



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Dr. Fabian Mehring, Gabi Schmidt, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Manfred Eibl, Susann Enders, Dr. Hubert Faltermeier, Hans Friedl, Tobias Gotthardt, Eva Gottstein, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Hold, Nikolaus Kraus, Rainer Ludwig, Gerald Pittner, Bernhard Pohl, Kerstin Radler, Robert Riedl, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**,

Kerstin Schreyer, Alexander König, Alfons Brandl, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Klaus Stöttner, Steffen Vogel CSU

Sicherheit im Fahrzeug betrifft uns alle – Einsatz von weiblichen Crashtest-Dummies in Zulassungsverfahren ermöglichen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich beim Bund dafür einzusetzen, dass dieser sich auf europäischer Ebene dafür stark macht, dass Zulassungstests für Neuwagen in der EU künftig auch mit weiblichen Crashtest-Dummies durchgeführt werden müssen.

Begründung:

Seit mehr als 50 Jahren sorgen Zulassungstests mit entsprechenden Crashtest-Dummies dafür, dass die Sicherheit von Autos stetig verbessert wird. Was allerdings nur den wenigsten bekannt ist, ist die Tatsache, dass die hierfür eingesetzten Standard-Dummies in erster Linie dem männlichen Körperbau nachempfunden sind. So ist der in Europa und den USA eingesetzte Standard-Dummy 1,75 m groß und wiegt 78 kg. Zwar sind einige Hersteller mittlerweile dazu übergegangen, unterschiedliche Dummy-Größen zu produzieren, sodass neben Dummies in Kindergröße und für Jugendliche auch pseudo-weibliche Crashtest-Puppen existieren. Diese sind aber einfach nur etwas kleiner und leichter als ihre männlichen Pendanten, weshalb von Experten bezweifelt wird, dass diese tatsächlich den Maßen von Frauen entsprechen. Zudem werden diese Modelle angesichts der hohen Kosten, die mit Dummy-Crashtests verbunden sind, von den Herstellern in Testverfahren im Gegensatz zu den Standardmodellen nur selten bzw. gar nicht eingesetzt. Eine gesetzliche Verpflichtung zum Einsatz dieser Modelle besteht ohnehin nicht. Nach den derzeitigen gesetzlichen Vorschriften müssen die Crashtests für die Zulassungsverfahren neuer Automodelle in der EU nicht zugleich zwingend auch mit weiblichen Crashtest-Dummies durchgeführt werden. Dadurch entsteht eine Sicherheitslücke zuungunsten von Frauen, die besser unter dem Namen „Gender Safety Gap“ bekannt ist, mit der Folge, dass Frauen bei einem Autounfall ein erhöhtes Verletzungs- und gar Sterberisiko tragen. Dies lässt sich auch anhand von Zahlen belegen. So werden laut einem EU-Bericht aus dem Jahre 2013 Frauen bei Unfällen mit einer 47 Prozent höheren Wahrscheinlichkeit schwerer verletzt als Männer – und das auch, wenn beide angeschnallt sind und dieselbe Körpergröße, dasselbe Gewicht und Alter haben. Unterschiedliche Auswertungen des Deutschen Automobilclubs (ADAC) von Verkehrsunfällen ergaben zudem, dass Frauen häufiger Brustverletzungen erleiden als Männer, was zum Teil auf die Gurtspannung und Airbags zurückgeführt werden könnte. Nach Daten der US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety

Administration) lag in Fahrzeugen der Modelljahre 1960 bis 2009 die Wahrscheinlichkeit für Frauen, bei einem Verkehrsunfall zu sterben, um 18,3 Prozent höher als bei Männern. Betrachtet man Autos der Modelljahre 2010 bis 2020, sinkt der Wert auf 6,3 Prozent. Für die Modelljahre 2015 bis 2020 beziffert die NHTSA den Unterschied nur noch auf 2,9 Prozent. Der „Gender Safety Gap“ zuungunsten der Frauen existiert also weiterhin, auch wenn er schmilzt. Es ist daher an der Zeit, diese Lücke zu schließen und die entsprechenden gesetzlichen Vorschriften geschlechtergerecht anzupassen.