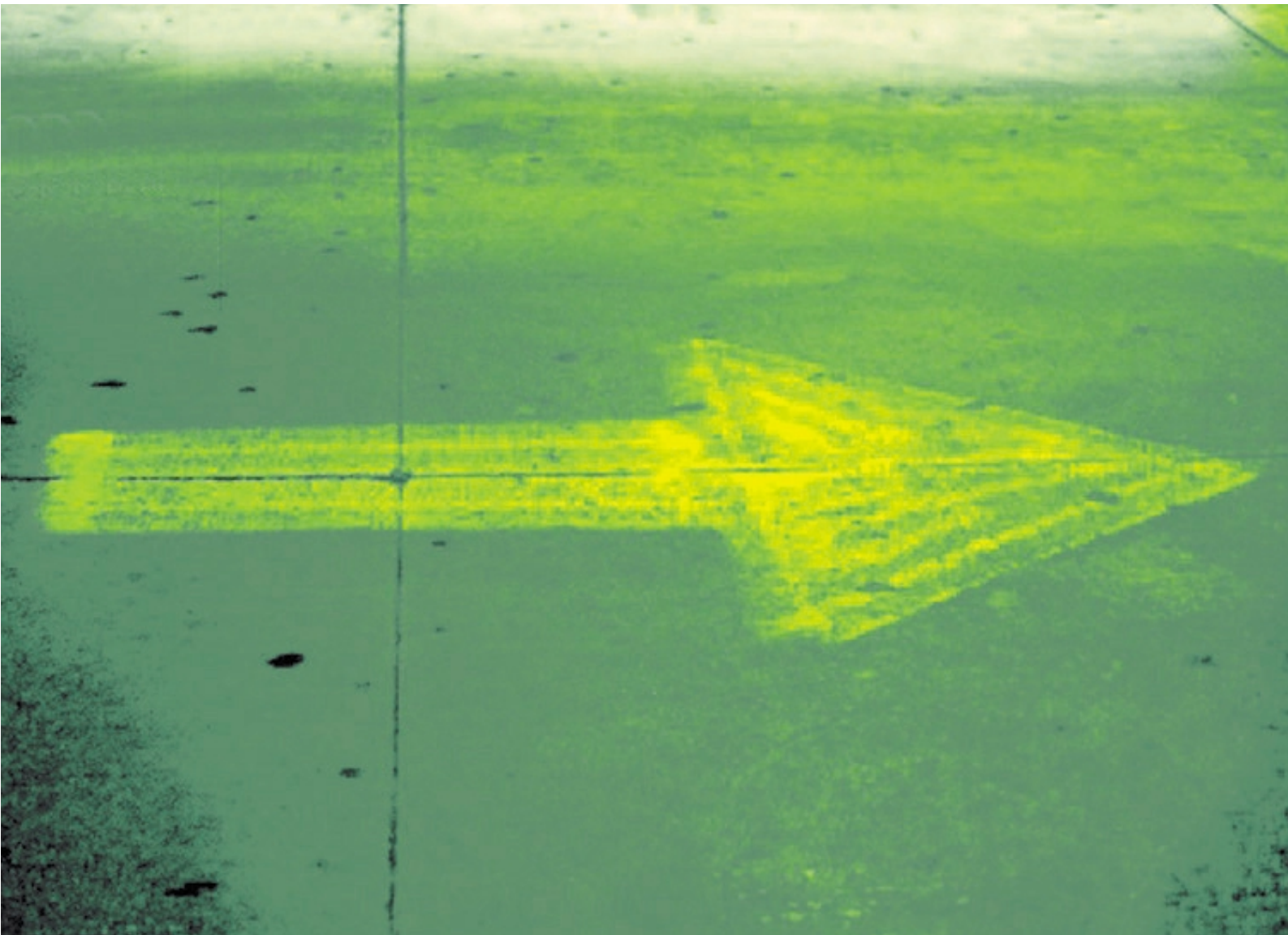




Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen

Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr



Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Berlin, Februar 2001

Impressum

Herausgeber:
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
11030 Berlin

Internet:
<http://www.bmvbw.de>

Layout:
Klaus E. Küster Werbeagentur, Frankfurt am Main

Produktion:
Friedrich Rabenstein GmbH, Frankfurt am Main

Stand:
Februar 2001

Die Broschüre ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, sie wird kostenlos abgegeben und ist nicht zum Verkauf bestimmt.

Sie darf nicht zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Broschüre dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Bundesregierung zu Gunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte.

Inhalt

Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

1	Verkehrssicherheit und Gesellschaft	
2	Prioritäten setzen	
2.1	Verkehrsklima in Deutschland verbessern	9
2.2	Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen	9
2.3	Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren	11
2.4	Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern	11
2.5	Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen	12
3	Gezielte Maßnahmen für mehr Sicherheit	
3.1	Verkehrsverhalten	13
3.1.1	Öffentlichkeitsarbeit	13
3.1.2	Verkehrserziehung	14
3.1.3	Verkehrsrecht	15
3.1.4	Verhaltensanreize	17
3.2	Sichere Fahrzeuge und Telematik	17
3.2.1	Aktive Sicherheit	17
3.2.2	Passive Sicherheit	19
3.2.3	Telematik	20
3.3	Sichere Verkehrswege	21
3.3.1	Gefahrenbeseitigung	22
3.3.2	Ortsumgehungen	22
3.3.3	Straßengestaltung	23
3.3.4	Infrastrukturplanung	24
3.3.5	Fahrradwege	25
3.4	Rettungswesen	25
4	Unfallverhütung und Erfolgskontrolle	
5	Zusammenfassung	

1 Verkehrssicherheit und Gesellschaft

Mobilität als Ausdruck von Freiheit und Lebensqualität

Mobil sein bedeutet für die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes auch ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Für den Weg zur Arbeit, im Berufsleben und in der Freizeit ist Mobilität immer wichtiger geworden. Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen möglichst reibungslos funktioniert. Wirtschaftliche Entwicklung, europäische Integration und Osterweiterung der Europäischen Union lassen allen Prognosen zufolge für die nächsten Jahre ein erhebliches Verkehrswachstum erwarten. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können hier helfen, Verkehre zu vermeiden.

Mobilität der Gesellschaft ist auch künftig wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Die Verkehrspolitik sieht sich vor die Aufgabe gestellt, in Deutschland diese Mobilität zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich. Dies reicht von großen Vorhaben wie der schrittweisen Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene, einer stärkeren Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs bis hin zu kleineren Maßnahmen wie der weiteren kostenlosen Nutzung von Notrufsäulen an Bundesstraßen. Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik; denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit erhöht und sich das allgemeine Klima auf den Straßen spürbar verbessert.

In immer mehr Bereichen unserer Gesellschaft „wird Tempo gemacht“. Modernisierung und Rationalisierung bringen vielfach wirtschaftlichen Erfolg, aber auch zunehmenden Termin- und Arbeitsdruck. Das führt besonders im Straßenverkehr, und zwar sowohl im Individualverkehr als auch im gewerblichen Personen- und Güterverkehr, zu erhöhter Anspannung, Übermüdung und Zeitdruck – vor allem bei LKW- und Bus-Fahrern – können zu schweren Unfällen führen.

Das wachsende Verkehrsaufkommen auf Deutschlands Straßen kann – vor allem im Berufsverkehr – zu Stress und Aggressivität führen und erfordert deshalb von allen Verkehrsteilnehmern hohe Konzentration sowie ein besseres Sozialverhalten. Deswegen sollten sich alle Verkehrsteilnehmer um mehr Gelassenheit bemühen, um weniger Aggressionen aufkommen zu lassen. Eine wichtige Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit wird es sein, spezifische Aggressionspotenziale (z.B. notorische und häufige Staus an bestimmten Stellen, „unsinnige“ Ampelschaltungen) zu identifizieren und sie zu minimieren.

Ein besseres Verkehrsklima lässt sich nicht verordnen oder erzwingen. Gefordert ist vielmehr das Verantwortungsbewusstsein jedes Einzelnen und seine Bereitschaft, einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit zu leisten. Das Verkehrssicherheitsprogramm appelliert daher an jeden Einzelnen, mehr Selbstverantwortung – vor allem aber Verantwortung für die schwächeren Verkehrsteilnehmer – zu übernehmen.

An der Verbesserung der Verkehrssicherheit arbeiten schon viele Bürgerinnen und Bürger sowie staatliche und private Institutionen mit. Das Verkehrssicherheitsprogramm zielt darauf ab, noch mehr Menschen für diese Aufgabe zu gewinnen, die Zusammenarbeit der verschiedenen Gruppen zu verbessern und gemeinsam Lösungen zu finden. Für die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer sind das „Mitmachen“ und die Beachtung der Verkehrsregeln selbstverständlich. Aber erst wenn alle mitmachen und die Aufforderung zu lebenslangem Lernen akzeptieren, wird höchstmögliche Sicherheit erreicht. Gleichwohl müssen Sanktionen bei Verkehrsverstößen bereitstehen und eingesetzt werden, wenn es an Einsicht fehlt, die Verkehrsregeln zu beachten.

Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm werden alle gesellschaftlichen Kräfte zur Mitwirkung an der Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgerufen. Im Rahmen seiner Zuständigkeit wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Woh-

Für mehr Gelassenheit und weniger Aggressivität im Straßenverkehr

Verantwortung übernehmen

Gemeinsam den Straßenverkehr sicherer machen

Gesamtgesellschaftlichen Konsens schaffen

Mobilität als Voraussetzung für Wohlstand und Wachstum

nungswesen die Realisierung des Programms vorantreiben; es wird an die Länder herantreten, für ihren Verantwortungsbereich daran mitzuwirken, und sich um einen gesamtgesellschaftlichen Konsens bemühen. Denn: Besseres Klima schafft mehr Verkehrssicherheit.

Verkehrsunfälle sind keine schicksalhafte, unvermeidbare Nebenerscheinung des Straßenverkehrs und der Mobilität, sondern in den meisten Fällen Folge vermeidbaren menschlichen Fehlverhaltens. Oft bedeuten Verkehrsunfälle mit ihren Folgen für die Verunglückten und ihre Angehörigen tief greifende Einschnitte in ihrem Leben; solche Schäden lassen sich nicht beziffern. Bewertet man allein die materiellen Unfallfolgen, dann ergibt sich ein Schaden in Höhe von jährlich rund 70 Mrd. DM. Nur ein Teil dieses materiellen Schadens wird von den Verursachern selbst oder von ihren Versicherungen getragen.

Alle gesellschaftlichen Kräfte müssen darauf hinwirken und jeder Einzelne muss seinen Teil dazu beitragen, dass auch im Straßenverkehr der Stärkere den Schwächeren respektiert. Wenn Bund, Länder, Gemeinden, Berufsgenossenschaften und andere Sozialversicherungsträger, Wirtschaft, Verbände, Religionsgemeinschaften sowie alle Verkehrsteilnehmer zusammenwirken, kann eine deutlich bessere Verkehrssicherheit, und zwar für alle, erreicht werden.

Auch ideelle Motive veranlassen viele Menschen, sich mit Fragen der Verkehrssicherheit zu beschäftigen und an der Lösung von Verkehrssicherheitsproblemen in ihrem unmittelbaren Lebensumfeld – etwa auf lokaler Ebene oder an ihrer Arbeitsstätte – mitzuarbeiten. Verkehrssicherheitsarbeit ist nicht denkbar ohne ehrenamtliche Tätigkeit. Bund, Länder und Gemeinden werden durch öffentliche Anerkennung die Motivation der Bürgerinnen und Bürger für die ehrenamtliche Verkehrssicherheitsarbeit stärken. Auch das wird zu einem besseren Verkehrsklima beitragen.

Im Rahmen seines Forschungsprogramms wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Strategien, Verfahren und Techniken zur Verbesserung von Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrsablaufs sowie zur Leitung und Beeinflussung des Verkehrs mit dem Ziel einer besseren Auslastung der vorhandenen Infrastruktur-Kapazitäten untersuchen. Auch die Problematik, wie andere Verkehrsträger stärker zur Mobilitätssicherung und damit zur Entlastung des Straßenverkehrs beitragen können, wird weiterhin intensiv untersucht werden.

In einem mehr und mehr zusammenwachsenden Europa erlangt die Verkehrssicherheitsarbeit auf europäischer Ebene eine immer größere Bedeutung. Dies gilt sowohl für den Personenverkehr mit Bussen und PKW als auch für den ständig zunehmenden Güterverkehr mit LKW. Deshalb müssen der Sicherheitsstandard von im Ausland zugelassenen Bussen und LKW sowie das Verhalten ihrer Fahrer auf der Grundlage internationaler und nationaler Vorschriften ebenso überwacht werden wie deutsche Fahrzeuge und ihre Fahrer. Parallel dazu muss europaweit der erreichte Sicherheitsstandard kontinuierlich verbessert werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird die Möglichkeiten seiner Einflussnahme auf die Konzipierung und Durchführung europäischer Verkehrssicherheitsprogramme aktiv nutzen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird die Realisierung des Verkehrssicherheitsprogramms und seine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit mit dem Ziel einer Optimierung ständig beobachten.

Forschungspotenzial nutzen

Verkehrssicherheitsarbeit in Europa intensivieren

Programm umsetzen und steuern

Verkehrsunfälle sind nicht unvermeidbares Schicksal

Verkehrssicherheit ist Aufgabe aller

Ehrenamtliche Tätigkeit stärken und anerkennen

2 Prioritäten setzen

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssen vorhandene Gefährdungspotenziale identifiziert und Maßnahmen gezielt ergriffen werden. Die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen konzentriert sich auf folgende Bereiche:

2.1 Verkehrsklima in Deutschland verbessern

Das allgemeine Klima auf Deutschlands Straßen hat sich in den letzten Jahren deutlich verschlechtert. Kennzeichnend dafür ist eine erhöhte Aggressivität im Straßenverkehr, die sich in Verhaltensweisen wie Rasen, Drängeln und allgemeiner Rücksichtslosigkeit niederschlägt. Die Gründe dafür liegen unter anderem in der zunehmenden Verkehrsdichte und dem wachsenden Zeit- und Termindruck im Berufsleben. Auch hieraus resultiert ein erhöhtes Unfallrisiko.

Ein Klimawechsel im Straßenverkehr gehört daher zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit. Dieser Klimawechsel kann nur in engem Zusammenwirken mit Maßnahmen in den Bereichen Bildung, Umweltschutz und Wirtschaft erreicht werden. Hinzu kommen muss eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit mit dem Ziel, die gegenseitige Rücksichtnahme zu fördern und für mehr Gelassenheit, gerade auch im Straßenverkehr, zu sorgen. Mehr Rücksichtnahme und Gelassenheit und weniger aggressives Fahrverhalten werden die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erhöhen.

2.2 Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen

Zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören Kinder und ältere Menschen, aber auch relativ „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweirä-

der. Besonders für diese Gruppen von Verkehrsteilnehmern hat sich die Verkehrssicherheit in den vergangenen Jahren bei weitem nicht so sehr verbessert wie für die Insassen von PKW.

- Sicherheitspotenziale bei Fußgängern

Kinder im Alter von sechs bis neun Jahren und ältere Menschen über 65 Jahre verunglücken als Fußgänger dreimal so oft wie 35- bis 44-jährige Fußgänger, wobei die Unfallfolgen bei den älteren Fußgängern besonders schwerwiegend sind. Der Sicherung des Wohnumfeldes, vor allem durch kind- und altengerechte, verkehrsregelnde, bauliche und gestalterische Maßnahmen der Verkehrsberuhigung (z.B. „Tempo 30-Zonen“) kommt daher hohe Priorität zu. Darüber hinaus ist es unabdingbar, die Kraftfahrer noch intensiver über altersspezifische Verhaltensweisen von Kindern und älteren Menschen aufzuklären und sie verstärkt anzuhalten, ihrer Verantwortung gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern nachzukommen.

- Sicherheitspotenziale bei der Schülerbeförderung in Omnibussen

Die sichere Beförderung von Kindern und Jugendlichen in Omnibussen hat auch für das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen einen hohen Stellenwert. Es hat daher zur weiteren Verbesserung der Sicherheit im Busverkehr eine Reihe von Maßnahmen ergriffen wie:

- die Aufnahme von Vorschriften über die Ausrüstung bestimmter Busse mit Sicherheitsgurten in § 35 a StVO,
- die Anpassung der Regelungen über die Gurtanlegepflicht an die Gegebenheiten im Busverkehr (§ 21 a StVO),
- die Überarbeitung der Vorschriften über das Verhalten an Bushaltestellen (§ 20 StVO),

- den gemeinsam mit den Länder erarbeiteten Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die überwiegend zur Schülerbeförderung eingesetzt werden,
- die Vorschrift, dass der Erwerb einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung in Kraftomnibussen die Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Ausbildung in einer Fahrschule gemäß der „Busfahrer-Ausbildungs-Richtlinie“ voraussetzt, die zum 1. Januar 1999 durch die Einführung der EG-Führerscheinklasse D abgelöst wurde.

Damit haben Bund und Länder einen Rahmen geschaffen, der von den für die Schulbussicherheit zuständigen Behörden in den Bundesländern in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten weiter ausgestaltet werden kann.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beabsichtigt, die Verbesserung des Schulbusverkehrs durch weitere Forschungsvorhaben zu unterstützen. So soll die Bundesanstalt für Straßenwesen die Umsetzung der Ergebnisse des Forschungsberichtes „Sicherheit im Reisebusverkehr“ im Hinblick auf eine weitere Verbesserung der Sicherheit bei der Schülerbeförderung analysieren und bewerten. Vorgesehen ist weiterhin, für den gesamten Busverkehr die Themen „Verhalten bei Brand“ und „Notausstiege“ unter Einbeziehung bestehender EG-Richtlinien und ECE-Vorschriften näher zu untersuchen.

- Sicherheitspotenziale bei Fahrradfahrern

Das höchste bevölkerungsbezogene Unfallrisiko werden bei den Fahrradfahrern in den nächsten Jahren die 15- bis 18-Jährigen sowie die über 55-jährigen und ganz besonders die über 65-jährigen aufweisen. Auch die Fahrradfahrer müssen – mehr als bisher – ihre Mitverantwortung erkennen und durch Beachtung der auch für sie geltenden Straßenverkehrsregeln zur Risikoverminderung bei-

tragen. Aber auch die Kraftfahrer müssen die typischen Verhaltensformen von Fahrradfahrern kennen und berücksichtigen.

Neben der Neugestaltung des verkehrsrechtlichen Ordnungsrahmens zur Verbesserung der Sicherheit für den Fahrradverkehr wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Empfehlungen für die Planung von Radwegen erarbeitet und veröffentlicht. Die Empfehlungen berücksichtigen in einem integrierten Ansatz die Belange des Fahrradverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs und des individuellen motorisierten Verkehrs. Radwege und Schutzstreifen (Angebotsstreifen) als Schutzraum für Fahrradfahrer erhöhen die Verkehrssicherheit und sollten deshalb verstärkt eingerichtet werden.

Das Tragen eines Fahrradhelms kann die Unfallfolgen für Fahrradfahrer, vor allem Verletzungen des Kopfes, verhindern oder zumindest mindern. Die Einführung einer gesetzlichen Helmtragepflicht ist im Hinblick auf weit verbreitet fehlende Akzeptanz und eingeschränkte Durchsetzungsmöglichkeiten problematisch. Deshalb setzt das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiterhin auf das freiwillige Tragen solcher Helme und wird im Rahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung verstärkt dafür werben.

Die technische Sicherheit von Fahrrädern und Fahrradanhängern soll verbessert werden, indem eine dem Stand der Technik entsprechende Ausrüstung vorgeschrieben wird wie z.B. wirksame Bremsen, Zulassung einer 12-V-Lichtanlage, Bauartprüfung für Verbindungseinrichtungen von Fahrradanhängern zur Beförderung von Kindern.

Für Fahrräder soll ferner die Ausrüstung mit batteriebetriebener Beleuchtung als Standlicht vorgeschrieben werden.

Radwegenetz ausbauen

Für Fahrradhelme werben

Technische Ausrüstung von Fahrrädern verbessern

Standlicht für Fahrräder einführen

Schulbusverkehr noch sicherer machen

Mitverantwortung der Radfahrer stärken

Schwächen der Radfahrer berücksichtigen

- Sicherheitspotenziale bei Motorradfahrern

**Risiko der
Motorradfahrer
mindern**

Das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist für Motorradbenutzer siebenmal größer als für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer. In den nächsten Jahren wird die Fahrleistung von Krafträdern weiter zunehmen. Daher sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen wie z.B. die verstärkte Nutzung des Motorrad-Sicherheitstrainings dringend geboten. Hierzu gehört neben einer intensiven Aufklärung der Motorradfahrer eine bessere Information der Autofahrer über spezifische Verhaltensweisen der Motorradfahrer.

- Sicherheitspotenziale des öffentlichen Verkehrs

**Umsteigen auf
öffentliche
Verkehrsmittel
attraktiver
gestalten**

Busse und Bahnen sind sichere Verkehrsmittel. Ihre stärkere Nutzung erhöht daher die allgemeine Verkehrssicherheit. Deshalb sind Landkreise, Städte und Gemeinden aufgefordert, insbesondere im Hinblick auf jüngere Verkehrsteilnehmer und ältere Menschen die Attraktivität dieser Verkehrsmittel vor allem im ländlichen Raum zu verbessern.

**Haltestellen
für Busse
und Bahnen
noch besser
sichern**

Fahrgäste in Bussen und Bahnen sind an den Haltestellen im öffentlichen Straßenraum insbesondere beim Ein- und Aussteigen Gefahren ausgesetzt. Dies trifft in hohem Maße auf Kinder (Schulbusverkehr) und ältere Menschen zu. Daher sind geeignete Sicherungsmaßnahmen – wie z.B. vom übrigen Verkehr abgetrennte Anordnung der Haltestellen, erhöhte Plattform zum stufenlosen Ein- und Ausstieg sowie Hilfen zur Straßenüberquerung – weiterhin eingehend auf ihre Eignung, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, zu untersuchen.

2.3 Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren

Bei der Gruppe der jungen Fahrer stellt sich ein ganz besonderes Verkehrssicher-

heitsproblem. Der Anteil der 18- bis 24-jährigen an allen bei Verkehrsunfällen Getöteten beträgt etwa 22 % und liegt damit deutlich über ihrem Anteil an der Bevölkerung mit nur 8 %. Im Vergleich zur Altersgruppe der 25- bis 34-jährigen ist das Risiko der jungen Fahrer, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, fast dreimal so hoch, im Vergleich zur Gruppe der 35- bis 54-jährigen sogar fünfmal so hoch.

Die Unfallproblematik bei den Fahranfängern wird im Wesentlichen auf mangelnde Fahrerfahrung und eine erhöhte Bereitschaft zu risikoreichem Verhalten zurückgeführt. Die zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Neuregelungen zur Reduzierung der Unfallrisiken der Fahranfänger, insbesondere die Verbesserungen des Systems der Fahrerlaubnis auf Probe sowie die stärkere pädagogische Ausrichtung des Fahrlehrerberufs, werden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Unfallbelastung junger Fahrer wissenschaftlich untersucht werden. Alle Möglichkeiten zur Senkung der Risikobereitschaft müssen genutzt werden, und zwar bereits bei der Ausbildung der Fahrlehrer sowie der Fahrschüler selbst, z.B. durch Üben einer Gefahrenbremsung im Fahrschulunterricht. Daneben verdient freiwilliges Verhalten der Fahranfänger – wie z.B. Teilnahme an einem PKW-Sicherheitstraining – die Unterstützung aller Beteiligten. Hierzu sollen Anreize, sowohl in rechtlicher als auch in finanzieller Hinsicht, auf ihre Effizienz und Machbarkeit hin geprüft werden.

2.4 Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern

Schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere schwere LKW, werden wegen ihrer Masse und der Fahrgeräusche vor allem bei hohen Geschwindigkeiten von den übrigen Verkehrsteilnehmern als bedrohlich

**Risiko-
bereitschaft
der jungen
Fahrer senken**

**Freiwilliges
„Dazulernen“
der Fahran-
fänger fördern**

und gefährlich empfunden. Einerseits resultiert daraus häufig eine Verunsicherung der übrigen Verkehrsteilnehmer mit unter Umständen negativen Folgen für deren Verkehrsverhalten. Andererseits verursacht die Fahrweise einzelner Fahrer schwerer Nutzfahrzeuge, insbesondere auf Autobahnen, Störungen im Verkehrsfluss (Blockieren der linken Fahrspur auf zweispurigen Straßen, „Elefantenrennen“ auch auf dreispurigen Straßen) mit der Folge häufiger und plötzlicher Staubildung und Gefährdung des Verkehrs. Besonders der immer wieder zu beobachtende plötzliche Spurwechsel ist mit einem hohen Gefährdungspotenzial für den nachfolgenden Verkehr verbunden.

Weitere Maßnahmen zur Senkung des Gefährdungspotenzials prüfen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen prüft deshalb ein Bündel von Maßnahmen auf seine Eignung, das von schweren Nutzfahrzeugen ausgehende Gefährdungspotenzial zu minimieren. Dazu zählen:

- weitere zeitlich und örtlich begrenzte Überholverbote für LKW über 7,5 t auf Bundesfernstraßen in Ballungsgebieten; hierzu sollen im Ausland gesammelte Erfahrungen, in denen ein solches Überholverbot im Berufsverkehr besteht, ausgewertet werden;
- Maßnahmen zur Einhaltung und gegebenenfalls Erhöhung des Mindestabstandes zwischen den Fahrzeugen und Förderung technischer Einrichtungen zur Einhaltung des Mindestabstandes zwischen LKW;
- verstärkte Kontrollen in- und ausländischer LKW hinsichtlich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, der höchstzulässigen Geschwindigkeiten und Gewichte, der Ladungssicherung sowie des technischen Zustandes des Fahrzeuges, insbesondere der Reifen und Bremsanlagen; Priorität hat hierbei die Überwachung von Gefahrguttransporten;
- zügige Übernahme der Richtlinie 2000/30/EG über technische Unterwegskontrollen in deutsches Recht und Vornahme von Kontrollen u.a. auf den

LKW-Überwachung intensivieren

„leer stehenden“ Flächen der früheren Grenzkontrollstellen an den Binnengrenzen der Europäischen Union;

- verbessertes Angebot für Fahrertraining und Ergänzung der Ausbildung um eine obligatorische Teilnahme am Sicherheitstraining;
- Verbesserung der Berufskraftfahrerausbildung möglichst auf weiterhin freiwilliger Basis.

Die Erkennbarkeit von LKW bei schlechter Sicht muss weiter verbessert werden. Als ein erster Schritt sind Konturmarkierungen (Hervorhebung der äußeren Konturen durch retroreflektierende Folienstreifen) zugelassen worden. Vor allem für Gefahrgutfahrzeuge sollten Konturmarkierungen in der Europäischen Union einheitlich vorgeschrieben werden.

LKW-Konturmarkierungen vorschreiben

2.5 Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen

Unfälle auf Landstraßen sind meist besonders folgenschwer: Zwei von drei im Straßenverkehr Getöteten sind Opfer von Unfällen auf Landstraßen. Die rückläufigen Unfallzahlen, wie sie auf allen anderen Straßen zu verzeichnen sind, sind auf Landstraßen bei weitem noch nicht erreicht. Hier liegt für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes und vor allem der Länder eine besondere Herausforderung. Analysen von Unfällen auf Landstraßen geben Anlass, das Hauptaugenmerk auf die Vermeidung von Unfällen

Unfälle auf Landstraßen reduzieren

- infolge von Geschwindigkeitsüberschreitungen,
- durch Abkommen von der Fahrbahn und
- beim Überholen

zu richten.

3 Gezielte Maßnahmen für mehr Sicherheit

3.1 Verkehrsverhalten

Einsicht und Rücksichtnahme fördern

Die Aufgabe des Staates kann nicht darin bestehen, die Menschen in ihrer Entscheidungsfreiheit einzuschränken oder sogar zu gängeln. Vielmehr muss der moderne Staat den Bürgerinnen und Bürgern mehr Spielraum für Selbstverantwortung und Mitbestimmung in der Gesellschaft einräumen. Dies gilt auch für den Straßenverkehr. Die Verkehrspolitik der Bundesregierung setzt daher nicht auf ständig neue und immer strengere Verkehrsregeln, sondern auf Einsicht, Rücksichtnahme und Verantwortungsbewusstsein. Dies setzt nicht zuletzt überschaubare und jedermann verständliche Verhaltensregeln sowie einsichtige Anordnungen von Verkehrszeichen voraus.

Verantwortung gegenüber dem Schwächeren stärken

Mehr als alle anderen gesellschaftlichen Bereiche verlangt der Straßenverkehr von allen Verkehrsteilnehmern verantwortungsbewusstes und rücksichtsvolles Verhalten. Besonders kommt es darauf an, den „stärkeren“ Verkehrsteilnehmer als Verursacher der meisten Verkehrsunfälle in seinem Verhalten gegenüber den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern (Kinder, Fußgänger, Radfahrer) positiv zu beeinflussen. Ansatzpunkte dafür liegen vor allem bei

- der Verkehrserziehung, der Verkehrsaufklärung sowie der Fahrschulausbildung,
- der Gestaltung und Durchsetzung des Verkehrsrechts und
- dem Einsatz positiver Anreizsysteme.

3.1.1 Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsaufklärung verbessern

Aufklärungsmaßnahmen wirken nur, wenn sie die Zielgruppen erreichen und akzeptiert werden. Dabei sind, mehr als bisher, ökonomische Kriterien zu beachten und geeignete Medien einzusetzen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen lässt hierfür geeig-

nete Maßnahmen untersuchen.

Verkehrssicherheitskampagnen und -aktionen müssen den sich ständig weiterentwickelnden Kommunikationsgewohnheiten Rechnung tragen. Deswegen gilt es, moderne Kommunikationsstrategien zu entwickeln, damit das Ziel, die Bürgerinnen und Bürger auch wirksam anzusprechen, erreicht werden kann. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird eine neue Kampagne zur Verkehrssicherheit durchführen.

Optimierte Zielgruppenprogramme wie z.B. das Motorrad- und PKW-Sicherheitstraining sowie Weiterbildungsprogramme in Fahrschulen sollen durch verstärkte Werbung und besondere Anreize zu erheblich mehr Teilnehmern führen. LKW-Fahrer, insbesondere Fahrer von Gefahrguttransportern, sollen in regelmäßigen zeitlichen Abständen an Schulungen (auch zur Ladungssicherung) teilnehmen.

Systematische Verkehrssicherheitsarbeit muss in zunehmendem Umfang auch aus gezielter und breiter Prävention (vorbeugende Maßnahmen) bestehen, wie sie z.B. von den Berufsgenossenschaften, den Betrieben und anderen Mitgliedern des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) seit langem erfolgreich betrieben wird. Zu entsprechendem Engagement sind auch alle anderen Sozialversicherungsträger aufgefordert.

Dem erforderlichen Gemeinsinn und Verantwortungsbewusstsein bei der alltäglichen Teilnahme am Verkehr stehen oft Beweggründe wie Zeitdruck, Geschwindigkeitserleben, Risikobereitschaft, Imponiergehabe und Konkurrenzdenken entgegen, die der Sicherheit generell abträglich sind. Weil Übertretungen von Verhaltensregeln zur Durchsetzung individueller Vorteile keine Kavaliärsdelikte sind und andere Verkehrsteilnehmer – meistens schwächere – gefährden können, müssen Gemeinsinn und Beachtung der Straßenverkehrsregeln wieder mehr in den Vordergrund bei Verkehrserziehung und -aufklärung treten. Damit einhergehend muss die Beachtung der Straßenverkehrsregeln auch durch Überwachungsmaßnahmen sichergestellt werden.

Kampagnen zur Verkehrssicherheit wirksamer durchführen

Zielgruppenprogramme verbreiten

Vorbeugende Maßnahmen ausbauen

Weniger Egoismus im Verkehr: Verhalten ändern

**Finanzierung
der Verkehrs-
sicherheits-
arbeit sichern**

Verkehrssicherheitsarbeit muss kontinuierlich geleistet werden, um erwünschte Verhaltensweisen dauerhaft zu erreichen. Hierzu wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nach Maßgabe des Bundeshaushaltes Mittel in angemessener Höhe bereitstellen und sich gemeinsam mit den in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Organisationen und Verbänden um zusätzliche Mittel bemühen.

3.1.2 Verkehrserziehung

**Lebenslang
lernen

Elternhaus
und Schule
tragen
Verantwortung**

Jede Form der Teilnahme am Straßenverkehr birgt spezifische Risiken. Die vom Straßenverkehr ausgehenden Gefahren können aber durch frühzeitige Vorbereitung und Erziehung verringert werden. Vor allem das Elternhaus trägt hier Verantwortung. Die Kinder sind auf Sicherheitsrisiken vorzubereiten und zu befähigen, bewusst und eigenverantwortlich zu handeln. Hierfür ist eine durchgängige Verkehrserziehung vom Kindergarten bis zum Schulabschluss an den allgemein bildenden Schulen oder Berufsschulen notwendig. Dies gilt insbesondere für den „sicheren Schulweg“, die Radfahrausbildung und die Vermittlung möglicher Sicherheitslerninhalte in den einzelnen Unterrichtsfächern. Die 15- und 16-jährigen müssen schon in der Schule lernen, worauf es bei der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr ankommt.

Insbesondere die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe muss sich noch stärker an den Anforderungen verantwortungsvoller Teilnahme am Straßenverkehr orientieren. Dies ist in erster Linie Aufgabe der einzelnen Länder, doch müssen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, die länderübergreifende Zusammenarbeit zu stärken. In der gesamten Verkehrssicherheitsarbeit muss das Prinzip des „lebenslangen Lernens“ verstärkt verankert werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen tritt daher dafür ein, dass Schülerinnen und Schüler kontinuierlich und qualifiziert im Verhalten im Straßenverkehr erzogen und über die Gefahren aufgeklärt werden. Es hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, im Rahmen eines Forschungsprojektes eine Befragung der Lehrerschaft in Deutschland durchzuführen. Ziel ist es, Ausbaumöglichkeiten der Verkehrserziehung im Sekundarbereich der Schulen aufzuzeigen. Die Ergebnisse werden den nach dem Grundgesetz für das Schulwesen zuständigen Ländern zur Verfügung gestellt werden. Im Hinblick auf die starke Beteiligung junger Fahrer an Unfällen gilt es, auch in der Schule die Möglichkeiten zu nutzen, die das Straßenverkehrsgesetz seit 1998 eröffnet, nämlich Verkehrserziehung in der Schule mit der Fahrschulausbildung zu verknüpfen. Das Bundesministerium lässt darüber hinaus einen Modellversuch des Landes Niedersachsen durch die BASt wissenschaftlich begleiten. Von den Ergebnissen wird es abhängen, ob und wo der Bund durch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Schülerinnen und Schülern im Straßenverkehr beitragen kann.

Besonders hohe Sicherheitspotenziale verspricht eine gezielte Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten vor allem in sensiblen Bereichen und Situationen. Dazu gehören alle „Mischungen“ von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr, die Fahrgeschwindigkeiten junger Fahrer und das Geschwindigkeitsverhalten auf Landstraßen sowie das Fahren unter besonderen Witterungsbedingungen. Die Verkehrsaufklärung ist daher weiterhin auch auf eine Anpassung der Geschwindigkeit an die besonderen Situationen in diesen sensiblen Bereichen des Straßenverkehrs zu richten.

Das Fahrerlaubnisrecht hat zum 1. Januar 1999 mit der Erweiterung der Fahrerlaubnis auf Probe, mit der Verbesserung der Fahrlehrerausbildung, der Fahrereignungsdiagnostik und der Rehabilita-

**Straßen-
verkehrs-
erziehung in
der Schule
in allen Jahr-
gangsstufen
durchführen**

**Geschwindig-
keiten
verringern**

**Fahr-
erlaubnisrecht
optimieren**

tion auffällig gewordener Kraftfahrer wesentliche Änderungen erfahren; ihre sicherheitsrelevanten Auswirkungen müssen beobachtet und bewertet werden. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen mit einer umfassenden Untersuchung über die Auswirkungen der neuen Regelungen, auch unter Auswertung von ausländischen Erfahrungen mit Maßnahmen für Fahranfänger, beauftragt. Auf der Grundlage dieser Untersuchung sollen weitere Optimierungsmaßnahmen zur Senkung des Risikos der Fahranfänger entwickelt werden.

Unabhängig davon sind jegliche Initiativen, die geeignet sind, das Fahrvermögen von Fahranfängern zu erhöhen und damit die Verkehrssicherheit allgemein zu verbessern, zu begrüßen. Dies gilt auch für die Durchführung freiwilliger Maßnahmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird einen Verordnungsentwurf erarbeiten, der die rechtlichen Voraussetzungen für Modellversuche in den Ländern zur Erprobung einer freiwilligen zweiten Ausbildungsphase für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe schafft und als Anreiz eine Verkürzung der Probezeit für Teilnehmer an einem Modellversuch vorsieht. Zu den erforderlichen Rahmenbedingungen wird zählen, dass die Modellversuche wissenschaftlich begleitet werden.

Das Fahrerlaubnis- und Fahrausbildungsrecht ist auch durch eine Anpassung des Ausbildungs- und Prüfungsstoffes fortzuschreiben; ferner sind u.a. die Vorgaben an die Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge praxisorientiert, z.B. durch den Einsatz beladener Fahrzeuge, zu gestalten.

Die zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Regelungen über regelmäßige ärztliche Gesundheitsuntersuchungen, insbesondere für LKW- und Busfahrer, werden entsprechend der zurzeit vorbereiteten Dritten EG-Führerscheinrichtlinie, die eine weitere Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechtes u.a. bei der Klasseneinteilung und den ärztlichen Untersuchun-

gen vorsieht, fortgeschrieben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wirkt aktiv an den Arbeiten an dieser Richtlinie mit.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes im Jahre 1998 wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, ein Qualitätssicherungssystem für das Fahrerlaubniswesen einzuführen. Die bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtete Akkreditierungsstelle „Fahrerlaubniswesen“ hat die Aufgabe, ein Qualitätsmanagement-system für die Überprüfung der Träger von Führerscheinprüfungen, von Begutachtungen zur Fahreignung und von Kursen zur Wiederherstellung der Fahreignung zu entwickeln und anzuwenden.

In den nächsten Jahren werden immer mehr Senioren am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird weiterhin zusammen mit den Verkehrssicherheitsverbänden, Ärzten und Krankenversicherungen bei den Senioren für regelmäßige Untersuchungen werben und die Entwicklung wissenschaftlich beobachten lassen. Vorhandene Zielgruppenprogramme gilt es, mit dem Ziel optimaler Prävention für Senioren weiterzuentwickeln.

3.1.3 Verkehrsrecht

Bei immer noch zu vielen Verkehrsteilnehmern führen Verkehrserziehung und -aufklärung nicht zu dem gewünschten Verhalten. Zum Teil grobe Verstöße gegen die Straßenverkehrsregeln – oft mit der Folge schwerer Unfälle – sind damit verbunden. In diesen Fällen kann und muss die Durchsetzung geltenden Rechts durch Überwachung und Ahndung von Verstößen zur Einhaltung der Regeln beitragen.

Kontrollen und Sanktionen sind gerade im Massenverkehr mit seinem hohen Gefährdungspotenzial unvermeidbar und unverzichtbar. Dort, wo auf Bundes-

**Freiwillige
zweite
Ausbildungs-
phase für
Fahranfänger
erproben**

**Qualitäts-
management
im Fahr-
erlaubniswesen
einführen**

**Gesund-
heitscheck
für Senioren
fördern**

**Verkehrsrecht
durchsetzen**

**Überwachung
und Sanktionen
verstärken**

autobahnen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht ausdrücklich angeordnet sind (Richtgeschwindigkeit 130), gilt es, die Kraftfahrer in geeigneter Weise zu motivieren, sich an die Richtgeschwindigkeit zu halten.

Verständnis und Akzeptanz für Verkehrsregeln müssen durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit gefördert werden. Stärker als bisher werden Vorschriften auf ihre Notwendigkeit hin überprüft werden. Verkehrsregeln müssen objektiv notwendig und plausibel sein. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen müssen jederzeit eindeutig und gut sichtbar sein; sie sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Mit der Straßenverkehrsordnung hat der Bund den rechtlichen Rahmen dafür vorgegeben. Ihn sachgerecht auszufüllen ist Aufgabe der Länder. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird zusammen mit den Ländern die bestehenden Vorschriften sichten mit dem Ziel, das Regelwerk für alle Verkehrsteilnehmer verständlicher zu machen. Ein weiteres Ziel muss es sein, die Zahl der angeordneten Verkehrszeichen zu verringern.

Das Verkehrsrecht soll verstärkt als Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Änderungen werden sich auf wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse stützen; sie konzentrieren sich dabei insbesondere auf folgende Bereiche:

- Die Tatsache, dass infolge der Verschärfung der Gesetze im Jahre 1998 die alkoholbedingten Unfälle drastisch zurückgegangen sind, hat die Bundesregierung zum Anlass genommen, durch erneute Gesetzesänderung die Sanktionen bei 0,5-Promille Blutalkoholgehalt entsprechend der geltenden 0,8-Promille-Regelung zu verschärfen und sich dafür einzusetzen, dass die Kontrollen intensiviert werden.

- Das Führen von Kraftfahrzeugen unter Einfluss von Drogen wird seit dem 1. August 1998 als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot geahndet. Damit wurde ein wichtiger Auffangtatbestand geschaffen, der unabhängig von der Feststellung der Fahruntüchtigkeit anwendbar ist. Die Liste der verbotenen berauschenden Mittel wird jeweils nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen fortgeschrieben. Bei bestimmten Arzneimitteln besteht weiter Handlungsbedarf. Das Fahren unter Einfluss von Arzneimitteln, die das Fahrverhalten beeinträchtigen, wird daher weiter untersucht.
- Das Telefonieren ohne Freisprechanlage während der Fahrt stellt eine Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit dar. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat deshalb ein entsprechendes Verbot in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen. Diese Änderung ist am 1. Februar 2001 in Kraft getreten.
- Zum 1. Juli 2001 wird eine anwenderfreundlichere Darstellung des internationalen Straßen- und Eisenbahngüterrechts (ADR/RID-Strukturreform) in Kraft treten. Auch dies ist ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit. Das Gefahrgutrecht wird kontinuierlich an neue Entwicklungen und Gefahren angepasst.
- Die Überwachung der so genannten Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) für Fahrer von LKW und Bussen muss weiter intensiviert werden. Darüber hinaus wird sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass in den anderen Staaten der Gemeinschaft die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge von derzeit mindestens 1% auf zunächst 2% angehoben wird.
- Die Frage, ob und gegebenenfalls welche besonderen Rechtsvorschriften für Inlineskater und ähnliche Fortbewegungsmittel notwendig sind, muss beantwortet werden. Entsprechende Untersuchungen sind eingeleitet.

Akzeptanz von Verkehrsregeln optimieren

Verkehrsrecht instrumentalisieren

Alkoholmissbrauch weiter reduzieren

Arzneimittelwirkung im Straßenverkehr erforschen

Telefonieren nur mit Freisprechanlage zulassen

Transport gefährlicher Güter noch sicherer machen

Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten im LKW- und Busverkehr intensivieren

- Die Einführung weiterer Fahrerassistenzsysteme ist zu begrüßen, wenn sie den Fahrer bei der Bewältigung der komplexen Wechselwirkungen zwischen Fahrer, Fahrzeug und Straße unterstützen.
- Eine Verhaltensvorschrift, die die Beeinträchtigung der Wirkung von Verkehrsüberwachungsanlagen seitens der Verkehrsteilnehmer durch technische Geräte (insbesondere Radarwarn- und Gegenblitzanlagen) untersagt, wird angestrebt; Verstöße sollen als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

3.1.4 Verhaltensanreize

Auch wenn auf Kontrollen und Sanktionen nicht verzichtet werden kann, gilt es, Anreizsysteme als weiteres Mittel zu schaffen, um sicheres Verhalten zu fördern. Neuere Forschungsergebnisse deuten darauf hin, dass über die Gestaltung der Versicherungsverträge Potenziale zur Unfallvermeidung erschlossen werden können. Mit den Versicherungen ist daher auszuloten, ob nicht nur verkehrssicheres Verhalten, sondern auch die Teilnahme an Präventivmaßnahmen zu belohnen ist. Dabei soll insbesondere geprüft werden, inwieweit eine freiwillige Weiterbildung von Kraftfahrern (z.B. durch Sicherheitstraining) zu einer Differenzierung von Prämien und Preisen führen kann. Ferner soll geprüft werden, ob fahrerbezogene Versicherungskomponenten (Bonus für Wohlverhalten, Malus für Fehlverhalten) Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erschließen können.

Anreize für verkehrssicheres Verhalten schaffen

3.2 Sichere Fahrzeuge und Telematik

Verkehrssicherheit beruht wesentlich auch auf Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik. Viele fahrzeugtechnische

Technische Innovationen fördern

Innovationen der letzten 30 Jahre zielten auf die Vermeidung oder Verringerung von Personenschäden beim Unfall; die so genannte passive Sicherheit konnte entscheidend erhöht werden, u.a. auf Grund obligatorischer Ausrüstungen der Fahrzeuge (z.B. Sicherheitsgurte in Verbindung mit der Anlegepflicht) oder auf Grund von Ausrüstungen auf freiwilliger Basis (z.B. Airbags).

Mehr noch als bisher sollte die Fahrzeugtechnik zur Vermeidung von Unfällen (aktive Sicherheit) sowie zur Verringerung der Unfallfolgen, d.h. zur Verbesserung der passiven Sicherheit, eingesetzt werden. Die Verwendung von Telematiksystemen im Verkehr wird dazu beitragen können, dass Unfälle vermieden werden.

Technischen Fortschritt, der die Sicherheit im PKW erhöht, darf es nicht nur für einige wenige geben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich dafür einsetzen, dass technische Neuentwicklungen möglichst bald für möglichst viele Neuwagenklassen bezahlbar angeboten werden. Für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge sollten geeignete Nachrüstmöglichkeiten geprüft werden.

3.2.1 Aktive Sicherheit

Moderne Fahrerassistenzsysteme können einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten; sie sind nicht nur Komfortsysteme. Alle Anzeigen, Stellteile und Assistenzsysteme in einem Fahrzeug müssen auf ergonomischen Grundlagen entworfen und so ausgestaltet werden, dass sicherheitskritische Wechselwirkungen, die zum Fehlverhalten des Fahrers und zum Unfall führen können, ausgeschlossen sind und ein Fahren gefördert wird, das Unfälle vermeidet.

Sicherheits-technischer Fortschritt für alle

Fahrer-assistenz-systeme optimieren

Sicherheitsstandards für Fahrerassistenzsysteme schaffen und vereinheitlichen

Die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen führt nicht nur zur Erhöhung von Komfort und Sicherheit, sondern kann auch Gefährdungen infolge von Unterforderung, Ablenkung und/oder Überbeanspruchung der Wahrnehmungs- und Handlungsmöglichkeiten des Fahrers in kritischen Verkehrssituationen verursachen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird untersuchen lassen, in welchem Verhältnis Vor- und Nachteile zueinander stehen und wie sich negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vermeiden lassen. Davon wird abhängen, ob Regelungsbedarf besteht. Auf internationaler Ebene wird das Ministerium sich für die Fortschreibung der Sicherheitsanforderungen an Fahrerassistenzsysteme, einschließlich Informations- und Kommunikationssystemen, einsetzen.

Verfügbar sind heute schon Ausrüstungen, die alle auf ihre Weise zur Sicherheit beitragen wie Klimaanlage, Spiegelabblendungen, Regensensoren, Frostsensoren, beheizbare Scheiben und Spiegel, Navigationssysteme, Fahrdynamikregelungen (z.B. elektronisches Stabilitätsprogramm – ESP), Airbags und Reifen mit automatischen Notlaufeigenschaften. Die Ausrüstung mit ABS sollte auf der Ebene der Europäischen Union für alle neuen Kraftfahrzeuge vorgeschrieben werden. In Zukunft sollten auch Fahrdynamikregelungen zur Standardausrüstung der PKW gehören.

Noch nicht allgemein verfügbar, aber bereits entwickelt oder in der praktischen Erprobung sind z.B.

- Scheinwerfer, deren Leuchtrichtung bei Kurvenfahrt dem Lenkeinschlag der Vorderräder folgt, und Scheinwerfer, deren Lichtverteilung und Lichtstärke sich den äußeren Bedingungen (z.B. Witterungsbedingungen) anpassen;
- Bremslichter, die die Stärke der Verzögerung signalisieren;
- Beladungssensoren;
- fahrzeugeigene Abstandswarngeräte.

Die Erschließung der Potenziale, die in solchen Ausrüstungen liegen, können die Interaktion von Fahrer und Fahrzeug, die mit den bisherigen traditionellen Systemen nicht erreicht werden kann, verbessern; dies ist Aufgabe der Automobilindustrie. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich in den zuständigen internationalen Gremien dafür einsetzen, dass die Erteilung von Typgenehmigungen für diese sicherheits erhöhenden Ausrüstungen erleichtert wird.

Bei Motorrädern ist das Zusammenwirken von Mensch und Maschine erheblich komplexer als bei anderen Kraftfahrzeugen. Gründe sind unter anderem: ihre Geometrie, ihr Leistungsgewicht, ihre getrennt zu betätigenden, in der Regel nicht mit ABS ausgerüsteten und besonders in kritischen Situationen von durchschnittlichen Fahrern kaum dosierbaren Bremsen, das Massenverhältnis von Fahrer und Kraftrad und die besondere Fahrphysik eines Einspurfahrzeugs. Die sicherheitstechnischen Anforderungen an Krafträder werden deshalb weiter wissenschaftlich untersucht mit dem Ziel, die Zulassungsvorschriften entsprechend den gewonnenen Erkenntnissen anzupassen.

Die hohen Strömungseffekte, besonders am Helm, koppeln den Fahrer akustisch von seiner Umgebung ab, belasten Gehör sowie Muskeln und führen zu Ermüdung, auf lange Sicht sogar zu Gehördauerschäden. Durch Erforschung der Aerodynamik und Akustik am Helm soll nach effizienten Wegen zur Vermeidung der Belastungen gesucht werden. Auch der Beinschutz bei Motorrädern sollte verbessert werden.

Die Ladungssicherung muss bei LKW, aber auch bei Kleintransportern verbessert werden, sowohl durch Aufklärung und Schulung der Fahrer als auch durch geeignete Halte- und Verzurrmöglichkeiten im Fahrzeug, aber auch durch Überwachung und entsprechende Sanktionen bei unzureichender Sicherung.

Aktive Motorradsicherheit steigern

Helme verbessern

Ladung besser sichern

ABS für alle Kraftfahrzeuge anstreben

Neue technische Entwicklungen erproben

Ladung besser verteilen

Die Einführung von Beladungsmesssystemen in Nutzfahrzeugen zur Gewährleistung sicherer Beladung (Kippsicherheit, Aushebelung) und verkräftbarer Beschleunigungswerte (Bremsweg, Achslast) ermöglicht dem Fahrer vor, aber auch noch während der Fahrt, vorhandene bzw. entstehende Gefahrenpotenziale rechtzeitig auszuschließen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen begrüßt daher die Einführung entsprechender bereits existierender Systeme.

Straßenoberfläche griffig und lärmarm gestalten

Der Reifenkraftschluss, d.h. das Haftvermögen des Reifens auf der Fahrbahn, und auch die Lärmemission hängen neben dem Reifenzustand (Profil, Alter usw.) und der Fahrweise unter anderem auch von der Gestaltung der Straßenoberfläche ab. Hier wurden bereits in den vergangenen Jahren durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erhebliche Anstrengungen unternommen, um den Zustand der Fahrbahnoberflächen systematisch zu erfassen, zu bewerten und um damit die Straßenerhaltung auch nutzerorientiert zu optimieren. Wichtig hierfür sind neben den fortzusetzenden Erhebungen auch die im Aufbau befindlichen, der Planung und Durchführung einer effizienten Straßenerhaltung dienenden Pavement-Management-Systeme (PMS) des Bundes und der Länder.

3.2.2 Passive Sicherheit

Passive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer weiter verbessern

Die passive Sicherheit erhöhen heißt, bei einem Unfall das Auftreten von Verletzungen zu vermeiden bzw. ihr Ausmaß zu begrenzen. Nachdem bereits wesentliche Verbesserungen im Bereich der passiven Sicherheit für die Insassen von Kraftfahrzeugen erreicht worden sind, wird der Schwerpunkt in Zukunft bei der passiven Sicherheit auch anderer Verkehrsteilnehmer liegen, d.h., es soll die Verletzungsgefahr eines Fußgängers oder Zweiradfahrers bei einem Aufprall auf ein anderes

Fahrzeug reduziert werden. Außerdem werden die Bewertungsverfahren zur Messung der passiven Sicherheit optimiert.

Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer sollen Rammschutzstangen an Geländewagen (Off-Road-Cars) nur noch zugelassen werden, wenn von ihnen kein zusätzliches Verletzungsrisiko ausgeht. Ferner sollen PKW-Dachkanten so gebaut werden, dass Verletzungsgefahren gemindert werden.

Auch schwere Fahrzeuge wie LKW und Busse sollen in Zukunft äußerlich so gestaltet werden, dass die Verletzungsgefahr bei einem Zusammenstoß mit einem Fußgänger oder Zweiradfahrer minimiert wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstützt entsprechende Forschungsvorhaben. Auf europäischer Ebene laufen Forschungsarbeiten zur Bewertung energieabsorbierender Einrichtungen zum Frontunterfahrschutz und Schutz von Fußgängern.

Um die Gefährdung von Zweiradfahrern beim Rechtsabbiegen von LKW zu vermindern, soll bei LKW das Sichtfeld zur Seite und nach hinten verbessert und der tote Winkel vermieden werden. Durch Überarbeitung der Richtlinie der EG über Rückspiegel soll der Einsatz verbesserter Weitwinkelspiegel und von neuartigen Kontrollsystemen (Videokameras, elektronische Abstandssensoren) ermöglicht werden.

Bei sehr kleinen Stadtfahrzeugen, deren Zahl zunimmt, hat ein Zusammenstoß mit schweren Fahrzeugen für die Insassen des kleinen Fahrzeugs erhebliche Folgen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen spricht sich dafür aus, geeignete Prüfverfahren auf europäischer Ebene zu entwickeln und einzuführen.

Sanfte Rückhaltesysteme (so genannte smart-restraints), die die Rückhalteenergie anpassen, sind ebenso zu fördern wie Airbags oder andere Schutzmaßnahmen an besonders sensiblen Stellen (wie z.B. im Fußraum des Fahrers). Auch sind die technische Verbesserung der Kopfstützen und deren

Fahrzeugkonturen entschärfen

Front- und Unterfahrschutz verbessern

Sichtfeld der LKW-Fahrer verbessern

Passive Sicherheit bei Kleinfahrzeugen erhöhen

Sanfte Rückhaltesysteme fördern

**Kinder-
schutzsysteme
optimieren**

bessere Anpassung an die unterschiedlichen Körpergrößen wünschenswert.

Neufahrzeuge müssen serienmäßig mit standardisierten Verankerungseinrichtungen für Kindersitze ausgestattet werden. Sicherheitsgeprüfte Kinderschutzsysteme müssen kontinuierlich vor allem im Hinblick auf Front- und Seitenkollisionen optimiert werden. Die Befestigung der Systeme sollte durch das ISOFIX-System vereinheitlicht werden.

**Passive Motor-
radsicherheit
erhöhen**

Beim Motorrad hat das ABS mit integriertem Bremskraftverteiler auch Bedeutung für die passive Sicherheit, weil ein ABS-gebremstes Motorrad nicht infolge von Radblockaden kippt, sondern in aufrechter Position bleibt. Im Falle einer Kollision kann der gefährliche Aufprall der auf dem Motorrad Sitzenden auf den PKW oder ein Hindernis durch Überfliegen vermieden und ein Sekundäraufprall auf die Fahrbahn erreicht werden, der meist zu geringeren Verletzungen führt. Speziell unter diesem Aspekt muss auch die Entwicklung eines Motorrad-Airbags gefördert werden.

3.2.3 Telematik

**Telematik
auch unter
Sicherheits-
aspekten
nutzen**

Die Telematik eröffnet nicht nur der Effizienz des Transports von Personen und Gütern neue Horizonte, sondern kann auch sinnvoll zur Unfallvermeidung und Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer eingesetzt werden. Telematik bietet auf dem Feld der Information und Kommunikation zwischen Fahrer und Fahrzeug, zwischen Fahrzeug und Umfeld sowie zwischen den Fahrzeugen untereinander eine Vielzahl von sicherheitsrelevanten Möglichkeiten. Informations- und Kommunikationssysteme können zum Beispiel

- die Verkehrsmittelwahl erleichtern,
- Park and Ride fördern,
- Suchverkehr vermeiden,
- Stau umfahren/abbauen,
- Kollisionsgefahren erkennen und abwenden,

- nachfolgende Fahrzeuge vor Gefahren warnen sowie
- Unfallmeldungen und die Arbeit des Rettungsdienstes erleichtern.

Intelligentes Verkehrsmanagement mit rechnergestützter Verkehrsbeeinflussung hat in der Vergangenheit zur Senkung der Unfallzahlen beigetragen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat bis zum Jahre 2001 ca. 3.200 km der Bundesautobahnen mit Streckenbeeinflussungsanlagen oder Wechselwegweisern ausgerüstet. Dadurch können Staus und staubedingte Umweltbelastungen vermieden oder verringert werden; Unfälle mit Personenschaden konnten bereits um 20 bis 50 % gesenkt werden. Erhebliche Reduzierungen sind bei Massenunfällen, z.B. bei Nebel, zu erreichen.

Erster flächendeckend angebotener Telematikdienst in Deutschland ist das seit Herbst 1997 eingeführte Radio Data System mit eigenem Verkehrskanal (RDS/TMC), das individuell wählbare Verkehrswarnungen anbietet. Bund, Länder und die öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten setzen sich gemeinsam mit der deutschen Industrie für die Ausrüstung der Fahrzeuge mit diesem modernen Verkehrswarndienstsystem ein. Mobilfunkgestützte Verkehrsinformations- und Zielführungsdienste sowie Pannennotruf- und Diebstahlschutzsysteme privater Anbieter haben inzwischen eine gewisse Verbreitung erlangt.

Zuverlässige satellitengestützte Ortungs- und Navigationssysteme sind eine wichtige Voraussetzung für nationale und europaweite Telematik-Dienste. Unter Beachtung des Datenschutzes engagiert sich die Bundesregierung deshalb – vorbehaltlich seiner Finanzierbarkeit – bei den Arbeiten zum Aufbau eines zivilen und dem neuesten Stand der Technik entsprechenden europäischen Satellitensystems einschließlich terrestrischer Infrastruktur.

**Intelligentes
Verkehrs-
management
einführen**

**Verkehrs-
meldungen
gezielt
anbieten**

**Europäisches
Satelliten-
system
bereitstellen**

**Intelligentes
Geschwindig-
keitsmanage-
ment erproben**

Eine Arbeitsgruppe der Europäischen Kommission mit deutscher Beteiligung prüft, welche technischen Möglichkeiten – gerade auch hinsichtlich einer Geschwindigkeitsanpassung – genutzt werden können, um zu mehr Sicherheit auf Europas Straßen zu gelangen. Die letzte Entscheidung und Verantwortung im System Mensch-Maschine-Umfeld wird jedoch beim Verkehrsteilnehmer bleiben müssen, d.h. eine vom Fahrer nicht mehr beeinflussbare „Außensteuerung“ ist nicht gewollt.

**Nutzung neuer
Informations-
und Kommuni-
kationsein-
richtungen
regeln**

Die für die Nutzung der Informations- und Kommunikationsangebote erforderlichen Einrichtungen bergen allerdings auch Sicherheitsrisiken. Schon heute ist es teilweise möglich, im fahrenden Fahrzeug nicht nur Radio zu hören, zu telefonieren oder in Schrift, Bild und Ton zu navigieren, sondern auch im Internet zu surfen, Fernseh- und Videoprogramme zu sehen und Büro-Aufgaben aus dem Auto heraus per Mobilfunk zu erledigen. All dies ist allerdings auch geeignet, den Fahrzeugführer abzulenken und das Gefährdungspotenzial zu erhöhen.

Die Benutzung der meisten dieser neuen Angebote steht noch im „regelungs-freien“ Raum. Ob dies so bleiben kann, ist angesichts des vorhandenen Gefährdungspotenzials zweifelhaft. In einem ersten Schritt hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum 1. Februar 2001 neue Regeln für das Telefonieren des Fahrers während der Fahrt ohne Freisprechanlage erlassen.

3.3 Sichere Verkehrswege

Bei der Verkehrswegegestaltung liegen traditionell hohe Sicherheitspotenziale:

- Es ist eine Daueraufgabe, örtliche straßenbauliche und verkehrsregelnde Faktoren, die das Entstehen von Unfällen begünstigen, zu erkennen und Maßnahmen zur Entschärfung von Gefahrenstellen einzuleiten.
- Schon bei der Straßennetzplanung ist neben raumordnerischen Zielen wie Verkehrsvermeidung, Verkehrsentlastung von Gemeinden und guter Erreichbarkeit verstärkt den Belangen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen.
- Bei der Straßengestaltung dürfen sich Querschnitte, Linienführung, Ausstattung und Unterhaltung nicht allein an den Belangen von Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und den Interessen der Straßenanlieger orientieren, sondern müssen vor allem einen sicheren Verkehr gewährleisten. Deshalb sollen Straßenplanungen einem so genannten Sicherheitsaudit unterzogen werden. Hierbei werden die Sicherheitsbelange eines Straßenentwurfs durch einen unabhängigen Auditor in einem besonderen Verfahren beurteilt. Die Arbeiten zur Konkretisierung eines Sicherheitsaudits für Straßen sind bereits eingeleitet.

**Gefahren-
stellen
entschärfen**

**Verkehrs-
sicherheit
schon bei der
Straßennetz-
planung
einbeziehen**

**Sicherheits-
audits zum
Straßen-
entwurf
einführen**

3.3.1 Gefahrenbeseitigung

Die Beseitigung örtlicher Gefahrenstellen mit Unfallhäufungen ist gesetzlich vorgeschrieben. In den Kreisen und kreisfreien Städten sind hierfür Unfallkommissionen zuständig. Zu den ständigen Mitgliedern zählen die Straßenverkehrsbehörden, die Polizei und die zuständigen Straßenbauämter der Länder. In einigen Bundesländern gibt es darüber hinaus Autobahnunfall- und Landesunfallkommissionen. Die erfolgreiche Arbeit dieser Unfallkommissionen kann durch vertiefte Analysemethoden und konsequentere Umsetzungsstrategien verbessert werden:

- Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hält es für zweckmäßig, typische Unfälle mit schweren Folgen (d.h. mit Schwerverletzten und Getöteten) künftig mit Steckkarten über einen Zeitraum von drei Jahren (statt bisher einem Jahr) festzuhalten. Örtliche Konzentrationen schwerer Unfälle und deren Umstände können so besser erkannt werden.
- Die Arbeit der Unfallkommissionen kann nach Ansicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verbessert werden, wenn deren Mitglieder in Fortbildungsseminaren über neuere Erkenntnisse informiert werden und ihnen gleichzeitig ein Forum zum Erfahrungsaustausch geboten wird. Vorschläge hierzu sollten gemeinsam von Bund und Ländern erörtert werden.
- Verkehrszeichen (Beschilderung, Fahrbahnmarkierung) und Verkehrseinrichtungen müssen immer – insbesondere bei Dunkelheit – gut sichtbar und lesbar sein. Der Beurteilung der Funktionstüchtigkeit dient die mindestens alle zwei Jahre durchzuführende Überprüfung der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen im Rahmen von Verkehrsschauen. Gemeinsam mit den Ländern sollten einheitliche Regelungen für die Qualitätskontrollen und

Kriterien für die Bewertung von Verkehrszeichen und -einrichtungen erarbeitet werden.

- Unabhängig davon suchen Bund und Länder gemeinsam nach Wegen, die Zahl der angeordneten Verkehrszeichen zu verringern mit dem Ziel, auch auf diese Weise die Akzeptanz der Verkehrsregeln und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

3.3.2 Ortsumgehungen

Ortsumgehungen kommt nicht nur aus raumordnerischer und umweltpolitischer Sicht, sondern auch aus der Sicht der Verkehrssicherheit eine besondere Bedeutung zu. Denn Ortsumgehungen entlasten die bestehenden Ortsdurchfahrten. Sie verbessern damit die örtlichen Lebensverhältnisse durch Reduzierung von Lärm und Abgasen sowie durch Verminderung der Unfallgefahren, insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer Fußgänger, Radfahrer, Kinder und Senioren. Durch eine entsprechende bauliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrten auf Grundlage der veränderten Nutzungsansprüche an den Straßenraum kann die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden. Neben Maßnahmen zur Geschwindigkeitsverringern können städtebaulich-gestalterische Maßnahmen hierzu beitragen.

Der Bau von Ortsumgehungen im Netz der Bundesfernstraßen stellt u.a. aus den genannten Gründen seit langem einen verkehrspolitischen Schwerpunkt der Bundesregierung dar. Der Vordringliche Bedarf des noch aktuellen Bedarfsplans von 1992 für die Bundesfernstraßen umfasst ca. 1.150 Ortsumgehungen mit aktuellen Gesamtkosten von ca. 44 Mrd. DM. Davon wurden bis zum 1. Januar 2000 266 Ortsumgehungen mit Gesamtkosten von rund 11 Mrd. DM fertig gestellt. Folglich sind noch rund 900 Ortsumgehungen mit einem Kostenvolumen von ca. 33 Mrd. DM zu bauen. Davon sind weitere 125 Ortsum-

Arbeit der Unfallkommissionen verbessern

Gefahrenpunkte identifizieren

Personal der Unfallkommissionen fortbilden

Verkehrsschauen sachgerecht durchführen

Zahl der Verkehrsschilder verringern

Verkehrssicherheit durch Bau von Ortsumgehungen erhöhen

gehungen mit einem Kostenumfang von rund 6 Mrd. DM in dem laufenden Investitionsprogramm 1999–2002 (IP) enthalten.

Mit einem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) für die Jahre 2001 bis 2003 wird die Bundesregierung zusätzlich insgesamt 2,7 Mrd. DM bereitstellen und weitere 125 Ortsumgehungen zügig realisieren. Auch mit diesem Investitionsprogramm leistet die Bundesregierung in den kommenden Jahren einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr.

3.3.3 Straßengestaltung

Das Unfallgeschehen auf Landstraßen ist nach wie vor besorgniserregend. Sicherheitsfördernde bauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen im Landstraßennetz haben daher große Bedeutung. Neben der Ergänzung des Straßennetzes um Ortsumgehungen muss vor allem auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten gedrängt werden. Vordringlich ist die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit; dies muss durchgesetzt werden, auch wenn damit eine Einschränkung des „persönlichen Fahrstils“ verbunden ist. Geeignete Maßnahmen sind:

- Schaffung zusätzlicher, gefahrloser Überholmöglichkeiten zur Beseitigung von Pulkbildung und „Überholdruck“,
- Verhinderung des Überholens in ungeeigneten Bereichen durch bauliche Unterstützung der Überholverbotszonen,
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch verstärkte Überwachung; Bestimmen der Einsatzgrenzen ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitsüberwachung,
- verkehrssichere, vor allem hindernisfreie Gestaltung der Seitenräume bzw. Absicherung von Gefahrenstellen mit Schutzeinrichtungen, aber mit Rücksicht auf erhaltenswerte Allees,
- Verbesserung der Linienführung,

- Anlage von planfreien Knotenpunkten im Zuge hoch belasteter einbahniger Fernverbindungen,
- Sicherung plangleicher Kreuzungen durch verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen oder Umbau in Kreisverkehre.

Die Ergebnisse laufender und geplanter Untersuchungen werden die Grundlagen für ein neues Regelwerk über geeignete, zusätzliche Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Landstraßen liefern.

Der hohe Sicherheitsstandard von Autobahnen beruht vor allem auf der baulichen Richtungstrennung mit zusätzlicher Sicherung durch Schutzeinrichtungen, dem kreuzungsfreien Verkehr mit eigenen Zu- und Ausfahrten sowie den Standstreifen für Notfälle und für betriebliche Arbeiten. Der kontinuierliche Ausbau der Autobahnen und damit die Verlagerung der Verkehrsleistungen auf die relativ sicheren Autobahnen hat in der Vergangenheit trotz steigenden Verkehrs wesentlich zur Verringerung von Unfällen und deren Folgen beigetragen. Der gezielte weitere Ausbau des Autobahnnetzes bleibt deshalb auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten notwendig. Auf hoch belasteten Autobahnabschnitten kommen immer öfter Streckenbeeinflussungsanlagen zur situationsgerechten Anzeige zulässiger Höchstgeschwindigkeiten oder von LKW-Überholverbots zum Einsatz.

Baustellen zum Um- und Ausbau bestehender Straßen, zur Erhaltung und zur Verbesserung der Straßenverkehrsverhältnisse sind notwendig und unvermeidbar. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich aber weiterhin dafür einsetzen, dass im Rahmen der Baubetriebsplanung eine Häufung von Baustellen im Netz vermieden wird. Auch Maßnahmen zur Sicherung von Arbeitsstellen werden kontinuierlich weiterentwickelt werden. Besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt gelten dabei der Schulung des Fachpersonals zur Einrichtung von Baustellen und dem Schutz

**Sicherheit auf
Autobahnen
verbessern**

**Verkehrssicherheit bei
der Straßen-
erhaltung
beachten**

**Straßen-
gestaltung zur
situations-
gerechten
Geschwindig-
keitswahl
nutzen**

der dort arbeitenden Menschen.

Eine gute Straßenraumgestaltung fördert eine situationsgerechte Geschwindigkeitswahl, d.h., die vom Kraftfahrer erwartete Verhaltensweise wird durch die bauliche Gestaltung unterstützt und gefördert. Um die Akzeptanz und Einhaltung von Geschwindigkeitsregelungen zu verbessern, sind deshalb die Möglichkeiten der Straßenraumgestaltung zu nutzen. Wo dies nicht möglich ist und Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu Unfällen führen, müssen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden. Überflüssige und für den Benutzer gefährliche Einengungen des Straßenraums zum Zwecke der Geschwindigkeitsreduzierung müssen vermieden werden.

**Eindeutigkeit
der Weg-
weisung
verbessern**

Nur eine verständliche Wegweisung kann gewährleisten, dass der Verkehrsteilnehmer die Informationen im Vorbeifahren in kürzester Zeit erkennen, lesen und in seine Fahrentscheidung einbinden kann; damit lassen sich gefährliche Fahrmanöver vermeiden. Die wegweisende Beschilderung ist ausschließlich an den verkehrlichen Erfordernissen einer optimalen Orientierung und Verkehrsflusslenkung auszurichten, sie darf nicht überfrachtet werden. Nicht überall entspricht die Beschilderung diesen Vorgaben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich weiterhin für eine bessere Beschilderung einsetzen.

**Werbeverbot
aus Sicher-
heitsgründen
erforderlich**

Neben der wegweisenden Beschilderung und dem maßvollen Aufstellen von Plakaten, die der Verkehrsaufklärung und -sicherheit dienen, sind alle anderen Hinweise, die ganz oder überwiegend Werbung enthalten oder die nur im Interesse einzelner Gruppen liegen, geeignet, die Aufmerksamkeit des Verkehrsteilnehmers zu beeinträchtigen. Daher kommt aus Sicherheitsgründen dem Werbeverbot an Bundesautobahnen und Bundesstraßen eine hohe Bedeutung zu.

**Akzeptanz
der Tempo 30-
Zonenregelung
erhöhen**

Im Innerortsverkehr spielt die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer eine besondere Rolle. Zum Schutz von Kindern, älteren und in ihrer Mobi-

lität eingeschränkten Menschen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gemeinsam mit den Städten und Gemeinden eine zielführende, geeignete Lösung zur Tempo 30-Zonen-Regelung entwickelt. Erkennbarkeit und Einhaltung der Zonen-Regelung und damit ihre Akzeptanz sind durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen.

Sicherheitsaudits haben die Aufgabe, von der Entwurfsphase bis zur Verkehrsfreigabe Sicherheitsmängel einer Baumaßnahme aus der Sicht der verschiedenen Verkehrsteilnehmergruppen aufzudecken und Vorschläge für deren Beseitigung vorzutragen. Sicherheitsaudits werden in einigen Ländern Europas nach einheitlichen Regeln – losgelöst vom übrigen Planungsverfahren – von unabhängigen Auditoren durchgeführt. Die im Ausland entwickelten Verfahren sollten auf Übertragbarkeit überprüft und ggf. an deutsche Verhältnisse angepasst und zunächst probeweise eingeführt werden.

**Umfassende
Sicherheits-
audits beim
Straßen-
entwurf
erproben**

3.3.4 Infrastrukturplanung

Sicherheitsabträgliche Mängel in der Straßenführung, der Straßengestaltung oder der Fahrbahnbefestigung können mit Hilfe formalisierter Sicherheitsanalysen von Straßennetzen festgestellt werden. Ermittelt werden Anzahl und Schwere der Straßenverkehrsunfälle, die bei einer der Funktion der Straße angemessenen Gestaltung hätten vermieden werden können. Solche Sicherheitsanalysen werden als wichtige Entscheidungshilfe auch in die Straßenplanung des Bundes Eingang finden.

**Sicherheits-
analysen von
Straßennetzen
durchführen**

- Den Ländern, Kreisen und Gemeinden wird empfohlen, Sicherheitsanalysen im Rahmen ihrer Straßenbauplanung ebenfalls einzusetzen.

Modernes Pavement-Management einführen

- Mit der Umstellung auf rechnergestützte Straßenerhaltungssysteme (so genannte Pavement-Management-Systeme) werden künftig durch die Verknüpfung der fundierten Ergebnisse regelmäßig durchzuführender Zustandserfassungen der Fahrbahnen (u.a. Daten zur Griffigkeit und Ebenheit) mit weiteren erhaltungsrelevanten Daten qualifizierte Entscheidungshilfen für die Planung und Optimierung der Erhaltungsmaßnahmen zur Verfügung stehen.
- Die große Bedeutung von Bussen und Bahnen für die Lösung der Verkehrsprobleme, vor allem in Ballungsräumen, ist bei der Infrastrukturplanung angemessen zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für die unter städtebaulichen Gesichtspunkten sowie unter Sicherheitsaspekten bedeutsame Einpassung der Haltestellen in den Straßenraum, aber auch für die Anlage der Verkehrswege selbst (besonderer Bahnkörper/Busspuren). Wo aus Platzmangel eine räumliche Trennung der Verkehrsarten nicht möglich ist, bewährt sich zunehmend die „zeitliche Trennung“ (dynamische Haltestelle) durch Einsatz moderner elektronischer Steuerungstechnik. Unter Beachtung der damit verbundenen Sicherheitsaspekte lässt sich die Infrastrukturnutzung auf diese Weise optimieren.

3.3.5 Fahrradwege

Fahrrad als Verkehrsmittel fördern

Die Stärkung der Rolle des Fahrrades ist ein verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung und dient auch einer nachhaltigen Siedlungs- und Stadtentwicklung. Nach Auffassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sind die Potenziale des Fahrradverkehrs, dessen Vorzüge als Verkehrsmittel vor allem im Kurzstreckenbereich bis zu etwa 5 km liegen, bei weitem noch nicht ausgeschöpft.

In diesem Zusammenhang sind geschlossene Radverkehrsverbindungen (Fahrradnetze) für den Alltags- und Freizeitverkehr wünschenswert. Hier sind Bund, Länder und Gemeinden aufgerufen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten die notwendigen Maßnahmen einzuleiten. Koordinierend ist eine ständige „Bund-Länder-Arbeitsgruppe Fahrradverkehr“ tätig mit dem Ziel, eine gemeinde-, kreis- und länderübergreifende Planung von Fahrradinfrastrukturen abzustimmen und das Finanzierungssystem an Sicherheits- und Qualitätsstandards zu knüpfen.

3.4 Rettungswesen

Das Rettungswesen – nach dem Grundgesetz Ländersache – ist eine öffentliche Aufgabe im Bereich lebensrettender Gefahrenabwehr. Es umfasst Maßnahmen zur Ersten Hilfe und Notfallmeldung ebenso wie die Organisation des Rettungsdienstes.

Lebensrettende Sofortmaßnahmen am Unfallort setzen die Fähigkeit und die Bereitschaft voraus, in Notfällen Erste Hilfe zu leisten. Deshalb muss jeder, der einen Führerschein erwerben will, den Besuch eines Kurses zur Ersten Hilfe nachweisen. Ziel ist es, nicht nur formal die Ausbildung nachzuweisen, sondern im Zusammenwirken mit den im Rettungswesen tätigen Organisationen eine tatsächliche Fähigkeit und Bereitschaft der Kraftfahrer zur Ersten Hilfe zu erreichen. Die Bundesregierung finanziert deshalb Forschungsarbeiten und Maßnahmen, die darauf abzielen, dass Laien bei Verkehrsunfällen sachgerecht und wirksam Erste Hilfe leisten und andere Sofortmaßnahmen einleiten können und auch dazu bereit sind.

Für die Notfallmeldung gibt es derzeit verschiedene sich ergänzende Systeme. Etwa 14.000 Notrufsäulen stehen im Notrufnetz an Bundesautobahnen zur Verfügung. Die unentgeltliche Benutzung dieser Notrufsäulen bleibt auch nach ihrer

Bund-Länder-Arbeitsgruppe „Fahrradverkehr“

Sofortmaßnahmen durch Laien stärken

Unentgeltliche Benutzung der Notrufsäulen beibehalten

Privatisierung erhalten. Der Bund begrüßt Notrufeinrichtungen auch an anderen Straßen.

**Standort-
erkennung
von Unfall-
meldungen
sicherstellen**

Die Zahl der öffentlichen Telefonstellen und der Standorte, die mit der Wahl der Notrufnummer die Standortkennung an die Rettungsleitstellen übermitteln, hat sich geringfügig verringert. Dafür nimmt die Zahl der Mobiltelefone zu. Die Standortkennung ist jedoch bei ihrer Benutzung ein Problem, das noch dadurch vergrößert wird, dass ein und derselbe Notfall mehrfach – oft mit unterschiedlichen Standortangaben – gemeldet wird. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen prüft gegenwärtig Lösungsmöglichkeiten.

**Einheitliche
Rettungs-
dienst-Notruf-
nummer
einführen**

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich bei seinen europäischen Partnern für die Einführung einer einheitlichen Notrufnummer in Europa einsetzen.

4 Unfallverhütungsbericht und Erfolgskontrolle

**Unfall-
verhütungs-
bericht
ausweiten**

Seit dem 7. November 1975 ist die Bundesregierung vom Bundestag aufgefordert, alle zwei Jahre – seit 1997 jeweils zum 30. Juni – einen Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr vorzulegen. Der Unfallverhütungsbericht zeigt bisher in einer Rückschau Schwerpunkte der Unfallentwicklung auf, beschreibt Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und legt dar, was die Bundesregierung gemeinsam mit anderen gesellschaftlichen Kräften für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen getan hat.

**Controlling
einführen,
Maßnahmen
initiieren,
bewerten und
verbessern**

In Zukunft soll der Unfallverhütungsbericht als Controlling-Instrument für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzt werden. Er wird rückblickend die für den Berichtszeitraum geplanten Schritte zur Durchführung des Programms den durchgeführten Maßnahmen und ihren Wirkungen gegenüberstellen. Vorausschauend für die jeweils kommenden zwei Jahre wird der Unfallverhütungsbericht Maßnahmen-schwerpunkte nennen und mögliche Wege zur Durchsetzung und Finanzierung aufzeigen. Grundlagen hierfür könnten laufende periodische und spezielle Analysen zum Wirkungsbereich, zum Realisierungsgrad, zur Akzeptanz der Maßnahmen und zum Unfallgeschehen bilden.

5 Zusammenfassung

Mobil sein bedeutet ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Für den Weg zur Arbeit, im Berufsleben und in der Freizeit ist Mobilität immer wichtiger geworden. Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen möglichst reibungslos funktioniert. Wirtschaftliche Entwicklung, europäische Integration und Osterweiterung der Europäischen Union werden zu einem erheblichen Verkehrswachstum führen. Die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien können helfen, Verkehre zu vermeiden.

Mobilität ist auch künftig eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Die Verkehrspolitik steht vor der großen Herausforderung, die Mobilität nachhaltig zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich. Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt dabei zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik; denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit erhöht und das allgemeine Klima auf den Straßen sich spürbar verbessert.

Die Prioritäten

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, müssen vorhandene Gefährdungspotenziale identifiziert und Maßnahmen gezielt ergriffen werden. Die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen konzentriert sich auf folgende Bereiche:

- Verkehrsklima in Deutschland verbessern

Das allgemeine Klima auf Deutschlands Straßen leidet zusehends unter Aggressivität im Straßenverkehr. Daher gehört ein Klimawechsel zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit. Eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit für

mehr Rücksichtnahme und Gelassenheit ist notwendig.

- schwächere Verkehrsteilnehmer schützen

Zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören Kinder und ältere Menschen, aber auch relativ „ungeschützte“ Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder. Diese Verkehrsteilnehmer sind im Straßenverkehr einem besonders hohen Risiko ausgesetzt. Ihre Interessen gilt es deshalb zu berücksichtigen.

- Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren

Junge Fahrer sind überproportional häufig in Verkehrsunfälle verwickelt. Der Anteil der 18- bis 24-jährigen an allen bei Verkehrsunfällen Getöteten beträgt etwa 22 % und liegt damit deutlich über ihrem Anteil an der Bevölkerung mit nur 8 %. Hier müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, die Risikobereitschaft der jungen Fahrer zu senken und das freiwillige „Dazulernen“ der Fahranfänger zu fördern.

- Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern

Schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere schwere LKW, werden häufig von den übrigen Verkehrsteilnehmern als bedrohlich und gefährlich empfunden. Wegen ihrer Größe und ihres Gewichts enden Verkehrsunfälle mit schweren Nutzfahrzeugen nicht selten verheerend. Das Gefahrenpotenzial, das z.B. von schweren LKW ausgeht, muss deshalb verringert werden.

- Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen

Unfälle auf Landstraßen sind meist besonders folgenschwer: Zwei von drei im Straßenverkehr Getöteten sind Opfer von Unfällen auf Landstraßen. Da die

Unfallzahlen auf allen anderen Straßen rückläufig sind, muss das Hauptaugenmerk verstärkt auf Landstraßen gerichtet werden.

Die Maßnahmen

Die Bundesregierung hat mit Beginn der 14. Legislaturperiode ihre Arbeit zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit unverzüglich aufgenommen und erste Maßnahmen eingeleitet. Dazu gehört die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (voraussichtliches Inkrafttreten: April 2001) mit der Einführung der 0,5-Promille-Grenze mit voller Sanktion wie bisher bei 0,8 Promille Blutalkoholgehalt. Mit Wirkung zum 1. Februar 2001 wurde die Straßenverkehrs-Ordnung novelliert. Unter anderem wird damit

- die Anordnung von Tempo 30-Zonen in Städten und Gemeinden wesentlich erleichtert;
- das Telefonieren beim Führen eines Fahrzeugs nur noch mit Freisprecheinrichtung zugelassen;
- das Verhalten am und im Kreisverkehr eindeutig geregelt. Dabei können zugleich Verkehrszeichen eingespart werden.

Die Fortschreibung des Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen für die Jahre 2002 bis 2007 zur Ausstattung der Bundesfernstraßen mit intelligenter Verkehrstechnik ist eingeleitet.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen wurde beauftragt, im Rahmen eines Forschungsprogramms eine Befragung der Lehrerschaft durchzuführen. Ziel ist, die Verkehrserziehung im Sekundarbereich der Schulen auszubauen.

Bewährte Zielgruppenprogramme (u.a. PKW-Sicherheitstraining, Sicherheitstraining für motorisierte Zweiradfahrer, Kind und Verkehr, Senioren) werden überarbeitet.

Das neue Verkehrssicherheitsprogramm wird weitere Potenziale erschließen. Es enthält Maßnahmen, Vorschläge und Vorhaben, die in Zusammenarbeit mit den Bürgern die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern werden. Besonders hervorzuheben sind:

- Kampagne zur Verkehrssicherheit

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird mit einer Verkehrssicherheitskampagne unter dem Motto „Gelassen läuft's“ für ein faires und sicheres Verhalten im Straßenverkehr werben.

- Verkehrserziehung auch in der Sekundarstufe fortführen

Allen Altersgruppen sollten in den Schulen die Kenntnisse vermittelt werden, die eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglichen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird deshalb die für die Verkehrserziehung in Schulen zuständigen Kultusminister auffordern, hierzu gemeinsame Wege aufzuzeigen.

- Fahrerlaubnisrecht weiter harmonisieren

Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an der Dritten Führerscheinrichtlinie. Diese sieht u.a. eine weitere Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts vor. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen beteiligt sich intensiv an diesen Vorarbeiten.

- die Straßenverkehrsregeln und Vorschriften in der StVO verständlicher machen

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ist mit ihren Regeln und ihrer Sprache für den Bürger in vielen Bereichen unverständlich und nicht nachvollziehbar. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird eine Arbeitsgrup-

pe einsetzen, die mit Bürgerbeteiligung die StVO überarbeitet und auch schwierige Sachverhalte in eine bürgernahe und verständliche Sprache bringen soll. Dazu gehört auch die Überarbeitung der §§ 39 ff. StVO – die Verkehrszeichen und -einrichtungen betreffend –, die vorrangig dem Ziel „Weniger Verkehrszeichen – bessere Beschilderung“ dient.

Darüber hinaus soll die StVO dahingehend ergänzt werden, dass die Benutzung von technischen Einrichtungen (Radarwarner und ähnliche Geräte) zur Beeinträchtigung von Anlagen und Maßnahmen der Verkehrsüberwachung untersagt wird. Der Verstoß hiergegen soll mit Bußgeld und Punkteeintrag belegt werden.

- Anreizsysteme für sicheres Fahrverhalten schaffen

Sicheres Autofahren und die Verbesserung der eigenen Fahrpraxis sollen durch finanzielle Anreize gefördert werden. Deswegen wird das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zusammen mit der Versicherungswirtschaft Möglichkeiten für finanzielle Anreize im Rahmen des Kfz-Versicherungssystems ausloten, wenn Kraftfahrer/-innen an Präventivmaßnahmen freiwillig teilnehmen.

Das gilt besonders für Fahranfänger. Hier kann die Versicherungswirtschaft, aber auch die Automobilindustrie Initiativen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit finanziell fördern. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird die Rahmenbedingungen zur Erprobung einer freiwilligen zweiten Ausbildungsphase schaffen und dabei einen Bonus in Form einer Verkürzung der Probezeit für Fahranfänger vorsehen.

- prüfen, ob besondere Rechtsvorschriften für Inlineskater erforderlich sind

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt, zu untersuchen, ob es aus Sicherheitsgrün-

den für Inlineskater besondere Rechtsvorschriften geben sollte. Das Bundesministerium wird im Einvernehmen mit den Ländern nach Vorliegen des Berichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Angelegenheit entscheiden.

- ABS für alle Kfz auf europäischer Ebene anstreben

Viele neuere Kraftfahrzeuge sind bereits mit ABS ausgestattet. Busse und LKW über 3,5 t müssen mit ABS ausgerüstet sein. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird auf europäischer Ebene dafür eintreten, dass möglichst viele Neufahrzeuge mit ABS ausgerüstet werden.

- Erteilung von Typgenehmigungen für sicherheitserhöhende Ausrüstungen erleichtern

Auf Initiative und mit maßgeblicher Unterstützung Deutschlands wird bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf das Ziel verfolgt, sicherheitserhöhende elektronische Systeme in die Vorschriften einzubeziehen, um deren internationale Typgenehmigung zu ermöglichen und somit den Einbau dieser Systeme in neue Fahrzeuge zu fördern.

- Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten in LKW und Bussen verbessern

Mit der vorgesehenen Einführung eines digitalen, weitgehend manipulationsicheren Kontrollgeräts in LKW und Bussen in der Europäischen Union soll die Überwachung der Einhaltung der für die Verkehrssicherheit wichtigen Lenk- und Ruhezeiten sowie der Geschwindigkeiten erleichtert und verbessert werden.

- Fußgängerschutz bei der Fahrzeugkonstruktion berücksichtigen

Zurzeit wird in der Europäischen Kommission eine Richtlinie zum Fußgängerschutz vorbereitet. Sie wird Anforde-

rungen hinsichtlich einer „fußgängerfreundlichen“ Gestaltung der Frontpartie von Kraftfahrzeugen enthalten. Die Bundesregierung unterstützt dieses Vorhaben und wird sich nach Vorlage des Richtlinienvorschlags für eine rasche Verabschiedung einsetzen.

- Fahrzeugkonturen entschärfen (Frontschutzbügel)

Auf deutsche Initiative beabsichtigt die Europäische Kommission eine Ergänzung der bestehenden Richtlinie über vorstehende Außenkanten an Fahrzeugen. Hierbei sollen spezifische Anforderungen an Frontschutzbügel, die an Geländewagen montiert sind, aufgenommen werden, um gefährliche Konstruktionen vom Markt fernzuhalten, die insbesondere für Kinder eine große Gefahr darstellen. Die Bundesregierung wird auf eine zügige Verabschiedung entsprechender Vorschriften noch im Jahr 2001 drängen.

- Sicherheits-Audit für Straßen erproben

In allen Phasen des Straßenentwurfs soll ein formalisiertes und standardisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange entwickelt werden. Im Rahmen von Pilotanwendungen soll es durch die Straßenbauverwaltungen der Länder erprobt werden.

- Sicherheitsanalyse von Straßennetzen

Zur Analyse von Sicherheitsmängeln in regional begrenzten Straßennetzen sollen Richtlinien erarbeitet und Erfahrungen mit Sicherheitsanalysen durch die örtlich zuständigen Behörden gesammelt werden.

- Gefahrenpunkte identifizieren (Unfalltypen-Steckkarten)

Auf eine vermehrte Anwendung von Übersichtskarten (3-Jahres-Unfalltypen-Steckkarten) zur besseren Lokalisierung schwerer Unfälle durch die örtlichen

Polizeidienststellen der Länder soll hingewirkt werden.

- einheitliche Notrufnummer in Europa

Eine europaweit einheitliche Notrufnummer kann dazu beitragen, das Reisen sicherer zu machen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird sich deshalb dafür einsetzen, dass in ganz Europa eine einheitliche Notrufnummer für Rettungsdienste eingeführt wird.

- Unfallverhütungsbericht als Controlling-Instrument

Der „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr“, der dem Deutschen Bundestag alle zwei Jahre vorgelegt wird, soll zu einem Kontrollinstrument weiterentwickelt werden. Ziel ist es, durch geeignete Parameter Veränderungen im Verkehrsverhalten und im Unfallgeschehen zu erfassen und im aktuellen Bericht als Empfehlungen für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit auszuweisen.

