



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Stefan Schuster SPD**
vom 16.05.2017

Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern Mobil – sicher ans Ziel“

Das Programm „Bayern Mobil – sicher ans Ziel“ wurde ins Leben gerufen, um die Zahl der Unfälle und Verletzten im Straßenverkehr zu senken und die Zahl der Unfalltoten bis 2020 auf unter 550 pro Jahr zu bringen. Die Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms und die Unfallzahlen des vergangenen Jahres lassen viele Fragen zum Erfolg offen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Wie hat sich die Zahl der Unfälle, Verletzten und Unfalltoten seit 2011 in den verschiedenen Regierungsbezirken entwickelt?
b) Wie hat sich die Zahl der Unfälle, Verletzten und Unfalltoten seit 2011 jährlich innerorts (bitte auch auf Kreisstraßen, Staatsstraßen, Bundesstraßen, Autobahnen und sonstigen Straßen außerhalb von Ortschaften angeben) entwickelt?
2. a) Wie hat sich die Zahl der an Unfällen Beteiligten, Verletzten und Toten unter Radfahrern, Fußgängern und Motorradfahrern seit 2011 entwickelt?
b) Wie hat sich die Zahl der an Unfällen beteiligten, verletzten und toten Fahranfänger (bis 24 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahren) seit 2011 entwickelt?
3. a) Wie hat sich die Zahl der durch Alkoholeinfluss verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?
b) Wie hat sich die Zahl der durch Drogen- und Medikamenteneinfluss verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?
c) Wie hat sich die Zahl der durch erhöhte Geschwindigkeit verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?
4. a) Welche konkreten Maßnahmen werden in den vier Schwerpunkten des Verkehrssicherheitsprogramms jeweils gefördert und getätigt?
b) Welche Investitionen werden zum Erreichen der Ziele abseits baulicher Maßnahmen an und um Straßen getätigt?
5. a) Wie viele Mittel wurden für Maßnahmen zu den verschiedenen Schwerpunkten des Programms seit 2011 jeweils jährlich im Haushalt eingestellt?
b) In welcher Höhe wurden diese Mittel jeweils abgerufen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 26.06.2017

1. a) Wie hat sich die Zahl der Unfälle, Verletzten und Unfalltoten seit 2011 in den verschiedenen Regierungsbezirken entwickelt?

Die Verkehrsunfälle haben sich in den verschiedenen Regierungsbezirken folgendermaßen entwickelt:

Regierungsbezirk Oberbayern

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	127.244	132.965	136.626	135.523	140.997	143.236
Verletzte	24.660	24.525	24.663	24.801	25.189	25.223
Unfall-tote	237	203	206	214	173	188

Regierungsbezirk Niederbayern

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	35.334	37.029	38.243	37.402	40.263	41.044
Verletzte	7.087	7.077	6.985	7.087	7.260	7.449
Unfall-tote	107	102	99	94	85	66

Regierungsbezirk Oberpfalz

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	29.920	31.832	31.734	31.648	34.212	35.214
Verletzte	6.273	6.521	6.036	6.027	6.355	6.257
Unfall-tote	91	69	79	61	83	80

Regierungsbezirk Oberfranken

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	28.155	28.751	28.915	29.142	31.321	32.376
Verletzte	5.794	5.443	5.343	5.606	5.709	5.616
Unfall-tote	69	60	65	34	52	41

Regierungsbezirk Mittelfranken

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	46.354	47.730	49.092	48.955	51.686	51.590
Verletzte	9.193	9.086	9.296	9.322	9.600	9.810
Unfall-tote	78	73	77	66	73	70

Regierungsbezirk Unterfranken

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	37.121	36.661	37.451	36.790	40.600	41.629
Verletzte	6.842	6.531	6.416	6.516	6.435	6.697
Unfall-tote	81	66	72	59	56	68

Regierungsbezirk Schwaben

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	46.587	49.402	50.420	49.511	52.045	53.011
Verletzte	10.430	10.298	10.038	10.175	10.613	10.711
Unfalltote	117	89	82	91	92	103

b) Wie hat sich die Zahl der Unfälle, Verletzten und Unfalltoten seit 2011 jährlich innerorts (bitte auch auf Kreisstraßen, Staatsstraßen, Bundesstraßen, Autobahnen und sonstigen Straßen außerhalb von Ortschaften angeben) entwickelt?

Die Verkehrsunfälle in den Straßenklassen haben sich in Bayern innerorts und außerorts seit 2011 wie folgt entwickelt:

Kreisstraßen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle innerorts	8.532	9.155	9.694	9.506	9.933	10.372
Unfälle außerorts	27.574	30.249	30.148	29.281	32.653	32.956
Verletzte innerorts	2.894	3.017	2.907	2.988	3.012	3.093
Verletzte außerorts	5.229	5.144	4.901	4.886	5.184	5.036
Unfalltote innerorts	11	19	17	15	17	19
Unfalltote außerorts	112	105	78	81	85	86

Staatsstraßen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle innerorts	17.177	18.010	18.745	18.644	18.823	20.749
Unfälle außerorts	33.811	36.014	35.666	34.752	38.443	38.978
Verletzte innerorts	5.956	6.112	5.853	6.072	6.050	6.351
Verletzte außerorts	8.727	8.557	8.247	8.417	8.540	8.728
Unfalltote innerorts	32	27	21	22	24	32
Unfalltote außerorts	170	133	154	140	122	136

Bundesstraßen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle innerorts	18.076	18.583	19.234	18.829	18.483	17.556
Unfälle außerorts	24.934	26.421	26.142	25.329	27.273	25.827
Verletzte innerorts	5.972	5.856	5.749	5.759	5.603	5.384
Verletzte außerorts	8.024	7.638	7.711	7.714	7.914	7.602
Unfalltote innerorts	22	18	17	30	19	19
Unfalltote außerorts	208	165	152	132	151	133

Autobahnen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle innerorts	0	0	0	0	0	0
Unfälle außerorts	26.090	26.828	27.586	27.240	29.708	31.838
Verletzte innerorts	0	0	0	0	0	0
Verletzte außerorts	5.940	6.078	6.422	6.087	6.645	6.926
Unfalltote innerorts	0	0	0	0	0	0
Unfalltote außerorts	79	70	105	72	84	81

Gemeindeverbindungs- und Ortsstraßen

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle innerorts	181.110	185.598	192.283	193.340	202.378	206.715
Unfälle außerorts	13.411	13.512	12.983	12.050	13.430	13.109
Verletzte innerorts	24.665	24.492	24.536	25.216	25.701	26.098
Verletzte außerorts	2.872	2.587	2.451	2.395	2.512	2.545
Unfalltote innerorts	90	93	100	87	77	71
Unfalltote außerorts	56	32	36	40	35	39

2. a) Wie hat sich die Zahl der an Unfällen Beteiligten, Verletzten und Toten unter Radfahrern, Fußgängern und Motorradfahrern seit 2011 entwickelt?

Die Zahl der an Verkehrsunfällen Beteiligten, Verletzten und Toten entwickelte sich bei den in der Frage genannten Verkehrsbeteiligungsarten seit 2011 wie folgt:

Radfahrer

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligte Radfahrer	15.409	15.121	14.692	15.679	16.613	17.392
Verletzte	13.008	12.688	12.360	13.158	14.039	14.687
Unfalltote	74	74	62	76	81	68

Fußgänger

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligte Fußgänger	5.718	5.767	5.735	5.603	5.495	5.744
Verletzte	4.372	4.451	4.538	4.352	4.239	4.418
Unfalltote	88	80	92	85	89	80

Motorradfahrer

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligte Motorradfahrer	9.979	9.546	9.180	9.746	9.698	9.478
Verletzte	8.648	8.191	7.840	8.402	8.365	8.117
Unfalltote	159	144	145	127	140	133

b) Wie hat sich die Zahl der an Unfällen beteiligten, verletzten und toten Fahranfänger (bis 24 Jahre) und Senioren (ab 65 Jahren) seit 2011 entwickelt?

Die Zahl der an Verkehrsunfällen Beteiligten und Unfallopfer entwickelte sich in den genannten Altersgruppen wie folgt:

Junge Fahranfänger (Pkw-Führer bis 24 Jahre)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligte Fahranfänger	35.721	35.427	34.674	32.296	32.684	32.971
Verletzte Fahranfänger	8.336	8.269	7.855	7.514	7.521	7.493
Getötete Fahranfänger	74	73	58	56	47	44

Senioren (ab 65 Jahren)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Beteiligte Senioren	28.714	29.111	30.448	31.416	33.173	34.369
Verletzte Senioren	6.789	6.797	6.872	7.221	7.548	7.773
Getötete Senioren	183	162	172	162	160	166

3. a) Wie hat sich die Zahl der durch Alkoholeinfluss verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?

Die Zahl der durch Alkoholeinfluss verursachten Verkehrsunfälle und Unfallopfer entwickelte sich seit 2011 wie folgt:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	5.253	5.104	4.771	4.601	4.580	4.715
Verletzte	2.919	2.857	2.666	2.633	2.585	2.616
Unfalltote	96	68	70	55	49	58

b) Wie hat sich die Zahl der durch Drogen- und Medikamenteneinfluss verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?

Die Zahl der durch Drogen- und Medikamenteneinfluss verursachten Unfälle und Unfallopfer entwickelte sich seit 2011 wie folgt:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	330	322	349	337	391	425
Verletzte	190	198	187	180	229	257
Unfalltote	5	10	11	7	7	10

c) Wie hat sich die Zahl der durch erhöhte Geschwindigkeit verursachten Unfälle, Verletzten und Toten im Straßenverkehr seit 2011 entwickelt?

Die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle und Unfallopfer entwickelte sich seit 2011 wie folgt:

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Unfälle	18.197	20.168	19.656	17.177	17.180	18.763
Verletzte	10.330	10.551	10.475	9.384	9.899	10.234
Unfalltote	278	215	200	193	177	215

4. a) Welche konkreten Maßnahmen werden in den vier Schwerpunkten des Verkehrssicherheitsprogramms jeweils gefördert und getätigt?

Information, Verkehrssteuerung und Fahrzeugausstattung

Ausbau elektronischer Steuerungs- und Leitsysteme im Autobahnnetz

Mit dem Ausbau von Streckenbeeinflussungsanlagen, Wechselwegweisung und Standstreifenfreigabe insbesondere an hoch belasteten und unfallgefährdeten Strecken wird der Verkehr zielgerichtet gelenkt, die Stauanfälligkeit bestimmter Abschnitte reduziert und so die Verkehrssicherheit erhöht.

Aktuellere und genauere Verkehrsmeldungen in Rundfunk und Navigationsgeräten

Gefahr erkannt – Gefahr gebannt: Mit punktgenauen Warnungen vor Gefahrenstellen lassen sich Unfälle vermeiden. Hierzu wird die bisherige TMC¹-Technik schnellstmöglich auf den TPEG²-Standard umgestellt.

Verstärkte Information und Öffentlichkeitsarbeit

Information ist die Grundlage für richtiges Verhalten im Straßenverkehr. Mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen wie den 2011 eingeführten Bayerischen Landestag der Verkehrssicherheit soll das Thema Verkehrssicherheit im Allgemeinen stärker ins Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer gerückt werden. Mit zielgerichteten Informationen zu einzelnen Aspekten der Verkehrssicherheit soll das richtige Verhalten in speziellen Situationen vermittelt werden. Eine themen- und medienspezifische Ansprache der verschiedenen Zielgruppen ist dabei besonders wichtig. Insbesondere das Konzept der TV-Sendung der 7. Sinn wollen wir in moderner Form wiederbeleben.

Gezielte Überprüfung und Optimierung der Ampelanlagen an Kreuzungen und Fußgänger- und Radfahrerquerungen

An Ampelanlagen ist zur Erhöhung der Fußgänger- und Radfahrersicherheit eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Fußgänger auch im Hinblick auf eine älter werdende Gesellschaft von besonderer Bedeutung. Durch eine Verbesserung der Ampelschaltungen (z. B. verkehrsabhängige Steuerung) kann ein besserer und sicherer Verkehrsfluss erzielt werden.

Mehr Sicherheit durch Können

Wer sein Fahrzeug auch in Gefahrensituationen beherrscht, kann Unfälle vermeiden. Neben einer guten Fahrausbildung sind Fahrsicherheitstrainings hier ein wichtiges Element. Für eine freiwillige Teilnahme an solchen Trainings wollen wir weiter aktiv werben. Gleichzeitig wird eine Erweiterung des freiwilligen Angebots angestrebt.

Unterstützung bei der Einführung zusätzlicher Fahrsistenzsysteme zur aktiven und passiven Sicherheit

Die beständige Erhöhung der Verkehrssicherheit bei gleichzeitiger Zunahme des Verkehrsaufkommens ist ganz wesentlich auf die Entwicklung der Fahrzeugsicherheit zurückzuführen. Auch in Zukunft werden neue Assistenz- und Sicherheitssysteme dazu beitragen, dass Mobilität auf der Straße noch sicherer wird. So können z. B. durch passive Schutzsysteme an Kraftfahrzeugen die Unfallfolgen für Fußgänger und Radfahrer reduziert werden. Die Entwicklung dieser Systeme wird z. B. durch Beteiligung der Polizei bei der Unfallforschung aktiv unterstützt.

¹ TMC = Traffic Message Channel

² TPEG = Transport Protocol Experts Group

Sichere Schulwege

Kinder müssen das richtige Verhalten im Straßenverkehr erst erlernen. Für einen möglichst sicheren Weg zur Schule ist neben Schulwegtrainings und der Jugendverkehrsschule das Engagement der Schulwegdienste besonders wichtig.

Die Veränderungen in der Schullandschaft führen zudem dazu, dass heute mehr Schüler auch schon im Grundschulalter beim Weg zur Schule auf den Schulbus angewiesen sind. Dies erfordert zusätzliche Maßnahmen zur Erhöhung der Schulbussicherheit.

Lkw-Parkleitsystem im Autobahnnetz ausbauen

Die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit im Lkw-Verkehr bei. Hierzu müssen aber auch ausreichend Lkw-Parkplätze an Autobahnen zur Verfügung stehen. Neben dem Ausbau von Parkplätzen können durch die Einführung eines Lkw-Parkleitsystems auf Autobahnen die bestehenden Kapazitäten besser genutzt werden.

Dynamische Beschilderung auf Landstraßen erproben

Nebel oder Straßenglätte o. Ä. sind Gefahren, die nur zeitweise auftreten. Eine statische Beschilderung weist damit die meiste Zeit auf eine Gefahr hin, die aktuell nicht besteht. Daher werden entsprechende Gefahrenzeichen von vielen Verkehrsteilnehmern ignoriert. Ähnlich wie im Autobahnnetz könnte auch auf Landstraßen mit einer dynamischen Beschilderung punktgenauer gewarnt und damit unter Umständen das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst werden.

Wahrnehmung und Wahrnehmbarkeit**Weniger Verkehrszeichen – Bessere Verkehrszeichen**

Übermäßige Beschilderung führt zu einer allgemeinen Überforderung der Verkehrsteilnehmer und zu Akzeptanzproblemen bei der Beachtung von Verkehrsvorschriften. Zugleich werden die grundlegenden allgemeinen Verkehrsregeln abgewertet und die Bereitschaft zu einer eigenverantwortlichen Beurteilung der Verkehrssituation herabgesetzt. Die systematische Lichtung des Schilderwalds leistet damit einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Soweit Verkehrszeichen erforderlich sind, sind diese nur dann uneingeschränkt wirksam, wenn sie auch nachts und unter schlechten Wetterbedingungen gut sichtbar sind.

Erkennbare Markierung

Neben der Beschilderung ist für die Verkehrsführung auch eine gute Markierung von entscheidender Bedeutung. Auch in diesem Zusammenhang muss daher die Qualität stimmen.

Vermeiden von Falschfahrten

An Autobahnauffahrten kann eine leitende Markierung die Orientierung verbessern und helfen, Falschfahrten zu verhindern. Auch eine auffällige Beschilderung kann zur Verhinderung von Falschfahrten beitragen.

Rechnergestütztes Erkennen von Gefahrenstellen im Landstraßennetz

Im bestehenden Landstraßennetz werden Gefahrenstellen oftmals nur aufgrund von Unfällen erkannt. Durch den Einstieg in die systematische Überprüfung des Netzes auf potenzielle Gefahrenstellen können zusätzliche Möglichkeiten zur Prävention von Unfällen erschlossen werden.

Themenspezifische Verkehrsschauen

Über die allgemeine Verkehrsschau hinaus können zu bestimmten Zeiten (Nachtverkehrsschau) oder bestimmten Themen (Autobahn, Bahnübergang, Wegweisung, Schulwegsicherheit, Radverkehr) besondere Problemstellungen behandelt und beseitigt werden.

Zusätzlich prüfen die Straßenbaubehörden die Beschilderung und die Markierung im Hinblick auf die Erfüllung der technischen Anforderungen.

Sichtbarkeit von Fußgängern, Radfahrern und Motorradfahrern verbessern

Neben möglichst gut sichtbarer Kleidung sind für die Sichtbarkeit und damit für die Sicherheit der sog. schwächeren Verkehrsteilnehmer insbesondere Beleuchtung und gute Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern entscheidend. Wir setzen uns daher aktiv für auffällige **Bekleidung** ein.

Fußgängerüberwege sollen im Hinblick auf eine gute **Beleuchtung** überprüft und ggf. verbessert werden. An Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen wird auf freie Sicht für alle Beteiligten geachtet.

Freiwillige Gesundheitschecks und Sehtests

Körperliche Fitness, Reaktionsfähigkeit und gute Sehkraft sind Voraussetzung für ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr. Mit zunehmendem Lebensalter können hier Defizite entstehen, die nicht immer bemerkt werden. Regelmäßige Gesundheitschecks und Sehtests dienen daher nicht nur der eigenen Sicherheit im Straßenverkehr, sondern auch der Sicherheit aller anderen Verkehrsteilnehmer. Die freiwillige Teilnahme an solchen Tests wollen wir aktiv fördern.

Infrastruktur und Verkehrsraumgestaltung**Umbau von unfallauffälligen Straßenbereichen im Landstraßennetz**

Oftmals reicht ein Tempolimit oder eine geänderte Vorfahrtsregelung nicht aus, um gefährliche Stellen im Landstraßennetz zu entschärfen. In diesen Fällen sind bauliche Lösungen erforderlich, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Sichere Überholmöglichkeiten auf Landstraßen

Mit die schwersten Unfälle auf Landstraßen ereignen sich beim Überholen. Insbesondere an wichtigen Fernverkehrsstraßen kann sicheres Überholen durch den Bau von dritten Fahrstreifen im Richtungswechsel erleichtert werden.

Fehlerverzeihender Seitenraum an Landstraßen

Der Straßenseitenraum hat insbesondere im Bereich von Landstraßen besondere Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Standfeste Bankette sorgen dafür, dass Fahrzeuge beim Abkommen von der Fahrbahn nicht ins Schleudern geraten oder abrutschen. Durch die Beseitigung von Hindernissen wie z. B. Bäumen im Seitenraum oder deren Absicherung durch Schutzeinrichtungen lassen sich die Unfallfolgen deutlich abmildern.

Sichere Motorradstrecken

Der Seitenraum ist auch für die Sicherheit von Motorradfahrern ganz entscheidend. Allerdings reicht hier der Einsatz konventioneller Schutzeinrichtungen meist nicht aus. Vielmehr müssen diese mit einem Unterfahrschutz ausgerüstet sein, um Motorradfahrer richtig zu schützen. Auch der Straßenbelag spielt für die Motorradsicherheit eine besondere Rolle.

Verbesserung der Erkennbarkeit von Landstraßenkreuzungen

Einmündungen und Kreuzungen können nur dann sicher befahren werden, wenn die Verkehrsteilnehmer sich rechtzeitig auf die Verkehrssituation einstellen können. An Kreuzungen und Einmündungen zwischen Bundes- und Staatsstraßen werden in Problembereichen noch fehlende Verkehrsinseln nachgerüstet und die Beschilderung überprüft und optimiert.

Errichtung von barrierefreien, beleuchteten Querungshilfen für Fußgänger

Gut und übersichtlich gestaltete und richtig beleuchtete Querungshilfen leisten einen wesentlichen Beitrag für die Fußgängersicherheit. Um auch die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Fußgängern mit Behinderung zu berücksichtigen, sind Barrierefreiheit und Hilfen für sehbehinderte Menschen ein wichtiges Element.

Mehr Sicherheit durch Erkennbarkeit von Radwegen

Viele Unfälle zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radfahrern ereignen sich an Kreuzungen und Einmündungen. Häufig ist hierfür die fehlende Sicht auf die Radfahrer die Ursache.

Ausbau der Parkmöglichkeiten für Lkw im Bereich der Autobahnen

Neben einer optimalen Nutzung der bestehenden Parkmöglichkeiten erfordert die Zunahme des Lkw-Verkehrs auch eine Erweiterung des Parkangebots an Autobahnraststätten und Autohöfen. Nur so kann gewährleistet werden, dass die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten nicht an fehlenden Parkplätzen scheitert oder unzulässigerweise abgestellte Lkw den Verkehr behindern oder gefährden.

Initiative zur Aufstellung von Fußgängerkonzepten durch die Kommunen

Im Gegensatz zum Kfz- und auch dem Radverkehr werden die Bedürfnisse der Fußgänger bei der Planung von Straßen und von Baugebieten oftmals nur punktuell berücksichtigt. Um zu einem ganzheitlicheren Planungsansatz zu gelangen, kann die Erstellung von Fußgängerkonzepten in Kommunen hilfreich sein.

Ausbau des Radwegenetzes

Der Ausbau des Radwegenetzes soll auf einem hohen Niveau fortgeführt werden. Durchgängigkeit und sichere Quermöglichkeiten stellen weiterhin maßgebliche Planungsparameter der gebauten Sicherheit für Radfahrer dar. Dort, wo die Beseitigung von Sichthindernissen nicht ausreicht, um eine ausreichende Sichtbeziehung zu gewährleisten, soll eine bauliche Hervorhebung oder Änderung der Radwegeführung erfolgen.

Verlängerung von Beschleunigungsstreifen an Autobahnen

Insbesondere an Steigungsstrecken kann durch längere Beschleunigungsstreifen die Differenzgeschwindigkeit zwischen auffahrenden Fahrzeugen und nachfolgendem Verkehr reduziert und damit die Sicherheit erhöht werden.

Recht und Überwachung**Verstärkte Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen**

Die Einhaltung der Verkehrsregeln ist Grundvoraussetzung für ein hohes Maß an Verkehrssicherheit. Insbesondere dort, wo fehlende Regeleinhalten zu Unfällen führt, ist eine konsequente Überwachung – auch im Rahmen von Schwerpunktaktionen – erforderlich. Vor allem im Bereich Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen, Sicherheitsgurt sowie Abstand wird die Verkehrsüberwachung unter Einsatz modernster Technik intensiviert. Aber auch die Überwachung der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, von Überholverböten, des technischen Zustands sowie der Vorschriften zur Ladungssicherung und zum Gefahrguttransport im Bereich des Schwerverkehrs soll auf einem hohen Niveau fortgeführt werden.

Situationsangepasste Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus

Innerorts soll die Anordnung von Tempo 30 vor Schulen, Kindergärten, Behinderten- und Senioreneinrichtungen erleichtert werden. Außerorts sollen Tempolimits nur dort angeordnet werden, wo sich aufgrund örtlicher Gegebenheiten besondere Notwendigkeiten ergeben. Dies soll vorrangig an festgestellten Gefahrenstellen erfolgen.

Einführung der Online-Anhörung

Sanktionen sind dann am effektivsten, wenn sie dem Verstoß rasch folgen. Mit der Einführung der Online-Anhörung soll das Bußgeldverfahren einerseits bürgerfreundlicher und andererseits beschleunigt werden.

Freihalten der Rettungsgasse

Immer wieder zeigt sich bei Rettungseinsätzen insbesondere auf Autobahnen, dass das richtige Verhalten zur Bildung einer Rettungsgasse bei manchen Verkehrsteilnehmern nicht hinreichend bekannt ist oder zumindest große Verunsicherung in dieser Hinsicht besteht. Oftmals geht so entscheidende Zeit auf dem Weg zum Unfallort für die Rettungskräfte verloren.

Anordnung von Lkw-Überholverböten

Auf besonders belasteten und unfallgefährdeten Autobahnstrecken und Kraftfahrstraßen mit 2 Fahrstreifen kann die Anordnung von Lkw-Überholverböten im Einzelfall wesentlich zur Verkehrssicherheit beitragen.

b) Welche Investitionen werden zum Erreichen der Ziele abseits baulicher Maßnahmen an und um Straßen getätigt?

Eine Aufschlüsselung der Investitionen ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Die Maßnahmen werden von den nachgeordneten Behörden (u. a. Polizeipräsidien, Regierungen, Landratsämter) eigenständig und mit eigenen Mitteln umgesetzt.

5. a) Wie viele Mittel wurden für Maßnahmen zu den verschiedenen Schwerpunkten des Programms seit 2011 jeweils jährlich im Haushalt eingestellt?

Für den Ansatz des Haushaltstitels 03 03/547 01 „Fortführung und Durchführung der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei“ ergaben sich unten stehende Ausgabemittel. Mit diesen Mitteln werden Schwerpunktaktionen der Polizeipräsidien gefördert:

Jahr

2011	256.860 €
2012	256.860 €
2013	255.000 €
2014	255.000 €
2015	261.000 €
2016	261.000 €

Für den Haushaltstitel 03 03/684 04 „Zuschüsse für die Landesverkehrswacht sowie anderer Träger für Verkehrserziehungsmaßnahmen“ ergaben sich abzüglich der im Finanzplan vorgesehenen Haushaltssperre folgende Ausgabemittel:

Jahr	Landesverkehrswacht Bayern	ADAC – Hallo Auto
2011	642.852,00 €	6.588,00 €
2012	642.852,00 €	6.588,00 €
2013	661.440,00 €	6.588,00 €
2014	642.852,00 €	6.588,00 €
2015	654.912,00 €	6.588,00 €
2016	654.912,00 €	6.588,00 €

In dem Bereich der Bauverwaltung werden für Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms jährlich 50 Mio. Euro veranschlagt, davon 20 Mio. Euro für bauliche Maßnahmen an Bundes- und Staatsstraßen, 20 Mio. Euro für Verbesserung der Straßenausstattung an Bundes- und Staatsstraßen und 10 Mio. Euro für Verbesserung der Straßenausstattung an Autobahnen.

Sonstige Maßnahmen nachgeordneter Behörden, wie der Polizei, der Regierungen oder der Landratsämter, im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms werden aus den ihnen allgemein zugewiesenen Mitteln durchgeführt.

b) In welcher Höhe wurden diese Mittel jeweils abgerufen?

Die Haushaltsmittel wurden grundsätzlich jeweils in voller Höhe abgerufen.

