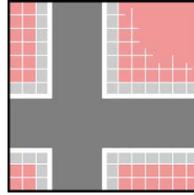




Technische Universität Dresden, 01062 Dresden



Univ.-Prof. Dr.-Ing.

Reinhold Maier

Bearbeiter: Prof. Mai/Ry

Telefon: (03 51) 46 33 66 99

Telefax: (03 51) 46 33 65 02

E-Mail: reinhold.maier@tu-dresden.de

Verkehrssicherheit auf Landstraßen in Sachsen Konzept der Arbeitsgruppe im Lenkungsausschuss Verkehrssicherheit

1. Vorbemerkung und Problemstellung

Nach den Mitteilungen des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen wurden in den Jahren vor 2000 jährlich mehr als 25 000 Menschen bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet. Seit 2004 liegt diese Anzahl bei etwa 20 000 Menschen und geht weiter zurück. Dies ist ein Erfolg unterschiedlicher Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Freistaat, wobei verkehrssichere Straßenverkehrsanlagen einen großen Beitrag geleistet haben. Sowohl der Ausbau der Bundesfernstraßen, die den größten Teil des großräumigen Verkehrs aufnehmen als auch Maßnahmen der Netzergänzung und Ausbauvorhaben in kleineren Maßstäben haben zur Milderung dieser Verletzungszahlen beigetragen.

In der nächsten Zeit soll die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen im Freistaat Sachsen nach dem Beschluss des Lenkungsausschusses „Verkehrssicherheit in Sachsen“ durch eine Arbeitsgruppe vorangetrieben werden. Anlass dazu ist zum einen die Zuständigkeit des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit für das klassifizierte Straßennetz, soweit es in der Baulast des Freistaates steht und der Wunsch, dass in Sachsen ein spürbarer Beitrag zur Zielerreichung der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit geleistet wird. Auch für Europa wird eine weitere Reduzierung der tödlichen Unfallzahlen als Ziel gefordert.

In den vergangenen Jahren wurden bereits mehrfach in der Verantwortung des Frei-

staates wirksame Handlungskonzepte für die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen durchgeführt. Als wirksam hat sich beispielsweise das Programm zur Bekämpfung von Unfallopfällen auf Landstraßen erwiesen, präventive Ansätze sind in der Tätigkeit von Sicherheitsauditoren bei Straßenbauplanungen zu sehen. Auf diesen Erfahrungen soll aufgebaut und mit modernen Instrumenten der Verkehrssicherheitsarbeit weiterentwickelt werden.

2. Verfahren und Arbeitstechniken

Am Anfang stehen die Analyse der Sicherheitsdefizite und die Diagnose von Abhilfemaßnahmen. Dazu sollen folgende Instrumente zum Einsatz kommen:

- *Auswertung der Unfallzahlen:*

Mithilfe der Amtlichen Statistik ist es möglich, Hauptproblembereiche im Unfallgeschehen auf Landstraßen zu identifizieren. Es kann festgestellt werden, wie groß der Beitrag der Verkehrsunsicherheit auf Landstraßen im Freistaat insgesamt ist, welche Bedeutung dabei Kreuzungen und Einmündungen haben, inwieweit Unfälle auf knotenpunktfreier Strecke durch Verlust der Fahrzeugkontrolle oder Fehlern beim Überholen auftreten und welche Beiträge aus Fahrzeugen des Schwerverkehrs kommen. Dabei können auch die in der Öffentlichkeit häufig diskutierten Problembereiche der jungen Fahrer, der Motorradunfälle, der Gefahrguttransporte oder von Busunfällen näher beleuchtet werden. Auch die Problematik öffentlich häufig diskutierter Ausprägungen, z.B. Wildunfälle kann in diesem Zusammenhang überprüft werden.

- *Zusammenführung von aktuellen Forschungserkenntnissen:*

An Forschungseinrichtungen des Bundes und der Länder, an Universitäten sowie privaten Instituten werden laufende Untersuchungen durchgeführt, die sich mit Verfahren und praktischen Erfahrungen der Straßenverkehrssicherheit befassen. Soweit die Unfallgefahr auf Landstraßen Gegenstand solcher Arbeiten sind, wird in der Arbeitsgruppe darüber berichtet und es wird geprüft, welche Konsequenzen sich für die Arbeiten in Sachsen dafür ergeben.

- *Straßennetz-Analyse:*

Die örtliche Verteilung der Straßenverkehrsunfälle wird mithilfe des im Freistaat verwendeten Systems der elektronischen Unfalltypensteckkarte deutlich. Daraus ist zu erkennen, wo sich häufig schwere Unfälle ereignen, ob sich neben den punktuellen Unfallopfällen an Kreuzungen oder Kurven auch linienhaft Konzentrationen des Unfallgeschehens zeigen und welche Umstände bei solchen Konzentrationen eine Rolle spielen. Aufbauend auf den Ergebnissen der statistischen Analyse können auch räumliche Schwerpunkte der Hauptproblemgruppen, z.B. Motorradfahrer oder Unfälle beim Überholen, untersucht werden.

- *Aktuelle Richtlinien:*

Das Regelwerk für den Straßenentwurf von Landstraßen ist seit einigen Jahren in der Überarbeitung. Die neuen Richtlinien RAL werden im Laufe des Jahres 2010 erwartet. Darin sind aktuelle Erkenntnisse über die sicherheitsrelevante Trassierung und Gestaltung von Landstraßen und Autobahnen eingeflossen. Diese Erkenntnisse sollen für alle Planer im Freistaat möglichst frühzeitig und von kompetenter Seite zur Verfügung gestellt werden, indem Fortbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen durchgeführt werden. Damit bei allen laufenden und anstehenden Planungen diese Erkenntnisse in geeigneter Weise berücksichtigt werden, kann ein Auditverfahren die Qualität der Planungen bezüglich der Verkehrssicherheit gewährleisten.

- *Erfahrungsaustausch:*

Die erfolgreiche Arbeit der Unfallkommission auf Ebene der Landkreise und der Regierungspräsidien soll fortgeführt werden. Über die Arbeiten sollen die Erfahrungen zusammengefasst und untereinander ausgetauscht werden. Die Aufgaben der Verkehrsschau sollen ebenfalls für dieses Ziel genutzt werden.

3. Aufbereitung und Umsetzung von Maßnahmenkonzepten

Aus den Analyseschritten werden Sicherheitsdefizite erkennbar werden. Diese Defizite werden unterschiedliche Bedeutung haben. Vor einer Umsetzung von Maßnahmen ist es daher im Sinne der effektiven Verwendung begrenzter Sach- und Personalmittel sinnvoll, eine Zieldefinition vorzunehmen und Prioritäten danach auszurichten. Eine Zieldefinition sollte beispielsweise sein, dass die Maßnahmenkonzeption sich mindestens auf die Hälfte der schwer verunglückten und getöteten Personen im Freistaat Sachsen auf Landstraßen beziehen soll. Dies lässt sich mit den Zielvorstellungen der Europäischen Union in Einklang bringen. Daraus wird ein Konzept entwickelt, das sowohl an der Größe des Problems orientiert als auch unter Beachtung von Erfahrungen mit der Wirksamkeit konkreter Maßnahmen entsteht. Das Konzept soll sowohl den verfügbaren Arbeitsmöglichkeiten Rechnung tragen als auch die Zielvorgabe berücksichtigen. Die Maßnahmenkonzeption wird im Einzelnen sich auf folgende Bereiche beziehen:

- **Verkehrserziehung und Überwachung der Verkehrsregeln:**

In bestimmten Problembereichen, wie z.B. bei jungen Fahranfängern, bei Führern von Schwerfahrzeugen und Busfahrern oder bei Verstößen gegen Geschwindigkeits- und Überholverbote werden vielfach Maßnahmen der Aufklärung aber auch der Überwachung von geltenden Verkehrsregeln eine große Bedeutung haben. Begleitend dazu müssen die Regelungen für Verkehrsteilnehmer einsichtig und begreifbar gestaltet werden, d.h. es wird beispielsweise nicht ausreichen, die Einhaltung von Überholverböten durch die Überwa-

chungsmaßnahmen zu fordern, wenn die Überholverbote in der Straßenwirklichkeit nur schwer erkannt werden können.

- **Verbesserungen in Verkehrstechnik und Straßenbau:**

Unfälle bei Nässe können mit verursacht sein durch fehlende Griffigkeit der Straßenoberfläche; schwere Folgen bei Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn können aus ungeschützten Hindernissen im Seitenraum entstehen; Vorfahrtunfälle an Kreuzungen und Einmündungen stehen oft im Zusammenhang mit fehlender Erkennbarkeit der Vorfahrtverhältnisse oder fehlender Ausstattung durch Verkehrszeichen und Lichtsignalanlagen. Solche und weitere Hinweise auf notwendige und sinnvolle Ausbaumaßnahmen im Straßennetz ergeben sich aus einer näheren Analyse der Sicherheitsdefizite mithilfe der örtlichen Unfalluntersuchung und der Ermittlung von Sicherheitspotentialen im Straßennetz.

- **Zusammenhänge mit Fahrzeugtechnik:**

Gerade Verkehrsunfälle bei ungünstigen Witterungsbedingungen stehen häufig im Zusammenhang mit Mängeln in der Fahrzeugtechnik. Durch nachlässigen Unterhalt der Fahrzeuge (Reifen, Beleuchtung), durch fehlerhafte Nutzung der Fahrzeugtechnik (Ablenkung durch technische Einrichtungen) oder Unkenntnis über die Vorteile bestimmter Ausstattungsmerkmale (verbesserte Bremssysteme, Winterbereifung) können Gefahren, die unvermeidbar im Straßenverkehr auftreten, zusätzlich das Risiko erhöhen. Der verantwortungsbewusste Umgang mit der Fahrzeugtechnik, insbesondere auch im berufsmäßigen Kraftfahrzeugverkehr (z.B. Gefahrguttransporte) muss daher bei der Landstraßensicherheit ebenfalls beachtet werden.

4. Prävention und Qualitätssicherung

Die Arbeitsgruppe zur Landstraßensicherheit wird sich auch damit befassen, wie für die zukünftige Entwicklung das Entstehen neuer Sicherheitsdefizite im Ansatz vermindert und die erreichten Erfolge gesichert werden können. Es sind Verfahren, Strategien und Instrumente vorzuschlagen, die möglichst auf dem Verordnungswege auch für die Zukunft verbindlich eingeführt und dadurch dauerhaft wirksam sein sollen. Im Bereich der örtlichen Unfalluntersuchung ist dies bereits durch entsprechende Gesetze und Verordnungen des Freistaates geschehen, andere Instrumente zur Überprüfung und Qualitätskontrolle der Straßenausstattung (Verkehrsschau) oder die Sicherheitsstandards bei Straßenplanungen (Sicherheitsaudit) sollten diesem Beispiel folgen. Die regelmäßige Überprüfung der Arbeiten dieser Aufgaben durch die Regierungspräsidien könnte ein geeigneter Weg zur Qualitätssicherung sein.

5. Zeitliches und organisatorisches Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, in den nächsten Wochen ein erstes Treffen der Interessenten für diese Arbeitsgruppe im Freistaat einzuberufen. Die Leitung hat auftragsgemäß der Lehrstuhlinhaber für Straßenverkehrstechnik und Theorie der Verkehrsplanung der Technischen Universität Dresden, Herr Prof. Maier. Die Geschäftsführung und organisatorische Unterstützung erfolgt durch das zuständige Referat des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit. Bisher haben die Bereitschaft zur Mitarbeit Vertreter des Landesinstituts für Straßenwesen (Rochlitz) sowie des Regierungspräsidiums Dresden erklärt. Weitere Institutionen werden anzusprechen sein, z.B. das Statistische Landesamt sowie interessierte Vertreter aus der Straßenbauverwaltung des Freistaates. Bei dem ersten Treffen wird über das Arbeitsprogramm und die in dieser Konzeption vorgeschlagenen inhaltlichen Schritte eine Vereinbarung zu erzielen sein, so dass im Weiteren ein Arbeitsablauf für den Zeitraum von ca. 24 Monaten geplant wird innerhalb dessen die Diagnose, die Zielvorgabe und die Konzeption von Maßnahmen erarbeitet werden können.

Über den Fortschritt wird jeweils im Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ berichtet.