

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/2574 –**

Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms in den Jahren 2011 bis 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Im November 2011 stellte der damalige Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm vor. Mit Hilfe des Programms soll die Zahl der Getöteten, Schwer- und Schwerstverletzten im Straßenverkehr weiter abgesenkt werden. Kernziel ist die Reduktion der im Verkehr Getöteten um 40 Prozent bis zum Jahr 2020, bezogen auf das Jahr 2010. Neben einer Verringerung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer soll es darum gehen, auch die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich zu senken. Die Bundesregierung nennt 40 Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, diese Ziele zu erreichen.

1. In welcher Höhe sind Bundeshaushaltsmittel seit dem Jahr 2011 zur Umsetzung des Programms bereitgestellt worden (bitte in Jahresscheiben angeben)?

Die im Bundeshaushalt für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen eingestellten Mittel stellen sich wie folgt dar:

2011 und 2012: je 10 Mio. Euro

2013 und 2014: je 11,5 Mio. Euro

Darüber hinaus werden jährlich Forschungsmittel für die Straßenverkehrssicherheit in Höhe von rund 3,7 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

2. In welcher Höhe sollen Bundeshaushaltsmittel im Jahr 2015 für die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms aufgewendet werden?

Im Regierungsentwurf 2015 sind für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 11,5 Mio. Euro vorgesehen.

3. Welche konkreten Aufklärungsmaßnahmen hat die Bundesregierung zur besseren Kindersicherung in Kraftfahrzeugen durchgeführt, und wie bewertet die Bundesregierung die Wirksamkeit der Maßnahmen für Kinder und Jugendliche insgesamt?

Das Programm „Kind und Verkehr“ (KuV), das der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) durchführt, ist ein Elternbildungsprogramm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern im Vorschulalter. Es richtet sich primär an Eltern, spricht aber auch andere Personen an, die erzieherische Aufgaben wahrnehmen. Ausgebildete Moderatoren führten im Berichtszeitraum Veranstaltungen für Eltern in Kindertagesstätten oder Spielgruppen durch. Dabei wurden die Schwerpunktthemen der Informationsveranstaltungen gemeinsam mit den Teilnehmern festgelegt. Dazu standen verschiedene Programm-Module zur Verfügung.

Sie reichten von der Wahrnehmungsfähigkeit und dem Verhalten des Kindes bis hin zu Gefahren im Umfeld des Wohnbereichs oder der Sicherung im Auto. Im Jahr 2013 konnten so ca. 45 000 Eltern erreicht werden.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche gehören zu den Hauptbetätigungsfeldern der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Dabei sind nicht nur das BMVI, sondern zahlreiche weitere Stellen wie beispielsweise die Bundesanstalt für Straßenwesen, die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, die Deutsche Verkehrswacht oder der Deutsche Verkehrssicherheitsrat aktiv. In vielen Städten und Gemeinden bilden sich darüber hinaus verstärkt Kinderunfallkommissionen, die sich zentral nur um die Auswertung von Kinderunfällen und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen kümmern.

4. Was hat die Bundesregierung zur Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen, aber auch bei Senioren, die statistisch gesehen ungefähr die Hälfte aller getöteten Fahrradfahrer ausmachen, unternommen, und wie bewertet sie die Ergebnisse der Maßnahmen und Kampagnen?

Seit 2011 führt die Deutsche Verkehrswacht (DVW) im Auftrag des BMVI die Aktion „Ich trag Helm“ durch. Um möglichst alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen, werden jährlich wechselnde Schwerpunkte entwickelt, die immer wieder neue Aspekte des Radfahrens und Helmtragens darstellen. Die Aktion zählt zu den Bausteinen des Bundesprogramms „FahrRad ... aber sicher!“, das über verkehrssicheres Radfahren informiert, Unfallrisiken deutlich macht und praktische Hilfe anbietet. Die örtlichen Verkehrswachten setzen das Projekt bei Verkehrssicherheitstagen, zum Beispiel bei Stadtfesten oder Radsport-Events, um. Das Programm bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten, um über das „Radfahren“ miteinander ins Gespräch zu kommen.

- Kampagne „Runter vom Gas“

Im Rahmen der BMVI-Kampagne „Runter vom Gas“ wurde u. a. Anfang September 2014 die Aktion „Hut ab, Helm auf“ mit Manuel Cortez, Roger Cicero und Mateo Jaschik gestartet. Mütze oder Hut sind für die an der Plakataktion beteiligten Künstler wichtige Markenzeichen. Für mehr Verkehrssicherheit tauschten sie ihre Kopfbedeckung gegen einen Fahrradhelm aus. Auch Star-Friseur Udo Walz unterstützte die Werbung im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ und zeigte auf, welche Frisuren gut zum Fahrradhelm passen.

Weitere Projekte im Auftrag des BMVI, die sich auch an Fahrradfahrer richten und auch das Helmtragen adressieren:

- „Käpt’n-Blaubär-Verkehrsfibel“

Seit zehn Jahren hat sich die Käpt’n-Blaubär-Verkehrsfibel als Aufklärungsmaßnahme für Kinder an Kindergärten, Grundschulen und Aktionen der Verkehrswachten bewährt. Das sichere Fahrradfahren und das Helmtragen nehmen einen bedeutenden Stellenwert in der Broschüre ein. Mit einer Auflage von 4 400 000 Exemplaren erfolgt der Versand u. a. an insgesamt 38 000 Kindergärten und 17 000 Schulen sowie an Verkehrswachten.

- „Mobil bleiben aber sicher“

Das Programm „Mobil bleiben, aber sicher“ der DVW hat zum Ziel, ältere Verkehrsteilnehmer für altersspezifische Stärken und Schwächen zu sensibilisieren und entsprechend der sich verändernden körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit mögliche Bewältigungsstrategien vorzustellen, zu erarbeiten oder einzuüben. Dies geschieht vor allem im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen, durch Seniorenberater und Moderatoren.

- „Jugendmesse YOU“

Hier soll für eine besondere Risikogruppe (14–22 Jahren) Verkehrsaufklärungsarbeit geleistet und für die entsprechenden Risiken des Straßenverkehrs sensibilisiert werden. Bei der Jugendmesse werden die Jugendlichen durch aktives Erleben über ihr Verhalten als Verkehrsteilnehmer aufgeklärt.

- „Kinder im Straßenverkehr“

Ziel dieses Projekts des DVW ist es, eine enge Beziehung zwischen den Moderatoren und den Kindertageseinrichtungen zu fördern und damit einen ständigen Kontakt in der Zusammenarbeit zu den Themen der Verkehrssicherheit für Kinder sicherzustellen. Dazu kann auch ein Verkehrssicherheitstag mit kindgerechten Aktionen und praktischen Übungen durchgeführt werden, der durch den Einsatz vielfältiger Aktionselemente unterstützt wird.

- Programm zur Mobilität älterer Verkehrsteilnehmer „sicher mobil“

Ziel des Programms des DVR ist es, die Mobilität älterer Menschen als Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer und Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel) so lange und so sicher wie möglich zu erhalten. Die Programmaktualisierung und Weiterentwicklung wird in 2014 auf die Entwicklung eines Praxisbausteins „Fahrrad/Pedelec gerichtet, um auf die steigende Zahl gefährdeter älterer Rad- und Pedelecfahrer einzugehen.

Die Aktivitäten finden breiten Zuspruch.

5. Was hat die Bundesregierung zur Verbesserung der Fahranfängervorbereitung und zielgruppenspezifischer Kommunikation unternommen?

Wie wird ggf. die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen für Fahranfänger und junge Fahrerinnen und Fahrer insgesamt bewertet?

Welche Regelungen sind in naher Zukunft vorgesehen?

Wie stellt sich die Bundesregierung die Optimierung des „Begleiteten Fahrens“ vor?

Welche Schritte sind bereits erfolgt, welche geplant?

Inwiefern fließen die Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2013 ein?

6. In welchen Schritten plant die Bundesregierung die Einführung bzw. Umsetzung des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD festgehaltenen Mehr-Phasen-Modells für die Verbesserung der Fahranfängerausbildung?

Welche Schritte sind bereits erfolgt?

Welche Ergebnisse liegen bereits vor?

Inwiefern fließen die Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstages 2013 ein?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Bundesregierung ist die Reduzierung des Unfallrisikos junger Menschen seit den 90er Jahren ein zentrales Thema, die auch in der Sicherheitsforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ihren Niederschlag gefunden hat. So wurden Lebensstil, Verkehrsverhalten und soziales Umfeld ebenso untersucht wie Fahrkompetenz und Möglichkeiten einer optimierten Ausbildung der Fahrschüler. Sichtbarstes Ergebnis der Untersuchungen waren das seit dem 1. August 2007 geltende Alkoholverbot. Es konnte nachgewiesen werden, dass insgesamt die Anzahl der unfallbeteiligten Fahranfänger (Pkw) mit einem Blutalkoholwert von mindestens 0,3 Promille in den ersten 12 Monaten nach Einführung der Maßnahme im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum vor der Einführung um 15 Prozent zurückgegangen ist. Auch für den Zeitraum nach Einführung der Gesetzesänderung ließ sich ein deutlich überdurchschnittlicher Rückgang aller festgestellten Alkoholverstöße bei jungen Fahrerinnen und Fahrern unter 21 Jahren um insgesamt 17 Prozent feststellen.

Auch die Einführung des begleiteten Fahrens ab 17 (BF 17) ab 2004 führte zu positiven Effekten. So konnte nachgewiesen werden, dass im ersten Jahr des selbstständigen Fahrens BF 17-Absolventen 19 Prozent weniger Unfallbeteiligungen und 18 Prozent weniger Verkehrsverstöße im Vergleich zu gleichaltrigen Fahrern mit herkömmlichem Führerscheinerwerb haben.

Um das Sicherheitsniveau von Fahranfängern künftig zu erhöhen, soll daher das Maßnahmenpektrum in seiner gesamten Breite dahin weiter entwickelt werden, dass die großen Aufgabenstellungen der Fahranfängervorbereitung – die Vermittlung grundlegender Kompetenzen, die Bekämpfung der Jugendlichkeitsrisikos und des Anfängerrisikos – noch besser als bisher gelöst werden können. Hierzu wurde unter der Leitung der BASt zunächst ein Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland, das als fachliche Grundlage für verkehrspolitische Entscheidungen zur Weiterentwicklung des Systems der Fahranfängervorbereitung in Deutschland dienen wird. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieses Rahmenkonzepts vom August 2012 und der Empfehlungen des 51. Deutschen Verkehrsgerichtstags vom Januar 2013 werden derzeit von der BASt weiterführende Maßnahmenansätze zur Absenkung des Unfallrisikos von Fahranfängern in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens erarbeitet. Diese schließen auch Überlegungen zur Fortentwicklung des begleiteten Fahrens ab 17 ein.

7. Was plant die Bundesregierung in Bezug auf die Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrlehrerausbildung?

Welche Schritte sind bereits erfolgt?

Die Verbesserung der Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer ist Bestandteil des Koalitionsvertrages zwischen CDU, CSU und SPD. Bund und Länder arbeiten derzeit in einer dafür eingerichteten Bund-Länder-Arbeitsgruppe gemeinsam an den Grundlagen für eine Neustrukturierung der Ausbildungsinhalte und des Ausbildungsverlaufs in der Fahrlehrerausbildung. Dabei werden auch die Vorschläge der Fahrlehrerverbände geprüft sowie die verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse zugrunde gelegt.

8. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung in der Bevölkerung ein Bewusstsein für die besondere Gefährdung älterer Menschen vor allem als Fußgänger und Radfahrer geschaffen?

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrssicherheitskampagne des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und des BMVI „Runter vom Gas“ wird seit 2012 regelmäßig auf das besondere Schutzbedürfnis schwächerer Verkehrsteilnehmer wie Senioren hingewiesen und für mehr Toleranz und Rücksichtnahme im Straßenverkehr geworben.

Im Rahmen der Kampagne werden in jedem Jahr auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern umgesetzt. Die Themen sind dabei vor allem die Werbung für das Tragen von Fahrradhelmen und die Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrer.

Die „Aktion Schulterblick“ im Auftrag des BMVI des DVR richtet sich nicht allein an die älteren Verkehrsteilnehmer, sondern auch an ihre Angehörigen und Freunde. Die Aktion gibt Hinweise, wie man bei Angehörigen und Freunden das Thema Mobilität ansprechen und wie man gemeinsam die Mobilität möglichst lange erhalten kann (siehe auch Antwort zu Frage 9).

Darüber dienen Programme und Aktionen von DVR und DVW wie „Sicher mobil“, „Fahrrad ... aber sicher“, „Mobil bleiben, aber sicher!“, die im Auftrag des BMVI durchgeführt werden der Verkehrssicherheit insbesondere auch der älteren Menschen.

Die Projekte wurden in der Antwort zu Frage 4 näher erläutert.

Nach Abschluss der erfolgreichen einjährigen Pilotphase in den Städten Berlin und Freiburg koordiniert der DVR aktuell – vom BMVI mit Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) von Juli 2013 bis Ende 2015 gefördert – die bundesweite Öffnung der Kommunikationskampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ zur Verbesserung des Verkehrsklimas. Im Rahmen dieses Projektes berät der DVR interessierte Städte und Gemeinden beim Kampagnenstart und bei der Umsetzung. Damit wird ebenfalls ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit u. a. der Radfahrer und Fußgänger geleistet.

9. Was hat die Bundesregierung unternommen, um für freiwillige Gesundheitschecks zu werben und die Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer zu erweitern, und wie wird die Wirksamkeit der Maßnahmen bewertet?

Das BMVI und der DVR haben 2012 die „Aktion Schulterblick“ gestartet. Damit sollen ältere Autofahrerinnen und Autofahrer dafür sensibilisiert werden, dass einige Sinne mit dem Alter nachlassen und regelmäßig überprüft werden sollten. Gesundheitschecks stellen einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Fahrtüchtigkeit aller Verkehrsteilnehmer dar. Überprüft werden sollten beispielsweise neben der Sehkraft, das Gehör, die Beweglichkeit, die Aufmerksamkeit und die Reaktionsgeschwindigkeit sowie die Funktion von Herz, Leber und Nervensystem. Von der BaSt wurde im Jahr 2007 ein Handbuch für Ärzte zur Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer entwickelt.

Eine Reihe von freiwilligen Trainings und Seminaren in Deutschland richtet sich insbesondere an ältere Autofahrerinnen und Autofahrer. Der DVR, die Verkehrswachen, die Automobilclubs und andere Organisationen bieten entsprechende Programme an.

Die nächsten Angehörigen sehen es häufig als Erste, wenn sich bei Familienmitgliedern allmählich Beeinträchtigungen beim Fahren einschleichen. Sie sind deshalb besonders gefragt, die Betroffenen darauf aufmerksam zu machen und

sie auf die damit verbundenen Risiken hinzuweisen. Der Flyer „Sicher mobil im Alter. Tipps für Angehörige und Freunde“ der Aktion Schulterblick unterstützt sie dabei. Er gibt Hinweise, wie man bei Angehörigen und Freunden das Thema Mobilität ansprechen und wie man gemeinsam die Automobilität möglichst lange unfallfrei erhalten kann.

Die Aktion Schulterblick wird weiterentwickelt und fortgesetzt. Eine Evaluation ist Bestandteil der Aktion.

10. Liegen der Bundesregierung Erhebungen vor, wie viele Senioren bzw. Bürgerinnen und Bürger freiwillige Gesundheitschecks und weitere Angebote der verkehrsmedizinischen Beratung seit dem Jahr 2011 in Anspruch genommen haben und welche Auswirkungen dies auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit hatte?

Wenn nein, plant die Bundesregierung entsprechende Erhebungen?

Die Rückmeldungen im Rahmen der Aktion Schulterblick waren positiv, die Evaluation wird fortgesetzt. Aufgrund der hohen Anzahl an Ärzten in Deutschland und der Vielzahl der Beratungsmöglichkeiten liegen der Bundesregierung keine umfassenden Erhebungen vor, wie viele Senioren/Bürgerinnen und Bürger freiwillige Gesundheitschecks und weitere Angebote verkehrsmedizinischer Beratung seit 2011 in Anspruch genommen haben. Angesichts der Komplexität und der ärztlichen Schweigepflicht ist eine solche umfassende Erhebung auch nicht geplant.

11. Ist die Bundesregierung weiterhin der Auffassung, dass es auch künftig bei der Freiwilligkeit von Gesundheitschecks bleiben soll?

Wenn ja, auf welche Erkenntnisse stützt sich die Bundesregierung bei ihrer Haltung?

Die Bundesregierung setzt weiterhin auf die Freiwilligkeit von Gesundheitschecks. Dadurch soll die Eigenverantwortung älterer Verkehrsteilnehmer gestärkt werden. Anhand des Unfallgeschehens, bei dem ältere Menschen beteiligt sind, sowie aufgrund weiterer wissenschaftlicher Erkenntnisse lässt sich eine obligatorische Gesundheitsüberprüfung ab einem bestimmten Alter nicht rechtfertigen.

12. Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung der IVS-Richtlinie (IVS – Intelligente Verkehrssysteme) in nationales Recht, und welchen Effekt für die Erhöhung der Verkehrssicherheit verspricht sich die Bundesregierung von der Richtlinie?

Die „Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ wurde mit dem „Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG)“ vom 11. Juni 2013 in nationales Recht umgesetzt. Das IVSG ist mit Wirkung vom 21. Juni 2013 in Kraft getreten.

Mit dem zunehmenden Einsatz intelligenter Verkehrssysteme (IVS) wird ein immer sichtbarer werdender Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – auch in Deutschland – erwartet.

13. Welche Maßnahmen im Bereich Infrastruktur (motorradfreundliche Schutzeinrichtungen, Rüttelstreifen) konnten nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Straßenbauverwaltungen der Länder seit dem Jahr 2011 auf den Weg gebracht werden, und welche Auswirkungen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit konnten damit erzielt werden?
14. In welchem Umfang wurden auf Bundesstraßen in den letzten Jahren durch die Straßenbauverwaltungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit Überholfahrstreifen gebaut?
15. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, in welcher Weise diese Infrastrukturmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen hat?

Die Fragen 13, 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Infrastruktur werden im Rahmen von Erhaltungs- und Unterhaltungsarbeiten realisiert, die von den Straßenbauverwaltungen der Länder in eigener Zuständigkeit durchgeführt und dem BMVI nicht regelmäßig gemeldet werden. Aus diesem Grund liegen dem BMVI zu Art und Umfang der umgesetzten Maßnahmen sowie ihrer Auswirkungen auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit keine Informationen vor. Der positive Sicherheitseffekt der Maßnahmen ist jedoch durch wissenschaftliche Untersuchungen nachgewiesen und durch Erfahrungen in der Praxis bestätigt.

Aufbauend auf einer Analyse des deutschen Autobahnnetzes hat das BMVI die Länder im Jahr 2010 gebeten, Streckenabschnitte mit einem erhöhten Anteil an Abkommensunfällen mit Rüttelstreifen am Fahrbahnrand auszustatten. Insgesamt wurden Streckenabschnitte mit einer Länge von ca. 100 Kilometern mit Rüttelstreifen ausgestattet. Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf das Unfallgeschehen werden von der BASt derzeit im Auftrag des BMVI untersucht.

16. In welchem Umfang wurden in den letzten Jahren auf Bundesautobahnen Seitenstreifen temporär freigegeben (in Kombination mit dem Ausbau von Streckenbeeinflussungsanlagen)?

Bundesweit werden rund 310 km Richtungsfahrbahnen zur temporären Seitenstreifenfreigabe (TSF) in Spitzenzeiten genutzt, davon rund 180 km in Kombination mit Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA). In dem Zeitraum 2010 bis 2014 wurden etwa 100 km Richtungsfahrbahnen mit TSF neu errichtet.

17. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, in welcher Weise diese Infrastrukturmaßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beigetragen hat?

Streckenbeeinflussungsanlagen dienen der Erhöhung Verkehrssicherheit und Harmonisierung des Verkehrsflusses mit Hilfe von verkehrs- und witterungsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie Gefahrenwarnungen. Durch den Einsatz von Streckenbeeinflussungsanlagen können bis zu 30 Prozent der Verkehrsunfälle auf hoch belasteten Autobahnabschnitten reduziert werden.

Anlagen zur temporären Seitenstreifenfreigabe durch telematisch unterstützte Umnutzung von Seitenstreifen erhöhen die Leistungsfähigkeit und Kapazität auf Bundesautobahnen um bis zu 25 Prozent bei gleichem Sicherheitsniveau in den Spitzenstunden.

18. Welche Maßnahmen zur Vermeidung von Falschfahrern auf Bundesautobahnen favorisiert die Bundesregierung auf Basis des in Bayern durchgeführten Pilotprojekts?
19. Folgt die Bundesregierung dem österreichischen Beispiel, indem auf Bundesautobahnen Falschfahrerwarntafeln aufgestellt werden?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung favorisiert ein Maßnahmenbündel zur Verhinderung von Falschfahrten. Dazu zählt unter anderem die Verbesserung der Markierungen im Zufahrtbereich einer Anschlussstelle, die Überprüfung von Zufahrten von Rastanlagen und Anschlussstellen anhand von Checklisten, die den Ländern bereits zur Verfügung gestellt wurden und auch der Einsatz einer Falschfahrerwarntafel um eine bereits entstandene Falschfahrt aufzuhalten. Vorrangiges Ziel muss es sein, Falschfahrten erst gar nicht entstehen zu lassen.

Da auch intelligente Verkehrssysteme einen Beitrag zur Reduzierung von Falschfahrten und damit zur Sicherheit liefern könnten, wird derzeit ein digitales Testfeld vorbereitet, um die Eignung solcher Systeme zu erproben.

20. Plant die Bundesregierung zwecks Warnung von Falschfahrern auch die Überarbeitung der Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS)?
Wenn ja, bis wann soll die Änderung der genannten Richtlinie erfolgen, und in welchen Punkten soll sie angepasst werden?

Derzeit werden die Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. überarbeitet. Hierbei fließen aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse zur verkehrstechnischen Optimierung des Linksabbiegens vom nachgeordneten Straßennetz auf die Autobahn hinsichtlich einer Ummarkierung von Anschlussstellen ein, um nicht vorsätzlich herbeigeführte Falschfahrten bereits beim Abbiegen vom nachgeordneten Straßennetz auf die Auffahrtrampe der Autobahn zu verhindern.

21. Wie ist der Sachstand beim Aufbau eines elektronischen Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM), und welchen Effekt verspricht sich die Bundesregierung von diesem Projekt in Bezug auf die freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Informationen?

Die technische Realisierung und der Testbetrieb des Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM) sind abgeschlossen. Seit 2014 befindet sich der MDM im Regelbetrieb. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verspricht sich hiervon einen zentralen Beitrag zur Verbesserung der Informationen über die Verkehrsnetze für die Verkehrsteilnehmer und neue Möglichkeiten für das Verkehrsmanagement.

22. Wie ist der Sachstand beim Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall) insbesondere mit Blick auf die notwendigen Rahmenseetzungen durch den Bund?

Um den Aufbau eines interoperablen automatisierten eCall-Dienstes zu ermöglichen, hat die Europäische Kommission einen Beschlussvorschlag für Rat und Parlament vorgelegt, der die verpflichtende Ausrüstung der Rettungsleitstellen für die Entgegennahme von automatisch abgesetzten Notrufen ab spätestens dem 1. Oktober 2017 vorsieht. Das Europäische Parlament hat diesen Beschluss-

vorschlag bei seiner Plenumsitzung vom 15. April 2014 mehrheitlich angenommen, der Rat hat die Annahme des Vorschlags am 8. Mai 2014 bestätigt. Die Veröffentlichung des Beschlusses im Amtsblatt der Europäischen Union erfolgte am 3. Juni 2014 (L 164/6). Die termingerechte Ausstattung der Notrufabfragestellen entsprechend den Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 vom 26. November 2012 liegt nun in der Zuständigkeit der Länder.

Weiterhin hat die Europäische Kommission (2013) einen Vorschlag für eine Typgenehmigungsverordnung unterbreitet, der vorsieht, dass alle neu zu genehmigenden Fahrzeugtypen in der Lage sein müssen, automatische Notrufe über die Notrufnummer 112 zu versenden. Über diesen Verordnungsentwurf wird gegenwärtig noch in Brüssel verhandelt. Eine Allgemeine Ausrichtung hierzu hat der Rat am 26. Mai 2014 gebilligt. Trilogverhandlungen werden voraussichtlich im Oktober 2014 stattfinden.

23. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung zur verstärkten Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen in die Sicherheitsbewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP) entwickelt, und wie bewertet sie den Nutzen dieser Technologie?

Die Bundesregierung hat sich für die Aufnahme von aktiven Systemen in die Bewertung von neuen Fahrzeugmodellen im Rahmen des Programms Euro NCAP zur Verbraucherinformation eingesetzt. Dabei wurde insbesondere die Bewertung von automatischen Notbremssystemen in Personenkraftwagen mitgestaltet. Die Bundesregierung befürwortet den verstärkten Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in Kraftfahrzeugen, die zur Unfallvermeidung und zur Unfallfolgenminderung beitragen können.

24. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Assistenzsysteme in den einzelnen Fahrzeugen verbaut sind und wie sich die Unfallstatistik dieser Fahrzeuge entwickelt hat?

Nein.

25. Plant die Bundesregierung die Aufnahme der Daten über den Verbau von Fahrerassistenzsystemen in das Fahrzeugregister i. S. d. § 33 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Aufnahme der Daten über Fahrerassistenzsysteme in das Zentrale Fahrzeugregister.

26. Plant die Bundesregierung auf europäischer Ebene eine Initiative für europaweit einheitliche Erfassungssysteme bei den Unfall- und Verletzendaten insbesondere für eine definierte Erhebung von Schwer- und Schwerstverletzten?

Wenn nein, wie soll die Vereinheitlichung in diesem Bereich sonst erzielt werden?

Auf europäischer Ebene hat man sich für eine einheitliche Definition von schwersten Verletzungen nach der MAIS-Skala (Maximum Abbreviated Injury Scale) ausgesprochen. Demnach gilt ein Unfallopfer als schwerstverletzt, wenn dieser Wert bei drei oder höher liegt. Diese Abgrenzung wurde aus wissenschaftlicher Sicht bestätigt und die Bundesregierung hat sich auf europäischer Ebene für diese Definition eingesetzt.

27. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung entwickelt, um die serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit automatischen Blockierverhindern (ABV, ABS) zu erreichen?

Die Bundesregierung hat sich bei der Europäischen Kommission für eine verbindliche Ausrüstung von Motorrädern mit ABV eingesetzt.

28. Welcher Anteil schwerer Motorräder (ab 125 ccm), die derzeit in Deutschland vertrieben werden, sind serienmäßig mit dieser Sicherheitstechnik ausgestattet?

Mit der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen wurde die verbindliche Ausrüstung mit ABV ab dem Jahr 2016 für alle neuen Motorradtypen mit einem Hubraum über 125 ccm oder einer Leistung von mehr als 11 kW vorgeschrieben. Nach hiesigem Kenntnisstand ist der Anteil der in Deutschland vertriebenen und serienmäßig mit ABV ausgerüsteten Motorräder in diesen Klassen bereits jetzt sehr groß. Die genaue derzeitige Ausrüstungsquote liegt der Bundesregierung nicht vor.

29. Hält die Bundesregierung die im Verkehrssicherheitsprogramm aufgeführte „freiwillige Selbstverpflichtung“ der Motorradhersteller für hinreichend, um das Ziel der Vollausrüstung mit ABV bzw. ABS ab Werk zu erreichen, oder müssten nicht weitergehende ordnungspolitische Maßnahmen ergriffen werden?

Der Aufruf der Bundesregierung an die Motorradindustrie, alle neuen Motorräder mit ABV auszurüsten, soll dazu beitragen die Ausrüstungsquote möglichst schnell zu erhöhen. Des Weiteren wurde bereits mit der Einführung der ABV-Pflicht für die leistungsstarken Motorräder festgelegt, dass die Europäische Kommission anhand einer Einschätzung der technischen Machbarkeit, einer Analyse der Kosteneffizienz sowie einer Analyse von Verkehrsunfällen die verbindliche Ausrüstung mit ABV auch für Motorräder mit einer Leistung bis 11 kW (Fahrzeugklasse L3e-A1) prüfen muss.

30. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich des Einflusses der Nutzung von Pedelecs und anderer motorisch unterstützter Fahrräder auf die Verkehrssicherheit vor, und welche Empfehlungen sind daraus ableitbar?

Inwiefern die zunehmende Anzahl von Pedelecs Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat, wird derzeit in dem von der BASt geförderten Forschungsprojekt „Potentielle Einflüsse von Pedelecs auf die Verkehrssicherheit“ untersucht.

31. Wie hat sich seit dem Jahr 2011 der Anteil der neu zugelassenen schweren Lkw entwickelt, die serienmäßig mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet sind?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen zur Verfügbarkeit von serienmäßigen Abbiege-Assistenzsystemen für schwere Lastkraftwagen vor.

32. Plant die Bundesregierung zur Vermeidung schwerer Abbiegeunfälle mit Fahrradfahrern die verpflichtende Ausrüstung schwerer Lkw mit Abbiegeassistenten?

Wenn nein, mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung schwere Abbiegeunfälle zukünftig verhindern helfen?

Die Bundesregierung wird sich für eine verpflichtende Ausrüstung von schweren Lastkraftwagen mit Abbiege-Assistenzsystemen einsetzen. Um die Möglichkeiten einer schnellen Einführung dieser Systeme mit den betroffenen Akteuren zu diskutieren, wurde im Jahre 2012 der Runde Tisch „Abbiegeassistent für Lkw“ durch das BMVI eingesetzt. Zusätzlich hat die Bundesregierung ein Forschungsprojekt initiiert, in dem ein Testverfahren für die Überprüfung von Abbiege-Assistenzsystemen für Lastkraftwagen entwickelt wird.

33. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Wirkung der Winterreifenpflicht bei Lkw vor?

Wenn ja, in welcher Weise konnte die Verkehrssicherheit durch diese Maßnahme verbessert werden?

34. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Wirkung der Winterreifenpflicht bei Pkw vor?

Die Fragen 33 und 34 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt derzeit ein Forschungsprojekt zu dem Thema Winterreifen durch. In diesem Rahmen werden unter anderem die Aspekte Mindestprofiltiefe, Reifenalter, Winterreifen an der Lenkachse von Nutzfahrzeugen und Schneekettenpflicht bei Nutzfahrzeugen betrachtet.

Spezielle Statistiken, die differenziert die Auswirkungen der Winterreifenpflicht auf die Verkehrssicherheit belegen, liegen der Bundesregierung bislang nicht vor.

35. Plant die Bundesregierung, die Regelung zur Winterreifenpflicht, insbesondere durch die Festlegung einer Mindestprofiltiefe, auszuweiten?

Die Bundesregierung bereitet derzeit einen Verordnungsentwurf vor, der die situative Winterreifenpflicht, insbesondere hinsichtlich der Anforderungen an Winterreifen, anpassen soll.

Die derzeit verfügbaren Informationen eignen sich nicht als Grundlage für eine Änderung der geltenden Anforderungen hinsichtlich der Mindestprofiltiefe bei Winterreifen. Daher wird dieser Aspekt derzeit im Rahmen eines Forschungsprojektes untersucht. Nach Abschluss dieser Arbeiten wird zu entscheiden sein, ob eine Änderung der vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe notwendig ist.

36. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen von Umfragen in der Bevölkerung, die ein auch bereits vom Wissenschaftlichen Beirat beim Bundesverkehrsminister ins Spiel gebrachtes absolutes Alkoholholverbot am Steuer für zielführend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit erachten?

Eine Verschärfung der Promillegrenze ist nicht geplant.

37. Mit welchen Maßnahmen hat die Bundesregierung angesichts der besorgniserregenden Zunahme getöteter Fahrradfahrer in den ersten fünf Monaten dieses Jahres (verglichen mit dem Vorjahr plus 37,1 Prozent,

www.destatis.de) auf ein „Mehr“ an Rücksichtnahme und Regelakzeptanz gegenüber Radfahrern bei anderen Verkehrsteilnehmern hingewirkt?

Der NRVP 2020 ist das Strategiepapier des Bundes, das die grundlegenden Leitlinien für die Radverkehrsförderung der kommenden Jahre darstellt. Themen wie die Regelkenntnis und die Regelakzeptanz bei Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern werden im Handlungsfeld Verkehrssicherheit des NRVP ausdrücklich als zentrale Voraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr genannt. Der NRVP betont das Ziel, das Verkehrsklima zwischen allen Verkehrsteilnehmern zu verbessern. Um dem in § 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) verankerten Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme wieder zu mehr Geltung zu verhelfen, hält der NRVP fest, dass die Kommunikation des BMVI darauf ausgerichtet wird, Regelkenntnis und -akzeptanz der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bei besonders unfallrelevanten Themen zu verbessern und für defensives, vorausschauendes Verhalten im Straßenverkehr zu werben.

Die vom BMVI geförderte Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik (difu), eine Einrichtung zur Weiterbildung und Vernetzung im Bereich der Radverkehrsplanung und -förderung, bietet zusätzlich zu den üblichen StVO-Seminaren im Jahr 2014 ein StVO-Sonderprogramm anlässlich der ab dem 1. April 2013 geltenden Neufassung der StVO an. Mit diesem Sonderprogramm, das sich im Wesentlichen an die Fachöffentlichkeit als Multiplikatoren richtet, wird ebenfalls umfangreich über Radverkehrsregelungen informiert.

Im Rahmen der umfangreichen Verkehrssicherheitsarbeit des BMVI ist die Regelvermittlung zwar ein Baustein der Arbeit, aber insbesondere bei der Verkehrssicherheitskampagne von BMVI und DVR „Runter vom Gas“ stehen die Hauptunfallursachen im Mittelpunkt.

Ein Mehr an Rücksichtnahme und Toleranz ist fester Bestandteil von öffentlichkeitswirksamen Informationsmaterialien und Kampagnen, die mit Finanzmitteln des BMVI mit Partnern wie DVR und DVW durchgeführt werden. Das BMVI spricht im Rahmen dieser Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen mit verschiedenen geförderten Projekten (z. B. Kinder im Straßenverkehr, Fahrrad ... aber sicher) die unterschiedlichen Zielgruppen, wie beispielsweise die Fahrradfahrer, an.

Darüber hinaus werden die aktuellen Entwicklungen im Unfallgeschehen beobachtet, analysiert und bewertet, sollte sich über die vielfältigen Aktivitäten der Bundesregierung hinaus weiterer Handlungsbedarf zeigen, werden entsprechende Schritte eingeleitet.

38. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den im Verkehrssicherheitsprogramm angesprochenen Forschungsprojekten zu ablenkungsbedingten Verkehrsunfällen aufgrund von fahrfremden Tätigkeiten gewonnen?

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung daraus abgeleitet?

Die Bundesregierung untersucht derzeit im Rahmen eines Forschungsprojektes die Ablenkungswirkung fahrfremder Tätigkeiten.

39. Ist der Bundesregierung bekannt, welche Länder seit der Veröffentlichung des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 ein eigenes Verkehrssicherheitsprogramm veröffentlicht haben?

Welche Länder verfügen über kein Verkehrssicherheitsprogramm?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

40. Plant die Bundesregierung zur Stärkung der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms und zur Betonung des Stellenwerts, den die Verkehrssicherheitsarbeit auf Bundesebene hat, die Einrichtung der Stelle einer „Beauftragten für die Belange der Verkehrssicherheit“ analog der „Beauftragten für den Radverkehr“ im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020)?

Nein.

41. Was gedenkt die Bundesregierung hinsichtlich des Anstiegs der Zahl der auf Autobahnen Getöteten (plus 10,6 Prozent von 2012 auf 2013, www.destatis.de) zu tun?

Denkt die Bundesregierung auch über ein Tempolimit als geeignete Maßnahme nach?

Wenn nicht, warum nicht, und was soll stattdessen passieren, um dem negativen Trend etwas entgegenzusetzen?

Die Bundesregierung erachtet die Einführung eines generellen Tempolimits auf Autobahnen nicht für sinnvoll, da hiervon keine durchgreifenden Sicherheitsgewinne erwartet werden. In Deutschland sind Autobahnen die sichersten Straßen. Obwohl auf ihnen etwa 32 Prozent der Gesamtfahrleistungen erbracht werden, ereigneten sich hier im Jahre 2013 nur etwa 6 Prozent der Unfälle mit Personenschaden. Die Unfallhäufigkeit ist dabei nicht homogen über das gesamte Autobahnnetz verteilt. Das Unfallgeschehen auf Autobahnen wird im Wesentlichen durch individuelles Fehlverhalten (z. B. zu geringer Abstand) oder örtliche Verkehrsverhältnisse (z. B. Steigungsstrecken) beeinflusst. Ausgangspunkt für die meisten Unfälle ist dabei weniger das Überschreiten einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr die im Einzelfall nicht situationsangepasste Geschwindigkeit. Die situationsangepasste Geschwindigkeit kann auch deutlich unterhalb eines generellen Tempolimits liegen. Zudem ist bereits durch Verkehrszeichen die Geschwindigkeit auf rund einem Drittel des deutschen Autobahnnetzes begrenzt. Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen kommen hinzu.

