

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Manfred Heise, Michael Jung (Limburg), Eduard Oswald, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Horst Gibtner, Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Dr. Dionys Jobst, Theo Magin, Rudolf Meinl, Dr. Klaus Mildner, Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Dr. Walter Franz Altherr, Dr. Maria Böhmer, Wolfgang Dehnel, Gertrud Dempwolf, Maria Eichhorn, Dr. Karl H. Fell, Leni Fischer (Unna), Winfried Fockenberg, Erich G. Fritz, Hans-Joachim Fuchtel, Johannes Ganz (St. Wendel), Martin Göttsching, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Klaus Harries, Dr. h. c. Adolf Herkenrath, Ernst Hinsken, Joachim Hörster, Dr. Paul Hoffacker, Josef Hollerith, Dr.-Ing. Rainer Jork, Dr. Egon Jüttner, Ulrich Junghanns, Steffen Kampeter, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Thomas Kossendey, Franz Heinrich Krey, Klaus-Heiner Lehne, Editha Limbach, Dr. Manfred Lischewski, Heinrich Lummer, Claire Marienfeld, Erwin Marschewski, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Wolfgang Meckelburg, Dr. Hedda Meseke, Maria Michalk, Dr. Günther Müller, Engelbert Nelle, Johannes Nitsch, Claudia Nolte, Friedhelm Ost, Dr. Gerhard Päselt, Dr. Peter Paziorek, Rosemarie Priebus, Erika Reinhardt, Franz Romer, Christian Schmidt (Fürth), Hans Petèr Schmitz (Baesweiler), Michael von Schmude, Heinrich Seesing, Dr. Hans-Joachim Sopart, Bärbel Sothmann, Karl-Heinz Spilker, Erika Steinbach-Hermann, Karl Stockhausen, Dr. Hans-Peter Voigt (Northeim), Dr. Bertram Wieczorek (Auerbach), Bernd Wilz, Simon Wittmann (Tännesberg), Michael Wonneberger, Cornelia Yzer, Wolfgang Zeitlmann, Wolfgang Zöller, Dr. Wolfgang Schäuble, Dr. Wolfgang Bötsch und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Dr. Klaus Röhl, Horst Friedrich, Ekkehard Gries, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Günther Bredehorn, Dr. Olaf Feldmann, Dr. Hermann Otto Solms und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 12/2527 —

Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 22. Januar 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Im vereinten Deutschland haben sich 1991 2,305 Mio. Unfälle, davon 384 447 mit Personenschaden, ereignet. Das sind 1,3 % weniger Unfälle mit Personenschaden als im entsprechenden Zeitraum 1990. Die Zahl der bei Unfällen verletzten Personen sank um 1,4 % auf 503 636. Dagegen stieg die Zahl der Unfalltoten im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 % auf 11 248.

In den alten Bundesländern gab es mit 7 515 Unfalltoten (– 4,9 %) und 420 056 Verletzten (– 6,3 %) einen Rückgang des Unfallgeschehens (Unfälle insgesamt – 3 %, davon mit Personenschaden – 5,7 %).

Eine nach wie vor negative Unfallentwicklung gab es 1991 in den neuen Bundesländern einschließlich dem früheren Berlin (Ost). Die Zahl der Unfalltoten stieg dort im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum von 3 140 auf 3 733 (+ 18,9 %), bei den Verletzten von 62 773 auf 83 580 (+ 33,1 %). Die Analyse dieser Zahlen ergab auch, daß in den neuen Bundesländern trotz extremer Zunahme der Unfälle auf Autobahnen (+ 62 %) mehr als 60 % im innerörtlichen Verkehr und nur 7 % auf Autobahnen verunglückt sind.

Im Osten wie im Westen sind die häufigsten Unfallursachen nichtangepaßte Geschwindigkeit, Vorfahrtsfehler und Alkoholmißbrauch. In den neuen Bundesländern ergeben die Berechnungen eine extreme Zunahme der Unfälle auf Autobahnen um 62 %.

All dies verdeutlicht, daß die politischen und administrativen Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit trotz einiger Erfolge ausgebaut und verstärkt werden müssen.

1. Verkehrserziehung und aufklärende Maßnahmen

1. Welche Maßnahmen im Verkehrserziehungs- und -aufklärungsbereich hat die Bundesregierung ergriffen, um die Verkehrsunfälle in den neuen Bundesländern zu bekämpfen?

Bereits vor der Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 hat der Bundesminister für Verkehr versucht, die dramatische Unfallentwicklung auf den Straßen der ehemaligen DDR durch breite Information der Bevölkerung zu entspannen. Diese Aktivitäten sind unmittelbar nach der Wiedervereinigung weiter intensiviert worden.

Im Oktober/November 1990 führte der Bundesminister für Verkehr in zeitlicher Nähe zum Inkrafttreten von StVO (1. Januar 1991) und StVZO (3. Oktober 1990) unter dem Motto „Sicher – gemeinsam auf unseren Straßen“ Informationsveranstaltungen in neun großen Städten der neuen Bundesländer durch. In enger Zusammenarbeit mit den Medien wurden die Bürger über die für ihre Sicherheit wichtigen Änderungen und Neuregelungen des Straßenverkehrsrechts sowie über die wesentlichen Unfallursachen durch Fernseh- und Rundfunkspots sowie durch Anzeigen und Artikel in den Zeitungen informiert. 1991 fand gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat eine Verkehrssicherheitskampagne in den neuen Bundesländern unter dem Slogan „Rücksicht kommt an“ statt. In Funk und Fernsehen, auf Großplakaten und in Zeitungsanzeigen wurde an die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer appelliert. Die Kampagne wurde 1992 mit den Schwerpunktthemen „Alkohol und fahren“ sowie „Fahren mit angepaßter Geschwindigkeit“ bundesweit fortgesetzt.

Der Bundesminister für Verkehr stellte insbesondere für die neuen Länder sogenannte mobile Trainingseinheiten zur Verfügung, die ein Pkw- und Motorradsicher-

heitstraining auch auf anderen als speziell hergerichteten Trainingsplätzen ermöglichen.

Unter Federführung der Außenstelle des Bundesministers für Verkehr in Berlin fanden von Anfang an Gespräche zwischen den für die Verkehrssicherheit zuständigen Behörden, Verbänden und Organisationen über die Verkehrssicherheitssituation und die aufzubauende Verkehrssicherheitsarbeit statt. Angestrebt wurde der Aufbau von Strukturen, die eine Umsetzung der in den alten Bundesländern bewährten Verkehrssicherheitsprogramme ermöglichen.

Das Vorhaben der Länder – Verkehrssicherheitskommissionen zu bilden, die Verkehrssicherheitskonzeptionen erarbeiten –, wurde unterstützt. Für einzelne Bundesländer liegen inzwischen auch Versicherungsprogramme vor.

Die Koordinierung der Verkehrssicherheitsarbeit in den Städten und Gemeinden der neuen Bundesländer erfolgt auch unter Nutzung von ABM-Kräften.

Am Wiederaufbau der Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Bundesländern und an der Ausbildung von ABM-Kräften für Verkehrssicherheit waren maßgeblich der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und seine Mitglieder, insbesondere die Deutsche Verkehrswacht beteiligt.

2. Gibt es im Verkehrserziehungs- und -aufklärungsbereich eine Aufgabenteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden und anderen gesellschaftlichen Kräften?

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 139. Sitzung am 15. Dezember 1982 zu dem von ihm verabschiedeten Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes – Drucksachen 9/2201, 9/2264 – den nachstehenden Entschließungsantrag angenommen (Drucksache 9/2264):

„Die Bundesregierung wird dazu aufgefordert, ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept auf der Grundlage der seit der Vorlage des Verkehrssicherheits-Programms 1973 gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse zu erarbeiten und dem Deutschen Bundestag zuzuleiten.“

Am 16. Mai 1984 hat das Kabinett das vom seinerzeitigen Bundesminister für Verkehr, Dr. Werner Dollinger, vorgelegte Verkehrssicherheitsprogramm gebilligt.

Darin heißt es u. a.: „Straßenverkehrssicherheitsarbeit ist nicht alleinige und auch nicht in erster Linie Aufgabe des Staates. Es ist eine Aufgabe, an der alle gesellschaftlichen Kräfte freiwillig und gemeinsam mitwirken sollen.“

Im staatlichen Bereich ist die Verkehrserziehung und -aufklärung nach dem Grundgesetz grundsätzlich Aufgabe der Länder (Artikel 30, Artikel 83 ff. GG). Die Finanzierung von Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen kann der Bund – sofern sie nicht zur sachgemäßen Erfüllung seiner Aufgaben notwendig ist (sog. ressortzugehörige Funktion – nur auf eine ungeschriebene Kompetenz aus der Natur der Sache stützen. Als

ungeschriebene Bundeskompetenz kommt in Betracht die Förderung zentraler Einrichtungen und Veranstaltungen nichtstaatlicher Organisationen im Bereich der Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes, die für das Bundesgebiet als Ganzes von Bedeutung sind und deren Bestrebungen ihrer Art nach nicht durch ein Land allein wirksam gefördert werden können. Nur in diesem begrenzten Rahmen darf der Bund an der Verkehrserziehungsarbeit mitwirken.

Die Bundesregierung wird im Rahmen ihrer Zuständigkeit alle Möglichkeiten voll ausschöpfen. Sie geht davon aus, daß Länder und Gemeinden dies ebenso tun. Im Mittelpunkt müssen dabei die auf wissenschaftlicher Grundlage erarbeiteten Zielgruppenprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder stehen.

Entsprechend dieser Zielstellung sind im Bundeshaushalt Mittel für die Verkehrssicherheitsarbeit eingestellt.

Diese dienen u. a. zum einen Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr, um die Bevölkerung bundesweit über Änderungen im Gesetzes- und Verordnungsgebiet sowie über besonders gefährliches Verhalten im Straßenverkehr aufzuklären.

Zuschüsse für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle werden auch zur Förderung einzelner Projekte des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. und der Deutschen Verkehrswacht e. V. gewährt.

Die in den Erläuterungen des Bundeshaushalts Kapitel 1212 Titel 685 01-729 dargestellten Maßnahmen sind beispielhaft und zielen vor allem darauf, neben der Entwicklung und Umsetzung zielgruppenorientierter Programme die Öffentlichkeit insgesamt ständig auf das Problem Verkehrssicherheit anzusprechen und zu einem verbesserten Verkehrsverhalten aufzufordern.

Während der Bund seine Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit bundesweit orientiert, werden örtlich veranlaßte Aktivitäten durch die zuständigen Organisationen auf Orts- und Kreisebene durchgeführt bzw. bundeslandbezogen durch die jeweils zuständigen Behörden organisiert. Andere gesellschaftliche Gruppierungen, beispielsweise Kirchen und Gewerkschaften, Automobilclubs, Verkehrsteilnehmervertretungen und Berufsgenossenschaften leisten einen weiteren, erheblichen Beitrag im Verkehrserziehungs- und -aufklärungsbereich.

3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß im Bereich der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen eine unterschiedliche Ansprache der Verkehrsteilnehmer in Ost und West vorgenommen werden sollte?

Mit Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung soll darauf hingewirkt werden, das Gefahren- und Verantwortungsbewußtsein aller Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger jeder Altersgruppe) zu stärken, um so Einfluß auf die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr zu nehmen. Diese

Zielstellung gilt in den alten wie in den neuen Ländern gleichermaßen.

Um dem unmittelbar nach der Wiedervereinigung sprunghaft gestiegenen, dramatischen Unfallgeschehen mit einer möglichst wirksamen Verkehrserziehungs- und aufklärungsarbeit entgegenzuwirken, war es notwendig, die Verkehrsteilnehmer der neuen Bundesländer in stilistisch geeigneter Weise über Abweichungen der StVO und sonstige, den Straßenverkehr betreffende Vorschriften und Regelungen (periodische Fahrzeugüberprüfungen, Abgasuntersuchungen, Fahrerlaubnis auf Probe, Nachschulung usw.) zu informieren.

Bedingt durch die jahrzehntelange Anpassung an die Bedingungen des zentralistischen Staates fiel es zunächst vielen Menschen schwer, mit den neuen Verhältnissen zurecht zu kommen. Nicht zuletzt hat u. a. auch die neu gewonnene Freiheit Verhaltensänderungen bewirkt, die (neben Faktoren wie z. B. noch nicht gewohnter Umgang mit leistungsstärkeren Fahrzeugen und unzureichende Infrastruktur) traurige Spuren auf den Straßen der neuen Bundesländer hinterlassen haben.

In dieser Phase des „Aufeinandereinstellens“ war sowohl inhaltlich als auch stilistisch eine differenzierte Ansprache der Verkehrsteilnehmer in Ost und West erforderlich. Behutsam mußte darauf geachtet werden, daß keine auch nur scheinbare Position des „Besserwissenden“ bezogen wurde.

Verkehrsaufklärung sollte auch dem Ziel dienen, das Bewußtsein vom richtigen Verhältnis zwischen Freiheit und Verantwortung zu fördern. Gerade auch im Straßenverkehr zeigt sich die besondere Bedeutung dieser Grundhaltung.

Dieser Prozeß des Bewußtseinswandels vollzieht sich nicht „über Nacht“. Er wird möglicherweise noch Jahre dauern.

Dennoch kann zwei Jahre nach der Wiedervereinigung Deutschlands davon ausgegangen werden, daß die ersten Anpassungshürden überwunden sind.

4. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten für eine bundesweite Kampagne zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, in die alle gesellschaftlichen Kräfte einbezogen werden können?

Erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit kann, wie die insgesamt positive Unfallentwicklung in den alten Bundesländern seit 1970 gezeigt hat, nur im Zusammenwirken aller gesellschaftlichen Kräfte durchgeführt werden. Andererseits hat das Beispiel der 1989 versuchten „nationalen Kampagne Verkehrssicherheit“ gezeigt, daß es auch Grenzen der Konsensfähigkeit für eine langfristig tragbare Verkehrssicherheitskonzeption gibt.

Der Bundesminister für Verkehr hat 1991 gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, der unter seinem Dach im wesentlichen alle Institutionen, Verbände, Unternehmen und Gruppen vereinigt, die an

Fragen der Verkehrssicherheit interessiert sind, in den neuen Bundesländern eine Kampagne unter dem Motto „Rücksicht kommt an“ durchgeführt, deren erste Erfolge sich in den seit September 1991 gegenüber dem Vorjahr zurückgehenden Zahlen der Unfalldaten zeigen. Diese Kampagne wurde im Jahr 1992 unter Konzentration auf die Unfallschwerpunkte Fahren mit Alkohol und Fahren mit nicht angepaßter Geschwindigkeit bundesweit fortgesetzt. Für das Jahr 1993 werden Fahren mit Alkohol und der schwächere Verkehrsteilnehmer Hauptthemen der Kampagne sein.

Die Bundesregierung ist bemüht, der Verkehrssicherheit einen ähnlich hohen gesellschaftlichen Stellenwert zu verschaffen, wie ihn die Diskussion z. B. der Umweltfragen oder auch AIDS inzwischen erreicht haben. Es wäre von großer Bedeutung, wenn die Medien, insbesondere auch das öffentlich-rechtliche Fernsehen durch Zurverfügungstellung von entsprechenden Sendeplätzen die Bemühungen der Bundesregierung verstärkt unterstützen würden.

5. Welche Aufgabenschwerpunkte sieht die Bundesregierung bundesweit im Verkehrserziehungs- und -aufklärungsbereich?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen vor allem erforderlich sind in den Bereichen

- nichtangepaßte Geschwindigkeit,
- Alkohol,
- Kindersicherheit,
- Radfahrer,
- Einwirken auf die besonders unfallträchtige Altersgruppe der 18- bis 25jährigen Verkehrsteilnehmer.

Die Bundesregierung befindet sich insoweit in Übereinstimmung mit den Ländern, wie eine Beratung dieser Frage im zuständigen Bund-Länder-Fachausschuß ergeben hat.

6. Welche besonderen Maßnahmen sind im Bereich der Verkehrserziehung vorgesehen, um auf innerörtlichen Straßen rücksichtsvolles Verhalten von

Kraftfahrern gegenüber Fußgängern, Radfahrern und spielenden Kindern zu stärken?

Im Rahmen der vom Bundesminister für Verkehr geförderten Zielgruppenprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder, z. B. „Kind und Verkehr“ und „Ältere Verkehrsteilnehmer“ werden Kraftfahrer über die Notwendigkeit rücksichtsvollen Verhaltens gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern informiert.

In den neuen Bundesländern finden seit Ende 1991 in Betrieben und anderen Orten Veranstaltungen mit Kraftfahrern zur Straßenverkehrsordnung statt, wobei § 3 Abs. 2a StVO einen Schwerpunkt bildet. In fahrpraktischen Programmen, wie dem Pkw-Sicherheitstraining, werden auf rücksichtsvolles Verhalten gegenüber Schwächeren im Straßenverkehr orientiert und Übungen, wie Bremsen, schwerpunktmäßig durchgeführt.

Die BMV/DVR-Aktion „Rücksicht kommt an“ beschäftigte sich im zweiten Halbjahr 1992 mit dem Thema „Angemessene Geschwindigkeit“, wobei im September/Oktober vor allem das vorausschauende Fahren innerorts als Rücksichtsmaßnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern in Funk, auf Großflächenplakaten und in Betriebspreisausschreiben öffentlich bewußt gemacht wurde.

Seit Mitte des vergangenen Jahres motivieren speziell ausgebildete Moderatoren die Verkehrsteilnehmer zu angepaßter Geschwindigkeit und rücksichtsvollem Verhalten im Straßenverkehr.

II. Finanzmitteleinsatz im Bereich der verkehrserziehenden und -aufklärenden Maßnahmen

7. Welche Mittel standen der Bundesregierung für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1970, 1980, 1985, 1990 und 1991 zur Verfügung?

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen der Bundesregierung folgende Mittel zur Verfügung:

1970:	8 100 TDM
1980:	16 000 TDM
1985:	14 000 TDM
1990:	25 800 TDM
1991:	34 000 TDM

8. Wie haben sich im gleichen Zeitraum der Bestand an Kraftfahrzeugen und die Verkehrsleistung entwickelt?

1. Bestand – in 1 000 –	alte Bundesländer				
	1970	1980	1985	1990	1991
Kfz insgesamt	16 783	26 938	30 191	35 554	36 348
darunter					
– Pkw und Kombi	13 941	23 192	25 845	30 685	31 322
– Lkw	1 028	1 277	1 281	1 389	1 440
Bestand – in 1 000 –	neue Bundesländer				
				30.9.1990*)	1991**)
Kfz insgesamt				8 836	–
darunter					
– Pkw und Kombi				4 817	5,5 Mio.
– Lkw				264	–
*) Angaben aus Unterlagen des Ministeriums des Innern der ehemaligen DDR.					
**) Schätzung Ifo-Institut.					
2. Verkehrsleistung	alte Bundesländer				
	1970	1980	1985	1990	
Straßengüterfernverkehr (Mrd. tkm)	41,9	80,0	91,6	120,4	
Straßengüternahverkehr (Mrd. tkm)	36,1	44,4	40,6	49,4	
Personenverkehr (Mrd. Pkm)					
– Individualverkehr	350,6	470,3	481,6	593,8	
Verkehrsleistung	neue Bundesländer				
	1970	1980	1985	1990	
Straßengüterfernverkehr (Mrd. tkm)	–	8,6	5,8	6,2	
Straßengüternahverkehr (Mrd. tkm)	–	12,4	9,3	6,8	
Personenverkehr (Mrd. Pkm)					
– Individualverkehr	–	55,7	69,7	90,0	
3. Gesamtfahrleistungen – Mrd. tkm –	alte Bundesländer				
Kfz insgesamt	234,2	342,0	361,5	458,5	
– Pkw und Kombi	201,1	297,4	313,4	401,6	
– Lkw	24,5	28,8	29,2	34,4	
	neue Bundesländer				
Kfz insgesamt	–	36,0	40,5	65,0	
– Pkw ohne Kombi	–	25,9	33,7	51,5	

Angaben für 1991 liegen noch nicht vor.

9. Gibt es Prognosen, wie sich der Kfz-Bestand und die Verkehrsleistungen in den nächsten 10, 15 und 20 Jahren entwickeln werden?

Die dem Bundesverkehrsplan '92 zugrundeliegenden Prognosen (Basisjahr 1988) enthalten keine Aussagen zum Kfz-Bestand, wohl aber zum Pkw-Bestand, und zwar für die Jahre 2000 und 2010

	insgesamt	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer
	Mio. Pkw	Mio. Pkw	Mio. Pkw
1988	32,9	28,9	4,0
2000	41,1	34,5	6,6
2010	45,5	37,3	8,2

Personenverkehrsleistung in bzw. Luftverkehr über Deutschland (in Mrd. Pkm)

	1988	2010
Individualverkehr	647,0	837,9
Bahn	62,3	88,0
ÖSPV ¹⁾	86,8	110,3
Luft ²⁾	13,7	34,4

¹⁾ Einschließlich Fernverkehr.

²⁾ Ohne Durchgangsverkehr, ohne Ausland-Ausland-Umsteiger auf bundesdeutschen Verkehrsflughäfen.

Güterverkehrsleistung auf Strecken der Bundesrepublik Deutschland (in Mio. tkm)

	1988	2010
Straße	122 268	238 477
Bahn	124 154	194 107
Schiff	62 500	116 361
Gesamt	308 972	548 945

10. Welche Mittel benötigt die Bundesregierung, um ihre in den kommenden Jahren beabsichtigten Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung durchführen zu können, und wie sieht die Finanzplanung der Bundes aus?

Zur Durchführung der Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind im Haushaltsplan 1992 insgesamt 40 Mio. DM ausgebracht. Für 1993 stehen nach Verabschiedung des Bundeshaushalts durch den Deutschen Bundestag 36,1 Mio. DM zur Verfügung.

Der Finanzplan des Bundes sieht für die Jahre 1994 bis 1996 für diese Aufgaben jeweils 14 Mio. DM vor. Bei der Fortschreibung des Finanzplans bis 1997 wird die Bundesregierung den Finanzbedarf für Verkehrssicherheitsmaßnahmen unter Abwägung der begrenzten Finanzierungskompetenz und der besonderen Haushaltslage des Bundes einerseits und der erforderlichen Maßnahmen zur Unfallverhütung im Straßenverkehr andererseits erneut überprüfen.

Nordrhein-Westfalen	6.535.000,- + 800.000,- Verpflichtungs- ermächtigung	Finanzplanung für die Folgejahre sieht eine Fortschreibung der Ansätze in glei- cher Höhe vor.
Rheinland-Pfalz	1.400.000,-	*
Saarland	109.000,-	*
Sachsen	1992: SMI ³⁾ - 250 TDM (Verkehrssicherheit) 800 TDM (Jugendver- kehrsschulen) SMK ⁴⁾ - den Schulen werden vom Schulträger Gelder für Lehrmittel zur Verfügung gestellt; damit können Maßnahmen gemäß 11. finanziert werden; SMWA ⁵⁾ - nichts ausge- wiesen	1993: SMI ³⁾ - 250 TDM (Verkehrssicherheit) 800 TDM (Jugendver- kehrsschulen) SMK ⁴⁾ - siehe 1992 SMWA ⁵⁾ - 7,0 Mill. DM
Sachsen-Anhalt	geplant 150.000,- Ist 300.000,-	1993: 350.000,- 1994: 400.000,- 1995: 450.000,-
Schleswig-Holstein	554.000,-	*
Thüringen	350.000,-	*

* keine Angaben

1) Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

2) Ministerium des Innern

3) Staatsmin. des Innern

4) Staatsmin. für Kultus

5) Staatsmin. für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse über die Finanzausstattung der Länder und deren Finanzplanungen für Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen vor?

Für Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen sind in den Landeshaushaltsplänen 1992 folgende Mittel vorgesehen und für 1993 folgende Mittel geplant:

	Haushaltsansatz 1992 (DM)	geplante Mittel (DM)
Baden-Württemberg	2.270.000,-	Finanzplanung für 1993 und 1994 sieht Fortschreibung der Ansätze in ähnl. Umfang vor
Bayern	3.066.200,-	1993: 3.700.000,- 1994: 3.700.000,-
Berlin	1.583.100,-	*
Brandenburg	1.500.000,- ¹⁾ 256.000,- ²⁾	1993: 2.700.000,- ¹⁾
Bremen	*	*
Hamburg	4.484.000,- (davon rd. 4.200.000,- DM Personalkosten für Polizeiver- kehrslehrer)	Finanzplanung für 1993 sieht Fortschreibung der Ansätze im selben Umfang vor
Hessen	1.500.000,-	*
Mecklenburg-V.	445.000,-	1993: 390.000,-
Niedersachsen	1.092.000,-	1993: 1.127.000,- 1994: 1.172.000,- 1995: 1.219.000,- 1996: 1.267.800,-

12. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse aus anderen europäischen und außereuropäischen Staaten über die Beteiligung von privaten Sponsoren und gesellschaftlichen Gruppen an der Verkehrssicherheitsarbeit vor, und wie beurteilt die Bundesregierung derartige Aktivitäten?

Eine Beteiligung von privaten Stellen und gesellschaftlich relevanten Gruppen an der Verkehrssicherheitsarbeit, die von Regierungen auf nationaler oder regionaler Ebene organisiert und durchgeführt wird, gibt es in vielen europäischen und außereuropäischen Staaten. Dabei ist zwischen einem finanziellen Engagement (Sponsoren) und einer Beteiligung im Sinne einer Mitwirkung an Entscheidungs- und Umsetzungsprozessen zu unterscheiden. Sponsoring als eine Form der finanziellen und organisatorischen Beteiligung an den Kosten und an der Umsetzung von Verkehrssicherheitsprogrammen, ohne den Entscheidungsspielraum des Sponsoringempfängers einzuengen, gibt es vor

allem durch die Automobilindustrie, die Energiewirtschaft und durch Versicherungen, teilweise auch durch Automobilclubs und die Verkehrswachten einzelner europäischer und außereuropäischer Staaten.

Ein vollständiger oder systematischer Überblick über Höhe und Umfang dieses Sponsorings in anderen Ländern ist nicht vorhanden. Bekannt sind lediglich Einzelfälle. In den USA und Kanada sowie in einigen südamerikanischen Staaten gibt es Sponsorenschaften für Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch Versicherungen und die Industrie, ebenso in den skandinavischen Ländern und den Benelux-Staaten.

Ein länderübergreifendes Sponsoring durch einen einzigen privaten Träger gibt es selten. Die SHELL unterstützt in nahezu 30 Ländern der Welt die Jugendverkehrsschulen.

Die Bundesregierung sieht in der Einbeziehung von Sponsoren in die Verkehrssicherheitsarbeit eine Bestä-

tigung ihrer Auffassung, daß Verkehrserziehungs- und Aufklärungsarbeit eine von allen gesellschaftlichen Kräften dauerhaft zu betreibende Aufgabe ist. Die Bundesregierung begrüßt insbesondere Unterstützungen von solchen Sponsoren, die sich der Verkehrssicherheitsarbeit beispielsweise durch aktive Mitarbeit im Deutschen Verkehrssicherheitsrat besonders verpflichtet fühlen.

Die Bundesregierung hat bereits in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm von 1984 erklärt, daß sie eine stärkere Beteiligung privater Sponsoren an Verkehrssicherheitsarbeit befürwortet und fördert.

13. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung der Zusammenarbeit mit den Fernsehanstalten bei, um eine Erhöhung des Stellenwertes des Verkehrssicherheitsgedankens zu erreichen?

Die Bundesregierung mißt einer Verbreitung des Verkehrssicherheitsgedankens, insbesondere über elektronische Medien, eine besondere Bedeutung bei.

Die Bundesregierung begrüßt daher jede geeignete Form der Zusammenarbeit, die darauf gerichtet ist, der Frage Verkehrssicherheit einen dem Umweltschutzgedanken vergleichbaren Stellenwert in der Gesellschaft zu verschaffen.

Es gilt, ein Verkehrssicherheits-Unterbewußtsein – analog dem Umweltschutz – auszurprägen!

14. In welcher Weise wird das Fernsehen in die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung oder anderer Organisationen der Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen?

Die Ansprache der Verkehrsteilnehmer über das Fernsehen ist fester Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministers für Verkehr. Der Bundesminister für Verkehr hat in 1991/92 folgende TV-Aktivitäten entwickelt:

Finanzierung von

- 37 Verkehrssicherheitsspotspots zum Ersteinsatz im Sendegebiet des DFF,
- 26 Kurzfilme für Kinder, Ausstrahlung im ZDF, „Kalles Kleister Kompanie“,
- 26 Kurzspielshows „Ping-Pong“, Zielgruppe Kinder, Ausstrahlung über den Bayerischen Rundfunk in der ARD sowie in vielen Dritten Programmen,
- 50 × Kurzfilme für die gesamte Familie „Mein Papa sagt...“, Ausstrahlung über den Bayerischen Rundfunk bundesweit in der ARD (1992)
- 15 Videoclips „Junge Radfahrer“, Ausstrahlung bundesweit über Bayerischen Rundfunk in der ARD,
- 115 × Verkehrsquiz für Kinder, Ausstrahlung über Bayerischen Rundfunk/ARD bundesweit (1992),
- Sendungen in der ARD (Südwestfunk) „Rasthaus“ zum Thema „Kinderverkehrssicherheit“ und „Elektronische Verkehrsbeeinflussung“,

- 26 redaktionelle TV-Beiträge für MDR, ORB, insbesondere über Hauptunfallgefahren im Straßenverkehr in den neuen Bundesländern,
- Verbreitung der Verkehrssicherheitsbotschaft durch Beteiligung an der ZDF-Serie „Siebenbirken“.

Nach einer Abfrage der großen Fernsehanstalten ist festzuhalten, daß nach eigenen Angaben die ARD den „7. Sinn“ und das ZDF die Sendungen „Das Verkehrsgericht“ und „Telemotor“ als Programmteile mit Verkehrssicherheitsinhalten benennen. RTL plus wie auch SAT 1 melden Fehlanzeigen mit dem Hinweis auf den Unterhaltungscharakter ihres Programmes.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat in den letzten beiden Jahren bei Filmproduktionen mitgewirkt, die sich dadurch auszeichnen, daß sie Verkehrssicherheitsinhalte in Fernsehserien integrierten. So behandelten beispielsweise die mehrteiligen Familienserien „Die Eisprinzessin“ sowie „Gefährliche Sehnsucht“ Probleme des Alkohols im Straßenverkehr, der Wochenend-Disco-Unfälle, der Sicherheit auf dem Arbeitsweg sowie entsprechende Problemlösungsmöglichkeiten. Kooperationen sind jedoch nur dort möglich, wo den Fernsehanstalten finanzielle Unterstützungen gegeben werden können. Die privaten Fernsehanstalten erwarten grundsätzlich eine Vollfinanzierung.

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) bezieht seit 1966 den Westdeutschen Rundfunk (WDR) bei der Fernsehsendereihe „Der 7. Sinn“ in ihre aus Bundesmitteln geförderte Verkehrssicherheitsarbeit ein. Im Januar 1991 wurde die Sendereihe 25 Jahre alt; zeitgleich wurde der 1000. Spot ausgestrahlt. „Der 7. Sinn“ ist die einzige von ihrer Konzeption her auf Dauer angelegte Zusammenarbeit zwischen der DVW und einer Fernsehanstalt.

In der Vergangenheit hat es noch andere Kooperationen der DVW gegeben, so bei der „Sendung mit der Maus“ und bei Sendungen für Gastarbeiter. Zur Zeit befindet sich eine Zusammenarbeit mit dem Südwestfunk (SWF) in Vorbereitung, bei der 18 Fernseh-Kinder-Verkehrs-Spots hergestellt werden, die der Sendung „Sandmännchen“ im 3. SWF-Programm und vergleichbaren Sendungen anderer ARD-Anstalten vorgeschaltet werden sollen. Mit dem WDR gibt es seit Oktober 1991 eine Zusammenarbeit der DVW bei der Fernseh-Show „Kinderquatsch mit Michael“, bei der alle zwei Wochen im Samstagnachmittagsprogramm ernste Themen der Verkehrssicherheitsarbeit spielerisch angegangen wurden. Die Themen und Fragen wurden vom WDR gemeinsam mit Fachleuten des „Kinderverkehrsclubs“ der DVW entwickelt.

15. Liegen der Bundesregierung Angebote der öffentlich-rechtlichen Sendeanstalten zur generellen Umsetzung des Verkehrssicherheitsgedankens entsprechend der Aids-Kampagne oder des Umweltschutzgedankens vor?

Der Bundesminister für Verkehr hat sich zuletzt im Oktober 1992 an die Intendanten der öffentlich-rechtlichen Rundfunkanstalten Deutschlands gewandt mit

der Bitte, sein Anliegen zu unterstützen, dem Verkehrssicherheitsgedanken einen neuen, höheren Stellenwert einzuräumen.

Einige Intendanten haben in Antwortschreiben betont, daß auch sie der Verkehrssicherheitsarbeit einen hohen Stellenwert einräumen.

Angebote der öffentlich-rechtlichen Sendeanstalten zur generellen Umsetzung des Verkehrssicherheitsgedankens entsprechend der AIDS-Kampagne oder des Umweltschutzgedankens liegen der Bundesregierung nicht vor.

16. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, ob, und wenn ja, wie Landesrundfunkanstalten die Verkehrssicherheitsarbeit der jeweiligen Landesregierungen unterstützen?

Die Landesrundfunkanstalten senden täglich in regelmäßigem Abstand Verkehrshinweise für die Verkehrsteilnehmer auf den Bundesfernstraßen und den Landstraßen. Diese Hinweise über Staubildungen, Straßensperrungen durch Baumaßnahmen, durch Unfall oder durch Naturkatastrophen und die dazu erforderlichenfalls gegebenen Umleitungsempfehlungen sowie die Hinweise auf jahreszeitbedingte Behinderungen durch Schnee, Eisglätte, Nebel usw. sind ein wesentlicher Beitrag für die allgemeine Verkehrssicherheit auf den Straßen.

Über diese allgemeine Unterstützung hinaus leisten die Landesrundfunkanstalten in einigen Ländern durch besondere gezielte Maßnahmen bedeutende Beiträge zur Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen. Im einzelnen ist hierzu folgendes festzuhalten:

Baden-Württemberg

- Beteiligung bei der Erarbeitung einer Kinder-Ferien-Kassette mit Spiel- und Ratespielen sowie Tips über Verhaltensweisen während der Ferienfahrt;
- Gemeinsame Gestaltung eines Faltblatts über „Aggressionen im Straßenverkehr“ mit Sendebeträgen im Aktionszeitraum;
- Aussendung von Spots für „Junge Fahrer“ zu den Hauptunfallursachen, z. B. Geschwindigkeit/Überholen und Alkohol.

Bayern:

- Im Zusammenwirken des Bayerischen Rundfunks und des Bayerischen Staatsministeriums des Innern werden seit 1988 jährlich Fernsehspots zur Verkehrsaufklärung produziert und jeder Spot mindestens dreißigmal ausgestrahlt. 1991 wurden elf Fernsehspots hergestellt. Für die Produktion der Fernsehspots wurde vom Bayerischen Staatsministerium des Innern ein Kostenbeitrag von 95 000 DM bezahlt. Ausstrahlungskosten sind nicht angefallen.
- Die Fernsehsendung „Fit und fair – das aktuelle Verkehrsmagazin“ wird in enger Absprache zwi-

schen Bayerischem Rundfunk und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern produziert. Die dreißigminütige Sendung befaßt sich mit aktuellen Themen und Nachrichten zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung und wird jeweils um 17.30 Uhr am dritten Sonntag im Monat ausgestrahlt.

Zu den Produktionskosten der zwölf jährlichen Sendungen gewährt das Innenministerium einen Kostenbeitrag in Höhe von 200 000 DM.

Berlin:

Abgesehen von Einzelaktionen in den Stadtbezirken, mit denen beispielsweise Pressemitteilungen zur Verkehrserziehung, Verkehrsaufklärungs-Veranstaltungen durch Rundfunksender ausgestrahlt werden, findet derzeit keine weitere Zusammenarbeit mit Landesrundfunkanstalten statt. Die Senatsverwaltung beabsichtigt jedoch, durch Rundfunkanstalten Hörfunkspots ausstrahlen zu lassen.

Brandenburg:

Die Landesrundfunkanstalten unterstützen die Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei insofern, als der Hörfunk über Verkehrskontrollen und deren Ergebnisse berichtet, Gesprächsrunden mit Experten durchführt und über neue Rechtsgrundregelungen informiert.

Durch den Fernsehfunk werden ebenfalls Gesprächsrunden mit Experten ausgestrahlt. Darüber hinaus wird gemeinsam mit dem Ministerium des Innern und einem Unterhaltungskünstler eine Game-Show zum Thema Verkehrssicherheit produziert, die ab Juli des Jahres wöchentlich gesendet wird.

Hamburg:

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird durch die Landesrundfunkanstalten und den Verkehrsfunk unterstützt. Sie berichten außerdem aktuell über Verkehrssicherheitsaktionen.

Hessen:

Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen unter dem Motto „Sicher unterwegs in Hessen“ werden gemeinsam vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und vom Hessischen Rundfunk durchgeführt. Weiterhin wird die landesweite Verkehrssicherheitsaktion „MINUS 10 % – runter mit den Unfallzahlen“ durch den Hessischen Rundfunk sowie durch Radio RPR unterstützt.

Mecklenburg-Vorpommern:

Es fanden bereits zahlreiche Rundfunksendungen statt, bei denen z. B. Vertreter des Innen- und Wirtschaftsministeriums, der Landespolizei oder der Landesverkehrswacht an Diskussionen zu Fragen der Verkehrssicherheitsarbeit beteiligt waren. Dabei handelt es sich jedoch noch weitestgehend um sporadische Aktionen, z. B. im Rahmen der Vorbereitung der Verkehrssicherheitswoche. Durch die Landesverkehrswacht wurde beim NDR ein Antrag auf regelmäßige Durchführung von Sendungen zum Thema Verkehrs-

sicherheit gestellt. Eine entsprechende Entscheidung liegt noch nicht vor. Verkehrsinformationen mit lokaler Bedeutung werden über NDR 1, Radio M-V, in Mecklenburg-Vorpommern regelmäßig ausgestrahlt.

Nordrhein-Westfalen:

Das WDR-Fernsehen (West 3) erhält von allen Kurzfilmen, die im Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr NRW zum Thema Verkehrssicherheit produziert werden, eine Kopie. Das Fernsehen sendet diese Spots kostenlos als Füller, wenn sich zwischen Programmteilen Pausen ergeben.

Sachsen-Anhalt:

In der Sendereihe „Telethek“ des MDR-Fernsehens stehen regelmäßige Verkehrs- und Verkehrssicherheitsprobleme auf dem Programm.

Erkenntnisse über nennenswerte Aktivitäten der Rundfunkanstalten im Straßenverkehrssicherheitsbereich in den hier nicht erwähnten Bundesländern liegen der Bundesregierung nicht vor.

III. Folgen der Transitfunktion Deutschlands für die Verkehrssicherheit

17. Welche Auswirkungen würde eine Deregulierung des Güterkraftverkehrs auf die Verkehrsdichte und auf die Verkehrssicherheit haben?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN vom 17. April 1986 (Drucksache 10/5340).

Die Verkehrssicherheit ist durch sicherheitsspezifische Vorschriften und Maßnahmen und deren ausreichende Überwachung zu gewährleisten – unabhängig davon, wie die Marktordnung gestaltet ist.

Hierzu zählen Verhaltensvorschriften für Straßenverkehr, technische Überwachungsvorschriften für Kfz, Ausbau sicherer Verkehrswege, Einsatz von Verkehrsbeeinflussungs-/Verkehrssteuerungsanlagen.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage, daß die Bundesrepublik Deutschland als bedeutendes Transitland im Zuge des steigenden Warenaustausches und des steigenden Verkehrsaufkommens als Folge des europäischen Binnenmarktes und der wirtschaftlichen Öffnung Mittel- und Osteuropas Einbußen in der Verkehrssicherheit hinnehmen wird?

Eine Zunahme des Verkehrsaufkommens führt nicht zwangsläufig zu einer Einbuße in der Verkehrssicherheit, wenn entsprechende Maßnahmen ergriffen werden.

Die Bundesregierung wird durch Verkehrswegebau, Ausbau der Kooperation, Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger, Verbesserung des Verkehrsflusses, Vernetzung der Verkehrssysteme und bessere Organisation des Verkehrs durch den Einsatz von

Telematik und intensive Verkehrssicherheitsarbeit für die umweltgerechte und sichere Bewältigung des Verkehrswachstums sorgen.

IV. Internationale Zusammenarbeit

19. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einer internationalen Zusammenarbeit im Verkehrssicherheitsbereich bei, und welche Möglichkeiten der internationalen Zusammenarbeit sieht sie?

Nach Ansicht der Bundesregierung muß Verkehrssicherheit trotz aller nationalen Bemühungen auch durch internationale Zusammenarbeit verbessert werden. Eine internationale Zusammenarbeit ist beispielsweise unentbehrlich im Bereich der Fahrzeugsicherheit. Weitere Beispiele sind die internationalen Gefahrgutvorschriften, die weitestgehende Vereinheitlichung der Verkehrszeichen, die europaweite Begrenzung der Lenkzeiten im Straßenverkehr und die Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts (Europäischer Führerschein).

Andererseits sind aber auch unterschiedliche nationale Gegebenheiten zu beachten. Ein europaweites Modell, das alle Aspekte der Verkehrssicherheit umfaßt, kann nicht Ziel internationaler Verkehrssicherheitsarbeit sein.

Als institutioneller Rahmen für die internationale Verkehrssicherheitsarbeit bieten sich die EG, die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) und die VN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) an, wobei allerdings darauf zu achten ist, daß Doppelarbeit vermieden wird.

Ergänzend zu den im staatlichen Bereich getroffenen Maßnahmen arbeiten Organisationen im Bereich der Verkehrssicherheit wie etwa der Deutsche Verkehrssicherheitsrat oder die Deutsche Verkehrswacht mit anderen europäischen Organisationen zusammen. Gemeinsame Aktionen werden von Fall zu Fall in mehreren Ländern gleichzeitig durchgeführt.

20. In welcher Weise wird sich künftig die EG-Kommission an der Politik der Verkehrssicherheit beteiligen?

Auf Grundlage einer Resolution des Rates vom 21. Juni 1991 betreffend ein gemeinschaftliches Aktionsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und nach Diskussion mit einer hochrangigen Beamtengruppe (Abteilungsleiter Straßenverkehr) bereitet die EG-Kommission zur Zeit eine Mitteilung über ein Gemeinschaftsprogramm im Bereich der Straßenverkehrssicherheit vor. Sie will die Mitteilung in Kürze vorlegen. Soweit bisher bekannt, wird die Kommission folgende Schwerpunkte setzen:

- Maßnahmen für eine angepaßte Geschwindigkeit,
- Alkohol und Fahren,
- Verkehrserziehung (auch in der Schule) und Fahrtraining,

- aktive und passive Fahrzeugsicherheit,
- Informations- und Erfahrungsaustausch und Einrichtung einer Datenbank auf Gemeinschaftsebene,
- Anzeigenwerbung, die die Verkehrssicherheit negativ beeinflussen könnte,
- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit.

Der Rat wird die Vorschläge der Kommission zu gegebener Zeit prüfen.

Die deutsche Seite vertritt die Auffassung, daß die Gemeinschaft nur tätig werden sollte, soweit dies bessere Ergebnisse verspricht als einzelstaatliches Handeln (Subsidiaritätsprinzip).

V. Infrastruktur und Verkehrssicherheit

21. Welchen Beitrag vermag eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur für die Verkehrssicherheit zu leisten?

Der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur trägt wesentlich zur Hebung der Verkehrssicherheit bei:

- Durch Bereitstellung ausreichender Kapazitäten werden der Verkehrsfluß verbessert, Überlastungen abgebaut,
- Unfallschwerpunkte beseitigt und
- Ortsdurchfahrten durch Umgehungen entlastet.

Verkehrswege, die nach modernen, aufgrund von Sicherheits Gesichtspunkten erarbeiteten Richtlinien entworfen wurden, setzen Unfallgefahren herab.

Die leistungsfähigsten Straßen, die Autobahnen, sind gleichzeitig die sichersten Straßen. Die Unfallkosten betragen je zurückgelegtem Kraftfahrzeugkilometer auf Autobahnen 4 Pfennig, auf Landstraßen (= Straßen außerhalb von Ortschaften ausgenommen Autobahnen) 8 Pfennig und innerhalb von Ortschaften 16 Pfennig (1990). Hauptgründe für die vergleichsweise geringen Unfallkosten beim Fahren auf Autobahnen sind Richtungstrennung, zügige Linienführung in Grund- und Aufriß, angemessener Fahrbahnquerschnitt, planfreie Knotenpunkte sowie das Benutzungsverbot für Fußgänger, Radfahrer und langsame Kraftfahrzeuge. Attraktive Hochleistungsstraßen, die Verkehr von Landstraßen und insbesondere von innerörtlichen Straßen abziehen, erhöhen daher deutlich die Sicherheit.

Auch die Ausstattung mit Markierungen, deren Sichtbarkeit bei Nässe insbesondere in der Nacht deutlich gegenüber herkömmlichen Markierungen verbessert wurde, erhöht sowohl Leistungsfähigkeit wie Sicherheit. Schutzplanken im Mittelstreifen der Autobahnen sowie sonst an Stellen, an denen das Abkommen von der Fahrbahn besonders gefährlich ist, bewirken eine Reduzierung der Unfallschwere und damit im Mittel auch eine Verkürzung der Zeiten für die Räumung der Unfallstellen. Die Verbesserung der Verkehrsführung in Arbeitsstellen auf Straßen bewirkt gleichfalls eine Verbesserung sowohl der Leistungsfähigkeit wie auch der Sicherheit.

Zur Infrastruktur gehören auch Wegweisung und sonstige Beschilderung, die gerade im Autobahnnetz

bereits einen hohen Stand aufweisen und laufend verbessert werden. Mit Mitteln der Verkehrsbeeinflussung (z. B. Stauwarnanlagen) kann auf geeigneten Streckenabschnitten zudem die Störanfälligkeit verringert und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden; der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt daher, in Zukunft vermehrt Verkehrsbeeinflussungsanlagen vor allem im Bundesautobahnnetz einzusetzen und diese Einrichtungen mittelfristig auch mit Leitsystemen der Kommunen sowie der öffentlichen Verkehrsträger zu verknüpfen.

Darüber hinaus ist die Erhöhung der Attraktivität sowohl des Güterverkehrs auf Schiene und Wasserweg wie auch des öffentlichen Personenverkehrs von erheblicher positiver Wirkung auf die Gesamt-Verkehrssicherheit.

Auch der neue Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) wird durch die Schwerpunktverlagerung auf den Ausbau der Schienenwege und die damit mögliche Verlagerung von Verkehren zu einer weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

22. Auf welche Weise unterstützt die Bundesregierung die neuen Bundesländer beim Aufbau einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur?

Noch vor der Herstellung der Einheit Deutschlands hat die Bundesregierung für den Ausbau der Verkehrswege in der ehemaligen DDR im zweiten Halbjahr 1990 rd. 2 Mrd. DM bereitgestellt.

1991 beliefen sich die Ausgaben für Verkehrswegeinvestitionen auf dem Gebiet der neuen Länder auf rd. 5,1 Mrd. DM, was einem Anteil von 30 % an den Gesamtinvestitionen für Verkehrswege des Bundes entsprach. 1992 wurden hierfür 8,6 Mrd. DM aufgewendet. Dies entspricht einem Anteil von ca. 47 % an den gesamten Verkehrswegeinvestitionen.

Zusätzlich erhielten die neuen Bundesländer 1991 Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie für kommunalen Straßenbau in Höhe von ca. 740 Mio. DM. 1992 wurden für diesen Zweck 1,15 Mrd. DM im Haushalt vorgesehen, und für die Jahre 1993 bis 1995 werden jährlich hierfür Ausgaben von ca. 1,52 Mrd. DM veranschlagt.

Hinzu treten Verstärkungen aus dem Gemeinschaftswerk „Aufschwung Ost“, die 1991 ca. 1,1 Mrd. DM und 1992 ca. 1,8 Mrd. DM ausmachten.

In der zurückliegenden Zeit stand die Schließung von Lücken zwischen den Netzen der alten und der neuen Länder und der Nachholbedarf im Vordergrund. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist z. B. die Ausstattung der Bundesautobahnen mit Mittelschutzplanken ein entscheidender Schritt zur Angleichung an den westlichen Sicherheitsstandard; die Ausstattung wurde 1992 fast vollständig abgeschlossen.

Mit dem BVWP '92 werden die Neu- und Ausbaumaßnahmen in den neuen Ländern festgelegt, die mit knapp zwei Fünftel an den im Regierungsentwurf des BVWP bis zum Jahre 2010 vorgesehenen Investitionen von ca. 414 Mrd. DM überproportional beteiligt sind.

Bereits im Vorgriff auf den BVWP '92 wurden 17 „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ beschlossen, die eine Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer haben. Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ repräsentieren ein Gesamtvolumen von rd. 57 Mrd. DM, wovon 45 Mrd. DM in den Bereich der neuen Bundesländer fallen.

23. Wird die Erstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern erschwert bzw. behindert?

Die Bundesregierung ist um die Erstellung einer leistungsfähigen Infrastruktur in den neuen Ländern bemüht. Soweit es um die kapazitive Erweiterung der Straßeninfrastruktur geht, gibt der vorliegende Referentenentwurf für das Änderungsgesetz zum Bundesfernstraßenbaugesetz die entsprechenden Hinweise auf den sachlichen und finanziellen Umfang.

Mit der Gründung der Planungsgesellschaften DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Baugesellschaft mbH) und Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE) hat die Bundesregierung für die Planung der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“ eine Planungskapazität geschaffen, die gerade in den neuen Bundesländern bisher nicht zur Verfügung stand.

Mit dem im Dezember 1991 in Kraft getretenen Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz können die Planungsverfahren für Bundesverkehrswege und für U- und Straßenbahnen in den neuen Bundesländern und in Berlin spürbar schneller durchgeführt werden. Für Teile der Verkehrsprojekte „Deutsche Einheit“, die eine darüber hinausgehende Planungsbeschleunigung erfordern, ist eine Bauzulassung unmittelbar durch den Bundesgesetzgeber (Investitionsmaßnahmengesetz) geplant.

VI. Verantwortungsbewußtes Fahren und Einhalten von Verkehrsregeln

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die altersgruppenspezifischen Unterschiede hinsichtlich der Opfer selbst- und fremdverschuldeter Unfälle, differenziert nach der jeweiligen Beteiligung als Fahrer, Beifahrer, Radfahrer, Fußgänger?

Die Beantwortung dieser Fragen kann nur auf der Grundlage veröffentlichter Unfallstatistiken erfolgen. Dazu sind methodische Vorbemerkungen erforderlich:

1. Unter „Opfern“ von Unfällen verstehen wir hier – entsprechend der Definition der Straßenverkehrsunfallstatistik – Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden. Als „selbstverschuldet“ gilt ein Unfall für denjenigen Beteiligten, den der unfallaufnehmende Polizeibeamte als Hauptverursacher einstuft.
2. Beifahrer, d. h. Mitfahrer in Pkw, werden aufgrund von Besonderheiten der Unfallstatistik nachfolgend gesondert von Pkw-Fahrern, Radfahrern und Fußgängern behandelt (vgl. Tab. 3).
3. Für die neuen Bundesländer liegen noch keine hinreichend differenzierten Unfallstatistiken vor, die es erlauben würden, eine den alten Bundesländern entsprechende Analyse der Daten vorzunehmen. Daher muß an dieser Stelle auf eine spezielle Datenanalyse verzichtet werden.

Im Jahr 1990 ereigneten sich in den alten Bundesländern 340 043 Unfälle mit Personenschaden. Daran waren 676 363 Verkehrsteilnehmer beteiligt. Wie Tabelle 1 zeigt, waren 69,7 % (471 230) aller an Unfällen mit Personenschaden Beteiligten Pkw-Fahrer, 10,4 % (70 043) aller Beteiligten waren Fahrer von Fahrrädern und 6,3 % (42 462) Fußgänger.

Auf sämtliche übrigen Verkehrsteilnehmer entfallen lediglich 13,6 % aller Unfallbeteiligten. Nachfolgend wird auf die altersspezifische Darstellung dieser Gruppe verzichtet.

Tabelle 1: Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden im Jahre 1990 nach der Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung	Beteiligte		davon Hauptverursacher (01)	
	Anzahl	%	Anzahl	% (01) ¹⁾
Fußgänger	42.426	6,3	16.244	38,3
Fahrer von				
- Fahrrädern	70.043	10,4	29.657	42,3
- Mofas, Mopeds	13.192	1,9	7.134	54,1
- Motorrädern	31.654	4,7	14.301	45,2
- Personenkraftwagen	471.230	69,7	246.742	52,4
Sonstige	47.818	7,1	25.965	54,3
Gesamt	676.363	100,0	340.043	50,3

1) Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten der Verkehrsbeteiligungsgruppe

Für jeden Unfall ermittelt die Polizei einen Hauptverursacher, der nach ihrer Einschätzung die Hauptschuld am Unfall trägt. Der Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten beträgt für das Jahr 1990 50,3 %.

Pkw-Fahrer (52,4 %) und Fahrer von Mofas/Mopeds (54,1 %) wurden etwas häufiger als im Durchschnitt als Hauptverursacher eingestuft. Dagegen verursachten Fußgänger mit 38,3 %, Fahrer von Fahrrädern mit 42,3 % und Fahrer von Motorrädern mit 45,2 % unterdurchschnittlich häufig Unfälle mit Personenschaden.

Das bedeutet, daß diese Gruppen von Verkehrsteilnehmern etwas häufiger „Opfer“ von Verkehrsunfällen werden, ohne diese Unfälle selbst zu verschulden.

Pkw-Fahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden

Von den insgesamt 471 230 unfallbeteiligten Pkw-Fahrern stellt die Gruppe der unter 25jährigen mit 138 095 knapp 30 %. Im Alter über 64 Jahren wurden lediglich 21 234 Pkw-Fahrer (4,5 %) als Unfallbeteiligte ermittelt.

Junge Pkw-Fahrer wurden auch am häufigsten als Hauptverursacher eingestuft. In der Altersklasse der 18- bis 20jährigen unfallbeteiligten Pkw-Fahrer wurde in 64,5 % der Fälle die Hauptschuld am Unfall den

Pkw-Fahrern zugewiesen (siehe Tab. 2). Mit zunehmendem Lebensalter sinkt dann der Anteil als „Hauptverursacher“ und erreicht für die Altersklasse der 35- bis 44jährigen mit 45,9 % den geringsten Wert.

Mit der Altersklasse der 45- bis 54jährigen steigt der Anteil der Hauptverursacher wieder leicht an und erreicht für die über 64jährigen einen Anteil von 64,3 %.

Junge Erwachsene unter 25 Jahren stellen somit nach wie vor die Hauptproblemgruppe unter den Pkw-Fahrern dar. Sie sind am häufigsten an Unfällen beteiligt, und die Unfälle, in die sie verwickelt werden, verursachen sie häufiger selbst als Fahrer der höheren Altersgruppen.

Fahrradfahrer als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden

Die als Hauptverursacher beschuldigten Fahrradfahrer unterscheiden sich hinsichtlich ihres Beschuldigtenanteils in den einzelnen Altersklassen (siehe Tab. 2). Für die unter 15jährigen Fahrradfahrer beträgt der Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten 50,7 %. Dieser Anteil sinkt mit zunehmendem Lebensalter und erreicht für die Altersklasse der 35- bis 44jährigen einen Wert von 36 %, der dann für die Altersklassen der über 64jährigen auf 45 % ansteigt.

Tabelle 2: An Unfällen mit Personenschaden im Jahre 1990 Beteiligte bzw. Hauptbeschuldigte nach Verkehrsbeteiligung und Alter

Alter (Jahre)	Pkw-Fahrer		Fahrradfahrer		Fußgänger	
	Unfallbeteiligte	davon Hauptbesch. (%)	Unfallbeteiligte	davon Hauptbesch. (%)	Unfallbeteiligte	davon Hauptbesch. (%)
unter 15	43	83,7	16.125	50,7	12.936	46,7
15 - 17	582	86,3	6.464	44,1	1.493	42,7
18 - 20	57.947	64,5	4.448	39,3	1.804	35,6
21 - 24	79.523	55,4	5.884	37,2	2.217	36,0
25 - 34	122.931	49,5	10.153	36,2	4.411	37,3
35 - 44	71.897	45,9	6.068	36,0	3.345	34,9
45 - 54	63.945	46,1	7.596	36,2	4.059	34,8
55 - 64	33.972	50,6	5.718	37,2	3.505	31,0
65 u. m.	21.234	64,3	6.193	45,0	8.189	30,2
Gesamt¹⁾	471.230	52,4	70.043	42,3	42.462	38,3

1) Unfallbeteiligte ohne Angabe des Alters hinzugezählt.

Fußgänger als Hauptverursacher von Unfällen mit Personenschaden

Bei jedem zweiten unfallbeteiligten Fußgänger handelt es sich um ein Kind oder einen älteren Menschen ab 65 Jahre.

Die Untergliederung nach dem Lebensalter zeigt ferner, daß für die unter 15jährigen Fußgänger der Anteil der Hauptbeschuldigten mit 46,7% am höchsten ist. Auch hier nimmt mit zunehmendem Lebensalter der Anteil als Hauptverursacher ab. Er erreicht für die über 64jährigen Fußgänger ein Minimum von 30,2%.

Sowohl bei den Fußgängern wie bei den Radfahrern wird deutlich, daß Kindern überdurchschnittlich häufig die Hauptschuld am Zustandekommen von Unfällen mit Personenschaden zugesprochen wird. Dies gilt trotz des im Jahre 1980 in die StVO eingeführten eingeschränkten Vertrauensgrundsatzes gegenüber Kindern. Daraus läßt sich folgern, daß Bemühungen zum verbesserten Schutz und zur Verkehrserziehung von Kindern dringend erforderlich sind und fortgesetzt werden müssen.

Zur Situation von Mitfahrern in Pkw

Betrachtet man die altersspezifische Untergliederung verunglückter Benutzer in den alten Bundesländern (getötete oder verletzte Fahrer und Mitfahrer) von Pkw, fällt der hohe Anteil junger Pkw-Benutzer besonders auf: 40% aller verunglückten Benutzer von Pkw sind noch keine 25 Jahre alt (vgl. Tab. 3). Bei weiterer Untergliederung nach Mitfahrern von Pkw springt die jugendspezifische Problematik noch stärker ins Auge:

Fast jeder zweite verunglückte Pkw-Mitfahrer (genau: 48,4%) gehört der Altersgruppe der unter 25jährigen an. Die hohe Unfallverwicklung junger Leute ist als Folge vielfältiger Risikobedingungen zu verstehen. Im Vordergrund stehen die hohe Mobilität Jugendlicher und junger Erwachsener (gleichermaßen als Mitfahrer und Fahrer) sowie die Besonderheiten im Fahrverhalten junger Fahranfänger.

Soweit es der Vergleich über das Unfallkriterium „Verunglückte“ erkennen läßt, weichen die Unfalldaten hinsichtlich der Altersstruktur in den alten und neuen Bundesländern allerdings nicht wesentlich voneinander ab. Geringfügige Unterschiede bestehen lediglich bei den Kindern (etwas höherer Anteil in den neuen Bundesländern) und bei der Altersgruppe der 21- bis 24jährigen (etwas höherer Anteil in den alten Bundesländern).

Zusammenfassende Wertung

Insgesamt läßt die Differenzierung nach Altersgruppen erkennen, daß die jüngeren Altersgruppen (bis ca. 25 Jahre) überdurchschnittlich häufig an Unfällen mit Personenschaden beteiligt sind und von der Polizei als „Hauptverursacher“ eingestuft werden. Ältere Menschen sind bei Fußgängerunfällen überproportional beteiligt, werden allerdings besonders selten als Verursacher ermittelt. Dagegen treten sie bei den Pkw-Unfällen häufiger als Verursacher in Erscheinung als die Altersgruppe der 21- bis 64jährigen. Je nach Art der Verkehrsbeteiligung liegen somit unterschiedliche Problemschwerpunkte vor, die bei der Konzeption von Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu berücksichtigen sind.

Tabelle 3: Verunglückte Pkw-Benutzer bei Straßenverkehrsunfällen 1990 in den alten und neuen Bundesländern

Alter (Jahre)	Verunglückte Benutzer von Personenkraftwagen						
	Alte Bundesländer					Neue Bundesländer	
	Anzahl	%	davon Mitfahrer (MF)			Anzahl	%
			Anzahl	%	% (MF)		
unter 15	13.915	4,8	13.890	13,5	99,8	2.355	7,7
15 - 17	7.732	2,7	7.364	7,2	95,2	978	3,2
18 - 20	42.400	14,7	14.143	13,8	33,4	4.176	13,7
21 - 24	51.313	17,8	14.211	13,9	27,7	4.487	14,7
25 - 34	69.866	24,3	18.351	17,9	26,3	7.533	24,7
35 - 44	37.140	12,9	9.900	9,6	26,7	4.211	13,8
45 - 54	33.347	11,6	10.518	10,3	31,5	3.435	11,3
55 - 64	18.263	6,3	7.185	7,0	39,3	1.932	6,3
65 u. m.	13.674	4,7	6.995	6,8	51,2	1.187	3,9
Gesamt¹⁾	287.902	100,0	102.557	100,0	35,6	30.521	100,0

1) Unfallbeteiligte ohne Angabe des Alters hinzugezählt

25. Welche Maßnahmen sind aus der Sicht der Bundesregierung über die von ihr durchgeführten Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen hinaus erforderlich, um eine Senkung der Unfallzahlen zu erreichen?

Außer den allgemein laufenden Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen sind folgende Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle vorgesehen:

- Einführung der Atemalkohol-Analyse als gerichtsgereignetes Beweismittel zur Verbesserung der Kontrollsituation,
- Einführung der Verpflichtung, Kinder bis zu zwölf Jahren nur noch gesichert in Kraftfahrzeugen mitzunehmen, sie tritt am 1. April 1993 in Kraft.
- Verbesserung der Sicherheit an Schulbushaltestellen (einen entsprechenden Verordnungsentwurf, der das Vorbeifahren an Schulbussen, die an Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften halten, verbietet, hat der BMV bereits in das Anhörungsverfahren gegeben).

Im Bereich des Straßenbaus sind folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit weitgehend realisiert worden:

- Angleichung des Sicherheitsstandards der Autobahnen in den neuen Ländern an den der alten Bundesländer (Deckenerneuerungen, bauliche Verbesserung von Anschlußstellen, Installation von Schutzplanken, Straßenmarkierungen, Verlegung von Notrufsäulen vom Mittelstreifen an den Fahrbahnrand).

Die weitere Erhöhung der Verkehrssicherheit wird durch die Realisierung folgender Maßnahmen erreicht:

- Auf Bundesstraßen die Realisierung des
 - Programms zum Bau von Ortsumgehungen,
 - Programms zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
 - Programms zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen.
- Auf Autobahnen
 - Minimierung von Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Bereichen der Baustellen,
 - Minimierung der Bauzeiten,
 - bessere zeitliche und räumliche Verteilung der Baustellen, Vermeidung von Baustellenkonzentrationen und
 - Verminderung der Anzahl der Baustellen in den Reisezeiten.
- Auf Bundesfernstraßen
 - Einrichtung von situationsabhängigen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (vgl. Antwort zu Frage 27).

Daneben hält es die Bundesregierung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit für notwendig, daß die Einhaltung der für einen sicheren Verkehrsablauf wichtigen Verkehrsregeln wirksam überwacht wird. Während die Überwachung des Straßenverkehrs in

den Aufgabenbereich der einzelnen Bundesländer fällt, überprüft die Bundesregierung ständig zusammen mit den Ländern die Regelwerke zur Ahndung von Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten (Verwarungs-, Bußgeldkatalog, Mehrfachtäterpunktsystem) dahin gehend, ob die Ahndungsmittel und -höhen den sich aus der Unfallentwicklung ergebenden Erkenntnissen noch gerecht wird.

26. Wie beurteilt die Bundesregierung die Behauptungen, daß die Verkehrssicherheit auf Autobahnen durch Einführung und Einhaltung eines generellen Tempolimits erhöht würde?

Es ist erwiesen, daß nicht die hohen, über der Richtgeschwindigkeit liegenden Geschwindigkeiten Ausgangspunkt für die meisten Unfälle sind. Unfallursache ist vielmehr die im Einzelfall nicht situationsangepaßte Geschwindigkeit, z. B. bei schlechter Sicht oder hohem Verkehrsaufkommen. Gerade die Entwicklung der Unfallzahlen in den neuen Bundesländern zeigt, daß nicht von einer verordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit automatisch ein Rückgang der Verkehrsunfälle zu erwarten ist. Entscheidend ist vielmehr der Umgang mit der Geschwindigkeit sowie die Fähigkeit und der Wille, nur die jeweils situationsangepaßte Geschwindigkeit zu fahren. Dies bestätigen auch die Erfahrungen aus dem Ausland (vgl. Anlage).

Anstelle eines starren weil unflexiblen generellen Tempolimits hält die Bundesregierung die verstärkte Einführung moderner Verkehrsbeeinflussungsanlagen für notwendig. Diese können auf Autobahnen die Zahl der Unfälle sowie der Unfallverletzten und -toten maßgeblich senken und festgestellte Unfallschwerpunkte gezielt beseitigen, gleichzeitig den Verkehr flüssiger machen und damit Staus und Umweltbelastungen senken.

Diese situationsbezogene Verkehrslenkung wird erfahrungsgemäß von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert und trägt damit ebenfalls – aufgrund des hohen Befolgungsgrades der Anordnungen – zur Sicherheit im Straßenverkehr bei. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit bereits installierten Verkehrsbeeinflussungsanlagen kann von Unfallrückgängen zwischen 20 und 30 % ausgegangen werden.

Bisher sind im Hause des Bundesministers für Verkehr für diese Anlagen insgesamt 250 Mio. DM investiert worden.

Als Übergangsregelung bis zur Einrichtung der notwendigen Verkehrsbeeinflussungsanlagen hält es die Bundesregierung aber für zweckmäßig, daß für besonders unfallträchtige Strecken von den Bundesländern bis dahin zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden. Dies trägt, wo zeitlich befristet und wiederkehrend ein hohes und unfallträchtiges Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, eher den Verkehrsgegebenheiten Rechnung als ein immerwährendes, generelles Tempolimit. Einer situationsbezogenen Regelung, und sei sie noch so gering, ist immer Vorrang einzuräumen; je situationsangepaßter eine verkehrsregelnde Anordnung ist, um so eher ist

eine positive Wirkung für die Verkehrssicherheit zu erwarten.

Anlage

Internationaler Vergleich der Unfallzahlen

Es ist international üblich, für die vergleichende Bewertung der Sicherheit auf Straßen die Zahlen der

tödlich Verunglückten pro 1 Mrd. Kfz-km (Fahrleistung) gegenüberzustellen. Die Kfz-Kilometer werden durch manuelle oder automatische Zählungen auf den Autobahnen erhoben (Deutschland: Neben der Auswertung permanent im Einsatz befindlicher automatischer Dauerzählstellen im BAB-Netz werden alle fünf Jahre auch manuelle Zählungen durchgeführt).

Für 1969 weisen die einzelnen Länder folgende Zahlen aus:

Land	Geschwindigkeitsregelung in km/h	Tödlich Verungl. pro 1 Mrd. Kfz-km	Kfz-Fahrleistung in Mrd. Kfz-km
Niederlande	120	3,2	32,7
Dänemark	100	3,7	4,3
Großbritannien	112	3,8	59,5
Schweiz	120	4,9	14,6
Deutschland RG	130	6,0	128,9
USA	89	6,7	738,6
Belgien	120	9,5 (Angabe für 1986)	15,1 (Angabe für 1986)
Finnland	80 - 120	10,2	1,8
Frankreich	130	10,4	62,3
Japan	100	10,8	44,8
Italien	100 - 130	12,7 (Angabe für 1988)	57,8 (Angabe für 1988)
Österreich	130	15,7	11,3
Portugal	120	39,3	1,8
Spanien	120	61,0	8,7

Die unterschiedliche Definition des tödlich Verunglückten (in Deutschland 30-Tage-Frist) ist durch Zu- und Abschläge in dieser Tabelle berücksichtigt, die Zahlen sind damit vergleichbar.

Quelle: OECD/BAST

Diese Zahlen zeigen, daß die Bundesrepublik Deutschland ohne generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen hinsichtlich der Sicherheit auf den Autobahnen in der europäischen Spitzengruppe liegt.

27. Welche Maßnahmen des Verkehrsmanagements zur Verbesserung des Verkehrsflusses (Verkehrssysteme) fördert die Bundesregierung?

Das Bundesfernstraßennetz ist trotz zunehmendem Straßenverkehr nur noch begrenzt ausbaubar. Dadurch ergeben sich Verkehrssicherheitsverluste, Störungen des Verkehrsflusses und damit Zeitverluste und erhöhter Energieverbrauch und schließlich verstärkte Umweltbelastungen durch Lärm und Abgase.

Die Bundesregierung sieht daher einen verstärkten Aufbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesfernstraßen flankierend zum weiterhin erforderlichen Straßenbau vor.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen steuern den Verkehrsablauf in hochbelasteten Streckenabschnitten durch Zeichengeber mit wechselbaren Verkehrszei-

chen und Dauerlichtzeichen, die verkehrsrechtliche Anordnungen und verkehrs- und witterungsabhängig Warnungen abgeben, den Verkehrsfluß harmonisieren oder Umleitungen anzeigen. Voraussetzung ist eine automatische Verkehrsdatenerfassung, die durch Witterungssensoren ergänzt wird. Die Anlagen werden über Verkehrsrechnerzentralen betrieben. Durch die Einführung neuer Leitsysteme im Rahmen einer europaweiten Anwendung fortgeschrittener Telematik strebt die Bundesregierung verkehrsträgerübergreifend eine integrierte Gesamtsteuerung an.

Die Bundesregierung fördert u. a. einen Versuch im Raum Düsseldorf-Duisburg zur Verbesserung des Verkehrsfunkes mittels des digitalen Verkehrsmeldekanales im Radio-Daten-System (BEVEL), der Ende 1993 abgeschlossen werden soll.

In Berlin hat die Bundesregierung ein individuelles Leit- und Informationssystem erproben lassen, bei dem Fahrzeiten vom Kraftfahrzeug an die Straßeninfrastruktur und daraus ermittelten Leitempfehlungen von dort ins Fahrzeug übertragen werden.

Die Bundesregierung beteiligt sich im Rahmen ihrer Zuständigkeit am Aufbau von Verkehrsmanagementsystemen, die derzeit in Großstädten vorbereitet werden.

28. Welche Mittel wurden bisher und werden in den kommenden Jahren für Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses aufgebracht?

Derzeit sind auf den Bundesfernstraßen rd. 130 Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit Wechselverkehrszeichen in Betrieb, für die der Bundesminister für Verkehr bereits mehr als 250 Mio. DM aufgewendet hat.

Der Mittelbedarf für neue und derzeit noch im Bau befindliche Anlagen beträgt für das Programm 1990 bis 1995 für Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesautobahnen 550 Mio. DM, wovon etwa 100 Mio. DM für die neuen Bundesländer vorgesehen sind. Für Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesstraßen sind zusätzliche Mittel in Höhe von etwa 40 Mio. DM vorgesehen.

29. Verfügt die Bundesregierung bereits über erste Erkenntnisse über die Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei schlechter Sicht (Nebel)?

Mit Erlass der sogenannten „Nebel-Verordnung“ durch die 12. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 15. Oktober 1991 ist die Verhaltensregel des § 3 Abs. 1 StVO maßgeblich hinsichtlich schlechter Sichtverhältnisse erweitert worden. Das Gebot mit angepaßter Geschwindigkeit zu fahren, hat damit bei schlechten Witterungsverhältnissen, insbesondere bei Nebel, für den Kraftfahrer eine eingängige Präzisierung erhalten.

Die Bundesregierung hat die Länder hinsichtlich ihrer Erfahrungen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen bei schlechter Sicht,

insbesondere bei Nebel befragt. Soweit die Länder geantwortet haben, liegen Erkenntnisse weit überwiegend noch nicht vor. Maßgeblicher Grund hierfür ist die relativ kurze Zeit seit Erlass der „Nebel-Verordnung“ und das Ausbleiben entsprechend schlechter Witterungsverhältnisse.

In den Bundesländern mit schlechten Witterungsverhältnissen sind vereinzelt Verkehrsüberwachungen durchgeführt worden. Eine dauerhafte Überwachung war aufgrund der zeitlichen Begrenzung sowie der wechselnden Örtlichkeiten der schlechten Sichtverhältnisse nicht möglich. Bei der Überwachung selbst wurde vereinzelt die Sicherung beweiskräftiger Ergebnisse, insbesondere fotografischer Art, als problematisch angesehen. Dabei scheint es sich um ein technisches Problem zu handeln, welches jedoch einer Lösung zugänglich sein dürfte.

Auf ein sofortiges Anhalten der Betroffenen mußte aus Verkehrssicherheitsgründen verzichtet werden.

Wenn auch die Ermittlung der konkreten Sichtweite im Einzelfall ebenfalls als problematisch eingestuft wurde, kann aber doch nach anderen Erkenntnissen davon ausgegangen werden, daß gerade die in der „Nebel-Verordnung“ genannte Faustformel „weniger als 50 m Sicht; weniger als 50 km/h“ für die Überwachungsbehörden hilfreich ist, die wirkliche Sichtweite anhand des Regelabstandes der Leitpfosten auf Autobahnen (= 50 m) zu ermitteln. Entsprechende Sichtweitenfeststellungen durch augenärztlich untersuchte Polizeibeamte wurden bereits, aufgrund entsprechender Erfahrungen, als gerichtsverwertbar eingestuft.

30. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob die Bundesländer den Vollzug (Kontrolle) von Verkehrssicherheitsvorschriften bei der Einhaltung vorgeschriebener Geschwindigkeiten und des Alkoholmißbrauchs in ausreichendem Maße sicherstellen?

Der Bundesminister für Verkehr weist auf die Bedeutung einer wirksamen Überwachung der Einhaltung der für einen sicheren Verkehrsablauf wichtigen Verkehrsregeln und Verhaltensvorschriften hin. Die Länder sehen dies ebenso; sie haben wiederholt bekräftigt, daß sie im Rahmen des Möglichen diese Aufgabe wahrnehmen.

31. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um die Unfallursache Alkoholunfälle zu bekämpfen, und hält die Bundesregierung die „Atemalkohol-Analyse“ als Beweismittel vor Gericht (Beschluß der Innenministerkonferenz vom 14. April 1989 und Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 5./6. November 1990) für geeignet und zulässig?

Die Bekämpfung der Unfallursache Alkohol im Straßenverkehr ist ein zentrales Anliegen der Bundesregierung. Zunächst werden hier Maßnahmen zur Aufklärung und Erziehung vorgenommen. Zu nennen ist namentlich die Aktion „Nüchtern fahren – sicher an-

kommen“. Weiter ist eine effektive Überwachung der Einhaltung der Vorschriften von großer Bedeutung.

Die Einführung der Atemalkohol-Analyse als Beweismittel auch vor Gericht wird nach Auffassung der Bundesregierung die Kontrollsituation ganz wesentlich verbessern. Bei der Überwachung der Vorschriften zur Bekämpfung des Alkohols am Steuer sind derzeit leider erhebliche Defizite zu beklagen. Die Dunkelziffern sind außerordentlich hoch. Die Blutprobe als Mittel zur Feststellung des Alkohols ist relativ aufwendig (Entnahme nur durch einen Arzt, relativ zeitaufwendiges Verfahren zur Ermittlung im Labor).

Die Atemalkohol-Analyse kann hingegen durch Einsatz geeigneter Geräte an Ort und Stelle (z. B. im Streifenwagen) durchgeführt werden. Der Betroffene muß nicht – wie bei der Blutprobe – tagelang auf das Ergebnis warten; vielmehr kann es ihm sofort mitgeteilt und durch Ausdruck dokumentiert werden. Er wird damit auch sofort mit seinem Verstoß konfrontiert.

Auf der Grundlage einer umfassenden Untersuchung des Bundesgesundheitsamtes sind die Anforderungen an die Geräte festgelegt worden (Schoknecht, Gutachten „Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkohol-Analyse“, April 1991). Diese Anforderungen entsprechen den hohen Maßstäben an Zuverlässigkeit und Meßgenauigkeit, wie sie für die Alkohol-Analyse im Laufe der Jahre vor allem durch die Rechtsprechung aufgestellt wurden. Im Rahmen der Untersuchung durch das Bundesgesundheitsamt wurden auch bereits geeignete Geräte entwickelt.

Notwendig für die Zulässigkeit und Anerkennung der Atemalkohol-Analyse ist die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage in § 24 a Straßenverkehrsgesetz durch Einführung eines Grenzwertes für den Atemalkohol.

32. Wann wird sie die rechtlichen Voraussetzungen zu ihrer Einführung schaffen?

Die rechtlichen Voraussetzungen zur Einführung der Atemalkohol-Analyse könnten durch den Gesetzentwurf des Bundesrates geschaffen werden, der inzwischen dem Deutschen Bundestag zur Beschlußfassung vorliegt (Drucksache 12/2766).

33. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um Kraftfahrer auf ihre besonderen Verhaltenspflichten gegenüber Kindern und älteren Menschen (§ 3 Abs. 2 a StVO) hinzuweisen?

Die Bundesregierung hält die Verhaltensvorschrift des § 3 Abs. 2 a StVO für eine zentrale Vorschrift zum Schutze der schwächeren Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr. Dem tragen auch der für einen Verstoß gegen diese Vorschrift vorgesehene Regelbußgeldsatz in Höhe von 120 DM und die vorgesehenen drei Punkte Rechnung.

Ihr kommt zudem auch in der Fahrausbildung eine zentrale Bedeutung zu. So enthält der amtliche Fra-

genkatalog für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung 14 Fragen zum Verhalten gegenüber Kindern im Verkehr, drei zum Verhalten gegenüber älteren Menschen und Behinderten und 13 zum Verhalten gegenüber Fußgängern im allgemeinen. Die Fragen sind überwiegend mit der höchstmöglichen Zahl von vier Punkten bewertet. Eine Prüfung für die Fahrerlaubnis der Klasse 3 ist z. B. bei neun Fehlerpunkten nicht bestanden.

Beides bewirkt bereits, daß diese Vorschrift den Kraftfahrern bekannt wird, hinzu kommt die einschlägige Rechtsprechung.

Im Rahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung wird darüber hinaus in Broschüren und Veröffentlichungen des Bundesministers für Verkehr zu Fragen der Verkehrssicherheit auf die besondere Bedeutung der Rücksichtnahme gegenüber Kindern und älteren Menschen hingewiesen. Nicht zuletzt das für die bundesweite Kampagne des Jahres 1992 gewählte Motto „Rücksicht kommt an“ macht deutlich, welche Bedeutung der Bundesminister für Verkehr der Rücksichtnahme gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern einräumt.

Eine in Millionen-Auflage verteilte Broschüre mit dem Text der Straßenverkehrsordnung weist auf der ersten Innenseite vorab auf die wesentlichen Verhaltensregeln im Straßenverkehr hin, darunter auf die besondere Rücksicht, die Fahrzeugführern gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen in § 3 Abs. 2 StVO abverlangt wird.

34. Welche besonderen verkehrserziehenden Maßnahmen für Fahranfänger und junge Pkw-Fahrer, die durch Unfälle nach Alkoholkonsum besonders häufig vertreten sind, sind ergriffen worden?

Im Rahmen des Führerscheins auf Probe wurden im Jahre 1987 auch besondere Nachschulungskurse für alkoholauffällige Fahranfänger eingeführt. In diesen Kursen sind die Ursachen, die bei den Betroffenen zur Anordnung der Nachschulung geführt haben, zu diskutieren und Möglichkeiten für ihre Beseitigung zu erörtern. Wissenslücken der Betroffenen über die Wirkung des Alkohols auf die Verkehrsteilnehmer sollen geschlossen und individuell angepaßte Verhaltensweisen entwickelt und erprobt werden, um Trinkgewohnheiten zu ändern sowie Alkoholkonsum und Fahren künftig zuverlässig zu trennen. Durch die Entwicklung geeigneter Verhaltensmuster sollen die Betroffenen in die Lage versetzt werden, einen Rückfall in weitere Verkehrszuwicherhandlungen unter Alkoholeinfluß zu vermeiden (vgl. § 12 g Abs. 4 StVZO).

Diese Kurse sind in Gruppen mit sechs bis zwölf Teilnehmern durchzuführen. Der Ablauf besteht aus einem Vorgespräch und drei Sitzungen von jeweils 180 Minuten Dauer in einem Zeitraum von mindestens zwei, aber nicht mehr als vier Wochen, sowie der Anfertigung von Kursaufgaben zwischen den Sitzungen.

Als Kursleiter kommen nur besonders qualifizierte und ausgebildete Diplom-Psychologen in Betracht; die

Anerkennung durch die zuständige Behörde ist weitere Voraussetzung (vgl. § 12 g Abs. 5 StVZO).

Eine wegen Alkohol am Steuer während der Probezeit entzogene Fahrerlaubnis darf – unbeschadet der übrigen Voraussetzungen – nur wieder erteilt werden, wenn die Teilnahme an einem Kurs nachgewiesen wird (vgl. § 12 g Abs. 2 StVZO).

35. Wie hat sich die Zahl der „Geisterfahrer“ auf Autobahnen entwickelt?

Während Ende der siebziger Jahre jährlich knapp 2 000 Falschfahrten auf den Bundesautobahnen festzustellen waren, hat sich die Anzahl in den achtziger Jahren um gut ein Drittel vermindert. Neuere Auswertungen der Angaben aus drei Flächenländern (Bayern, Nordrhein-Westfalen, Schleswig-Holstein) deuten auf einen leichten Anstieg hin, der aber in der Größenordnung der Zunahme der Fahrleistungen liegt, so daß sich in bezug auf die (gestiegenen) Fahrleistungen die Häufigkeit nicht verändert hat. Nach wie vor führen etwa sechs Prozent aller Falschfahrten zu einem Unfall; Falschfahrtenfälle sind besonders schwer, auf 100 Falschfahrtenfälle werden etwa 20 bis 25 tödlich Verunglückte gezählt.

36. Wie weit ist der Stand der Vorbereitung der Projekte BEVEI und ACCEPT, mit denen eine Verbesserung des Verkehrswarndienstes durch automatische Datenerfassung auf den Straßen und automatische Weiterleitung über die Landesmeldestellen und die Rundfunkanstalten an die Hörer erfolgen soll?

Das Projekt BEVEI ist im Frühjahr 1991 begonnen worden und wird voraussichtlich Ende 1993/Anfang 1994 beendet sein. Ziel wird es sein, serienreife Techniken und auf alle Bundesländer übertragbare administrative Regelungen für die Durchführung des Verkehrswarndienstes zur Verfügung zu stellen.

Das Projekt ACCEPT (ein Drive-II-Projekt) ist zu Beginn des Jahres 1992 gestartet worden und soll eine Laufzeit von drei Jahren haben (zu Aufgaben und Zielen der beiden Projekte vergleiche Anlage).

Anlage

Informationstechnik im Straßen-Verkehrsbereich

Verbesserung des Verkehrswarndienstes durch automatische Datenerfassung auf den Straßen und die Rundfunkanstalten an die Hörer

Zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrs auf deutschen Straßen müssen durch Einsatz von neuen und modernen Techniken neue Wege zur Verbesserung der Fahrerinformation gefunden werden, damit der nur begrenzt verfügbare und nicht beliebig erweiterbare Verkehrsraum Straße besser als bisher genutzt werden kann. Hierin sehen insbesondere der Bund und die

Länder als die für die Durchführung von verkehrsregelnden Maßnahmen zuständigen Organe, aber im gleichen Maße auch die Industrie (Automobilindustrie und Hersteller von Autoempfängern) und die Arbeitsgemeinschaft der Rundfunkanstalten (ARD) einen geeigneten Weg, die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs und damit seiner Sicherheit zu erhöhen.

Die Ausstrahlung des Verkehrswarntunes in digital kodierter Form über das Zusatzinformationssystem im Hörfunk (Radio-Daten-System [RDS]) stellt einen neuen Weg durch Einsatz von modernen Techniken dar. Bei Erfolg könnte dieser Dienst auch in spätere digitale Hörfunksysteme integriert werden. Durch dieses Verfahren kann die Handhabung der Verkehrsmeldungen bei allen Beteiligten, insbesondere aber für den Nutzer – wesentlich verbessert werden, indem der Teilnehmer selbst aufgrund der möglichen Auswahl von Verkehrsregionen lediglich die für seine Fahrroute relevanten Meldungen auswählen kann.

Vor einer umfassenden Einführung des automatisierten Verkehrswarndienstes sind neue Techniken zu entwickeln und deren Zusammenwirken sowie das Zusammenspiel aller am Verkehrswarndienst Verantwortlichen in einem Feldversuch zu erproben.

Der Bundesminister für Verkehr fördert dieses Vorhaben mit hoher Priorität. Auf dem Weg zu einem integrierten Verkehrsmanagement mit Hilfe moderner Leit- und Informationssysteme mißt er diesem Pilotprojekt eine besondere Schlüsselfunktion zu. Nach dem nunmehr auch die finanziellen Voraussetzungen durch die Förderzusage durch den Bundesminister für Forschung und Technologie gegeben sind, ist der Versuch voll angefallen. Das Projekt „Bessere Verkehrsinformation (BEVEI)“ ist so angelegt, daß nach Abschluß des Feldversuches um die Jahreswende 1993/94 die Serienfertigung marktfähiger Produkte anlaufen soll.

Um auch den Austausch von Verkehrswarntunes über die nationalen Grenzen hinweg zu erproben und auf den Weg zu bringen, wurde im Rahmen der Forschungsvorhaben von Drive II ein Versuchsprogramm mit dem Namen ACCEPT (Alert Concerted Cooperation in a European Pilot for TMC) formuliert. In diesem parallel zu BEVEI geplanten Feldversuch sollen automatisch auf Autobahnen erfaßte Verkehrswarntunes zwischen der Bundesmeldestelle in Düsseldorf und dem AVD (Algemene Verkeersdienst Rijkpolitie) in den Niederlanden ausgetauscht und mittels RDS-TMC (Traffic message channel im Radio-Data-System des Rundfunks) durch die jeweiligen Rundfunkanstalten ausgestrahlt werden. Das Projekt ACCEPT soll noch in 1991 anlaufen und Ende 1993 beendet sein.

Die Projekte BEVEI und ACCEPT dienen dazu, die notwendigen administrativen Voraussetzungen zu schaffen und zu erproben sowie den neuen Techniken zur Serienreife zu verhelfen. Beide Projekte sind so angelegt, daß bisherige internationale Erkenntnisse in den Feldversuch einfließen.

Die Ergebnisse werden außerdem mit als Grundlage für internationale Standards dienen.

VII. Einzelne Verkehrsregelungen

37. Wie beurteilt die Bundesregierung Veröffentlichungen, nach denen bereits jeder dritte Autotelefonbesitzer während des Gesprächs einen Unfall verursacht hat (vgl. ADAC-Motorwelt 11/91, S. 9), und wie kann mehr Sicherheit gewährleistet werden?

Der ADAC gibt für seine Meldung in der ADAC-Motorwelt 11/91, S. 9, daß bereits jeder dritte Autotelefonbesitzer während des Gesprächs einen Unfall verursacht hat, die Allianz-Versicherung als Quelle an. Diese Information kann nicht bestätigt werden, da zur Zeit genaue statistisch gesicherte Daten nicht vorliegen. Es ist jedoch zutreffend, daß das Telefonieren am Steuer mitursächlich für Verkehrsgefährdungen oder Verkehrsunfälle sein kann.

Nach geltendem Recht ist heute bereits jeder Fahrzeugführer verpflichtet, sein eigenes Verhalten, insbesondere im Hinblick auf vermeidbare Gefährdungen anderer, ständig zu kontrollieren. Nach § 1 Abs. 2 StVO hat er sich so zu verhalten, daß kein anderer geschädigt, gefährdet oder nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird; er ist dafür verantwortlich, daß Sicht und Gehör nicht beeinträchtigt werden (§ 23 Abs. 1 StVO). Aus diesen Erwägungen heraus bestehen beim Telefonieren, vor allem bei hohen Geschwindigkeiten und dichtem Verkehr, Bedenken. Der Fahrzeugführer wird daher sorgfältig prüfen müssen, ob er ohne Beeinträchtigung der Sicherheit für sich und andere Telefongespräche am Steuer während der Fahrt führen kann. Ist dies nicht möglich, muß er anhalten. Dies empfiehlt sich immer bei schwierigen Verkehrssituationen.

Ein Verbot des Telefonierens am Steuer kommt zur Zeit nicht in Betracht, da es nur eine von vielen Möglichkeiten ist, die die Aufmerksamkeit des Fahrers ablenken können. Auch andere Tätigkeiten, wie Essen, Radio hören, Rauchen oder die angeregte Unterhaltung mit Beifahrern können ablenken. Ein entsprechender Verbotskatalog wäre deshalb wohl kaum durchsetzbar und würde zudem schwerlich überwachbar sein.

Der Bundesminister für Verkehr beobachtet diese Entwicklung weiterhin aufmerksam und wird zunächst durch breite Aufklärung und Information auf die besonderen Gefahren des Telefonierens am Steuer während der Fahrt hinweisen, um das Gefahren- und Verantwortungsbewußtsein der betreffenden Fahrer zu erhöhen.

Darüber hinaus wird die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Untersuchung durchführen, um wissenschaftlich haltbare Aussagen über das Maß des Sicherheitsrisikos zum Telefonieren am Steuer zu erlangen. Die Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen werden auch ausländische Forschungsergebnisse berücksichtigen, so daß eine fundierte Entscheidung – inwieweit das Telefonieren am Steuer während der Fahrt zulässig sein sollte oder nicht – möglich werden wird. Die abschließenden Ergebnisse sind Mitte 1994 zu erwarten.

38. Welchen Nutzen sieht die Bundesregierung in einer Vorschrift für den obligatorischen Einbau eines Unfalldatenschreibers in Kraftfahrzeuge?

Der Datenaufzeichner registriert den Bewegungsablauf des Fahrzeugs. Sensoren erfassen sowohl Quer- und Längsbeschleunigungen, die Betätigung des Bremspedals und des Blinkers sowie Schleuder- und Kurvenfahrten. Gespeicherte Informationen werden jeweils nach kurzer Zeit, z. B. einer Minute, wieder gelöscht, sofern es nicht zu einem Unfall kommt.

Der Einbau von Unfalldatenschreibern für neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge sowie für die Nachrüstung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugen ist technisch möglich. Dies bedeutet jedoch einen Kostenaufwand von ca. 250 DM bis 550 DM je Kraftfahrzeug.

Zusätzlich könnten Folgekosten bei einer obligatorischen Ausrüstung auf derartige Geräte entstehen, da sie analog den Fahrtschreibern regelmäßigen Prüfungen zu unterziehen wären.

Nach den Vorschlägen des Verkehrsgerichtstages sollen Auswertungen nur zulässig sein für Beweise in zivilrechtlichen Streitigkeiten (z. B. Schadenersatzansprüche aus Verkehrsunfällen), hingegen nicht für Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten. Rechtlich wäre eine Beschränkung der Verwertung auf zivilrechtliche Ansprüche zulässig.

Forschungsarbeiten zu technischen Fragen liefern mit Unterstützung der Bundesregierung und der EG. Eine praktische Erprobung wird nach Angaben der Firmen noch etwa ein Jahr dauern.

Eine obligatorische Ausrüstung mit dem Unfalldatenschreiber wäre heute nur über die EG mit Wirkung für die ganze EG zu erreichen. Über eine entsprechende deutsche Initiative bei der EG wird nach Abschluß der praktischen Erprobung befunden werden. Jedoch kann bereits heute ein derartiges Gerät auf freiwilliger Basis eingebaut werden.

39. Wie beurteilt die Bundesregierung in Anbetracht der steigenden Zahl tödlicher Schädel-Hirn-Verletzungen bei Unfällen von Fahrradfahrern die z. B. von Haftpflichtversicherern empfohlene Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer zumindest für Kinder?

Bei Fahrradunfällen stehen Kopfverletzungen mit 86 % an der Spitze. Fahrradhelme sind generell geeignet, diese Verletzungen zu verhindern oder wesentlich zu mildern; sie können bei Unfällen also vor schweren Verletzungen oder gar vor dem Tode bewahren.

Andererseits darf aber nicht übersehen werden, daß viele Radfahrer sich verhältnismäßig langsam und vorsichtig im Straßenverkehr bewegen und es als eine „Übermaßregelung“ ansehen würden, wollte man sie zwingen, ständig einen Schutzhelm – beispielsweise auch auf Radwanderwegen oder in Wohngebieten – zu tragen. Außerdem gilt es zu berücksichtigen, daß eine Schutzhelmpflicht viele Menschen – was verkehrs-

und umweltpolitisch nicht wünschenswert wäre – davon abhalten würde, das Rad zu benutzen. Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesminister für Verkehr davon abgesehen, eine Schutzhelmtragepflicht für Radfahrer einzuführen. Er empfiehlt jedoch einen Fahrradschutzhelm zu tragen, um sich so bei möglichen Unfällen weitgehend vor Kopfverletzungen zu schützen. Bei Radrennfahrern oder Radsportlern, aber auch vielfach bei Kindern ist dies beispielsweise schon heute weitgehend üblich geworden.

Die zuvor genannten grundsätzlichen Überlegungen gelten auch für Kinder. Hier ist zusätzlich noch auf folgendes hinzuweisen:

Gemäß § 2 Abs. 5 der StVO müssen Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr mit Fahrrädern Gehwege benutzen und beim Überqueren einer Fahrbahn absteigen. Das gilt nicht, wenn Radwege vorhanden sind. Auf Fußgänger haben die radfahrenden Kinder besondere Rücksicht zu nehmen. Kinder bis zum 8. Lebensjahr sind durch dieses Sonderrecht vor Verkehrsunfällen besonders geschützt. Gerade auch deswegen, weil sie zum einen dem Straßenverkehr entzogen sind und zum anderen auf dem Gehweg auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen und folglich entsprechend langsam zu fahren haben.

40. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, um die Sicherheit von Kindern speziell als Mitfahrer im Pkw zu erhöhen?

Mit der am 1. Juli 1992 in Kraft getretenen 11. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung sind die §§ 21 und 21 a StVO bereits im Interesse der Sicherheit der Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen geändert worden. § 21 Abs. 1 a StVO bestimmt nunmehr, daß Kinder auf Vordersitzen ausschließlich nur bei Verwendung amtlich genehmigter und geeigneter Rückhaltesysteme mitgenommen werden dürfen. Bei der Mitnahme von Kindern auf Rücksitzen müssen vorhandene Rückhalteeinrichtungen benutzt werden.

Der Bundesminister für Verkehr hat diese Regelung zum Schutz der Kinder noch verstärkt. Aufgrund der 12. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. Dezember 1992, welche am 1. April 1993 in Kraft tritt, müssen Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr bei Mitnahme in Kraftfahrzeugen nicht nur auf Vordersitzen, sondern auch auf den Rücksitzen generell durch Kinderrückhaltesysteme gesichert sein.

Im Rahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung ist beabsichtigt, die bundesweite Aktion „Rücksicht kommt an“ 1993 u. a. mit dem Schwerpunktthema „Schwächere Verkehrsteilnehmer“ (Kinder, ältere Menschen, Radfahrer, Fußgänger), auch unter Bezug auf die §§ 21 und 21 a StVO, fortzuführen.

41. Wie beurteilt die Bundesregierung Vorschläge für den Einbau sicherheitsfördernder Antriebe (z. B. automatische Getriebe, Antriebsschlupfregelung), für Maßnahmen zur Erhöhung der passiven Sicherheit im Kfz (z. B. verbesserter Seitenaufprallschutz, Airbag), für Maßnahmen zur Sicherung

des Rückwärtsfahrens bei Lkw, Bussen und Arbeitsmaschinen (z. B. durch Videotechnik, akustische Warnung) sowie für Maßnahmen zur Erhöhung der aktiven Sicherheit von Lkw durch eine verbesserte Grundausrüstung (Blockierverhinderer, Geschwindigkeitsbegrenzer für Transport gefährlicher Güter), und sieht die Bundesregierung darin geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit?

Fahrzeugtechnische Vorschriften können wegen der engen Einbindung der Bundesrepublik Deutschland in die Europäische Gemeinschaft nicht mehr auf rein nationaler Ebene erlassen werden. Vielmehr ist es notwendig geworden, mit den anderen EG-Mitgliedstaaten generell an einer Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit der Fahrzeuge zu arbeiten. Die Bundesrepublik Deutschland ist hier innerhalb der EG sehr aktiv und versucht, durch Vorschläge für neue Richtlinien oder für Änderungen bestehender Richtlinien diesem Ziele näher zu kommen.

Wesentliche Arbeiten leistet auf diesem Gebiet auch die VN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE), die für Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände knapp 90 Regelungen ausgearbeitet hat. Zwischen der EG und der ECE findet ein enger Meinungsaustausch statt. Auch hier versucht die Bundesregierung einen hohen Sicherheitsstandard durchzusetzen.

Zu den Vorschlägen im einzelnen:

– Automatikgetriebe:

Automatische Getriebe passen die Gesamtübersetzung der Kraftübertragung eines Kraftfahrzeuges in Stufen oder stufenlos den jeweiligen Fahrbedingungen (Geschwindigkeit, Last) an. Ferner wird der Kupplungsvorgang beim Anfahren und beim Abbremsen des Fahrzeuges automatisch vollzogen.

Durch den Einsatz elektronischer Steuerungen der Getriebe incl. Kupplung ist es möglich geworden, die Schaltcharakteristik der Getriebe sehr genau den jeweiligen Fahrsituationen anzupassen, so daß bislang übliche Nachteile wie

- schlechte Anfahrbarkeit auf Fahrbahnen mit geringem Reibbeiwert,
- ruckhaftes Schalten in kleinere Übersetzungen einhergehend mit der Gefahr des kurzzeitigen Blockierens der Antriebsräder auf Straßen mit kleinem Reibwert

weitestgehend beseitigt sind.

Positiven Einfluß auf die Verkehrssicherheit nehmen Automatikgetriebe dadurch, daß es dem Fahrzeugführer möglich ist, seine volle Aufmerksamkeit auf den Verkehr zu richten. Insbesondere im „Stop and Go“-Verkehr finden Beeinträchtigungen der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführers durch die permanent erforderlichen Anfahr- und Schaltvorgänge nicht statt.

Kombiniert man das Automatikgetriebe mit einem Geschwindigkeitsregler, so erlaubt diese Kombination – insbesondere in Verbindung mit einer für

verschiedene Fahrzeugarten vom Gesetzgeber limitierten Höchstgeschwindigkeit – ein nahezu automatisches Fahren.

Die obligatorische Einführung automatischer Getriebe scheitert jedoch z. Z. an erheblichen Mehrkosten im Vergleich zu den Kosten manuell schaltbarer Getriebe.

Automatische Getriebe sind sowohl in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung als auch in den entsprechenden EG-Richtlinien nicht vorgesehen.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß es jedem Fahrzeughalter freigestellt bleiben soll, ob er ein Fahrzeug mit Handschaltgetriebe oder Automatikgetriebe für den von ihm gewünschten Einsatzzweck erwirbt.

– Antriebschlupfregelung:

Sie verfolgt primär den Zweck, einen der Fahrsituation nicht angepaßten Leistungseinsatz, vorgegeben durch den Fahrer, zu unterbinden, um immer ein gewisses Seitenführungspotential an den Antriebsrädern zu gewährleisten. Für den Unfallvorgang haben sie geringere Bedeutung und können wegen der hohen Kosten nicht obligatorisch eingeführt werden.

In den nationalen und den internationalen Regelwerken werden Antriebschlupfregelungen nicht verlangt. Sie setzen sich jedoch in Verbindung mit der weiteren Verbreitung von Automatischen Blockierverhinderern immer mehr durch, da sie mit der Elektronik der Automatischen Blockierverhinderer zusammenhängen und zusammenarbeiten.

– Passive Sicherheit, verbesserter Seitenaufprallschutz:

Die Prüfung kompletter Fahrzeuge in Versuchen für Frontal- oder Seitenaufprall sind bisher nicht vorgeschrieben. Dies gilt auch in den übrigen europäischen Staaten. Gleichwohl führen deutsche Fahrzeughersteller vor der Einführung neuer Fahrzeugmodelle Crashversuche durch.

Auch die Bundesregierung ist der Auffassung, daß Vorschriften für einen verbesserten Seitenaufprallschutz ausgearbeitet werden müssen.

Bei der ECE wurde unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland ein Regelungsentwurf für eine Prüfung von Kraftfahrzeugen im Seitenaufprall erarbeitet. Mit der Verabschiedung dieser Regelung ist nicht vor 1993 zu rechnen. Zur Zeit wird die Regelung unter Beteiligung der Prüfstellen, der Fahrzeugindustrie und von Forschungsinstituten einer abschließenden Bewertung unterzogen. Die Bundesregierung ist bestrebt, diese Regelung möglichst frühzeitig anzuwenden.

– Passive Sicherheit, Airbag:

Die Wirksamkeit von Airbags ist unbestritten. Im Gegensatz zum US-Airbag, der als voll wirksames Rückhaltesystem gedacht ist, ist der Euro-Airbag als

Ergänzung zu den in Europa üblichen 3-Punkt-Sicherheitsgurten ausgelegt. Durch diesen Airbag soll der auch bei angelegtem Sicherheitsgurt mögliche Aufprall insbesondere des Kopfes auf Teile des vorderen Fahrzeug-Innenraumes vermieden oder gemildert werden. Lebensrettende Wirkung ist vom Euro-Airbag allein nicht zu erwarten, eine Verminderung der Verletzungsschwere jedoch mit großer Wahrscheinlichkeit.

Unfallanalysen über die Wirksamkeit der Euro-Airbags liegen nicht vor, da diese Art der Einrichtung erst in Zukunft stärkere Verbreitung finden wird.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist beauftragt worden, unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten zu prüfen, ob ein Pflichteinbau des Airbags künftig vorzusehen ist.

Sollten die eingeleiteten Untersuchungen zu einem positiven Ergebnis führen, wird die Bundesregierung prüfen, ob bei der Kommission der EG entsprechende Vorschläge eingebracht werden sollten. Die VN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) hat das Thema bereits aufgegriffen. Die Bundesrepublik Deutschland wird an der Entwicklung von Prüfverfahren für Airbags aktiv mitwirken.

– Maßnahmen zur Sicherung des Rückwärtsfahrens bei Lkw, Kraftomnibussen und Arbeitsmaschinen:

Von Rückfahrscheinwerfern abgesehen enthalten die StVZO und die internationalen Regelwerke keine besonderen Maßnahmen zur Sicherung von Lkw, Kraftomnibussen und Arbeitsmaschinen beim Rückwärtsfahren.

Verkehrsrechtliche Vorschriften stehen der Anbringung von technischen Hilfen grundsätzlich nicht entgegen. Eine obligatorische Einführung von Rückfahrhilfen für Lkw und Busse z. B. durch Videotechnik oder akustische Warnanlagen kann nicht gefordert werden, da diese zum Verzicht auf einen Einweiser, der wirksamer als technische Systeme ist, führen könnte.

Auch wenn technische Hilfen im Fahrzeug vorhanden sind, hat sich der Fahrzeugführer, sofern er den Raum hinter seinem Fahrzeug nicht einsehen kann, eines Einweisers nach § 9 Abs. 5 Straßenverkehrs-Ordnung zu bedienen.

– Aktive Sicherheit von Lastkraftwagen, Automatische Blockierverhinderer (ABV)

Automatische Blockierverhinderer sind elektronisch/hydraulische bzw. elektronisch/pneumatische Einrichtungen, die das Blockieren eines Rades oder einer Achse durch permanente Überwachung der Drehbewegung der Räder und entsprechende Eingriffe in die Bremsanlage verhindern.

Den durch die Ausrüstung mit ABV entstehenden Kosten steht ein erheblicher Sicherheitsgewinn dahin gehend gegenüber, daß die Lenkbarkeit und Spurtreue ABV-gebremster Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen auch während extremer Bremsvorgänge sichergestellt wird.

Aus dieser Erkenntnis hat die Bundesregierung bereits mit Einführung des § 41 b StVZO im Jahre 1988 vorgeschrieben, daß bestimmte Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 60 km/h mit ABV ausgerüstet sind.

Das Ziel ist die Ausrüstung möglichst vieler Fahrzeugklassen mit ABV.

Im Rahmen einer Initiative bei der EG strebt die Bundesregierung an, die Grenze der Ausrüstungspflicht zu kleineren zulässigen Gesamtgewichten zu verschieben (analog § 41 b StVZO).

– Geschwindigkeitsbegrenzer für Transport gefährlicher Güter:

Von der EG sind die Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen und die Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen verabschiedet worden. Demnach müssen Kraftomnibusse mit mehr als acht Sitzplätzen und einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t sowie Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 12 t mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet sein. Diese Ausrüstungspflicht ist spätestens anzuwenden:

- a) auf Kraftfahrzeuge, die vom 1. Januar 1994 an erstmals in den Verkehr kommen,
- b) auf Kraftfahrzeuge, die zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 1995,
- c) auf Kraftfahrzeuge, die nicht im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden und zwischen dem 1. Januar 1988 und dem 1. Januar 1994 erstmals in den Verkehr gekommen sind, ab dem 1. Januar 1996.

Die obengenannten EG-Richtlinien sollen in nationales Recht durch Änderung der StVZO überführt werden.

Was die Ausstattung von Gefahrgutfahrzeugen mit Geschwindigkeitsbegrenzern angeht, wird auf folgendes hingewiesen:

Der Gefahrgut-Verkehrs-Beirat hatte bereits 1987 den Einbau von Geschwindigkeitsbegrenzern für Gefahrgutfahrzeuge als Bau- und Ausrüstungsvorschrift mit internationaler Wirkung empfohlen. Eine entsprechende Initiative der Bundesrepublik Deutschland im Rahmen der ECE zur Ergänzung des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) wurde 1988 jedoch mit großer Mehrheit abgelehnt. Entsprechende Initiativen Frankreichs fanden 1991 und 1992 ebenfalls keine Mehrheit.

Nach Inkraftsetzung der Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern fallen auch

Gefahrgutfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 12 t unter diese Bestimmung.

Eine entsprechende Änderung des ADR mit dem Ziel, die festgelegten Prinzipien der EG-Richtlinie zu übernehmen und somit den räumlichen Geltungsbereich auf alle ADR-Mitgliedstaaten zu erweitern, ist im Rahmen der ECE zur Zeit nicht mehrheitsfähig.

42. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag, Tagesfahrlicht zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorzuschreiben?

Die Bundesregierung kann anhand von ihr vorliegenden Untersuchungen keine sicheren Prognosen über die Auswirkungen des Tagesfahrlichtes auf das Unfallgeschehen treffen.

Untersuchungen zum Tagesfahrlicht liegen der Bundesregierung aus den USA und Kanada sowie aus den skandinavischen Ländern vor. Sie waren Gegenstand einer Analyse der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Die Untersuchungen kommen zu unterschiedlichen Ergebnissen. So können aus den amerikanischen und kanadischen Forschungsergebnissen wegen des methodischen Ansatzes (Stichproben, Flottenversuche) z. B. nur tendenzielle Schlußfolgerungen gezogen werden.

In der CEMT besteht Einigkeit darüber, daß die Ergebnisse der skandinavischen Untersuchungen nicht unmittelbar auf europäische Verhältnisse übertragen werden können, um so mehr, als die schwedischen Autoren selbst die mangelnde statistische Signifikanz zu bedenken geben. Die Rückführung eines großen Teils des erzielten Effekts auf die dort andauernde Phase der Dämmerung ist nicht auszuschließen.

Niederländische Untersuchungen haben durch Berücksichtigung dessen die Hypothese über eine fünfprozentige Senkung der Unfallrate entwickelt. Auch diese Vermutungen sind weithin auf Kritik gestoßen.

Ebenso sind die in den schwedischen Untersuchungen aufgezeigten Nebeneffekte auf nicht durch Licht geschützte Verkehrsteilnehmer, Radfahrer und Fußgänger, nicht unstrittig. Die Einwendungen haben dazu geführt, daß die Niederlande von der ursprünglich für Oktober 1990 geplanten Einführung des Tagesfahrlichtes als Rechtspflicht vorläufig absehen. Zur Klärung der tatsächlichen Auswirkungen des Tagesfahrlichtes auf die Verkehrssicherheit ist statt dessen nunmehr ein Großversuch, voraussichtlich 1993, vorgesehen.

Die genannten Untersuchungsergebnisse haben die Bundesregierung veranlaßt, die Einführung des Tagesfahrlichtes als Verhaltensregel zu erwägen. Sie muß jedoch angesichts der international geäußerten Zweifel davon ausgehen, daß gesicherte Erkenntnisse über das Wirkungspotential in Mitteleuropa noch ausstehen, zumal Flottenversuche in Österreich keine eindeutigen Ergebnisse erbracht haben. Überdies bevorzugt die Bundesregierung eine europäische Lösung. Nationale Einzelregelungen hätten die Mischung des Verkehrs von mit und ohne Tagesfahrlicht in den europäischen

Nachbarländern verkehrenden Kraftfahrzeugen zur Folge, was erwartete Sicherheitsvorteile in Frage stellen würde. Aus diesem Grunde hat auch die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Einführung des Tagesfahrlichtes als Empfehlung nicht befürwortet.

Die Bundesregierung erachtet die weitere Erhärtung der Wissenschaftlichen Hypothese auch zur Stärkung der Argumentationsbasis für erforderlich, weil bei Kraftfahrzeugführern allgemein die Akzeptanz von Tagesfahrlicht bei weitem nicht so ausgeprägt scheint, wie bei Motorradfahrern.

Um eine Bewertung des Einflusses von Tagesfahrlicht auf die Verkehrssicherheit vornehmen zu können, beabsichtigt die Bundesregierung deshalb, die Ergebnisse des von einer internationalen Expertengruppe begleiteten holländischen Großversuches abzuwarten und ihrer Entscheidung zum Tagesfahrlicht zugrunde zu legen.

Ergänzend sei auf Drucksache 12/2617 verwiesen.

43. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirkung der Grün-Pfeil-Regelung in den neuen Bundesländern im Hinblick auf die Verkehrssicherheit?

Die Bundesregierung hatte die BASt beauftragt, eine Untersuchung über die Vor- und Nachteile der Grün-Pfeil-Regelung durchzuführen. Als maßgebliches Ergebnis dieser Untersuchung ist zunächst hervorzuheben, daß eine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Fahrzeuge beim Abbiegen mit Grün-Pfeil-Regelung nicht nachweisbar ist. Beim Abbiegen mit Grün-Pfeil-Regelung bei Lichtzeichen „Rot“ ist die Konflikthäufigkeit insgesamt sehr gering und liegt etwas niedriger als beim Abbiegen bei Grün. Des weiteren ist die Geschwindigkeit in der Knotenpunktzufahrt bei den unbehindert durchfahrenden Rechtsabbiegern bei Rot signifikant geringer als bei Grün. Dagegen hat sich die Leistungsfähigkeit der beobachteten Knotenpunkte mit Grün-Pfeil-Regelung für die Rechtsabbieger insgesamt erhöht.

Aufgrund des Ergebnisses der Untersuchung ist am 1. Januar 1992 die Verordnung über die vorübergehende Weiterverwendung des grünen Pfeilschildes an Lichtzeichenanlagen in Kraft getreten, die seine Weiterverwendung bis zum 31. Dezember 1996 – unter bestimmten Voraussetzungen – zuläßt.

Inzwischen besteht mit den Verkehrsministern der Länder Einvernehmen, daß die Verwendung des grünen Pfeilschildes im gesamten Bundesgebiet ermöglicht werden soll. Der Bundesminister für Verkehr wird eine entsprechende Verordnung vorlegen.

