

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 21./22. März 2018 in Berlin und

zur Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg

TOP 6.6 /
TOP 6.4 **Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland**

Trotz der erheblichen Anstrengungen von Bund, Ländern sowie allen anderen Akteuren ist festzustellen, dass es erheblicher zusätzlicher Anstrengungen bedarf, um dem gemeinsam beschlossenen Ziel, bis 2020 die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr gegenüber 2011 um 40 % zu senken, möglichst nahe zu kommen.

Das BMVI hat in jüngster Vergangenheit durch verschiedene Rechtsänderungen einen maßgeblichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet. So wurde unter anderem die streckenbezogene Anordnung von Tempo 30 an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor bestimmten sozialen Einrichtungen erleichtert. Die Regelung zur Bildung einer Rettungsgasse wurde vereinfacht und das Verbot der Nutzung elektronischer Geräte (Smartphones etc.) am Steuer erweitert und modernisiert, die Bußgelder bei Verstößen hiergegen wurden deutlich erhöht. Darüber hinaus wurden die Veranstaltung von und die Teilnahme an verbotenen Straßenrennen unter Strafe gestellt, ebenso die Behinderung von Rettungskräften durch Gaffer.

Ein wichtiger Handlungsschwerpunkt des Bundes ist die kontinuierliche Verbesserung der Fahrzeugtechnik. Das BMVI setzt sich seit Jahren mit Nachdruck für den – auch von der VMK im April und November 2017 geforderten – verpflichtenden Einbau von Abbiege-Assistenzsystemen in Lkw ein.

Für eine wirksame Regelung sind internationale Rechtsänderungen notwendig. Die Fahrzeugtypgenehmigungen werden für Lkw in Deutschland nach den EU-Typgenehmigungsvorschriften (derzeit Rahmenrichtlinie 2007/46/EG) erteilt, die u.a. auf Regelungen der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) verweisen. Technische Anforderungen aus einem nationalen Gesetz finden u.a. für typgenehmigte Lastkraftwagen keine Anwendung. Insofern kann ein nationaler Gesetzent-

wurf das Problem nicht lösen. Das BMVI hat deshalb u.a. auf der Grundlage nationaler Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen bei der UNECE einen Vorschlag für die Ausrüstung schwerer Lkw mit Abbiege-Assistenzsystemen eingereicht. Ziel ist es, Kriterien für die Prüfung von Abbiege-Assistenzsystemen festzulegen und international zu harmonisieren, um sie anschließend über die EU-Typgenehmigungsvorschriften verbindlich einzuführen. Die Vorschriften sollen technologieneutral gestaltet werden (sogenannte Wirkvorschriften), damit sowohl Sensor-basierte Systeme, als auch Kamera-basierte Systeme zum Einsatz kommen können. Wichtig ist das Sicherstellen der Wirksamkeit der Systeme durch die Ausrüstungsvorschriften.

Das BMVI fördert zudem den Einbau von Abbiegeassistentensystemen in Lkw über das „De-minimis“-Programm. Gemäß Nr.1.3 der Anlage zur Förderrichtlinie können Mittel für Kauf, Miete und Leasing von zusätzlichen überobligatorischen Sicherheitseinrichtungen an Nutzfahrzeugen im Güterkraftverkehr mit einem zulässigen Gesamtgewicht (zGG) ab 7,5 Tonnen beantragt werden. Unter diese Maßnahmenkategorie fallen auch Abbiege-Assistenzsysteme und Kamera-Monitor-Systeme. In der Förderperiode 2016 wurden für Kamera-Monitor-Systeme 28 Anträge gestellt, das Fördervolumen belief sich auf rund 34.600 Euro. Mit Blick auf die Prüfbitte der VMK vom April 2017 wird darauf hingewiesen, dass eine Ausweitung des Förderprogramms „De-minimis“ auf leichtere Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zGG nicht möglich ist. Das Förderprogramm ist Bestandteil der Mautharmonisierung nach § 11 des Bundesfernstraßenmautgesetzes, wird aus Mauteinnahmen finanziert und ist zweckgebunden für mautpflichtige Fahrzeuge, d.h. Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht ab 7,5 t. zu verwenden.

Darüber hinaus fördert der Bund jedes Jahr zahlreiche Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese wenden sich an unterschiedliche Zielgruppen, aber auch mit übergreifenden Kampagnen wie „Runter vom Gas“ an alle Verkehrsteilnehmer. Mit den Autobahnplakaten, Pressekonferenzen und weiteren Kommunikationsaktivitäten erreicht die Kampagne eine hohe bundesweite Aufmerksamkeit und Medienresonanz. Der Bund unterstützt im Rahmen dieser Kampagne auch die Länder. Wie von der VMK im November 2017 gefordert, ist bereits 2017 und auch 2018 in den Aufklärungsmedien des Bundes sowohl im Länderpaket als auch in anderen Aktivitäten die von den Ländern geforderte stärkere Sensibilisierung insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer für die Gefahren rechtsabbiegender Fahrzeuge an Verkehrskno-

tenpunkten umgesetzt worden. Im März 2018 erscheinen in der vom BMVI geförderten Filmreihe „Das Gesetz der Straße“ Filme und pädagogisches Begleitmaterial zum Thema „Sicherheit auf dem Fahrrad“ sowie „Risikoverhalten“. Diese und weitere Filme zu den Themen „Ablenkung“ und „Alkohol und Drogen“ sind unter www.lehrer-online.de kostenlos abrufbar und sollen insbesondere junge Menschen für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisieren. Im Filmpaket zum Thema „Fahrradsicherheit“ sowie in weiteren vom Bund geförderten Aufklärungsmaßnahmen, wie z.B. bei der Deutschen Verkehrswacht und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, wird das Thema „Toter Winkel“ gezielt adressiert, um für diese besondere Verkehrssituation zu sensibilisieren. Auch auf der Webseite von „Runter vom Gas“ und in Broschüren wird das Thema angesprochen. Insgesamt wird mit diesen unterschiedlichen Aktivitäten bereits flächendeckend auf die Gefahren von rechtsabbiegenden Fahrzeugen an Verkehrsknotenpunkten hingewiesen und für diese besondere Verkehrssituation sensibilisiert. Weitere Aufklärungsmöglichkeiten werden im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten derzeit geprüft.

Viele Unfälle finden immer noch an sogenannten Unfallhäufungsstellen statt. Als Abhilfemaßnahmen werden vielfach leicht umsetzbare Lösungen, wie die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, eher umgesetzt als aufwändige und kostenintensive bauliche Lösungen. Erfahrungen zeigen aber, dass vor allem bauliche Maßnahmen geeignet sind, Unfallhäufungsstellen dauerhaft zu entschärfen. Insofern besitzen diese trotz höherer Kosten oft eine hohe Wirtschaftlichkeit. Zu Umfang, Ausgestaltung und Wirksamkeit der Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Bundesfernstraßen hat das BMVI im Jahr 2016 eine Umfrage bei den Ländern durchgeführt. Die Rückläufe zeigen, dass die zugehörigen Haushaltstitel in sehr unterschiedlichem Maß zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen genutzt werden. Die Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen wird kaum überprüft. In der Regel erfolgt keine systematische Auswertung von Erfahrungen über die Wirksamkeit von umgesetzten Maßnahmen, was die weitere Prozessoptimierung erschwert. Die vorhandenen Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Unfallhäufungsstellen und zur Optimierung der Verkehrssicherheitsarbeit können dadurch – trotz Bereitstellung der Mittel – nicht voll ausgeschöpft werden.