

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Stadtrat	24.10.2012	öffentlich - Beschluss	

Initiative Bildungsregionen in Bayern

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Bekanntmachung des Bayer. Staatsministeriums für Unterricht und Kultus
Rundschreiben des Deutschen Städtetages

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat nimmt die Ausführungen zur „**Initiative Bildungsregion Fürth mit dem Ziel Anhebung des Bildungsniveaus**“ zustimmend zur Kenntnis. Er beauftragt die Referate I und IV mit der Durchführung eines ersten Dialogforums im Frühjahr 2013 und der Sicherstellung der damit verbundenen Kosten. Anschließend sollen die Referate eine Bewerbung für die Bildungsregion Fürth vorbereiten. Dem Stadtrat soll spätestens im III. Quartal 2013 ein Bericht zum Stand der Umsetzung sowie eine Schätzung der für eine erfolgreiche Bewerbung und Umsetzung der Bildungsregion voraussichtlich notwendigen Personal- und Sachkosten vorgelegt werden.

Sachverhalt:

Seit 2010 beschäftigt sich - ausgehend u. a. von den Schlussfolgerungen des Armutsberichts der Stadt Fürth - ein referatsübergreifender Arbeitskreis der Referate I und IV sowie des Integrationsbüros mit dem Thema „Anhebung des Bildungsniveaus in der Innenstadt“. Im Mittelpunkt steht dabei, die intensive Kooperation aller für die Entwicklung einer zukunftsorientierten Fürther Bildungslandschaft relevanten Akteure zu verbessern. Die Tagung des Stadtjugendrings Fürth zum demografischen Wandel am 27.09.2012 machte ergänzend deutlich, dass die Verbesserung der Bildungschancen eine zentrale Zukunftsaufgabe für die Stadt ist und wir uns bereits „im kritischen Jahrzehnt“ befinden. Vor diesem Hintergrund ist die im März 2012 gestartete Initiative des Bayerischen Kultusministeriums mit dem Titel „Initiative Bildungsregionen“ eine gute Chance, verschiedene Diskussionsstränge und Aktivitäten in einem strukturierten gemeinsamen Prozess zusammenzuführen.

Leitziel der Initiative ist, dass in einem gedeihlichen Zusammenwirken von Schulen, Kommunen, Jugendhilfe, Arbeitsverwaltung, Wirtschaft und weiteren außerschulischen Organisationen, die Bildungsqualität in einer Region verbessert wird.

Hierzu benennt das Ministerium fünf Säulen:

1. Übergänge organisieren und begleiten
2. Schulische und außerschulische Bildungsangebote vernetzen – Schulen in die Region öffnen
3. Kein Talent darf verloren gehen – Jungen Menschen in besonderen Lebenslagen helfen.
4. Bürgergesellschaft stärken und entwickeln – Beitrag von Jugendhilfe einschließlich Jugendarbeit, Ganztagesangeboten und generationenübergreifendem Dialog.
5. Herausforderungen des demographischen Wandels annehmen.

Um eine Bildungsregion zu werden und das dazugehörige Qualitäts-Siegel verliehen zu bekommen, gibt das Ministerium eine sehr eng gesteckte Marschroute vor. In einem ersten Dialogforum, zu dem der Oberbürgermeister gemeinsam mit dem Vorsitzenden der Konferenz der Schulaufsicht und dem Kreisverband des bayer. Gemeindetags einlädt, soll entschieden werden, ob die Stadt/der Landkreis eine Bildungsregion werden will. Das Dialogforum wird unter Einbindung des Jugendhilfeausschusses und des Kultusministeriums durchgeführt. Bei positivem Votum sind (z.B. an den fünf Säulen orientierte) Arbeitskreise (AKs) zu gründen, die auf der Grundlage des Ist-Standes konkrete Maßnahmen mit Mehrwert für die Region erarbeiten sollen. Längstens nach einem Jahr ist ein zweites Dialogforum einzuberufen, in dem entschieden wird, ob die Stadt/der Landkreis eine Bewerbung zur „Bildungsregion“ abgibt.

Die Konferenz der Schulaufsicht entscheidet mit Hilfe von Stellungnahmen des Landesjugendamts sowie des Bayer. Jugendrings, ob die Kriterien erfüllt sind und empfiehlt dem Ministerium das Qualitätssiegel zu verleihen oder nicht.

Näheres zum Vorgehen ist der Anlage zu entnehmen.

Die „Initiative Bildungsregionen“ ist zunächst mit keinen Fördermitteln oder anderweitiger Ausstattung verbunden. Die Referate I und IV sowie das Staatliche Schulamt Fürth befürworten trotzdem die Vorbereitung einer Bewerbung mit dem Hinweis darauf, dass in vielen der genannten Bildungsbereiche in der Stadt Fürth bereits sehr gut und erfolgreich gearbeitet wird. Die Referate I und IV schlagen vor, die Verwaltung (Referate I und IV) mit der Vorbereitung und Durchführung des ersten Dialogforums zu beauftragen. In einem zweiten Schritt soll der Stadtrat über die inhaltlichen Ergebnisse informiert und die für eine erfolgreiche Bewerbung notwendigen Sach- und Personalressourcen abgeschätzt werden. Der Stadtrat entscheidet dann über deren Bewilligung.

Für die erste Phase bis zum ersten Dialogforum fallen Kosten von etwa 5.000 Euro an.

Das Thema wurde im Ausschuss für Jugendhilfe und Jugendhilfeangelegenheiten am 17.10.12 vorberaten.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☐ nein	☒ ja	☒ nein	☐ ja
Gesamtkosten 5000 €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☒ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	Vwhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Referat I**

Fürth, 16.10.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Referat I Herr Veit Bronnenmeyer

Telefon: (0911) 974-1015

Initiative Bildungsregionen in Bayern**Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums
für Unterricht und Kultus****vom 11. Mai 2012 Az.: S-5 S 4200.6-6a.12 151**

Bildungsregionen werden im Dialog der Verantwortlichen vor Ort in den Landkreisen und kreisfreien Städten geschaffen. Im Zentrum stehen neben der Organisation der Durchlässigkeit und Anschlussfähigkeit des bayerischen Schulsystems die Gestaltung von ganzheitlichen Bildungsprozessen im Zusammenwirken der Schulen mit den relevanten Kooperationspartnern, insbesondere den Kommunen, der Jugendhilfe, der Arbeitsverwaltung, den Wirtschaftsorganisationen und Unternehmen in der Region. Ziel ist es, die Zukunft der jungen Menschen in der Region mit einem passgenauen Bildungsangebot zu sichern, das ihnen die Wahrnehmung ihrer Bildungs- und Teilhabechancen ermöglicht.

Im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen werden folgende Grundsätze festgelegt:

1. Bildungsregion

In einer Bildungsregion arbeiten die Schulen, die Kommunen, die Jugendhilfe, die Arbeitsverwaltung, die Wirtschaft und weitere außerschulische Organisationen zusammen, um die Bildungsqualität in ihrer Region zu verbessern. Eine Bildungsregion hat grundsätzlich folgende fünf Säulen:

Säule 1: Übergänge organisieren und begleiten:

- Übergang Kindergarten – Grundschule
- Übergang Grundschule – weiterführende Schule
- Übergang zwischen den Schularten
- Übergang Schule – Berufsausbildung – Beruf
- Übergang Schule – Hochschule

Säule 2: Schulische und außerschulische Bildungsangebote und Bildungsträger vernetzen – Schulen in die Region öffnen:

- Kooperation der Schulen
- Kooperation Schule – Wirtschaft und Arbeitsverwaltung
- Kooperation Schule – Wissenschaft
- Kooperation Schule – Jugendhilfe (z.B. Hortbetreuung, Jugendarbeit, Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit, Erziehungsberatung)
- Kooperation Schule – Erwachsenenbildung
- Bildungsnetz für die Region (Internetplattform)
- Profilbildung der Schulen

Säule 3: Kein Talent darf verloren gehen –
Jungen Menschen in besonderen Lebenslagen helfen:

- Junge Menschen mit Migrationshintergrund (Integration)
- Junge Menschen mit Behinderung bzw. sonderpädagogischem Förderbedarf (Inklusion, vgl. auch Art. 30a Abs. 6 BayEUG)
- Junge Menschen in besonderen Krisen auffangen (Schule und Jugendhilfe)
- Sozial benachteiligte junge Menschen für die Zukunft stärken (Schule, Jugendhilfe insbesondere Jugendsozialarbeit an Schulen, Arbeitsweltbezogene Jugendsozialarbeit und Arbeitsverwaltung)

Säule 4: Bürgergesellschaft stärken und entwickeln –
Beitrag von Jugendhilfe einschließlich Jugendarbeit,
Ganztagsangeboten und generationenübergreifendem
Dialog:

- Junge Menschen für die Bürgergesellschaft gewinnen (insbesondere ehrenamtliche Jugendarbeit, Jugendverbandsarbeit, Freiwilliges Soziales Jahr)
- Kooperation von schulischen und außerschulischen Partnern zur Stärkung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf insbesondere bei Ganztagsangeboten
- Gestaltung des Lebensraums Schule gemeinsam mit außerschulischen Kooperationspartnern
- Sicherung der ehrenamtlichen Jugendarbeit in Jugendverbänden, Vereinen und Kirchen auch im ländlichen Raum
- Stärkung der generationenübergreifenden Dialog- und Unterstützungsangebote und –strukturen (insbesondere Besuchsprojekte, Paten, Coaches, Akquisiteure)

Säule 5: Herausforderungen des demographischen Wandels
annehmen:

- Bildung als Standortfaktor begreifen
- Sicherung des bestehenden Bildungsangebots (z. B. durch Kooperation)
- Nachhaltiges Schulgebäudemanagement
- Sicherung der Wohnortnähe von Schule und Ausbildungsstätten auch aus wirtschafts- und strukturpolitischen Gründen
- Standort- und regionalbezogene Schulentwicklung

2. Verfahren – „Bildungsregion in Bayern“

Das Staatsministerium für Unterricht und Kultus kann in Abstimmung mit dem Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen Landkreisen oder kreisfreien Städten das Qualitätssiegel „Bildungsregion in Bayern“ verleihen, wenn sie ein regionales Konzept unter Mitwirkung des örtlichen Jugendhilfeausschusses erarbeiten und umsetzen, das den oben genannten Zielen einer Bildungsregion entspricht.

Landkreise oder kreisfreie Städte, die sich für die Initiative Bildungsregionen in Bayern interessieren, melden sich bei der Stabsstelle des Staatsministeriums (Stabsstelle@stmuk.bayern.de).

Das Verfahren läuft ab wie folgt:

2.1 Erstes Dialogforum

Der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt führt unter Einbindung des örtlichen Jugendhilfeausschusses in enger Abstimmung mit dem Staatsministerium für Unterricht und Kultus und der Konferenz der Schulaufsicht ein erstes Dialogforum durch. Die Einladung erfolgt durch die Landrätin bzw. den Landrat oder die Oberbürgermeisterin bzw. den Oberbürgermeister gemeinsam mit der oder dem Vorsitzenden der Konferenz der Schulaufsicht und des Kreisverbands des Bayerischen Gemeindetags. Einzuladen sind neben der Regierungspräsidentin bzw. dem Regierungspräsidenten insbesondere die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, die Schulleiterinnen und Schulleiter, Eltern- und Schülervvertretungen, örtliche Personalvertretungen für die Schulen, die Schulaufsicht, die Mitglieder des Jugendhilfeausschusses, der Kreisjugendring, die gemeindlichen Jugendreferentinnen und Jugendreferenten sowie Vertretungen der Kirchen, der Erwachsenenbildung und weiterer Bildungsträger, des Arbeitskreises Schule-Wirtschaft, der Jugendhilfe sowie Vertretungen der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer und der Arbeitsverwaltung.

In diesem Dialogforum werden die Säulen einer Bildungsregion und der jeweilige Ist-Stand in der Region vorgestellt. Zudem werden mögliche Handlungsfelder für die weitere Entwicklung hin zu einer Bildungsregion aufgezeigt. Insbesondere sind die Planungen im Bereich der Schule und die Jugendhilfeplanung aufeinander abzustimmen. Anschließend soll in diesem Dialogforum eine Meinungsbildung erfolgen, ob sich der Landkreis oder die kreisfreie Stadt auf den Weg macht, eine Bildungsregion zu werden.

Bei zustimmendem Votum wären Vorschläge für die Einrichtung von Arbeitskreisen z. B. zu den fünf Säulen einer Bildungsregion (und

ggf. von Unterarbeitskreisen) sowie zu den Mitgliedern und Vorsitzenden dieser Arbeitskreise zu unterbreiten.

Empfohlen wird, dass der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt einen zentralen Ansprechpartner benennt. Der Landkreis oder die kreisfreie Stadt kann auch eine Patin oder einen Paten für das Vorhaben vorstellen.

2.2 Arbeitskreise

Ziel dieser Arbeitskreise ist es, auf der Grundlage des Ist-Stands und im Rahmen der bestehenden Gestaltungsmöglichkeiten konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, die für eine Bildungsregion charakteristisch sind und einen Mehrwert für den Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt darstellen. Hierbei werden die Arbeitskreise in regelmäßigen Abständen und bei Bedarf im schulischen Bereich von einer Koordinatorin oder einem Koordinator der Konferenz der Schulaufsicht, im Jugendhilfebereich von Seiten des Jugendamtes fachlich begleitet und unterstützt.

Längstens nach Ablauf eines Jahres stellt der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt die Arbeitsergebnisse im örtlichen Jugendhilfeausschuss vor und informiert die Konferenz der Schulaufsicht, den Bayerischen Landesjugendhilfeausschuss und den Landesausschuss für Berufsbildung.

2.3 Zweites Dialogforum und Bewerbung

Das in den Arbeitskreisen erarbeitete Konzept und die erfolgten Umsetzungsschritte werden in einem zweiten Dialogforum der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Zu den Einladungsmodalitäten wird auf Nr. 2.1 Bezug genommen.

In diesem Dialogforum ist zu klären, ob der Landkreis oder die kreisfreie Stadt auf dieser Grundlage die Bewerbung bei der Konferenz der Schulaufsicht abgibt.

2.4 Bewertung und Qualitätssiegel

Die Konferenz der Schulaufsicht prüft die Bewerbung unter Berücksichtigung der Stellungnahme des Bayerischen Landesjugendamts (ZBFS) sowie des Bayerischen Jugendrings und stellt fest, ob die Kriterien einer Bildungsregion erfüllt sind, und unterbreitet dem Staatsministerium für Unterricht und Kultus einen Vorschlag, ob das Qualitätssiegel „Bildungsregion in Bayern“ verliehen werden kann.

Auf dieser Grundlage entscheidet das Staatsministerium für Unterricht und Kultus über die Verleihung und zeichnet bei positivem

Ergebnis den Landkreis oder die kreisfreie Stadt mit dem Qualitätssiegel „Bildungsregion in Bayern“ aus.

Die Konferenz der Schulaufsicht führt nach Verleihung des Qualitätssiegels in regelmäßigen Abständen oder bei Bedarf eine Qualitätsprüfung durch und empfiehlt im Einvernehmen mit dem Bayerischen Landesjugendamt (ZBFS) bzw. dem Bayerischen Jugendring erforderlichenfalls qualitätssichernde Maßnahmen.

3. Inkrafttreten

Diese Bekanntmachung tritt mit Wirkung vom 15. Mai 2012 in Kraft.

Dr. Peter Müller
Ministerialdirektor



RUNDSCHREIBEN Nr. 103/2012

an alle
Mitgliedstädte und -gemeinden
des Bayerischen Städtetags

Sachbearbeiterin: Baumann Sabine
Telefon (089) 29 00 87-52
Telefax (089) 29 00 87-70
sabine.baumann@bay-staedtetag.de

Az. A 302/01-002-003-001
Nr. 171/08 Bau

München, 5. Juli 2012

Initiative "Bildungsregionen in Bayern"

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bayerische Staatsminister für Unterricht und Kultus, Dr. Ludwig Spaenle, MdL, informiert mit beiliegendem Schreiben über den Start der Initiative „Bildungsregionen in Bayern“ (**Anlage 1**). Erklärte Zielsetzung ist, dass im Dialog der Verantwortlichen vor Ort in den Landkreisen und kreisfreien Städten Bildungsregionen geschaffen werden sollen. Die Details zu den Voraussetzungen, zu den Inhalten und zum Verfahren hat das Kultusministerium mit Bekanntmachung vom 11.05.2012 geregelt und im beiliegenden Handbuch umfassend erläutert (**Anlage 2**).

Obwohl der Schulausschuss des Bayerischen Städtetags mit dem Kultusminister die Ausgestaltung der kommunalen Bildungslandschaften in der Vergangenheit wiederholt thematisiert hat, unter anderem beim Kommunalpolitischen Forum 2010, wurde die jetzige Bekanntmachung nicht mit uns abgestimmt. In seiner Sitzung am 23. März 2012 hat der Schulausschuss zuletzt betont, dass der Grundgedanke der Einrichtung von Bildungsregionen zwar begrüßenswert ist, bis dato aber keine hinreichende Konkretisierung für die Umsetzung erkennbar sei. Der Minister wurde deshalb zur nächsten Sitzung am 12.10.2012 eingeladen, um die Spielräume und Rahmenbedingungen (finanziell, personell, organisatorisch) zu erörtern, die der Staat den Kommunen zur Ausgestaltung der Bildungsregionen einzuräumen bereit ist.

Der Wunsch nach Einrichtung kommunaler Bildungslandschaften wurde bereits in der Aachener Erklärung des Deutschen Städtetags 2007 artikuliert. Im Kern geht es um folgende Punkte:

- Die Vernetzung aller mit Bildung, Betreuung und Erziehung verbundenen Einrichtungen und Verantwortlichen (einschließlich Eltern bzw. Familien).
- Ein ganzheitliches Bildungsverständnis (Bildung ist weit mehr als Schule).
- Entwicklung eines gemeinsamen Bildungsmonitorings als integriertes Berichtswesen von Bildungsverläufen vor Ort.
- Die Erweiterung kommunaler Steuerungsmöglichkeiten und der Zuständigkeiten im Bereich der Schulangelegenheiten zugunsten der Kommunen.
- Die Bereitstellung der notwendigen finanziellen Rahmenbedingungen für ein erweitertes kommunales Engagement.

Nachrichtlich ist zu erwähnen, dass auf Bundesebene im Herbst 2009 ein eigenes Förderprogramm „Lernen vor Ort“ ins Leben gerufen wurde. Zielsetzung ist die Entwicklung eines lokalen Bildungsmanagements vor Ort, das lebenslanges, aufeinander abgestimmtes Lernen und erfolgreiche Bildungsbiografien für alle Bürgerinnen und Bürger ermöglicht. Das Förderprogramm ist mit 60 Mio. Euro ausgestattet.

Wir dürfen Ihnen hiervon Kenntnis geben und zugleich anheimstellen, uns für die weiteren Beratungen in den Verbandsgremien (erste) Erfahrungen, Anregungen oder Forderungen zur Initiative „Bildungsregionen in Bayern“ mitzuteilen.

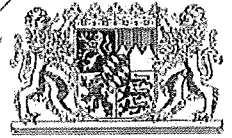
Mit freundlichen Grüßen



Bernd Buckenhofer
Geschäftsführendes
Vorstandsmitglied

Anlagen

Der Bayerische Staatsminister
für Unterricht und Kultus
Dr. Ludwig Spaenle, MdL



Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus, 80327 München

Bayerischer Städtetag
Herrn Vorsitzenden Dr. Ulrich Maly
Prannerstraße 7
80333 München

Eingang - BStT	
- 5. JUNI 2012	
Vors	
GF	
Ref	
Tgb	17/108

Ihr Zeichen / Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen (bitte bei Antwort angeben)
S-5S4200.6-6a.023797

München, 29. Mai 2012
Telefon: 089 2186 2536

**Initiative „Bildungsregionen in Bayern“
Anlage: Das Handbuch**

Sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrter Herr Vorsitzender, *Ulrich Maly*

das Staatsministerium für Unterricht und Kultus startet im Einvernehmen
mit dem Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen
die Initiative „Bildungsregionen in Bayern“.

Bildungsregionen werden im Dialog der Verantwortlichen vor Ort in den
Landkreisen und kreisfreien Städten geschaffen. Im Zentrum stehen neben
der Organisation der Durchlässigkeit und Anschlussfähigkeit des bayeri-
schen Schulsystems die Gestaltung von ganzheitlichen Bildungsprozessen
im Zusammenwirken der Schulen mit den relevanten Kooperationspartnern,
insbesondere den Kommunen, der Jugendhilfe, der Arbeitsverwaltung, den
Wirtschaftsorganisationen und Unternehmen in der Region. Ziel ist es, die
Zukunft der jungen Menschen in der Region mit einem passgenauen Bil-
dungsangebot zu sichern, das ihnen die Wahrnehmung ihrer Bildungs- und
Teilhabechancen ermöglicht.

In einer Bildungsregion arbeiten die Schulen, die Kommunen, die Jugendhilfe, die Arbeitsverwaltung, die Wirtschaft und weitere außerschulische Organisationen zusammen, um die Bildungsqualität in ihrer Region zu verbessern. Eine Bildungsregion hat grundsätzlich folgende fünf Säulen:

- Übergänge organisieren und begleiten
- Schulische und außerschulische Bildungsangebote und Bildungsträger vernetzen – Schulen in die Region öffnen
- Kein Talent darf verloren gehen – Jungen Menschen in besonderen Lebenslagen helfen
- Bürgergesellschaft stärken und entwickeln – Beitrag von Jugendhilfe einschließlich Jugendarbeit, Ganztagsangeboten und generationenübergreifendem Dialog
- Herausforderungen des demographischen Wandels annehmen.

Grundlage hierfür ist die Bekanntmachung des Staatsministeriums für Unterricht und Kultus vom 11.05.2012, die in Kürze im Amtsblatt des Staatsministeriums veröffentlicht wird und bereits vorab auf der Internetseite www.bildungsregionen.bayern.de eingestellt ist. Dort finden Sie auch ergänzende Informationen über die Initiative „Bildungsregionen in Bayern“.

Das erste Dialogforum im Rahmen dieser Initiative fand am 24.05.2012 im Landkreis Miesbach statt. Diese Veranstaltung war der Auftakt für weitere Dialogforen in ganz Bayern.

Ich würde mich freuen, wenn sich an der Initiative „Bildungsregionen in Bayern“ möglichst viele Landkreise und kreisfreie Städte beteiligen würden, und bitte Sie, Ihre Mitglieder hierüber zu informieren und zu ermuntern, sich hier zu engagieren. Für Ihre Unterstützung bedanke ich mich sehr.

Der Verband der bayerischen Bezirke und das Staatsministerium für Arbeit und Sozialordnung, Familie und Frauen erhalten einen Abdruck dieses Schreibens.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'L. Spaenle', written over a vertical line.

Dr. Ludwig Spaenle

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status	Ergebnis
Finanz- und Verwaltungsausschuss		öffentlich - Vorberatung	
Stadtrat		öffentlich - Beschluss	

Jahresabschluss 2011 der "König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung Fürth": Feststellung, Entlastung, Gewinnverwendung, Bestellung des Wirtschaftsprüfers

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

Anlagen:

Nr. 01-04: KLS Jahresabschluss 2011 (Bilanz, GuV, Lagebericht und Übersicht über die rechtlichen Verhältnisse)

Beschlussvorschlag:

- Der Stadtrat stellt den Jahresabschluss der „König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung Fürth“ für das Jahr 2011 wie folgt fest:
 Bilanzsumme: 26.378.638,78 €
 Erträge laut GuV-Rechnung: 3.771.569,10 €
 Aufwendungen lt. GuV-Rechnung: 3.443.180,05 €
Jahresüberschuss: 328.389,05 €.
- Der Jahresüberschuss wird in die Gewinnrücklagen der Stiftung eingestellt.
- Der Stadtrat erteilt dem Stiftungsvorstand für den Abschluss die Entlastung.
- Zur Prüfung des Jahresabschlusses 2012 wird die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft „Dünkel, Schmalzing & Partner“ bestellt.

Sachverhalt:

Der Jahresabschluss für das Jahr 2011 der „König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung Fürth“ (KLS) wurde dem Stiftungsausschuss in seiner Sitzung vom 18.09.2012 vorgelegt und von diesem gutachtlich beurteilt. Durch einstimmigen Beschluss empfiehlt der Ausschuss dem Stadtrat, den Jahresabschluss festzustellen, den Jahresüberschuss der Gewinnrücklage zuzuweisen und die Entlastung zu erteilen.

Die KLS zeigt sich weiterhin in guter Verfassung und mit positiver Prognose. Die Ertragslage weist einen **Jahresüberschuss von 328.389,05 €** auf, der in die **Gewinnrücklagen** überführt werden kann. Die **Eigenkapitalquote** ist von 37,9% auf 39,4% gestiegen. Aus den

Geldmittelbewegungen innerhalb der GuV-Rechnung ergibt sich ein **positiver Cash-Flow** (=Mittelzufluss) in Höhe von 1.029.300 €.

Der **Bestätigungsvermerk** konnte uneingeschränkt erteilt werden. Der Stiftungsausschuss empfiehlt die Entlastung des Vorstands.

Die Stiftung hielt zum 31.12.2011 insgesamt 714 Wohnungen. Der Bestand soll weiter ausgebaut werden. Es ist geplant, mit einem strukturierten Modernisierungsprogramm mittelfristig von einem ausgewogenen Mieterklientel profitieren zu können.

Zur Prüfung des Jahresabschlusses 2012 hat sich der Stiftungsausschuss erneut für die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft „Dünkel, Schmalzing & Partner“ ausgesprochen und empfiehlt dem Stadtrat einstimmig eine entsprechende Beschlussfassung.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☒ nein	☐ ja	Gesamtkosten	€
		☒ nein	☐ ja
		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☒ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.
		im	☐ Vwvh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Kämmerei**

Fürth, 09.10.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Kämmerei

Anlage I

Bilanz zum 31. Dezember 2011 König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung, Fürth

Passiva

Ö 3

Anlage 02: GuV (KLS 31.2011)

Anlage II

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2011
König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung, Fürth

	€	€	Vorjahr T€
1. Umsatzerlöse aus der Hausbewirtschaftung		3.562.340,46	3.316,2
2. Minderung des Bestandes an unfertigen Leistungen (Vorjahr Erhöhung)		33.929,99	70,5
3. Sonstige betriebliche Erträge		205.121,54	695,6
4. Aufwendungen für bezogene Lieferungen und Leistungen Aufwendungen für Hausbewirtschaftung		1.713.719,15	1.570,3
5. Personalaufwand	14.765,46		15,3
a) Löhne und Gehälter			
b) soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	<u>1.946,55</u>	16.712,01	2,2
6. Abschreibungen auf Immaterielle Vermögensgegen- stände des Anlagevermögens und Sachanlagen		763.950,43	725,7
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen		365.582,36	325,5
8. Erträge aus Ausleihungen des Finanzanlagevermögens		3,15	0,0
9. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge		4.103,95	4,1
10. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		<u>436.934,19</u>	<u>444,3</u>
11. <u>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</u>		440.740,97	1.003,1
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		23.023,36	36,6
13. Sonstige Steuern		<u>89.328,56</u>	<u>84,9</u>
14. <u>Jahresüberschuss</u>		<u><u>328.389,05</u></u>	<u><u>881,6</u></u>

**Lagebericht
der
König Ludwig III. und Königin Marie Therese
Goldene Hochzeitstiftung für das Jahr 2011**

1. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1.1. Gesamtwirtschaftliche Lage und Lage der Wohnungswirtschaft

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2011 nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes wie bereits im Jahr zuvor kräftig gewachsen: Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 3% höher als 2010. Damit setzte sich der konjunkturelle Aufholprozess der deutschen Wirtschaft auch im zweiten Jahr nach der Wirtschaftskrise fort. Im Jahresverlauf 2011 wurde zudem das Vorkrisenniveau beim preisbereinigten BIP wieder überschritten.

Der wirtschaftliche Aufschwung fand allerdings hauptsächlich in der ersten Jahreshälfte statt. In der zweiten Jahreshälfte kühlte sich die Konjunktur deutlich ab. Im Jahr 2009 hatte Deutschland die stärkste Rezession der Nachkriegszeit mit einem historischen Rückgang des BIP von -5,1% erlebt; das Jahr 2010 war durch einen rasanten Aufschwung gekennzeichnet gewesen (+3,7%).

Die Entstehungsseite des Bruttoinlandsprodukts war im Jahr 2011 noch immer von Aufholeffekten in nahezu allen Wirtschaftsbereichen geprägt. Insgesamt stieg die preisbereinigte Bruttowertschöpfung aller Wirtschaftsbereiche im Jahr 2011 um 3% gegenüber dem Vorjahr. Der Kernbereich der Immobilienwirtschaft – das Grundstücks- und Wohnungswesen – erreichte eine Bruttowertschöpfung von 267 Milliarden EUR. Dies entspricht einem Anteil von 11,6% der gesamten Wirtschaftsleistung. Darin ist die Wertschöpfung aus Vermietung, Vermittlung und Verwaltung von Gewerbe- und Wohnimmobilien sowie Grundstücken enthalten.

Im Vergleich zum Vorjahr erhöhte sich die Bruttowertschöpfung der Immobilienwirtschaft im engeren Sinne um 0,8%. Im Gegensatz zu anderen Wirtschaftsbereichen ist die Wertschöpfung des Grundstücks- und Wohnungswesens in der vergangenen Wirtschaftskrise nicht gesunken. Vielmehr steuerte sie auch im Krisenjahr 2008 einen positiven Wachstumsbeitrag von 0,2 Prozentpunkten zur Wirtschaftsleistung bei und federte damit den konjunkturellen Abschwung etwas ab.

Im Jahr 2011 trug die Branche 0,1 Prozentpunkte zum realen Gesamtwachstum von 3% bei. Die geringe Schwankung der Bruttowertschöpfung unterstreicht dabei die stabilisierende Funktion der Immobilienwirtschaft im engeren Sinne für die Gesamtwirtschaft.

1.2. Darstellung des Geschäftszweckes

Die König Ludwig III. und Königin Marie Therese Goldene Hochzeitsstiftung Fürth (im folgenden KLS genannt) wurde am 11.02.1918 vom Geheimen Hofrat Alfred Nathan gegründet und mit EntschlieÙung des Königlich Bayerischen Staatsministerium am 24.06.1918 genehmigt. Sie ist eine rechtsfähige öffentliche Stiftung.

Zweck der Stiftung ist vorrangig, eine sozial verantwortbare Wohnungsversorgung der Bevölkerung der Stadt Fürth, insbesondere kinderreicher Familien, sicherzustellen. Die Tätigkeit der Stiftung ist auf den örtlichen Bereich der Stadt Fürth beschränkt.

Das vom Gründer eingebrachte Stiftungskapital beträgt unverändert DM 150.000,00 bzw. € 76.693,78.

Die KLS ist überwiegend in folgenden Geschäftsfeldern tätig:

- Verwaltung und Bewirtschaftung des eigenen Wohnungsbestandes
- Modernisierung, Instandhaltung der Verwaltungseinheiten
- Aktives Portfoliomanagement durch gezielte An- und Verkäufe

Die Stadt Fürth ist Teil der für den mittelfränkischen Raum wirtschaftlich bedeutungsvollsten Drei-Städte-Achse innerhalb Nordbayerns. Sie besteht aus den Städten Nürnberg, Erlangen, Fürth und bildet bundesweit den siebtgrößten Wirtschaftsraum.

1.3. Finanzielle Leistungsindikatoren

Im Jahr 2011 erzielte die Gesellschaft einen Jahresüberschuss in Höhe von T€ 328,4 Vj. T€ 881,6.

Die Geschäftsleitung bewertet die finanziellen Leistungsfaktoren als positiv und geht davon aus, dass die nächsten Jahre ähnlich erfolgreich verlaufen werden.

	2010	2011
Eigenkapitalquote	37,9%	39,4%
Gesamtkapitalrentabilität	5,1%	7,4%

1.4. Nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Die Geschäftstätigkeit wurde im Berichtsjahr bis auf die Geschäftsführung nicht durch eigenes Personal, sondern im Rahmen der Geschäftsbesorgung durch das Personal der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Fürth mbH erbracht.

2. Darstellung der Lage

In 2011 wurden Immobilien gekauft (Theaterstraße 33, Hornschuchpromenade 5, Nürnberger Straße 46) und verkauft (Würzburger Straße 71). Mit der denkmalgerechten Sanierung des Objektes Fischerberg 1 wurde in 2011 begonnen.

2.1. Ertragslage

Die Gesellschaft verwaltet zum 31.12.2011 714 eigene Wohnungen, 5 gewerbliche Einheiten und 2 sonstige Einheiten.

Die Umsatzerlöse aus der Hausbewirtschaftung betrugen im Jahr 2011 T€ 3.562,3 (Vj. T€ 3.316,2).

Das Hausbewirtschaftungsergebnis ist belastet durch Erlösschmälerungen von T€ 137,9 (Vj. T€ 178,5).

Der Ausweis der Leerstandsquote für das Geschäftsjahr beträgt 5,6% (Vj. 10,6%).

Die Unternehmensleitung beurteilt die Geschäftsentwicklung für das Jahr 2011 als günstig.

2.2. Finanzlage

Die Finanzierungsstruktur der Gesellschaft stellt sich ordentlich dar, es bestehen keine Klumpenrisiken. Die Ausgewogenheit zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Darlehen ist bei der KLS gegeben.

Der Cashflow (DVFA/SG) beträgt zufriedenstellende T€ 1.029,3 (Vj. T€ 1.263,2).

Die Finanzverhältnisse sind geordnet.

2.3 Vermögenslage

Die Gesellschaft verfügt über eine günstige Eigenkapitalausstattung. Die Eigenkapitalquote beträgt 39,4% (Vj.: 37,9%). Die Vermögenslage der Gesellschaft ist geordnet.

3. Nachtragbericht

Es bestehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

4. Risikobericht

4.1 Risiken der künftigen Entwicklung

Nach heutigem Kenntnisstand bestehen keine den Bestand des Unternehmens gefährdende oder sonstige Risiken mit wesentlichem Einfluss auf die Vermögens-, Finanz-, und Ertragslage.

4.2 Chancen der künftigen Entwicklung

Der Trend der Zuwanderung in die Stadt Fürth hat sich in den letzten Jahren bestätigt. Die stetig wachsende Nachfrage nach Wohnraum innerhalb des Stadtgebietes führte zur Ausweisung von Neubaugebieten. Da diese nicht ausreichend vorhanden sind, sieht die Unternehmung auf Grund ihrer Ressourcen im Bereich der Nachverdichtung Möglichkeiten, die Nachfrage auch zukünftig wirtschaftlich befriedigen zu können. Durch ein aktives Portfoliomanagement wird das Unternehmen marktkonformen Wohnungsbestand neu schaffen, um somit eine dauerhafte positive Vermietungssituation zu gewährleisten.

5. Prognosebericht

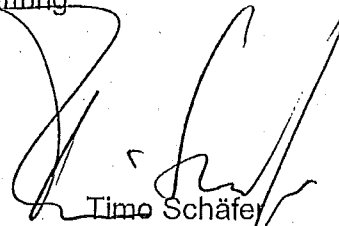
Im Rahmen von gezielten Modernisierungsmaßnahmen inklusive einiger Geschossaufstockungen verfolgt die KLS die Strategie, mittelfristig von einem ausgewogenen Mieterklientel zu profitieren. Hierfür sind für die Jahre 2012 und 2013 in Summe über 6,5 Mio. Euro vorgesehen.

Fürth, den 31. August 2012

König Ludwig III. und Königin Marie Therese
Goldene Hochzeitstiftung



Dr. Hans Parthemüller
Geschäftsführer/ Vorstand



Timo Schäfer
stellv. Geschäftsführer/ stellv. Vorstand

Anlage 04: Rechtliche Verhältnisse (VLS 3A 2011)Anlage VI/1

RECHTLICHE VERHÄLTNISSE UND WOHNUNGSWIRTSCHAFTLICHE TÄTIGKEIT

I. Rechtliche und steuerliche Grundlagen

1. Grundlagen der Stiftung

Die Stiftung wurde vom Geheimen Hofrat Alfred Nathan mit Stiftungsurkunde vom 11.2.1918 errichtet und mit Entschließung des Königlich Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 24.6.1918 genehmigt. Sie ist eine rechtsfähige öffentliche Stiftung des bürgerlichen Rechts.

Sie ist seit dem 22.6.1993 in das Handelsregister A des Amtsgerichtes Fürth unter der Nr. HR A 6364 eingetragen. Ein Auszug vom 17. April 2012 liegt uns vor.

Die derzeitige Fassung der Satzung wurde in der Sitzung des Stiftungsausschusses vom 11.4.2002 und vom Stadtrat am 23.10.2002 beschlossen. Die Genehmigung der Satzungsänderung gemäß Art. 9 Abs. 3 StiftG Bay erfolgte am 3.1.2003. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 29.9.2003.

Der Zweck der Stiftung ist vorrangig, eine sozial verantwortbare Wohnungsversorgung der Bevölkerung der Stadt Fürth, insbesondere kinderreicher Familien, sicher zu stellen. Unter Berücksichtigung dieses vorrangig genannten Zweckes darf die Stiftung Bauten in allen Rechts- und Nutzungsformen errichten, betreuen, bewirtschaften und verwalten.

Die Tätigkeit der Stiftung ist auf den örtlichen Bereich der Stadt Fürth beschränkt.

2. Stiftungskapital

Das vom Gründer eingebrachte Stiftungskapital wird unverändert mit einem Nominalbetrag von € 76.693,78 ausgewiesen. Das Grundstockvermögen der Stiftung beträgt laut der Anlage zu § 3 der Satzung vom 23.10.2002 („genehmigt mit Schreiben der Regierung von Mittelfranken vom 3.2.2003, Az. 230-1222.3/4 S.“) € 5.388.218,33.

3. Organe

Die Verwaltung der Stiftung obliegt dem Stadtrat der Stadt Fürth. Unbeschadet seiner gesetzlichen Verantwortung bestellt der Stadtrat die Organe der Stiftung:

den Stiftungsausschuss (Aufsichtsorgan) und
den Vorstand (geschäftsführendes Organ).

Der Stiftungsausschuss hat den Vorstand zu überwachen; er hat das Recht, Bücher und Schriften der Stiftung einzusehen sowie die Pflicht, die Jahresabschlüsse und die Vorschläge zur Verwendung der Stiftungserträge zu prüfen. Der Stiftungsausschuss bereitet ferner die Beschlüsse des Stadtrates vor und hat zu den satzungsgemäß festgelegten Vorgängen gutachtlich Stellung zu nehmen.

Dem Stiftungsausschuss gehören der Oberbürgermeister der Stadt Fürth als Vorsitzender, der Referent des Stadtrates für das Bauwesen und drei Stadträte, die durch den Stadtrat jeweils auf die Dauer von drei Jahren gewählt werden an.

Zur Zusammensetzung des Stiftungsausschusses im Berichtsjahr verweisen wir auf die Angabe im Anhang des Jahresabschlusses.

Die Satzung bestimmt, dass der Vorstand und der stellvertretende Vorstand vom Stadtrat bestellt und abberufen werden.

Als Vorstand wurde mit Beschluss des Stadtrates am 23.10.2002 bestellt:

Herr Dr. Hans Parthemüller

und als stellvertretender Vorstand

Herr Thomas Birken (bis 30.6.2006).

Herr Birken wurde mit Beschluss des Stiftungsausschusses vom 12.7.2007 abberufen. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte am 8.1.2008.

Mit Beschluss des Stiftungsausschusses vom 6.11.2007 wurde Herr Timo Schäfer zum stellvertretenden Vorstand bestellt. Im Handelsregister wurde dies per 6.3.2008 eingetragen.

Nach § 9 Nr. 1 der Stiftungssatzung tragen der Vorstand und der stellvertretende Vorstand die Bezeichnung Geschäftsführer und stellvertretender Geschäftsführer.

Art und Umfang der Aufgaben sind durch Geschäftsanweisung festgelegt.

Die Stiftung wird gerichtlich und außergerichtlich nach Neufassung der Satzung vom Vorstandsorgan vertreten.

Die Mitglieder des Vorstandes sind einzelvertretungsberechtigt. Am 31.5.2002 wurde dem Vorstand und dem stellvertretenden Vorstand Vollmacht zur Vornahme von Rechtshandlungen und Rechtsgeschäften jeder Art über Grundstücke und Rechte an Grundstücken erteilt. Die Befreiung von den Beschränkungen des § 181 BGB wurde nicht erteilt.

Für den Stiftungsausschuss besteht eine Geschäftsordnung. Im Berichtsjahr tagte der Stiftungsausschuss am 8. August 2011.

Über die Tätigkeit der Verwaltung unterrichteten wir uns durch Einsichtnahme in die Niederschriften über die Sitzungen des Stiftungsausschusses.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir keine Feststellungen getroffen, die darauf hinweisen, dass die Stiftungsorgane nicht ihren Verpflichtungen nachgekommen sind.

4. Steuerliche Grundlagen

Die Stiftung wird beim Finanzamt Fürth unter der Steuer-Nr. 218/101/87007 geführt.

Die Gesellschaft erstellt neben der Handelsbilanz eine gesonderte Steuerbilanz. Abweichungen ergeben sich insbesondere beim Wertansatz für das Grundvermögen.

Gewerbsteuererklärungen sind nicht erforderlich.

Steuerliche Risikobereiche und Rechtsstreitigkeiten mit dem Finanzamt bestehen auskunftsgemäß nicht.

5. Organisationsstruktur

Die Stiftung beschäftigt neben dem Vorstand weitere Aushilfen (Hauswarte).

Die Stiftung übertrug mit Wirkung zum 1.12.1981 die Geschäftsbesorgungen auf die Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Fürth mit beschränkter Haftung (WBG der Stadt Fürth). Mit neuem Geschäftsbesorgungsvertrag vom 4.7.2002 wurden der WBG der Stadt Fürth zum 1.1.2002 folgende Aufgaben übertragen:

- Kaufmännisches Gebäudemanagement
- Technisches Gebäudemanagement
- Planendes Gebäudemanagement.

Für das technische Gebäudemanagement erhält die WBG der Stadt Fürth ab 2006 € 99.972,00 p.a. zuzüglich USt; für größere Maßeinheiten bemisst sich das zusätzliche Honorar nach der HOAI. Die Vergütung für das kaufmännische Gebäudemanagement beträgt in 2011 € 261,23 und für das technische Gebäudemanagement € 105.373,32 p.a. zuzüglich Umsatzsteuer. Für weitere Leistungen sind gesonderte Vergaben (Abschluss von Generalplanerverträgen) vereinbart. Die Vergütungen sind jeweils zuzüglich USt vereinbart.

Der Geschäftsbesorgungsvertrag hat zunächst eine Laufzeit bis zum 31.12.2017. Er verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn er nicht von einer der Vertragsparteien unter Einhaltung der Kündigungsfrist von drei Monaten zum Ende eines Kalenderjahres gekündigt wird.

Der Vorstand übte seine Tätigkeit auch im Rahmen der Geschäftsführung der WBG der Stadt Fürth aus.

Für die Leistungen des Betreuers wurden der Stiftung für das Geschäftsjahr 2011 folgende Beträge in Rechnung gestellt:

	€	€
<i>Kaufmännisches Gebäudemanagement</i>		
WBG der Stadt Fürth gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag	188.346,86	
Umsatzsteuer (Vorjahr T€ 224,1)	<u>35.785,90</u>	224.132,76
<i>Technisches Gebäudemanagement</i>		
WBG der Stadt Fürth gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag	105.373,32	
Umsatzsteuer (Vorjahr T€ 125,4)	<u>20.020,92</u>	125.394,24
Übertrag:		<u>349.527,00</u>

DÜNKEL & SCHMALZING & PARTNER

WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT – STEUERBERATUNGSGESELLSCHAFT

Anlage VI/6

	€	€
Übertrag:		349.527,00
<i>Architektenleistungen nach HOAI durch</i>		
WBG der Stadt Fürth gemäß		
Generalplaner-/Architektenverträgen	0,00	
Umsatzsteuer	0,00	0,00
(Vorjahr T€ 164,2)		
 Maklerprovision	0,00	
Umsatzsteuer	0,00	
(Vorjahr T€ 11,7)		0,00
		<u>349.527,00</u>

Insgesamt betrugen die Aufwendungen für die Geschäftsbesorgung durch die WBG der Stadt Fürth mbH somit € 349.527,00 (Vorjahr € 525.438,74).

Soweit für uns im Rahmen der Prüfung erkennbar, vollzogen sich die Geschäftsbeziehungen im Berichtsjahr ohne Beeinträchtigungen.

Die Aktenführung ist übersichtlich; benötigte Schriftstücke und Unterlagen haben wir erhalten.

6. Versicherungsschutz

Zur Absicherung der branchenüblichen Risiken hat die Stiftung Versicherungsverträge abgeschlossen.

Die Prämien werden laufend abgeführt.

Die Vollständigkeit der versicherten Risiken und die Auskömmlichkeit der Deckungssummen waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Der Versicherungsschutz wird laufend aktualisiert.

II. Grundlagen der wohnungswirtschaftlichen Tätigkeit

1. Bewirtschaftung des eigenen Hausbesitzes

1.1 Bestandsangaben

Die Stiftung verwaltete zum 31.12.2011

**129 Häuser mit 714 Wohnungen, 55 Garagen,
180 Stellplätze und 5 Gewerbeeinheiten**

mit einer Wohn- und Nutzfläche (ohne Garagen und Stellplätze) von insgesamt 45.171,54 qm.

Im Berichtsjahr kam es zu folgenden Veränderungen gegenüber dem Vorjahr durch

- den Kauf Gebäude- und Freifläche der Theaterstraße 33 (Lochner'sche Gartenhaus)

Von den Wohnungen waren zum 31.12.2011 wie im Vorjahr noch 109 (Vj. 109) Einheiten preisgebunden.

Vom verwalteten Bestand der Stiftung befinden sich 6 Objekte mit insgesamt 82 Wohnungen und 2 gewerblichen Einheiten auf Erbbaurechtsgrundstücken. Die Laufzeiten der Erbbaurechte betragen jeweils 99 Jahre und enden zwischen 2018 und 2078.

1.2 Bewirtschaftung

1.2.1 Allgemeine Angaben

Die Bewirtschaftung des eigenen Hausbesitzes erfolgte im Berichtszeitraum insgesamt ordnungsgemäß und planmäßig.

Die Stiftung orientiert sich bei Neuvermietungen jeweils an den aktuellen Mustermietverträgen des GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen e.V., Berlin.

Nach den Mietverträgen der Stiftung sind die Mieten generell im Voraus fällig.

Die Betriebskosten werden nach Abänderung von bestehenden Mietverträgen mit Betriebskostenpauschalen auf Betriebskostenabrechnung nahezu im gesamten Wohnraum abgerechnet. Abrechnungszeitraum ist das Kalenderjahr.

Im Rahmen unserer stichprobenweisen Überprüfung der Betriebs- und Heizkostenabrechnungen haben wir keine Feststellungen getroffen, die darauf hinweisen, dass die umlagefähigen Kosten nicht auf die Mieter umgelegt wurden.

Zur Sicherung von Ansprüchen gegenüber Mietern erhebt die Stiftung Kautionen i.S.v. § 551 BGB in Höhe von drei Monatsmieten.

Die Kautionen werden getrennt vom eigenen Vermögen auf einem Treuhandkonto bei der Bank für Haus- und Grundbesitz eG, Hausbank München, gehalten.

Beim preisgebundenen Wohnraum wurden neue Wirtschaftlichkeitsberechnungen zuletzt zum 1.1.2005 erstellt und die Mieten jeweils an die Kostensituation angepasst.

Die von uns stichprobenhaft geprüften Mietänderungen entsprechen in formeller und materieller Hinsicht den gesetzlichen Erfordernissen.

1.2.2 Einnahmen

Die Stiftung vereinnahmte 2011 Mieten in Höhe von T€ 2.568,8 (Vj. T€ 2.391,3). Insgesamt betrugen die Umsatzerlöse einschließlich Umlagen T€ 3.562,3 (Vj. T€ 3.316,2).

Zum 31.12.2011 standen insgesamt 40 (Vj. 75) Wohnungen auf Grund Modernisierung, Mieterwechsel und wegen geplanten Verkauf leer. Die Leerstandsquote umfasst 5,6 % (Vj. 10,6 %).

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Stadtrat	Termin 24.10.2012	Status öffentlich - Beschluss	Ergebnis
---	-----------------------------	--	-----------------

Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen

Aktenzeichen / Geschäftszeichen
III/SVA-3600

Anlagen:

Beschlussvorschlag:

Vom Sachvortrag der Verwaltung wird Kenntnis genommen. Der Vorgang wird im Moment nicht weiter verfolgt, kann jedoch auf Antrag einer Fraktion nach der Bundestagswahl 2013 erneut im Stadtrat aufgegriffen werden.

Sachverhalt:

Mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom 01.10.2012 (SP-Nr. 44) soll dem Stadtrat ein Appell an den Ordnungsgeber zur erweiterten Auslegung des Gefährdungsbegriffes zur Beschlussfassung vorgelegt werden, damit den Kommunen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vor besonders sensiblen Einrichtungen erleichtert wird. Der Deutsche Bundestag befasste sich jedoch bereits zu Jahresbeginn 2012 u.a. mit Forderungen nach einer generellen Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts. Mit Drucksache 17/5772 (siehe Anlage) beantragte die SPD-Bundestagsfraktion ein Maßnahmenpaket zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Eine der Forderungen war die Prüfung einer generellen Minderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts (siehe Seite 4 letzter Punkt). Zu dem Antrag der SPD sowie zu Anträgen der Fraktionen der CSU/CDU, FDP (17/5530) und B90/Die Grünen (17/7466) bezog der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit Schreiben vom 03.11.2011 Stellung. Auch der DVR spricht sich für eine innerstädtische Regelgeschwindigkeit 30 aus. Die Stellungnahme des DVR liegt als Anhang bei. Der ADAC sprach sich dagegen in der Verbandsanhörung gegen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung aus. Die Stellungnahme liegt ebenfalls bei. Mit den Fraktionsanträgen befasste sich der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages am 16.01.2012. Der Verkehrsausschuss empfahl die Ablehnung der Anträge der SPD-Bundestagsfraktion (Drucksache 17_5772) und der Fraktion B90/Die Grünen (Drucksache 17_7466, die jeweils die Minderung der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h beinhalteten. Der Antrag der CSU/CDU-Bundestagsfraktion (Drucksache 17_5530) wurde dem Bundestag zur Beschlussfassung empfohlen. Dieser Antrag enthält keine Forderung einer generellen innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit 30.

Der Bundestag hat die Bundesregierung am 19. Januar aufgefordert, die Verkehrssicherheit in Deutschland zu verbessern und dabei 14 Empfehlungen zu folgen, die CDU/CSU und FDP in einem Antrag (17_5530) formuliert haben. Der Antrag wurde auf Empfehlung des Verkehrsausschusses (17_8341) bei Enthaltung aller drei Oppositionsfraktionen angenommen. Bei Enthaltung der Linksfraktion lehnte die Koalitionsmehrheit einen SPD-Antrag (17_5772) ab, der 30 Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umfasst, u.a. die Absenkung der innerörtlichen Geschwindigkeit auf 30. Keine Mehrheit fand auch ein Antrag von Bündnis 90/Die Grünen für einen Masterplan Verkehrssicherheit (17_7466), in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, ein ambitioniertes nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 vorzulegen. Die SPD enthielt sich, Die Linke unterstützte den Antrag, Union und FDP lehnten ihn ab. Der Bundestag folgte bei allen drei Voten einer Empfehlung des Verkehrsausschusses (17_8341).

Eine Änderung der StVO hinsichtlich einer erleichterten Abweichung von der allgemein zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften ist aufgrund der aktuellen Beschlusslage des Deutschen Bundestages nicht zu erwarten. Insoweit erscheint ein Appell des Stadtrates an den Verordnungsgeber nicht zielführend zu sein.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten			
☐ nein	☐ ja	Gesamtkosten	€	☐ nein	☐ ja
Veranschlagung im Haushalt					
☐ nein	☐ ja	Hst.	Budget-Nr.	im	☐ Vwhh ☐ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:					

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Straßenverkehrsamt**

Fürth, 16.10.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Straßenverkehrsamt

ADAC e.V.
Am Westpark 8
81373 München

ADAC

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 intensiviertere 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 Fähranfängerbetreuung sowie die Landstraßen- und Motorrad-sicherheit.

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 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.

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, erkennt 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 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.

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.

Antrag

der Abgeordneten Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, Volkmar Vogel (Kleinsaara), Peter Altmaier, Steffen Bilger, Cajus Caesar, Peter Götz, Karl Holmeier, Thomas Jarzombek, Hans-Werner Kammer, Ulrich Lange, Matthias Lietz, Daniela Ludwig, Stefan Müller (Erlangen), Patrick Schnieder, Reinhold Sendker, Peter Wichtel, Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, Torsten Staffeldt, Petra Müller (Aachen), Sebastian Körber, Birgit Homburger und der Fraktion der FDP

Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der jüngste Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2008 und 2009 (Bundestagsdrucksache 17/2905) weist für das Jahr 2009 die niedrigste Zahl von Verkehrstoten im deutschen Straßenverkehr aus, die seit Einführung der amtlichen Verkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 jemals gemessen wurde. 2010 wurden insgesamt 3 657 Personen im Straßenverkehr getötet. Im Vergleich zum Jahr 2000 ist damit ein Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um rund 51 Prozent feststellbar. Bezogen auf das Jahr 1991 beträgt der Rückgang sogar rund 68 Prozent. Ebenso ist die Zahl der Unfälle mit Personenschäden seit 1991 um 25 Prozent gesunken. Dieser kontinuierliche Rückgang der Zahl der im Straßenverkehr zu Schaden gekommenen Personen ist vor dem Hintergrund eines Anstiegs der Gesamtfahrleistung auf deutschen Straßen um rund 20 Prozent seit 1991 umso bemerkenswerter. Es zeigt sich: Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ist erfolgreich. Im Jahr 2010 starben bezogen auf je 1 000 000 Einwohner in Deutschland 45 Personen bei Straßenverkehrsunfällen. Damit erreicht Deutschland im Vergleich der Mitgliedstaaten der Europäischen Union den viertbesten Wert. 1991 lag Deutschland noch auf Rang 13.

Trotz aller Erfolge bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit eine herausragende gesamtgesellschaftliche Aufgabe, um Menschenleben zu retten, Gesundheit zu bewahren und Sachwerte zu schützen. Die Vereinten Nationen haben die Jahre 2011 bis 2020 deshalb zur Dekade der Verkehrssicherheit ausgerufen. Durch weltweite Kampagnen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr kann nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation bis 2020 bis zu fünf Millionen Menschen das Leben gerettet werden. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten kann um 50 Millionen sinken.

Verkehrssicherheitsmaßnahmen werden auch in Zukunft daran auszurichten sein, die Potenziale der Unfallvermeidung auszuschöpfen. Ein Hauptaugenmerk

ist dabei auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer und auf jene Risikogruppen zu richten, deren statistische Wahrscheinlichkeit, an einem Verkehrsunfall mit Personenschäden bzw. Todesopfern beteiligt zu sein, aus verschiedenen Gründen besonders hoch ist: Kinder unter 15 Jahren, Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren, Personen über 75 Jahre, Fußgänger, Fahrradfahrer, motorisierte Zweiradfahrer, Güterkraftfahrer sowie Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen. Um das Sicherheitsniveau dieser Gruppen sowie aller Verkehrsteilnehmer weiter zu steigern, wurden in den vergangenen zwei Jahren erfolgreiche Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ergriffen:

- Die Kampagne „Runter vom Gas!“ sensibilisiert seit März 2008 über verschiedene Kommunikationsmedien für die Gefahren überhöhter Geschwindigkeiten im Straßenverkehr. Statistische Untersuchungen haben einen Bekanntheitsgrad der Kampagne in der bundesdeutschen Bevölkerung über 16 Jahre von 61 Prozent ergeben.
- In Deutschland wird den Verkehrsteilnehmern empfohlen, auch bei Tageslicht die Scheinwerfer einzuschalten. Studien belegen, dass durch das Fahren mit Licht am Tage die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer steigt. Deutschland hat sich in den Gremien der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) dafür eingesetzt, neue Fahrzeugtypen und erstmalig in Verkehr kommende Fahrzeuge serienmäßig mit Tagfahrleuchten auszurüsten. Gemäß einer die Vorgaben der UNECE umsetzenden Entscheidung der Europäischen Kommission sind Pkw und Transporter bis 3,5 t, deren Typgenehmigungen nach dem 7. Februar 2011 erfolgen, serienmäßig mit Tagfahrleuchten auszustatten. Dies gilt auch für alle übrigen Nutzfahrzeugtypen über 3,5 t ab dem 7. August 2012. Auch bei mit Tagfahrlicht ausgerüsteten Fahrzeugen ist bei entsprechenden Sichtverhältnissen das Abblendlicht wie bisher einzuschalten. Das rechtzeitige Einschalten des Abblendlichts bei Kraftfahrzeugen soll in Zukunft vorwiegend durch technische Lösungen unterstützt werden.
- Zahlreiche Zielgruppenprogramme wie das Programm „sicher mobil“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, welches sich an ältere Verkehrsteilnehmer richtet, knüpfen an die spezifischen Risikofaktoren einzelner Gruppen von Verkehrsteilnehmern an.
- Durch den kontinuierlichen Ausbau des Radwegenetzes an Bundesstraßen trägt die Bundesregierung dem Wunsch des Deutschen Bundestages nach verstärkter Förderung des Radwegebaus Rechnung. Im Jahr 2008 wurden rund 82 Mio. Euro für den Radwegebau an Bundesstraßen (einschließlich Erhaltung von Radwegen) aufgewendet. 2009 waren es rund 92 Mio. Euro. Fertiggestellt wurden davon 2008 ca. 330 Kilometer neue Radwege mit Kosten von rund 60 Mio. Euro. 2009 sind rund 304 Kilometer neue Radwege mit Kosten von rund 70 Mio. Euro fertig gestellt worden.
- Das erfolgreiche Modellprojekt „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde durch Schaffung einer entsprechenden Gesetzesgrundlage zum 1. Januar 2011 ins Dauerrecht überführt. Teilnehmer am „Begleiteten Fahren ab 17“ begehen rund 20 Prozent weniger Verkehrsverstöße und sind an rund 22 Prozent weniger Unfällen beteiligt.
- Seit 2007 gilt für alle Fahranfänger in der zweijährigen Probezeit und für Personen, die das 21. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, ein absolutes Alkoholverbot, welches sogar in der angesprochenen Zielgruppe eine hohe Akzeptanz genießt. In der Zielgruppe ist ein Rückgang der Alkoholverstöße um 17 Prozent festzustellen.
- Die Regelsätze für Geldbußen für die Hauptunfallursachen (Geschwindigkeits-, Abstands-, Vorfahrts-, Rotlichtverstöße sowie Trunkenheitsfahrten) wurden mit Wirkung zum 1. Februar 2009 erhöht.

- Das Projekt „Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland“ (SIM-TD) erprobt die zukunftsweisende Fahrzeug-zu-Fahrzeug- sowie Fahrzeug-zu-Infrastruktur-Kommunikation.
- Die computergestützte theoretische Fahrerlaubnisprüfung wurde eingeführt. Hierdurch wurden zur besseren Vorbereitung auf typische Unfallsituationen und Fahranfängerrisiken neue Aufgaben, Darbietungs- und Bearbeitungsformen eingeführt.
- Der bedarfsgerechte Ausbau des Bundesfernstraßennetzes stellt einen wesentlichen Beitrag zur Anhebung der Infrastruktursicherheit dar. 2008 und 2009 wurden 232 Kilometer neue Autobahnen fertiggestellt, 171 Kilometer Autobahn wurden sechs- und mehrspurig ausgebaut, 263 Kilometer Bundesstraßen – darunter 36 Ortsumgehungen – wurden fertiggestellt.
- Insbesondere mit Blick auf die genannten Risikogruppen im Straßenverkehr wurden Forschungsprojekte fortgesetzt und begonnen, um deren Verkehrssicherheit zukünftig weiter zu verbessern.
- Hinsichtlich weiterer Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird auf den Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2008 und 2009 verwiesen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass auf den Erfolgen der Vergangenheit aufgebaut wird, um die Zahl der Unfallopfer noch weiter zu senken. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sollte hier weiter neben der eigenen Akteursfunktion als Vernetzungsebene für Verbände und gesellschaftlichen Organisationen fungieren;
- bei ihren Maßnahmen immer die Regelakzeptanz der Bürgerinnen und Bürger im Blick zu behalten. Ohne diese nutzen die besten Gesetze und Verordnungen nichts;
- sich ein ambitioniertes Ziel bei der Reduzierung der Verkehrstoten zu setzen. Deutschland soll im Vergleich zum Jahr 2010 bis 2020 eine Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent anstreben;
- neben der Senkung der Getötetenzahlen auch die Senkung der Zahl der Schwerst- und Schwerverletzten zu forcieren. Hierzu ist auch eine EU-weit gültige Definition der verschiedenen Kategorien der Unfallschwere erforderlich, um Vergleichbarkeit bei den Statistiken der Mitgliedstaaten und den Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu schaffen;
- das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen bei allen Radfahrern, insbesondere aber bei Kindern und Jugendlichen im Rahmen von Kampagnen und geeigneten Maßnahmen weiterhin zu fördern, um so schwere Kopfverletzungen zu vermeiden;
- Verbesserungsmöglichkeiten bei der Fahranfängervorbereitung und -ausbildung zu prüfen. Hierbei sollten die positiven Erfahrungen in anderen europäischen Ländern mit einer Begleitphase nach Ausbildung und Prüfung berücksichtigt werden. Geprüft werden sollten ebenso Reformmöglichkeiten bei der Fahrlehrerausbildung;
- die Akzeptanz freiwilliger Gesundheitsüberprüfungen älterer Verkehrsteilnehmer zu fördern;
- bei Baumaßnahmen das Leitbild der fehlerverzeihenden und standardisierten Straße – insbesondere bei Neubauten – zu berücksichtigen;

- im Infrastrukturbereich den Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf die Landstraßen zu legen, da hier immer noch der Großteil der Verkehrstoten zu beklagen ist. Das gilt insbesondere für die Entschärfung bestehender Unfallschwerpunkte. Auch dem innerörtlichen Verkehr, der durch seine Komplexität erhöhte Unfallrisiken birgt, muss weiterhin besondere Aufmerksamkeit in der Verkehrssicherheitsarbeit geschenkt werden;
- insbesondere zur Vorbeugung von Unfallgefahren aufgrund des so genannten Sekundenschlafs den Einsatz von Rüttelstreifen auf Autobahnen zu intensivieren. Der freiwillige Einbau von technischen Assistenzsystemen ist weiterhin zu unterstützen;
- die Zahl der Lkw-Stellplätze weiter zu erhöhen, um die Gefahrenherde überfüllter Parkplätze und zugeparkter Seitenstreifen weiter zu entschärfen. Bereits von 2008 bis 2010 wurden mehr als 5 500 neue Lkw-Parkplätze entlang der Autobahnen gebaut. Der Bund hat den Ländern hierfür rund 240 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. An dem ambitionierten Ziel, die Zahl der neuen Lkw-Parkplätze bis Ende 2012 auf 11 000 zu erhöhen, ist festzuhalten;
- bei der EU-weiten Harmonisierung der Fahrzeugtechnik darauf zu achten, dass das hohe deutsche Niveau nicht abgesenkt und nur auf hohem Sicherheitsniveau vereinheitlicht wird. Das sollte ebenso für die Fahrzeugprüfungen gelten;
- Chancen durch den Einsatz von „Alkolocks“ (elektronische atemalkoholsensitive Wegfahrsperrern) bei alkoholauffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern zu prüfen;
- vor dem Hintergrund der diesbezüglichen UNECE-Regelungen bei elektromobilen Fahrzeugen einen Ausgleich zwischen Sicherheit und Lärmschutzverbesserungen zu prüfen, um mögliche Gefährdungen durch die fehlende Geräuschkulisse für Fußgänger, Radfahrer und insbesondere sehbehinderte Menschen nicht außer Acht zu lassen.

Berlin, den 13. April 2011

Volker Kauder, Gerda Hasselfeldt und Fraktion
Birgit Homburger und Fraktion

Antrag

der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Christel Humme, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Sicher durch den Straßenverkehr – Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Integrierte Verkehrspolitik hat die Aufgabe, in Deutschland diese Mobilität zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich. Dabei muss die Verkehrssicherheit eine hohe Priorität haben. Denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit erhöht und ein gutes Klima der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf den Straßen spürbar ist.

Wie das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen aus dem Jahr 2001 bereits richtig festgestellt hat, lässt sich ein gutes Verkehrsklima nicht verordnen oder erzwingen. Gefordert sind vielmehr das Verantwortungsbewusstsein jedes Einzelnen und seine Bereitschaft, einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit zu leisten. Heute und in der Zukunft ist jeder Einzelne gefragt, mehr Selbstverantwortung – vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmer – zu übernehmen. Politik kann ihren Beitrag dazu leisten und wichtige Impulse setzen.

Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes wurden 2010 in Deutschland 3 657 Getötete im Straßenverkehr gezählt. Diese Zahl markiert einen neuen Tiefstand. Deutschland hat damit das Ziel der 2004 ins Leben gerufenen EU-Charta für Verkehrssicherheit, die Zahl der Getöteten bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 2001 zu halbieren, zwar nicht ganz erreicht, ist aber auf einem guten Weg. Unsere Vision muss es jedoch sein, in den kommenden Jahrzehnten die Zahl der Verkehrstoten auf null zu senken.

Im Vergleich zu heute waren es in den 70er-Jahren noch über 20 000 Tote jährlich im Straßenverkehr, und das, obwohl weniger als ein Drittel so viele Pkw im Vergleich zu heute auf deutschen Straße zugelassen waren.

Diese positive Entwicklung im Rahmen der Verkehrssicherheit wäre ohne die wertvolle Arbeit der Verkehrssicherheitsverbände und der vielen Ehrenamtlichen nicht denkbar. Vor allem im ehrenamtlichen Bereich, von Verkehrswachern auf Landes-, Kreis- und Ortsebene, wird hervorragende Arbeit geleistet.

Öffentliche Anerkennung durch Bund, Länder und Gemeinden stärkt die Motivation der Bürgerinnen und Bürger, sich für ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin einzusetzen.

Ohne eine angemessene finanzielle Ausstattung ist diese außerordentlich wichtige Arbeit nicht möglich. Die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit, besonders des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW), durch den Bund muss deshalb auch für die kommenden Jahre hinreichend gesichert sein. Das Vorhaben der Bundesregierung, im Haushaltsjahr 2011 die Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit um die Hälfte zu kürzen, ist zum Glück durch den massiven Widerstand des Deutschen Bundestages rückgängig gemacht worden. Dieses Vorgehen der Bundesregierung hat für viel Unsicherheit unter allen Beteiligten gesorgt und notwendiges Vertrauen in die Verlässlichkeit der Verkehrspolitik bei der Verkehrssicherheitsarbeit zerstört.

Trotz der Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit müssen alle gesellschaftlichen Kräfte weiter an der Verbesserung der Verkehrssicherheit mitwirken. Es gilt, sich neuen Herausforderungen zu stellen; dazu zählen technologische Entwicklungen ebenso wie gesellschaftliche Veränderungen.

Dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung muss auch die Verkehrssicherheitsarbeit mit neuen Maßnahmen Rechnung tragen. Ältere Menschen über 65 Jahre und Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren verunglücken als Fußgänger dreimal so oft wie 35- bis 44-jährige Fußgänger. Eine Gesellschaft, die darüber nachdenkt, die Lebensarbeitszeit weiter zu verlängern, muss dieser Zielgruppe auch eine sichere Mobilität ermöglichen.

Auf schwächere Verkehrsteilnehmer – zu denen ältere Menschen und Kinder gehören, aber auch „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder – muss in der Verkehrssicherheitsarbeit ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Hier gilt es insbesondere nicht auf ständig neue und immer strengere Verkehrsregeln zu setzen, sondern auf Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein bei allen Verkehrsteilnehmern zu werben.

Grundlegende Einstellungen der späteren erwachsenen Verkehrsteilnehmer werden in Kindheit und Jugend entwickelt. Vor diesem Hintergrund müssen der Stellenwert der Verkehrserziehung ausgebaut und die schulische sowie außerschulische Verkehrserziehung durch bewährte Partner unterstützt werden.

In vielen Fällen ist eine positive Wirkung auf die Unfallhäufigkeit zu erreichen, wenn auf sehr unterschiedlichen Ebenen bauliche, technischen und erzieherische Maßnahmen umgesetzt werden. Verkehrsinfrastruktur, die auf die Bedürfnisse von Kindern, älteren Menschen und Radfahrern ausgerichtet ist, wird auch von allen anderen Verkehrsteilnehmern sehr gut akzeptiert und es finden dadurch weniger Regelverstöße statt. Je mehr Fußgänger und Radfahrer das Stadtbild prägen, desto mehr werden sie wahrgenommen und desto sicherer sind sie.

Fahranfängerinnen und Fahranfänger sind erwiesenermaßen einem hohen Unfallrisiko ausgesetzt: wenn Pkw-Fahrerinnen und -Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, wurden sie in 62 Prozent dieser Fälle als Hauptverursacher des Unfalls registriert.

Die Einführung des „Begleiteten Fahrens mit 17“ und des Alkoholverbots für Fahranfänger hat nachgewiesenermaßen zu einer deutlichen Verringerung des Unfallrisikos geführt. Aber nicht alle Jugendlichen wollen am „Begleiteten Fahren mit 17“ teilnehmen oder können es nicht, weil sie keine Person haben, die sie begleitet. Damit alle Fahranfängerinnen und -anfänger die Gelegenheit zur Teilnahme erhalten, muss die Begleitphase weiterentwickelt werden. Außerdem muss die Fahranfängerbetreuung um eine Phase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ausgedehnt werden.

Die erwartete Zunahme des Straßengüterverkehrs in den nächsten Jahren muss mit angemessenen Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit begleitet werden. Dazu gehören verstärkte Kontrollen in- und ausländischer Lkw hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, der höchstzulässigen Geschwindigkeiten und Gewichte, der Ladungssicherung sowie des technischen Zustands des Fahrzeugs.

Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahren das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen und vor neue Anforderungen stellen. Die Gruppe der Pedelecs weist zurzeit Verkaufswachsraten von über 100 Prozent auf.

Der jüngste Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2008 und 2009 weist zu Recht darauf hin, dass mit modernen Fahrzeugsicherheitssystemen weitere Verkehrssicherheitsgewinne zu erwarten sind. Dieses Potenzial muss unterstützt und weiter vorangebracht werden.

Darüber hinaus wird auch das sich verändernde Kommunikations- und Informationsverhalten der Bürger in der Straßenverkehrssicherheitsarbeit zu berücksichtigen sein.

Verkehrspolitik ist auch in Zukunft gefordert, nachhaltige Lösungen zu erarbeiten, damit unsere Straßen noch sicherer werden. Dabei muss bei jeder ergriffenen Maßnahme für die Nutzerinnen und Nutzer des Straßenverkehrs der Mehrwert für ihre Sicherheit im Straßenverkehr deutlich werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- ein eindeutiges Ziel bei der Reduzierung der Verkehrstoten auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit zu benennen. Deutschland sollte gegenüber 2010 bis 2020 die Gesamtzahl der Verkehrstoten mindestens halbieren;
- sich gleichzeitig auch für die Reduktion der Anzahl Schwerstverletzter und Schwerverletzter einzusetzen. Darüber hinaus muss die Bundesregierung sich für eine möglichst EU-einheitliche, mindestens aber eine nationale Definition für Schwerstverletzte und Schwerverletzte einsetzen. Sie wird dringend benötigt, um die Evaluationsmöglichkeit von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erleichtern;
- das Verständnis und die Akzeptanz für Verkehrsregeln durch intensive Öffentlichkeitsarbeit vor allem in Kindergärten und Schulen weiter zu fördern;
- sich dafür einzusetzen, dass der Alkoholmissbrauch im Straßenverkehr weiter reduziert wird;
- sich dafür einzusetzen, dass die Aufklärung über die Folgen für die Verkehrstüchtigkeit durch die Einnahme bestimmter Medikamente verstärkt wird;
- die Einführung von Alkohol-Interlocks („Alkolocks“) für bestimmte Gruppen von Verkehrsteilnehmenden im Rahmen von Feldversuchen zu prüfen;
- sich dafür einzusetzen, dass die verkehrsmedizinische Beratung, die auch bisher schon zu den ärztlichen Pflichten gehörte, in der Praxis mehr Aufmerksamkeit erfährt. Die Hausärzte sollen aufgefordert werden, die gegebenenfalls erforderlichen Fortbildungen zu absolvieren, damit Hausärzte als Ansprechpartner für Senioren verstärkt die medizinische Beratung älterer Verkehrsteilnehmer hinsichtlich der Fahrkompetenz übernehmen;
- im Interesse der Unfallvermeidung moderne Technologien, insbesondere kooperative Fahrzeugsysteme zu fördern;

- sich dafür einzusetzen, dass durch eine erhöhte Kontrolldichte die Wirksamkeit der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit sichergestellt wird;
- sich bei der Entwicklung von Außenairbags an Fahrzeugen zu beteiligen und gegebenenfalls die Einführung von Außenairbags zu prüfen, da ein internationales Konsortium derzeit ein Luftkissen entwickelt, das sich bei Frontalcrash auf Höhe der Windschutzscheibe explosionsartig aufbläst und damit die Verletzungsgefahr beim Aufprall mit einem Pkw für Radfahrer verringert;
- sich zusammen mit Ländern und Gemeinden dafür einzusetzen, dass die notwendigen Maßnahmen eingeleitet werden, ein komplettes Radwegnetz zu schaffen, damit grundsätzlich auf allen Land- und Bundesstraßen außerhalb von geschlossenen Ortschaften Fahrradwege zur Verfügung stehen. Aufgrund hoher Geschwindigkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer auf Landstraßen besonderen Gefahren ausgesetzt. Eigene Wege an Verkehrswegen außerhalb von Ortschaften mindern dieses Unfallrisiko;
- die juristischen und medizinischen Fragestellungen hinsichtlich einer Einführung einer Fahrradhelmpflicht für Kinder aus Verkehrssicherheitsgründen zu prüfen;
- sich dafür einzusetzen, das Gefahrenpotenzial leichter Nutzfahrzeuge mit Hilfe eines Tempolimits von 130 km/h und schwerer Nutzfahrzeuge durch den Einbau von Fahrassistenzsystemen und anderer technischer Mittel zu mindern;
- zu prüfen, ob das Fahren eines Mopeds (mit einem maximalen Hubraum von 50 cm³ und einer durch die Bauart bedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h) auf Fahrradwegen außerhalb von Ortschaften aus Gründen der Verkehrssicherheit zu erlauben ist. Dabei ist besonders zu berücksichtigen, welchen Einfluss die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Mopeds, Fahrrädern und Pedelects auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer bei einer gemeinsamen Nutzung von Fahrradwegen hat;
- aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die Absenkung des Mindestalters auf 15 bei Mopeds zu verzichten;
- zu prüfen, wie eine Begleitphase nach abgeschlossener professioneller Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung ausgedehnt werden kann, ohne dass die finanzielle Belastung für den Fahrer dadurch vergrößert wird. Die im Ausland gemachten positiven Erfahrungen mit einer Lernzeitverlängerung in der Fahrausbildung, wie sie in Mehrphasenmodellen angewendet wird, sowie Erfahrungen mit Graduierungs- oder Stufensystemen (Graduated Licensing) müssen in der auch in Deutschland notwendigen Diskussion berücksichtigt werden;
- zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Fahranfängerinnen und Fahranfänger, wie sie bereits in Frankreich praktiziert wird, in Deutschland eingeführt werden kann;
- die Fahrlehreraus- und -fortbildung zu modernisieren. Das Berufsbild des Fahrlehrers hat den Stand eines technischen Instruktors seit langem verlassen und sich zu einem pädagogischen Beruf weiterentwickelt. Anstelle von reiner Wissensvermittlung wird heute zusätzlich die Prägung von Einstellungen und Werten erwartet. Dieser Aufgabenwandel spiegelt sich jedoch nicht in den Zugangsvoraussetzungen wider;
- zu prüfen, ob innerhalb geschlossener Ortschaften – mit Ausnahme der Hauptverkehrsadern – die zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich auf Tempo 30 gesenkt wird. Insbesondere an neuralgischen Punkten wie Ki-

tas, Schulen und Seniorenheimen sollte mit speziellen Lichtsignalanlagen temporär zusätzlich auf die besonderen Gefahren hingewiesen werden;

- sich für ein lückenloses hindernisfreies und altengerechtes Wegenetz in Ortschaften einzusetzen mit abgesenkten Bordsteinen, einem durchgehenden Leit- und Orientierungssystem, vorzugsweise mit Piktogrammen oder Realabbildungen, und barrierefreien Zugängen. Dabei sollen die diesbezüglich schon vorhandenen Bauvorschriften für alle Straßenbaumaßnahmen verbindlich und sanktionsbewehrt überwacht werden;
- sich für grundsätzlich längere Ampelschaltungen für Fußgänger einzusetzen, damit ältere Menschen, Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen auf diese Weise ohne Gefahr die Straße überqueren können. Heutige Ampelschaltungen basieren darauf, dass Fußgänger mit 1,2 Metern pro Sekunde über die Straße laufen. Für ältere Menschen, Kinder und Menschen mit Behinderungen ist das häufig zu schnell;
- sich zusammen mit den Ländern und Gemeinden für die Einführung von Unterfahrschutzsystemen, insbesondere an Leitplanken in Kurven zum Schutz der Zweiradfahrenden, einzusetzen;
- sich im engen Dialog mit den Interessensorganisationen der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer für die verpflichtende Einführung des Anti-blockiersystems bei Motorrädern und für die Information der Nutzer über das Sicherheitspotenzial einzusetzen. Voraussetzung muss dabei jedoch sein, dass die technischen Bedenken der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer intensiv untersucht und ausgeräumt werden;
- sich für eine verpflichtende Einführung von ISOFIX-Verankerung einzusetzen. Bei der ISOFIX-Verankerung handelt es sich um ein besonders sicheres und einfach zu bedienendes Befestigungssystem für Kindersitze in Pkw;
- eine Evaluation hinsichtlich der Entwicklung von Pedelecs im Straßenverkehr durchzuführen, um die Auswirkungen auf die allgemeine Verkehrssicherheit zu überprüfen und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen einführen zu können. In diesem Zusammenhang ist u. a. zu untersuchen, welche Vorteile eine Helmpflicht für Nutzerinnen und Nutzer von Pedelecs hat;
- die finanzielle Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit, besonders des DVR und der DVW mindestens auf dem bisherigen Niveau auch für die kommenden Jahre fortzuführen;
- neben den Kriterien aus der Verordnung 661/2009/EG folgende Reifeneigenschaften als Kriterien für Winterreifen für mehrspurige Kraftfahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung eindeutig festzulegen:
 - a) mindestens eine Profiltiefe von 4 Millimetern und
 - b) Kennzeichnung durch das M+S-Symbol und das Alpine Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke);
- sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass bestimmte einheitliche Kriterien für bestimmte Reifenarten (Winterreifen, Sommerreifen etc.) entsprechend den Anforderungen der Verkehrspraxis festgelegt werden und eine eindeutige Kennzeichnung dieser Reifenarten erfolgt;
- die enge Zusammenarbeit mit allen Gremien der EU weiter fortzusetzen, um die Sicherheit auf Europas Straßen zu verbessern. Dabei soll der Grundsatz gelten, dass Maßnahmen auf europäischer Ebene nur dann ins Auge gefasst werden, wenn sie gegenüber rein nationalen Maßnahmen einen Mehrwert für

die Mitgliedstaaten erwarten lassen. Darüber hinaus ist bei einer weiteren europäischen Harmonisierung von nationalen Vorschriften im Bereich Verkehrs- und Fahrzeugsicherheit darauf zu achten, dass in dessen Folge die deutschen Standards nicht abgesenkt werden;

- dass das neue, derzeit in der Erarbeitung befindliche Verkehrssicherheitsprogramm sich nicht allein auf den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erstrecken sollte. Um den ganzheitlichen Zielen einer modernen Verkehrssicherheitsarbeit gerecht zu werden, sollte es sich um ein Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung handeln und damit die beteiligten Ressorts wie zum Beispiel Bildung und Inneres mit einbeziehen.

Berlin, den 11. Mai 2011

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Cornelia Behm, Harald Ebner, Hans-Josef Fell, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann E. Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011 – 2020 vorlegen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen

Straßenverkehrsunfälle sind mit großem menschlichen Leid für die Betroffenen und deren Angehörige sowie erheblichen volkswirtschaftlichen Kosten verbunden. Es ist erfreulich, dass die Zahl der Unfälle mit Personenschäden und der dabei getöteten Menschen in Deutschland weiter rückläufig ist. Allerdings ist die Unfallentwicklung insgesamt längst nicht so positiv. Die Straßenverkehrsunfälle haben in den letzten zehn Jahren kaum abgenommen und in den letzten beiden Jahren sogar wieder zugenommen.

Im Jahr 2010 starben 3 648 Menschen an den Folgen eines Verkehrsunfalls und wurden 62 620 Menschen im Straßenverkehr schwer verletzt, oft verbunden mit bleibenden Behinderungen. 3 648 Verkehrstote auf der Straße, das entspricht einem Risiko, als würde alle 14 Tage ein vollbesetztes mittleres Verkehrsflugzeug in Deutschland abstürzen oder sich das Zugunglück von Eschede mehrmals im Jahr wiederholen. Ein unvorstellbares Szenario. Es muss daher auch im Straßenverkehr gelten, was in allen anderen gesellschaftlichen Bereichen eine Selbstverständlichkeit ist. Der Straßenverkehr muss so sicher sein, dass keine Menschen zu Tode kommen oder schwerverletzt werden. Doch davon sind wir in Deutschland trotz unübersehbarer Erfolge noch weit entfernt.

Es ist erfreulich, dass Deutschland die EU-Zielvorgabe, die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum 2001 bis 2010 zu halbieren, fast erreicht hat. Umso bedauerlicher ist es jedoch, dass die umfangreichen Bemühungen bislang nicht ausgereicht haben, damit Deutschland zu den sogenannten Sunflower-Staaten (Schweden, Großbritannien, Niederlande) der Europäischen Union zählt, welche seit Jahren mit Abstand die größten Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit aufweisen können. Auch geht aus den Statistiken bisher nicht hervor, ob die Zahl der Schwerstverletzten bzw. lebensgefährlich verletzten Personen ebenfalls rückläufig ist, da dies bislang nicht differenziert erhoben wird. Laut einer Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen aus dem Jahr 2009 ist aber zu befürchten, dass der Trend bei den lebensgefährlichen Verletzungen im Straßenverkehr wesentlich ungünstiger ist und die Zahl der Betroffenen stagniert. Die Straßen-

verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland besitzt also nach wie vor ein hohes Verbesserungspotential.

Für 2011 plant die Bundesregierung, ein neues nationales Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2011 bis 2020 vorzulegen. Sollen mit dem neuen deutschen Programm maßgebliche Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden, müssen die Anstrengungen intensiviert werden. Nur so können die Voraussetzungen geschaffen werden, damit Deutschland die ambitionierten Ziele der UN-Verkehrssicherheitskonferenz (2009: „Decade of Action for Road Safty“) und des EU-Weißbuchs für Verkehr erreicht. Um die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle bis 2020 erneut zu halbieren und bis 2050 auf nahe null zu reduzieren, wird es zwingend erforderlich sein, alle Kräfte der Verkehrssicherheitsarbeit zu bündeln und alle erfolgversprechenden Instrumente einzusetzen. Dies gilt umso mehr, wenn – wie unlängst vom EU-Parlament vorgeschlagen – darüber hinaus bis 2020 die Anzahl der getöteten Kinder um 60 Prozent und die der lebensgefährlich verletzten Personen um 40 Prozent gesenkt werden sollen. Es wird somit nicht ausreichen, die bisherige stückwerkhafte Verkehrssicherheitspolitik lediglich fortzusetzen und vor allem auf groß angelegte Aufklärungskampagnen und einige technische Maßnahmen zu setzen. Deshalb muss das bisherige Verkehrssicherheitsprogramm für die Dekade 2011 bis 2020 zu einem vollwertigen Nationalen Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickelt werden, welches einen detaillierten Maßnahmenkatalog mit klaren Zielen, Zeitplänen und Monitoring-Instrumenten für eine regelmäßige Erfolgskontrolle sowie eine jährliche Auswertung umfasst.

2. Integrierten Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit dem Leitbild „Vision Zero“ entwickeln

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ist vielfältig und sehr heterogen. Sie wird getragen von zahlreichen Akteuren der Europäischen Union, des Bundes, der Länder und Kommunen sowie staatlichen, kommunalen und privaten Träger. Bislang mangelt es jedoch an einer verbindlichen Strategie, einer klaren, geplanten Zusammenarbeit und einem umfassenden integrierten Gesamtkonzept, um das Engagement der verschiedenen professionellen und ehrenamtlichen Akteure zusammenzuführen und messbar zu machen. Zu dieser Erkenntnis kommt der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in seiner Stellungnahme zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in Deutschland und empfiehlt der Bundesregierung zuvorderst die Schaffung eines Masterplans Straßenverkehrssicherheit mit einem richtungsweisenden Minimierungsgebot wie „Vision Zero“ oder „Toward Zero“ zur Senkung der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten nahe null, sowie ein umfangreiches Bündel konkreter Einzelmaßnahmen für die unterschiedlichen Handlungsfelder der Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Vorteile eines solchen Masterplans Straßenverkehrssicherheit sind aus den Staaten bekannt, die bereits entsprechende Programme umsetzen. Wird das ambitionierte gesamtgesellschaftliche Langfristziel festgesetzt, das Straßenverkehrssystem zu einem System umzugestalten, das Fehler „verzeiht“ und in dem niemand mehr zu Tode kommen oder schwer verletzt werden kann („Vision Zero“ bzw. „Toward Zero“), kann daraus ein verbindliches Verkehrssicherheitsprogramm bzw. ein Masterplan Straßenverkehrssicherheit für die gesamte nationale Verkehrssicherheitsarbeit abgeleitet werden. Damit wird zunächst ein verbindlicher Konsens geschaffen, um dann eine entsprechende Strategie mit klar quantifizierbaren und messbaren Minderungszielen sowie detaillierten Unterzielen und Maßnahmen für die unterschiedlichen Akteure und Handlungsfelder zu erarbeiten.

Die Intention dieser Herangehensweise ist es, über eine ambitionierte Zielsetzung aufbauend auf Grundprinzipien wie der schwedischen Verkehrssicher-

heitsphilosophie „Vision Zero“ oder der europäischen Philosophie des „Safe System Approach“ den Fragen der Verkehrssicherheit ein angemessenes gesellschaftliches Gewicht zu geben und eine Atmosphäre pro Verkehrssicherheit und gemeinsame Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrssystems zu schaffen. Damit kommt der Staat nicht zuletzt der Umsetzung seiner Schutzpflichten nach, das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit auch im Bereich des Mobilitätssystems zu schützen.

Ferner gibt die Aufstellung eines nationalen Masterplans Straßenverkehrssicherheit den Bundesländern, Kommunen und den anderen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit einen gemeinsamen Handlungsrahmens und ambitionierte Ziele vor, nach denen diese ihre Strategien und Gesamtkonzepte ausrichten können. Gemäß Subsidiaritätsprinzip können so die beschriebenen Maßnahmen auf der jeweilig zweckmäßigsten Ebene und mit den jeweils geeignetsten Mitteln nach dem Prinzip der geteilten Verantwortung durchgeführt werden.

Um den Masterplan Straßenverkehrssicherheit durchsetzen zu können, werden verbindliche Zusagen und konkrete Maßnahmen des Bundes, der Bundesländer, von regionalen und lokalen Gremien sowie von privaten und ehrenamtlichen Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich sein. Beispielgebend für eine von den relevanten Akteuren eingegangene Verpflichtung ist die Charta für Verkehrssicherheit der Europäischen Union, der sich bereits einige Kommunen in Deutschland (u. a. Köln, Berlin) und Verbände (u. a. ADAC e. V.) mit ihren Verkehrssicherheitsprogrammen angeschlossen haben.

Weitere Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit sind die angemessene Finanzierung sowie eine intensivere Koordination und Kooperation der zahlreichen Akteure, um bestmögliche Synergieeffekte zu erreichen. Sollen die bundesweite Verkehrssicherheitsarbeit künftig effizienter vernetzt und der Austausch von Informationen verbessert werden, muss die Hauptaufgabe des Deutschen Verkehrssicherheitsrats e. V. entsprechend ausgerichtet und finanziert werden. Dabei empfiehlt sich die enge Zusammenarbeit mit der zentralen Stelle für Unfallforschung, der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Zudem wird eine Kontrollinstanz benötigt, welche den Erfolg der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft und auf dieser Basis Verbesserungsvorschläge unterbreitet. Daher sollte ein Verkehrssicherheitsbeirat beim BMVBS geschaffen werden.

Eine verantwortungsvolle Verkehrssicherheitspolitik stellt das Handeln der Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt, denn sie sind das erste Glied in der Kette der Straßenverkehrssicherheit. Die Politik muss sie dazu anhalten, die Verantwortung für ihre Sicherheit und für die Sicherheit anderer in erster Linie selbst zu übernehmen, und eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und Verantwortung fördern. Um gleiche Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu schaffen, sind die Anstrengungen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit insbesondere an den ungeschützten Verkehrsteilnehmern auszurichten. Dort, wo die Mobilität des einen die Mobilität des anderen einschränkt oder Mensch und Umwelt gefährdet, sind Regeln festzusetzen. Daher sind Maßnahmen in den Bereichen Aufklärung, Fahrausbildung und Mobilitätserziehung ebenso unerlässlich wie solche der Kontrolle, Ahndung und ökonomischen Anreizsetzung, z. B. für den Einbau von Fahrerassistenzsystemen.

3. Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel erhöhen Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Die großen Potentiale einer integrierten Verkehrssicherheitskonzeption und der Verkehrssicherheitsphilosophie „Vision Zero“ ergeben sich aus dem erweiterten Blickwinkel, der weit über die Windschutzscheibenperspektive der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit hinausgeht und alle Elemente des Straßenverkehrssys-

tems und ihre Auswirkungen auf die Gesellschaft in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezieht. Neben der klassischen Verkehrssicherheitsarbeit zählen dazu auch die Verkehrsvermeidung und eine vermehrte Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel sowie eine verträglichere Gestaltung des Verkehrssystems.

In diesem Sinne sind beispielsweise Kürzungen beim öffentlichen Personennahverkehr/Schienenpersonennahverkehr für die Verkehrssicherheit kontraproduktiv, wenn dadurch Verkehr auf das Auto verlagert wird. Denn nach wie vor ist das Risiko, im Auto tödlich zu verunglücken – bezogen auf die Verkehrsleistung –, rund 42mal höher als bei Reisen mit der Bahn. Umgekehrt hätte eine Verlagerung von Autofahrten auf öffentliche Verkehrsmittel somit nicht nur positive Effekte auf das Klima und die Umwelt, sondern auch auf die Verkehrssicherheit.

Die gesellschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland (inklusive Gesundheitskosten) liegen derzeit laut Angaben der BASt bei rd. 30 Mrd. Euro. Dies entspricht fast 2 Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts (BASt 2009). Demgegenüber könnte man mit einem Bruchteil des Geldes beispielsweise durch bauliche Veränderungen an Straßen die Verkehrssicherheit für Kinder, Jugendliche, ältere Menschen und Behinderte verbessern. Die Vision-Zero-Forderung ist also nicht nur ethisch begründet, sie würde sich auch volkswirtschaftlich positiv auswirken. Zudem hat eine Verkehrsinfrastruktur, die sich besonders an den Bedürfnissen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer orientiert, Vorteile für alle, denn sie macht das Verkehrssystem insgesamt sicherer und trägt damit zu größerer Akzeptanz und weniger Regelverstößen bei.

4. Verkehrssicherheitsarbeit braucht bessere Datenlage, Vernetzung und Forschung

Um die bestmöglichen Ergebnisse zu erreichen, sollten neue Maßnahmen zur Unfallbekämpfung auf ihre Wirksamkeit hin untersucht und als wirksam bekannte Verkehrssicherheitsmaßnahmen zügig umgesetzt werden. Wirkungsforschung und Qualitätsmanagement sind dafür mit angemessenen finanziellen Mitteln auszustatten, beispielsweise durch die Auflage eines Forschungsprogramms zur Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Als Maßstab für eine entsprechende Untersuchung und Bewertung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen wird auf das EU-Forschungsprojekt ROSEBUD (2005) verwiesen, das eine umfassende Auswertung von Nutzen-Kosten-Studien von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf internationaler Ebene darlegt.

Um eine bessere Datenlage und Koordination in der europäischen Vorsorgearbeit zu gewährleisten, sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass europaweit einheitliche Erfassungssysteme für die Unfall- und Verletztenstatistik geschaffen werden. Dies betrifft insbesondere die differenzierte Erhebung von Schwere- und Schwerverletzten.

Für alle Verkehrssicherheitsmaßnahmen ist ein umfassendes systematisches Qualitätsmanagement erforderlich und weiter auszubauen. Die als wirksam erkannten Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit sollten mit hoher Dringlichkeit umgesetzt werden, insbesondere wenn sie in der Kombination miteinander Synergieeffekte haben.

5. Technische Maßnahmen der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit weiterentwickeln

Zahlreiche technische Entwicklungen, beginnend mit dem Sicherheitsgurt, führten über Fahrerassistenzsysteme, wie z. B. ABS (Antiblockiersystem) und ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) zur Verbesserung der Sicherheit von In-

sassen in Fahrzeugen. Diese und weitere Fahrerassistenzsysteme wie Spurhalteassistenten oder Adaptive Cruise Control (ACC), mit denen der Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Fahrzeug eingehalten wird, sind wichtige präventive technische Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen. Eine serienmäßige Ausstattung aller Fahrzeuge, einschließlich Nutzfahrzeugen und – eingeschränkt – auch für Motorräder, würde daher zu einem hohen Sicherheitsgewinn führen.

Zukünftig sollte auch über die Einführung einer intelligenten Geschwindigkeitsregulierung (Intelligent Speed Adaption – ISA) nachgedacht werden. Mit ISA wird das jeweils geltende Tempolimit durch satellitengestützte Übertragung dem Fahrer nicht nur angezeigt, sondern durch eine Kopplung an das Motormanagement wird sichergestellt, dass nicht schneller gefahren werden kann. Der bisher größte Feldversuch in Schweden von 1999 bis 2002 mit 5 000 Fahrzeugen hat ergeben, dass sich die Zahl der Verletzten um 20 bis 30 Prozent reduzieren ließe, wenn alle Fahrzeuge mit ISA ausgestattet würden. Trotz der geringeren Reisegeschwindigkeit blieb die Fahrzeit konstant. Sie wurde sogar durch den gleichmäßigeren Verkehrsfluss leicht verkürzt. Die Akzeptanz des Systems war hoch.

6. Ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Risikogruppen stärker in den Fokus nehmen

Die wichtigsten Problemfelder, Risikogruppen und die häufigsten Unfallursachen im Straßenverkehr sind in der Verkehrssicherheitsarbeit und der Politik gut bekannt und sollten ein entsprechendes Gewicht im Masterplan Straßenverkehrssicherheit erhalten. Besonders gefährdet sind die ungeschützten Verkehrsteilnehmer. Verbesserungen der Sicherheit der Mobilität von Kindern, älteren und kranken Menschen sowie motorisierten Zweiradfahrern sind daher von zentraler Bedeutung. Mit dem Ausbau und Erhalt attraktiver, sicherer und barrierefreier Rad- und Fußwegenetze, der Durchsetzung moderaterer Geschwindigkeiten, einer modernen Mobilitätserziehung, dem Einsatz aktiver Fahrerassistenzsysteme (z. B. Abbiege- und Bremsassistent für Lkw, Türöffnerwarnung) und weicher Fahrzeugfronten, der Verbesserung des Unterfahrschutzes an Lkw und der Erprobung von passiven Schutzsystemen (beispielsweise Außenairbags) sollten grundlegende Voraussetzungen dafür geschaffen werden.

Junge Pkw-Fahrer und -Fahrerinnen verunglücken besonders häufig, da sie ihre Fähigkeiten häufig überschätzen. Potentiale zur Verbesserung liegen in einer modernen Mobilitätserziehung, der Reform der Fahrschulausbildung, einer mehrstufigen Fahrausbildung und Fahrsicherheitstrainings. Erfolgreiche Maßnahmen wie das Begleitete Fahren ab 17 sollten fortgeführt und neue Maßnahmen dieser Art erprobt werden.

Die meisten Unfälle ereignen sich innerorts, die meisten schweren Unfälle auf Landstraßen. Schwerpunkte in diesen Bereichen sollten daher der verkehrssichere Aus- und Umbau der Infrastruktur sowie intensivere Kontrollen der Geschwindigkeitseinhaltung bilden. An die Erfolge der in vielen Bundesländern bereits durchgeführten Risikoanalysen und Sicherheitsaudits von Straßen sollte angeknüpft und diese weiterentwickelt werden. Systematische Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen von Maßnahmen, mit denen die Ausbauplanungen und bestehende Verkehrsanlagen überprüft werden, müssen verbindlich eingeführt werden.

Hauptursachen von Straßenverkehrsunfällen sind nach wie vor unangepasste Geschwindigkeiten und das Fahren unter Alkoholeinfluss. Beide Ursachen sind dadurch gekennzeichnet, dass sie besonders häufig mit schweren Folgen verbunden sind. Die Einführung von Tempolimits, die konsequentere Kontrolle und Ahndung von Regelverstößen sowie die Einführung eines allgemeinen Alkoholverbots am Steuer könnten dies verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit eine ambitionierte gesellschaftliche Zielsetzung bzw. gemeinsame Philosophie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland im Sinne eines international kompatiblen Minimierungsgebotes wie beispielsweise „Vision Zero“, „Toward Zero“, „Minus 50 Prozent“ oder „Safe System Approach“ zu formulieren;
- eine Charta für Verkehrssicherheit im Sinne des grundgesetzlich verankerten Aspektes des Schutzes des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit aufzustellen;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 einen nationalen Masterplan Straßenverkehrssicherheit mit ambitionierten Zielen zu entwickeln, daraus eine verbindlich Strategie abzuleiten sowie klare messbaren Lang- und Mittelfristziele für alle Ebenen und Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen;
- auf der Grundlage der Europäischen Leitlinien für die Politik im Bereich Verkehrssicherheit ein eindeutiges Ziel zur Senkung der tödlichen Verkehrsunfälle bis 2020 zu benennen, das gegenüber 2010 mindestens eine Halbierung der Gesamtzahl vorsieht;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 entsprechend den Empfehlungen des Europäischen Parlaments eine Senkung der Anzahl der getöteten Kinder bis 14 Jahre um mindestens 60 Prozent festzulegen;
- für den Zeitraum 2011 bis 2020 entsprechend den Empfehlungen des Europäischen Parlaments die Senkung der Anzahl der lebensgefährlich verletzten Personen um 40 Prozent auf der Basis einer zügig zu entwickelnden EU-weit einheitlichen Definition als Ziel festzulegen;
- die Kooperation und Koordination der Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit zu stärken;
- einen strukturierten Rahmen für die Zusammenarbeit der Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen, der sich auf die besten Praktiken in den Bundesländern und der EU stützt;
- einen Verkehrssicherheitsbeirat beim BMVBS einzurichten, der die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes überprüft, entsprechende Verbesserungsvorschläge macht und regelmäßige Berichte zur Umsetzung der Verkehrssicherheitsarbeit vorlegt;
- auch aus Gründen der Verkehrssicherheit Maßnahmen voranzutreiben, um Verkehr zu vermeiden, verträglicher zu gestalten und zu verlagern;
- eine Synopse der Wirksamkeit der Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu erstellen, um die Maßnahmen ermitteln und anwenden zu können, die den höchsten gesellschaftlichen Nutzen erbringen;
- neue Verkehrssicherheitsmaßnahmen systematisch auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen;
- Risikoanalysen und Sicherheitsaudits von Straßen weiterzuentwickeln;
- das Qualitätsmanagement von Verkehrssicherheitsmaßnahmen auszubauen.

Die folgenden Einzelmaßnahmen sollen in das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 bis 2020 aufgenommen werden und ggf. zu gesetzlichen Änderungen führen:

Infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen als Bestandteil einer einheitlichen europäischen Regelung;

- die Einführung eines europaeinheitlichen Tempolimits von 80 km/h für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Autobahnen;
- die Einführung eines Überholverbots für Lkw ab 7,5 Tonnen auf vierspurigen Autobahnen und Landstraßen;
- die Einführung eines Tempolimits von 100 km/h für Kleintransporter von 2,8 bis 3,5 Tonnen;
- die Absenkung des Tempolimits für Pkws auf Landstraßen mit zwei Spuren im Begegnungsverkehr, die keine bauliche Trennung zwischen den Fahrspuren aufweisen und die außerhalb von Ortschaften liegen, auf 80 km/h;
- die verbindliche Einführung von systematischen Verkehrssicherheitsaudits, Verkehrsschauen und Erfolgskontrollen für bauliche Maßnahmen bei allen Straßentypen zu initiieren und zu unterstützen;
- die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften, wobei auf ausgewiesenen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung abgewichen werden kann;
- die Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht gemäß Novelle der Straßenverkehrs-Ordnung von 2009;
- die höhere Gewichtung der Verkehrssicherheit in den Regelwerken und bei Förderprogrammen;
- die Aufstellung eines Infrastrukturprogramms „Sichere Straße“, bei dessen Umsetzung das Entwurfsprinzip der „selbsterklärenden Straße“ systematisch zur Anwendung kommt;
- die deutliche Erhöhung der Mittel für den Erhalt der Bundesfernstraßen, gegenfinanziert durch Einsparungen beim Fernstraßenneubau;
- die Beseitigung von Unfallschwerpunkten an Bundesfernstraßen zu beschleunigen;
- die Förderung eines auf Stauvermeidung ausgerichteten Verkehrsmanagementsystems;
- die weitere Förderung der Entwicklung kooperativer Telematiksysteme;
- die Erhöhung der Sicherheit von Streckenabschnitten mit spezifischen Gefahren.

Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- Fördermaßnahmen zur Weiterentwicklung von Fahrerassistenzsystemen zur kooperativen Fahrerunterstützung und autonomen Unfallvermeidung;
- die Verbesserung rechtlicher Bedingungen für die Einführung autonom wirkender Fahrerassistenzsysteme;
- Maßnahmen, die die Sicherheit neuer Energiesysteme im Kraftfahrzeug (u. a. Gas- und Elektrofahrzeuge) erhöhen;
- der Ausbau der retrospektiven Unfallforschung zur systemischen Unfallentstehungsforschung;
- die Festlegung von technischen Mindeststandards für Zweiräder mit elektrischem Hilfsmotor (z. B. Pedelecs, Elektroroller, Segways);
- den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in möglichst allen Fahrzeugen durch Anreize in der Kfz-Steuer, bei den Versicherern und für Lkw auch bei der Bemannung zu fördern.

Verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen

- Durchführung von Untersuchungen, die sich mit der Frage der Ablenkung des Fahrers durch technische Verbesserungen und der damit verbundenen möglichen ungünstigen Verhaltensanpassungen auseinandersetzen;
- Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit des Motorradverkehrs und zur effektiveren Geschwindigkeitsüberwachung;
- die Bundesländer bei der Intensivierung der Mobilitäts- und Verkehrserziehung in den Sekundarstufen und in der Lehrerausbildung zu unterstützen, indem vom Bund ähnlich wie in der außerschulischen Verkehrssicherheitsarbeit Anreize gesetzt und gelungene Beispiele kommuniziert werden;
- die Etablierung einer Mobilitätserziehung als moderne Nachfolgerin der Verkehrserziehung ab dem Kleinkindalter in allen Erziehungsinstitutionen und für alle Altersstufen;
- eine verstärkte Aufklärungsarbeit bei den Eltern und vermehrte Fahrzeugkontrollen zur Umsetzung der Kindersicherungspflicht;
- eine Reform der Fahrschulausbildung, damit künftig der Schwerpunkt der Ausbildung auf die Sensibilisierung von Fahranfängern gerichtet wird, die die spezifischen Verhaltensweisen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer und ihren Gleichberechtigungsanspruch im Verkehr besser vermittelt;
- Verbesserungen in der Fahrausbildung und beim Zugang zur Fahrerlaubnis, um die Sicherheit der Fahranfänger zu erhöhen;
- verbindliche regelmäßige Auffrischkurse für Erste Hilfe einzuführen;
- eine alle zehn Jahre zu absolvierende theoretische Prüfung für die Inhaber einer Fahrerlaubnis einzuführen;
- das Thema Verkehrssicherheit in den Medien zu stärken, z. B. durch die Wiederaufnahme von Verkehrssicherheitskampagnen wie „Der 7. Sinn“;
- die Einführung höherer Bußgelder für die Regelwidrigkeiten, die die meisten Unfälle verursachen, wie beispielsweise unangepasste Geschwindigkeiten;
- für ältere Kraftfahrer Anreize zu setzen, ihre Leistungsfähigkeit verstärkt kontrollieren zu lassen, und die Einführung regelmäßiger Gesundheitsprüfungen ab einem bestimmten Alter für Führerscheininhaber zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtauglichkeit;
- überhöhte Geschwindigkeiten verstärkt automatisch zu überwachen und mehr temporäre Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen,
- die Einführung eines vollständigen Alkoholverbots am Steuer („Null-Promille-Grenze“);
- verstärkte Alkohol- und Drogenkontrollen im Straßenverkehr und die Definition von Auflagen für Wiederholungstäter wie beispielsweise den Einsatz von Systemen, die das Fahren bei Messung einer zu hohen Atemalkoholkonzentration verhindern („Alkolocks“);
- Maßnahmen zu ergreifen, damit künftig im Verkehrszentralregister dokumentierte Auffälligkeiten besser zur Intervention genutzt werden können;
- Versicherer bei der Einführung von Pay-as-you-drive-(PAYD)Prämiensystemen zu unterstützen, bei denen sich z. B. die Prämienhöhe der Kfz-Haftpflichtversicherung aus der Menge und Art der Fahrzeugnutzung errechnet, um regelkonformes Fahrverhalten zu belohnen.

Berlin, den 25. Oktober 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Begründung

Eine Reihe von Maßnahmenbereichen der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind bereits von umfangreichen Aktivitäten gekennzeichnet. Dies betrifft den Bereich der Aufklärung durch Kampagnen, die Verkehrserziehung (außer bei den Schülerinnen und Schülern höherer Jahrgangsstufen) sowie technische Maßnahmen zur Sicherung der Fahrzeuginsassen. Hingegen sind technische Maßnahmen, die den Bereich des Zusammenspiels von Mensch und Straße und die Beschaffenheit der Infrastruktur im Rahmen der Verkehrssicherheit betreffen, noch deutlich ausbaufähig. Dies trifft ferner auf die Überwachung und Regeldurchsetzung sowie das Setzen ökonomischer Anreize zu.

Daher sollten folgende Einzelmaßnahmen dringend im Masterplan Straßenverkehrssicherheit aufgenommen werden:

Europaeinheitliches Tempolimit auf Autobahnen

Reduzierung und Harmonisierung der Geschwindigkeiten stellen einen zentralen Beitrag zum Schutz der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen dar. Es ist bekannt, dass mit steigender Geschwindigkeit die Gefahrenwahrnehmung durch den Fahrer sinkt, während gleichzeitig die Unfallrisiken und -folgen um ein Vielfaches ansteigen. Deshalb haben alle entwickelten Länder, mit Ausnahme von Deutschland, Tempolimits auf Autobahnen eingeführt. Auch in Deutschland ließe sich das bereits hohe Sicherheitsniveau der Autobahnen noch steigern, wenn Tempo 130 bzw. ein europaweites Tempolimit eingeführt würde. Dabei überwiegen die Vorteile gegenüber dem Nutzen einer unbeschränkten Geschwindigkeit (Fahrspaß, Reisezeitgewinne, Exportchancen der deutschen Automobilindustrie). Tempolimits auf Autobahnen können die Unfallschwere senken, erhöhen die Möglichkeit zu Reaktion und Korrekturmanövern in Gefahrensituationen, senken das Unfallrisiko bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und die Kosten für ansonsten notwendige höhere Ausbau- und Sicherheitsstandards, steigern den Fahrkomfort und die subjektiv empfundene Sicherheit für ältere und selten fahrende Fahrer und Fahrerinnen. Tempolimits sind umwelt- und klimafreundlicher, da weniger Energie verbraucht und weniger Lärm, CO₂ und Schadstoffe produziert werden.

Tempo 30 als stadtverträgliche Regelgeschwindigkeit

Niedrigere Geschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften sind besonders wichtig für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Fahrradfahrern, zum Schutz von Kindern, älteren und behinderten Menschen. Unfälle zwischen Fußgängern und Radfahrern mit dem motorisierten Verkehr enden bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h und höher häufig tödlich oder mit schweren Verletzungen. Die Einführung von Tempo 30 hingegen senkt dieses Risiko deutlich. So kam eine in London durchgeführte Langzeitstudie zu dem Ergebnis, dass über den Zeitraum von 1986 bis 2006 nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 32 km/h die geschwindigkeitsbedingten Unfälle um 42 Prozent zurückgingen. Am stärksten war der Rückgang bei den Kindern und den tödlich und schwer verletzten Personen.

Schon heute sind ein Großteil der Nebenstraßen in Städten und Gemeinden Tempo-30-Zonen. Wäre dies der Regelfall, wären davon 70 bis 80 Prozent der innerörtlichen Straßen betroffen, auf denen momentan ohnehin nur rd. 20 Prozent der Verkehrsleistung erbracht werden. Der größte Teil des Verkehrs würde weiterhin auf Straßen mit Tempo 50 abgewickelt. Diese wären aber ebenfalls sicherer, da sie dann als Vorfahrtsstraßen nach höheren Standards ausgebaut und gesichert würden. Die Regeln wären einfacher und ein Großteil des sogenannten Schilderwaldes unnötig. Die „Beweislast“ würde zugunsten der „Schwächeren“ umgekehrt, da für Tempo-50-Straßen streckenbezogen begründet werden

müsste, weshalb dort höhere Geschwindigkeiten erforderlich sind. Die Sicherheit für alle würde deutlich steigen und gleichzeitig könnten Lärm und Abgase reduziert werden.

Tempo 80 für Lkw ab 7,5 Tonnen auf Autobahnen

Bei Geschwindigkeiten von 90 km/h und mehr ist die Aufprallenergie eines unbremsten Fahrzeugs um mehr als 25 Prozent höher als bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h. Entsprechend verheerend sind die Folgen bei Unfällen, wenn beispielsweise ein Lkw auf ein Stauende auffährt. Dies sollte durch ein europaweites Tempolimit für Lkw ab 7,5 Tonnen verhindert werden, zumal damit auch positive Effekte hinsichtlich der Energie- und Umweltbilanz des Lkw-Verkehrs verbunden wären.

„Selbsterklärende Straßen“

Einen hohen Stellenwert bei der Verbesserung der Sicherheit von Landstraßen besitzt das Entwurfsprinzip der „Selbsterklärenden Straße“ (SER). Landstraßen müssen so gestaltet sein, dass sie zu angemessenen Geschwindigkeiten auffordern. Häufig legen jedoch Straßenbreite und Straßengestaltung höhere Geschwindigkeiten nahe, als erwünscht sind. Straßen sollten daher so gebaut oder gestaltet werden, dass sie erwünschtes Verhalten angenehm machen und sozial unerwünschtes bestrafen, wie beispielsweise durch optische Begrenzungen oder entsprechende Oberflächenbeschaffenheit. Das Gleiche gilt für die Straßengestaltung in Wohngebieten, in denen Tempo 30 erwünscht ist. Der große Vorteil dieses Gestaltungsprinzips ist, dass die schnelle Rückmeldung der Infrastruktur auf das unerwünschte Fahrverhalten nicht nur selbsterklärend, sondern auch selbstüberwachend ist. Bund und Länder sollten in diesem Bereich „Hand in Hand“ zusammenarbeiten, um bestmögliche Ergebnisse zu erzielen und Erfahrungen über erfolgreiche Praktiken auszutauschen.

Das Prinzip der SER sollte schneller umgesetzt und ihr Einsatz begleitend überprüft werden. Ein entsprechendes Infrastrukturprogramm „Sichere Straße“ könnte dies leisten. Zudem ist zu überprüfen, ob und welche unterschiedlichen Ausbau- und Geschwindigkeitsstandards für Landstraßen festgelegt werden müssen.

Geschwindigkeitsüberwachung

Unangepasste Geschwindigkeiten sind die häufigste verhaltensbedingte Unfallursache im Straßenverkehr. Dies ist darauf zurückzuführen, dass Entscheidungen über die Geschwindigkeitswahl im Straßenverkehr selten nach rationalen Erwägungen erfolgen. Verstärkt wird dieser Effekt dadurch, dass die Kontrollichte mangelhaft und die soziale Akzeptanz von Geschwindigkeitsübertretungen hoch sind. Dies trifft insbesondere auf jüngere Fahrer zu. Erst ab einem Alter von 35 Jahren nimmt die Unfallursache „nichtangepasste Geschwindigkeit“ ab. Umso wichtiger ist es, dass Tempolimits eingeführt und deutlich mehr Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Nach Schätzungen des European Transport Safety Council könnten auf diese Weise ca. 50 Prozent aller Unfälle verhindert werden. Schätzungen für Norwegen und Schweden gehen von 48 bzw. sogar 76 Prozent aus.

Der Aspekt der gesellschaftlichen Akzeptanz von individuell erlangten Vorteilen durch Regelüberschreitungen sollte auch bei der regelmäßigen Medienberichterstattung über „Blitzerstellen“ berücksichtigt werden. Denn der derzeitige Umgang in den Medien belohnt unangepasste Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Stattdessen sollten Anreize für regelkonformes Fahren und den Einsatz und Erwerb von Verkehrssicherheitstechnologien (beispielsweise Fahrerassistenzsysteme, niedrigere Versicherungsprämien) gefördert werden. Die Koopera-

tion mit der Wirtschaft spielt bei der Umsetzung eines integrierten Masterplans Straßenverkehrssicherheit daher eine große Rolle.

Alkoholverbot am Steuer

Viele Verkehrsunfälle sind auf das Fahren unter Alkoholeinfluss zurückzuführen. Die derzeit gültige 0,5-Promille-Grenze begünstigt Verhaltensweisen wie das „Herantrinken an den kritischen Wert“. Dabei wird häufig unterschätzt, welche Auswirkungen dies auf die Fahrtüchtigkeit hat. Bereits ab einem Wert von 0,2 Promille ist die Reaktionsgeschwindigkeit eingeschränkt. Auffassungsgabe und Konzentrationsfähigkeit sinken. Die guten Erfolge der Einführung eines Alkoholverbots am Steuer (Null-Promille-Grenze) für Fahranfänger sowie der veränderte gesellschaftliche Umgang mit dem Alkoholkonsum haben die Akzeptanz für ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer deutlich erhöht. So sprachen sich im europäischen Projekt SATRE III 46 Prozent der in Deutschland befragten Autofahrer für eine Null-Promille-Grenze aus. Wegen der Häufung und der Unfallschwere von alkoholbedingten Straßenverkehrsunfällen sollte ein allgemeines Alkoholverbot am Steuer im Rahmen des Masterplans Straßenverkehrssicherheit eingeführt werden. Damit diese Maßnahmen Wirkung zeigen, sind verstärkte Alkoholkontrollen erforderlich. Für Wiederholungstäter müssen entsprechende Auflagen definiert werden. Das Gleiche gilt für den Missbrauch von berauschenden Drogen und Medikamenten.

Selbsteinschätzung älterer Kraftfahrer unterstützen

Durch den demographischen Wandel nimmt der Anteil von Fahrerinnen und Fahrern mit altersbedingten Einschränkungen deutlich zu. Viele dieser Leistungseinschränkungen können durch Erfahrung und Kompensationsverhalten (Geschwindigkeitsreduktion, Vermeiden von Fahrten in der Dunkelheit sowie auf unbekannten Strecken) aufgefangen werden, wenn sie bewusst erlebt werden. Andere fahrrelevante, altersbedingte Einschränkungen (Einschränkungen der Beweglichkeit im Schulterblick, Übersehen, Überhören von verkehrsrelevanten Informationen, verringerte Aufmerksamkeit und Kognition u. a.), können hingegen sicherheitsrelevante Probleme hervorrufen. Da Altersprozesse sehr individuell verlaufen, sind zielscharfe Maßnahmen schwer umzusetzen. Es sollten daher Regelungen getroffen werden, die ab einem bestimmten Alter Gesundheitsprüfungen von Führerscheininhabern zur Unterstützung der Selbsteinschätzung im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit verpflichtend machen.

Aktive und passive Fahrzeugsicherheit ausbauen

Die bisherigen Erfolge durch Maßnahmen, die im Falle eines Unfalls dessen Folgen verringern (passive Fahrzeugsicherheit), sind erfreulich und sollten weitergeführt werden. Darüber hinaus müssen vermehrt auch Methoden und Systeme entwickelt und eingesetzt werden, die Unfälle vermeiden (aktive Fahrzeugsicherheit). Ein großes Potential besitzen in diesem Zusammenhang Fahrerassistenzsysteme, die bei unvermeidbaren Unfällen automatisch eingreifen und dadurch beispielsweise das Fahrzeug schneller zum Stehen bringen. Allerdings können rechtliche Probleme entstehen, wenn es durch den Einsatz dieser Systeme zu Schäden kommt. Daher sind die rechtlichen Rahmenbedingungen für autonom arbeitende, nicht durch den Menschen übersteuerbare Systeme mit erheblichem unfallvermeidenden oder schützenden Potential dringend zu überprüfen und entsprechend gesetzgeberisch zu begleiten.

Unfallforschung ausbauen

Neben detaillierten Analysen realer Unfälle, die für die Entwicklung und den Erfolg passiver Sicherheitstechnologien maßgeblich sind, sollten künftig auch die

Entstehungsursachen von Unfällen systematischer untersucht werden. Dabei sollten neben technischen und medizinischen Erhebungen auch Daten aus der Verhaltensforschung berücksichtigt werden. Ziel muss es sein, umfassende Untersuchungen des realen Verkehrsgeschehens durchzuführen sowie Tests voranzutreiben, die insbesondere den Schutz von Fußgängern und Radfahrern besser und zielgenauer untersuchen. Dazu sollte die gegenwärtige Unfallforschung aus der Rückbetrachtung hin zur systemischen Unfallentstehungsforschung ausgebaut werden.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Gero Storjohann, Dirk Fischer (Hamburg), Arnold Vaatz, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Oliver Luksic, Patrick Döring, Werner Simmling, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 17/5530 –

Die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter verbessern

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Kirsten Lühmann, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/5772 –

Sicher durch den Straßenverkehr – Für eine ambitionierte Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7466 –

Masterplan Straßenverkehrssicherheit – Ambitioniertes Nationales Verkehrssicherheitsprogramm 2011–2020 vorlegen

A. Problem

Zu Buchstabe a

Im Jahr 2010 starben bezogen auf eine Millionen Einwohner in Deutschland 45 bei Straßenverkehrsunfällen. Damit erreicht Deutschland im Vergleich der Mitgliedstaaten der Europäischen Union den vierthöchsten Wert. 1991 lag Deutschland noch auf Rang 13. Trotz aller Erfolge in der Vergangenheit bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit eine herausragende gesamtgesellschaftliche Aufgabe um Menschenleben zu retten, Gesundheit zu bewahren und Sachwerte zu schützen.

Durch weltweite Kampagnen kann nach Angaben der Weltgesundheitsorganisation bis 2020 bis zu fünf Millionen Menschen das Leben gerettet werden. Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verletzten kann um 50 Millionen sinken. Verkehrssicherungsmaßnahmen werden auch in Zukunft daran auszurichten sein, die Potentiale der Unfallvermeidung auszuschöpfen. Ein Hauptaugenmerk ist dabei auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer und jene Risikogruppen zu richten, deren statistische Wahrscheinlichkeit, an einem Verkehrsunfall mit Personenschäden bzw. Todesopfern beteiligt zu sein aus verschiedenen Gründen besonders hoch ist: Kinder unter 15 Jahren, Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren, Personen über 75 Jahren, Fußgänger, Fahrradfahrer, motorisierte Zweiradfahrer, Güterkraftfahrer sowie Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen.

Zu Buchstabe b

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene, in 30 Punkten näher aufgegliederte, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland vorzunehmen.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland zu treffen. Der Antrag enthält in insgesamt 14 weiter ausgeführten Punkten allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Er beinhaltet darüber hinaus einen Katalog von näher ausgeführten Einzelmaßnahmen auf den Gebieten „Infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (15 Maßnahmen), „Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (6 Maßnahmen) und „Verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (16 Maßnahmen).

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Aufforderung an die Bundesregierung durch Annahme des Antrags der Fraktionen der CDU/CSU und der FDP nach Maßgabe von 14 näher ausgeführten Punkten die Verkehrssicherheit in Deutschland weiter zu verbessern.

Annahme des Antrags auf Drucksache 17/5530 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu Buchstabe b

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/5772 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/7466 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Ablehnung des Antrags.

Zu den Buchstaben b und c
Jeweils Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

- a) den Antrag auf Drucksache 17/5530 anzunehmen,
- b) den Antrag auf Drucksache 17/5772 abzulehnen,
- c) den Antrag auf Drucksache 17/7466 abzulehnen.

Berlin, den 16. Januar 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Gero Storjohann
Berichtersteller

Kirsten Lüthmann
Berichterstellerin

Oliver Luksic
Berichtersteller

Bericht der Abgeordneten Gero Storjohann, Kirsten Lühmann und Oliver Luksic

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/5530** in seiner 112. Sitzung am 27. Mai 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Gesundheit sowie den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/5772** in seiner 112. Sitzung am 27. Mai 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Gesundheit sowie den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/7466** in seiner 136. Sitzung am 27. Oktober 2011 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, den Ausschuss für Gesundheit sowie den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Verkehrssicherheit in Deutschland nach Maßgabe von 14, im Einzelnen näher ausgeführten Punkten, weiter zu verbessern. Dies betrifft unter anderem Fragestellungen in Bezug auf die Senkung der Verkehrstoten- und Verletztenzahl sowie der Zahl der Schwer- und Schwerstverletzten, die Akzeptanz von Straßenverkehrsregelungen, die Stärkung des freiwilligen Tragens von Fahrradhelmen, die Fahranfängerausbildung und -vorbereitung, die Förderung der Akzeptanz freiwilliger Gesundheitsüberprüfungen für ältere Verkehrsteilnehmer, Verbesserungen im Infrastrukturbereich im Bestandsnetz und beim Neubau von Strecken, das Niveau einer EU-weiten Harmonisierung der Fahrzeugtechnik, die Prüfung der Chancen durch den Einsatz von Alkolocks sowie des Ausgleichs zwischen Sicherheit und Lärmschutzverbesserungen bei elektromobilen Fahrzeugen.

Zu Buchstabe b

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene, in 30 Punkten näher aufgeführte, Maßnahmen zur

Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland vorzunehmen.

Zu Buchstabe c

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland zu treffen. Der Antrag enthält insgesamt 14 weiter ausgeführten Punkten allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Er beinhaltet darüber hinaus einen Katalog von näher ausgeführten Einzelmaßnahmen auf den Gebieten „Infrastrukturelle Verkehrssicherheitsmaßnahmen (15 Maßnahmen)“, „Technische Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (6 Maßnahmen) und „Verhaltensorientierte Verkehrssicherheitsmaßnahmen“ (16 Maßnahmen).

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/5530 in seiner 59. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag in seiner 68. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 70. Sitzung am 26. Oktober 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag in seiner 43. Sitzung am 29. Juni 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei

Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme.

Zu Buchstabe b

Der **Innenausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 17/5772 in seiner 59. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Rechtsausschuss** hat den Antrag in seiner 68. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 70. Sitzung am 26. Oktober 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag in seiner 43. Sitzung am 29. Juni 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der SPD bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Zu Buchstabe c

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag auf Drucksache 17/7466 in seiner 56. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Familie, Senioren, Frauen und Jugend** hat den Antrag in seiner 53. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat den Antrag in seiner 57. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 44. Sitzung am 30. November 2011 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat zu den Anträgen auf Drucksachen 17/5530 und 17/5772 in seiner 44. Sitzung am 29. Juni 2011 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. In seiner 54. Sitzung am 26. Oktober 2011 hat er die Einbeziehung des Antrags auf Drucksache 17/7466 in die öffentliche Anhörung beschlossen. Die Anhörung erfolgte in der 56. Sitzung des Ausschusses am 9. November 2011. Als Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen: Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens von der Technischen Universität Dresden, Kurt Bodewig von der Deutschen Verkehrswacht e. V., Jürgen Bönninger von der FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH, Dr. Walter Eichendorf vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V., Anja Hänel vom Verkehrsclub Deutschland e. V., Julia Levasier vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC), Martin Mönnighoff von der Deutschen Hochschule der Polizei und Prof. Andre Seeck von der Bundesanstalt für Straßenwesen und von Euro NCAP. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Protokoll der 56. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die drei Anträge in seiner 57. Sitzung am 30. November 2011 gemeinsam abschließend beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, viele Punkte auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit seien zwischen den Fraktionen nicht strittig. Sie wies darauf hin, dass unangepasste Geschwindigkeit problematisch sei, dem aber nicht unbedingt mit der Festlegung allgemeiner Höchstgeschwindigkeiten begegnet werden müsse. Stattdessen könnten und müssten die vorhandenen Möglichkeiten, die für eine Strecke jeweils angemessene Geschwindigkeit festzulegen, genutzt werden. Eine Reduktion der Verkehrstoten Zahlen um 50 Prozent in Deutschland bis 2020 sei ein ambitioniertes, aber letztlich nicht erreichbares Ziel. Man strebe deshalb eine Reduktion um 40 Prozent in diesem Zeitraum an. Die Abweichung zum EU-Reduktionsziel von 50 Prozent erkläre sich zum Teil auch daraus, dass andere EU-Länder im Bereich der Verkehrssicherheit einen größeren Nachholbedarf hätten als Deutschland. Eine Reihe der im SPD-Antrag aufgeführten Punkte fielen nicht in den Kompetenzbereich des Bundes (Erhöhung der Kontrolllichten, Ausbau eines lückenlosen, hindernisfreien und altersgerechten Wegenetzes in Ortschaften) oder würden besser von den Entscheidungsträgern vor Ort behandelt (Frage von Tempo-30-Zonen in Ortschaften). Eine stärkere Fokussierung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf Schwer- und Schwerverletzte in den kommenden Jahren werde unterstützt.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, dass sie vielen der im Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP enthaltenen Punkte folgen könne. Ihr eigener Antrag gehe aber noch deutlich darüber hinaus. Insbesondere werde im Antrag der Koalition in keiner Weise auf die Geschwindigkeit als eine der Hauptunfallursachen eingegangen. Sie fordere insoweit die Einführung einer Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts. Außerdem fordere sie konkretere Anstrengungen zu einem Mehrphasenmodell für Fahranfänger. Ihr Antrag befasse sich – anders als der Vorschlag der Koalition – auch mit dem Schutz von Fußgängern und der Thematik der Winterreifen. Es sei auch nicht einzusehen, dass die Bundesregierung in ihrem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten zu senken, hinter dem europäischen Ziel einer Reduzierung um 50 Prozent zurückbleibe. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN enthalte sehr viele gute Aspekte. Einige Punkte gingen allerdings zu weit oder seien unklar. Dies gelte insbesondere für die darin vorgesehenen Maßnahmen der Verkehrsvermeidung. Es sei nicht hinreichend klar, was damit gemeint sei. Einer Verkehrsverlagerung könne sie hingegen nachdrücklich zustimmen, Mobilität solle aber nicht verhindert, sondern intelligent gestaltet werden. Die Forderung nach der Einführung einer Wiederholung der theoretischen Prüfung alle zehn Jahre wolle sie vor einer möglichen Zustimmung eingehender diskutieren.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, ihr sei die zweite Stufe der Mehrphasenausbildung besonders wichtig, die auch im Forderungsteil des Antrags der Koalitionsfraktionen aufgeführt sei. Zu diesem Punkt habe es auch im Rahmen der öffentlichen Anhörung bei allen Experten ein sehr großes Maß an Zustimmung gegeben. Man müsse außerdem die Fahrerkarriere als Ganzes sehen und deshalb auch unter bestimmten Bedingungen das begleitete Fahren bereits mit 16 Jahren zulassen. Mobilität müsse im Alter, unter anderem auch mit Hilfe von Fahrerassistenzsystemen, erhalten bleiben. Es dürfe nicht – wie im Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – um eine Einschränkung der Mobilität im Alter gehen. Die Promillegrenze von 1,6 Promille für Radfahrer sei nicht mehr zeitgemäß; hier bestehe Handlungsbedarf. Die Frage des Umgangs mit Zweirädern im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sei schwierig zu beantworten; dies betreffe insbesondere die Themen Helmpflicht und Klassifizierung von Pedelecs. Bei der Infrastruktur solle beim Neu-, Aus- und Weiterbau dem Aspekt der fehlerverzeihenden Straße eine absolute Priorität eingeräumt werden. Beim Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN könne sie die in diesem vorgesehenen Zwangs- und Verkehrsvermeidungsmaßnahmen nicht mittragen. Auch die im Antrag der SPD-Fraktion vorgeschlagene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts gehe in die falsche Richtung.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte aus, der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und FDP enthalte sehr viele – auch gute – Maßnahmen, weise aber auch Lücken auf. Es müsse deutlicher klar gemacht werden, wie die Zahl der Verkehrstoten gesenkt werden solle. Dieser Ansatz sei in den Anträgen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch dargestellt worden. Es sei nicht gut, von dem EU-Ziel der Reduzierung der Verkehrstotenzahlen um 50 Prozent noch einmal um 10 Prozentpunkte abzuweichen. Selbst bei einer Reduzierung um 50 Prozent spreche man in einem Zeitraum von zehn Jahren noch immer über 18 000 Verkehrstote. Aus ihrer Sicht müsse das Verkehrssystem als

Ganzes betrachtet werden. Dazu gehöre auch, dass dieses System insgesamt fehlerverzeihender ausgestaltet werde; das Treffen von verkehrsregelnden Anordnungen reiche für sich genommen nicht aus. Eine ganz wesentliche und zentrale Rolle müsse auch der Aspekt der Verkehrsvermeidung spielen. Öffentliche Verkehrseinrichtungen seien nicht nur ökologischer, sondern auch sicherer als Individualverkehr. Es gehe dann darum, den verbleibenden Verkehr sicherer zu machen. Ein wichtiger Aspekt dabei sei die Frage der Geschwindigkeit. Dies sei auch in der öffentlichen Anhörung noch einmal zum Ausdruck gekommen. Nicht nachvollziehbar sei, dass die gesetzten Ziele in den Haushaltsberatungen nicht zu einem Mittelzuwachs auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit geführt hätten. Eine Aufstockung der Mittel von 10 auf 14 Mio. Euro – wie von Verbänden und Opposition gefordert – wäre ein Dienst an der Verkehrssicherheit gewesen. Dem Antrag der SPD-Fraktion fehle – bei aller Wertschätzung für die verfolgten Ziele – als zentrale Maßnahme ein allgemeines Tempolimit für Autobahnen. Den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zeichne eine ambitionierte Herangehensweise, um schwere Unfälle mit Schwerverletzten und Todesopfern zu vermeiden, aus. Der Antrag stimme in vielen – wenngleich nicht im Detail und in allen Punkten – mit ihren Positionen überein und gebe eine Richtung für die Änderung der Verkehrssicherheitspolitik des Bundes vor.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** monierte, dass der Antrag der Koalition bei dem Ziel einer Reduktion der Verkehrstotenzahlen um 40 Prozent verharre, während von der EU und von Expertenseite zum Teil schon seit langem eine „Vision Zero“ als Ziel genannt werde. Sie erklärte, Straßenverkehrsunfälle verursachten volkswirtschaftliche Kosten in der Größenordnung von 30 Mrd. Euro. Die Investition in Verkehrssicherheit bedeute wegen der Vermeidung dieser Kosten letztlich keine Belastung, sondern eine Einsparung für den Haushalt. Der neue Haushalt enthalte aber eine erneute Kürzung im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur entlang von Bundesstraßen, obwohl beim Thema Radverkehr – auch aus Sicht der Sachverständigen – Handlungsbedarf bestehe. Die Ausgaben für Verkehrssicherheit insgesamt lägen seit etwa 10 Jahren unverändert bei 10 bis 11 Mio. Euro. Dies laufe letztlich auf eine schleichende Kürzung in diesem Bereich hinaus. Ihr Antrag gehe mit den Vorschlägen zu Tempo 130 km/h auf Autobahnen und Tempo 30 innerorts über bloße Appelle hinaus. Das Tempolimit von 130 km/h habe einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und führe auch zu einer Erhöhung der Kapazitäten der Autobahnen. Wenn Autobahnen für geringere Geschwindigkeiten geplant würden, entstünden aufgrund der Auswirkungen auf Ausbaustandard und Sicherheitsparameter zudem auch Einsparpotentiale. Die Geschwindigkeit von Tempo 30 innerorts solle zu einer Beweislastumkehr führen. Die Anordnung von Tempo 50 solle begründungsbedürftig werden und nicht – wie bisher – die Festsetzung von Tempo 30. Für eine solche Regelung hätten sich auch fraktionsübergreifend die Abgeordneten des Europäischen Parlaments ausgesprochen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt die Annahme des Antrags auf Drucksache 17/5530 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Er empfiehlt die Ablehnung

des Antrags auf Drucksache 17/5772 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. Der Ausschuss empfiehlt die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/7466 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der SPD.

Berlin, den 16. Januar 2012

Gero Storjohann
Berichterstatte

Kirsten Lühmann
Berichterstatte

Oliver Luksic
Berichterstatte



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.

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

3. November 2011

HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER

**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.

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Bau- und Werkausschuss	Termin 10.10.2012	Status öffentlich - Vorberatung	Ergebnis
Stadtrat	24.10.2012	öffentlich - Beschluss	

Neubau Streugutlagerhalle im Baubetriebshof der Stadt Fürth, Projektgenehmigung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen
GWF/NG-FB

Anlagen:

- Kostenberechnung vom 05.07.12

Beschlussvorschlag:

Für den Bauausschuss

Von den Ausführungen der Verwaltung über den Neubau der Streugutlagerhalle im Baubetriebshof der Stadt Fürth, Mainstraße 49/51, in Höhe von 340.000,- € wird Kenntnis genommen. Der Bauausschuss schlägt dem Stadtrat die Projektgenehmigung vor.

Für den Stadtrat

Von den Ausführungen der Verwaltung über den Neubau der Streugutlagerhalle im Baubetriebshof der Stadt Fürth, Mainstraße 49/51, in Höhe von 340.000,- € wird Kenntnis genommen. Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung.

Sachverhalt:

In der Grundsatzentscheidung wurde dem Neubau der Streugutlagerhalle zugestimmt.

Aufgrund fehlender eigener Lagermöglichkeiten ist die erhöhte Menge an Streusalzbedarf in der geplanten Lagerhalle weitestgehend abgedeckt. Im Bereich der ehemaligen Migrantenwohnanlage aus den 90er-Jahren (inzwischen abgebrochen) befindet sich die geeignete Bebauungsfläche. Die Hallengrundfläche beträgt ca. 13 x 32 m, die Firsthöhe ca. 9 m, das Lagervolumen hat 2000 t Streusalz. Die Halle wird in Holzbauweise mit Satteldach und Asphaltboden, inkl. Schiebetor und Hallenausleuchtung hergestellt.

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☐ nein	☒ ja	Gesamtkosten	340.000,- €
		☒ nein	☐ ja
			€

Beschlussvorlage

Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☒ ja	Hst. 7710.9401.0000	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☒ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

Auftrag:	Pfleger wurden beteiligt	Gebäudewirtschaft Fürth	12.09.2012
Ergebnis:	zuständiger Pflege wurde informiert	Anneliese Hiepel	12.09.2012

Auftrag:	Kämmerei wurde beteiligt	an Gebäudewirtschaft Fürth von	12.09.2012
Ergebnis:			

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 19.09.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Herr Franz Breitenbach

Telefon:
(0911) 974-3419

Neubau Streugutlagerhalle

Kostenberechnung nach DIN 276, Ausgabe 1993 "neu"

BGF: 32,80 m x 13,00 m **426,40 m²**
 BRI: 426,40 m² x 7,30 m **3.113 m³**

KG	LB	Kostengruppen	Anmerkungen	Kosten (€)	KG-Summe
100		Grundstück		0	
				KG 100	0
200		Herrichten und Erschließen			
210		Herrichten und Erschließen			
211		Sicherungsmassnahmen	Schutz von vorh. Bauwerken (Kehrmüllgrube) u. Bewuchs	4.500	Zusatzkosten
212		Abbruch	Asphalt, Stahlbetonsockel, Bodenplatten Schotterflächen	20.000	Zusatzkosten
213		Altlastenbeseitigung	Kampfmittelsondierung	500	
214		Roden von Bewuchs	Bäume fällen, Strauchwerk entfernen,	5.000	Zusatzkosten
220		Öffentliche Erschließung			
230		Nichtöffentliche Erschließung	Anpassung des vorhandenen Zaunes an neue Geländehöhe	2.000	Zusatzkosten
				KG 200	32.000
300		Bauwerk- Baukonstruktion			
310		Baugrube		0	
320		Gründung			
321		Baugrundverbesserung	Flächenerhöhung, Bodenauffüllung, 500 m², ca. 1 m hoch, nach Bestandsabbruch		
			incl. 30°- Anschrägung der Außenbereiche mit Erdstoff,	19.000	Zusatzkosten
322		Einzelfundamente, Sockel	Block-/ Köcherfundamente, 18 St., incl. Aushub, Sauberkeitsschichten, Verfüllungen; Stahlbetonsockel, umlaufend, vertikale Abdichtung innenseitig, 85 lfm incl. Aushub, Sauberkeitsschichten, Verfüllungen;	23.000 34.000	
324		Unterböden	Filter- u. Schottertragschicht 420 m²	4.500	
325		Nutzschicht	Asphalttrag- u. -deckschicht, 420 m²	9.000	
330		Außenwände			

99/114

O:

5

333	Außenstützen	Holzstützen 30/ 20 cm, 7 m hoch, 18 St.,	33.000	
		Holzstützen 20/15 cm, 5 m hoch, 30 St.,	18.500	
334	Außentüren	Holzschiebetor, 5,20 x 5,20 m, 2-teilig,	4.000	
335	Außenwandbekleidungen außen	Vert. Schalbretter, 4,50 m hoch, 400 m²	7.000	
		Lüftungselemente (Holzjalousien) über Vertikalschalung, an Langseiten	7.600	
336	Außenwandbekleidungen innen	Holzfasertafeln ab OK FFB, umlaufend, 5 m hoch, 450 m²	5.500	
340	Innenwände		0	
350	Decken		0	
360	Dächer			
361	Dachkonstruktion	Holzbinder 7 St., Längsaussteifungen/ Pfetten, UK Dachplatten,	41.000	
363	Dachbeläge	Zementgebundene Platten incl. Tragstäbe, 600 m²	13.000	
		Dachrinnen, Fallrohre bis Boden	3.500	
370	Baukonstruktive Einbauten		0	
390	Sonstige Maßnahmen für Baukonstruktionen			
391	Baustelleneinrichtung	Verkehrssicherung, Schilder, Baustromkasten, Bauwasseranschluss	6.000	
			KG 300	228.600
400	Bauwerk- Technische Anlagen			
410	Abwasser-, Wasser-, Gasanlagen			
411	Abwasseranlagen	Regenwasseranlagen, Kanäle, Bodeneinläufe vor Tor	4.000	
		Versickerungsanlagen	3.000	
440	Starkstromanlagen			
444	Niederspannungsinst.-anlagen	Kabel, UV, Verlegesysteme, Installationsgeräte	1.100	
445	Beleuchtungsanlagen	Ortsfeste Leuchten, Leuchtmittel,	3.000	
446	Blitzschutzanlage	Auffangeinrichtungen, Ableitungen, Erdungen	3.500	
450	Fermelde- u. informationstechnische Anlagen			
451	Telekommunikationsanlagen	Telefon	2.500	
			KG 400	17.100
500	Außenanlagen	Geländeanpassung in KG 321 enthalten;		
520	Befestigte Flächen			
522	Straßen	Torvorplatz für Schwerverkehr pflastern, 40 m²	3.700	
540	Techn. Anlagen in Außenanlagen			
541	Abwasseranlagen	Bauwerksentwässerungsanlagen	4.000	

546	Starkstromanlagen	Kabel in vorh. Kfz-Halle, Erdkabel, Freileitung, Mast, Fundament, UV, Außenbeleuchtung	7.000	
			KG 500	14.700
600	Ausstattung		0	
			KG 600	0
700	Baunebenkosten			
710	Bauherrenaufgaben			
711	Projektleitung		3.000	
712	Projektsteuerung		3.000	
719	Bauherrenaufgaben	Veröffentlichung, Baubetreuung	9.400	
730	Architekten- u. Ingenieurleistungen			
731	Gebäude	Architekt Lph.1-9	17.000	
		Sigeko	3.000	
735	Tragwerksplanung	Fundamentstatik	2.000	
740	Gutachten			
743	Baugrundgutachten	mit Kernbohrungen, Bodenprobenuntersuchungen,	2.000	
744	Vermessung	Gebäudeeinmessung	3.000	
749	Kampfmittel	Sondierungsgutachten	1.000	
770	Allgemeine Baunebenkosten			
771	Prüfungen, Genehmigungen	Gebühren für Prüfstatiker, TÜV, Vermessung	4.000	
			KG 700	47.400

Baukosten insgesamt KG 100- 700 **339.800**

Nicht enthalten

Bodenaustausch von kontaminierten Boden,
Kampfmittelentfernung
Schlechtwetterbau

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Stadtrat	Termin 24.10.2012	Status öffentlich - Beschluss	Ergebnis
---	-----------------------------	--	-----------------

Errichtung von Speisesaal/Versorgungsküche für die Ganztagschule der Otto-Lilienthal-Schule, Sonderpädagogisches Förderzentrum Nord, Projektgenehmigung

Aktenzeichen / Geschäftszeichen GWF/NG-Sp	
Anlagen: -	

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung für die Errichtung von Speisesaal und Versorgungsküche im Sonderpädagogischen Förderzentrum Nord, Otto-Lilienthal-Schule, Fürth in Höhe von 184.553,53 €.

Sachverhalt:

Das Sonderpädagogische Förderzentrum Fürth-Nord, Otto-Lilienthal-Schule, unterhält seit 2010 eine offene Ganztagschule (2 Gruppen) sowie ab Schuljahr 2010/2011 eine gebundene Ganztagschule, beginnend mit der Jahrgangsstufe 3.

Beide Elemente enthalten ganztägige Komponenten, die eine Mittagsversorgung erforderlich machen.

Nach Genehmigung der gebundenen Ganztagschule am Sonderpädagogischen Förderzentrum Fürth-Nord durch Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Unterricht und Kultus vom 09.06.2010 konnte der Regierung von Mittelfranken im Februar 2012 ein aktualisiertes Raumprogramm vorgelegt werden, um eine schulaufsichtliche Genehmigung für den neu geplanten Bereich einer Versorgungsküche mit Speisesaal zu erwirken.

Im Hinblick auf die Neuplanungen im Bereich Versorgungsküche konnte bislang die schulische Versorgung durch provisorische Maßnahmen sichergestellt werden.

Die Regierung von Mittelfranken hat aufgrund der vorgelegten Unterlagen ein Raumprogramm für Speisesaal und Versorgungsküche mit einer Hauptnutzfläche von 145 m² im März 2012 schulaufsichtlich genehmigt.

„Diese Vorlage ist im Bauausschuss am 11.07.2012 behandelt worden und irrtümlich nicht in den Stadtrat gelangt.“

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
☐ nein	☒ ja	☒ nein	☐ ja
Gesamtkosten 184.553,53 €		€	
Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☒ ja	Hst. 2700.9401.0000	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☒ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 12.10.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Herr Josef Spektor

Telefon:
(0911) 974-3413

Beschlussvorlage

I. Vorlage

Beratungsfolge - Gremium Stadtrat	Termin 24.10.2012	Status öffentlich - Beschluss	Ergebnis
---	-----------------------------	--	-----------------

Teilweise Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in der Berufsschule II, Theresienstr. 15, 90762 Fürth - Projektgenehmigung -

Aktenzeichen / Geschäftszeichen GWF/NG/-Br	
Anlagen: -	

Beschlussvorschlag:

Von den Ausführungen der Verwaltung über die nur teilweise Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in Höhe von 300.000,00 € wird Kenntnis genommen.
Der Stadtrat erteilt die Projektgenehmigung gemäß Vorlage des Baureferats vom 01.06.2012

Sachverhalt:

Im Haushalt wurden für Brandschutzmaßnahmen insgesamt 750.000,00 € für drei Objekte eingestellt und genehmigt.
Die Summe teilt sich auf für das HLG 200.000,00 €, für die Berufsschule II 300.000,00 € und für die Grund- und Mittelschule in der Schwabacher Straße 250.000,00 €.
Mit den Mitteln in Höhe von 300.000,00 € für die Berufsschule II können nur die dringendsten notwendigen Sicherungsmaßnahmen aus dem Brandschutzkonzept vorgenommen werden.
Eine Umsetzung des kompletten Brandschutzkonzeptes ist mit den zur Verfügung gestellten Mitteln in der B II nicht möglich.

In der B II wird in allen Geschossen um die Haupttreppe herum ein abgeschlossener, notwendiger Treppenraum geschaffen. Es werden in den einzelnen Geschossen Brandwände und Brandschutztüren eingebaut. Im EG erhält der neu geschaffene Treppenraum einen direkten Ausgang ins Freie.

„Diese Vorlage ist im Bauausschuss am 13.06.2012 behandelt worden und irrtümlich nicht in den Stadtrat gelangt.“

Finanzierung:

Finanzielle Auswirkungen	jährliche Folgekosten
☐ nein ☒ ja Gesamtkosten 300.000 €	☒ nein ☐ ja €

Beschlussvorlage

Veranschlagung im Haushalt			
☐ nein	☒ ja	Hst. 2402.9400.0000	Budget-Nr.
		im	☐ Vwhh ☒ Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

Beteiligungen

Auftrag:	Pfleger wurden beteiligt	Gebäudewirtschaft Fürth	15.10.2012
Ergebnis:	zuständiger Pflege wurde informiert	Anneliese Hiepel	15.10.2012

Auftrag:	Kämmerei wurde beteiligt	an Gebäudewirtschaft Fürth von	15.10.2012
Ergebnis:			

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
III. Beschluss zurück an **Gebäudewirtschaft Fürth**

Fürth, 15.10.2012

Unterschrift der Referentin bzw.
des Referenten

Gebäudewirtschaft Fürth
Herr Jürgen Brucker

Telefon:
(0911) 974-3420



Verfügung zum Antrag

Antragsteller: SPD-Stadtratsfraktion	Antragsnummer: AG/102/2012	Antragsdatum: 16.10.2012
Gegenstand des Antrags: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.10.2012 - Erstellung eines kostengünstigen Sanierungskonzeptes bzgl. des Stadelner Hallenbades	Bearbeiter: Anita Egermeier	

I. Der Antrag wird – gemäß Rücksprache mit dem Oberbürgermeister – in der nächsten Sitzung des folgenden Gremiums behandelt: **Stadtrat**

II. BMPA/SD

1. Fax an Antragsteller/in bzw. antragstellende Fraktion
2. Fax an **infra zur Vorbereitung für die Sitzung**
3. zur Fertigung eines Abdruckes für alle Fraktionen,
Einzelstadtratsmitglieder, BMPA, BMPA/StR
4. als Anlage zur Tagesordnung vormerken

Fürth, 18.10.2012
BMPA/SD

☎ 1095

SPD Stadtratsfraktion Fürth • Theaterstraße 24 • 90762 Fürth

Stadt Fürth – Direktorium
Herrn Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung
Postfach

90744 Fürth

Stadtratsfraktion Fürth

Theaterstraße 24
90762 Fürth

Tel/Fax 0911 / 77 84 10

e-mail: SPD-Fraktion-Fuerth@nefkom.net
internet: www.spd-fuerth.de

Bankverbindung: Sparkasse Fürth
Kontonr. 141 036 BLZ 762 500 00

16.10.2012

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

wie kürzlich der Fürther Nachrichten zu entnehmen war, muss das Stadelner Hallenbad dringend saniert werden oder es muss in wenigen Jahren geschlossen werden. Da das Hallenbad nicht nur von der Bevölkerung gerne besucht wird, sondern es dringend für den erforderlichen Schwimmunterricht benötigt wird, stellt die SPD-Fraktion zum nächsten Stadtrat folgenden Antrag:

"Die Verwaltung wird beauftragt, schnellst möglich ein Konzept zu erstellen, nach dem das Stadelner Hallenbad wenigstens für das kommende Jahrzehnt kostengünstig zu erhalten ist. Insbesondere sollen Fördermöglichkeiten (Schwimmunterricht = Schulunterricht!) ausgelotet werden. Dem Stadtrat bzw. dem Infra-Aufsichtsrat soll zeitnah wieder berichtet werden."

Mit freundlichen Grüßen



Sepp Körbl
Fraktionsvorsitzender



Verfügung zur Anfrage

Antragsteller: CSU-Stadtratsfraktion	Antragsnummer: AF/033/2012	Antragsdatum: 18.10.2012
Gegenstand des Antrags: Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.10.2012 - Kontrollen des Waffenbesitzes in Fürth	Bearbeiter: Anita Egermeier	

I. Die Anfrage wird – gemäß Rücksprache mit dem Oberbürgermeister – in der nächsten Sitzung des folgenden Gremiums behandelt: **Stadtrat**

II. BMPA/SD

1. Fax an Antragsteller/in bzw. antragstellende Fraktion
2. Fax an **Rf. III zur Vorbereitung für die Sitzung**
3. zur Fertigung eines Abdruckes für alle Fraktionen,
Einzelstadtratsmitglieder, BMPA, BMPA/StR
4. als Anlage zur Tagesordnung vormerken

Fürth, 18.10.2012
BMPA/SD

☎ 1095



Christlich-Soziale Union in Bayern



CSU-Fraktion im Fürther Rathaus • Kurgartenstraße 37 • 90762 Fürth

Oberbürgermeister
Dr. Thomas Jung

Stadt Fürth

Per Fax 974-1005

OBERBÜRGERMEISTER		
18. OKT. 2012		
DIPM	DIVZ	z.K.
BMPA	OST	z.w.V.
RpA	RpA	und G. im Stadtrat
RpA II	RpA II	und G. im Stadtrat
RpA III	RpA III	und G. im Stadtrat
RpA IV	RpA IV	und G. im Stadtrat
RpA V	RpA V	und G. im Stadtrat
RpA VI	RpA VI	und G. im Stadtrat

Kurgartenstraße 37

90762 Fürth

Telefon (09 11) 74 07 23-0

Telefax (09 11) 74 07 23-8

e-mail csu@fuerth.de

Bankverbindung:

HypoVereinsbank Fürth

Kto-Nr. 472 76 06 • BLZ 762 200 73

Fürth, den 18. Oktober 2012

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Dr. Thomas Jung,

im Namen der CSU-Stadtratsfraktion stelle ich zur nächsten Stadtratssitzung am 24. Oktober 2012 folgende

Anfrage

Wie in den Medien berichtet wird, werden die Kontrollen der sicheren Aufbewahrung von Waffen in Bayern unterschiedlich gehandhabt. Wie erfolgen die Kontrollen des Waffenbesitzes in Fürth und welche Ergebnisse können berichtet werden?

Mit freundlichen Grüßen

Birgit Bayer-Tersch
Stellv. FraktionsvorsitzendeDr. Joachim Schmidt
Fraktionsvorsitzender

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente

TOP Ö 2 Initiative Bildungsregionen in Bayern	
Vorlage R I/003/2012	1
bek_bildungsregionen_110512_e[1] R I/003/2012	5
Rundschr_Städtetag_Bildungsregion R I/003/2012	11
TOP Ö 3 Jahresabschluss 2011 der "König Ludwig III. und Königin Marie Therese G	
Vorlage Käm/038/2012	17
01 Bilanz (KLS JA 2011) Käm/038/2012	19
02 GuV (KLS JA 2011) Käm/038/2012	21
03 Lagebericht (KLS JA 2011) Käm/038/2012	23
04 Rechtliche Verhältnisse (KLS JA 2011) Käm/038/2012	29
TOP Ö 4 Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Schulen	
Vorlage SVA/015/2012	39
ADAC Stellungnahme zur Verkehrssicherheitsarbeit SVA/015/2012	41
Bundestagsdrucksache 17_5530_Antrag CSU_CDU_FDP SVA/015/2012	57
Bundestagsdrucksache 17_5772_Antrag SPD SVA/015/2012	61
Bundestagsdrucksache 17_7466_Antrag B90_Die Grünen SVA/015/2012	69
Bundestagsdrucksache 17_8341 Beschlussempfehlung Verkehrsausschuss SVA/015/2012	81
DVR Stellungnahme zur Verkehrssicherheitsarbeit SVA/015/2012	89
TOP Ö 5 Neubau Streugutlagerhalle im Baubetriebshof der Stadt Fürth, Projektgen	
Vorlage GWF/032/2012	97
Kobe 2012-07-05 GWF/032/2012	99
TOP Ö 6 Errichtung von Speisesaal/Versorgungsküche für die Ganztagschule der O	
Vorlage GWF/038/2012	103
TOP Ö 7 Teilweise Umsetzung des Brandschutzkonzeptes in der Berufsschule II, Th	
Vorlage GWF/042/2012	105
TOP Ö 8 Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 16.10.2012 - Erstellung eines kost	
Verfügung zum Antrag AG/102/2012	107
12.10.16 SPD Erstellung eines kostengünstigen Sanierungskonzeptes bzgl	109
TOP Ö 9 Anfrage der CSU-Stadtratsfraktion vom 18.10.2012 - Kontrollen des Waffe	
Verfügung zur Anfrage AF/033/2012	111
12.10.18 CSU Kontrollen des Waffenbesitzes in Fürth AF/033/2012	113
Inhaltsverzeichnis	115