

## **Antrag**

**der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Christel Humme, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Sicher durch den Straßenverkehr – Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Integrierte Verkehrspolitik hat die Aufgabe, in Deutschland diese Mobilität zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich. Dabei muss die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität haben. Denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit erhöht und ein gutes Klima der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf den Straßen spürbar ist.

Wie das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 2001 bereits richtig festgestellt hat, lässt sich ein gutes Verkehrsklima nicht verordnen oder erzwingen. Gefordert sind vielmehr das Verantwortungsbewusstsein jedes Einzelnen und seine Bereitschaft, einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit zu leisten. Heute und in der Zukunft ist jeder Einzelne gefragt, mehr Selbstverantwortung – vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer – zu übernehmen. Politik kann ihren Beitrag dazu leisten und wichtige Impulse setzen.

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden 2010 in Deutschland 3 657 Getötete im Straßenverkehr gezählt. Diese Zahl markiert einen neuen Tiefstand. Deutschland hat damit das Ziel der 2004 ins Leben gerufenen EU-Charta für Verkehrssicherheit, die Zahl der Getöteten bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2001 zu halbieren, zwar nicht ganz erreicht, ist aber auf einem guten Weg. Unsere Vision muss es jedoch sein, in den kommenden Jahrzehnten die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken.

Im Vergleich zu heute waren es in den 70er-Jahren noch über 20 000 Tote jährlich im Straßenverkehr, und das, obwohl weniger als ein Drittel so viele Pkw im Vergleich zu heute auf deutschen Straße zugelassen waren.

Diese positive Entwicklung im Rahmen der Verkehrssicherheit wäre ohne die wertvolle Arbeit der Verkehrssicherheitsverbände und der vielen Ehrenamtlichen nicht denkbar. Vor allem im ehrenamtlichen Bereich, von Verkehrswachen auf Landes-, Kreis- und Ortsebene, wird hervorragende Arbeit geleistet.

Öffentliche Anerkennung durch Bund, Länder und Gemeinden stärkt die Motivation der Bürgerinnen und Bürger, sich für ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin einzusetzen.

Ohne eine angemessene finanzielle Ausstattung ist diese außerordentlich wichtige Arbeit nicht möglich. Die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit, besonders des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW), durch den Bund muss deshalb auch für die kommenden Jahre hinreichend gesichert sein. Das Vorhaben der Bundesregierung, im Haushaltsjahr 2011 die Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit um die Hälfte zu kürzen, ist zum Glück durch den massiven Widerstand des Deutschen Bundestages rückgängig gemacht worden. Dieses Vorgehen der Bundesregierung hat für viel Unsicherheit unter allen Beteiligten gesorgt und notwendiges Vertrauen in die Verlässlichkeit der Verkehrspolitik bei der Verkehrssicherheitsarbeit zerstört.

Trotz der Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit müssen alle gesellschaftlichen Kräfte weiter an der Verbesserung der Verkehrssicherheit mitwirken. Es gilt, sich neuen Herausforderungen zu stellen; dazu zählen technologische Entwicklungen ebenso wie gesellschaftliche Veränderungen.

Dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung muss auch die Verkehrssicherheitsarbeit mit neuen Maßnahmen Rechnung tragen. Ältere Menschen über 65 Jahre und Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren verunglücken als Fußgänger dreimal so oft wie 35- bis 44-jährige Fußgänger. Eine Gesellschaft, die darüber nachdenkt, die Lebensarbeitszeit weiter zu verlängern, muss dieser Zielgruppe auch eine sichere Mobilität ermöglichen.

Auf schwächere Verkehrsteilnehmer – zu denen ältere Menschen und Kinder gehören, aber auch „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder – muss in der Verkehrssicherheitsarbeit ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Hier gilt es insbesondere nicht auf ständig neue und immer strengere Verkehrsregeln zu setzen, sondern auf Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern zu werben.

Grundlegende Einstellungen der späteren erwachsenen Verkehrsteilnehmer werden in Kindheit und Jugend entwickelt. Vor diesem Hintergrund müssen der Stellenwert der Verkehrserziehung ausgebaut und die schulische sowie außerschulische Verkehrserziehung durch bewährte Partner unterstützt werden.

In vielen Fällen ist eine positive Wirkung auf die Unfallhäufigkeit zu erreichen, wenn auf sehr unterschiedlichen Ebenen bauliche, technische und erzieherische Maßnahmen umgesetzt werden. Verkehrsinfrastruktur, die auf die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Radfahrern ausgerichtet ist, wird auch von allen anderen Verkehrsteilnehmern sehr gut akzeptiert und es finden dadurch weniger Regelverstöße statt. Je mehr Fußgänger und Radfahrer das Stadtbild prägen, desto mehr werden sie wahrgenommen und desto sicherer sind sie.

Fahranfängerinnen und Fahranfänger sind erwiesenermaßen einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt: wenn Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, wurden sie in 62 Prozent dieser Fälle als Hauptverursacher des Unfalls registriert.

Die Einführung des „Begleiteten Fahrens mit 17“ und des Alkoholverbots für Fahranfänger hat nachgewiesenermaßen zu einer deutlichen Verringerung des Unfallrisikos geführt. Aber nicht alle Jugendlichen wollen am „Begleiteten Fahren mit 17“ teilnehmen oder können es nicht, weil sie keine Person haben, die sie begleitet. Damit alle Fahranfängerinnen und -anfänger die Gelegenheit zur Teilnahme erhalten, muss die Begleitphase weiterentwickelt werden. Außerdem muss die Fahranfängerbetreuung um eine Phase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ausgedehnt werden.

Die erwartete Zunahme des Straßengüterverkehrs in den nächsten Jahren muss mit angemessenen Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit begleitet werden. Dazu gehören verstärkte Kontrollen in- und ausländischer Lkw hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, der höchstzulässigen Geschwindigkeiten und Gewichte, der Ladungssicherung sowie des technischen Zustands des Fahrzeugs.

Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahren das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen und vor neue Anforderungen stellen. Die Gruppe der Pedelecs weist zurzeit Verkaufswachsraten von über 100 Prozent auf.

Der jüngste Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2008 und 2009 weist zu Recht darauf hin, dass mit modernen Fahrzeugsicherheitssystemen weitere Verkehrssicherheitsgewinne zu erwarten sind. Dieses Potenzial muss unterstützt und weiter voran gebracht werden.

Darüber hinaus wird auch das sich verändernde Kommunikations- und Informationsverhalten der Bürger in der Straßenverkehrssicherheitsarbeit zu berücksichtigen sein.

Verkehrspolitik ist auch in Zukunft gefordert, nachhaltige Lösungen zu erarbeiten, damit unsere Straßen noch sicherer werden. Dabei muss bei jeder ergriffenen Maßnahme für die Nutzerinnen und Nutzer des Straßenverkehrs der Mehrwert für ihre Sicherheit im Straßenverkehr deutlich werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein eindeutiges Ziel bei der Reduzierung der Verkehrstoten auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit zu benennen. Deutschland sollte gegenüber 2010 bis 2020 die Gesamtzahl der Verkehrstoten mindestens halbieren;
- sich gleichzeitig auch für die Reduktion der Anzahl Schwerstverletzter und Schwerverletzter einzusetzen. Darüber hinaus muss die Bundesregierung sich für eine möglichst EU-einheitliche, mindestens aber eine nationale Definition für Schwerstverletzte und Schwerverletzte einsetzen. Sie wird dringend benötigt, um die Evaluationsmöglichkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erleichtern;
- das Verständnis und die Akzeptanz für Verkehrsregeln durch intensive Öffentlichkeitsarbeit vor allem in Kindergärten und Schulen weiter zu fördern;
- sich dafür einzusetzen, dass der Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr weiter reduziert wird;
- sich dafür einzusetzen, dass die Aufklärung über die Folgen für die Verkehrstüchtigkeit durch die Einnahme bestimmter Medikamente verstärkt wird;
- die Einführung von Alkohol-Interlocks („Alkolocks“) für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmenden im Rahmen von Feldversuchen zu prüfen;
- sich dafür einzusetzen, dass die verkehrsmedizinische Beratung, die auch bisher schon zu den ärztlichen Pflichten gehörte, in der Praxis mehr Aufmerksamkeit erfährt. Die Hausärzte sollen aufgefordert werden, die gegebenenfalls erforderlichen Fortbildungen zu absolvieren, damit Hausärzte als Ansprechpartner für Senioren verstärkt die medizinische Beratung älterer Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Fahrkompetenz übernehmen;
- im Interesse der Unfallvermeidung moderne Technologien, insbesondere kooperative Fahrzeugsysteme zu fördern;

- sich dafür einzusetzen, dass durch eine erhöhte Kontrolldichte die Wirksamkeit der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit sichergestellt wird;
- sich bei der Entwicklung von Außenairbags an Fahrzeugen zu beteiligen und gegebenenfalls die Einführung von Außenairbags zu prüfen, da ein internationales Konsortium derzeit ein Luftkissen entwickelt, das sich bei Frontalcrash auf Höhe der Windschutzscheibe explosionsartig aufbläst und damit die Verletzungsgefahr beim Aufprall mit einem Pkw für Radfahrer verringert;
- sich zusammen mit Ländern und Gemeinden dafür einzusetzen, dass die notwendigen Maßnahmen eingeleitet werden, ein komplettes Radwegnetz zu schaffen, damit grundsätzlich auf allen Land- und Bundesstraßen außerhalb von geschlossenen Ortschaften Fahrradwege zur Verfügung stehen. Aufgrund hoher Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer auf Landstraßen besonderen Gefahren ausgesetzt. Eigene Wege an Verkehrswegen außerhalb von Ortschaften mindern dieses Unfallrisiko;
- die juristischen und medizinischen Fragestellungen hinsichtlich einer Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Kinder aus Verkehrssicherheitsgründen zu prüfen;
- sich dafür einzusetzen, das Gefahrenpotenzial leichter Nutzfahrzeuge mit Hilfe eines Tempolimits von 130 km/h und schwerer Nutzfahrzeuge durch den Einbau von Fahrassistenzsystemen und anderer technischer Mittel zu mindern;
- zu prüfen, ob das Fahren eines Mopeds (mit einem maximalen Hubraum von 50 cm<sup>3</sup> und einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h) auf Fahrradwegen außerhalb von Ortschaften aus Gründen der Verkehrssicherheit zu erlauben ist. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, welchen Einfluss die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Mopeds, Fahrrädern und Pedelecs auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer bei einer gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen hat;
- aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Absenkung des Mindestalters auf 15 bei Mopeds zu verzichten;
- zu prüfen, wie eine Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ausgedehnt werden kann, ohne dass die finanzielle Belastung für den Fahrer dadurch vergrößert wird. Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen mit einer Lernzeitverlängerung in der Fahrausbildung, wie sie in Mehrphasenmodellen angewendet wird, sowie Erfahrungen mit Graduierungs- oder Stufensystemen (Graduated Licensing) müssen in der auch in Deutschland notwendigen Diskussion berücksichtigt werden;
- zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger, wie sie bereits in Frankreich praktiziert wird, in Deutschland eingeführt werden kann;
- die Fahrlehreraus- und -fortbildung zu modernisieren. Das Berufsbild des Fahrlehrers hat den Stand eines technischen Instruktors seit langem verlassen und sich zu einem pädagogischen Beruf weiterentwickelt. Anstelle von reiner Wissensvermittlung wird heute zusätzlich die Prägung von Einstellungen und Werten erwartet. Dieser Aufgabenwandel spiegelt sich jedoch nicht in den Zugangsvoraussetzungen wider;
- zu prüfen, ob innerhalb geschlossener Ortschaften – mit Ausnahme der Hauptverkehrsadern – die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich auf Tempo 30 gesenkt wird. Insbesondere an neuralgischen Punkten wie Ki-

tas, Schulen und Seniorenheimen sollte mit speziellen Lichtsignalanlagen temporär zusätzlich auf die besonderen Gefahren hingewiesen werden;

- sich für ein lückenloses hindernisfreies und altengerechtes Wegenetz in Ortschaften einzusetzen mit abgesenkten Bordsteinen, einem durchgehenden Leit- und Orientierungssystem, vorzugsweise mit Piktogrammen oder Realabbildungen, und barrierefreien Zugängen. Dabei sollen die diesbezüglich schon vorhandenen Bauvorschriften für alle Straßenbaumaßnahmen verbindlich und sanktionsbewehrt überwacht werden;
- sich für grundsätzlich längere Ampelschaltungen für Fußgänger einzusetzen, damit ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen auf diese Weise ohne Gefahr die Straße überqueren können. Heutige Ampelschaltungen basieren darauf, dass Fußgänger mit 1,2 Metern pro Sekunde über die Straße laufen. Für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Behinderungen ist das häufig zu schnell;
- sich zusammen mit den Ländern und Gemeinden für die Einführung von Unterfahrschutzsystemen, insbesondere an Leitplanken in Kurven zum Schutz der Zweiradfahrenden, einzusetzen;
- sich im engen Dialog mit den Interessensorganisationen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer für die verpflichtende Einführung des Anti-blockiersystems bei Motorrädern und für die Information der Nutzer über das Sicherheitspotenzial einzusetzen. Voraussetzung muss dabei jedoch sein, dass die technischen Bedenken der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer intensiv untersucht und ausgeräumt werden;
- sich für eine verpflichtende Einführung von ISOFIX-Verankerung einzusetzen. Bei der ISOFIX-Verankerung handelt es sich um ein besonders sicheres und einfach zu bedienendes Befestigungssystem für Kindersitze in Pkw;
- eine Evaluation hinsichtlich der Entwicklung von Pedelecs im Straßenverkehr durchzuführen, um die Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit zu überprüfen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen einführen zu können. In diesem Zusammenhang ist u. a. zu untersuchen, welche Vorteile eine Helmpflicht für Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs hat;
- die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit, besonders des DVR und der DVW mindestens auf dem bisherigen Niveau auch für die kommenden Jahre fortzuführen;
- neben den Kriterien aus der Verordnung 661/2009/EG folgende Reifeneigenschaften als Kriterien für Winterreifen für mehrspurige Kraftfahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung eindeutig festzulegen:
  - a) mindestens eine Profiltiefe von 4 Millimetern und
  - b) Kennzeichnung durch das M+S-Symbol und das Alpine Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke);
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass bestimmte einheitliche Kriterien für bestimmte Reifenarten (Winterreifen, Sommerreifen etc.) entsprechend den Anforderungen der Verkehrspraxis festgelegt werden und eine eindeutige Kennzeichnung dieser Reifenarten erfolgt;
- die enge Zusammenarbeit mit allen Gremien der EU weiter fortzusetzen, um die Sicherheit auf Europas Straßen zu verbessern. Dabei soll der Grundsatz gelten, dass Maßnahmen auf europäischer Ebene nur dann ins Auge gefasst werden, wenn sie gegenüber rein nationalen Maßnahmen einen Mehrwert für

die Mitgliedstaaten erwarten lassen. Darüber hinaus ist bei einer weiteren europäischen Harmonisierung von nationalen Vorschriften im Bereich Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit darauf zu achten, dass in dessen Folge die deutschen Standards nicht abgesenkt werden;

- dass das neue, derzeit in der Erarbeitung befindliche Verkehrssicherheitsprogramm sich nicht allein auf den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstrecken sollte. Um den ganzheitlichen Zielen einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit gerecht zu werden, sollte es sich um ein Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung handeln und damit die beteiligten Ressorts wie zum Beispiel Bildung und Inneres mit einbeziehen.

Berlin, den 11. Mai 2011

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**



