



Antrag

der Abgeordneten **Stefan Schuster, Klaus Adelt, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Susann Biedefeld, Ruth Müller, Kathi Petersen SPD**

Rettungsgasse rettet Leben I: Maßvolle Ausweitung der Halterhaftung

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Bundesrat sowie in der Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder für eine maßvolle Ausweitung der Halterhaftung im Sinne einer Kostentragungspflicht auf den fließenden Verkehr einzusetzen. Speziell soll hierdurch die Aussicht auf Erfolg einer Anzeige bei Behinderung und Gefährdung von Rettungskräften erhöht werden. Erreicht werden soll dies durch die Möglichkeit, die Verfahrenskosten zur Ermittlung des Fahrers bei abgeschlossenem Verfahren dem Halter auferlegen zu können. Eine weitergehende Ausweitung der Kostenübertragung auf das Bußgeld ist zu prüfen.

Begründung:

Die Ahndung von Gefährdungen im Straßenverkehr stellt sich als schwierig heraus, wenn nicht der Fahrer, sondern lediglich der Halter des Fahrzeugs ermittelt werden kann. So erfolgt beispielsweise bei einer nicht gebildeten Rettungsgasse häufig keine Anzeige, da die Rettungskräfte berechtigterweise ihrem Einsatz eine höhere Priorität beimessen als dem Erfassen der Personalien des Blockierers. Ohne die Erfassung der Personalien ist nach jetziger Rechtslage kein aussichtsreiches Verfahren möglich und eine Anzeige zumeist zwecklos. Auch eine Erhöhung der Bußgelder für das Befahren der Rettungsgasse oder dem Nicht-Bilden einer solchen wäre somit wirkungslos. Eine Ausweitung der Halterhaftung auf den fließenden Verkehr würde dem entgegenwirken und auch bei anderen Delikten eine konsequentere Ahndung ermöglichen. Die mögliche Ausweitung der Halterhaftung auf

den fließenden Verkehr wurde mehrmals juristisch geprüft.

Bereits im Jahr 2010 beschied eine Arbeitsgruppe des Verkehrsgerichtstags, dass eine verhältnismäßige Ausweitung der Halterhaftung auf den fließenden Verkehr möglich sei. Eine Kostenübertragung (ohne Zuweisung von Schuld) sei möglich, wenn im Vorfeld ein angemessener Aufklärungsaufwand betrieben wird. Die verfassungsrechtlichen Bedenken gegenüber einer Ausweitung der Halterhaftung wurden ausgeräumt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen war beauftragt zu prüfen, ob Handlungsbedarf in diesem Feld besteht. Die Ergebnisse dieser Studie liegen seit über zwei Jahren vor, wurden aber kaum beachtet oder bewusst fälschlich interpretiert.

Prof. Dr. Dieter Müller stellt als Leiter des Forschungsprojekts selbst fest, dass die für das Projekt zusammengetragenen Daten nicht repräsentativ seien. Er wertete Daten zu Geschwindigkeitsüberschreitungen aus. Zum einen lieferten nur 17 der vermutlich über 500 Bußgeldbehörden Daten zu abgeschlossenen Verfahren, zum anderen waren diese Daten nicht vollständig. Bei absehbar zweifelhaftem Verfahrensausgang ist es behördliche Praxis, dass Verfahren gar nicht erst eingeleitet werden. Dabei sind es gerade diese Fälle, die für die Einschätzung der Relevanz einer Ausweitung der Halterhaftung relevant wären.

Die vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, aus dem Bericht zitierten rund 160.000 eingestellten Verfahren beziehen sich lediglich auf die 17 beteiligten Bußgeldbehörden sowie auf Fälle, in denen tatsächlich ein Verfahren eingeleitet wurde. Die tatsächliche Zahl eingestellter bzw. nicht aufgenommener Verfahren ohne ermittelbaren Fahrer ist um ein Vielfaches höher. Durch die Kostentragungspflicht für die Fahrerermittlung würde die Kooperationsbereitschaft vieler Autofahrer erhöht, zur Ermittlung des Fahrers beizutragen. Ebenso könnten Ermittlungen unabhängig von Erfolgsaussichten betrieben werden. Auffällig ist, dass, mit Ausnahme Hessens, bei der Auflage eines Fahrtenbuchs ebenfalls im Zweifel auf einen Antrag verzichtet wird. In den anderen am Forschungsprojekt beteiligten Bundesländern wurde lediglich in 4 Prozent der Fälle, in denen das Verfahren eingestellt wurde und der Fahrer nicht ermittelbar war, eine Fahrtenbuchaufgabe beantragt. So können Fahrer auch bei wiederholten Vergehen schwer belangt werden.



Antrag

der Abgeordneten **Stefan Schuster, Klaus Adelt, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Susann Biedefeld, Ruth Müller, Kathi Petersen SPD**

Rettungsgasse rettet Leben II: Aufklärungskampagne zur Rettungsgasse

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Bundesrat sowie in der Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder für eine bundesweite Aufklärungskampagne zur Rettungsgasse einzusetzen. Durch gezielte Informationsangebote für Kinder und Fahranfänger, flächendeckende Plakate und Banner an Autobahnen, bundesweit ausgestrahlte Fernsehspots und Durchsagen im Rundfunk sollen Autofahrer über die Rettungsgasse informiert und an ihre Bildung erinnert werden. Die entsprechenden Kampagneninhalte sollen, insbesondere in Grenzgebieten, mehrsprachig angeboten werden, um alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Die Gestaltung der Kampagne muss in Kooperation mit den Feuerwehrverbänden, Rettungsdiensten und der Polizei erarbeitet werden. Ziel muss es sein, die Rettungsgasse im Gedächtnis aller Autofahrer zu verankern, um die Anfahrtszeiten zu Unfallstellen zu verkürzen.

Begründung:

Immer wieder treten Fälle auf, in denen Rettungskräfte in Videos oder Pressemitteilungen über Schwierigkeiten bei der Anfahrt zu Unfallstellen berichten. Die dadurch Entstehende gesellschaftliche und mediale Aufarbeitung des Themas scheint nicht ausreichend, um Autofahrer nachhaltig aufzuklären und solche Vorfälle zukünftig zu verhindern. Auf einzelne Bundesländer beschränkte Kampagnen scheinen ebenfalls keinen nachhaltigen Effekt zu erzielen. Eine bundesweite Kampagne, die über verschiedene Medien die gesamte Bevölkerung anspricht, ist hier nötig. In Österreich wurden sehr gute Erfahrungen mit einer solchen Kampagne gemacht.



Antrag

der Abgeordneten **Stefan Schuster, Klaus Adelt, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Susann Biedefeld, Ruth Müller, Kathi Petersen SPD**

Rettungsgasse rettet Leben III: Rechtsfahrgebot für Lkw bei Stau

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich im Bundesrat sowie in der Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder für ein Verbot des Befahrens des äußersten linken Fahrstreifens für Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen bei Stau einzusetzen. Dadurch soll verhindert werden, dass die Bildung einer Rettungsgasse aufgrund zweier nebeneinander stehender Lkw verhindert wird.

Begründung:

Rettungskräfte und Polizei haben es häufig schwer, Unfallstellen zeitnah zu erreichen. Dies ist nicht in allen Fällen auf Unwissenheit, bewusste oder fahrlässige Behinderung zurückzuführen. In manchen Fällen ist die Bildung einer Rettungsgasse durch die vorhandenen Platzverhältnisse nicht möglich. Fahren zwei Lkw mit einer Breite von bis zu 2,55 Metern nebeneinander, ist die Bildung einer mindestens 3 Meter breiten Rettungsgasse selbst bei teilweisem Ausweichen auf den Seitenstreifen nicht möglich.