

Priorisierte Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen

Hagen Schüller
PTV Transport Consult GmbH

03.02.2026



PTV Transport Consult GmbH



Verkehrssicherheit für Forschung und Beratung




- › Lokal: Sicherheitsgutachten und Sicherheitsaudits
- › Kommunal: Kommunales Verkehrssicherheitskonzept München
Fortschreibung Verkehrssicherheitsprogramm Berlin 2034
- › Landesebene: Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms für den Freistaat Sachsen
Fortschreibung Verkehrssicherheitsprogramm Brandenburg Zielhorizont 2034
Fachunterstützung Verkehrssicherheitskampagne Baden-Württemberg
- › Bundesebene: Vorbereitung/Organisation Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung
Fachunterstützung Management Infrastruktursicherheit ASTRA (Schweiz)
Verkehrssicherheit im Nationalen Radverkehrsplan
- › Forschung: Pilotversuch Rechtsabbiegen für Radfahrer bei Rot (BAST)
Sicherere Geschwindigkeiten auf einbahnigen Landstraßen (BAST)
Verkehrssicherheit an Fußgängerquerungen (UDV)
- › International: Sustainable Urban Mobility Plan Limassol (Zypern)
Institutional Strengthening Road Safety in Mongolia (ADB)
Addis Ababa City ITS Master Plan Project (World Bank/Addis Abeba)

kleine
Auswahl

57% aller Getöteten im Straßenverkehr auf Landstraßen!

Ausgangslage

Top 3 – Unfallgeschehen auf Landstraßen (außerorts)

Unfalltyp	Wo?	Einflussfaktoren	
1. ● Fahrerunfall (F) Kontrollverlust im Zusammenhang mit dem eigenen Fahrzeug	Freie Strecke	u. a. Geschwindigkeit, Trassierung, Sicht, Hindernisse im Seitenraum, Fahrbahnzustand	
2. ● Unfall im Längsverkehr (LV) Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden, welche sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegen	Freie Strecke, Knotenpunkte	u. a. Überholvorgänge, Auffahrunfälle, Verkehrsaufkommen	
3. ● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeug und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug.	Knotenpunkte, Zufahrten	u. a. Geschwindigkeit, Sichtverhältnisse, Erkenn-/begreifbarkeit Wartepflicht	

Motivation und Grundlagen

Hintergrund

- › Auftrag VMK an BMV: Einberufung BLAG „Verkehrssicherheit“
→ Aufgabe: Vorschläge zur deutlichen Erhöhung Verkehrssicherheit auf Landstraßen
- › 150 Vorschläge zu rechtlichen, infrastrukturellen, organisatorischen und technischen Maßnahmen
- › Bewertung/Priorisierung durch PTV Transport Consult GmbH und Dr. Matthias Zimmermann
- › Einstimmiger Beschluss der VMK der priorisierten Maßnahmen/Gutachten
- › Nächster Schritt: zeitnahe und wirksame Umsetzung!

Grundlagen

- › Unfallgeschehen Baden-Württemberg 2019-2023
(Übertragbarkeit auf Gesamtdeutschland wurde geprüft und nachgewiesen)
- › Fachliteratur, Erkenntnisse/Erfahrungen FGSV, Erfahrungen aus Forschungs- und Beratungspraxis

Motivation

Beschluss
der Verkehrsministerkonferenz
am 29./30. Oktober 2025
in Straubing

Punkt 6.4 der Tagesordnung:

Verkehrssicherheit auf Landstraßen

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt den Bericht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV).
2. Die Verkehrsministerkonferenz nimmt die Unfallentwicklung auf Landstraßen weiterhin mit Sorge zur Kenntnis und sieht das Erfordernis, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen deutlich zu erhöhen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMV und die Länder darum, die Umsetzung der im Bericht genannten Maßnahmen zu prüfen und bis zur Frühjahrskonferenz 2026 zu berichten.

Priorisierte Maßnahmen Teil 1

Kurzfristig umsetzbar



Quelle: Berichte VMK 29./30.2025

Maßnahmenpaket	Unfallpotenzial		Wirksamkeit	Aufwand	Zeit
	Anteil U(P)	Anteil U(SP)/U(P)			
Schutzplankenprogramme weiterführen und intensivieren	11,2% - 15,8% (mittel)	37,1% (hoch)	hoch	mittel	kurzfristig
Anordnung Überholverbote (VZ276) bzw. durchgezogener Fahrstreifenbegrenzungen (VZ295)	12,8% (mittel)	40,5% (hoch)	hoch	gering	kurzfristig
Anpassung System zulässiger Höchstgeschwindigkeiten abgestufte Regelgeschwindigkeit $v_{zul}=80/70$ km/h mit Ausnahmereglung 100 km/h*	bis zu 50% (hoch)	29,9% (mittel)	mittel	gering	kurzfristig
Ausbau und Intensivierung ortsfester (OGÜ) und temporärer (Überwachungsanhänger) Geschwindigkeitsüberwachung	bis zu 38,8 % (hoch)	> 29,9% (mittel)	mittel	gering (-mittel)	kurzfristig

* folgende Abstufungen der v_{zul} wurden zugrunde gelegt

- $v_{zul}=70$ km/h für schmale Straßen mit Breiten < 6m und damit ohne Mittelmarkierung (Leitlinie)
- $v_{zul}=80$ km/h für alle restlichen Straßen
- Ausnahmereglung: $v_{zul}=100$ km/h für Straßen vgl. mit EKL1 bzw. 2 ohne Überholmöglichkeiten im Gegenverkehr

Priorisierte Maßnahmen Teil 2

Mittel- bis langfristig umsetzbar

- › Sicherheitsmanagement
 - Arbeit Unfallkommission intensivieren
 - Sicherheitsanalyse von Straßennetzen inkl. Aktionsplan umsetzen
 - Sicherheitsaudits ausweiten + Empfehlungen konsequent umsetzen
 - Prüfung v_{zul} im Bestandsnetz (Ausschöpfung aktueller VwV-StVO)
- › Straßeninfrastruktur
 - Knotenpunkte sicher gestalten (LSA, Kreisverkehre)
 - Umsetzung Maßnahmen MV Mot
- › Verkehrsrecht
 - Ausweitung Straftatbestände
 - Neudefinition Gefahrenlage Anordnung v_{zul}
- › Verkehrsüberwachung
 - Festlegung Orte der Verkehrsüberwachung streng anhand des Unfallgeschehens

Empfehlungen für die Umsetzung

Schutzplanken zur Absicherung von Hindernissen an Landstraßen

- › Hindernisfreie Seitenräume sind das bevorzugte Zielbild!
 - › Gehölzpflege proaktiv ausrichten („leichtes“ Gehölz ist das Hindernis von morgen!)
- › Wenn Hindernisfreiheit nicht umsetzbar, dann...
 - ... Sonderprogramm weiterführen und intensivieren
 1. Unfallbasiert Schwerpunkte bestimmen
 2. Proaktiv agieren, wo hohe Risiken bestehen
(netzweite Straßenverkehrssicherheitsbewertung nach EU 2019/1936 sowie VSS beachten)
 - ... Umsetzung skalieren und effizienter gestalten
 - Behandlung längerer Abschnitte (beschleunigte und wirtschaftlichere Umsetzung)

Empfehlungen für die Umsetzung



Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen

- › Prüfung Reduktionspotenziale anhand bestehender VwV-StVO
(siehe auch „Hinweise Anwendbarkeit novellierter StVO“ →)
 - › Welche zulässigen Höchstgeschwindigkeiten existieren innerhalb meiner Zuständigkeit?
 - › Welche infrastrukturellen Risiken mit Bezug zur Geschwindigkeit liegen vor (u. a. Trassierungsdefizite)?
 - › Welches Unfallgeschehen lässt sich dem zuordnen?
- › Ansätze für ein System abgestufter Anordnungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten entwickeln:
 - › $v_{zul} = 70$ km/h Knotenpunkte
 - › $v_{zul} \geq 100$ km/h Zweibahnige Landstraßen (bauliche Mitteltrennung, RAL-Konformität)
 - › $v_{zul} \leq 80$ km/h Schmale Landstraße ohne Leitlinie (Mittelmarkierung) prüfen

Empfehlungen für die Umsetzung

Gefährliches Überholen auf Landstraßen unterbinden – sicheres Überholen ermöglichen

- › Erhebliche Reduktion Sicherheitspotenzial durch Überholverbote
- › Bedarfe ermitteln
 - › anhand Unfallgeschehen (rechtskonforme Begründung)
 - › anhand Risikoparameter (u. a. geringer Ausbaustandard)
 - Präzisierung Verwaltungsvorschriften i.B. auf Sichtweiten hilfreich
- › Aber auch...
 -sichere Überholmöglichkeiten schaffen
(bspw. bei hohem Überholdruck, u.a. mit RQ 15,5)

Empfehlungen für die Umsetzung

Schutz des Rad- und Fußverkehrs an Kreuzungspunkten

- › Mittelinseln oder LSA
- › Angepasste zulässige Höchstgeschwindigkeit
- › Ausreichende Sichtbeziehungen
- › Bedingt verträgliche Führungen an LSA-Knotenpunkten vermeiden
- › Prüfung und Rückbau von Dreiecksinsel
(RA3-Führung, Unfallforschung zeigt erhöhte Risiken, auch innerorts!)
- › Bedarf ermitteln, durch Prüfung Querungsbedarf (u. a. entlang Hauptradrouten, touristische Wege)
- › proaktiv sichere Querungsstellen einrichten
- › Bevorrechtigte Radverkehrsquerungen sind KEINE sichere Querung

Empfehlungen für die Umsetzung

Kontrollen mit moderner Technik

- › Verkehrsüberwachung:
 - › Prio 1 – Geschwindigkeit (auch in Kombi mit reduzierter v_{zul})
 - › aber auch Parken, Nutzung Verkehrsanlagen (innerorts)
- › Intensivierung durch ortsfeste und mobile Überwachungsanlagen („enforcement trailer“)

- › Überwachungsschwerpunkt auswählen nach ...
 - ... auffälligem Unfallgeschehen
 - ... erhöhtem Unfallrisiko (bspw. in sensiblen Bereichen)
 - ... vielfache/hohe Überschreitungen
- › Lagebild tatsächlicher Geschwindigkeiten ermitteln (u. a. Leitpostenzählgeräte und Seitenradare)

Empfehlungen für die Umsetzung

Unfallkommissionen – effizient und effektiv

- › Beschlüsse zeitnah und nach Prioritäten umsetzen
- › Unfallkommissionsarbeit digitalisieren
- › Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörde und Polizei müssen Unfallkommissionsarbeit priorisieren

- › Ergebnisse und Beschlüsse in allen Prozessen des Infrastrukturmanagements berücksichtigen
- › Übergeordnetes Monitoring der Unfallhäufungen und Maßnahmen
- › Effiziente, flächendeckende und gemeinsame Schulung der Unfallkommissionmitglieder

- › als Teil einer integralen Verkehrssicherheitsarbeit mit Verkehrsschau, Netzanalyse und Sicherheitsaudit betrachten
 - › Ergebnisse zusammenführen
 - › Synergien nutzen

Empfehlungen für die Umsetzung

Motorradfahren – Gefahren konsequent mindern

- › Verkehrsmittel mit dem höchsten Unfallrisiko
- › Wirksame verkehrstechnische Geschwindigkeitsdämpfungen
- › Schutzplanken für Motorradfahrende absichern plus Kurvenleittafeln aus Kunststoff
- › Pilotmaßnahmen verfolgen und evaluieren (u. a. Ellipsenmarkierung)
- › Verkehrsüberwachung wirksamer gestalten
- › Lärmschutz und Verkehrssicherheit als Synergie
(Leitfaden Lärmschutz Motorradverkehr →)
- › Sperrungen von Motorradstrecken als letztes aber probates Mittel



Fazit

- › Seit 5 Jahren keine wesentlichen Verbesserungen im Unfallgeschehen auf Landstraßen
- › (beginnen mit) Fokus auf wenige aber wirksame und möglichst zeitnah umsetzbare Maßnahmen
- › Fokus auf Anpassung des Bestandsnetzes
- › Passive Sicherheit gewährleisten, Überholen sicher gestalten und Geschwindigkeiten wirksam (und da wo nötig) anpassen – auch Kombinationen der Maßnahmen mitdenken!
- › Nicht darauf warten, was andere tun können, sondern die eigenen Spielräume im Sinne der Verkehrssicherheit ausreizen!
- › Nutzung vorhandener Daten für eine schwerpunkt- und unfallbasierte Verkehrssicherheitsarbeit!
- › Wirksame Verkehrssicherheitsarbeit ist nicht immer (nur) mehr Geld, sondern auch die Kenntnis wirksamer/effizienter Ansätze und deren konsequente Umsetzung.

Fragen, Anregungen, Impulse?

Vision Zero
Gemeinsame Verantwortung
für konsequente und flächendeckende Umsetzung
wirksamer Maßnahmen

hagen.schueller@ptvgroup.com



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit



Folgen Sie uns
auf LinkedIn