

ADAC e.V.  
Am Westpark 8  
81373 München



## Stellungnahme des ADAC zum Antrag der SPD-Bundestagsfraktion „Sicher durch den Straßenverkehr – für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland“

### I. Grundsätzliche Bemerkung

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

### II. Anmerkungen zu den Forderungen im Einzelnen

#### **Reduzierung der Zahl von Verkehrstoten und Schwer- / Schwerstverletzten**

Der ADAC begrüßt die Zielsetzung des Antrags, die Reduzierung der Verkehrstoten auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit zu benennen. Der ADAC plädiert dafür, realistische Etappenziele zu definieren – etwa die Halbierung der Unfallzahlen in der Dekade 2011 bis 2020. Anhand dieser Meilensteine lassen sich Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit quantifizieren. Darüber hinaus bedarf es einer EU-einheitlichen Definition von Schwer- und Schwerstverletzten, um Evaluationsmöglichkeiten auf europäischer Ebene zu ermöglichen.

Der ADAC bezweifelt hingegen, dass die im Antrag genannte Implementierung von ‚Vision Zero‘ als Leitmotiv für die Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll ist.

Der Straßenverkehr ist und bleibt – wie alle anderen Lebensbereiche – mit einem Restrisiko behaftet. ‚Vision Zero‘ – sprich, die vollständige Vermeidung von Unfalldoten im Straßenverkehr – bleibt ein utopisches Ziel und damit unerreichbar. Verkehrsteilnehmer lassen sich aber kaum für ein Ziel motivieren, das schlussendlich nicht zu erreichen ist.

## **Finanzielle Ausstattung der Verkehrssicherheitsorganisationen**

Der ADAC begrüßt die Forderung, die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit auch in Zukunft hinreichend zu sichern.

## **Verkehrsmedizinische Beratung, Alkohol am Steuer und Interlocks („Alkolocks“)**

Der ADAC befürwortet den Vorschlag der SPD, die verkehrsmedizinische Beratung in den Leistungskatalog der Krankenversicherung aufzunehmen. Bislang wurde diese Leistung - wenn überhaupt - unentgeltlich erbracht. Eine finanzielle Kompensation kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Nachbesserung bedarf es zudem bei den Aus- und Weiterbildungsangeboten für Mediziner, etwa durch die Verankerung verkehrsmedizinischer Schwerpunkte im Studium bzw. durch die Bereitstellung von Fort- und Weiterbildungskursen. Der ADAC empfiehlt allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Gesundheitliche Probleme und die daraus resultierenden negativen Konsequenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr sollten im vertraulichen Gespräch zwischen Arzt und Patient geklärt, entsprechende Konsequenzen verantwortungsbewusst gezogen werden.

Um den Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr weiter zu reduzieren, schlägt der ADAC vor, die Aufklärungsarbeit über Alkohol am Steuer zu intensivieren. Der Club wird seine Informationsarbeit über Wirkung und Risiken von Alkohol am Steuer über verschiedene Kanäle fortsetzen.

Bezüglich einer möglichen Einführung von Interlocks-Alkolocks ist der ADAC skeptisch. Grundsätzlich dürfen Autofahrer nicht unter Generalverdacht gestellt werden. Aus Sicht des Automobilclubs kann der Entzug der Fahrerlaubnis auch nicht durch den Einbau eines Interlocks-Alkolocks ersetzt oder verkürzt werden, da sich die fehlende Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen auf die Person und nicht auf ein Fahrzeug bezieht. Diese Geräte stellen nur eine technische Erschwerung von Alkoholfahrten dar, wohingegen medizinisch-psychologische Maßnahmen zur Bildung eines Problembewusstseins und damit zur Persönlichkeitsänderung beitragen können. Der Geräteeinsatz im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern bedarf noch zu präzisierender Auflagen. Hierzu fordert der ADAC, entsprechende Studien bzw. Modellversuche durchzuführen. Zudem ist es insbesondere für dieses Einsatzgebiet notwendig, durch technische Weiterentwicklung der Geräte eine Fahreridentifikation zu ermöglichen, um dem Missbrauch von Dritten vorzubeugen.

## **Radverkehr**

Der ADAC unterstützt ausdrücklich Kampagnen und Programme, die das freiwillige Tragen von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen fördern. Einer Helmpflicht stehen aus Sicht des ADAC juristische Probleme entgegen.

## **Sicherheit von leichten bzw. schweren Nutzfahrzeugen**

Aus Sicht des ADAC ist ein Tempolimit von 130 km/h für leichte Nutzfahrzeuge kein zielführendes Instrument, um die Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen zu stärken. Nach Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind die Unfallursachen bei Kleintransportern in erster Linie auf „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „zu geringer Abstand“ zurückzuführen. Ein Tempolimit würde daher keine signifikante Auswirkung auf die

Unfallzahlen haben. Der ADAC plädiert dafür, verschärfte Sanktionen bei Unterschreiten des geforderten Mindestabstands zu implementieren sowie streckenbezogene Höchstgeschwindigkeiten intensiver zu überwachen.

Zudem setzt sich der ADAC dafür ein, die hohen Potentiale von elektronischen Fahrerassistenzsystemen wie Abstandsradar mit Notbremsfunktion, Spurverlassenswarnung, elektronische Stabilitätskontrolle oder Abbiegeassistent stärker zu nutzen. Um die Anzahl der Lkw-Unfälle schneller reduzieren zu können, fordert der ADAC, eine vorgezogene, freiwillige Einführung der Fahrerassistenzsysteme durch die Hersteller.

In den Ausführungen der SPD zum Thema Sicherheit von schweren Nutzfahrzeugen kommt das Thema Lkw-Parken nicht vor. Zu wenige Lkw-Parkplätze an Autobahnen sind aber nach wie vor ein großes Verkehrssicherheitsproblem. Die Ziele der Bundesregierung zur Schaffung von neuen Parkständen an Autobahnen wurden nach Ansicht des ADAC nicht erreicht. Die Gefahr für die Verkehrssicherheit nimmt weiter zu, die Folge sind schwere Unfälle. Die Umsetzung der Vorgaben des Bundes durch die Länder kommt nur schleppend voran, da offensichtlich ausreichende baureife Vorhaben fehlen, schnelle Planfeststellungen scheitern darüber hinaus oft am Widerstand vor Ort (Gemeinden, Anlieger, Grundstückseigentümer etc.). Der ADAC fordert, dieses Thema mit der gebotenen Dringlichkeit anzugehen und alle Optionen zu prüfen, die schnelle Abhilfe bringen könnten – z.B. durch Nutzung von Flächen abseits der Autobahnen oder die Erweiterung von Autohöfen.

### **Junge Fahrer**

Fahranfänger brauchen im Rahmen einer „Lernzeitverlängerung“ auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitergehende gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist.

Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und –betreuung müssen intensiviert werden. Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF 17) können Fahranfänger kontrolliert Fahrpraxis aufbauen. Dies reicht jedoch noch nicht aus: Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde, d.h. wenn die Fahranfänger bereits eigenständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

Die SPD-Bundestagsfraktion fordert, auf die Absenkung des Mindestalters auf 15 Jahre bei Mopeds zu verzichten. Dieses Anliegen unterstützt der ADAC ausdrücklich. Aus Sicht der

Verkehrssicherheit sind Argumente für eine Herabsetzung des Mindestalters nicht erkennbar. Die negativen Erfahrungen aus dem Nachbarland Österreich in Bezug auf eine Lockerung der Fahrerlaubnis in einer vergleichbaren Führerscheinklasse stützen die Position des ADAC.

Die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahranfänger nach französischem Muster lehnt der ADAC ab. Untersuchungen über die Wirksamkeit der entsprechenden Regelung in Frankreich liegen nicht vor. Entscheidend für die Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht die sture Befolgung der gesetzlich geregelten Höchstgeschwindigkeit, sondern vielmehr die situativ angepasste Fahrgeschwindigkeit. Diese Kompetenz gilt es jungen Fahrern in der Fahrausbildung nahe zu bringen. Auch hier kann eine Mehrphasenausbildung hohen Nutzen stiften.

### **Kindersicherung im Auto**

Der ADAC unterstützt den Antrag der SPD im Punkt „verpflichtende Einführung von ISOFIX-Systemen für die Verankerung von Kindersitzen“. Die Ergebnisse des aktuell veröffentlichten ADAC-Kindersitzchecks sind alarmierend: Immer noch sind ein Drittel der Kinder im Alter von 0 bis 12 Jahren im Auto nicht richtig gesichert. Weniger die Technik denn die Eltern sind das Problem. Daher empfiehlt der ADAC verstärkte Kontrollen vor Kindergärten und Kindertagesstätten sowie Schulen durch die Polizei sowie eine intensivierete Aufklärung und Sensibilisierung der Eltern durch entsprechende Kampagnen.

### **Urbane Mobilität**

Der ADAC lehnt den Vorschlag der SPD strikt ab, die Einführung von Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit zu prüfen. Aus Sicht des ADAC würde eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h das abgestufte StVO-Instrumentarium zur Verkehrsberuhigung verwässern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Die Akzeptanz bei den Autofahrern wäre gering. Statt Tempo 30 als städtische Regelgeschwindigkeit fordert der ADAC einen effizienteren Einsatz von Tempo 30-Zonen. Diese sollten dort eingerichtet werden, wo die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer tatsächlich gegeben ist und ein "Zonenbewusstsein" entstehen kann.

Auch einer grundsätzlichen Verlängerung der Ampelschaltung für Fußgänger steht der ADAC ablehnend gegenüber. Schon heute werden in hochbelasteten Straßennetzen viele Lichtsignalanlagen an der Kapazitätsgrenze oder sogar über dieser Grenze betrieben. Bereits eine Sekunde weniger Grünzeit für den Kfz-Verkehr pro Umlauf könnte an diesen Anlagen zu einem Zusammenbruch des Verkehrs führen. Statt eine generelle Verlängerung der Ampelschaltung für Fußgänger zu forcieren, sollten differenzierte Einzelfallentscheidungen die spezifische Verkehrssituation vor Ort berücksichtigen.

### **Kooperative Systeme**

Der ADAC unterstützt die Forderung der SPD nach Förderung kooperativer Fahrzeugsysteme. Von der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur werden im Allgemeinen positive verkehrliche Wirkungen sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erwartet. Die Entwicklung und Verbreitung von kooperativen Systemen sollte daher voran getrieben, insbesondere der Funkwarner sollte vorrangig eingeführt werden.

## **Motorradsicherheit**

Unterfahrschutzsysteme insbesondere an Leitplanken in Kurven bieten einen entscheidenden Mehrwert für die Sicherheit von Zweiradfahrern. Der ADAC unterstützt daher ausdrücklich die Forderung des Antrags, diese Schutzsysteme zusammen mit Ländern und Gemeinden einzuführen. Des Weiteren setzt sich der ADAC für die serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit ABS ein.

## **Fahrerassistenzsysteme**

In dem Antrag der SPD kommen Forderungen bzgl. Fahrerassistenzsystemen für Pkw aus Sicht des ADAC zu kurz. Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurhaltesysteme sowie Notbremsassistenten. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Einsatz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremsten. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuglenkers ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

## **III. Regelakzeptanz und Eigenverantwortung stärken**

Der ADAC unterstützt die Feststellung des SPD-Antrags, dass – neben den oben genannten Verkehrssicherheitsfeldern - verantwortliches Verhalten und Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmer ein Schlüsselement für mehr Verkehrssicherheit sind, gerade auch in Bezug auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Darüber hinaus gilt es, in diese Richtung zielende Kommunikationsmaßnahmen zu unterstützen. Das ist z.B. wichtig, wenn es darum geht, freiwillige Medizinchecks für Senioren zu etablieren, Radfahrer für Fahrradhelme zu sensibilisieren sowie Kampagnen durchzuführen, um Autofahrer auf die Gefahren von Ablenkung, Müdigkeit und Medikamenten am Steuer aufmerksam zu machen. Der ADAC wird sich auch weiterhin im Rahmen seiner Informationsarbeit in diesem Sinn engagieren.

\*\*\*\*\*

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.

---

# Stellungnahme des ADAC zum Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP „Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern“

## **I. Grundsätzliche Bemerkung**

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

## **II. Anmerkungen zu den Forderungen im Einzelnen**

### **Regelakzeptanz fördern**

Der ADAC unterstützt die Forderung des Antrags, dass verantwortliches Verhalten und Regelakzeptanz aller Verkehrsteilnehmer zu stärken sind.

### **Reduzierung der Zahl von Verkehrstoten und Schwer- / Schwerstverletzten**

Der ADAC begrüßt die Zielsetzung des Antrags, eine Reduzierung der Verkehrstoten um 40% anzustreben. Dies entspricht einer ADAC-Forderung, realistische Etappenziele zu definieren. Anhand dieser Meilensteine lassen sich Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit quantifizieren.

Felder, in denen der ADAC großes Potenzial zur Senkung der Unfallzahlen sieht, sind insbesondere die Optimierung der Fahranfängerbetreuung sowie die Landstraßen- und Motorradsicherheit.

Auch für die Forderung der Fraktionen nach einer EU-einheitlichen Definition von Schwer- und Schwerstverletzten, um Evaluationsmöglichkeiten auf europäischer Ebene zu ermöglichen, setzt sich der ADAC in europäischen Gremien ein und fordert die Politik auf, hier eine Lösung herbeizuführen.

## **Freiwilliges Tragen von Fahrradhelmen bei allen Radfahrern**

Der ADAC unterstützt Kampagnen und Programme, die das freiwillige Tragen von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen fördern.

## **Verbesserungsmöglichkeiten bei der Fahranfängervorbereitung und -ausbildung**

Der ADAC begrüßt ausdrücklich die Forderung, Verbesserungsmöglichkeiten bei der Fahranfängervorbereitung und –ausbildung zu prüfen und hier insbesondere eine Begleitphase nach Ausbildung und Prüfung zu berücksichtigen.

Nach wie vor stellen Unfälle im Straßenverkehr die Haupttodesursache für junge Menschen im Alter zwischen 18 bis 25 Jahren dar. Der Anteil der Personen dieser Altersgruppe an den Getöteten im Straßenverkehr liegt mit knapp 20 Prozent deutlich über dem Anteil dieser Gruppe innerhalb der Gesellschaft mit ca. 8 Prozent.

Fahranfänger brauchen im Rahmen einer „Lernzeitverlängerung“ auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitergehende gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist.

Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und –betreuung müssen intensiviert werden. Mit dem Begleiteten Fahren ab 17 (BF 17) können Fahranfänger kontrolliert Fahrpraxis aufbauen. Dies reicht jedoch noch nicht aus: Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde, d.h. wenn die Fahranfänger bereits eigenständig Erfahrungen im Straßenverkehr sammeln.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

## **Akzeptanz freiwilliger Gesundheitsüberprüfungen älterer Verkehrsteilnehmer fördern**

Der ADAC empfiehlt allen älteren Autofahrern, sich freiwillig regelmäßig ärztlich untersuchen zu lassen. Dies gilt vor allem für das Sehvermögen, das naturgemäß mit zunehmendem Alter nachlässt. Gesundheitliche Probleme und die daraus resultierenden negativen Konsequenzen für die Teilnahme am Straßenverkehr sollten im vertraulichen Gespräch zwischen Arzt und Patient geklärt, entsprechende Konsequenzen verantwortungsbewusst gezogen werden.

Der ADAC fordert vor diesem Hintergrund, die verkehrsmedizinische Beratung in den Leistungskatalog der Krankenversicherung aufzunehmen. Bislang wurde diese Leistung - wenn überhaupt - unentgeltlich erbracht. Eine finanzielle Kompensation kann jedoch nur ein erster Schritt sein. Nachbesserung bedarf es zudem bei den Aus- und Weiterbildungsangeboten für

Mediziner, etwa durch die Verankerung verkehrsmedizinischer Schwerpunkte im Studium bzw. durch die Bereitstellung von Fort- und Weiterbildungskursen. Der ADAC fordert die Politik auf, die Rahmenbedingungen hierzu zu verbessern.

### **Bei Baumaßnahmen das Leitbild der fehlerverzeihenden und standardisierten Straße – insbesondere bei Neubauten – zu berücksichtigen**

In einem sicheren Straßenverkehrssystem muss die Straße nicht nur selbsterklärend, sondern auch fehlerverzeihend sein. Der ADAC unterstützt insoweit die Forderung der Regierungsfractionen. Diese geht aber nicht weit genug. Der ADAC fordert die fehlerverzeihende Straße auch für das Bestandsnetz.

### **Schwerpunktsetzung auf Landstraßen im Infrastrukturbereich**

Das Prinzip der selbsterklärenden und fehlerverzeihenden Straße muss gerade für Landstraßen, die gefährlichste Straßenkategorie, umgesetzt werden. Obwohl die Anzahl der tödlich Verunglückten auf Landstraßen in den vergangenen Jahren überproportional stark zurückging, ist der Anteil nach Ortslage (innerorts – außerorts – Autobahn) mit 60,5 Prozent nach wie vor am größten.

Der ADAC begrüßt es daher, dass laut Antrag eine Schwerpunktsetzung auf die Landstraßen erfolgen soll. Landstraßen sind ein maßgebliches Aktionsfeld für die substantielle Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Die angestrebte Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 kann nur gelingen, wenn insbesondere auf den Landstraßen deutlich weniger Menschen zu Schaden kommen.

Eine Entschärfung bestehender Unfallschwerpunkte, wie im Antrag dargestellt, genügt aber nicht. Der ADAC fordert systematische Verkehrssicherheitsaudits für das gesamte Netz. Die derzeit praktizierte retrospektive Risikobewertung der Straßen, mit der nur dort nachgebessert wird, wo bereits Unfälle passiert sind, muss ersetzt werden durch eine systematische Risikobewertung für das gesamte Netz. Dazu sind über den Unterhalt sowie Aus- und Neubau von Landstraßen weitere gezielte Investitionen in die sicherheitstechnische Sanierung von Bestandsstrecken erforderlich.

### **Rüttelstreifen**

Der ADAC fordert seit langem die Installation von Rüttelstreifen auf deutschen Autobahnen und großen Bundesfernstraßen mit hoher Abkommensquote. Darüber hinaus ist aber insgesamt auf die Vermeidung von Monotonie bei der Straßenarchitektur und –ausgestaltung zu achten. Verstärkte Information über die Gefahr des Sekundenschlafs und mehr Forschung zum Thema Müdigkeit ist von Nöten. Die Einführung von Notbremssystemen für Lkw muss forciert, technische Warnsysteme gegen Müdigkeit optimiert werden. Ausreichend Rastplätze insbesondere für Lkw-Fahrer sind dringend zu realisieren (s.u.).

### **Lkw-Parkplätze**

Zu wenige Lkw-Parkplätze an Autobahnen sind nach wie vor ein großes Verkehrssicherheitsproblem. Die Ziele der Bundesregierung zur Schaffung von neuen Parkständen an Autobahnen wurden nicht erreicht. Die Gefahr für die Verkehrssicherheit nimmt weiter zu, die Folge sind schwere Unfälle. Die Umsetzung der Vorgaben des Bundes durch die Länder kommt nur schleppend voran, da offensichtlich ausreichende baureife Vorhaben fehlen,

schnelle Planfeststellungen scheitern darüber hinaus oft am Widerstand vor Ort (Gemeinden, Anlieger, Grundstückseigentümer etc.). Der ADAC fordert, dieses Thema mit der gebotenen Dringlichkeit anzugehen und alle Optionen zu prüfen, die schnelle Abhilfe bringen könnten – z.B. die Nutzung von Flächen abseits der Autobahnen oder die Erweiterung von Autohöfen.

### **Fahrzeugtechnik**

Die Optimierung aktiver und passiver Fahrzeugsicherheit auf hohem Niveau ist für den ADAC ein zentrales Anliegen. Der Antrag der Fraktionen wird daher voll unterstützt. Um die Motorradsicherheit zu verbessern, plädiert der ADAC darüber hinaus für eine konsequente Anwendung der MVMot sowie eine serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit ABS-System.

### **Interlocks („Alkolocks“)**

Der Geräteinsatz im Bereich der sekundären Prävention bei bereits auffällig gewordenen Kraftfahrern bedarf noch zu präzisierender Auflagen. Hierzu fordert der ADAC, entsprechende Studien bzw. Modellversuche durchzuführen. Zudem ist es insbesondere für dieses Einsatzgebiet notwendig, durch technische Weiterentwicklung der Geräte eine Fahreridentifikation zu ermöglichen, um dem Missbrauch von Dritten vorzubeugen.

### **Elektromobile – Ausgleich zwischen Sicherheit und Lärmschutz**

Der ADAC vertritt die Auffassung, dass sowohl die Fahrer von Elektrofahrzeugen als auch Fußgänger und Radfahrer für die veränderte Akustik von Elektroautos sensibilisiert werden müssen: Der Käufer eines Elektromobils muss mit Informationsmaterial, Hinweisen in der Bedienungsanleitung und nicht zuletzt vom Pkw-Verkäufer ausreichend auf das kaum vorhandene Warngeräusch seines Fahrzeugs hingewiesen werden, er muss vermehrt mit Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer rechnen. Fußgänger und Radfahrer sind durch Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrssicherheits-Institutionen, von Verbänden, Polizei und Kommunen auf die neue Situation vorzubereiten. Vor allem Problemgruppen wie Senioren und Kinder müssen verstärkt auf die im Straßenverkehr notwendige Aufmerksamkeit hingewiesen werden. Es besteht weiterer Forschungsbedarf, wie groß die Problematik ist und wie ihr begegnet werden soll.

### **Fahrerassistenzsysteme**

In dem Antrag von Union und FDP kommen Fahrerassistenzsysteme zu kurz. Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme wie ESP, ACC, Spurhaltesysteme sowie Notbremsassistenten. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Einsatz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremsen. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuginsassers ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

\*\*\*\*\*

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.

---

# Stellungnahme des ADAC zum Antrag der Fraktion Bündnis 90 / die Grünen „Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 vorlegen“

## **I. Grundsätzliche Bemerkung**

Der Straßenverkehr – wie unsere Gesellschaft insgesamt – basiert auf sozialem Verhalten aller Akteure. Mangelnde Vorsicht im Vertrauen auf die scheinbar perfekte Technik verkennt, dass die letzte Verantwortung beim einzelnen Menschen liegen muss. Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen, insbesondere den schwächeren Verkehrsteilnehmern, untergräbt dieses Fundament. Rasen, Drängeln sowie die Fahrt unter Einfluss von Alkohol oder Drogen sind keine Kavaliersdelikte und daher nicht akzeptabel. Deshalb fordert der ADAC im Interesse der Gesamtheit der Verkehrsteilnehmer, dass verkehrswidrigem Verhalten mit klaren Regeln und konsequenter Überwachung begegnet wird. Wir alle gestalten die Verkehrssicherheit jeden Tag entscheidend mit – durch unser Verhalten als Autofahrer, motorisierter Zweiradfahrer, Radfahrer, Fußgänger oder als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Wer sich dieser Verantwortung bewusst ist und entsprechend vorausschauend und rücksichtsvoll handelt, leistet einen Beitrag, um Unfälle und menschliches Leid zu verhindern.

## **Anmerkungen zu den Einzelforderungen (Teil I des Antrags)**

### **Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen**

Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3657 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtl. Straßenverkehrsunfallstatistik (1953) gesunken, bei einer Vervielfachung der Fahrleistung. Jedes Opfer eines Verkehrsunfalls ist jedoch eines zuviel. Die Zahl der Schwerverletzten stagniert weitgehend. Für die zukünftige Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird es zunehmend darauf ankommen, auch die Anzahl der Schwerverletzten zu beeinflussen. Deshalb müssen unter anderem geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Risikogruppen, wie etwa Motorradfahrer oder Fahranfänger, bei denen der positive Trend in der Unfallentwicklung noch nicht angekommen ist, mehr in den Fokus gelangen. Das gibt einen Handlungsauftrag an alle Verkehrssicherheitsakteure, weiter alle Kräfte zu bündeln und neue Maßnahmen zu prüfen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

### **Integrierter Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit Leitbild „Vision Zero“**

Der ADAC bezweifelt, dass die im Antrag der Grünen genannte Implementierung von ‚Vision Zero‘ als Leitmotiv für die Verkehrssicherheitsarbeit sinnvoll ist. Der ADAC plädiert vielmehr dafür, realistische Etappenziele zu definieren – etwa die Halbierung der Unfallzahlen in der

Dekade 2011 bis 2020. Anhand dieser Meilensteine lassen sich überdies Erfolg und Nutzen einzelner Maßnahmen der Verkehrssicherheit quantifizieren.

Der Straßenverkehr ist und bleibt – wie alle anderen Lebensbereiche – mit einem Restrisiko behaftet. ‚Vision Zero‘ – sprich, die vollständige Vermeidung von Unfalltoten im Straßenverkehr – bleibt ein utopisches Ziel und damit unerreichbar. Verkehrsteilnehmer lassen sich aber kaum für ein Ziel motivieren, das schlussendlich nicht zu erreichen ist.

Die Grünen kritisieren in ihrem Antrag, dass für die zahlreichen Akteure in der Verkehrssicherheit bislang keine klare, geplante Zusammenarbeit mit einem umfassenden integrierten Gesamtkonzept existiert, um das Engagement „messbar“ zu machen. Sie fordern eine Strategie mit klar quantifizierbaren und messbaren Minderungszielen sowie detaillierten Unterzielen und Maßnahmen für die unterschiedlichen Akteure und Handlungsziele. Da Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort stattfindet, sollte aus Sicht des ADAC ein Top-Down-Ansatz vermieden werden. Eine Zentralisierung der Entscheidungsfindung würde der oft aus lokalen Problemlagen entstandenen Expertise der zahlreichen ehrenamtlichen Helfer nicht gerecht werden. Der Wert der Dezentralisierung und des lokalen Engagements sollte anerkannt sein. Eine nicht bindende Abstimmung zwischen den Verkehrssicherheitsverbänden ist sinnvoll und wird heute auch schon geübt. Evaluationen zu besonders vielversprechenden Verkehrssicherheitsmaßnahmen, wie von den Grünen gefordert, sind unzweifelhaft notwendig und sollten durchgeführt werden, ihre Ergebnisse sind regelmäßig den Akteuren zu kommunizieren.

Ein auf quantifizierbaren Maßnahmen und konkreten zeitlichen Meilensteinen basierender „Masterplan für Verkehrssicherheit“ ist ein aus ADAC-Sicht prüfenswerter Vorschlag.

### **Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel**

Der Ansatz, Verkehrsvermeidung als Lösung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit vorzuschlagen, verkennt die Realität und geht eindeutig an den Bedürfnissen der meisten Bürger in Deutschland vorbei. Die in dem Antrag der Grünen enthaltene Sicht auf die Gestaltung der Verkehrssicherheitspolitik für die nächsten zehn Jahre geht überdies sehr vom Großstadtbewohner aus, der die Möglichkeiten eines gut ausgebauten ÖPNV-Netzes nutzen kann, sowie je nach Bedarf das Rad nehmen und manche Ziele auch zu Fuß erreichen kann. Die Bevölkerung der ländlichen Räume wird völlig ausgeblendet.

### **Verkehrssicherheitsarbeit braucht bessere Datenlage, Vernetzung und Forschung**

Für europaweit einheitliche Erfassungssysteme für die Unfall und Verletztenaten spricht sich der ADAC seit Jahren aus, diese Forderung kann gestützt werden.

### **Technische Maßnahmen der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit**

Die Grünen fordern die serienmäßige Ausstattung aller Neufahrzeuge (Pkw und Nutzfahrzeuge) mit Fahrerassistenzsystemen (ABS, ESP, ACC und Spurhaltesysteme) sowie die Prüfung der Einführung von Intelligent Speed Adaptation (ISA) in Neufahrzeugen.

Der ADAC sieht erhebliches Potential in der Entwicklung innovativer Fahrerassistenzsysteme und kann die Forderung der Grünen deshalb weitgehend unterstützen. Allerdings ist für den ADAC eine differenzierte Betrachtungsweise wichtig: Autofahrer dürfen durch den Ein-

satz der Fahrerassistenzsysteme nicht aus ihrer Verantwortung entlassen oder bevormundet, ihr Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden. Die Letztverantwortung des Fahrers ist für den ADAC eines der wichtigsten Bewertungskriterien für Fahrerassistenzsysteme. Wer sich blind auf die scheinbar sichere Elektronik verlässt, verliert oft die nötige Aufmerksamkeit und das Bewusstsein für die Fahraufgabe. Insofern vertritt der ADAC eine entschiedene Position gegen den Einsatz von (Intelligent Speed Adaption) ISA-Systemen, die Fahrzeuge automatisch und unübersteuerbar auf die vorgeschriebene Geschwindigkeit abbremesen. Nicht übersteuerbare Systeme sind nach Ansicht des ADAC nur dann zulässig, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug objektiv verloren hat.

Beim elektronischen Stabilitätsprogramm ESP, dessen serielle Einführung der ADAC voll unterstützt, kann das autonome Abbremsen der einzelnen Räder zwar nicht übersteuert werden, allerdings geschieht der korrigierende Eingriff erst dann, wenn das Fahrzeug die Haftung verliert.

Die automatische Notbremsung ist ein Beispiel für autonome, aber übersteuerbare Systeme: Der Fahrer wird dabei vor einem möglichen Auffahrunfall zuerst akustisch und optisch gewarnt, das System bremst jedoch erst dann, wenn die notwendige Reaktion des Fahrzeuglenkers ausbleibt. Diese Bremsung kann jederzeit vom Fahrer durch Gasgeben übersteuert werden. Der ADAC empfiehlt daher, dass Notbremsassistenten zur Ausstattung eines jeden Autos gehören sollte, ähnlich wie das Fahrstabilitäts-Programm ESP.

## **Ungeschützte Teilnehmer und Risikogruppen stärker in den Fokus nehmen**

### *Junge Fahrer*

Potenziale zur Verbesserung liegen laut den Grünen in einer mehrphasigen Führerscheinausbildung und Sicherheitstrainings. Der ADAC unterstützt diesen Ansatz vollumfänglich. Fahranfänger brauchen auch nach dem Erwerb des Führerscheins eine weitere gezielte Betreuung und Schulung mit fahrpraktischen Übungselementen und verkehrspsychologischer Betreuung, wie es z.B. in Österreich mit dem Mehrphasenmodell bereits für alle Fahranfänger verpflichtend ist. Das Begleitete Fahren ab 17 (BF 17) bringt, im Sinne einer Verlängerung des Lernzeitraums, bereits Erfolge, weil Fahranfänger dadurch kontrolliert Fahrpraxis aufbauen können. Dies ist jedoch noch nicht ausreichend: Die Bemühungen zur Optimierung der Fahranfängervorbereitung und –betreuung müssen weitergehen. Denn zum einen werden nicht alle Fahranfänger mit der Maßnahme BF 17 erreicht. Zum anderen benötigen Fahranfänger Ausbildungsmodule, die gezielt den Risikofaktoren der Selbstüberschätzung und der mangelnden Gefahrenerkennung begegnen. Solche Lehrinhalte fallen bei Fahranfängern besonders dann auf „fruchtbaren Boden“, wenn bereits ein Grundgerüst an Routinefertigkeiten des Autofahrens erworben wurde.

Die Verlängerung des Lernzeitraums ist ein Gewinn für die Variabilität bei der Festlegung von Lehrinhalten und Lernzeitpunkten. Die positive Wirkung des Mehrphasenmodells zeigen bereits Beispiele aus dem europäischen Ausland. Aus diesem Grund empfiehlt der ADAC, die Ausdehnung der Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung vorbehaltlos zu untersuchen.

### *Landstraßen*

Obwohl die Anzahl der tödlich Verunglückten auf Landstraßen in den vergangenen Jahren überproportional stark zurückging, ist der Anteil nach Ortslage (innerorts – außerorts – Autobahn) mit 60,5 Prozent nach wie vor am größten. Der ADAC begrüßt daher, dass laut Antrag der Grünen eine Schwerpunktsetzung auf die Landstraßen erfolgen soll. Landstraßen sind ein maßgebliches Aktionsfeld für die substantielle Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland. Die angestrebte Halbierung der Anzahl der Verkehrstoten bis 2020 kann nur gelingen, wenn insbesondere auf den Landstraßen deutlich weniger Menschen zu Schaden kommen.

Der ADAC unterstützt des Weiteren die im Antrag der Grünen vertretene Forderung, systematische Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen von Maßnahmen, mit denen die Ausbauplanungen und bestehende Verkehrsanlagen überprüft werden, verbindlich einzuführen. In einem sicheren Straßenverkehrssystem muss die Straße aber nicht nur selbsterklärend, sondern auch fehlerverzeihend sein. Für Landstraßen bedeutet das u.a. hindernisfreie Zonen neben der Fahrbahn (z.B. freie Auslaufräume, befestigte Randstreifen, und wo nötig sichere Schutzplanken), Fahrtrichtungstrennung (zweibahnige Querschnitte, physische Fahrtrichtungstrenner), geschützte Überholbereiche (2+1 Querschnitte) und sichere Kreuzungen und Einmündungen. Der ADAC fordert die fehlerverzeihende Straße auch für das Bestandsnetz.

Um den „Safe System Approach“, auf den an mehreren Stellen im Antrag Bezug genommen wird, bei der Landstraße anzuwenden, muss die derzeit praktizierte retrospektive Risikobewertung der Straßen, mit der nur dort nachgebessert wird, wo bereits Unfälle passiert sind, weiterentwickelt werden durch eine systematische Risikobewertung für das gesamte Netz. Dazu sind über den Unterhalt, Aus- und Neubau von Landstraßen weitere gezielte Investitionen in die sicherheitstechnische Sanierung von Bestandsstrecken erforderlich.

\*\*\*\*\*

Der ADAC e.V. ist Europas größter Automobilclub mit über 17 Mio. Mitgliedern. Zweck des Clubs ist die Wahrnehmung und Förderung der Interessen des Kraftfahrwesens, des Motorsports und des Tourismus. In diesem Sinne wahrt der ADAC die Belange der motorisierten Verkehrsteilnehmer und setzt sich unter Berücksichtigung des Natur- und Umweltschutzes für Fortschritte im Verkehrswesen, vor allem auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrssicherheit und der Verkehrserziehung ein.

