertengremium berufen. In dem Gremium wirken Vertreterinnen und Vertreter wesentlicher Organisationen, Institutionen, Behörden, Unternehmen und Verbände aus dem Verkehrssektor mit. Dies umfasst das Hessische Ministerium des Innern und für Sport (HMdIS) mit der Polizei Hessen, das Hessische Kultusministerium (HKM) für die Schulen, Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil), zwei der drei hessischen Verkehrsverbünde, Vereine und Interessenvertretungen des Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehrs sowie die Verkehrswissenschaft an drei hessischen Hochschulen. Das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 wurde damit von Anfang an auf einer breiten Basis erarbeitet.

Das Expertengremium konnte bei seiner Arbeit auf einige Eckpfeiler aufbauen, die bisher schon Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen waren. Das Verkehrssicherheitsprogramm Hessen 1993 verfolgte bereits eine möglichst starke Verringerung der Unfallzahlen mit Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr und konnte zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer beitragen. Auf diesem Programm und dem dann folgenden Masterplan Verkehrssicherheit 2025 für Hessen Mobil mit seinem breiten Maßnahmenkatalog basierte die Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre.

© Shutterstock/Peeradontax



Auch die Hessenstrategie Mobilität 2035 und die Nahmobilitätsstrategie messen der Verkehrssicherheit eine große Bedeutung bei und lieferten Hinweise zur Ausrichtung der zukünftigen Verkehrssicherheitsarbeit. Schließlich hat das HMWEVW zu Beginn der Erarbeitung dieses Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts in einem Impulspapier erste wichtige Eckpunkte der zu diskutierenden Themen formuliert und eine Offenheit für weitere Aspekte signalisiert. Das Ziel der Vision Zero war damit gesetzt.

Zur Entwicklung des vorliegenden Konzepts wurden im Expertengremium gemeinsam eine Unfallursachenanalyse sowie Ziele, Leitlinien, Handlungsfelder und ein erster Maßnahmenkatalog erarbeitet. Dabei hat sich auch die inhaltliche Struktur für das Verkehrssicherheitskonzept gefestigt. In regelmäßigen Arbeitstreffen des Expertengremiums wurden die verschiedenen Ergebnisse vorgestellt, diskutiert und konkretisiert. Auch wenn nicht immer alle Beiträge und Vorschläge aus der jeweiligen Sicht aufgenommen und umgesetzt werden konnten, so sind die Handlungsfelder und Maßnahmen doch im überwiegenden Konsens erarbeitet worden. Dieser intensive Austausch zur hessischen Verkehrssicherheitsarbeit ist auch mit dieser Veröffentlichung nicht abgeschlossen, sondern wird in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Europäischer Politikrahmen – Vision Zero

Die Europäische Union hat 2019 einen Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030 – Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ vorgelegt. Sie hat ihr ambitioniertes langfristiges Ziel bekräftigt, bis zum Jahr 2050 so weit wie möglich an die Zahl von Null Straßenverkehrstoten heranzurücken (engl.: Vision Zero). Die Verkehrsminister/-innen der EU haben sich außerdem zum Ziel gesetzt, die Anzahl der schweren Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen in der EU bis 2030 gegenüber dem Ausgangswert von 2020 zu halbieren.

Die Zahlen verdeutlichen, dass die vom Land Hessen ebenfalls als Zwischenziel ausgegebene Senkung der Unfalltoten um 50 Prozent bis zum Jahr 2030 gegenüber 2020 nur mit einer deutlichen Steigerung der bisherigen jährlichen Reduktionsrate erreicht werden kann. Die Reduktion der letzten neun Jahre von 2011 bis 2019 betrug für Hessen etwa 17,4 Prozent.

Berufene Mitglieder des Expertengremiums

Vertreterinnen und Vertreter nachfolgend genannter Institutionen wurden in das Expertengremium unter der Leitung des Mobilitätsbeauftragten des HMWEVW, Volker Sparmann, berufen:

Unternehmen der Verkehrswirtschaft und Verbünde

- Dr. Klaus Vornhusen, Deutsche Bahn AG
- Heike Mühlhans, Gesellschaft für ein integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement in der Region FrankfurtRheinMain (ivm) mbH
- Michael Kadow, House of Logistics and Mobility (HOLM) GmbH
- Dr. André Kawai, Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)
- Steffen Müller, Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH (NVV)
- Stephan Kritzing, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV) GmbH

Vereine/Verbände

- Jürgen Baer, Allgemeiner Deutscher Automobil Club (ADAC) Hessen-Thüringen e.V.
- Norbert Sanden, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen e.V. (ADFC)
- Katalin Saary, Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e. V.) - Landesverband Hessen
- Klaus Ruppelt, Landesverkehrswacht Hessen e. V.
- Heiko Nickel, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Hessen e. V.

Verwaltung

- Frank Wolf, Hessisches Ministerium des Innern und für Sport (HMdIS)
- Ulrich Striegel, Hessisches Kultusministerium (HKM)
- Prof. Gerd Riegelhuth (bis 31. März 2021), Heiko Durth (ab 1. April 2021), Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement

Universitäten/Hochschulen

- Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze, Technische Universität Darmstadt
- Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Hochschule Darmstadt, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsausschuss Verkehrssicherheitsmanagement
- Prof. Dr.-Ing. Volker Blees, Hochschule RheinMain

1.3 Struktur des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035

Das Verkehrssicherheitskonzept spannt den Bogen von der Analyse mit einer Beschreibung der aktuellen Verkehrssicherheitslage und den ersichtlichen Handlungserfordernissen über die Zielsetzung der Vision Zero, definierten Leitlinien und identifizierten Handlungsfeldern bis hin zu umsetzbaren Maßnahmen. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der Langfristigkeit des entwickelten Ansatzes. Mit einem sowohl zielgruppenorientierten als auch streckenbezogenen Ansatz, einem geeigneten Qualitätsmanagement und einer Verstetigung der Verkehrssicherheitsarbeit wird der Einschätzung Rechnung getragen, dass Verkehrssicherheitsarbeit keine temporäre, sondern eine dauerhafte Aufgabe ist, die den Menschen und seine Gesundheit ins Zentrum rückt. Kern der Strategie sind ein sicheres Verkehrssystem und die Einsicht, dass der Mensch als Teil dieses Systems nicht fehlerfrei agiert. Die Gestaltung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege muss dieser Erkenntnis entsprechen. So können mögliche Fehlleistungen des Menschen teilweise kompensiert und Unfälle vermieden oder zumindest deren Folgen abgemildert werden.

Der Zusammenhang zwischen der Vision Zero, den Leitlinien, Handlungsfeldern und Maßnahmen wird in **Abbildung 1** visualisiert und in den folgenden Kapiteln erläutert.



Abbildung 1: Systematik Hessisches Verkehrssicherheitskonzept 2035

VERKEHRSSICHERHEITSLAGE IN DEUTSCHLAND UND HESSEN

2.1 Entwicklung der Verkehrssicherheit in Deutschland

Die Straßen in Deutschland sind in den vergangenen 50 Jahren generell verkehrssicherer geworden. Bei der Betrachtung von Unfallzahlen ist zu berücksichtigen, dass diese auch externen Einflüssen unterliegen. Hierzu gehören beispielsweise Witterungsbedingungen, besondere Einflüsse auf das Verkehrsaufkommen wie Wirtschaftskrisen oder die Corona-Pandemie in den Jahren 2020/21. Im Folgenden wird die Entwicklung der Verkehrssicherheit deshalb vorrangig über einen Zeitraum von 9 Jahren (2011 bis 2019) betrachtet. Aufgrund der Corona-Pandemie wird das Jahr 2020 nicht einbezogen. Das Verkehrsaufkommen (und infolgedessen auch das Unfallgeschehen) ist in dem Jahr 2020 signifikant zurückgegangen und ist somit nicht mit vorherigen Jahren vergleichbar.

Die Anzahl der Getöteten auf deutschen Straßen ist in allen Ortschaften (innerorts, außerorts und auf Autobahnen) seit Jahren rückläufig. Während es im Jahr 1970 auf den Straßen der damaligen Bundesrepublik mit 21.300 Getöteten zu den meisten Todesopfern kam, waren es im Jahr 2019 noch 3.046 Getötete, verstorben an der Unfallstelle oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall. Im Vergleich zum Jahr 2011 konnte damit die Anzahl der durch Verkehrsunfälle Getöteten um 24 Prozent reduziert werden. Im gleichen 9-Jahres-Zeitraum von 2011 bis 2019 wurde die Anzahl der Schwerverletzten in deutlich geringerem Maße von 68.985 auf 65.244 verringert (minus 5 Prozent). Dies sind Personen, die unmittelbar nach dem Unfall in einem Krankenhaus stationär für mindestens 24 Stunden behandelt wurden. Die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Verletzten ging von 392.365 im Jahr 2011 auf rund 384.230 Personen im Jahr 2019 zurück (minus 2 Prozent). Gleichzeitig stieg jedoch die Gesamtanzahl der polizeilich erfassten Unfälle von 2011 bis 2019 um ca. 14 Prozent auf knapp 2,7 Mio. Unfälle im Jahr 2019 an. Dies ist auch auf das gestiegene Verkehrsaufkommen zurückzuführen.

Der Blick auf die beteiligten Verkehrsmittel zeigt, dass die Anzahl der jährlich Getöteten bei den Pkw-Nutzenden um 622 von 2011 bis 2019 zurückgegangen ist. Damit kamen 2019 noch immer 1.364 Pkw-Fahrende ums Leben. Den zweitstärksten Rückgang im gleichen Zeitraum verzeichnete die Anzahl der getöteten Fußgehenden mit minus 197 auf 417 Getötete, gefolgt von den Kraftradnutzenden mit minus 173 Getöteten auf 605. Negativ entwickelt sich allerdings die Anzahl der Getöteten bei den Radfahrenden. Während es im Jahr 2011 noch 399 getötete Radfahrende gab, stieg die Anzahl der tödlich Verunglückten für das Jahr 2019 um 46 auf 445.

2

Neben der rückläufigen Entwicklung bei Kindern unter 15 Jahren (55 Getötete in 2019 gegenüber 86 Getöteten in 2011) wurde auch bei jungen Erwachsenen (18 bis 24 Jahre) mit 363 Getöteten in 2019 gegenüber 737 Getöteten in 2011 eine deutliche Verbesserung erreicht.

Auch wenn die Verkehrssicherheit auf den Straßen in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat, gibt es doch immer noch zu viele Getötete und Schwerverletzte. Die Vision Zero, keine Verkehrstoten und möglichst wenige Schwerverletzte, seit 2007 auch fest in der deutschen Verkehrssicherheitsarbeit verankert, ist noch nicht erreicht und daher weiterhin konsequent zu verfolgen.

Entwicklung des Unfallgeschehens 2020 deutschlandweit und in Hessen

Die Corona-Pandemie hat mit einer geringeren Mobilität der Menschen und einem geringeren Verkehrsaufkommen die Zahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2020 deutlich sinken lassen. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes sind deutschlandweit insgesamt 2.719 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr tödlich verunglückt. Dies sind im Vergleich zum Vorjahr rund 11 Prozent weniger Verkehrstote. Die Aussagekraft dieser Zahl ist daher eingeschränkt. [24]

Eine Ausnahme von dieser rückläufigen Entwicklung der Unfallzahlen bilden hier allerdings die Radfahrenden, wie aus den Zahlen des Statistischen Bundesamtes hervorgeht. Demnach sind das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer im Jahr 2020 weiter angestiegen. Im Vergleich zum Jahr 2019 ist die Gesamtanzahl der verunglückten Radfahrenden in Deutschland um 4.931 gestiegen und liegt mit 5,6 Prozent über dem Wert des Vorjahres. [24]

Auch in Hessen ist die Gesamtanzahl der Straßenverkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Es wurden dabei etwa 16 Prozent weniger Personen verletzt. Laut dem Hessischen Statistischen Landesamt hat es im Jahr 2020 auf hessischen Straßen insgesamt rund 17.407 Unfälle mit Personenschaden und 205 Getötete gegeben. Die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten befindet sich damit auf einem Tiefstand seit Beginn der Aufzeichnung in Hessen. Diese Entwicklung ist jedoch auch in Hessen, vergleichbar mit dem Bundestrend, auf einen Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der Corona-Pandemie zurückzuführen. [25]

Die Gesamtunfallzahl bei den Radfahrenden in Hessen als auch die Zahl der Getöteten (2020: 18, 2019: 18) und Schwerverletzten ist im Vergleich der Jahre 2020 und 2019 weitgehend gleichgeblieben. Einzig die Anzahl der Leichtverletzten ist geringfügig angestiegen (2020: 2.877, 2019: 2.827). [25]

Stärker angestiegen sind hingegen die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden. Insgesamt neun Menschen kamen hier 2020 bei Verkehrsunfällen ums Leben. 2019 waren es nur fünf. Ebenso sind auch mehr Personen schwer- (2020: 170, 2019: 109) und leichtverletzt (2020: 460, 2019: 336) worden. [25]



Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit wird in diesem Konzept als Straßenverkehrssicherheit behandelt. In der Verkehrswissenschaft versteht man unter Verkehrssicherheit das Nichtvorhandensein von Risiken und Gefahren bei der Ortsveränderung von Personen und Gütern. Ein Grundgedanke der Unfallforschung geht davon aus, dass eine „möglichst sichere Straßengestaltung, möglichst sichere Fahrzeuge und ein angemessenes Verhalten normalerweise dazu führen, dass es nicht zum Unfall kommt. Diese beeinflussbaren Faktoren stellen dem Verkehrsteilnehmenden einen Sicherheitsspielraum zur Verfügung. Treten aber mehrere Defizite gleichzeitig auf, kann der Sicherheitsspielraum erschöpft sein, mit einem Unfall als mögliche Folge. Es gibt demnach in der Regel nicht nur eine Unfallursache, sondern verschiedene Rahmenbedingungen, die sich gleichzeitig negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken (vgl. Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Ausgabe 2012).

In der Verkehrssicherheitsarbeit wird die Unterscheidung in **objektive Verkehrssicherheit** und **subjektives Verkehrssicherheitsempfinden** getroffen. Objektiv kann die Lage anhand von Unfallzahlen, Unfallfolgen oder Unfallhäufungsstellen beschrieben werden. Deren Verläufe sind messbar und in Statistiken darstellbar und auswertbar. Diese objektive Verkehrssicherheit ist überwiegend Betrachtungsgegenstand des vorliegenden Verkehrssicherheitskonzepts; es fokussiert auf die Reduktion der Unfallzahlen und deren schwerwiegenden Folgen für den Menschen. Subjektive Verkehrssicherheit sagt etwas über die persönliche Einschätzung der Verkehrsteilnehmenden aus. Wie sicher fühlen diese sich etwa auf einem Fahrrad im Straßenverkehr oder wie schätzen sie – oft unbewusst – die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls ein. Empfindungen sind im Gegensatz zu den objektiven Indikatoren schwer messbar. In der Unfallforschung sieht man die subjektive Sicherheit als persönlichen Eindruck von Risiken auch problematisch, wenn damit unbekannte, aber tatsächlich bestehende Unfallrisiken im Gefühl der Sicherheit unterschätzt werden. Beispielhaft seien die Benutzung von Radwegen in Gegenrichtung, das Radfahren auf Gehwegen oder gar die Fehleinschätzung von Fahrzeugführenden hinsichtlich der eigenen Fahrtüchtigkeit nach dem Genuss von Alkohol oder Drogen genannt. Hier setzt Verkehrssicherheitsarbeit mit Informations- und Aufklärungsmaßnahmen beim Verkehrsteilnehmenden an, die richtige Einschätzung vorzunehmen und Verhaltensweisen kritisch zu reflektieren, sie gar zu unterlassen.

2.2 Entwicklung der Verkehrssicherheit in Hessen

Die Entwicklung der Verkehrssicherheitslage in Hessen ist mit dem Bundestrend vergleichbar. Nach Angaben des Hessischen Statistischen Landesamts verunglückten im Jahr 2019 in Hessen insgesamt 27.497 Personen (2.506 Personen weniger als im Jahr 2011), 224 starben (2011: 263). Die Anzahl der Schwerverletzten war mit 4.559 Personen um 668 geringer als im Jahr 2011. Die Anzahl der leichtverletzten Personen, deren Verletzungen keinen stationären Krankenhausaufenthalt erforderten, sank um 1.791 auf 22.722.

Die Betrachtung der letzten neun Jahre zeigt, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle seit 2011 ansteigt. Trotz dieses Anstiegs hat sich jedoch die Anzahl der Schwerverletzten im Jahr 2019 gegenüber 2011 um 668 bzw. 14,7 Prozent reduziert. Die Anzahl der Getöteten hat im Jahr 2017 mit 213 Getöteten einen Tiefstand verzeichnet und stagniert derzeit leicht darüber (vgl. **Abbildung 2**).

Die Anzahl der Unfälle mit motorisierten Zweirädern ist von 4.725 (2011) auf 3.878 (2019) um 21,8 Prozent gesunken. Im gleichen Zeitraum sank auch die Anzahl der verunglückten Motorradfahrenden, das sind alle Verletzten und Getöteten, von 3.742 auf 2.949. 53 von ihnen verunglückten im Jahr 2019 tödlich.

Auf Hessens Straßen kamen im Jahr 2019 drei Kinder zu Tode (2011: fünf). Die Anzahl schwer verletzter Kinder (2011: 364, 2019: 235) sank ebenso wie die Anzahl leicht verletzter Kinder (2011: 1.408, 2019: 1.289). Bei der Gruppe der Seniorinnen und Senioren ist ein leichter Rückgang der Gesamtzahl der Verunglückten registriert worden. In den Altersgruppen „65 Jahre und älter“ sanken die Zahlen der Getöteten (2011: 67, 2019: 62). Die Anzahl der Leichtverletzten ist jedoch (2011: 2.140, 2019: 2.279) leicht angestiegen. Eine positive Entwicklung zeigt sich für diese Gruppe im Fußverkehr: die Anzahl der Getöteten hat sich von 2011 auf 2019 um 14 auf 27 reduziert.

Während sich bei den Radfahrenden die Anzahl der Gesamtunfälle im Jahr 2019 im Vergleich zum Jahr 2011 um 4 Prozent auf 4.652 erhöhte, sank hingegen die Anzahl der schwerverletzten Radfahrenden um 14 Prozent auf 671. Die Zahl der getöteten Radfahrenden blieb mit 18 exakt auf dem gleichen Niveau (+/- 0 Prozent) wie im Jahr 2011. Bedingt durch die rapide Zunahme von Pedelecs im Straßenverkehr in den letzten 9 Jahren hat deren Unfallbeteiligung auf 522 Verkehrsunfälle zugenommen. Das entspricht einer Zunahme von 513 Unfallbeteiligungen im Vergleich zum Jahr 2011. Auch bei den Verunglückten sind deutliche Anstiege zu verzeichnen (Getötete +5, Schwerverletzte +107, Leichtverletzte +336).

Elektrokleinstfahrzeuge wie E-Scooter sind seit Juni 2019 im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Eine aussagekräftige Recherche nach Verkehrsunfällen mit diesen Fahrzeugen ist derzeit noch nicht möglich. Nach einer ersten Sonderauswertung für den Zeitraum Juni 2019 bis Dezember 2019 der Polizei Hessen waren Elektrokleinstfahrzeuge an 99 Verkehrsunfällen beteiligt (98 innerorts, 1 außerorts). Dabei gab es keine Getöteten, jedoch 13 Schwer- und 62 Leichtverletzte.

2.3 Straßenverkehrsunfälle in Hessen nach Ortslage

Die Analyse der Verkehrsunfallzahlen für das Jahr 2019 zeigt, dass – wie in den Vorjahren – nahezu zwei Drittel der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften passierten. Etwas mehr als jeder zehnte Unfall ereignete sich auf Bundesautobahnen und etwa ein Viertel der Unfälle auf den übrigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften (vgl. **Abbildung 3**). Während es innerorts mehrheitlich bei Sachschadensunfällen bleibt, nimmt auf Bundesautobahnen und sog. Landstraßen die Un-

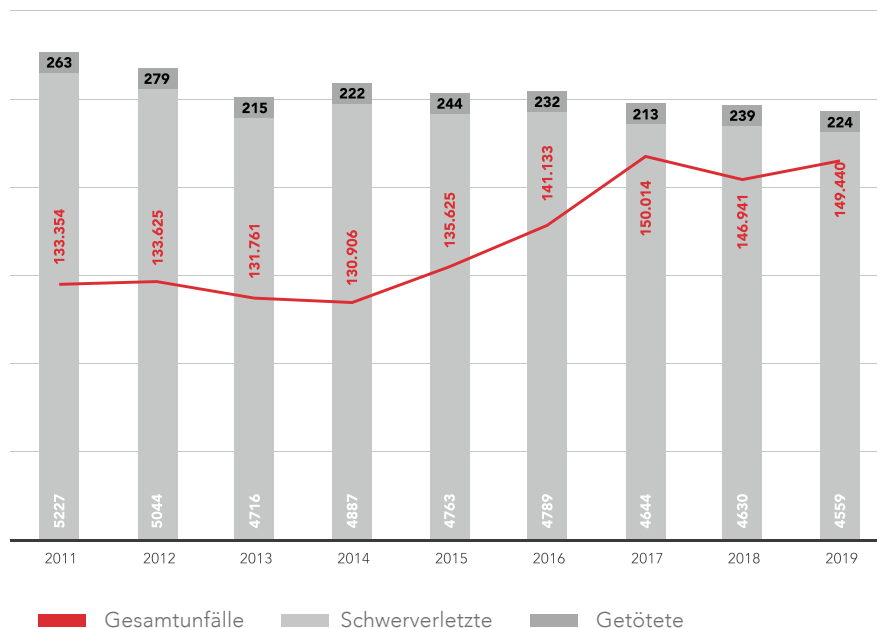


Abbildung 2:
Entwicklung der Gesamtunfälle, Schwerverletzten und Getöteten in Hessen [1]
© Hessisches Statistisches Landesamt, Verkehrsunfallstatistiken Polizei Hessen

fallschwere aufgrund der gefahrenen höheren Geschwindigkeiten zu. 2019 verunglückten annähernd zwei Drittel der Getöteten auf Landstraßen, gut ein Viertel der Getöteten lässt sich der Ortslage „innerorts“ zuordnen, und etwa jeder sechste Getötete kam auf Autobahnen ums Leben (vgl. **Abbildung 4a**).

Betrachtet man die leicht- bzw. schwerverletzten Verkehrsteilnehmenden, verschiebt sich der Schwerpunkt. Hier entfallen bis zu 59 Prozent der Verletzten auf innerörtliche Lagen, rund ein Drittel auf Landstraßen und etwa jeder Achte verletzte sich auf Autobahnen (vgl. **Abbildung 4b**).

Unterschiede bezüglich Unfallzahlen und Unfallauswirkungen zwischen den Raumtypen in Hessen erklären sich durch Unterschiede in den Mobilitätsmustern der Einwohnerinnen und Einwohner. Während in Stadtregionen der Umweltverbund (ÖV, Fahrrad und zu Fuß) 51 Prozent der Wege ausmacht, sind es in ländlichen Regionen nur 35 Prozent [2]. Dementsprechend ist in städtischen Regionen das Verletzungsrisiko von Zufußgehenden und Radfahrenden besonders hoch.

Stadt- und Gemeindestraßen in Hessen

Im Jahr 2019 ist die Anzahl der Verkehrsunfälle auf hessischen Stadt- und Gemeindestraßen im Vergleich zum Vorjahr um 662 Unfälle auf 17.876 Unfälle gesunken, was einem Rückgang von 4 Prozent entspricht. Es ereigneten sich aber immer noch 61 Prozent aller Verkehrsunfälle innerorts. Hier sind in der Unfallfolge 26 Prozent der Getöteten (57 Personen) und 46 Prozent der Schwerverletzten (2.105 Personen) zu verzeichnen. Im Vergleich zum Vorjahr kamen 2019 auf hessischen Innerortsstraßen rund 19 Prozent weniger Verkehrsteilnehmende ums Leben. Die Anzahl der Schwerverletzten hat sich im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert.

Der Unfalltyp „Einbiegen/Kreuzen“ stand innerorts mit 29 Prozent an erster Stelle. Betrachtet man jedoch die Unfallfolgen, so kamen innerhalb von Ortschaften bei den „Fahrunfällen“ die meisten Menschen (28 Prozent) ums Leben.

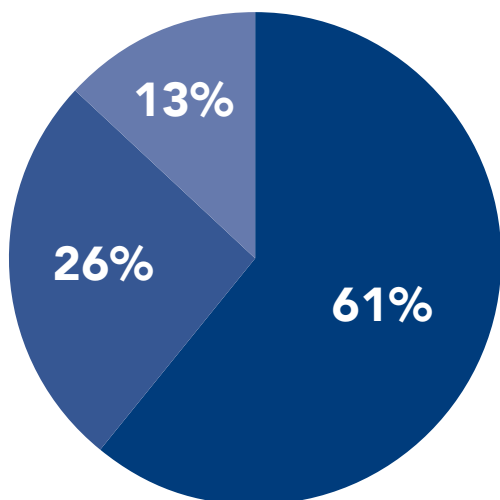


Abbildung 3:
Verkehrsunfallzahlen in Hessen nach Ortslage 2019



Abbildung 4a:
Getötete in Hessen nach Ortslage 2019

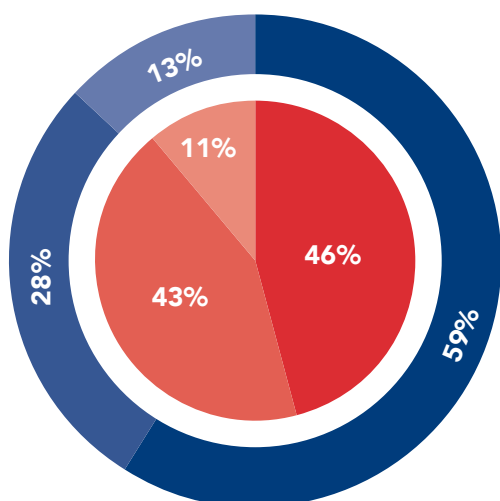
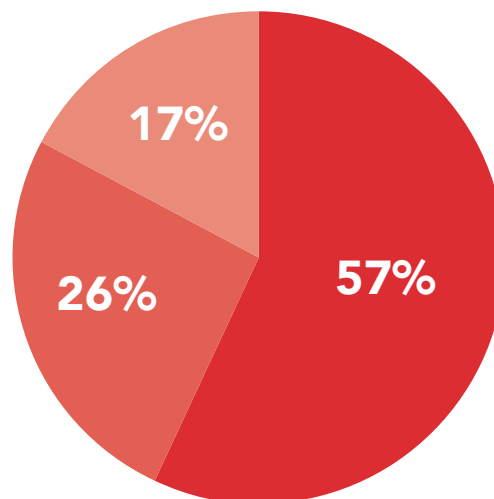
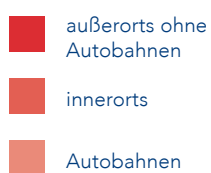


Abbildung 4b:
Verletzte nach Ortslage 2019



Ortslagen

Das Verkehrssicherheitskonzept unterscheidet die Straßen entsprechend den Ortslagen, nach:

- Stadt- und Gemeindestraßen,
- sog. Landstraßen, die außerörtliche Bundesstraßen, Landes- und Kreisstraßen sein können sowie
- Autobahnen und autobahnähnlich ausgebaute Straßen.

Unfalltypen

In diesem Konzept wird nach sieben Unfalltypen unterschieden

1. Fahr Unfall:

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben. Im Verlauf des Fahr Unfalls kann es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommen.

2. Abbiege-Unfall:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbiegenden und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden (auch Zufußgehende).

3. Einbiegen/Kreuzen-Unfall:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug.

4. Überschreiten-Unfall:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Zufußgehenden auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist.

5. Unfall durch ruhenden Verkehr:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkte/hielt bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

6. Unfall im Längsverkehr:

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten.

7. Sonstige Unfälle:

Der Unfall ist keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen. Beispiele: Unfälle beim Wenden, Rückwärtsfahren, von Parkenden untereinander, mit Hindernissen oder Tieren auf der Fahrbahn, durch plötzlichen Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. ä.).

Landstraßen in Hessen

Auf Hessens Landstraßen (außerhalb von Ortschaften, ohne Bundesautobahnen) ereigneten sich 2019 rund 26 Prozent aller Verkehrsunfälle, jedoch sind hier 57 Prozent der Getöteten (128 Personen) zu verzeichnen. 1.936 Personen (43 Prozent) verletzten sich hier schwer. Vor allem unangepasste Geschwindigkeiten, Fehleinschätzungen beim Überholen sowie Vorfahrtsmissachtungen an Knotenpunkten waren Ursachen für diese schwerwiegenden Unfallfolgen auf Landstraßen. Es dominierte der Unfalltyp „Fahrerunfall“ (siehe InfoBox Unfalltypen) mit 34 Prozent aller Unfälle und 43 Prozent aller Getöteten.

Ein besonderer Blick gilt auch außerorts dem Radverkehr. Eine Sonderauswertung für Südhessen zeigt, dass 44 Prozent der Radverkehrsunfälle mit Personenschaden an Knotenpunkten oder beim Queren passieren und weitere 25 Prozent im Längsverkehr, beispielsweise wenn Fahrradfahrende überholt werden.

Abbildung 5:

Verunglückte auf hessischen Stadt- und Gemeindestraßen

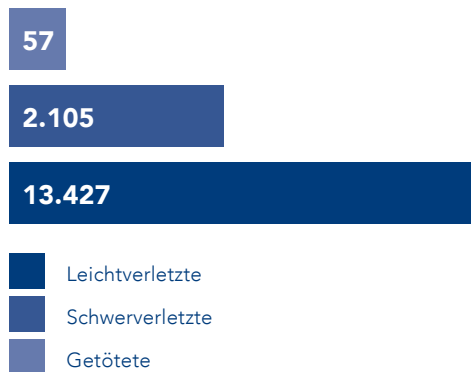
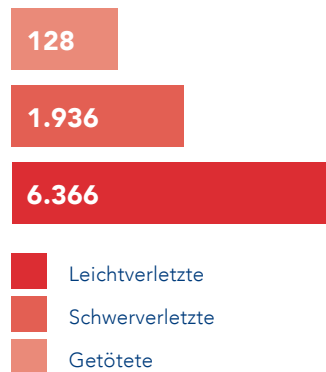


Abbildung 6:

Verunglückte auf hessischen Landstraßen



Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen in Hessen

Auf Hessens Autobahnen ereigneten sich 13 Prozent aller in Hessen auftretenden Straßenverkehrsunfälle. Dabei sind im Jahr 2019 auf den Autobahnen 39 Menschen ums Leben gekommen. 510 verletzten sich hier schwer.

73 Prozent der Getöteten sind dem Unfalltyp „Unfall im Längsverkehr“ und 19 Prozent der Getöteten dem „Fahrerunfall“ zuzuordnen. Bei der Gruppe der auf den Autobahnen Schwerverletzten sind die beiden Unfalltypen „im Längsverkehr“ mit 54 Prozent und „Fahrerunfall“ mit 26 Prozent ebenfalls vorherrschend. Der Unfalltyp „Fahrerunfall“ spiegelt in erster Linie eigene Fahrfehler wider. Dabei ist „nicht angepasste Geschwindigkeit“ mit 30 Prozent die mit Abstand häufigste Unfallursache, die außerorts zum Tod führt.

Nicht eingehaltener Sicherheitsabstand durch den nachfolgenden Lkw, Unaufmerksamkeit aufgrund Übermüdung, Ablenkung oder eine zu hohe Geschwindigkeit können im Straßenverkehr schnell zu Stau und damit zu schweren Unfällen an den Stauenden führen. Ein Unfall mit dem Lkw kann besonders auf der Autobahn schwere Folgen nach sich ziehen.

Abbildung 7:

Verunglückte auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Straßen in Hessen 2019

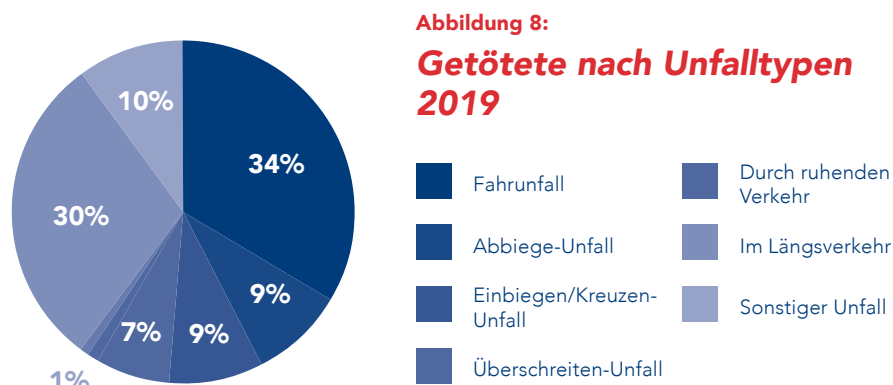


2.4 Risikofaktor Verkehrsverhalten

Nach wie vor ist nicht angepasste Geschwindigkeit die Hauptunfallursache bei den Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden. 36 Prozent der Getöteten und 27 Prozent der Schwerverletzten gehen im Jahr 2019 darauf zurück. Weiterhin ist auffällig, dass ungenügender Sicherheitsabstand zu jedem fünften Unfall mit Personenschaden beiträgt. 21 der insgesamt 224 Verkehrstoten des Jahres 2019 in Hessen lassen sich auf diese Unfallursache zurückführen.

Bei der Betrachtung der Unfalltypen, welche die Konfliktsituation beschreiben, die zum Unfall führte, sind die Hauptursachen Geschwindigkeit und Sicherheitsabstand in den „Fahrnfällen“ und „Unfällen im Längsverkehr“ wiederzufinden (siehe InfoBox Unfalltypen S. 20). Die Getöteten durch Unfälle im Längsverkehr (30 Prozent) und durch Fahrnfälle (34 Prozent) machen zusammen etwa zwei Drittel aller Getöteten aus. Etwa ein Fünftel der Getöteten ist außerdem auf die Abbiege-Unfälle bzw. Einbiegen/Kreuzen-Unfälle (zusammen 18 Prozent) zurückzuführen. Dabei sind die fehlende Sicht auf andere Verkehrsteilnehmende oder das falsche Einschätzen der verfügbaren Zeitlücken oftmals ursächlich (**Abbildung 8**).

Auch die Ablenkung durch Infotainment-Angebote im Fahrzeug bzw. durch Smartphone-Nutzung spielt eine zunehmende Rolle. Dies ist zwar bei der Unfalldokumentation kaum erfassbar, wird aber durch eine repräsentative Studie der Allianz Deutschland AG belegt [3].



2.5 Bestehende Instrumente der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit

Bei der Entwicklung der Unfallzahlen liegt Hessen im Bundestrend, obwohl Hessens Straßen aufgrund der zentralen Lage des Bundeslandes stärkere Verkehrsleistungen bewältigen müssen. Das spricht für eine gute Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen; auf diesem Fundament kann die zukünftige Arbeit aufbauen.

Entsprechend existieren auch bereits zahlreiche Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit, die in präventive und reaktive Ansätze unterteilt werden können. Hierzu sind einige Beispiele in **Abbildung 9** sowie auf den Folgeseiten aufgeführt.

Abbildung 9:

Beispielhafte Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen

Allgemein	Betrieb	Unfallanalysen
• Sicherheit in der Planung • Schulwegplanung • Verkehrserziehung • Schulisches Mobilitätsmanagement • Qualitätsstandards und Musterlösungen für Fuß- und Radverkehr • Aus- und Weiterbildung	• Sicherheitsaudit im Bestand • Streckenwartung und -kontrolle • Verkehrsschau • Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) • Sonderuntersuchungen (bspw. Motorradverkehr) • Geschwindigkeitsüberwachung • Verkehrskontrollen	• Unfallkommission • Verkehrssicherheitsbetrachtungen des Netzes
präventiv		reaktiv

Im Folgenden werden wesentliche Ansätze der bisherigen hessischen Verkehrssicherheitsarbeit näher erläutert.

Förderung regelkonformen Verkehrsverhaltens

Regelkonformes Verkehrsverhalten kann mit präventiven und repressiven Maßnahmen sowie mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen erreicht werden. Die Kombination dieser Ansätze findet sich beispielsweise in der Arbeit der hessischen Polizei oder der Straßenbau- und Verkehrsbehörden und entfaltet eine große verkehrssicherheitsfördernde Wirkung.

Ein bedeutender Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen liegt auf der Verkehrsunfallprävention. Hier sollen Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärung und Öffentlichkeitsarbeit vorbeugend wirken. Dies richtet sich vorrangig an Zielgruppen mit erhöhtem Verkehrsunfallrisiko wie Kinder, junge Erwachsene, Zu Fußgehende, Radfahrende sowie Seniorinnen und Senioren. Durch die Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung werden den Zielgruppen die Risiken und die persönliche Verantwortung im Straßenverkehr bewusst gemacht, positive Verhaltensmuster vermittelt und partnerschaftliches Verhalten als vorbildlich herausgestellt. Beispielhaft sind „Achtung Wild!“ (Präventionskampagne zur Vermeidung von Wildunfällen), „Lass’ Dich sehen“ (Präventionskampagne zur Reduzierung der Verkehrsunfälle in Folge mangelnder Erkennbarkeit) oder „UFFBASSE“ (Präventionskampagne zur Reduzierung der Verkehrsunfälle durch Ablenkung). Ein wichtiger Baustein im Bereich der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in der 3./4. Klasse. Verkehrserziehende vermitteln Kindern das Basiswissen zur sicheren selbstständigen Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr.

Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad. Das kann auch zu Konflikten um den Verkehrsraum führen. Das betrifft Radfahrende untereinander, aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Mit einer ansprechenden Kampagne für ein verkehrsregelkonformes Radfahren soll negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vorgebeugt werden. Verschiedene Organisationen wie der

© Shutterstock/Vaclav Mach



ADFC, der DVR oder die Verkehrswachten liefern hier Tipps und Maßnahmen, wie Rad- und Pedelec-Nutzende sicher am Straßenverkehr teilnehmen können. Beispielsweise sensibilisiert der ADFC im Rahmen der Aktion „Beleuchtungstag“ bereits Schulkinder zum Fahren von verkehrssicheren Fahrrädern. Der DVR führt beispielsweise mit seinem Programm „Sicherheit im Radverkehr“ für Betriebe und öffentliche Einrichtungen ein Fahrtraining durch.

Auch Erwachsene, die motorisiert unterwegs sind, bedürfen teilweise noch einer Sensibilisierung für regelkonformes Verhalten; dies gilt insbesondere, wenn es um die Anpassung der eigenen Geschwindigkeit geht. Das seinerzeitige HMWEVL hat im Jahr 2017 zusammen mit dem ADAC Hessen-Thüringen e. V. und der Landesverkehrswacht Hessen e. V. die Aktion „Ein ☺ für die Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen. Dabei geht es um die unentgeltliche Übereignung sog. Dialog-Displays an Städte und Gemeinden, die im direkten Umfeld von verkehrssensiblen Bereichen eingesetzt werden und durch einen Hinweis auf das tatsächliche Fahrverhalten eine Geschwindigkeitsdämpfung erzielen sollen. Die Dialog-Displays wurden primär im Nahbereich von schutzbedürftigen Einrichtungen (insbes. Kindergärten und Grundschulen) aufgestellt.



Fahrtraining
© ADAC

In dieselbe Richtung zielt auch die Verkehrsüberwachung zur Geschwindigkeit oder dem Abstandsverhalten, die dazu beitragen soll, Verkehrsunfälle zu verhüten. Ein weiteres Anliegen der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, Menschen mit reduzierten Sprachkenntnissen und unterschiedlichen Vorkenntnissen durch die Präventionsarbeit zu erreichen. Um dies zu gewährleisten, wurden gesonderte Projekte gezielt für Zuwandererinnen und Zuwanderer geschaffen, beispielsweise die Radfahrausbildung für Migranten und die Multiplikatorenschulung der Betreuenden von Unterkünften.

Streckenwartung und Streckenkontrolle

Die Streckenwartung ist ein Element der Straßenunterhaltung und dient der Überwachung der augenscheinlichen Mängel im Bauzustand einer Straße. Rechtsgrundlage sind das Bundesfernstraßengesetz sowie das Hessische Straßengesetz. Die Streckenwartung hat die Aufgabe, die Verkehrssicherheit der Straßen zu gewährleisten, diese zu kontrollieren und – soweit dies unmittelbar möglich ist – wiederherzustellen oder absichernde Maßnahmen durchzuführen. Die Kontrollfahrten werden an Straßen des überörtlichen Verkehrs regelmäßig einmal in der Woche durch die zuständige Autobahn- oder Straßenmeisterei durchgeführt.

Regelmäßige Verkehrsschauen nach der Straßenverkehrs-Ordnung

Nicht nur die Qualität der Fahrbahn ist maßgebend für die Sicherheit einer Straße, sondern auch die Erkennbarkeit und Verständlichkeit von Verkehrsführung und Verkehrsregeln. Straßen sollen selbsterklärend und fehlerverzeihend sein. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur

Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) sowie zahlreiche Regelwerke vermitteln, wie sie richtig beschildert, markiert und ausgestattet werden. Die Straßenverkehrs-Ordnung legt u. a. in § 45 Abs. 3 Satz 1 fest, dass grundsätzlich die Straßenverkehrsbehörden über das Aufstellen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen entscheiden.

In der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) wird ausgeführt, wie diese Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Rahmen einer Verkehrsschau regelmäßig überprüft werden müssen, um den reibungslosen Ablauf des Verkehrs zu gewährleisten. Die Straßenverkehrsbehörden haben alle zwei Jahre zu diesem Zweck eine umfassende Verkehrsschau vorzunehmen. Auf Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung und überall dort, wo nicht selten Unfälle vorkommen, soll dies alljährlich erfolgen, erforderlichenfalls auch bei Nacht. In die Verkehrsschauen in Hessen sind u. a. die Polizei, die Straßenbaubehörde bzw. der Träger der Straßenbaulast, die öffentlichen Verkehrsunternehmen, aber auch sachkundige Stakeholder, d. h. die Vertretenden der einschlägigen Fachverbände des Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehrs einzubinden. Bei der Prüfung der Sicherung von Bahnübergängen sind die Bahnunternehmen und für andere Schienenbahnen gegebenenfalls die für die technische Bahnaufsicht zuständigen Behörden hinzuzuziehen. Zur Umsetzung von Verkehrsschauen und Bahnübergangsschauen wird seitens des HMWEVW die Anwendung des „Merkblattes für die Durchführung von Verkehrsschauen“ des FGSV-Verlags [4] in der jeweils aktuellen Fassung empfohlen. Die Details zu den Verkehrsschauen an Bahnübergängen regelt der „Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“ [5].

Eine Verkehrsschau darf nur mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde unterbleiben. Das HMWEVW sorgt mit den Regierungspräsidien als nachgeordnete Behörden dafür, dass bei der Verkehrsschau überall die gleichen Maßstäbe angelegt werden. In Hessen gibt es hierzu eine umfassende Erlasslage.

Eine gut funktionierende Verkehrsschau und die Umsetzung der daraus gewonnenen Erkenntnisse wirken dem Entstehen von Unfallrisiken präventiv entgegen. Unfälle können dann oftmals vermieden werden.

Regelmäßige Unfallanalysen durch die örtlichen Unfallkommissionen

Ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit liegt darin, offensichtlich unfallbegünstigende Straßenbereiche in sog. Unfallkommissionen durch die Polizei bzw. Verkehrsbehörden und Straßenbaulastträger (z. B. Hessen Mobil) zu identifizieren und nachhaltig durch gezielte Abhilfemaßnahmen zu verbessern. Hierzu werden die von der hessischen Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle in digitalen Karten dargestellt. Vor Ort führen anschließend Unfallkommissionen detaillierte Analysen durch, empfehlen gezielt Maßnahmen straßenbaulicher, technischer und verkehrsrechtlicher Art oder schlagen verkehrspolizeiliche Überwachungsmaßnahmen vor. Im Rahmen einer gemeinsamen Initiative der hessischen Polizei und der Hochschule Darmstadt für mehr Verkehrssicherheit in Hessen werden bereits Schulungen zur Qualifizierung und Fortbildung der Mitglieder in den Unfallkommissionen durchgeführt.

Zur Erfolgskontrolle der Verkehrssicherheitsarbeit sollen regelmäßig Wirksamkeitsuntersuchungen (Vorher-/ Nachher-Analysen) durchgeführt werden.

Umsetzung der Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS 2019)

Im Zusammenhang mit den 2019 neu eingeführten „Richtlinien für das Sicherheitsaudit an Straßen (RSAS)“ [6] werden für hessische Bundesfernstraßen, Landesstraßen sowie die von Hessen Mobil zu betreuenden Kreisstraßen neben Sicherheitsaudits in der Planung auch anlassbezogene Sicherheitsaudits im Bestand durchgeführt. Bestandsaudits nehmen auch bundesweit an Bedeutung zu. Um eine hohe Wirksamkeit dieses Instruments zu erreichen, müssen sie durchgängig, auch

in den Kommunen, durchgeführt werden. Während mit Sicherheitsaudits in der Planung ein bewährtes formalisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange geplanter Straßen existiert, besteht Bedarf an einem geeigneten ganzheitlichen Verfahren zur Detektion von Sicherheitsdefiziten im Bestand, welches insbesondere auch zur präventiven Detektion von Mängeln geeignet ist.

Die Bearbeitung der Audits erfolgt überwiegend verwaltungsintern. Zudem werden jährlich zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hessen Mobil zum Sicherheitsaudit geschult. Aber auch die Ausbildung von Sicherheitsauditoren auf kommunaler Ebene kann ein erhebliches Sicherheitspotenzial erzeugen.

Förderung der Nahmobilität

Nahmobilitätsstrategie für Hessen

Die im Juni 2017 durch das damalige HMWEVL vorgelegte Nahmobilitätsstrategie für Hessen geht davon aus, dass gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr deren Bedeutung im Gesamtverkehr und zugleich die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr wird explizit als eines der Ziele benannt, die mit einer attraktiven Nahmobilität verbunden sind. Unterstützend für eine positive Entwicklung der Nahmobilität im Gesamtverkehrssystem ist dabei das positive subjektive Sicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden.

Der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen kommt besondere Bedeutung zu. Um Kindern und Jugendlichen eigene Erfahrungen zu vermitteln, sollen diese öfter die eigenen Füße, das Fahrrad oder den ÖPNV nutzen. Dazu trägt neben dem schulischen Mobilitätsmanagement auch die Einführung des Schülertickets Hessen sowie die seit Herbst 2020 mögliche Förderung von Beleuchtungsanlagen von wichtigen Schulrouten außerorts bei.

Nahmobilitätsrichtlinie

Die 2017 eingeführte Förderrichtlinie Nahmobilität hat die Verbesserung der infrastrukturellen Gestaltung der Verkehrswege zum Ziel. Zu den Fördertatbeständen gehören auch das Bereitstellen von Finanzhilfen für die Planung von Fuß- und Radwegen sowie die Umsetzung innovativer Modellprojekte. Maßnahmen, die auch zur Steigerung der Verkehrssicherheit dienen, können einfacher umgesetzt werden. Dafür wurden u. a. die Bagatellgrenzen abgesenkt, um auch kleinere Maßnahmen zu unterstützen. Weitere Fördertatbestände sind die Bereitstellung von Mitteln für die Erstellung von Konzepten, die Planung von Verkehrswegen sowie Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, sofern diese die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs stärken.

Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH)

Um eine geeignete Plattform zum Austausch im Bereich Nahmobilität zu schaffen, hat das Land Hessen im Jahr 2016 die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) gegründet. Sie fungiert als ein Forum und Netzwerk, in dem Land, Kommunen, Hochschulen, Verkehrsunternehmen, Interessenverbände und weitere Akteure Ideen entwickeln, austauschen und das örtliche Umsetzen von Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität fördern. Ein wesentliches Ziel der Stärkung von Nahmobilität, Lebensqualität und Attraktivität in Städten und Gemeinden ist immer auch die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Über einen Nahmobilitäts-Check werden für interessierte Kommunen passgenau zugeschnittene Maßnahmen zur Stärkung der Nahmobilität entwickelt und in einem Nahmobilitätsplan dokumentiert. Verkehrssicherheit ist eines der sieben adressierten Themenfelder.

Über die AGNH werden zahlreiche Dokumente wie beispielsweise Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen zur Stärkung der Verkehrssicherheit vor Ort bereitgestellt. Nachstehende **Abbildung 10** zeigt eine solche Musterlösung am Beispiel eines Radfahrstreifens und wie dieser regelkonform zu gestalten ist.

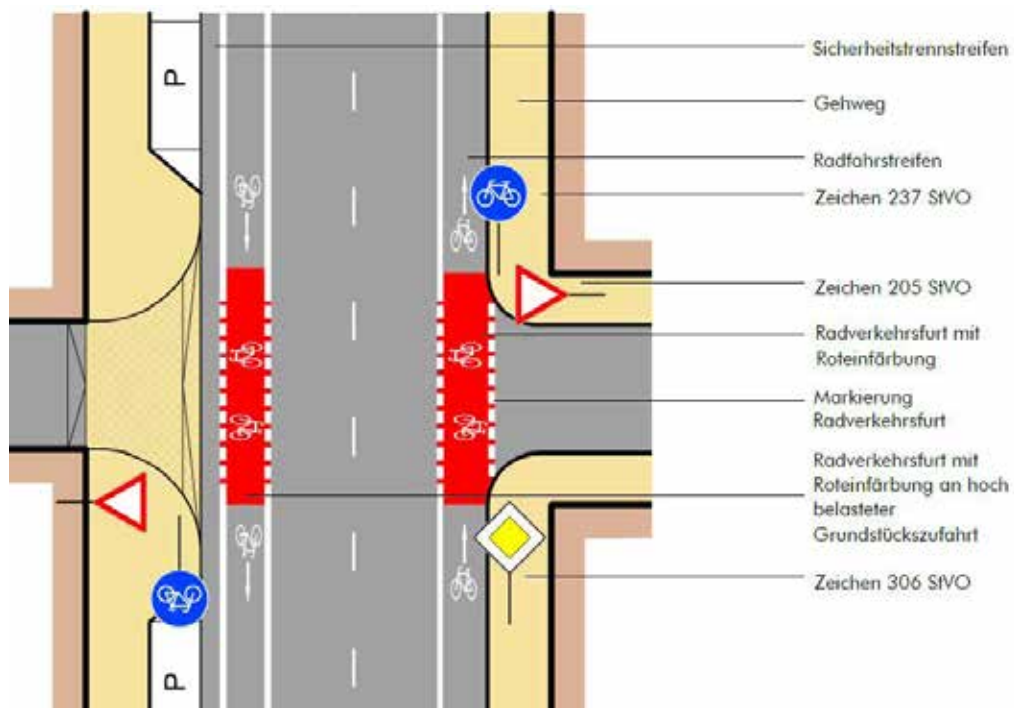


Abbildung 10:

Musterlösung für Radfahrstreifen innerorts für Raddirektverbindungen (RDV-4), Qualitätsstandards und Musterlösungen [7]

Einsatz intelligenter Verkehrssysteme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

Auf hessischen Autobahnen verbessern Streckenbeeinflussungsanlagen auf insgesamt 300 Kilometern Richtungsfahrbahn den Verkehrsablauf. Sie sorgen für Sicherheit und eine optimale Auslastung der vorhandenen Autobahnabschnitte. Als Vorreiter für den Einsatz und die Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme initiiert Hessen Mobil seit Jahren entsprechende Forschungs- und Entwicklungsprojekte und trägt wesentlich dazu bei, die dort liegenden Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu nutzen. Schwerpunkte der Anwendungen liegen dabei in den Bereichen der lokalen Gefahrenwarnung, der Fahrerassistenz sowie der Situations- und Informationserfassung durch die Fahrzeuge und deren Analyse, Absicherung und Aufbereitung.

Die Verkehrszentrale Hessen ist mit Inkrafttreten der Bundesfernstraßenreform zum 01.01.2021 zur Verkehrszentrale Deutschland aufgewertet worden. Mit ihr und den intelligenten Verkehrssystemen übergibt Hessen der Autobahn GmbH des Bundes ein sehr gut bestelltes Arbeitsfeld.

Reform der Bundesfernstraßenverwaltung

Zum 01.01.2021 hat der Bund im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung die alleinige Verantwortung u. a. für die Planung, den Bau, den Betrieb und die Erhaltung der Bundesautobahnen übernommen. Die Bundesautobahnen werden somit seit dem 01.01.2021 nicht mehr in Auftragsverwaltung durch die Länder, sondern in Bundesverwaltung geführt. Überdies liegt auch die Zuständigkeit für straßenverkehrsrechtliche Anordnungen auf Bundesautobahnen seit diesem Zeitpunkt beim Fernstraßen-Bundesamt bzw. bei der Autobahn GmbH des Bundes.



3

LEITLINIEN HESSISCHER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

Trotz der heute bereits eingesetzten wirkungsvollen Instrumente zeigt die nach wie vor hohe Anzahl der Verkehrsunfälle, dass diese noch konsequenter umgesetzt und teilweise auch weiterentwickelt werden müssen, um das angestrebte europäische, bundesweite und hessische Ziel der Vision Zero zu erreichen.

Die hessische Verkehrspolitik mit der Hessenstrategie Mobilität 2035 setzt auf „Optionen der Fortbewegung, die schnell, zuverlässig, bequem und sicher sind“. Dabei stellt sie auch die Verkehrssicherheitsarbeit in ihren Dienst. Als Teil der Hessenstrategie Mobilität 2035 müssen die zu erwartenden Änderungen im Verkehrsbereich wie die Digitalisierung und die Vernetzung der Systeme Eingang in das Verkehrssicherheitskonzept finden und ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Alle Verkehrsteilnehmenden sollen auf Hessens Straßen möglichst sicher sein.

Ausgehend von den Zielsetzungen der Vision Zero wurden neun Leitlinien (vgl. **Abbildung 11**) für das vorliegende Sicherheitskonzept in dem vorgestellten Expertengremium entwickelt. Diese Leitlinien führen zu den vier Handlungsfeldern des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035.

Abbildung 11:

Leitlinien der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit

Wir folgen der Vision Zero: Durch Verkehrsunfälle sollen keine Menschen getötet und möglichst wenige verletzt werden.

Wir wollen

- > umfassende Transparenz zur aktuellen Verkehrssicherheitslage schaffen.
- > Veränderungen in Mobilität und Transport auf dem Weg zur Verkehrswende sicher gestalten.
- > Anreize zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit schaffen
- > eine ausreichende Ressourcenausstattung für die Verkehrssicherheitsarbeit erzielen.
- > Verkehrsanlagen nach Verkehrssicherheitskriterien einwandfrei gestalten und betreiben sowie auftretende Probleme umgehend beseitigen.
- > die Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nutzen.
- > die Sensibilität für mehr Umsicht, die Belange der Verkehrssicherheit und für die Einhaltung geltender Regeln bei allen Beteiligten erhöhen.
- > die Zusammenarbeit aller Beteiligten zu Gunsten der Verkehrssicherheit stärken.
- > die Aus- und Weiterbildung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärkt fördern.

Im Folgenden werden diese Leitlinien der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit für den Weg zur Vision Zero vorgestellt.

Umfassende Transparenz zur aktuellen Verkehrssicherheitslage schaffen

Wenn die Unfallorte und Unfallzahlen mit ihren Folgen, aber auch die Unfallursachen bekannt sind, hilft dies, die Verkehrssicherheitslage zu beurteilen und Handlungsbedarfe zu identifizieren. So können Gefahrenstellen zielgerichtet beseitigt werden. Transparenz verlangt dabei auch eine stabile Erfassung der Unfallzahlen, wie dies in Deutschland und auch in Hessen etwa mit sogenannten Unfalltypenkarten bereits gängige Praxis ist. Die Datengrundlage hierfür besteht für die Bundesrepublik Deutschland aus der jahresbezogenen Statistik der Verkehrsunfälle des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) und für das Land Hessen aus den Statistischen Berichten - Straßenverkehrsunfälle des Hessischen Statistischen Landesamtes sowie den Verkehrsberichten des HMdIS und der hessischen Polizeipräsidien. Das bedeutet konkret, dass Unfallzahlen, Unfallhergang sowie weitere Informationen zu Unfällen der letzten Jahre aufbereitet und veröffentlicht werden.

Unfallhäufungsstelle

Der Wissenschaftliche Dienst des Deutschen Bundestages stellt in seiner Drucksache 024/20 vom 14.02.2020 zurecht fest: „In Deutschland existiert keine gesetzliche Definition für eine Unfallhäufungsstelle. Gleichwohl wird eine Unfallhäufungsstelle bzw. ein Unfallschwerpunkt als ein Knotenpunkt bezeichnet, bei dem die Zahl gleicher Unfallarten, gleicher Unfalltypen oder gleicher Unfallursachen einen bestimmten Wert überschreiten. Dieser Wert ist jedoch nicht einheitlich festgelegt und wird in jedem Bundesland anders bewertet.“ Für Hessen erfolgt die Einstufung als Unfallhäufungsstelle, wenn sich an einem Knotenpunkt oder auf Straßenabschnitten von maximal 300 Meter Länge mindestens fünf Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Kalenderjahres oder mindestens drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren ereignet haben (gemeinsamer Erlass des HMdIS und HMWVL vom 19./27.01.2009).

Veränderungen in Mobilität und Transport auf dem Weg zur Verkehrswende sicher gestalten

Das gestiegene Verkehrsaufkommen der letzten Jahre und Jahrzehnte ging mit Beeinträchtigungen der Luftqualität, zunehmenden Lärmbelastungen und einer zunehmenden Unfallhäufigkeit insbesondere in den Städten einher. Durch eine Umsetzung der Verkehrswende werden nicht nur der Ressourcenverbrauch und die Klimabilanz, sondern auch die Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden verbessert. Es wäre aber eine ungenutzte Chance, wenn die Verkehrswende sich nicht positiv auf die Verkehrssicherheit auswirkte. Einige technische Fortschritte, vor allem in den Bereichen Konnektivität und Automatisierung, werden in Zukunft neue Chancen für die Straßenverkehrssicherheit eröffnen, indem über das Verkehrsmittelwahlverhalten und reduzierte Einzelfahrten sichere Formen der Mobilität genutzt werden. Eine digitale Vernetzung zwischen Fahrzeugen sowie Fahrzeugen und der Infrastruktur kann helfen, die Auswirkungen menschlichen Versagens und damit das Unfallgeschehen zu verringern.

Weitergehende Mobilitätslösungen wie solche der Sharing Economy (z. B. Car-Sharing- und Mietfahrrad-Angebote) sowie die ständige Weiterentwicklung innovativer Formen der individuellen Mobilität von Menschen bieten neue Möglichkeiten, die steigende Mobilitätsnachfrage in urbanen Räumen mit weniger Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr und damit sicherer zu bewältigen.



Vielfältiges Spektrum von Elektrokleinstfahrzeugen

© Bundesanstalt für Straßenwesen

Anreize zur Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit schaffen

An der Verkehrssicherheitsarbeit sind viele öffentliche und private Institutionen und Personen beteiligt; die Europäische Union, der Bund und die Länder mit ihren Verkehrs-, Innen- und Kultus-/Bildungsressorts, nachgeordnete Behörden der Länder, insbesondere die Straßenbauverwaltungen, Kommunen, Verkehrs- und Ordnungsbehörden, die Polizei, Verbände und Vereine, Fahrschulen, Versicherungen, Rettungswesen, Fahrzeugtechnik und nicht zuletzt die Verkehrsteilnehmenden. Die Expertise und die Verkehrssicherheitsarbeit aller Beteiligten verdienen Berücksichtigung und Wertschätzung. Besondere Anstrengungen und Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit sind bekannt zu machen und zu belohnen, um so die Motivation zu weiterem Engagement zu stärken.

Ausreichende Ressourcenausstattung für die Verkehrssicherheitsarbeit erzielen

Gute Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere im Bereich der Planung und des Baues von Infrastruktur, braucht personelle und finanzielle Ressourcen. Die Landesregierung ist sich der Bedeutung dieser Arbeit bewusst. Bei der Bemessung der finanziellen und personellen Ausstattung von Hessen Mobil, der Landesbehörde für das Straßen- und Verkehrswesen mit rund 2.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an leistungsstarken regionalen Standorten und den Straßenmeistereien, wird dem im Rahmen der budgetären Möglichkeiten Rechnung getragen.

Hessen setzt sich nach der Realisierung des Übergangs der Auftragsverwaltung der Länder für die Bundesautobahnen (BAB) künftig beim Bund für eine entsprechende Mittelausstattung, insbesondere der „Autobahn GmbH des Bundes“ ein. Die Kommunen sind aufgefordert, ihrerseits Ressourcen einzuplanen.



Streckenkontrolle für mehr Sicherheit

© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

Verkehrsanlagen nach Verkehrssicherheitskriterien einwandfrei gestalten und betreiben sowie auftretende Probleme umgehend beseitigen

Die Verkehrsanlagen sind nach Verkehrssicherheitskriterien und nach aktuell geltenden Regelwerken zu gestalten und zu betreiben. Allerdings sind die aktuell geltenden Regelwerke zum Teil mehr als 10 Jahre alt und genügen z. B. den Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs teilweise nicht mehr. So sind etwa die Anforderungen von Pedelecs, Lastenrädern oder Elektrokleinstfahrzeugen nicht berücksichtigt. Sicherheitstrennstreifen und Fahrradstreifen sowie Schutzstreifen für Radfahrende sind in den Regelwerken zwar enthalten, allerdings sind die Ausführungen in der Praxis etwa hinsichtlich ihrer Breite oder der Abstände zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr oftmals verbesserungsbedürftig und in vielen Fällen insbesondere bei zu schmalen Schutzstreifen kontraproduktiv für die Verkehrssicherheit. Auch vor dem Hintergrund der Abstandsregeln der StVO-Novelle 2020 (mindestens 1,5 Meter Abstand beim Überholen von Radfahrenden mit einem Kfz) haben die im Januar 2021 in zweiter erweiterter Auflage erschienenen Qualitätsstandards und Musterlösungen für das hessische Radnetz des HMWEVW eine besondere Bedeutung.

Auftretende Probleme in der Infrastruktur, wie Unfallhäufungen an bestimmten Punkten, sind umgehend festzustellen, zu entschärfen oder zu beseitigen. So identifiziert und bewertet Hessen Mobil in Kooperation mit der Polizei Hessen regelmäßig Unfallhäufungsstellen und anderweitig auffällig gewordene Abschnitte im Straßenverlauf. Sicherheitsdefizite werden beseitigt. Jeder Landkreis sowie alle kreisfreien Städte verfügen über eine Unfallkommission, die unter Federführung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde auf Basis der Unfallanalyse der Polizei regelmäßig über den Sicherheitszustand des Streckennetzes berät. Dies gilt es, in Zukunft im Rahmen eines Qualitätsmanagements weiter zu sichern.



Ortstermin einer Unfallkommission
© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

Chancen der Digitalisierung und neuer Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nutzen

Die Digitalisierung ist ein weiterer Treiber der großen Veränderungen, die das Verkehrssystem aktuell durchläuft. Die Informationstechnologie ermöglicht die Vernetzung zwischen Fahrzeugen untereinander und mit ihrer Umgebung. Verkehrsteilnehmende können mit ihrer Hilfe passgenau über Verbindungen, Staus und Störungen informiert und vor Gefahren gewarnt werden. Informationen zur Wetter-, Straßen- und Verkehrslage gewinnen durch die Datenverfügbarkeit und leistungsfähigere Rechner und Datenübertragungskapazitäten immer mehr an Qualität und sollen durch die Unterstützung der Verkehrsteilnehmenden deren Leben schützen. Systeme für ein hochassistiertes und automatisiertes Fahren werden künftig helfen, so manchen Fahrfehler zu verzeihen. Sie sind aber kein Freibrief, Vernunft und Sorgfalt außer Acht zu lassen, und sie dürfen nicht zu einer erhöhten Risikobereitschaft bei den Verkehrsteilnehmenden führen.

Sensibilität für mehr Umsicht, Verkehrssicherheit und für die Einhaltung geltender Regeln bei allen Beteiligten erhöhen

Aus der Unfallanalyse ist bekannt, dass menschliches Fehlverhalten für die überwiegende Anzahl von Unfällen mit Personenschaden verantwortlich ist. Für diese Gefahren und die Auswirkungen auf die eigene Verkehrssicherheit und die Sicherheit von anderen Verkehrsteilnehmenden gilt es zu sensibilisieren.



Gefährlich Abgelenkt durch das Smartphone

© DVR e.V.

Wer um die Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit weiß, wer die eigene Fehleranfälligkeit und Fehlerquellen im Verkehrsgeschehen richtig einschätzt und mögliche Auswirkungen kennt, ist eher in der Lage, unangepasste oder gar riskante Verhaltensweisen und Handlungen zu unterlassen. Durch Information und Aufklärung gilt es, das Bewusstsein zu schärfen, Eigenverantwortung zu übernehmen und durch umsichtiges Verhalten auch die Bedürfnisse von anderen Verkehrsteilnehmenden zu erkennen.

Die Einhaltung von Verkehrsregeln ist eine Grundvoraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr. Es gilt, Verkehrsteilnehmende dafür zu sensibilisieren, dass sie andere nicht gefährden und durch Einhaltung der Regeln auch die eigene Sicherheit schützen.



Rücksichtsvolles Fahren, mehr Sicherheit
© DVR e.V.

Zusammenarbeit aller Beteiligten zu Gunsten der Verkehrssicherheit stärken

Das vorliegende Hessische Verkehrssicherheitskonzept wurde mithilfe des in Kapitel 1.2 vorgestellten interdisziplinären Expertengremiums erarbeitet. Eine weitere Vernetzung, eine regelmäßige und institutionalisierte Begleitung und Evaluation der Umsetzung des Verkehrssicherheitskonzepts sollen diese Zusammenarbeit verstetigen und verstärken. Eine enge Abstimmung hilft, die Denk- und Sichtweisen der anderen Akteure auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit zu verstehen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit gelingt nur gemeinsam. Alle müssen sich mit ihren Möglichkeiten einbringen.

Aus- und Weiterbildung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärkt fördern

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird an verschiedenen Stellen beim Land Hessen, der Polizei oder den Kommunen geleistet, Menschen mit unterschiedlichen Ausbildungen in verschiedenen Berufen arbeiten daran, der Vision Zero näher zu kommen. Ein Grundverständnis der gemeinsamen Arbeit ist dabei wichtig. Das betrifft die Ziele, die Handlungsfelder und die zielführenden Maßnahmen. Dem dient dieses Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035.

Im operativen Bereich sind regelmäßige Schulungen, Aus- und Weiterbildungsangebote in der Verkehrssicherheitsarbeit nachgeordneter Landesbehörden oder etwa bei den Kommunen wichtige Qualifizierungsmaßnahmen. Diese sollen zu einer Stärkung der Verkehrssicherheitsarbeit beitragen.

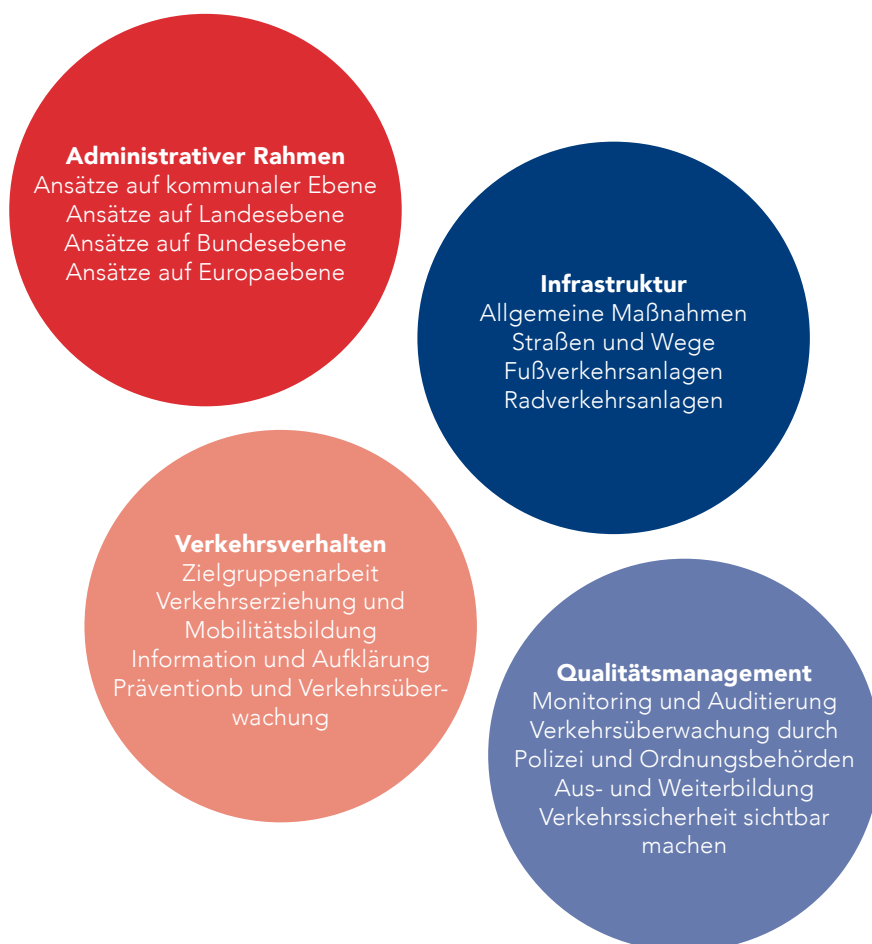
HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN HESSISCHER VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT

4.1 Überführung der Leitlinien in vier Handlungsfelder

Die im vorangegangenen Kapitel 3 vorgestellten Leitlinien führen zu den vier Handlungsfeldern des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts, in denen künftig mit Priorität gearbeitet werden soll. Für die vier Handlungsfelder wurden Maßnahmen entwickelt, konkretisiert und priorisiert. Maßnahmen sollen dort vorrangig und schnell ergriffen werden, wo sie die größte Verringerung der Getöteten- und Schwerverletztenzahlen versprechen. Diese Festlegungen bilden das Gerüst für das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035. **Abbildung 17** zeigt die Handlungsfelder im Überblick.

Abbildung 17:

Handlungsfelder der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit



4

Die vier Handlungsfelder werden nachfolgend kurz vorgestellt.

Handlungsfeld 1: Administrativer Rahmen

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird in den Verwaltungsebenen der Kommunen, der Länder sowie des Bundes geleistet. Dazu treten Rahmensetzungen der Europäischen Union, die zum Teil in Verordnungen gefasst sind und somit für die Mitgliedsländer unmittelbar verpflichtend gelten. Dies ist beispielsweise bei technischen Ausstattungsmerkmalen von Kraftfahrzeugen der Fall.

Teile der Verkehrssicherheitsarbeit auf Landesebene und in den Kommunen kann das Land selbst mit Beteiligten aus Ministerien, Landesverwaltungen, Kommunen, Polizei, Wirtschaft, Hochschulen, Verbänden und Vereinen durch direktes Handeln umsetzen bzw. beeinflussen. Dies geschieht bei einem Großteil der Verkehrsinfrastruktur. Fuß- und Radwege sowie innerörtliche Straßen befinden sich meistens in der Baulast der Kommunen. Die Verkehrsüberwachung ist Aufgabe der Landespolizei und der Kommunen. Die Kreise, Städte und Gemeinden wirken weiterhin als Schulträger, mit Verkehrs- und Ordnungsbehörden in ihren Zuständigkeiten auf die Verkehrssicherheit in ihrer Zuständigkeit. Für wesentliche Bereiche wie beim maßgebenden Regelwerk setzt der Bund die Rahmenbedingungen, auch gemeinsam mit den Ländern.

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

Aufgrund ihrer Zuständigkeit können das Land Hessen und die Kommunen maßgeblich und direkt zur Schaffung einer verkehrssicheren Infrastruktur beitragen. Für die Autobahnen ist seit 01.01.2021 der Bund zuständig. Auf die Notwendigkeit einer entsprechenden Rahmensetzung durch den Bund wurde bereits hingewiesen. Das vorliegende Konzept beschreibt in seinem Maßnahmenteil auch infrastrukturelle Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Handlungsfeld 3: Verkehrsverhalten

Viele Akteure wirken bei der Förderung regelkonformen Verkehrsverhaltens mit. Das ist ein wichtiges Handlungsfeld, denn der überwiegende Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschäden geht auf menschliche Fehler zurück. Ein unvertretbares Risiko stellt der Genuss von Alkohol oder Rauschmitteln, aber auch ein bewusster Regelverstoß mit dem Ignorieren von Ge- und Verboten dar. Bei verhaltensorientierten Ansätzen ist auch das subjektive Verkehrssicherheitsempfinden der Verkehrsteilnehmenden mit zu berücksichtigen. Offenbar kommt es aus einer falschen Risikobetrachtung heraus zu Fehleinschätzungen und Handlungsfehlern. Risikobehaftet ist auch eine Überschätzung der technischen Möglichkeiten von Assistenzsystemen des genutzten Kraftfahrzeugs. Mit Information und Aufklärung, aber auch mit Verkehrsüberwachung und Sanktionierung, muss in diesen Fällen gegengesteuert werden.

Handlungsfeld 4: Qualitätsmanagement

Insgesamt hat das Qualitätsmanagement zur Verkehrssicherheit in Deutschland und in Hessen ein gutes Niveau erreicht, auf dem aufgesetzt werden kann. Mit der klaren Messung von Zielgrößen wie der Anzahl und der Schwere von Verkehrsunfällen kann das Unfallgeschehen erfasst, analysiert und mittels Unfalltypen strukturiert werden. Daran schließt sich eine ursachenadäquate Maßnahmenentwicklung und

-umsetzung an, gefolgt wiederum von einer Evaluierung und einer zielgerichteten Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit. Die bisherigen Bestrebungen um die Verbesserung der Verkehrssicherheit haben bereits zu Erfolgen geführt: Die Zahlen der Verkehrstoten und Schwerverletzten gingen insgesamt zurück. Um diesen Trend zu verstärken, wird dem Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit künftig breiterer Raum beigemessen.

In den folgenden Abschnitten werden die Maßnahmen (M) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geordnet nach den Handlungsfeldern dargestellt. Innerhalb der Handlungsfelder sind sie jeweils in absteigender Reihung gemäß der Priorität aufgeführt, die ihnen vom Expertengremium beigemessen wurde. Je höher die Priorität, umso dringlicher sollte die Maßnahme umgesetzt werden.

Verkehrssicherheitsarbeit

In der Verkehrssicherheitsarbeit werden die Maßnahmenschwerpunkte häufig mit den englischen Begriffen Engineering, Enforcement, Education und Evaluation zusammengefasst. Diese stehen frei übersetzt und im Tenor dieses Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts einerseits für den technischen Ansatz von Planung, Bau und Betrieb der Infrastruktur und von Fahrzeugen (Engineering). Andererseits zielen sie auf das Verhalten ab und stehen für die Einhaltung und Überwachung der Regeln sowie Ge- und Verbote (Enforcement). Schließlich finden sich im Hessischen Verkehrssicherheitskonzept auch Maßnahmen für eine Verbesserung der Ausbildung und Weiterbildung, aber auch der Information und Aufklärung (Education). Nicht zuletzt erfordert die Beurteilung von Konzepten und Maßnahmen eine Erfolgskontrolle anhand geeigneter Indikatoren. Wurde eine hohe Qualität der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht und ist diese zu halten? Gelingt es, die Verkehrsräume sicherer zu machen, die Unfallzahlen zu reduzieren und die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten in Richtung der Vision Zero zu verringern (Evaluation)?

4.2 Handlungsfeld 1: Administrativer Rahmen (A)

4.2.1 Direktes Handeln - Ansätze auf Landesebene und in den Kommunen

Für die Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen setzt die Landesregierung wesentliche Rahmenbedingungen. Dieser Rahmen schafft Verlässlichkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit für das Straßen- und Verkehrsmanagement, die Arbeit der Polizei- und Ordnungsbehörden, die schulische Bildung und für die Zusammenarbeit mit den Kommunen und anderen Beteiligten.

M-A-1:

Konzept der „Sicheren Straße“ konsequent umsetzen

Die Landesregierung wird weiterhin bei den zuständigen Baulastträgern auf die konsequente Umsetzung des Konzepts einer „Sicheren Straße“ drängen.

Durch bauliche Maßnahmen kann die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht werden. Das sind zuvorderst: möglichst eine bauliche Trennung der Verkehrsarten, Überquerungshilfen für den Fuß- und Radverkehr, Wahl sicherer Knotenpunkt-lösungen, Installation passiver Schutzeinrichtungen oder Beseitigung von festen Hindernissen unmittelbar neben der Straße, Schaffung griffiger Fahrbahndecken nach fahrdynamischen Anforderungen, Ausbildung von regelkonformen Banketten, Verbesserung der Erkennbarkeit des Fuß- und Radverkehrs an Kreuzungen.

M-A-2:

Ressourcen für die Verkehrssicherheitsarbeit bereitstellen

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass für die Verkehrssicherheitsarbeit ausreichende Ressourcen aus Landesmitteln zur Verfügung stehen.

Für die Verstetigung der Verkehrssicherheitsarbeit in allen vier Handlungsfeldern dieses Verkehrssicherheitskonzepts wird das Land in den nächsten Jahren im Rahmen bestehender Möglichkeiten weiterhin für eine ausreichende Ausstattung von Hessen Mobil mit finanziellen und personellen Ressourcen sorgen. Somit kann die bisherige Arbeit fortgeführt werden. Als weiteren Anreiz für Kommunen wird Hessen den Aspekt der Verkehrssicherheit bei der Förderung von Infrastrukturmaßnahmen künftig stärker gewichten. Die Landesregierung wird auch wie bisher die Kommunen als Straßenbaulastträger im Rahmen der Infrastrukturförderung unterstützen, so wie es beispielsweise in der Nahmobilitätsrichtlinie verankert ist.

M-A-3:

Struktur und Kontinuität für eine gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit schaffen

Die Landesregierung und Landesverwaltung werden mit den Beteiligten für die Umsetzung dieses Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 Transparenz, Struktur und Kontinuität schaffen.

Ziele und Meilensteine der Umsetzung sind mit dem Verkehrssicherheitskonzept gesetzt; es besteht breiter Konsens über umfassendes Handeln. Die Zuständigkeiten sind geklärt, und auch die Prioritäten für eine zügige Umsetzung ergeben sich aus diesem Konzept. Die Fortschritte in der Umsetzung sollen künftig dokumentiert und der Fortschritt der Verkehrssicherheitsarbeit regelmäßig evaluiert werden. Seitens der Landesregierung wird die enge Zusammenarbeit in der Verkehrssicherheitsarbeit mit Kommunen, Verkehrsverbünden, Hochschulen, Vereinen und Verbänden fortgesetzt. Einzelheiten hierzu werden in Kapitel 5 dargestellt.

4.2.2 Politischer Einsatz – Ansätze auf Bundesebene

Das Bundeskabinett hat das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für die Dekade 2021 bis 2030 am 02.06.2021 verabschiedet (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheitsprogramm-2021-bis-2030.html). Die Bundesregierung will der Verkehrssicherheitsarbeit damit neuen Schwung geben, um der „Vision Zero“ einen weiteren Schritt näher zu kommen. Bis 2030 soll die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent sinken, zugleich sollen weniger Menschen bei Unfällen schwer verletzt werden. Das Verkehrssicherheitsprogramm ist kein starrer Plan, sondern ein lebendiger und lernender Prozess, der regelmäßig überprüft und angepasst werden soll. Mit diesem breiten Ansatz will der Bund Länder und kommunale Spitzenverbände, aber auch die Fachöffentlichkeit bei Verbänden, Institutionen und Unternehmen noch stärker als zuvor einbinden.

Im Mai 2021 haben Bund, Länder und Gemeinden daher den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins Leben gerufen (www.paktfuerverkehrssicherheit.de). In der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz des BMVI im Mai 2021 wurden bereits die Eckpunkte vorgestellt: „Sichere Mobilität: Jeder trägt Verantwortung, alle machen mit.“ Das BMVI will mit einer zwischen Bund, Ländern, Kommunen und weiteren Akteuren abgestimmten Strategie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichen. In diesem Prozess sieht sich der Bund als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator. Die nachfolgend genannten Maßnahmen sollten hierbei aus hessischer Sicht Berücksichtigung finden.

Die Zuständigkeiten für die Autobahnen sind zum 01.01.2021 auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen. Die hessische Positionierung zu verkehrssicherheitsrelevanten Maßnahmen auf den hessischen Bundesstraßen, welche weiterhin vom Land Hessen in Auftragsverwaltung des Bundes betreut werden, wird in Abschnitt 4.3.4 dargestellt.

M-A-4: Für zusätzliche Ressourcen des Bundes einsetzen

Wie bereits ausgeführt liegen seit dem 2021 die Zuständigkeiten u. a. für Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb der Bundesautobahnen beim Bund.

Es ist wichtig, dass der hohe Ausbaustandard, die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit auf Hessens Autobahnen erhalten bleiben und zur Erfüllung der Vision Zero beitragen.

M-A-5: Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz prüfen

Das Expertengremium für das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 hat sich mehrheitlich dafür ausgesprochen, angemessene Geschwindigkeitsbeschränkungen im Straßennetz durch die Straßenverkehrsbehörden systematisch zu prüfen und die Möglichkeiten für eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit von Lieferwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen zu klären. Hier sind insbesondere die straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten und Grenzen zu betrachten.

Die Schwere eines Unfalls steht in einem klaren Zusammenhang mit der gefahrenen Geschwindigkeit. Eine Absenkung der Regelgeschwindigkeiten auf Autobahnen, Landstraßen und innerorts kann die Unfallschwere wegen der geringeren Aufprallgeschwindigkeit reduzieren und im Einzelfall Leben retten. Sie stellt damit einen wichtigen Ansatz für die Vision Zero auf der Ebene des Bundes dar.

Auf Streckenabschnitten, auf denen es auch aufgrund hoher gefahrener Geschwindigkeiten zu überdurchschnittlich vielen oder schweren Unfällen kommt, kann eine flexible Geschwindigkeitsregelung sinnvoll sein. Dies gilt in besonderem Maße auf Autobahnen, Bundes- und auch Landesstraßen. Wechselverkehrszeichen ermöglichen es, die Geschwindigkeitsbeschränkung an Verkehrsaufkommen und Witterungsbedingungen anzupassen.

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz

Derzeit werden im politischen Raum, durch Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit, Vereine oder Verbände oftmals aus deren Perspektive zulässige Höchstgeschwindigkeiten, insbesondere für den motorisierten Verkehr, diskutiert.

So empfehlen verschiedene Akteure zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dem Bund die Einführung einer generellen zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen von 130 km/h.

Gelegentlich werden außerorts auf Bundes- und Landstraßen 80 km/h und innerorts 30 km/h als allgemein gültige Geschwindigkeitsbeschränkung gefordert.

M-A-6: Verkehrsregeln präzisieren und Verkehrsverstöße stärker ahnden

Hessen wirkt über den Bundesrat an der bundeseinheitlichen Gesetzgebung mit und wird sich dabei auch weiterhin besonders für die Belange der Verkehrssicherheit einsetzen.

Zwei Schwerpunkte sind dabei, das Rasen mit Kraftfahrzeugen stärker zu ahnden und das Zufußgehen und Radfahren sicherer zu machen. Diese und andere Schwerpunkte wurden in der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 20.04.2020 auch auf Bestreben Hessens und der anderen Länder umgesetzt. Durch einen Mindestabstand beim Überholen eines Fahrrads von 1,5 Meter innerorts bzw. 2 Meter außerorts und durch ein Haltverbot auf Schutzstreifen sollen einige Risikosituationen entschärft werden. Kraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen müssen beim Rechtsabbiegen grundsätzlich auf Schrittgeschwindigkeit reduzieren, wenn mit Fuß- oder Radverkehr zu rechnen ist. Künftig sind eigene Fahrradzonen und Grünpeile ausschließlich für Radfahrerinnen und Radfahrer möglich. Der Bundesrat hat sich ferner dafür ausgesprochen, das Ausschalten von Notbremsassistentensystemen in Fahrzeugen mit mehr als 3,5 Tonnen bei einer Geschwindigkeit ab 30 km/h zu verbieten. Auch haben die Länder darauf gedrungen, das Sanktionsniveau im Bußgeldkatalog insgesamt und vor allem auch bei Geschwindigkeitsverstößen zu erhöhen, um eine „general- und spezialpräventive Wirkung“ zu erzielen und das Sanktionsgefüge zu wahren. Es kann angezeigt sein, auch das Parken auf Gehwegen künftig deutlicher zu reglementieren und Verstöße ebenfalls stärker zu ahnden.

M-A-7: Halterhaftung unterstützen

Das Expertengremium für das Verkehrssicherheitskonzept empfiehlt, bei Kraftfahrzeugen grundsätzlich die Halterhaftung einzuführen, sofern dies verfassungsrechtlich in Teilen oder voll umfänglich möglich ist. Eine politische Initiative hierzu auf Bundesebene gibt es seitens der Landesregierung derzeit nicht.

Während bei Ereignissen mit Personen- oder Sachschäden grundsätzlich die Haftung des Halters gilt, ist bei Geschwindigkeits- und Parkverstößen derzeit die oder der Fahrzeugführende zu sanktionieren. Es kann also nur belangt werden, wer den vorgeworfenen Verstoß auch begangen hat. Die rechtliche Diskussion um eine entsprechende Ausdehnung der Halterhaftung sollte im Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit weitergeführt werden.

M-A-8: Gesamtkampagne für ein sicheres Radfahren entwickeln

Hessen setzt sich für eine bundesweite Gesamtkampagne ein, mit der die Verkehrssicherheit beim Radfahren umfassend gefördert wird.

Um Radfahren sicherer zu machen, setzt die Landesregierung neben Verbesserungen an der Radinfrastruktur auch auf Information, Aufklärung, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Dies kann gelingen, wenn eine Reihe von Maßnahmen in einer Gesamtkampagne – im besten Fall bundesweit – ergriffen wird. Dies umfasst z. B. eine Verbesserung der Sichtbarkeit Radfahrender durch die Wahl geeigneter Bekleidung in Leuchtfarben und mit reflektierenden Gestaltungselementen sowie durch intakte StVZO-konforme Beleuchtung des Fahrrads. Die Maßnahmen beinhalten auch das Sensibilisieren für eine korrekte und angemessene Fahrweise der Radfahrenden. Dies betrifft aber auch Kraftfahrzeuge und ihr regelkonformes Verhalten beim Ein- und Abbiegen sowie beim Überholen. Anstatt Radfahrende mit einer allgemeinen Helmpflicht zu konfrontieren, setzt Hessen auf Einsicht und Freiwilligkeit. Durch Information und Aufklärung sollen die Risiken des Radfahrens ohne Helm verdeutlicht werden. Erwachsene haben dabei eine Vorbildfunktion für Kinder. Auch die übrigen Verkehrsteilnehmenden sind im Rahmen einer solchen Kampagne aufzuklären, etwa über die Gefährdung durch nicht angepasste Geschwindigkeiten oder über das Abstandsgebot beim Überholen Radfahrender.

Helme schützen

© HMWEVW - Corinna Spitzbarth



4.2.3 Politischer Einsatz – Ansätze auf Europaebene

Die Verkehrssicherheit auf Europas Straßen ist in den letzten Jahrzehnten gestiegen. Europäische Straßen gehören zu den sichersten der Welt, auch wenn es zwischen den Regionen Unterschiede gibt. Deutschland liegt mit 37 Getöteten pro 1 Mio. Einwohner (2019) zahlenmäßig im unteren Drittel mit den wenigsten Verkehrstoten. Entscheidend ist: Die Zahlen sind überall zu hoch, auch bei uns in Hessen. In dem politischen Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit 2021-2030 setzt die Europäische Kommission auf das sichere Verkehrssystem („safe system“), mit sicheren Fahrzeugen, sicherer Infrastruktur, sicherer Nutzung der Verkehrswege und einer guten Unfallversorgung (Europäische Kommission, Brüssel 2019). Diese Ansätze werden in den Mitgliedsstaaten umgesetzt.

„Safe System-Ansatz“ der Europäischen Kommission

Kernelemente des „Safe System-Ansatzes“ sind sichere Fahrzeuge, eine sichere Infrastruktur, eine sichere Straßennutzung (angepasste Geschwindigkeit, keine Fahrten unter Alkoholeinfluss, Anlegen von Sicherheitsgurten im Auto und Helmtragen auf dem Motorrad) sowie eine gute Versorgung nach einem Unfall. Es soll verhindert werden, dass Menschen infolge ihrer eigenen Fehler oder der Fehler anderer ums Leben kommen oder schwer verletzt werden. Insgesamt entsteht durch diese Maßnahmen ein mehrschichtiges Schutzsystem, bei dem selbst bei Versagen eines Elements eine weitere Sicherheitsvorkehrung den schlimmsten Unfallausgang abwendet. Bestandteil dieses Ansatzes sind zeitlich definierte Ziele und eine Leistungskontrolle anhand von auf europäischer Ebene vordefinierten Indikatoren. Hierauf wird in Kapitel 5 nochmals eingegangen.

M-A-9: Technische Standards festlegen

Das Land Hessen wird die Erarbeitung und Einführung von sachgerechten technischen Standards mit Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit über den Bund auch in Richtung der EU besonders unterstützen.

Maßnahmen der EU betreffen in erster Linie die Ausstattung der Fahrzeuge, Gefahrguttransporte und die Sicherheit der Straßeninfrastruktur. So gelten für Neufahrzeuge in der EU verbindliche Anforderungen an sicherheitsrelevante Ausstattungsmerkmale wie Assistenzsysteme (einschließlich Abbiegeassistent), Vernetzung und Automatisierung. Diese werden stetig fortgeschrieben. Die EU regelt ferner den Einsatz intelligenter Verkehrssysteme. Diese Systeme umfassen z. B. automatische Geschwindigkeitsanpassungen, Spurhalteeinrichtungen, Kollisionsswarngeräte oder automatische Notrufsysteme im Falle eines Unfalls (EU-Richtlinie RL 2010/40/EU).

Für die Weiterentwicklung in Richtung des autonomen Fahrens plant die EU den Einsatz sogenannter „Kooperative Intelligente Verkehrssysteme“ (C-ITS) zu regeln (Mitteilung der Kommission COM/2018/0283), Fahrzeuge, Lichtsignalanlagen und Straßen werden für die Kommunikation mit „C-ITS-Boxen“ ausgerüstet. C-ITS sorgt dafür, dass Autos untereinander und mit Verkehrsleitstellen kommunizieren und Daten austauschen können. Der Datenaustausch etwa über den Glätte-Zustand der Fahrbahn, Staus sowie Hindernisse soll dazu dienen, Bewegungen der Fahrzeuge zu koordinieren, beispielsweise erforderliche Bremsmanöver automatisch auszulösen. Hessen bietet dem Bund zur Weiterentwicklung der genannten Bereiche seine Expertise an.

4.3 Handlungsfeld 2: Infrastruktur (I)

Die Maßnahmen zur Infrastruktur werden differenziert nach allgemeinen Maßnahmen sowie Maßnahmen an Innerortsstraßen, Landstraßen und Autobahnen jeweils mit abnehmender Priorisierung aufgeführt. Aufgrund der Herausforderungen aus der Unfalllage werden sog. Motorradstrecken sowie Anlagen für den Fußverkehr und Radverkehr gesondert betrachtet.

4.3.1 Allgemeine Maßnahmen

M-I-1: Sichtfelder schaffen

Die Problematik der Sichtfelder soll in Hessen verstärkt thematisiert werden. Es muss das Ziel sein, diese landesweit entsprechend den Erfordernissen aller Verkehrsteilnehmergruppen zu schaffen.

Immer wieder kommt es vor, dass Hecken, Bäume oder andere Hindernisse, insbesondere im privaten Bereich die Sicht verdecken und somit die Unfallgefahr erhöhen. Auch das Parken am Fahrbahnrand führt häufig zu Sichtbehinderungen für den Fuß- und Radverkehr. Das Einhalten der in den Regelwerken vorgesehenen Sichtfelder und übersichtlichen Seitenräume kann hier Abhilfe schaffen. Diese sind in **Abbildung 18** für Geschwindigkeiten von 50km/h und 30 km/h dargestellt. Im Jahr 2020 wurden in der Straßenverkehrs-Ordnung die Sichtfelder an Knotenpunkten in Bezug auf parallel verlaufenden Radverkehr neu geregelt. Das Parken ist nach § 12 Abs. 3 StVO vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen bis zu je 5,00 m von den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten unzulässig. Ist zusätzlich in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn eine Radverkehrsanlage baulich angelegt, erhöht sich der Abstand auf 8,00 m.

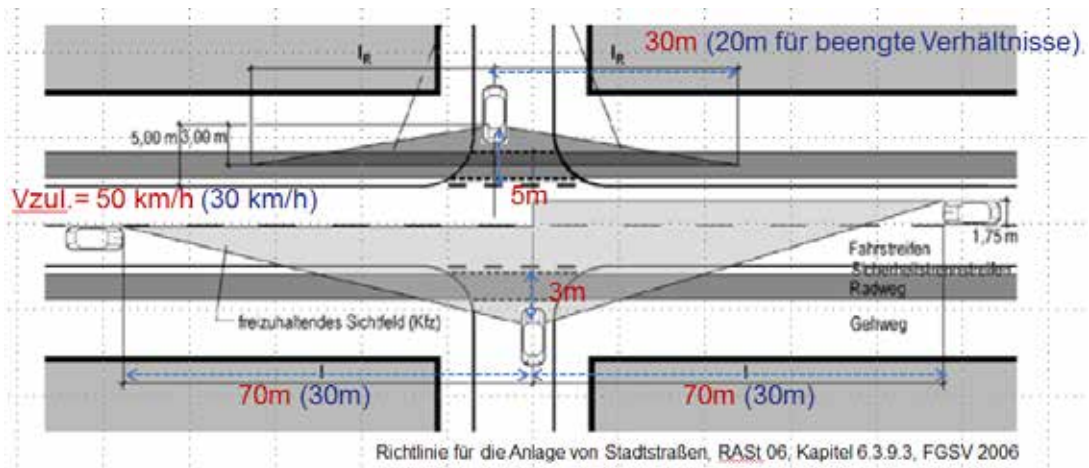


Abbildung 18:
Freizuhaltenen Sichtfelder nach RAST'06

M-I-2:

Unterstützende Fahrbahnmarkierungen aufbringen

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden in Hessen werden im Rahmen der personellen Möglichkeiten verstärkt prüfen, inwiefern Markierungen besser für ein sicheres Verkehrsverhalten genutzt werden können. Insbesondere soll darauf geachtet werden, dass grundsätzlich die hessischen Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr eingehalten werden.

Qualitativ hochwertige Fahrbahnmarkierungen dienen einer schnellen Orientierung, einer sicheren Verkehrsführung und unterstützen somit das richtige Verkehrsverhalten. Nachfolgend sind einige Beispiele genannt.

Außerorts kann eine Aufbringung von Fahrstreifenbegrenzungslinien ein beschilddertes Überholverbot unterstützen. Auch eine konsequente Erneuerung von Fahrbahnrandmarkierungen und das Aufbringen profilierter Markierungen als akustische Warnung beim Überfahren von Fahrstreifenbegrenzungslinien helfen den Verkehrsteilnehmenden.

Innerorts schützen eine Markierung von Fußgängerüberwegen, die Einrichtung von Aufstellbereichen für den Radverkehr vor den Haltlinien des Kfz-Verkehrs sowie ein verstärkter Einsatz von Roteinfärbungen von Furten, von Radstreifen bzw. kreuzenden Radwegen. Hierzu geben die Qualitätsstandards und Musterlösungen des HMWEVV umfangreiche und praxisgerechte Hinweise. Innerorts kann teilweise auch das Entfernen von Markierungen wie den Leitlinien in der Ortsdurchfahrt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.



Deutliche Markierung einer Bundesstraße

© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

M-I-3: Barrierefreiheit sicher gestalten

Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, dass die Barrierefreiheit des Verkehrsangebotes weiter verbessert und sicher gestaltet wird.

Die Qualität eines sicheren barrierefreien Fußwegenetzes hängt maßgeblich vom Grad seiner Vollständigkeit ab. Folglich ist die Schaffung durchgängig barrierefreier Wege- oder Mobilitätsketten grundsätzlich anzustreben. Der Leitfaden „Unbehinderte Mobilität“ von Hessen Mobil ist weiterzuentwickeln. Darin wird unter anderem auch die Beteiligung der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen aufgezeigt. [8] Die Benutzung von Gehwegflächen soll durch die Anlage von hindernisfreien, mit wenigen Richtungsänderungen, taktil und visuell abgegrenzten Gehwegbreiten erleichtert werden. Der gesamte lichte Raum (Gehbereich/Verkehrsraum und Sicherheitsraum) soll von Hindernissen und Einbauten freigehalten werden. [9] Geh- und Radwege sollten nach Möglichkeit getrennt verlaufen. Fahrbahnüber-

querungen müssen berollbar, auffindbar, optisch und taktil wahrnehmbar sowie in ihrer Anzahl ausreichend vorhanden sein. Ebenso sind akzeptable Wartezeiten an Lichtsignalanlagen einzuhalten und gegebenenfalls nach geltenden Regelwerken zu optimieren. Ziel ist auch eine einheitliche Gestaltung der Orientierungsinformationen auf lange Strecken und eine Abstimmung der Baulastträger. Es ist abzusehen, dass zukünftig die Übermittlung elektronischer, dynamischer Orientierungsinformationen auch für Zufußgehende im städtischen Raum an Bedeutung gewinnt. Informationen zur Barrierefreiheit sollten dabei frühzeitig eingebunden werden. [10]

M-I-4: Straßen selbsterklärend gestalten

Die Straßenbaulastträger werden das im Regelwerk bereits fest verankerte Prinzip der selbsterklärenden Gestaltung von Straßen bei Neu- und Ausbaumaßnahmen umfassend berücksichtigen und dessen Einhaltung auch verstärkt im gewachsenen Bestandsnetz überprüfen.

Zustand und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur wirken direkt auf die Verkehrssicherheit. Demnach ist im Idealfall die Infrastruktur selbsterklärend (Entwurfprinzip „selbsterklärende Straße“), so dass deren Nutzende intuitiv zu sicherem Verhalten angeleitet werden. Kennzeichen einer solchen Ausgestaltung sind eine ausreichende Sicht auf den weiteren Straßenverlauf sowie die Sicht auf andere Verkehrsteilnehmende, eine begreifbare Verkehrsführung sowie eine Straßenraumgestaltung, aus der sich eine angemessene Geschwindigkeitswahl ergibt.

M-I-5: Verkehrsversuche verstärkt durchführen

Mit verstärkten Durchführungen von Verkehrsversuchen sollen von den Straßenverkehrsbehörden in Hessen weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erprobt werden.

Verkehrs- bzw. Pilotversuche sind zeitlich befristete Maßnahmen und werden in § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO geregelt: „Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...] zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.“ Verkehrsversuche verdeutlichen Ansätze und erzeugen öffentliche Wahrnehmung. Durch die in § 45 Abs. 9 Satz 4 Nr. 7 StVO mit Inkrafttreten der StVO-Novelle 2020 am 28.04.2020 neu geregelte Ausnahme vom besonderen Gefährdungserfordernis nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden nunmehr die Möglichkeit, Verkehrsversuche ohne den Nachweis über das Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage befristet durchzuführen. Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 6 Halbs. 2 sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin nur mit den Mitteln der Straßenverkehrs-Ordnung zulässig.

M-I-6: Seitenraum von Landstraßen freihalten (Fehlerverzeihender Seitenraum)

Die Straßenbaulastträger werden verstärkt darauf achten, dass die Seitenräume der Straßen von gefährlichen Hindernissen konsequent freigehalten und sicher gestaltet werden.

Das Risiko für schwerste Verletzungen ist beim Abkommen von Landstraßen besonders hoch. Hinzu kommt, dass Unfallfolgen durch den Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn besonders schwer sind. Es gilt daher, diese Gefahren konsequent zu minimieren. Straßennahe gefährliche Hindernisse wie Bäume, Rohrdurchlässe und Masten müssen mit Schutzeinrichtungen abgeschirmt oder in besonders begründeten Ausnahmefällen auch beseitigt werden. Regelkonform ausgebildete Bankette können wiederum dabei helfen, ein geringfügig von der Straße abgekommenes Fahrzeug wieder sicher zurück auf die Fahrbahn zu lenken.



Landstraße mit eingeschränktem Sichtfeld/enge Kurve
© Shutterstock/M. Volk

M-I-7: Lichtsignalanlagen qualitätsgesichert betreiben

Hessen wird ein systematisches Qualitätsmanagement für Lichtsignalanlagen flächendeckend anwenden.

Lichtsignalanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil innerstädtischer und außerörtlicher Verkehrssysteme. Bezüglich der Sicherung und Erhöhung der Mobilität sowie zur Schaffung und Aufrechterhaltung einer guten Qualität des Verkehrsablaufs und einer hohen Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sind sie vielerorts trotz denkbarer Alternativen wie Kreisverkehrsplätzen nahezu unverzichtbar. Die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs an Lichtsignalanlagen sollen ständig verbessert werden. Die Grundzüge des Qualitätsmanagements für Lichtsignalanlagen sind im Kapitel 8 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen [11] und in ergänzenden Regelwerken festgelegt und sollen in Hessen flächendeckend angewendet werden. Dabei müssen diesbezügliche Informationen zusammen mit weiteren Daten aus Lichtsignalanlagen kontinuierlich erfasst, hinsichtlich ihrer Qualität überprüft und dokumentiert werden. Hierfür ist eine geeignete Informationsinfrastruktur zu schaffen, die es ermöglicht, dass notwendige Informationen schnell identifiziert werden können.

M-I-8: Bahnübergänge sichern

Bahnübergänge in Hessen sind einheitlich so zu gestalten, dass sie rechtzeitig und eindeutig erkennbar, übersichtlich, begreifbar sowie sicher befahrbar und begehbar sind. Sie müssen den Anforderungen an Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs und des Straßenverkehrs zu jeder Zeit genügen. Der Vorrang des Schienenverkehrs vor dem Straßenverkehr muss jederzeit deutlich zu erkennen sein.

Die Sicherung von Bahnübergängen ist eine Gemeinschaftsaufgabe der für die Eisenbahnanlage und die Straßenanlage Verantwortlichen. Der Baulastträger des Schienenweges der kreuzenden Eisenbahn, die Zuständigen für den Betrieb, die Eisenbahnaufsicht, der Träger der Baulast der kreuzenden Straße, die Straßenverkehrsbehörde, die Kommune, die Landespolizei und die Bundespolizei (außer bei

nichtbundeseigenen Eisenbahnen) müssen eng und vertrauensvoll zusammenarbeiten. Eine Bahnübergangsschau soll alle Verantwortlichen in einem Termin zusammenbringen, um die Gestaltung und Sicherung bestehender Bahnübergänge im jeweiligen Verantwortungsbereich gemeinsam zu beurteilen und ggf. notwendige Maßnahmen nach Möglichkeit abzustimmen. Mit Erlass vom 28.05.2020 hat das HMWEVW die nachgeordneten Behörden nochmals im Hinblick auf die Wichtigkeit der Durchführung von Bahnübergangsschauen sensibilisiert und auf die entsprechende Verpflichtung wiederholt hingewiesen.

Gesicherter Bahnübergang

© Shutterstock/Tobias Arhelger



4.3.2 Stadt- und Gemeindestraßen

Bei Innerortsstraßen müssen die Anforderungen aller am Straßenverkehr Teilnehmenden an den Straßenraum in besonderem Maße berücksichtigt werden. Zufußgehende und Radfahrende verlangen eine erhöhte Aufmerksamkeit bei der Planung und Ausgestaltung der Infrastruktur.

Erhebliche Veränderungen im Mobilitätsverhalten, steigende Rad- und Fußverkehrsanteile, auch im Rahmen des Prozesses zur Verkehrswende, erfordern eine angepasste Aufteilung der Straßenräume. Mittlerweile existieren verstärkte Anforderungen an sichere Radwege und an sichere, attraktive und barrierefreie Anlagen für den Fußverkehr. Dabei erzeugen nicht nur die steigende Anzahl der Räder, sondern auch die in ihrer Bauart unterschiedlichen Fahrräder und die damit verbundenen gefahrenen Geschwindigkeiten einen erhöhten Platzbedarf. Weiter ist zu beobachten, dass durch die Verfügbarkeit von Rädern mit Antriebsunterstützung das Durchschnittsalter und der Aktionsradius der Radfahrenden steigen. Deren Sicherheit erfordert vor allem sichtbare, begreifbare und barrierefreie Verkehrsräume und ein angepasstes Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr.



Verschiedene Fahrradmodelle - unterschiedliche Geschwindigkeiten und Platzbedarfe
© HMWEVW Corinna Spitzbarth

Durch Anreize zur Umgestaltung von Straßen und Plätzen wirkt das Land Hessen, zum Beispiel über die Nahmobilitätsrichtlinie, ergänzend zur Verkehrssicherheit positiv auf die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden. Im Fokus stehen dabei die Attraktivität des öffentlichen Raums und damit die Aufenthaltsqualität. Dies fördert den Fuß- und Radverkehr.

M-I-9: Alle Verkehrsteilnehmergruppen angemessen berücksichtigen

Planung und Entwurf von Stadt- und Gemeindestraßen in Hessen sollen die Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmergruppen an den Straßenraum ausgewogen berücksichtigen.

Ausgewogenheit erfordert eine Abwägung. Dafür müssen die unterschiedlichen Wirkungen von Maßnahmen auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen und die Anzahl der jeweils Betroffenen ermittelt werden. In diesem Kontext sind auch die Wirkungen auf die Anlieger mit zu berücksichtigen. Dafür sind in einem langfristigen Ansatz teilweise neue Untersuchungsmethoden zu entwickeln. Die Verkehrssicherheit ist bei der Abwägung konkurrierender Interessen vorrangig zu beachten. Als Ergebnis der Abwägung wird es mancherorts notwendig sein, zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs und des Güterver-

kehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fuß-, Rad- sowie den öffentlichen Personennahverkehr (Umweltverbund) zu fördern. Bei innerörtlichen Straßen, die als Landes- oder Bundesstraßen klassifiziert sind, ist aufgrund deren Funktion (je nach Einwohnerzahl: im Falle von Landesstraßen bei weniger als 30.000 Einwohnern; im Falle von Bundesstraßen bei weniger als 80.000 Einwohnern) Hessen Mobil als zuständige Straßenbaubehörde bzw. als Straßenbaulastträger einzubinden.

M-I-10: Knotenpunkte und Überwege besonders im Auge behalten

Verkehrssicherheitsrelevante Merkmale an Knotenpunkten sind anlassbezogen im Bestand sowie bei Planung und Bau vom jeweiligen Baulastträger zu prüfen.

Knotenpunkte in Siedlungsgebieten sind so zu gestalten, dass sie aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sind. Sie müssen begreifbar sein, um für alle Verkehrsteilnehmenden die Bevorrechtigung, mögliche Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden sowie Einordnungs- und Abbiegemöglichkeiten zu verdeutlichen. Außerdem müssen sie so übersichtlich sein, dass zumindest alle Wartepflichtigen bei der Annäherung an einen Gefahrenpunkt die bevorrechtigten Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig erkennen können. Damit sollen sie leicht und sicher befahrbar bzw. begehbar sein.

M-I-11: Parken am Straßenrand verkehrssicher gestalten

Die Straßenverkehrsbehörden sollten das zulässige Parken am Fahrbahnrand durch Markierung der Flächen stärker verdeutlichen. Ggf. ist eine stärkere Überwachung der Einhaltung der Regeln durch die jeweiligen Ordnungsbehörden angezeigt. Das Halten und Parken auf Gehwegen ist grundsätzlich verboten, sofern es nicht durch Verkehrszeichen oder durch Parkflächenmarkierungen ausdrücklich erlaubt ist. Dies gilt auch auf sehr breiten Gehwegen. Ebenso ist das Abstellen eines Kraftfahrzeugs mit nur zwei Rädern auf dem Gehweg, unabhängig davon, wieviel Platz dem Fußverkehr verbleibt, grundsätzlich verboten. Auch auf und links neben Fahrradschutzstreifen und Radfahrstreifen ist das Parken nach der Straßenverkehrs-Ordnung generell verboten. Beim Parken sind vor und hinter Kreuzungen und Einmündungen entsprechende Abstände einzuhalten. Hierdurch sollen die Sichtbeziehungen zwischen Abbiegern und dem Radverkehr verbessert werden.

M-I-12: Ausreichende Ladezonen für Lieferwagen ausweisen

Für die steigende Anzahl von Lieferfahrzeugen fehlen Flächen zum Halten und zum Be- und Entladen. Um das Halten in zweiter Reihe und auf Geh- und Radwegen zu vermeiden, haben die Kommunen bereits nach geltender Rechtslage die Möglichkeit, ausreichend Ladezonen für den Lieferverkehr auszuweisen.

Um eine funktionierende Abwicklung der „Letzte-Meile-Verkehre“ zu gewährleisten, eignet sich eine Strategie aus kurz- bis langfristig greifenden Maßnahmen, wie eine Erhöhung der Kontrollichte und das Setzen von Kontrollschwerpunkten (kurzfristig), Schaffung einer größeren Wissensbasis durch Aufklärungs- und Dialogmaßnahmen (kurz- bis mittelfristig), konsistente Regeln für die Einrichtung von Ladezonen sowie die Einbeziehung des „Letzte-Meile-Verkehrs“ in die Verkehrs- und Stadtplanung (langfristig). [12]

Das Zusatzzeichen 1012-30 („Ladezone“) hat lediglich hinweisenden Charakter und kann Hauptzeichen weder erweitern noch einschränken. Eine Parkfläche nur für Ladengeschäfte unter Ausschluss der weiteren am Verkehr Teilnehmenden kann mit dem Zusatzzeichen „Ladezone“ nicht geschaffen werden.

4.3.3 Landstraßen

Landstraßen hier im Sinne von außerörtlichen Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen gehören zu den unfallauffälligsten Straßen. Hier passieren bis zu 60 Prozent der tödlichen Unfälle. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die Geschwindigkeit. Sie ist sowohl Unfallursache als auch ein gravierender folgenverschärfender Faktor. Darüber hinaus sind Fehleinschätzungen beim Überholen sowie Vorfahrtsmissachtungen an Knotenpunkten belegbare Unfallursachen.

Maßnahmen zur Reduzierung von Fahrunfällen, wie eine regelkonforme Linienführung und eine ausreichende Querneigung, sind daher von besonderer Bedeutung. Maßnahmen zur Reduzierung von Unfällen im Längsverkehr (knapp 25 Prozent aller Unfälle), wie die Wahl von Querschnitten mit verkehrstechnisch gesicherten Überholmöglichkeiten, sind ebenfalls im Fokus. Zudem sind die Gestaltung und die Verkehrsregelung im Bereich von unfallauffälligen Kreuzungen und Einmündungen zu prüfen, da sich hier gut ein Viertel aller Unfälle auf Landstraßen ereignen.

Weiterhin kommen gerade in den verdichteten Stadt-Umland-Regionen verstärkte Anforderungen an die verkehrssichere Gestaltung auch für den Fuß- und Radverkehr hinzu. Viele Knotenpunkte berücksichtigen derzeit den Rad- und Fußverkehr nur unzureichend.

M-I-13: Unfallauffällige Knotenpunkte systematisch prüfen

Unfallauffällige Knotenpunkte sollen für alle Verkehrsarten und aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar, übersichtlich, begreifbar (bezüglich Verkehrsführung und Vorfahrtregelung) sowie leicht und sicher befahrbar bzw. begehbar sein. Dies ist durch die zuständigen Straßenbaubehörden bzw. den Straßenbaulastträger systematisch zu prüfen.

Die sicherheitstechnische Optimierung von Knotenpunkten an Landstraßen birgt großes Potenzial zur Verringerung der Unfallschwere. Knotenpunkte sind auch hier so zu gestalten, dass eine sichere Führung der durchfahrenden sowie der ein-/abbiegenden und querenden Verkehrsströme gewährleistet ist. Wo die bauliche Neugestaltung auf absehbare Zeit nicht realisierbar ist, können ggf. auch „kleinere“ Lösungen beispielsweise in der Markierung die Situation verbessern. So lässt sich dort zumindest die Erkennbarkeit und Begreifbarkeit durch eine qualitativ hochwertige Ausstattung verbessern.



Gut geplanter Knotenpunkt außerorts – hier ein Kreisverkehr

© Hochschule Darmstadt, Thomas Marx

M-I-14: Grenzen der menschlichen Wahrnehmung bei Unfallanalyse berücksichtigen

Unfallauffällige Strecken sollen zukünftig nicht nur auf entwurfstechnische Parameter hin überprüft werden, auch wahrnehmungs- bzw. fahrpsychologische Aspekte sollen Bestandteil einer Unfallanalyse sein.

Hierfür werden menschliche Fähigkeiten und Grenzen, z. B. der Informationsaufnahme und Wahrnehmung, sowie deren Einfluss auf das Fahrverhalten bzw. Reaktionsverhalten ortsspezifisch betrachtet.

M-I-15: Sicheres Überholen gewährleisten

Überholmöglichkeiten auf Landstraßen (Außerortsstraßen) in Hessen sollen systematisch überprüft werden. Eine Einstufung der Streckenabschnitte, die unter Bau- lastträgerschaft von Hessen Mobil fallen, nach den Entwurfsklassen gemäß den Richtlinien für die Anlagen von Landstraßen [13], soll angeregt werden. Zudem sind Überholverbote mittels Beschilderung und Markierung dort zu überprüfen und gegebenenfalls auszuweisen, wo die vorhandenen Sichtweiten keine sicheren Überholungen zulassen.

Entsprechend der Hauptunfallursachen auf Außerortsstraßen liefert neben den Maßnahmen zur Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch die Sicherung von Überholvorgängen ein hohes Verbesserungspotenzial für die Verkehrssicherheit. Um den Verkehrsteilnehmenden zu verdeutlichen, welche Entwurfsmerkmale sie bei ihrer Fahrt zu erwarten haben und mit welchem Geschwindigkeitsniveau sie fahren können, gibt es für Landstraßen verschiedene Entwurfsklassen. Diese sind in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen festgelegt. Im höchsten Standard, Entwurfsklasse EKL 1, soll auf 40 Prozent des Streckenabschnitts das Überholen mittels Überholfahrstreifen ermöglicht werden. In der Entwurfsklasse 2 sollen es mindestens 20 Prozent sein.

M-I-16: Belange aller am Verkehr Teilnehmenden berücksichtigen

Insbesondere in den Stadt-/Umland-Regionen sollen verstärkt Anforderungen an eine verkehrssichere Gestaltung der Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmenden und explizit für den Rad- und Fußverkehr berücksichtigt werden.

Beispielhaft ist für den Radverkehr, nach dem Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS Nr. 12/2020) nun zu prüfen, ob bei Neu-, Um- und Ausbauten von Bundesstraßen eine geeignete Führung des Radverkehrs – unter Einbeziehung der Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften – besteht. Im Falle des Verzichts auf eine getrennte Führung des Radverkehrs ist dies nun zu begründen.

Im Rahmen der Nahmobilitätsstrategie für Hessen hat das Land mit der Entwicklung des Radhauptnetzes die Grundlage für eine flächendeckende Entwicklung des Radnetzes geschaffen. Die Erstellung von verdichtenden Radverkehrskonzepten wird im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie gefördert und durch die Landkreise bzw. den Regionalverband FrankfurtRheinMain oder den Zweckverband Raum Kassel umgesetzt.



Belange des Rad- und Fußverkehrs miteinander vereinbaren

© HMWEVW - Corinna Spitzbarth

4.3.4 Autobahnähnlich ausgebaute Straßen

Für die verkehrswichtigen zweibahnigen Bundesstraßen, wie autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen in Hessen offiziell genannt werden, bleibt das Land Hessen in der Auftragsverwaltung für den Bund zuständig. Diese zweibahnigen Bundesstraßen übernehmen oftmals wichtige Netzmaschenfunktionen für die Autobahnen und sichern die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems im Falle von Umleitungsrouten, die durch Störungen oder Baustellen notwendig werden.

Zu den häufigsten Unfallursachen auf autobahnähnlichen Straßen zählen nicht angepasste Geschwindigkeit, zu wenig Abstand sowie Ablenkung und Unachtsamkeit. Von großer Bedeutung sind daher das Harmonisieren der individuell gefahrenen Geschwindigkeiten auf Basis der vorherrschenden Gegebenheiten (Unfall, Verkehrsaufkommen, Stau, Baustelle, Witterung) und das Anzeigen von Überholverboten oder Warnhinweisen.

Auf autobahnähnlich ausgebauten Straßen leisten unter anderem auch telematische Systeme wie Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Stauwarnanlagen oder Hinweise auf Freitextanzeigen einen erheblichen Beitrag für sichere Straßen.

Hessen ist mit der Einrichtung, Weiterentwicklung und Evaluation telematischer Systeme seit Jahren führend in Deutschland. Um auch für autobahnähnlich ausgebaute Straßen das ehrgeizige Ziel der Vision Zero zu erreichen, sollten die telematischen Systeme auch hier ausgebaut werden.

M-I-17: Strecken und Knotenpunkte situationsabhängig beeinflussen

Die Möglichkeiten zur situationsabhängigen Verkehrsbeeinflussung sollten ausgebaut werden. Auch ist es sinnvoll, wenn die Ansätze der Strecken- und Knotenpunktbeeinflussung in der Verkehrszentrale Deutschland weitergeführt und für hessische Bundesstraßen im hochverdichteten Raum der Region FrankfurtRhein-Main ausgebaut werden.

Eine höhere Verkehrssicherheit durch besseren Verkehrsfluss und weniger Stau, das sind Ziele beim Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA). Auf plötzliche, unvorhersehbare Ereignisse kann mit den VBA prompt reagiert werden. Hierzu gehören unter anderem auch fahstreifenbezogene dynamische Tempolimits und Überholverbote, beispielsweise für Lkw. Zudem warnen sie vor verkehrs- und witterungsbedingten Gefahren. Aus bisherigen Erfahrungen konnte Hessen Mobil so bis zur Änderung der BAB-Zuständigkeiten zum 01.01.2021 an hoch belasteten Autobahnen schwere Unfälle mit Personen- und Sachschäden bisher um rund 30 Prozent reduzieren.



Dynamischer Wegweiser mit integrierten Stauinformationen

© dWiSta - Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

M-I-18: Baustellenmanagement weiterhin konsequent umsetzen

Die Landesregierung spricht sich nach den positiven Erfahrungen in Hessen für den Einsatz des Baustellenmanagements auf den Autobahnen des Bundes aus. Weiterhin wird Hessen an autobahnähnlichen Straßen, die in der Zuständigkeit von Hessen Mobil verbleiben, das Baustellenmanagement umsetzen.

Das Baustellenmanagement umfasst die Planung und Durchführung systematischer und festgelegter Abläufe zum Auf- und Abbau sowie zum Betrieb von Baustellen. Ergänzend wird geprüft, ob ein „Slot-Management-System“ für die zweibahnigen Bundesstraßen weitergeführt werden kann, so dass Tages- und Dauerbaustellen möglichst in verkehrsschwache Zeiten gelegt werden, um Überlastungs- und Staurisiken und somit Unfallrisiken zu reduzieren.

M-I-19: Kampagnen für Rettungsgassen fortsetzen

Die Landesregierung wird die eigene Kampagne für die Bildung von Rettungsgassen fortsetzen und sich künftig auf Bundesebene für weitere Kampagnen einsetzen.

Wenn ein Unfall passiert ist, kann eine schnelle Unfallversorgung lebenswichtig sein. Rettungsfahrzeuge müssen die Unfallstelle dazu schnellstmöglich erreichen. Zum richtigen Verhalten beim Bilden der Rettungsgasse hat das HMdIS einen Informations-Flyer veröffentlicht und Hinweis-Banner auf Brücken über den Autobahnen angebracht. Zudem informieren die Kampagne „Runter vom Gas!“ des BMVI, die Medienkanäle des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DWW) zu diesem Thema. Zur Dokumentation und Verfolgung von Rettungsgassenverstößen nutzt die hessische Polizei spezielle, mit Kamerasystemen ausgestattete Fahrzeuge.

4.3.5 Typische Motorradstrecken

Der Begriff der Motorradstrecke hat sich auch im Regelwerk verfestigt und kennzeichnet beliebte Strecken für Motorradfahrende. Diese sind überproportional gefährdet. Der Anteil der getöteten motorisierten Zweiradfahrenden an der Gesamtzahl der bei Straßenverkehrsunfällen in Hessen Getöteten beträgt rund ein Viertel. Bei rund Dreiviertel aller Verkehrsunfälle mit Motorrädern kam es zu Personenschäden. Die entsprechenden Unfälle mit Motorrädern ereignen sich zumeist auf weniger vom Kfz-Verkehr befahrenen kurvigen Landstraßen (sogenannten Motorradstrecken). Oft gehen die Unfälle auf eigene Fahrfehler zurück: Unfallursachen sind hierbei häufig überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeiten. Aber auch das Ab- und Einbiegen an Knotenpunkten bringt große Gefahren mit sich. Zur polizeilichen Überwachung von Motorradfahrenden und zur beweissicheren Verfolgung von Verkehrsverstößen werden speziell dafür mitameratechnik ausgestattete Motorräder, die sog. Video-Streifen Krad, eingesetzt. Zur Sensibilisierung hinsichtlich der Beachtung der zulässigen Geschwindigkeit beschaffen das HMWEVW und das HMdIS aus Lärmschutzgründen sog. Dialog-Displays, die auch zu einem verkehrssicheren Fahrverhalten beitragen können.



Die Markierung ist eindeutig

© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement



Strecke mit Unterfahrschutz

© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

M-I-20: Unterfahrschutz in Kurven nachrüsten

Die zuständigen Baulastträger rüsten auf bekannten Motorradstrecken Kurven mit Unterfahrschutz nach.

Der Unterfahrschutz schließt die Lücke zwischen Bankett und Schutzplanke und reduziert dadurch Unfälle mit schwerwiegenden Verletzungen. In Hessen sind bereits 450 Kurven mit einem Unterfahrschutz ausgestattet. [14] Hessen Mobil setzt diese Sicherheitsmaßnahme verstärkt in unfallauffälligen Kurvenbereichen auf beliebten Strecken ein. Eine flächendeckende Nachrüstung auf diesen Motorradstrecken wird sukzessive durchgeführt. Außerdem sollen in Außenkurven Richtungstafeln aus „weichem“ Kunststoff anstatt Metall eingesetzt werden.

M-I-21: Einheitliche Griffigkeit gewährleisten

Bei Erneuerungen bzw. Instandsetzungsarbeiten von Fahrbahnoberflächen oder anderen Tiefbauarbeiten in Kurvenbereichen wird durch die zuständigen Baulastträger auf einheitliche und hohe Griffigkeit geachtet.

Eine gute Fahrbahnbeschaffenheit ist ebenfalls besonders wichtig für den Motorradfahrenden. Fahrbahnschäden wie Setzungen, Schlaglöcher oder Risse, die aufgrund von hoher Verkehrsbelastung sowie Witterungseinflüssen entstehen, werden je nach Ausmaß unter Berücksichtigung der Ressourcen beseitigt bzw. verkehrsbehördliche Maßnahmen vorgesehen.

M-I-22: Kurvenschneiden unterbinden

Das Schneiden von Kurven durch Motorradlenkende soll durch Fahrbahnmarkierungen und bauliche Maßnahmen verhindert werden.

Neben zu hohen Geschwindigkeiten ist das Kurvenschneiden bei Motorrädern eine der Hauptunfallursachen. Viele Motorradfahrende überschätzen sich und befahren in Linkskurven den Gegenfahrstreifen. Bei Schräglage braucht ein Motorrad fast so viel Raum wie ein Pkw. Durch Fahrbahnmarkierung kann das Verhalten der Zweiradfahrenden in Problemkurven zusätzlich positiv beeinflusst werden. Kurven können so optisch enger wirken und dadurch sicherer befahren werden. Zusätzlich kann das Einsetzen von Rüttelstreifen die Wahl einer angepassten Geschwindigkeit unterstützen. Die Anforderungen des Winterdienstes sind bei der Entscheidung zu Rüttelstreifen zu beachten.

4.3.6 Fußverkehrsanlagen

Die Grundlage jeder Mobilität sind die Anlagen für den Fußverkehr. Sie sollen breit, barrierefrei und frei von Hindernissen, wie z. B. Poller oder abgestellten Fahrzeugen sein. Nur so ist auch mobilitätseingeschränkten Personen eine Nutzung und damit eine Teilhabe möglich. Für Hessen gilt: jede fünfte (2.235) bei einem Unfall mit Personenschaden beteiligte Person ging zu Fuß, jede achte bei einem Straßenverkehrsunfall getötete Person war zu Fuß unterwegs. Im Jahr 2019 waren das 26 Getötete, 20 davon innerorts. [1]

Zufußgehende können sich nahezu auf allen Flächen und auch auf engem Raum bewegen. Diese Flexibilität und die Unterschätzung der Bedeutung des Fußverkehrs lassen ihn bei einer fahrzeugorientierten Stadt- und Verkehrsplanung leicht in Vergessenheit geraten. Er wird zu einer Restgröße, bedrängt beispielsweise durch die Platzansprüche des parkenden motorisierten Verkehrs, des Radverkehrs und diverse Sondernutzungen auf Gehwegen. Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Lücken im Fußwegenetz und Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr führen zusätzlich dazu, dass die Attraktivität unserer Straßen für den Fußverkehr eingeschränkt ist. Die Anzahl der Wege zu Fuß wird häufig unterschätzt, da sie oft mit der Nutzung von Verkehrsmitteln kombiniert werden und dann bei Zählungen unberücksichtigt bleiben.

Fußverkehrsförderung muss an der Belebung der öffentlichen Räume durch kurze Wege, dem inhaltlichen Austausch auf Augenhöhe, der Beachtung der Sicherheit, der Schaffung einladender Aufenthaltsgelegenheiten sowie an der Reduzierung von Lärm und Luftschadstoffen ansetzen.

Das Land Hessen unterstützt die Finanzierung von Maßnahmen und Projekten zur Stärkung der Nahmobilität. Das Mobilitätsförderungsgesetz des Landes Hessen (Mob-FöG HE) sieht bei Grunderneuerungen von Verkehrswegen eine Förderung u. a. vor, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern [7].

M-I-23: Fußwege sicherer und attraktiver machen

Die Landesregierung setzt sich für eine sichere und attraktive Infrastruktur für das Zufußgehen ein. Die Aktivitäten des Landes sind darauf ausgerichtet, die Kommunen mit Angeboten und Informationen zu unterstützen und schaffen dabei die bezüglich der Förderung genannten attraktiven Rahmenbedingungen.

Von klein auf bis ins hohe Alter sollte die selbstständige und sichere Mobilität zu Fuß garantiert sein. Der Straßenraum darf nicht nur als Verkehrsraum, sondern muss auch als attraktiver Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Dazu gehören:

- Sichere Wege sowie einfache Querungen von Hauptverkehrsstraßen durch Lichtsignalanlagen mit geringen Wartezeiten oder Fußgängerüberwege mit Zebrastreifen,
- ausreichend dimensionierte und durchgängig nutzbare Flächen für den Fußverkehr sowie Schutz der Flächen vor Hindernissen wie parkenden Autos, Mülltonnen, Werbeständer etc.,
- Barrierefreiheit und ein Design für alle Verkehrsteilnehmenden wie Bodenindikatoren für Sehbehinderte, deutliche Kontraste, Vermeidung von Stufen oder Kanten für mobilitätseingeschränkte Menschen,
- nach Möglichkeit eine Trennung vom Radverkehr und somit die Vermeidung von Konflikten,
- Pflege und Unterhaltung der Fußverkehrsflächen sowie
- gute Orientierung durch Beschilderung und Wegweisungssystem für den Fußverkehr.

Die Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen [15] sollen dabei konsequent umgesetzt werden. Einzubeziehen sind auch die für die Barrierefreiheit wichtigen Regelwerke. Die Belange von Zufußgehenden werden auch im Rahmen von Verkehrsschauen und Sicherheitsaudits verstärkt berücksichtigt.

M-I-24: Ausreichend Überquerungsstellen für Zufußgehende schaffen

Das Land Hessen unterstützt im Rahmen des Mobilitätsfördergesetzes und der Förderrichtlinie Nahmobilität Landkreise, Städte, Gemeinden, Gemeinde- und Zweckverbände bei der Aufgabe, an ausreichenden Stellen sichere Überquerungsanlagen nach geltenden Regelwerken zu schaffen.

Die rechtlichen Regelungen zum Einsatz von Fußgängerüberwegen werden durch die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) auf Basis der derzeit geltenden VwV-StVO vorgegeben. In Hessen sind durch Einführungserslass vom 31.05.2002 die Einsatzbedingungen noch modifiziert worden. Demnach ist die Einrichtung von sog. Zebrastreifen z. B. im Rahmen von Schulwegsicherung auch bei geringeren Mengen von Zufußgehenden möglich. Generell unterliegt jeder Einsatz von Zebrastreifen jedoch der Einzelfallprüfung. „Die (...) Einsatzkriterien sind als Entscheidungshilfe anzusehen, von denen z. B. auf Grund örtlicher Gegebenheiten abgewichen werden kann, dies jedoch nur dann, wenn hierüber Einvernehmen zwischen Polizei, Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde besteht.“. [16] Das Land Hessen wird die vorhandenen Spielräume nutzen und dazu motivieren, sichere und komfortable Überquerungshilfen zu schaffen.

Fußgängerinnen und Fußgänger sind im Straßenverkehr besonders schutzbedürftig, weil sie keine „Knautschzone“ haben. Rund 39 Prozent aller Unfälle mit Fußgängerbeteiligung in Hessen ereignen sich beim Überqueren von Straßen Unfalltyp: „Überschreiten-Unfall“.

Jederzeit gut erkennbare und sichtbare Überquerungsstellen (Mittelinseln, Zebrastreifen, Fußgängerüberwege mit Lichtsignalanlagen etc.) stellen eine sichere und bequeme Hilfe zum Überqueren der Fahrbahn für Fußgängerinnen und Fußgänger dar. Sie bauen Hemmnisse für das Zufußgehen ab und sind Bestandteil der Ausbildung von Fußwegenetzen. Gute Sichtbeziehungen und eine ausreichende Beleuchtung sind für die Sicherheitsbilanz maßgeblich.

Fußgängerüberweg

© Katalin Saary



M-I-25: Freigabe von Gehwegen für Radverkehr vermeiden

Die Landesregierung unterstützt die Arbeit der Kommunen durch Bereitstellung von Qualitätsstandards und Musterlösungen in der Aufteilung des Verkehrsraums für einen sicheren Fuß- und Radverkehr.

Entsprechend den Qualitätsstandards und Musterlösungen sind gemeinsame Geh- und Radwege innerorts nur im Ausnahmefall vorzusehen und kommen nur dann in Betracht, wenn dies unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs vertretbar ist.

Je nach Ausbaustandard (Radschnellverbindung, Raddirektverbindung, Radverbindung) gehen die Qualitätsstandards und Musterlösungen deutlich über die VwV-StVO hinaus und sind damit insbesondere für den Aus- und Neubau relevant.

Als Ausschlusskriterien und Einsatzgrenzen werden beispielsweise benannt:

- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung,
- überdurchschnittlich hohe Nutzung des Seitenraums durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. Menschen mit Behinderungen oder Mobilitätseinschränkungen, Kinder),
- Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- frequentierte Bus- oder Straßenbahnhaltstellen in Seitenlage ohne gesonderte Warteflächen sowie
- Überschreitung der Einsatzgrenzen in Abhängigkeit von Nutzermengen und Wegebreiten.

An Straßen außerorts stellen gemeinsame Führungen die Regellösung dar. Sind regelmäßig größere Mengen von zu Fußgehenden oder sind die Ausbaustandards Radschnellverbindung bzw. Raddirektverbindungen anzusetzen, ist auch dort eine getrennte Führung die Regel.

Voneinander getrennte Geh- und Radwege

© Katalin Saary





Gemeinsamer Geh- und Radweg
© Katalin Saary



M-I-26: Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr an innerörtlichen Arbeitsstellen (Baustellen)

Innerorts ist neben dem Kfz-Verkehr i. d. R. besonders der nicht-motorisierte Verkehr von der Flächeninanspruchnahme im Seitenraum durch Baustellen betroffen, z. B. wenn Radverkehrsanlagen unterbrochen werden, Gehwege unter ein nutzbares Maß verschmälert werden oder einfach enden, führt dies nicht nur an Hauptverkehrsstraßen, sondern auch in Wohngebieten auf wichtigen Fußwegebeziehungen wie Schulwegen zu Gefährdungen.

In einzelnen Städten gibt es bereits entsprechende Hinweise und Leitlinien, diese können als Grundlage dienen und sind in eine landesweite Leitlinie als Ergänzung und Konkretisierung der geltenden Regelwerke aufzunehmen.

Die kommunalen Verwaltungen sind durch geeignete Schulungen für die besondere Fragestellung zu sensibilisieren.

4.3.7 Radverkehrsanlagen

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung für eine kontinuierlich wachsende Anzahl von Radfahrenden. Radverkehrsplanung muss sich am Leitbild „Vision Zero“ orientieren. Damit soll der Straßenverkehr so sicher und fehlerverzeihend werden, dass tödliche oder schwere Unfälle nicht mehr vorkommen. Die polizeilich erfassten Unfallzahlen spiegeln lediglich einen Teil des Problems wider. Nicht erfasste Unfälle, Beinahe-Unfälle und insbesondere das subjektive Sicherheitsempfinden sind allesamt Faktoren, die ebenso das Verkehrsverhalten und die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Dabei ist die gefühlte Sicherheit einer der Schlüsselfaktoren, ob sich Menschen für oder gegen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entscheiden. Das Wissen über die Wahrnehmung beim Radfahren ist jedoch vergleichsweise gering. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit der Radverkehrsanlagen sind unumgänglich, um zu vermeiden, dass die Attraktivität des Radverkehrs durch eine steigende Anzahl Verunglückter beeinträchtigt wird. Die Anzahl der getöteten Radfahrenden hat sich seit 2010 nicht verringert und ist bis 2018, allerdings bei zunehmendem Radverkehr, sogar gestiegen. Im Jahr 2019 ist die Anzahl der getöteten Radfahrenden im Vergleich zum Vorjahr dann geringfügig gesunken. Jeder zehnte Getötete und jeder siebte Verletzte auf Hessens Straßen ist eine Radfahlerin oder ein Radfahrer. Einhergehend mit dem seit 2013 stark gestiegenen Absatz von Pedelecs hat die Anzahl der Unfälle bei Pedelec-Nutzenden in diesem Zeitraum zugenommen.

M-I-27: Radfahren sicherer und attraktiver machen

Das Land Hessen fördert kommunale Maßnahmen, die darauf abzielen, Mängel zu beseitigen und Radinfrastruktur nach den Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr in Hessen auszugestalten.

Diese werden auch bei dem Bau von Radwegen in der Zuständigkeit des Landes beachtet. Bei einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch Neubau oder im Bestand liegt der Fokus darauf, die Infrastruktur entsprechend der zu erwartenden Nutzung verkehrssicher und attraktiv zu gestalten. Damit wird die Infrastruktur für Radfahrende sowohl objektiv und subjektiv sicher, als auch „stressarm“ gestaltet. Dafür muss ein ausreichendes Flächenangebot bereitgestellt werden. Damit einhergehend muss, soweit notwendig auch über eine Flächenumverteilung zugunsten des Radverkehrs nachgedacht werden, ohne den Fußverkehr zu vernachlässigen. Bei nicht ausreichendem Raum kann weder eine objektiv noch eine subjektiv sichere Gestaltung gewährleistet werden.

M-I-28: Konflikte zwischen abbiegenden Fahrzeugen und dem Radverkehr verhindern

Das Land Hessen fördert Möglichkeiten zur Umgestaltung von Knotenpunkten mit dem Ziel, Konflikte zwischen abbiegenden Fahrzeugen und dem Radverkehr zu verhindern.

In der amtlichen Statistik wird eine große Anzahl der sehr schweren Unfälle an Knotenpunkten in Verbindung mit dem fließenden Kfz-Verkehr – beim Abbiegen, Einbiegen oder Kreuzen registriert. Die Unfallursachen sind dabei sehr verschieden. Häufig sind Kreuzungsunfälle darin begründet, dass infrastrukturelle Defizite vorhanden sind. Gefahrensituationen werden durch Sichthindernisse, unübersichtliche Führungen, fehlende oder unwirksame geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen bedingt. Hier sind kombinierte Lösungen aus Knotenpunktgestaltung und ggf. aus Lichtsignalsteuerung zu suchen, die diese Konflikte entschärfen können.

Hinweise für eine konfliktfreie Knotenpunktgestaltung können den geltenden Regelwerken und der Fachliteratur entnommen werden. Folgende Maßnahmenvorschläge oder Vorgaben werden unter anderem für ein konfliktarmes Knotenpunkt-design benannt:

- Aufbringen vorgezogener Haltlinien für den Radverkehr, die mindestens 3 m vor denen der Kraftfahrzeuge liegen,
- konsequente Markierung von Furten mit besonderem Konfliktpotenzial,
- Freihalten von Sichtfeldern,
- getrennte Lichtsignalphasen für Abbiegende,
- Herstellung einer eindeutigen und verständlichen Radverkehrsführung,
- Vermeidung zügiger Ein- und Abbiegeföhrung,
- fahrbahnahe Radverkehrsföhrung.



Aufstellbereich für den Radverkehr vor Lichtsignalanlagen
© HMWEVV - Corinna Spitzbarth

4.4 Handlungsfeld 3: Fehler vermeiden –Verkehrsverhalten beeinflussen (V)

Die Beeinflussung des Verkehrsverhaltens ist ein wichtiges Handlungsfeld im Hessischen Verkehrssicherheitskonzept 2035. Im Fokus der zielgruppenorientierten Maßnahmen müssen die stark unfallgefährdeten Risikogruppen stehen. Dies sind insbesondere Kinder, Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer, Seniorinnen und Senioren sowie Geflüchtete und Zugewanderte. Die Präsenz von Polizei oder Ordnungsbehörden im Straßenverkehr erhöht das Entdeckungsrisiko für Verkehrssünder. Sie kann sich in Verbindung mit einer angemessenen Sanktionshöhe positiv auf das regelkonforme Verhalten der Verkehrsteilnehmenden auswirken. Der Präsenzdienst von Polizei und Ordnungsbehörden muss gestärkt und beispielsweise durch Kampagnen anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit unterstützt werden.

4.4.1 Zeitgemäß kommunizieren – Soziale Medien nutzen

Das HMWEVW wird seine Aktivitäten im Rahmen des Verkehrssicherheitsbündnisses von „Sicher unterwegs in Hessen“ (SuiH) weiter engagiert fortsetzen.

Das im Jahr 1993 gegründete Verkehrssicherheitsbündnis von „Sicher unterwegs in Hessen“ (SuiH), dem das HMWEVW, der ADAC Hessen-Thüringen, der Hessische Rundfunk, die Landesverkehrswacht Hessen und der TÜV Hessen angehören, setzen seit dem Jahr 2016 als Stilmittel zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden an Landstraßen nicht nur wechselnde Plakatomotive ein, sondern verbreiten viral auch eigens beauftragte Social-Media-Clips. Auch die SuiH-Kampagneninfos werden seit dem Jahr 2016 – neben der Plakataktion an Landstraßen – über das Internet kommuniziert. Zusätzlich zu den Internetaktivitäten der Partner wurde die eigene Homepage www.sicherunterwegsindhessen.de neu aufgebaut.

Über 90 Prozent der deutschen Bevölkerung nutzt das Internet, drei Viertel davon täglich. Die wichtigsten Kommunikations- und Informationskanäle für Jugendliche und junge Erwachsene sind Instagram und YouTube. Aber auch bei Seniorinnen und Senioren ab 60 ist ein deutlicher Anstieg der Social-Media-Nutzung zu erkennen. [17]

Dieser grundlegende Wandel im Mediennutzungsverhalten wird auch Anpassungen in der Kommunikation im Bereich der Verkehrssicherheit auslösen. Social-Media-Plattformen sind dabei wichtige Bausteine einer integrativen und zeitgemäßen Kommunikationsstrategie.

© Polizei Hessen



4.4.2 Verkehrsverhalten kontrollieren – Systematisierung der Verkehrsüberwachung

Bei nahezu einem Viertel der Schwerverletzten in Hessen hat nicht angepasste Geschwindigkeit zur Unfallursache beigetragen; bei den Getöteten war dies bei fast einem Drittel der Fall. Damit ist eine nicht angepasste Geschwindigkeit mit deutlichem Vorsprung die Hauptunfallursache bei Verkehrsunfällen mit Getöteten und Schwerverletzten. Eine konsequente Überwachung ist erforderlich.

M-V-1: Überwachung von Verkehrsverhalten fortsetzen

Unfallursachen durch Fehlverhalten im Straßenverkehr sollen durch eine gezielte präventive Überwachung vermieden werden.

Die Verkehrsüberwachung umfasst alle Verkehrsteilnehmenden und erstreckt sich über die Befolgung von Verkehrsverhaltensvorschriften, die Überprüfung des Zustandes von Fahrzeugen im Straßenverkehr und die Beobachtung des Verkehrsraumes.

Die Unfallursachen zeigen, dass vor allem im Bereich Geschwindigkeit, Abstand, Alkohol und Drogen im Kraftfahrzeugverkehr genauso wie im Radverkehr die Verkehrsüberwachung intensiviert werden muss. Durch die Verkehrsüberwachung sollen Unfälle verhütet und Unfallfolgen gemindert werden. Dies soll unter anderem bei den am Verkehr Teilnehmenden anhaltende positive Verhaltensänderungen bewirken, verkehrsuntüchtige Personen von der Verkehrsteilnahme abhalten sowie Gefahrenquellen/sonstige Mängel im Verkehrsraum erkennen und beseitigen. Neben Kontrollen im Kfz-Verkehr sollten auch Fahrradstaffeln eingesetzt werden.

M-V-2: Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere an Unfallhäufungsstellen durchführen

Überwachungsmaßnahmen werden dort konzentriert, wo sich häufig Unfälle ereignen oder die Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich Unfälle ereignen. Geschwindigkeitsüberwachungen sollen Unfälle durch nicht angepasste Geschwindigkeiten verhüten und Unfallfolgen mindern.

Es gilt, die Verkehrsteilnehmenden durch die Erhöhung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit zu verkehrsgerechtem und rücksichtsvollem Verhalten zu motivieren. Da eine lückenlose Verkehrsüberwachung nicht möglich ist, sind Prioritäten zu setzen und Schwerpunkte zu bilden. Das sind insbesondere solche Stellen, an denen wiederholt wichtige Verkehrsregeln missachtet werden oder bei denen es sich um besonders schutzwürdige Bereiche, wie Schulwege, Nahbereiche von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern, Seniorenheimen, Kureinrichtungen und ähnliches handelt. Der Einsatz von ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gezielt an Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen kann Unfälle aufgrund zu hoher Geschwindigkeiten reduzieren.



Geschwindigkeitskontrollen in Hessen © Polizei Hessen

M-V-3: Geschwindigkeitsüberwachung weiter automatisieren

Bestehende Konzepte zur Geschwindigkeitsüberwachung werden weiterentwickelt, um die Unfallgefahren weiter zu senken und damit die Verkehrssicherheit positiv zu beeinflussen.

Die hessische Polizei setzt zur Reduzierung geschwindigkeitsbedingter Verkehrsunfälle Geschwindigkeitsmessanhänger ein. Diese Anlagen zur automatisierten Überwachung können grundsätzlich überall im Verkehrsraum genutzt werden. Es ist ein flexibles System, auch für den Einsatz an Stellen geeignet, an denen mobile Geschwindigkeitsmessungen auf Grund der Gefahr für die messenden Personen schwer oder gar nicht möglich sind.

4.4.3 Besonders im Blick – die Kinder

Kinder sind unterschiedlich, manche sind zurückhaltend und vorsichtig, andere mutiger. Einige sind verträumt, andere sehr exakt und genau. Genauso unterschiedlich verläuft auch die Entwicklung von Kindern. Sie müssen im Sinne ihrer kognitiven und persönlichen Entwicklung darin unterstützt werden, sich möglichst umfangreich und frei bewegen zu können. Durch ihre körperliche Konstitution und ihr selektives Wahrnehmungsverhalten sind Kinder im Straßenverkehr stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmende. Die Zahl der in Hessen verunglückten Kinder (0-14 Jahre) ist im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 9 Prozent gesunken. Dennoch ist der Anteil der verletzten Kinder mit 18 Prozent alarmierend hoch. Damit alle besser zur Schule kommen, bieten Maßnahmen und Programme des Schulischen Mobilitätsmanagements bereits erste Lösungen an.

Zusammen mit den folgenden Maßnahmen tragen sie dazu bei, den Verkehr von und zur Schule sicherer, nachhaltiger und umweltfreundlicher zu gestalten, sowie bei Kindern und Jugendlichen ein bewusstes Mobilitätsverhalten zu fördern.

M-V-4: Verkehrsregeln von klein auf lernen

Die Landesregierung unterstützt und fördert weiterhin Institutionen und Programme, die Kindern Verkehrsregeln nahebringen und sie darin trainieren, sich möglichst ungefährdet im Verkehr zu bewegen.

Dabei kommen bereits erprobte Programme zum Einsatz, wie etwa der Deutschen Verkehrswacht (Radfahrerziehung durch Polizei in der Schule) oder des ADAC („Aufgepasst mit ADACUS“). Kindergarten- und Grundschulkinder in den Schulen werden so bereits spielerisch an ihre Rolle als Zufußgehende und Radfahrende herangeführt. Wichtige Verhaltensregeln werden erklärt und geübt, Grundkompetenzen wie Bewegungsabläufe, Wahrnehmung und Verständnis werden durch praktische Übungen trainiert.

Früh übt sich die Teilnahme am Verkehr

© ADAC



M-V-5: Verkehrsunfallprävention an den Schulen stärken

Seitens des HMK wird geprüft, ob die Thematik Verkehrsunfallprävention in den weiterführenden Schulen stärker verankert werden kann. Neben der Ausweisung der Thematik im Unterricht wird angeregt, einen Verkehrssicherheitstag durchzuführen.

Im Rahmen ihrer Bildungsarbeit leisten Schulen einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung. Die Schulen unterstützen Schülerinnen und Schüler darin, sichere Verkehrsteilnehmende zu werden, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit anderen motorisierten Verkehrsmitteln. Grundschulen bilden zum Radfahren aus, thematisieren die Bereiche Gesundheit, Umwelt, Bewegung und soziale Kompetenz im Verkehr. Schulen können sich im Bereich Verkehr und Mobilität zertifizieren lassen und werden durch die Schulämter hierzu beraten.

Kampagnen wie „Immer sicher unterwegs“ und ergänzende Angebote der Verkehrserziehung wie „Molli und Walli“ der Unfallkasse Hessen (UKH), Verkehrssicherheitsprogramme des ADAC, Programme wie „Kinder im Straßenverkehr“ der Verkehrswacht, Präventionsprogramm wie „Blitz for kids“ oder „Sicherer Schulweg“ der Polizei Hessen und das Schulische Mobilitätsmanagement „Besser zur Schule“ sind nur einige Institutionen und Programme die Schulen, Lehrkräfte, Eltern und Erziehende bei der Verkehrserziehung unterstützen.

M-V-6: Der Weg zur Schule - Alternativen zum „Elterntaxi“ fördern

Mit einer Fortsetzung der Aktionen und Projekte wie z. B. des VCD „zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“, „Laufbussen“ oder auch dem schulischen Mobilitätsmanagement, sollen Kinder an die sichere Nutzung der Verkehrsinfrastruktur herangeführt werden.

Schulwege sollen sicher sein

© HMWEVW - Corinna Spitzbarth



So genannte „Elterntaxis“ sind gut gemeint, können allerdings Schülerinnen und Schüler insbesondere vor den Schulen sogar gefährden. Ein Großteil der Verkehrsprobleme rund um Schulen entsteht durch ankommende und abfahrende „Elterntaxis“. Zum einen werden teilweise Geschwindigkeitsbeschränkungen und Halteverbote ignoriert, zum anderen werden Kindern wichtige Erfahrungen etwa im Hinblick auf die Bildung eines Verständnisses und eines Risikobewusstseins im Umgang mit dem Straßenverkehr vorenthalten. Die Probleme beginnen bereits in der Kindergartenzeit.

Kinder sollen befähigt werden, selbstständig am Verkehrsgeschehen teilnehmen zu können. Sie sollen Spaß daran haben und gleichzeitig das Vertrauen der Eltern in ihre Fähigkeiten entwickeln können. Um dies zu unterstützen und damit alle sicher zur Schule kommen, wurde vom Land Hessen das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) eingerichtet. Das Fachzentrum konzipiert Bausteine zur Beratung, Qualifizierung und Umsetzung im Bereich Schulisches Mobilitätsmanagement. Besonders hervorzuheben in diesem Kontext ist das Beratungsprogramm „Besser zur Schule“, dessen zentrales Element das Erarbeiten von integrierten Schulmobilitätsplänen ist.

Ohne großen Organisationsaufwand können viele Kinder auch heute zu Fuß zur Schule gehen, ohne dass Eltern jeden Tag viel Zeit für das Bringen und Holen investieren müssen. Der Laufbus, u. a. eine Initiative des VCD, ist eine organisierte Laufgemeinschaft, ein Schulbus auf Füßen. Eine Gruppe von Kindern geht zusammen zur Schule und wird dabei von einem oder mehreren Erwachsenen begleitet, bis die Gruppe sicher genug ist, alleine zu laufen. Wie ein Schulbus hat der Laufbus Haltestellen bzw. Treffpunkte und einen Streckenplan, die gemeinsam von Eltern, Lehrern und Kindern festgelegt werden. Das ist wichtig, damit kein Kind lange warten muss und alle pünktlich und ohne Eile in die Schule kommen. Schulen und Schulämter nehmen Initiativen der Eltern gerne auf und unterstützen diese.

M-V-7: Schulwegalternativen zum Auto fördern

Schulwegpläne, Radroutenplaner sowie das Schülerticket stellen wesentliche Instrumente der Mobilitätsförderung dar und werden durch die Landesregierung weiter gefördert.

Als weitere Präventivmaßnahme kann der sicherste Weg zur Schule zu Fuß oder mit dem Fahrrad über die Schulwegpläne ausgesucht werden. So setzt die Unfallkasse Hessen (UKH) mit ihrer Präventionskampagne „Immer sicher unterwegs“ bei den Vorschulkindern an. Lehrmaterial für Erziehende, Elternveranstaltungen und Schulweg-Pass-Aktionen sensibilisieren Eltern und Kinder zu verkehrssicherem Verhalten. Der Schülerradroutenplaner (www.schuelerradrouten.de) für Kinder ab der 5. Klasse ist ein ergänzendes anwendungsorientiertes Instrument und basiert auf Grundlage der Schulradwegepläne. Er enthält auch Hinweise auf eine unzureichende Infrastruktur auf dem Schulweg. Diese sollten in der Verbesserung der Verkehrssicherheit vorrangig betrachtet werden. Mit dem Schülerticket Hessen (www.schuelerticket.hessen.de) soll ein Beitrag dazu geleistet werden, die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen zu stärken und eine attraktive Alternative zum Elterntaxi zu bieten. Dadurch wird insbesondere zu Schulanfangs- und -endzeiten eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erwartet.

Das Schülerticket wurde durch das Land Hessen für den Erprobungszeitraum der Schuljahre 2017/18 bis 2019/20 finanziell abgesichert. Viele Schülerinnen und Schüler lernen spätestens beim Schulwechsel in der 5. Klasse den ÖPNV persönlich kennen, denn weiter entfernt liegende Schulen müssen nun mit Bus oder Bahn erreicht werden. Die hessischen Verkehrsverbünde bieten gemeinsam mit ihren lokalen Partnern Programme an, Schülerinnen und Schülern die Nutzung von Bussen und Bahnen vertraut und damit sicherer zu machen.

M-V-8: Verkehrsschau-Kommissionen für Kinder und Jugendliche fördern

Die Einrichtung von Verkehrsschau-Kommissionen für Schulkinder und Jugendliche kann eine überaus sinnvolle Maßnahme zur Erhöhung der örtlichen Verkehrssicherheit für diese schutzbedürftige Personengruppe sein, da sie aus deren Perspektive einen anderen Blick auf das Verkehrsgeschehen liefern.

Ziel einer Verkehrsschau für Kinder bereits ab dem Kindergarten und Jugendliche ist es, aus ihrer Sicht kritische Bereiche der Verkehrssicherheit zu ermitteln und Maßnahmen zu finden, um Unfällen vorzubeugen. Des Weiteren kann eine aktive Aufklärung von Kindern, Eltern und Verkehrsteilnehmenden für einen bewussten und sicheren Umgang im Straßenverkehr gefördert werden. Wenn Kinder und Jugendliche motiviert werden sollen, sich einzubringen, muss deren Engagement auch gehört werden und Wirkungen haben. Ergeben sich daraus Änderungen, müssen diese kurzfristig sichtbar werden.

4.4.4 Der Start soll gelingen – Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer

Der Wechsel in eine weiterführende Schule ist nicht nur ein einschneidendes Erlebnis, sondern führt auch zu einer enormen Erweiterung der Mobilitätsradien. Die Unfallzahlen der Kinder und Jugendlichen auf dem Weg zur Schule als Radfahrerinnen und Radfahrer belegen den bestehenden großen Bedarf an Information, Aufklärung und Schulung, welchem die weiterführenden Schulen gerecht werden müssen. Dabei können sie auf die Unterstützung bewährter externer Partner aus dem Bereich der Verkehrssicherheitsorganisationen (ADAC, Deutsche Verkehrswacht und andere) zurückgreifen.

M-V-9: Kampagnen für Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer umsetzen

Mit zielgruppenspezifischen Aufklärungskampagnen, mobilitätsbildenden Maßnahmen, gezielten Kontrollen und einer gründlichen Fahrausbildung vorab sollen junge Verkehrsteilnehmende zu einem eigenverantwortlichen Verkehrsverhalten geführt werden. Dies wird vom Land Hessen auch weiterhin unterstützt.

Junge Autofahrerinnen und -fahrer stellen nach wie vor eine Hochrisikogruppe dar. Das Risiko bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden, liegt doppelt so hoch wie bei älteren Fahrern. Die Überlagerung von Anfänger- und Jugendlichkeitsrisiko führt zu bewusst riskanter Fahrweise sowie zu unbewussten Fehleinschätzungen.

Das Begleitete Fahren ab 17 Jahre (BF 17) wird ausdrücklich begrüßt. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass das BF 17 einen erheblichen Beitrag zur Senkung des nach wie vor überdurchschnittlich hohen Unfallrisikos junger Fahreranfänger leistet. Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass die Teilnehmer am BF 17 rund 20 Prozent weniger Unfälle als herkömmlich ausgebildete Fahrerlaubnisinhaber verursachen. Keine andere Fahreranfängermaßnahme in Deutschland konnte bislang Sicherheitseffekte in dieser Größenordnung erzielen.

Eine Expertengruppe hat unter der Leitung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ein Rahmenkonzept erarbeitet und konkrete Maßnahmen vorgeschlagen, um das Unfallrisiko von Fahreranfängern weiter zu senken. Bund und Länder beraten derzeit über die Umsetzung der Vorschläge.

M-V-10: Angebote zur Verkehrsunfallprävention stärken

Das Land Hessen unterstützt die Programme und Angebote zur Unfallprävention insbesondere an den Schulen und weist auf den Nutzen dieser Maßnahme hin.

Es gibt vielfältige Angebote. So führen die Verkehrswachten Veranstaltungen im Rahmen ihrer „Aktion junge Fahrer“ vor Ort durch. Sie finden vorrangig an Schulen aber gelegentlich auch auf Jugendmessen oder ähnlichen Veranstaltungen statt. Vermittelt werden Faktenwissen und anschauliche Informationen zu Geschwindigkeiten, Rauschmitteln und Ablenkung durch digitale Endgeräte. Die Jugendlichen und jungen Erwachsenen erleben Teamarbeit, Erfahrungsaustausch und die Möglichkeit zur Selbstreflexion.

Fahrtraining - Tipps für Neulinge
© ADAC



4.4.5 Zunehmend mobil – Seniorinnen und Senioren

Mit dem Auto zum Einkaufen, zu Fuß zum nächsten Café, eine Radtour ins Grüne: Mobilität ist für alle Altersgruppen wichtig, und sie soll auch im Alter erhalten bleiben. Doch gerade Menschen in der zweiten Lebenshälfte erleben zunehmend Veränderungen ihrer Leistungsfähigkeit und Gesundheit. [18] Bilanziert man die Straßenverkehrsunfälle in Deutschland seit 1980, so zeigt sich für die letzten zwei Jahrzehnte ein im Vergleich zur Gesamtentwicklung ungünstiger Verlauf bei den Straßenverkehrsunfällen von Seniorinnen und Senioren (ab 65 Jahre) und damit deutlich überproportional zur Entwicklung bei den Nicht-Senioren. Während ältere Zufußgehende weniger in Straßenverkehrsunfälle verwickelt waren, sind ältere Pkw-Fahrende und insbesondere ältere Radfahrende häufiger an Verkehrsunfällen beteiligt.

M-V-11: Zur regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung motivieren

Freiwillige Fahrtauglichkeitsprüfungen wie etwa „FahrFitnessChecks“ (ADAC) sind wichtige Bausteine für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in dieser Altersgruppe. Gleiches gilt für die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV als Alternative zur Pkw-Nutzung.

Anders als in einigen anderen EU-Ländern gibt es in Deutschland für die Pkw-Fahrerlaubnis bislang keine regelmäßigen Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Mindestalter, von denen die Weitergeltung der Fahrerlaubnis abhängig gemacht wird. Es wird auf die Eigenverantwortung der Fahrerinnen und Fahrer gesetzt, ihre Fahrtauglichkeit auf freiwilliger Basis überprüfen zu lassen. Das Ergebnis dieser freiwilligen Überprüfungen wird ausschließlich den Betroffenen mitgeteilt. Eine Weiterleitung des Ergebnisses an die Fahrerlaubnisbehörde findet nicht statt. Als Ausgleich und zur Erhaltung der Mobilität auch bei Abgabe des eigenen Führerscheins ist vor allem die Förderung und Steigerung der Attraktivität des ÖPNV wichtig. Je besser hier das Angebot ist, desto eher kann man auf den eigenen Führerschein verzichten.

M-V-12: Über neue Verkehrsmittel informieren

Themenbezogene Kampagnen des Landes, der Kommunen und weiterer Institutionen sollen über das richtige Nutzungsverhalten von neuen Verkehrsmitteln, wie die neu zugelassenen Elektrokleinstfahrzeuge (E-Roller, E-Scooter) oder Pedelecs, aufklären.

Für Senioren und Seniorinnen ist es wichtig, über neue Verkehrsmittel und deren Nutzungsregelungen Bescheid zu wissen, um bei einer Begegnung mit diesen ein richtiges Verhalten besser einschätzen zu können.

Das Programm im Rahmen der Nahmobilität „Radfahren-neu-entdecken.de“ ermöglicht den Kommunen ihren Bürgerinnen, Bürgern und Unternehmen, einen kostenlosen Test von Pedelecs, E-Bikes oder E-Lastenrädern anzubieten. Das laufende Programm des Landes wird sehr gut angenommen und soll bis 2022 fortgesetzt und ausgeweitet werden.

M-V-13: Zielgruppenspezifische Kampagnen für Seniorinnen und Senioren durchführen

Kampagnen, wie die der Deutschen Verkehrswacht „Sichere Mobilität im Alter“ oder die DVR-Aktionswoche „Sicher mobil im Alter“, sind wichtige Bausteine der Verkehrssicherheitsarbeit und sollen fortgesetzt werden.

Die Kampagne „Sicher mobil im Alter“ rückte die Sicherheit von älteren Zufußgehenden in den Mittelpunkt. Autofahrende wurden bundesweit mit Plakaten sensibilisiert und zu mehr Aufmerksamkeit gegenüber älteren Menschen aufgerufen. Interessierte finden in moderierten Gesprächsrunden der Verkehrswachten „sicher mobil“ Kontakt mit anderen. Hier diskutieren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer über Probleme auf ihren täglichen Wegen und beraten gemeinsam Lösungen.



Mobil im verdienten Ruhestand
© HMWEVW - Corinna Spitzbarth

4.4.6 Vieles ist neu – Unterstützung für Geflüchtete und Zugewanderte

Viele der Geflüchteten und Zugewanderten kommen aus Regionen, in denen das Verkehrsgeschehen entweder nicht so reguliert ist wie in Deutschland oder in denen individuelle Umsicht bedeutender ist. Damit diese Personen sicher im Straßenverkehr zurechtkommen, müssen sie die Verkehrsregeln in Deutschland kennen.



M-V-14: Den Einstieg erleichtern

Das Land Hessen, Kommunen und andere Akteure wie die hessischen Verkehrsverbünde oder der DVR bieten auch Informationen in verschiedenen Formaten als niederschweligen und mehrsprachigen Einstieg in die deutschen Verkehrsregularen an.

Viele Geflüchtete treffen in Deutschland auf ein anderes Verkehrsgeschehen und eine andere Verkehrsinfrastruktur als in ihren Herkunftsländern. Auch sind sie selten mit den Verkehrsregeln hierzulande vertraut. Für eine soziale Teilhabe ist eine sichere und kostengünstige Mobilität jedoch unabdingbar.

Der DVR hat mit Unterstützung der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) eine mehrsprachige Kampagne unter dem Titel „German Road Safety“ ins Leben gerufen. Ob zu Fuß, mit Bus und Bahn, auf dem Fahrrad oder mit dem Auto. Als animierter Compact Guide gibt die App „German Road Safety“ einen umfassenden Überblick über die wichtigsten Regeln im deutschen Straßenverkehr – und hilft Zugewanderten, sich zurechtzufinden und entsprechend zu verhalten. Mit Unterstützung dieser Medien werden Geflüchtete hessenweit durch die Polizei (hier insbesondere Verkehrserzieherinnen und -erzieher sowie Migrationsbeauftragte), durch Kommunen und die Landesverkehrswacht beschult. Diese und andere Aktivitäten, beispielsweise der Verkehrswacht sollen weiter unterstützt werden. [19]

M-V-15: Fahrradfahren lehren

Das Land Hessen fördert und unterstützt Angebote, in denen das sichere Radfahren erlernt werden kann.

Für viele Geflüchtete ist das Radfahren ein wichtiger Schritt in die persönliche Mobilität. Zugleich ist es eine große Herausforderung und muss teilweise erst gelernt werden. Um einen sicheren Einstieg in den Radverkehr zu ermöglichen, bieten Institutionen wie der ADFC Radfahrkurse an. Darüber hinaus unterstützen die Helferkreise des ADFC bei der Reparatur und der Beschaffung von Fahrrädern. [20]

4.5 Handlungsfeld 4: Ständig verbessern – Qualitätsmanagement in der Verkehrssicherheitsarbeit (Q)

4.5.1 Verkehrsanlagen gut und besser machen – Monitoring und Auditierung

Das Land Hessen investiert bereits umfassend in eine verkehrssichere Infrastruktur. Es wird angestrebt, umgesetzte Projekte auch verstärkt zu evaluieren, um Erkenntnisse für zukünftige Maßnahmen zu gewinnen. Die Ergebnisse bereits durchgeführter Sicherheitsaudits fließen wiederum in die Planung von Projekten ein.

M-Q-1: Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchführen

In Artikel 5 der EU-Richtlinie 2019/1936 vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist geregelt, dass die Mitgliedsstaaten netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertungen durchführen. Auch das hessische Straßennetz wird systematisch zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit bewertet.

Eine risikobasierte netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung hat sich als effizientes und wirksames Instrument erwiesen, um Abschnitte des Netzes zu ermitteln, die gezielt einer eingehenderen Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung unterzogen werden sollten. Es ist das Ziel, die Investitionen zu identifizieren und zu priorisieren, die aufgrund ihres Potenzials, die Sicherheit des gesamten Netzes verbessern können.

Im Rahmen der Durchführungen werden das Risiko von Unfällen und deren Schweregrad bewertet. In erster Linie erfolgt dies anhand einer vor Ort oder mit elektronischen Mitteln durchgeführten visuellen Untersuchung der Entwurfsmerkmale der Straße und zusätzlich einer Analyse von Abschnitten des Straßennetzes, die seit über drei Jahren in Betrieb sind und auf denen sich eine im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen hohe Zahl schwerer Unfälle ereignet hat.

© Shutterstock/Gorodenkoff



M-Q-2: Regelmäßige und sachgerechte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen durchführen

In Artikel 6 der EU-Richtlinie 2019/1936 vom 23. Oktober 2019 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur ist geregelt, dass die Mitgliedsstaaten die Durchführung regelmäßiger Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen mit ausreichender Häufigkeit sicherzustellen haben. Damit ist ein angemessenes Sicherheitsniveau für die betreffende Straßenverkehrsinfrastruktur gewährleistet.

Gezielte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen beziehen sich auf: Straßentrasierungen und Querschnitte, Knotenpunkte, Vorkehrungen für ungeschützte am Verkehr Teilnehmende, Beleuchtung, Beschilderungen und Markierungen, Lichtsignalanlagen, Straßenseitenräume mit Fahrzeugrückhaltesystemen, Straßenbeläge, Brücken und Tunnel sowie weiteren Aspekten beispielsweise zu Parkplätzen oder Wildtieren.

Hierfür stehen Verfahren wie die Streckenwartung und Verkehrsschau zur Verfügung. Streckenkontrolle und Verkehrsschau sollen als Verfahren besser aufeinander abgestimmt werden. Sonderuntersuchungen als flächendeckende Inspektion für ausgewählte Themenschwerpunkte wie Sichtfelder, Markierungen, Sichtbarkeit bei Nacht etc. sollen stärker genutzt werden.



Baumschnitt für die Verkehrssicherheit

© Hessen Mobil - Straßen- und Verkehrsmanagement

M-Q-3: Straßenverkehrssicherheitsaudits in Planung, Bestand und bei Arbeitsstellen verpflichtend durchführen

Straßenverkehrssicherheitsaudits werden schrittweise ausgeweitet, mit dem Ziel, dass alle relevanten Straßenbaumaßnahmen einer systematischen Verkehrssicherheitsprüfung unterliegen. Durch eine Verknüpfung mit Förderinstrumenten lassen sich auch kommunale Maßnahmen verstärkt auf Wirkungen bezüglich der Verkehrssicherheit prüfen.

Um Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen so verkehrssicher wie möglich zu gestalten, werden aktuell schon die von der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) [6] angewendet. Straßenverkehrssicherheitsaudits sind Bestandteil des Entwurfsprozesses eines Infrastrukturprojekts und sind in den Projektphasen Vorentwurf, Ausführungsentwurf, Fertigstellung und in der ersten Betriebsphase durchzuführen. Anlassbezogen werden sie für das vorhandene Straßennetz angewendet.

An Arbeitsstellen sind mit den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) [21] und den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) [22] zwei

geltende Regelwerke für die Ausführung vorhanden. ASR und RSA widersprechen sich nicht. Sie sind jeweils nur für die Arbeitsseite (ASR) oder Verkehrsseite (RSA) anzuwenden. Zukünftig ist darauf zu achten, dass alle Verkehrsteilnehmergruppen ausreichend berücksichtigt werden.

M-Q-4: Monitoring der Verkehrssicherheitslage durch Überlagerung verschiedener Informationsdienste unterstützen

Es soll von Landesseite in Zusammenarbeit mit Hessen Mobil geprüft werden, die für die Verkehrssicherheitsarbeit hilfreichen und verfügbaren Informationen, wie Straßenbreiten, Fahrbahnzustände mit zugehörigen Streckenfotos, Daten der Verkehrszählstellen, Auswertung der Geschwindigkeiten und die monatlich von der Polizei bereitgestellten Unfalldaten auf einer zentralen Rechnerplattform zusammenzuführen und den Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit zugänglich zu machen. Dies ist ein anderenorts erprobter Beitrag zu mehr Transparenz und erfüllt eine der Leitlinien dieses Konzepts.

Hierzu sind bei Hessen Mobil zahlreiche Ansätze vorhanden, die als Grundlage genutzt werden können. Es ist zu prüfen, ob hessenweit ein webbasiertes verwaltungsinternes Expertenwerkzeug (zentrale Datenplattform) für die Unfallkommissionen eingerichtet werden kann. Landesweit wäre dann ein Zugriff auf alle relevanten Daten, die zur Unfallanalyse und zur Beseitigung von unfallbedingten Mängeln in der Straßenverkehrsinfrastruktur benötigt werden, möglich.

4.5.2 Fachwissen auf dem neuesten Stand halten – Aus- und Weiterbildung

Die beteiligten Verwaltungseinheiten in der Verkehrssicherheitsarbeit (vor allem Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörden) besitzen eine sehr unterschiedliche Ausbildung in diesen Belangen. Die Weiterbildungsangebote sind nur bedingt zielgruppenorientiert. Zudem gibt es aktuell keine Weiterbildungsverpflichtung.

M-Q-5: Handelnde Personen schulen

Schulungsprogramme sollen die handelnden Personen in der Verkehrssicherheitsarbeit bei Hessen Mobil und den Kommunen auf den aktuellen Stand der Technik bringen und einen Austausch untereinander fördern.

In das technische Regelwerk zu Planung, Bau und Betrieb von Straßen sind die Belange der Verkehrssicherheit in hinreichender Weise unmittelbar integriert. Dennoch haben Analysen gezeigt, dass auch einzelne neu geplante Straßen auffällig unfallbelastet sind. Ebenso ist das Bestandsnetz aus Sicht der Verkehrssicherheit vereinzelt fehlerbehaftet. Es zeigt sich zudem, dass bei Erhaltungsmaßnahmen die Notwendigkeiten einer sich wandelnden Mobilität nicht in der notwendigen Ausprägung aufgenommen werden. In Kooperation mit den hessischen Hochschulen werden bereits kontinuierlich Veranstaltungen zur Aus- und Weiterbildung der Teilnehmenden an Unfallkommissionen und für Sicherheitsauditoren angeboten. Eine Ausweitung dieses Angebots ist wünschenswert.

Im Merkblatt zur Ausbildung und Zertifizierung von Sicherheitsauditoren für Straßen (MAZS) [23] der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) sind Voraussetzungen, Inhalte und der Ablauf der Schulungen geregelt.

Das künftige Angebot schließt dann auch Kurse in der themenbezogenen fachlichen Weiterbildung beispielsweise zum Fuß- und Radverkehr ein. Der Einsatz präsenzfrierer Lehre mittels digitaler Medien kann die Teilnahme erleichtern und zusätzliche Personenkreise ansprechen.

5

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT – ZIELORIENTIERT UND VERBINDLICH

Dieses Kapitel enthält Erläuterungen zum Vorgehen bei der zielorientierten Umsetzung des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035. Solange die Vision Zero noch nicht erreicht ist, gilt es, das Bestreben aller Akteure für mehr Verkehrssicherheit auch mittel- und langfristig fortzusetzen und zu intensivieren.

5.1 Ziele und Meilensteine sind gesetzt

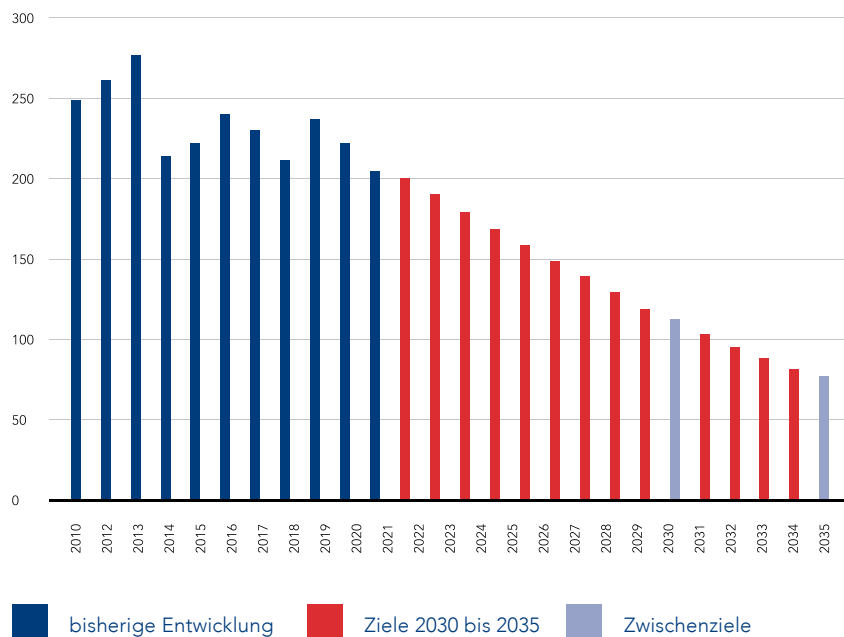
Das langfristige Ziel in der Verkehrssicherheitsarbeit des Landes Hessen ist es, die Vision von Null Getöteten und möglichst wenigen Schwerverletzten im Straßenverkehr zu erreichen. Im Einklang mit den Zielen der Europäischen Kommission (2019) soll dies bis zum Jahr 2050 geschafft sein. Als Zwischenziel ist eine Halbierung der unfallbedingten Todesfälle und schweren Verletzungen zwischen 2020 und 2030 gesetzt. Bis 2035 soll es in Hessen nur noch ein Drittel der heutigen Anzahl sein.

Auf diesem Weg ergeben sich für die Jahre 2020 bis 2035 konkrete Anforderungen, die entsprechenden Verkehrsunfallzahlen jedes Jahr zu reduzieren. Da die Unfalldaten für das Jahr 2020 durch die Corona-Pandemie aufgrund geringerer Fahrleistungen vergleichsweise niedrig ausfallen, wurde als Bezug das Jahr 2019 mit 224 Verkehrsunfalltoten gewählt. Diese Anzahl soll bis 2030 auf maximal 110 Getötete und bis 2035 auf maximal 75 Getötete reduziert werden.

Die angestrebte durchschnittliche Entwicklung ist in nachfolgender **Abbildung 19** dargestellt. Dabei handelt es sich um die gesetzten Ziele und Zwischenziele, nicht um eine Prognose. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Unfalldaten einerseits externen Einflüssen wie z. B. Witterungsbedingungen unterliegen und andererseits auch von der Entwicklung des Verkehrsaufkommens abhängen. Deshalb kann es auch bei erfolgreicher Verkehrssicherheitsarbeit zu Schwankungen und Abweichungen von den hier dargestellten Zielen und Zwischenzielen kommen. Diese sollten allerdings grundsätzlich begründet werden können.

Abbildung 19:

Bei Verkehrsunfällen in Hessen Getötete Entwicklung seit 2009 und Ziele bis 2035



Auch die Anzahl der in Hessen durch Verkehrsunfälle schwer Verletzten, die 4.551 im Jahr 2019 betrug, soll entsprechend bis 2030 auf maximal 2.200 Schwerverletzte und bis 2035 auf 1.500 Schwerverletzte verringert werden.

5.2 Zwischenziele werden angestrebt

Außer solchen Zielgrößen bei der Anzahl von Getöteten und Schwerverletzten verfolgt das Land Hessen auch ergebnisbezogene Zwischenziele. Diese können auf wesentlichen Leistungsindikatoren zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit basieren, die im direkten Zusammenhang mit der Verringerung von Todesfällen und schweren Verletzungen stehen. Die Indikatoren beschreiben beispielsweise verkehrssicheres Verhalten, die Ausstattung mit Sicherheit unterstützender Verkehrsinfrastruktur sowie die wirksame Erstversorgung nach einem Unfall. Die Europäische Kommission (2019) hat hierzu bereits Indikatoren festgelegt. Das Expertengremium regt für Hessen die Erarbeitung eines Konzepts zur Erfassung und Bewertung geeigneter Indikatoren an. Solche Indikatoren können beispielsweise die Geschwindigkeit und den prozentualen Anteil der Fahrzeuge erfassen, die ohne Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fahren. Weitere mögliche Indikatoren sind der prozentuale Anteil der Fahrzeuginsassen, die Sicherheitsgurte oder Kinderrückhaltesysteme korrekt anlegen, oder der ermittelte prozentuale Anteil der Fahrerinnen und Fahrer innerhalb des gesetzlich zugelassenen Grenzwertes für die Blutalkoholkonzentration (BAK).

Bei der Auswahl werden auch die Leistungsindikatoren zu berücksichtigen sein, die das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) in seinem Verkehrssicherheitskonzept 2021-2030 heranziehen wird.

5.3 Konsens über umfassendes Handeln besteht

In Hessen besteht breiter Konsens über die Ziele, Aufgaben und Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit. Das hier vorliegende Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 wird entsprechend von allen genannten Akteuren mitgetragen und unterstützt.

Um in gemeinsamer Verantwortung die angestrebte Reduzierung der bei Verkehrsunfällen Getöteten und Schwerverletzten zu erreichen, ist umfassendes Handeln in mehreren Bereichen geboten. Die zahlreichen Maßnahmen im Hessischen Verkehrssicherheitskonzept wurden im vorangegangenen Kapitel erläutert.

5.4 Zuständigkeiten sind geklärt

Für die Umsetzung des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 übernimmt das HMWEVW die Federführung. Die erfolgreiche Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen braucht aber engagierte Partner. Den hessischen Akteuren sind die Zuständigkeiten für die Umsetzung der Maßnahmen bekannt.

Die Polizei nimmt die Verkehrsunfälle auf, analysiert sie und leitet aus den gewonnenen Erkenntnissen eigene Maßnahmen ab. Sie stellt diese Informationen auch anderen Institutionen zur Ableitung eigener Maßnahmen zur Verfügung.

Entsprechend seinen Aufgaben als Straßenbaulastträger (vgl. Hessisches Straßengesetz (HStrG), § 9) verantwortet Hessen Mobil die infrastrukturbezogene Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden auf den Straßen in der Baulast des Landes Hessen oder für die vertragliche Unterhaltungsverpflichtungen bestehen. Im Rahmen der Auftragsverwaltung identifiziert Hessen Mobil zudem regelmäßig Unfallhäufungsstellen an Bundesstraßen (mit besonderer Verkehrsbedeutung) und beseitigt etwaige Sicherheitsdefizite im Rahmen der rechtlichen Verpflichtungen.

Gleiche Verantwortung besteht bei den übrigen Baulastträgern für die jeweiligen Straßen in ihrer Baulast. Jeder Landkreis sowie alle kreisfreien Städte verfügen über eine Unfallkommission, bestehend aus Vertretern von Hessen Mobil, der zuständigen Straßenverkehrsbehörde und der Polizei, die regelmäßig über den Sicherheitszustand des Streckennetzes berät. Für Unfallhäufungsstellen beschließt die Unfallkommission geeignete Gegenmaßnahmen baulicher, verkehrstechnischer oder verkehrsrechtlicher Art.

Verkehrsüberwachung ist eine hoheitliche Aufgabe der Gefahrenabwehr sowie der Verfolgung und Ahndung von Verkehrsordnungswidrigkeiten, die durch Polizeibehörden und allgemeine Ordnungsbehörden wahrgenommen wird. Sie ist vorrangig darauf ausgerichtet, Verkehrsunfälle, insbesondere mit schweren Folgen, zu verhüten und sonstigen Verkehrsgefahren entgegenzuwirken. Darüber hinaus dient sie auch dem Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsbeeinträchtigungen (vgl. Erlass des HMdIS „Verkehrsüberwachung durch örtliche Ordnungsbehörden und Polizeibehörden“ vom 5. Februar 2015). Zur Konkretisierung erstellt die Abteilung Landespolizeipräsidium des HMdIS eine fortzuschreibende Verkehrssicherheitsstrategie der hessischen Polizei, an der die Polizeipräsidien mitwirken. Diese Strategie enthält sowohl überregionale (hessenweite) wie auch regionale Handlungsfelder und erstreckt sich auf präventive und repressive Maßnahmen.

5.5 Prioritäten für eine zügige Umsetzung sind gesetzt

Um trotz begrenzter Ressourcen zügig Erfolge zu erzielen, wurden die Maßnahmen des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts durch das Expertengremium aus einer größeren Menge von über 130 Maßnahmen ausgewählt und priorisiert. Diese Festlegung berücksichtigt sowohl die erwartete Wirksamkeit als auch den Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen. Die hessischen Akteure bei der Verkehrssicherheitsarbeit sollen für ihren Zuständigkeitsbereich die ausgewählten Maßnahmen nach Möglichkeit zügig umsetzen. Die hessische Polizei setzt dies mit einer eigenen Verkehrssicherheitsstrategie um.

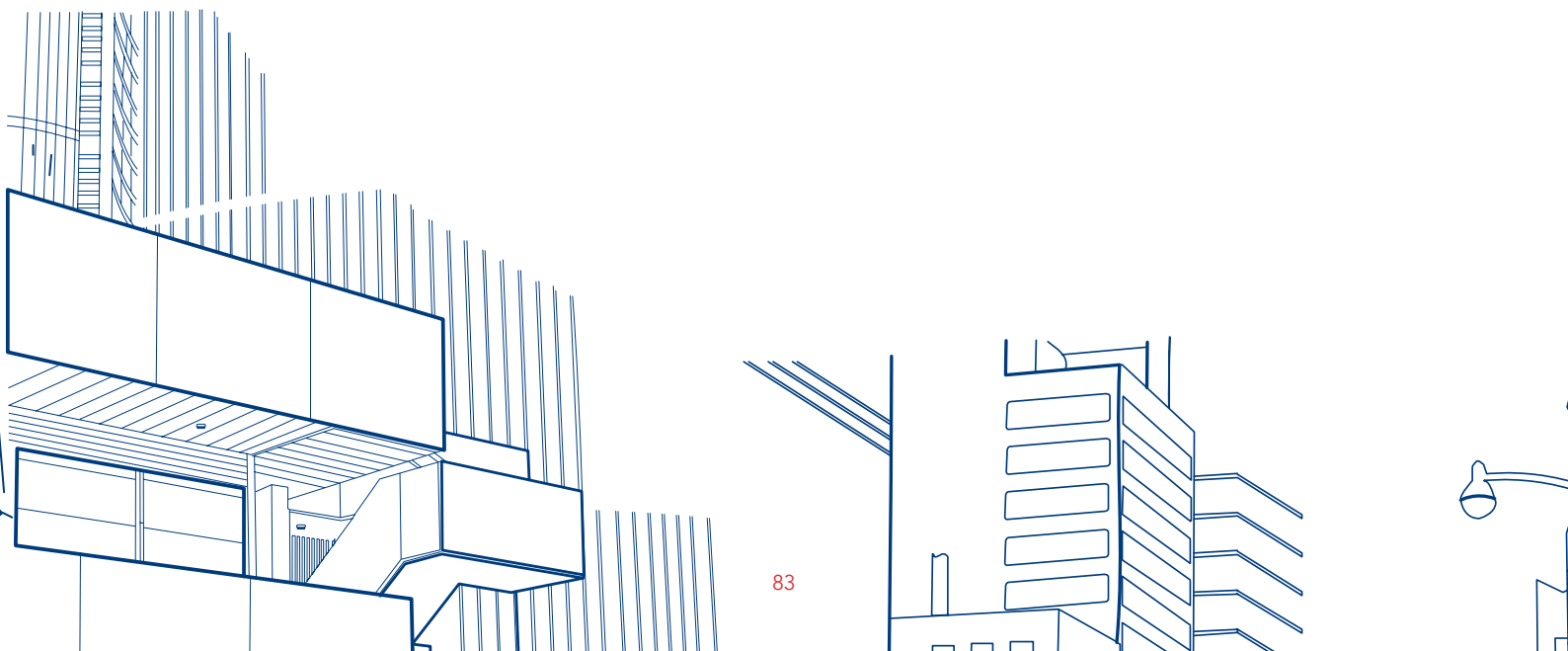
5.6 Verkehrsunfallgeschehen wird kontinuierlich beobachtet

Ergänzend zu den ohnehin bestehenden Aktivitäten der Verkehrsunfallkommissionen wird das Unfallgeschehen in Hessen auch übergreifend engmaschig beobachtet und analysiert. Eine wichtige Grundlage hierfür bietet der Interaktive Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (<https://unfallatlas.statistik-portal.de>).

Basierend auf der jährlichen Verkehrsunfallstatistik für das Vorjahr erstellt das HMdIS jährlich den Verkehrsbericht mit einer Auswertung und Analyse des Unfallgeschehens in Hessen.

5.7 Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit wird evaluiert

Das Expertengremium, das bereits wesentlich zur Erarbeitung des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts 2035 beigetragen hat, bleibt bestehen und unterstützt das HMWEVW bei einer Evaluation des Erfolges der Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen. Geplant sind drei Evaluationen im Abstand von vier bis fünf Jahren über den Zeitraum der Anwendung des Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts und dessen möglicher Weiterentwicklungen bis zum Jahr 2035. Hessen kann sich dabei auch an entsprechenden Initiativen des Bundes beteiligen. In das Expertengremium können neue Mitglieder aufgenommen werden, sofern dies erforderlich erscheint.



5.8 Verkehrssicherheitsrelevante Herausforderungen und Chancen aus der Corona-Pandemie

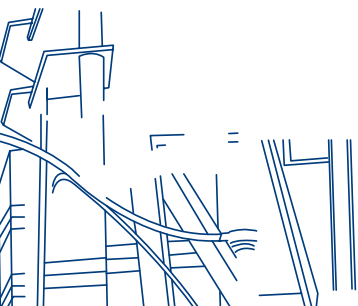
Die Corona-Pandemie hat seit März 2020 alle Bereiche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Politik erfasst und das Leben der Menschen teilweise drastisch beeinträchtigt. Kontaktbeschränkungen und Home-Office haben die Mobilität der Menschen reduziert; Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung sind gegenüber dem Vorjahr gesunken. Die Unfallzahlen gingen zurück, und die Anzahl der Verkehrstoten erreichte deutschlandweit mit 2.724 Menschen den niedrigsten erfassten Wert; in Hessen verunglückten 205 Menschen tödlich. Aufgrund der Rahmenbedingungen sind diese Zahlen jedoch nicht aussagekräftig hinsichtlich eines stabilen Trends. Ein Blick auf das Verkehrsgeschehen deutet aber dennoch an, was im Hinblick auf eine Verkehrs- Energie- und Klimawende möglich ist. Während der Autoverkehr zurückging, haben Fuß- und Radverkehr zugelegt. Hinsichtlich des Verkaufs von Fahrrädern, insbesondere der Pedelecs, war 2020 ein Boom-Jahr für die Branche, mit deutschlandweiten Zuwächsen bis zu 20 Prozent. Durch ein Angebot an sicherer Radinfrastruktur und ein fahrradfreundliches Umfeld kann diese Entwicklung gestützt werden. Auch wenn der konventionelle ÖPNV teils dramatische Einbußen hinnehmen musste, können künftig innovative Mobilitätskonzepte, wie bedarfsorientierte Verkehrsangebote, auch hier wieder eine Umkehr bewirken.

5.9 Verkehrssicherheitskonzept wird bei Bedarf angepasst

Das Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 stellt den Rahmen für die Verkehrssicherheitsarbeit bis zum Jahr 2035 dar.

Soweit sich Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit jedoch zwischenzeitlich nicht ausreichend einstellen oder sich neue Sachlagen und Gefährdungen ergeben, wird das HMWEVW Handlungsbedarfe feststellen und kann hierzu Unterstützung durch das Expertengremium einholen. Nötigenfalls kann dies auch eine vorzeitige Revision und Anpassung des Verkehrssicherheitskonzepts nach sich ziehen.

Hessen behält auch Gefahren des Verkehrs im Blick, die sich nicht aus Verkehrsunfällen ergeben. Hierzu gehören insbesondere die negativen Gesundheitsauswirkungen des Verkehrs durch Luftschadstoffe auf Anlieger von Verkehrsanlagen und auf die Verkehrsteilnehmenden selbst. Verantwortlich für die Luftreinhalteplanung in Hessen ist das Hessische Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (HMUKLV). Bei entsprechenden Initiativen oder Maßnahmen soll eine Abstimmung mit dem HMUKLV erfolgen.



5.10 Verkehrssicherheit bleibt im politischen Fokus

Es ist ein vorrangiges Ziel der hessischen Verkehrspolitik, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und bis 2035 signifikante Fortschritte auf dem Weg zur Vision Zero von Null Getöteten und Schwerverletzten durch Verkehrsunfälle zu machen.

Dabei ist die Verkehrssicherheit als Teil einer integrierten Verkehrspolitik zu sehen, die nicht nur den Rahmen dieses Verkehrssicherheitskonzepts mit konkreten Maßnahmen ausfüllt. Vielmehr wird das Thema Verkehrssicherheit generell bei der Gestaltung der Verkehrswende und auch in anderen Politikbereichen eine wesentliche Rolle spielen.

Dieses Hessische Verkehrssicherheitskonzept 2035 macht sehr deutlich, dass die anspruchsvollen Ziele in der Verkehrssicherheitsarbeit nur erreicht werden können, wenn zahlreiche Partner sich gemeinsam engagieren. Die große Bereitschaft bei allen relevanten Institutionen und Personen, dies in Angriff zu nehmen, ist hier dokumentiert und verdient hohe Anerkennung.

Letztlich wird aber auch jeder Verkehrsteilnehmende mit seinem Verhalten dazu beitragen, dass die Vision Zero Wirklichkeit wird. Jedes durch einen Verkehrsunfall verlorene oder durch Verletzungen eingeschränkte Menschenleben muss uns deutlich machen, wie wichtig die gemeinsamen Anstrengungen in der Verkehrssicherheitsarbeit sind.



TABELLARISCHE MASSNAHMENÜBERSICHT

Handlungsfeld 1: Administrativer Rahmen

M-A-01	Konzept der „Sicheren Straße“ konsequent umsetzen
M-A-02	Ressourcen für die Verkehrssicherheitsarbeit bereitstellen
M-A-03	Struktur und Kontinuität für eine gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit schaffen
M-A-04	Für zusätzliche Ressourcen des Bundes einsetzen
M-A-05	Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz prüfen
M-A-06	Verkehrsregeln präzisieren und Verkehrsverstöße stärker ahnden
M-A-07	Halterhaftung unterstützen
M-A-08	Gesamtkampagne für ein sicheres Radfahren entwickeln
M-A-09	Technische Standards festlegen

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

M-I-01	Sichtfelder schaffen
M-I-02	Unterstützende Fahrbahnmarkierungen aufbringen
M-I-03	Barrierefreiheit sicher gestalten
M-I-04	Straßen selbsterklärend gestalten
M-I-05	Verkehrsversuche verstärkt durchführen
M-I-06	Seitenraum von Landstraßen freihalten (Fehlerverzeihender Seitenraum)
M-I-07	Lichtsignalanlagen qualitätsgesichert betreiben
M-I-08	Bahnübergänge sichern
M-I-09	Alle Verkehrsteilnehmergruppen angemessen berücksichtigen

Handlungsfeld 2: Infrastruktur

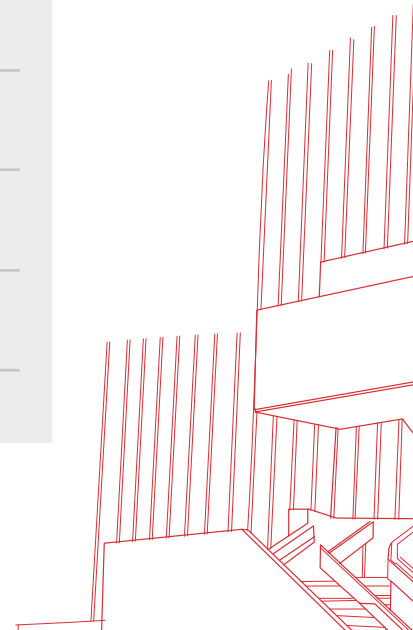
M-I-10	Knotenpunkte und Überwege besonders im Auge behalten
M-I-11	Parken am Straßenrand verkehrssicher gestalten
M-I-12	Ausreichende Ladezonen für Lieferwagen ausweisen
M-I-13	Unfallauffällige Knotenpunkte systematisch prüfen
M-I-14	Grenzen der menschlichen Wahrnehmung bei Unfallanalyse berücksichtigen
M-I-15	Sicheres Überholen gewährleisten
M-I-16	Belange aller am Verkehr Teilnehmenden berücksichtigen
M-I-17	Strecken und Knotenpunkte situationsabhängig beeinflussen
M-I-18	Baustellenmanagement weiterhin konsequent umsetzen
M-I-19	Kampagnen für Rettungsgassen fortsetzen
M-I-20	Unterfahrschutz in Kurven nachrüsten
M-I-21	Einheitliche Griffigkeit gewährleisten
M-I-22	Kurvenschneiden unterbinden
M-I-23	Fußwege sicherer und attraktiver machen
M-I-24	Ausreichend Überquerungsstellen für Zufußgehende schaffen
M-I-25	Freigabe von Gehwegen für Radverkehr vermeiden
M-I-26	Berücksichtigung von Fuß- und Radverkehr an innerörtlichen Arbeitsstellen
M-I-27	Radfahren sicherer und attraktiver machen
M-I-28	Konflikte zwischen abbiegenden Fahrzeugen und dem Radverkehr verhindern

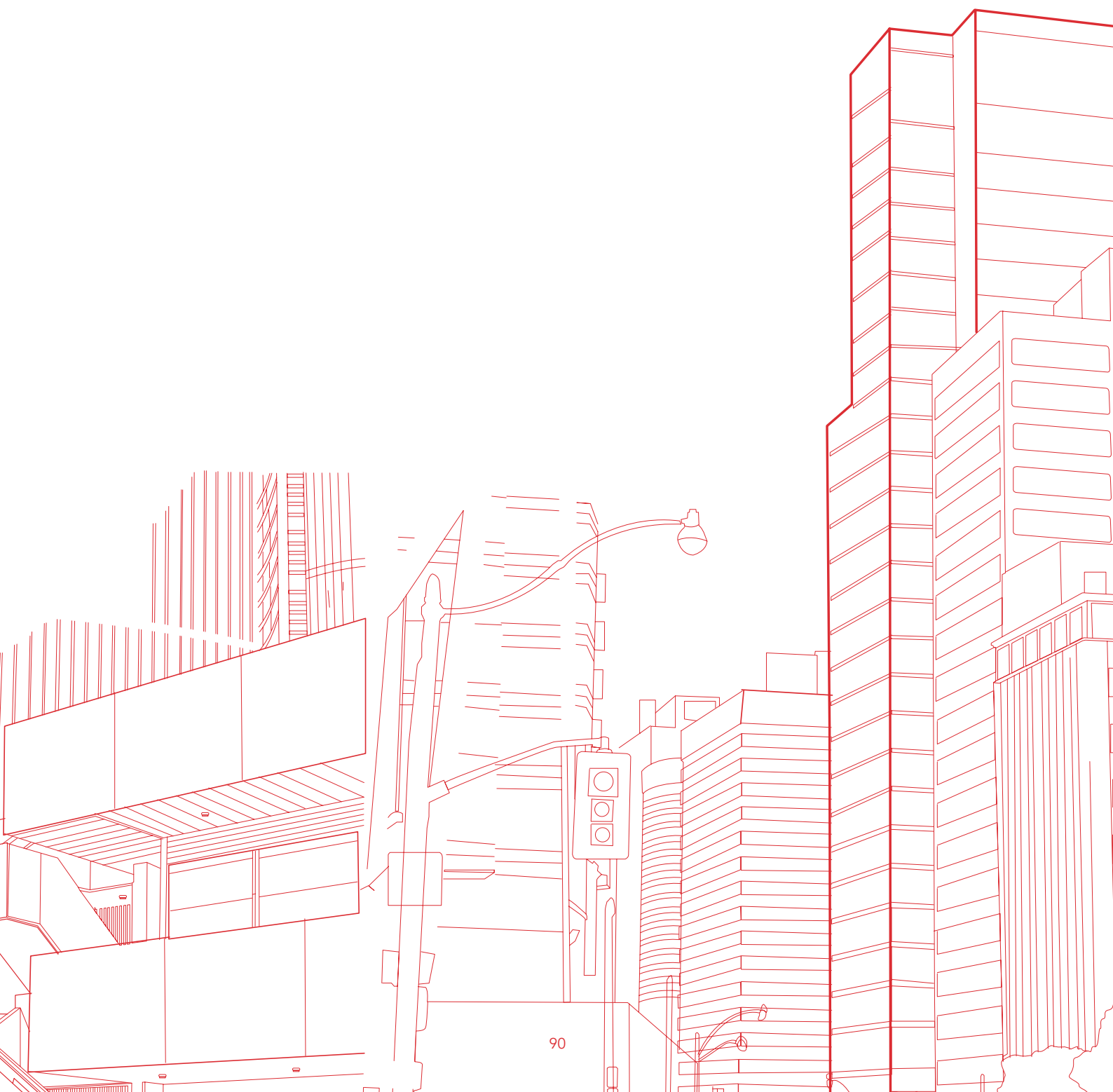
Handlungsfeld 3: Verkehrsverhalten

- M-V-01** Überwachung von Verkehrsverhalten fortsetzen
- M-V-02** Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere an Unfallhäufungsstellen
- M-V-03** Geschwindigkeitsüberwachung weiter automatisieren
- M-V-04** Verkehrsregeln von klein auf lernen
- M-V-05** Verkehrsunfallprävention an den Schulen stärken
- M-V-06** Der Weg zur Schule - Alternativen zum „Elterntaxi“ fördern
- M-V-07** Schulwegalternativen zum Auto fördern
- M-V-08** Verkehrsschau-Kommissionen für Kinder und Jugendliche fördern
- M-V-09** Kampagnen für Jugendliche und junge Fahrerinnen und Fahrer umsetzen
- M-V-10** Angebote zur Verkehrsunfallprävention stärken
- M-V-11** Zur regelmäßigen Fahrtauglichkeitsprüfung motivieren
- M-V-12** Über neue Verkehrsmittel informieren
- M-V-13** Zielgruppenspezifische Kampagnen für Seniorinnen und
- M-V-14** Den Einstieg erleichtern
- M-V-15** Fahrradfahren lehren

Handlungsfeld 4: Qualitätsmanagement

- M-Q-01** Netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung durchführen
- M-Q-02** Regelmäßige und sachgerechte Straßenverkehrssicherheitsüberprüfungen
- M-Q-03** Straßenverkehrssicherheitsaudits in Planung, Bestand und bei Arbeitsstellen
- M-Q-04** Monitoring der Verkehrssicherheitslage, verschiedene Informationsdienste nutzen
- M-Q-05** Handelnde Personen schulen





QUELLEN

- [1] Hessisches Statistisches Landesamt, „Straßenverkehrsunfälle in Hessen“, Wiesbaden, 2019.
- [2] BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, „Mobilität in Deutschland - Kurzreport Hessen“, Berlin, 2017.
- [3] Allianz, „Ablenkung durch moderne Informations- und Kommunikationstechniken und soziale Interaktion bei Autofahrenden“, Unterföhring, 2016.
- [4] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „MDV - Merkblatt für die Durchführung von Verkehrsschauen“, Köln, 2013.
- [5] Eisenbahn-Bundesamt, „Leitfaden zur Durchführung von Bahnübergangsschauen“, Bonn, 2002.
- [6] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „RSAS - Richtlinie für das Sicherheitsaudit an Straßen“, Köln, 2019.
- [7] Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH), „nahmobil-hessen.de“, [Online]. Available: www.nahmobil-hessen.de [Zugriff am 11.01.2021].
- [8] Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen, „Leitfaden - Unbehinderte Mobilität“, Wiesbaden, 2006.
- [9] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen“, Köln, 2011.
- [10] Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e.V.), „Webseite der Fachverband Fußverkehr Deutschland (Fuss e.V.)“, 2020. [Online]. Available: www.geh-recht.de [Zugriff am 23.04.2020].
- [11] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „RiLSA - Richtlinien für Lichtsignalanlagen“, Köln, 2015.
- [12] Trialog Publishers Verlagsgesellschaft, „Internationales Verkehrswesen“, 2018. [Online]. Available: www.internationales-verkehrswesen.de/ihk-studie-zum-lieferverkehr [Zugriff am 10.10.2020].
- [13] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „RAL - Richtlinie für die Anlage von Landstraßen“, Köln, 2012.
- [14] Hessen-Mobil, „Hessen Mobil für Biker,“ [Online]. Available: mobil.hessen.de/verkehr/verkehrssicherheit/hessen-mobil-f%C3%BCr-biker [Zugriff am 23.04.2020].
- [15] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „EFA - Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“, Köln, 2002.
- [16] Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, „Einführungserlass der R-FGÜ 2001“, Wiesbaden, 2002.
- [17] B. F. u. W. Koch, „ARD/ZDF-Onlinestudie2018“, 2019. [Online]. Available: www.ard-zdf-onlinestudie.de/files/2018/0918_Frees_Koch.pdf [Zugriff am 04.07.2020].

- [18] Deutsche Verkehrswacht (DVW), „Sicherheit für Senioren“, [Online].
Available: [deutsche-verkehrswacht.de/zielgruppe/sicherheit-fuer-senioren/](https://www.deutsche-verkehrswacht.de/zielgruppe/sicherheit-fuer-senioren/)
[Zugriff am 21.02.2021].
- [19] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., „German Road Safety“, 2016 [Online].
Available: www.germanroadsafety.de [Zugriff am 04.07.2020].
- [20] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), Leitfaden „Fahrradsicherheit für
Geflüchtete und Zugewanderte“, Bonn, 2017.
- [21] BMAS - Bundesministerium für Arbeit und Soziales, „ASR - Technische Regeln
für Arbeitsstätten“, Berlin, 2018.
- [22] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, „RSA - Richt-
linien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen“, Köln, 2017.
- [23] FGSV - Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen,
„MAZS - Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsaudi-
toren“, Köln, 2009.
- [24] Statistisches Bundesamt (DESTATIS), „Fachserie 8 Reihe 7 Verkehrsunfälle
monatlich Dezember 2020“, Wiesbaden, 2021.
- [25] Hessisches Ministerium des Innern und für Sport, „Presseinformation -
Verkehrsstatistik 2020“, Wiesbaden, 2020.

IMPRESSUM

Herausgeber

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Arbeitsgruppe:

Volker Sparmann (Moderation)
Jörg Lunkenheimer, Dipl.-Volkw., Consulting für Mobilität
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze, Technische Universität Darmstadt
Prof. Dr.-Ing Jürgen Follmann, Hochschule Darmstadt
Mark-Simon Krause, Dipl.-Ing., Hochschule Darmstadt
Thomas Marx, M.Eng., Hochschule Darmstadt

Gestaltung:

gutegründe GbR

Wiesbaden, Dezember 2021