

Stellungnahme der Deutschen Verkehrswacht e.V.

Antrag der Fraktionen CDU/CSU/ FDP

Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern,
Drucksache 17/5530

Antrag der Fraktion SPD

Sicher durch den Straßenverkehr – Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in
Deutschland,
Drucksache 17/ 5772

Antrag BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN / Masterplan Straßenverkehrssicherheit - Ambitioniertes
Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011- 2020 vorlegen,
Drucksache 17/7466

Mitteilung der Europäischen Kommission

Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheitsarbeit: Leitlinien für die Politik im Bereich
der Straßenverkehrssicherheitsarbeit 2011-2020,
KOM(2010) 2020

Die Deutsche Verkehrswacht gehört zu den ältesten und größten Bürgerinitiativen Deutschlands. Seit ihrer Gründung 1924 arbeitet sie für mehr Sicherheit und weniger Unfälle auf unseren Straßen – heute mit mehr als 70.000 ehrenamtlich Engagierten. Sie informieren, beraten und trainieren mit Verkehrsteilnehmern jedes Alters sicheres Verhalten im Straßenverkehr. Die Zielgruppenprogramme der DVW erreichen rund 2,5 Millionen Menschen pro Jahr. Die DVW finanziert ihre Aktionen und Programme mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie durch Mitgliedsbeiträge und Sponsoring.

Die Deutsche Verkehrswacht begrüßt die Schwerpunktsetzung auf dem Thema Verkehrssicherheit, welche die vorliegenden Anträge der Bundestagsfraktionen dokumentieren. Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist dauerhafte Aufgabe. Von frühkindlicher Verkehrserziehung in Kindertagesstätte und Kindergarten, schulischer Mobilitätsbildung, Fahrausbildung für junge Lenker von Kraftfahrzeugen bis zu Hilfestellungen bei verändertem Wahrnehmungsverhalten im höheren Alter muss das richtige Verhalten im Straßenverkehr immer wieder gelernt und aufgefrischt werden. Dazu liefern technischer Fortschritt beim Fahrzeugbau und wissenschaftliche Erkenntnisse in der Unfallforschung und in der Infrastrukturgestaltung wegweisende Impulse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Anstrengungen von Politik, Industrie und Ehrenamt in den vergangenen Jahrzehnten zeitigten beeindruckende Erfolge. Die Zahl der Verkehrstoten konnte von 21.332 Personen im Jahr 1970 auf 3.648 im vergangenen Jahr reduziert werden. Dies ist ein Erfolg, der seinesgleichen sucht. Gleichwohl bleibt jedes tödliche Unglück und jede Schwerstverletzung im Straßenverkehr eine nicht akzeptable Größe. Die Erfolge der Vergangenheit zu bewahren und weiter auszubauen erfordert neue Anstrengungen und neue Wege. Viele dafür notwendige Elemente werden in den Anträgen der Bundestagsfraktionen genannt. Im Folgenden werden Schlüsselthemen aus Sicht der Deutschen Verkehrswacht skizziert.

- Die Festlegung eines ambitionierten Gesamtziels ist wichtig für die Bündelung aller Kräfte und zur Überprüfung jährlicher Fortschritte. Ein solches Ziel zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten sorgt für gesellschaftliche Wahrnehmung und verpflichtet bei Gefahr der Zielverfehlung zu zusätzlichen Anstrengungen. Die im Weißbuch der Europäischen Union von 2003 festgelegte Strategie zur Halbierung der Zahl der Verkehrstoten im letzten Jahrzehnt bis 2010 hat den Nutzen dieses Ansatzes demonstriert. Auch wenn das Gesamtziel relativ knapp verfehlt wurde, so waren die Erfolge in einigen Mitgliedsstaaten und auch der Gesamtfortschritt respektabel. Die symbolische Zielmarke hat Industrie, Politik und Gesellschaft zu besonderen Anstrengungen verpflichtet, die sich zum Wohl der Verkehrsteilnehmer manifestiert haben. Die bisherig veröffentlichten Unfallzahlen für das Jahr 2011 zeigen eindrucksvoll, dass die positive Entwicklung der letzten Jahre kein Selbstläufer ist. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes kamen in diesem Jahr bis August 2011 schon 2.546 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. 2010 waren es im gleichen Zeitraum 297 Personen weniger, deren Leben auf der Straße endete. Ganz besonders dramatisch entwickeln sich die Todeszahlen von Fußgängern, innerorts gab es 19,3 Prozent mehr Verkehrstoten, außerorts waren es plus 38,8 Prozent.
- Das symbolträchtige Ziel zur Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten sollte unterlegt sein mit einer Strategie für Schwer- und Schwerstverletzte sowie individuellen Zielen für so genannte schwächere Verkehrsteilnehmer. Auch schwere und schwerste Verletzungen bedeuten enormes Leid für die Betroffenen und ihre Angehörigen, vom volkswirtschaftlichen Schaden zu schweigen. Betroffene sind oftmals Zeit ihres Lebens vom Unfall gezeichnet, mental traumatisiert oder körperlich behindert. Die neue Verkehrssicherheitsstrategie sollte für diese Betroffenenengruppe ein klares Ziel definieren und die Umsetzung verfolgen. Besonders hinzuweisen ist auf die Bedeutung europäischer Harmonisierung in der Definition und dem Berichtswesen, um EU-weite Vergleichbarkeit der Maßnahmen und ihrer Resultate zu ermöglichen. Zusätzlich sollten Ziele für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Kinder, Fahrradfahrer, Motorradfahrer und ältere Verkehrsteilnehmer festgelegt werden, um den Erfolg von Zielgruppenmaßnahmen und den Fortschritt auf dem Feld der Verkehrssicherheit genauer evaluieren und geeignete Weiterentwicklungen konzipieren zu können.
- Eine neue integrierte Strategie für Verkehrssicherheit sollte unterlegt sein mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen mit einer zeitlichen Perspektive und ausreichenden Finanzierung. Von zentraler Bedeutung ist die Aktivierung ehrenamtlichen, bürgergesellschaftlichen Engagements. Die Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung bestehender Strukturen und Schaffung neuer Aktionsformen sollte einer der Schwerpunkte staatlichen Engagements sein.

In der schulischen Verkehrserziehung bestehen erhebliche Optimierungspotentiale. Während die Maßnahmen im frühkindlichen und Grundschulbereich bundesweit gut entwickelt sind, bricht die Verkehrserziehung im Sekundarbereich nahezu ab; die Lücke besteht bis zur außerschulischen Fahrausbildung ab dem Alter des „begleiteten Fahrens“. Verstärkt festzustellende Defizite bei der Radfahrkompetenz von Kindern und der höhere Anteil an Jugendlichen ohne Führerscheinwerb verstärken die Problematik. Gefordert ist ein Gesamtkonzept schulischer Mobilitätsbildung, welches das sichere und korrekte Verhalten im Straßenverkehr zuverlässig ausbildet.
- Das Prinzip „Kein Alkohol am Steuer - Wer trinkt, fährt nicht, und wer fährt, trinkt nicht“ sollte als gesellschaftliche Norm durchgesetzt und angemessen rechtlich verankert werden. 2009 starben 440 Menschen bei von Alkoholkonsum verursachten Unfällen und damit 10 Prozent aller Verkehrstoten, ebenso wie dies mit 6.159 Personen 9 Prozent aller

Schwerverletzten betraf. Die positiven Erfahrungen mit dem geltenden Alkoholverbot für Fahranfänger sollten auf alle Altersklassen ausgedehnt werden.

- Der Fahrerlaubniszugang für junge Fahrer sollte weiter optimiert werden. Die bundesweite Einführung des so genannten Begleiteten Fahrens (BF17) war ein wichtiger Meilenstein mit nachgewiesenen, überaus positiven Resultaten, der weiterentwickelt werden sollte. Gerade in der Gruppe der „Jungen Fahrer“, also 18- bis 24-jährigen Pkw- und Motorradfahrer, besteht viel Dynamik. Hochaktiv sind die meisten jungen Leute viel unterwegs, und zwar häufig auch abends, nachts und an den Wochenenden. Sie sind in ihrer „Sturm und Drang“-Phase, verbreiten Tatendrang und – aus Sicht der Verkehrssicherheit leider - manchmal auch Übermut. Die Mischung aus fahrpraktischer Unerfahrenheit und jugendlicher Selbstüberschätzung ist unverändert lebensgefährlich. In dieser Phase nach Erhalt der Fahrerlaubnis besteht zwangsläufig noch sehr wenig Fahrerfahrung. Angesichts der Bedeutung der Anfangsphase des selbständigen Fahrens für die Verkehrssicherheit gilt es, darüber hinaus alle bestehenden Maßnahmen zur Risikoverringering weiter zu optimieren und neue Ansätze zu erproben. So hat etwa die Bundesanstalt für Straßenwesen im Juli 2011 ein Thesenpapier zur „ Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ vorgelegt. In diesem Thesenpapier werden interessante Ansatzpunkte für Optimierung und Schritte für die Erschließung zusätzlicher Sicherheitspotentiale aufgezeigt. Die Verkehrswachten in Deutschland werden sich mit den Anregungen der BAST intensiv befassen und auf dieser Basis Vorschläge erarbeiten. Um einige Beispiele zu nennen:
 - Optimierung des „begleiteten Fahrens“ durch Maßnahmen zur Förderung einer längeren Verweildauer in der Begleitphase und einer höheren Fahrleistung unter Begleitung.
 - Eine an den Kompetenzfortschritt angepasste Stufung der Fahrerlaubnisrechte zum Abbau des hohen Anfängerrisikos: Beispielsweise in Form von „Feedbackfahrten“ mit besonders qualifizierten Fahrlehrern etwa 6 Monate nach der Fahrerlaubnisprüfung, wobei der junge Fahrer in der Zwischenzeit bestimmte Auflagen, wie etwa Geschwindigkeitsbeschränkungen oder keine Nachtfahrten, zu beachten hat. Österreich hat dazu positive Erfahrungen gemacht.
 - Jedes mögliche Modell sollte für den Fahranfänger kostenneutral gegenüber der bisherigen Regelung sein.
- Freiwilliger Gesundheitschecks für alle Verkehrsteilnehmer oder entsprechende rechtliche Festlegungen können Verkehrsteilnehmern helfen, Defizite im Wahrnehmungs- und Reaktionsvermögen zu erkennen, zu beseitigen oder zu kompensieren.
- Pedelecs und andere elektrisch unterstützte Fahrräder erfahren ein beeindruckendes Marktwachstum und eine immer höhere Beliebtheit bei Radfahrern jeden Alters. Schon heute können Pedelec-Fahrer mit geringem Kraftaufwand klar höhere Geschwindigkeiten als mit herkömmlichen Fahrrädern erreichen, auch über längere Distanzen hinweg. Pedelecs machen das Radfahren für eine breitere Zielgruppe als bei herkömmlichen Fahrrädern interessant. So bieten sie für ältere Menschen mit nachlassender Ausdauer und Kraft oder Menschen mit körperlichen Einschränkungen eine neue und begrüßenswerte Möglichkeit, mobil zu sein und zu bleiben. Im Gegenzug muss aufgrund des einfachen Zugangs zum Elektrofahrrad in Zukunft mit mehr Radfahrern gerechnet werden, die nur über eine geringe oder keine Erfahrung verfügen. Durch die ungewohnt hohen Geschwindigkeiten und starken Beschleunigungen werden sie leicht zu einem Sicherheitsrisiko für sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer, wobei in Zukunft mit noch stärkeren Motorenleistungen zu rechnen ist. Hier sollten insbesondere für die schnelleren Fahrzeugklassen sinnvolle rechtliche Rahmenbedingungen definiert und Ausbildungsprogramme für Nutzer gefördert werden.

- Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik und die schnellere Marktdurchdringung mit Fahrerassistenzsystemen ist zu fördern. Bei Elektrofahrzeugen muss die akustische Wahrnehmbarkeit gerade vor dem Hintergrund einer älter werdenden Gesellschaft verbessert werden; nicht zuletzt muss gerade im Bereich der Zweiräder die technische Sicherheit verstärkt werden. Die serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit ABS ist vordringlich
- Die Weiterentwicklung der Infrastruktur – gerade bei Neu- oder Umbau – sollte so gestaltet sein, dass die Strecken fehlerverzeihend, das heißt für die Verkehrsteilnehmer weitestgehend gefahrlos sind. Auch telematisch basierte Maßnahmen zur Stauvermeidung und der Ausbau des Radwegnetzes sollten Bestandteile dieses Fortschrittes sein.