

Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Georg Brunnhuber, Eduard Lintner, Hubert Deittert, Norbert Königshofen, Dr. Hermann Kues, Peter Letzgus, Manfred Heise, Dr. Michael Meister, Norbert Otto (Erfurt), Peter Götz, Renate Blank, Wilhelm Josef Sebastian, Dr. Wolf Bauer, Paul Breuer, Wolfgang Dehnel, Renate Diemers, Hansjürgen Doss, Georg Girisch, Hans Jochen Henke, Klaus Hofbauer, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Erich Maaß (Wilhelmshaven), Dr. Gerd Müller, Günter Nooke, Hans-Peter Repnik, Heinz Schemken, Werner Wittlich, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU

Verkehrssicherheitslage 2000 für eine nationale Verkehrssicherheitskampagne

Für die Fraktion der CDU/CSU ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland und Europa eine ständige, von allen Parteien und gesellschaftlichen Kräften zu tragende Aufgabe. Dabei setzt sie in erster Linie auf Eigen- und Mitverantwortung des Bürgers und nicht auf staatliche Bevormundung. Ideologisch geprägte Antworten auf die Herausforderungen der Verkehrssicherheit im 21. Jahrhundert führen mit Sicherheit in die Irre.

Die Qualität des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist von einer sicheren und umweltgerechten Bewältigung der Verkehrsströme beeinflusst. Mobilität auf hohem Sicherheitsniveau fördert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit unseres Landes. Die Fraktion der CDU/CSU setzt daher auf eine Verkehrspolitik, die die Sicherheit auf den Straßen, bei den Verkehrsträgern Schiene, Wasserstraße und im Luftverkehr sowie insgesamt eine nachhaltige Mobilität gewährleistet und zum Wohlstand für alle Bürger durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem beiträgt.

Der Preis, den unsere Gesellschaft Jahr für Jahr für ihre Mobilität zahlt, ist aber immer noch viel zu hoch. Die nüchternen Zahlen der Unfallbilanzen stehen für großes Leid: Fast 8 000 Menschen verunglücken Jahr für Jahr in der Bundesrepublik Deutschland tödlich im Straßenverkehr, was etwa der Einwohnerzahl einer Kleinstadt entspricht.

Weit über 500 000 Mitbürgerinnen und Mitbürger werden jährlich als Verletzte registriert, viele von ihnen bleiben zeitlebens dadurch gekennzeichnet. Allein das mit den Unfällen verbundene menschliche Leid sollte Herausforderung genug sein – abgesehen von den milliardenfachen materiellen Schäden –, mit noch mehr Energie, Einfallsreichtum und konzeptioneller Ausrichtung zu einem Mehr an Sicherheit im Straßenverkehr zu kommen. Dieser Anspruch wird auch durch die „Erfolge“ der Verkehrssicherheitspolitik der vorangegangenen Bundes- und Landesregierungen und die vorbeugende und aufklärende

Verkehrssicherheitsarbeit der Schulen, der gesellschaftlichen Verbände und Institutionen nicht minimiert.

1953, als erstmalig eine Registrierung der Unfalldaten eingeführt wurde, waren 11 400 Tote bei 4,3 Millionen Kraftfahrzeugen die verheerende Bilanz in der „alten Bundesrepublik“.

1970 verunglückten fast 600 000 Menschen im Straßenverkehr, 21 332 von ihnen tödlich bei 17,7 Millionen Kraftfahrzeugen. Seit diesem Jahr konnte trotz weiter stetig steigender Anzahl von Kraftfahrzeugen und einer Vervielfachung der Verkehrsbeteiligung eine Abnahme der tödlich verlaufenen Verkehrsunfälle und der Unfälle mit Personenschäden erzielt werden. Eine Ausnahme bildeten die ersten Jahre nach der deutschen Einheit, wo es in den neuen Bundesländern zu einem sprunghaften Anstieg der Zahl schwerer Verkehrsunfälle kam, die dann ab Mitte der 90er Jahre deutlich zurückging.

Doch jetzt, um die Jahrtausendwende kristallisieren sich Besorgnis erregende Trends und Tendenzen in der Verkehrssituation heraus, die eine gezielte Reaktion der Verkehrssicherheit erfordern.

1999 wurden auf den Straßen Deutschlands 521 000 Personen bei Verkehrsunfällen verletzt und 7 749 getötet. Gegenüber dem Vorjahr waren das nach Mitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 22. Februar 2000 4,8 % mehr Verletzte und 0,6 % weniger Getötete. Insgesamt ereigneten sich in der Bundesrepublik Deutschland 395 400 Unfälle mit Personenschaden (+4,5 %) und 138 700 schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (+2,0 %). Die Polizei registrierte mit 2,4 Millionen insgesamt einen erheblichen Anstieg von 6,4 % mehr Unfällen als 1998. 1998 wurden 2,25 Millionen Straßenverkehrsunfälle mit 505 111 Personenschäden erfasst. Das waren 25 300 Unfälle mehr als im Jahr zuvor.

1997 lag die Gesamtzahl bei 2,32 Millionen Unfällen. In diesem Jahr stieg die Zahl der Verunglückten insgesamt um rund 1,6 % auf 501 094 bei 380 835 Unfällen mit Personenschäden. Gegenüber 1996 betrug die Zunahme 2,1 %, bei 40 Millionen Kraftfahrzeugen 2,1 % (davon 34,2 Millionen PKW). 1996 erfasste die Polizei 2,26 Millionen Unfälle, 1,6 % mehr als 1997, davon 373 082 mit Personenschäden bei 501 916 Verunglückten insgesamt. Davon wurden 8 758 Menschen getötet und 493 185 verletzt – 1,6 % weniger als ein Jahr später.

Die vergleichende Entwicklung der vergangenen vier Jahre nach der „Normalisierung“ der Verkehrssituation in den neuen Bundesländern zeigt:

1. Die Anzahl der Verkehrsunfälle in Deutschland steigt wieder deutlich an und nimmt an Umfang von Jahr zu Jahr zu.
2. Die Unfälle mit Personenschäden (Verletzte, Schwerverletzte) erhöhen sich erheblich, während die Zahl der Getöteten, wenn auch gering, abnimmt.

Nur unwesentliche Veränderungen gibt es beim Unfallgeschehen. Fast zwei Drittel aller Unfälle geschehen innerhalb von Ortschaften, über 25 % auf den Außerortsstraßen und etwa 7 % im Durchschnitt der Jahre auf den Autobahnen, obwohl sich auf diesen der größte Teil des Fernverkehrs abwickelt.

Bei den Unfallursachen scheinen sich drei Fehlverhalten zu zementieren: die nicht angepasste Geschwindigkeit mit 19 % bis 21 %, Vorfahrtsfehler mit ca. 15 % und ein ungeeigneter Sicherheitsabstand mit 12 %. Fehler beim Abbiegen (8 %) und Fahren unter Alkoholeinfluss und Drogen mit etwa 7 % folgen. Straßenverkehrsunfälle sind zudem „Männersache“. Sie sind mit 73 %, die Frauen mit etwa 27 % als Unfallverursacher beteiligt (laut Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr von 1997).

Bei mehr als 60 % bei den Personenschäden sind PKW-Benutzer beteiligt, bei fast 14 % Fußgänger, es folgen die motorisierten Zweiräder mit 13 % und Fahrradbenutzer mit gut 8 %.

Dramatisch ist immer noch die Unfallbeteiligung unterschiedlicher Altersgruppen. Jeder fünfte Unfall mit Personenschaden wird von PKW-Fahrern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht, obwohl diese Altersgruppe nur mit 8 % in der Gesamtbevölkerung vertreten ist. Mehr als 1 600 junge Menschen sterben jährlich auf den Straßen, über 70 % waren Führerscheineulinge. Unverantwortlich ist es bei dieser Sachlage, dass die Bundesregierung die erfolgreichen Zielgruppen-Initiativen der früheren Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Verkehrssicherheitsverbänden („Darauf fahr ich ab – nur nüchtern am Steuer“) nur auf „Sparflamme“ fortgesetzt hat und nicht bereit war, in den drei Modellkreisen dieser so genannten „Schutzengelkampagne“ Dauerhaftigkeit zu verleihen. Gegen jedes Fachurteil ist hier politisch falsch und unverantwortlich entschieden worden.

Eine weitere Zielgruppe, deren Situation ein besonderes Konzept für mehr Verkehrssicherheit verlangt, sind diejenigen Senioren, die älter als ca. 65 bis 70 Jahre sind. Drei von vier beteiligten PKW-Fahrern in dieser Altersgruppe wurde nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall zugewiesen. Da nach Berechnung des Statistischen Bundesamtes sich der Bevölkerungsanteil der über 60-Jährigen bis zum Jahr 2030 auf ca. ein Drittel der Gesamtbevölkerung erhöhen wird, verstärkt sich hier die Herausforderung für die Verkehrssicherheit erheblich. Derzeit sind bereits 11 Millionen Führerscheinbesitzer in der Bundesrepublik Deutschland älter als 65 Jahre. Nach Auffassung von Verkehrsexperten findet die Abnahme von Reaktionsfähigkeit, Seh- und Hörvermögen noch nicht ausreichend Berücksichtigung in den Sicherheitsmaßnahmen. Trotz größerer Verkehrserfahrungen in dieser Altersgruppe verstoßen „Senioren“ nach Feststellung der Verkehrswacht im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern häufiger gegen Vorfahrtsregeln und begehen vermehrt Fehler beim „Einfädeln“ bzw. Rückwärtsfahren und beim Fahrbahnwechsel. Über 30 000 Senioren bzw. Seniorinnen verunglücken jährlich auf den Straßen Deutschlands, etwa die Hälfte von ihnen als PKW-Insassen, ca. 7 000 als Fußgänger und ca. 7 000 als Radfahrer. Um dem Mobilitätsanspruch auch dieser Altersgruppe zu entsprechen und weiter auch ihre Integration in den Verkehrsalltag sicherzustellen, wird ein Senioren-Verkehrs-Sicherheitskonzept als notwendig erachtet.

Eine dritte Zielgruppe, die eine besondere Betrachtung für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit einfordert, sind die Radfahrer. Über 500 Menschen sterben jährlich als Radfahrer im Straßenverkehr. Über 63 000 verunglückten 1998 insgesamt, davon 14 000 schwer, 87 % innerorts. Fast 74 Millionen Fahrräder wurden 1998 registriert, ihr Anteil nimmt zu, doch auch ihre Beteiligung an Straßenverkehrsunfällen. Allein zwischen 1998 und 1999 um 9 % (Statistisches Bundesamt vom 22. März 2000). Besonders risikoreich ist die Fahrt zur Schule mit dem Rad. Nach Angaben des Innenministers von Nordrhein-Westfalen wurde allein in diesem Bundesland eine Steigerung der Unfälle von 37,7 % gemeldet, d. h. 635 Kinder verunglückten als Radfahrer. Von anderen Bundesländern wurden ähnliche Beobachtungen registriert.

Auf die deutliche Zunahme von Verkehrsunfällen in Deutschland und eine betroffenen machende Erhöhung der Anzahl von Personenschäden hat die Bundesregierung mit einer Kürzung der Haushaltsmittel für den Verkehrssicherheitsetat von 26 Mio. DM noch 1999 auf 22 Mio. DM im Jahr 2000 reagiert. Bei der mittelfristigen Finanzplanung zeichnet sich erst im Wahljahr 2002 wieder eine Steigerung ab. Wenn man davon ausgeht, dass die Bundesländer in etwa eine ähnliche Summe ausgeben, dann investieren die öffentlichen Träger der Ver-

kehrssicherheit gerade 50 Pfennig pro Bürgerin bzw. Bürger in diese Aufgabe. Aber mindestens eine Verdoppelung sollte das Ziel im Rahmen einer nationalen Kampagne sein. Damit würde die Bundesregierung auch ihre Solidarität mit dem EU-Programm zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit leisten, dessen Ziel es ist, die Zahl der tödlich verunglückten Verkehrsoffer von derzeit 45 000 jährlich bis zum Jahr 2010 auf 18 000 zu reduzieren.

Die Fraktion der CDU/CSU dankt ausdrücklich allen in der Verkehrssicherheit Tätigen für ihren Dienst an der Allgemeinheit: Eine beachtliche und anerkanntswerte Arbeit für mehr Verkehrssicherheit leisten seit Jahren die Mitglieder der Deutschen Verkehrssicherheit, die ehrenamtliche Verkehrsschulen, der ADAC und die Berufsgenossenschaften. Große Bedeutung kommt zudem der präventiven Sicherheitsarbeit in den Kindergärten und Schulen zu. Der große Einsatz von Polizeibeamten, Lehrern, Fahrlehrern, Sicherheitsfachleuten in den Betrieben ist ebenso herauszuheben wie derjenige von vielen privaten Initiativen. Doch wenn ausgehend von der Bundesregierung die finanzielle Förderung der Verkehrssicherheitstätigkeit reduziert, Zielgruppenarbeit minimiert und Trends und neue Tendenzen ignoriert werden, dann ist eine Demotivierung derer eine Folge, die bisher die Verbesserung der Verkehrssicherheit als gesellschaftliche Herausforderung gesehen und angepackt haben.

Soziales Miteinander im Straßenverkehr beschränkt sich aber nicht nur auf das sture Befolgen von Verkehrsregeln. Es erfordert vielmehr situationsabhängiges, flexibles Verhalten, Mitverantwortung, Verzicht auf Vorrechte, Rücksichtnahme sowie das frühzeitige Hineindenken in die Handlungen anderer. Für die Fraktion der CDU/CSU fördert gerade die Verkehrserziehung nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern die so genannten „Sekundärtugenden“, wie z. B. Selbstkontrolle, die Fähigkeit, sich in eine Gemeinschaft einzuordnen, und die Einsicht in die Bedeutung von Rechten und Pflichten. Auch wird der Gemeinschaftssinn in unserer Gesellschaft gestärkt. Diese generelle Stärkung des Verantwortungsgefühls für unser Gemeinwesen ist nach Ansicht der Fraktion der CDU/CSU gerade in einer Zeit des Umbruchs und in einer Zeit, in der sich viele Menschen zu Einzelkämpfern entwickeln, von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Aus Sorge um diese Entwicklung bringt die Fraktion der CDU/CSU deshalb diese Große Anfrage ein.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Analyse

1. Wie hoch war die Anzahl der Verkehrsunfälle in den Jahren 1995 bis 1999 bei welchem KFZ-, Motorrad- und Fahrradbestand in der Bundesrepublik Deutschland, untergliedert nach der Schwere der Fälle, den Unfallarten, den Altersgruppen, den Jahres- und Tageszeiten sowie den Unfallursachen?
2. Wie war die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle von 1995 bis 1999, untergliedert nach Bundesländern?
3. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle 1995 bis 1999 in der EU, untergliedert nach den Mitgliedstaaten?
4. Welche hervorzuhebenden Entwicklungen hat es bei den Verkehrsunfällen im Zeitraum 1995 bis 1999 bezogen auf Ursache, Art, Umfang usw. in der Bundesrepublik Deutschland und in der EU gegeben?
5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Schäden der Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 1995 bis 1999?

II. Äußere Einflüsse

6. In welchen Jahreszeiten (Monaten) kommt es zu einem überdurchschnittlichen Anstieg von Verkehrsunfällen?
7. Welche Gründe führen dazu?
8. Mit welchen Maßnahmen wurde in der Vergangenheit versucht, den jahreszeitlich bedingten Verkehrsunfällen entgegenzuwirken?
9. Welche Überlegungen verfolgt die Bundesregierung derzeit in diesem Bereich?
10. Was ist auf europäischer Ebene dazu auf den Weg gebracht worden?
11. Was ist hier für die kommenden drei Jahre beabsichtigt?
12. Welche Ergebnisse hatten Tageslicht-KFZ-Versuche in der Bundesrepublik Deutschland und in anderen europäischen Staaten?
13. In welchen EU-Mitgliedstaaten wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Tageslichtpflicht bereits praktiziert?
14. Kann die obligatorische Einführung eines Dämmerungsschalters für Kraftfahrzeuge nach Auffassung der Bundesregierung zur Reduzierung von Unfällen beitragen?
15. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, dass ein Außentemperatur-Thermometer zu einer dem Straßenverkehr angepassten Geschwindigkeit führe, wie z. B. bei Temperaturen in Gefrierpunktnähe?
16. Hält die Bundesregierung eine obligatorische Ausstattung aller KFZ mit entsprechenden Thermometern für notwendig?

III. Alkohol, Drogen, Arzneimittel und Verkehrssicherheit

17. Wie hoch ist die Anzahl von Verkehrsunfällen, die jährlich auf
 - Alkohol,
 - andere Drogen,
 - Arzneimittelzurückgehen?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung der 0,5-Promille-Grenze und die gleichzeitige Intensivierung der Kontrollen durch die Einführung der Atemalkoholanalyse?
19. Welche Resultate zeigte die auf die Zielgruppe der jungen Autofahrerinnen und Autofahrer ausgerichtete Kampagne „Darauf fahr ich ab – Kein Alkohol am Steuer!“ in den drei Modellkreisen Schleswig-Flensburg, Oberlausitzkreis sowie Niesky?
20. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung die dafür vorbildhafte Schutzengelkampagne der dänischen Amtskommune Nordjütland konzipiert und welche Erfolge zeigt diese?
21. Aus welchen Überlegungen ist es nicht zu einem mehrjährigen Zielgruppenversuch in den drei deutschen Modellkreisen in der Bundesrepublik Deutschland gekommen?
22. Mit welchen Methoden und Maßnahmen versuchen andere Staaten, in dieser Zielgruppe zu einem verantwortungsbewussten Fahrverhalten zu kommen?

23. Wie könnten die Fahrschulen als Träger der Fahrerausbildung noch optimaler für mehr Verkehrsverantwortung dieser Zielgruppe eingebunden werden?
24. Was ließe sich in Zusammenarbeit mit den KFZ-Versicherungen im Rahmen eines Bonus-Systems für vorbildliche Fahrer sowie jungen Fahrerinnen und Fahrern an positivem Verkehrsverhalten herbeiführen?
25. Hält die Bundesregierung eine Verschärfung der Fahrerlaubnisbestimmungen bei alkohol- und drogenbedingten Unfällen für notwendig?

IV. Verkehrsinfrastruktur und Verkehrssicherheit

26. Wie viele Streckenkilometer an Neu- bzw. Ausbauten von Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Radwegen mit Bundesförderung hat es
 - in der Zeit von 1990 bis 1998,
 - im Jahre 1999
gegeben und sind
 - im Jahr 2000 gegenwärtig im Bau?
27. Wie sieht die mittelfristige Finanzplanung für die o. g. Projekte für die Jahre 2001 bis 2004 konkret aus?
28. Wie hoch waren die Straßenbaumittel in den Haushaltsjahren 1997, 1998, 1999 und 2000 ausgewiesen, und welche Finanzierungsüberlegungen liegen für 2001 bis 2004 vor?
29. Teilt die Bundesregierung die Auffassung von Verkehrsexperten, dass eine gute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur entscheidend zum Erfolg der Verkehrssicherheit beitragen kann und welche Schlüsse zieht sie daraus?
30. Was unternimmt die Bundesregierung, um die oft verkehrsgefährlich vernachlässigte Instandsetzung von Bundesautobahnen und Bundesstraßen zu optimieren?

Welche Mittel hat sie 1998, 1999 sowie im Jahr 2000 dafür eingesetzt und was sieht die Finanzplanung für die Jahre 2001 bis 2004 dafür vor?
31. Sollte die Autobahn-Standspur regelmäßig oder in Sondersituationen in den Normalverkehr einbezogen werden?

Und wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten?
32. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um bei dem Unfallschwerpunkt der Außerortsstraßen (ohne Bundesautobahnen) eine Reduktion der Verkehrsunfälle herbeizuführen?
33. Welche kurz- und mittelfristige Konzeption verfolgt die Bundesregierung bei den Tempo-30-Zonen?
34. Was hat die Bundesregierung bisher zur Reduktion von Verkehrszeichen getan?
35. Welche Erfahrungen liegen nach zehn Jahren der deutschen Einheit mit dem „Grünen Pfeil“ vor?

V. Europäische Union und Verkehrssicherheit

36. Von welchen Zielen lässt sich die EU in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit leiten?
37. In welcher Höhe finanziert die EU die Aufklärungsarbeit bezüglich der Verkehrssicherheit in den Jahren 1999 und 2000 und welche Mittel sind für die nächsten zwei Jahre vorgesehen?
38. Wie und in welcher Höhe finanzieren nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachbarländer
 - Frankreich,
 - Österreich,
 - Dänemark,
 - die Niederlande und
 - die nicht zur EU gehörende Schweizihre Verkehrssicherheit?
39. Welche Verkehrssicherheits-Initiativen von Seiten der EU sind 1998 und 1999 für die Bundesrepublik Deutschland relevant gewesen und welche werden es in den Jahren 2000 und 2001 sein?
40. Welche Schwerpunkte setzt die EU in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit?
41. Wie und unter Einschaltung welcher Gremien erfolgt die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet zwischen der EU und der Bundesrepublik Deutschland?
42. Auf welchen Gebieten der Verkehrssicherheitspolitik räumt die Bundesregierung der EU konkrete Verantwortlichkeit ein und auf welchen beansprucht sie weiterhin nationale Zuständigkeit?

VI. Medien und Verkehrssicherheit

43. Wie und mit welchen Projekten beteiligen sich Fernsehen und Printmedien an der Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit?
44. In welcher Weise werden durch die Bundesregierung Verkehrssicherheitsverbände und andere Organisationen via Internet in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen?
45. Welche Informationsmaßnahmen der Bundesregierung in den Jahren 1998/1999 werden als besonders erfolgreich eingestuft?

VII. Ursachen und Maßnahmen, Zielgruppen und Sonderaspekte

46. Von welchen Zielprojekten lässt sich die Bundesregierung in ihrer Arbeit für die Verkehrssicherheit leiten?
47. Was beabsichtigt die Bundesregierung, gesetzlich, auf dem Verordnungswege, durch Aufklärungsmaßnahmen oder in anderer Art bei den Unfallursachen
 - nicht angepasste Geschwindigkeit,
 - Vorfahrtsfehler,
 - ungenügender Sicherheitsabstand,
 - Fehler beim Abbiegen,

- Alkoholeinfluss,
 - andere Drogen
- zu unternehmen?
48. Was beabsichtigt die Bundesregierung, gesetzlich, auf dem Verordnungswege, durch Aufklärungsmaßnahmen oder in anderer Art bei folgenden Problemgruppen zu unternehmen, um ein Fehlverhalten zu reduzieren:
- Kinder als Mitfahrer im KFZ, als Fußgänger und Radfahrer,
 - Erst-Führerscheinbesitzer,
 - junge Autofahrerinnen und Autofahrer im Alter von 18 bis 24 Jahren,
 - Motorradfahrerinnen bzw. Motorradfahrer,
 - Radfahrerinnen bzw. Radfahrer,
 - Senioren als Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer,
 - „Drängler“ und „Raser“ auf Autobahnen und Fernstraßen?
49. Was hat die Bundesregierung im Rahmen des Straßenbaus in den Jahren 1998 bis 2000 unternommen und was beabsichtigt sie bis zum Jahr 2002 zu tun, um die Verkehrswege durch den Ausbau von
- Autobahnen,
 - Fernstraßen/Landstraßen,
 - Ortsumgehungen,
 - Rad- und Fußwegen
- zu optimieren?
50. Welche Mittel hat sie bzw. will sie dafür in welcher Höhe für die einzelnen Maßnahmen bereitstellen?
51. Mit welchen Maßnahmen und Mitteln hat die Bundesregierung auf die besonders deutlich steigenden Verkehrsunfälle der Jahre 1998 bis 2000 reagiert?
52. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die besonders hohen Unfallzahlen in den fünf neuen Bundesländern zu senken?
53. Welche Haushaltsmittel hat die Bundesregierung für die Jahre 1999 bis 2002 ausgegeben bzw. eingeplant und was beantragt sie, in der mittelfristigen Finanzplanung für die Verkehrssicherheit in Deutschland zu investieren?
54. Welche Verkehrssicherheitsverbände, Medien und andere Institutionen haben 1999 und im Jahr 2000 welche Mittel und in welcher Höhe erhalten?
55. Was haben die 16 Bundesländer nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 1999 bis 2002 an Mitteln für die Verkehrssicherheit ausgegeben bzw. eingeplant?
56. Welche Institutionen, die sich an nichtstaatlichen Initiativen zur Förderung der Verkehrssicherheit in den Jahren 1999 und 2000 beteiligt haben, sind für eine Förderung eingeplant, und in welcher Höhe?
57. Beabsichtigt die Bundesregierung, gemeinsam mit den anerkannten Verkehrssicherheitsverbänden Zielgruppenkonzepte für junge Autofahrer und Senioren zu erstellen?

58. Mit welchen Maßnahmen, Mitteln und Methoden ist von der Bundesregierung wie von den Verkehrssicherheitsverbänden in dieser Zielgruppe gearbeitet worden?
59. Welche Forschungsprojekte sind von der Bundesregierung in Auftrag gegeben worden, um besonders für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren weitere Sicherheitsverbesserungen zu erreichen?
60. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, um die Verkehrssicherheit für Kinder weiter zu verbessern?
61. Welche technischen Hilfen in einem Fahrzeug, die noch nicht selbstverständlich sind, könnten die Sicherheit nach innen wie nach außen optimieren?
62. Wie stark wurde die Gurtanlegepflicht in den Jahren 1997, 1998 und 1999 beachtet?
63. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, damit es zu einer möglichst umfangreichen Gurtbenutzung kommt?
64. Beabsichtigt die Bundesregierung ein Verbot des Telefonierens während der Autofahrt?
65. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um den Radfahrverkehr sicherer zu gestalten?
66. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Nutzer von Inline-Skates?
67. Was hat die Bundesregierung unternommen, um in den vergangenen zwei Jahren den ÖPNV attraktiver zu gestalten und damit Umsteiger von KFZ auf Bus- und Bahnbenutzung zu forcieren?
68. Welche Untersuchungen und Forschungsprojekte hat die Bundesregierung zur Optimierung der Verkehrssicherheit in Auftrag gegeben?

Berlin, den 4. Juli 2000

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr.-Ing. Dietmar Kansy
Georg Brunnhuber
Eduard Lintner
Hubert Deittert
Norbert Königshofen
Dr. Hermann Kues
Peter Letzgus
Manfred Heise
Dr. Michael Meister
Norbert Otto (Erfurt)
Peter Götz
Renate Blank
Wilhelm Josef Sebastian
Dr. Wolf Bauer

Paul Breuer
Wolfgang Dehnel
Renate Diemers
Hansjürgen Doss
Georg Girisch
Hans Jochen Henke
Klaus Hofbauer
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Erich Maaß (Wilhelmshaven)
Dr. Gerd Müller
Günter Nooke
Hans-Peter Repnik
Heinz Schemken
Werner Wittlich
Elke Wülfing
Friedrich Merz, Michael Glos und Fraktion

