

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Christopher Gohl, Frank Sitta, Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Katja Hessel, Dr. Gero Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Matthias Nölke, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Maßnahmen für mehr Sicherheit im Straßengüterverkehr**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Jahr 2020 belief sich der Anteil der durch Lkw transportierten Güter auf rund 72 Prozent (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12195/umfrage/anteil-der-lkw-am-gueterverkehr-in-deutschland/>). Die große Mehrheit der Güter in Deutschland wird somit mittels Lkw transportiert und mit fast 3,5 Millionen zugelassener Lkw in Deutschland – Stand 2021 – ist täglich eine große Anzahl an Lkw auf deutschen Straßen unterwegs (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/6961/umfrage/anzahl-der-lkw-in-deutschland/>).

Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer bringen oft, anders als die meisten Pkw-Fahrerinnen und –fahrer, täglich große Distanzen auf ihren Touren hinter sich. Wie auch im Pkw-Straßenverkehr, kommt es auch im Straßengüterverkehr immer wieder zu Unfällen (<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>). Dabei sind Unfälle im Straßenverkehr unter Beteiligung eines Lkw, aufgrund der schieren Schwere der Fahrzeuge und der zu transportierenden Güter, meist besonders schwerwiegend und bringen schlimme Folgen für die Unfallbeteiligten mit sich ([https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-gueterkraftfahrzeuge-5462410187004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile, S.8](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-gueterkraftfahrzeuge-5462410187004.pdf?__blob=publicationFile, S.8)). So hat etwa ein Auffahrunfall mit einem Lkw, der in ein Stau-Ende fährt, eine erheblich stärkere Wirkung als mit einem Pkw. Wenn zusätzlich Gefahrgüter oder ein Schwertransporter involviert sind, wird dieser Gefährdungsfaktor zusätzlich erhöht. Vor diesem Hintergrund spielt nach Ansicht der Antragssteller der Straßengüterverkehr eine wichtige Rolle in der Frage, wie die Sicherheit für den gesamten Straßenverkehr bestmöglich erhöht werden kann.

Die Unfallursachen hängen laut Untersuchungen und Befragungen häufig mit Stress und den Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer zusammen. Diese Faktoren können erhebliche Auswirkungen auf das (Fahr-)Verhalten der Lkw-Fahrenden und damit die Unfallquote haben ([https://www.bast.de/BASSt\\_2017/DE/Publikationen/Foko/2011-2010/2010-06.html](https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Publikationen/Foko/2011-2010/2010-06.html)). Um die Sicherheit im Straßengüterverkehr mittels der Arbeitsbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer zu erhöhen, wurden in der Vergangenheit bereits einige wichtige Maßnahmen umgesetzt. So wurden etwa mit dem Mobilitätspaket I, das im Juli 2020 von der EU beschlossen worden ist, einige Anpassungen an den Arbeitsbedingungen vorgenommen. Unter anderem wurde festgelegt, dass die Fahrerinnen und Fahrer ihre wöchentliche Ruhezeit in einem Hotel oder Pension verbringen müssen, statt in der Lkw-Kabine und dass sie über ein regelmäßiges Rückkehrrecht nach Hause oder zum Betriebsstandort verfügen (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/mobilitaetspaket-teil-i-verbesserung-sozialvorschriften-berufskraftfahrerinnen.html>).

Nach Ansicht der Antragssteller gibt es jedoch noch Bereiche, in denen weiteres Verbesserungspotenzial für mehr Sicherheit im Straßenverkehr mittels Anpassungen im Straßengüterverkehr besteht. Außerdem müssen bereits bestehende Regelungen effektiver um- und eingesetzt werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Kontrolldichte im Straßengüterverkehr zu erhöhen. Zu diesem Ziel soll eine personelle Umschichtung innerhalb des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel erfolgen, um Kapazitäten für mehr Kontrollen durch das BAG zu schaffen. Darüber hinaus soll die Möglichkeit einer Aufstockung des Personals innerhalb des BAG überprüft werden;
2. einen Modellversuch für den Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten für straffällig gewordene Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer auf freiwilliger Basis in Deutschland umzusetzen. Die Erprobung des Einsatzes der Alkohol-Interlock-Geräte soll in Kombination mit einer psychologischen Begleitung für die betreffenden Fahrerinnen und Fahrer erfolgen;
3. das bisherige Förderprogramm „Förderprogramm für Abbiegeassistenzsysteme“ im Jahr 2022 auf 30 Mill. EUR zu verdoppeln, um den Förderanreiz kurzfristig deutlich spürbar zu steigern und die Unternehmen zu unterstützen, Abbiegeassistenz-Systeme frühzeitig einzubauen. Die Fördersumme soll danach degressiv auf 15 Mill. EUR pro Jahr herabgestuft werden und bis 2024 vollständig auslaufen. Der Ausgleich der Mehrausgaben soll innerhalb des Einzelplans 12 erfolgen;
4. das Verbot zum Abschalten der Notbremsassistenten, wie vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bereits angekündigt, umzusetzen.

Berlin, den 8. Juni 2021

**Christian Lindner und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Begründung

Zu 1.:

Nur mit Hilfe ausreichender Kontrollen können Verstöße, wie erhöhter Alkoholkonsum oder auch Verstöße gegen die Kabotage-Regelung, aufgedeckt werden. Das gilt ebenso für Regelungen und Vorgaben, die bessere Arbeitsbedingungen für die Berufskraftfahrerinnen und –fahrer gewährleisten sollen, wie das Recht auf regelmäßige Rückkehr in die Heimat. Es muss, zur Sicherheit der Fahrerinnen und Fahrer und aller anderen Verkehrsteilnehmenden, sichergestellt werden, dass die Vorgaben tatsächlich in der Praxis umgesetzt und eingehalten werden. Das BAG ist, neben der Bundespolizei und der Polizei in den einzelnen Bundesländern, für die Kontrollen der Lkw zuständig. Es finden stichprobenartige Kontrollen statt, in Zuge dessen Verstöße u.a. gegen Kabotage, Ruhezeiten oder etwa Alkoholkonsum, aufgedeckt werden (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/bag-spuert-kabotagesuender-bei-schwerpunktkontrollen-auf-2874231.html>). Die Zahlen machen nach Ansicht der Antragssteller deutlich, dass der Bedarf nach mehr Kontrollen besteht. Um solche Verstöße noch stärker einzudämmen und die Regelungen effektiver umzusetzen, müssen die Kontrollen weiter ausgeweitet und damit gestärkt werden.

Zu 2.:

Ein Ansatzpunkt, um Unfälle mit Lkw zu verhindern, ist die Eindämmung von Alkohol am Steuer bei Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern.

Statistiken und Berichten zufolge nehmen Unfälle aufgrund von oder unter Beteiligung von Alkoholeinfluss einen nur geringen Anteil an den gesamten Unfallzahlen ein (<https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/lkw-alkohol-100.html>). Von einer generellen und verallgemeinernden Vorverurteilung aller Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer muss generell und auch aus diesem Grund explizit Abstand genommen werden. Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer sollen in keiner Weise unter Generalverdacht gestellt werden.

Es bleibt aber festzuhalten, dass Alkoholunfälle ein erheblicher Risikofaktor sind, da Unfälle dieser Art laut TÜV-Verband, oftmals eine „überdurchschnittliche Schwere“ aufweisen würden (<https://www1.wdr.de/nachrichten/ruhrgebiet/lkw-alkohol-100.html>). Unter Beteiligung eines Lkw werden diese Unfälle aufgrund der eingangs beschriebenen Faktoren, zusätzlich erheblich erschwert.

Eine effektive und sinnvolle Möglichkeit, um der Gefahr von Trunkenheit am Steuer durch Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrern zu begegnen, kann der Einsatz von Alkohol-Interlock-Geräten sein. Der Einbau von Schnittstellen für sogenannte Alkolocks, um die technischen Voraussetzungen für den Einsatz der Geräte zu schaffen, soll für Neufahrzeuge EU-weit ab Mai 2022 Pflicht werden, für Bestandsfahrzeuge ab Mai 2024 (<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20190410IPR37528/parliament-approves-eu-rules-requiring-life-saving-technologies-in-vehicles>).

In einigen europäischen Ländern wie Frankreich oder Schweden sind Alkohol-Interlock-Geräte bereits für alle Fahrerinnen und Fahrer, die aufgrund von Alkohol am Steuer straffällig geworden sind, im Einsatz. Den Fahrerinnen und Fahrern wird die Möglichkeit gegeben, statt der Abgabe ihres Führerscheins, am Alkohol-Interlock-Programm teilzunehmen. Ziel ist es, die Fahrerinnen und Fahrer dabei zu unterstützen, langfristig ohne Alkoholeinfluss zu fahren, statt sie einmalig in Form eines Führerscheinentzugs zu bestrafen. So soll nachhaltig verhindert werden, dass nach Rückgabe des Führerscheins erneut mit Alkohol am Steuer gefahren wird. Der Einführung dieser Regelungen ging in beiden Ländern zunächst eine Testphase voraus, wie sie aktuell auch in einigen anderen Ländern, wie im Vereinigten Königreich, durchgeführt werden. Auf diese Weise soll vor Einführung der Geräte erprobt werden, welchen Effekt solche Alkohol-Interlock-Geräte haben und wie ein solcher Einsatz in der Praxis und im Rahmen der jeweiligen nationalen rechtlichen Möglichkeiten aussehen kann ([https://etsc.eu/wp-content/uploads/ALCOHOL\\_INTERLOCKS\\_FINAL.pdf](https://etsc.eu/wp-content/uploads/ALCOHOL_INTERLOCKS_FINAL.pdf)).

Der Verkehrsgerichtstag in Goslar hatte 2019 die Einführung eines Alkohol-Interlock-Programmes (AIP) für Kraftfahrer in Deutschland, zunächst ebenfalls in Form eines Modellversuchs, gefordert ([https://www.goslar.de/images/wirtschaft/tagungen/verkehrsgerichtstag/vgt\\_2019/5AK\\_empfehlungen\\_57\\_vgt.pdf](https://www.goslar.de/images/wirtschaft/tagungen/verkehrsgerichtstag/vgt_2019/5AK_empfehlungen_57_vgt.pdf)). Eine Umsetzung erfolgte bisher aber nicht.

Nach Ansicht der Antragssteller verfügt die Nutzung von Alkohol-Interlock-Geräten über erhebliches Potenzial, um die Sicherheit im Straßenverkehr auch in Deutschland zu steigern, indem der Gefahr durch Alkoholkonsum am Steuer nachhaltig begegnet wird. Aufgrund der beschriebenen Tatsache, dass besonders Unfälle unter Beteiligung von Lkw eine erhebliche Gefahr für alle Unfallbeteiligten bedeuten, ist eine Beschränkung auf Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer, die bereits aufgrund von Alkohol am Steuer straffällig geworden sind, erstrebenswert.

Statt einer reinen Verurteilung der straffällig gewordenen Fahrerinnen und Fahrer, bieten Alkohol-Interlock-Programme, basierend auf dem Prinzip der zweiten Chance, die Möglichkeit, die Fahrerinnen und Fahrer aktiv darin zu unterstützen, dem Problem des Alkoholkonsums anhaltend zu begegnen und Rückfälle zu vermeiden. Den straffällig gewordenen Berufskraftfahrerinnen und -fahrern könnte so ermöglicht werden, statt einer Abgabe des Führerscheins, ihrer Arbeit weiter nachzugehen. Damit würde ein wichtiger Anreiz für die Unternehmen und betroffenen Fahrerinnen und Fahrer geschaffen werden, die Geräte zu nutzen und dem Berufskraftfahrermangel würde zusätzlich entgegengewirkt.

Erkenntnisse aus anderen Ländern, in denen die Geräte bereits genutzt werden, haben gezeigt, dass für das Ziel, dem Problem des Alkoholkonsums anhaltend zu begegnen und Rückfälle zu verhindern, eine psychologische Begleitung, in Verbindung mit der Nutzung der Alkohol-Interlock-Geräte, für die teilnehmenden Fahrerinnen und Fahrer wichtig wäre. Ohne diese psychologische Begleitung sei laut Experten und auf Basis von Vergleichswerten aus anderen Ländern die Gefahr hoch, dass die Fahrerinnen und Fahrer rückfällig werden würden. Aus diesem Grund hatte der Verkehrsgerichtstag in Goslar eine solche psychologische Begleitung ebenfalls empfohlen ([https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen\\_pdf/empfehlungen\\_57\\_vgt.pdf](https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_57_vgt.pdf)). Eine solche psychologische Begleitung kann zusätzlich dazu dienen, die individuelle zeitliche Dauer der Nutzung von Alkohol-Interlock-Geräten festzulegen, um auch bereits straffällig gewordenen Fahrerinnen und Fahrer nicht dauerhaft unter Verdacht zu stellen. Zu diesem Zweck soll mittels der psychologischen Begleitung beurteilt werden, wie lange eine solche Nutzung notwendig und sinnvoll ist.

Nach Ansicht der Antragssteller sollte zunächst im Rahmen eines Modellversuchs konkret erprobt werden, welches Potenzial Alkohol-Interlock-Geräte in Verbindung mit einer psychologischen Begleitung in Deutschland bieten würden und wie sie konkret umgesetzt werden könnten, um basierend auf den Ergebnissen beurteilen zu können, ob eine langfristige Einführung eines Alkohol-Interlock-Programms in Deutschland sinnvoll wäre und wie diese strukturiert werden müsste.

Dafür soll konkret ein drei- bis fünfjähriger Modellversuch, je nach Bedarf, umgesetzt werden, um dann im Lichte der Ergebnisse nach 2024, wenn alle Lkw mit einer entsprechenden Schnittstelle ausgestattet sind, weitere Maßnahmen daraus abzuleiten. Der Modellversuch soll auf freiwilliger Basis eingesetzt werden und soll, um eine Vereinbarkeit mit dem deutschen Strafrecht zu gewährleisten, nur Fälle bis 1,09 Promille abdecken. Um einen Anreiz für Teilnehmende für den Modellversuch zu schaffen, soll die Teilnahme an dem Modellversuch als Alternative zum Führerscheinentzug dienen. Die Kosten sollen anteilig von den straffällig gewordenen Fahrerinnen und Fahrern, den Arbeitgebern und dem Bund getragen werden. Im Laufe des Modellversuchs sollen die Geräte regelmäßig überprüft und auf ihre technische Zuverlässigkeit geprüft werden. Die Details zu dem Modellversuch, wie etwa die Zuweisung der dafür zuständigen Einrichtungen und Behörden und der Überprüfung der Geräte, soll im nächsten Schritt erfolgen.

Aus dieser Maßnahme zusätzlich entstehende Kosten: Einmalig 15 Mill. EUR.

Zu 3.:

Ab 2024 wird der Einbau von Abbiegeassistenten für alle Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen EU-weit Pflicht. Um diesen Prozess und den Einbau in Deutschland zu beschleunigen hat die Bundesregierung das Förderprogramm „Abbiegeassistenzsysteme“ aufgesetzt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Abbiegeassistent/foerderprogramm-abbiegeassistenzsysteme.html>). Dieses Programm wurde in der Branche positiv aufgenommen

und war bereits nach kurzer Zeit ausgeschöpft (<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/foerdermittel-fuer-abbiegeassistenten-in-klein-lkw-ausgeschoepft-2653977.html>). Hier muss nachjustiert werden, um bereits vor dem Jahr 2024 noch mehr Unternehmen darin zu unterstützen, Abbiegeassistenten einzubauen und somit zu mehr Sicherheit im Zusammenspiel zwischen Lkw und Fahrradfahrenden beitragen zu können.

Zu 4.:

Notbremsassistenten bieten eine technische Lösung, die mittels automatischen Abbremsens der Lkw in einer Gefahrensituation die Sicherheit im Straßenverkehr erhöht. Notbremsassistenten sind bereits am Markt etabliert und für Lkw in Deutschland verpflichtend eingeführt worden. Hier besteht jedoch die Problematik, dass Notbremsassistenten von den Fahrerinnen und Fahrern manuell ausgeschaltet werden können. Das stellt nach Ansicht der Antragssteller eine große potentielle Gefahr dar. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hatte verkündet ein Verbot für das manuelle Ausstellen einzusetzen, dieses Verbot wurde aber bisher nicht umgesetzt (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/notbremsassistent.html>).

Neben bundesweiten Maßnahmen, können die Bundesländer und Kommunen ebenfalls einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten. So hat die Verkehrsführung, und damit das Zusammenspiel verschiedener Transportmittel im Straßenverkehr, einen wesentlichen Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit. Eine Anpassung der Verkehrsführung an Ampeln kann einen positiven Effekt mit geringen Aufwand haben. Hier können die Kommunen einen wichtigen Einfluss nehmen, indem bessere Beschilderungen, zum Beispiel Warnhinweise für Lkws und Fahrräder an Kreuzungen, getrennte Grünphasen und eine klarere Trennung von Fahrrad, Fußgängern und Fahrzeugen an Kreuzungen und Ampeln umgesetzt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.