Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung **Berlin, 07.04.2009**

Bericht

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 22./23. April 2009 in Erfurt

TOP 6.1
Sicherheit von Motorradfahrern

1. Ausgangslage:

Mit Schreiben vom 04.12.2008 übermittelte der Vorsitzende der IMK, Herr Minister Schönbohm, Herrn BM Tiefensee den Beschluss der IMK vom 21.11.2008 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern und übersandte hierzu den Bericht der Projektgruppe Motorrad der IMK vom 27.08.2008. Hierzu wird ein Schwerpunkt auf die Notwendigkeit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit gelegt und die Initiierung einer bundesweit abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit zum Auftakt der Motorradsaison 2009 begrüßt.

Darüber hinaus sieht die IMK lt. Beschluss zusätzliche rechtliche Optimierungsmöglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit von Motorradfahrern und bittet ihren Vorsitzenden, beim BMVBS darauf hinzuwirken,

- auf europäischer Ebene die verpflichtende serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern voranzutreiben,
- durch eine Änderung des § 21a Abs. 2 StVO nur noch das Tragen ECE-geprüfter Helme anzuerkennen,
- dass zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und aus Lärmschutzgründen die Bußgelder für technische Veränderungen an Fahrzeugen deutlich erhöht werden und
- die Schaffung der erforderlichen Voraussetzungen für den polizeilichen Zugriff auf das Punkteregister (VZR) als Informationsbasis zur Durchführung verkehrserzieherischer Gespräche und zur Anordnung von Maßnahmen nach den Polizeigesetzen zu prüfen.

2. Position des BMVBS

Dem Thema Motorradsicherheit wird im BMVBS ein hoher Stellenwert eingeräumt. Das gilt sowohl für Öffentlichkeitsmaßnahmen als auch für die im IMK-Beschluss genannten technischen und sonstigen Maßnahmen und Forderungen.

2.1 Öffentlichkeitsarbeit/-maßnahmen

Das Anliegen der IMK zu einer bundesweit abgestimmten Öffentlichkeitsarbeit wird mitgetragen und die Initiierung und Durchführung öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen mit dem Ziel der Reduzierung von Motorradunfällen unterstützt. Für gezielte Öffentlichkeitsarbeit stellt BMVBS im Jahr 2009 dazu zusätzliche ca. 1,5 Mio. € bereit. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ eine umfassende Motorrad-Sicherheitskampagne zum Auftakt der Motorradsaison in Abstimmung mit den Ländern gestartet, ein TV-Spot zur Motorradsicherheit vorgestellt, eine neue Sicherheitsbroschüre für Motorradfahrer erarbeitet sowie ein diesbezüglicher Internetauftritt entwickelt. Auf folgende weitere Einzelmaßnahmen und Vorhaben wird beispielhaft hingewiesen:

- Am 20. Mai 2009 ist ein erneutes Spitzengespräch von Minister Tiefensee mit den für die Verkehrssicherheit zuständigen Verbänden, IMK-Vorsitz und weiteren Beteiligten beabsichtigt, um die Eckpunkte für die künftige gemeinsame Verkehrssicherheitsarbeit festzulegen und zu kommunizieren; das entspricht auch dem Wunsch der VMK. Ein Themenschwerpunkt wird die Motorradsicherheit sein.
- Voraussichtlich vier Mal in 2009 wird ein vom DVR und BMVBS geleiteter „Runder Tisch“ mit den Ländern durchgeführt, an welchem die im o. g. Spitzengespräch festgelegten Eckepunkte umgesetzt und weitere Aktivitäten festgelegt werden; Beispiele sind u. a. Plakataktionen auf Landstraßen mit Kampagne-Motiven und eine gemeinsame Woche der Verkehrskontrollen in den Ländern.
- Mitarbeit am 4. Europäischen Verkehrssicherheitsprogramm und Fortschreibung des Nationalen Verkehrssicherheitsprogramms 2010/11 unter Einbeziehung der Länder, Verbände, der BASt und weiterer betroffenen und interessierten Akteure. Auch hier wird die Motorradsicherheit eine der Schwerpunkte sein.

2.2 Verpflichtende serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern vorantreiben

Die höhere Gefährdung von Motorradfahrern im Straßenverkehr ist ein internationales Problem und wird derzeit in zahlreichen europäischen Ländern erörtert. Das Anliegen der IMK, die verpflichtende serienmäßige Ausstattung von Motorrädern mit automatischen Blockierverhinderern voranzubringen, wurde daher in die europäischen Gremien hineingetragen. Forschungsprojekte konnten nachweisen, dass Antiblockiersysteme (ABS) beim Bremsen mit Motorrädern Vorteile aufweisen. Zum einen werden Radblockaden des Vorderrades bei Vollbremsungen vermieden, die unweigerlich zum Sturz führen. Zum anderen lassen sich Bremswege verkürzen bzw. die Belastungen und Beanspruchungen der Fahrer beim Bremsen mindern.

Ein im Berichtszeitraum durchgeführtes Forschungsprojekt (BASt-Projekt; „Nutzen-Kosten-Analyse für ABS bei Motorrädern“) konnte darüber hinaus zeigen, dass die Nutzung von ABS in Motorrädern auch volkswirtschaftlich sinnvoll ist (das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4 zu 1 ist im Vergleich zu dem anderer Sicherheitssysteme sogar relativ hoch). Im geltenden „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des BMVBS ist ausgeführt, möglichst ABV in allen Kraftfahrzeugen vorzusehen.

Das BMVBS hat auf internationaler Ebene bereits mehrfach auf das oben genannte Ziel hingewirkt. Jedoch ist bislang weder von der Europäischen Kommission noch von den Vertragsparteien der UNECE oder den Vertragspartnern des Global Agreement von 1998 ein Signal zur Unterstützung der Forderung nach obligatorischer Ausstattung von Motorradbremsanlagen mit ABV-Systemen gekommen. Die letzte Initiative wurde vom BMVBS am 05.12.2008 bei einem Gespräch mit der Europäischen Kommission ergriffen. Die KOM hatte die Erläuterungen dazu zunächst nur zur Kenntnis genommen.

Die Kommission plant nun aber, Mitte 2009 Vorschläge für eine Novellierung der Vorschriften für die Typgenehmigung zwei- und dreirädriger Kraftfahrzeuge und für neue Sicherheitsvorschriften und Emissionsnormen für diese Fahrzeuge vorzulegen. Die Kommission prüft deshalb zurzeit, ob es möglich ist, ABS für alle Motorräder verbindlich vorzuschreiben und welche Konsequenzen eine solche Vorschrift hätte.

BMVBS wird die obligatorische Ausstattung von Motorrädern mit ABS unterstützen.

2.3 Änderung des § 21a Abs. 2 StVO (nur noch Tragen ECE-geprüfter Helme zuzulassen):

Das BMVBS empfiehlt den Motorradfahrern, nur Schutzhelme zu verwenden, die der ECE-Regelung Nr. 22 entsprechen. Dies vorzuschreiben ist aufgrund der nachfolgend geschilderten Sachlage aber nicht möglich:

Am 28. März 1990 trat die 2. Ausnahmeverordnung zur StVO in Kraft, die in Abweichung von § 21a Abs. 2 StVO auch das Tragen nicht amtlich genehmigter Schutzhelme gestattete. Grund für den Erlass der Ausnahmeverordnung war seinerzeit, dass es Probleme bei der Kontrolle durch die Polizei und der verwaltungsmäßigen Handhabung gegeben hatte. Insbesondere der ECE-Aufnäher hatte sich als nicht taugliches Identifizierungsmerkmal erwiesen, da er leicht herauszutrennen war und sich dadurch ein schwunghafter Handel mit gefälschten und herausgetrennten ECE-Aufnähern entwickelt hatte. Um diesem Missstand zu begegnen, sollten die einschlägigen Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 22 überarbeitet werden. Diesem Anliegen Deutschlands wurde jedoch in den zuständigen Gremien der ECE nicht gefolgt.

Da nicht abzusehen war, dass sich diese Sachlage in Zukunft ändern würde, wurde § 21a Abs. 2 StVO mit der 40. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften mit Wirkung vom 1. Januar 2006 wie folgt neu gefasst:

„(2) Wer Krafträder oder offene drei- oder mehrrädrige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf oder in ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen ***geeigneten*** *Schutzhelm tragen. Dies gilt nicht, wenn vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sind.“*

Geeignet sind zunächst amtlich genehmigte Schutzhelme, die entsprechend ECE-Regelung Nr. 22 (BGBl. 1984 II S. 746, mit weiteren Änderungen) gebaut, geprüft, genehmigt und mit dem nach ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschriebenen Genehmigungszeichen gekennzeichnet sind. Aber auch sonstige, nicht mit einem ECE-Prüfzeichen versehene Kraftrad-Schutzhelme können im Sinne des § 21a Abs. 2 StVO dann geeignet sein, wenn sie eine ausreichende Schutzwirkung haben. Eine

ausreichende Schutzwirkung liegt insbesondere nicht vor bei Bauarbeiter-, Feuerwehr-, Rad-, oder Stahlhelmen der Bundeswehr. Geeignet sind vielmehr Schutzhelme, die eigens für das Motorradfahren hergestellt worden sind und deren Bauart die besonderen Kräfte und Beschleunigungen, die auf den Kopf des Motorradfahrers während eines Sturzes einwirken, ausreichend berücksichtigen. Ob tatsächlich eine ausreichende Schutzwirkung vorliegt, ist im Zweifel in jedem Einzelfall zu klären und hängt insbesondere auch vom Zustand des jeweiligen Helmes ab.

2.4 Erhöhung der Bußgelder aus Lärmschutzgründen für technische Veränderungen

In einem aktuellen Verordnungsentwurf zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung wurde der Tatbestand „Erlöschen der Betriebserlaubnis“ neu eingefügt. Damit sollen alle unzulässigen technischen Änderungen, die zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen, mit einem Bußgeld geahndet werden. Darunter fällt auch die technische Änderung von Motorrädern, die zur Verstärkung der Geräuschemissionen führt. Der Verordnungsentwurf wird sich hinsichtlich der Höhe des Bußgeldregelsatzes an den zum 01.02.2009 erhöhten Bußgeldregelsätzen orientieren. Dem Ansinnen wird mithin Rechnung getragen.

2.5 Polizeilicher Zugriff auf das Verkehrszentralregister beim Kraftfahrtbundesamt (Punkteregister) als Informationsbasis zur Durchführung verkehrserzieherischer Gespräche/Maßnahmen nach den Polizeigesetzen

Die Notwendigkeit, über die bereits geregelten Möglichkeiten in den §§ 53 ff. StVG hinaus weitere Zugriffsmöglichkeiten auf das VZR für verkehrserzieherische Maßnahmen und zur Anordnung von polizeilichen Maßnahmen zu schaffen, ist nicht gegeben:

In das Verkehrszentralregister werden Verkehrsverstöße eingetragen und mit Punkten versehen. Das Punktsystem sieht eine Reihe von abgestuften Maßnahmen vor, die bis zum Entzug der Fahrerlaubnis führen können. Bereits im Vorfeld des Entzugs sind daher Rehabilitationselemente mit dem Ziel vorgesehen, den Fahrerlaubnisinhaber zum verantwortungsbewussteren Verhalten zu bewegen. Insofern enthält bereits das bestehende System (mit den Möglichkeiten von einer freiwilligen Teilnahme an einem Aufbauseminar über Beratungsangebote bis hin zur medizinisch-

psychologischen Untersuchung) abgestufte verkehrserzieherische Maßnahmen, die als Endstufe im Entzug der Fahrerlaubnis münden. Damit werden verkehrsauffälligen Fahrern bereits vor dem Eintreten gravierenderer Sanktionen Möglichkeiten zur Entwicklung eines verkehrsangepassten Verhaltens geboten.

2.6 Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot)

Das MVMot wurde vom AK „Motorradunfälle“ des AA „Unfalluntersuchungen, Sicherheitsmaßnahmen“ der FGSV erarbeitet. Es beinhaltet eine Vielzahl von Gesichtspunkten zur Verbesserung der Motorradsicherheit auf Straßen. Angesprochen werden „*Unfallauswertungen*“, „*verkehrsrechtliche Maßnahmen“*, „*straßenbauliche und betriebliche Maßnahmen“* sowie *„Erfolgskontrollen“*. Häufig haben die Aussagen empfehlenden oder beispielhaften Charakter. Sie greifen oft bereits bestehende Regelungen auf und fassen sie in Form eines Kompendiums unter dem Gesichtspunkt „Motorradsicherheit“ zusammen.

Eine Aufstufung des MVMot zu einer Richtlinie, wie sie von der GKVS angeregt wurde, wird nicht befürwortet, da mit den im Merkblatt angesprochenen Regelungen zur Unfallauswertung und zu den verkehrsrechtlichen Aspekten wesentliche Teile des Papiers in die Kompetenz der Länder fallen. Der Bund kann in diesem Bereich nicht ohne weiteres verbindliche Regelungen treffen.

Auch ansonsten wäre eine inhaltliche Überarbeitung unumgänglich, da das MVMot in seiner Diktion ausdrücklich als Merkblatt abgefasst ist. Richtlinien müssen demgegenüber aber weitgehend verbindliche Regelungen enthalten. Der Vorteil des MVMot, der in einer umfassenden Darstellung besteht, ginge verloren.
Die Überarbeitung wäre mit für die einzelnen Bereiche unterschiedlichem, aber zum Teil erheblichem Zeitaufwand verbunden. Solange die neue Richtlinie nicht in Kraft getreten ist, würde das MVMot zwar weiter bestehen; es ist jedoch zu befürchten, dass seine Akzeptanz unter Berufung auf den bevorstehende Erlass der Richtlinie leiden würde.

Da das MVMot aber wichtige Hinweise zur Verbesserung der Motorradsicherheit enthält, erklärt sich BMVBS für bereit, mit einem Schreiben die Länder ausdrücklich aufzufordern, die Hinweise des Merkblatts im Zuständigkeitsbereich des Bundes (Bau und Straßenbetrieb der Bundesfernstraßen) zu beachten.