

DPoIG NRW · Graf-Adolf-Platz 6 · 40213 Düsseldorf

**Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen
Oliver Krischer**

nachrichtlich

**Minister des Innern
des Landes Nordrhein-Westfalen
Herbert Reul**

Landesverband NRW

Graf-Adolf-Platz 6, 40213 Düsseldorf
Telefon: 0211 / 21 09 09 60
Telefax: 0211 / 21 09 09 88

E-Mail: info@dpolg-nrw.de
www.dpolg-nrw.de

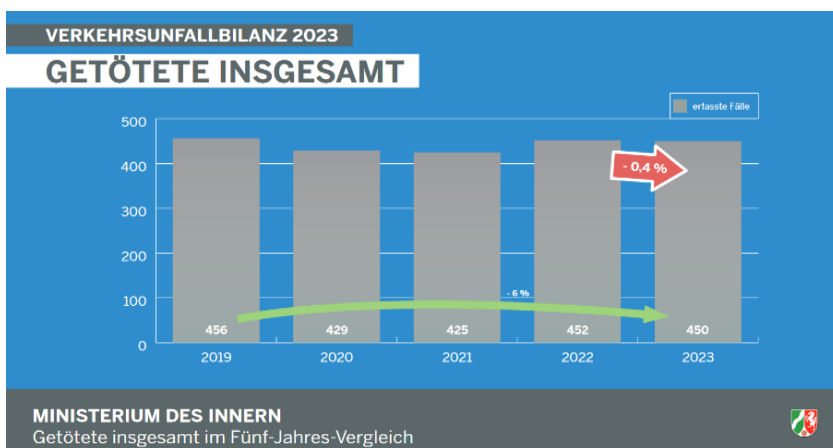
V. i. S. d. P.: Erich Rettinghaus

Mittwoch, 29. Mai 2024

Verbesserung der Landstraßensicherheit in Nordrhein-Westfalen durch Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf dieser Straßenart

Sehr geehrter Herr Minister Krischer,

am 18. März 2024 stellte Herr Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen Herbert Reul in Düsseldorf die Verkehrsunfallstatistik 2023 für das Land Nordrhein-Westfalen vor. Teilfazit: Im vergangenen Jahr wurden weniger Menschen auf nordrhein-westfälischen Straßen getötet (450) als im Jahr zuvor (452) – siehe dazu auch nachstehende Grafik. Dieser zahlenmäßig marginale Rückgang um 2 (= -0,44 %) wird perspektivisch nicht ausreichen, um die auf der Basis der „Vision Zero“ ambitioniert formulierten Ziele des aktuellen Verkehrssicherheitsprogramms des Landes Nordrhein-Westfalen zu erreichen.



BBBank eG

IBAN: DE68 6609 0800 0007 0740 00
BIC: GENODE61BBB



Unter Berücksichtigung dieses minimalen Rückgangs der Zahl der Getöteten auf nordrhein-westfälischen Straßen gilt es daher, weitere Aktionsfelder für die Verkehrssicherheitsarbeit zu identifizieren. Diese sollten eine spürbare Hebelwirkung hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit Todesfolge, entfalten. Dazu gehört unzweifelhaft auch der Kraftfahrzeugverkehr auf Landstraßen (Außerortsstraßen ohne Autobahnen), auf denen im Begegnungsverkehr Fahrzeuge mit jeweils bis zu 100 km/h aneinander vorbeifahren. Dieser Straßenart ist regelmäßig der größte Anteil der insgesamt auf bundesdeutschen Straßen getöteten Verkehrsteilnehmer zuzuordnen. Das kann u. a. durch eine aus dem November 2023 stammende Veröffentlichung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr belegt werden¹. Dort wird mit Bezug auf die im Jahr 2021 gestartete Kampagne „Landstraße – FAHR SICHER“ berichtet, dass nach den vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Unfallzahlen für das Jahr 2022 insgesamt 1.593 aller Verkehrstoten in Deutschland auf Landstraßen zu beklagen waren. Das macht mehr als 57 Prozent der Gesamtzahl der Getöteten (2.788) aus. Bemerkenswert dabei ist, dass Verkehrsunfälle auf Landstraßen bundesweit zwar nur knapp ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden ausmachen, diese enden dann jedoch überproportional häufig tödlich. Gründe dafür sind u. a., dass es keine bauliche Trennung vom Gegenverkehr gibt sowie das Vorhandensein von gefährlichen Kreuzungen/Einmündungen, Kurven und Kuppen.

Bereits im Jahr 2015 widmete sich der 53. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar unter der Überschrift „Unfallrisiko Landstraße“ dieser Thematik. Dabei wurde u. a. folgende Empfehlung formuliert: „Zur Reduzierung schwerer Unfälle sollte die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen. Dazu ist eine Umkehrung von Regel und Ausnahme bei der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Jedoch könnten entsprechend ausgebaute oder ertüchtigte Straßen danach weiter für Tempo 100 freigegeben werden².“ Als besonders zielführend wurde damals die oben bereits zitierte Teilaussage „Zur Reduzierung schwerer Unfälle soll die Regelgeschwindigkeit für Pkw und Lkw gleichermaßen bei 80 km/h liegen.“ erachtet. Sie bedeutet, dass beiden Fahrzeugarten eine gleich hohe Höchstgeschwindigkeit zugeordnet würde. Derzeit sagt der § 3 der Straßenverkehrs-Ordnung hinsichtlich der Lkw aus: „Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auch unter günstigsten Umständen ... außerhalb geschlossener Ortschaften ... für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 7,5 t ... 60 km/h“ (Auszug). Mit dem dargestellten Ansatz käme es auf Landstraßen zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeiten der dort anzutreffenden Fahrzeugarten (Pkw, Lkw, Krafträder, Kraftomnibusse, Wohnmobile, Kraftfahrzeuge mit Anhänger etc.) – viele gefahrenerhöhende Überholvorgänge würden damit entbehrlich werden.

Um die Auswirkung eines derartigen Vorschlags herauszuarbeiten, erscheint es angezeigt, mittels einer Vorher-/Nachher-Untersuchung entsprechende Erkenntnisse auf der Basis

¹ Quelle: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/landstrasse-fahr-sicher.html> (abgerufen am 28.05.2024)

² Anlehnung an § 3 Abs. 3 Satz 3 StVO.



ausreichend großer Stichproben zu gewinnen. Die Untersuchung könnte beispielsweise die Bundesanstalt für Straßenwesen durchführen. Dazu wäre es erforderlich, dass sich ein Land mit einem repräsentativen Landstraßenanteil bereit erklärt, einen derartigen Pilotversuch zu unterstützen. Hierfür möchte ich das Land Nordrhein-Westfalen vorschlagen, denn der bisherigen Entwicklung hinsichtlich der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmenden in Nordrhein-Westfalen muss – wie oben dargestellt – ein Aktionsfeld mit einer spürbaren Wirkung hinsichtlich der Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen, insbesondere der Unfälle mit Todesfolge, entgegengestellt werden. Dieses Aktionsfeld könnte die „Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf Landstraßen.“ sein, da auch alle einschlägigen Studien die positive Wirkung von geringeren Geschwindigkeiten auf das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet oder schwerverletzt zu werden, belegen.

Sehr geehrter Herr Minister, hiermit bitte ich Sie, ggf. in Abstimmung mit dem Minister des Innern des Landes Nordrhein-Westfalen Herbert Reul, ein entsprechendes Pilotprojekt zu initiieren.

Ihrer Antwort sehe ich mit Interesse entgegen.

(Erich Rettinghaus)

Landesvorsitzender