

# Symposium

## Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz

Ergebnisse



**h\_da**

HOCHSCHULE DARMSTADT  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

**fbu**

FACHBEREICH BAU- UND  
UMWELTINGENIEURWESEN



Prolog

„Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. **Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit.** Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Zu § 1 Grundregeln (Ziffer I, Rdnr. 1)

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. **Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.** Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(Ziffer I.2, Rdnr. 5)

### **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung**

(VwV-StVO) vom 26. Januar 2001\*

in der Fassung vom 8. November **2021** (BAnz AT 15.11.2021 B1)

# Symposium

## Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz

### Tagungsband

Darmstadt 04.08.2022

Hochschule Darmstadt

Organisiert durch

Arbeitskreis 3.9.6 der FGSV

„Geschwindigkeiten auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten“

Leitung und Gesamtmoderation:

Dr.-Ing. Moritz von Mörner

Dipl.-Ing. Mark-Simon Krause

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann

Dr.-Ing. Sven-Martin Nielsen

## Inhalt

1	Einleitung .....	1
1.1	Hintergrund .....	1
1.2	Teilnehmende .....	2
1.3	Leitfragen .....	3
1.4	Status Quo der Unfälle 2021 .....	4
2	Ergebnisse der drei Sessions .....	5
2.1	Ergebnisse der Session Landstraßen .....	5
2.2	Ergebnisse der Session Stadtstraßen .....	12
2.3	Ergebnisse der Session Autobahnen .....	17

# 1 Einleitung

## 1.1 Hintergrund

Nicht angepasste Geschwindigkeiten sind bei den Unfällen mit Personenschäden eine der maßgebenden Unfallursachen. Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz sind daher ein wesentlicher Beitrag zu einem sicheren Verkehrsablauf.

Ohne das Durchsetzen von angemessenen Geschwindigkeiten im Straßenraum kann das EU-Ziel „Vision Zero“ (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards „Vision Zero“), d.h. drastische Reduzierung von Unfällen mit Verletzten und Toten nicht erreicht werden. In Deutschland scheinen jedoch im Vergleich zum benachbarten Ausland unterschiedliche Wissensstände zur Thematik der angemessenen Geschwindigkeiten vorzuliegen, die in einem Wissensdokument aufzubereiten sind. Zwar wurden die EU-Ziele im Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für Deutschland und in Verkehrssicherheitsprogrammen der Bundesländer wie Bayern und Hessen übernommen, jedoch fehlt offensichtlich das Umsetzen von Maßnahmen, die als Gamechanger die Verkehrssicherheit signifikant verbessern könnten.

Verschiedene Untersuchungen mit unterschiedlichen Aspekten liegen zum Thema zwar vor, es werden auch Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Verkehrssicherheit ermittelt, jedoch fehlt eine übergreifend kritische Auseinandersetzung sowie eine Zusammenstellung mit Abgleich des Wissens aus dem europäischen Ausland.

Berechtigterweise werden Nachfragen zu den Wirkungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen sowohl aus der Fachwelt als auch der Öffentlichkeit immer häufiger. Hinzu kommen weitere Fragestellungen mit Bezug zu Geschwindigkeitsbegrenzungen beispielsweise in den Bereichen Lärm, Luftreinhaltung, Klimaschutz oder dem autonomen Fahren, für die in weiteren Arbeitskreisen der FGSV Informationen und Standpunkte zusammengestellt werden.

Die FGSV hat daraufhin ein Wissensdokument mit dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit als Handreichung für Bund, Länder, Kreise, Kommunen, Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaubehörden, Polizei, Hochschulen und die allgemeine Öffentlichkeit geplant. Wesentliche Gliederungspunkte sind: Literaturrecherche zu Geschwindigkeiten und Maßnahmen zu deren Beeinflussung im In- und Ausland auf Streckenabschnitten und in Knotenpunkten, auf Innerortsstraßen, Außerortsstraßen (Landstraßen, Autobahnen), Dokumentation, Bewertung der Ergebnisse, Wirkungen von Maßnahmen und Empfehlungen.

Die Bearbeitung erfolgt in einem Arbeitskreis AK 3.9.6 „Geschwindigkeiten auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten“ des Arbeitsausschusses 3.9 „Verkehrssicherheitsmanagement“. Mitarbeitende kommen aus den Bereichen Hochschule, Verwaltung, BASt, Ingenieurbüros, GDV und Polizei.

Mit dem **Symposium „Angemessene Geschwindigkeiten im Straßennetz“** der Hochschule Darmstadt und der FGSV sollte die Arbeit im AK 3.9.6 vorangebracht werden und es werden erstmals in Deutschland Geschwindigkeitsregelungen im Kontext der Verkehrssicherheit umfassend für alle Straßenarten diskutiert. Neben Impulsvorträgen zum verkehrsrechtlichen Rahmen, zur Sicht der Verkehrsunfall-Opferhilfe, zur Verkehrspsychologie und einem Blick in das europäische Ausland (Finnland, Niederlande, Österreich)

wurden in Sessions zu Stadtstraßen, Landstraßen und Autobahnen jeweilige Aspekte zusammengetragen, diskutiert und hinsichtlich dreier Leitfragen aufbereitet:

- Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?
- Welche Geschwindigkeiten können für die jeweiligen Straßenarten empfohlen werden?
- Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Auf den folgenden Seiten sind die Ergebnisse der Diskussionen und Vorschläge für das weitere Vorgehen zusammengestellt.

## 1.2 Teilnehmende

Teilnehmende:

Gesamt: 103 Teilnehmende angemeldet; anwesend etwa 90 Teilnehmende

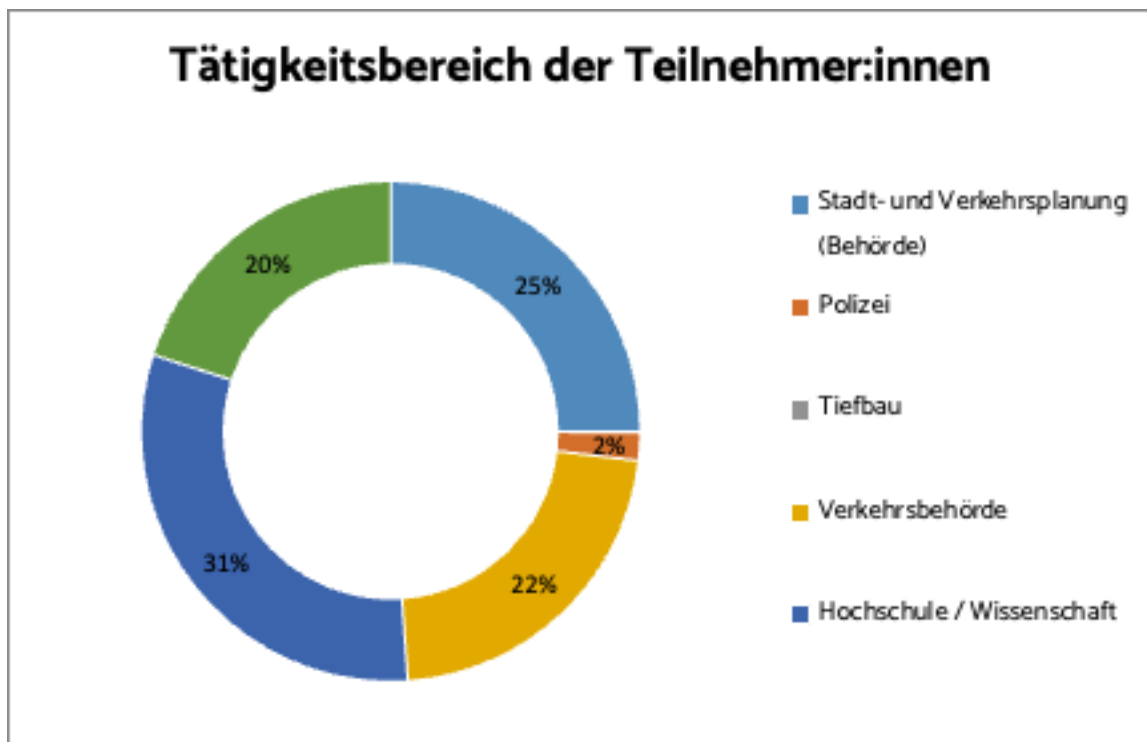
Session Autobahn: 25 Teilnehmende

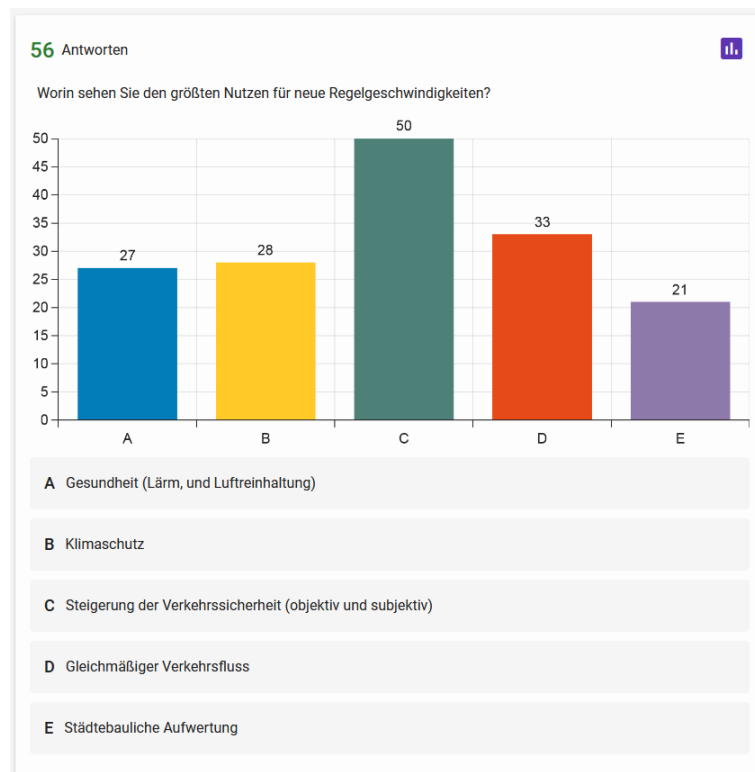
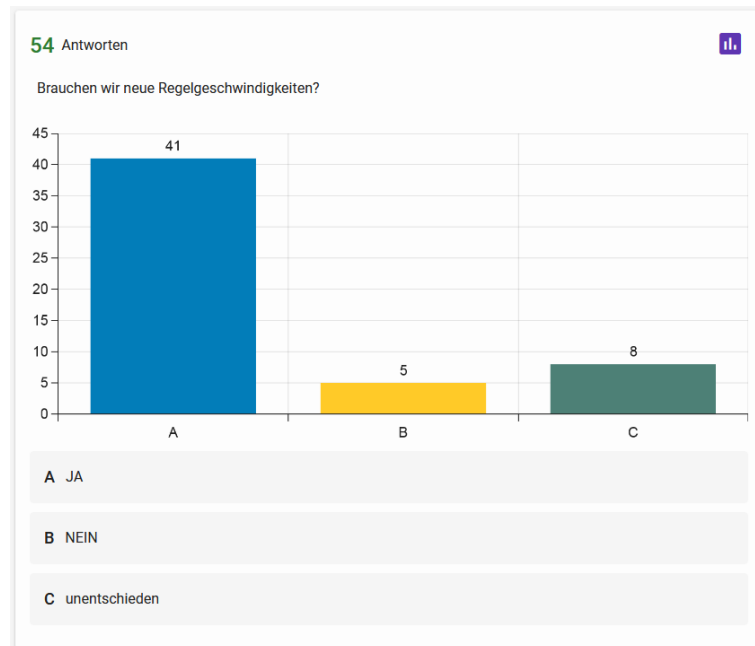
Session Landstraßen: 20 Teilnehmende

Session Stadtstraßen: 47 Teilnehmende

### Fragen zu Beginn des Symposiums

Um den fachlichen Hintergrund der Teilnehmenden besser einordnen zu können wurde zu Beginn des Symposiums eine Umfrage mit Particify zum Tätigkeitsbereich der Teilnehmenden gestellt.



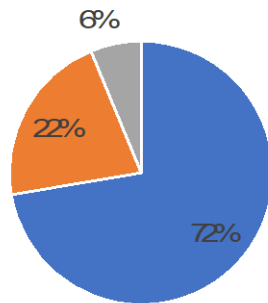


### 1.3 Leitfragen

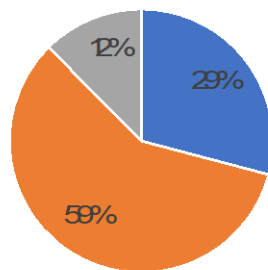
- Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?
- Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten
- Welche Geschwindigkeiten können für die jeweiligen Straßenarten empfohlen werden?
- Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

### 1.4 Status Quo der Unfälle 2021

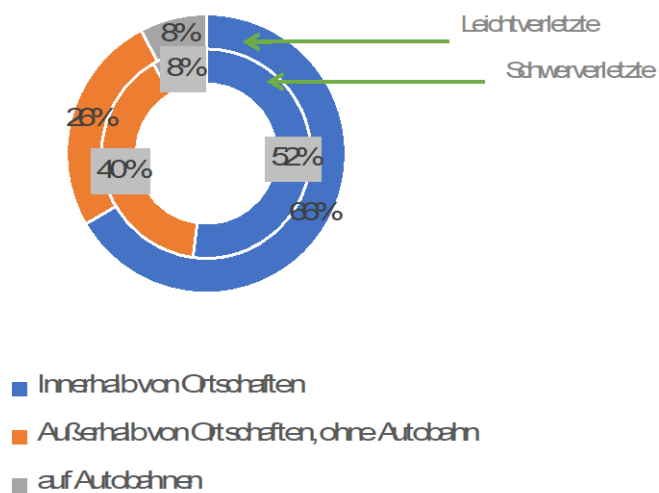
Verkehrsunfälle Deutschland 2021



Getöteten nach Ortslage 2021



Verletzten nach Ortslage 2021



Quelle: destatis, Verkehrsunfälle 2021, Fachserie 8 Reihe 7, Erschienen am 07. Juli 2022



## 2 Ergebnisse der drei Sessions

### 2.1 Ergebnisse der Session Landstraßen

Moderation: **Miriam Niestegge** M.Sc., PTV Transport Consult

Protokoll: Dipl.-Ing. **Wolfram Mischer**, Bezirksregierung Detmold,  
Verkehrsrecht, Verkehrssicherheit, Verkehrstechnik sowie Nahmobilität  
RBR Dipl.-Ing. **Harald Bode** Landesbetrieb Straßenbau NRW  
Abteilung Technik und Umwelt, Referat Verkehr, Verkehrssicherheit / Barrierefreiheit

Ergebnisse der Session Landstraßen – Knapp 20 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Ingenieurbüros, Verwaltungen und Hochschulen

Nach drei Impulsvorträgen von Andrea Kulpe-Winkler (DVR), Thomas Jählig (Sächsisches Staatministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr) und Ralf Berger (Landesamt für Straßenbau und Verkehr – Sachsen) und intensiver Diskussion beantworten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Session die drei Leitfragen des Symposiums für die Landstraßen folgendermaßen:

- Brauchen wir eine neue Regelgeschwindigkeit außerorts?  
– Ja, mit der Möglichkeit einer Differenzierung.
- Welche Geschwindigkeit ist für die Außerortsstraßen erforderlich?  
– Grundsätzlich 80 km/h.
- Auf Straßen ohne Mittelmarkierung kann eine zweite Regelgeschwindigkeit von 70 km/h erfolgen.  
– Höhere Geschwindigkeiten auf gut ausgebauten Strecken können beschildert werden.
- Wie kann diese neue Regelgeschwindigkeit umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?  
– Durch Novellierung der StVO und der VwV-StVO als Rechtsrahmen.  
– Durch geeignete Aufklärung der Bevölkerung – Öffentlichkeitsarbeit.  
– Durch leichte Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, z.B. durch die Straßenmarkierung.  
– Durch begleitende staatliche Überwachung – Enforcement und soziale Kontrolle.

## Die Gründe

**Warum brauchen wir außerorts eine neue Regelgeschwindigkeit? Weil jährlich hunderte Menschen nicht sterben müssten und nicht schwer verletzt würden, wenn wir eine geringere Regelgeschwindigkeit hätten.**

Denn 2021 starben ca. 60 % der Menschen, die im Straßenverkehr zu Tode kamen, auf unseren Landstraßen (Schwerletzte 40% (21.778)). Das waren im letzten Jahr über 1400 Männer, Frauen und Kinder. Außerhalb der Pandemiezeiten sind diese noch höher wie auch die unerfreulichen Entwicklungen in 2022 zeigen, aber der Anteil an allen Getöteten im Straßenraum ist seit Jahren stabil. Das zeigen u.a. die Daten des Statistischen Bundesamtes. Hauptunfallursache ist die zu hohe Geschwindigkeit. Überwiegend sind es Fahrunfälle (Typ 1) oder Unfälle im Längsverkehr (Typ 6). Soweit zu den statistischen Daten.

Alle vorliegenden wissenschaftlichen Untersuchungen der letzten Jahre belegen zweifelsfrei den unmittelbaren Zusammenhang von nicht angepasster Geschwindigkeit und dem schweren Unfallgeschehen und dass eine geringere Geschwindigkeit die Unfallfolgen dramatisch verringert. Es liegt, auch für Laien, auf der Hand: Wenn ich mit geringerer Geschwindigkeit als 100 km/h von der Fahrbahn abkomme, kollidiere ich auch mit geringerer Geschwindigkeit mit einem Hindernis am Fahrbahnrand; z.B. einem Baum. Fahren der Gegenverkehr und auch ich mit geringerer Geschwindigkeit als 100 km/h, dann ist die Aufprallenergie, beispielsweise bei einem missglückten Überholmanöver, um ein Vielfaches niedriger. Die Folgen eines Unfalls sind deutlich geringer. Die Wahrscheinlichkeit getötet oder schwer verletzt zu werden sinkt erheblich. Noch wesentlicher erscheint aber insbesondere mit Blick auf die Unfalltypen und Unfallursachen die Chance, viele Unfälle erst gar nicht entstehen zu lassen. Der Verlust der Fahrzeugkontrolle ist in den allermeisten Fällen eine Folge zu hoher Geschwindigkeit, die schwersten Unfälle im Längsverkehr (Typ 6) oft eine Folge von Überholvorgängen aufgrund inhomogener zulässiger Höchstgeschwindigkeiten (z. B. LKW – PKW).

**Welche Geschwindigkeit ist für die Außerortsstraßen erforderlich? 80 km/h, mit der Möglichkeit, höhere Geschwindigkeiten zuzulassen aber auch niedrigere Geschwindigkeiten anzuordnen.**

Der überwiegende Anteil unserer Landstraßen (keine Autobahnen und keine Innerortsstraßen) ist der Entwurfsklasse 3 (EKL 3) der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012) zuzuordnen. Diese Straßen sind in der Regel gekennzeichnet durch ausreichend breite Fahrbahnen, eine Fahrbahnrandmarkierung und eine Mittelmarkierung (Zeichen 340 StVO). Der ebenfalls überwiegende Anteil dieser Straßen im Bestandsnetz genügt auch den Kriterien der RAL 2012 bzw. den zuvor geltenden technischen Regelwerken, z.B. der RAS-Q und der RAS-L oder kommt diesen sehr nahe. Eine Regelgeschwindigkeit von 80 km/h auf diesen Straßen deckt das bestehende Landstraßennetz also zum überwiegenden Teil ab, korrespondiert mit den grundlegenden Ansätzen der aktuellen technischen Regelwerke und lehnt sich an die Entwurfsgeschwindigkeit der RAL an.

Die vielfältigen wissenschaftlichen Untersuchungen der zurückliegenden Jahre bestätigen belastbar, dass geringere Geschwindigkeiten, zu einer sehr deutlichen Abnahme schwerster Unfallfolgen führen werden. Die Faktenlage ist vor allem für die gängigen Querschnitte der Landstraßen eindeutig und valide. Weiteren Untersuchungen, die die

Wirksamkeit von niedrigeren Geschwindigkeiten auf Landstraßen erneut bestätigen, sind nach übereinstimmender Expertenmeinung nicht mehr erforderlich.

Die Regelgeschwindigkeit von 80 km/h kann und soll allerdings in Abhängigkeit von den vorhandenen Straßenquerschnitten, wenn diese den aktuellen und anerkannten Regeln der Technik genügen, auch höher liegen können. Landstraßen, die den EKL 1 und EKL 2 zugeordnet sind und die wesentlichen Ausbaumerkmale gemäß RAL 2012 erfüllen, können mit Geschwindigkeiten von über 80 km/h, z.B. weiter 100 km/h (oder höher – siehe § 3 StVO) betrieben werden. Auf diesen Straßen ist, zumindest abschnittsweise (EKL2) gesichertes Überholen möglich. Diese Straßen haben eine bauliche oder verkehrstechnische Mitteltrennung oder sind in den zurückliegenden Jahren unter Berücksichtigung der aktuellen technischen Regelwerke neu gebaut oder aus dem Bestand, z.B. aus RQ 14 Querschnitten, entwickelt worden. Die Abkommensproblematik wird und wurde durch die Anwendung der relevanten technischen Regelwerke, z.B. der RPS, berücksichtigt.

Die Regelgeschwindigkeit von 80 km/h soll allerdings auch, differenziert betrachtet, nach unten angepasst werden. Straßen, die der EKL 4 zuzuordnen sind, sind in der Regel bereits heute durch geringere Fahrbahnbreiten gekennzeichnet. Die Linienführung spiegelt im Bestand in der Regel nur rudimentär die Vorgaben der aktuellen technischen Regelwerke wider. Und, was wesentlich ist, die geringe Fahrbahnbreite lässt eine Mittelmarkierung mit Zeichen 340 StVO regelmäßig gar nicht zu. Die Fahrbahnrandmarkierung mit Zeichen 295 ist allerdings ebenso regelmäßig vorhanden. Vielfach ist daher auf diesen Strecken eine Regelgeschwindigkeit von 80 km/h aus dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit zu hoch. Um auch hier die Einheit von Bau und Betrieb zu erhalten ist für diese Straßen eine Regelgeschwindigkeit von 70 km/h zielführend.

### **Wie kann diese neue Regelgeschwindigkeit umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?**

Die Umsetzung dieser neuen Regelgeschwindigkeit von 80 km/h bedarf zunächst einer Novellierung der StVO und der VwV-StVO als Rechtsrahmen. Die Einführung einer neuen Regelgeschwindigkeit für Landstraßen außerorts folgt dabei stringent der novellierten VwV-StVO zu § 1 Satz 1: „Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Diese grundlegende Änderungen der Regelgeschwindigkeit der StVO, als einem wesentlichen Instrument staatlicher Gefahrenabwehr, muss mit einer breit angelegten Aufklärung der Bevölkerung über zielgruppenorientierten Medienkanäle einhergehen. Durchaus vergleichbar ist die Gurtpflicht. Der Beginn der Gurtpflicht ist in der Unfallstatistik überaus klar erkennbar. Die Gurtpflicht ist gesellschaftlich inzwischen absolut akzeptiert. Die Öffentlichkeitsarbeit zu einer neuen Regelgeschwindigkeit soll den Menschen und die Vermeidung menschlichen Leids mit einer emotionalen Kampagnenausrichtung, vgl. DVR „Tipp Tipp Tod“, in den Fokus stellen und die einfachen Regeln kommunizieren.

Die leichte Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer befördert die Akzeptanz der neuen Regelgeschwindigkeit wesentlich. Die Straßenmarkierung ist ein sehr geeignetes Mittel. Auf Straßen mit Mittelmarkierung gelten max. 80 km/h. Fehlt diese Markierung oder ist sie erkennbar mangelhaft gilt 70 km/h. Die leichte Erkennbarkeit der geltenden Regelgeschwindigkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und

Verkehrsteilnehmer befördert die Akzeptanz der neuen Regelgeschwindigkeit. Die Straßenmarkierung kann dafür ein geeignetes Mittel sein: Auf Straßen mit Mittelmarkierung gelten max. 80 km/h. Fehlt diese Markierung gilt 70 km/h. Dieses Merkmal der (fehlenden) Mittelmarkierung begleitet die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dauerhaft und ist daher als Merkmal der zulässigen Geschwindigkeit vermittelbar und bedient den für alle nachvollziehbaren Grundsatz der „Einheit von Bau und Betrieb“. Straßen mit einer höheren Regelgeschwindigkeit (EKL 1 und EKL2) werden – falls erforderlich – entsprechend beschildert.

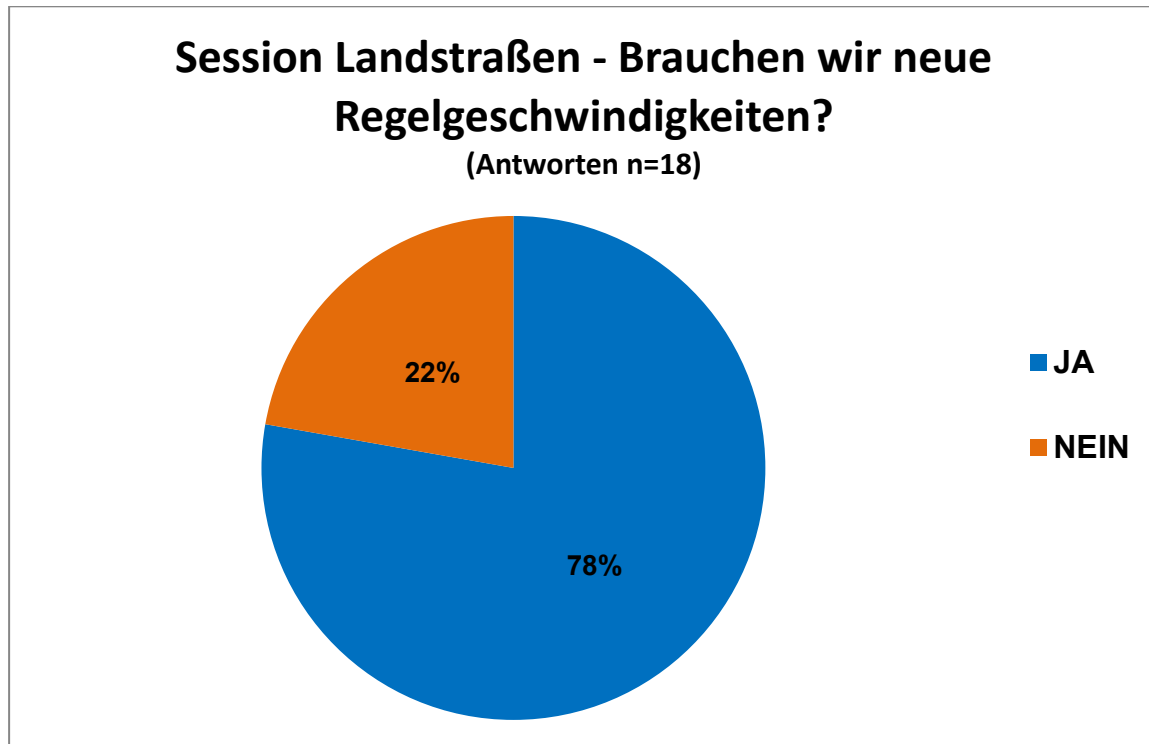
Die leichte Erkennbarkeit und einfache Unterscheidung unterstützt eine breite Regelbefolgung. Staatliche Überwachung der einfachen Regeln und auch soziale Kontrolle sind Grundlagen für eine breite und dauerhafte gesellschaftliche Akzeptanz.

### **Gesamtfazit**

Die Fakten sind eindeutig - Auf Landstraßen ereignet sich ein Großteil der durch überhöhte oder unangepasste Geschwindigkeiten verursachten Unfälle. Mit dem Ziel der Vision Zero ergibt sich ein besonderer Handlungsbedarf für diesen Teil des Straßennetzes. Mögliche Instrumente sind bekannt und stehen zur Verfügung. Eine Absenkung der Regelgeschwindigkeit auf 80 km/h ist für den größten Teil des Landstraßennetzes passend und verringert den Aufwand gegenüber flächendeckenden Anpassungen der Geschwindigkeiten durch Beschilderung. Die vorliegenden Erkenntnis sollten umgehend praktisch umgesetzt werden.

Fragen an das Plenum zum Abschluss der Session **Landstraßen**:


1. Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?



2. Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

Gegebene Antworten:

- Zu viele schwere Unfälle
- Verkehrssicherheit, Umwelt, Verkehrsablauf (2 Nennungen)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (6 Nennungen)
- Steigerung der Verkehrssicherheit ohne Verlust von Qualität
- Harmonisierung des Verkehrs; Berücksichtigung der unterschiedlichen VT-Interessen; Reduzierung von Unfallanzahl und -folgen
- Jeder Fahrzeugführende muss physisch und psychisch in der Lage sein, ein Fahrzeug sicher zu führen. Eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit bringt nichts, wenn man die kontinuierliche Bildung/Schulung nicht voran bringt.
- Gesundheitsschutz, Aufenthaltsqualitäten

16 Antworten 

Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten

Verkehrssicherheit x 2

Jeder Fahrzeugführende muss physisch und psychisch in der Lage sein, ein Fahrzeug sicher zu führen. Eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit bringt nichts, wenn man die kontinuierliche Bildung/Schulung nicht voran bringt.

Zu viele schwere Unfälle

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Sicherheit

Verkehrssicherheit, Umwelt, Verkehrsablauf

Reduzierung Verkehrschilder

Harmonisierung des Verkehrs; Berücksichtigung der unterschiedlichen VT-Interessen; Reduzierung von Unfallanzahl und -folgen

Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit

mehr Sicherheit

Umweltschutz & Verbesserung der Verkehrssicherheit

Anpassung an regelwerk

Verkehrssicherheit

Steigerung der Verkehrssicherheit ohne Verlust von Qualität

Gesundheitsschutz, Aufenthaltsqualitäten

3. Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit aus- fällt und dauerhaft anhält?

- Änderung StVO
- Infrastruktur, Kontrolle, Aufklärung
- Bundesweite Vorgabe
- Regelung mitteilen und Gründe erklären
- Änderung der StVO-Aufklärung und Durchsetzung
- Öffentlichkeitsarbeit In Abhängigkeit der Ausbaustandards
- Öffentlichkeitsarbeit, Geschwindigkeit in kleinen Schritten runternehmen (Ziel im Jahr X die Geschwindigkeit auf X zu senken), turnusmäßige Prüfung auf Fahrtüchtigkeit und Auffrischung der Straßenverkehrsregeln mit Schrift.
- Mit einer grundsätzlichen Regelgeschwindigkeit von 80, mit temporärer Erhöhung dort wo der Ausbaustandard der Straße es zulässt
- Gesetzliche Grundlage; Einheit von Bau und Betrieb
- Hohe Bußgelder bei Regelverstößen
- Markierung nach RAL
- Gesellschaftlicher Konsens, Informationsvermittlung
- Zielgruppengenaue Ansprachen
- Massive Begleitung durch Kampagne (DVR etc.)

## 16 Antworten



Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Änderung StVO

Infrastruktur, Kontrolle, Aufklärung

Bundesweite Vorgabe

Regelung mitteilen und Gründe erklären

Änderung der StVO

Aufklärung und Durchsetzung

Öffentlichkeitsarbeit in Abhängigkeit der Ausbaustandards

Öffentlichkeitsarbeit, Geschwindigkeit in kleinen Schritten runternehmen (Ziel im Jahr X die Geschwindigkeit auf X zu senken), turnusmäßige Prüfung auf Fahrtüchtigkeit und Auffrischung der Straßenverkehrsregeln mit schriftl. Test

Mit einer grundsätzlichen regelgeschwindigkeit von 80, mit temporärer Erhöhung dort wo der Ausbaustandard der Straße es zulässt

Gesetzliche Grundlage; Einheit von Bau und Betrieb

Hohe Bußgelder bei Regelverstößen

Markierung nach RAL

Gesellschaftlicher Konsens, Informationsvermittlung

-

Zielgruppengenaue Ansprachen

Massive Begleitung durch Kampagne (DVR etc.)

## 2.2 Ergebnisse der Session Stadtstraßen

Moderation: Univ.-Prof. Dr.-Ing. **Jürgen Gerlach**, Bergische Universität Wuppertal

Protokoll: Dr.-Ing. **Thorsten Becher**, Geschäftsführer IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH

In der „Session Stadtstraßen“ mit etwa 40 Teilnehmenden wurde das Thema der innerörtlichen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für sämtliche Stadtstraßenkategorien diskutiert. Basierend auf vier Leitvorträgen mit anschließend intensiver Diskussion konnte als wesentliche Erkenntnis herausgearbeitet werden, **dass Veränderungen notwendig sind**, um eine hinreichend reaktive und präventive Verkehrssicherheit auf städtischen Straßen zu ermöglichen. Neben der Verkehrssicherheit finden die Ziele des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung nicht genügend Berücksichtigung in den aktuellen Handlungsoptionen des Straßenverkehrsrechtes.

Insbesondere für das **Hauptverkehrsstraßennetz** besteht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für viele Straßenabschnitte der dringende Bedarf, aber aktuell nicht die notwendige Rechtsgrundlage, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren. Die Diskussion über eine geringere zulässige Höchstgeschwindigkeit fokussierte sich auf die entstehenden Vor- und Nachteile in den Bereichen des Öffentlichen Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs. Neben der sicherlich notwendigen Anpassung der Koordinierung von Lichtsignalanlagen wurden weitere Folgen diskutiert, die personellen und finanziellen Ressourceneinsatz erforderlich machen. So können Fahrplananpassungen und zusätzliche ÖV-Fahrzeugumläufe notwendig werden, wenn auf Grund geringerer Geschwindigkeiten Zeitverluste entstehen und Anschlüsse nicht mehr passen. Demgegenüber stehen eindeutig belegte positive Effekte reduzierter Geschwindigkeiten. Zum Beispiel gehören dazu:

- eine Abnahme der Unfallzahl und -schwere
- einen homogenen und stetigeren Verkehrsfluss
- eine verbesserte Möglichkeit der Führung des (Lasten-)Radverkehrs im Mischverkehr
- Hinterherfahrten statt Überholvorgänge Kfz/Rad mit zu geringem Überholabstand
- sowie sinkende negative Umweltbeeinträchtigungen

Grundsätzlich wurde es als wichtig erachtet, dass ein **veränderter Rechtsrahmen mehr Möglichkeiten** eröffnen muss, um weiträumiger eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausweisen zu können. Hier muss insbesondere die Vermeidung von Unfällen und die Reduzierung der Unfallschwere zur Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit aktiver Mobilität im Vordergrund stehen. Der beschlossene Vorschlag der Verkehrsministerkonferenz zur "Fußverkehrs-Novelle" der StVO, die auch die Einführung von Begegnungszonen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h ausdrücklich auch in dafür geeigneten Abschnitten der klassifizierten Straßen umfasst, sollte zudem unverzüglich umgesetzt werden.

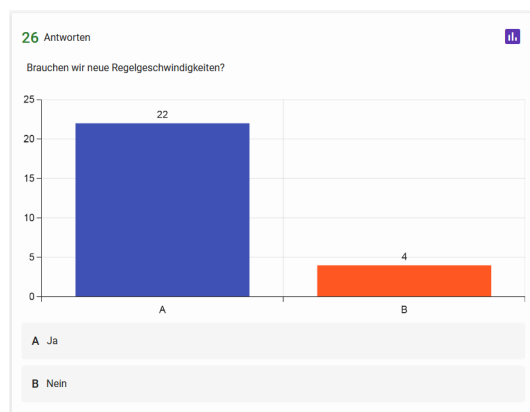
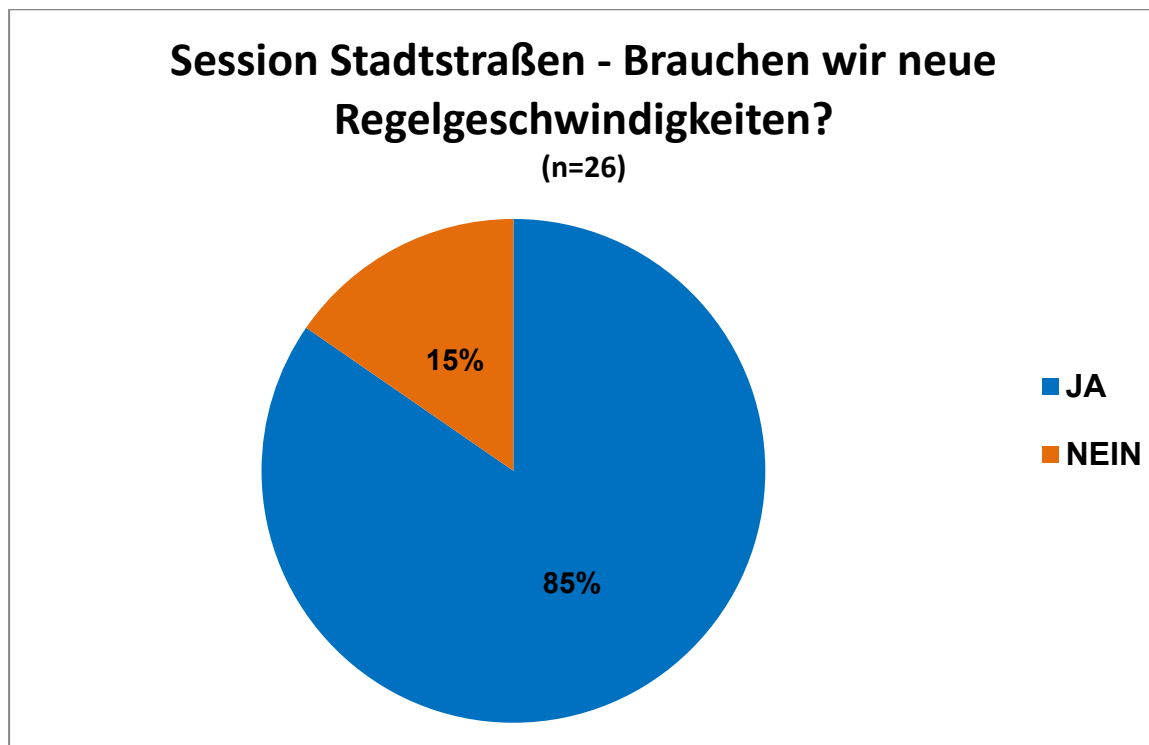
Nicht ganz so dringliche Umsetzungspriorität erhielt in der Stadtstraßensession die „**Regelumkehr**“ mit der Einführung einer flächendeckenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in allen Städten und Gemeinden. Hier wurde die Problematik der aufwändigen Anpassung der LSA-Koordinierung und der ÖV-Fahrpläne als nicht zu



vernachlässigender Hemmnisfaktor gesehen. Zudem ist zu untersuchen, wie **Ausnahmeregelungen für höhere zulässige Höchstgeschwindigkeiten** (über 30 km/h z.B. auf geeigneten Hauptverkehrsstraßen) aussehen können. Gleichwohl wurde eine Regelumkehr als wichtiges "Signal" in Zeiten notwendiger Veränderungen gesehen. In der Session wurde insofern die Meinung vertreten, dass eine Regelumkehr gut vorbereitet und nach den noch notwendigen Untersuchungen und Festsetzungen mit Fristsetzung von vielleicht fünf Jahren verkündet werden sollte. Städte und Gemeinden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen sind in jedem Fall mit den erforderlichen Ressourcen auszustatten, um adäquate Effektivität und Effizienz einer Regelumkehr gewährleisten zu können.

Zusätzlich wurde festgehalten, dass die derzeitigen **Netze der Hauptverkehrsstraßen** einschließlich der klassifizierten Straßen zu großzügig und zu dicht erscheinen. Zu empfehlen ist eine Überprüfung der Verbindungsfunktionen und Verbindungsqualitäten gemäß "RIN - Richtlinien für integrierte Netzgestaltung". Im Zuge dessen sollten auch aktuell in der Abstimmung befindlichen "E Klima - Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen zum Erreichen der Klimaschutzziele" berücksichtigt werden. Hier ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit zu erwarten, dass sie bei Anwendung eine Reduktion der städtischen Hauptverkehrsstraßen ermöglichen werden. Dabei ist zu bedenken, dass die nach Klimaschutzgesetz notwendige - sowie in der jüngeren Vergangenheit vielfach bereits erfolgte - Reduzierung des motorisierten Verkehrs den Städten und Gemeinden mehr Spielräume eröffnen werden, um den Belangen des **ÖV**, der **aktiven Mobilität** und der **Begrünung** mehr Gewicht zu verleihen. So müssen zwingend, über die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten hinaus, Umverteilungen im Straßenraum der Hauptverkehrs- und auch der Wohnstraßen vorgenommen werden, um Flächen für mehr Lebensqualität und für die erforderliche Anpassung an Klimafolgen zu gewinnen.

Fragen an das Plenum zum Abschluss der Session Stadtstraßen:




2. Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

Gegebene Antworten:

- Mehr subjektive Sicherheit.
- Gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch schnellen , bzw. breiten Radverkehr und Kfz auch auf HVS.
- Harmonisierung des Verkehrs
- Gedanke der StVO passt nicht mehr zum heutigen Mobilitätsverhalten
- Verkehrssicherheit erhöhen, höhere Geschwindigkeiten begründen müssen und nicht anders herum
- Gesundheitsvorsorge
- Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Entschleunigung dient der Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit der Nahmobilität
- Verkehrssicherheit (2 Nennungen)

- Anordnungen auf kommunaler Ebene sollen vereinfacht werden, um insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und gleichzeitig die Emissionen auf die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten - was ist mit Tempo 40?
- Harmonisierung Verkehrsfluss, Bremsweg, Lärm
- Erhöhung der Verkehrssicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmender, Lärmschutz sowie Erhöhung der Attraktivität für Radfahrende und Zufußgehende.
- Dies braucht Zeit und gute Vorbereitung, um Effekte auf Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz zu erreichen
- Wenn die Kommune Geschwindigkeiten festsetzen könnte, reicht dies.
- Die derzeit geltende ist willkürlich zu hoch festgesetzt worden.

17 Antworten 

Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

Mehr subjektive Sicherheit. Gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch schnellen , bzw. breiten Radverkehr und Kfz auch auf HVS.

---

Harmonisierung des Verkehrs

---

Gedanke der StVO passt nicht mehr zum heutigen Mobilitätsverhalten

---

Verkehrssicherheit erhöhen, höhere Geschwindigkeiten begründen müssen und nicht anders herum

---

Gesundheitsvorsorge

---

Lebens- und Aufenthaltsqualität

---

Entschleunigung dient der Verkehrssicherheit

---

Verkehrssicherheit der Nahmobilität

---

Verkehrssicherheit

---

Anordnungen auf kommunaler Ebene sollen vereinfacht werden, um insbesondere die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen und gleichzeitig die Emissionen auf die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten - was ist mit Tempo 40?

---

Harmonisierung Verkehrsfluss, Bremsweg, Lärm

---

Erhöhung der Verkehrssicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmender, Lärmschutz sowie Erhöhung der Attraktivität für Radfahrende und Zufußgehende.

---

Dies braucht Zeit und gute Vorbereitung, um Effekte auf Lebensqualität, Sicherheit und Klimaschutz zu erreichen

---

Verkehrssicherheit

---

Wenn die Komune Geschwindigkeiten festsetzen könnte, reicht dies

---

.


---

Die derzeit geltende ist willkürlich zu hoch festgesetzt worden.

3. Frage: Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Gegebene Antworten:

- Überwachung
- Informationen die unterschiedliche erreichen und persönliche Vorteile klar machen
- Automatisierte technische Überwachung, Übermittlung und Ahndung aus jedem Kraftfahrzeug heraus.
- Mit Piloten starten, gut dokumentieren, informieren und evaluieren.
- Mediale Begleitung, Argumentation, Überraschungsdruck
- Überwachung
- Bewusstsein der Bevölkerung schärfen und vor allem die kommunalen und politischen Handlungsspielräume nutzen
- Modellprojekte - zeigen, dass es geht. Über Vorteile aufklären. Diskussion etwas entemotionalisieren.
- flächenhafte Pilotversuche
- Mit viel Öffentlichkeitsarbeit

13 Antworten 

Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Überwachung

Informationen die unterschiedliche erreichen und persönliche Vorteile klar machen

Automatisierte technische Überwachung, Übermittlung und Ahndung aus jedem Kraftfahrzeug heraus.

Mit Piloten starten, gut dokumentieren, informieren und evaluieren.

Mediale Begleitung, Argumentation, Überraschungsdruck

Überwachung

Bewusstsein der Bevölkerung schärfen und vor allem die kommunale und politische Handlungsspielräumen nutzen

Modellprojekte - zeigen, dass es geht. Über Vorteile aufklären. Diskussion etwas entemotionalisieren.

flächenhafte Pilotversuche

Mit viel Öffentlichkeitsarbeit

Enthaltungen x 3

## 2.3 Ergebnisse der Session Autobahnen

Moderation: Prof. Dr.-Ing. **Jürgen Follmann**, Hochschule Darmstadt  
Dr.-Ing. **Matthias Zimmermann**, Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

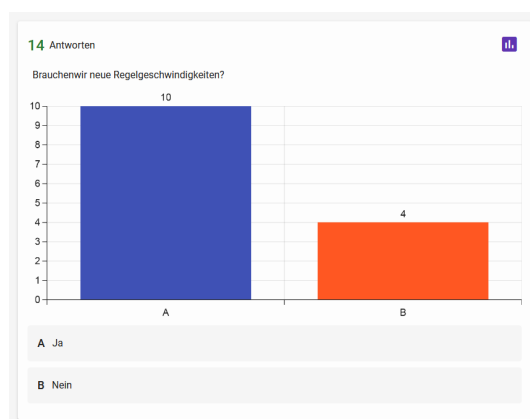
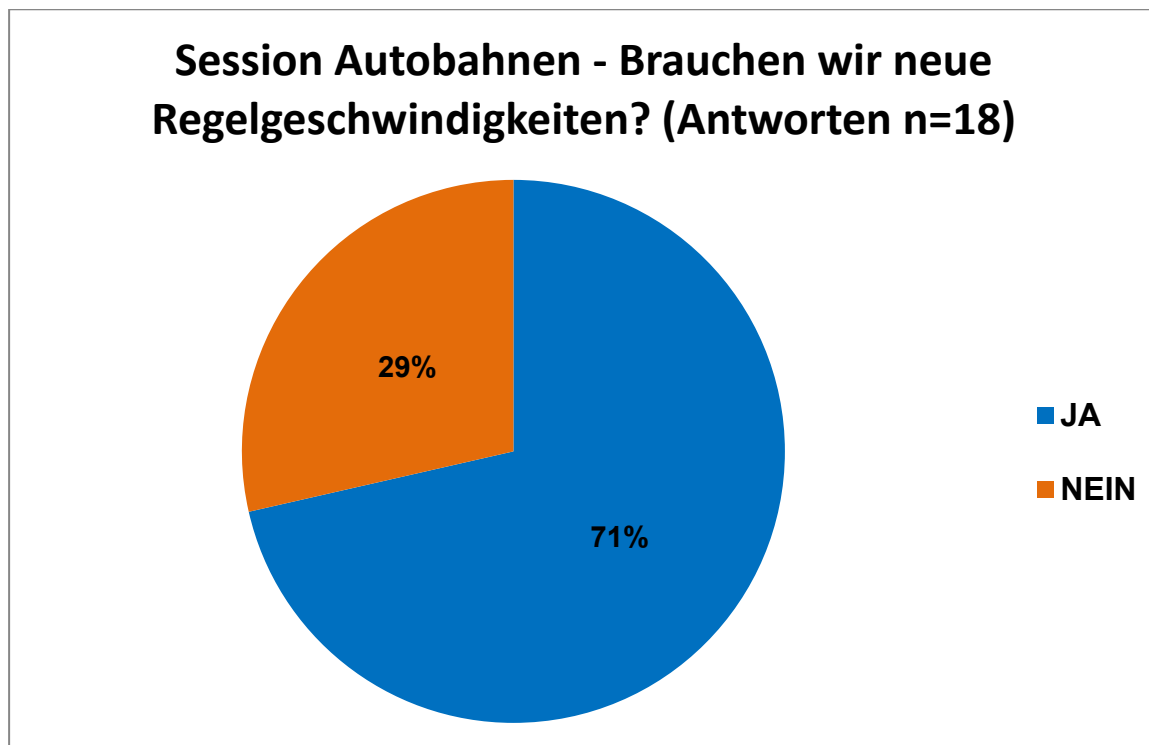
Protokoll: **Thomas Marx** M.Eng., Hochschule Darmstadt  
Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen  
**Felix Fabian** M.Eng., ZIV – Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH

In der Session zu den Autobahnen diskutierten knapp 20 Teilnehmende, eingeleitet von drei Impulsvorträgen. Dabei wurden die Ergebnisse zum „Großversuch zu Geschwindigkeitsbeschränkungen (120 bzw. 100 km/h) auf Autobahnen in Hessen“ (September 1984 bis Frühjahr 1987) mit sehr positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vorgestellt (Klaus Habermehl). Der anschließende Beitrag zu Streckenbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen zeigte anhand aktueller Daten die positiven Auswirkungen dieser Anlagen auf Verkehrsablauf und Verkehrssicherheit (Gerd Riegelhuth). Im dritten Beitrag wurden die Umsetzung und die positiven Auswirkungen des Modellprojekts einer Abschnittskontrolle der Geschwindigkeiten (section control) am Beispiel der B6 bei Hannover vorgestellt (Thomas Buchheit). Im Fokus der anschließenden Diskussionen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten stand insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Rückgang der schweren Verkehrsunfälle auf Autobahnen. Dabei wurde zudem diskutiert, welche Rolle bei der Beurteilung der Verkehrssicherheit Schwachverkehrszeiten einnehmen, da auch in diesen Zeiten auf Autobahnen ein hoher Anteil an Unfällen mit Schwerverletzten und Getöteten zu verzeichnen ist.

Die Feldversuche der 1980er-Jahre haben gezeigt, dass die angesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen deutliche Wirkungen auf den Rückgang der Verkehrsunfälle und vor allem die Unfallschwere hatten. Um diese Ergebnisse auch mit der heutigen Verkehrssituation zu vergleichen, werden dringend aktuelle Daten aus großflächig angelegten Feldversuchen benötigt. Diese Daten sind derzeit nicht vorhanden, und auf Basis des Bestandsnetzes ist eine statistisch belegbare Untersuchung der Auswirkungen eines Tempolimits auf Autobahnen nicht möglich. Für Feldversuche sollten vor allem Streckenabschnitte untersucht werden, die nicht durch hohe Unfallzahlen auffällig geworden sind.

Ergebnisse aus diesen Großversuchen stärken die Argumentation und ermöglichen die Akzeptanz der Bevölkerung, erhöhen aber auch die Akzeptanz der Politik gegenüber einem allgemeinen Tempolimit auf Autobahnen.


## 1. Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?



## 2. Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

Gegebene Antworten:

- Verkehrssicherheit (2 Nennung)
- Sicherheit & Umwelt (2 Nennung)
- Weniger Unfälle auf der Autobahn und weniger Lärm neben der Autobahn
- Gründe gibt es sehr viele!!!
- Verkehrssicherheit stärken
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, Vergleichmäßigung der Verkehrsströme, Reduzierung des Schadstoffausstoßes und des Energieverbrauches
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

13 Antworten 

Warum brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?

Verkehrssicherheit x 2

Sicherheit & Umwelt

Weniger Unfälle auf der Autobahn und weniger Lärm neben der Autobahn

Gründe gibt es sehr viele!!!

Verkehrssicherheit stärken

Erhöhung der Verkehrssicherheit, Vergleichmäßigung der Verkehrsströme, Reduzierung des Schadstoffausstoßes und des Energieverbrauches


Erhöhung der Verkehrssicherheit

Enthaltungen x 5

3. Frage: Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Gegebene Antworten:

- Flächenhafter Feldversuch mindestens über ein Bundesland
- Positive Effekte für alle bei wenigen Minuten Reisezeitverlängerung
- Es wird Hürden geben
- Einheitlich. Stärkere Kontrollen
- Mit Klimaschutzgründen argumentieren!
- Hohe Bußgelder
- Überwachung

12 Antworten 

Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

Flächenhafter Feldversuch mindestens über ein Bundesland

Positive Effekte für alle bei wenigen Minuten Reisezeitverlängerung

Es wird Hürden geben

Einheitlich. Stärkere Kontrollen

Mit Klimaschutzgründen argumentieren!

Hohe Bußgelder

Überwachung

Enthaltungen x 5



Symposium

Angemessene  
Geschwindigkeiten im  
Straßennetz

04. August 2022

Symposium  
Angemessene Geschwindigkeiten

Programm

- Gesamtmoderation:**  
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann  
Hochschule Darmstadt [h\\_da.de](http://h_da.de)
- 09:00 Uhr Ankunft / Check In
- 09:30 Uhr Grußworte  
Dr.-Ing. Sven-Martin Nielsen  
Forschungsgesellschaft für Straßen-  
und Verkehrswesen e. V. (FGSV)
- Prof. Dr.-Ing. Nicole Saenger  
Mazarschkinin für Forschung und  
Nachhaltige Entwicklung [h\\_da.de](http://h_da.de)
- Dipl.-Ing. Katharina Metzker  
Leiterin des Jubiläums der  
Wissenschaftsstadt Darmstadt

Blitzlichter zum Status Quo

- 10:00 Uhr Verkehrrechtlicher Rahmen  
Status Quo und Grenzen der StVO und VwV  
Tobias Warrich Rechtsanwalt  
Kanzlei bhh - Becker Brähler Held
- 10:20 Uhr Blickwinkel der Verkehrsunfall-  
Opferhilfe Deutschland (OOD)  
Wulf Hoffmann Polizeirichter a.D.
- 10:40 Uhr Verkehrspsychologie - Gefährlichkeit  
zu hoher Geschwindigkeiten und  
deren Beeinflussungsmöglichkeit  
Tanja Nagel, M.Sc. Psychologie DMR
- 11:00 Uhr Kaffeepause

Blick ins berechnete Auel and

- 11:30 Uhr Speed, speeding and speed management  
Ingrid van Schagen (Senior Researcher)  
SVOV/Institute for Road Safety Research
- 12:00 Uhr Setting Credible Speed Limits - Case  
Studies from Finland and the World  
Jarkko Klari (Traffic Safety Engineer)  
Centres for Economic Development, Trans-  
port and the Environment for South-west  
Finland
- 12:30 Uhr Mittagspause

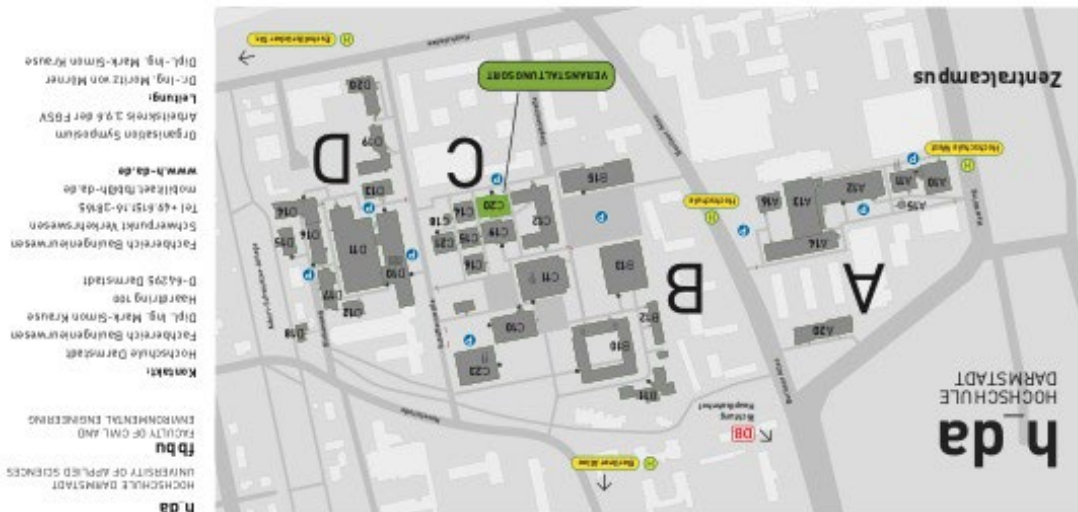
Sessions zu Höchstgeschwindigkeiten  
mit Diskussion

- 14:30 Uhr 3 Sessions (initiale Diskussion)
- 15:30 Uhr Kaffeepause
- 16:00 Uhr Bericht aus den Sessions  
Moderatorin / Protokollantin
- 16:30 Uhr Abschlussdiskussion
- 17:00 Uhr Ende

Anmeldung unter:  
<http://link.h-da.de/IVid>

Programm





- Unsere Diskussionsfragen**
- Brauchen wir neue Regelgeschwindigkeiten?
  - Welche Geschwindigkeiten können für die jeweiligen Straßenarten empfohlen werden?
  - Wie können neue Regelgeschwindigkeiten umgesetzt werden, so dass die Akzeptanz möglichst breit ausfällt und dauerhaft anhält?

**3 Sessions**

**Autobahnen**

**Moderation:**  
 Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann h\_da  
 Dr.-Ing. Matthias Zimmermann  
 Karlsruher Institut für Technologie (KIT)

**Rückblick auf Großversuche zu Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen**  
 Dr.-Ing. Sven-Martin Nielsen FOSV  
 Prof. Dr.-Ing. Klaus Habermehl h\_da

**Wirksamkeitsanalysen von Streckenbeeinflussungsanlagen auf Autobahnen**  
 Prof. Gerd Riegelhuth  
 h\_da | Autobahn GmbH des Bundes

**Praxisbericht zur Wirksamkeit der Section Control (Niedersachsen)**  
 Thomas Buchheit (Polizeibeamter)  
 Referat Einsatz und Verkehr im Landespolizeipräsidium mit Sitz im Niedersächsischen Ministerium für Inneres und Sport

**Moderierte Gruppendiskussion**

**Landstraßen**

**Moderation:**  
 Miriam Niesege, M.Sc. PTV Transport Consult

**Geschwindigkeiten auf Landstraßen – Sicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR)**  
 Dipl.-Ing. Andrea Kulpke Winkler DVR

**Großversuch Außerortsstraßensicherheit (AOSII) – Durchsetzung von zulässigen Geschwindigkeiten auf Außerortsstraßen**  
 Dr.-Ing. Thomas Jährig  
 Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

**Handbuch der Verkehrssicherheit von Straßen Anpassungsfaktoren Geschwindigkeit und zugrunde liegende Forschungskennnisse**  
 Dr.-Ing. Ralf Berger  
 Landesamt für Straßenbau und Verkehr – Sachsen

**Moderierte Gruppendiskussion**

**Stadtstraßen**

**Moderation:**  
 Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gertlach  
 Bergische Universität Wuppertal

**Langzeiterfahrungen der Modellstadt Graz mit Tempo 30**  
 Dipl.-Ing. Thomas Fischer StadtGraz

**Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen**  
 Dr.-Ing. Eckhart Heinrichs LK Argus

**Sicht des Deutschen Städtetags auf angemessene Geschwindigkeiten innerorts**  
 Thomas Kiet d'Aragon  
 Deutscher Städtetag

**Bericht der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“**  
 Tim von Winning  
 Bürgermeister der Stadt Ulm  
 Fachbereich Stadtentwicklung, Bau und Umwelt

**Moderierte Gruppendiskussion**