

## Antrag

### der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

#### Vision Zero – Unser Leitbild für die Verkehrssicherheit

Der Bundestag wolle beschließen:

##### I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Sicherheit im Straßenverkehr in Deutschland konnte durch das gemeinsame Engagement vieler Akteure über Jahrzehnte stetig verbessert werden. Gegenüber 1991 sank die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um über 70 Prozent. Und auch mit Blick auf die vergangene Dekade ist noch ein signifikanter Rückgang – um 24 Prozent – zu verzeichnen.

Gleichwohl verlangsamt sich der Positivtrend. Auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stagniert. Mehr als 3.000 Getötete und über 65.000 Schwerverletzte jährlich sind kein verhandelbarer Preis für unsere Mobilität. Jedes Leben zählt.

Deshalb haben die Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und SPD das ambitionierte Ziel formuliert, mittelfristig die Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten auf null zu senken. Und auch die EU hat sich in der „Valletta Declaration on Road Safety“ zur „Vision Zero“ bekannt. Es gilt, das Zeitfenster zu nutzen: Infrastrukturinvestitionen und technologische Entwicklungen effektiv einzubinden, um die Mobilitätswende zu einem Erfolg für alle zu machen.

##### II. Der Deutsche Bundestag begrüßt in diesem Zusammenhang

1. die Vorlage des Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr 2018/2019;
2. die Entwicklung der „Gemeinsamen Strategie für Verkehrssicherheit“, die mit dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ das gemeinsame Ziel der Akteure, die Zahl der Getöteten bis 2030 um 40 Prozent und die Zahl der Schwerverletzten signifikant zu senken, formuliert und dafür Handlungsfelder benennt;
3. den Schulterschluss von Bund, Ländern und Kommunen im Rahmen der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz vom 4. Mai 2021;
4. den Entwurf eines Verkehrssicherheitsprogramms für den Zeitraum bis 2030, das eine gemeinsame Strategie der Akteure von Bund, Ländern, Kommunen und anderer Interessenvertreter für die Verkehrssicherheit formuliert;
5. den Appell der Bundesregierung an die Länder, das notwendige Personal in der Verkehrsüberwachung und -kontrolle bereitzustellen;
6. die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 28. April 2020 und die damit verbundenen Verbesserungen für die Verkehrssicherheit;
7. die Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit Dritter, vor allem des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Verkehrswachten, durch die Bundesregierung;

8. den Einsatz der Bundesregierung auf europäischer Ebene für den verpflichtenden Einbau von Abbiege- und Notbremsassistenten;
  9. die „Aktion Abbiegeassistent“ und die damit verbundene Förderung der Nachrüstung von Abbiegeassistenten, solange der Einbau noch nicht verpflichtend ist;
  10. den Willen der Bundesregierung, den Rechtsetzungsprozess zunehmender Automatisierung des Fahrens aktiv zu begleiten;
  11. den Einsatz der Bundesregierung auf europäischer Ebene zur Schaffung eines integrierten Mobilitätsdatenraums.
- III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf,
1. das Ziel „Vision Zero“ als Leitgedanke in die StVO aufzunehmen;
  2. intensiv und kontinuierlich mit den Ländern zusammenzuarbeiten, um die „Gemeinsamen Eckpunkte für eine Verkehrssicherheitsarbeit von Bund und Ländern“ (vgl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 14./15. Oktober 2020) unter Berücksichtigung der jeweiligen Zuständigkeiten mit konkreten Aktivitäten umzusetzen;
  3. intensiv und kontinuierlich mit den Ländern, Kommunen und anderen Interessenvertretern zusammenzuarbeiten, um die Ziele des Verkehrssicherheitsprogramms für den Zeitraum bis 2030 sowie des „EU Road Safety Policy Framework 2021-2030“ zu erreichen;
  4. den Wissenstransfer vor allem in den Bereichen Infrastruktur, Forschung und Verhalten voranzubringen, damit das bereits vorhandene Wissen noch besser angewandt werden kann. Dazu sollen die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geplante Straßenverkehrsakademie zusätzliche Mittel erhalten und der Titel für Verkehrssicherheitsarbeit soll aufgestockt werden;
  5. zu Zwecken der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Einführung von Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen weiter zu fördern;
  6. für den Fernzugriff auf Fahrzeugdaten Sicherheitsstandards zu definieren und europäisch abzustimmen, die einen Zugriff durch Dritte auf systemkritische Betriebsfunktionen des Fahrzeuges ausschließen;
  7. die Standardisierung der Anforderungen an automatisierte Systeme zu begleiten und sich auch international für ein höchstmögliches Sicherheitsniveau einzusetzen;
  8. Gewähr dafür zu leisten, dass der Umgang mit sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsystemen und automatisierten Fahrfunktionen zum festen Bestandteil auch in Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung werden;
  9. den Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen besonders auf unfallbelasteten Streckenabschnitten zu fördern;
  10. allen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit den Zugang zu relevanten Datensets zu ermöglichen, die der präventiven Ermittlung potenzieller Unfallstellen dienen;
  11. zur effektiveren Kontrolle von Geschwindigkeitsübertretungen insbesondere auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen die Technologie der „Section Control“ (Abschnittskontrolle) unter Berücksichtigung der Ergebnisse des niedersächsischen Modellversuchs und in Abstimmung mit den Ländern einer Anwendung zugänglich zu machen;
  12. den Straßenverkehrsbehörden die Anordnung von streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf schmalen Landstraßen (Teilstücken) auf max. 80 km/h zu erleichtern;

13. den Straßenverkehrsbehörden die Anordnung von Überholverböten dort zu erleichtern, wo nicht ausreichende Überholsichtweiten das Unfallrisiko erhöhen;
14. um schwerwiegende Folgen für verunfallte Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer abzufedern, den Einsatz von Unterfahrschutz an Bundesfernstraßen an Gefährdungspunkten über die für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Haushaltstitel des Bundeshaushalts weiter zu forcieren;
15. verstärkt für den Schutz vulnerabler Personengruppen im Straßenverkehr zu sorgen, also insbesondere von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, jungen und älteren Verkehrsteilnehmenden;
16. in diesem Zusammenhang die BMVI-Offensive Radverkehr in gleicher Höhe über 2023 hinaus fortzusetzen;
17. das Sonderprogramm „Stadt und Land“ um den Förderschwerpunkt „Vision Zero“ zu erweitern und finanziell entsprechend zu ergänzen, um den Kommunen die Möglichkeit zu geben, bekannte Gefahrenstellen auch baulich zu verändern;
18. zukünftig in der StVO sicherzustellen, dass Gehwege insbesondere für den Fußverkehr frei bleiben und nicht als Abstellplätze für Fahrzeuge zweckentfremdet werden;
19. die Entwicklung der Unfallzahlen von Elektrokleinstfahrzeugen weiter zu beobachten und bei anhaltend hohen Unfallzahlen in 2021 zügig entsprechende Maßnahmen zur Unfallverhütung zu ergreifen;
20. es Kommunen durch eine Veränderung der gesetzlichen Vorgaben zu erleichtern, innerorts die Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 km/h für einzelne Straßen unabhängig von besonderen Gefahrensituationen anzuordnen, ohne dass es dabei zu flächendeckenden Tempo-30-km/h-Gebieten kommt;
21. ein eigenes Verkehrszeichen „Ladezone“ einzuführen und die Möglichkeit der Einrichtung von Liefer- und Haltezonen zu verbessern, um dem widerrechtlichen Halten auf Radfahrstreifen durch den Lieferverkehr entgegenzuwirken;
22. zu prüfen, ländliche Wege in die Radverkehrsnetzplanung einzubeziehen, die auf getrennter Infrastruktur sicheres Radfahren für alle Altersgruppen auch außerorts ermöglichen. Die Nutzung und Ertüchtigung solcher ländlichen Wege soll über die Bundesförderung möglich sein;
23. Fahrradschutzstreifen außerorts auf geeigneten Straßen weiter zu testen und erfolgreich getestete Strecken beizubehalten;
24. einen mit einer Geldbuße zu ahnenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Radfahrende bei 1,1 Promille im Straßenverkehr einzuführen;
25. die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung bereits ab einem Grenzwert von 1,1 Promille vorzuschreiben;
26. Modellversuche zur Nutzung von Alkohol-Interlocks zu ermöglichen und sowohl den freiwilligen Einbau durch Anreize zu fördern als auch Alkohol-Interlock-Programme für alkoholauffällige Kraftfahrende als Alternative zum Fahrverbot nach § 44 des Strafgesetzbuchs aufzulegen;
27. die Akzeptanz freiwilliger Gesundheitschecks von älteren Verkehrsteilnehmenden und flächendeckende Angebote von „Feedback-Fahrten“ zu fördern.

Berlin, den 18. Mai 2021

**Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion**  
**Dr. Rolf Mützenich und Fraktion**

## Begründung

Seit 1991 sank die Zahl der Verkehrstoten um über 70 Prozent. Auch die zurückliegende Dekade hat noch einen signifikanten Fortschritt für die Verkehrssicherheit in Deutschland gebracht. Zwischen 2011 und 2019 war ein Rückgang der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr um 24 Prozent zu verzeichnen. Gleichwohl wird damit das Ziel des ausgelaufenen Verkehrssicherheitsprogramms nicht erreicht, das eine Reduzierung um 40 Prozent anstrebte. Laut dem aktuellen Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung sind im Jahr 2019 noch immer etwa 3.000 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, über 65.000 Menschen wurden bei Unfällen schwer verletzt. Die Zahl von Schwerverletzten ist in den vergangenen zehn Jahren nicht mehr wesentlich gesunken.

Vor dem Hintergrund der europäischen „Valletta Declaration on Road Safety“ hat sich die Bundesregierung zu dem ambitionierten Ziel der „Vision Zero“ bekannt: Mittelfristig sollen die Zahlen der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null sinken. Mit dem „Pakt für Verkehrssicherheit“ und zuletzt im Rahmen der 1. Nationalen Verkehrssicherheitskonferenz hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Bundesländern, Kommunen und anderen Interessenvertretern diesen Willen bekräftigt. Es wurde vereinbart sich in der kommenden Dekade bei der Verwirklichung der „Vision Zero“ gegenseitig nach Kräften zu unterstützen.

Auch wenn eine abschließende Evaluation des ausgelaufenen Verkehrssicherheitsprogramms noch aussteht; es ist deutlich, dass die Anstrengungen in Sachen Verkehrssicherheit intensiviert werden müssen, um den formulierten Ansprüchen Rechnung zu tragen. Die Bundesregierung wird mit der Vorlage eines Verkehrssicherheitsprogramms für den Zeitraum bis 2030 einen wesentlichen Beitrag dazu leisten. Um einen unmittelbaren Impuls für die Verkehrssicherheit zu setzen müssen konkrete neue Maßnahmen umgesetzt werden. Neben ordnungsrechtlichen Klarstellungen gilt es vor allem auch Anreize für eine verkehrssichere Infrastruktur zu verstärken und das fortwährende Potenzial technischer Entwicklung zur Unfallverhütung auszuschöpfen. Im Rahmen der Mobilitätswende muss dabei insbesondere der Schutz vulnerabler Personengruppen im Straßenverkehr, also von Radfahrenden, zu Fuß Gehenden, jungen und älteren Verkehrsteilnehmenden, erhöht werden.