

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 18/7774 –**

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in der 18. Wahlperiode

Vorbemerkung der Fragesteller

Das 2011 von der Bundesregierung auf den Weg gebrachte nationale Verkehrssicherheitsprogramm verfolgt das Ziel, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Wenn die Bundesregierung ihre Anstrengungen im Bereich Verkehrssicherheit nicht verstärkt, wird sie ihr selbstgestecktes Ziel verfehlen.

Besorgniserregend ist vor allem die Entwicklung der Anzahl der Verkehrstoten im Straßenverkehr in den beiden zurückliegenden Jahren. In 2014 (3 377) und 2015 (3 440) (nach den vorläufigen Zahlen für das vierte Quartal) ist die Zahl der Unfalltoten zwei Jahre in Folge angewachsen, eine Entwicklung, die es seit 1991 nicht mehr gab. Dies schlägt sich auch in der internationalen Verkehrsstatistik nieder: Deutschland ist bei der Anzahl der Verkehrstoten je 100 000 Einwohner vom 4. Platz auf den 8. Platz abgerutscht (4,1 Verkehrstote je 100 000 Einwohner jährlich).

Mit den aktuellen Herausforderungen im Bereich Verkehrssicherheit befasste sich im Januar 2016 wieder der Verkehrsgerichtstag in Goslar. Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag hat in seinen Empfehlungen unter anderem die Reform des Fahrlehrerrechts eingefordert. So wird gefordert, die Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer zu verbessern, dem Erwerb pädagogischer Kompetenzen einen höheren Stellenwert beizumessen sowie die Fahrschulüberwachung zu vereinheitlichen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat im Oktober 2015 die Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 veröffentlicht, die auch im Internet verfügbar ist (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/halbzeitbilanz-verkehrssicherheitsprogramm.html). Mit ihr wird ein Resümee über die vergangenen Jahre gezogen und ein Ausblick auf die nächsten 5 Jahre gegeben. Dabei werden die Maßnahmen identifiziert, die

die größten Potentiale zur weiteren Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aufweisen. Der Bund wird hierbei seine Handlungsmöglichkeiten in vollem Umfang nutzen. Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages hat sich am 13. Januar 2016 ausführlich mit der Halbzeitbilanz des BMVI befasst.

Im Hinblick auf den Vergleich in der internationalen Verkehrsstatistik wird darauf hingewiesen, dass ein Vergleich mit anderen europäischen Staaten bei der momentanen Entwicklung nicht zielführend ist, da bei einer bloßen Betrachtung des bevölkerungsbezogenen Risikos sehr viele begleitende Umstände nicht berücksichtigt werden, wie z. B. die Wirtschaftsentwicklung, das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung, der Transitverkehr, die Witterungsabhängigkeit, die demographischen Entwicklungen und die Förderung und Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland im Vergleich zu anderen Staaten.

1. Welche Unfallzahlen liegen der Bundesregierung für 2015 vor (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte)?

Für das Jahr 2015 liegen der Bundesregierung derzeit die vom Statistischen Bundesamt (StBA) am 25. Februar 2016 veröffentlichten vorläufigen Ergebnisse vor. Demnach wurden im Jahr 2015 insgesamt 2,5 Millionen Straßenverkehrsunfälle erfasst, davon 305 900 mit Personenschaden. Bei diesen Unfällen wurden 393 700 Personen verletzt und 3 475 Personen getötet. Die vorläufigen Ergebnisse des Statistischen Bundesamtes differenzieren noch nicht zwischen Leicht- und Schwerverletzten. Detaillierte Ergebnisse für das Jahr 2015 sind erst im Sommer 2016 mit der Veröffentlichung der Jahresunfallstatistik durch das Statistische Bundesamt zu erwarten.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung der Unfallzahlen in den Jahren 2014 und 2015 vor dem Hintergrund der im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 formulierten Ziele, insbesondere zur Reduzierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten?
3. Hält die Bundesregierung das Ziel, die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren, noch für erreichbar?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen soll das Ziel erreicht werden?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der vorgelegten Halbzeitbilanz wurden solche Maßnahmen identifiziert, die auf wissenschaftlicher Grundlage besonders geeignet erscheinen, die Verkehrssicherheit spürbar zu stärken und die Anzahl der getöteten Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2020 möglichst effizient zu verringern.

Verkehrssicherheit ist aber eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Es bedarf weiterhin großer Anstrengungen aller Akteure in der Verkehrssicherheitsarbeit, den Erfolgspfad der vergangenen Jahre und Jahrzehnte fortzusetzen und wenn möglich zu investieren. Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bildet auch weiterhin den geeigneten Rahmen und Leitfaden für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland.

Unter diesen Voraussetzungen kann es gelingen, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2011 um 40 Prozent in Deutschland zu reduzieren.

4. Was waren nach Einschätzung der Bundesregierung die Hauptgründe dafür, dass gegen den langfristigen Trend die Unfallzahlen und insbesondere die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten 2014 und 2015 angestiegen sind?

Setzt man die Zahl aller statistisch erfassten Verkehrsunfälle ins Verhältnis zur jeweils erbrachten Verkehrsleistung, so zeigt sich seit Anfang der Neunziger Jahre ein kontinuierlicher Rückgang dieser Kennzahl. Auch bezüglich der Getötetenzahlen besteht langfristig ein allgemein abnehmender Trend, der sich umso deutlicher abzeichnet, wenn man die erbrachte Verkehrsleistung in die Betrachtung einbezieht.

Die seit den 1970er-Jahren stark gesunkenen und immer geringer werdenden absoluten Getötetenzahlen unterliegen jedoch auch kurzfristigen Einflüssen, die den langfristigen Trend überlagern, so dass es zu Anstiegen der Werte zwischen einzelnen Jahren kommen kann. Das Statistische Bundesamt sieht als wesentlichen Grund für die gestiegenen Zahlen bei den Verunglückten (Verletzten und Getöteten) in den letzten beiden Jahren die Witterungsbedingungen: Insbesondere die relativ milden Wintermonate und ein sehr warmer, trockener Frühling haben zu mehr Getöteten und Verletzten geführt. Bei günstigen Witterungsbedingungen wird mehr und häufig schneller gefahren. Zudem sind mehr ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer unterwegs. Dadurch steigt die Schwere der Unfälle.

Eine genauere Ursachenanalyse zu den aktuellen Entwicklungen in 2015 kann erst mit Vorliegen der vollständigen Unfalldaten Mitte des Jahres 2016 vorgenommen werden.

5. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020 plant die Bundesregierung noch in der 18. Wahlperiode, und welche bestehenden Maßnahmen sollen verstärkt werden?

In der Halbzeitbilanz zum Verkehrssicherheitsprogramm 2011 werden auf wissenschaftlicher Grundlage Maßnahmen für die zweite Halbzeit in den drei Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und Fahrzeugtechnik“ sowie übergreifende Maßnahmen identifiziert. Dabei wird dort angesetzt, wo die größten Potenziale vorhanden sind.

6. Welche Gesetzgebungsverfahren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Erreichung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 – 2020 will die Bundesregierung in der 18. Wahlperiode noch auf den Weg bringen bzw. abschließen?

Auch hierzu wird in der Halbzeitbilanz ausführlich Stellung genommen. In Umsetzung des Koalitionsvertrages und der Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms soll beispielsweise durch Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) der Rechtsrahmen geschaffen werden, damit die Straßenverkehrsbehörden künftig ohne größere bürokratische Hürden Tempo 30 im unmittelbaren Bereich von z. B. Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen streckenbezogen auch an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen anordnen können. Mit der Verordnung soll weiterhin zur Steigerung der Verkehrssicherheit die Vorschrift zur Bildung einer Rettungsgasse vereinfacht werden. Zudem soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass junge Rad fahrende Kinder auf Gehwegen von einer geeigneten Aufsichtsperson auch mit einem Fahrrad auf dem Gehweg begleitet werden dürfen.

Den zuständigen Straßenverkehrsbehörden soll für eine bundeseinheitliche Beschilderung zur Freigabe geeigneter Radwege für E-Bikes zudem ein neues Zusatzzeichen mit Piktogramm zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (6. StVGÄndG) und anderer Gesetze erfolgt die Anpassung des deutschen Rechts an die Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austausches von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte (sog. Enforcement-Richtlinie). Die entsprechenden Regelungen zur Verfolgung von Verkehrsordnungswidrigkeiten werden in Deutschland bereits seit August 2013 aufgrund der Vorgängerrichtlinie angewandt.

7. Mit welchem Finanzvolumen ist das Verkehrssicherheitsprogramm 2016 bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung ausgestattet?
9. Plant die Bundesregierung ein Infrastrukturprogramm „Sichere Landstraße“?

Wenn nein, warum lehnt die Bundesregierung diese Empfehlung des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur ab?

Die Fragen 7 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat für das Jahr 2016 die Mittel für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf rund 13 Mio. Euro erhöht. Der gleiche Betrag wurde auch für die mittelfristige Finanzplanung eingestellt. Darüber hinaus betreibt die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf allen 3 Aktionsfeldern Mensch, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur Forschungen, um neue Erkenntnisse zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu gewinnen, die dann in die fachliche und politische Arbeit einfließen. Hierfür werden, vorbehaltlich des Beschlusses des Deutschen Bundestages, wie bisher entsprechende Haushaltsmittel von über 5 Mio. Euro – auch für die mittelfristige Finanzplanung – bereitgestellt werden. Die Landstraße ist bei all diesen Programmen Gegenstand der Maßnahmen.

Der Bund stellt den Ländern im Jahr 2016 Mittel in Höhe von insgesamt 550 Mio. Euro für Maßnahmen zur Verfügung, die überwiegend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder der Erweiterung der Kapazität von Bundesfernstraßen dienen. Hiervon entfallen 220 Mio. Euro auf Bundesstraßen, diese sind ebenfalls in der mittelfristigen Finanzplanung enthalten.

8. Plant die Bundesregierung eine Anpassung des Tempolimits auf schmalen Landstraßen (bis 6 Meter Breite), so wie es der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) empfohlen hat?

Wenn nein, mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung die Verkehrssicherheit auf Landstraßen verbessern?

Zu den Maßnahmenschwerpunkten der Verkehrssicherheit auf Landstraßen wird auf die Halbzeitbilanz verwiesen. Im Übrigen können die Landesbehörden bereits heute Tempolimits anordnen.

10. Würde die Bundesregierung einen Feldversuch zur Anpassung des Tempolimits innerorts rechtssicher ermöglichen, um die verschiedenen Wirkungen der Umkehrung des Regel-/Ausnahmeverhältnisses ergebnisoffen zu prüfen?

Das BMVI setzt sich für mehr Tempo 30 insbesondere vor Kindergärten, Schulen und Seniorenheimen ein. Der Bund setzt mit der StVO den entsprechenden Rechtsrahmen, den Vollzug/Durchführung der Maßnahmen der StVO obliegt den Straßenverkehrsbehörden der Länder. Die StVO-Änderungen bedürfen der Zustimmung des Bundesrates. Darüber hinaus sind keine Änderungen geplant.

11. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung der bereits vom 47. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2009 ins Gespräch gebrachten Abschnittskontrollen zur Überwachung von Tempolimits und den beginnenden Feldversuch in Niedersachsen hierzu, um die Verkehrssicherheit zu verbessern?

Das Land Niedersachsen führt den Feldversuch in eigener Verantwortung durch.

12. Welche Ergebnisse bzw. Zwischenergebnisse hat die Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Bußgeldkatalog“ zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erarbeitet, und wie soll der Bußgeldkatalog demnach angepasst werden?

Der Bußgeldkatalog (BkatV) wurde zum 1. Mai 2014 zuletzt geändert. Auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 3 der Kleinen Anfrage „Angemessenheit des Bußgeldkatalogs“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/5561) wird verwiesen.

13. In welchen Schritten plant die Bundesregierung die Einführung des im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD enthaltenen Mehr-Phasen-Modells für die Verbesserung der Fahranfängerausbildung, und wie sieht der Zeitplan für diese Schritte aus?

Nach einer Untersuchung der BAST 2010 verringert sich durch das seit 2011 mögliche „Begleitete Fahren mit 17“ das Unfallrisiko der jungen Leute um rund 23 Prozent im Vergleich zu „normalen“ Fahranfängern. Ähnlich deutlich sinkt außerdem die Wahrscheinlichkeit, dass schwere Verkehrsverstöße begangen werden.

14. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Reform des Fahrlehrergesetzes, und welche Änderungen sind im Detail geplant, um das Ziel aus dem Koalitionsvertrag, die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer zu erhöhen, zu erreichen?

Das Gesetzgebungsverfahren soll im Laufe des Jahres 2016 eingeleitet werden.

15. Plant die Bundesregierung die Einsetzung eines/einer Beauftragten für Verkehrssicherheit (analog der Koordinatorin für Güterverkehr und Logistik), der/die innerhalb der Bundesregierung für die Vernetzung der Themen und Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit zuständig wäre?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 40 der Kleinen Anfrage „Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms in den Jahren 2011 bis 2020“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/2793) sowie die

Antwort zu Frage 11 der Kleinen Anfrage „Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms in den Jahren 2011 bis 2020 (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/2793)“ der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Bundestagsdrucksache 18/3380).

16. Wann plant die Bundesregierung die von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, mehrfach angekündigte Einführung von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Fahrerlaubnisinhaber?

Entsprechende Regelungen sind in Arbeit.

17. Plant die Bundesregierung eine Einführung eines Bußgeldtatbestandes mit einem gesetzlichen Grenzwert von 1,1 Promille der Blutalkoholkonzentration (BAK) für Radfahrer im Sinne der Empfehlungen des 53. Verkehrsgerichtstags?

Wenn nein, warum nicht?

Nein.

Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter (GKVS) hatte das BMVI gebeten, die aktuellen Forschungsberichte sowie den Beschluss des Verkehrsgerichtstags zu diesem Thema auszuwerten und im März 2015 darüber zu berichten. Die damit beauftragte BASt ist im Wesentlichen zu dem Ergebnis gelangt, dass der derzeit in Deutschland gültige Grenzwert von 1,6 Promille für die absolute Fahruntüchtigkeit auch durch aktuelle Studien und durch Auswertung aller vorhandenen Quellen, wie Unfallstatistik und wissenschaftliche Studien, nicht in Frage gestellt wird.

18. Folgt die Bundesregierung der Empfehlung des 54. Deutschen Verkehrsgerichtstags, wonach der für die Anordnung der Blutprobenentnahme bestehende Richtervorbehalt in § 81a Absatz 2 der Strafprozeßordnung (StPO) gestrichen werden und stattdessen eine originäre Anordnungscompetenz der Ermittlungspersonen der Staatsanwaltschaft geschaffen werden soll?

Wenn nein, warum nicht?

Regelungsvorschläge hierzu werden gegenwärtig von der Bundesregierung geprüft.

19. Plant die Bundesregierung eine einheitliche Formulierung des § 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung, um den bestehenden Auslegungswiderspruch zu beheben und die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) künftig ab 1,1 Promille und nicht erst ab 1,6 Promille anordnen zu können?

Infolge verschiedener obergerichtlicher Entscheidungen besteht derzeit eine uneinheitliche Auslegung des § 13 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) hinsichtlich der Promillegrenze, ab der eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung möglich ist. Die bestehende Problematik wurde auch beim 54. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2016 erörtert. In den Empfehlungen wurde u. a. gefordert, dass eine MPU bereits bei einer Alkoholisierung ab 1,1 Promille angeordnet werden sollte. Vor einer Entscheidung zur Höhe, ab der eine Anordnung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung erfolgen soll, hat die Bundesregierung die BASt gebeten, den wissenschaftlichen Erkenntnisstand zu diesem Thema unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit aufzuarbeiten und eine zusammenfassende Stellungnahme zu erstellen.

20. Beabsichtigt die Bundesregierung eine verbesserte Kennzeichnung von Medikamenten, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr gefährden können?

Wenn nein, wie soll sichergestellt werden, dass die Verkehrssicherheit durch die Einnahme entsprechender Medikamente nicht beeinträchtigt wird?

Die Packungsbeilage (Gebrauchsinformation) sowie die Fachinformation zulassungspflichtiger Fertigarzneimittel müssen Angaben über mögliche Auswirkungen auf die Fähigkeit zur Bedienung von Maschinen und zum Führen von Kraftfahrzeugen enthalten (§ 11 Absatz 1 Satz 8 bzw. § 11a Absatz 1 Satz 2 Nummer 4 Buchstabe g des Arzneimittelgesetzes). Diese Angaben zur Beeinträchtigung des Reaktionsvermögens ermöglichen eine detaillierte Information der Patientinnen und Patienten zum Umgang mit den entsprechenden Arzneimitteln im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr. Insoweit ist die Information von Patientinnen und Patienten und Angehörigen der Fachkreise bereits jetzt sichergestellt. Eine Änderung der geltenden Anforderungen zur Kennzeichnung ist insoweit nicht beabsichtigt.

21. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den Forschungsprojekten zu ablenkungsbedingten Verkehrsunfällen gewonnen, und welche Maßnahmen sollen daraus abgeleitet werden?

Die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik enthält keine Angaben zu ablenkungsbedingten Unfällen, da die bundeseinheitliche Verkehrsunfallanzeige, die bei der Unfallaufnahme durch die Polizei verwendet wird, in ihrem Unfallursachenkatalog das Merkmal „Ablenkung“ nicht aufweist.

Das BMVI fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrs-unfälle unter dem Dach der BMVI-Kampagne „Runter vom Gas“ und anderen Maßnahmen Aktionen, um die Bevölkerung für die Gefahren von Ablenkung im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

22. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung aus dem Pilotprojekt zur Verhinderung von Falschfahrten auf der Bundesautobahn 9 vor, und welche Maßnahmen sollen daraus abgeleitet bundesweit zum Einsatz kommen?

Zur Erprobung intelligenter Verkehrssysteme zur Reduzierung von Falschfahrern wurden auf der A 9 in Bayern telematische Falschfahrerwarnsysteme errichtet. Nach Abschluss und Auswertung des Piloten wird über einen weitergehenden Einsatz dieser Systeme entschieden.

23. Ab wann sollen die überarbeiteten Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) in Kraft treten, und welche Änderungen tragen nach Auffassung der Bundesregierung zur Vermeidung von Falschfahrten bei?

Auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Untersuchung durch die BASt wurden Empfehlungen zu ergänzenden Markierungen von Anschlussstellen erarbeitet und den Ländern im Oktober 2014 zur Verfügung gestellt. Diese können unabhängig von einer Veröffentlichung bereits jetzt angewandt werden. Durch die ergänzende Markierung soll das Links-Einbiegen von der untergeordneten Straße auf die Autobahnzufahrt erleichtert und somit ein falsches Auffahren verhindert werden.

24. Auf welchen Abschnitten sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Bundesfernstraßennetz geplant, und auf welchen Abschnitten konnten in den letzten Jahren Anlagen in Betrieb genommen werden?

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit der Bundesautobahnen werden unfallträchtige und stauanfällige Streckenabschnitte bundesweit mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgestattet. In Zusammenarbeit mit den Ländern wurde der Bedarf an Verkehrsbeeinflussungseinrichtungen im Zuge von Bundesfernstraßen ermittelt und der „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ mit rund 140 telematischen Maßnahmen aufgestellt. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen wird derzeit der Projektplan fortgeschrieben.

Für die Umsetzung des Projektplans Straßenverkehrstelematik 2015 werden vom Bund jährlich rund 50 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Der Bestand an Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen stellt sich heute wie folgt dar:

- Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA): ca. 3 100 km (Richtungsfahrbahnen),
- Seitenstreifenfreigaben (TSF): ca. 340 km (Richtungsfahrbahnen),
- Netzbeeinflussungsanlagen (NBA) (Wechselwegweiser): ca. 250 Stück.

25. Welche Erkenntnisse bezüglich Verkehrssicherheit und Verkehrsablauf liegen der Bundesregierung für die mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen ausgestatteten Streckenabschnitte des Bundesfernstraßennetzes insbesondere im Vergleich mit dem Zustand vor Errichtung der Anlagen vor?

Streckenbeeinflussungsanlagen dienen der Erhöhung der 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 von bis zu 25 Prozent bei gleichem Sicherheitsniveau in den Spitzenstunden.

26. Wie ist der Sachstand bei der geplanten Verordnung zur Regelung der Winterreifenpflicht (Bundestagsdrucksache 18/2793)?

Der Verordnungsentwurf befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die durchschnittliche Motorleistung neu zugelassener Motorräder seit dem Jahr 2008 stetig ansteigt und zuletzt bei 68 PS lag sowie die in Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Baden-Württemberg angemeldeten Motorräder die höchsten durchschnittlichen Motorleistungen aufweisen und diese vier Bundesländer zugleich unter den fünf mit der höchsten Unfallquote, bezogen auf die Einwohnerzahl, liegen, während Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen sowohl die leistungsschwächsten Maschinen als auch den geringste Anzahl von Straßenverkehrsunfällen aufweisen (Quelle: Statistisches Bundesamt 2014; eigene Berechnungen)?

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass zwischen der Motorleistung und dem Risiko von Straßenverkehrsunfällen offenbar ein Zusammenhang hergestellt werden kann?

Motorräder werden nach harmonisierten Vorschriften (Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen) genehmigt. Die Mitgliedstaaten dürfen weder die Erteilung einer EU-Typgenehmigung oder einer nationalen Typgenehmigung für einen neuen Fahrzeugtyp verweigern noch die Zulassung, das Inverkehrbringen oder die Inbetriebnahme eines neuen Fahrzeugs untersagen, wenn ein Hersteller dies beantragt, sofern das betreffende Fahrzeug dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsakten entspricht. Da die Typgenehmigungsvorschriften keine Leistungsobergrenze enthalten, können die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von leistungsstarken Motorrädern nicht verbieten.

Das Risiko von leistungsstarken (aber auch leistungsschwächeren) Fahrzeugen wird maßgeblich durch das individuelle Verhalten der Fahrzeugführer beeinflusst. Motorradfahrerinnen und -fahrer zu umsichtigen und verkehrssicheren Verhalten im Straßenverkehr zu bewegen, für Gefahren und Risiken zu sensibilisieren sowie über moderne Fahrzeugsicherheitssysteme auch für Motorräder zu informieren ist hauptsächliche Zielrichtung der Aufklärungsarbeit des BMVI. Zu weiteren Details in diesem Zusammenhang wird in der Antwort zu Frage 29 eingegangen.

28. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung den Fragestellern vorliegende Informationen zu, wonach es in früheren Zeiten eine freiwillige Selbstverpflichtung der Motorradhersteller zugunsten einer Begrenzung der Motorleistung gegeben hat und diese inzwischen nicht mehr gilt oder nicht mehr eingehalten wird?

Wenn ja, weshalb findet diese nach Kenntnis der Bundesregierung keine Beachtung mehr, und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Nach Kenntnis der Bundesregierung erklärte die Motorradindustrie (Hersteller und Importeure) im Jahr 1978 eine freiwillige Selbstverpflichtung, in Deutschland keine Motorräder mit einer Motorleistung größer als 74 kW (100 PS) anzubieten, welche im Jahr 1999 durch die Motorradindustrie wieder aufgehoben wurde. Die Gründe der Aufhebung sind der Bundesregierung nicht bekannt.

29. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um speziell die Anzahl von Motorradunfällen zu reduzieren, und welche Maßnahmen plant sie in Zukunft?

Wie in der Halbzeitbilanz des BMVI beschrieben, setzt die Bundesregierung auf ein Bündel von Maßnahmen in den Aktionsfeldern „Mensch“, „Infrastruktur“ und „Fahrzeugtechnik“.

Aktionsfeld „Mensch“: Das BMVI fördert sowohl im Rahmen der gemeinsamen Kampagne mit DVR „Runter vom Gas“ als auch in Zusammenarbeit mit dem „Industrieverband Motorrad e. V. Deutschland“ verschiedene Projekte zu Aufklärung und Sensibilisierung von Motorradfahrern zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit. Um zu einer höheren Marktdurchdringung von ABS- und anderen Fahrzeugsicherheitssystemen beizutragen, hat der „Industrieverband Motorrad e. V. Deutschland“ mit Fördermitteln des BMVI einen Info- und Lehrfilm zu verschiedenen Fahrzeugsicherheitssystemen für Motorräder erstellt. Der Film

wird kostenlos auf der Online-Plattform „Motorrad. Aber sicher!“ – die auch von BMVI gefördert wird – bereitgestellt, so dass er auch in Sequenzen, beispielsweise im Fahrschulunterricht, gezeigt werden kann. Ziel ist es, die Kenntnisse über diese Systeme und deren Wirkungsweise zu verbreiten und somit zu einer höheren Marktdurchdringung beizutragen.

Aktionsfeld „Infrastruktur“: Aufbauend auf verschiedenen Forschungsprojekten wurden Kriterien für den Einsatz von Schutzeinrichtungen am Fahrbahnrand erarbeitet und Einsatzempfehlungen für Schutzeinrichtungen mit geringerem Verletzungsrisiko für Motorradfahrer den Obersten Straßenbaubehörden zur Verfügung gestellt.

Ein großer Teil der Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastrukturverkehrssicherheit kann nur von den Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften umgesetzt werden, da sie für Landes-, Kreis- und Innerortsstraßen Straßenbaulastträger sind. Das BMVI wird daher weiterhin im engen Austausch mit den Ländern auf die nötige Sensibilität und Umsetzung hinwirken. Ein wichtiges Hilfsmittel ist hierbei das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken“ (MVMot 2007). Basierend auf den Erfahrungen der vergangenen Jahre wird derzeit das MVMot überarbeitet und fortgeschrieben.

Die Bundesfernstraßen werden gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes (GG) von den Ländern im Auftrag des Bundes geplant, gebaut und betrieben; der Bund gibt durch Richtlinien die einheitlichen Randbedingungen vor. Die Bundesregierung fördert gezielt und kontinuierlich die Weiterentwicklung dieser Vorgaben, die von den Ländern im eigenen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich angewendet werden.

Auf Betreiben des Bundes haben die Länder infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern an unfallauffälligen Stellen und auch präventive Maßnahmen an potenziellen Gefahrenstellen umgesetzt. Hierzu zählt auch die Ausstattung von sogenannten Motorradstrecken an Bundesstraßen mit Unterfahrschutzsystemen. Zudem wurde die BAST mit der Durchführung eines Forschungsvorhabens zum Thema Unterfahrschutz beauftragt.

Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“: In Bezug auf die Fahrzeugtechnik haben Anti-blockiersysteme ein großes Potential, Motorradunfälle zu vermeiden oder abzumildern.

Die Bundesregierung hat sich auf EU-Ebene dafür eingesetzt, dass Motorräder verpflichtend mit automatischen Blockierverhinderern (ABV) ausgerüstet werden müssen. Die Bundesregierung begrüßt, dass durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen seit dem 1. Januar 2016 neue Motorradtypen und ab dem 1. Januar 2017 alle neuen Motorräder mit einem Hubraum größer als 125 ccm oder einer Leistung größer als 11 kW mit ABV ausgerüstet sein müssen.

Das BMVI erarbeitet unter anderem im Rahmen eines Forschungsprojektes zur Identifizierung des Verbesserungspotentials von Motorradschutzhelmen – unter Berücksichtigung des Motorradunfallgeschehens – Änderungsvorschläge, um die in der UNECE Vorschrift geforderten Prüfkriterien zu überarbeiten.

Die BAST hat ihr Sicherheitsforschungsprogramm für das Jahr 2016 ganz auf den Zweiradverkehr ausgerichtet.

