



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Auguststraße 29
53229 Bonn

Telefon +49(0)228-40001-0
Telefax +49(0)228-40001-44
info@dvr.de • www.dvr.de

VISION ZERO.
KEINER KOMMT UM. ALLE KOMMEN AN.

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr,
Bau- und Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

3. November 2011

**Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates – DVR –
zur öffentlichen Anhörung am Mittwoch, dem 09. November 2011**

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf die Einladung an Herrn Dr. Walter Eichendorf,
Präsident des DVR, zur öffentlichen Anhörung am Mittwoch, dem 9.
November 2011 von 11:00 bis ca. 13:00 Uhr in Berlin erhalten Sie
beigefügt die schriftliche Stellungnahme des Deutschen
Verkehrssicherheitsrates.

Wir sind damit einverstanden, dass die beigefügte Stellungnahme im
Intranet des Deutschen Bundestages sowie im Internet-Angebot des
Deutschen Bundestages veröffentlicht und als Download bereitgestellt
werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Kellner

Commerzbank AG
Niederlassung Bonn
Konto 222 318 100
BLZ 370 800 40

SEB AG
Niederlassung Bonn
Konto 10 141 200 00
BLZ 380 101 11

Postbank Köln
Konto 213 382 506
BLZ 370 100 50

Amtsgericht Bonn VR 3023
Ust.-Nr. 206/5856/0420

Stellungnahme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (www.dvr.de) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 09.11.2011



Verkehrssicherheitsmaßnahmen könnten bis zu 31 Milliarden Euro im Jahr einsparen

Auf Straßen in Deutschland sterben pro Jahr bei Verkehrsunfällen mehr als 3600 Menschen. Um diese eigentlich unvorstellbare Zahl etwas plastischer zu machen, stelle man sich vor, alle zwei Monate müsste der Deutsche Bundestag komplett neu gewählt werden, weil alle bisherigen Mitglieder im Straßenverkehr tödlich verunglückt wären.

Die Verkehrstoten und über 62.000 Schwerverletzte bedeuten nicht nur tausendfaches Leid, sondern auch immense gesellschaftliche Kosten. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) schätzt, dass der Gesellschaft durch Straßenverkehrsunfälle volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von über 31 Milliarden Euro entstehen.

Aus unserer Sicht ist es Aufgabe der Politik, daran mitzuwirken, dass die Verkehrssicherheit in Deutschland im Denken und Handeln der Menschen eine höhere Akzeptanz erhält und alle Akteure sich zu ihrer jeweiligen Verantwortung bekennen. Daher begrüßt der DVR die Anträge der Fraktionen von CDU/CSU und FDP, der SPD sowie Bündnis 90/Die Grünen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Entschließung des Europäischen Parlamentes zur Europäischen Verkehrssicherheit, die Leitlinien für die Politik und das Weißbuch Verkehr der EU Kommission mit ihren Bestrebungen zu mehr Verkehrssicherheit sowie das Nationale Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung mit dem Ziel bis zum Jahr 2020 in Deutschland eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten in Deutschland um mindestens 40 Prozent zu erreichen. Wir verstehen dies als Startsignal zu einer umfassenden gesellschaftlichen Debatte über mehr Verkehrssicherheit.

Die zehn wichtigsten Herausforderungen aus Sicht des DVR

1. Unfallursache Nicht angepasste Geschwindigkeit

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist eine der häufigsten Unfallursachen. Die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sollten unter Einbeziehung der Erkenntnisse der Unfallforschung in Politik und Gesellschaft offen diskutiert werden.

Die Vorschläge des Beirats:

- Tempo 30 km/h als innerstädtische Regelgeschwindigkeit
- Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen von 60 km/h, 80 km/h und 100 km/h, je nach Kategorie der Landstraße
- 130 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit auf BAB

Umsetzung:

Der DVR wird die Vorschläge des Wissenschaftlichen Beirats intensiv beraten und danach mit der Politik ins Gespräch kommen.

2. Unfallursache Alkohol

Fast jeden Tag kommt in Deutschland ein Mensch im Straßenverkehr als Beteiligter eines „Alkoholunfalls“ ums Leben. Dazu verletzen sich über 18.000 Menschen pro Jahr bei einem solchen Ereignis. Aus unserer Sicht hat der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit aller Verkehrsteilnehmer Vorrang vor den Einzelinteressen und Gewohnheiten einer gesellschaftlichen Teilgruppe, die trotz der Teilnahme am Straßenverkehr nicht auf den Konsum von Alkohol verzichten möchte. Gelten sollte: **Wer fährt, trinkt nicht und wer trinkt, fährt nicht.** Bei den Fahranfängern hat sich die Einführung eines Alkoholverbotes (§ 24c StVG) als erfolgreich erwiesen. Die BAST stellte fest, dass diese Maßnahme ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sei. Zudem bezeichneten in einer Befragung 95 Prozent der Fahranfänger das entsprechende Gesetz als "sinnvolle Verkehrssicherheitsmaßnahme". In einer Studie des DVR stellte sich eindeutig heraus, dass auch für ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer eine hohe gesellschaftliche Akzeptanz besteht (-Repräsentative Befragung von Verkehrsteilnehmern im Auftrag des DVR-12/2010) Der DVR fordert – wie auch der Wissenschaftliche Beirat beim BMVBS, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, die Deutsche Verkehrswacht (DVW), die GdP, der AvD und der VCD – die Einführung eines Alkoholverbotes am Steuer in Deutschland

Umsetzung:

Der Gesetzgeber sollte den §24a StVG neu fassen. Er könnte lauten: „Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er unter der Wirkung alkoholischer Getränke steht.“

3. Risikogruppe Junge Fahrer

Wie erfolgreich politisches Handeln im Bereich der Verkehrssicherheit sein kann, zeigt sich am „Begleiteten Fahren ab 17“. Eine Evaluation dieser Fahranfängermaßnahme kommt laut der BASt zu dem Ergebnis, dass das "Begleitete Fahren ab 17" zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz von Fahranfängern und damit zu einer erfolgreichen Verkehrsunfallprävention führt. Hier ist es nachweislich gelungen, das Anfängerrisiko zu senken. Leider nimmt nicht einmal die Hälfte aller Berechtigten dieses Angebot wahr. Zudem kann das Jugendlichkeitsrisiko damit nicht minimiert werden. Für Fahranfänger sollte daher sollte ergänzend eine verpflichtende Verlängerung des Lernzeitraumes – z.B. nach österreichischem Vorbild – eingeführt werden.

Umsetzung:

Der DVR wird hierzu in nächster Zeit Beschlüsse vorlegen. Der Gesetzgeber sollte eine Anhörung unter Einbeziehung von u.a. der Bundesanstalt für Straßenwesen, des DVR, des ADAC, der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, des GDV, österreichischer Experten und des Wissenschaftlichen Beirats durchführen, um eine entsprechende Gesetzgebung vorzubereiten.

4. Lebensretter Gurt

Der DVR schlägt vor, die Automobilindustrie aufzufordern, Angurt-Erinnerer auch auf anderen Sitzen als auf dem Fahrersitz einzubauen. Zudem sollte die Sicherheit weiter erhöht werden, indem Gurtsysteme mit intelligenten Systemen wie z.B. mit Straffern und Kraftbegrenzern eingebaut werden. Zum besseren Schutz angeschnallter Insassen, die nicht der Normgröße und -konstitution entsprechen oder ein höheres Alter besitzen, müssen die Prüfkriterien für die Zulassung der Gurte ermittelt und angepasst werden.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten die Verantwortlichen im BMVBS darum bitten, diesbezügliche Gespräche mit der Automobilindustrie zu führen. Darüber hinaus sollte in Absprache mit den Mitgliedern des Europäischen Parlaments die EU-Kommission aufgefordert werden, eine Richtlinie zur Insassensicherung vorzulegen. Ob eine Novellierung der Gurtanlage- und Kindersicherungspflicht, insbesondere in Hinsicht auf die bisherige Höhe der Bußgeldandrohung, zielführend ist, sollte vom Gesetz- und Verordnungsgeber einer Prüfung unterzogen werden.

5. Brennpunkt Landstraße

Rund 60 Prozent der tödlichen Verkehrsunfälle ereignen sich auf Landstraßen. Die Entschärfung von Unfallbrennpunkten in diesem Bereich wird daher eine zentrale Aufgabe der Unfallkommissionen bleiben. Zudem sollten systematische Verkehrssicherheitsaudits und Verkehrsschauen verbindlich eingeführt werden. Im Bundesdurchschnitt kollidierte jeder fünfte Verkehrstote in Deutschland mit einem Baum. Zur Erhöhung der Sicherheit auf Landstraßen sollten daher die "Empfehlungen zum Schutz vor dem Anprall auf Bäumen" (ESAB) deutlich stärker genutzt werden, um den Baumbestand durch Schutzplanken abzusichern und die Neu- und Nachpflanzung von Bäumen auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Die Bund-Länder-Zusammenarbeit sollte in diesem Bereich dringend verstärkt werden.

Umsetzung:

Das Thema „Sichere Landstraße“ muss in die Wahlkreise getragen werden. Landespolitiker sollten von den Abgeordneten des Deutschen Bundestages dazu aufgefordert werden, die Sicherheit auf Landstraßen in ihren Bundesländern zum Thema zu machen. Beschlussfassungen der Verkehrsministerkonferenz (VMK) zum Unfallbrennpunkt Landstraße sind vorzunehmen und umzusetzen.

6. Gefährdete Zweiradfahrer

- ABS sollte nicht nur für Motorräder, sondern auch für Leichtkrafträder ab der Klasse L3e (Krafträder, d. h. zweirädrige Kraftfahrzeuge ohne Beiwagen (Klasse L3e) oder mit Beiwagen (Klasse L4e) mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³ im Falle von Verbrennungsmotoren und/oder einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h) serienmäßig und verbindlich eingeführt werden.
- Die Erkennbarkeit von motorisierten Zweirädern müsste dringend durch lichttechnische Einrichtungen und entsprechende Regelungen erhöht werden. Der DVR fordert zum Schutz der Motorradfahrer, dass „Unfallkurven“ durch Leitplanken mit motorradgeeignetem Unterfahrschutz entschärft werden. Durch Aufklärung und imagefördernde Maßnahmen sollten Fahrer motorisierter Zweiräder dazu motiviert werden, in stärkerem Maße leuchtende Schutzkleidung mit Protektoren zu tragen und an Seminaren zur Verbesserung der Fahrkompetenz teilzunehmen.

Umsetzung:

Aktuell wird über den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen im Ausschuss Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) des Europäischen Parlaments beraten. Langfristig sollte in allen Motorrädern ABS verpflichtend eingebaut werden. Bezogen auf die anstehende Verordnung fordert der DVR eine möglichst rasche Einführung von ABS für Motorräder und für die Klasse der Krafträder von 50-125 cm³ - möglichst schon ab 2014!. Die Abgeordneten des Deutschen Bundestages sollten den DVR und seine Partner bei ihren Bemühungen unterstützen.

Es sollten Gespräche mit den Zweiradverbänden, den Herstellern von Schutzkleidung und der einschlägigen Presse geführt werden, um einen Durchbruch hinsichtlich leuchtender Schutzkleidung zu erzielen. Zum Thema „Licht- und Signalbild“ sollte mit verantwortlichen Akteuren der Industrie gesprochen werden. Darüber hinaus sollten die Mitglieder des Europäischen Parlaments sowie der Europäischen Kommission informiert und um den Erlass entsprechender Regelungen gebeten werden.

- Eine geeignete und sichere bauliche Infrastruktur für den Fahrradverkehr sollte ausgebaut werden. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sind konsequent umzusetzen. Die Klassifizierung von Pedelecs 25 sollte so vorgenommen werden, dass damit eine Helmpflicht und die Festlegung des Mindestalters gesichert werden kann.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten gegenüber Vertretern der Länder, Kreisen und Kommunen die Umsetzung der ERA 2010 zum Thema machen. Bezüglich der Klassifizierung von Pedelecs 25 und Pedelecs 45 sollten mit den Verantwortlichen im BMVBS, im Europäischen Parlament und in der Europäischen Kommission Gespräche geführt werden, um sich für klare, verständliche Regelungen einzusetzen.

7. Schwerstverletzte – die vergessenen Opfer

Der DVR geht davon aus, dass die Zahl der Schwerstverletzten im Straßenverkehr seit Jahren bei etwa 7.000 Betroffenen pro Jahr stagniert. Bisher werden sie von der Unfallstatistik nicht gesondert erfasst. Die „Empfehlung zur Erhebung bundeseinheitlicher Unfallmerkmale von Straßenverkehrsunfällen“ (EBUS) sollte daher um die Unfallkategorie „lebensgefährlich Verletzte“ erweitert werden. Der DVR hat bereits einen Definitionsvorschlag vorgelegt.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten öffentlich verdeutlichen, dass eine solche Kategorie in der Unfallstatistik gewünscht wird. Dazu sollte bei den Akteuren der AG „Allgemeine verkehrspolizeiliche Angelegenheiten der Innenministerkonferenz“ Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Erweiterung der Unfallstatistik schnellstmöglich zu realisieren.

8. Regelbefolgung: Rücksicht ist Pflicht

Statt weiter das Vollzugsdefizit bei der Verkehrsüberwachung zu beklagen (z.B.: "Nur jede 600. Alkoholfahrt wird entdeckt!") sollte die Überwachungs- und Kontrollichte dringend erhöht werden, um die Ernsthaftigkeit der staatlichen Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit zu verdeutlichen.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten sich bei den Landesregierungen für folgendes einsetzen:

- *Kein Personalabbau bei den Polizeikräften zu Lasten der polizeilichen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit*
- *Nutzung moderner Verkehrsüberwachungstechnik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit*
- *Die durch die Ordnungsbehörden durchgeführten Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung von Kreisen und Gemeinden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sollte in enger Abstimmung mit der Polizei erfolgen.*

9. Finanzierung

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages sollten sich eindeutig zur Notwendigkeit einer ausreichenden Finanzierung der Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBS, des DVR und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) bekennen. Eine deutliche Erhöhung des seit zwanzig Jahren stagnierenden und damit de facto um etwa 30 Prozent geschrumpften Etats ist dringend erforderlich und angesichts der durch Unfälle im Straßenverkehr verursachten und weiterhin zu senkenden volkswirtschaftlichen Kosten von etwa 31 Mrd. Euro pro Jahr, auch in Zeiten notwendiger Haushaltskonsolidierungen darstellbar.

Umsetzung:

Die Mitglieder des Deutschen Bundestages werden um eine Zustimmung zur Erhöhung des Einzeltitels 686 07-729 – Zuschüsse für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle“ zugunsten der Verkehrssicherheitsarbeit von DVR, DVW und BMVBS auf 14 Mio. Euro gebeten.

10. Keiner kommt um - Alle kommen an

Ein hohes Maß an Verkehrssicherheit ist möglich und würde jedes Jahr viele tausend Menschenleben bewahren helfen. Die Strategie **Vision Zero** und die hierfür notwendigen Regelungen und Maßnahmen sollten von einem gesellschaftlichen Konsens getragen werden. Dafür gilt es zu werben. Die Probleme der Verbesserung der Verkehrssicherheit können nicht befriedigend allein auf Bundesebene gelöst werden. Sowohl den Institutionen der Europäischen Union, als auch den Verantwortlichen auf nationaler Ebene in den Ländern, Kreisen und Gemeinden kommt eine sehr große Verantwortung zu. Die Mitglieder des deutschen Bundestages können aber einen erheblichen Anteil zur Erzielung eines gesellschaftlichen Konsens darüber, dass wir keine Toten und Schwerverletzten mehr im Straßenverkehr akzeptieren, leisten, in dem sie die aufgeworfenen Herausforderungen annehmen, über Lösungsmöglichkeiten debattieren und damit die Akzeptanz für daraus folgende Maßnahmen erhöhen. Um deutlich zu machen, dass es sich bei der Verkehrssicherheit um ein Kernthema nachhaltiger gesellschaftlicher Modernisierung - deutliche Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten und der Schwerst- und Schwerverletzten - handelt, schlägt der DVR die Einrichtung der Position eines **Verkehrssicherheitsbeauftragten als Koordinator der Bundesregierung für die Verkehrssicherheitsarbeit** vor. Er sollte sich als Ansprechpartner für Verbände, Politik und Wirtschaft verstehen und wäre innerhalb der Bundesregierung zuständig für die Vernetzung der Themen und Aktivitäten im Bereich Verkehrssicherheit.