

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter,
Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7253 –**

Sachstand nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat in seiner Stellungnahme vom 10. Dezember 2010 „Sicherheit zuerst – Möglichkeiten zu Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland“ ein integriertes Gesamtkonzept zur weiteren deutlichen Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland entworfen.

Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt besonders eine stringente Kooperation aller Akteure der vielfältigen und heterogenen Verkehrssicherheitsarbeit, um die noch vorhandenen Potentiale in der Verkehrssicherheitsarbeit zu heben. Die Verkehrssicherheitsarbeit sollte ausgerichtet sein an einer anspruchsvollen gemeinsamen Verkehrssicherheitsphilosophie, wie beispielsweise „Towards Zero“ oder „Vision Zero“, mit einem klar definierten gemeinsamen Minimierungsziel (Halbierung der Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020) und erreichbaren definierten Zwischenzielen. Darüber hinaus wird eine Vielzahl konkreter Sicherheitsmaßnahmen benannt. Dazu zählen sowohl technische Maßnahmen als auch Maßnahmen, die auf eine Änderung des Verkehrsverhaltens abzielen (Bildung und Ausbildung, Überwachung, ökonomische Maßnahmen). Ferner werden Möglichkeiten der Finanzierung erörtert und die Notwendigkeit der Forschungsarbeit herausgestellt, um die Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsarbeit nachvollziehbarer und besser messbar zu machen.

Als besonders wirksam und dringlich benannt werden 40 konkrete Maßnahmen aus vier Bereichen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, da deren Wirksamkeit bereits bekannt ist und sie darüber hinaus Synergien aufweisen, wenn sie miteinander kombiniert werden.

Die Bundesregierung plant für den Herbst 2011 ein neues Verkehrssicherheitsprogramm. Am 20. Juli 2011 stellte der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, den Entwurf Vertretern der Fachverbände vor und äußerte bereits, dass es auf absehbare Zeit kein Tempolimit auf Autobahnen und keine Null-Promille-Grenze für Autofahrer geben werde. Geplant seien aber zusätzliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich der Landstraßen (www.stern.de vom 16. Juli 2011).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Deutschland betreibt seit vielen Jahren eine intensive und erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3 648 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 gesunken. Nachdem Anfang der siebziger Jahre die Anzahl der Verkehrstoten auf über 21 300 Personen (1970) angestiegen war, ist es durch das Engagement vieler gesellschaftlicher Gruppen und durch eine zielgerichtete Straßenverkehrssicherheitspolitik gelungen, die Zahl der Straßenverkehrstoten kontinuierlich zu verringern. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Bestand an Fahrzeugen und die Fahrleistung in Deutschland seit den 70er Jahren um fast das Dreifache zugenommen hat, ist dies eine beeindruckende Entwicklung.

Die bisherigen Erfolge sind zugleich auch Auftrag und Verpflichtung für die Zukunft. Daher hat die Bundesregierung den festen politischen Willen, diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen. Das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2011 (VSP 2011) ist Fahrplan für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes in den kommenden Jahren. Gleichzeitig ruft das Programm alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Verbände, Firmen, Initiativen, Gruppen und Einzelpersonen auf, sich weiterhin mit ihrem hohen Engagement in die Verkehrssicherheit einzubringen.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm wurde mit allen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland relevanten Akteuren (Länder, Fahrlehrerverbände, DVR, DVW, DEKRA, ADAC, TÜV, VDA etc.) abgestimmt. Alle Akteure haben das Programm begrüßt und ihre Unterstützung bekräftigt.

I. Integriertes Gesamtkonzept

1. Hat die Bundesregierung ein integriertes Gesamtkonzept für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland bzw. einen Masterplan Straßenverkehrssicherheit für alle Handlungsebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt, wie es der Wissenschaftliche Beirat vorgeschlagen hat?

Falls ja, wann plant die Bundesregierung dieses Gesamtkonzept dem Deutschen Bundestag vorzustellen?

Falls nein, warum folgt die Bundesregierung dieser Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates nicht?

Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Ziel ist eine sichere, effiziente, sozial und ökologisch vertretbare Mobilität. Das neue Verkehrssicherheitsprogramm 2011 (VSP 2011) versteht sich als Leitfaden für eine Fortsetzung der erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit auf nationaler Ebene. Hierfür wurde das Programm mit allen für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland relevanten Akteuren abgestimmt. Alle Akteure haben ihre Unterstützung für das Programm bekräftigt.

2. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung eine Charta für Verkehrssicherheit im Sinne des grundgesetzlich verankerten Aspektes des Schutzes des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit enthalten?

Falls nein, weshalb verzichtet die Bundesregierung darauf, und ist stattdessen eine andere Verlautbarung geplant?

Das VSP 2011 versteht sich nicht nur als Leitfaden für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes. Das Programm ist auch ein Orientierungsrahmen für entsprechende programmatische Ansätze der Länder sowie privater Institu-

tionen. Es ruft alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Verbände, Firmen, Initiativen, Gruppen und Einzelpersonen auf, sich weiterhin mit ihrem hohen Engagement in die Verkehrssicherheit einzubringen.

3. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung eine ambitionierte gesellschaftliche Zielsetzung bzw. gemeinsame Philosophie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland im Sinne eines international kompatiblen Minimierungsgebotes enthalten, wie beispielsweise „Vision Zero“, „Towards Zero“, „Minus 50 Prozent“ oder „Safe System Approach“?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum folgt die Bundesregierung dieser Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates nicht?

Die Universität Hamburg hat ein Verfahren entwickelt, wie die EU-Vorgabe von 50 Prozent weniger Unfalltote im Straßenverkehr EU-weit unter Berücksichtigung des jeweils erreichten Sicherheitsniveaus auf die einzelnen EU-Länder umgerechnet werden kann. Für Deutschland bedeutet dies eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent. Dieses Reduktionsziel ist Bestandteil des VSP 2011.

4. Welche Strategie und welche strategischen Leitlinien plant die Bundesregierung für das neue Verkehrssicherheitsprogramm?

Ziel der Bundesregierung ist es, eine sichere Mobilität zu gewährleisten. Aus dieser Zielperspektive heraus ergibt sich die Aufgabe, angemessen auf die bestehenden Herausforderungen zu reagieren, wie auch die Absicht, frühzeitig auf zukünftige und absehbare Herausforderungen einzugehen, um negative Entwicklungen im Vorhinein abzuwenden. Das VSP 2011 zeigt dazu in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik geeignete Maßnahmen auf, die weiterhin nachhaltig die Verkehrssicherheit verbessern.

5. Welche quantitativen Haupt- und Mittelfristziele zur Senkung der Zahlen der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Menschen sowie zur Verringerung der Straßenverkehrsunfälle setzt das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Wird die Bundesregierung in ihrem neuen Programm die Verkehrssicherheitsarbeit, unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips, als nationale Aufgabe herausstellen und in den Bereichen, die nicht in die Kompetenz des Bundes fallen, verstärkt initiiierende, koordinierende und fördernde Funktionen wahrnehmen?

Falls ja, welche Initiativen und welche Aufgabenteilung sind im Einzelnen geplant?

Falls nein, weshalb wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Abstimmungen zwischen der Bundesregierung und den Ländern existieren im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit auf verschiedenen Ebenen, auch in Bereichen, die nicht in die originäre Zuständigkeit des Bundes fallen.

7. Mit welchem Finanzvolumen wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung ausgestattet sein?

Für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle stehen im Bundeshaushalt jährlich etwa 10 Mio. Euro zur Verfügung.

Weitere Projekte wie z. B. die Ausstattung von Bundesfernstraßen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen werden mit Bundesmitteln finanziert. Darüber hinaus werden auch in Zukunft beträchtliche finanzielle Mittel aus dem Bundesfernstraßenhaushalt für Maßnahmen, die überwiegend der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und/oder der Erweiterung der Kapazitäten dienen, zur Verfügung gestellt.

8. Wird das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung aus Gründen der Sicherheit die Vermeidung, Verlagerung und verträglichere Gestaltung des Verkehrs zum Ziel haben?

Falls nein, weshalb wird diese Forderung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Im Jahr 2008 haben Europäisches Parlament und Europäischer Rat einen „Vorschlag zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ (IVS-Richtlinie) auf den Weg gebracht. Die Bundesregierung befürwortet die vorgeschlagene Richtlinie und wird diesen Prozess aktiv begleiten. Durch die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht und durch die Einbindung der nationalen IVS-Struktur in den europäischen Gesamtkontext kann ein erheblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit sowie zur Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems in Deutschland geleistet werden.

9. Welche Maßnahmen sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor, um die Kooperation der unterschiedlichen Handlungsebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit deutlich zu verbessern und bestmögliche Synergien zu erreichen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Plant die Bundesregierung, zur Verbesserung der Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit die Arbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu stärken und deren Kompetenzen diesbezüglich auszuweiten?

Falls nein, welche Institution sollte nach Ansicht der Bundesregierung diese Aufgabe übernehmen?

Der DVR ist mit seinen 200 Mitgliedern langjähriger Partner der Bundesregierung sowie Koordinator der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland.

Die BASt ist eine dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) nachgeordnete wissenschaftliche Institution. Koordinierung gehört per Gesetz nicht zu ihren Aufgaben.

11. Auf welche Art und Weise plant die Bundesregierung, das neue Verkehrssicherheitsprogramm zu implementieren und dessen prozessbegleitende Qualitätssicherung sicherzustellen?

Mit dem VSP 2011 wird eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht. Über den Stand der Umsetzung bzw. über Ergebnisse bereits erfolgter Maßnahmen wird künftig insbesondere der regelmäßig erscheinende Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr, der dem Deutschen Bundestag vorzulegen ist, fungieren. Dies war bereits beim Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr aus dem Jahr 2001 der Fall.

12. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines Verkehrssicherheitsbeirates beim BMVBS, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft und beispielsweise einmal jährlich einen Bericht mit den Prüfergebnissen und möglichen Verbesserungsmaßnahmen vorlegt?

Falls nicht, wie begründet die Bundesregierung ihre Haltung, und wie sollte ihrer Ansicht nach die Qualitätskontrolle der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes erfolgen?

Die Bundesregierung wie auch die BASt erarbeiten gemeinsam mit DVR, DVW und anderen Akteuren in Deutschland geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Sie werden fortlaufend evaluiert und bei Bedarf neuen Entwicklungen angepasst. Das Einrichten neuer bürokratischer Strukturen hält die Bundesregierung für nicht angezeigt.

II. Technische Maßnahmen

13. Weshalb lehnt die Bundesregierung die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen bzw. ein in Europa einheitliches Tempolimit ab, obwohl dieses vom Wissenschaftlichen Beirat als zentraler Schritt im Handlungsfeld der technischen Maßnahmen aufgeführt wird?

In Deutschland sind Autobahnen die sichersten Straßen. Obwohl auf ihnen rund 32,5 Prozent der Gesamtfahrleistungen erbracht werden, ereignen sich hier weniger als 6,5 Prozent der Unfälle mit Personenschaden. Zudem ist bereits durch Verkehrszeichen die Geschwindigkeit auf rund einem Drittel des deutschen Autobahnnetzes begrenzt. Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen kommen hinzu. Darüber hinaus weist das deutsche Autobahnnetz eine sehr hohe Verkehrsdichte auf, was faktisch das Fahren mit hohen Geschwindigkeiten weniger zulässt. Von der Einführung eines allgemeinen Tempolimits werden daher keine durchgreifenden Sicherheitsgewinne erwartet.

Da die Voraussetzungen in den Mitgliedstaaten auf europäischer Ebene sehr unterschiedlich sind (z. B. Topographie), wird eine Vereinheitlichung eines Tempolimits (130 km/h) auch im Hinblick auf das Prinzip der Verhältnismäßigkeit staatlicher Eingriffe nicht für sinnvoll gehalten. Die Verhaltensvorschriften unterliegen im Übrigen dem Subsidiaritätsprinzip.

14. Plant die Bundesregierung, ein Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ aufzustellen?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen soll dieses in welchem zeitlichen Rahmen umfassen, und welche Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sind wofür zuständig?

Falls nein, weshalb wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung sieht es nicht für erforderlich an, ein gesondertes Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ aufzustellen. Entsprechende Maßnahmen werden bei Bedarf im Rahmen des Um- und Ausbaus von Bundesfernstraßen, für die der Bund den Ländern im Jahr 2011 Mittel in Höhe von insgesamt 395 Mio. Euro (davon mehr als die Hälfte für Bundesstraßen) zur Verfügung stellt. In diesem Sinne wurde bereits mit dem Bundeshaushalt 2010 die Zweckbestimmung der Mittel für den Um- und Ausbau von Bundesstraßen und Bundesautobahnen mit dem Ziel geändert, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu fördern.

15. Mit welchen Maßnahmen und in welchem zeitlichen Rahmen plant die Bundesregierung, das Entwurfsprinzip der „selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße“ zu stärken?

Welche Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit sind dabei für welche Maßnahmen zuständig?

Standardisierte Straßen mit hindernisfreien Seitenräumen sind seit vielen Jahren eines der grundlegenden Entwurfsprinzipien der Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen.

Die Bundesregierung fördert und begleitet maßgeblich die Erarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Technischen Regelwerke durch Wissenschaft, Wirtschaft und Fachverwaltung und trägt so dazu bei, dass der Neu-, Um- und Ausbau von Autobahnen, Landstraßen und innerörtlichen Straßen mit einem größtmöglichen Sicherheitsniveau dem Stand der Technik entsprechend erfolgen kann.

16. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheitsaudits für Bundesfernstraßen verpflichtend einzuführen?

Falls nein, weshalb nicht?

Auf Bitten der Bundesregierung führen bereits seit 2002 die zuständigen Landesbehörden Sicherheitsaudits auf der Grundlage der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen durch.

17. Plant die Bundesregierung, perspektivisch Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften einzuführen und höhere Geschwindigkeiten nur auf speziell ausgewiesenen Straßen zuzulassen?

Falls nein, wie begründet es die Bundesregierung, dass sie diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates ablehnt?

Die Absenkung der generellen Höchstgeschwindigkeit innerorts auf Tempo 30 wird nicht für sinnvoll gehalten.

Vor der Überarbeitung der Vorschriften zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen vor einigen Jahren ist dieser Vorschlag intensiv diskutiert worden. Am Ende der

Diskussion wurde er als nicht zielführend verworfen. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Erfahrungen mit der Anordnung der Tempo-30-Zonen gezeigt hatten, dass hier ein Instrumentarium zur Verfügung steht, durch welches sowohl die Belange der Verkehrsteilnehmer als auch der Wohnbevölkerung in Einklang gebracht werden können.

Heute ist es bereits so, dass abseits der Hauptverkehrsstraßen stets mit Tempo-30-Zonen gerechnet werden muss. Eine generelle Tempo-30-Regelung würde hingegen den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstraßen, auf dem ca. zwei Drittel des innerörtlichen Verkehrs abgewickelt werden, unverhältnismäßig beeinträchtigen.

18. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheit als zentrales Anliegen bei der Netzplanung zu etablieren?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dazu geplant, und welche Akteure sollen dabei mitwirken?

Die Methodik zur gesamtwirtschaftlichen Bewertung erwogener Infrastrukturvorhaben beinhaltet u. a. den Faktor „Erhöhung der Verkehrssicherheit“. So ist gewährleistet, dass bei allen geplanten Investitionen in die Infrastrukturnetze auch die Aspekte der Verkehrssicherheit berücksichtigt werden.

19. Plant die Bundesregierung, Verkehrssicherheit in Regelwerken und bei Fördermaßnahmen höher zu gewichten?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dazu geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Neben der Stärkung der Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten im Regelwerk hat die Bundesregierung bereits mit dem Bundeshaushalt 2010 die Zweckbestimmung der Mittel für den Um- und Ausbau von Bundesstraßen und Bundesautobahnen mit dem Ziel geändert, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu fördern.

20. Plant die Bundesregierung, ein auf Stauvermeidung ausgerichtetes Verkehrsmanagement auch aus Gründen der Verkehrssicherheit zu fördern?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die vom Wissenschaftlichen Beirat geforderten Maßnahmen für ein auf Stauvermeidung ausgerichtetes Verkehrsmanagement sind im aktuellen „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ bereits enthalten. In diesem mit 300 Mio. Euro veranschlagten Projektplan sind 140 konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation, an unfallträchtigen hoch belasteten Bundesautobahnen vorgesehen.

21. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, mit denen die Modernisierung und Qualitätssicherung von Lichtsignalanlagen (LSA) gefördert werden?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Das Qualitätsmanagement von Lichtsignalanlagen steht in engem Zusammenhang mit sicherheitsverbessernden Verfahren (z. B. Sicherheitsaudit, Verkehrsschau etc.), die bereits von den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden angewendet werden.

Diese Verfahren sind Bestandteil des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements, das die Bundesregierung gemeinsam mit den Ländern den Vorgaben der EU-Richtlinie 2008/96/EG entsprechend im Jahr 2010 umgesetzt hat. Das Verkehrssicherheitsprogramm sieht in Einklang mit dem Beschluss des Bundesrates vom 24. September 2010 (Bundesratsdrucksache 460/10) vor, gemeinsam mit den Ländern die Anwendung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements auszuweiten.

22. Plant die Bundesregierung, die Entwicklung kooperativer Telematiksysteme weiter zu fördern?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Entwicklung kooperativer Systeme wird von der Bundesregierung intensiv gefördert. Allein im Rahmen des laufenden Projekts SIM-TD (Sichere Intelligente Mobilität, Testfeld Deutschland) werden zusätzlich zu den Aufwendungen der Industrie seitens der Bundesregierung rd. 40 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus arbeitet die Bundesregierung auf europäischer Ebene in verschiedenen Gremien zur Vernetzung der laufenden Forschungsaktivitäten mit.

23. Plant die Bundesregierung, die Bemühungen um die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf besonderen Streckenabschnitten fortzusetzen?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bemühungen um die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf besonderen Streckenabschnitten werden fortgesetzt. Dazu gehören z. B. die Anwendung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements insbesondere auf Landstraßen mit Maßnahmen zur Vermeidung sogenannter Baumunfälle und zur Verbesserung der Sicherheit für Motorradfahrer oder die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen.

24. Plant die Bundesregierung, dass künftig Maßnahmen der aktiven und der passiven Sicherheit bei Euro NCAP (European New Car Assessment Programme – Europäisches Neuwagen-Bewertungs-Programm) auf der gleichen linearen Skala beurteilt werden?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bewertung der Sicherheit von neuen Personenkraftwagen im Programm Euro NCAP unterliegt einer stetigen Evaluierung und Entwicklung. In den kommenden Jahren werden zunehmend mehr Maßnahmen zur aktiven Sicherheit in die Sicherheitsbewertung aufgenommen und zukünftig stärker gewichtet werden. Durch diesen Entwicklungsprozess soll die Einführung aktiver Sicherheitssysteme in Kraftfahrzeuge forciert werden. Den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates wird somit gefolgt.

25. Plant die Bundesregierung, auf nationaler Ebene methodische Ansätze zu fördern, die zur Lösung des Problems der Kraftfahrzeugkompatibilität und des Partnerschutzes beitragen können?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung plant keine Maßnahmen auf nationaler Ebene, die zu einer Verbesserung der Kraftfahrzeugkompatibilität und des Partnerschutzes beitragen können. Vielmehr setzt sich die Bundesregierung aktiv dafür ein, diese Verbesserung im Rahmen international harmonisierter Vorschriften für Kraftfahrzeuge einzuführen. Eine nationale Förderung dieses Bereichs wird nicht als zielführend erachtet.

26. Plant die Bundesregierung Fördermaßnahmen, um die Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen, kooperativen Fahrerunterstützungen und der autonomen Unfallvermeidung voranzutreiben?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung hat die Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen, kooperativen Systemen und autonomen Systemen zur Unfallvermeidung in den Forschungsprojekten INVENT (intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik), KONVOI (Entwicklung und Untersuchung des Einsatzes von elektrisch gekoppelten Lkw-Konvois auf Autobahnen) und AKTIV (Adaptive und Kooperative Technologien für den Intelligenteren Verkehr) bereits untersucht. Derzeit befassen sich die Forschungsprojekte SIM-TD (Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) und KoFAS (Kooperative Fahrerassistenzsysteme) ebenfalls mit diesen Themen.

27. Plant die Bundesregierung, Untersuchungen zu fördern, die sich mit der Thematik der Ablenkung des Fahrers durch technische Verbesserungen und damit verbundenen möglichen ungünstigen Verhaltensanpassungen auseinandersetzen?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Das Thema Fahrerablenkung wird seit ca. 15 Jahren immer wieder aufgegriffen. Beispiele sind Untersuchungen zum Telefonieren am Steuer, die bereits in den

90-er Jahren durchgeführt wurden. Seit 2000 wurden mehrere Projekte durchgeführt, die sich direkt oder indirekt mit Fragen von Ablenkungswirkungen durch moderne Informations- und Kommunikationstechnologien befasst haben. Ebenso hat Deutschland an verschiedenen Projekten auf europäischer Ebene z. B. AIDE, HUMANIST mitgewirkt. Deutschland war auch maßgeblich an der Weiterentwicklung und Fortschreibung des Europäischen Grundsatzkatalogs zur Mensch-Maschine-Schnittstelle beteiligt, in dem Fahrerablenkung ein wesentliches Thema darstellt. Gegenwärtig liegen die Schwerpunkte der Aktivitäten zum Thema Fahrerablenkung sowohl in der nationalen Forschung als auch in der nationalen und internationalen Gremienarbeit im Bereich der Weiterentwicklung von Verfahren zur Bewertung der Mensch-Maschine-Schnittstelle im Fahrzeug unter dem Gesichtspunkt der von ihr ausgehenden Ablenkungswirkungen.

28. Welche Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit des Motorradverkehrs sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor und welche Maßnahmen zur effektiveren Geschwindigkeitsüberwachung?

Die Bundesregierung plant derzeit ein Forschungsprojekt zur Untersuchung von Verbesserungsmöglichkeiten bei Motorrad-Schutzhelmen. In diesem Projekt ist ebenfalls eine detaillierte Untersuchung des aktuellen Unfallgeschehens mit Motorrädern geplant.

Viele Studien haben gezeigt, dass automatische Blockierverhinderer (ABV) bei Motorrädern ein großes Potenzial haben, Motorradunfälle zu vermeiden oder abzumildern. Insbesondere werden durch ABV blockierende Räder und damit verbundene Stürze vermieden. Das BMVBS spricht sich daher bei der Europäischen Kommission – insbesondere bei den Verhandlungen zur neuen Rahmenverordnung über die Typgenehmigung von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen – für eine verbindlichen Einführung von ABV bei Motorrädern ab 125 ccm aus.

29. Plant die Bundesregierung, rechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die Einführung autonom wirkender Fahrerassistenzsysteme zu verbessern?
Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung unterstützt nicht die Einführung autonom wirkender, nicht übersteuerbarer Fahrerassistenzsysteme, die in die Fahrzeugführung eingreifen. Die Bundesregierung sieht die Grenze der Einwirkung eingreifender Fahrerassistenzsysteme dort, wo der Fahrer die volle Sachherrschaft über sein Fahrzeug verlieren würde. Rechtlich schlussfolgert Deutschland dies aus den Bestimmungen des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr von 1968.

30. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die Sicherheit neuer Energiesysteme in Kraftfahrzeugen (unter anderem Gas- und Elektrofahrzeugen) zu erhöhen?
Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung engagiert sich sehr stark in der Erarbeitung international harmonisierter Vorschriften für Kraftfahrzeuge. Eine Reihe von Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen mit Hochdrucktanks und elektri-

schem Antrieb konnte bereits umgesetzt werden und derzeit werden unter deutschem Vorsitz die Anforderungen an wiederaufladbare Energiespeicher erarbeitet. Die Empfehlungen des wissenschaftlichen Beirats werden umgesetzt.

31. Plant die Bundesregierung, die retrospektive Unfallforschung zur systemischen Unfallentstehungsforschung auszubauen?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung ist sich der Bedeutung der Unfallforschung als Basis für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit bewusst, daher ist die BAST als nachgeordnete Forschungseinrichtung des BMVBS mit dieser Aufgabe betraut. Über die Eigenforschung der BAST hinaus sind für die Straßenverkehrssicherheitsforschung im Bundeshaushalt rd. 3 Mio. Euro bereitgestellt. Zur Erreichung der spezifischen Forschungsziele werden dabei alle wissenschaftlichen Ansätze verfolgt, die sowohl erfolgversprechend als auch unter forschungsökonomischen Aspekten effizient sind. Hierzu gehört natürlich auch die systemische Unfallentstehungsforschung.

32. Plant die Bundesregierung die Festlegung von Mindeststandards für Zweiräder mit elektrischem Hilfsmotor (z. B. Pedelecs, Elektroroller)?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Mindestanforderungen z. B. für Bremsen und die optische und akustische Wahrnehmbarkeit von Zweirädern mit elektrischem Hilfsmotor bestehen bereits. Die ausrüstungstechnischen Anforderungen werden für Zweiräder mit elektrischem Hilfsmotor durch die Richtlinie 2002/24/EG vorgeschrieben. Für Fahrräder mit elektrischem Hilfsmotor, die vom Anwendungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG ausgenommen sind, werden die ausrüstungstechnischen Anforderungen durch die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) definiert.

33. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um die regelkonforme Ausstattung von Fahrrädern (insbesondere Bremsen und Beleuchtung) voranzutreiben?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Mit Unterstützung des BMVBS erläutert DVR in einer Broschüre wichtige Punkte zur verkehrssicheren technischen Ausstattung eines Fahrrades. Unter dem Titel „Das sichere Fahrrad“ informiert der Ratgeber unter anderem über die richtige Beleuchtung und sichere Bremsen. Aber auch ergonomische Aspekte, das heißt die professionelle Fahrrad-„Anprobe“ beim Fachhändler, werden erläutert. Tipps für die Auswahl des passenden Fahrradhelms, zur Diebstahlsicherung sowie zur Pflege und Wartung runden den Inhalt der Fahrrad-Broschüre ab. Eine übersichtliche Checkliste fasst darüber hinaus alle wichtigen Tipps für ein sicheres Fahrrad zusammen.

III. Maßnahmen zur Änderung des Verkehrsverhaltens

34. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern Maßnahmen vor, um die Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Sekundarstufen und in der Lehrerausbildung zu intensivieren, indem ähnlich wie in der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit Unterstützung geboten wird, Anreize gesetzt und gelungene Beispiele kommuniziert werden?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Verkehrserziehung in den Sekundarstufen ist Aufgabe der Länder (Subsidiaritätsprinzip). Dennoch werden z. B. in einer Arbeitsgruppe der BAST und den Kultusbehörden der Länder seit Jahren Perspektiven für die gemeinsamen Bemühungen von Bund und Ländern auf dem Gebiet der Verkehrserziehung an weiterführenden und berufsbildenden Schulen entwickelt.

35. Plant die Bundesregierung, das Thema Verkehrssicherheit in den Medien zu stärken, z. B. durch die Wiederaufnahme von Verkehrssicherheitskampagnen in den Massenmedien sowie die stärkere Nutzung neuer medialer Kommunikationskanäle?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung betreibt seit vielen Jahren gemeinsam mit weiteren Akteuren wie z. B. DVR erfolgreiche Verkehrssicherheitskampagnen (siehe z. B. Kampagne „Runter vom Gas“). Dieses erfolgreiche Mittel der Verkehrssicherheitsarbeit wird auch in Zukunft Anwendung finden.

36. Plant die Bundesregierung Verbesserungen in der Fahrausbildung und beim Zugang zur Fahrerlaubnis, um die Sicherheit der Fahranfänger zu erhöhen?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

In einem Projekt der BAST wird derzeit ein umfassendes Rahmenkonzept für die Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland erarbeitet. Alle bekannten nationalen wie internationalen Maßnahmenansätze und Erfahrungen zur Unfallreduzierung des Fahranfängerrisikos werden in diesem Projekt ausgewertet und Maßnahmenperspektiven für die Fahranfängerausbildung in Deutschland abgeleitet.

Erst nach Abschluss und Auswertung des Projektes im Frühjahr 2012 können konkrete Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt werden.

37. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die für ältere Kraftfahrer Anreize setzen, ihre Leistungsfähigkeit verstärkt kontrollieren zu lassen?

Falls ja, welche?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Bereits heute wird gemeinsam von der Bundesregierung und den Verkehrssicherheitsverbänden für freiwillige Gesundheitschecks für ältere Verkehrsteilnehmer geworben.

38. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen zur besseren Regeldurchsetzung vor?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Überwachung von Verkehrsregeln liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Länder und ist deshalb nicht primärer Gegenstand des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms.

Der Bund wird für mehr Regelakzeptanz im Rahmen der Verkehrsaufklärung werben und dabei auch die Bedeutung von Regeln und Vorschriften vermitteln.

39. Plant die Bundesregierung eine Überprüfung der Ausdehnung der Halterhaftung?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Der Begriff der Halterhaftung ist nicht klar definiert. Er wird in politischen und fachlichen Diskussionen unterschiedlich gebraucht. Soweit in der Vergangenheit Vorschläge zur Halterhaftung in Deutschland unterbreitet worden sind, bestanden diese vor allem darin, die Kostentragungspflicht des § 25a StVG, die nur für Park- und Haltverstöße gilt, auf alle Verkehrsverstöße auszudehnen, also auch auf Verstöße im fließenden Verkehr. In diese Richtung geht auch die Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirates.

Der Problembereich ist zuletzt beim 48. Deutschen Verkehrsgerichtstag in dem Arbeitskreis „Halterhaftung in Europa“ umfassend erörtert worden. Der Arbeitskreis hat u. a. folgende Empfehlung beschlossen:

„Nach Ansicht des Arbeitskreises wäre eine Ausdehnung der Kostentragungspflicht nach § 25a StVG unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob angesichts der Dimension der relevanten Fälle gesetzlicher Handlungsbedarf besteht.“

Dementsprechend hat die Bundesregierung die BASt gebeten, ein Forschungsvorhaben in Auftrag zu geben. Darin soll untersucht werden, ob die Anzahl der relevanten Fälle im fließenden Verkehr eine Kostentragungspflicht begründen kann. Das Ergebnis bleibt abzuwarten.

40. Welche Maßnahmen sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vor, um Geschwindigkeiten durch die verstärkte Überwachung der Regeleinhaltung zu reduzieren?

Falls keine Maßnahmen vorgesehen sind, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

41. Warum lehnt die Bundesregierung perspektivisch die Einführung einer Null-Promille-Grenze ab?

Der Gesetzgeber hat in den letzten Jahren das Instrumentarium zur Bekämpfung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr erheblich verbessert. Die derzeitigen Regelungen haben sich bewährt und führen zu einer positiven Unfallbilanz:

Insgesamt ist von 1975 bis 2009 die Anzahl der Verkehrstoten bei Alkoholunfällen um 88 Prozent von 3 641 auf 440 Getötete zurückgegangen.

42. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Untersuchungen zum Telefonieren am Steuer auch mit Freisprechanlage vor?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung sieht hierfür zurzeit keinen Bedarf.

43. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die korrektes verkehrssicheres Verhalten attraktiv machen, beispielsweise durch die Gewährung monetärer Vorteile?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Korrektes, verkehrssicheres Verhalten, also das Einhalten von Gesetzen und Vorschriften, ist im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Die Gewährung monetärer Vorteile für gesetzeskonformes Verhalten im Straßenverkehr durch den Bund gehört nicht zur Philosophie der Straßenverkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung.

44. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, damit künftig im Verkehrszentralregister dokumentierte Auffälligkeiten besser zur Intervention genutzt werden können?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung strebt einen Abschluss der Reform des Verkehrszentralregistersystems bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode an.

45. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, die die Einführung von Pay-as-you-drive-(PAYD)-Konzepten unterstützen?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

46. Sieht das neue Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung Maßnahmen vor, damit im Bereich der Versicherungsprämien technische und verhaltensorientierte Sicherheitsmaßnahmen gefördert werden?

Falls ja, welche konkreten Maßnahmen sind unter Beteiligung welcher Akteure in welchem zeitlichen Rahmen dafür geplant?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres thematischen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Tarifgestaltung auf dem deregulierten Versicherungsmarkt ist weitestgehend frei. Die Versicherungen agieren in diesem Bereich selbständig. Eine Einflussnahme durch Maßnahmen der Bundesregierung ist nicht möglich.

47. Plant die Bundesregierung, Steuererleichterungen für die Anschaffung von Fahrzeugsicherheitssystemen zu schaffen?

Falls nein, warum wird diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirates abgelehnt?

Die Bundesregierung plant keine steuerlichen Maßnahmen zur Förderung von Fahrzeugsicherheitssystemen.

Im Rahmen des Programms „Förderung der Sicherheit und der Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“ besteht jedoch bereits eine Fördermöglichkeit für Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug.

