



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Verkehrssicherheitsprogramm 2011



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

Verkehrssicherheitsprogramm 2011

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

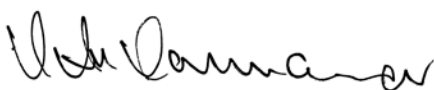
wenn man sich die bloßen Zahlen anschaut, können wir bei der Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahrzehnten zweifellos enorme Fortschritte verzeichnen. 1970, im bisher schwärzesten Jahr der Unfallstatistik, waren 21.332 Todesopfer zu beklagen. 2010, also genau 40 Jahre später, haben wir mit 3.648 Toten im Straßenverkehr einen historischen Tiefstand erreicht – und das, obwohl sich das Verkehrsaufkommen inzwischen verdreifacht hat.

So erfreulich diese Tendenz ist, so beklagenswert ist jedes einzelne Unfallopfer. Hinter jedem Fall steht ein Schicksal, stehen Familie und Freunde, steht persönliches Leid. Daher dürfen wir – bei allen statistischen Erfolgen – nie nachlassen, um unsere Straßen noch sicherer zu machen.

Hierzu gibt es vielfältige Ansatzpunkte. Mit unserem neu justierten Verkehrssicherheitsprogramm zielen wir auf die Potentiale und Maßnahmen in drei sogenannten „Aktionsfeldern“. An erster Stelle steht der *Mensch*. Hier wollen wir die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer besonders stark in den Blick nehmen und zugleich diejenigen bremsen, von denen die stärksten Gefährdungen ausgehen. Beim Aktionsfeld *Infrastruktur* wollen wir Gefahrenstellen entschärfen und durch innovative Technik für einen besseren Verkehrsfluss sorgen. Im Bereich *Fahrzeugtechnik* schließlich wollen wir auf eine stärkere Verbreitung von „intelligenten“ Sicherheitssystemen hinwirken, die wesentlich zur Unfallvermeidung beitragen können.

Unser Verkehrssicherheitsprogramm ist das Ergebnis eines breiten Dialogprozesses. Neben den Bundesländern haben sich viele private Institutionen beteiligt, die sich in der Verkehrssicherheitsarbeit engagieren. Allen Beteiligten gilt mein herzlicher Dank. Verkehrssicherheit ist zweifellos auch ein Thema der Politik. Sie ist aber mehr noch eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Oder um es kurz zu fassen: Verkehrssicherheit geht uns alle an!

Bitte helfen Sie mit, damit wir auf dem Weg zu mehr Verkehrssicherheit weiter gut vorankommen.



Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung



Inhalt

Vorwort	1
Einleitung	3
1. Aktionsprogramm	9
2. Aktionsfeld „Mensch“	12
2.1 Kinder und Jugendliche	13
2.2 Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer	15
2.3 Senioren	17
2.4 Radfahrer	19
2.5 Motorradfahrer	20
2.6 Alkohol, Medikamente, Drogen im Straßenverkehr	21
2.7 Müdigkeit und Ablenkung im Straßenverkehr	23
2.8 Schwerstverletzte	24
2.9 Regelakzeptanz	25
3. Aktionsfeld „Infrastruktur“	28
3.1 Landstraßen	30
3.2 Autobahnen	34
3.3 Neue Technologien	38
3.4 Radverkehr	40
4. Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“	42
4.1 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Aktive Sicherheit	44
4.2 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Passive Sicherheit	46
4.3 Elektro- und Hybridfahrzeuge	48
4.4 Motorräder, Fahrräder und andere Zweiräder	49
4.5 Lkw	51
5. Schlussbemerkung	53

Einleitung

Unfälle im Straßenverkehr sind meist mit großen sozialen und wirtschaftlichen Verlusten verbunden

- auf individueller Ebene mit dem Leid der Opfer und der Angehörigen von Unfällen,
- auf volkswirtschaftlicher Ebene mit Belastungen, die beispielsweise dem Gesundheitswesen entstehen,
- auf betrieblicher Ebene mit wirtschaftlichen Verlusten durch Ausfälle von Mitarbeitern, Schäden oder Produktionsausfall.

Eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Ziel ist eine sichere, effiziente, sozial und ökologisch vertretbare Mobilität.

Kernziel einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es daher, die Zahl der Getöteten, Schwer- und Schwerstverletzten im Straßenverkehr kontinuierlich zu senken. Der Leitgedanke ist dabei: Jeder Verkehrstote ist einer zu viel.

Auf Grundlage einer EU-Initiative wird mit diesem Verkehrssicherheitsprogramm als Zielperspektive die Reduktion der Getötetenzahlen bis 2020 um 40 Prozent in Deutschland angestrebt.

Das Programm zielt vor allem auf die Minderung menschlichen Leids ab.

Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm versteht sich auch als Orientierungsrahmen für entsprechende programmatische Ansätze der Bundesländer sowie privater Institutionen. Es lädt alle Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit ein, sich an dieser wichtigen gesellschaftlichen Daueraufgabe engagiert zu beteiligen.

Verkehrssicherheit liegt in der Verantwortung vieler. Wir alle prägen die Verkehrssicherheit durch unser Verhalten als Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer, Motorradfahrer, Lkw-Fahrer, Busfahrer oder Nutzer anderer Verkehrsmittel. Das hier vorliegende Programm benennt die wesentlichen Aktionsfelder und soll ermutigen, weiter an der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten. Es soll ferner aufzeigen, welche Wege beschritten werden können, um das gemeinsame Ziel einer noch besseren Verkehrssicherheit zu erreichen.

Die Ziele



Die Bundesregierung verfolgt mit ihrer Verkehrspolitik das Ziel, eine sichere Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu ermöglichen und sie zugleich umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Entsprechend ist auch das vorliegende Verkehrssicherheitsprogramm darauf ausgerichtet,

- die Sicherheit im Straßenverkehr kontinuierlich zu erhöhen,
- eine umweltverträgliche, nachhaltige Mobilität zu ermöglichen,
- Menschen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, zu einer sicheren und möglichst hindernisfreien Fortbewegung im öffentlichen Raum zu verhelfen,
- eine Kultur der gegenseitigen Rücksichtnahme und des verantwortlichen Verhaltens im Straßenverkehr zu fördern und
- technische Innovationen der deutschen Industrie im Automobil- und Verkehrssicherheitssektor positiv zu begleiten und Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft zu schaffen.

Es ist ferner Ausdruck des festen politischen Willens, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und das Gesamtsystem des Straßenverkehrs zum Wohle aller Verkehrsteilnehmer weiter zu verbessern. Denn trotz der positiven Entwicklungen verunglückten im Jahr 2010 im Straßenverkehr immer noch 3.648 Menschen tödlich. Rund 370.000 Menschen wurden verletzt. Jedes Opfer eines Verkehrsunfalls ist jedoch eines zu viel. Daher bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit ein zentrales und unverzichtbares Anliegen. Insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer sollen besser geschützt und Unfälle auf Landstraßen weiter verringert werden. Neben einer weiteren Verringerung der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer muss es darum gehen, auch die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich zu senken.

Große Erfolge

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind ermutigend. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist im Jahr 2010 mit 3.648 auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 gesunken. Nachdem in den siebziger Jahren die Anzahl der

Verkehrstoten auf über 21.000 Personen (1970) angestiegen war, ist es durch das Engagement vieler gesellschaftlicher Gruppen und durch eine zielgerichtete Straßenverkehrssicherheitsarbeit gelungen, die Zahl der Unfalltoden im Straßenverkehr kontinuierlich zu verringern. Vor allem vor dem Hintergrund, dass der Bestand und die Fahrleistung von Kraftfahrzeugen seit den 70er Jahren um fast das Dreifache zugenommen hat, ist dies ein beeindruckender Erfolg all derjenigen, die sich als Einzelne oder in Verbänden, Organisationen, Unternehmen und Behörden in der Verkehrssicherheitsarbeit engagieren.

Hervorgehoben wird hier das Engagement des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der als Schnittstelle zwischen der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes, der Länder, der Kommunen und der Verkehrssicherheitsarbeit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) auftritt. Auch Mitglieder des DVR wie Automobilclubs (z. B. ADAC, ACE), Krankenkassen, Versicherungen, Bundesverbände (z. B. Fahrlehrer, VDA), Prüforganisationen (z. B. TÜV, DEKRA) und weitere sind wichtige Partner des Bundes, wenn es um mehr Sicherheit im Straßenverkehr geht. Besonders zu nennen sind darüber hinaus die zahlreichen ehrenamtlichen Helferinnen und Helfer der deutschen Verkehrswachen, die mit ihrer ausdauernden Arbeit vor Ort erst die vielen Maßnahmen und Aktionen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf Bundesebene möglich machen.



Auftrag für die Zukunft

Die bisherigen Erfolge sind zugleich auch Auftrag und Verpflichtung für die Zukunft. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) den festen politischen Willen, diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen, und ruft alle an der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Verbände, Firmen, Initiativen, Gruppen und Einzelpersonen auf, sich weiterhin mit ihrem hohen Engagement in die Verkehrssicherheit einzubringen.

Die Herausforderungen

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland muss sich neuen Herausforderungen stellen. Hierzu zählt der demografische Wandel. Dem zunehmenden Anteil älterer Menschen an der Gesamtbevölkerung muss Rechnung getragen werden und die detaillierte Betrachtung des Unfallgeschehens dieser

Altersgruppe in den Fokus gestellt werden. Ein zentrales gesellschaftliches Anliegen ist es, eine sichere Mobilität der Menschen bis ins Alter zu erhalten.

Die Mobilität und damit die Anforderungen an das Verkehrssystem werden auch zukünftig weiterhin zunehmen. Auf Deutschlands Straßen (davon rd. 12.800 km Bundesautobahnen und rd. 40.000 km Bundesstraßen) sind rund 50 Mio. Kraftfahrzeuge unterwegs. Bereits heute trägt der Verkehrsträger Straße die Hauptlast des Güter- und Personenverkehrs. Allein auf den Bundesfernstraßen, d. h. auf 23 % des überörtlichen Straßennetzes, wird mehr als die Hälfte aller Fahrleistungen bewältigt. Alle Verkehrsprognosen zeigen zudem eindeutig, dass die Straße auch in der Zukunft den Hauptteil des Verkehrs bewältigen muss. Vor diesem Hintergrund muss die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes gesichert und der wachsenden Verkehrsnachfrage angepasst werden.



Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm trägt zugleich den neuen technischen Entwicklungen in den Fahrzeugen Rechnung. Die großen Fortschritte in der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit haben zum Verkehrssicherheitserfolg der vergangenen Jahre beigetragen. Hieran hat die Fahrzeug- und Zulieferindustrie maßgeblichen Anteil. Zukünftig lassen Fahrerassistenzsysteme und kooperative Fahrzeugsysteme weitere Verkehrssicherheitsgewinne erwarten. Diese Systeme ermöglichen auch die Kommunikation und Kooperation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur sowie der Fahrzeuge untereinander.

Der Straßenverkehr steht vor weiteren umwälzenden technologischen Veränderungen. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahrzehnten das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen. Die Bundesregierung unterstützt diese Entwicklung nach Kräften und hilft damit zugleich, die Technologieführerschaft Deutschlands im Bereich der Fahrzeug- und Elektrotechnik zu bewahren. Hierzu gehört, dass eventuelle Sicherheitsrisiken durch den Einsatz neuer Antriebsformen frühzeitig identifiziert und minimiert werden.

Die Fortschritte in der Sicherheitsausstattung der Fahrzeuge haben zur positiven Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der schweren Unfälle und der Reduzierung des Verletzungsrisikos beigetragen; die Fahrzeuge sind so sicher wie noch nie. Bei Motor- und Fahrrädern sind Verbesserungen jedoch nur in einem begrenzten Rahmen möglich. Bei Motorradfahrern, Radfahrern und

Fußgängern müssen zur weiteren Verbesserung der Verkehrsunfallzahlen auch andere Wege gegangen werden. Deshalb sollten diese Verkehrsteilnehmergruppen noch stärker als bisher in den Mittelpunkt rücken.

Auch die Landstraßen müssen mehr in den Fokus rücken, da nach wie vor etwa 60 Prozent aller Verkehrstoten auf diesen Straßentyp zurückzuführen sind.



Die Maßnahmen

Um die positive Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu unterstützen, werden in diesem Programm eine Reihe von Maßnahmen auf den Weg gebracht. So sollen beispielsweise die serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern (ABV, ABS) vorangetrieben, das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen und die Regelakzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern gefördert werden. Auch wird künftig der Fokus auf die Mobilität der zunehmenden Zahl älterer Menschen gelegt. Auf Landstraßen könnten der vermehrte Einsatz von Rüttelstreifen sowie der Einsatz von Spurhalteassistenzsystemen Unfälle verhindern, die durch Abkommen von der Fahrbahn oftmals mit verheerenden Folgen für die Betroffenen einhergehen. Forschungs- und Pilotprojekte hierzu laufen bereits.

Die Arbeitsbelastung von Lkw-Fahrern ist ebenfalls für die Straßenverkehrssicherheit von enormer Relevanz, da durch Stress und Ermüdung von Lkw-Fahrern auch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden. Der Neu-, Aus- und Umbau von Rastanlagen sowie eine effiziente Lkw-Parkraumbewirtschaftung durch moderne Informations- und Kommunikationssysteme helfen, diese Risiken zu minimieren.

Die freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen für alle Verkehrsteilnehmer vermag ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Ferner sollen Anreize gesetzt werden, um eine Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen zu erreichen. Eventuell könnte der Einsatz von sog. Alkolocks¹ in der Kraftfahrerrehabilitation die Unfallprävention weiter verbessern.

Die Erfolge bei der Reduktion tödlich verletzter Unfallopfer müssen Ansporn sein, auch die anderen schweren Unfallfolgen einzudämmen. Aus diesem Grund sollen die häufigsten

¹ Elektronische atemalkoholsensitive Wegfahrsperrern, die erst durch eine Atemalkoholprobe des Fahrers deaktiviert werden können.

Verletzungsmuster, die zu schwersten Verletzungen führen, identifiziert und auf dieser Grundlage zielgerichtete Maßnahmen entwickelt werden.

Vor dem Hintergrund der insgesamt positiven Entwicklung des Verkehrsunfallgeschehens auch auf Grund des technischen und medizinischen Fortschritts kommt zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit der Einhaltung rechtlicher Regelungen eine zentrale Bedeutung zu.

Die Maßnahmen dieses Verkehrssicherheitsprogramms werden, wie auch andere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Vergangenheit, im Rahmen des zweijährlich zu erstellenden Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr zur Unterrichtung des Deutschen Bundestages beobachtet und bewertet werden.

Kommunikation



Dabei geht es um Regelakzeptanz, aber auch um das Verstehen von Sachverhalten. Gesetzliche Regelungen werden eher akzeptiert, wenn der Verkehrsteilnehmer sie versteht. Regeln werden eher befolgt, wenn es einen gesellschaftlichen Konsens über bestimmte Verhaltensweisen gibt. Kontinuierliche Aufklärungsarbeit muss für sicheres Verhalten im Straßenverkehr werben, das Thema Sicherheit präsent halten, Fakten vermitteln und Meinungsbildung im Sinne von verantwortlichem Verhalten herbeiführen helfen.



1. Aktionsprogramm



Aus der Verantwortung heraus, für alle Menschen in Deutschland eine sichere Mobilität zu gewährleisten, wird dieses Verkehrssicherheitsprogramm vorgestellt. Dies wird sowohl mit dem Ziel verfolgt, angemessen auf die bestehenden Herausforderungen zu reagieren, wie auch mit der Absicht, frühzeitig auf zukünftige und absehbare Herausforderungen einzugehen, um negative Entwicklungen im Vorhinein abzuwenden.

Diese Aufgabe kann nicht allein von der Politik gelöst werden. Hier liegt die Verantwortung bei allen am Straßenverkehr beteiligten staatlichen und privaten Institutionen, die sich im Bereich der Verkehrssicherheit engagieren, bei den Fahrzeugherstellern ebenso wie bei jedem einzelnen Verkehrsteilnehmer, der eine sichere Mobilität erwarten kann, aber auch selbst die Pflicht zur Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme hat.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird im Rahmen seiner Zuständigkeiten dafür Sorge tragen, dass

- im nationalen und internationalen Bereich Rahmenbedingungen zur Ermöglichung einer sicheren Mobilität gesetzt werden,
- die Bürgerinnen und Bürger durch Verkehrssicherheitsmaßnahmen und -botschaften erreicht werden,
- rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit technische Innovationen umgesetzt werden können und
- in seinem Einflussbereich geforscht wird, um sichere, effiziente und umweltgerechte Mobilität auch zukünftig zu ermöglichen.

Dazu werden in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik geeignete Maßnahmen aufgezeigt, die weiterhin nachhaltig die Verkehrssicherheit verbessern.



Dort wo die Verantwortung anderer gefragt ist, wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Rahmen von Empfehlungen dafür einsetzen und darauf hinwirken, dass auch in diesen Bereichen die Verkehrssicherheitsarbeit vorangetrieben wird, sei es im Dialog mit den zuständigen Institutionen der Bundesländer und Kommunen, sei es im Austausch mit der Fahrzeugindustrie oder mit anderen gesellschaftlichen Institutionen.

Der Straßenraum, die Straßenverkehrstechnik und die Fahrzeugtechnik geben den Rahmen vor, innerhalb dessen der Straßenverkehr stattfindet. Hier ist es von grundsätzlicher Bedeutung, diese Bereiche an die Anforderungen des Verkehrsgeschehens und der Verkehrsteilnehmer anzupassen und

gegebenenfalls lenkend auszugestalten, um eine nachhaltig sichere Mobilität zu ermöglichen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten und Zuständigkeiten mit adäquaten Maßnahmen dafür einsetzen.

Der Mensch selbst ist jedoch derjenige, der im Straßenverkehr agiert. Es sind Menschen, die sich durch den Verkehr bewegen und diesen erst erzeugen. Sei es mit Hilfe von Fahrzeugen oder zu Fuß, sei es in der Freizeit oder beruflich, sei es allein für sich verantwortlich steuernd oder als Mitfahrer.

Alle tragen Verantwortung, jeder ist angesprochen und gefordert, Unfällen und Verletzungen vorzubeugen. Das Gebot des rücksichtsvollen Verhaltens ist im Straßenverkehr besonders zwingend. Die bewusste Missachtung von Verkehrsregeln ist kein Kavaliersdelikt. Jeder Einzelne hat die Aufgabe und die Verantwortung, sich so im Straßenverkehr zu verhalten, dass keine anderen Personen gefährdet oder geschädigt werden.

Im Straßenverkehr gibt es „stärkere“ und so genannte „schwächere“ Verkehrsteilnehmer. Es gilt, den Straßenverkehr für alle Beteiligten sicherer zu machen, jedoch bedürfen insbesondere die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer des besonderen Schutzes und der gezielten Aufmerksamkeit in dem komplexen System Straße.

Das Verkehrssicherheitsprogramm 2011 sieht als Zielgruppen der Verkehrssicherheitskommunikation insbesondere diejenigen Gruppen, die im Unfallgeschehen der letzten Jahre besonders auffällig waren sowie diejenigen, die eines besonderen Schutzes bedürfen.

Im Folgenden werden thematisch Aktionsfelder nach einzelnen Lebensaltersabschnitten und Zielgruppen aufgeführt. Beginnend bei der Gruppe der Kinder, die als schwächste Verkehrsteilnehmer des besonderen Schutzes aller bedürfen, über die Gruppen der Jugendlichen und Fahranfänger bis hin zu den Senioren, denen es auch in höherem Alter eine sichere Mobilität und somit Lebensqualität zu ermöglichen gilt.





2. Aktionsfeld „Mensch“

Das Aktionsfeld Mensch stellt Maßnahmen, die sich an das Verhalten der Verkehrsteilnehmer richten in den Mittelpunkt. Diese Maßnahmen orientieren sich sowohl an den Lebensabschnitten der Verkehrsteilnehmer als auch der Art der Verkehrsteilnahme, ob motorisiert oder nicht motorisiert. Die aufgeführten Kategorien überschneiden sich dabei zum Teil. So finden sich zum Beispiel fußgängerspezifische Maßnahmen zum einen bei Kindern, zum anderen aber auch bei Senioren.

2.1 Kinder und Jugendliche

Im Jahr 2010 wurden insgesamt 205 **Kinder und Jugendliche** bis 17 Jahre im Straßenverkehr getötet, darunter 104 Kinder bis 14 Jahre und 101 Jugendliche zwischen 15 und 17 Jahren. Dies sind 6 % aller Getöteten. Mehr als zwei Drittel (65 %, 134 Getötete) wurden dabei entweder als Mitfahrer in einem Fahrzeug (93 Getötete) getötet oder als Fahrzeugführer bzw. Fußgänger, der nicht die Hauptschuld am Unfall trägt (41 Getötete). In der Teilaltersgruppe der Kinder unter 15 Jahren wurden 46 % als Mitfahrer in einem Pkw getötet (48 Kinder). Hinzu kommt, dass grundlegende Einstellungen der späteren erwachsenen Verkehrsteilnehmer in Kindheit und Jugend entwickelt werden. Vor diesem Hintergrund muss der Stellenwert der Verkehrs- und Mobilitätserziehung ausgebaut und die schulische sowie außerschulische Verkehrs- und Mobilitätserziehung unterstützt werden. Darüber hinaus ist die empirische Datengrundlage zur qualitativen und quantitativen Beurteilung des Unfallgeschehens von Kindern und Jugendlichen zu verbessern.



Aufklärungsmaßnahmen zur Kindersicherung in Kraftfahrzeugen

Trotz des insgesamt hohen Niveaus der Sicherung von Kindern in Fahrzeugen sind viele Kinder in Pkw immer noch falsch gesichert. So waren im Jahr 2010 auf Innerortsstraßen immer noch etwa ein Viertel der Kinder von 6 bis 11 Jahren lediglich mit Erwachsenengurten und damit nicht altersgerecht gesichert. 3 % der Kinder dieser Altersgruppe wurden überhaupt nicht gesichert. Dies deutet darauf hin, dass viele Eltern nicht ausreichend über den fachgerechten Einbau und die korrekte Nutzung von Kinderrückhaltesystemen informiert sind. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

wird hier verstärkt Aufklärungsarbeit leisten, um die korrekte Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen zu erhöhen und das Unfall- und Verletzungsrisiko so gering wie möglich zu halten.

Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen



Jeder Radfahrer sollte wissen, dass er zu den ungeschützten Verkehrsteilnehmern gehört. Das Tragen eines Fahrradhelms kann Kopfverletzungen und Unfallfolgen für Fahrradfahrer verhindern oder zumindest die Schwere mindern. Auch bei Kindern und Jugendlichen ist diese Einsicht nicht selbstverständlich. Hier gilt es, durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit zum einen das Verantwortungsbewusstsein von Eltern zu stärken und zum anderen das Radfahren mit Fahrradhelm auch für Kinder und Jugendliche attraktiver zu machen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird durch geeignete Maßnahmen z. B. im Rahmen von Kampagnen das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen fördern.

Regelmäßige Erstellung des Kinderunfallatlas

Der im Jahr 2008 erstellte „Kinderunfallatlas“ der Bundesanstalt für Straßenwesen lieferte Informationen, in welchem Ausmaß Kinder in einem bestimmten Gebiet bei Verkehrsunfällen verunglücken. Durch die Analyse der Unfalldaten auf regionaler Ebene ist es so möglich, lokale und regionale Unfallschwerpunkte zu erkennen, zu analysieren und vor Ort zu entschärfen. Den regional verantwortlichen Stellen sowie den Verkehrssicherheitsverbänden, Eltern und Lehrern dient der Kinderunfallatlas zur Orientierung und Positionsbestimmung im Hinblick auf die Lösung der Verkehrssicherheitsprobleme. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird den Kinderunfallatlas in regelmäßigen Abständen erstellen und als Hilfestellung den Ländern und Kommunen zum Zwecke der Umsetzung lokaler Maßnahmen zur Verfügung stellen.

Kinderprogramme fortführen und dabei verbessern

Zielgruppenprogramme für Kinder werden aktiv und finanziell durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt. Die Kontinuität insbesondere von Programmen für Kinder wird auch in den kommenden Jahren

einen maßgeblichen Beitrag zur Verkehrssicherheitsarbeit leisten. Dabei gilt es jedoch auch, die Programme kontinuierlich zu aktualisieren, neue Themen aufzunehmen oder Bestehendes zu optimieren und gegebenenfalls neue Anspracheformen und -wege zu beschreiten.

In diesem Zusammenhang soll insbesondere für die folgenden Maßnahmen geworben werden:

- Vermittlung von Ideen und Anregungen zur vorschulischen Verkehrs- und Mobilitätserziehung an Kindertagesstätten sowie Verbesserung von Materialien und Ausbildung der Erzieherinnen und Erzieher im Hinblick auf Inhalte der Verkehrs- und Mobilitätserziehung.
- Weiterführung des Radfahrtrainings nach der Grundschule, um einen Umgebungsbezug herzustellen und einem Anstieg der Unfallzahlen durch den erweiterten Bewegungsradius mit dem Fahrrad nach dem Wechsel auf die weiterführende Schule entgegenzuwirken.
- Ausstattung von Schulkindern für den Weg zur und von der Schule mit retroreflektierenden Warnwesten.
- Verbesserung der Schulwegsicherheit durch Schulwegpläne. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Rahmen eines Forschungsprojektes einen sogenannten Schulwegplaner entwickeln lassen, der den Ländern und Kommunen zur Erstellung von Schulwegplänen zur Verfügung gestellt wird.

Darüber hinaus werden die Bundesländer weiterhin durch Forschungsergebnisse unterstützt, um eine effiziente Verkehrs- und Mobilitätserziehung auch an weiterführenden und beruflichen Schulen gemäß den Empfehlungen der Kultusministerkonferenz ausrichten zu können.



2.2 Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer

Wenn Pkw-Fahrerinnen und Pkw-Fahrer oder junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, wurden sie in 62% dieser Fälle als Hauptverursacher des Unfalls registriert. Insgesamt war an fast 95.000 Unfällen mit Personenschaden mindestens ein junger Erwachsener dieser Altersgruppe beteiligt – bei

knapp 73.000 davon als Fahrer eines Pkw. Zwei Drittel (66%) der Unfälle mit jungen Pkw-Fahrern wurden vom jungen Pkw-Fahrer selbst verursacht. Diese etwa 48.000 Unfälle stellten im Jahr 2010 17% aller Unfälle mit Personenschaden auf Deutschlands Straßen und damit die größte Gruppe.

Verbesserung der Fahranfängervorbereitung



Fahranfängerinnen und -anfänger sind unmittelbar am Beginn des selbständigen Fahrens dem höchsten Unfallrisiko ausgesetzt. Erst nach einer ausreichenden Fahrerfahrung – von mehreren 1000 Kilometern – sinkt das Unfallrisiko merklich. Dies macht verstärkte Anstrengungen zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern erforderlich. Einen wesentlichen Ansatzpunkt, um dieses Ziel zu erreichen, sieht das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der Optimierung des bestehenden Systems der Vorbereitung von Fahranfängern. Mit dem „Begleiteten Fahren ab 17“ sowie der Einführung des „Alkoholverbotes für Fahranfänger“ wurden bereits zielführende Maßnahmen in das bestehende System integriert. Dem Modellversuch „Begleitetes Fahren ab 17“ wurde in mehreren Studien eine deutliche Verringerung des Delikt- und Unfallrisikos nachgewiesen, so dass das Modellprojekt zum Januar 2011 in Dauerrecht überführt wurde. Auch die Einführung des Alkoholverbotes für Fahranfänger hat nachweislich zu einer Verbesserung des Unfallgeschehens und der Deliktauffälligkeit der Zielgruppe in Bezug auf Alkohol und darüber hinaus zu einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung und bei den Betroffenen geführt. Mit der Einführung der computergestützten und stärker wissenschaftlich abgestützten theoretischen Fahrerlaubnisprüfung wurden die Grundlagen gelegt, um die Potentiale der Fahrerlaubnisprüfung zur Senkung des hohen Fahranfängerrisikos künftig noch besser auszuschöpfen.



Die Qualität der Fahranfängervorbereitung sollte in allen Bestandteilen des bestehenden Systems unter dem Aspekt der Verbesserung der Verkehrssicherheit beobachtet und gegebenenfalls weiter verbessert werden, auf der Grundlage des „Rahmenkonzepts zur Fahranfängervorbereitung in Deutschland“, das derzeit erarbeitet wird.

Die Gruppe der Fahranfängerinnen und Fahranfänger wird somit auch weiterhin im Blickfeld stehen, wenn es darum geht Möglichkeiten zu unterstützen, um das Risiko dieser besonders gefährdeten Gruppe weiter abzusenken. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegebenen Forschungsprojektes „Weiterentwicklung des Systems der Fahranfängervorbereitung“ werden u. a. auch Möglichkeiten zur „Optimierung der Probezeitregelung“ erforscht. Die Ergebnisse sollen frühestens 2012 zur Verfügung stehen.

Zielgruppenspezifische Kommunikation

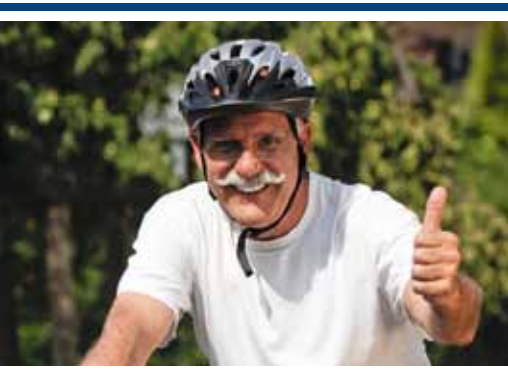
Junge Fahrerinnen und Fahrer bilden im Hinblick auf die Gefährdung im Straßenverkehr eine ausgesprochen heterogene Gruppe. Je nach Ausprägung bestimmter Personenmerkmale wie zum Beispiel Einstellungen, Motive und Lebensstile variiert der Grad der Gefährdung im Straßenverkehr. Für eine verkehrssichere Vorbereitung von Fahranfängern ist es erforderlich, nicht nur in der Fahrschulzeit auf die Gefahren hinzuweisen, die mit der Teilnahme am Straßenverkehr verbunden sind, sondern bereits im Rahmen der schulischen Verkehrssicherheitsarbeit dafür zu sorgen, dass es zu verkehrssicherheitsorientierten Einstellungen kommt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird daher weitere zielgruppenspezifische Maßnahmen und Anspracheformen entwickeln bzw. bestehende verbessern, die diese Unterschiede berücksichtigen. Es wird darüber hinaus dafür Sorge tragen, diese zielgruppenspezifischen Maßnahmen im Rahmen von Kampagnen umzusetzen und z. B. in das Programm „Aktion Junge Fahrer“ zu integrieren.



2.3 Senioren

Senioren ab 65 Jahre sind deutlich seltener an Unfällen beteiligt, als es ihrem Bevölkerungsanteil entspricht. Im Jahr 2010 waren 11% der Beteiligten Senioren, obwohl ihr Bevölkerungsanteil etwa 20% beträgt. Allerdings ist aufgrund der physischen Konstitution älterer Menschen das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden, sehr viel höher als bei jüngeren Verkehrsteilnehmern. So war jeder vierte Getötete (25%, 910 Getötete) 65 Jahre oder älter. Darüber hinaus ist der Anteil der Unfälle, die von Senioren selbst verursacht werden, ähnlich hoch wie bei jungen Erwachsenen und steigt mit zunehmendem Alter innerhalb dieser Gruppe an.



Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist sich dabei bewusst, dass die Thematik „Senioren“ einer weiteren Differenzierung nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung bedarf, um adäquate und problemorientierte Maßnahmen finden und umsetzen zu können. Entsprechende Forschungsergebnisse sollen in die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren einfließen. Gespräche mit beteiligten Verbänden und Institutionen werden auch weiterhin fortlaufend mit dem Ziel geführt, beispielsweise bestehende und bewährte Zielgruppenprogramme an neue Erkenntnisse anzupassen.

Für freiwillige Gesundheitschecks werben



Freiwillige Gesundheitschecks sind eine sinnvolle präventive Maßnahme, um sich über die eigene Fahrkompetenz und die Bedeutung krankheitsbedingter Leistungseinbußen für die eigene Mobilität zu informieren. Bereits heute wird gemeinsam vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und den Verkehrssicherheitsverbänden für freiwillige Gesundheitschecks geworben. Für die Zukunft gilt es, die Wichtigkeit dieser Gesundheitschecks in der Bevölkerung verstärkt zu kommunizieren, um Ängste vor entsprechenden Untersuchungen abzubauen und deren Akzeptanz zu steigern.

Hier sind auch die erwachsenen Kinder gefragt. So wie Eltern sich um das Wohlergehen ihrer Kinder sorgen, können die Kinder älterer Menschen wichtige Bezugspersonen sein, um Fragen der Verkehrssicherheit gemeinsam zu erörtern und nach Lösungen zu suchen. Zur Beratung der Elterngeneration sind allerdings spezielle Kenntnisse zur Gefährdung älterer Menschen vor allem als Fußgänger und Radfahrer erforderlich. Hier gilt es, in der Bevölkerung ein entsprechendes Bewusstsein zu schaffen.

Angebote zur Verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer erweitern

Die medizinische Beratung älterer Verkehrsteilnehmer z. B. durch den Hausarzt hinsichtlich ihrer Fahrkompetenz stellt eine wichtige Säule im Gesamtkonzept zur Erhaltung der Mobilität bis ins Alter dar. Ziel muss es sein, jedem Verkehrsteilnehmer so lange wie aus medizinischer Sicht vertretbar eine automobilen Mobilität zu ermöglichen. Es gilt, die Angebote zur verkehrsmedizinischen Beratung, aufbauend auf Erkenntnissen der Forschung in diesem Bereich, zu erweitern und zu optimieren.

2.4 Radfahrer

Im Jahr 2010 wurden 71.103 Radfahrer von der Polizei als Beteiligte bei Unfällen mit Personenschaden registriert. Über 62.000 Radfahrer wurden verletzt und 381 getötet. Jeder zehnte Getötete ist damit ein Radfahrer. Die Hälfte der getöteten Radfahrer (197 Radfahrer) ist dabei 65 Jahre oder älter, weitere 26% (99 Getötete) sind zwischen 45 und 64 Jahre alt. Damit sind drei Viertel aller getöteten Radfahrer mindestens 45 Jahre alt. Fahrradunfälle finden dabei hauptsächlich innerhalb von Ortschaften statt. 58% (223) der Radfahrer wurden innerorts getötet. Von allen verletzten und getöteten Radfahrern zusammen wurden sogar 90% innerorts registriert.

Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen

Obgleich das Tragen eines Fahrradhelms Kopfverletzungen und Unfallfolgen für Fahrradfahrer verhindern oder zumindest die Schwere mindern kann, ist der Anteil helmtragender Fahrradfahrer über alle Altersgruppen mit 9% (2010) sehr gering. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt deshalb aktiv das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen und wird weiterhin u. a. im Rahmen von Kampagnen dafür werben. So hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die bundesweite Aktion „Ich trag Helm“ gestartet, die gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht e. V. umgesetzt wird. Im Mittelpunkt steht Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit in allen Altersgruppen, um die Schutzfunktion der Helme zu erklären und die Akzeptanzquote zu erhöhen.



Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrradfahrern

Wie für andere ungeschützte Verkehrsteilnehmer auch, ist es für Fahrradfahrer wichtig, bei Dunkelheit und Dämmerung rechtzeitig gesehen zu werden. Neben den vorgeschriebenen technischen Mitteln, wie Fahrradbeleuchtung und Reflektoren, kann die Sichtbarkeit insbesondere durch Textilien mit Reflexmaterial bedeutend verbessert werden. Im Rahmen von Kampagnen und Aktionen soll deshalb die Bedeutung solcher Textilien für die Verkehrssicherheit vermittelt und für die Nutzung geworben werden.

Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern



Genauso wie andere Verkehrsteilnehmer sind Radfahrer Betroffene und Verursacher von Verkehrssicherheitsproblemen gleichermaßen. Hier ist es daher wichtig, ihnen im Rahmen von Aufklärungsarbeit nicht nur die Rechte, sondern auch die Pflichten für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu vermitteln. Zugleich ist aber auch auf mehr Rücksichtnahme und Regelakzeptanz bei anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber Radfahrern hinzuwirken.

Fahrradaktionen

Die Fahrradaktionen, die im Auftrag des Bundes von der Deutschen Verkehrswacht durchgeführt werden, leisten einen wichtigen Teil zur Verkehrs- und Mobilitätserziehung nicht nur von Kindern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird auch weiterhin diese Aktionen finanziell unterstützen.

2.5 Motorradfahrer



Im Jahr 2010 waren 26.710 Fahrer von Motorrädern an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Dies entspricht 4,8% aller Unfallbeteiligten. Der Anteil der getöteten Motorradnutzer an allen Getöteten bei Straßenverkehrsunfällen liegt mit 17,4% allerdings deutlich darüber (635 von 3.648 Getöteten). Obwohl das bestandsbezogene Risiko, als Motorradnutzer bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, seit den 90er Jahren deutlich abgenommen hat (der Bestand an Motorrädern ist von 1991 bis heute um das 2,5-fache angestiegen, 3,7 Mio. Fhrzge.), ist es immer noch fast dreimal höher als das für Pkw-Nutzer. Bezogen auf die Fahrleistung ist das Risiko sogar um das 15-fache höher. Der Rückgang der Getötetenzahlen liegt mit -36% seit 1991 weit unter dem generellen Trend von -68% bei allen Verkehrsteilnehmern. Ein Viertel aller unfallbeteiligten Motorradfahrer waren Verursacher von Alleinunfällen (7.147 Unfälle). Der Schwerpunkt von Motorradunfällen liegt insgesamt auf den Landstraßen. 72% der getöteten Motorradnutzer wurden dort registriert.

Systembedingte Nachteile von Motorrädern im Vergleich zum Pkw bezüglich der fehlenden Fahrgastzelle, der Einspurigkeit mit der Folge einer anderen Fahrdynamik sowie ein durch das Verhältnis

von Leistung zu Gewicht prinzipiell höheres Beschleunigungsvermögen werden auch durch technische Mittel nicht völlig ausgeräumt oder kompensiert werden können. Deshalb gilt es gerade auch in diesem Bereich, Menschen dafür zu sensibilisieren, sich sicher und verantwortungsbewusst im Verkehr zu bewegen.

Zielgruppenspezifische Maßnahmen

Alter, Erfahrungen, Einstellungen und Lebensstile beeinflussen gerade bei Motorradfahrern in unterschiedlicher Weise das Fahrverhalten und somit die individuelle Gefährdung und das Unfallrisiko. Durch die Entwicklung bzw. Verbesserung von zielgruppenspezifischen Anspracheformen sollen diese Unterschiede insbesondere in der Verkehrssicherheitskommunikation berücksichtigt werden.

Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradfahrern insbesondere durch retroreflektierende Materialien

Für Motorradfahrer ist es lebenswichtig, rechtzeitig gesehen zu werden – besonders bei Dämmerung und Dunkelheit. Textilien mit retroreflektierenden Materialien können hierzu einen bedeutenden Beitrag leisten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird im Rahmen seiner Mitwirkung in den Normungsgremien die Rahmenbedingungen für Mindestqualitäten und Leistungen dieser Materialien für den Einsatz im Straßenverkehr schaffen, mit dem Ziel, eine bessere Sichtbarkeit der Motorradfahrer zu erreichen und so Unfälle zu vermeiden.



2.6 Alkohol, Medikamente, Drogen im Straßenverkehr

Alkoholeinfluss oder der Einfluss anderer berauschender Mittel wurde im Jahr 2010 bei etwa 16.000 Unfällen mit Personenschaden als eine Unfallursache ermittelt. Die Unfallursache Alkohol wurde also bei 29 von 1.000 an Unfällen beteiligten Fahrzeugführern festgestellt und der Einfluss anderer berauschender Mittel bei 2,3 von 1.000 Fahrzeugführern. Bei jungen Fahrzeugführern (18–20 und 21–24) wurde Alkoholeinfluss sogar bei 35 bzw. 43 von 1.000

Unfallbeteiligten registriert. Insbesondere auch in Bezug auf die Thematik „Alkohol“ wird die Altersgruppe der 18- bis 24-jährigen Fahrzeugführer weiterhin im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes stehen.

Umsetzung neuer Erkenntnisse zu Drogen im Straßenverkehr



Während die Rolle des Alkohols bereits seit Jahrzehnten ein Kernthema der wissenschaftlichen Forschung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit darstellt, rücken in den letzten Jahren zunehmend auch verschiedene andere Drogen und ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in den Fokus. Anders als bei Alkohol besteht bei Drogen jedoch noch erheblicher Forschungsbedarf hinsichtlich ihres Einflusses auf die Verkehrssicherheit. Bisher ist die wissenschaftliche Ableitung von Gefahrengrenzwerten in Analogie zu Promillegrenzen bei Alkohol nicht möglich. Weitere Forschungsmaßnahmen sind deshalb notwendig, deren Ergebnisse in die Verkehrssicherheitsarbeit einfließen werden. Hierzu gehören auch die Ergebnisse des internationalen Forschungsprojekts DRUID (Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines).

Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung

Die medizinisch-psychologische Begutachtung der Fahreignung und die Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung sind wichtige Bestandteile der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland. Es ist erforderlich, Diagnostik und Maßnahmen in diesem Bereich kontinuierlich an den wissenschaftlichen Methodenfortschritt anzupassen und das Gesamtsystem auf diese Weise zu optimieren. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird diesen Erfordernissen im Rahmen seiner Gesetzgebungskompetenz Rechnung tragen.

Angemessene Bezeichnung und Klassifizierung von Medikamenten

Es ist davon auszugehen, dass ein nicht unerheblicher Teil von Personen unter dem Einfluss von Medikamenten zur Behandlung akuter oder chronischer Leiden am Straßenverkehr teilnimmt. Oftmals ist den Verkehrsteilnehmern ein möglicher Einfluss dieser Medikamente auf ihre Wahrnehmung und Reaktion im Straßenverkehr gar nicht bewusst. Eine deutlichere Kennzeichnung als bislang in den Beipackzetteln kann hierfür ein stärkeres Problembewusstsein bei den betroffenen Personen herbeiführen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich in Abstimmung mit dem zuständigen Gesundheitsressort für eine angemessene Bezeichnung und Klassifizierung von Medikamenten basierend auf den Ergebnissen des internationalen Forschungsprojektes DRUID einsetzen.



2.7 Müdigkeit und Ablenkung im Straßenverkehr

Das Fahren über einen längeren Zeitraum erfordert ein hohes Maß an Konzentration. Bei Müdigkeit lässt die Konzentrationsfähigkeit des Fahrers deutlich nach. Neben Schlafdefizit, Schlafstörungen, situativen Faktoren wie lange Belastung, Fahrtdauer und monotone Fahrstrecken können auch Medikamente Müdigkeit fördern oder auslösen. Die Gefährdung durch Müdigkeit am Steuer ist wissenschaftlich allgemein anerkannt. Daher wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dafür einsetzen, die Fahrer verstärkt für die Gefahren von Müdigkeit im Straßenverkehr zu sensibilisieren. Maßnahmen gegen müdigkeits- und ablenkungsbedingte Unfälle – auch technischer Art – sind ebenso Gegenstand aktueller Forschungsprojekte, wie die Ermittlung von Grenzwertparametern in diesem Bereich. Insbesondere gilt es, medizinisch anerkannte und belastbare Grenzwerte (zur Bestimmung) zu finden.



2.8 Schwerstverletzte



Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten ist nach Angaben der amtlichen Unfallstatistik seit Jahren rückläufig. Die Gruppe der Schwerverletzten weist allerdings sehr unterschiedliche Verletzungsmuster auf und umfasst alle Unfallopfer, die für mindestens 24 Stunden in einem Krankenhaus behandelt wurden. Bislang unbeantwortet ist die Frage, ob auch die Zahl der besonders schwer verletzten Verkehrsunfallopfer (Schwerstverletzte) rückläufig ist.

Identifikation der häufigsten Verletzungsmuster, die zu Schwerstverletzten führen

Um wirkungsvolle Maßnahmen zur Vermeidung schwerster Verletzungen bei Straßenverkehrsunfällen ergreifen zu können, müssen zunächst die Anzahl schwerster Verletzungen und die häufigsten Verletzungsmuster, die zu schweren Verletzungen führen, identifiziert und in Zusammenhang mit dem Unfallgeschehen gesetzt werden.

Derzeit offene Fragen, wie die genaue Definition der Schwerstverletzten oder Art und Umfang der Erhebung von Schwerstverletztenzahlen sind Gegenstand aktueller Forschungsprojekte im Auftrag des Bundes. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung setzt sich darüber hinaus für eine EU-weite Vereinheitlichung der Unfallschwerekategorien ein, damit europaweit eine effiziente Verkehrssicherheitspolitik auf Grundlage objektiver und einheitlicher Basisdaten vollzogen werden kann.

Erste Hilfe – Erhöhung der Interventionsbereitschaft in der Bevölkerung



Deutschland verfügt über ein gut ausgebautes, bodengebundenes und luftgestütztes Rettungssystem mit – in den jeweiligen Landesrettungsdienstgesetzen – definierten einsatztaktischen Vorgaben. Neben der Optimierung der Hilfsfrist für den organisierten Rettungsdienst müssen weitere Maßnahmen ergriffen werden, um die Erstversorgung Unfallverletzter zu verbessern. Durch eine ausreichende Laienhilfe und ein strukturiertes Ersthelferkonzept kann das therapiefreie Intervall weiter verkürzt werden. Dafür ist es entscheidend, in der Bevölkerung ein Bewusstsein für die Notwendigkeit von Laienhilfen zu schaffen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird bei den dafür zuständigen Stellen anregen, verbindliche Erste-Hilfe-Inhalte in die Lehrpläne der Grundschulen, aber auch den weiterführenden und berufsbildenden Schulen zu integrieren.

2.9 Regelakzeptanz

Die Einhaltung von Verkehrsregeln ist eine elementare Grundvoraussetzung für einen sicheren Straßenverkehr. Durch allgemeine Regeln wird das Verhalten Einzelner kalkulierbar. Dies macht eine Orientierung der Verkehrsteilnehmer, zumal in komplexen Verkehrssituationen, erst möglich.

Der Straßenverkehr zeichnet sich im Vergleich zu schienengebundenen Verkehren oder dem Luftverkehr durch ein hohes Maß an Individualität aus. Die Verkehrsaufgaben müssen hier nicht nur von einigen wenigen Fahrzeugführern, sondern von allen Verkehrsteilnehmern bewältigt werden. Aus diesem Grund ist für eine sichere Verkehrsteilnahme die Befolgung von Regeln für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer unerlässlich.

Die Überwachung von Verkehrsregeln liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Bundesländer und ist deshalb nicht primärer Gegenstand des vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramms. Jedoch muss darauf hingewiesen werden, dass zahlreiche der hier vorgestellten Maßnahmen ohne die erforderliche Überwachung und Sanktionierung von Verstößen nicht greifen werden.



Für Regelakzeptanz werben

Dies gilt für Kraftfahrzeugführer gleichermaßen wie für unmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Auf der einen Seite sind dies beispielsweise Geschwindigkeits- und Abstandsvorschriften, auf der anderen Seite aber auch Vorschriften, die den Radverkehr oder Fußgänger betreffen. Es gilt die Grundregel aus der Straßenverkehrs-Ordnung, wonach jeder Verkehrsteilnehmer sich so zu verhalten hat, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird, über die Befürwortung der notwendigen Überwachung und Sanktionierung von Regelverstößen hinaus, auch an die freiwillige Bereitschaft appellieren, andere Verkehrsteilnehmer nicht zu gefährden und durch Einhaltung der Regeln auch die

eigene Sicherheit zu schützen. Dies gilt insbesondere auch für die Sicherung in Fahrzeugen durch Gurte und die altersgerechte Sicherung von Kindern in Rückhaltesystemen. Das Werben für mehr Regelakzeptanz im Rahmen der Verkehrsaufklärung wird dabei auch die Vermittlung der Sinnhaftigkeit von Regeln und Vorschriften umfassen.

Reformierung des Punktesystems



Vereinfachte, transparentere und verhältnismäßigere Regelungen sollen zur Akzeptanz von Eintragungen in das Verkehrszentralregister beitragen und damit die Präventivwirkung in Hinblick auf die Vermeidung von Verkehrsverstößen erhöhen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird das bestehende Punktesystem nach diesen Grundsätzen reformieren.

Maßnahmen – Mensch

Kinder und Jugendliche

- Aufklärungsmaßnahmen zur Kindersicherung in Kraftfahrzeugen
- Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen bei Kindern und Jugendlichen
- Regelmäßige Erstellung des Kinderunfallatlas
- Kinderprogramme fortführen und dabei verbessern

Fahranfänger / Junge Fahrerinnen und Fahrer

- Verbesserung der Fahranfängervorbereitung
- Zielgruppenspezifische Kommunikation

Senioren

- Für freiwillige Gesundheitschecks werben
- Angebote zur Verkehrsmedizinischen Beratung älterer Verkehrsteilnehmer erweitern

Radfahrer

- Förderung des freiwilligen Tragens von Radhelmen
- Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrradfahrern
- Rücksichtnahme von und gegenüber Radfahrern verbessern
- Fahrradaktionen

Motorradfahrer

- Zielgruppenspezifische Maßnahmen
- Verbesserung der Sichtbarkeit von Motorradfahrern insbesondere durch retroreflektierende Materialien

Alkohol, Medikamente, Drogen im Straßenverkehr

- Umsetzung neuer Erkenntnisse zu Drogen im Straßenverkehr
- Verbesserung des Systems der medizinisch-psychologischen Begutachtung der Fahreignung und der Maßnahmen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung
- Angemessene Bezeichnung und Klassifizierung von Medikamenten

Müdigkeit und Ablenkung im Straßenverkehr

- Für die Gefahren von Müdigkeit im Straßenverkehr sensibilisieren

Schwerstverletzte

- Identifikation der häufigsten Verletzungsmuster, die zu Schwerstverletzten führen; einheitliche Unfallschwerekategorien
- Erste Hilfe – Erhöhung der Interventionsbereitschaft in der Bevölkerung

Regelakzeptanz

- Für Regelakzeptanz werben
- Reformierung des Punktesystems



3. Aktionsfeld „Infrastruktur“

Die Bereitstellung einer funktionstüchtigen und effizienten Infrastruktur stellt eine wichtige Grundlage dar, um einen sicheren Straßenverkehr zu ermöglichen. Es gilt, durch straßenbauliche und verkehrsregelnde Maßnahmen unfallbegünstigende Faktoren zu beseitigen und darüber hinaus Gefahrenstellen so zu entschärfen, dass bei einem Unfall die Folgen möglichst gering ausfallen.

Dies gilt für Autobahnen, Landstraßen und innerörtliche Straßen gleichermaßen, jedoch ergeben sich insbesondere aufgrund der unterschiedlichen Charakteristika (Geschwindigkeit, Verkehrsteilnehmer etc.) verschiedene Handlungsschwerpunkte für die Verkehrssicherheitsarbeit.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trägt dieser Situation im Rahmen der ihm gesetzlich zugewiesenen Kompetenzen auf verschiedene Art und Weise Rechnung:



Finanzierung

Der Bund stellt im Jahr 2011 Mittel in Höhe von insgesamt 395 Mio. Euro für den Um- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) zur Verfügung, mit denen Maßnahmen finanziert werden, die überwiegend der Verbesserung der Verkehrssicherheit und/oder der Erweiterung der Kapazität dienen.

Technische Regelwerke

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung fördert und begleitet maßgeblich die Erarbeitung und kontinuierliche Fortschreibung der Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen und trägt so dazu bei, dass der Neu-, Um- und Ausbau von Autobahnen, Landstraßen und innerörtlichen Straßen mit einem größtmöglichen Sicherheitsniveau dem Stand der Technik entsprechend erfolgen kann.

Die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung sind insbesondere in Hinblick auf die Verkehrssicherheit von großer und wachsender Bedeutung und werden mit dem Ziel berücksichtigt, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen.

Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement

Gemeinsam mit den Ländern hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Ende 2010 die EU-Richtlinie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur umgesetzt, mit der verschiedene Verfahren zur Feststellung sicherheitsrelevanter Defizite in der Planungs- und der Betriebsphase für das transeuropäische Straßennetz (in Deutschland sind dies in erster Linie die Autobahnen) verbindlich vorgeschrieben werden.

Das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement umfasst bereits bestehende Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit – z. B. das Sicherheitsaudit bei der Planung, die Sicherheitseinstufung, die Verkehrsschau und die Unfallkommissionen nach Straßenverkehrs-Ordnung oder die regelmäßige Streckenkontrolle der Straßenmeistereien beim bestehenden Straßennetz – und integriert diese, so dass Sicherheitspotenziale zielorientiert erkannt und effizient erschlossen werden können.

Ziel des Bundes und der Länder ist es, die Anwendung dieser Verfahren über das transeuropäische Straßennetz hinaus auch auf Landstraßen und (möglichst) auf Stadtstraßen auszuweiten. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird diesen Prozess unterstützen und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements sowie den Kommunikationsaustausch auf internationaler Ebene vorantreiben. Bereits bestehende Ansätze – z. B. die Bildung von Landesunfallkommissionen zur Entwicklung von Strategien und Programmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit – sollen dabei diskutiert werden.

Aufgrund der im Grundgesetz geregelten Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern liegen die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Bereich der Landstraßen, soweit sie in der Baulast des Bundes liegen, und Autobahnen.



3.1 Landstraßen

Während sich auf Landstraßen lediglich etwa ein Viertel aller Unfälle mit Personenschaden ereignen, sind dort 60% der getöteten Verkehrsteilnehmer zu beklagen. Im Jahr 2010 ereigneten sich fast 74.000 von 288.297 Unfällen mit Personenschaden auf

Landstraßen. Dabei wurden 2.207 Personen getötet. Die Unfallschwere auf Landstraßen liegt mit einer Anzahl von 30 Getöteten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden dabei deutlich über dem Durchschnitt von 13 Getöteten je 1.000 Unfälle mit Personenschaden. Dies ist zum einen auf die im Vergleich zum Innerortsverkehr höhere Fahrtgeschwindigkeit zurückzuführen und zum anderen im Vergleich zu Autobahnen auf das Vorhandensein von Gegenverkehr und höhengleichen Knotenpunkten. Kollisionen mit dem Gegenverkehr und Abkommensunfälle von der Fahrbahn sind dabei in der Regel besonders folgeschwer.

Insbesondere auf Landstraßen ist es deshalb aufgrund der überdurchschnittlich hohen Unfallschwere notwendig, den bisherigen Weg weiter zu verfolgen, die Unfallhäufungsstellen wie -strecken zu entschärfen und somit die negativen Folgen von Unfällen zu reduzieren.

Rund 80% der Landstraßen sind Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen und befinden sich somit in der direkten Zuständigkeit dieser Gebietskörperschaften. Die Bundesländer verwalten die Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Den Bund trifft lediglich die finanzielle Baulast. Damit sind die Bundesländer grundsätzlich auch für den Baubetrieb und die Erhaltung der Bundesfernstraßen zuständig.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung trägt mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmenfeldern dazu bei, die Unfallsituation auf Landstraßen zu entschärfen.



Mit zusätzlichen Überholfahrstreifen Überholunfälle vermeiden

Unfälle durch Fehler beim Überholen haben auf Landstraßen besonders schwere Unfallfolgen. Mit einem vermehrten Einsatz eines zusätzlichen, dritten Fahrstreifens können abschnittsweise gesicherte Überholmöglichkeiten geschaffen werden. Diese vermindern den Überholdruck, so dass riskante Überholmanöver vermieden werden.

Unfälle mit Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn vermeiden

Durch Fahrfehler, Unaufmerksamkeit oder Müdigkeit ereignen sich häufig Unfälle, bei denen das Fahrzeug von der Fahrbahn



abkommt und die Unfallfolgen durch den Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn besonders schwer sind.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt die Entwicklung geeigneter Maßnahmen, mit denen diese Unfälle vermieden werden: Dazu gehören z. B. die Ausstattung der Fahrzeuge mit Spurhalteassistenzsystemen, die weitere Verbesserung der passiven Sicherheit oder der Einsatz von Rüttelstreifen am Fahrbahnrand. Ergebnisse laufender Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen, bei denen auch die Problematik der Lärmbelästigung für Anwohner betrachtet wird, werden in diesem Jahr erwartet.

Vor dem Hintergrund, dass im Jahr 2010 27% aller auf Landstraßen Getöteten Opfer eines Verkehrsunfalls mit Baumaufprall waren, ist die Vermeidung sogenannter Baumunfälle von herausragender Bedeutung.

Zur Minderung der Unfallfolgen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung technische Regelwerke – die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme“ sowie die „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ – erarbeitet und eingeführt. An neuen Straßen und Straßen, die um- oder ausgebaut werden, sind ausreichende hindernisfreie Seitenräume vorzusehen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an bestehenden Straßen sind die zuständigen Behörden beauftragt, das Unfallgeschehen sorgfältig zu überwachen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen zum Schutz der Verkehrsteilnehmer zu ergreifen. In Abhängigkeit von den gefahrenen Geschwindigkeiten, dem Verkehrsaufkommen, dem Abstand zwischen Hindernis und Straße sowie anderen Randbedingungen stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung, die der örtlichen Situation entsprechend ausgewählt werden. Das Spektrum möglicher Maßnahmen reicht vom Einbau von Schutzplanken über verkehrsregelnde Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden bis hin zur Beseitigung des Hindernisses.

Einhergehend mit den gemeinsamen Anstrengungen des Bundes und der Länder zur Anwendung des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements auch auf den Landstraßen fordert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowohl beim Neubau als auch bei Umbau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen die konsequente Anwendung dieser Regelwerke durch die Länder ein.

Motorradfreundliche Schutzeinrichtungen

Im Bereich motorradfreundlicher Schutzeinrichtungen wurden in den vergangenen Jahren seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Bundesanstalt für Straßenwesen deutliche Anstrengungen unternommen, die bestehenden Systeme sowohl für Pkw als auch für Zweiradfahrer zu verbessern. Hierdurch konnten wirksame Unterfahrschutzsysteme für Zweiradfahrer entwickelt und erprobt werden, die schwerpunktmäßig an Motorradstrecken eingesetzt werden.

Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen

An Knotenpunkten kommt es am häufigsten zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern. Auf Außerortsstraßen kommt es dabei durch die – im Vergleich zum innerstädtischen Verkehr – höheren Geschwindigkeiten zu besonders schweren Folgen für die Unfallbeteiligten. Hier gilt es, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um diese Unfälle zu vermeiden bzw. Unfallfolgen zu vermindern.



Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten einsetzen

Wo überhöhtes Tempo zu vielen und schweren Unfällen geführt hat und andere Maßnahmen keinen Erfolg erwarten lassen, sollen durch die zuständigen Bundesländer geprüft werden, ob der Einsatz von fest installierten und für den Verkehrsteilnehmer erkennbaren Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen sinnvoll ist.

Evaluation von Maßnahmen gegen Wildunfälle

Zur Vermeidung von Wildunfällen werden in Deutschland verschiedene Maßnahmen angewandt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird die verschiedenen Maßnahmen wissenschaftlich evaluieren lassen, um hieraus geeignete und den jeweiligen Verhältnissen angepasste Entscheidungen zur Vermeidung von Wildunfällen treffen zu können.

3.2 Autobahnen



Insgesamt ereigneten sich im Jahr 2010 auf Bundesautobahnen 18.829 Unfälle mit Personenschaden, bei denen 29.303 Verkehrsteilnehmer verunglückten, 430 davon tödlich. In 1.237 Fällen ereignete sich der Unfall in einer Arbeitsstelle und an 3.078 Unfällen mit Personenschaden waren Güterkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t beteiligt.

Als Hauptunfallursachen sind „nicht angepasste Geschwindigkeit“, „ungenügender Sicherheitsabstand“ sowie „Fehler beim Überholen“ am häufigsten von der Polizei festgestellt worden. Bei 38% der Unfälle mit Personenschaden kam es zu einem Auffahren auf ein vorausfahrendes Fahrzeug und bei etwa einem Drittel zum Abkommen von der Fahrbahn.

In Deutschland sind Autobahnen die sichersten Straßen. Obwohl auf ihnen 32,5% der Gesamtfahrleistungen erbracht werden, ereignen sich hier 6,5% der Unfälle mit Personenschaden. Ganz generell gilt auf Autobahnen nach der Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung für Personenkraftwagen sowie andere Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen eine empfohlene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h, soweit nicht durch Verkehrszeichen eine niedrigere Geschwindigkeit vorgeschrieben ist. Die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen hat sich bewährt. Wir werden deshalb weiterhin daran festhalten und für eine Einhaltung werben.

Obwohl Autobahnen, die zum originären Zuständigkeitsbereich des Bundes gehören, als die sichersten Straßen gelten, sollen die nachfolgend aufgeführten Maßnahmen dazu dienen, diese Sicherheit zukünftig noch weiter zu erhöhen.

Abkommensunfälle durch den Einsatz von Rüttelstreifen vermeiden



Unfälle, bei denen Fahrzeuge von der Fahrbahn abkommen, haben vielfältige Ursachen – z. B. unangepasste Geschwindigkeit insbesondere bei Nässe. Ein Teil dieser Abkommensunfälle ist jedoch auf Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder Müdigkeit zurückzuführen. Deren Anzahl kann an gefährdeten Streckenabschnitten – das belegen auch Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen – durch den Einsatz von Rüttelstreifen verringert werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat deshalb gefährdete Streckenabschnitte auf Autobahnen mit einem erhöhten Anteil an Abkommensunfällen ermittelt. Die Straßenbauverwaltungen der Länder wurden aufgefordert, geeignete Abschnitte mit Rüttelstreifen auszustatten.

Einrichtung von Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken

Insbesondere bei langen und starken Steigungen auf hochbelasteten Autobahnen können erhöhte Verkehrsgefährdungen aus langsam fahrenden Lastkraftwagen resultieren. Wirkungsvolle Abhilfe kann hier ein zusätzlicher Fahrstreifen schaffen, der speziell für solche Fahrzeuge zur Verfügung steht.

Ausbau von Streckenbeeinflussungsanlagen

Die deutschen Autobahnen zählen zu den sichersten Straßen weltweit. Situationsabhängige Geschwindigkeitsregelungen, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Investitionen in Verkehrsbeeinflussungsanlagen seit Jahren gefördert werden, zeigen an stau- oder unfallgefährdeten Strecken einen erkennbaren, konkreten Nutzen und werden von den Verkehrsteilnehmern gut akzeptiert. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unterstützt daher die bewährte Praxis der Länder, Geschwindigkeitsbegrenzungen nur dort einzusetzen, wo sie aus verkehrlichen Gründen sinnvoll sind, und setzt dabei weiterhin auch auf moderne Verkehrsbeeinflussungstechnik.



Verstärkte temporäre Nutzung von Seitenstreifen

Staubedingte Unfälle auf überlasteten Autobahnabschnitten stellen einen der Gefahrenschwerpunkte auf Autobahnen dar. Durch die temporäre Freigabe des Seitenstreifens für den fließenden Verkehr kann der Verkehrsfluss auf überlasteten Strecken verbessert und somit die Unfallgefahr deutlich abgesenkt werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung befürwortet diese Maßnahme ausdrücklich auf Autobahnabschnitten, die überdurchschnittlich stark belastet sind und auf denen es in Spitzenzeiten ansonsten zu Staus kommen könnte.

Sicherheit an Baustellen erhöhen



Baustellen sind für die Instandhaltung der Straßen und Sicherstellung eines möglichst hohen Niveaus der Verkehrssicherheit unerlässlich. Jedoch bergen die Baustellen selbst, besonders auf Autobahnen, aber auch auf Landstraßen, durch die dort gefahrenen Geschwindigkeiten ein erhöhtes Risikopotenzial für die Verkehrsteilnehmer wie auch für die dort tätigen Personen. Ergänzend zu dem bereits in 2010 eingeführten Leitfaden für das Arbeitsstellenmanagement werden auch die Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen mit dem Ziel, sicherere und leistungsfähige Baustellenverkehrsführungen vorzugeben, überarbeitet.

Falschfahrerwarntafeln

Durch Falschfahrten auf Autobahnen verursachte Unfälle sind meist folgeschwer und erregen vor allem wegen der Beteiligung Unschuldiger großes Aufsehen. Sie zählen zwar nicht zu den Hauptunfallursachen, geraten aber immer wieder in den Fokus der Öffentlichkeit. Angesichts der hohen Zahl von rund 1.700 im Verkehrsfunk gemeldeten Falschfahrern (sog. Geisterfahrer) pro Jahr hat der Bund-Länder-Fachausschuss für die Straßenverkehrs-Ordnung das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gebeten wissenschaftlich belastbar zu untersuchen, wie diese hohe Zahl an Falschfahrmeldungen zustande kommt, wie viele Falschfahrten tatsächlich stattfinden und ob daraus Konsequenzen abzuleiten sind. Hiermit wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt. Ergebnisse werden im Jahre 2011 erwartet.

Darüber hinaus wird derzeit in Bayern ein Pilotprojekt durchgeführt, bei dem die aus Österreich bekannten Falschfahrerwarntafeln eingesetzt werden.

Veränderte Markierungen im Bereich von Anschlussstellen auf Autobahnen sind potenziell geeignet, der Gefahr des falschen Einfahrens zu begegnen. Dies wird in die Überarbeitung der Richtlinien für die Markierung von Straßen (RMS) einfließen.

Rastanlagen und Parkraumbewirtschaftung

Müdigkeit und Aufmerksamkeitsdefizite von Lkw-Fahrern können zu schweren Unfällen führen. Deshalb ist es notwendig, ausreichend Parkflächen zur Verfügung zu stellen, damit Lkw-Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können. Darüber hinaus gilt es, Gefahren durch falsch abgestellte Fahrzeuge an überfüllten Rastanlagen zu vermeiden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfolgt verschiedene Strategien, um dieser Problematik, die sich aufgrund der erwarteten Zunahme des Straßengüterverkehrs in den nächsten Jahren voraussichtlich noch verschärfen wird, angemessen Rechnung zu tragen. Dies sind insbesondere der Neu-, Aus- und Umbau von Rastanlagen sowie die effektivere Nutzung des Parkraums durch Parkraumbewirtschaftung.

Ziel der Bundesregierung ist es, im Interesse der Verkehrssicherheit 11.000 neue Lkw-Parkstände von 2008 bis 2012 zu realisieren.

In den Jahren 2008 bis 2010 wurden 5.500 zusätzliche Lkw-Parkstände auf Rastanlagen der Bundesautobahnen geschaffen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung stellte den Ländern dafür rund 240 Mio. Euro zur Verfügung.

Mit dem Einsatz telematischer Systeme soll eine effektivere Nutzung der vorhandenen Parkkapazitäten erreicht werden. Derzeit realisiert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gemeinsam mit den Ländern mehrere Pilotvorhaben, bei denen verschiedene Detektionsverfahren und Möglichkeiten der Informationsübermittlung (zur Anzeige freier Lkw-Parkplätze auf Rastanlagen) entwickelt und getestet werden. Mittelfristig sollen stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen ausgerüstet und die so gewonnenen Daten für die Nutzung im Internet und mit Navigationsgeräten zur Verfügung gestellt werden.



3.3 Neue Technologien

Umsetzung der IVS-Richtlinie in nationales Recht

Im Jahr 2008 haben Europäisches Parlament und Europäischer Rat einen „Vorschlag zur Festlegung eines Rahmens für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ (IVS-Richtlinie) auf den Weg gebracht. Ziel der Richtlinie ist es, den erforderlichen Rahmen festzulegen, der es ermöglichen soll, die Einführung und Nutzung intelligenter Verkehrssysteme für den Straßenverkehr zu beschleunigen und zu koordinieren. Die Mitgliedstaaten sollen deshalb die erforderlichen Maßnahmen treffen, um die koordinierte Einführung und Nutzung interoperabler IVS-Anwendungen und IVS-Dienste in der Gemeinschaft zu gewährleisten. Nationale, regionale und lokale Lösungen sollen vermieden werden, um die Integrität des Binnenmarktes zu verstärken.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung befürwortet die vorgeschlagene Richtlinie und wird diesen Prozess aktiv begleiten. Durch die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht und durch die Einbindung der nationalen IVS-Struktur in den europäischen Gesamtkontext kann ein erheblicher Beitrag zur Verkehrssicherheit sowie zur Leistungsfähigkeit und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems in Deutschland geleistet werden.

Neue Möglichkeiten der Unterstützung des Fahrers in gefährlichen Außerortssituationen durch kooperative Systeme



Zur Verbesserung der Unfallsituation auf Außerortsstraßen gilt es zukünftig immer stärker, auch die Möglichkeiten moderner kommunizierender Sicherheitssysteme auszuschöpfen. Im Gegensatz zu konventionellen Fahrerassistenzsystemen benutzen kooperative Systeme Informationen, die sie direkt oder indirekt von anderen Fahrzeugen oder der Infrastruktur erhalten. Zum Beispiel kann im Falle eines Unfalls oder einer Notbremsung eine Warnmeldung an nachfolgende Fahrzeuge gesandt werden. Eine solche Mitteilung könnte sogar mit Hilfe des Gegenverkehrs entgegen der ursprünglichen Fahrtrichtung transportiert werden, um Fahrer, die sich der Gefahrenstelle nähern, frühzeitig zu warnen. Für diese Systeme gilt es, die Rahmenbedingungen für den Aufbau

einer verlässlichen und funktionsfähigen Infrastruktur zu setzen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung setzt sich dafür ein, die Entwicklung solcher Systeme weiterhin zu unterstützen.

Im Rahmen des Forschungsprojekts SIM-TD (Sichere Intelligente Mobilität – Testfeld Deutschland) wird die Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug und von Fahrzeug zu Infrastruktur in einer Vielzahl von verkehrstechnischen Anwendungen untersucht. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird das weitere Potenzial der kooperativen Systeme für die Verkehrssicherheit analysieren und die Entwicklung weiterführender Anwendungen anstoßen. Die bereits auf nationaler Ebene angelaufenen Aktivitäten, kooperative Systeme mit entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen im realen Verkehr zu testen, werden fortgeführt und gegebenenfalls auf weitere Systeme ausgedehnt. Diese Tests ermöglichen es, den Nutzen der kooperativen Systeme für die Straßenverkehrssicherheit in Deutschland abzuschätzen und Hinweise für deren mögliche Einführung zu gewinnen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird dabei sowohl die Fragestellung im Auge behalten, wie diese neuen Systeme organisatorisch, funktional und technisch in die bestehenden Systeme des Verkehrsmanagement zu integrieren sind, wie auch auf europäischer Ebene die notwendige Harmonisierung der kooperativen Systeme vorantreiben.



Freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Informationen

Aufgrund der technischen Entwicklungen der letzten Jahre muss der Begriff Infrastruktur inzwischen weiter gefasst werden als die bloße Betrachtung des Straßenraumes. Die Übertragung von Daten und Informationen zum Verkehrsteilnehmer ist ein wichtiger Zukunftsmarkt mit erheblichem Wachstumspotenzial. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird diese Entwicklung unterstützen, jedoch zugleich darauf achten, dass die freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Informationen für alle Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Dieses Ziel ist auch als Priorität der Europäischen Kommission definiert worden. Auf Basis von Forschungsergebnissen soll mit den beteiligten Industrievertretern in Deutschland ein Vorschlag eines Mindestsatzes sicherheitsrelevanter Informationen und deren Umsetzung definiert werden. Die in Deutschland zuständige Arbeitsgruppe „Verkehrsinformationsdienste“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich auch zukünftig dieser

Frage annehmen. Im Rahmen seiner Projektfamilie „Integrierte mobile elektronische Informations- und Serviceleistungen für den Verkehrsteilnehmer im 21. Jahrhundert“ fördert das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung u. a. den von der Bundesanstalt für Straßenwesen geleiteten Aufbau eines elektronischen Mobilitätsdatenmarktplatzes (MDM).

Ziel des MDM ist es – im Interesse qualifizierter Verkehrsinformationen für alle Verkehrsteilnehmer durch die jeweiligen Diensteanbieter – die vorhandenen vielfältigen verkehrsrelevanten Informationen zu koordinieren und einen effizienten Datenaustausch zu ermöglichen. Dabei werden innovative Mobilitätsdienste durch private Anbieter ebenso gefördert wie ein hochwertiges Mobilitätsmanagement der öffentlichen Straßenbetreiber. Besonders wichtig ist die aktive Einbindung aller Beteiligten im Markt; sie soll eine optimale Ausgestaltung der Plattform gewährleisten.

Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall)



Deutschland hat die von der Europäischen Kommission vorgelegte Absichtserklärung zur Einführung eines automatisierten Notrufsystems (eCall) unterzeichnet und sich damit verpflichtet, an der Einführung eines europaweit einheitlichen automatisierten Notrufsystems mitzuarbeiten. Ein automatisches Notrufsystem in Pkw, das im Falle eines Unfalls einen elektronischen Hilferuf absetzt, soll die moderne Sicherheitstechnik in Fahrzeugen erweitern. Durch eine Verletzungsprädiktion im Rahmen des automatisierten Notrufsystems könnte die Effizienz von Rettungsmaßnahmen erhöht und damit die Überlebenschancen schwer- und schwerstverletzter gesteigert werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird die notwendigen Voraussetzungen zur Einführung eines effektiven automatisierten Notrufsystems schaffen, damit beispielsweise automatisierte Notrufe von den Notrufabfragestellen entgegengenommen und bearbeitet werden können.

3.4 Radverkehr

Unfälle mit Fahrrädern kommen nicht allein durch Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zustande, auch zwischen Radfahrern und Fußgängern kommt es aufgrund der oftmals gegebenen räumlichen Nähe ihres Verkehrsraums zu gefährlichen Begegnungen.

Radverkehrsanlagen

Radverkehrsanlagen sollten so gestaltet werden, dass Radfahrer an neuralgischen Punkten für den Kraftfahrzeugverkehr rechtzeitig und gut erkennbar sind und Fußgänger/Fahrradfahrer-Konfliktsituationen möglichst vermieden werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich im Rahmen seiner Gestaltungsmöglichkeiten von Regelwerken dafür einsetzen, dass diese Erfordernisse umgesetzt werden.



Maßnahmen – Infrastruktur

- Finanzierung sicherheitsverbessernder Maßnahmen
- Technische Regelwerke
- Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement

Landstraßen

- Mit zusätzlichen Überholfahrstreifen Überholunfälle vermeiden
- Unfälle mit Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn vermeiden
- Motorradfreundliche Schutzeinrichtungen
- Verkehrssicherheit an Knotenpunkten erhöhen
- Geschwindigkeitsüberwachung an Unfallbrennpunkten einsetzen
- Evaluation von Maßnahmen gegen Wildunfälle

Autobahnen

- Abkommensunfälle durch den Einsatz von Rüttelstreifen vermeiden
- Einrichtung von Zusatzfahrstreifen an Steigungsstrecken
- Ausbau von Streckenbeeinflussungsanlagen
- Verstärkte temporäre Nutzung von Seitenstreifen
- Sicherheit an Baustellen erhöhen
- Falschfahrerwarntafeln
- Rastanlagen und Parkraumbewirtschaftung

Neue Technologien

- Umsetzung der IVS-Richtlinie in nationales Recht
- Neue Möglichkeiten der Unterstützung des Fahrers in gefährlichen Außerortssituationen durch kooperative Systeme
- Freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Informationen
- Aufbau eines automatisierten Notrufsystems (eCall)

Radverkehr

- Radverkehrsanlagen



4. Aktionsfeld „Fahrzeugtechnik“

Im Bereich der Fahrzeugtechnik sind in der Vergangenheit große Erfolge für die Verkehrssicherheit durch Verbesserungen der passiven Sicherheitseinrichtungen in und an Fahrzeugen erreicht worden. Dennoch gilt es, weiterhin Optimierungspotenziale zu identifizieren und zu nutzen. Die Rolle der aktiven Fahrzeugsicherheit hat in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen und steht insbesondere durch die Entwicklungen in der Elektro- und Informationstechnologie vor neuen Möglichkeiten der Unfallvermeidung durch „intelligente“ Fahrzeugsysteme. Nichtsdestotrotz bestehen auch bei einzelnen Fahrzeugarten Optimierungspotenziale, die dazu beitragen können, Unfälle oder Unfallfolgen zu mindern.

In der Fahrzeugtechnik sind aufgrund des bereits erreichten Harmonisierungsgrades weitere Verbesserungen hauptsächlich auf europäischer Ebene realisierbar (Ausrüstungsvorschriften können nur auf EU-Ebene erlassen werden). Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird weiterhin in allen EU-Gremien eng mit seinen Partnern zusammenarbeiten und sich auf dieser Ebene dafür einsetzen, fahrzeugtechnische Entwicklungen voranzutreiben.

Bereits eingeleitete Maßnahmen, von der sich die Bundesregierung eine Erhöhung der Verkehrssicherheit verspricht, sind mit der Verordnung (EG) 661/2009 über harmonisierte Vorschriften für den Bau von Kraftfahrzeugen bereits umgesetzt worden. Zukünftig werden Elektronische Stabilitätsprogramme (ESP) für neue Pkw und Nutzfahrzeuge, vorausschauende Notbremsysteme für schwere Nutzfahrzeuge und Busse, Spurverlassenswarnsysteme für Nutzfahrzeuge und Busse sowie Reifendrucküberwachungssysteme für Pkw zur Pflicht.

Für Fortschritte im Bereich „Fahrzeugtechnik“ sind jedoch in erster Linie Vertreter der Industrie und hier insbesondere die Kraftfahrzeughersteller zuständig. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann hier in der Regel keine finanziellen Beiträge leisten, um bestimmte Entwicklungen, die die Verkehrssicherheit erhöhen, zu fördern und voranzutreiben. Gleichwohl kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einen wichtigen Beitrag leisten, wenn es darum geht:

- in Deutschland für einheitliche Systeme beratend zu werben,
- wo nötig, Rechtsvorschriften zu erstellen,
- in der EU dafür Sorge zu tragen, dass geeignete Maßnahmen EU-weit zum Einsatz kommen und



- Rahmenbedingungen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilwirtschaft im globalen Umfeld zu schaffen.



Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung befürwortet darüber hinaus den freiwilligen Einsatz von Technologien zur Prüfung der Fahrtauglichkeit in Bezug auf Alkohol oder Müdigkeit in Fahrzeugen gewerblicher Unternehmen und in Fuhrparks.

Es wird zudem zu prüfen sein, inwieweit elektronische atemalkoholsensitive Wegfahrsperren (sog. Alkolocks), die erst durch eine Atemalkoholprobe des Fahrers deaktiviert werden können, ein geeignetes Instrument im Zuge der Rehabilitation alkohol-auffälliger Kraftfahrer darstellen. Möglichkeiten und Grenzen des Einsatzes dieser Technologie im Rahmen der Kraftfahrer-rehabilitation sollen auf wissenschaftlicher Basis diskutiert werden.

4.1 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Aktive Sicherheit

Zahlreiche Studien zeigen, dass unfallvorbeugende, aktive Fahrerassistenzsysteme – insbesondere auch bei Nutzfahrzeugen – wesentlich zur Reduzierung der Unfallhäufigkeit und -schwere beitragen können.

Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen



Viele dieser Systeme, wie beispielsweise die elektronischen Fahrdynamik-Regelsysteme (ESP, Elektronisches Stabilitätsprogramm) werden heute schon zu großen Teilen in den Kraftfahrzeugen genutzt. Andere Systeme befinden sich in der Entwicklung oder in der Markteinführung und werden insbesondere bei Fahrzeugen der gehobenen Klassen nachgefragt. Fahrerassistenzsysteme zur Erhöhung der aktiven Fahrzeugsicherheit können den Fahrer bei den unterschiedlichsten Fahraufgaben unterstützen. Je nach System wird der Fahrer entweder nur vor Gefahren gewarnt oder das System unterstützt aktiv die Fahraufgabe, indem es beispielsweise das Fahrzeug automatisch auf seiner Fahrspur temporär weiterführt.

Ein vermehrter Einsatz solcher Systeme kann dazu beitragen, die Verkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass der Fahrer nicht überfordert oder abgelenkt wird, und dass er seiner Verantwortung für Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme nicht entbunden wird. Hierfür müssen auf nationaler und internationaler Ebene rechtliche Rahmenbedingungen gesetzt werden.

Um das Sicherheitspotenzial solcher Systeme zu nutzen, ist eine schnelle Verbreitung notwendig. Direkte staatliche Anreize für spezielle, bestehende Systeme führen allerdings oftmals zu Marktverzerrungen und könnten weitere Innovationen hemmen.

Potenziale von Fahrerassistenzsystemen auch für Senioren nutzen

Einige Fahrerassistenzsysteme verfügen über das Potenzial, altersbedingte Einschränkungen der psycho-physischen Leistungsfähigkeit älterer Kraftfahrer u. U. kompensieren und damit die Wahrnehmung der Fahraufgabe erleichtern zu können. Dieses Potenzial gilt es zur Bewahrung der Mobilität von Senioren zu nutzen. Beispielsweise könnten Kreuzungsassistenten zukünftig insbesondere älteren Kraftfahrern helfen, komplexe Kreuzungssituationen zu bewältigen.



Verstärkte Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen in die Sicherheitsbewertung von Neufahrzeugen (Euro NCAP)

Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) stellt als europäisches Programm zur Bewertung der Sicherheit von Neufahrzeugen ein Instrument dar, das Neuwagenkäufern ein objektives Entscheidungskriterium hinsichtlich der Sicherheit des Fahrzeugs an die Hand gibt. Zu den ursprünglichen Bewertungskategorien „Schutz erwachsener Insassen“, „Fußgängerschutz“ und „Schutz von Kindern“ werden seit dem Jahr 2009 in der Kategorie „Sicherheitsassistenzsysteme“ (Safety Assist) zusätzlich Fahrerassistenzsysteme wie z. B. ESP, Gurtwarner und Geschwindigkeitsbegrenzer bewertet. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird als Mitglied des Euro NCAP darauf hinarbeiten, zukünftig auch weitere Fahrerassistenzsysteme in die NCAP-Bewertung aufzunehmen, wenn der Nachweis des Nutzens für die Verkehrssicherheit durch entsprechende Studien belegt ist.

Winterreifenpflicht

Am 04.12.2010 ist die neue „Winterreifenverordnung“ in Kraft getreten. Seitdem darf mit Kraftfahrzeugen bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte nur mit Winterreifen (M+S-Reifen) gefahren werden. Gleichzeitig wurden die Geldbußen für entsprechende Verstöße verdoppelt. Das Fahren ohne Winterreifen bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte kostet nun 40 Euro. Bei Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer fallen 80 Euro an; hinzu kommt der Eintrag eines Punktes im Verkehrszentralregister.

Im Zuge der Einführung der neuen Winterreifenpflicht hat der Bundesrat die Bundesregierung auf weitere zu untersuchende Aspekte hingewiesen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überprüft daher derzeit insbesondere die Kennzeichnung für Winterreifen, die Mindestprofiltiefe für Winterreifen sowie die Ausnahme bestimmter Fahrzeuge und die Aufnahme der Halterhaftung bei der Winterreifenpflicht. Die Ergebnisse sollen zukünftig zur Präzisierung und Optimierung in die bestehende Winterreifenpflicht aufgenommen werden, um bei winterlichen Wetterverhältnissen sowohl die Verkehrssicherheit als auch den Verkehrsfluss weiter zu verbessern.

4.2 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Passive Sicherheit



Im Falle eines Unfalls geht es darum, Verletzungen für Insassen und weitere Unfallbeteiligte zu vermeiden bzw. so gering wie möglich zu halten. Erfolge in diesem Bereich sind zum Großteil auf eine kontinuierliche Verbesserung der passiven Sicherheit in den vergangenen Jahrzehnten zurückzuführen. Als Beispiele hierfür sind u. a. Sicherheitsgurt, Airbag, die Weiterentwicklung der Fahrgastzelle, aber auch der Schutz von Fußgängern durch Verbesserungen an der Front von Fahrzeugen durch Einführung entsprechender kraftfahrzeugtechnischer Vorschriften zu nennen.

In vielen Feldern ist zur Entwicklung neuer und zur Weiterentwicklung bestehender Anforderungen zur passiven Sicherheit Forschung notwendig. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht seine Aufgabe vor allem in der Schaffung von entsprechenden Rahmenbedingungen, die sowohl

die Sicherheit im Straßenverkehr weiter erhöhen z. B. bei Unfällen mit Aufprall auf ein Hindernis neben der Fahrbahn als auch den Einsatz innovativer Systeme und Technologien ermöglichen.

Übernahme der Prüfvorschriften zum Fußgängerschutz auf SUV (Sports Utility Vehicles) und Fahrzeuge mit kurzem Vorderwagen (Transporter)

SUV (Sports Utility Vehicles) und andere Geländewagen haben in der Regel hohe und starre Fahrzeugfronten, sodass der Fußgängerschutz in Teilbereichen verbesserungswürdig ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat sich auf internationaler Ebene dafür eingesetzt, dass die Regelungen zum Fußgängerschutz in Zukunft für alle Pkw und leichten Nutzfahrzeuge angewendet werden müssen. Ab dem 24. Februar 2015 gelten die Anforderungen der Fußgängerschutzverordnung daher für alle neuen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, auch für Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen. Sollten zukünftig auch bisher von dem Typgenehmigungsverfahren zum Fußgängerschutz ausgenommene Fahrzeuge mit kurzem Vorderwagen (Transporter) in die Verordnung aufgenommen werden, wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den entsprechenden europäischen Gremien an der Erarbeitung neuer geeigneter Prüfverfahren mitwirken.

Verbesserung von Insassenrückhaltesystemen in Fahrzeugen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen unterstützt die weitere Verbesserung von Sicherheitsgurten und Insassenrückhaltesystemen in Kraftfahrzeugen. Dazu arbeitet man aktiv an der Entwicklung von Sicherheitsstandards für Rückhaltesysteme zur Beförderung von Menschen mit Behinderung. Es ist geplant, der Europäischen Kommission diese Standards auch zur Übernahme in die Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge zu empfehlen.

Die Einführung von IsoFIX, einem mechanischen Befestigungssystem für den einfachen und sicheren Einbau von Kindersitzen im Fahrzeug, wird befürwortet. Dazu wird bei der UN/ECE derzeit an einer Vorschrift gearbeitet, die zukünftig einen erweiterten, universellen Einsatz dieses Systems in den entsprechenden Fahrzeugen ermöglicht.



Die Einführung des Angurterinnerers wird befürwortet. Jedoch ist aufgrund der in Deutschland bereits sehr hohen Gurtanlagequote das mögliche Potential zur Sicherheitserhöhung durch dieses System als gering einzuschätzen.

Rettungskarten

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich dafür einsetzen, dass es zur zügigen Bereitstellung der sogenannten Rettungskarte kommt. Hierdurch soll es den Rettungsdiensten erleichtert werden, verunfallte Personen aus Fahrzeugen zu bergen.

4.3 Elektro- und Hybridfahrzeuge

Nach 100 Jahren Entwicklungsgeschichte des Verbrennungsmotors zeichnet sich mit den alternativen Antriebstechnologien eine Zeitenwende im Verkehrsbereich ab. Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge werden in den kommenden Jahrzehnten das Bild des Straßenverkehrs in Deutschland zunehmend prägen. Die Endlichkeit fossiler Brennstoffe und die Weltklimaziele beschleunigen diesen technologischen Fortschritt. Diese Fahrzeuge stellen wichtige Zukunftstechnologien dar, bei denen deutsche Unternehmen die Technologieführerschaft anstreben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird sich in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Institutionen und der Industrie dafür einsetzen, dass mögliche Sicherheitsrisiken dieser neuen Antriebstechnologien frühzeitig erkannt und diesbezüglich Lösungsmöglichkeiten gefunden werden.

Akustische Wahrnehmbarkeit von Elektrofahrzeugen



Hybrid- und Elektroautos geben kaum Geräuschemissionen ab, was erhebliche Vorteile im Hinblick auf die Lärmreduktionen im Straßenverkehr bringt, jedoch besonders für Fußgänger und Radfahrer in bestimmten Situationen zur Gefahr werden könnte. Lösungsansätze müssen aus verschiedenen Richtungen kommen. Besonders wichtig ist, dass Elektrofahrzeuge seitens der Industrie mit der neuesten Sicherheitstechnik zur Verhinderung von Unfällen ausgestattet werden. Ebenso ist denkbar, dass Elektrofahrzeuge in bestimmten Situationen (z.B. beim Ein- und Ausparken) Signalgeräusche erzeugen, die schwächere Verkehrsteilnehmer

warnen, ohne jedoch den Lärmimmissionsnutzen durch Elektrofahrzeuge zu konterkarieren.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird in diesem Sinne im Dialog mit der Wissenschaft und der Automobilindustrie an geeigneten Lösungen arbeiten und gleichzeitig über mögliche Gefahren aufklären, um ein entsprechendes Problembewusstsein zu erzeugen.

Technische Überwachung von Elektro- und Hybridfahrzeugen

Die Voraussetzungen für die technische Überwachung von Elektro- und Hybridfahrzeugen sind bereits geschaffen worden. Ein Entwurf zur Überarbeitung der Vorschriften über die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge beinhaltet bereits entsprechende Vorschriften für Gasanlagen im Antriebssystem von Kraftfahrzeugen, elektrische Antriebe von Kraftfahrzeugen und Hybridantriebe von Kraftfahrzeugen. Nach nationalem Inkrafttreten wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsprechende Vorschläge auch bei der Europäischen Kommission einreichen.

4.4 Motorräder, Fahrräder und andere Zweiräder

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist die Sicherheit von Motorradfahrern. Aufgrund der anhaltend hohen Verunglücktenzahlen mit schwersten bis tödlichen Verletzungen – insbesondere bei den Motorradnutzern selbst – gilt es, neben den Bereichen Verhalten und Infrastruktur auch Entwicklungen in der Fahrzeugtechnik zu nutzen.



Serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit automatischen Blockierverhinderern

Viele Studien haben gezeigt, dass automatische Blockierverhinderer (ABV, ABS) bei Motorrädern ein großes Potenzial haben, Motorradunfälle zu vermeiden oder abzumildern. Insbesondere werden durch ABV blockierende Räder und damit verbundene Stürze vermieden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ruft deshalb die Motorradindustrie zu einer Selbstverpflichtung auf, ABV in alle neuen Motorräder einzubauen, um eine möglichst schnelle Ausstattung der Fahrzeugflotte mit ABV zu gewährleisten.

Darüber hinaus wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bei der Europäischen Kommission für eine europäische Regelung zur verbindlichen Einführung bei Motorrädern ab 125 ccm aussprechen.

Elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs)

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird potenzielle Einflüsse von Pedelecs und anderer motorunterstützter Fahrräder auf die Verkehrssicherheit wissenschaftlich untersuchen lassen.

Ziel dieses Projektes ist die Analyse potenzieller Problemfelder von Pedelecs für die Verkehrssicherheit, so dass eine frühzeitige Erarbeitung und Implementierung sinnvoller Maßnahmen ermöglicht wird. Neben der theoretischen Aufarbeitung und der Analyse von Erkenntnissen anderer Staaten ist eine Nutzerbefragung ein Expertenworkshop und eine Verkehrsbeobachtung bzw. ein Fahrversuch vorgesehen.

Erst nach Vorliegen der Ergebnisse können Aussagen über das weitere Vorgehen erfolgen.

Festschreibung des „Mindeststands der Technik“ für Fahrräder



Auf den ersten Blick sehen viele Fahrräder ähnlich aus. Für den Käufer ist es oft schwierig, durch bloße Augenscheinnahme Qualitätsunterschiede zwischen verschiedenen Modellen zu erkennen, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Deshalb ist die Festschreibung des „Mindeststands der Technik“ zur Festlegung von technischen Mindestanforderungen, wie Bremsen und Beleuchtung, in den entsprechenden Normungs-

gremien von großer Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wird hieran mitwirken und darüber hinaus auch die weitere Entwicklung von Elektrofahrrädern in Bezug auf die Unfallauffälligkeit beobachten.

4.5 Lkw

Schutz (wie Unterfahrschutz) an Lkw

Der Heckunterfahrschutz an Lkw gehört bereits seit den 70er Jahren zur Standardausstattung von Lkw. Trotzdem enden Unfälle, bei denen ein Pkw auf einen Lkw auffährt, oft mit schweren Verletzungen oder sogar tödlich. Verantwortlich hierfür ist ein in vielen Unfallkonstellationen zu hoch angebrachter oder nicht immer ausreichend stabiler Unterfahrschutz. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sieht in einer weiteren Verschärfung der Prüfanforderungen in der entsprechenden internationalen Vorschrift und in der Absenkung der zulässigen Höhe für einen Heckunterfahrschutz eine wirksame Maßnahme zur deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit und wird diese in die entsprechenden internationalen Gremien einbringen.

Nach schweren Auffahrunfällen auch von Gefahrgutfahrzeugen ergreift Deutschland darüber hinaus die Initiative, die Sicherheit am Fahrzeugheck von Gefahrgut-Tankfahrzeugen weiter zu erhöhen. Neue Ansätze und Ergebnisse einer Untersuchung der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung werden dazu seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Vorschlag zur Ergänzung des Europäischen Übereinkommens über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) eingebracht.



Maßnahmen – Fahrzeugtechnik

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Aktive Sicherheit

- Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen
- Potenziale von Fahrerassistenzsystemen für Senioren nutzen
- Verstärkte Einbeziehung von Fahrerassistenzsystemen in die Sicherheitsbewertung von Neufahrzeugen (EuroNCAP)
- Winterreifenpflicht

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – Passive Sicherheit

- Übernahme der Prüfvorschriften zum Fußgängerschutz auf SUV (Sports Utility Vehicles) und Fahrzeuge mit kurzem Vorderwagen (Transporter)
- Verbesserung von Insassenrückhaltesystemen in Fahrzeugen
- Rettungskarten

Elektro- und Hybridfahrzeuge

- Akustische Wahrnehmbarkeit von Elektrofahrzeugen
- Technische Überwachung von Elektro- und Hybridfahrzeugen

Motorräder, Fahrräder und andere Zweiräder

- Serienmäßige Ausstattung aller Motorräder mit automatischen Blockierverhinderern
- Elektronisch unterstützte Fahrräder (Pedelecs)
- Festschreibung des „Mindeststands der Technik“ für Fahrräder

Lkw

- Schutz (wie Unterfahrschutz) an Lkw



5. Schlussbemerkung

Die bisherigen Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sind ermutigend. Die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten ist heute auf den niedrigsten Stand seit Einführung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahr 1953 gesunken. Diese Erfolge sind zugleich aber auch Auftrag für die Zukunft. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den festen politischen Willen, mit dem vorliegenden Verkehrssicherheitsprogramm diese Erfolgsgeschichte fortzusetzen.

Um die positive Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit weiter zu unterstützen, werden mit diesem Programm über 40 Maßnahmen in den Aktionsfeldern Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik auf den Weg gebracht, die weiterhin nachhaltig die Verkehrssicherheit verbessern. Insbesondere die schwächeren Verkehrsteilnehmer sollen besser geschützt und Unfälle auf Landstraßen weiter verringert werden.

So sollen beispielsweise die serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern vorangetrieben, das freiwillige Tragen von Fahrradhelmen und die Regelakzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmern gefördert werden. Der vermehrte Einsatz von Rüttelstreifen sowie der Einsatz von Spurhalteassistentensystemen könnte Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn verhindern. Der Neu-, Aus- und Umbau von Rastanlagen sowie eine effiziente Lkw-Parkraumbewirtschaftung durch moderne Informations- und Kommunikationssysteme helfen, Risiken durch Stress und Ermüdung von Lkw-Fahrern zu minimieren. Die freie Verfügbarkeit von sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen für alle Verkehrsteilnehmer vermag ebenfalls einen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu leisten. Ferner soll eine Erhöhung der Marktdurchdringung von Fahrerassistenzsystemen erreicht werden.

Mit diesem Programm wird sowohl auf die bestehenden als auch auf zukünftige Herausforderungen reagiert. Zu diesen Herausforderungen zählt der demografische Wandel genauso wie der technologische Fortschritt im Straßenverkehr. Neben einer weiteren Reduktion der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer muss es zukünftig auch darum gehen, die Zahl der schwerstverletzten Unfallopfer deutlich zu senken.

Das hier vorliegende Programm benennt die wesentlichen Aktionsfelder und soll ermutigen, weiter an der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten; und es soll zeigen, welche Wege beschritten werden können, um das gemeinsame Ziel einer noch besseren Verkehrssicherheit zu erreichen.



Bildnachweis

Titelbild: © Miredi – Fotolia.com, S. 1: Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung, S. 4: © Omid Mahdawi – Fotolia.com,
S. 5: Deutsche Verkehrswacht e.V., S. 6: © iStockphoto.com / Barış Muratoğlu,
S. 7: © Luftbildfotograf – Fotolia.com, S. 8: Deutsche Verkehrswacht e.V.,
S. 9: Deutsche Verkehrswacht e.V., S. 10 oben: © Gerhard Seybert –
Fotolia.com, S. 10 unten: © Kara – Fotolia.com, S. 11: 3M Deutschland GmbH,
S. 12: Fotofinder © ecopix Fotoagentur / Bernd Friedel, S. 13: © Denkou
Images – Fotolia.com, S. 14: Deutsche Verkehrswacht e.V., S. 15: Deutsche
Verkehrswacht e.V., S. 16: Deutsche Verkehrswacht e.V., S. 17: Deutsche
Verkehrswacht e.V., S. 18 oben: © Bernd_Leitner – Fotolia.com, S. 18 unten:
© contrastwerkstatt – Fotolia.com, S. 19: Deutsche Verkehrswacht e.V.,
S. 20: © iStockphoto.com / burak pekacın, S. 21: Deutsche Verkehrswacht e.V.,
S. 22: © mezzotint – Fotolia.com, S. 23 oben: © RRF – Fotolia.com, S. 23 unten:
© iStockphoto.com / TommL, S. 24 oben: Deutsche Verkehrswacht e.V.,
S. 24 unten: © happyone – Fotolia.com, S. 25: © Sergei Poromov – Fotolia.com,
S. 26: © DjiggiBodgi.com – Fotolia.com, S. 28: © S. Kobold – Fotolia.com,
S. 29: © Gina Sanders – Fotolia.com, S. 30: © Arno Bachert – Fotolia.com,
S. 31: © lassedesignen – Fotolia.com, S. 32: © Ingo Bartussek – Fotolia.com,
S. 33: © frogmo9 – Fotolia.com, S. 34 oben: © GordonGrand – Fotolia.com,
S. 34 unten: © pmphoto – Fotolia.com, S. 35: digitalstock © A. Lohmar,
S. 36: digitalstock © R. Frank, S. 37: © Val Thoermer – Fotolia.com,
S. 38: © Bäckersjunge – Fotolia.com, S. 39: © Stefan Körber – Fotolia.com,
S. 40: © Ssogras – Fotolia.com, S. 41: digitalstock © lumen-digital,
S. 42: © iStockphoto.com / Niko Guido, S. 43: © stone_break – Fotolia.com,
S. 44 oben: © Lincoln Rogers – Fotolia.com, S. 44 unten: Robert Bosch GmbH,
S. 45: © iStockphoto.com / David Sucsy, S. 46: © Dmitry Vereshchagin –
Fotolia.com, S. 47: © iStockphoto.com / Andreas Steinhart,
S. 48: © iStockphoto.com / Denis Zbukarev, S. 49: Robert Bosch GmbH,
S. 50: © iStockphoto.com / malerapaso, S. 51: © iStockphoto.com /
© Stephen Mahar, S. 53: © Torsten Rauhut – Fotolia.com,
S. 54: © somenski – Fotolia.com

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

<http://www.bmvbs.de>

Redaktion

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat LA 26

Satz und Gestaltung

EYES-OPEN – Agentur für Kommunikation
www.eyes-open.de

Druck

Königsdruck, Berlin

Gedruckt auf ProfiSilk

FSC Mix, Papier aus verantwortungsvollen Quellen
Forest Stewardship Council (FSC C104114)