

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Annette Faße,
Monika Ganseforth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/4464 –**

Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit im Straßenverkehr

Ein Blick in die Statistik zeigt, daß die gefahrenen Geschwindigkeiten eine wesentliche Rolle für die Verkehrssicherheit des gesamten Straßennetzes spielen. Höhere Fahrgeschwindigkeiten sind ursächlich verantwortlich für Zahl und Schwere von sehr vielen Unfällen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen führte deshalb gemeinsam mit dem ADAC und der TU-München seit 1978 halbjährlich Messungen zur Ermittlung der trendmäßigen Entwicklung des Fahrverhaltens bei ungestörtem Verkehrsfluß auf Autobahnen durch. Bis 1991 wurden die Ergebnisse dieser Messungen zweimal jährlich in der Publikation „Periodische Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz – Entwicklung des Geschwindigkeits- und Abstandsverhaltens“ veröffentlicht. Als Ergebnis zeigten sich u. a. zwei für die Verkehrssicherheit bedeutsame Entwicklungen:

- Die mittlere Pkw-Geschwindigkeit auf Bundesautobahnen bei „freier Fahrt“ stieg seit Beginn der 80er Jahre jährlich im Durchschnitt um fast 1 km/h auf 131,5 km/h in 1991.
- Gleichzeitig wurden die Fahrzeugabstände auf Bundesautobahnen (BAB) immer kürzer.

Für die darauffolgenden Jahre wurden keine weiteren „Analysen des Verkehrsablaufs“ mehr veröffentlicht.

Vorbemerkung

Zu den Vorbemerkungen der Großen Anfrage stellt die Bundesregierung fest:

- Die Auswertungen der Messungen bei freier Geschwindigkeitswahl bis 1991 wurden jährlich unter dem Titel „Periodische Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz“ (Entwicklung des Ge-

schwindigkeits- und Abstandsverhaltens) veröffentlicht.

- Die mittlere Pkw-Geschwindigkeit an diesen für das Autobahnnetz nicht repräsentativen Querschnitten stieg in den 80er Jahren um ca. 1 km/h pro Jahr und erreichte 1991 den Wert 130 km/h.
- Die Betrachtung der riskant dicht auffahrenden Pkw (Zeitlücke < 0,5 Sekunden) auf dem linken Fahrstreifen zeigte in den 80er Jahren einen systematischen Anstieg bis auf 6 Prozent und danach einen Rückgang auf 5 Prozent.
- Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) auf Bundesautobahnen stieg von 29 700 Kfz im Jahre 1980 um 57 Prozent auf ca. 46 000 Kfz im Jahre 1995 an.

I. Fahrgeschwindigkeiten von Pkw auf Bundesautobahnen

1. Wie haben sich die gefahrenen Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeiten von Pkw auf BAB von Beginn der 80er Jahre bis 1995 entwickelt

– auf den Strecken, auf denen der BAB-Benutzer weitgehend freie Geschwindigkeitswahl hat und

– im gesamten BAB-Netz?

Wie hat sich die Geschwindigkeit im gleichen Zeitraum entwickelt, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird (85 %-Geschwindigkeit)?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 14. Januar 1997 übermittelt.

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

Spitzengeschwindigkeiten waren kein Untersuchungsgegenstand, da wissenschaftlich nicht aus zufälligen Einzelereignissen auf einen Trend geschlossen werden kann.

Die mittlere Pkw-Geschwindigkeit an Meßquerschnitten mit freier Geschwindigkeitswahl betrug 120 km/h im Jahre 1981 und ist bis 1995 kontinuierlich auf 134 km/h gestiegen. Die 85 %-Geschwindigkeit der Pkw an diesen Meßstellen stieg von 143 km/h auf 155 km/h.

Die genannten Werte dürfen nicht als Durchschnittsgeschwindigkeiten im gesamten Autobahnnetz verstanden werden. Nach modellhaften Berechnungen zur Ermittlung der Geschwindigkeitsverteilung im gesamten Autobahnnetz der alten Bundesländer betrug im Jahre 1982 die Durchschnittsgeschwindigkeit 112 km/h; sie lag im Jahre 1992 bei 120 km/h. Angaben zur 85 %-Geschwindigkeit sind nicht möglich.

2. Wie haben sich im europäischen Ausland die gefahrenen Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeiten auf Autobahnen seit Beginn der 80er Jahre entwickelt?

Im europäischen Ausland wurden ebenso wie in Deutschland keine Spitzengeschwindigkeiten untersucht. Kontinuierliche Analysen seit Beginn der 80er Jahre zur Entwicklung der Durchschnittsgeschwindigkeiten im europäischen Ausland sind nicht bekannt.

3. Wie haben sich die Sicherheitsabstände auf BAB entwickelt?

Die Entwicklung der Sicherheitsabstände auf BAB wurde nicht repräsentativ untersucht. Die Betrachtung der riskant dicht auffahrenden Pkw (Zeitlücke < 0,5 Sekunden) bei Stichprobenerhebungen an Meßquerschnitten mit überwiegend freiem Verkehrsfluß auf dem linken Fahrstreifen zeigte in den 80er Jahren einen kontinuierlichen Anstieg bis auf 6 Prozent und danach einen Rückgang auf 5 Prozent.

4. Wie hat sich im genannten Zeitraum (Beginn der 80er Jahre bis 1995) der Anteil der Fahrzeuge mit Geschwindigkeiten über der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h entwickelt?

Welchen Wert mißt die Bundesregierung der Richtgeschwindigkeit bei, wenn ein wachsender Teil diese zum Teil weit überschreitet?

Der Anteil der Fahrleistung im Autobahnnetz der alten Bundesländer, der von Pkw mit einer Geschwindigkeit von mehr als 130 km/h erbracht wurde, betrug 25 Prozent im Jahre 1982 und 36 Prozent 1992. Dies ergaben modellhafte Berechnungen.

Die Autobahnen sind wegen ihrer baulichen und verkehrsrechtlichen Besonderheiten trotz dort gefahrener höherer Geschwindigkeiten für die Benutzer die

sicherste Straßengruppe; sie sind im Laufe der Jahre – unabhängig von der Geschwindigkeitsentwicklung – immer sicherer geworden. Ihr Sicherheitsstandard läßt grundsätzlich höhere Geschwindigkeiten als die Richtgeschwindigkeit zu.

5. Kann die Bundesregierung eine Schweizer Studie bestätigen, nach der bei Dunkelheit auf Autobahnen schneller als tagsüber gefahren wird?

Welches sind die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf BAB tags und nachts?

Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus diesem Ergebnis vor dem Hintergrund der in der Regel nachts eingeschränkten Sichtverhältnisse und unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit?

Eine Untersuchung der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung zu „Geschwindigkeitsverhalten und Risiken bei verschiedenen Straßenzuständen, Wochentagen und Tageszeiten“ stellt in bezug auf schweizerische Autobahnen fest, daß bei trockenem Wetter nachts schneller gefahren wird als am Tage.

Bislang wurde nicht untersucht, wie hoch die durchschnittlichen Geschwindigkeiten auf BAB tags und nachts sind. 1995 kam eine Forschungsarbeit an der Ruhr-Universität Bochum mit dem Thema „Auswirkungen von zeitlich veränderlichen Leistungsfähigkeiten“ bei Stichprobenerhebungen zu dem Ergebnis, daß im Mittel bei Dunkelheit zwischen 2 km/h und 5 km/h unter sonst gleichen Bedingungen langsamer gefahren wird.

Der Umstand, daß nachts andere Geschwindigkeiten als tags gefahren werden, rechtfertigt allein keine Folgerungen.

6. Werden die oben genannten „periodischen Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz“ auch nach 1991 regelmäßig von der Bundesanstalt für Straßenwesen aktualisiert?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, warum werden diese nicht veröffentlicht?

Nein, die „Periodischen Analysen des Verkehrsablaufs im Autobahnnetz“ wurden nach 1991 in der alten Form nicht fortgeführt, weil sie im Hinblick auf die gestiegenen Fahrleistungen zu einem unrealistischen Bild führen. Seit 1992 dienen jährliche Erfassungen des Verkehrsablaufs auf BAB der modellhaften Ermittlung der fahrleistungsbezogenen Geschwindigkeitsverteilung. Diese Berechnungen werden in einem Turnus von mehreren Jahren durchgeführt.

7. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre der Anteil von Pkw entwickelt, die bauartbedingt Spitzengeschwindigkeiten von 180 km/h bzw. 200 km/h fahren können?

Der Anteil der schnellen Fahrzeuge am Bestand wurde am 1. Januar 1989 und 1. Januar 1996 bestimmt und zeigt für die über 180 km/h schnellen Fahrzeuge einen Anteil von 17,1 Prozent (1989) bzw. 25,8 Prozent (1996).

II. Lkw-Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen

8. Wie haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten von Lkw auf BAB von Beginn der 80er Jahre bis 1995 entwickelt?

Die Entwicklung allein der Lkw-Geschwindigkeiten auf BAB wurde nicht untersucht. An Meßquerschnitten, an denen weitgehend freie Geschwindigkeitswahl möglich war, wurde auch die Geschwindigkeit der „Lkw-ähnlichen“ Fahrzeuge erfaßt. Darunter fallen neben Lkw wegen der verwendeten Meßmethode auch Lastzüge, Busse, Pkw mit Anhänger und andere Fahrzeuge, deren Länge ca. 5 m überschreitet. Für diese Gruppe konnte festgestellt werden, daß seit Beginn der 80er Jahre deren mittlere Geschwindigkeit zwischen 85 km/h und 90 km/h liegt und von keinem Trend gesprochen werden kann.

9. Hält die Bundesregierung die bisherigen Geschwindigkeitskontrollen für Lkw für ausreichend?

Die Überwachung von Geschwindigkeitsgeboten im Straßenverkehr fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Länder (Landesvollzug von Bundesgesetzen als landeseigene Angelegenheit). Sie werden dabei durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) unterstützt. Die Länder führen in unregelmäßigen Abständen Schwerpunktkontrollen durch, die u. a. auch Lkw als solche erfassen. Unter dem Aspekt der Unfallursachenbezogenheit hält die Bundesregierung die Intensität der Geschwindigkeitskontrollen für angemessen.

Nur ca. 6 Prozent der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden waren Lkw-Fahrer.

Im übrigen überwiegen die Unfallursachen „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ und „nicht Einhalten der Lenk-/Ruhezeiten“ bei weitem.

10. Gibt es bereits erste Erfahrungen mit Tempobegrenzern in Lkw?

Wie viele Lkw sind inzwischen mit diesen Begrenzern ausgestattet?

Wie werden diese auf Manipulationen hin kontrolliert?

Zu Erfahrungen mit Tempobegrenzern in Lkw liegen noch keine wissenschaftlichen Erkenntnisse vor.

Auf Grund der gesetzlichen Vorschriften sind in Deutschland inzwischen fast alle Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht > 12 t ab Baujahr 1988 mit Tempobegrenzern ausgerüstet.

Das BAG hat im April 1996 bei einer Sonderkontrolle festgestellt, daß 40 Prozent der beanstandeten ausländischen Fahrzeuge keine Geschwindigkeitsbegrenzer hatten.

Dem BAG liegen Erkenntnisse vor, daß Manipulationen an EG-Kontrollgeräten und an Geschwindigkeitsbegrenzern vorgenommen werden, ohne daß diese bei der Kontrolle direkt von außen ersichtlich sind; die Geräte sind grundsätzlich unbeschädigt, und sämtliche Plomben sind angebracht. Hintergrund ist folgender:

Erfolgt die Geschwindigkeitsaufzeichnung elektrisch, werden diese elektrischen Impulse gleichzeitig als Eingangssignal für die Geschwindigkeitsbegrenzer genutzt. Durch Entfernen der entsprechenden Schmelzsicherung aus dem Fahrzeugsicherungskasten kann die Geschwindigkeitsaufzeichnung und die Geschwindigkeitsbegrenzungsanlage manipuliert werden. Anhaltspunkte für derartige Manipulationen können sein:

- über der Geschwindigkeitsbegrenzung liegende Geschwindigkeitsaufzeichnung auf dem Schaublatt des Fahrtenschreibers,
- ungewöhnlich konstante Geschwindigkeitsaufzeichnung über einen längeren Zeitraum in Verbindung mit anschließendem Maximalausschlag,
- Geschwindigkeitsaufzeichnung, obwohl das Fahrzeug gemäß Wegstreckenaufschrieb oder eigener Feststellung gestanden hat,
- kurzfristige Unterbrechung der Aufzeichnungen.

In jedem Fall verständigen bei solchen Feststellungen die BAG-Straßenkontrolleure die Polizei.

11. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus dem niederländischen Vorgehen, in Abweichung von den EU-Vorschriften, die Geschwindigkeitsbegrenzer für niederländische Lkw auf 89 km/h einstellen zu lassen?

Ist dies auch bei anderen EU-Partnern gängige Praxis?

In Artikel 3 der Richtlinie 92/6/EWG wird für Fahrzeuge der Klasse N3 (Lkw > 12 t zul. Gesamtgewicht) einerseits die durch den Geschwindigkeitsbegrenzer auf 90 km/h zu begrenzende Höchstgeschwindigkeit und andererseits einzustellende Geschwindigkeit von 85 km/h vorgegeben.

Die Angabe dieser zwei Geschwindigkeiten war immer wieder Gegenstand der Diskussion.

Die EU-Kommission hat sich daher veranlaßt gesehen, folgende offizielle Interpretation zu geben: „Der in der Richtlinie besonders bedeutende Geschwindigkeitswert ist der von 90 km/h, da es sich hierbei um die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen der Klasse N3, die mit einem Geschwindigkeitsregler ausgerüstet sind, handelt, die nicht überschritten werden darf. Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Richtlinie 92/6/EWG betrug die zugelassene normale Abweichung des Geschwindigkeitsreglers 5 km/h; das bedeutete, daß

der Geschwindigkeitsregler auf 85 km/h festgelegt werden mußte. Allerdings gibt es inzwischen Geschwindigkeitsregler, die genauer eingestellt werden können, so daß die Kommission die Auffassung von Mitgliedstaaten teilt, daß diese Geschwindigkeitsregler auf einen höheren Wert als 85 km/h eingestellt werden können, soweit sichergestellt ist, daß die Einstellung einschließlich der Toleranz 90 km/h nicht überschreitet. So kann beispielsweise die Einstellung des Geschwindigkeitsreglers auf 88 km/h bei einer geprüften Toleranz von 2 km/h hingenommen werden."

Das Bundesministerium für Verkehr hat nach Abstimmung mit den Bundesländern der EU-Kommission mitgeteilt, daß diese Auslegung nicht geteilt wird. Da aber immer mehr Mitgliedstaaten der Interpretation der Kommission folgen, ist im Sinne einer EU-einheitlichen Handhabung zu prüfen, ob auch in der Bundesrepublik Deutschland eine entsprechende Anpassung der nationalen Regelung vorgenommen werden sollte. Das heißt, daß in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung statt wie bisher die am Geschwindigkeitsbegrenzer einzustellende Höchstgeschwindigkeit nun die vom Fahrzeug einzuhaltende Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h vorgeschrieben würde.

III. Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit

12. Welchen Anteil an allen Unfallursachen mit Fehlverhalten des Fahrzeugführers haben seit Beginn der 80er Jahre die Gründe
- Geschwindigkeit (nicht angepaßte Geschwindigkeit) und
 - Abstand (ungenügender Sicherheitsabstand) an allen Unfällen auf BAB, außerorts und innerorts (je gesondert)?

Der Anteil der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ an allen Ursachennennungen zum Fehlverhalten der Fahrzeugführer bei Unfällen mit Personenschaden zeigt für die alten Bundesländer seit dem Jahre 1980 auf Innerorts- und auf Außerortsstraßen (ohne BAB) eine rückläufige Tendenz: Auf Innerortsstraßen ist der Anteil von 16,4 Prozent im Jahre 1980 auf 12,2 Prozent im Jahre 1995 gesunken; auf Außerortsstraßen (ohne BAB) ging der Anteil von 33,7 Prozent im Jahre 1980 auf 28,5 Prozent im Jahre 1995 zurück. Auf BAB hat sich der Anteil der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ gegenüber 1980 nur wenig verändert und liegt bei etwa 35 Prozent (1980: 34,7 Prozent; 1995: 35,5 Prozent).

Der Anteil der Unfallursache „ungenügender Sicherheitsabstand“ ist in den alten Bundesländern auf Innerortsstraßen von 7,2 Prozent im Jahre 1980 auf 11,7 Prozent im Jahre 1995 gestiegen; auf den Außerortsstraßen (ohne BAB) stieg der Anteil ebenfalls: von 4,9 Prozent im Jahre 1980 auf 8,2 Prozent im Jahre 1995. Auf BAB lag der Anteil dieser Unfallursache im Jahre 1995 mit 19,5 Prozent etwa auf dem gleichen Niveau wie 1980 mit 19,8 Prozent.

In den neuen Bundesländern lag der Anteil der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ auf Innerortsstraßen im Jahre 1995 mit 16,1 Prozent niedriger als im Jahre 1991 (nach der Wiedervereinigung) mit 18,6 Prozent; auf den Außerortsstraßen (ohne BAB) mit 34,3 Prozent im Jahre 1995 und den BAB mit 32,8 Prozent hat sich der Anteil gegenüber 1991 (Außerortsstraßen ohne BAB: 32,7 Prozent; BAB: 29,6 Prozent) wenig verändert. Der Anteil der Unfallursache „ungenügender Sicherheitsabstand“ ist in den neuen Bundesländern gegenüber 1991 in allen drei Ortslagen gestiegen: auf Innerortsstraßen von 5,5 Prozent im Jahre 1991 auf 8,6 Prozent im Jahre 1995, auf Außerortsstraßen von 3,7 Prozent auf 6,0 Prozent und auf BAB von 14,2 Prozent auf 22,8 Prozent im Jahre 1995.

13. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der im Straßenverkehr Verunglückten entwickelt, bei der die nicht angepaßte Geschwindigkeit die Unfallursache war?

Die Anzahl der Verunglückten bei Unfällen mit der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ ist in den alten Bundesländern von 1980 bis 1995 um rund 31 Prozent gesunken. Seit 1991 (dem ersten Jahr nach der Wiedervereinigung) hat die Anzahl der Verunglückten in den alten Bundesländern bis zum Jahre 1995 um 8,5 Prozent abgenommen; in den neuen Bundesländern ist sie in diesem Zeitraum um 19 Prozent angestiegen.

14. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Autobahnunfälle mit Personenschäden entwickelt, bei der die nicht angepaßte Geschwindigkeit Unfallursache war?

Bei Autobahnunfällen mit Personenschaden in den alten Bundesländern wurde die Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ im Jahre 1995 insgesamt 11 835 mal polizeilich registriert, das entspricht einer Erhöhung der absoluten Häufigkeit um rund 39 Prozent gegenüber dem Jahre 1980 mit 8 524 Nennungen, bei gleichzeitiger Verdoppelung der Fahrleistung. Auf Autobahnen der neuen Bundesländer wurde „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ im Jahre 1995 1 879 mal registriert, das entspricht einer Erhöhung der absoluten Häufigkeit um rund 6 Prozent gegenüber dem Jahre 1991 (nach der Wiedervereinigung) mit 1 774 Nennungen.

15. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen darüber vor, wie sich die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ausgewählten BAB-Abschnitten auf das Unfallgeschehen ausgewirkt hat und wenn ja, welche Ergebnisse lassen sich feststellen?

Hierzu liegen der Bundesregierung derzeit keine entsprechenden aktuellen Forschungsarbeiten vor.

16. Wie erklärt sich die Bundesregierung die unterschiedliche Beteiligung von weiblichen und männlichen Fahrzeugführern an Unfällen, bei denen die nicht angepaßte Geschwindigkeit Ursache war?

Zahlreiche Untersuchungen im In- und Ausland lassen erkennen, daß sich Frauen und Männer grundsätzlich in ihren Einstellungen zum Auto und Autofahren unterscheiden und „typische“ Verhaltensweisen zeigen.

Für Frauen hat das Auto vor allem Nutzwertcharakter. Es stellt einen Gebrauchsgegenstand dar, mit dem man komfortabel an einen Zielort gelangen, Personen und Sachen befördern kann usw. Fahrgeschwindigkeiten bedeuten Frauen nicht so viel wie Männern, die sich häufiger mit dem Auto bzw. seinen Leistungsmöglichkeiten identifizieren. Männer schätzen ferner ihr eigenes fahrerisches Können höher ein, trauen sich mehr zu und nehmen im Bereich der Fahrgeschwindigkeiten deutlich höhere Risiken in Kauf.

Bei den 18- bis 24jährigen Fahranfängern sind diese Einstellungs- und Verhaltensunterschiede besonders groß. Mit zunehmendem Lebensalter schwächen sich die als typisch beschriebenen Unterschiede zwischen Frauen und Männern allmählich ab.

17. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Vorgehensweise mancher Versicherungen, in Fällen, in denen der Unfallverursacher eine extrem hohe Geschwindigkeit weit über der Richtgeschwindigkeit fuhr, grundsätzlich eine gewisse Mitschuld am Unfall zu unterstellen?

Die Richtgeschwindigkeit spielt bei der Verschuldenshaftung keine bestimmende Rolle. Etwas anderes gilt allenfalls für die Gefährdungshaftung. Der Kraftfahrer, der die Richtgeschwindigkeit überschritten hat und in einen Unfall verwickelt war, kann nicht den Einwand des unabwendbaren Ereignisses (§ 7 Abs. 2 StVG) erheben, es sei denn, er weist nach, daß es auch bei einer Geschwindigkeit von unter 130 km/h zu dem Unfall mit vergleichbar schweren Folgen gekommen wäre (BGH, Urteil VI ZR 62/91 vom 17. März 1992). Diese Rechtsprechung dürften sich die Versicherer zu eigen gemacht haben.

Die Bundesregierung sieht keinen Anlaß, hieraus bestimmte Folgerungen für die Geschwindigkeitsregelung zu ziehen. Es handelt sich um eine Rechtsfrage, die ausschließlich das zivile Haftungsrecht betrifft und insoweit keine grundsätzlichen Neuerungen bedeutet. Im Ergebnis ist das Urteil und die daraus folgende Praxis bei der Schadensabwicklung eine konsequente Fortführung des Grundsatzes, daß jeder Kraftfahrer nur so schnell fahren darf, daß er ständig sein Fahrzeug beherrscht. Es ist seit jeher gesichert, daß bei schnellem Fahren gerade auf Autobahnen ausnahmslos höchste Aufmerksamkeit gefordert wird.

18. Sieht die Bundesregierung überhaupt einen Zusammenhang zwischen gefahrenen Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen und Verkehrssicherheit?

Wenn ja, welchen?

Die Bundesregierung sieht einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Verkehrssicherheit und den in konkreten Verkehrssituationen und Örtlichkeiten gefahrenen Geschwindigkeiten. Sie vertritt daher die Auffassung, daß unter Sicherheitsaspekten örtlichkeitsbezogene und situationsangepaßte Geschwindigkeitsregelungen erforderlich sind, die konkreten unfallerhöhenden Faktoren Rechnung tragen (beispielsweise schwieriger Trassenverlauf, vorübergehende Ausbau- und Unterhaltungsmängel, widrige Witterungsbedingungen, Gefahren durch hohe Verkehrsdichte, hohe Zahl von Anschlußstellen, hohen Schwerlastanteil usw.).

Solche auf den Fall zugeschnittene Lösungen sind besonders wirksam. Sie garantieren hohe Akzeptanz. Sehr gute Erfolge sind daher vor allem beim Einsatz rechnergestützter Verkehrsbeeinflussungsanlagen erzielt worden, die gezielt gefördert werden und zunehmend auch im Ausland Anklang finden.

19. Was unternimmt die Bundesregierung, um das Bewußtsein der Bevölkerung über den Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit zu stärken?

Warum spielte der Zusammenhang zwischen Fahrgeschwindigkeit und Verkehrssicherheit im letzten Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1993 und den dort genannten „Maßnahmen“ zur Stärkung der Verkehrssicherheit keine Rolle?

Die Bundesregierung unterstützt finanziell Maßnahmen der Verkehrssicherheitsorganisationen Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) und Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW) zur zielgruppenorientierten Förderung der Verkehrssicherheit, zu denen auch Themen über den Zusammenhang von Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit gehören. Insbesondere Verkehrssicherheitstrainingsmaßnahmen greifen bundesweit das Thema „Geschwindigkeit“ aktiv auf. Daneben wurden im Rahmen von besonderen Aktionen der seit 1991 bundesweit laufenden Kampagne „Rücksicht kommt an“ in Zusammenarbeit mit dem DVR – und seit 1994 auch der DVW – Schwerpunktthemen zielgruppenspezifisch herausgegriffen. Das Thema „Geschwindigkeit“ stand dabei im Vordergrund in den Jahren 1992, 1994 und 1995. Der Unfallverhütungsbericht 1993 hat unter den „Maßnahmen“ an mehreren Stellen die Geschwindigkeit als Ziel der Maßnahmen angesprochen, z. B. im Rahmen der „Verkehrsbeeinflussungsanlagen“ (S. 23), dem „Sofortprogramm zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten“ in den neuen Ländern (S. 23), flächenhafter Verkehrsberuhigung, den Geschwindigkeitsbegrenzern (S. 25) etc.

IV. *Fahrgeschwindigkeit und Risiken für Kinder und alte Menschen*

20. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Kindern als Mitfahrer in Pkw, als Fahrradfahrer und als Fußgänger innerorts und außerorts entwickelt?

Die Anzahl der in den alten Bundesländern als Fußgänger verunglückten Kinder (bis 14 Jahre) zeigt seit 1980 innerorts wie außerorts eine stark rückläufige Tendenz: Innerorts sank die Anzahl von 20 846 im Jahre 1980 auf 10 992 im Jahre 1995, außerorts von 1 023 im Jahre 1980 auf 421 im Jahre 1995. Damit lag die Anzahl der als Fußgänger verunglückten Kinder im Jahre 1995 innerorts um rund 47 Prozent und außerorts um rund 59 Prozent niedriger als im Jahre 1980.

Auch bei den mit dem Fahrrad verunglückten Kindern ist eine rückläufige Tendenz zu verzeichnen: Innerorts verunglückten im Jahre 1995 mit 12 322 radfahrenden Kindern rund 33 Prozent weniger als im Jahre 1980 mit 18 464; außerorts lag die Anzahl im Jahre 1995 mit 1 235 rund 41 Prozent niedriger als im Jahre 1980 mit 2 080.

Die Anzahl der als Pkw-Insassen verunglückten Kinder lag innerorts bei 7 146 im Jahre 1980. Im Jahre 1995 verunglückten innerorts 5 734 Kinder als Pkw-Insassen und damit rund 20 Prozent weniger als im Jahre 1980. Außerorts zeigt sich ein deutlich geringerer Rückgang: Von 7 827 im Jahre 1980 als Pkw-Insassen verunglückten Kindern sank die Anzahl auf 7 188 im Jahre 1995. Das sind rund 8 Prozent weniger als im Jahre 1980.

In den neuen Bundesländern lag bei den als Fußgänger innerorts verunglückten Kindern die Anzahl im Jahre 1995 mit 3 648 um rund 6 Prozent niedriger als im Jahre 1991 mit 3 898 Verunglückten; außerorts ist die Anzahl gesunken von 116 im Jahre 1991 auf 112 im Jahre 1995.

Bei den Fahrradbenutzern hat sich die Anzahl verunglückter Kinder erhöht: innerorts von 2 140 im Jahre 1991 um rund 79 Prozent auf 3 831 im Jahre 1995, außerorts von 226 im Jahre 1991 um rund 26 Prozent auf 284 im Jahre 1995.

Der Fahrradbestand stieg in dieser Zeit um ca. 1,5 Millionen (geschätzt).

Bei den Pkw-Insassen ist im Vergleich zu 1991 innerorts eine Zunahme bei der Anzahl verunglückter Kinder zu verzeichnen: von 1 496 im Jahre 1991 um rund 14 Prozent auf 1 706 im Jahre 1995. Außerorts wurden dagegen im Jahre 1995 mit 2 180 rund 6 Prozent weniger verunglückte Kinder als Pkw-Insassen registriert als 1991 mit 2 319.

21. Worauf führt die Bundesregierung die im internationalen Vergleich ungewöhnlich hohe Zahl der Kinderopfer im Straßenverkehr zurück?

Vergleicht man das bevölkerungsbezogene Risiko von Kindern, im Straßenverkehr getötet zu werden, mit an-

deren europäischen Ländern, nimmt die Bundesrepublik Deutschland einen vergleichsweise günstigen Platz ein. Auch unter Einbeziehung außereuropäischer Länder ergeben sich hierbei günstige Werte für Deutschland, insbesondere für die alten Bundesländer.

Heute beträgt das Risiko eines Kindes, im Straßenverkehr der Bundesrepublik Deutschland ums Leben zu kommen, nur noch etwa ein Sechstel des Wertes von 1972 (alte Länder). Ein Schwerpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung gilt der Kindersicherheit: Seit Jahren werden die Programme der bewährten Verbände durch erhebliche finanzielle Zuwendungen getragen. Hinzu kommen eigene Maßnahmen, die zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder beitragen.

22. Gibt es bei der Häufigkeit der Straßenverkehrsunfälle mit Kindern Unterschiede zwischen großen Städten und Ballungsgebieten einerseits und mittleren kreisfreien Städten bzw. Landkreisen andererseits, und worauf führt die Bundesregierung diese Unterschiede zurück?

Neuere Untersuchungen zu dieser Frage liegen nicht vor. Es ist jedoch aus älteren Untersuchungen bekannt, daß mit der Ortsgröße (Einwohnerzahl) auch Unterschiede im Unfallgeschehen von Kindern einhergehen. Die Gründe hierfür sind vielfältig, wobei siedlungsstrukturellen und verkehrlichen Unterschieden sicherlich eine besondere Bedeutung zukommt.

23. Wie hat sich seit Beginn der 80er Jahre die Zahl der Straßenverkehrsunfälle mit Senioren entwickelt – unterschieden nach Senioren als Mitfahrer in Pkw, als Fahrradfahrer und als Fußgänger?

Die Anzahl der in den alten Bundesländern als Fußgänger verunglückten Senioren (65 und älter) zeigt seit 1980 innerorts wie außerorts eine stark rückläufige Tendenz: Innerorts sank die Anzahl von 11 263 im Jahre 1980 auf 5 619 im Jahre 1995, außerorts von 742 im Jahre 1980 auf 327 im Jahre 1995. Damit lag die Anzahl der als Fußgänger verunglückten Senioren im Jahre 1995 innerorts um rund 50 Prozent und außerorts um rund 56 Prozent niedriger als im Jahre 1980.

Bei den mit dem Fahrrad verunglückten Senioren ist innerorts zunächst ein Anstieg zu verzeichnen von 4 273 im Jahre 1980 auf 5 155 im Jahre 1990; im Jahre 1995 lag die Anzahl der mit dem Fahrrad innerorts verunglückten Senioren mit 5 092 dann unter dem Wert für das Jahr 1990. Außerorts zeigt die Anzahl der mit dem Fahrrad verunglückten Senioren seit 1980 eine sinkende Tendenz von 1 044 im Jahre 1980 auf 857 im Jahre 1995; das entspricht einem Rückgang um rund 18 Prozent gegenüber dem Jahre 1980. Die Anzahl der verunglückten älteren Pkw-Insassen lag innerorts im Jahre 1995 mit 6 085 um rund 7 Prozent niedriger als im Jahre 1980 mit 6 528. Außerorts ist die Anzahl verunglückter älterer Pkw-Insassen gegenüber dem Jahre 1980 gestiegen und lag im Jahre 1995 mit 7 919 um rund 32 Prozent höher als im Jahre 1980 mit 5 999.

Die Entwicklung der Anzahl verunglückter Senioren unterscheidet sich in den neuen Bundesländern deutlich von der in den alten Bundesländern. Bei den als Fußgängern verunglückten Senioren lag die Anzahl im Jahre 1995 innerorts mit 1 312 um rund 23 Prozent und außerorts mit 51 um rund 32 Prozent niedriger als im Jahre 1991 (innerorts: 1 703; außerorts: 75). Dagegen ist bei den älteren Fahrradbenutzern eine Zunahme der Verunglücktenzahlen zu verzeichnen: innerorts von 618 im Jahre 1991 um rund 31 Prozent auf 808 im Jahre 1995 und außerorts von 80 im Jahre 1991 um rund 25 Prozent auf 100 im Jahre 1995. Bei den älteren Pkw-Insassen hat sich innerorts die Anzahl verunglückter Senioren von 693 im Jahre 1991 um rund 46 Prozent erhöht auf 1 010 im Jahre 1995; außerorts erhöhte sich die Anzahl um rund 41 Prozent von 1 004 im Jahre 1991 auf 1 413 im Jahre 1995.

24. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, wie sich Tempo-30-Zonen in den Wohngebieten der Städte hinsichtlich der Unfallzahlen mit Kindern und Senioren als Fahrradfahrer und als Fußgänger ausgewirkt haben?

Tempo-30-Zonen können zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens führen. Der Bundesregierung liegen allerdings keine differenzierten Ergebnisse über Auswirkung von Tempo-30-Zonen auf die Unfallzahlen von Kindern und Senioren als Fahrradfahrer und als Fußgänger vor.

V. *Automobilwerbung, Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit*

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat 1995 in Heft M 46 festgestellt, daß bedeutsame Teile der von der Automobilwerbung inszenierten Fahrzeugwerbung als „sicherheitsabträglich zu qualifizieren“ ist. Als „verkehrssicherheitsgefährdende Extramotive“ in der Werbung werden insbesondere die Werbeinhalte „Selbstdarstellung, Imponierverhalten, Spannungssuche, Freizeitgenuß, Fahrspaß“ genannt, die sämtlich zu Verhaltensweisen im Straßenverkehr einladen, die nicht mit dem Sicherheitsbedürfnis aller Verkehrsteilnehmer in Einklang zu bringen sind.

Die Vorstellung, der Straßenverkehr sei grundsätzlich als Raum zum „Ausleben individueller Verhaltensbedürfnisse“ geeignet, berge erhebliches Gefährdungspotential: Da der Wunsch nach individuellem Ausleben im tagtäglichen Verkehrsgeschehen immer seine Grenze im anderen Verkehrsteilnehmer findet, beinhaltet diese Werbestrategie – nach Aussage der Bundesanstalt für Straßenwesen – ein „konfrontatives Potential“.

25. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, durch Werbung, Verkehrserziehung und durch Verkehrsaufklärung Einfluß auf das allgemeine Fahrverhalten zu nehmen bzw. auf einen eher konfrontatorischen oder eher rücksichtsvollen Umgang der Verkehrsteilnehmer miteinander?

Spielt dabei nach Auffassung der Bundesregierung Geschwindigkeit im Straßenverkehr eine Rolle?

Die Entwicklung der Unfallzahlen zeigt, daß durch Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung Einfluß auf das Fahrverhalten ausgeübt werden kann. Daher werden entsprechende Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung in breitem Umfang gefördert (1996: 25 Mio. DM).

Insbesondere in den letzten Jahren wurden gemeinsam mit dem DVR und der DVW u. a. Verkehrsaufklärungskampagnen durchgeführt, die sich mit dem Thema der Rücksichtnahme im Straßenverkehr befaßt haben (unter dem Slogan der Kampagne „Rücksicht kommt an“). Zum Beispiel wurden besonders gefährdete Risikogruppen unter den 18- bis 25jährigen Fahrern mit zielgruppenadäquaten Mitteln angesprochen. Diese besonders gefährdeten Gruppen zeichnen sich stärker als andere Jugendliche durch Imponierverhalten, Selbstdarstellung und Fahrspaß im Straßenverkehr aus.

26. Hat die Bundesregierung die Ergebnisse der Studie „Fahrzeugwerbung, Testberichte und Verkehrssicherheit“ zum Anlaß genommen, die Automobilindustrie an ihre Verantwortung für die Stärkung des Sicherheitsbewußtseins im Straßenverkehr zu erinnern?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wenn nein, warum nicht?

Die angeführte Studie stand am Ende einer größeren Zahl von Veröffentlichungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Thema Fahrzeugwerbung und Verkehrssicherheit. Auf Grund von Vorläufern zu der in der Frage 26 zitierten Studie zu Beginn der 70er Jahre haben die Werbeleiter der deutschen Automobilindustrie und die Verantwortlichen der deutschen Werbewirtschaft bereits damals erste Vereinbarungen zur freiwilligen Selbstkontrolle bei der Fahrzeugwerbung erlassen.

Die Studie „Fahrzeugwerbung, Testberichte und Verkehrssicherheit“ wurde nach ihrem Erscheinen 1995 unmittelbar den Organen zur freiwilligen Selbstkontrolle zugeleitet. Einerseits unterstützt sie inhaltlich die laufenden Bemühungen zur freiwilligen Selbstkontrolle der Fahrzeugwerbung, zum anderen wird das mit diesem Bericht vorgelegte Instrumentarium zur Grundlage eines modifizierten Beobachtungs- und Bewertungsverfahrens der Automobilindustrie gemacht. Insofern hat die Studie bereits zum weiteren Ausgleich von Interessen der Produktwerbung und Anliegen der Verkehrssicherheit beigetragen.

Nicht zuletzt auf Initiative des Bundesministeriums für Verkehr ist beim Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) seit 1988 ein unabhängiger Beobachterkreis eingerichtet, der die Automobil- und Zubehörwerbung regelmäßig unter Sicherheitsgesichtspunkten unter die Lupe nimmt. Dabei interveniert dieses Gremium vor allem bei Werbeaussagen, die eine einseitige Ausrichtung an Fahr- und Motorleistungen fördern und dazu anreizen können, sich als Fahrer mit der Leistung des Fahrzeugs zu identifizieren und sie im Sinne eines

Wettkampfes zu demonstrieren. Der Verband Deutscher Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) hat sich dem Selbstkontrollgremium angeschlossen. Auch die Europäische Union stellt im Rahmen eines Aktionsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit Überlegungen zur besseren Verträglichkeit von Produktwerbung und Verkehrssicherheit an. Sie wird dabei maßgeblich vom Bundesverkehrsministerium unterstützt, das darüber hinaus den Preis „Ein PS für Sicherheit“ fördert, mit dem Werbung ausgezeichnet wird, die dem Anliegen Verkehrssicherheit besonders Rechnung trägt.

27. Sieht die Bundesregierung ihre Sicherheitskampagne zur Stärkung der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung im Sinne der Verkehrssicherheit, für die sie in den vergangenen Jahren jeweils rd. 30 Mio. DM aufgewendet hat, durch die Werbestrategie der Automobilindustrie konterkariert?

Wenn nein, wie verträgt sich ihre Sicherheitskampagne mit den von der Bundesanstalt identifizierten Werbeinhalten der Automobilindustrie?

Von den von der Bundesregierung für Verkehrssicherheitsarbeit 1996 bereitgestellten Mitteln in Höhe von 25 Mio. DM wurden 80 Prozent den bewährten Verbänden der Verkehrssicherheitsarbeit, DVR und DVW, und kleineren Organisationen zur Verfügung gestellt.

Wenn in Einzelfällen ein Widerspruch zwischen Werbeinhalten und Sicherheitsbotschaften besteht, wird der Werbetreibende seitens des o.g. Gremiums der Automobilindustrie und -importeure (siehe Antwort zu Frage 26) gerügt. Die Tatsache, daß die sicherheitsbedenklichen Werbeaussagen der Automobilindustrie gegenüber früheren Beobachtungszeiträumen zurückgegangen sind, spricht für den Erfolg dieser Vorgehensweise.