

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Wortprotokoll
56. Sitzung

Öffentliche Anhörung

Berlin, den 09. November 2011, 11.00 Uhr
Sitzungsort: Paul-Löbe-Haus
Berlin
Sitzungssaal: Raum E 600

Vorsitz: Dr. Anton Hofreiter, MdB

TAGESORDNUNG:

Tagesordnungspunkt 1a

S. 4

Antrag der Abgeordneten Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern

BT-Drucksache 17/5530

Tagesordnungspunkt 1b

S. 4

Antrag der Abgeordneten Kirsten Lüthmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Sicher durch den Straßenverkehr - Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

BT-Drucksache 17/5772

Tagesordnungspunkt 1c

S. 4

Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter,
Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Masterplan Straßenverkehrssicherheit - Ambitioniertes Nationales
Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 vorlegen

BT-Drucksache 17/7466

Tagesordnungspunkt 1d

S. 4

Mitteilung der Kommission

Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament,
den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den
Ausschuss der Regionen

Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für
die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 - 2020

KOM(2010)389 endg.; Ratsdok.-Nr: 12603/10

Sachverständigenliste / Stellungnahmen

S. 26

Anwesenheitsliste*

Mitglieder des Ausschusses

Ordentliche Mitglieder des Ausschusses

CDU/CSU

Bilger, Steffen
Fischer, Dirk
Götz, Peter
Grotelüschen, Astrid
Holmeier, Karl
Jarzombek, Thomas
Kammer, Hans-Werner
Lange, Ulrich
Lietz, Matthias
Ludwig, Daniela
Schnieder, Patrick
Sendker, Reinhold
Storjohann, Gero
Vogel, Volkmar
Wichtel, Peter

SPD

Bartol, Sören
Beckmeyer, Uwe
Burkert, Martin
Gottschalck, Ulrike
Groß, Michael
Hacker, Hans-Joachim
Herzog, Gustav
Kumpf, Ute
Lühmann, Kirsten

FDP

Döring, Patrick
Körber, Sebastian
Luksic, Oliver
Müller, Petra
Simmling, Werner
Staffeldt, Torsten

DIE LINKE.

Behrens, Herbert
Bluhm, Heidrun
Leidig, Sabine
Lutze, Thomas

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Herlitzius, Bettina
Hofreiter, Anton, Dr.
Wagner, Daniela

Stellv. Mitglieder des Ausschusses

Aumer, Peter
Bellmann, Veronika
Börnsen, Wolfgang
Dörflinger, Thomas
Granold, Ute
Heiderich, Helmut
Hübinger, Anette
Kaufmann, Stefan, Dr.
Koeppen, Jens
Lach, Günter
Mayer, Stephan
Stracke, Stephan
Vaatz, Arnold
Wegner, Kai

Brase, Willi
Groschek, Michael
Hinz, Petra
Kahrs, Johannes
Ortel, Holger
Paula, Heinz
Pronold, Florian
Rossmann, Ernst Dieter, Dr.
Schwarzelühr-Sutter, Rita

Deutschmann, Reiner
Goldmann, Hans-Michael
Günther, Joachim
Höferlin, Manuel
Kamp, Heiner
Sänger, Björn

Enkelmann, Dagmar, Dr.
Menzner, Dorothee
Remmers, Ingrid
Seifert, Ilja, Dr.

Ebner, Harald
Krischer, Oliver
Kühn, Stephan
Nestle, Ingrid
Wilms, Valerie, Dr.

*) Der Urschrift des Protokolls ist die Liste der Unterschriften beigelegt.

Tagesordnungspunkte 1a bis 1d

Tagesordnungspunkt 1a

Antrag der Abgeordneten Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP

Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern

BT-Drucksache 17/5530

Tagesordnungspunkt 1b

Antrag der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Sicher durch den Straßenverkehr - Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

BT-Drucksache 17/5772

Tagesordnungspunkt 1c

Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Masterplan Straßenverkehrssicherheit - Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 vorlegen

BT-Drucksache 17/7466

Tagesordnungspunkt 1d

Mitteilung der Kommission

Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen

Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 - 2020

KOM(2010)389 endg.; Ratsdok.-Nr: 12603/10

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren Sachverständige, liebes Publikum. Ich möchte Sie sehr herzlich zu unserer öffentlichen Anhörung zum Thema *Verkehrssicherheit* begrüßen. Antragsgegenstand sind eine Reihe von Anträgen, sowie eine Mitteilung der Europäischen Kommission. Als Sachverständige darf ich – soweit sie schon anwesend sind – recht herzlich begrüßen: Herrn Ahrens, von der Technischen Universität Dres-

den. Herrn Bodewig von der Deutschen Verkehrswacht – Sie kennen ja die Räumlichkeiten als ehemaliger Verkehrsminister gut... Herrn Bönninger von der Fahrzeugsystemdaten GmbH. Frau Hänel vom Verkehrsclub Deutschland. Herrn Mönninghoff von der Deutschen Hochschule der Polizei. Die übrigen drei Sachverständigen haben uns alle mitgeteilt, dass sie auf dem Weg hierher sind. Es gibt offensichtlich Schwierigkeiten an den Flughäfen. Aber das ändert jetzt wenig. Ich würde Sie einfach bitten, zu beginnen. Sie haben ja schriftliche Stellungnahmen eingereicht. Es ist Ihnen bei der Einladung mitgeteilt worden, dass Sie drei Minuten Zeit haben, die wichtigsten Punkte Ihrer Stellungnahme noch einmal hervorzuheben. Im Anschluss folgen die Fragen der Fraktionen. Herr Ahrens, ich bitte Sie einfach ohne weitere große Vorrede, zu beginnen. Sie haben drei Minuten Zeit, in denen Sie die zentralen Punkte für dieses wichtige Thema uns noch einmal kurz darstellen können. Herr Ahrens, Sie haben das Wort.

Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens (Technische Universität Dresden): Guten Tag, meine Damen und Herren. Herzlichen Dank für die Einladung. Den wissenschaftlichen Beirat des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, brauche ich hier – glaube ich – nicht besonders vorzustellen. Vor einem Jahr haben wir ein umfangreiches Papier zum Thema Verkehrssicherheit unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Klaus Beckmann aus Berlin erstellt. Seit einem Jahr ist unser Vorsitzender Herr Stölzle von der Universität Sankt Gallen, der auch in diesem Raum mit anwesend ist. Die Federführung zur Erstellung dieses Papiers hatte Prof. Schlag, unser Verkehrspsychologe, der sich heute leider entschuldigen lassen muss, weil er in London weilt. Ich werde versuchen, ihn – so gut es geht – zu ersetzen. Ich bin von Hause aus Verkehrsplaner, Bauingenieur und kommunaler Verkehrsplaner und bin in diesem Geschäft deshalb auch zu Hause. Wir haben einen langen Katalog mit Maßnahmen vorgeschlagen. Das bedeutet, dass es kein Patentrezept gibt, um die Verkehrssicherheit zu erzielen. Es gibt einen großen Baukasten von möglichen Maßnahmen. Der Ansatz lautet also nicht „Entweder - oder“, sondern „sowohl - als auch“. Da ist, glaube ich, ein ganz wichtiger Ansatz. Denn jeder Tote und jeder Verletzte ist einer zu viel.

Dabei vergessen wir natürlich nicht die Erfolge der letzten Jahre. Wenn man an die 70er Jahre denkt, da gab es nur ein Drittel des Verkehrs, aber über 20.000 Verkehrstote. Gleichwohl: Es gibt noch einiges zu tun und dafür ist es ganz wichtig – das ist unser erster Punkt in der Stel-

lungnahme – dass wir klare Ziele formulieren. Da streben wir natürlich eine *Vision Zero* oder *Towards Zero* an, wohl wissend, dass das real kaum zu erreichen sein wird. Aber wenn wir auf die anderen Verkehrsträger schauen: Bei der Eisenbahn oder im Luftverkehr würde auch niemand mit den Sicherheitsvorschriften lax umgehen. Wir denken, dass mit allen Anstrengungen eine Reduktion der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 50 Prozent möglich ist. Die Maßnahmen, die wir vorschlagen, dürften Ihnen bekannt sein. Das basiert auf den berühmten *Four E's*, also Engeneering, Education, Enforcement und Economy die ich sicherlich nicht detailliert darstellen muss. Auf die Komplexe komme ich gleich noch einmal zu sprechen.

Wir haben das umfassende Thema der Verkehrssicherheit mit dem Bild eines Hauses darzustellen versucht. Ganz wichtig für die Verkehrssicherheitsarbeit ist dabei das Fundament des Wissens, an dem kontinuierlich gearbeitet werden muss. Das Dach des Hauses bilden sozusagen die vielen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit, wobei wir uns vorstellen können, dass die noch besser koordiniert werden können. Dabei ist Verkehrssicherheitsbeauftragter ein neues Schlagwort, dem wir auch sehr gewogen gegenüberstehen. Unter dem Dach dieses Gebäudes haben wir die Zielsetzungen, die uns alle in der Arbeit vereinen sollten. Die einzelnen Maßnahmen sollen mit den bereits genannten *Four E's* nicht *entweder/oder* sondern *sowohl/als auch* umgesetzt werden. Die Schwerpunkte unserer Maßnahmen – Punkt vier unserer schriftlichen Stellungnahme – beziehen sich auf die Landstraßen sowie die jungen Fahrer und motorisierte Zweiräder. Das ist die Schwerpunktsetzung, die man hat, wenn man sich auf die Bereiche konzentriert, wo die meisten Unfälle passieren, ohne die anderen Bereiche aus den Augen zu lassen. Verkehrsanlagen sind ein ganz wichtiger Punkt und da ist natürlich die Geschwindigkeit das Schlüsselproblem. Wir haben deshalb empfohlen auf den Autobahnen, ein Tempolimit von 130 einzuführen – weil sich die Physik von unseren Autos und den Straßen nicht außer Kraft setzen lässt. Wir sprechen auch von einer Regelgeschwindigkeit in Städten von Tempo 30. Damit meinen wir aber primär eine Umkehr der Beweislast. 80 Prozent der Stadtstraßen sind Tempo-30-Zonen und Nebenstraßen, wo man heute aufwendig begründen muss, wenn man dort Tempo 30 anordnen will. Wir sprechen von selbsterklärenden Straßen und die Tempo-30-Straßen sollten eigentlich keinen verkehrstechnischen Aufwand verursachen. Demgegenüber sollten die Vorfahrtstraßen, also die 20 Prozent der Straßen auf denen 80 Prozent der Fahrleistung erbracht wird, selbsterklärend verkehrstechnisch so ausgerüstet sein, dass

jeder erkennt: Hier ist Tempo 50. Assistenzsysteme bei den Fahrzeugen sind natürlich sehr wichtig, aber bitteschön auch auf die Verkehrsteilnehmer außerhalb des Fahrzeuges achten und die Sicherheitsrisiken für Radfahrer und Fußgänger nicht aus dem Auge verlieren! Der siebte Punkt unserer schriftlichen Stellungnahme: Die Ausbildung intensivieren. Insbesondere in der Sekundarstufe II sehen wir da Defizite. Wenn wir nach Amerika schauen, wo in den Schulen das Fahren beigebracht wird, wird dort den Jugendlichen sehr drastisch ein Sicherheitsempfinden beigebracht. Dazu gehört dann auch die Einführung eines Graduierungssystems bei der Fahrschulprüfung.

Unser letzter Punkt ist das Enforcement, das wir insbesondere auf die Überwachung der Geschwindigkeiten konzentrieren möchten. Wir schlagen in unserer Stellungnahme zweitens eine Null-Promille-Grenze vor, weil Alkohol am Steuer nach wie vor ein häufig beobachtetes Vergehen ist. Drittens: Das Telefonieren im Fahrzeug auch mit der Freisprechanlage, bindet so viel kognitive Aufmerksamkeit, dass wir dort viele Unfälle festmachen können. Ich selbst bin zum Beispiel sehr bemüht, Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuhalten. In den letzten 10 Jahren bin ich zweimal geblitzt worden und zwar jedes mal beim telefonieren, weil die Aufmerksamkeit einfach gebunden ist. Wir sollten unser Flensburger System nutzen, die Auffälligkeiten zu registrieren um dann bei auffälligen Verkehrsteilnehmern auch gezielt tätig zu werden. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Als nächster Redner: Herr Bodewig.

Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Ich darf vielleicht anmerken, liebe ehemaligen Kolleginnen und Kollegen, dass dieser Ausschusssaal mir doch sehr vertraut ist. Ich freue mich heute hier sein zu dürfen. Denn der Anlass der Anhörung, dass sich die Koalitionsfraktionen und die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit eigenen Anträgen zur Verkehrssicherheitspolitik positionieren, ist ein sehr begrüßenswerter. Denn das zeigt, dass das Thema Verkehrssicherheit von nahezu dem gesamten Bundestag angenommen wird und das begrüßen wir als Deutsche Verkehrswacht ausdrücklich. Die Deutsche Verkehrswacht ist, wie Sie wissen, die größte Verkehrssicherheitsumsetzungsorganisation, die wir in Deutschland haben. Wir freuen uns umso mehr, dass in allen Anträgen sehr ambitionierte Ziele beschrieben worden sind. Das Ziel der Reduktion der Zahl der Verkehrstoten zwischen 40 Prozent und 60 Prozent für den Teilbereich der

Kinder, ist schon eine große Herausforderung. Ich möchte darauf hinweisen, dass es keine Selbstverständlichkeit ist, dass die Zahlen sich nur immer in absenkender Richtung bewegen werden. Wir haben in diesem Jahr für August schon 297 Verkehrstote mehr, als im Vergleichszeitraum des vergangenen Jahres. Das macht sehr deutlich: Wir können nicht davon ausgehen, dass es ein Automatismus ist, sondern eine Zielsetzung die hart erarbeitet werden muss.

Deswegen würde ich gerne auf spezielle Mobilitätsteilnehmergruppen im Einzelnen eingehen. Das ist einmal das Thema der jungen Fahrer. Es ist aus unserer Sicht nach wie vor die größte problematische Gruppe. Wir haben gute Erfolge unter anderem auch mit dem begleiteten Fahren ab 17 Jahren. Da wäre eine der großen Herausforderungen der Zukunft, die weitere Durchsetzung dieses Programms BF 17 voranzutreiben. Wir erreichen bisher so etwa zwischen 40 und 50 Prozent der Fahranfänger. Das ist eigentlich zu wenig. Die Evaluationen zeigen, dass hier bisher die nachhaltigste Wirkung erzielt worden ist. Das ist also ein wirklich wichtiges Programm. Der zweite Bereich betrifft Motorradfahrer. Nach wie vor ist die Sicherheit hier eine Frage der Verkehrsinfrastruktur. Es gibt viele Unfälle an Leitplanken, die deshalb anders konzipiert werden müssen. Wir treten außerdem massiv dafür ein, dass es eine schnelle, gesetzliche Regelung für ABS bei Motorrädern gibt. Damit könnte eine Vielzahl von Unfällen vermieden werden.

Ein weiterer Bereich betrifft die Gruppe der Senioren. Wir leben in einer demographisch älter werdenden Gesellschaft. Das Thema E-Mobility, das wir ausdrücklich begrüßen, zeigt aber auch neue Herausforderungen. Die Frage der akustischen Wahrnehmung wird eine der ganz zentralen Aufgaben sein, wenn es um den Umgang mit E-Mobilität geht. E-Mobilität ist eine positive Entwicklung, die aber auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten gesehen und weiter verstärkt werden muss. Dazu gehörten natürlich eine besondere Aufklärung und – vor allem im innerörtlichen Bereich – zusätzliche Maßnahmen die dieser Gruppe dann auch stärker entsprechen. Ich möchte als nächstes das Thema Radfahrer ansprechen. Wir haben auch hier die Verbindung zu E-Mobilität. Bei der Frage der Pedelecs tritt die Deutsche Verkehrswacht dafür ein, dass wir uns ganz verstärkt dem Thema Fahrradhelm in dieser Gruppe widmen. Das ist eine ganz wichtige Aufgabe. Für Pedelecs 45 km/h ist es ohnehin vorgesehen. Da ist die Frage, ob der traditionelle Motorradhelm hier eigentlich das richtige Mittel ist, oder ob nicht die Pedelecs insgesamt als Gruppe erfasst werden und – aus meiner Sicht und ich sage ausdrück-

lich es, ist meine persönliche Auffassung – mit einer Helmpflicht versehen sein müssen. Das scheint mir zwingend zu sein, wenn wir nicht Gehirntraumata in dieser Gruppe sehen wollen. Denn die Gesamtgeschwindigkeit wird sich erhöhen und das bei Begegnungsverkehren auf Fahrradwegen. Hier wird sich sehr deutlich zeigen, dass wir neue Herausforderungen haben. Das ist übrigens eine ganz dynamische Entwicklung. Wir gehen in Deutschland von 600.000 zugelassenen Pedelecs bis Ende des Jahres aus. Sie müssen wissen, dass in China 140 Millionen Pedelecs unterwegs sind. Das heißt, das wird auch eine Preisfrage werden, also die bisherigen hohen Preisschwellen werden sich mindern. Das wird dazu führen, dass wir hier noch einen höheren Handlungsbedarf haben werden. Bei den Radfahrern geht es auch um das Thema Fahrradhelm. Eine der wichtigsten Aufgaben ist es hier, die Quote zu verbessern. Ich will darauf hinweisen, dass wir es gemeinsam mit der Polizei schaffen, dass 90 Prozent aller Kinder bis zur vierten Klasse Fahrradprüfungen machen und Fahrradunterricht erhalten. Die tragen ganz selbstverständlich Helme. Mit der Pubertät bricht das ab und zwar immer unter Verweis auf Eltern und Großeltern. Die sagen: Wenn die nicht, dann wir auch nicht. Das ist so eine ganz klassische Form. Also die Frage der freiwilligen Durchsetzung wird eine große Aufgabe sein. Ich sage auch gleichzeitig, dass wir die Kampagne „Ich trage Helm“ als Deutsche Verkehrswacht ja gemeinsam mit dem Ministerium wirklich breit ins Rollen gebracht haben. Daran müssen wir weiter arbeiten. Es stellt sich trotzdem die in einem Antrag aufgeworfene Frage der Helmpflicht für Kinder. Da glaube ich, ist es ein Prüfauftrag sehr wichtig. Zu fragen: Was bedeutet das? Gibt es da sozusagen die Individualisierung des Risikos? Verlieren die Eltern Versicherungsschutz? Das sind alles Fragen, die zwingend geklärt werden müssen. Insgesamt ist das Thema Radhelm also eine ganz wichtige Aufgabe. Es ist Gott sein Dank eine urbane Form der Mobilität, die sich weiter ausbreitet. Daran werden wir auch weiter arbeiten und wir haben mit unserer Kampagne „Fahradhelm macht Schule“ ganz gezielt den Übergang zwischen der Primarstufe und der Sekundarstufe begleitet. Das müssen wir weiter fortsetzen. Ich glaube, mit diesen Kampagnen kommt man ein gutes Stück voran. Vielleicht ist über Freiwilligkeit dieses Problem in den Griff zu bekommen. Ich sage betont: Vielleicht. Ich möchte gerne zu der Gruppe der Kinder kommen, wo wir eine Reihe von Maßnahmen anbieten.

Vorsitzender: Sie sind jetzt bei fünf Minuten...
Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Oh, dann reduziere ich. Ich verweise nur

auf die Frage der motorischen Schwierigkeiten bei Kindern. Ich glaube, das geht weit über die Bundespolitik hinaus und ich bitte Sie Initiativen mit den Ländern zu unternehmen, diese Fähigkeiten zu stärken. Lassen Sie mich ein letztes Wort sagen. Wir haben seit 20 Jahren einen inflationsbereinigten Rückgang der Mittel für Verkehrssicherheitsarbeit um 30 Prozent. Wenn man sich ambitionierte Ziele setzt, wie etwa eine 40 Prozent oder 50 prozentige Reduktion der Verkehrstotenzahlen, dann bedeutet das auch, dass die Mittelausstattung erhöht werden muss, um solche ehrgeizigen Ziele auch durchzusetzen. Deswegen geht mein Appell an Sie, das auch mit zu begleiten. Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Herr Bönninger, bitte.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Wer dieses Jahr auf der eCarTec in München war, der hat dort auf dieser Leitmesse inspirierende Ausblicke auf neuartige Verkehrsmittel sehen können, mit einer Vielfalt an Antriebskonzepten und Sicherheitsfunktionen. Diese Vielfalt werden wir eher schon in den nächsten Jahren auf den Straßen zu beobachten haben, als in den nächsten Jahrzehnten. Das wird also unsere Mobilität bestimmen. Das Spektrum reichte dort vom Fahrrad mit Elektroantrieb über E-Bikes und Segways mit zwei und drei Rädern, bis hin zum Hybrid-PKW mit einer großen Anzahl von präventiven Assistenzfunktionen, wie automatischer Notbremse, Totwinkelassistent, Spurwechsel, Kreuzungs-Fußgänger-Wahrnehmungsassistenten mit aktiven Eingriff in die Bremsanlage und vielem mehr. Hier sehen wir Lösungen, die noch offene Fragen für die Zukunft greifbar machen, wie wir die Verkehrssicherheit drastisch erhöhen und auch die Umweltverträglichkeit wesentlich verbessern können. Darüberhinaus zeichnen sich nun aber auch für uns Chancen ab, wie wir Fahranfängern, geschützt durch solche Sicherheitsfunktionen und einer stufenweisen Steigerung der Geschwindigkeit, kontinuierlich beim Aufbau der Verkehrserfahrung helfen können und somit das Unfallrisiko auch deutlich reduzieren können. Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme den Vorschlag unterbreitet, dass wir wegen der positiven Erfahrungen mit dem begleiteten Fahren mit 17, das Einstiegsalter hierfür unter bestimmten Bedingungen auf 16 Jahre absenken können. Wir sollten uns das vielleicht im Laufe des Tages heute noch einmal näher anschauen und ich könnte das auch erläutern. Diese Lösungschancen fallen uns aber nicht von alleine in den Schoß, denn die neuen Verkehrsmittel und auch die Sicherheitsfunktionen müssen über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeuges ihre Sicherheit behalten. Das können wir nur mit

entsprechenden Vorschriften für die Betriebserlaubnis und für die regelmäßige technische Überwachung realisieren. Immerhin wird in Deutschland ein Fahrzeug ungefähr 13 Jahre alt. Man sagt, es wird dann endgültig außer Betrieb genommen. Zu Deutsch: Es wird dann verschrottet.

Ich habe einige Beispiele in der Stellungnahme aufgeführt, die hier zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen könnten. Wir haben bislang völlig unzureichende Anforderungen an Pedelecs mit Geschwindigkeiten bis zu 25 km/h bzw. bis zu 45 km/h und es gibt in der Zwischenzeit auch bereits Pedelecs die auch über 45 km/h hinaus Unterstützung durch einen Elektromotor haben. Die Konstruktionen, die wir heute sehen, sind minderwertig und bergen eine erhebliche Verkehrsgefährdung mit entsprechenden Unfallfolgen. Rahmenbrüche und Brems versagen sind zu beobachten und wir brauchen hier dringend eine rasche Regelung. Immerhin sind dieses Jahr bereits 500.000 Pedelecs und E-Bikes allein in Deutschland verkauft worden. Ein Zweites Beispiel: Schon seit einigen Jahren reden wir über die Verlängerung der Gesamtlängen von Sattelzügen. Ich will mich hier darauf beschränken zu fordern, eine sinnvolle Angleichung der zulässigen Gesamtlänge von Sattelzügen an die Gesamtlänge von 18,75 m, die wir für Gliederzüge schon seit langem erlauben, vorzunehmen. Das sollten wir in Angriff nehmen, nicht nur um der Transportwirtschaft hier etwas zu Gute kommen zu lassen, sondern auch zugleich um der Umwelt zu helfen, weil wir dann weniger Fahrten für die Beförderung der gleichen Warengesamtmenge brauchen. Wichtiger ist aber noch – und deshalb sitzen wir heute hier – wie wir an dieser Stelle die Verkehrssicherheit verbessern können. Den Längenzugewinn der Sattelzüge sollten wir unbedingt dazu nutzen, dass wir für diese Fahrzeuge die passiven Sicherheitssysteme an Front und Heck mit vorschreiben, so dass wir mit derartigen Aufprallschutzeinrichtungen endlich für mehr passive Sicherheit sorgen. Das betrifft nicht lediglich die Fahrzeuginsassen im Lkw sondern eben auch die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Für diese Fahrzeuge habe ich in meiner Stellungnahme auch aktive Sicherheitssysteme mit vorgeschlagen und das könnten wir auch im Laufe des Tages hier vielleicht noch diskutieren. Jetzt komme ich zu einem dritten Beispiel. Wir reden alle von Elektrofahrzeugen. Hier müssen wir aufpassen, dass diese Elektrofahrzeuge tatsächlich genauso sicher sind wie andere Fahrzeuge. Ein Beispiel: Wir freuen uns alle darüber, dass wir beim Bremsen Strom erzeugen können. Die Rekuperation hat aber zur Folge, dass wir die normale Reibungsbremse, die Betriebsbremse, nur selten nutzen. Wenn wir diese

Reibungsbremse dann einmal für eine Notbremsung gebrauchen müssen, ist sie bereits soweit degradiert, dass wir nur noch die Hälfte der Bremsleistung ansteuern können. Wir brauchen unbedingt hierzu entsprechende Regelungen, dass es nicht zu solch einer Verschlechterung kommt. Was machen diese Beispiele deutlich? Wir müssen über das gesamte Fahrzeug reden, über die Sicherheitsfunktionen und was die Sicherheit erhält. Wir haben in Deutschland hier sehr große Erfolge. Seit 2006 haben wir die Überprüfung der elektronisch geregelten Fahrerassistenzsysteme und Sicherheitssysteme mit in die Hauptuntersuchung eingebracht.

Vorsitzender: Sie sind jetzt bei über 6 Minuten.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Ich möchte noch sagen, dass es mit der Nivellierung und der Uniformierung, die von Europa zurzeit hier angestrebt wird, dazu kommen könnte, dass wir die Ziele für 2020 nicht erreichen. Das kann zu einer starken Gefährdung der technischen Sicherheit der Fahrzeuge in Deutschland kommen. Wir müssen uns also alle gemeinsam für die Beachtung des Subsidiaritätsprinzips in der Verkehrssicherheitspolitik in Europa einsetzen und wir müssen der Nivellierung aus Brüssel Grenzen setzen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir haben die klassische Steigerung: Am Anfang vier Minuten, dann fünf Minuten, jetzt sechs Minuten. Jetzt begrüßen wir Herrn Eichendorf vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und Prof. Seeck von der Bundesanstalt für Straßenwesen. Schön, dass Sie es trotz der Schwierigkeiten geschafft haben. Herr Eichendorf, haben Sie durchatmen können? Sie wären nämlich als nächster dran. Wie bei der schriftlichen Einladung mitgeteilt, haben Sie jetzt drei Minuten. Bis jetzt hat es keiner Ihrer Vorredner geschafft sich daran zu halten... Schauen wir mal, ob Sie es schaffen, in drei Minuten noch einmal die wichtigsten Thesen Ihrer Stellungnahme vorzutragen.

Dr. Walter Eichendorf (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Vielen Dank! Sie wissen alle, dass wir pro Tag in Deutschland 10 Verkehrstote haben oder, so wie wir es in der Stellungnahme beschrieben haben: Alle zwei Monate müsste der Deutsche Bundestag komplett neu gewählt werden, weil alle bisherigen Mitglieder im Straßenverkehr tödlich verunglückt wären. Sie wissen auch, dass wir durch Straßenverkehrsunfälle volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 31 Milliarden Euro pro Jahr haben. Wir sind zwar hier nicht im Finanzausschuss, aber überlegen Sie sich einmal, 31 Milliarden Euro wären zusätzlich da. Sie haben gerade jetzt

im Moment eine einmalige Chance durch Bündelung verschiedener Initiativen. Die UNO hat das Jahrzehnt 2011 bis 2020 zur Dekade der Verkehrssicherheit aufgerufen. Das ist das erste Mal, dass diese Weltgemeinschaft ein solches Thema angeht. Sie wissen, dass die EU-Kommission ein Weißbuch zu diesem Thema vorgelegt hat und dass das Europäische Parlament einen Antrag dazu verabschiedet hat. Wir haben das nationale Verkehrssicherheitsprogramm und wir haben hier Anträge der Fraktionen. So schön kann es für die Verkehrssicherheit nur selten kommen. Ich will von den Themen, die wir in unserer Stellungnahme aufgelistet haben, drei nennen. Einmal das Thema Alkohol. Eine ganz wesentliche Unfallursache, bei der wir uns mit der Deutschen Verkehrswacht, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, dem Verkehrsclub Deutschland und dem wissenschaftlichen Beirat beim BMVBS einig sind, nämlich dass ein absolutes Alkoholverbot für den Straßenverkehr eingeführt werden sollte. Zweitens: Die besondere Risikogruppe der jungen Fahrer. Hier lautet, kurz zusammengefasst, unsere wichtigste Forderung: Verlängerung des Lernzeitraums. Junge Fahrer sind gefährdet und wir können ihnen nur durch einen längeren Lernzeitraum helfen. Drittens: Brennpunkt Landstraße. 60 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle geschehen auf Landstraßen, 20 Prozent sind Baumunfälle. Das ist ein Thema, das wir anpacken sollten. Und last but not least haben wir eine Bitte an Sie: Wenn Sie schon eine UNO-Dekade der Verkehrssicherheit haben, wenn die EU dran ist, wenn da ein nationales Programm ist, dann können wir nur an Sie appellieren: Erhöhen Sie die Mittel, die im Bundeshaushalt für die Verkehrssicherheit zur Verfügung stehen. Die Chance ist im Moment so günstig, wie sie nie mehr sein wird. Das alles steht unter dem Motto der *Vision Zero*: Keiner kommt um, alle kommen an. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Eichendorf. Das war vorbildlich! Das waren zwei Minuten. Frau Hänel, Sie haben als nächste das Wort.

Anja Hänel (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Ich versuche mein Statement auch auf drei wesentliche Punkte zu reduzieren. Erst einmal herzlichen Dank, dass der VCD heute zum Thema *Verkehrssicherheit* Stellung nehmen darf. Wir haben schon häufiger gehört, dass die Anzahl der im Verkehr Getöteten in den vergangenen Jahren konstant zurück gegangen ist. Das ist auch erfreulich. Trotzdem ist diese Zahl für uns kein Anlass zu sagen: Wir können jetzt einfach so weitermachen oder womöglich in der Verkehrssicherheitsarbeit reduzieren. Wir haben hier keinen Selbstläufer. Das zeigt sich auch daran, dass das Jahr 2010 das Jahr mit den meisten Verkehrsunfällen seit 1999 war und wir

sogar die Situation haben, dass in einigen Großstädten in den letzten Jahren eine Zunahme an Verunglückten im Straßenverkehr zu verzeichnen ist. Für den VCD heißt es, dass wir ein Umdenken in der Verkehrssicherheitsarbeit brauchen. Verkehrssicherheitsarbeit muss eine gesellschaftliche Aufgabe werden und unter der Philosophie von *Vision Zero* an der Verletzlichkeit des menschlichen Körpers ausgerichtet sein. Der Verkehr muss auch Fehler verzeihen. Wesentliche Punkte dabei sind, dass wir uns vorrangig auf die Maßnahmen konzentrieren müssen, die verhindern, dass überhaupt Verkehrsunfälle entstehen. Für uns ist einer der wesentlichen Punkte dabei auch, dass wir bei Verkehr nicht immer nur an Automobilität denken, sondern dass wir auch die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr als eine wesentliche Maßnahme der Verkehrssicherheit begreifen. Denn wenn wir mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, ist es wesentlich sicherer, als die Fahrt mit dem Pkw.

Eine zweite wichtige Maßnahme ist das Thema *Tempo*. Wir schließen uns hier einigen Vorrednern an, dass wir Tempolimits brauchen. Hohes Tempo ist eine der Hauptursachen für die schweren Verkehrsunfälle. Wir fordern deshalb ein Tempolimit auf Autobahnen ebenso wie Tempo 30 in unseren Städten als Regelgeschwindigkeit und auch eine Reduzierung der Geschwindigkeiten auf Landstraßen. Zum Punkt Schwächere Verkehrsteilnehmer, haben wir vorhin schon relativ viel über die Helmpflicht gehört. Wir möchten als VCD aber noch einmal deutlich machen, dass es sehr wichtig ist, die Rahmenbedingungen für die schwächeren Verkehrsteilnehmer so zu gestalten, dass Unfälle auch hier erst gar nicht entstehen. Das heißt wir brauchen Infrastruktur, die auch dem wachsenden Anteil am Modal Split dieser Verkehrsteilnehmer angepasst sind. Infrastruktur, die auch so gestaltet ist, dass sie das gleichberechtigte miteinander der Verkehrsteilnehmer fördert. Dass sie möglichst umwegfrei und auch sicher in den Kreuzungsbereichen ist, so dass auch die Akzeptanz erhöht wird. Wir haben viele Probleme mit Akzeptanz aufgrund von fehlenden oder falschen Rahmenbedingungen. Ein Punkt dazu ist eben auch: Wer bei der Radverkehrsinfrastruktur gerade darüber nachdenkt, Gelder einzusparen, muss sich darüber klar sein, dass das auch ein Risiko für die Verkehrssicherheit bedeutet. Damit ich die Zeit nicht überschreite, bitte ich Sie bei den restlichen Punkten die schriftliche Stellungnahme heranzuziehen und bedanke mich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Hänel! Als nächstes hat Herr Mönninghoff von der Polizeihochschule das Wort.

Martin Mönninghoff (Deutsche Hochschule der Polizei): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren. Herzlichen Dank für die Einladung und für die Möglichkeit, hier zu sprechen. Ich spreche hier leider nicht für die 16 Polizeien in der Bundesrepublik Deutschland. Das ist mir leider nicht möglich. Ich habe einen Lehrstuhl an der Deutschen Hochschule der Polizei. Ich beschäftige mich seit mehr als 10 Jahren mit dem Thema Verkehrssicherheitsarbeit und bin als Experte für die Vereinten Nationen, die EU und auch für die Weltbank als Berater für den Aufbau von Verkehrspolizeien in China, Kuwait, Ägypten und verschiedenen anderen Ländern tätig. Insofern möchte ich auch die internationale Perspektive öffnen. Ich möchte mich hauptsächlich darauf beschränken, den Punkt Verkehrsüberwachung anzusprechen. Leider war es mir nicht möglich, vorab eine schriftliche Stellungnahme einzureichen. Ich habe eine Kurzstellungnahme dabei, die ich nachreichen werde und auf die ich an einigen Punkten verweisen möchte. Für mich ist der wichtigste Punkt – und das haben uns die Franzosen in der Verkehrssicherheitsarbeit der letzten Jahre ganz deutlich vorgemacht – die politische Priorisierung. Das gilt bei allen Strategien, die entwickelt werden sollen. Es muss jemand Verantwortung übernehmen und sagen: Verkehrssicherheit ist uns wichtig. Das muss passieren und dann müssen die Maßnahmen auch mit Gewicht danach ausgerichtet werden. Ich werde am Ende auch eine Empfehlung dazu geben, ob wir es nicht schaffen könnten – wie zum Beispiel die Franzosen – eine interministerielle Entscheidungs- und Koordinierungsstelle einzurichten, die dadurch Synergieeffekte produziert, dass man die verschiedenen Träger der Verkehrssicherheitsarbeit wirkungsvoller zusammenbringt. Ich habe in meine Betrachtungen auch noch das Koch-Papier mit einbezogen, das vom Europäischen Parlament beschlossen wurde. Das ist eine Operationalisierung des vierten Aktionsprogramms der Europäischen Gemeinschaft.

Ich muss dazu sagen: Ich wünschte mir auch für das neue Verkehrssicherheitsprogramm in Deutschland – ich habe gehört, das ist inzwischen schon verteilt worden, leider lag es mir bis jetzt noch nicht vor – die Verankerung einer *Vision Zero* und dass es dort eine Operationalisierung gibt. Dass dort tatsächlich gesagt wird, was wir konkret machen wollen und nicht nur Zielsetzungen, wo es hingehen soll. Ich möchte ganz kurz darauf eingehen, dass wir natürlich im Bereich der Straße und im Bereich der Fahrzeugtechnik Probleme haben. Dafür sind andere heute hier. Die müssen dafür sprechen, was in diesen Bereichen verbessert werden kann. Ich

möchte mich darauf beschränken, über das Verhalten zu sprechen. Das Verhalten ist für die meisten der Verkehrsunfälle – so zumindest nach unseren Analysen – der hauptausschlaggebende Punkt. Das Verhalten führt dazu, dass Fahrzeugtechnik und auch die Straße die Fehler, die gemacht werden, eben nicht mehr verzeihen können. Bei den schweren Unfällen ist immer noch Geschwindigkeit die Nummer eins unter den Unfallursachen. Insofern möchte ich mich Frau Hänel ganz deutlich anschließen und sagen: Wir brauchen ein anderes Geschwindigkeitsverhalten in der Bundesrepublik Deutschland. Wir müssen ein Tempolimit auf den Autobahnen haben. Wir sollten auf Tempo 80 auf den Landstraßen runtergehen. Das machen uns die anderen Länder in Europa alle vor und sie haben deutlich größere Rückgänge bei den Getöteten-Zahlen zu verzeichnen. Tempo 30 in den Städten, auf den Wohnstraßen halte ich für eine sehr gute Maßnahme. Natürlich müssen die Verkehrsstraßen weiterhin auch die Möglichkeit von Tempo 50 haben.

Ich möchte darauf eingehen, dass es natürlich auch die Möglichkeit gibt, die Verkehrsüberwachung zu steigern. Dafür ist die Polizei unter anderem da. Nur die Polizei – das haben Sie sicherlich in den meisten Bereichen gehört – ist sehr stark dabei Personal abzubauen. Aus Einsparungsgründen werden teilweise 20 bis 30 Prozent des Personals in den nächsten abgebaut. Das wird sicherlich auch zu Lasten der Verkehrssicherheitsberatung, also zum Beispiel der Radfahrausbildung in den Schulen gehen und das wird auch zu Lasten der Verkehrsüberwachung gehen. Das kann man im Einzelnen noch nicht vorhersagen. Das wird in den Ländern sicherlich unterschiedlich passieren. Ein großer Punkt und das sagt uns die Verkehrspsychologie ganz deutlich: Es ist wichtig, dass neben der Verkehrsüberwachung, also einer kontinuierlichen Verkehrsüberwachung, eine Sanktionshöhe erforderlich ist, die dem Fehlverhalten angemessen ist. Andere Länder in Europa verhängen zum Beispiel für Geschwindigkeitsüberschreitungen deutlich höhere Sanktionen. Was bei uns 30 Euro kostet, kostet in Frankreich 160 Euro und in der Schweiz 130 Euro. Die Sanktionssysteme sind in den letzten Monaten in den einzelnen Ländern in Europa sogar noch einmal verschärft worden, weil überall die Getöteten-Zahlen steigen. Seit einiger Zeit gibt es in Frankreich sogar Haftstrafen für Geschwindigkeitsübertretungen. In Spanien sind Geschwindigkeitsübertretungen zur Straftat erklärt worden. Insofern bin ich ganz entschieden dafür, dass auch im unteren Bereich der Geschwindigkeitsübertretungen eine Erhöhung der Verwarnungs- und Bußgelder eintritt. Weitere Anpassungen von Rechtsvorschriften, zum

Beispiel im Bereich der Halterhaftung, sollten diskutiert werden. Ein Alkoholverbot für alle Fahrzeugführer sollte genauso eingeführt werden wie eine Absenkung der Promillegrenze für Radfahrer. 1,6 Promille, wer das einmal versucht hat, weiß, dass das wirklich lebensgefährlich ist. Das ist sicherlich eine der Möglichkeiten, wie wir dem Problem Alkohol Herr werden könnten.

Ich komme zum Ende. Es sollte auch die Frage diskutiert werden, ob wir weiter an der bisherigen Verfahrenspraxis festhalten sollen, dass nur Blutproben bei Straftaten als beweiskräftig vor Gericht anerkannt werden. Außerdem, ob es nicht auch die Möglichkeit einer verdachtsfreien Kontrolle bei Alkohol- und Drogendelikten geben sollte. Damit möchte ich schließen und mir abschließend wünschen, dass eine *Vision Zero* in dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm verankert ist. Ich weiß leider nicht, ob es drinsteht. Dankeschön!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Mönnighoff! Jetzt begrüßen wir noch Frau Levasier vom ADAC. Wir lassen Sie noch durchatmen und nehmen als nächstes Herrn Seeck dran. Sie haben dann das Abschlussstatement, Frau Levasier. Herr Seeck, Sie haben das Wort.

Prof. Andre Seeck (Bundesanstalt für Straßenwesen / EuroNCAP): Ich freue mich sehr, heute hier sein zu können. Ich bin in zwei Funktionen hier, einmal als Wissenschaftler der Bundesanstalt für Straßenwesen, aber auch als Präsident des European New Car Assessment Programme, des europäischen Verbraucherverbandes, wo wir Fahrzeuge im Hinblick auf ihre Sicherheit testen. Ich denke in vielen Stellungnahmen ist es bereits herausgekommen: Wir blicken zurück auf eine sehr erfolgreiche Zeit der Verkehrssicherheitsarbeit. Wir haben eine große Reduktion erreicht und mit 3.648 Toten im letzten Jahr, den absoluten historischen Tiefstand erzielt. Aber selbstverständlich: Das reicht nicht aus, weil wir, wie schon gesagt wurde, jeden Tag 10 Tote zu beklagen haben. Das heißt unser Appell ist: Wir dürfen nicht nachlassen in einer sinnvollen und zielgerichteten Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass schwächere Verkehrsteilnehmer, also Fußgänger, Fahrradfahrer und Motorradfahrer bei uns mehr in den Fokus rücken müssen, denn dort sehen wir noch Defizite. Das Thema Verkehrssicherheit sollte man aber auch nicht nur an der Zahl der Getöteten messen, sondern auch an der Zahl der Schwerstverletzten. Nicht der Schwerverletzten, sondern der Schwerstverletzten. Hier ist es zu begrüßen, dass von der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsprogramm, was jetzt ja aufgelegt wird, das Thema Schwerstverletzte in den Fokus

gerückt wird. Eine weitere Schwierigkeit, die wir als Wissenschaftler in der Zukunft sehen, ist der demographische Wandel. Unsere Gesellschaft wird immer älter und damit werden auch neue Probleme im Bereich der Verkehrstechnik, im Bereich der Fahrzeugtechnik und sicher auch im Bereich des Verhaltens auf uns zukommen. Dieser Fragestellungen müssen wir uns annehmen. Die Straße als Verkehrsträger trägt die Hauptlast im Güter- und Personenverkehr. Dessen müssen wir uns natürlich immer bewusst sein. Insofern ist es sehr wichtig, dass die Maßnahmen die wir ergreifen, wissenschaftlich evaluiert sind und zielgerichtet eingesetzt werden.

Im Bereich der Fahrzeugsicherheit haben wir sehr große Beiträge zu den Erfolgen in der Vergangenheit geleistet. Im Bereich der passiven Sicherheit gilt dies ganz besonders. EuroNCAP hat das durch die Sterne, die wir ja für die Fahrzeuge vergeben, wenn wir sie testen, auch sehr deutlich gemacht. Ich kann Ihnen, weil ich einen Einblick in die Entwicklungsprogramme der Fahrzeughersteller habe, auch prognostizieren, dass das Fahrzeug auch in der Zukunft seinen Beitrag für die Verkehrssicherheit weiter leisten wird. Denn das, was zur Zeit entwickelt wird und wo ich einen Einblick habe, wird morgen und übermorgen in unsere Flotte eingebaut werden und wir werden dadurch weitere Erfolge, auch im Bereich der Senkung der Zahl der Getöteten und auch der Schwerstverletzten, sehen. Nichtsdestotrotz müssen wir auch bei der Fahrzeugtechnik – und das hat glaube ich Herr Bönninger schon erwähnt, als ich reinkam hörte ich es jedenfalls – auf neue Herausforderungen achten. Stichworte sind dabei: Elektromobilität, Hybridfahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge. Wir werden durch diese Art der Fahrzeuge eine geänderte Fahrzeugpopulation bekommen, mit neuen Sicherheitsherausforderungen. Ich sage nicht, dass diese Fahrzeuge unsicher sind, das sind sie ganz bestimmt nicht. Aber wir müssen die richtigen Maßnahmen ergreifen um zu gewährleisten, dass diese Fahrzeuge mindestens genauso sicher sind, wie die konventionellen Fahrzeuge, die wir schon in der Flotte haben.

Zu den Motorradfahrern: Aus technischer Sicht kann ich nur sagen: ABS. ABS ist für einen Motorradfahrer das, was der Sicherheitsgurt für einen Pkw-Insassen ist. Da kann man nur sagen: Das muss verpflichtend vorgeschrieben werden. Man sollte – und da gehe ich mal kurz auf meine Vorredner ein – das Thema Null-Promille abwägen. Wir haben sehr erfolgreich die Null-Promille-Grenze für Fahranfänger eingeführt. Die Evaluation hat gezeigt, dass dort sehr wichtig ist – gerade in der Lernphase von jungen Fahrern – dass man Trinken und Fahren trennen

muss. Wenn wir eine Null-Promille-Grenze für alle Fahrer haben wollen, muss man natürlich eines klar sehen: Einige Fahrer, die nicht mehr als Fahranfänger gelten, haben ein ganz anderes Problem. Die haben nämlich ein Alkoholproblem. Das sind eher fahrende Trinker und nicht trinkende Fahrer. Da sind 0,5 Promille für die gar kein Problem. Da sind wir in ganz anderen Promillebereichen unterwegs. Das heißt, eine Null-Promille-Grenze würde für solche Fahrer, die tatsächlich ein Risiko darstellen, keinen weiteren Mehrwert bringen. Dort werden wir keine weitere Verbesserungen sehen können.

Tempolimit: Ganz kurz noch zu diesem Stichwort. Sinnvolle Tempolimits, die vor allem beachtet und akzeptiert werden, die also situativ das Richtige anordnen, die sind das Maß der Dinge. Durch die Verkehrsbeeinflussungsanlagen ist man dabei, situativ genau die richtige Geschwindigkeit vorzugeben. Ein pauschales Tempolimit ist sicher dem Verkehrsteilnehmer sehr schwer zu vermitteln, insbesondere zu bestimmten Tageszeiten und in bestimmten Situationen. Das kann damit unter dem Aspekt der Akzeptanz ein Problem sein. Ansonsten kann ich nur noch abschließend sagen, dass ich das Verkehrssicherheitsprogramm des BMVBS sehr begrüße, das unter großer Beteiligung der Bundesanstalt für Straßenwesen entwickelt worden ist und das insbesondere mit allen wichtigen Beteiligten in mehreren Dialogrunden besprochen wurde. Der ADAC, der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Deutsche Verkehrswacht waren alle beteiligt und haben zu diesem Verkehrssicherheitsprogramm ganz klar gesagt: Das ist ein Programm, das in die richtige Richtung weist. Vielen Dank, für Ihre Aufmerksamkeit.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Levasier, Sie haben das Wort.

Julia Levasier (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.): Vielen Dank, für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Ich möchte mich auch noch für das Zuspätkommen entschuldigen. Es war leider nicht anders möglich. Ich bedanke mich ganz herzlich für die Anträge der Fraktionen zur Verkehrssicherheit. Diese enthalten einige sehr, sehr wertvolle Vorschläge und Anregungen, darunter einige sehr weitgehende. Es gibt hier große Übereinstimmungen mit den Verkehrssicherheitszielen des ADAC und das ist zu betonen. Wir haben gestern die Veröffentlichung des neuen BMVBS-Programms zur Verkehrssicherheit gesehen. Geschrieben wurde das Programm zu einer Zeit, wo man sich eigentlich einig sein konnte: Es gibt einen historischen Tiefststand bei den Getöteten- und

Schwerverletzten-Zahlen. Man konnte sich dem fast schon sicher sein. Jetzt ist es zu einem Zeitpunkt veröffentlicht worden, wo man aber sehen muss, dass mittlerweile die Unfallzahlen und die Getöteten-Zahlen wieder steigen. Wir haben einen Zuwachs von 6 Prozent in den ersten 8 Monaten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahr bei den Getöteten-Zahlen. Wir hätten diesen Beweis nicht benötigt, um zu erkennen, dass wir weiter unsere ganzen Anstrengungen bündeln müssen, um in der Verkehrssicherheitsarbeit, in der Politik, aber auch in der Arbeit, die teilweise ehrenamtlich vor Ort gemacht wird, zusammenzuarbeiten. Der ADAC hat natürlich an der Erstellung des Programms des Bundesverkehrsministeriums mitgewirkt. Ich freue mich auch, dass einige Anregungen mit aufgenommen worden sind. Man kann betonen, dass das Programm von einem Hochhalten der Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme, der Selbstverantwortung aber auch der Regelakzeptanz getragen ist. Das ist uns ganz wichtig. Das können wir als ADAC mit unterstützen und wir werben auch dafür.

Wir haben auch andere ganz wichtige Maßnahmen auf dem Tisch, die – ich werde mich jetzt den Vorrednern anschließen – von ABS für Motorräder, über den Kindersitz-Check, bis hin zu Themen wie zum Beispiel Müdigkeit, Medikamente sowie Alkohol und Drogen im Straßenverkehr reichen. Das sind ganz wichtige Dinge für uns, insbesondere auch die schulische Verkehrserziehung. Ich bin jetzt aber nicht nur hier, um das Programm zu loben. Es gibt einen wichtigen Bereich, den wir für unsere ADAC-Verkehrssicherheitsarbeit und auch für die Verkehrssicherheitspolitik ganz oben angesetzt haben: Das sind die jungen Fahrer. Hier muss ich ganz deutlich sagen, dass uns das Programm nicht weit genug geht. Nachdem es jetzt nun schon veröffentlicht worden ist, möchte ich an Sie appellieren, dass wir dann bei der Umsetzung der Ziele, die im Programm dargelegt sind, ambitioniert sind. Wenn ich jetzt sage ambitioniert, dann meine ich bei den jungen Fahrern natürlich unsere Forderung nach einer Mehrphasenausbildung. Nämlich die Forderung, dass die jungen Fahrer dann in die Situation gebracht werden, dass sie auch nach dem Erwerb des Führerscheins begleitet werden. Genau in der Zeit, wenn sie den Führerschein neu haben, machen Fahranfänger Fehler, die man aber mit geeigneten Ausbildungsmodulen auffangen kann. Es geht hier vorwiegend nicht um den Aufbau von Fahrpraxis – das wissen wir, das haben wir durch begleitetes Fahren mit 17 Jahren, BF 17, jetzt erreicht. Das ist gut, aber da dürfen wir nicht aufhören. Wir müssen jetzt auch die Inhalte zur Gefahrenerkennung abdecken und das erfolgt noch nicht ausreichend, wie man

an den Unfallzahlen sieht. Wir brauchen auch mit diesem neuen Element in der Fahranfängervorbereitung und Betreuung ein Modul, das alle Fahranfänger erreicht. Ich möchte noch einmal betonen: BF 17 ist ein sehr guter Anfang aber das erreicht nicht alle. BF 17 geht auch auf die Lernzeitverlängerung ein, aber wir möchten diese Verlängerung auch nach dem Führerschein sehen. Ich habe mit Freude festgestellt, dass im Antrag der SPD diese Forderung aufgenommen worden ist. Ich hoffe, wir können in dem Punkt weiter zusammenarbeiten.

Im Programm des Bundesverkehrsministeriums sind, wie gesagt, junge Fahrer ein Schwerpunkt, aber es geht an dieser Stelle überhaupt nicht weit genug. Das sind letztlich bereits bestehende Dinge, die hier aufgegriffen werden. Wir müssen weitergehen, um die Unfallzahlen zu reduzieren. Ein weiterer Schwerpunkt, den ich noch nennen möchte: Auch bei den Landstraßen sind wir noch ein bisschen unzufrieden, in Bezug auf die Ausgestaltung des Programms. Denn hier gehen wir ganz klar davon aus, dass wir bestimmte Merkmale der fehlerverzeihenden Straße auch für die Bestandsstraßen brauchen. Das ist natürlich eine Kostenfrage, aber wir wissen alle, dass Verkehrssicherheit auch Geld kostet. Wir brauchen eine systematische Risikobetrachtung aller Straßen im Gesamtnetz. Das sollte man bei der Ausgestaltung des Programms in den nächsten Jahren auf jeden Fall mit auf die Agenda nehmen. Soweit zu meinen Eingangsausführungen. Ich höre jetzt einmal an der Stelle auf, um dann weitere Punkte noch in der Diskussion zu vertiefen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Levasier! Wir kommen jetzt zu den Fragen der Abgeordneten. Wir verfahren wieder nach dem klassischen System: Jeder Abgeordnete hat ein bis zwei Fragen und diese ein bis zwei Fragen kann er an einen oder zwei Experten stellen. Die Experten antworten dann direkt darauf und zwar auch wieder so kurz, knapp und prägnant wie möglich. Dann kann der nächste Abgeordnete seine Fragen stellen. Also das System ist eindeutig: Nie mehr als zwei Fragen, nie mehr als zwei Experten. Kollege Storjohann.

Abg. Gero Storjohann: Da kann man nur scheitern bei dieser Aufgabenstellung... Ich habe zwei Fragen an jeweils einen. Ist das richtig, darf ich das machen?

Vorsitzender: Es ist eigentlich ganz einfach. Im Ergebnis dürfen es nie mehr als zwei Fragen sein. Es dürften dann natürlich auch nie mehr als zwei Experten antworten. Man kann also eine Frage an zwei Sachverständige stellen, oder zwei Fragen an einen Sachverständigen richten.

Abg. Gero Storjohann: Eigentlich hätte ich 100 Fragen, aber ich konzentriere mich jetzt auf die Bereiche Überwachung und Kontrolldichte. Herr Mönnighoff hatte die Situation in Frankreich dargestellt. Die haben eine besondere Kampagne gemacht und sie haben mit Überwachungskampagnen sehr große Erfolg erzielt. Sie sind noch nicht die Besten in Europa, aber sie haben Erfolg. Die Frage ist: Wie organisieren wir das? Ich halte nichts von Polizisten, die sich hinter dem Busch verstecken. Können wir in Deutschland vielmehr zu einer Überwachung dergestalt kommen, dass zum Beispiel alle zwei Kilometer ein Blitzer steht und ich bekomme dann auch in meinem Fahrerassistenzsystem immer den Hinweis: Da steht einer! [Lachen bei allen Fraktionen]

Vorsitzender: Der Kollege hat das Wort. Ich nehme an, er fragt nur danach und hat es selbst nicht in seinem System.

Abg. Gero Storjohann: Ich spreche über die Zukunft. Darauf bezieht sich meine Frage. Wenn ich ein großes, flächendeckendes System in Deutschland einrichte, wo die Geschwindigkeit überwacht wird, dann ist eine solche Anzeige ja durchaus sinnvoll. Das ist meine Frage: Darf das auch angezeigt werden? So wie das bei TomTom jetzt ja auch schon angezeigt wird: Du fährst schneller als 50 km/h in der geschlossenen Ortschaft. Das ist die Frage, die sich damit verbindet: Ist diese Anzeige sinnvoll? Ich stelle die Frage, weil ich das aus England so kenne.

Das war der Bereich Kontrolle und Überwachung. Junge Fahrer, Weiterentwicklung von Kenntnissen im Bereich der Altersgruppen von 15 bis 25 Jahren. Da gehört ja alles dazu: Mehrphasenausbildung, in der Sekundarstufe II werden keine Kenntnisse vermittelt und, und, und. Was können wir konkret in dem Bereich alles tun? Diese Frage geht dann an den Deutschen Verkehrssicherheitsrat, an Prof. Eichendorf.

Vorsitzender: Ging die erste Frage an Herrn Mönnighoff? In Ordnung. Herr Mönnighoff, Sie haben das Wort.

Martin Mönnighoff (Deutsche Hochschule der Polizei): Danke für die Frage. Zur zweiten Frage könnte ich auch etwas sagen, weil ich genau zu diesem Thema ein Forschungsprojekt leite. Nach der derzeitigen Rechtslage ist es eben nicht erlaubt, dass die Geräte anzeigen wo die Kontrollen sind. Frankreich hat – danach haben Sie ja gefragt – genau diesen Weg vorgemacht. Sie haben also dort im Internet und auf sonstigen Kommunikationswegen veröffentlicht,

wo kontrolliert wird. Seit drei Wochen ist das in Frankreich verboten. Das heißt, im Internet gibt es keine Hinweise mehr und alle GPS-gestützten Geräte, die eben die Stellen anzeigen, wo überwacht wird, sind zu konfiszieren. Das heißt also, der französische Ausschuss, der dies beschlossen hat, verfolgt ganz massiv die Richtung: Immer und überall muss man mit Überwachung rechnen. Sonst führt das dazu, dass an den Kontrollstellen massiv abgebremst und danach wieder massiv Gas gegeben wird. Gleichzeitig hat man in Frankreich 50 km/h-Übertretungen zur Straftat erklärt und mit drei Monaten Haft bewehrt. Das ist eine Folge dessen, dass in Frankreich die erzielten Fortschritte dieses Jahr auch bröckeln, weil es dort immer noch erhebliche Geschwindigkeitsübertretungen gibt. In ungefähr 29.000 Fällen in einem Jahr waren die Fahrer mehr als 50 km/h zu schnell. Die Ergebnisse der Vorjahre zeigen aber ganz deutlich: 75 Prozent des Rückgangs der Getöteten-Zahlen in Frankreich – der bei fast 60 Prozent lag – beruhte darauf, dass man es geschafft hat, die Zahl der Fahrer, die mehr als 20 km/h zu schnell fahren, deutlich zu reduzieren. Man hat es geschafft, dass die Geschwindigkeitsdifferenzen weniger geworden sind und die ganz hohen Geschwindigkeiten weggefallen sind. Davon ausgenommen ist ein gewisser Prozentsatz von Rasern, den man jetzt mit diesem Straftatbestand angehen will.

Ich halte viel davon, dass man mit einem Methodenmix arbeitet. Das heißt, man muss stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an Punkten haben, wo es gefährlich ist. Aber man muss auch mobile Geschwindigkeitsüberwachung auf den Strecken in den Gebieten haben, wo es zu Gefahren kommen kann oder wo es zu Unfällen gekommen ist. Dort versuchen die Polizeien – und das ist personalintensiv aber auch wirksam – dass man die Leute anhält, direkt konfrontiert und unmittelbar sanktioniert. Informieren, sanktionieren, überzeugen das ist sicherlich eine Methode, die Erfolg verspricht. Aber die Kontrolle muss zu einem Flächendruck führen. Irgendwann muss man natürlich sagen: Wenn nur einmal im Jahr kontrolliert wird und dann 20 Euro gezahlt werden müssen, dann gibt es eben die große Masse der Verkehrsteilnehmer, die immer die 19 km/h zu schnell fährt. Das erleben wir. Da hat der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft mehr als 100.000 Fahrzeuge gemessen, die im Schnitt 119 km/h fahren. Die alle genau wussten: Auf der Landstraße 19 km/h zu viel kann ich mir erlauben, das ist ein Verwarnungsgeld, da gibt es keinen Punkt. Wir müssten deshalb Bußgeldsätze haben, die früher anfangen und eben nicht erst bei 20 km/h und es müsste eine höhere finanzielle Buße da sein. Die Überwachungsichte müsste gesteigert

werden. Dann kämen wir dazu, dass die Geschwindigkeitslimits, die wir derzeit haben, auch eingehalten würden. Zum zweiten Punkt den Sie angesprochen haben, zur Altersgruppe der 15 bis 25-jährigen. Lassen Sie eine Ausnahme zu, Herr Dr. Hofreiter? Vielen Dank.

Also, wir haben derzeit eine längsschnittliche Untersuchung mit 1.000 Jugendlichen, die ab dem Alter von 14 Jahren regelmäßig jedes Jahr befragt werden. Und zwar wollen wir herausfinden: Wie entstehen überhaupt problematische Einstellungen zum Straßenverkehr? Die 18 bis 19-jährigen fahren los und haben dann eine gewisse Einstellung zum Straßenverkehr. Die entwickelt sich vorher. Und wer ist da entscheidend? Sind es die Eltern, sind es die Peergroups? Wer beeinflusst eigentlich die Einstellung? Dazu befragen wir über vier Jahre 1.000 Jugendliche, mit finanzieller Unterstützung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und untersuchen das aus verkehrspsychologischer Sicht. Wir stellen dabei fest – das haben andere Untersuchungen auch schon einmal so angedeutet – dass wir vermutlich so zwischen 10 und 20 Prozent der Jugendlichen haben, die bereits mit 15, 16 Jahren, also wenn sie noch gar nicht Auto fahren können, sehr problematische Einstellungen äußern. Ob die sich tatsächlich später im Fahrverhalten manifestieren, werden wir am Ende des Projektes mit Fahrversuchen herauszufinden versuchen. Wir glauben, es gibt eben eine Gruppe von Jugendlichen, die sich sehr früh beeinflussen lässt, zum Beispiel durch Videospiele und andere Dinge. Das führt dazu, dass sie sagen – so kreuzen sie es jedenfalls im Fragebogen an: Wenn ich dann einen Führerschein habe, dann will ich imponieren, dann will ich Regeln brechen, dann will ich auffallen. Genau bei diesen problematischen Einstellungen ist natürlich sehr spannend, ob die sich dann später manifestieren und umgesetzt werden. Diese Jugendlichen könnten auch unsere problematischen Kids werden, die dann als junge Fahrer unterwegs sind.

Die Polizei ist ja mit in den Führerschein mit 17 involviert, sowie in die Ausbildung der Begleiter, die ja teilweise gemacht wird. Wir haben Hinweise dazu, dass viele Jugendliche äußern: Den Führerschein mit 17 mache ich nicht, ich warte bis 18. Mit meinem Alten fahre ich nicht rum, das tue ich mir nicht an. Ich warte bis ich 18 bin und mache dann den Führerschein. Insofern würde der Führerschein mit 17 als freiwillige Maßnahme an denen vorbeilaufen und das wäre sehr schade.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Herr Storzjohann, Sie haben nach der Altersgruppe der 15- bis 25-Jährigen gefragt. Was sind die Schwerpunkte, um die Sie sich kümmern sollten? Das Erste, um das Sie sich aus unserer Sicht kümmern sollten, sind die Pedelecs, Pedelecs 25. Im Moment gehen diese elektrischen Fahrräder – wenn ich es mal so nennen darf – eher in die Zielgruppe der älteren Personen. Die werden mit sinkenden Preisen in absehbarer Zeit auch zu den Jüngeren kommen. Sie haben dann ein Fahrzeug – und ich sage bewusst ein Fahrzeug – was offiziell immer noch als Fahrrad eingestuft ist. Das bedeutet: Keine Versicherungspflicht, keine Helmpflicht. Das ist ein gravierender Fehler und da werden wir in absehbarer Zeit stark steigende Unfallzahlen bekommen. Es gibt zwei Möglichkeiten: Entweder Sie stufen die Pedelecs generell als Kraftfahrzeuge ein und machen ein paar Ausnahmen. Die andere Variante ist: Sie machen eine Sonderklasse für die Pedelecs, die eigenständig definiert wird.

Das Zweite, wo Sie Sicherheit schaffen sollten, ist die Führerscheinklasse AM. Sie sollten auf jeden Fall verhindern – das ist auch eine Forderung die Herr Mönnighoff schon an vielen Stellen aufgestellt hat – dass es zu einer Absenkung des Einstiegsalters auf 15 Jahre kommt. Dann setzen Sie die gefährdetste – und zwar die mit weitem Abstand gefährdetste – Altersklasse auf die gefährlichsten Fahrzeuge. Dazu gibt es Zahlen aus Österreich und aus anderen Regionen und die kennen Sie – glaube ich – auch. Da würden die Unfallzahlen dramatisch hoch gehen, wenn man AM 15 zulässt. Das Wichtigste ist aber das, was Herr Mönnighoff gerade schon angesprochen hat: Wir brauchen einen längeren Lernzeitraum. Die jugendlichen Fahrer nehmen etwa nur zur Hälfte den Führerschein mit 17 wahr. Für diese Hälfte ist es schon mal Klasse, das ist überhaupt keine Frage. Die andere Hälfte, die wir nicht erwischen, ist im Zweifelsfall die Brisantere und die Kritischere. Das heißt alle Modelle – auch die, die Frau Levasier vom ADAC eben angesprochen hat – die dazu führen, dass wir den Lernzeitraum der Jugendlichen deutlich verlängern, schaffen für die kritische Altersklasse wesentlich mehr Sicherheit.

Es gibt eine vierte Maßnahme, die eher im Randbereich ist. Aber ich will sie hier erwähnen, weil sie uns sehr am Herzen liegt. Das ist die Thematik Feuerwehrführerschein. Mit den Sonderregelungen beim Feuerwehrführerschein, die ja heute als Möglichkeit geschaffen worden sind, kommen Sie in eine Situation hinein, dass Sie Jugendliche – und zwar junge Männer in aller Regel – die ohnehin im Straßenverkehr noch

völlig unerfahren sind, auf schwere Lkw-Fahrzeuge setzen, und die dann mit Sondersignal durch die Gegend fahren lassen. Da sind Unfälle vorprogrammiert. Denn wir haben dort gefährliche Fahrzeuge, die extrem gefährlichen Sondereinsatzfahrten und die Situation der jugendlichen Fahrer. Deswegen sind wir sehr gegen den Feuerwehrführerschein.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als nächstes Frau Kollegin Lühmann.

Abg. Kirsten Lühmann: Herzlichen Dank! Zu Beginn stelle ich fest, dass schon Frau Levasier angedeutet hat, dass dieses neue Verkehrssicherheitsprogramm der Regierung mit allen Verkehrssicherheitsverbänden abgestimmt ist. Aber, Herr Seeck, ich hatte den Eindruck, Sie hätten es so dargestellt, als ob da nun alles drin wäre, was dort angeregt wurde. Das ist ja schon klargestellt worden: Dem ist nicht so! Es ist vieles aufgenommen worden, aber wirklich nicht alles. Ich möchte mich jetzt auf die Teile fokussieren, die nicht aufgenommen wurden. Einen Komplex haben wir schon abgeräumt: Das ist die Frage des Mehrphasenmodells. Da freut es mich auch, dass das in dem Antrag von CDU/CSU und FDP mit drin ist. Ich finde es nur schade, dass weder Sie als Verkehrssicherheitsverbände, noch die Regierungskoalition es geschafft haben, diesen wichtigen Punkt bei ihrer eigenen Regierung mit in das Programm zu bekommen. Aber vielleicht können wir im Verfahren das noch hinbekommen, dass Sie sich vielleicht doch durchsetzen, Herr Storjohann.

Der zweite Punkt wo wir sagen, wir haben ein ganz großes Problem damit – das ist von ganz vielen von Ihnen angesprochen worden – betrifft das Thema Geschwindigkeiten. Das finden wir auch mit keinem Wort in diesem Verkehrssicherheitsprogramm. Wir haben das nun von vielen von den Sachverständigen gehört, auch aus den verschiedenen Richtungen: Von Herrn Mönnighoff aus der Richtung des Sachverständigen und auch des Überwachenden. Von Prof. Ahrens aus wissenschaftlicher Sicht und auch von den Verkehrssicherheitsverbänden. Der Einzige, der es kritisch gesehen hat, war Herr Seeck. Und, Herr Seeck, ich bin 27 Jahre lang Polizeibeamtin gewesen. Wenn ich nur das durchsetzen würde, was akzeptiert wird, dürfte ich niemals einen Fahrradfahrer, der nachts ohne Licht fährt, kontrollieren, dürfte niemals ein Stoppschild kontrollieren und dürfte niemals den Gurt kontrollieren. Denn das sind alles Dinge, die wir aus Verkehrssicherheitsgründen machen, die aber in der Bevölkerung nicht akzeptiert werden. Das ist für mich also kein Grund, dass wir hier eine Maßnahme ergreifen oder nicht ergreifen sollten.

Meine Frage geht nun an den Kollegen Bodewig, weil er sich dazu noch nicht geäußert hat. Wie sieht denn die Deutsche Verkehrswacht die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung, insbesondere auch die Frage, die hier angesprochen wurde, innerorts grundsätzlich auf Tempo 30 zu gehen? Insbesondere ob das unter dem Aspekt Verkehrssicherheit wirklich Fortschritte bringt, oder ob das nur eine Gängelung der Bevölkerung ist. Meine zweite Frage bezieht sich auf den dritten Punkt, der aus unserer Sicht in dem Verkehrssicherheitsprogramm nicht angesprochen ist. Wir haben das in unserem Antrag auch gemacht. Das betrifft nämlich die Frage des Verkehrsraums. Dort wurde einiges schon angesprochen. Meine Frage geht an Herrn Eichendorf: Sie haben die Problematiken auf Landstraßen angesprochen. Meine Frage zielt aber mehr auf die Innenstädte. Gibt es Möglichkeiten innerhalb der Innenstädte den Verkehrsraum neu zu strukturieren, so dass wir den Anforderungen der Verkehrssicherheit besser Rechnung tragen können?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bodewig.

Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Wir sind beim Thema Geschwindigkeiten in einem Diskussionsprozess. Nach unseren Erkenntnissen ist nicht die Autobahn das Entscheidende, sondern es gibt zwei große Problembereiche: Innerörtliche Verkehre und eben der weitere Bereich der Landstraßen. Bei Landstraßen gilt es nicht für alle Landstraßen, sondern für einen bestimmten Typus von Landstraßen. Nämlich langgestreckte Landstraßen, in der Regel auch als Alleen, wo wir wissen, dass Tempolimit 100 immer problematisch ist. Das sind die Straßen, an denen die Holzkreuze von Menschen aufgestellt werden, die da Angehörige verloren haben. Wir diskutieren darüber und übrigens auch über das Tempo 30 innerorts unter dem Thema *selbsterklärende Straßen*. Also, das heißt: Die Vorfahrtsstraßen, die große Transportleistungen haben, müssen als solche auch besonders gekennzeichnet werden. Es darf keine Unsicherheit darüber geben, an welcher Stelle ich wie schnell fahren darf. Wir kommen hier bei 30 km/h an diese Konfliktlinie. Es würde zu einer Entschärfung in den Bereichen führen, wo wir durch abbiegende Fahrzeuge Fahrradunfälle haben. Das ist eine ganz klassische Situation: Fahrradunfälle dort, wo der Fahrer sie nicht wahrnimmt. Da wird übrigens das Thema Pedelegs noch einmal reinspielen, weil die eine hohe Beschleunigung haben und für Autofahrer schwer wahrnehmbar sind. Also, unter diesem Gesichtspunkt diskutieren wir das. Es ist eine sehr ernste Problematik, wo wir zur Zeit noch im Diskussionsprozess sind und auch diskutieren,

wie die örtlichen Erfahrungen in den Bereichen sind, wo Wohngebiete sind, die überwiegend Tempo 30 haben. Dort haben wir die Situation, dass die Ausschilderung zum Teil problematisch ist, das heißt, dass bei der bestehenden Regelung nicht erkennbar ist: Wo darf ich 30 km/h fahren und wo kann ich davon ausgehen, dass ich schneller fahren darf? Das sind dann die klassischen Unfallgefährdungspunkte.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Die *Vision Zero* kennt ganz explizit drei Bestandteile. Einer davon ist hier gefragt, nämlich der Verkehrsraum, die Infrastruktur. Und bei der *Vision Zero* sagt man auch in der schwedischen Definition ganz klar: Zu allererst ist die Infrastruktur gefordert, Unfälle zu verhindern. Erst wenn die Infrastruktur versagt hat im Einzelfall, müssen die Fahrzeuge so sicher sein, dass sie die Folgen minimieren und als Letztes müssen wir natürlich die Menschen zur Regelbefolgung bringen. Es gibt, um ganz konkret auf Ihre Frage einzugehen, ein in Schweden entwickeltes Audit zur *Vision Zero*, wo die Infrastruktur bei jeder Neubau-, Ausbau- oder Umbaumaßnahme genau begutachtet wird unter dem Aspekt: Schaffen wir damit eine wirklich Fehler verzeihende Straße? Ein Nebeneffekt ist gerade für Sie als Verkehrspolitiker da sehr interessant: Wenn ein Audit zur *Vision Zero* durchgeführt worden ist, wird der Umbau, Ausbau oder Neubau tatsächlich preiswerter als er vorher gewesen wäre, weil man einfach bevor die Bagger rollen, mehr Gehirnschmalz hineinsteckt. Deswegen kann man so etwas wie ein flächendeckendes Audit zur *Vision Zero*, was in Schweden schon seit vielen Jahren Gesetz ist, auch nur empfehlen.

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Eichendorf! Herr Luksic.

Abg. Oliver Luksic: Vielen Dank Herr Vorsitzender! In der Analyse sind wir uns ja, glaube ich, in vielen Punkten einig, was die Herausforderungen angeht. Zweiräder, Landstraße, Elektromobilität. Ich würde gern auf zwei Punkte eingehen, vor allem auf die jungen Fahrer und das Thema demografischer Wandel. Ich hätte da zwei Fragen an Herrn Bönninger: Sie haben ja das Thema Lernzeitraum und geschützter Erfahrungsaufbau beschrieben und dazu auch eine Tabelle auf Seite 7 in Ihren schriftlichen Ausführungen. Die FDP ist auch sehr für das Thema zweite Stufe, ich würde Sie allerdings gern zum Thema BF 16, das Sie anregen, nochmal befragen und die Eingruppierung, die Sie hier vornehmen. Wenn Sie dazu nochmal ein paar Sätze sagen können, wäre das hilfreich. Das

zweite Thema, demografischer Wandel, wurde zurecht mehrfach genannt. Es geht darum, Mobilität im Alter zu erhalten. Das ist mir persönlich auch sehr wichtig. Es gibt ja auch die Überlegung von Experten und auch von einzelnen Fraktionen hier, Zwangsprüfungen einführen. Halten Sie das für den richtigen Ansatz oder was kann man denn beim Thema Freiwilligkeit tun, beim Thema Gesundheitschecks, Fahrerassistenzsysteme, damit wir die Mobilität im Alter erhalten, gerade auch im ländlichen Raum?

Vorsitzender: Vielen Dank Herr Luksic! Herr Bönninger, Sie haben das Wort.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Wir haben jetzt alle davon gesprochen, dass wir eine Phase des Fahrkompetenzerwerbs haben und dass die zu kurz ist für den Eintritt in die Mobilität, wie wir sie heute hier in Deutschland haben. Ich habe vorgeschlagen, dass, wenn wir das schon wissen, dass wir dann durchaus auch darüber nachdenken können, ob wir nicht eher damit anfangen. Dass wir es den jungen Fahranfängern ermöglichen, begleitet und unter bestimmten Bedingungen, eben auch schon mit 16 Jahren zum Beispiel einen Pkw zu führen. Wir wissen alle, dass sich die Fahrkompetenz ungefähr innerhalb von 12 bis 18 Monaten nach Beginn der Fahrerkarriere einstellt. Dann sind die Unfallzahlen von den jungen Leuten ungefähr die, die wir auch haben. Das heißt also, wenn jemand mit 18 Jahren einsteigt, dann hat er mit 19,5 Jahren genau die gleiche Fahrkompetenz und die gleiche Fahrerfahrung wie ich. Beim begleiteten Fahren, was sich übrigens sehr gut etabliert und auch bewährt hat, wissen wir, dass wir die Fahranfänger in Deutschland durchschnittlich nur sieben Monate diese geschützte Phase nutzen lassen. Dann sollten wir sagen: Warum soll es nicht, wie auch zum Beispiel in Schweden, in Österreich, in Frankreich und auch in vielen Bundesstaaten der USA in Deutschland möglich sein, dass wir den jungen Fahranfängern das schon mit 16 Jahren erlauben?

Ich habe schon in der schriftlichen Stellungnahme gesagt: Wir haben die Möglichkeit, hier maximale Geschwindigkeiten vorzuschreiben, ich habe einmal 90 km/h gewählt. Ich habe gesagt, dass wir die Möglichkeit hätten, die Mitfahreranzahl zu beschränken. Wir könnten uns auch noch andere Auflagen und Bedingungen vorstellen. Auf alle Fälle, will ich eines auch noch loswerden: Wir hätten die Möglichkeit, für die jungen Fahranfänger auch vorzuschreiben, dass sie sichere Fahrzeuge haben. Dass die ausgestattet sind mit den Systemen, die ihnen helfen, wenn sie Fehler machen, die das kompensieren. Das sind auf alle Fälle ABS, ESP und Airbags.

Wir sollten ein Zeichen setzen, dass nicht wie in es Deutschland üblich ist, bei neun von zehn Familien die Fahranfänger die schlechtesten, die billigsten, die unsichersten Fahrzeuge bekommen sollen, weil die Leute Angst haben, dass sie eine Beule reinfahren. So lassen wir dann heute mit 18 Jahren ohne jede Beschränkung die jungen Fahranfänger auf die Straße! Das ist wirklich eine vertane Chance und hier sollten wir Zeichen setzen und das wäre mit einer Begleitphase ab 16 Jahren möglich.

So wie wir am Beginn der Fahrerkarriere Fahrkompetenzdefizite kompensieren können, so können wir das natürlich auch für die nachlassende Fahrkompetenz im Alter vornehmen. Wir können, auch hier wieder durch Fahrkompetenzberatung, den älteren Verkehrsteilnehmern die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen empfehlen und wir könnten ihnen auch empfehlen, dass sie bestimmte Einschränkungen hinnehmen, dass sie vielleicht nicht mehr in der Nacht fahren. Das könnte zum Beispiel die Empfehlung nach einer verkehrsmedizinischen Untersuchung sein. Es ist auf alle Fälle sinnvoll, dass man auch eine Fahrprobe als Fahrkompetenzberatung empfiehlt. Was ich nicht gut finde ist – das habe ich gelesen – dass darüber nachgedacht wird, dass wir beispielsweise alle zehn Jahre eine Theorieprüfung durchführen. Davon war die Rede. Ich habe im Jahr 2005 für die Bundesanstalt für Straßenwesen zusammen mit Professor Sturzbecher die Grundlagen für die Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung legen dürfen. Das Ziel dieser Optimierung war ganz klar, dass wir am Anfang des Erwerbs der Fahrkompetenz die Regeln lernen und das Bimsen für die Theorieprüfung verlangen. Diese Theorieprüfung ist völlig ungeeignet für 30-, 40-, 50-jährige oder für 70-jährige. Ich will das mit der Bemerkung abschließen: Ich behaupte, dass, wenn wir diese Prüfung heute mit jedem hier durchführen würden und danach würde bestanden oder nicht bestanden stehen, neun von zehn von uns heute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und nicht mit ihrem Pkw nach Hause fahren müssten. Das ist darauf nicht ausgerichtet. Das ist kein geeignetes Mittel.

Vorsitzender: Für Abgeordnete dann mit dem Fahrdienst... Ich natürlich mit dem Fahrrad, als braver Grüner... Herr Behrens, Sie haben das Wort.

Abg. Herbert Behrens: Okay, bevor hier die Einzelabfrage kommt, will ich gerne meine Fragen stellen. Ich habe zwei Fragen. Zunächst an Frau Hänel vom VCD und dann an Herrn Bönninger aus der Sicht der Fahrzeugtechnik: Frau Hänel, Ihre Position ist eindeutig und klar: Es muss ein Alkoholverbot her, wenn ich ans

Lenkrad will. Das ist ja eine Forderung, die nicht nur an junge Fahrer und an Fahranfängerinnen und Fahranfänger geht, sondern die für alle gilt. Sie haben es nochmal eindeutig dargestellt: Tödliche Unfälle sind am zweithäufigsten mit Alkohol verbunden. Ich denke, das ist ein Punkt, den wir noch viel stärker beachten müssen, als es in der Diskussion hier der Fall ist und im Verkehrssicherheitsprogramm sowieso. Die umgedrehte Frage an Sie: Was sind die Argumente, die Ihnen entgegengehalten werden, warum es dieses Alkoholverbot nur für jüngere Fahrer und Fahrerinnen geben soll? Das würde es mir ein bisschen erleichtern, auch auf die Argumente, die uns immer entgegengehalten werden einzugehen.

An Herrn Bönninger: Sie hatten eingangs über technische Hilfsmittel gesprochen, die das Fahren erleichtern oder vielleicht auch nicht, weil die Aufmerksamkeitsschwelle ja immer höher gesetzt wird und man zunehmend mit Elektronik konfrontiert ist, wenn man hinterm Steuer sitzt. Gleichwohl gibt es bestimmte, sehr sinnvolle technische Maßnahmen, die insbesondere auch schwächere Verkehrsteilnehmer, wie beispielsweise Radfahrer betreffen. Das gilt sowohl auf der Straße, als auch auf den Radwegen, wenn sie rechts neben den parkenden Autos laufen, was die Tote-Winkel-Spiegel anbetrifft. Eine Diskussion darüber ist bei den Anbietern von großen Karossen offenbar kein Thema mehr. Wie schätzen Sie den Grad der Praxisreife im Bezug auf Tote-Winkel-Spiegel ein, wenn ich daran denke, dass insbesondere Kleinwagen möglichst schnell über diese Technik verfügen sollten? Und wie ist die Position, die Sie aus der Automobilindustrie dazu erfahren?

Vorsitzender: Frau Hänel, Sie haben das Wort.

Anja Hänel (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Zum Alkohol: Ihre Frage ist sehr interessant, weil Sie die Fragestellung einmal umdreht. Was uns schon häufiger vorgehalten wird, ist, dass man ohne Alkohol keinen Spaß haben kann beispielsweise, solche Argumente kommen oder dass ein Verbot die Freiheit zu sehr einschränken würde. Da muss man einfach sagen, dass wir uns da in einer gesellschaftlichen Diskussion befinden und nicht nur in der Verkehrssicherheitsdiskussion. Das Andere ist, wenn man jetzt sagt, warum brauchen wir genau dieses Alkoholverbot, die Null-Promille, dann ist man sehr schnell in der Diskussion drin, wie viel kann jeder vertragen, um noch verkehrstauglich zu sein? Andererseits heißt das aber auch, dass jeder, der nicht trinken möchte und das deshalb, weil er sicher nach Hause fahren möchte, dann in einen Zugzwang kommt, begründen zu müssen, warum er gar nicht erst anfängt mit dem Trinken.

Also es ist eine gesellschaftliche Diskussion, die wir hier führen und ich denke, ein klares Verbot hilft. Einmal dabei, wirklich nicht für sich ausloten zu müssen: Wo ist meine Grenze, wo habe ich die Promillegrenze erreicht? Und zweitens auch aus diesem Begründungszwang herauszukommen. Ich glaube, Spaß haben kann man auch ohne Alkohol und die Freiheit wird auch nicht eingeschränkt. Wer trinken möchte, kann das gerne tun, der soll sich eben nur kümmern, dass er dann auch sicher nach Hause kommt. Es würde auch die Veranstalter mehr in die Pflicht nehmen, zum Beispiel solche Angebote zu schaffen.

Vorsitzender: Vielen Dank Frau Hänel! Herr Bönninger.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Vielen Dank. Die technischen Hilfsmittel – und Sie haben hier ganz speziell die Totwinkel-Assistenten angesprochen – sind sehr gut ausgereift. Wir haben in der Zwischenzeit nicht mehr bloß eine Warnung durch diese Systeme, wenn im toten Winkel ein anderer Verkehrsteilnehmer entdeckt wird, sondern wir haben jetzt auch die ersten serienreifen Fahrzeuge mit dem entsprechenden Eingriff in die Bremsanlage. Das heißt, die Fahrzeuge können hier erst mal Energie abbauen, sie können auch wieder zurück in die Spur, in der sie eigentlich fahren sollten, eingebremst werden, indem man eine Seite des Fahrzeuges anbremst. Zumindest für die Pkw sind sie sehr ausgereift. Sie haben auch die Lkw angesprochen. Da muss ich ganz klar sagen: Da haben wir zwar einen Fortschritt gemacht mit den entsprechenden Spiegeln, die wir vorgeschrieben haben und die auch die toten Winkel verringert haben. Gleichzeitig haben sie aber die Sicht für den Fahrer auch verringert, weil die Winkel in ihrer Projektion eben auch wieder Sicht wegnehmen. Hier ist es wirklich an uns auch für Fahrzeuge der größeren Tonnagen zu fordern, dass wir diese Totwinkel-Assistenten besser ausreifen. Da gibt es heute eben leider noch nicht genügend ausgereifte Modelle, die dann auch in die Bremsanlage eingreifen und genau das tun, was Sie wollen, dass man dann eben, wenn ein Fahrradfahrer erkannt wird, gar nicht erst die Möglichkeit hat, loszufahren. Also, dass nicht bloß akustisch gewarnt wird, sondern, dass man gar nicht die Möglichkeit gibt, einfach loszufahren, wenn dort ein Fahrradfahrer ist. Heute ist das so, dass er, wenn das erkannt wird, entweder über eine Kamera eben nur akustisch oder optisch mit einer Warneinrichtung gewarnt wird.

Abg. Herbert Behrens: Sagen Sie auch noch etwas zum ruhenden Verkehr, Tür öffnen...?

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Zum ruhenden Verkehr: Die Assistenten für die Türöffnung sind technisch möglich, aber ich habe bisher keine serienreifen Systeme gesehen. Aber das ist bestimmt kein Problem, wenn man das vehement fordert.

Vorsitzender: Vielen Dank! Kollege Kühn.

Abg. Stephan Kühn: Ich habe jeweils eine Frage an Frau Hänel und eine an Herrn Professor Ahrens: Frau Hänel, bei der Debatte um die Helmpflicht bekommt man den Eindruck, dass sich die schwächsten Verkehrsteilnehmer dem Verkehr anpassen sollen und das nicht, anders herum, der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur den schwächsten Teilnehmern angepasst werden. Daher die Frage: Welche Maßnahmen halten Sie mit Blick auf die Verbesserungen der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer für notwendig? Und die Frage an Professor Ahrens: Herr Ramsauer hat ja die Parole herausgegeben: Erhalt vor Neubau! Also die künftige Investitionsstrategie heißt: Wir müssen ins Bestandsnetz investieren, weil wir das jahrelang vernachlässigt haben. Die Frage, die ich an Sie hätte: Welche Potentiale mit Blick auf die Verkehrssicherheit sehen Sie darin, dass man jetzt die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, das Bestandsnetz, anpackt und dort beispielsweise den Ansatz der self explaining road oder eben selbsterklärenden Straße baulich implementiert? Weil wir ja gehört haben: Ein Tempolimit an sich bringt nichts, wenn die Straße das Verkehrsverhalten nicht anzeigt. Was würde dabei an Sicherheitsgewinn durch eine verbindliche Einführung von Sicherheitsaudits für Bestandsnetzstraßen – wir hatten ja das Thema: Landstraßen als hoher Gefährdungspunkt – herauspringen?

Anja Hänel (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Dann beginne ich mit dem Radverkehr. Ich hatte vorhin schon gesagt, dass man beim Radverkehr sehr detailliert gucken muss, was die Ursachen für Unfälle sind. Also, wenn wir über Helme reden, reden wir ja hauptsächlich darüber, die Folgen eines Unfalles zu vermindern. Was wir brauchen, ist aber auch ein genaues Schauen darauf, wie Unfälle überhaupt entstehen und dass wir Maßnahmen haben, die Unfälle insgesamt verhindern. Das heißt im Radverkehr, dass wir uns auch sehr genau die Infrastruktur anschauen müssen. Wir haben in diesem Jahr eine Studie zum Radverkehr in deutschen Großstädten gemacht. Ganz häufig haben wir eben Infrastrukturen, die noch auf einem alten Standard sind. Die Verkehrsführung ist dann so, dass die Sicht im Kreuzungsbereich nicht gegeben ist. Wegen der Geschwindigkeiten, die man heute mit den Rädern beziehungsweise dann mit den

Pedelecs vielleicht später fahren kann, entstehen dort Gefahren. Wir müssen also genau schauen, was die Gründe sind, warum ein Unfall entsteht. Es ist im Moment eine Diskussion, die sehr unbefriedigend ist und die auch so eine Schuldzuweisung von einem Verkehrsteilnehmer auf den anderen beinhaltet. Wir haben in der öffentlichen Diskussion im Moment sehr viele Diskussionen über Regelverletzungen bei Fahrradfahrern. Studien aus Oldenburg oder aus Freiburg, die das vertieft untersucht haben, zeigen, dass die Gruppe der Fahrradfahrer nicht mehr Rowdies aufweist, als andere Gruppen von Verkehrsteilnehmern. Das betrifft auf jeden Fall den harten Kern, der Regeln übertritt, weil er sie übertreten möchte und da müssen wir auch einen Unterschied machen. Wenn wir Infrastruktur haben, die nicht schlau ist, die Umwege bedeutet, die schlechte Kreuzungen bedeutet, die keine Akzeptanz findet, dann ist das auch ein Grund für Regelüberschreitung und das muss man auch im Hinterkopf haben.

Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Hänel. Herr Ahrens, bitte.

Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens (Technische Universität Dresden): Ich stimme dem Bundesverkehrsminister zu, dass Erhalt zunehmend wichtiger wird vor Neubau. Das gilt noch stärker als auf den Autobahnen und Bundesfernstraßen für die Stadtstraßen. Die armen Tiefbauamtsleiter können ihre hunderte von Kilometern mit den Mitteln, die ihnen heute zur Verfügung stehen, kaum halbwegs verkehrssicher halten. Eigentlich sprechen Sie eine Selbstverständlichkeit an, dass, wo immer man eine Straße anfasst und saniert oder eine neue Decke zieht, schaut: Was sagen die Unfallzahlen, was haben die letzten Verkehrsschauen ergeben, wie kann ich die Situation da verbessern? Ich spreche jetzt insbesondere mit Fokus auf die weichen Verkehrsteilnehmer; das ist ein kommunales Problem. Bei vielen Städten weiß ich, dass dort routinemäßig bestimmte Dinge mit jeder Sanierung durchgeführt werden. Als ich damals selber verantwortlich war, haben wir zum Beispiel bei der Sanierung von Hauptverkehrsstraßen systematisch drauf geachtet, dass die Einfahrbereiche zu den Nebenstraßen, zu den Tempo-30-Zonen, die sehr oft mit großen runden Radien versehen sind, die zu schnellem Abbiegen geradezu verführen, hochgepflastert werden. Also, dass man in diese Wohnbereiche hineinfährt wie auf ein Privatgrundstück. Die Abbiegegeschwindigkeiten müssen reduziert werden. Das ist ein Schwerpunkt im kommunalen Bereich. Das kann man eigentlich mit Sanierungsmaßnahmen zu einem großen Teil mit erledigen.

Neben den Geschwindigkeiten ist der Aspekt der Sichtbarkeit ein großer, wichtiger Punkt. Wichtig ist, dass man die Sichtbeziehungen verbessert. Wenn ich eine Straße saniere, kann ich natürlich auch den ruhenden Verkehr, also die abgestellten, parkenden Fahrzeuge ordnen und ich kann im Einmündungsbereich dafür sorgen, dass die Sichtdreiecke beachtet werden. Das sind ganz geringfügige, marginale Mehrausgaben. Zur besseren Sichtbarkeit gehört auch, dass wir veraltete Straßenstandards aus den 60er Jahren, beispielsweise acht Meter breite Straßenquerschnitte, auf das Normalmaß von 6,5 Meter zurücknehmen. Dann können wir mit Suggestivstreifen arbeiten, wo die Radfahrer im Sichtbereich vor den Autofahrern herfahren – wenn ich einen Radfahrer vor mir sehe, fahre ich ihn nicht um – statt hinter den Autos oder mit den Fußgängern auf den Gehwegen, wo wir dann in den Einmündungsbereichen die Hotspots für die Unfälle haben. Also, da lässt sich eine ganze Menge machen und da könnte ich mir auch sehr gut vorstellen, dass man im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans oder von nationaler Ebene ausgehend den Kommunen Hilfestellungen gibt, in dieser Richtung ihre Ausbauvorhaben zu fokussieren.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Ahrens! Herr Kollege Vogel, Sie haben das Wort.

Abg. Volkmar Vogel: Danke Herr Vorsitzender für die zweite Runde! Ich habe eine identische Frage an Herrn Bönninger und an Herrn Mönninghoff. Ich muss nochmal auf dem Thema Fahrerassistenzsysteme herumreiten. Herr Mönninghoff, Sie hatten dazu schon Ausführungen gemacht. Mich würde konkret interessieren: Bei der Flut von Fahrerassistenzsystemen, die es derzeit gibt und wo auch nicht abzusehen ist, dass diese Flut endet: Welche der angebotenen Assistenzsysteme, vielleicht mit Ausnahme von ESP und ABS, halten Sie für zwingend effektiv zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Verringerung der Unfälle? Und auf der anderen Seite: Welche Gefahr sehen Sie auch für die Verkehrssicherheit bei den zunehmenden Fahrerassistenzsystemen, die in den Nutzfahrzeugen und in den Pkw eingebaut sind? Was halten Sie außerdem von Assistenzsystemen, die zum einen auf die Winterreifenpflicht für den Nutzer hinweisen und was halten Sie andererseits von Systemen, die dann auch aktiv die Profiltiefen überprüfen. Wir wissen: Winterreifen überhaupt zu nutzen ist ein Aspekt, die Profiltiefe ein anderer. Die Frage geht an Sie beide, um dazu die Sicht des Technikers einerseits und zum anderen die Sicht derjenigen, die Regeln kontrollieren und durchsetzen müssen, zu erfahren.

Vorsitzender: Herr Bönninger, bitte.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Ich halte alle Fahrerassistenzsysteme für sinnvoll, die nicht nur warnen, sondern die aktiv in die Fahrdynamik und damit in die Bremsanlage eingreifen, das Fahrzeug stabilisieren und Energie herausnehmen. Da gehen wir weit darüber hinaus, was wir heute mit ESP oder mit Abstandsregelsystemen oder auch mit Notbremsystemen haben. Ich hatte das Beispiel des Spurwechselassistenten schon genannt. Alle Fahrerassistenzsysteme, wo wir stabilisieren und Energie herausnehmen, haben Zukunft und sie überfordern auch in keiner Art und Weise den Fahrzeugführer, wenn wir das vernünftig machen.

Abg. Volkmar Vogel: Aber die Kaffeetasse im Display könnte man weglassen?

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Die Kaffeetasse würde ich nicht weglassen, da würde ich jetzt aber auch nicht sofort jemanden abbremsen. Die habe ich jetzt nicht damit gemeint. Die Müdigkeitswarner, die Sie meinen, sind auch noch nicht ganz so ausgereift. Aber das ist auch ein gutes Fahrerassistenzsystem, das muss aber noch etwas ausgereifter sein. Alle anderen System, die einen aktiven Eingriff in die Bremsanlage haben, sind zu befürworten.

Zur Winterreifenpflicht: Ich hätte überhaupt keine Probleme damit, wenn wir, sobald die Antriebs-schlupfregelung bei entsprechenden winterlichen Verhältnissen registriert, dass der Haftreibwert gering ist, eine Erinnerung bekommen. Spätestens dann sollte eine Erinnerung erfolgen, wenn das nicht lieber schon am 15. Oktober passiert. Dann sollte die Erinnerung aber auch gleich mit beinhalten, dass anständige Reifen mit mindestens 4 mm Reifenprofil verwendet werden sollten. Die gesamte Winterreifenpflicht, die wir jetzt vorgeschrieben haben, nützt uns gar nichts, wenn mit 1,6 mm oder 2 mm Profiltiefe gefahren wird. Die sind dann genauso schlecht wie jeder Sommerreifen. Die brauche ich gar nicht erst aufzuziehen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Mönnighoff, bitte.

Martin Mönnighoff (Deutsche Hochschule der Polizei): Aus Sicht der Polizei sind die Fahrerassistenzsysteme sicherlich in zwei Richtungen zu betrachten. Zum einen ist es sehr wichtig, wie Herr Bönninger gerade sagte, dass Fahrerassistenzsysteme, Fahrer in komplexen Situationen unterstützen und warnend und auch energiereduzierend eingreifen. Das mindert

Unfallzahlen und Unfallschwere. Wir haben allerdings die große Sorge, dass es zunehmend – den demografischen Wandel hatten wir angesprochen – mehr Autofahrer geben wird, die von den Fahrerassistenzsystemen überfordert werden. Wenn ich z. B. von Head-Up-Displays in Fahrzeugen höre: Das ist für ältere Verkehrsteilnehmer nicht gut sichtbar. Die haben Probleme mit der Sehfähigkeit. Insofern werden Head-Up-Displays für sie sicherlich eine Schwierigkeit darstellen. Einzelne Fahrzeughersteller mussten Fahrerassistenzsysteme auch schon zurücknehmen, weil sie nicht akzeptiert wurden oder nicht mehr handhabbar waren. Insofern glaube ich, dass solche Systeme zu einer Überforderung des Fahrers führen können.

Nur: Das lässt sich vom Unfallgeschehen her durch die Polizei kaum feststellen. Das ist nachträglich das große Problem. All die Fahrerassistenzsysteme, wie auch Notbremsassistenten u. a., haben das große Problem, dass sie von der Polizei bei der Unfallaufnahme nicht bewiesen werden können. Dort fehlen uns die aus dem Fahrzeug ausgelesenen technischen Daten, um tatsächlich eine gerechte Unfallaufnahme machen zu können. Das wird dazu führen, dass die Polizei dort steht und mit den Unfallbeteiligten diskutiert, welches Fahrerassistenzsystem – Kreuzungsassistent, Notbremsassistent oder anderes – gerade nicht funktioniert hat oder vorher ausgeschaltet wurde. Insofern werden wir vor eine große Problemlage gestellt, dass wir nicht mehr beweisen können, wie der Unfall tatsächlich zustande gekommen ist, es sei denn, wir stellen die Autos sicher und lassen sie nachträglich technisch untersuchen. Das wird ein großes Problem, solange wir keinen Unfalldatenschreiber oder eine Schnittstelle in den Fahrzeugen haben, an dem diese Daten ausgelesen werden können. Der verpflichtende Einbau solcher Schnittstellen in die Fahrzeuge ist in anderen Ländern bereits üblich. Wir werden ein großes Problem bei der Datensicherung aus diesen Fahrzeugen heraus bekommen. Heutzutage ist das ohne den Hersteller nicht möglich. Wir beißen uns daran tatsächlich die Zähne aus!

Bei der Überforderung muss man noch berücksichtigen, dass die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer deutlich größer wird. Wir haben derzeit zum Beispiel einen Führerscheinbestand bei den Frauen in der Altersgruppe über 75 Jahren von nur 13 Prozent. In 20, 30 Jahren werden das 66 bzw. 77 Prozent sein. Die Gruppe wird also viel größer. Sie ist eine sehr interessante Gruppe für die Fahrzeughersteller. Insofern wäre es sehr wichtig, dass wir für diese Generation Fahrerassistenzsysteme schaffen, die unterstützen aber nicht überfordern.

Für uns wäre es sehr hilfreich, wenn die Winterreifenpflicht angezeigt würden. Das ist für uns immer dann das Problem, wenn die Fahrzeuge schon liegen geblieben sind. Es wäre schön, wenn darauf hingewiesen würde, aber Sie wissen auch: Jedes Fahrerassistenzsystemen, wenn es eingeschaltet wird, weist schon auf die Einhaltung der StVO hin. Insofern wäre, vielleicht mit der Temperaturanzeige verbunden, auch ein Hinweis auf die Winterreifenpflicht sicherlich hilfreich.

Vorsitzender: Jetzt hat sich die Fraktion der SPD ein neues Fragemodell ausgedacht. Danach stellen zwei Abgeordnete jeweils eine Frage. Frau Kumpf fängt an.

Abg. Ute Kumpf: Ich möchte gerne Herrn Dr. Eichendorf fragen. Wir werden zum Thema Elektromobilität in Form von Schaufenstern eine Fortsetzung unserer Modellregionen haben. Welche Maßnahmen halten Sie für notwendig und sinnvoll, damit Elektromobilität unter Sicherheitsaspekten auch bei diesen Schaufenstern erprobt und mit eingebunden wird?

Vorsitzender: Herr Hacker, bitte und dann folgen die Antworten der Experten.

Abg. Hans-Joachim Hacker: Meine Frage geht an Herrn Bodewig. Die Expertenanhörung hat ergeben, dass im Aktionsfeld Infrastruktur die Landstraße eine besondere Bedeutung hat, was Unfälle, Schwerverletzte und Getötete angeht. Von Herrn Prof. Ahrens wurde ein Infrastrukturprogramm „Sichere Landstraße“ gefordert und auch die Bundesregierung hat das jetzt in ihr Verkehrssicherheitsprogramm 2011 eingearbeitet. Vor diesem Hintergrund stelle ich die Frage zu der Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Verkehrswacht die Mittel aufzustocken. In der parlamentarischen Diskussion wird einem immer entgegengehalten, dass diese Einrichtungen die Mittel gar nicht abrufen. Herr Bodewig: Könnten Sie sich vorstellen, dass die Deutsche Verkehrswacht als Organisation mit ihren Gliederungen, speziell zu dem Bereich Landstraße, im nächsten Jahr ein Projekt auflegt, wo wir beispielhaft die besonderen Risiken im Landstraßenbereich aufgreifen und dort im Rahmen von bundesweiten Pilotprojekten versuchen, diesen Unfallgefahrenbereich zu reduzieren?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Eichendorf und dann Herr Bodewig.

Dr. Walter Eichendorf (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Bei der Elektromobilität sollten Sie zwei Bereiche voneinander trennen, nämlich die Kraftfahrzeuge einerseits und die

Pedelecs auf der anderen Seite. Bei den Kraftfahrzeugen ist inzwischen durch die nationale Initiative der rechtliche Rahmen sehr gut definiert. Es hat sich gezeigt, dass es vor allem zwei Probleme gibt, die man technisch noch ein Stück weit in den Griff bekommen muss. Das eine ist die enorme Beschleunigung, die sie haben, weil durch das bauartbedingt wahnsinnig hohe Drehmoment eines Elektromobils auch Fahrzeuge, die scheinbar klein aussehen und die eigentlich gar nicht so schnell unterwegs sind, eine große Beschleunigung haben. Das ließe sich, wenn man es denn will, z. B. durch Normungsarbeit, relativ leicht begrenzen. Da bräuchte man einfach einen Begrenzer hinsichtlich des Drehmoments. Eine einfache Lösung, die möglich wäre. Ansonsten können daraus Gefahren entstehen, gerade auch im Anfahrbereich.

Der zweite Punkt – auch bekannt – ist das Problem der Geräusche. Hier wird schon in vielerlei Hinsicht diskutiert, wie man es lösen könnte. Elektrofahrzeuge hören sie faktisch gar nicht mehr. Sobald nur ein ganz geringer Umgebungslärm da ist, nehmen sie die Fahrzeuge nicht mehr wahr. Das ist für die schwächeren Verkehrsteilnehmer, gerade auch für Radfahrer und Fußgänger, eine sehr kritische Situation. In der nationalen Initiative wird diskutiert, deshalb dort zusätzlich künstliche Geräusche zu erzeugen. Das ist auf jeden Fall ein sinnvoller Schritt. Bei den Pedelecs besteht heute die schwierige Situation, dass rechtlich nach wie vor nicht klar ist: Was sind Pedelecs? Sie werden überwiegend als Fahrräder bezeichnet. Es gibt Literatur in die eine oder in die andere Richtung. Da ist der Gesetzgeber ganz eindeutig gefordert, für die Pedelecs eine eigene Klasse zu schaffen auf den zwei Wegen, die ich erwähnt habe: Entweder sagt man, es sind normale Kraftfahrzeuge und macht bestimmte Sonderregelungen, z. B. die Erlaubnis, Radwege zu benutzen, oder man schafft von vorne herein eine eigene Klasse für die Pedelecs. Sonst sind die nicht Fisch und nicht Fleisch und fahren ohne Versicherungskennzeichen, ohne Helm usw. herum! Das ist nicht gut.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Eichendorf! Herr Bodewig, bitte.

Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Vielen Dank! Zur Frage der Mittelausschöpfung: Wir haben als Deutsche Verkehrswacht in 630 Verkehrswachten in Deutschland – also wirklich flächendeckend – die Mittel umgesetzt. Das geht immer so bis auf 98 bis 99 Prozent. Das Problem ist, dass wir, wenn wir in der Genehmigung darüber hinausgehen, selber haften. Das kann sich eine gemeinnützige

Organisation nur begrenzt erlauben. Wir schöpfen die Mittel aus. Ich glaube, dass alle Programmmittel sinnvoll angewendet werden. Deswegen sind auch der Deutsche Verkehrssicherungsrat und die Deutsche Verkehrswacht wirklich noch einmal mit dem Hinweis angetreten, dass wir inflationsbereinigt in 20 Jahren 30 Prozent weniger Mittel haben und das bei immer ehrgeizigeren Zielen. Das wäre eine wichtige Diskussion, die auch im Haushaltsausschuss – glaube ich – mit guten Argumenten geführt werden könnte.

Zu den Landstraßen sind wir in einem guten Gespräch mit den Ministerien. Das ist ein Sonderfaktor. Ich fände es schlecht, wenn diese Problematik in anderen Programmen zu Mittelkürzungen führt. Es ist eigentlich ein Thema, was wir zusätzlich bearbeiten müssen. Wir haben hier einen Konflikt zwischen den Umwelt- und den Verkehrsbehörden in den Ländern, die unterschiedliche Konzepte bei Alleen vorschlagen. Wir selber sagen, man kann viel machen, aber der wichtigste Schlüssel neben der Infrastruktur ist die Verkehrsaufklärung und gerade die Zielgruppe der jungen Fahrer. Das ist ein Thema. Wir brauchen darüber hinaus auch kreative Elemente, etwa wie die Aktion BOB oder andere, wo wir diesen interaktiven Prozess mit den jungen Fahrern noch weiter fördern können. Es ist ein wichtiges Thema. Wir haben hier eine überdurchschnittliche Anzahl von Unfällen, bei den jungen Fahrern ohnehin, aber auf Landstraßen noch darüber hinaus. Das Gleiche gilt auch für Motorradfahrer.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Luksic, bitte.

Abg. Oliver Luksic: Ich hätte eine Frage an Frau Levasier und Herrn Bönninger zum Thema Lang-Lkw und Verkehrssicherheit. Wie schätzen Sie hier den Feldversuch der Bundesregierung ein? Speziell an Herr Bönninger habe ich noch eine Frage zum Thema der Fahrzeugtechnik. Gerade im Winter haben wir das Problem der liegen bleibenden Lkw. Kann man dort vielleicht mit der Verteilung der Antriebskräfte auf verschiedene Achsen etwas erreichen? Deswegen frage ich noch einmal nach Lkw im Allgemeinen und den Lang-Lkw im Speziellen. Wenn Sie was dazu sagen könnten, wäre das hilfreich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Frau Levasier, bitte.

Julia Levasier (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.): Vielen Dank! Wie sie wissen, sehen wir die Lang-Lkw sehr kritisch. Wir haben momentan den Eindruck, dass dieser Feldversuch eigentlich unter dem Vorwand von irgendwelchen neuen Erkenntnissen geführt wird, die aber eigentlich schon alle klar sind. Momentan

sieht es vielleicht nicht so aus, als ob Lang-Lkw unbedingt gebraucht würden, aber letztendlich wartet die Wirtschaft nur darauf, dass sie sie einsetzen können. Insofern sehen wir das mit sehr, sehr großer Zurückhaltung.

Vorsitzender: Herr Bönninger, bitte.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Vielen Dank! Ich hatte mir am Anfang auch von diesem Feldversuch für Lang-Lkw wesentlich mehr versprochen. Dann musste man feststellen, dass selbst die Techniker in diese sehr ideologisch überladene Diskussion mit einbezogen wurden. Wenn wir diese Scheuklappen wieder ablegen und sagen: Es geht hier nicht um die Etablierung von Gigalintern, sondern um Safety-Trucks. Wenn die dann auch etwas länger sind, dann sollten wir diesen Längenzuwachs nutzen, u. a. um die passive Sicherheit an Front und Heck zu erhöhen. Das sollten wir auch vorschreiben für diesen Feldversuch und das gilt dann darüber hinaus auch für die entsprechenden Fahrerassistenzsysteme.

Das, was Herr Luksic vorgeschlagen hat, ist eigentlich schon seit vielen Jahren bekannt. In Zeiten der Elektroantriebe – der Etablierung der Elektroantriebe – sollte es doch endlich möglich sein, dass wir auch die Anhängerachsen mit einbeziehen, zumindest dann, wenn wir am Berg anfahren wollen. Das ist eine Technologie, die gibt es schon als Idee seit 20 bis 30 Jahren. Jetzt sind die Elektroantriebe auf dem Vormarsch und wir hätten das in diesem Feldversuch mit vorschreiben können. Jeder weiß, dass die physikalischen Grenzen einfach gegeben sind, wenn ich mit einer Achse 40 Tonnen bei einem Haftreibungswert von 0,1 bewegen muss. Deshalb werden diese Fahrzeuge auch in Zukunft immer noch an den Bergen stehen. Hätten wir hier den Antrieb auch auf die anderen Achsen kurzzeitig mit verteilt – das können wir durch Rekuperation aufladen – und könnten so wenigstens 100, 200 oder 300 Meter weiter fahren, dann würde das viel bedeuten. Selbst für den Sommer hat damals Ernst Fiala, das bekannte ehemalige Vorstandsmitglied von VW, gesagt, hätten wir die Möglichkeit, mit dieser Antriebsart 15 bis 20 Prozent des Treibstoffs, auch bei ganz normalen Witterungsverhältnissen, einzusparen. Wenn wir jetzt diese Scheuklappen ablegen und den Feldversuch genau auf diese neuen Fahrzeugkonzepte erweitern, dann steht dem überhaupt nichts entgegen. Wenigstens sollte man den Sattelzug dem Gliederzug gleichzustellen, denn das kann mir keiner erklären, warum der Sattelzug nicht auch 18,75 m lang sein kann. Wenn man auf den Sattelzug dann noch eine Box oder eine Palette zusätzlich draufsetzen kann, dann ist das auch im Interesse der

Transportwirtschaft und dann wäre das vernünftig. Aber warum soll der Sattelzug nicht so lang dürfen sein wie der Gliederzug? Das ist für jeden Fahrzeugführer, der draußen mit seinem Pkw fährt, überhaupt nicht zu unterscheiden, ob das ein Glieder- oder Sattelzug ist. Die sollten gleichgesetzt werden. Wenigstens das sollten wir schaffen. Dazu muss die Infrastruktur nicht verändert werden! Der Gliederzug schafft das auch schon und der Sattelzug würde sich in seinen Kurvenlaufeigenschaften genauso benehmen wie der Gliederzug. Übrigens: Den größten Feldversuch hatten mir mal in der DDR mit 25 Metern Länge. Da durfte man 25 Meter Lastzüge fahren. Ich sage Ihnen aber auch: Besonders schön war es nicht – ich war damals Lkw-Fahrer – auf den Ladehöfen mit den 25 Metern zu fahren. Das ist aber eine ganz andere Frage.

Vorsitzender: Als nächstes ist Herr Lutze dran.

Abg. Thomas Lutze: Vielen Dank! Ich habe eine Frage an Prof. Ahrens und Prof. Seeck. Zurück zu den elektronischen Hilfsmitteln, die wir heutzutage – in vielen Fällen glücklicherweise – haben. Die *Welt am Sonntag* schreibt: 70 Prozent aller Deutschen geben zu, Tempolimits zu übertreten. Bei Fahrern zwischen 30 und 39 Jahren sind es sogar 90 Prozent. Ich bin zum Glück 42 Jahre, da falle ich also nicht darunter. Das sind die Prozentzahlen der Deutschen, die es zugeben, das zu tun. Also liegt dann der Teil, der das dann trotzdem tut, ohne es zuzugeben, vermutlich noch höher. Jetzt meine Frage an die Professoren: Wir können heute ziemlich alles elektronisch regeln. Der Kollege von der Fraktion der CDU/CSU hat auch vorhin das TomTom beschrieben, wo angezeigt wird, wie schnell man fahren darf. Wann kommen elektronische Geräte in Neuwagen, die z. B. in einer Tempo-30-Zone das Automobil automatisch auf Tempo 35 reduzieren, ohne dass der Fahrer dann eine höhere Geschwindigkeit eingeben kann? Sie alle wissen: Beim Lkw ist automatisch bei Tempo 90 km/h Schluss. Technisch ist das alles möglich. Wann kommt es und wann wird es umgesetzt?

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Lutze! Herr Prof. Seeck, bitte.

Prof. Andre Seeck (Bundesanstalt für Straßenwesen / EuroNCAP): Ich bedanke mich für die Frage. Zunächst möchte ich ein Missverständnis aufklären. Man muss unterscheiden zwischen Radarwarnern, die einen vor einer Geschwindigkeitskontrolle warnen und sog. Speedlimitern, also Geräten, die Sie über die zulässige Höchstgeschwindigkeit informieren. Das sind zwei verschiedene paar Schuhe und das vorhin war ein Missverständnis, glaube ich.

Wir bei EuroNCAP haben schon jetzt in unserem Sicherheitsrating für Fahrzeuge für das Thema Geschwindigkeitsbegrenzer Punkte ausgelobt. Dieses Sicherheitsrating ist für die Fahrzeughersteller extrem relevant und alle Fahrzeughersteller richten sich auch danach. Dies ist allerdings noch ein „dummer“ Geschwindigkeitsbegrenzer, nämlich einer, den ich als Fahrer selber einstellen und sagen muss: Ich möchte hier nicht schneller fahren als X km/h, weil hier eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist. Wir arbeiten gerade daran, ab dem Jahr 2013 für einen sogenannten intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer ein Testprotokoll einzuführen. Dieser intelligente Geschwindigkeitsbegrenzer bezieht seine Intelligenz aus Fahrerassistenzsystemen, aus einer Kamera, die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit erkennt und diese dann in das Fahrzeug einspielt, und aus Navigationskartendaten, wo bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen hinterlegt sind. Dieses System, was wir dort einführen werden, wird einen sogenannten passiven und einen aktiven intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer kennen. Der Passive ist lediglich der, der warnt, der Aktive ist der – und das ist das, was Sie sich wohl wünschen – der dann auch aktiv eingreift und die Geschwindigkeit herunter regelt. Der wird mit mehr Punkten versehen werden, d. h., wir werden ganz klar sehen, dass die Automobilindustrie das dann auch anbieten wird. Das war in der Vergangenheit auch so: Das, was wir als Anreiz gesetzt haben, als EuroNCAP, hat die Automobilindustrie auch umgesetzt. Man muss bei dem aktiven intelligenten Geschwindigkeitsbegrenzer jedoch noch hinzufügen, dass dieser natürlich übertreten werden kann durch eine Kick-Down-Funktion. Das ist aufgrund des Wiener Übereinkommens natürlich notwendig, weil der Fahrer die Verantwortung für das Führen seines Fahrzeuges hat. Das heißt, man kann es übertreten, aber das ist dann nicht ein leichtes, sanftes Beschleunigen, sondern wirklich ein Durchtreten des Gaspedals und dann kann ich den Begrenzer übersteuern. Das wäre mein Beitrag dazu.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Prof. Dr. Ahrens, bitte.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens (Technische Universität Dresden): Vielen Dank! Jetzt erwarten Sie hoffentlich keine wissenschaftliche Beantwortung Ihrer Frage, denn das ist in erster Linie eine politische Beurteilung, die hier zu erfolgen hat. Ich stimme meinem Vorredner zu: Es gibt Techniken, die nach dem Prinzip Freiheit in Verantwortung arbeiten und die man sich, wenn man mit der Verkehrssicherheitsarbeit ernst machen will, vorstellen könnte. Ich will die Frage anders beantworten: Wir haben auch die technischen Möglichkeiten, Unfallschreiber in

unseren Fahrzeuge zu installieren und damit auch einen großen Schritt nach vorne zu machen, indem die Unfallsituationen kontrollierbarer werden. Das ist in unserer freiheitlichen Gesellschaft auch schon ein großes Problem, so etwas einzuführen. Von daher kann ich mir vorstellen, dass solche Fahrerassistenzsysteme, die uns sozusagen ins Fahrgeschäft eingreifen, bestimmt nicht früher kommen, als unsere Unfalldatenschreiber.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Kühn, bitte.

Abg. Stephan Kühn: Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Eichendorf. Wir haben es bisher nur am Rande diskutiert. Mobilitätserziehung hat große Lücken. Sie konzentriert sich bisher sehr stark auf den Vorschulbereich und den Grundschulbereich und dann wird es langsam mau. Was denken Sie, was wären Anreize, Instrumente, wie wir diese Lücken schließen? Wir reden alle von lebenslangem Lernen, aber an der Stelle ist das mehr Theorie, als schon in der praktischen Umsetzung. Dann hätte ich noch eine Frage an Herrn Bönninger. Sie mussten sehr viele Fragen zum Thema Fahrerassistenzsysteme beantworten. Jetzt haben wir die Situation, dass im Gegensatz zu verschiedenen Entertainmentprodukten, die ich in mein Auto stopfen kann, die Fahrerassistenzsysteme beim Pkw – ich sage mal vorsichtig – eher Ladenhüter sind. Was denken Sie, wären geeignete politische Rahmenbedingungen, um dafür zu sorgen, dass sie nicht länger Ladenhüter bleiben, sondern in die Autos auch reinkommen?

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Eichendorf.

Dr. Walter Eichendorf (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.): Wenn Sie sich in der schriftlichen Stellungnahme von Herrn Bönninger die Seite 7 anschauen, dann hat er dort eine sehr schöne Tabelle aufgebaut und er hat dort eine sogenannte Fahrerkarriere beschrieben; man müsste auch Fahrerrinnenkarriere sagen. In dieser Karriere ist die Spalte Nachweispflichtigkeit eingebaut. Das ist sicherlich der entscheidende Schritt: Dass man damit beginnend was vor der Schule und dann in der Grundschule stattfindet, hinterher bei den einzelnen Fahrzeugklassen Schritt für Schritt immer wieder zu Unterricht und Prüfung kommt, um dadurch das Ziel, was ganz oben darüber steht, zu erreichen, nämlich eine ganz eklatante Verlängerung des Lernzeitraums. Das wäre das Entscheidende. Beim kritischen Fahrzeug, sprich beim PKW mit 18 Jahren, da braucht man dann den längsten Lernzeitraum.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Eichendorf! Herr Bönninger, bitte.

Jürgen Bönninger (FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH): Auch ich wünsche mir natürlich eine höhere Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen. Nicht immer gelingt es uns durch so spektakuläre Fälle wie dem Elchtest, dass danach alle solch ein System haben möchten. Fahrerassistenzsysteme sind heute recht einfach, an die Fahrer zu applizieren, weil wir in der Regel die Pumpen, die Aktuatoren und die Ventile schon in den Fahrzeugen haben. Gerade, wenn wir die Bremsengriffe nehmen. Wir brauchen hauptsächlich bezüglich der Umgebungswahrnehmung hier noch etwas Entwicklung. Sobald sie etabliert und massenweise eingebaut werden, wirken sie sich eigentlich auf den Gesamtfahrzeugpreis nur noch marginal aus. Um ein Beispiel zu nennen: Für Nutzfahrzeuge sind heute Rollover-Prevention-Systeme oder auch ESP mit wenigen 100 oder 200 Euro zu realisieren, wenn die Fahrzeuge über ABS verfügen. Die Spediteure kaufen sie teilweise trotzdem nicht und die Fahrer schalten sie teilweise sogar noch ab, selbst wenn sie eingebaut sind, weil sie sagen: Ich lasse mich nicht von dem Fahrzeug abbremsen, wenn ich von der Autobahn herunterfahre. Das heißt, die Abschaltbarkeit müsste man hier verhindern. Es dürfte also nicht übersteuerbar sein in dem Fall. Anreizsysteme kann ich mir im Nutzfahrzeugbereich vorstellen. Sie haben ein Mautsystem und es wäre denkbar, dass sie hier eine gewisse Ermäßigung für entsprechend sichere Fahrzeuge geben. Wie hoch die sein muss, müssen sie wissen. Aber ich könnte mir vorstellen, dass es gerade im Speditionsbereich zu einer wesentlich schnelleren Marktdurchdringung kommt.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Bönninger! Man könnte noch einzelne Fragen zulassen, wenn es ganz schnell geht. Herr Jarzombek hat sich gemeldet.

Abg. Thomas Jarzombek: Vielen Dank! Zunächst zu den intelligenten Begrenzern. Was Sie vorhin gesagt haben, das macht mich sehr nachdenklich, weil es da unlängst Tests gab, die wirklich katastrophale Ergebnisse gezeigt haben. Deshalb wäre ich sehr vorsichtig bei diesem Thema. Ich habe zwei Fragen. Die erste Frage geht an Herrn Bodewig. Sie bezieht sich auf Assistenzsysteme und hier nicht auf Über- sondern auf Unterforderung als Problem. Ich teile die Einschätzung nicht, dass das Ladenhüter sind. Mercedes pusht das jetzt schon in der B-Klasse. Sämtliche dieser Systeme kommen jetzt auch in das Einstiegssegment und werden wahrscheinlich in einigen Jahren überall verbreitet sein. Bei allen technologischen Entwicklungen war es so, dass, wenn es bei Premium-Herstellern in der Einstiegsklasse einge-

baut wurde, nach wenigen Jahren selbst beim einfachsten Auto vorzufinden war.

Meine Frage an Herrn Bodewig zielt auf die Unterforderung des Fahrers durch Assistenzsysteme. Die Sorge bezieht sich darauf, dass das Auto soviel alleine macht – ich habe den Spurhalterassistenten, ich habe DISTRONIC – das Auto macht so viel alleine, dass der Fahrer möglicherweise einschläft beim Fahren. Ist da nicht die Gefahr, dass er sich gar nicht mehr auf das Fahren konzentriert und ein Versagen dieser Assistenzsysteme – wenn er es feststellt – eine so lange Reaktion bedeuten würde, dass er gar nichts mehr machen kann?

Eine zweite Frage zu Radarwarnern in Navigationssystemen. Wäre es ein Ansatz, solche Warnungen zu erlauben, wenn man dann allerdings verpflichtend sehr viel größere Streckenabschnitte mit einer solchen Radarfalle anzeigen müsste, als das heute bei diesen punktuellen Systemen wie TomTom, die das sehr offensiv verkaufen, der Fall ist? Könnte man das möglicherweise auch um eine Verpflichtung ergänzen, dass dann auch Strecken mit hinein genommen werden, die hohe Unfallzahlen haben, wo es aber keine stationären Blitzgeräte gibt? Für den Fahrer wäre dann also nicht mehr erkennbar, ob dort wirklich ein Blitzler steht oder nicht, er muss aber damit rechnen. Wäre das vielleicht hilfreich für die Verkehrssicherheit, weil ich dann zumindest das Verhalten, was ich heute an wenigen Stellen punktuell erkennen kann, auf mehr Punkte ausdehnen könnte.

Vorsitzender: Herr Bodewig, bitte. Sie haben damit vermutlich auch das Schlusswort.

Kurt Bodewig (Deutsche Verkehrswacht e.V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Herzlichen Dank für die beiden Fragen. Ich glaube, es wird nicht zu einer Unterforderung kommen, weil Fahrerassistenzsysteme zur Zeit ein Defizitausgleich sind. In einer älter werdenden Gesellschaft wird das notwendig sein. Einparkhilfen führen nicht dazu, dass es Unfälle gibt. Das Gleiche gilt bei Tempomaten oder ähnlichem. Es führt in der Regel dazu, dass ich in der Fahrzeugführung eine Erleichterung habe. Die Assistenzsysteme müssen auch so konzipiert werden. Deswegen haben wir hinsichtlich der Frage, die hier in der Debatte hin und wieder auftaucht, ob sie ersetzend sind eine klare Position: Die Verantwortung liegt beim Fahrer. Wir müssen aufpassen, dass solche Systeme nicht dazu führen, dass ein Vertrauen entsteht, das nicht mehr zur Bewältigung von außen herbeigeführter Gefahrensituation führt. Das ist

der kritische Punkt dabei. Das ist aber auch eine technische Debatte, die zurzeit intensiv geführt wird.

Der zweite Punkt sind: Radarwarner. Wir haben das eine Zeit lang sehr wohl akzeptiert, dass selbst in öffentlich-rechtlichen Radio-Stationen oder anderswo diese Radarwarnungen mitgeteilt worden sind. Herr Mönninghoff hat Recht mit der Bemerkung: Wir brauchen nichts! Meine große Sorge – das ist auch die Erfahrung, die wir in den örtlichen Verkehrswachen haben – ist, dass sich die Polizei aufgrund der Umstrukturierungen in der realen Überwachung zurückzieht und dass man glaubt, das wäre rein durch technische Überwachungsanlagen lösbar. Dem muss man entgegenwirken. Ich finde sehr gut, dass etwa Länder wie Rheinland-Pfalz Beratungsgespräche führen. Die machen gezielte Aktionen mit einer starken Häufung und dann erfolgen Beratungsgespräche. Das ist nicht nur in Rheinland-Pfalz so, aber es war das erste Bundesland, das das gemacht hat. Ich glaube, dass diese Form der Beratung, also dieses Konfrontieren des Fahrers mit seinem Defizit wichtig ist. Ein letzter Punkt: Wir haben immer noch kritische Situationen an Schulen, Kindergärten und solchen Einrichtungen, wo das Fahrverhalten immer noch extrem ist, übrigens leider auch von Eltern, die ihre Kinder absetzen. Auch das ist ein Punkt, wo wir sagen, da ist Verhaltensbeeinflussung erforderlich, aber das bedarf einer Überwachung. Zu sagen: Das machen wir alles technisch und wir verbieten die Warner, das ist – glaube ich – nicht die Lösung. Ob aber die bisherige Praxis sinnvoll ist oder ob man nicht sagen sollte, es sollte zumindest in technischen Systemen ausgeschlossen werden, ist die Frage. Ich sage Ihnen nur: Dann müssten Sie jedes Handy einsammeln, denn die Apps können Sie auf jedem PDA jederzeit herunterladen. Da ist die Realität wahrscheinlich eine andere.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Bodewig! Vielen Dank an die Expertinnen und Experten, vielen Dank an die Kollegen. Ich hoffe, es war auch für die Zuschauer interessant. Damit beenden wir die öffentliche Anhörung.

Schluss der Sitzung: 12.57 Uhr

Dr. Anton Hofreiter, MdB
Vorsitzender

**Öffentliche Anhörung am 9. November 2011
zu dem Thema Verkehrssicherheit**

- BT-Drs.: 17/5530, 17/5772, 17/7466
- EU-Rats-Dok.: 12603/10

Sachverständigenliste / Stellungnahmen

- **A-Drs. 17(15)293-A(neu)** **Seite 27**
Dr. Walter Eichendorf,
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.

- **A-Drs. 17(15)293-B** **Seite 35**
Prof. Andre Seeck,
Bundesanstalt für Straßenwesen / EuroNCAP

- **A-Drs. 17(15)293-C** **Seite 37**
Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens,
Technische Universität Dresden

- **A-Drs. 17(15)293-D** **Seite 39**
Julia Levasier,
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.

- **A-Drs. 17(15)293-E** **Seite 54**
Anja Hänel,
Verkehrsclub Deutschland e.V.

- **A-Drs. 17(15)293-F(neu)** **Seite 58**
Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger,
FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

- **A-Drs. 17(15)293-G(neu)** **Seite 69**
Kurt Bodewig,
Deutsche Verkehrswacht e.V.

- **A-Drs. 17(15)293-H** **Seite 73**
Martin Mönninghoff,
Deutsche Hochschule der Polizei

BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)293-A(neu)



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Auguststraße 29
53229 Bonn
Telefon +49(0)228-40001-0
Telefax +49(0)228-40001-44
info@dvr.de • www.dvr.de

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

3. November 2011

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

**Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates – DVR –
zur öffentlichen Anhörung am Mittwoch, dem 09. November 2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf die Einladung an Herrn Dr. Walter Eichendorf,
Präsident des DVR, zur öffentlichen Anhörung am Mittwoch, dem 9.
November 2011 von 11:00 bis ca. 13:00 Uhr in Berlin erhalten Sie
beigefügt die schriftliche Stellungnahme des Deutschen
Verkehrssicherheitsrates.

Wir sind damit einverstanden, dass die beigefügte Stellungnahme im
Intranet des Deutschen Bundestages sowie im Internet-Angebot des
Deutschen Bundestages veröffentlicht und als Download bereitgestellt
werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kellner

Commerzbank AG
Niederlassung Bonn
Konto 222 318 100
BLZ 370 800 40

SEB AG
Niederlassung Bonn
Konto 10 141 200 00
BLZ 380 101 11

Postbank Köln
Konto 213 382 506
BLZ 370 100 50

Amtsgericht Bonn VR 3023
Ust.-Nr. 206/5856/0420

**Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates
(www.dvr.de) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 09.11.2011**



**Verkehrssicherheitsmaßnahmen könnten bis zu 31 Milliarden Euro
im Jahr einsparen**

Auf Straßen in Deutschland sterben pro Jahr bei Verkehrsunfällen mehr als 3600 Menschen. Um diese eigentlich unvorstellbare Zahl etwas plastischer zu machen, stelle man sich vor, alle zwei Monate müsste der Deutsche Bundestag komplett neu gewählt werden, weil alle bisherigen Mitglieder im Straßenverkehr tödlich verunglückt wären.

Die Verkehrstoten und über 62.000 Schwerverletzte bedeuten nicht nur tausendfaches Leid, sondern auch immense gesellschaftliche Kosten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) schätzt, dass der Gesellschaft durch Straßenverkehrsunfälle volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von über 31 Milliarden Euro entstehen.

Aus unserer Sicht ist es Aufgabe der Politik, daran mitzuwirken, dass die Verkehrssicherheit in Deutschland im Denken und Handeln der Menschen eine höhere Akzeptanz erhält und alle Akteure sich zu ihrer jeweiligen Verantwortung bekennen. Daher begrüßt der DVR die Anträge der Fraktionen von CDU/CSU und FDP, der SPD sowie Bündnis 90/Die Grünen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Entschließung des Europäischen Parlamentes zur Europäischen Verkehrssicherheit, die Leitlinien für die Politik und das Weißbuch Verkehr der EU Kommission mit ihren Bestrebungen zu mehr Verkehrssicherheit sowie das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung mit dem Ziel bis zum Jahr 2020 in Deutschland eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten in Deutschland um mindestens 40 Prozent zu erreichen. Wir verstehen dies als Startsignal zu einer umfassenden gesellschaftlichen Debatte über mehr Verkehrssicherheit.

Die zehn wichtigsten Herausforderungen aus Sicht des DVR

1. Unfallursache Nicht angepasste Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der häufigsten Unfallursachen. Die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sollten unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Unfallforschung in Politik und Gesellschaft offen diskutiert werden.

Die Vorschläge des Beirats:

- Tempo 30 km/h als innerstädtische Regelgeschwindigkeit
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen von 60 km/h, 80 km/h und 100 km/h, je nach Kategorie der Landstraße
- 130 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf BAB

Umsetzung:

Der DVR wird die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats intensiv beraten und danach mit der Politik ins Gespräch kommen.

2. Unfallursache Alkohol

Fast jeden Tag kommt in Deutschland ein Mensch im Straßenverkehr als Beteiligter eines „Alkoholunfalls“ ums Leben. Dazu verletzen sich über 18.000 Menschen pro Jahr bei einem solchen Ereignis. Aus unserer Sicht hat der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor den Einzelinteressen und Gewohnheiten einer gesellschaftlichen Teilgruppe, die trotz der Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf den Konsum von Alkohol verzichten möchte. Gelten sollte: **Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht.** Bei den Fahranfängern hat sich die Einführung eines Alkoholverbotes (§ 24c StVG) als erfolgreich erwiesen. Die BAST stellte fest, dass diese Maßnahme ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sei. Zudem bezeichneten in einer Befragung 95 Prozent der Fahranfänger das entsprechende Gesetz als "sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme". In einer Studie des DVR stellte sich eindeutig heraus, dass auch für ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz besteht (-Repräsentative Befragung von Verkehrsteilnehmern im Auftrag des DVR-12/2010) Der DVR fordert – wie auch der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBS, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, die Deutsche Verkehrswacht (DVW), die GdP, der AvD und der VCD – die Einführung eines Alkoholverbotes am Steuer in Deutschland

Umsetzung:

*Der Gesetzgeber sollte den §24a StVG neu fassen. Er könnte lauten:
„Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“*

3. Risikogruppe Junge Fahrer

Wie erfolgreich politisches Handeln im Bereich der Verkehrssicherheit sein kann, zeigt sich am „Begleiteten Fahren ab 17“. Eine Evaluation dieser Fahranfängermaßnahme kommt laut der BASt zu dem Ergebnis, dass das "Begleitete Fahren ab 17" zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz von Fahranfängern und damit zu einer erfolgreichen Verkehrsunfallprävention führt. Hier ist es nachweislich gelungen, das Anfängerrisiko zu senken. Leider nimmt nicht einmal die Hälfte aller Berechtigten dieses Angebot wahr. Zudem kann das Jugendlichkeitsrisiko damit nicht minimiert werden. Für Fahranfänger sollte daher sollte ergänzend eine verpflichtende Verlängerung des Lernzeitraumes – z.B. nach österreichischem Vorbild – eingeführt werden.

Umsetzung:

Der DVR wird hierzu in nächster Zeit Beschlüsse vorlegen. Der Gesetzgeber sollte eine Anhörung unter Einbeziehung von u.a. der Bundesanstalt für Straßenwesen, des DVR, des ADAC, der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, des GDV, österreichischer Experten und des Wissenschaftlichen Beirats durchführen, um eine entsprechende Gesetzgebung vorzubereiten.

4. Lebensretter Gurt

Der DVR schlägt vor, die Automobilindustrie aufzufordern, Angurt-Erinnerer auch auf anderen Sitzen als auf dem Fahrersitz einzubauen. Zudem sollte die Sicherheit weiter erhöht werden, indem Gurtsysteme mit intelligenten Systemen wie z.B. mit Straffern und Kraftbegrenzern eingebaut werden. Zum besseren Schutz angeschnallter Insassen, die nicht der Normgröße und -konstitution entsprechen oder ein höheres Alter besitzen, müssen die Prüfkriterien für die Zulassung der Gurte ermittelt und angepasst werden.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten die Verantwortlichen im BMVBS darum bitten, diesbezügliche Gespräche mit der Automobilindustrie zu führen. Darüber hinaus sollte in Absprache mit den Mitgliedern des Europäischen Parlaments die EU-Kommission aufgefordert werden, eine Richtlinie zur Insassensicherung vorzulegen. Ob eine Novellierung der Gurtanlage- und Kindersicherungspflicht, insbesondere in Hinsicht auf die bisherige Höhe der Bußgeldandrohung, zielführend ist, sollte vom Gesetz- und Verordnungsgeber einer Prüfung unterzogen werden.

5. Brennpunkt Landstraße

Rund 60 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle ereignen sich auf Landstraßen. Die Entschärfung von Unfallbrennpunkten in diesem Bereich wird daher eine zentrale Aufgabe der Unfallkommissionen bleiben. Zudem sollten systematische Verkehrssicherheitsaudits und Verkehrsschauen verbindlich eingeführt werden. Im Bundesdurchschnitt kollidierte jeder fünfte Verkehrstote in Deutschland mit einem Baum. Zur Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen sollten daher die "Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäumen" (ESAB) deutlich stärker genutzt werden, um den Baumbestand durch Schutzplanken abzusichern und die Neu- und Nachpflanzung von Bäumen auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Die Bund-Länder-Zusammenarbeit sollte in diesem Bereich dringend verstärkt werden.

Umsetzung:

Das Thema „Sichere Landstraße“ muss in die Wahlkreise getragen werden. Landespolitiker sollten von den Abgeordneten des Deutschen Bundestages dazu aufgefordert werden, die Sicherheit auf Landstraßen in ihren Bundesländern zum Thema zu machen. Beschlussfassungen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) zum Unfallbrennpunkt Landstraße sind vorzunehmen und umzusetzen.

6. Gefährdete Zweiradfahrer

- ABS sollte nicht nur für Motorräder, sondern auch für Leichtkrafträder ab der Klasse L3e (Krafträder, d. h. zweirädrige Kraftfahrzeuge ohne Beiwagen (Klasse L3e) oder mit Beiwagen (Klasse L4e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h) serienmäßig und verbindlich eingeführt werden.
- Die Erkennbarkeit von motorisierten Zweirädern müsste dringend durch lichttechnische Einrichtungen und entsprechende Regelungen erhöht werden. Der DVR fordert zum Schutz der Motorradfahrer, dass „Unfallkurven“ durch Leitplanken mit motorradgeeignetem Unterfahrschutz entschärft werden. Durch Aufklärung und imagefördernde Maßnahmen sollten Fahrer motorisierter Zweiräder dazu motiviert werden, in stärkerem Maße leuchtende Schutzkleidung mit Protektoren zu tragen und an Seminaren zur Verbesserung der Fahrkompetenz teilzunehmen.

Umsetzung:

Aktuell wird über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen im Ausschuss Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) des Europäischen Parlaments beraten. Langfristig sollte in allen Motorrädern ABS verpflichtend eingebaut werden. Bezogen auf die anstehende Verordnung fordert der DVR eine möglichst rasche Einführung von ABS für Motorräder und für die Klasse der Krafträder von 50-125 cm³ - möglichst schon ab 2014!. Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages sollten den DVR und seine Partner bei ihren Bemühungen unterstützen.

Es sollten Gespräche mit den Zweiradverbänden, den Herstellern von Schutzkleidung und der einschlägigen Presse geführt werden, um einen Durchbruch hinsichtlich leuchtender Schutzkleidung zu erzielen. Zum Thema „Licht- und Signalbild“ sollte mit verantwortlichen Akteuren der Industrie gesprochen werden. Darüber hinaus sollten die Mitglieder des Europäischen Parlaments sowie der Europäischen Kommission informiert und um den Erlass entsprechender Regelungen gebeten werden.

- Eine geeignete und sichere bauliche Infrastruktur für den Fahrradverkehr sollte ausgebaut werden. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sind konsequent umzusetzen. Die Klassifizierung von Pedelecs 25 sollte so vorgenommen werden, dass damit eine Helmpflicht und die Festlegung des Mindestalters gesichert werden kann.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten gegenüber Vertretern der Länder, Kreisen und Kommunen die Umsetzung der ERA 2010 zum Thema machen. Bezüglich der Klassifizierung von Pedelecs 25 und Pedelecs 45 sollten mit den Verantwortlichen im BMVBS, im Europäischen Parlament und in der Europäischen Kommission Gespräche geführt werden, um sich für klare, verständliche Regelungen einzusetzen.

7. Schwerstverletzte – die vergessenen Opfer

Der DVR geht davon aus, dass die Zahl der Schwerstverletzten im Straßenverkehr seit Jahren bei etwa 7.000 Betroffenen pro Jahr stagniert. Bisher werden sie von der Unfallstatistik nicht gesondert erfasst. Die „Empfehlung zur Erhebung bundeseinheitlicher Unfallmerkmale von Straßenverkehrsunfällen“ (EBUS) sollte daher um die Unfallkategorie „lebensgefährlich Verletzte“ erweitert werden. Der DVR hat bereits einen Definitionsvorschlag vorgelegt.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten öffentlich verdeutlichen, dass eine solche Kategorie in der Unfallstatistik gewünscht wird. Dazu sollte bei den Akteuren der AG „Allgemeine verkehrspolizeiliche Angelegenheiten der Innenministerkonferenz“ Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Erweiterung der Unfallstatistik schnellstmöglich zu realisieren.

8. Regelbefolgung: Rücksicht ist Pflicht

Statt weiter das Vollzugsdefizit bei der Verkehrsüberwachung zu beklagen (z.B.: "Nur jede 600. Alkoholfahrt wird entdeckt!") sollte die Überwachungs- und Kontrolldichte dringend erhöht werden, um die Ernsthaftigkeit der staatlichen Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit zu verdeutlichen.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten sich bei den Landesregierungen für folgendes einsetzen:

- *Kein Personalabbau bei den Polizeikräften zu Lasten der polizeilichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit*
- *Nutzung moderner Verkehrsüberwachungstechnik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit*
- *Die durch die Ordnungsbehörden durchgeführten Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung von Kreisen und Gemeinden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollte in enger Abstimmung mit der Polizei erfolgen.*

9. Finanzierung

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten sich eindeutig zur Notwendigkeit einer ausreichenden Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBS, des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) bekennen. Eine deutliche Erhöhung des seit zwanzig Jahren stagnierenden und damit de facto um etwa 30 Prozent geschrumpften Etats ist dringend erforderlich und angesichts der durch Unfälle im Straßenverkehr verursachten und weiterhin zu senkenden volkswirtschaftlichen Kosten von etwa 31 Mrd. Euro pro Jahr, auch in Zeiten notwendiger Haushaltskonsolidierungen darstellbar.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages werden um eine Zustimmung zur Erhöhung des Einzeltitels 686 07-729 – Zuschüsse für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ zugunsten der Verkehrssicherheitsarbeit von DVR, DVW und BMVBS auf 14 Mio. Euro gebeten.

10. Keiner kommt um - Alle kommen an

Ein hohes Maß an Verkehrssicherheit ist möglich und würde jedes Jahr viele tausend Menschenleben bewahren helfen. Die Strategie **Vision Zero** und die hierfür notwendigen Regelungen und Maßnahmen sollten von einem gesellschaftlichen Konsens getragen werden. Dafür gilt es zu werben. Die Probleme der Verbesserung der Verkehrssicherheit können nicht befriedigend allein auf Bundesebene gelöst werden. Sowohl den Institutionen der Europäischen Union, als auch den Verantwortlichen auf nationaler Ebene in den Ländern, Kreisen und Gemeinden kommt eine sehr große Verantwortung zu. Die Mitglieder des deutschen Bundestages können aber einen erheblichen Anteil zur Erzielung eines gesellschaftlichen Konsens darüber, dass wir keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr akzeptieren, leisten, in dem sie die aufgeworfenen Herausforderungen annehmen, über Lösungsmöglichkeiten debattieren und damit die Akzeptanz für daraus folgende Maßnahmen erhöhen. Um deutlich zu machen, dass es sich bei der Verkehrssicherheit um ein Kernthema nachhaltiger gesellschaftlicher Modernisierung - deutliche Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerst- und Schwerverletzten - handelt, schlägt der DVR die Einrichtung der Position eines **Verkehrssicherheitsbeauftragten als Koordinator der Bundesregierung für die Verkehrssicherheitsarbeit** vor. Er sollte sich als Ansprechpartner für Verbände; Politik und Wirtschaft verstehen und wäre innerhalb der Bundesregierung zuständig für die Vernetzung der Themen und Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit.

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP

Nr. 17(15)293-B

Bundesanstalt für Straßenwesen

U1-km.Bundestag

Bergisch Gladbach, 31.10.2011

Öffentliche Anhörung zur Verkehrssicherheit

hier: Stellungnahme von Herrn DirProf Seeck

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind ermutigend. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3.648 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik gesunken. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Bestand und die Fahrleistung von Kraftfahrzeugen seit den 70er Jahren um fast das Dreifache zugenommen haben, ist dies ein beeindruckender Erfolg. Dennoch bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit ein zentrales und unverzichtbares gesellschaftliches Anliegen. Insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer müssen noch besser geschützt werden. Neben einer weiteren Verringerung der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer muss es auch darum gehen, die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich zu senken. Daher ist es folgerichtig, dass die Bundesregierung plant, das Thema Schwerstverletzte in ihrem neuen Verkehrssicherheitsprogramm zu verankern.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland muss sich dabei zukünftig auch neuen Herausforderungen stellen. Hierzu zählt u.a. der demografische Wandel. Dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung muss Rechnung getragen und die detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens dieser Altersgruppe in den Fokus gestellt werden.

Die Mobilität und damit die Anforderungen an das Verkehrssystem werden auch zukünftig weiterhin zunehmen. Bereits heute trägt der Verkehrsträger Straße die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs. Vor diesem Hintergrund muss die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesichert und der wachsenden Verkehrsnachfrage angepasst werden. Die Landstraßen müssen mehr in den Fokus rücken, da nach wie vor etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten auf diesen Straßentyp zurückzuführen sind.

Die großen Fortschritte in der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit haben zum Verkehrssicherheitserfolg der vergangenen Jahre beigetragen; die Fahrzeuge sind heute so sicher wie noch nie. Hieran hat die Fahrzeug- und Zulieferindustrie maßgeblichen Anteil. Zukünftig lassen Fahrerassistenzsysteme und kooperative Fahrzeugsysteme weitere Verkehrssicherheitsgewinne erwarten. Technische Innovationen der deutschen Industrie im Automobil- und Verkehrssicherheitssektor gilt es daher auch weiterhin positiv zu begleiten. Im Rahmen von EuroNCAP werden deshalb innovative Sicherheitssysteme, die mit herkömmlichen Testverfahren noch nicht angemessen beurteilt werden können, einem gesonderten Bewertungsprozess unterworfen und erhalten im positiven Fall den „EuroNCAP advanced Award“.

Doch der Straßenverkehr steht vor weiteren umwälzenden technologischen Veränderungen. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahrzehnten das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen. Daher ist es erforderlich, dass eventuelle Sicherheitsrisiken durch den Einsatz neuer Antriebsformen frühzeitig identifiziert und minimiert werden.

Bei Motorradfahrern, Radfahrern und Fußgängern müssen zur weiteren Verbesserung der Verkehrsunfallzahlen auch andere Wege gegangen werden. Beispielsweise wäre eine serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern sinnvoll.

Insgesamt sind die Bemühungen der Bundesregierung sowie auf europäischer Ebene, durch entsprechende politische Rahmenkonzepte die Verbesserung der Verkehrssicherheit weiter zielgerichtet voranzutreiben, zu begrüßen. Die Verkehrssicherheitsforschung muss hierzu auch weiterhin die erforderlichen, wissenschaftlichen Grundlagen liefern, so wie EuroNCAP, das „Begleitete Fahren mit 17“ oder die „Null-Promille-Regelung für Fahranfänger“ positive Belege für wissenschaftlich fundierte Maßnahmengestaltung sind. Diesen erfolgreichen Weg gilt es auch weiterhin fortzuführen. Daher ist zu begrüßen, dass das BMVBS bei der Erstellung des neuen Verkehrssicherheitsprogramms die BASt intensiv eingebunden und das wissenschaftlich fundierte Programm in mehreren Dialogrunden mit den betreffenden Institutionen und Verbänden im Vorfeld abgestimmt hat.

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP

Nr. 17(15)293-C

Berlin, 09.11.2011

Statement zur Straßenverkehrssicherheit

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Wissenschaftlicher Beirat, vertreten durch: Prof. Dr. Gerd-Axel Ahrens (TU Dresden, persönlich), Prof. Dr. Bernhard Schlag (TU Dresden), Prof. Dr. Wolfgang Stölzle (Universität St. Gallen, persönlich, Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats)

Bezug: Publikation des Wissenschaftlichen Beirats „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“. Zuerst erschienen in: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 56(2010)4, S. 171-194.

1. Die **Straßenverkehrssicherheit** wurde in den vergangenen 4 Jahrzehnten deutlich erhöht. Zugleich ist eine Vielzahl wirksamer Gegenmaßnahmen zur weiteren Verbesserung bekannt. Eine Halbierung der Anzahl der durch Straßenverkehrsunfälle getöteten Menschen bis 2020 ist erreichbar!

2. Dazu benötigt es **klare Zielsetzungen** und klar definierte Wege zu deren Verwirklichung: *Vision Zero* oder *Towards Zero* (Minimierungsgebot) als Ziel und einen *Masterplan Straßenverkehrssicherheit* zur Konkretisierung der Zielsetzungen.

3. Zur Erreichung der Zielsetzungen sind **Maßnahmenpakete** aus folgenden Bereichen nötig:

- Technische Maßnahmen (Engineering: Infrastruktur, Fahrzeuge, Kommunikationstechnik)
- Information, Ausbildung, Erziehung (Education: Verkehrserziehung, Fahrausbildung, Öffentlichkeitsarbeit)
- Gesetze, Überwachung und Ahndung (Enforcement)
- Wirtschaftliche Anreize für den Individualverkehr (bspw. zum Einbau von Fahrerassistenzsystemen) und zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Zur Initiierung und zur Qualitätskontrolle von Maßnahmen könnte an die Institution eines Verkehrssicherheitsbeauftragten gedacht werden.

4. Das **höchste Gefahrenpotenzial** liegt im Bereich der Straßen bei Landstraßen, im Bereich der Verkehrsteilnehmer bei jungen Fahrern und im Bereich der Fortbewegungsart bei motorisierten Zweirädern. In diesen Bereichen können die stärksten Verbesserungen erreicht werden.

5. **Sichere Verkehrsanlagen** bemessen sich wesentlich an für alle Verkehrsteilnehmer sicheren Geschwindigkeiten: Dies legt ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen und Tempo 30 km/h als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit nahe (d.h. in der Regel 30 km/h, Strecken mit höheren Geschwindigkeiten müssen speziell ausgewiesen werden). Insbesondere für Landstraßen sollte ein Infrastrukturprogramm „Sichere Straßen“ aufgestellt und das Prinzip der selbsterklärenden Straßen (d.h. z.B. bauliche Hinweise für die jeweils angemessene Geschwindigkeit) gestärkt werden.

6. **Aktive und passive Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer** können durch Fahrerassistenzsysteme zur kooperativen Fahrerunterstützung und autonomen Unfallvermeidung, durch die Verbesserung der Sicherheit von Radfahrern, Fußgängern und motorisierten Zweiradfahrern erhöht werden.

7. **Verbesserte Ausbildung und Aufklärung** lassen sich u.a. durch intensivere Mobilitätserziehung in den Sekundarstufen und Vorbereitung in der Lehrerausbildung sowie Einführung eines Graduierungs-/Stufensystems für junge Fahranfänger erreichen.

8. Legislative und Exekutive sollten sich auf folgende Maßnahmen der **Gesetzgebung und Regelbefolgung** konzentrieren: Verstärkte Überwachung (Enforcement) der Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen; 0,0 Promille-Grenze einführen; Telefonieren am Steuer auch mit Freisprechanlage überprüfen; im Verkehrszentralregister dokumentierte Auffälligkeiten besser für Interventionen nutzen und Anreize für sicheres Fahrverhalten setzen.

Kontaktadressen der Delegation des Wissenschaftlichen Beirats:

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens

Technische Universität Dresden
Lehrstuhl für Verkehrs- und
Infrastrukturplanung
Tel.: +49 351 46 33 29 75
E-Mail:
gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de

Prof. Dr. Bernhard Schlag

Technische Universität Dresden
Professur für
Verkehrspsychologie
Tel.: +49 351 463 36510/36520
E-Mail:
schlag@verkehrspsychologie-dresden.de

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle

Universität St.Gallen
Lehrstuhl für
Logistikmanagement
Tel.: +41 71 224 72 80
E-Mail:
wolfgang.stoelzle@unisg.ch

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP

Nr. 17(15)293-D

ADAC e.V.
Am Westpark 8
81373 München

ADAC

Stellungnahme des ADAC zum Antrag der SPD-Bundestagsfraktion „Sicher durch den Straßenverkehr – für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland“

I. Grundsätzliche Bemerkung

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

II. Anmerkungen zu den Forderungen im Einzelnen

Reduzierung der Zahl von Verkehrstoten und Schwer- / Schwerstverletzten

Der ADAC begrüßt die Zielsetzung des Antrags, die Reduzierung der Verkehrstoten auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit zu benennen. Der ADAC plädiert dafür, realistische Etappenziele zu definieren – etwa die Halbierung der Unfallzahlen in der Dekade 2011 bis 2020. Anhand dieser Meilensteine lassen sich Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit quantifizieren. Darüber hinaus bedarf es einer EU-einheitlichen Definition von Schwer- und Schwerstverletzten, um Evaluationsmöglichkeiten auf europäischer Ebene zu ermöglichen.

Der ADAC bezweifelt hingegen, dass die im Antrag genannte Implementierung von ‚Vision Zero‘ als Leitmotiv für die Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll ist.

Der Straßenverkehr ist und bleibt – wie alle anderen Lebensbereiche – mit einem Restrisiko behaftet. ‚Vision Zero‘ – sprich, die vollständige Vermeidung von Unfalltoten im Straßenverkehr – bleibt ein utopisches Ziel und damit unerreichbar. Verkehrsteilnehmer lassen sich aber kaum für ein Ziel motivieren, das schlussendlich nicht zu erreichen ist.

Finanzielle Ausstattung der Verkehrssicherheitsorganisationen

Der ADAC begrüßt die Forderung, die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit auch in Zukunft hinreichend zu sichern.

Verkehrsmedizinische Beratung, Alkohol am Steuer und Interlocks („Alkolocks“)

Der ADAC befürwortet den Vorschlag der SPD, die verkehrsmedizinische Beratung in den Leistungskatalog der Krankenversicherung aufzunehmen. Bislang wurde diese Leistung - wenn überhaupt - unentgeltlich erbracht. Eine finanzielle Kompensation kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Nachbesserung bedarf es zudem bei den Aus- und Weiterbildungsangeboten für Mediziner, etwa durch die Verankerung verkehrsmedizinischer Schwerpunkte im Studium bzw. durch die Bereitstellung von Fort- und Weiterbildungskursen. Der ADAC empfiehlt allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Gesundheitliche Probleme und die daraus resultierenden negativen Konsequenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr sollten im vertraulichen Gespräch zwischen Arzt und Patient geklärt, entsprechende Konsequenzen verantwortungsbewusst gezogen werden.

Um den Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr weiter zu reduzieren, schlägt der ADAC vor, die Aufklärungsarbeit über Alkohol am Steuer zu intensivieren. Der Club wird seine Informationsarbeit über Wirkung und Risiken von Alkohol am Steuer über verschiedene Kanäle fortsetzen.

Bezüglich einer möglichen Einführung von Interlocks-Alkolocks ist der ADAC skeptisch. Grundsätzlich dürfen Autofahrer nicht unter Generalverdacht gestellt werden. Aus Sicht des Automobilclubs kann der Entzug der Fahrerlaubnis auch nicht durch den Einbau eines Interlocks-Alkolocks ersetzt oder verkürzt werden, da sich die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Person und nicht auf ein Fahrzeug bezieht. Diese Geräte stellen nur eine technische Erschwerung von Alkoholfahrten dar, wohingegen medizinisch-psychologische Maßnahmen zur Bildung eines Problembewusstseins und damit zur Persönlichkeitsänderung beitragen können. Der Geräteeinsatz im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern bedarf noch zu präzisierender Auflagen. Hierzu fordert der ADAC, entsprechende Studien bzw. Modellversuche durchzuführen. Zudem ist es insbesondere für dieses Einsatzgebiet notwendig, durch technische Weiterentwicklung der Geräte eine Fahreridentifikation zu ermöglichen, um dem Missbrauch von Dritten vorzubeugen.

Radverkehr

Der ADAC unterstützt ausdrücklich Kampagnen und Programme, die das freiwillige Tragen von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen fördern. Einer Helmpflicht stehen aus Sicht des ADAC juristische Probleme entgegen.

Sicherheit von leichten bzw. schweren Nutzfahrzeugen

Aus Sicht des ADAC ist ein Tempolimit von 130 km/h für leichte Nutzfahrzeuge kein zielführendes Instrument, um die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen zu stärken. Nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind die Unfallursachen bei Kleintransportern in erster Linie auf „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „zu geringer Abstand“ zurückzuführen. Ein Tempolimit würde daher keine signifikante Auswirkung auf die

Unfallzahlen haben. Der ADAC plädiert dafür, verschärfte Sanktionen bei Unterschreiten des geforderten Mindestabstands zu implementieren sowie streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten intensiver zu überwachen.

Zudem setzt sich der ADAC dafür ein, die hohen Potentiale von elektronischen Fahrerassistenzsystemen wie Abstandsradar mit Notbremsfunktion, Spurverlassenswarnung, elektronische Stabilitätskontrolle oder Abbiegeassistent stärker zu nutzen. Um die Anzahl der Lkw-Unfälle schneller reduzieren zu können, fordert der ADAC, eine vorgezogene, freiwillige Einführung der Fahrerassistenzsysteme durch die Hersteller.

In den Ausführungen der SPD zum Thema Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen kommt das Thema Lkw-Parken nicht vor. Zu wenige Lkw-Parkplätze an Autobahnen sind aber nach wie vor ein großes Verkehrssicherheitsproblem. Die Ziele der Bundesregierung zur Schaffung von neuen Parkständen an Autobahnen wurden nach Ansicht des ADAC nicht erreicht. Die Gefahr für die Verkehrssicherheit nimmt weiter zu, die Folge sind schwere Unfälle. Die Umsetzung der Vorgaben des Bundes durch die Länder kommt nur schleppend voran, da offensichtlich ausreichende baureife Vorhaben fehlen, schnelle Planfeststellungen scheitern darüber hinaus oft am Widerstand vor Ort (Gemeinden, Anlieger, Grundstückseigentümer etc.). Der ADAC fordert, dieses Thema mit der gebotenen Dringlichkeit anzugehen und alle Optionen zu prüfen, die schnelle Abhilfe bringen könnten – z.B. durch Nutzung von Flächen abseits der Autobahnen oder die Erweiterung von Autohöfen.

Junge Fahrer

Fahranfänger brauchen im Rahmen einer „Lernzeitverlängerung“ auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitergehende gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist.

Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und –betreuung müssen intensiviert werden. Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF 17) können Fahranfänger kontrolliert Fahrpraxis aufbauen. Dies reicht jedoch noch nicht aus: Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde, d.h. wenn die Fahranfänger bereits eigenständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

Die SPD-Bundestagsfraktion fordert, auf die Absenkung des Mindestalters auf 15 Jahre bei Mopeds zu verzichten. Dieses Anliegen unterstützt der ADAC ausdrücklich. Aus Sicht der

Verkehrssicherheit sind Argumente für eine Herabsetzung des Mindestalters nicht erkennbar. Die negativen Erfahrungen aus dem Nachbarland Österreich in Bezug auf eine Lockerung der Fahrerlaubnis in einer vergleichbaren Führerscheinklasse stützen die Position des ADAC.

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahranfänger nach französischem Muster lehnt der ADAC ab. Untersuchungen über die Wirksamkeit der entsprechenden Regelung in Frankreich liegen nicht vor. Entscheidend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht die sture Befolgung der gesetzlich geregelten Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr die situativ angepasste Fahrgeschwindigkeit. Diese Kompetenz gilt es jungen Fahrern in der Fahrausbildung nahe zu bringen. Auch hier kann eine Mehrphasenausbildung hohen Nutzen stiften.

Kindersicherung im Auto

Der ADAC unterstützt den Antrag der SPD im Punkt „verpflichtende Einführung von ISOFIX-Systemen für die Verankerung von Kindersitzen“. Die Ergebnisse des aktuell veröffentlichten ADAC-Kindersitzchecks sind alarmierend: Immer noch sind ein Drittel der Kinder im Alter von 0 bis 12 Jahren im Auto nicht richtig gesichert. Weniger die Technik denn die Eltern sind das Problem. Daher empfiehlt der ADAC verstärkte Kontrollen vor Kindergärten und Kindertagesstätten sowie Schulen durch die Polizei sowie eine intensiviertere Aufklärung und Sensibilisierung der Eltern durch entsprechende Kampagnen.

Urbane Mobilität

Der ADAC lehnt den Vorschlag der SPD strikt ab, die Einführung von Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit zu prüfen. Aus Sicht des ADAC würde eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h das abgestufte StVO-Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung verwässern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Die Akzeptanz bei den Autofahrern wäre gering. Statt Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit fordert der ADAC einen effizienteren Einsatz von Tempo 30-Zonen. Diese sollten dort eingerichtet werden, wo die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer tatsächlich gegeben ist und ein "Zonenbewusstsein" entstehen kann.

Auch einer grundsätzlichen Verlängerung der Ampelschaltung für Fußgänger steht der ADAC ablehnend gegenüber. Schon heute werden in hochbelasteten Straßennetzen viele Lichtsignalanlagen an der Kapazitätsgrenze oder sogar über dieser Grenze betrieben. Bereits eine Sekunde weniger Grünzeit für den Kfz-Verkehr pro Umlauf könnte an diesen Anlagen zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen. Statt eine generelle Verlängerung der Ampelschaltung für Fußgänger zu forcieren, sollten differenzierte Einzelfallentscheidungen die spezifische Verkehrssituation vor Ort berücksichtigen.

Kooperative Systeme

Der ADAC unterstützt die Forderung der SPD nach Förderung kooperativer Fahrzeugsysteme. Von der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur werden im Allgemeinen positive verkehrliche Wirkungen sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet. Die Entwicklung und Verbreitung von kooperativen Systemen sollte daher voran getrieben, insbesondere der Funkwarner sollte vorrangig eingeführt werden.

Motorradsicherheit

Unterfahrschutzsysteme insbesondere an Leitplanken in Kurven bieten einen entscheidenden Mehrwert für die Sicherheit von Zweiradfahrern. Der ADAC unterstützt daher ausdrücklich die Forderung des Antrags, diese Schutzsysteme zusammen mit Ländern und Gemeinden einzuführen. Des Weiteren setzt sich der ADAC für die serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit ABS ein.

Fahrerassistenzsysteme

In dem Antrag der SPD kommen Forderungen bzgl. Fahrerassistenzsystemen für Pkw aus Sicht des ADAC zu kurz. Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurhaltesysteme sowie Notbremsassistenten. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Einsatz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremsten. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuglenkers ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

III. Regelakzeptanz und Eigenverantwortung stärken

Der ADAC unterstützt die Feststellung des SPD-Antrags, dass – neben den oben genannten Verkehrssicherheitsfeldern - verantwortliches Verhalten und Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmer ein Schlüsselement für mehr Verkehrssicherheit sind, gerade auch in Bezug auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus gilt es, in diese Richtung zielende Kommunikationsmaßnahmen zu unterstützen. Das ist z.B. wichtig, wenn es darum geht, freiwillige Medizinchecks für Senioren zu etablieren, Radfahrer für Fahrradhelme zu sensibilisieren sowie Kampagnen durchzuführen, um Autofahrer auf die Gefahren von Ablenkung, Müdigkeit und Medikamenten am Steuer aufmerksam zu machen. Der ADAC wird sich auch weiterhin im Rahmen seiner Informationsarbeit in diesem Sinn engagieren.

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.



Stellungnahme des ADAC zum Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP „Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern“

I. Grundsätzliche Bemerkung

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

II. Anmerkungen zu den Forderungen im Einzelnen

Regelakzeptanz fördern

Der ADAC unterstützt die Forderung des Antrags, dass verantwortliches Verhalten und Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmer zu stärken sind.

Reduzierung der Zahl von Verkehrstoten und Schwer- / Schwerstverletzten

Der ADAC begrüßt die Zielsetzung des Antrags, eine Reduzierung der Verkehrstoten um 40% anzustreben. Dies entspricht einer ADAC-Forderung, realistische Etappenziele zu definieren. Anhand dieser Meilensteine lassen sich Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit quantifizieren.

Felder, in denen der ADAC großes Potenzial zur Senkung der Unfallzahlen sieht, sind insbesondere die Optimierung der Fahranfängerbetreuung sowie die Landstraßen- und Motorrad-sicherheit.

Auch für die Forderung der Fraktionen nach einer EU-einheitlichen Definition von Schwer- und Schwerstverletzten, um Evaluationsmöglichkeiten auf europäischer Ebene zu ermöglichen, setzt sich der ADAC in europäischen Gremien ein und fordert die Politik auf, hier eine Lösung herbeizuführen.

Freiwilliges Tragen von Fahrradhelmen bei allen Radfahrern

Der ADAC unterstützt Kampagnen und Programme, die das freiwillige Tragen von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen fördern.

Verbesserungsmöglichkeiten bei der Fahranfängervorbereitung und -ausbildung

Der ADAC begrüßt ausdrücklich die Forderung, Verbesserungsmöglichkeiten bei der Fahranfängervorbereitung und -ausbildung zu prüfen und hier insbesondere eine Begleitphase nach Ausbildung und Prüfung zu berücksichtigen.

Nach wie vor stellen Unfälle im Straßenverkehr die Haupttodesursache für junge Menschen im Alter zwischen 18 bis 25 Jahren dar. Der Anteil der Personen dieser Altersgruppe an den Getöteten im Straßenverkehr liegt mit knapp 20 Prozent deutlich über dem Anteil dieser Gruppe innerhalb der Gesellschaft mit ca. 8 Prozent.

Fahranfänger brauchen im Rahmen einer „Lernzeitverlängerung“ auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitergehende gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist.

Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und -betreuung müssen intensiviert werden. Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF 17) können Fahranfänger kontrolliert Fahrpraxis aufbauen. Dies reicht jedoch noch nicht aus: Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde, d.h. wenn die Fahranfänger bereits eigenständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

Akzeptanz freiwilliger Gesundheitsüberprüfungen älterer Verkehrsteilnehmer fördern

Der ADAC empfiehlt allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Gesundheitliche Probleme und die daraus resultierenden negativen Konsequenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr sollten im vertraulichen Gespräch zwischen Arzt und Patient geklärt, entsprechende Konsequenzen verantwortungsbewusst gezogen werden.

Der ADAC fordert vor diesem Hintergrund, die verkehrsmedizinische Beratung in den Leistungskatalog der Krankenversicherung aufzunehmen. Bislang wurde diese Leistung - wenn überhaupt - unentgeltlich erbracht. Eine finanzielle Kompensation kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Nachbesserung bedarf es zudem bei den Aus- und Weiterbildungsangeboten für

Mediziner, etwa durch die Verankerung verkehrsmedizinischer Schwerpunkte im Studium bzw. durch die Bereitstellung von Fort- und Weiterbildungskursen. Der ADAC fordert die Politik auf, die Rahmenbedingungen hierzu zu verbessern.

Bei Baumaßnahmen das Leitbild der fehlerverzeihenden und standardisierten Straße – insbesondere bei Neubauten – zu berücksichtigen

In einem sicheren Straßenverkehrssystem muss die Straße nicht nur selbsterklärend, sondern auch fehlerverzeihend sein. Der ADAC unterstützt insoweit die Forderung der Regierungsfractionen. Diese geht aber nicht weit genug. Der ADAC fordert die fehlerverzeihende Straße auch für das Bestandsnetz.

Schwerpunktsetzung auf Landstraßen im Infrastrukturbereich

Das Prinzip der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße muss gerade für Landstraßen, die gefährlichste Straßenkategorie, umgesetzt werden. Obwohl die Anzahl der tödlich Verunglückten auf Landstraßen in den vergangenen Jahren überproportional stark zurückging, ist der Anteil nach Ortslage (innerorts – außerorts – Autobahn) mit 60,5 Prozent nach wie vor am größten.

Der ADAC begrüßt es daher, dass laut Antrag eine Schwerpunktsetzung auf die Landstraßen erfolgen soll. Landstraßen sind ein maßgebliches Aktionsfeld für die substantielle Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Die angestrebte Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 kann nur gelingen, wenn insbesondere auf den Landstraßen deutlich weniger Menschen zu Schaden kommen.

Eine Entschärfung bestehender Unfallschwerpunkte, wie im Antrag dargestellt, genügt aber nicht. Der ADAC fordert systematische Verkehrssicherheitsaudits für das gesamte Netz. Die derzeit praktizierte retrospektive Risikobewertung der Straßen, mit der nur dort nachgebessert wird, wo bereits Unfälle passiert sind, muss ersetzt werden durch eine systematische Risikobewertung für das gesamte Netz. Dazu sind über den Unterhalt sowie Aus- und Neubau von Landstraßen weitere gezielte Investitionen in die sicherheitstechnische Sanierung von Bestandsstrecken erforderlich.

Rüttelstreifen

Der ADAC fordert seit langem die Installation von Rüttelstreifen auf deutschen Autobahnen und großen Bundesfernstraßen mit hoher Abkommensquote. Darüber hinaus ist aber insgesamt auf die Vermeidung von Monotonie bei der Straßenarchitektur und –ausgestaltung zu achten. Verstärkte Information über die Gefahr des Sekundenschlafs und mehr Forschung zum Thema Müdigkeit ist von Nöten. Die Einführung von Notbremssystemen für Lkw muss forciert, technische Warnsysteme gegen Müdigkeit optimiert werden. Ausreichend Rastplätze insbesondere für Lkw-Fahrer sind dringend zu realisieren (s.u.).

Lkw-Parkplätze

Zu wenige Lkw-Parkplätze an Autobahnen sind nach wie vor ein großes Verkehrssicherheitsproblem. Die Ziele der Bundesregierung zur Schaffung von neuen Parkständen an Autobahnen wurden nicht erreicht. Die Gefahr für die Verkehrssicherheit nimmt weiter zu, die Folge sind schwere Unfälle. Die Umsetzung der Vorgaben des Bundes durch die Länder kommt nur schleppend voran, da offensichtlich ausreichende baureife Vorhaben fehlen,

schnelle Planfeststellungen scheitern darüber hinaus oft am Widerstand vor Ort (Gemeinden, Anlieger, Grundstückseigentümer etc.). Der ADAC fordert, dieses Thema mit der gebotenen Dringlichkeit anzugehen und alle Optionen zu prüfen, die schnelle Abhilfe bringen könnten – z.B. die Nutzung von Flächen abseits der Autobahnen oder die Erweiterung von Autohöfen.

Fahrzeugtechnik

Die Optimierung aktiver und passiver Fahrzeugsicherheit auf hohem Niveau ist für den ADAC ein zentrales Anliegen. Der Antrag der Fraktionen wird daher voll unterstützt. Um die Motorradsicherheit zu verbessern, plädiert der ADAC darüber hinaus für eine konsequente Anwendung der MVMot sowie eine serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit ABS-System.

Interlocks („Alkolocks“)

Der Geräteinsatz im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern bedarf noch zu präzisierender Auflagen. Hierzu fordert der ADAC, entsprechende Studien bzw. Modellversuche durchzuführen. Zudem ist es insbesondere für dieses Einsatzgebiet notwendig, durch technische Weiterentwicklung der Geräte eine Fahreridentifikation zu ermöglichen, um dem Missbrauch von Dritten vorzubeugen.

Elektromobile – Ausgleich zwischen Sicherheit und Lärmschutz

Der ADAC vertritt die Auffassung, dass sowohl die Fahrer von Elektrofahrzeugen als auch Fußgänger und Radfahrer für die veränderte Akustik von Elektroautos sensibilisiert werden müssen: Der Käufer eines Elektromobils muss mit Informationsmaterial, Hinweisen in der Bedienungsanleitung und nicht zuletzt vom Pkw-Verkäufer ausreichend auf das kaum vorhandene Warngeräusch seines Fahrzeugs hingewiesen werden, er muss vermehrt mit Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer rechnen. Fußgänger und Radfahrer sind durch Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrssicherheits-Institutionen, von Verbänden, Polizei und Kommunen auf die neue Situation vorzubereiten. Vor allem Problemgruppen wie Senioren und Kinder müssen verstärkt auf die im Straßenverkehr notwendige Aufmerksamkeit hingewiesen werden. Es besteht weiterer Forschungsbedarf, wie groß die Problematik ist und wie ihr begegnet werden soll.

Fahrerassistenzsysteme

In dem Antrag von Union und FDP kommen Fahrerassistenzsysteme zu kurz. Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurhaltesysteme sowie Notbremsassistenten. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Einsatz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremsen. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuginsassen ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.



Stellungnahme des ADAC zum Antrag der Fraktion Bündnis 90 / die Grünen „Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 vorlegen“

I. Grundsätzliche Bemerkung

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

Anmerkungen zu den Einzelforderungen (Teil I des Antrags)

Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3657 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtl. Straßenverkehrsunfallstatistik (1953) gesunken, bei einer Vervielfachung der Fahrleistung. Jedes Opfer eines Verkehrsunfalls ist jedoch eines zuviel. Die Zahl der Schwerverletzten stagniert weitgehend. Für die zukünftige Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird es zunehmend darauf ankommen, auch die Anzahl der Schwerverletzten zu beeinflussen. Deshalb müssen unter anderem geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Risikogruppen, wie etwa Motorradfahrer oder Fahranfänger, bei denen der positive Trend in der Unfallentwicklung noch nicht angekommen ist, mehr in den Fokus gelangen. Das gibt einen Handlungsauftrag an alle Verkehrssicherheitsakteure, weiter alle Kräfte zu bündeln und neue Maßnahmen zu prüfen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

Integrierter Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit Leitbild „Vision Zero“

Der ADAC bezweifelt, dass die im Antrag der Grünen genannte Implementierung von ‚Vision Zero‘ als Leitmotiv für die Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll ist. Der ADAC plädiert vielmehr dafür, realistische Etappenziele zu definieren – etwa die Halbierung der Unfallzahlen in der

Dekade 2011 bis 2020. Anhand dieser Meilensteine lassen sich überdies Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheit quantifizieren.

Der Straßenverkehr ist und bleibt – wie alle anderen Lebensbereiche – mit einem Restrisiko behaftet. ‚Vision Zero‘ – sprich, die vollständige Vermeidung von Unfalltoten im Straßenverkehr – bleibt ein utopisches Ziel und damit unerreichbar. Verkehrsteilnehmer lassen sich aber kaum für ein Ziel motivieren, das schlussendlich nicht zu erreichen ist.

Die Grünen kritisieren in ihrem Antrag, dass für die zahlreichen Akteure in der Verkehrssicherheit bislang keine klare, geplante Zusammenarbeit mit einem umfassenden integrierten Gesamtkonzept existiert, um das Engagement „messbar“ zu machen. Sie fordern eine Strategie mit klar quantifizierbaren und messbaren Minderungszielen sowie detaillierten Unterzielen und Maßnahmen für die unterschiedlichen Akteure und Handlungsziele. Da Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort stattfindet, sollte aus Sicht des ADAC ein Top-Down-Ansatz vermieden werden. Eine Zentralisierung der Entscheidungsfindung würde der oft aus lokalen Problemlagen entstandenen Expertise der zahlreichen ehrenamtlichen Helfer nicht gerecht werden. Der Wert der Dezentralisierung und des lokalen Engagements sollte anerkannt sein. Eine nicht bindende Abstimmung zwischen den Verkehrssicherheitsverbänden ist sinnvoll und wird heute auch schon geübt. Evaluationen zu besonders vielversprechenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen, wie von den Grünen gefordert, sind unzweifelhaft notwendig und sollten durchgeführt werden, ihre Ergebnisse sind regelmäßig den Akteuren zu kommunizieren.

Ein auf quantifizierbaren Maßnahmen und konkreten zeitlichen Meilensteinen basierender „Masterplan für Verkehrssicherheit“ ist ein aus ADAC-Sicht prüfenswerter Vorschlag.

Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel

Der Ansatz, Verkehrsvermeidung als Lösung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzuschlagen, verkennt die Realität und geht eindeutig an den Bedürfnissen der meisten Bürger in Deutschland vorbei. Die in dem Antrag der Grünen enthaltene Sicht auf die Gestaltung der Verkehrssicherheitspolitik für die nächsten zehn Jahre geht überdies sehr vom Großstadtbewohner aus, der die Möglichkeiten eines gut ausgebauten ÖPNV-Netzes nutzen kann, sowie je nach Bedarf das Rad nehmen und manche Ziele auch zu Fuß erreichen kann. Die Bevölkerung der ländlichen Räume wird völlig ausgeblendet.

Verkehrssicherheitsarbeit braucht bessere Datenlage, Vernetzung und Forschung

Für europaweit einheitliche Erfassungssysteme für die Unfall und Verletzten Daten spricht sich der ADAC seit Jahren aus, diese Forderung kann gestützt werden.

Technische Maßnahmen der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit

Die Grünen fordern die serienmäßige Ausstattung aller Neufahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge) mit Fahrerassistenzsystemen (ABS, ESP, ACC und Spurhaltesysteme) sowie die Prüfung der Einführung von Intelligent Speed Adaptation (ISA) in Neufahrzeugen.

Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme und kann die Forderung der Grünen deshalb weitgehend unterstützen. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Ein-

satz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremsen. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuggelenkers ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

Ungeschützte Teilnehmer und Risikogruppen stärker in den Fokus nehmen

Junge Fahrer

Potenziale zur Verbesserung liegen laut den Grünen in einer mehrphasigen Führerscheinausbildung und Sicherheitstrainings. Der ADAC unterstützt diesen Ansatz vollumfänglich. Fahranfänger brauchen auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitere gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist. Das Begleitete Fahren ab 17 (BF 17) bringt, im Sinne einer Verlängerung des Lernzeitraums, bereits Erfolge, weil Fahranfänger dadurch kontrolliert Fahrpraxis aufbauen können. Dies ist jedoch noch nicht ausreichend: Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und -betreuung müssen weitergehen. Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

Landstraßen

Obwohl die Anzahl der tödlich Verunglückten auf Landstraßen in den vergangenen Jahren überproportional stark zurückging, ist der Anteil nach Ortslage (innerorts – außerorts – Autobahn) mit 60,5 Prozent nach wie vor am größten. Der ADAC begrüßt daher, dass laut Antrag der Grünen eine Schwerpunktsetzung auf die Landstraßen erfolgen soll. Landstraßen sind ein maßgebliches Aktionsfeld für die substantielle Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Die angestrebte Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 kann nur gelingen, wenn insbesondere auf den Landstraßen deutlich weniger Menschen zu Schaden kommen.

Der ADAC unterstützt des Weiteren die im Antrag der Grünen vertretene Forderung, systematische Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen von Maßnahmen, mit denen die Ausbauplanungen und bestehende Verkehrsanlagen überprüft werden, verbindlich einzuführen. In einem sicheren Straßenverkehrssystem muss die Straße aber nicht nur selbsterklärend, sondern auch fehlerverzeihend sein. Für Landstraßen bedeutet das u.a. hindernisfreie Zonen neben der Fahrbahn (z.B. freie Auslaufräume, befestigte Randstreifen, und wo nötig sichere Schutzplanken), Fahrtrichtungstrennung (zweibahnige Querschnitte, physische Fahrtrichtungstrenner), geschützte Überholbereiche (2+1 Querschnitte) und sichere Kreuzungen und Einmündungen. Der ADAC fordert die fehlerverzeihende Straße auch für das Bestandsnetz.

Um den „Safe System Approach“, auf den an mehreren Stellen im Antrag Bezug genommen wird, bei der Landstraße anzuwenden, muss die derzeit praktizierte retrospektive Risikobewertung der Straßen, mit der nur dort nachgebessert wird, wo bereits Unfälle passiert sind, weiterentwickelt werden durch eine systematische Risikobewertung für das gesamte Netz. Dazu sind über den Unterhalt, Aus- und Neubau von Landstraßen weitere gezielte Investitionen in die sicherheitstechnische Sanierung von Bestandsstrecken erforderlich.

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)293-E
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!



Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland
Rudi Dutschke-Straße 9
10969 Berlin
www.vcd.org • mail@vcd.org
Fon 030.2803 51-0
Fax 030.2803 51-10

 Berlin Friedrichstraße &
 Friedrichstraße &
 Kochstraße/
Checkpoint Charlie U6 &
 Charlottenstraße/
Kochstraße M29 &

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, den 7.11.2011

Referentin
Mobilitätserziehung
Vision Zero
Fon 030. 280351 – 77
anja.haenel@vcd.org

**Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD)
zur öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 9.11.2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei erhalten Sie die schriftliche Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) für die öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am Mittwoch, den 9. November.

Wir sind damit einverstanden, dass die beigelegte Stellungnahme im Intranet des Deutschen Bundestages sowie auf den Internetseiten des Deutschen Bundestages veröffentlicht und als Download zur Verfügung gestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Referentin für Verkehrssicherheit
und Mobilitätserziehung

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 100 865 826
Geschäftskonto:
Nr. 865 826
Sparda Bank West eG
BLZ 37060590
USt-IdNr. DE122271184



Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 9.11.2011 Schriftliche Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Einschätzung des Handlungsbedarfs

Die Reduzierung der im Straßenverkehr Getöteten, die in den vergangenen Jahren erreicht wurde, ist begrüßenswert. Diese Tatsache darf aber, nach Meinung des VCD, kein Grund sein, die Verkehrssicherheitsarbeit auf dem bisherigen Stand festzuschreiben und auf ambitioniertere Ziele zu verzichten. Wenn man sich die Verkehrssicherheitslage in Deutschland detailliert anschaut, besteht weiterhin großer Handlungsbedarf: 2010 sind so viele Unfälle passiert, wie seit 1999 nicht mehr¹. Verkehrsunfälle sind in Deutschland immer noch Hauptunfallursache bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang. In vielen Großstädten ist die Zahl der Verunglückten in den letzten fünf Jahren sogar gestiegen². Die Angst vor den Folgen des Verkehrs schränkt die Lebensqualität und die Bewegungsfreiheit vor allem von Kindern und älteren Menschen stark ein. Der VCD fordert deshalb eine Neuorientierung der Verkehrssicherheitsarbeit, wie sie in anderen Ländern mit dem ganzheitlichen Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ schon vollzogen wird.

Die wichtigsten Forderungen des VCD

Verkehrssicherheit als gesellschaftliche Aufgabe

Wir brauchen eine klare Willensbekundung, das Thema Verkehrssicherheit zur gesellschaftlichen Aufgabe zu machen. Verkehrssicherheit ist dabei als ressortübergreifendes Querschnittsthema zu begreifen. Genau das ist Absicht des Konzeptes „Vision Zero“. Dabei ist nicht entscheidend, wann genau das Ziel „Null Verkehrstote und Schwerverletzte“ erreicht wird, sondern die Philosophie, die sich in diesem Konzept ausdrückt. „Vision Zero“ steht für das Bekenntnis, den Verkehr so zu gestalten, dass er Fehler toleriert und sich an der Verletzlichkeit des menschlichen Körpers orientiert. Um die Verkehrssicherheit in Deutschland entscheidend voran zu bringen, müssen wir deshalb ambitionierte Etappenziele formulieren, den Handlungsrahmen erweitern und neue Maßnahmen aufnehmen und konkretisieren. Oberste Priorität müssen Maßnahmen haben, die die Gefahr reduzieren, dass ein Unfall überhaupt entsteht. Dies ist auch die Voraussetzung für ein Verkehrsklima, dass auf gegenseitiger Rücksichtnahme und Akzeptanz der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer aufbaut³.

Mobilität darf nicht nur als Autoverkehr gedacht werden

Der öffentliche Verkehr ist wesentlich sicherer als der Autoverkehr⁴. Eine konstante Förderung des öffentlichen Verkehrs muss deshalb eine der wichtigsten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sein.

¹ Statistisches Bundesamt: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010 S.6

² VCD Städtecheck Verkehrssicherheit 2010, www.vcd.org/vcd_staedtecheck.html
in 20 der untersuchten 81 Großstädte mit mehr als 100.000 EW nahm die Zahl der Verunglückten im Mittel des untersuchten Fünfjahreszeitraums zu.

³ Siehe hierzu die ausführliche VCD Position „Vision Zero“ www.vcd.org/visionzero.html

⁴ Der Wissenschaftliche Beirat des Verkehrsministeriums gibt an, dass die Zahl der getöteten Bahninsassen (je 1Mrd. Pkm) 42-mal kleiner ist, als die der Pkw- Insassen. Die Allianz pro Schiene ermittelte für die Jahre 2004-2008 im Durchschnitt 0,05 Tote/Mrd. Pkm bei der Bahn, 0,22 Getötete/Mrd. Pkm beim Bus und 3,19 Tote/Mrd. Pkm beim Pkw. Das Verhältnis liegt damit bei 1:4,4:63,8. (www.allianz-pro-schiene.de/sicherheit/berechnungen-sicherheitsvergleich/)



Mut zu Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts

Tempo 30 verringert aufgrund der Verkürzung von Reaktions- und Bremsweg ganz entscheidend das Risiko, dass ein Unfall entsteht. Wenn es zu einem Unfall kommt, ist die Chance, den Zusammenstoß ohne schwere Verletzungen zu überstehen, wesentlich höher⁵. Viele Städte und Kommunen haben in der Vergangenheit zahlreiche Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Die jetzige Situation mit dem ständigen Wechsel der Beschilderung führt zu Verwirrung und hat wenig Akzeptanz. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einzuführen, schafft Klarheit und Sicherheit.

Tempolimit rettet Leben

Auf Autobahnen kann ein Tempolimit das Unfallrisiko und die Unfallschwere deutlich reduzieren. Ein Tempolimit von 120 km/h ist deshalb sinnvoll, mindestens aber eine Angleichung an europäische Standards.⁶ Auch für Landstraßen muss eine geringere Geschwindigkeit diskutiert werden. Dies sollte in Zusammenhang mit der Straßengestaltung stehen, s.u.

Generelles Alkoholverbot nicht nur für Fahranfänger und junge Fahrer

Die guten Erfolge mit dem Alkoholverbot bei Fahranfängern und jungen Fahrern zeigen, dass es Akzeptanz für diese Maßnahme gibt. Obwohl die Zahl derjenigen, die aufgrund von alkoholbedingten Unfällen starben, zurück gegangen ist, ist Alkohol immer noch die zweithäufigste Unfallursache bei Unfällen mit tödlichem Ausgang. Im Jahr 2010 starb in Deutschland noch nahezu jeder elfte Verkehrstote an den Folgen eines Alkoholunfalls⁷.

Verbesserung der Verkehrssicherheit im Berufskraftverkehr

z.B. durch stärkere Kontrolle und Überwachung der Lenk- und Pausenzeiten, Verkehrssicherheitschecks der Fahrzeuge und der Ladungssicherheit.

Intelligente Straßengestaltung, die die Sicherheit unterstützt

Das heißt z.B. Landstraßen nicht mehr so zu gestalten, dass sie aufgrund ihrer Dimensionierung zum Schnellfahren animieren. Für den Verkehr innerorts heißt das u.a., Konzepte wie Shared Space zu unterstützen, die das gleichberechtigte Miteinander der Verkehrsteilnehmer fördern und die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raumes deutlich machen und so helfen, Geschwindigkeiten zu senken. Bei der Gestaltung von Wegen für den Rad- und Fußverkehr muss darauf geachtet werden, dass die Wegführung bei der Zielgruppe Akzeptanz findet. D.h. Wege sind möglichst umweg- und störungsfrei zu planen und bauen, mit sicheren Kreuzungsführungen, ausreichend langen Ampelphasen für Fußgänger und ausreichend Platz, entsprechend dem steigenden Anteilen am Modal Split. Regelüberschreitungen sind oft Folgen von problematischer Infrastruktur. Gegenseitige Schuldzuweisungen helfen hier wenig.

Mobilitätserziehung im Sinne eines lebenslangen Lernens

Auch wenn wir das Verkehrssystem so umgestalten, dass die Wahrscheinlichkeit von Unfällen deutlich sinkt und die Rahmenbedingungen verhindern, dass menschliche Fehler schwerwiegende Folgen haben, ist es notwendig, die Verkehrssicherheit durch Mobilitätserziehung zu unterstützen. Die jetzigen Unfallrisikogruppen zeigen, dass wir einen Schwerpunkt bei Kindern haben, bei den jungen Fahrern und bei den Senioren. D.h. Mobilitätserziehung darf sich nicht auf die Fahrradprüfung in Klasse 3/4 und auf den Führerscheinwerb beschränken. Wir brauchen Strukturen für ein lebenslanges Lernen, z.B. die Verankerung in die Lehrpläne von der Primar- bis zur

⁵ Bei Tempo 50 sterben 8 von 10 Personen bei einem Zusammenprall mit einem Auto, bei Tempo 30 im Durchschnitt nur 2-3 von 10 Personen.

⁶ Siehe hierzu die Ausführliche VCD Position www.vcd.org/tempolimit.html

⁷ Statistisches Bundesamt: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2010 S.26



Sekundärstufe und Konzepte für Berufsschulen und Universitäten. Außerdem sollte die anstehende Befristung von Führerscheinen in ein sinnvolles Lernkonzept einbezogen werden. Die Fahrlehrerausbildung und die Fahrprüfung sind ebenfalls zu modernisieren.

Technik: so viel wie sinnvoll

Sicherheitstechnik im Fahrzeug und auf der Straße kann unterstützen. Sie darf jedoch nicht zu einer Erhöhung der Komplexität im Verkehr führen und im Sinne der Risikokompensation kontraproduktiv wirken. Sicherheitstechnik, die diese beiden Bedingungen erfüllt, sollte serienmäßig zur Verfügung stehen.

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)293-F(neu)



Mehr Verkehrssicherheit in Deutschland 2011-2020

Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger

FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH

Datum 2011-11-07

1 Ausgangssituation

Die dynamische Entwicklung der Fahrzeugtechnik sorgt für eine Pluralisierung der Fahrzeugkonzepte, die historisch gesehen ohne Beispiel ist und weiter anhalten wird. Daraus resultiert zum einen eine bislang nicht gekannte Vielfalt an Kraftfahrzeugen und Mobilitätsvarianten. Zum anderen erwächst daraus die Notwendigkeit, die Auswirkungen dieses Prozesses im Hinblick auf die Verkehrssicherheit grundlegend neu zu betrachten. Diese wiederum ist vor allem vom Faktor Mensch und von der Verkehrssicherheitstechnik abhängig; darüber hinaus ist der Einfluss der Verkehrsraumgestaltung zu beachten. Beim Faktor Mensch ist insbesondere zu beleuchten, wie Menschen den Gebrauch solcher – teils neuartigen – Fahrzeuge erlernen und dabei Mobilitätsrechte erwerben. Im Weiteren ist vor dem Hintergrund einer sich stetig verlängernden Lebenserwartung zu diskutieren, auf welche Weise sichere Mobilität erhalten und dabei die Fahr- und Verkehrskompetenz weiterentwickelt werden können. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheitstechnik ist nicht zuletzt zu erörtern, wie die Funktionstüchtigkeit von technischen Systemen, die der Unfallvermeidung und der Unfallfolgenminderung dienen, dauerhaft gewährleistet werden kann.

2 Pluralisierung der Fahrzeugkonzepte und ausgewählte Beispiele für Handlungsbedarf

Die oben angeführte Pluralisierung von Fahrzeugkonzepten wird vor allem durch die konstruktiven Freiheiten getrieben, die Elektroantriebe bieten. Dadurch werden in den Jahren bis 2020 neue Fahrzeugkonzepte verfügbar sein, die sich in keine der herkömmlichen Fahrzeugklassen mehr integrieren lassen, da die traditionellen Kategorien zur Einteilung von Fahrzeugen nicht mehr praktikabel sein werden. Für die Weiterentwicklung der Fahrzeug-einteilung ist nicht nur eine Orientierung an technisch übergreifenden Merkmalen, sondern auch eine Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Kriterien geboten. Dies bedeutet, dass neben der mit einem Fahrzeug erreichbaren Höchstgeschwindigkeit sowie der maximal zu befördernden Last und/oder Personenanzahl auch die passiven und die aktiven Sicherheitssysteme (einschließlich der Bewertung der Kompatibilität gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern) herangezogen werden müssen. Eine daraus resultierende Fahrzeugklassifikation kann dann u.a. zur Weiterentwicklung der zulassungs-, fahrerlaubnis- und fiskalrechtlichen Regelungen genutzt werden. Handlungsbedarfe, welche aus der Vielfalt zukünftiger Fahrzeugkonzepte resultieren, können an dieser Stelle nur exemplarisch für innovative Lastzüge und Pedelecs betrachtet werden.

Lkw besitzen eine zunehmende Sicherheitsbedeutung, weil sie aufgrund ihrer Masse ein hohes Energiepotenzial in eine mögliche unfallbedingte Kollision einbringen können – und für diese Fahrzeugart ein kontinuierlicher Zuwachs bei der Verkehrsbeteiligung erwartet wird (PROGTRANS, 2007). Derzeit ist die maximale Länge von Sat-

telzügen in Deutschland¹ auf 16,50 Meter festgelegt, für Gliederzüge gelten 18,75 Meter. Der bei Sattelzügen durch eine Angleichung der Vorschriften zur Gesamtlänge erreichbare Zugewinn von 2,25 Metern käme der auf Volumentransporte ausgelegten Transportwirtschaft deutlich zugute und wäre zu begrüßen, weil weniger Fahrten notwendig sind, um die gleiche Warengesamtheit zu befördern. Wichtiger noch: Ein Teil des möglichen Längenzugewinns könnte zugleich für eine Verbesserung der passiven Sicherheit an Front und Heck genutzt werden, indem energieabsorbierende Sicherheitssysteme für Unfallsituationen verbaut werden (TNO, 2009; DEKRA, 2009; Niewöhner et al., 2005). Derartige Aufprallschutzeinrichtungen kämen nicht allein den Fahrzeuginsassen, sondern gerade anderen schwächeren Verkehrsteilnehmern zugute.

Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts ist aus Sicherheitsgründen nicht zu befürworten. Vielmehr ist künftig die Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts effizienter zu prüfen, um überladungsbedingten Verkehrsrisiken und einer erhöhten Beanspruchung der Straßenverkehrsinfrastruktur vorzubeugen. Für derartige Kontrollen könnten die Achslasten von Zugfahrzeugen und Anhängern elektronisch erfasst und ausgewertet werden. Die Werte für die Achslasten liegen an der genormten ISO-Schnittstelle an (ISO 7638; CAN-Bus: ISO 11992). Sie ließen sich einerseits im EG-Kontrollgerät speichern oder andererseits mit Hilfe eines handlichen Testgerätes innerhalb weniger Sekunden auslesen. Einen entsprechenden Prototyp für ein solches Testgerät hat die FSD bereits entwickelt: Dieses könnte seitens der Sachverständigen bei der Hauptuntersuchung (HU) wie auch seitens der Aufsichtsbehörden bei Straßenrandkontrollen eingesetzt werden.

Die oben angesprochene Erweiterung des Transportvolumens würde auch zu einer verstärkten Fahrzeugnachfrage führen, die in der Konsequenz mit einer Anhebung der sicherheitstechnischen Standards zu verbinden wäre. Beispielsweise könnte der zusätzliche Verbau von sicherheitswirksamen Fahrerassistenzsystemen wie eine Automatische Notbremse, ESP, Roll-Over-Protection oder Spurhalte-, Spurwechsel- und Abbiegeassistenten (vornehmlich mit automatischem Eingriff in die Bremsanlage) verpflichtend vorgeschrieben werden. Um die beschriebenen Möglichkeiten auszuschöpfen, sollten Sattelzüge mit einer Maximallänge von 18,75 Metern in die derzeitigen Feldversuche zu Lang-Lkw zusätzlich einbezogen werden. Abzuwägen wäre auch, ob in Zeiten der Etablierung von Elektroantrieben der Einsatz von Allradhybriden in Lastzügen untersucht werden sollte. Bei Allradhybriden werden, neben den herkömmlich angetriebenen Achsen über Verbrennungsmotor und Getriebe, beliebig viele Achsen des Lastzuges und des Anhängers elektromotorisch angetrieben. Die dazu erforderliche Energie kann u.a. durch Rekuperation auf Gefälle Strecken gewonnen werden. Eine solche Rekuperation ist für Lastzüge bereits ab 1,5 % Gefälle effizient. Die Verteilung der Antriebskräfte auf mehrere Achsen würde vor allem bei glatten bzw. winterlichen Straßenverhältnissen einen deutlichen Sicherheitszugewinn bewirken. Darüber hinaus wäre auch eine substantielle Kraftstoffeinsparung zu erwarten (Fiala, 2009).

Mit der Richtlinie 2010/48/EU (EU, 2010) wurden bei Nutzfahrzeugen (über 3,5 t) mit einem Erstzulassungsdatum ab dem Jahr 2010 die Anforderungen an die nachzuweisende Mindestverzögerung im Rahmen der Hauptuntersuchung auf 5 m/s² erhöht. Ebenfalls erhöht wurden die Anforderungen an die Mindestverzögerung für Anhänger (über 3,5 t) auf 4,5 m/s². Gemessen am heutigen technischen Standard, sind diese Grenzwerte aber noch immer viel zu niedrig angesetzt, denn moderne Lkw und Anhänger können bei Vollabbremsungen Bremsverzögerungen von ca. 8 m/s² erreichen. Als Vergleich dazu sei genannt, dass moderne Pkw und Krafträder eine Vollverzöge-

¹ In anderen Staaten Europas sowie Nordamerikas gelten größere Längen, teilweise Tonnagen.

von mehr als 10 m/s² erreichen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und – in diesem Fall insbesondere – der Kompatibilität der Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Bremswirkung sollte eine höhere Mindestverzögerung für zukünftig neu zuzulassende schwere Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung vorgeschrieben werden.

Die Reifen eines Fahrzeuges sind das alleinige Bindeglied zwischen Fahrzeug und Straße. Reifen minderwertiger Qualität reduzieren ähnlich wie verschlissene Reifen die Stabilität und damit die Kontrollierbarkeit des Fahrzeugs erheblich (v. Glasner, Ahlgrimm, 2010). Somit wird auch die Wirkung von Fahrerassistenzsystemen wie ESP, ABS und automatischer Notbremse reduziert. Unter anderem durch den Wegfall der Reifenfabrikatsbindung ist es seit dem Jahr 2000 möglich, Reifen mit stark unterschiedlichen Leistungsfähigkeiten zu installieren. Zudem sind die Leistungsparameter der Reifen für den Verbraucher völlig intransparent. Daher ist eine Klassifizierung der Reifen hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit im Brems- und Seitenführungsverhalten unbedingt erforderlich. Hierbei muss zwischen Ökonomie und Ökologie einerseits sowie Sicherheit andererseits abgewogen werden. Die durch das EU-Reifenlabel unausgewogen in den Vordergrund gestellte Kraftstoffersparnis führt zu einer verringerten Brems- und Seitenführungsfähigkeit der Reifen. Das EU-Reifenlabel sollte daher unbedingt kurzfristig weiterentwickelt bzw. entsprechend neu reguliert werden. Darüber hinaus sollte für eine sichere Verkehrsteilnahme bei winterlichen Straßenverhältnissen eine Mindestprofiltiefe von 4 mm für alle Fahrzeugarten und zukünftige Fahrzeugkonzepte mit einer Höchstgeschwindigkeit über 45 km/h vorgeschrieben werden.

Zur besseren Erkennbarkeit von Lkw wird durch die Neuregelung der ECE-Regelungen 48 und 104 eine retroreflektierende (d. h. das Licht wird zur Lichtquelle zurück reflektiert) Konturmarkierung vorgeschrieben, deren positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit auch belegt ist (Schmidt-Clausen, 2000). Aus psychologischer Sicht lässt sich die Erkennbarkeit von Lkw und Anhängern mit Konturmarkierung außerdem weiter verbessern, sofern die Fahrzeuge großflächig mit dezent retroreflektierendem Material gestaltet würden. Entsprechende Vorschriften sollten so weiterentwickelt werden, dass eine Ausrüstung solcher Fahrzeuge mit retroreflektierenden Materialien erlaubt oder – besser noch – vorgeschrieben wird. In einem ersten Schritt könnte dies für die oben beschriebenen innovativen Lastzüge erfolgen.

Die Elektromobilität der nahen Zukunft wird weniger durch Pkw mit Elektroantrieb als stärker durch Pedelecs, E-Bikes und elektrisch angetriebene Mobilitätshilfen geprägt sein. Allein für das Jahr 2012 wird ein Zuwachs von ca. 500.000 Pedelecs erwartet (ZIV, 2011). Für alle Elektrofahrzeuge stellen sich neue Fragen hinsichtlich der sinnvollen bzw. notwendig werdenden Umgestaltung der Infrastruktur an die entsprechenden Erfordernisse, hinsichtlich der vorauszusetzenden Kompetenzen der Fahrer im Allgemeinen sowie der Rettungskräfte im Besonderen und nicht zuletzt hinsichtlich der technischen Sicherheit der Elektrofahrzeuge. Zwei Beispiele mögen den dringenden Handlungsbedarf im Bereich der technischen Sicherheit verdeutlichen:

- Anders als im Pkw-Bereich werden in den aktuellen sicherheitsrelevanten EN-Normen für Pedelecs überhaupt keine Anforderungen an fertig montierte Produkte gestellt. Diese aber wären dringend notwendig, denn durch den Elektroantrieb wirken hohe dynamische Belastungen insbesondere auf Reifen, Räder, Rahmen, Gabel und Bremsen. Für Pedelecs wären daher sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene klare und den Eigenschaften dieser Fahrzeuge angepasste Regelungen bezüglich der technischen Anforderungen an die Baugruppen notwendig. Weiterhin erscheinen Vorschriften unter anderem zur maximalen Leistung, zur Höchstgeschwindigkeit sowie zur Nutzung von Tagfahrlicht und



Standlicht dringend erforderlich. Zur Evaluation der Verkehrssicherheit von Pedelecs 25 und Pedelecs 45 sollten in der polizeilichen Unfalldatenaufnahme diese Unfälle gesondert erfasst werden. Eine Grundlage dafür wären die Identifizierbarkeit dieser Fahrzeuge (z. B. über die Rahmennummer) und eine Kennzeichnung als Pedelec 25 bzw. Pedelec 45².

- Bei Fahrzeugen mit Rekuperation kann eine moderate Verzögerung des Fahrzeuges allein durch den Elektromotor bzw. -generator erfolgen, ohne dass die Reibungsbremsen aktiviert werden. Wegen der Verzögerungswirkung der Rekuperation werden die Reibpaarungen (Bremsbelag/-scheibe) nur selten genutzt. Infolgedessen degeneriert die Bremswirkung der herkömmlichen Reibungsbremsen. Für eine Notbremsung mittels Reibungsbremse steht dann nur noch eine zu geringe Bremswirkung zur Verfügung. Daraus resultieren verlängerte Bremswege, erhöhte Aufprallgeschwindigkeiten und schwerere Unfallfolgen. Eine einfache Möglichkeit, hier Abhilfe zu schaffen, wäre es, bei jeder x-ten Verzögerung mit den Reibungsbremsen zu verzögern, sodass die volle Bremswirkung des Fahrzeugs dauerhaft erhalten bleibt.

3 Auswirkungen der Pluralisierungen der Fahrzeugkonzepte auf den Erwerb und die lebenslange Weiterentwicklung von Fahrkompetenz

Die Pluralisierung der Fahrzeugkonzepte einschließlich des Wandels der sicherheitsrelevanten Fahrzeugmerkmale wird sich auf den Erwerb von Fahrkompetenz bzw. auf die Vergabe von Mobilitätsrechten auswirken. Beispielsweise bedarf es nach geltenden rechtlichen Vorschriften für die Nutzung mancher neuartiger Mobilitätshilfen keiner (speziellen) fahrpraktischen Ausbildung und Fahrprüfung, obwohl eine fahrzeugspezifische Fahrkompetenz für den Gebrauch dieser Fahrzeuge unerlässlich erscheint. Es stellt sich die Frage, wie angesichts einer fehlenden Konzeption zur Verkehrssozialisation unter Berücksichtigung dieser Fahrzeugarten eine Anfangskompetenz zur sicheren Nutzung solch motorisierter Fahrzeuge erworben werden kann (Bönninger et al., 2009). Im Bereich der traditionellen Fahrzeugarten hat sich gezeigt, dass für einen solchen Kompetenzerwerb das Fahren in unterschiedlichen Verkehrsbedingungen selbst ein wichtiger Einflussfaktor ist (Warren & Simpson, 1976), wobei das Verkehrsrisiko und die Fahrerfahrung in einem gegenläufigen Zusammenhang stehen (Young-Driver-Paradox). Aus diesem Grunde sollte schnellstens angestrebt werden, einerseits die Übungsmöglichkeiten für den Erwerb von Fahrkompetenz zu definieren und ggf. auszuweiten (Bönninger, Sturzbecher, 2005), andererseits aber die Risikoexposition insbesondere im initialen Stadium des Fahrkompetenzerwerbs durch protektive Vorkehrungen zu begrenzen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Definition der Anzahl erlaubter Mitfahrer, regionale Begrenzungen, Tagfahrgebot). Entsprechende Einschränkungen/Regulierungen lassen sich mit modular erworbener und nachgewiesener Fahrkompetenz stufenweise aufheben.

² Pedelec 25 bzw. Pedelec 45, bezeichnen "Pedal Electric Cycles", deren elektromotorische Unterstützung während des Pedalierens bis auf eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h bzw. 45 km/h begrenzt ist.



Die innovativen Fahrzeugkonzepte bieten für die Gestaltung solcher protektiven Bedingungen im Hinblick auf sicherheitsrelevante Fahrzeug- und Nutzungsmerkmale gute Ausgangsbedingungen. So weisen einige Fahrzeugarten nur eine geringe Masse auf. Darüber hinaus lassen sich mit technischen Maßnahmen geringe Höchstgeschwindigkeiten einrichten; schließlich ist die Anzahl möglicher Mitfahrer eng begrenzt bzw. leicht begrenzt. Damit erscheint es möglich und wünschenswert, auch jüngeren Jugendlichen einen frühzeitigeren, gestuften Zugang zur Mobilität zu eröffnen. Dies gilt insbesondere, wenn Möglichkeiten gefunden werden, den Fahrkompetenzerwerb durch Fahrlehrer, Sachverständige oder nach einem entsprechenden Befähigungsnachweis ggf. andere fahrerfahrene Begleiter zu fördern sowie durch die verpflichtende Ausstattung dieser Fahrzeuge mit aktiven und passiven Sicherheitssystemen die Potenziale zur Unfallvermeidung und Unfallfolgenminderung auszuschöpfen. Die Vergabe von Mobilitätsrechten sollte also nicht mehr allein von der Fahrzeugklasse, von einem vorgegebenen Mindestalter und vom Absolvieren obligatorischer Ausbildungsbestandteile und Fahrerlaubnisprüfungen abhängig gemacht werden, sondern auch vom sicherheitstechnischen Ausstattungsgrad der jeweils genutzten Fahrzeuge. So wäre z.B. eine verpflichtende Ausstattung von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit größer 45 km/h mit ABS eine mögliche Voraussetzung für das Führen eines solchen Fahrzeugs ab dem 15-ten Lebensjahr.

Auch bei den traditionellen Fahrzeugarten und insbesondere bei den unter Sicherheitsaspekten hoch entwickelten Pkw ist nach einer verbesserten Ausschöpfung der Sicherheitspotenziale in der Fahranfängervorbereitung zu suchen. Eine Lehr-Lern-Form, deren hoher Sicherheitsgewinn empirisch nachgewiesen (Funk et al., 2010) ist, stellt das Begleitete Fahren (deutsche Variante BF 17) dar. Allerdings werden die Sicherheitspotenziale dieser Lehr-Lern-Form nicht optimal ausgeschöpft, weil die Fahranfänger in Deutschland lediglich sieben bis acht Monate die geschützte Begleitphase nutzen (Funk et al., 2010). Um die Begleitphase besser zu nutzen, müsste ein früherer Zugang zu diesem Ausbildungsmodell geschaffen werden. Eine Reihe von internationalen Beispielen zeigt, dass der Einstieg in dieses Ausbildungsmodell auch mit 16 Jahren erfolgen kann: vgl. Schweden (Gregeresen, 2000), Frankreich, Österreich, USA (diverse Bundesstaaten).

Genauso wie sich zu Beginn einer ‚Fahrerkarriere‘ Fahrerkompetenzdefizite durch protektive Fahrbedingungen und sicherheitswirksame Fahrerassistenzsysteme kompensieren lassen, sollten auch bei nachlassender Fahrkompetenz Mobilitätsrechte durch protektive Vorkehrungen und Vorgaben zur Nutzung von Fahrerassistenzsystemen erhalten werden (z. B. Notbremssystem, Spurhalte-, Spurwechsel- und Kreuzungsassistent).

Nachstehende ‚Fahrerkarriere‘ wäre bspw. vorstellbar:

| Alter (in Jahren) | Fahrzeug-Konzept | Nachweis- pflichtig * | Protektive Vorkehrungen | | |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------|---|
| | | | Geschwindigkeit | Unterstützung | Weitere Möglichkeiten |
| Bis 12 | Fahrrad ohne Zusatzantrieb | | | | |
| Ab 12 | Pedelec 25 Segway 25 | | Bis 25 km/h | | |
| Ab 14 | Pedelec 45 | Ja | Bis 45 km/h | | |
| Ab 15 | Moped 45 e-Bike 45 | Ja | Bis 45 km/h | ABS | |
| Ab 16 | Leichtkraftrad 90 e-Bike 90 | Ja | Bis 90 km/h | ABS | |
| | Pkw 90 | BF 16 | Bis 90 km/h | Ausgewählte FAS | Mitfahrerbeschränkung Ohne BAB |
| Ab 17 | Pkw 120 | BF 17 | Bis 120 km/h | Ausgewählte FAS | Mitfahrerbeschränkung Ohne BAB |
| Ab 18 | Pkw | Ja | | | |
| Ab 70 | Pkw | | | Ausgewählte FAS | Fahrkompetenzberatung |
| Ab 80 | Pkw | | | Ausgewählte FAS | Fahrkompetenzberatung, Tagfahrempfehlung |

* Nachweis von Ausbildungsphasen und Teilprüfungen (Sturzbecher et al., 2010), die möglichst an das jeweils konkrete Fahrzeugkonzept angepasst sind

4 Auswirkungen der Pluralisierung der Fahrzeugkonzepte in Deutschland und der Europäischen Union auf den Erhalt des Fahrzeugsicherheitsniveaus in den Mitgliedsstaaten³

Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union verfolgen das Ziel, die Lebenssituation der Menschen zu verbessern. Besondere Bedeutung kommt dabei der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu, die Verkehrstopfer vermeidet und so die Grundrechte auf Leben, Unversehrtheit und Freizügigkeit verwirklichen und weiter ausbauen hilft. Deshalb hat die Europäische Kommission in ihrer Mitteilung zu den Verkehrssicherheitsleitlinien 2011-2020 konsequenterweise das Ziel formuliert, die Anzahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um die Hälfte zu reduzieren.

Einer der wesentlichen Bausteine der Sicherheit im Straßenverkehr und zudem des Umweltschutzes ist die periodisch-technische Fahrzeugüberwachung. Die Kommission plant derzeit die Neufassung der einschlägigen Richtlinie 2009/40/EC, zuletzt geändert durch Richtlinie 2010/48/EG (EU, 2010), in Form einer Verordnung.

Die aktuell gültigen Mindeststandards für die Fahrzeugüberwachungen liegen auch nach ihrer letzten Anhebung im Jahre 2010 unter den aktuellen Möglichkeiten derzeitiger Fahrzeug- und Prüftechnik. Die auf den Markt drängenden neuen Fahrzeugkonzepte werden in keiner Weise berücksichtigt. Ebenfalls bleiben mit der Richtlinie aus dem Jahre 2010 Mindestanforderungen an Prüfer und Prüforganisation weiterhin ausgespart.

Eine Anhebung und Erweiterung der bestehenden EU-Mindeststandards auf der Grundlage der Erfahrungen der Mitgliedsstaaten in Verbindung mit ihrer regelmäßigen Anpassung an den technischen Fortschritt ist geeignet, Verkehrssicherheit und Umweltschutz in Europa nachhaltig zu befördern.

Die Anhebung wird sich u. a. auf die Aspekte wie die

- zu untersuchenden Fahrzeugklassen,
- Untersuchungsfristen,
- Untersuchungspunkte und
- Untersuchungsverfahren

konzentrieren.

Die Erweiterung auf neue Mindeststandards ist bezüglich

- der Aus- und Fortbildung der Prüfer,
- der Organisation der Prüfer,
- der Neutralität der Prüfer,
- der Ausstattung der Prüfstellen und
- der Prüfgeräte

zu vereinbaren.

³ s. hierzu auch das VdTÜV/DEKRA-Positionspapier vom 28.10.2011



Wesentliche Voraussetzung für Innovationen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ist die Beachtung des Subsidiaritätsprinzips. Auf dessen Grundlage haben die Fahrzeuguntersuchungen, die über den Mindeststandard der EU hinausgehen, in einer Reihe von Mitgliedsstaaten bereits einen erheblichen Gewinn an Verkehrssicherheit und Umweltschutz erbracht.

Nach einer Studie für die Bundesrepublik Deutschland (FSD, 2011) führt die Einbeziehung der Untersuchung von modernen Fahrerassistenzsystemen wie beispielsweise Notbremsystemen, Abstandsregelsystemen und Spurhaltesystemen in die periodisch-technische Fahrzeugüberwachung zu einer deutlichen Reduzierung von Unfällen, Unfallverletzten und Unfällen. Allein in Deutschland summiert sich dieser Effekt auf eine Reduzierung der

- Anzahl der Getöteten um bis zu 274 pro Jahr, der
- Anzahl der Schwerverletzten um bis zu 3.747 pro Jahr und der
- Anzahl der Leichtverletzten um bis zu 24.365 pro Jahr.

So haben z.B. diese in Deutschland seit dem Inkrafttreten der 41. ÄndVStVR im Jahre 2006 gesammelten Erfahrungen bewiesen, dass sich die über die Mindeststandards hinausgehenden Innovationen der EU-Mitgliedsstaaten für mehr Verkehrssicherheit und Umweltschutz nach dem Prinzip der „best practice“ als effizienter Motivator und Motor für die regelmäßige Anpassung der EU-Mindeststandards an den technischen Fortschritt bewährt haben. Würden mit den Standards einer Weiterentwicklung in den Mitgliedsstaaten Grenzen gesetzt, wäre Stagnation die Folge. Die Anpassung an den technischen Fortschritt der Fahrzeugtechnik, der neuen Fahrzeugkonzepte und der Prüftechnik bliebe auf der Strecke.

Die bewährte Regelung, welche den Mitgliedsstaaten die Entscheidungsfreiheit einräumt, angepasst an die jeweiligen regionalen Bedingungen über die EU-Mindeststandards hinaus höhere und zusätzliche Anforderungen an das System der periodisch-technischen Fahrzeugüberwachung zu stellen, muss deshalb bei der geplanten Neufassung der Rechtsvorschriften unbedingt beibehalten werden.

5 Literatur

Bönninger, J., Sturzbecher, D. (2005). Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, M 168. Wirtschaftsverlag NW.

Bönninger, J., Kammler, K., Sturzbecher, D. (Hrsg., 2009). Die Geschichte der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland. Dresden: arge tp 21.

DEKRA Automobil GmbH. (2009). Verkehrssicherheitsreport Lkw 2009. Stuttgart: DEKRA e. V.

URL: http://www.dekra.de/c/document_library/get_file?uuid=d38677b6-7fb9-438d-99c6-dc2b283defa7&groupid=10100 (abgerufen am 02.11.2011)

EU, (2010) Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt.

URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:173:0047:0072:DE:PDF> (abgerufen am 02.11.2011)

Fiala, E. (2009). Verkehr - Kleinstmöglicher Verbrauch - Hybridstrategie.

URL: <http://www.ernstfiala.at/verkehr> (abgerufen am 02.11.2011)

FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH. (2011). Generalisierung/Harmonisierung der Periodical Technical Inspection (PTI) in der Europäischen Union - Auswirkungen auf die Unfallfolgen in Deutschland. (unveröffentlichter Bericht).

Funk, W., Grüninger, M., Dittrich, L., Goßler, J., Hornung, C., Kreßner, I., Libal, I., Limberger, S., Riedel, C., Schaller, S., Schilling, K., Svetlova, K. (2010). Begleitetes Fahren ab 17 – Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe „Mensch und Sicherheit“, M 213. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW.

Gregersen, N. P. (2000). Sixteen Years Age Limit for Learner Drivers in Sweden – an Evaluation of Safety effects. In: Accident Analysis and Prevention 32, p. 25-35.

Maycock, G., Lockwood, C.R., Lester, J.F. (1991): The Accident Liability of Car Drivers. In: TRL research report 315. Crawthorne: TRL Limited.

Niewöhner W., Berg F. A. und Nicklisch, F. (2005). Innerortsunfälle mit rechts abbiegenden Lastkraftwagen und ungeschützten Verkehrsteilnehmern Teil 1-3 In: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik, Heft 7/8, August 2005, S. 175-182, Heft 10, Oktober 2005, S. 239-244 und Heft 11, November 2005, S. 175-274.

ProgTrans (2007). Die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland bis 2050. Basel.

URL: <http://www.promobilitaet.de/downloads/ProgTrans-Gueterverkehr-2050-Kurzfassung-070702.pdf> (abgerufen am 02.11.2011)

Schmidt-Clausen, H.-J. (2000). *Retroreflective Markings of Vehicles*. München: Herbert Utz Verlag.

Sturzbecher, D., Bönninger, J., Rüdell, M. (2010). *Praktische Fahrerlaubnisprüfung - Grundlagen und Optimierungsmöglichkeiten*, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, M 215. Bergisch Gladbach: Wirtschaftsverlag.

TNO Science and Industry (2009). *APROSYS - Advanced Protection Systems*. Final report for the work on "Car Accidents".

URL: <http://www.Aprosys.com> (abgerufen am 02.11.2011)

von Glasner, E.-Ch., Ahlgrimm, J. (2010). *Der Einfluss der Reifenleistungsfähigkeit auf das Fahr- und Bremsverhalten von Nutzfahrzeugen*. In: VKU Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik 11. München: Springer.

Warren, R. A., Simpson, H. M. (1976). *The young driver paradox*. Ottawa, Ontario: Traffic Injury Research Foundation of Canada.

ZIV (2011) Eurobike-Branchengespräch am 30.8.2011 in Friedrichshafen

Zahlen – Daten – Fakten Zum Fahrradmarkt in Deutschland und Europa.

URL: http://www.ziv-zweirad.de/public/wpk-2011-eurobike-ziv-text-branchengespraech_briefbogen.pdf
(abgerufen am 02.11.2011)

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP

Nr. 17(15)293-G(neu)



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 24jährigen 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 Risikoverringerung 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.

Polizeidirektor Martin Mönninghoff
Deutsche Hochschule der Polizei
Fachgebiet Polizeiliche Verkehrslehre
Zum Roten Berge 18-24
48165 Münster
Tel.: 02501806277
Martin.moennighoff@dhpol.de

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)293-H
BERATUNGSUNTERLAGE
Bitte aufbewahren!

Münster, den 08.11.2011

An den
Deutschen Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Per Mail

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses am 09.11.2011

Ihre Einladung vom 20.10.2011 und Ergänzung vom 28.10.2011

Sehr geehrter Herr Dr. Anton Hofreiter,
sehr geehrte Damen und Herren

herzlichen Dank für die Einladung und die Gelegenheit zu folgenden Punkten schriftlich und mündlich Stellung nehmen zu können:

Antrag der Fraktion CDU/CSU und FDP (Drucksache 17/5530)

Antrag der Fraktion SPD (Drucksache 17/5772)

Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Drucksache 17/7466)

Mitteilung der Europäischen Kommission (Ratsdokument 12603/10).

In meine Betrachtung möchte ich ebenfalls die Entschließung des EU-Parlaments vom 27.09.2011 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Sogenannter Koch Bericht) einbeziehen.¹

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es dringend geboten erscheint, das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes aus dem Jahre 2001 zu überarbeiten und das bereits 2010 verabschiedete Programm der EU-Kommission für den Zeitraum 2011 – 2020 für die Bundesrepublik Deutschland umzusetzen.

¹ <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P7-TA-2011-0408+0+DOC+XML+V0//DE&language=DE>

Die Vereinten Nationen haben mit der „Decade of Action for Road Safety 2011-2020“ zum weltweiten Kampf gegen das Blutbad auf den Straßen mit 1.300.000 Toten pro Jahr aufgerufen.

Die Europäische Kommission und auch das Europäische Parlament haben nach dem (Teil-)Erfolg des 3. Aktionsprogramms, durch das mehr als 100.000 Unfalltote verhindert werden konnten, auch im neuen Programm wieder die ambitionierte Reduzierung der Unfalltoten um 50% anvisiert.

Deutschland hat im Gegensatz zu anderen Europäischen Staaten in der letzten Dekade die Zahl der Getöteten nicht um 50% reduzieren können. Insofern muss das kommende Deutsche Verkehrssicherheitsprogramm nicht nur eine anspruchsvolle Zielsetzung festschreiben, sondern auch konkrete Umsetzungsschritte und damit eine Operationalisierung der Ziele vorsehen.

Erfahrungen in anderen Europäischen Staaten zeigen, dass vor einer inhaltlichen Schwerpunktsetzung eine politische Priorisierung zwingend erforderlich ist. Der Erfolg der französischen Verkehrssicherheitsarbeit zeigt dies nachdrücklich. Auch in Deutschland muss die Verkehrssicherheitsarbeit eine höhere Beachtung in der politischen Zielsetzung erfahren. Mehrere tausend Tote und zigtausend Schwerverletzte machen dies dringend erforderlich.

In der Verkehrssicherheitsarbeit sind zahlreiche Akteure aktiv. Dieses Potential gilt es zukünftig effektiver zu bündeln, denn die Synergieeffekte eines verbundstrategischen Vorgehens sind vielfach national wie international bewiesen. Insbesondere gilt es die rechtlichen Vorbehalte gegen wirkungsvolle, rechtsstaatliche Maßnahmen im Bereich der Verkehrsüberwachung auf den Prüfstand zu stellen und erneut zu überdenken. (z.B. Halterhaftung, Section Control, verdachtsfreie Prüfung der Verkehrstüchtigkeit, Atemalkoholmessung)

Neben der Gestaltung des Straßenraumes und der Verbesserung der (Fahrzeug-)technik ist der entscheidende Faktor das menschliche Verhalten. Aus verkehrspsychologischer Sicht ist das Verhalten der Verkehrsteilnehmer bei der Wahl des Verkehrsmittels und der Regelbefolgung von unterschiedlichen Faktoren geprägt. Unstrittig hierbei sind aber die Verkehrsüberwachung und die Sanktionshöhe für die Regelbefolgung von elementarer Bedeutung. Erfahrungen zahlreicher wissenschaftlicher Studien zeigen, dass eine zu geringe Sanktionshöhe (z.B. bei Geschwindigkeitsverstößen) auch durch eine verstärkte Überwachung nicht ausgleichen werden kann. Ebenso sind hohe Strafen bei geringer Überwachungsintensität nahezu wirkungslos. Auch in Deutschland müssen die Verwarnungs- und Bußgeldsätze für Geschwindigkeitsverstöße drastisch angehoben werden. (siehe internationaler Vergleich) Zudem müssen die Verkehrsüberwachungsorgane stärker in die Entwicklung von Verkehrssicherheitsstrategien eingebunden werden. Derzeit ist dies nicht gegeben!

In den Polizeien mehrerer Bundesländer wird derzeit über einen massiven Stellenabbau nachgedacht, der auch zu Lasten der Verkehrsüberwachungskapazitäten gehen wird. Qualitativ hochwertige Verkehrsüberwachung, wie sie von deutschen Gerichten gefordert wird, benötigt hochwertige Überwachungskräfte und Technik. Neben der Verkehrsüberwachung mit sofortigem Anhalten und einer sofortigen Ahndung, muss aber auch die Verkehrsüberwachung mittels Massenverfahren (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung ohne Anhalten) weiter ausgebaut werden, um einen größeren Überwachungsdruck und damit eine verbesserte Einhaltung der Verkehrsregeln zu gewährleisten.

Wissenschaftlich bewiesen ist die positive Wirkung der Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Bei einer Reduktion um 1% sind 2% weniger Verkehrsunfälle mit Verletzten, 3% weniger schwerverletzte und 4% weniger Verkehrsunfalltote zu erwarten. Diese positiven Effekte lassen sich durch Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (innerorts: 30 km/h; außerorts: 80 km/h; Autobahn: 130 km/h) zwingend verbunden mit einer angemessenen Verkehrsüberwachung erzielen. Frankreich, Spanien und andere Staaten in Europa haben dies anschaulich bewiesen.

Die Verkehrssicherheitsbemühungen sollten sich auch in Deutschland auf die drei weltweit und europaweit ausgemachten Hauptfaktoren für schwere Verkehrsunfälle konzentrieren. Neben der Geschwindigkeit muss Alkohol weiter im Fokus der Betrachtung bleiben. Die Schwierigkeiten bei der Verkehrsüberwachung dieses in den letzten Jahren stark rückläufigen Verhaltens gilt es auszuräumen. Die gesetzlichen Bestimmungen über die Höchstgrenze von Alkohol müssen dringend neu geregelt werden. Die sehr guten Erfahrungen mit der Trennung von Alkoholkonsum und aktiver Verkehrsteilnahme bei den jungen Fahrzeugführerinnen und -führern sollten auf alle Altersgruppen ausgedehnt werden. Die Atemalkoholmessung sollte als Beweismittel im Strafverfahren zugelassen werden. Hierzu sollten eigene Grenzwerte gesetzlich festgeschrieben werden. Die Anordnungskompetenz bei Blutprobenentnahmen sollte so geregelt werden, dass verfahrensgefährdende Wartezeiten nicht mehr entstehen. Die Ermächtigung zur verdachtsunabhängigen Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit (Alkohol, Drogen, Medikamente) mit einer begrenzten Mitwirkungspflicht sollte im Sinne der Rettung von Menschenleben rechtstaatlich legitimiert werden.

Insgesamt möchte ich Sie dringend auffordern, den Stellenwert der Verkehrssicherheit in Deutschland nachhaltig zu steigern, indem ihr ein wesentlicher größerer Raum und Gewicht in der politischen Diskussion eingeräumt wird. Die Zusammenarbeit aller beteiligten Organisationen und Institutionen muss dringend verbessert werden. Die Einrichtung einer interministeriellen Koordinierungs- und Entscheidungsstelle ist anzustreben. Die „Reibungsverluste“ zwischen den einzelnen Akteuren darf nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit gehen.

Martin Mönninghoff