

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 14/3871 –**

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 Men-

schen 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-Verkehr-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 betroffen 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 Verkehrssicherheit 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 Verkehrssicherheit 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 aner kennenswerte 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.

Vorbemerkung

Der einleitende Text der Großen Anfrage ist an vielen Stellen irritierend bzw. irreführend. Er vermittelt den Eindruck einer sich in den letzten Jahren (erheblich) verschlechternden Unfallsituation. Aus der Unfallstatistik lässt sich dies nicht ableiten.

Zahlenangaben aus unterschiedlichen Zeiträumen werden ohne Nennung des Bezugsjahres/-zeitraumes gegenübergestellt und bieten dadurch ein verzerrtes Bild:

So wird z. B. auf Seite 2, 6. Absatz, zur Entwicklung der vergangenen vier Jahre die Aussage getroffen, dass sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden erheblich erhöht, während die Zahl der Getöteten, wenn auch gering, abnimmt. Tatsächlich zeigt dagegen die Entwicklung der Zahl der Unfälle mit Personenschaden in den vergangenen Jahren keine steigende Tendenz. Lediglich im Jahre 1999 lag die Zahl der Unfälle mit Personenschaden höher als in den Vorjahren; im Jahr 2000 ist jedoch nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes ein Rückgang um 3 % gegenüber 1999 zu erwarten.

Auch bei der Zahl der Getöteten ist in den vergangenen Jahren – insgesamt betrachtet – ein deutlicher Rückgang festzustellen: von 9 454 im Jahre 1995 um fast 18 % auf 7 772 Getötete im Jahre 1999. Nur im Jahre 1999 fiel der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr gering aus, für das Jahr 2000 ist jedoch wieder ein deutlicherer Rückgang der Zahl der Getöteten um etwa 4 % absehbar.

In der Anfrage beziehen sich die Darstellungen zum Unfallgeschehen – meist ohne Hinweis – zum Teil auf unterschiedliche Gebietsabgrenzungen (Deutschland insgesamt bzw. früheres Bundesgebiet). So wird z. B. auf Seite 2, 2. Absatz, die Zahl der Verunglückten (fast 600 000) im Jahre 1970 in Deutschland insgesamt (also früheres Bundesgebiet und damalige DDR zusammen) genannt und gleichzeitig dem Kfz-Bestand (17,7 Millionen) des früheren Bundesgebietes gegenübergestellt, ohne dass die unterschiedlichen Bezugsgebiete angegeben werden.

Bestimmte Aussagen zu „Gesamteuropäischen Maßnahmen“ sind ebenfalls nicht zutreffend: Die Mitgliedstaaten der Europäischen Union erwarten bis zum

Jahre 2010 einen Rückgang der Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr um 18 000 (von 45 000 im Jahre 1995 auf 27 000 im Jahre 2010) und nicht, wie in der Einleitung der Anfrage auf Seite 4 dargestellt, auf 18 000 Getötete je Jahr (Rat der EU, Vordokument 8894/00 TRANS 76 ENT 73 vom 31. Mai 2000, Seite 5).

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?

Die Unfallentwicklung in den Jahren 1995 bis 1999, untergliedert nach Unfallschwere, Unfallart, Jahres- und Tageszeiten, Unfallursachen sowie Altersgruppen zeigt die folgende Übersicht. Sie basiert auf Daten, die dem Deutschen Bundestag vom Statistischen Bundesamt regelmäßig auch direkt zur Verfügung gestellt werden.

	1995	1996	1997	1998	1999
Polizeilich erfaßte Unfälle					
Insgesamt	2.238.301	2.269.570	2.232.379	2.257.649	2.413.473
mit Personenschaden	388.003	373.082	380.835	377.257	395.689
Unfälle mit Getöteten	8.511	7.898	7.742	7.047	7.091
Unfälle mit Schwerverletzten	100.965	95.605	95.903	90.583	91.748
Unfälle mit Leichtverletzten	278.527	269.579	277.190	279.627	296.850
mit nur Sachschaden	1.850.298	1.896.488	1.851.544	1.880.392	2.017.784
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden (im engeren Sinne)	130.732	119.180	109.389	108.872	110.725
Sonstige Alkoholunfälle	33.014	33.299	31.299	27.105	26.722
Übrige Sachschadensunfälle	1.686.552	1.744.009	1.710.856	1.744.415	1.880.337
Verunglückte					
Getötete	9.454	8.758	8.549	7.792	7.772
Schwerverletzte	122.973	116.456	115.414	108.890	109.550
Leichtverletzte	389.168	376.702	385.680	388.429	411.577
Unfallarten der Unfälle mit Personenschaden					
Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das ...					
anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht	25.668	23.935	24.503	25.557	26.448
vorausfährt oder wartet	61.789	61.180	64.554	62.647	66.019
seitlich in gleicher Richtung fährt	13.832	12.506	12.677	13.715	15.241
entgegenkommt	36.495	34.579	33.722	33.547	34.666
einbiegt oder kreuzt	109.145	103.538	107.262	105.839	111.448
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger	40.341	38.446	37.529	36.524	36.873
Aufprall auf Hindernis auf der Fahrbahn	1.931	1.693	1.877	2.007	2.244
Abkommen von der Fahrbahn nach ...					
rechts	37.426	37.210	36.400	35.828	37.066
links	27.480	27.505	25.723	25.362	25.423
Unfall anderer Art	33.896	32.490	36.588	36.231	40.261
Unfälle mit Personenschaden nach dem Unfallmonat					
Januar	25.388	23.716	23.755	26.739	26.493
Februar	25.782	23.707	23.885	23.432	23.881
März	30.857	24.767	28.325	28.380	28.112
April	27.895	29.357	30.503	29.764	31.484
Mai	37.425	32.727	35.250	37.355	37.147
Juni	36.752	36.979	38.254	35.808	37.454
Juli	38.318	35.120	37.531	35.907	39.835
August	37.583	36.984	37.090	34.702	36.526
September	36.012	34.714	35.571	34.383	39.498
Oktober	34.416	35.835	34.503	34.419	33.618
November	31.528	32.538	29.000	29.665	31.169
Dezember	26.047	26.638	27.168	26.703	30.472
Unfälle mit Personenschaden nach der Uhrzeit					
0 bis 1.59 Uhr	11.719	11.135	10.216	9.712	9.661
2 bis 3.59 Uhr	8.638	8.262	7.304	6.798	7.079
4 bis 5.59 Uhr	10.267	9.638	9.277	9.400	9.963
6 bis 7.59 Uhr	33.329	32.735	32.251	32.956	34.562
8 bis 9.59 Uhr	29.524	27.987	28.354	28.660	30.183
10 bis 11.59 Uhr	39.890	37.966	39.426	38.947	40.463
12 bis 13.59 Uhr	46.879	44.593	46.766	46.586	48.846
14 bis 15.59 Uhr	54.953	52.286	55.140	54.651	56.758
16 bis 17.59 Uhr	63.157	62.180	64.067	63.108	67.457
18 bis 19.59 Uhr	44.850	43.269	45.418	44.705	47.803
20 bis 21.59 Uhr	25.860	24.835	24.958	24.736	25.667
22 bis 23.59 Uhr	18.563	17.999	17.497	16.849	16.985
ohne Angabe	374	197	161	149	262
Ursachen von Unfällen mit Personenschaden					
Fehlverhalten der Beteiligten insgesamt	539.602	512.008	517.171	501.576	521.893
Fehlverhalten der Fahrzeugführer	506.937	481.489	487.386	472.925	493.527
Alkoholeinfluß	34.561	32.170	30.734	26.542	26.377
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	101.106	97.540	91.477	91.716	93.951
Abstand	54.136	51.021	52.813	53.924	56.783
Vorfahrt, Vorrang	68.778	65.449	67.177	67.528	70.625
Abbiegen	36.046	34.040	36.274	34.997	37.654
Fehlverhalten der Fußgänger	32.308	30.123	29.317	28.208	27.883
Fahrzeugbezogene Ursachen (technische Mängel)	5.486	4.987	5.175	4.908	5.178
Alter der Beteiligten an Unfällen mit Personenschaden					
unter 15 Jahren	34.458	32.541	33.398	29.875	32.345
15 bis 17 Jahre	23.175	22.589	24.743	24.287	25.246
18 bis 24 Jahre	155.339	146.957	145.207	147.406	155.748
25 bis 64 Jahre	474.771	456.866	468.381	465.047	483.393
65 Jahre und älter	42.659	42.015	45.373	45.475	49.531

Quelle: StBA, BAST

Den Bestand an Kraftfahrzeugen und Fahrrädern in den Jahren 1995 bis 1999 zeigt die folgende Tabelle; auch sie basiert auf Daten, die dem Deutschen Bundestag vom Statistischen Bundesamt direkt zur Verfügung gestellt werden.

Bestand in 1000	1995	1996	1997	1998	1999
Kraftfahrzeuge insgesamt (mit amtlichem Kennzeichen)	47.487	48.342	49.020	49.587	50.609
darunter:					
Pkw (einschl. Kombi)	40.404	40.988	41.372	41.674	42.324
Motorräder (einschl. Leichtkrafträder)	2.268	2.470	2.717	2.926	3.177
Moped/Mofas	1.667	1.728	1.667	1.634	1.747
Fahrräder	73.500	73.900	74.000	74.000	-

Quelle: BASt

2. Wie war die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle von 1995 bis 1999, untergliedert nach Bundesländern?

Die Verteilung der Unfälle (mit Personenschaden) nach Bundesländern in den Jahren 1995 bis 1999 zeigt die folgende Tabelle; auch sie basiert auf Daten, die dem Deutschen Bundestag vom Statistischen Bundesamt direkt zur Verfügung gestellt werden.

Bundesland	Unfälle mit Personenschaden									
	1995		1996		1997		1998		1999	
Schleswig-Holstein	15.592	4,0%	14.307	3,8%	14.549	3,8%	14.376	3,8%	14.979	3,8%
Hamburg	9.323	2,4%	8.827	2,4%	9.186	2,4%	9.264	2,5%	9.566	2,4%
Niedersachsen	40.952	10,6%	39.490	10,6%	39.881	10,5%	39.290	10,4%	41.030	10,4%
Bremen	3.438	0,9%	3.096	0,8%	3.373	0,9%	3.352	0,9%	3.594	0,9%
Nordrhein-Westfalen	77.849	20,1%	73.085	19,6%	75.510	19,8%	74.392	19,7%	78.181	19,8%
Hessen	27.200	7,0%	25.532	6,8%	26.210	6,9%	25.975	6,9%	27.650	7,0%
Rheinland-Pfalz	17.953	4,6%	17.608	4,7%	17.855	4,7%	17.912	4,7%	19.405	4,9%
Baden-Württemberg	38.433	9,9%	37.774	10,1%	39.987	10,5%	41.106	10,9%	43.042	10,9%
Bayern	61.060	15,7%	59.240	15,9%	60.008	15,8%	61.361	16,3%	64.368	16,3%
Saarland	5.094	1,3%	5.117	1,4%	5.015	1,3%	5.189	1,4%	5.306	1,3%
Berlin	17.098	4,4%	16.083	4,3%	16.942	4,4%	15.494	4,1%	16.600	4,2%
Brandenburg	16.499	4,3%	15.659	4,2%	15.541	4,1%	14.410	3,8%	14.835	3,7%
Mecklenburg-Vorpommern	10.646	2,7%	10.506	2,8%	10.746	2,8%	10.470	2,8%	10.702	2,7%
Sachsen	20.478	5,3%	20.434	5,5%	19.921	5,2%	19.350	5,1%	20.510	5,2%
Sachsen-Anhalt	14.451	3,7%	14.312	3,8%	14.125	3,7%	13.556	3,6%	13.683	3,5%
Thüringen	11.937	3,1%	12.012	3,2%	11.986	3,1%	11.760	3,1%	12.238	3,1%
Insgesamt	388.003	100,0%	373.082	100,0%	380.835	100,0%	377.257	100,0%	395.689	100,0%

Quelle: BAST

3. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung die Verteilung der Straßenverkehrsunfälle 1995 bis 1999 in der EU, untergliedert nach den Mitgliedstaaten?

Die Entwicklung der Unfälle (mit Personenschaden) in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt. Sie zeigt für Deutschland im Jahre 1999 gegenüber 1995 einen Anstieg um ca. 2 %. Allerdings ist dies keine deutsche Sonderentwicklung; sie ist auch in anderen europäischen Staaten wie Griechenland, Großbritannien, Österreich und Spanien eingetreten. Auch in diesen Staaten lagen die Unfallzahlen 1999 ebenfalls wieder höher als 1995. Für das Jahr 2000 ist in Deutschland nach Schätzungen der Bundesanstalt für Straßenwesen wieder mit einem Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um ca. 4,5 % zu rechnen. Bei der Bewertung der Entwicklung der absoluten Unfallzahlen muss berücksichtigt werden, dass Fahrleistungen und Fahrzeugbestände in den vergangenen Jahren deutlich stärker zunahmten. Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko ist in den vergangenen Jahren daher rückläufig.

Staat	Unfälle mit Personenschaden *)								
	1995		1996		1997		1998		1999
Belgien	50.744	4,0%	48.750	3,9%	50.078	4,0%	51.167	4,0%	---
Dänemark	8.373	0,7%	8.080	0,6%	8.004	0,6%	7.556	0,6%	7.605
Deutschland	388.003	30,7%	373.082	29,8%	380.835	30,1%	377.257	29,3%	395.689
Finnland	7.812	0,6%	7.274	0,6%	6.980	0,6%	6.902	0,5%	6.997
Frankreich	132.949	10,5%	125.406	10,0%	125.202	9,9%	124.387	9,7%	124.524
Griechenland	22.798	1,8%	23.775	1,9%	24.295	1,9%	24.819	1,9%	24.231
Großbritannien	230.376	18,3%	235.939	18,9%	240.046	18,9%	238.923	18,6%	235.048
Irland	8.117	0,6%	8.686	0,7%	8.496	0,7%	8.239	0,6%	---
Italien	182.761	14,5%	190.068	15,2%	190.031	15,0%	204.615	15,9%	---
Luxemburg	1.147	0,1%	1.050	0,1%	1.017	0,1%	1.058	0,1%	1.062
Niederlande	42.641	3,4%	41.041	3,3%	41.036	3,2%	41.299	3,2%	42.271
Österreich	38.956	3,1%	38.253	3,1%	39.695	3,1%	39.225	3,0%	42.348
Portugal	48.339	3,8%	49.265	3,9%	49.417	3,9%	49.319	3,8%	---
Schweden	15.626	1,2%	15.321	1,2%	15.752	1,2%	15.514	1,2%	15.834
Spanien	83.586	6,6%	85.588	6,8%	86.067	6,8%	97.570	7,6%	97.811
Insgesamt	1.262.228	100,0%	1.251.409	100,0%	1.266.975	100,0%	1.287.867	100,0%	---

Quelle: IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) BASt

*) Unfälle mit Personenschaden nach der jeweiligen Landesdefinition

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?

Deutschland

Die Zahl aller polizeilich registrierten Straßenverkehrsunfälle lag im Zeitraum von 1995 bis 1998 jährlich zwischen 2,2 und 2,3 Millionen. Im Jahre 1999 ist die Zahl aller Straßenverkehrsunfälle auf rund 2,4 Millionen angestiegen. Dabei hat die Zahl der Unfälle mit Sachschaden überproportional zugenommen. Die Zahl der Unfälle, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden, ist langfristig (bei z. T. deutlichen kurzfristigen Schwankungen) in etwa konstant geblieben. Im Jahre 1999 ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden gegenüber dem Vorjahr um 5 % auf knapp 396 000 angestiegen. Unter Berücksichtigung der seit 1995 um rund 6 % gestiegenen Fahrleistungen lag das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko bei Unfällen mit Personenschaden im Jahre 1999 jedoch um rund 4 % niedriger als im Jahre 1995.

Bei der Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen hat sich die langfristig positive Entwicklung auch im Zeitraum 1995 bis 1999 fortgesetzt. Im Jahre 1999 wurden mit 7 772 Getöteten fast 18 % weniger Personen getötet als noch im Jahre 1995; fahrleistungsbezogen bedeutet dies einen Rückgang um 23 % gegenüber dem Jahr 1995. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist im Vergleich zu 1995 um 11 % zurückgegangen.

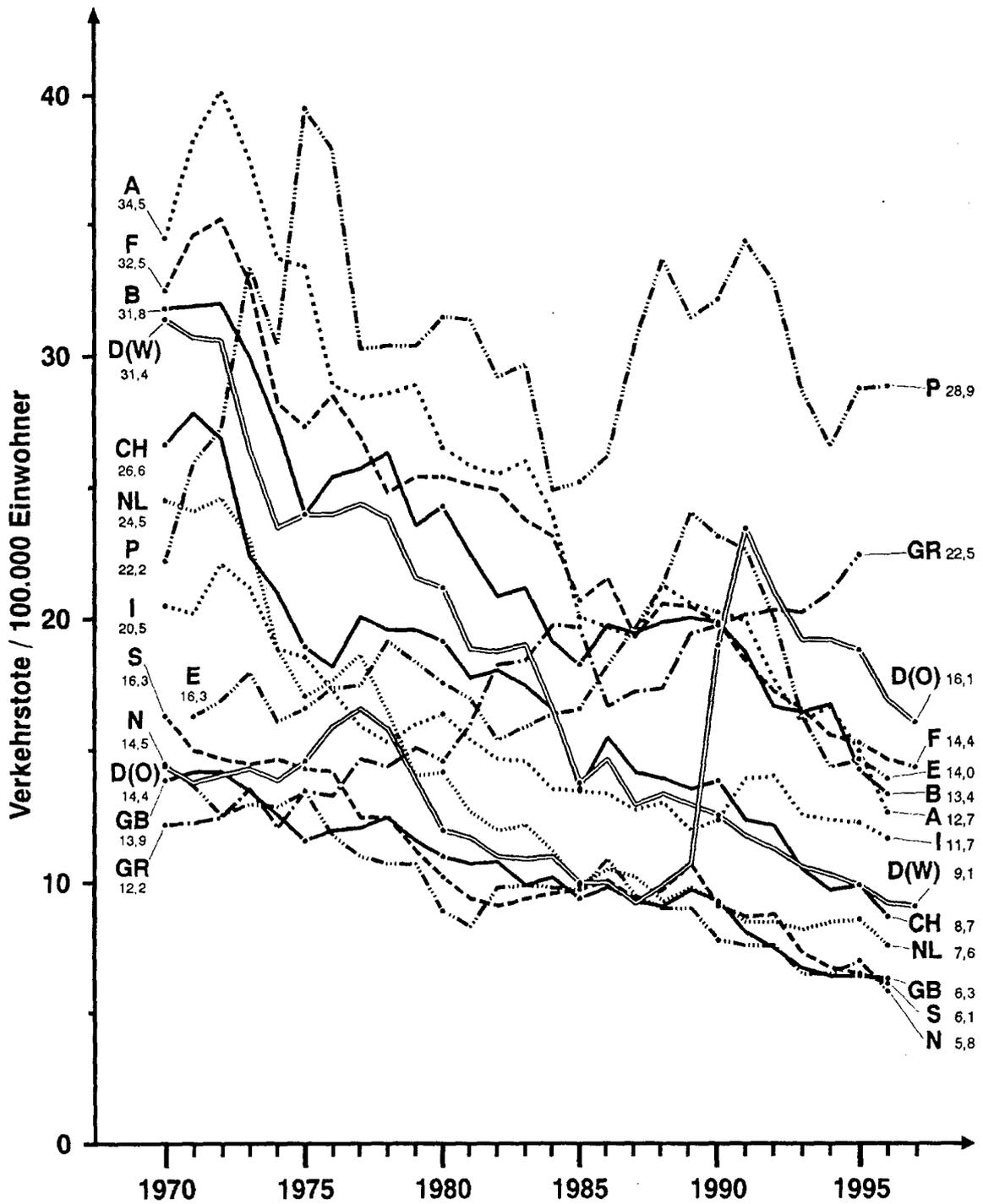
Statistisch gesehen ist die Entwicklung im Zeitraum von 1995 bis 1999 bei den getöteten Fußgängern mit einem Rückgang um rund 26 % und bei den getöteten Kindern unter 15 Jahren mit einer Abnahme um 24 % besonders günstig. Dagegen zeigt sich bei den getöteten Motorradfahrern eine eher ungünstige Entwicklung: Gegenüber 1995 ist hier ein Anstieg um fast 8 % festzustellen, wobei allerdings der Motorradbestand in Deutschland um 40 % auf rund 3,2 Millionen im Jahre 1999 gewachsen ist.

Bei den Unfallursachen ist die günstige Entwicklung der Ursache „Alkohol“ hervorzuheben. Im Jahre 1999 wurde „Alkohol“ als Unfallursache rund 24 % seltener genannt als noch im Jahre 1995.

Europäische Union

Im internationalen Vergleich ist die Entwicklung in den Mitgliedstaaten der Union nicht einheitlich verlaufen: Die Entwicklung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten pro 100 000 Einwohner ist für einige europäische Staaten in der folgenden Abbildung dargestellt, die bereits im jüngsten Unfallverhütungsbericht (Bundestagsdrucksache 14/3863) dem Deutschen Bundestag vorliegt.

Die seit vielen Jahren günstigsten Risikowerte in Großbritannien, Schweden und Norwegen haben sich weiter verbessert. Die Niederlande und die Schweiz hatten zu Beginn der 70er Jahre noch relativ hohe Risikowerte, die bis Ende der 90er Jahre auf das Niveau der Staaten mit den geringsten Risikowerten gesunken sind. In Spanien war bis Ende der 80er Jahre eine negative Entwicklung zu beobachten. Danach sank der Risikowert fast sprunghaft bis unter das Niveau von Frankreich. Dagegen verlief in Griechenland die Unfallentwicklung vollkommen gegenläufig. Sie stieg vom günstigsten Niveau zu Beginn der 70er Jahre auf nahezu den doppelten Risikowert Ende der 90er Jahre an. Negativ verlief die Entwicklung auch in Portugal, das seit Mitte der 70er Jahre unter den Mitgliedstaaten der Union das höchste bevölkerungsbezogene Getötetenrisiko aufweist. In den beiden letztgenannten Staaten dürfte für diese Entwicklung insbesondere die geringe Gurnutzung maßgeblich mitverantwortlich sein.



Getötete pro 100.000 Einwohner
- ausgewählte Länder -

BAST - U2 - 23/98
Quelle: IRTAD

5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die volkswirtschaftlichen Schäden der Straßenverkehrsunfälle in den Jahren 1995 bis 1999?

Straßenverkehrsunfälle verursachten in der Bundesrepublik Deutschland in den fünf Jahren von 1995 bis 1999 volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von insgesamt fast 350 Mrd. DM.

	1995	1996	1997	1998	1999
Personenschäden	42,4	40,6	40,4	38,4	37,9
Sachschäden	28,4	29,2	29,5	29,6	31,1
Unfallkosten gesamt in Mrd. DM *)	70,8	69,8	69,9	68,0	69,0

*) In jeweiligen Preisen

Der Rückgang der Zahl der getöteten und schwer verletzten Unfallopfer schlägt sich auch in den Unfallkosten nieder. Starben 1995 noch 9 454 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen, so waren es 1999 fast 1 700 weniger. Gleichzeitig sank die Zahl der Schwerverletzten um über 13 000. Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Personenschäden sanken durch diese positive Entwicklung um 4,5 Mrd. DM.

Diese wird jedoch durch ausbleibende Verringerungen bei der Zahl leicht verletzter Unfallopfer und einen kontinuierlichen Anstieg der Sachschäden abgeschwächt. Zwischen 1995 und 1999 stieg die Zahl der leicht verletzten Unfallopfer um über 22 000; gleichzeitig stieg die Anzahl der Unfälle mit nur leichtem Sachschaden um über 182 000. Infolgedessen stiegen die volkswirtschaftlichen Kosten durch Sachschäden zwischen 1995 und 1999 um 2,7 Mrd. DM.

II. Äußere Einflüsse

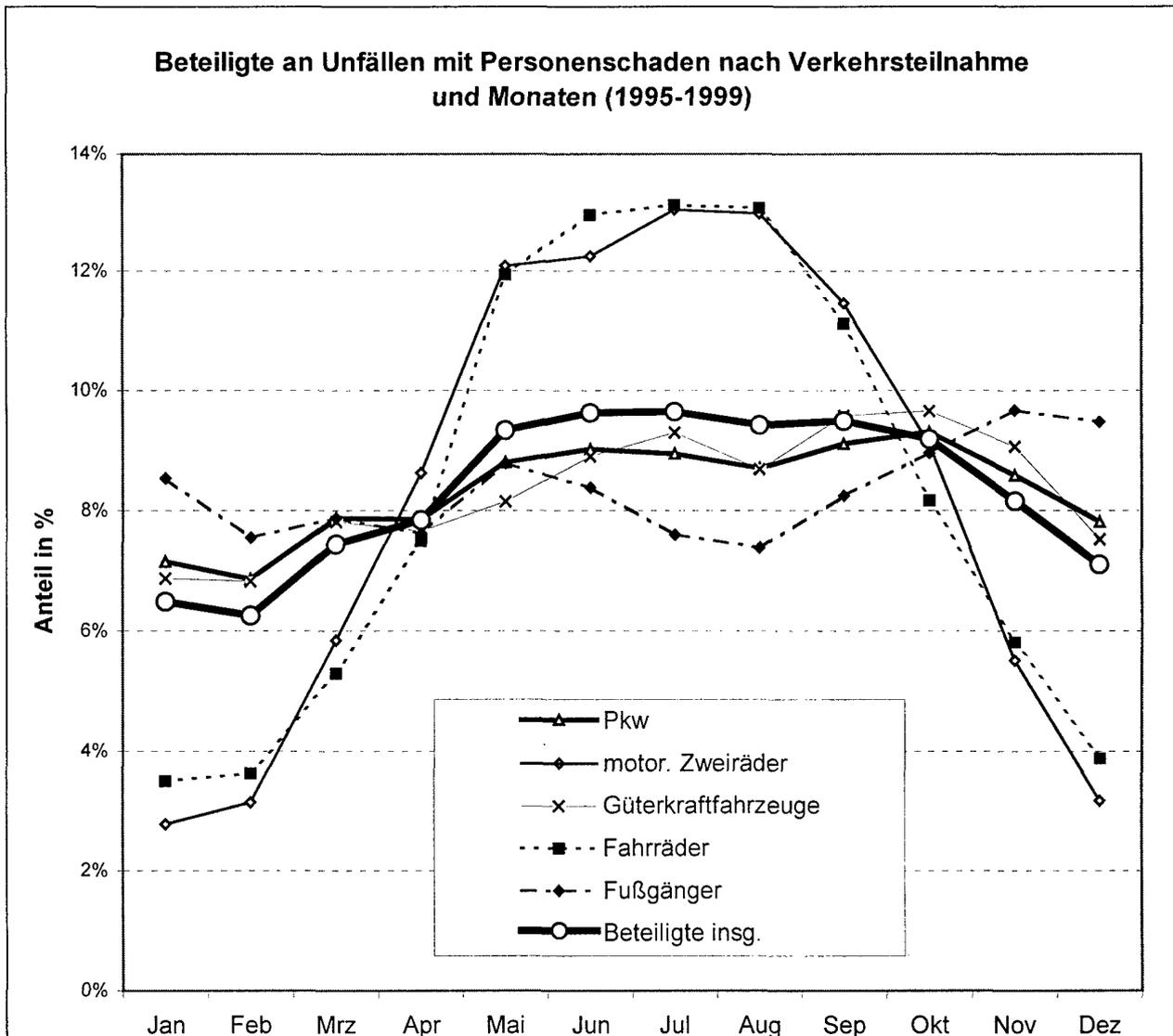
6. In welchen Jahreszeiten (Monaten) kommt es zu einem überdurchschnittlichen Anstieg von Verkehrsunfällen?

In den Monaten März, April und insbesondere Mai steigt der Monatsanteil der Straßenverkehrsunfälle (mit Personenschaden) deutlich bis auf etwa 9,5 % gegenüber nur etwa 6,5 % in den Wintermonaten an und liegt in den Sommermonaten Juni, Juli, August bei fast 10 %.

7. Welche Gründe führen dazu?

Gründe für den Anstieg der Unfallzahlen sind im Frühjahr unter anderem die Zunahme der Verkehrsteilnahme z. B. für mehr Freizeitaktivitäten bei günstigen Witterungsbedingungen. Dies verdeutlicht insbesondere der sprunghafte Anstieg der unfallbeteiligten motorisierten Zweiradfahrer und Fahrradfahrer in der warmen Jahreszeit. Lediglich bei den Fußgängern ist eine in der Tendenz gegenläufige Entwicklung im jahreszeitlichen Verlauf festzustellen. Mehr Fußgängerunfälle weisen die Monate November, Dezember und Januar gegenüber den Sommermonaten, insbesondere der Sommerferienzeit Juli, August auf. Dies deutet darauf hin, dass in den Sommermonaten nicht nur das Ausmaß der Verkehrsteilnahme steigt, sondern sich witterungsabhängig auch die Art der Ver-

kehrsteilnahme ändert, z. B. dass für Wege, die im Winter als Fußgänger zurückgelegt werden, im Sommer das Fahrrad benutzt wird.



Quelle: BAST

8. Mit welchen Maßnahmen wurde in der Vergangenheit versucht, den jahreszeitlich bedingten Verkehrsunfällen entgegenzuwirken?
9. Welche Überlegungen verfolgt die Bundesregierung derzeit in diesem Bereich?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Auf jahreszeitliche Besonderheiten wurde insbesondere durch Anzeigen, Pressedienste und Fernsehspots hingewiesen, um witterungsadäquates Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu erreichen. In den vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geförderten Zielgruppenprogrammen nehmen Hinweise für ein jahreszeitlich angemessenes Verhalten einen breiten Raum ein. Die Bundesregierung wird auch bei den künftigen Maßnahmen hieran anknüpfen und dabei die jeweils neuesten Erkenntnisse berücksichtigen.

10. Was ist auf europäischer Ebene dazu auf den Weg gebracht worden?
11. Was ist hier für die kommenden drei Jahre beabsichtigt?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Soweit der Bundesregierung bekannt, hat sich die Europäische Kommission mit spezifischen Maßnahmen zu jahreszeitlich bedingten Verkehrsunfällen bis auf die zur Zeit geführte Diskussion über ein so genanntes „Tagesfahrlicht“ noch nicht näher auseinandergesetzt.

Bis auf einen Maßnahmenvorschlag der Europäischen Kommission zur „Verbesserung der Sicht“ durch „Ausrüstung der Fahrzeuge mit UV-Scheinwerfern, Infrarotdetektoren oder Radarsystemen“ (Mitteilung der Kommission in Dok. KOM (2000) 125 endg. vom 17. März 2000, S. 44), der mittelbar auch jahreszeitlich bedingte Verkehrsunfälle beeinflussen könnte, sind der Bundesregierung keine weiteren Aktivitäten auf europäischer Ebene zu dieser speziellen Thematik bekannt.

12. Welche Ergebnisse hatten Tageslicht-KFZ-Versuche in der Bundesrepublik Deutschland und in anderen europäischen Staaten?

Aus dem Bundesgebiet sind der Bundesregierung folgende Versuche bekannt:

Mecklenburg-Vorpommern (Rügen): Seit März 1994 werden Kraftfahrer auf Plakaten und in den Medien zum ständigen Fahren mit Licht aufgefordert. Schlussfolgerungen lassen sich aus den Ergebnissen für die Verkehrssicherheit nicht ableiten. Zwar haben die Initiatoren der Aktion bereits im Jahre 1995 über Unfallminderungseffekte berichtet. Eine Auswertung des Datenmaterials durch das Institut für Verkehrssicherheit des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft hat diese Bewertung hingegen nicht bestätigt. Der auf Rügen beobachtete Unfallrückgang scheint nicht durch Tagesfahrlicht, sondern durch die sonstigen Maßnahmen (Verkehrsüberwachung, Öffentlichkeitsarbeit) erreicht worden zu sein.

Eine vergleichbare Aktion findet in Niedersachsen statt. Untersuchungsergebnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

Im Großraum Minden wird seit dem 1. Januar 1999 Tagesfahrlicht regional empfohlen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat den Erfahrungsbericht der zuständigen Polizeiinspektion ausgewertet. Danach war die Befolgungsrate gering (1999: 35 %, 2000: 20 %). Die feststellbaren Auswirkungen auf das Unfallgeschehen waren widersprüchlich. Von vier ausgewerteten Bereichen hat die Polizeiinspektion zwei nicht verwerten können, weil dort andere Maßnahmen (Verstärkung der Verkehrsüberwachung) zeitgleich ergriffen worden sind, die schon nach Einschätzung der Polizeidirektion das Verkehrsverhalten mehr beeinflusst haben als Tagesfahrlicht. In den anderen beiden Bereichen haben Vorfahrt-/Vorrang-Unfälle, für die gerade ein Rückgang erwartet worden war, in einem Bereich zugenommen. Nur in einem Bereich haben sie abgenommen, wobei dort, wo ein Rückgang zu verzeichnen war, ebenfalls verstärkte Überwachungsmaßnahmen durchgeführt worden waren.

Insgesamt, so die Einschätzung der Bundesanstalt für Straßenwesen, der sich die Bundesregierung anschließt, lassen sich aus den regionalen Maßnahmen keine eindeutigen Schlussfolgerungen hinsichtlich der Wirksamkeit von Tagesfahrlicht ziehen.

Untersuchungen aus dem Ausland zum Tagesfahrlicht liegen insbesondere aus Skandinavien vor. Einen Überblick enthält die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der SPD-Bundestagsfraktion zur Einführung eines Tages-

fahrlichtgebotes (Bundestagsdrucksache 12/2617). Die dort abgegebene Bewertung wird von der Bundesregierung weiterhin aufrechterhalten.

Eine weitere Untersuchung hat die SWOV – eine mit der Bundesanstalt für Straßenwesen vergleichbare niederländische Forschungseinrichtung – im Jahre 1997 durchgeführt (The Safety Effects of Daytime Running Lights; Koornstra et al., SWOV Report R-97-36, 1997). Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass ein europaweites Tagesfahrlicht erhebliche Vorteile für die Verkehrssicherheit hätte. Nach ihrer Einschätzung könnte ein Tagesfahrlichtgebot, bezogen auf die gesamte Europäische Union die Zahl der Getöteten um 5 500, die der Verletzten um 155 000 und die der Unfälle insgesamt um 740 000 reduzieren. Für Deutschland wurde eine Reduzierung der Zahl der Getöteten um jährlich ca. 1 500 errechnet.

Eine Überprüfung des methodologischen Ansatzes der niederländischen Studie durch die Bundesanstalt für Straßenwesen ergab jedoch, dass diese Einschätzungen zweifelhaft sind. Die Bundesregierung geht deshalb weiterhin davon aus, dass sich trotz der zahlreichen ausländischen Untersuchungen der tatsächliche Effekt von Tagesfahrlicht für die Verkehrssicherheit nicht endgültig abschätzen lässt. Unbestreitbaren Vorteilen bei einigen Unfallarten, insbesondere bei Frontalzusammenstößen, stehen mögliche Nachteile bei anderen Unfallarten gegenüber.

13. In welchen EU-Mitgliedstaaten wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Tageslichtpflicht bereits praktiziert?

Eine Verpflichtung zum Fahren mit Tagesfahrlicht besteht seit Anfang der 80er Jahre in den skandinavischen Mitgliedstaaten (Schweden, Finnland auf Außerortsstraßen) und seit 1990 in Dänemark. Darüber hinaus gibt es in den Niederlanden seit 1994 eine Empfehlung zum ständigen Fahren mit Licht. In Österreich findet seit 1997 eine Kampagne statt, mit der die Kraftfahrer zum Fahren mit Licht auch tagsüber aufgefordert werden.

14. Kann die obligatorische Einführung eines Dämmerungsschalters für Kraftfahrzeuge nach Auffassung der Bundesregierung zur Reduzierung von Unfällen beitragen?

Ob und inwiefern ein Dämmerungsschalter zur Reduzierung von Unfällen beitragen würde, ist bisher noch nicht untersucht worden. Die Erkenntnisse aus der Diskussion über ein generelles Tagesfahrlicht deuten aber darauf hin, dass die Kraftfahrer das Licht bei Dämmerung oder witterungsbedingt schlechten Sichtverhältnissen, obwohl nach § 17 StVO vorgeschrieben, mitunter zu spät einschalten. Besonders zu Tageszeiten, wenn bereits ein Teil der Fahrzeuge mit Licht fährt, an anderen das Licht aber noch nicht eingeschaltet ist, können Gefährdungen für den entgegenkommenden und kreuzenden Verkehr entstehen. Eine technische Vorrichtung, die das selbsttätige Einschalten des Lichts bei Absinken der Umgebungshelligkeit unter einen bestimmten Wert bewirkt, könnte helfen, diese Gefährdungssituationen zu reduzieren. Die Bundesregierung begrüßt deshalb derartige fahrzeugtechnische Entwicklungen.

Der Dämmerungsschalter wird auf dem deutschen Markt bereits bei einigen Fahrzeugen als Komforteinrichtung serienmäßig eingebaut. Zur weiteren Unterstützung dieser Entwicklung hat die Bundesregierung bei der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) den Vorschlag zur Aufnahme des Dämmerungsschalters in die lichttechnischen Regelungen eingereicht (Einbau als Option). Eine weiter gehende Entscheidung über einen obligatorischen Einbau des Dämmerungsschalters wäre hingegen verfrüht. Der Dämmerungsschalter ist eine neuere Entwicklung. Es sollte daher zunächst abgewartet wer-

den, welche Erfahrungen hiermit gesammelt werden und ob sich der Dämmerschalter – wie andere technische Einrichtungen auch – nicht ohnehin im Fahrzeugbau durchsetzt.

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 Gefrierpunkt-nähe?
16. Hält die Bundesregierung eine obligatorische Ausstattung aller KFZ mit entsprechenden Thermometern für notwendig?

Die Fragen 15 und 16 werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen noch keine abschließenden Erkenntnisse vor, in welchem Umfang ein Außentemperatur-Thermometer zu einer der Witterungssituation angepassten Geschwindigkeit führen könnte.

III. Alkohol, Drogen, Arzneimittel und Verkehrssicherheit

17. Wie hoch ist die Anzahl von Verkehrsunfällen, die jährlich auf

- Alkohol,
- andere Drogen,
- Arzneimittel

zurückgehen?

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in den Jahren 1995 bis 1999, die auf mangelnde Verkehrstüchtigkeit als Ursache zurückgehen, zeigt die folgende Tabelle.

	1995	1996	1997	1998	1999
Unfälle mit Personenschaden	388.003	373.082	380.835	377.257	395.687
davon bedingt durch:					
Alkohol	34.174	31.831	30.431	26.331	26.153
andere berauschende Mittel	567	580	579	693	826
Übermüdung	2.190	2.080	2.132	1.920	2.183
sonstige Ursachen der Verkehrsuntüchtigkeit	2.372	2.420	2.642	2.604	2.625

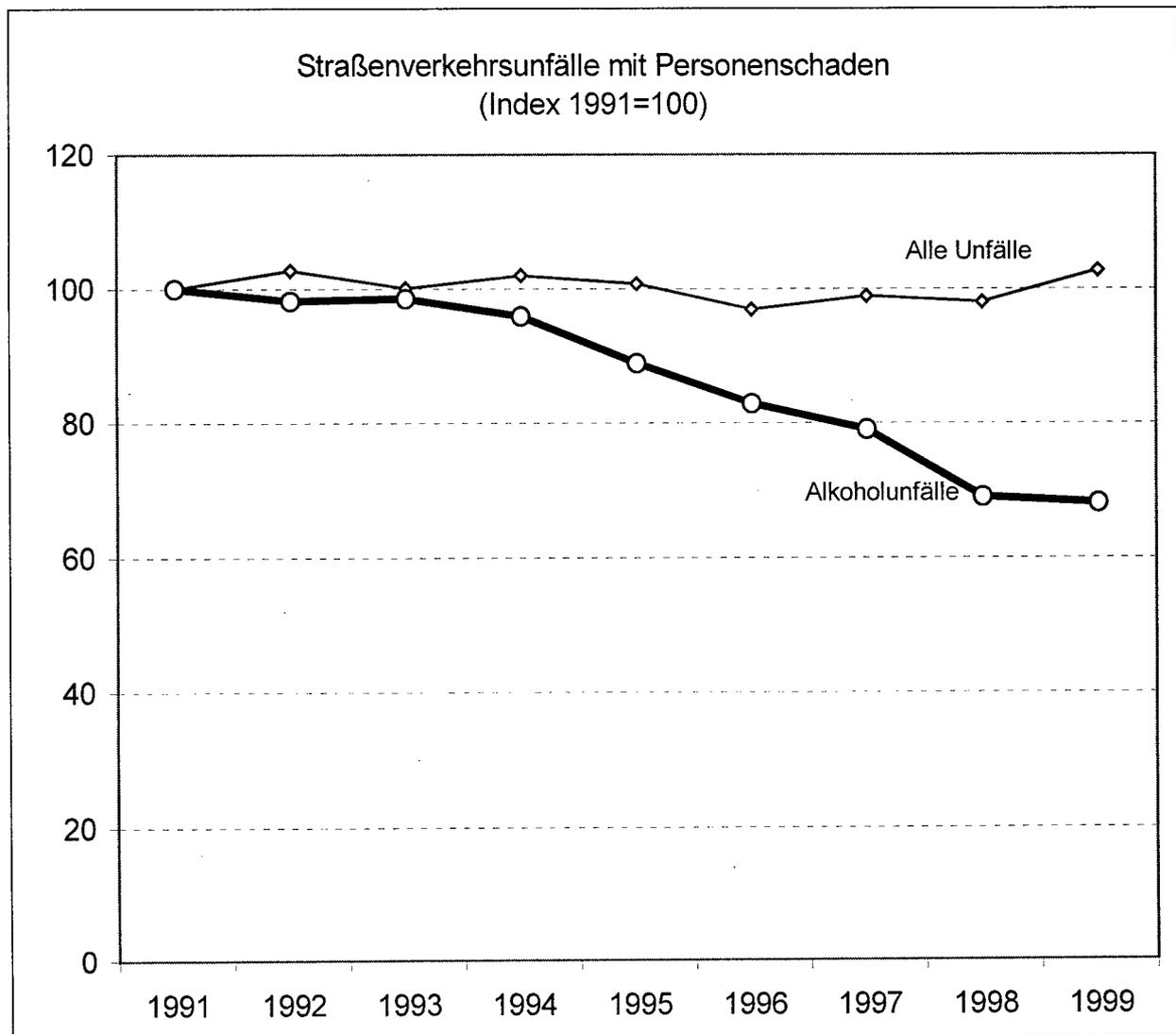
Quelle: StBA, BASt

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens einer der Unfall-Verursacher durch die Polizei als „unter Alkohol stehend“ festgestellt wurde, ist seit 1995 deutlich gesunken und lag im Jahre 1999 bei rund 26 000; das sind 6,6 % aller Unfälle mit Personenschaden. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, bei denen „andere berauschende Mittel“ bei der polizeilichen Unfallaufnahme als Unfallursache festgehalten wurden, ist zwar seit 1995 von 567 auf 826 im Jahre 1999 gestiegen; dennoch betrug der Anteil dieser Unfälle 1999 damit nur 0,2 %. Allerdings zeigen wissenschaftliche Untersuchungen, dass die

Anzahl von Kraftfahrern, die unter dem Einfluss von Drogen, auch in Kombination mit Alkohol, am Straßenverkehr teilnehmen, um ein Vielfaches über den in der amtlichen Statistik ausgewiesenen Zahlen liegt.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung der 0,5-Promille-Grenze und die gleichzeitige Intensivierung der Kontrollen durch die Einführung der Atemalkoholanalyse?

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, bei denen mindestens ein unfallbeteiligter Fahrzeugführer einen Blutalkohol-Wert von mindestens 0,3 Promille aufwies, ist langfristig überproportional rückläufig (s. Abbildung).



Quelle: BAST

Im Jahre 1999 wurden mit 28 350 Alkohol-Unfällen mit Personenschaden (das sind Unfälle, bei denen mindestens einer der Unfall-Beteiligten durch die Polizei als „unter Alkohol stehend“ festgestellt wurde) rund 32 % weniger Unfälle registriert als im Jahre 1991. Am stärksten war der Rückgang im Jahre 1998 mit 12,6 % (Einführung der 0,5-Promille-Grenze am 28. April).

Zu den Auswirkungen der Zulassung von Atemalkoholanalysen als forensisch verwertbares Beweismittel bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24a Abs. 1 StVG – die ebenfalls am 28. April 1998 erfolgt ist – können zur Zeit noch keine Aussagen zum Unfallgeschehen getroffen werden, da die hierfür geeigneten Geräte noch nicht flächendeckend in Einsatz sind. Vor diesem Hintergrund konnte eine Berücksichtigung in der amtlichen Unfallstatistik bisher noch nicht erfolgen.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

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?

Die Kampagne „Darauf fahr ich ab: Trinken und Fahren könnt ihr euch sparen“, als Modellversuch in den genannten Regionen durchgeführt, stieß auf eine breite Akzeptanz in der Zielgruppe. Eine erste Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen hat ergeben, dass die Aktion – in Verbindung mit der intensivierten polizeilichen Überwachung – einen deutlichen Einfluss auf die Zahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss ausgeübt hat.

Hinsichtlich eines Langzeitversuches in den drei Regionen Saarbrücken, Niederschlesischer Oberlausitz-Kreis und Kreisstadt Niesky und Kreis Schleswig-Flensburg und Stadt Flensburg hat die Bundesanstalt für Straßenwesen darauf hingewiesen, dass bei einer erneuten Einbeziehung dieser Modellregionen ein großer Teil der bereits im Jahr 1997 angesprochenen 18- bis 24-jährigen Männer und 16- bis 24-jährigen Frauen erneut mit identischen Medien konfrontiert würde. Deshalb wäre nur eine geringe Effizienz der Maßnahme zu erwarten. Hinzu kommt, dass ein wesentliches Element der Aktion die kostenlose Abgabe einer in der Herstellung kostenintensiven Telefonkarte war, die angesichts der seit 1997 rapide gestiegenen Zahl von Mobiltelefonen heute keinen Anreiz mehr darstellt.

20. Wie war nach Kenntnis der Bundesregierung die dafür vorbildhafte Schutzengelkampagne der dänischen Amtskommune Nordjütland konzipiert und welche Erfolge zeigt diese?

Die vom dänischen Amt Nordjütland durchgeführte Schutzengel-Kampagne richtete sich an 18-jährige Frauen und zielte darauf ab, sie zu motivieren, sich gegen Fahrten ihrer männlichen Freunde unter Alkoholeinfluss einzusetzen. Sie sollten gleichsam als „Schutzengel“ den Männern beistehen und sie davon abhalten, alkoholisiert Auto zu fahren. Es wurde auch empfohlen, nicht zu alkoholisierten Fahrern als Mitfahrerin ins Auto einzusteigen. Soweit bekannt, fand eine wissenschaftliche Beurteilung der Kampagne nicht statt.

21. Aus welchen Überlegungen ist es nicht zu einem mehrjährigen Zielgruppenversuch in den drei deutschen Modellkreisen in der Bundesrepublik Deutschland gekommen?

Siehe Antwort zu Frage 19.

22. Mit welchen Methoden und Maßnahmen versuchen andere Staaten, in dieser Zielgruppe zu einem verantwortungsbewussten Fahrverhalten zu kommen?

Die in anderen Staaten angewandten Methoden und Maßnahmen zur Beeinflussung des Fahrverhaltens junger Fahrer mit dem Ziel einer verantwortungsbewussten und sicheren Verkehrsteilnahme decken sich in weiten Bereichen mit den in Deutschland praktizierten Methoden und Maßnahmen. Die grundlegenden Elemente sind:

- Verkehrserziehung in der Schule,
- obligatorische und anspruchsvolle Fahrausbildung,
- Führerscheinprüfung,
- Beschränkung der Fahrerlaubnis durch besondere Auflagen und Bedingungen zu Beginn des selbständigen Fahrens,
- Nachschulungs- und Rehabilitationsmaßnahmen,
- freiwillige Fahrerweiterbildung,
- Aufklärung zur Verkehrssicherheit.

Die Ausgestaltung der einzelnen Elemente ist von Staat zu Staat unterschiedlich entsprechend den jeweiligen Traditionen und verkehrlichen Gegebenheiten.

Ein in allen Staaten zu beobachtendes Bestreben ist, die pädagogisch-didaktische Qualität der Fahrschulausbildung zu verbessern. Dieses Bestreben steht in Deutschland seit langer Zeit im Vordergrund. Angesichts des anhaltend hohen Unfallrisikos bei jungen Fahrern finden Maßnahmen zur Nachschulung und Rehabilitation verkehrsauffälliger Fahrer international ein zunehmendes Interesse.

Andererseits werden in anderen Staaten auch Maßnahmen verfolgt, die es in Deutschland allenfalls in Ansätzen gibt. So wird etwa im neuen Verkehrssicherheitsprogramm des Vereinigten Königreiches der Schule eine zunehmende Bedeutung bei der Vorbereitung der 15- bis 17-Jährigen auf sicheres Fahren beigegeben. Ein weiteres Element für einen sicheren Start in das selbständige Fahren ist das begleitete Fahren im Rahmen der Fahrausbildung. Dieses Element ist z. B. in Frankreich, Österreich und Schweden fester Bestandteil der Fahrausbildung, um ein verantwortungsbewusstes und verkehrssicheres Fahrverhalten der Fahranfänger zu erzielen.

23. Wie könnten die Fahrschulen als Träger der Fahrerausbildung noch optimaler für mehr Verkehrsverantwortung dieser Zielgruppe eingebunden werden?

Eine optimierte Einbindung der Fahrschulen in die Verantwortung für die Verbesserung der Verkehrssicherheit bei Fahranfängern hat insbesondere bei der Verbesserung der pädagogisch-didaktischen Qualität des theoretischen und praktischen Fahrschulunterrichts sowie der Ausbildungstätigkeiten von Fahrlehrern bei der Nachschulung und freiwilligen Fahrerweiterbildung anzusetzen.

Die Bundesregierung hatte dazu bereits mit der Novelle des Fahrlehrergesetzes zum 1. Januar 1999 wichtige Weichenstellungen vorgenommen. So wurden der pädagogische Aspekt der Fahrlehrerausbildung deutlich verstärkt und eine zweite Ausbildungsphase für den Fahrlehrerberuf eingeführt. Damit wurde die fachliche Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte durch eine berufspraktische Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule ergänzt. Die Bundesregierung prüft derzeit, ob und gegebenenfalls wie die künftigen pädagogischen Anforderungen an den Beruf des Fahrlehrers verändert werden müssen.

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?

Das heutige halterbezogene Versicherungssystem der Kfz-Haftpflicht kann in Grenzen geeignet sein, individuelles Risikoverhalten eines Fahrers zu erkennen und entsprechend zu „belohnen“. Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Hilfe des Versicherungssystems setzt grundlegende Änderungen der im Verantwortungsbereich der Versicherungswirtschaft liegenden Rahmenbedingungen der Kfz-Versicherung voraus. Die Bundesregierung wird gleichwohl weiter in Gesprächen mit der Versicherungswirtschaft ausloten, ob nicht nur verkehrssicheres Verhalten, sondern auch die Teilnahme an Präventivmaßnahmen belohnt werden kann. In diesem Zusammenhang sollte auch geprüft werden, inwieweit eine freiwillige Weiterbildung von Kraftfahrern (z. B. durch Sicherheitstrainings) zu einer Differenzierung von Prämien und Preisen führen kann, ferner ob fahrerbezogene Versicherungskomponenten (Bonus für Wohlverhalten, Malus für Fehlverhalten) Potenziale zur Verbesserung der Verhaltenssicherheit erschließen können.

25. Hält die Bundesregierung eine Verschärfung der Fahrerlaubnisbestimmungen bei alkohol- und drogenbedingten Unfällen für notwendig?

Alkohol im Straßenverkehr stellt nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen. Die Sanktionen bei Verstößen gegen die 0,5 ‰-Regelung müssen der Gefährlichkeit der angesprochenen Zuwiderhandlungen gerecht werden. Die Bekämpfung von Alkohol im Straßenverkehr bedarf neben intensiven Bemühungen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und Maßnahmen zur Erhöhung der polizeilichen Überwachung einer angemessenen Ahndung (vgl. Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Bundestagsdrucksache 14/4304, dem der Deutsche Bundestag und der Bundesrat inzwischen zugestimmt haben).

Nach der geltenden Regelung (§ 24a Abs. 1 Nr. 2 StVG) werden Verstöße gegen die 0,5 ‰-Grenze mit einer Geldbuße bis zu eintausend DM und im Regelfall mit einer Geldbuße von 200 DM geahndet (§ 24a Abs. 4 StVG). Bei diesen Zuwiderhandlungen ist die Anordnung eines Fahrverbotes nach § 25 Abs. 1 StVG nicht vorgesehen. Dies trägt der angesprochenen Bedeutung dieser Verstöße für die Verkehrssicherheit nicht ausreichend Rechnung. In dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist deswegen vorgesehen, die gestaffelte Grenzwertregelung in § 24a Abs. 1 StVG mit der Folge zu vereinheitlichen, dass sämtliche Verstöße mit Geldbuße bis zu 3 000 DM und einem Fahrverbot geahndet werden können. Von dieser Änderung sind eine Erhöhung der Akzeptanz der Promilleregulation in der Bevölkerung und positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit insgesamt zu erwarten.

Hinsichtlich des Fahrens unter Drogeneinfluss wurde bereits am 1. August 1998 eine Regelung in § 24a StVG eingefügt, nach der das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss in der Anlage zu dieser Vorschrift genannter Drogen verboten ist. Zuwiderhandlungen werden – unabhängig von der Feststellung der Fahrunsicherheit – als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot geahndet. § 24a Abs. 2 StVG stellt eine wichtige Ergänzung der Sanktionsmöglichkeiten auf diesem Gebiet dar. Nach §§ 315c, 316 StGB ist eine strafrechtliche Verurteilung nur möglich, wenn die Fahrunsicherheit des Täters nachgewiesen werden kann. Da bei Drogen nach den vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnissen keine Grenzwerte für die Annahme absoluter Fahrunsicherheit – wie es beim Alkohol ab 1,1 ‰ der Fall ist – genannt werden können, hängt der Nachweis der

Fahrunsicherheit entscheidend von Beweisanzeichen, wie z. B. Fahrfehlern, ab. Da demgegenüber für die Feststellung der Ordnungswidrigkeit nach § 24a Abs. 2 StVG der Nachweis einer bestimmten Wirksubstanz im Blut ausreicht, wurde damit ein für die Sanktionierung derartiger Zuwiderhandlungen unbedingt erforderlicher Auffangtatbestand geschaffen.

Für die Wirksamkeit der geltenden Straf- und Bußgeldvorschriften auf diesem Gebiet ist es daneben wichtig, dass die Polizei in die Lage versetzt wird, betroffene Kraftfahrer unter Drogeneinfluss zu erkennen. Deshalb ist eine gezielte Schulung der Polizei von großer Bedeutung. Mit dieser Zielsetzung hat die Bundesregierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen das Schulungsprogramm für Polizeibeamte „Drogenerkennung im Straßenverkehr“ entwickelt. Nach der Regelung in § 24a Abs. 2 StVG und im Hinblick auf die von den Ländern auf der Grundlage dieses Schulungsprogramms durchgeführten Schulungsmaßnahmen, die sich in der Praxis bewährt haben, sind zunächst die weiteren Auswirkungen der angesprochenen Neuregelung zu beobachten und derzeit Verschärfungen der genannten Bestimmungen nicht beabsichtigt.

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?

Die Fragen 26 und 27 werden gemeinsam beantwortet.

Den Stand des Neu- und Ausbaus von 1990 bis 2000 zeigt folgende Tabelle:

Jahr	Bundesautobahnen ¹⁾		Bundesstraßen	Radwege ⁴⁾
	Neubau ²⁾	Erweiterung ³⁾	Neubau u. Erweiterung einschl. Ortsumgehungen	
1	2	3	4	5
1990 – 1998 fertiggestellt	1.060 km	930 km	1.422 km	rd. 3280 km
1999 fertiggestellt	101 km	233 km	178 km	rd. 360 km
2000 im Bau	370 km	530 km	780 km	rd. 310 km

¹⁾ Ausbau (Deckenerneuerung) längenmäßig nicht erfasst;

²⁾ einschl. Fertigstellung zweiter Fahrbahnen

³⁾ Anbau zusätzlicher Fahrstreifen; i. d. R. im Zusammenhang mit grundhafter Erneuerung der vorhandenen Fahrbahnen

⁴⁾ Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes; Längen der Radwege mit Bundesförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind nicht bekannt (Zuständigkeit der Länder)

Auf der Grundlage des Haushalts 2001 sowie der Finanzplanung bis 2004 – unter Einbeziehung u. a. des Zukunftsinvestitionsprogramms 2001 bis 2003 (ZIP) und des Anti-Stauprogramms 2003 bis 2007 (ASP) – sind folgende Ausgaben vorgesehen (ohne Refinanzierung privat vorfinanzierter Maßnahmen):

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen	Radwege ¹⁾
	Neubau	Erweiterung	Neubau und Erweiterung einschl. Ortsumgehungen	
1	2	3	4	5
2001 (Soll)	2.311 Mio. DM	1.215 Mio. DM	1.723 Mio. DM	rd. 100 Mio. DM/Jahr
Finanz- planung 2002	2.283 Mio. DM	1.039 Mio. DM	1.869 Mio. DM	
2003	2.415 Mio. DM	997 Mio. DM	1.845 Mio. DM	
2004	2.240 Mio. DM	932 Mio. DM	1.115 Mio. DM	

¹⁾ Planungsziel; die Länder entscheiden im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Bundesfernstraßenmittel über Umfang und Priorität der einzelnen Radwegeabschnitte.

28. Wie hoch waren die Straßenbaumittel in den Haushaltsjahren 1997, 1998, 1999 und 2000 ausgewiesen, und welche Finanzierungsüberlegungen liegen für 2001 bis 2004 vor?

Der Bundesfernstraßenhaushalt umfasst folgende Jahresbeträge bzw. -ansätze:

1997: 10 164 Mio. DM (Ist)
 1998: 10 351 Mio. DM (Ist)
 1999: 10 175 Mio. DM (Ist)
 2000: 9 956 Mio. DM (Soll)
 2001: 10 819 Mio. DM (Soll)
 2002¹⁾: 10 824 Mio. DM (Finanzplanung)
 2003¹⁾: 11 338 Mio. DM (Finanzplanung)
 2004¹⁾: 10 388 Mio. DM (Finanzplanung)

¹⁾ Gemäß Finanzplanung bis 2004 vom 21. Juni 2000 mit Vorschau u. a. auf das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 (ZIP) und das Anti-Stauprogramm 2003 bis 2007 (ASP)

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?

Eine unzureichende Verkehrssicherheit resultiert aus einer Vielzahl von Ursachen (z. B. Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Größe der Sicherheitsräume, Beschilderung, Witterungsverhältnisse, Tageszeit, Überlastung, Zustand der Verkehrswege). Temporäre oder dauerhafte Kapazitätsengpässe der Verkehrsinfrastruktur können das Sicherheitsrisiko ebenfalls erhöhen.

Auch die Bundesregierung ist der Ansicht, dass eine gute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten kann. Sie hat – auch aus diesem Grunde – zum einen mit der deutlichen Erhöhung der Mittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur Vorsorge getroffen. Zum anderen wird sie gemeinsam mit der Industrie, Logis-

tik- und Finanzexperten, mit Ländern und Gemeinden sowie den europäischen Partnern neue Konzepte und Technologien entwickeln, die auch der Verkehrssicherheit dienen. Dazu gehört auch die Verkehrsvermeidung insbesondere durch eine verantwortungsvolle Stadtplanung.

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?

Die Bundesregierung erarbeitet zz. gemeinsam mit den Ländern Managementsysteme für die Straßenerhaltung, um notwendige Erhaltungsmaßnahmen rechtzeitig erkennen und einleiten zu können und um den sachorientierten Mitteleinsatz für die Straßenerhaltung zu optimieren.

Grundlage hierfür ist der Zustand der Oberflächen der Bundesfernstraßen, der in regelmäßigen Zeitabständen erfasst und bewertet wird. Neben Längs-, Querebene und Substanzmerkmalen der Oberflächen wird auch die Fahrbahngriffigkeit gemessen. Diese Werte sind in Ergänzung zur subjektiven visuellen Begutachtung des Zustandes der Straßenoberfläche wertvolle Beurteilungs- und Entscheidungshilfen für Maßnahmen zur Straßenerhaltung. Sie dienen u. a. auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Wenn bauliche Maßnahmen kurzfristig nicht durchgeführt werden können, wird eine geeignete verkehrsbeschränkende Beschilderung vorgesehen, die die Verkehrsteilnehmer auf die Gefahr hinweist und somit auch zur Verkehrssicherheit beiträgt.

Für die Erhaltung der Bundesfernstraßen (einschließlich Ausgaben im Zusammenhang mit Um- und Ausbaumaßnahmen) wurden in den Jahren 1998 bis 2000 folgende Mittel eingesetzt bzw. sind nach dem Haushalt 2001 und der Finanzplanung bis 2004 – mit Vorschau u. a. auf das Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) und das Anti-Stauprogramm 2003 bis 2007(ASP) – vorgesehen:

Jahr	Bundesautobahnen	Bundesstraßen	Bundesfernstraßen (2 + 3)
1	2	3	4
1998 (Ist)	1.935 Mio. DM	1.127 Mio. DM	3.062 Mio. DM
1999 (Ist)	1.930 Mio. DM	1.040 Mio. DM	2.970 Mio. DM
2000 (Soll)	1.740 Mio. DM	1.179 Mio. DM	2.919 Mio. DM
2001-2004 (Finanzplanung)	7.084 Mio. DM	5.112 Mio. DM	12.196 Mio. DM

31. Sollte die Autobahn-Standspur regelmäßig oder in Sondersituationen in den Normalverkehr einbezogen werden?

Und wenn ja, nach welchen Gesichtspunkten?

Standstreifen (verkehrsrechtliche Bezeichnung: Seitenstreifen) sind für einen verkehrssicheren und störungsfreien Betrieb der Bundesautobahnen unverzichtbar. Standstreifen dienen insbesondere dem sicheren Abstellen liegen gebliebener Fahrzeuge außerhalb der Fahrbahn, als seitlicher Ausweichraum bei unerwarteten Hindernissen auf der Fahrbahn, der einseitigen Behelfsverkehrsführung neben Unfall- oder Arbeitsstellen, der Streckenkontrolle, den Unterhaltungsarbeiten und Winterdienstesätzen sowie dem Befahren durch Fahrzeuge von Rettungsdiensten, Notfall- und Pannenhilfe. Bei einer Einbeziehung der Standstreifen in den „Normalverkehr“ kann der Standstreifen die genannten Funktionen nicht mehr erfüllen.

Standstreifen haben darüber hinaus erhebliche Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Wiederholte Untersuchungen seit 1964 belegen, dass die Verkehrssicherheit auf vierstreifigen Autobahnen ohne Standstreifen unter sonst gleichen Randbedingungen um ca. 25 bis 30 % schlechter ist als auf vierstreifigen Strecken mit Standstreifen. Die Zahl der Unfälle mit schwerem Personenschaden ist auf Strecken mit drei Fahrstreifen von 3,50 m Breite ohne Standstreifen (wie sie bei einer Standstreifenumnutzung entstehen) sogar etwa doppelt so hoch wie auf Strecken mit zwei Fahrstreifen von 3,75 m Breite mit Standstreifen.

Aus den vorgenannten Gründen kann deshalb eine dauerhafte generelle Einbeziehung der Standstreifen in den „Normalverkehr“ nicht in Betracht kommen. Dies schließt nicht aus, in Sonderfällen von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. In solchen Sonderfällen, bei denen dann bestimmte technische und rechtliche Aspekte zu beachten sind, müssen die Sicherheitsnachteile infolge des Verlustes des Standstreifens gegenüber den Vorteilen, die im Gewinn einer Kapazitätserhöhung liegen, genau abgewogen werden.

Eine generelle oder flächendeckende Umnutzung des Standstreifens ist vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar. Einen planmäßigen Ausbau der Bundesautobahnen mit einem sicheren und betriebstechnisch erforderlichen Querschnitt könnte eine solche Maßnahme nicht ersetzen. Einsparungen bei den Investitionskosten sind dadurch auf Dauer nicht erzielbar, da der Bedarf für den planmäßigen Ausbau mit Regelquerschnitt weiterhin besteht, für den Zwischenzustand jedoch verlorene Kosten entstünden.

32. Welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um bei dem Unfallschwerpunkt der Außerortsstraßen (ohne Bundesautobahnen) eine Reduktion der Verkehrsunfälle herbeizuführen?

Auch aus Sicht der Bundesregierung ist die Verkehrssicherheit auf Außerortsstraßen (ohne Bundesautobahnen) – den so genannten Landstraßen – vielfach unzureichend. Daher sind neben verhaltensbeeinflussenden Maßnahmen sicherheitsfördernde bauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen von großer Bedeutung.

Hierzu zählen insbesondere folgende Maßnahmen, die auch im neuen „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001 aufgegriffen werden:

- Bau von Radwegen an Bundesstraßen, um durch Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In den kommenden Jahren soll das Radwegenetz an Bundesstraßen jährlich um rd. 400 km erweitert werden;

- Ausbau des Straßennetzes nach modernen Entwurfsgrundsätzen; dies gilt auch für den Bau von Ortsumgehungen, für den im Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 zusätzliche Mittel bereitgestellt werden;
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten;
- Verbesserung der Sicherheit an Straßenzügen mit vielen schweren Unfällen. Hierzu hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen ein Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen herausgegeben, in dem das Führen von Dreijahres-Unfalltypensteckkarten für eine zielführende Maßnahmensuche gegen Unfallhäufungen empfohlen wird. Die Bundesregierung unterstützt diese Empfehlung.

In einer bei der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichteten Projektgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)“ werden zz. in Zusammenarbeit mit den Straßenbauverwaltungen der Länder an rund 20 Untersuchungsstrecken folgende Maßnahmenkonzepte erprobt:

- linienhafte Vermeidung von Überholunfällen (gefahrloses Überholen ermöglichen bzw. Überholverbote durchsetzen),
- Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch stationäre Überwachung,
- Schaffung verkehrssicherer vor allem hindernisfreier Seitenräume (mit Rücksicht auf erhaltenswerte Alleen).

Auf Grund der im Ausland festgestellten Sicherheitserfolge durch Road Safety Audits sieht die Bundesregierung hier einen Erfolg versprechenden Ansatz für Sicherheitsinitiativen. Sicherheitsaudits haben die Aufgabe, während der Entwurfsphase bis zur Verkehrsfreigabe Sicherheitsmängel aufzudecken und Vorschläge für deren Beseitigung vorzutragen. Auf Veranlassung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird zz. die Zweckmäßigkeit eines solchen Verfahrens für Deutschland untersucht und ein für die deutsche Planungs- und Verwaltungspraxis geeignetes Verfahren entwickelt.

Landstraßen mit Bäumen sind besondere Schwerpunkte. Bei Unfällen mit Anprall an Bäume werden jährlich 1 800 Menschen getötet und 27 000 verletzt. Ein großer Teil dieser Unfälle könnte vermieden werden. Die Bundesregierung tritt daher besonders dafür ein,

- den Verkehr in Alleen zu verlangsamen,
- die Unfallschwere z. B. durch Montage von Schutzplanken zu verringern,
- wenn möglich den Kfz-Verkehr aus den Alleen herauszunehmen, ihn umzuleiten oder abseits der Allee eine Kraftfahrstraße zu bauen,
- bei Neuanpflanzungen von Bäumen an bestehenden oder neuen Straßen einen deutlichen Abstand zum Fahrbahnrand zu halten.

33. Welche kurz- und mittelfristige Konzeption verfolgt die Bundesregierung bei den Tempo-30-Zonen?

Nachdem mehr als zehn Jahre durchweg positive Erfahrungen mit der Anordnung von Tempo-30-Zonen gewonnen werden konnten, hat die Bundesregierung dem Wunsch der Gemeinden, das bislang hohe Anforderungsniveau für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen zu senken, Rechnung getragen. Die Bundesregierung hat dazu in enger Abstimmung mit den Kommunalen Spitzenverbänden einen Vorschlag zur Erweiterung der derzeit geltenden Tempo-30-Zonen-Regelung erarbeitet. Die Neuregelungen sind Teil einer Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die im Wesentlichen am 1. Februar

2001 in Kraft getreten ist. In welchem Ausmaß von den neuen Möglichkeiten, Tempo-30-Zonen einzurichten, Gebrauch gemacht wird, liegt in der Verantwortung der Gemeinden.

Die gesetzliche Innerortshöchstgeschwindigkeit nach § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO bleibt unverändert 50 km/h. Die Möglichkeit, abseits der Hauptverkehrsstraßen (Zeichen 306) Tempo-30-Zonen einzurichten, wird jedoch wesentlich erleichtert. Gleichzeitig wird ein Beitrag zur einheitlichen Rechtsanwendung geleistet, indem die wesentlichen Voraussetzungen und Ausschlusskriterien für die Einrichtung solcher Zonen in der Verordnung selbst geregelt werden (§ 45 Abs. 1c – neu – StVO). So wird klargestellt, dass eine Einbeziehung von klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) in eine Tempo-30-Zone nicht in Betracht kommt. Um insbesondere in größeren Gemeinden und Städten ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen zu erhalten, wird auch für Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) die Möglichkeit der Einbeziehung in eine Tempo-30-Zone ausgeschlossen.

Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone setzt grundsätzlich die Vorfahrtregel „rechts vor links“ sowie das Fehlen von lichtzeichengeregelten Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen voraus. Um zu verhindern, dass auf Grund der Neuregelung heute schon vorhandene Tempo-30-Zonen wegen bestehender Lichtzeichenanlagen zum Schutze der Fußgänger auch an Kreuzungen und Einmündungen aufgehoben oder mit erheblichem finanziellem Aufwand geändert werden müssten, wird zugleich geregelt, dass solche vor dem 1. November 2000 angeordneten Zonen zulässig bleiben.

34. Was hat die Bundesregierung bisher zur Reduktion von Verkehrszeichen getan?

Die Kompetenz, Verkehrszeichen anzuordnen, liegt bei den örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörden der Länder, die dabei die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu beachten haben. Die Einflussmöglichkeiten des Bundes konzentrieren sich daher auf die Gestaltung dieser Regelwerke. Daneben kann der Bund – in jedoch nur sehr eingeschränktem Umfang – als Träger der Straßenbaulast von Bundesfernstraßen, über Modellprojekte und beständige Appelle an die obersten Straßenverkehrsbehörden der Länder darauf hinwirken, dass der allgemein anerkannten „Überbeschilderung“ entgegengewirkt wird.

Ein wesentlicher Schritt war die Änderung der StVO im Jahre 1997, die in § 39 (gerichtet an die Verkehrsteilnehmer) bzw. in § 45 (gerichtet an die anordnenden Behörden) den Grundsatz „So viel Verkehrszeichen wie nötig, so wenig wie möglich“ ausdrücklich formuliert hat. Darüber hinaus haben Fachleute des Bundes und der Länder in den zurückliegenden Jahren die einschlägigen Bestimmungen der StVO und der VwV-StVO eingehend und mit dem Ziel geprüft, jede Formulierung zu vermeiden, die eine „Überbeschilderung“ fördern könnte. Diese Ergebnisse werden derzeit in den zuständigen Fachgremien diskutiert und sollen möglichst noch im Jahre 2001 in Änderungen der StVO und der VwV-StVO Eingang finden. Im neuen Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001 wird diese Zielsetzung bekräftigt.

35. Welche Erfahrungen liegen nach zehn Jahren der deutschen Einheit mit dem „Grünen Pfeil“ vor?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Oktober 1999 ihren abschließenden Bericht über die Auswirkungen der Grünpfeil-Regelung auf die Verkehrssicherheit vorgelegt. Der Bericht kommt im Wesentlichen zu folgenden Ergebnissen:

- Fehlverhaltensweisen beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil führen – wie Verstöße gegen andere Verhaltensvorschriften auch – zu Unfällen. Diese Unfälle sind aber nicht schwerer und auch nicht häufiger als beim Rechtsabbiegen bei „Grün“ zeigender Ampel.
- Die Konfliktuntersuchungen, bei denen beobachtet worden ist, welche Konflikte in welcher Anzahl und welcher Schwere beim Rechtsabbiegen mit Grünpfeil auftreten, haben insgesamt niedrige Raten erbracht.
- Bei Beachtung der Einsatzkriterien wird entgegen der noch bei der Einführung der Grünpfeil-Regelung in die StVO im Jahre 1994 geäußerten Befürchtungen die Sicherheit des Fußgängerverkehrs nicht beeinträchtigt; Probleme treten jedoch mit (insbesondere rechtswidrig von rechts kommenden) Radfahrern auf.
- Die positiven Wirkungen des Grünpfeils (z. B. Einsparung von Wartezeiten) bleiben auch unter den Bedingungen einer starken Verkehrsbelastung (also nicht nur – wie zunächst vielfach unterstellt – unter den Verkehrsbedingungen der DDR) erhalten. Inwieweit damit eine Kraftstoffeinsparung und Umweltentlastung verbunden ist, hängt maßgeblich von den örtlichen Bedingungen ab, sie ist insgesamt jedoch gering.
- Die 1994 festgelegten Einsatzkriterien sind im Wesentlichen sachgerecht ausgewählt und die Verhaltensvorschriften richtig konzipiert; Korrekturbedarf besteht nur in wenigen Details.
- Bei der Neuordnung von Grünpfeilen empfiehlt sich eine intensive Öffentlichkeitsarbeit, um den Kraftfahrern – insbesondere der alten Länder – die Verhaltensvorschriften besser zu vermitteln.
- Das Anhaltegebot vor dem Rechtsabbiegen wird sehr häufig missachtet; durch die „Rot“ zeigende Ampel und die übliche Knotenpunktgeometrie wird aber zumindest ein sehr langsames Fahren im Bereich der Ampel erreicht.

Auf Grund der Ergebnisse des genannten Berichtes sieht die Bundesregierung keinen grundsätzlichen Änderungsbedarf zur Grünpfeil-Regelung in der StVO. Den Empfehlungen des Berichts zur Konkretisierung der Einsatzkriterien in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist durch deren Änderung mit Wirkung ab 1. Februar 2001 bereits entsprochen worden. Die Änderungen beschränken sich auf Details (zur Zulassung der Grünpfeil-Regelung bei starkem Fußgängerverkehr; Vereinfachung der Vorschriften über die Unfallbeobachtung). Die im Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen geforderte und im Regierungsentwurf enthaltene Vorgabe des Verzichts auf die Grünpfeil-Regelung außerhalb geschlossener Ortschaften hat dabei jedoch, gestützt auf Berichte über die Unfallunauffälligkeit solcher Regelungen auch außerorts aus den jungen Bundesländern, nicht die Zustimmung des Bundesrates erhalten. Hinsichtlich der im Bericht enthaltenen weiter gehenden Empfehlungen für die Praxis vor Ort erwartet die Bundesregierung, dass dies die Entscheidungssicherheit der örtlichen Behörden fördert.

V. Europäische Union und Verkehrssicherheit

36. Von welchen Zielen lässt sich die EU in ihrer Verkehrssicherheitsarbeit leiten?

Mit den Verträgen von Maastricht zur Europäischen Union (1993) hat die Union und damit die Europäische Kommission Zuständigkeiten auch für Straßenverkehrssicherheitsfragen erhalten (Artikel 75 = Artikel 71 des Vertrages von Amsterdam) – dies jedoch nur im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips (Artikel 3b = Artikel 5 des Vertrages von Amsterdam). Oberstes Ziel ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Europas Straßen durch eine mit den Mitgliedstaaten der Union abgestimmte Politik. Die von der Union im Einzelnen verfolgten Ziele enthält die Mitteilung der Kommission vom 17. März 2000 (KOM (2000) 125 endg., S. 6 ff.) mit den nach Prioritäten gewichteten Maßnahmenschwerpunkten zur Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre (Aktionsprogramm 1997 bis 2001). Es werden darin drei Kategorien unterschieden:

1. Erfassung und Verbreitung von Informationen zu folgenden Bereichen:

- Entwicklung der Kampagnen zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft,
- Zielfelder,
- Zielgruppen,
- wirksame Maßnahmen (einschließlich der möglichen Vorteile durchführbarer Maßnahmen sowie eine Bewertung der Wirksamkeit bereits getroffener Maßnahmen),
- Umsetzung und Durchsetzung der maßgeblichen Rechtsvorschriften,
- rascher Informationstransfer und rasche Übertragung bester Praktiken auf die gesamte Gemeinschaft.

2. Veranlassung und Unterstützung von Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen unter dem Schwerpunkt der menschlich bedingten Faktoren und der Schnittstellen dieser Faktoren mit der Verkehrsumgebung; diese Maßnahmen umfassen entsprechende Rechtsvorschriften, Pilotprojekte und Kampagnen zur stärkeren Sensibilisierung, zur besseren Qualifizierung und zur Verbesserung der physischen Konstitution der Straßenverkehrsteilnehmer sowie Überwachungsverfahren und technische Maßnahmen mit dem Ziel der Schaffung einer stärker sicherheitsorientierten Umgebung.

3. Veranlassung und Unterstützung von Maßnahmen zur Minderung der Folgen aufgetretener Verkehrsunfälle. In diesem Bereich wird ein besserer Schutz der Straßenverkehrsteilnehmer durch Sicherheitsgurte, Helme und das Angebot von Fahrzeugen mit besserem Aufprallschutz angestrebt; außerdem sollen Vorschläge zur Entwicklung von Standards und -leitlinien zur Schaffung einer Infrastruktur eingebracht werden, die dazu beiträgt, das Verletzungsrisiko bei Unfällen zu mindern.

Mit dieser Strategie strebt die Europäische Kommission eine Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfallopfer von 45 000 im Jahre 1995, auf 32 000 im Jahre 2005 und auf 27 000 im Jahre 2010 an.

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?

Der Haushaltsplan der Europäischen Gemeinschaften enthält die Haushaltslinie B2-7020, aus der die Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit finanziert werden können. Die Mittelausstattung dieser Haushaltslinie, über die letztendlich das Europäische Parlament entscheidet, betrug 1999 und 2000 jeweils 8,9 Mio. EURO. 57 % bzw. 61 % dieser Mittel wurden nach Angaben der Europäischen Kommission für Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit ausgegeben. Für die kommenden Jahre wurde noch kein Beschluss gefasst. Im Hinblick auf die im laufenden Aktionsprogramm genannten Maßnahmen wird die Kommission voraussichtlich den gleichen Betrag für das Jahr 2001 vorschlagen. Der Bedarf für das Jahr 2002 wird von dem neuen Aktionsprogramm abhängen, das ab dem Jahr 2002 gelten wird. Die Vorbereitungen dazu sind bereits eingeleitet. Diese Beträge stellen nur eine Teilmenge der tatsächlichen Gesamtbeträge dar, die in weitere Maßnahmen mit lediglich mittelbarem Bezug zur Straßenverkehrssicherheit fließen, wie z. B. in die Bereiche der Forschung, der transeuropäischen Netze, der Regionalentwicklung sowie der Reglementierung und Normung.

38. Wie und in welcher Höhe finanzieren nach Kenntnis der Bundesregierung die Nachbarländer

- Frankreich,
- Österreich,
- Dänemark,
- die Niederlande und
- die nicht zur EU gehörende Schweiz

ihre Verkehrssicherheit?

(Vorbemerkung: Die „Finanzierung der Verkehrssicherheit“ erfolgt in den einzelnen Staaten auf sehr unterschiedliche Weise. Die Zuordnung von Maßnahmen und die Zurechnung von Finanzmitteln zur Verkehrssicherheitsarbeit ist nicht einheitlich. Deshalb sind die im Folgenden genannten Zahlen untereinander und mit den Aufwendungen für Verkehrssicherheit in Deutschland nicht ohne weiteres vergleichbar.)

Frankreich

In Frankreich wurden von 1993 bis 1999 folgende öffentliche Mittel für die Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit aufgewendet:

<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>
38 Mio. FF	50 Mio. FF	44 Mio. FF	33 Mio. FF
<u>1997</u>	<u>1998</u>	<u>1999</u>	<u>2000</u>
27 Mio. FF	38 Mio. FF	39 Mio. FF	53 Mio. FF

Seit 1995 beteiligt sich auch die französische Versicherungswirtschaft an der Finanzierung von Präventionsmaßnahmen. Die Versicherer haben sich gegenüber dem Staat vertraglich verpflichtet, 0,5 % der Beiträge zur Haftpflichtversicherung für die Sicherheit im Straßenverkehr aufzuwenden.

Österreich

In Österreich werden die Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit (AOeA) für die Straßenverkehrssicherheit im weiteren Sinne auf zweierlei Weise finanziert.

1. Für die AOeA ist seit 1989 der österreichische Verkehrssicherheitsfonds zuständig. Der Fonds wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) verwaltet. Die Finanzierung erfolgt durch die Ausgabe von Wunschkennzeichen (zusätzliche Kosten pro Kennzeichen 2 000 ATS) und durch die auf der Rückseite von Geisterfahrerwarntafeln angebrachte Werbung. Das BMVIT rechnet mit jährlichen Einnahmen in Höhe von insgesamt 30 Mio. ATS.

Die Mittel des Fonds sind unter anderem für Projekte zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr zweckgebunden. Die Einnahmen des Fonds teilen sich Bund und Länder im Verhältnis 40:60. Bisher wurden insgesamt 161 Projekte auf den Gebieten Verkehrserziehung und angewandte Forschung in einer Gesamthöhe von 207,9 Mio. ATS finanziert.

2. Das Bundesministerium des Innern verwendet 20 % aller Einnahmen aus Strafmandaten auf Bundesstraßen und Autobahnen zur Verbesserung der technischen Ausstattung und der Schulung des Personals in der Verkehrsüberwachung.

Dänemark

In Dänemark werden Aufklärungs- und Schulungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit überwiegend öffentlich finanziert, daneben auch durch die private Versicherungswirtschaft finanziell gefördert.

Wichtigste Organisation ist der „Rat für größere Verkehrssicherheit“, ein privatrechtlicher Zusammenschluss von Behörden und Verbänden, der seit 1935 besteht. 1999 hatte der Rat einen Etat von 42 Mio. DKK. Davon kamen 16 Mio. direkt vom Verkehrsministerium, 15 Mio. aus der Beteiligung von Staat, Ämtern und Gemeinden an Projekten und Kampagnen, 3 Mio. aus dem Verkauf von Material an Schulen, 6 Mio. aus Mitgliedsbeiträgen des „Kinderverkehrsklubs“ und 1,5 Mio. von Versicherungsgesellschaften.

Daneben betreiben die Ämter sowie die Gemeinden selbständige Programme. Zahlen über die insgesamt eingesetzten Mittel liegen der Bundesregierung nicht vor.

Niederlande

Die Finanzierung der öffentlichen Kampagnen für die Verkehrssicherheit in den Niederlanden übernimmt zum größten Teil das niederländische Verkehrsministerium.

Das Ministerium subventioniert außerdem zwei Interessenverbände: „3VO“ ehemals „WN“ ((Veilig Verkeer Nederland = Verkehrssicherheit Niederlande), „Kinderen Voorrang“ (Vorfahrt für Kinder) und „Voorrang en Voetgangersvereniging“ (Vorfahrt und Fußgängerverein)) sowie den „Fietserbond ENFB“ (Erste Nederlandse Fiets-bond = Erster niederländischer Fahrradbund).

Über „3VO“ werden den Fernsehanstalten Fernsehspots als „Stopper“ angeboten, die gesendet werden, wenn die Sender Sendezeit zu füllen haben. Hierfür werden keine Sendezeitkosten berechnet, was eine erhebliche Kosteneinsparung bedeutet.

Weiterhin gibt es eine Vereinbarung des Ministeriums mit dem Bund der Versicherer, wonach während fünf Jahren jährlich gemeinsam eine Verkehrssicherheitskampagne finanziert wird.

Auch regional und örtlich werden viele Aufklärungsmaßnahmen durchgeführt. Hierfür sind die Provinzen und Gemeinden verantwortlich. Sie arbeiten dabei mit Rijkswaterstaat (Referat für Öffentliche Arbeiten des niederländischen Verkehrsministeriums), der Polizei und regionalen Stützpunkten der 3VO zusammen.

Schweiz

Soweit der Bundesregierung bekannt, hat die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in den vergangenen 3 Jahren ca. 10 Mio. sfr pro Jahr aufgewandt, und der Fonds für Verkehrssicherheit nochmals ca. 20 Mio. sfr pro Jahr.

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?

Die Fragen 39 und 40 werden gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Kommission stellt seit 1993 ihre Verkehrssicherheitsarbeit in Aktionsprogrammen zusammen, berät diese mit den Mitgliedstaaten und legt sie anschließend dem Verkehrsministerrat zur Zustimmung vor. Auf der Grundlage des zweiten Aktionsprogramms 1997 bis 2001 nennt die Kommission in ihrer Mitteilung vom 17. März 2000 folgende Rechtsvorschriften, die auch für Deutschland Relevanz haben werden:

- Verordnung zur 2. Fahrtenschreibergeneration, formelle Annahme durch den Rat am 24. September 1998 (Verordnung (EG) Nr. 2135/98).
- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über stichprobenartige Kontrollen der Verkehrssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (Vorschlag der Kommission vom 11. März 1998).
- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der Prüfvorschriften für Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen (Vorschlag der Kommission vom 19. März 1998).
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG vom 10. Februar 1999.

Am 18. Juni 1998 unterzeichneten die 15 Mitgliedstaaten der Union ein Übereinkommen, nach dem der Entzug der Fahrerlaubnis in einem Mitgliedstaat für die gesamte Union rechtswirksam wird. Erfasst sind auch Fälle, in denen die Fahrerlaubnis auf Grund bestimmter Verkehrsverstöße wie z. B. Fahrerflucht, Alkohol am Steuer oder Geschwindigkeitsüberschreitungen entzogen wird. Voraussetzung ist, dass der Staat, in dem der Verstoß begangen wurde, den Entzug der Fahrerlaubnis unverzüglich den zentralen Behörden des Staates mitteilt, in dem der Fahrer seinen Wohnsitz hat, und dass die Behörden dieses Staates entsprechend reagieren.

Zum Thema „Alkohol, Drogen, Medikamente am Steuer“ wurde eine Arbeitsgruppe reaktiviert und aufgefordert, die besten Praktiken zu bestimmen und Empfehlungen zu Maßnahmen zu formulieren, die auf europäischer Ebene geprüft werden sollen.

Maßnahmen der Union, die die Aufklärung der Öffentlichkeit anbelangen und auch einen Einfluss auf die deutsche Verkehrssicherheitsarbeit haben, sind:

- Das European New Car Assessment Programme (Euro NCAP), ein Programm zur Bewertung von Neufahrzeugen, um durch die Bereitstellung geeigneter Verbraucherinformationen über die passive Sicherheit von Fahrzeugen einen Markt für sicherheitsorientierte Produkte zu schaffen. Die Europäische Union unterstützt Euro NCAP finanziell. Im Rahmen von Euro NCAP werden Crash-Tests zur Ermittlung des Verhaltens bei Frontal- und Seitenaufprall sowie eine Bewertung neuer Fahrzeugfrontkonstruktionen im Hinblick auf das Verletzungsrisiko für Fußgänger und Radfahrer durchgeführt. Euro NCAP hat einen erheblichen Einfluss sowohl auf die Konstruktion neuer Fahrzeuge als auch auf den Einbau von Ausrüstungen zur Erhöhung der Insassensicherheit in vorhandenen Fahrzeugmodellen.
- Förderung von Kampagnen durch Mitfinanzierung wie zum Beispiel die von April bis Oktober 1998 durchgeführte Kampagne „10 Sekunden, die Ihr Leben retten können“. Die europaweite Kampagne konzentrierte sich auf einfache Maßnahmen, die binnen 10 Sekunden auszuführen sind und bei einem Unfall lebensrettend wirken können: Anlegen eines Sicherheitsgurtes, richtiges Einstellen von Sitz und Kopfstützen, Unterbringen loser Gepäckstücke im Kofferraum, Verwenden von Kindersitzen und Kinderrückhaltesystemen.
- Im Bereich der Erfassung und Verbreitung von Informationen hat Deutschland im Rahmen der CARE-Straßenverkehrsunfall-Datenbank an der Erarbeitung so genannter Äquivalenzkennziffern zur näherungsweise Anpassung von Daten mitgewirkt, die auf unterschiedlichen statistischen Erhebungsgrundlagen basieren. Mit Hilfe der CARE-Datenbank will die Europäische Kommission ihre Entscheidungsgrundlagen zur Verkehrssicherheitspolitik in Europa verbessern. In Zukunft will die Kommission die Datenbank mit weiteren Informationen zur Straßenverkehrssicherheit in den Mitgliedstaaten (z. B. Forschungsergebnisse) anreichern und diese der Wissenschaft und der Öffentlichkeit zugänglich machen. Zur Realisierung dieser Idee vergibt die Kommission entsprechende Gutachten und Expertisen.

Weiter nennt die Kommission für die folgenden Jahre Verkehrssicherheitsinitiativen, die auch für Deutschland relevant sind:

- Rechtsvorschriften zur Erhöhung der Quote der Verwendung von Sicherheitsgurten und Kinderrückhaltesystemen;
- Empfehlung an die Mitgliedstaaten zum maximalen Blutalkohol im Verkehr;
- Rechtsvorschriften zur Ausweitung der geltenden Vorschriften für Geschwindigkeitsbegrenzer in Nutzfahrzeugen auf alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen;
- Ausarbeitung von Leitlinien zur Behandlung von Unfallschwerpunkten und Entwicklung „entschärfter“ Straßenauslegungen.

Über diese Prioritäten hinaus werden in der Mitteilung der Kommission vom 17. März 2000 fünf weitere Bereiche genannt, in denen weiter führende Untersuchungen durchgeführt werden:

- Medizinische Anforderungen für die Ausstellung von Führerscheinen,
- Standards für den praktischen Teil der Führerscheinprüfung,
- Fahren mit Abblendlicht bei Tag,
- Auswirkungen von Medikamenten und Drogen auf das Fahrverhalten,
- Unfallopferversorgung.

Auch die Ergebnisse dieser Untersuchungen können für Deutschland relevant werden.

In der Mitteilung der Kommission vom 17. März 2000 werden die Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit der Union dargestellt. Sie sind im Wege einer Mehrkriterienanalyse mit Schätzungen zum Potenzial vermeidbarer tödlicher Verletzungen, mit zeitlicher und kostenmäßiger Wirksamkeit berechnet und in eine Rangfolge gebracht worden:

1. EuroNCAP
2. Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme
3. Alkohol
4. Geschwindigkeitsbegrenzer für leichte Fahrzeuge
5. Entschärfung von Unfallschwerpunkten und Entwicklung „entschärfter“ Straßenauslegung
6. Fahrzeugfrontkonstruktionen, die bei Unfällen eine geringere Verletzungsgefahr für Fußgänger und Radfahrer darstellen.

Die genannte Mitteilung wurde dem Verkehrsministerrat im Juni 2000 in Verbindung mit einer „Entschließung des Rates zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit“ vorgelegt, die weitere Konkretisierungen enthält. Der Rat hat beides zustimmend zur Kenntnis genommen, so dass die Europäische Kommission bei ihren weiteren Überlegungen darauf aufbauen wird.

41. Wie und unter Einschaltung welcher Gremien erfolgt die Zusammenarbeit auf diesem Gebiet zwischen der EU und der Bundesrepublik Deutschland?

Bei Themen zur Straßenverkehrssicherheit berät sich die Europäische Kommission mit Fachbeamten der höchsten Verkehrsbehörden der Mitgliedstaaten (in Deutschland: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen – Abteilung Straßenbau, Straßenverkehr), die ein- bis zweimal jährlich in der so genannten „High Level Group on Road Safety“, zuletzt am 21. Februar 2001 in Brüssel, zusammentreten.

42. Auf welchen Gebieten der Verkehrssicherheitspolitik räumt die Bundesregierung der EU konkrete Verantwortlichkeit ein und auf welchen beansprucht sie weiterhin nationale Zuständigkeit?

Die Kompetenzverteilung zwischen Europäischer Union und Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit ist seit 1993 im EG-Vertrag verankert. In Artikel 71 Abs. 1 Buchst. c (Fassung des Vertrages von Amsterdam) wird die Aufgabe der Verkehrssicherheit der Europäischen Gemeinschaft zugewiesen, wobei das Subsidiaritätsprinzip zur Anwendung kommen sollte. Dazu heißt es in Artikel 5 (Fassung des Vertrages von Amsterdam): „In den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, wird die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können.“

Die Bundesregierung vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, dass alle Fragen der Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr auf nationaler Ebene besser und wirksamer geregelt werden können als durch zentrale europäische Vorschriften. Fragen der technischen Harmonisierung im Bereich der Fahrzeuge sind auch nach Auffassung der Bundesregierung besser auf europäischer Ebene

zu lösen. Dies gilt ebenfalls für Regelungen betreffend die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Arbeitszeiten der Berufskraftfahrer, Regelungen, die wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

VI. Medien und Verkehrssicherheit

43. Wie und mit welchen Projekten beteiligen sich Fernsehen und Printmedien an der Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit?

Befragt wurden durch die Bundesanstalt für Straßenwesen über die Aufklärungsarbeit zur Verkehrssicherheit, die Redaktionen von insgesamt 45 Fernsehanstalten (Sender bzw. deren verschiedenen Zentralen, Landesstudios und Redaktionen), 84 Tageszeitungen (die 15 auflagenstärksten Tageszeitungen und alle am Projekt „Kavalier der Straße“ beteiligten Redaktionen) sowie 35 Zeitschriften. Befragungszeitraum war August 2000. Die Antwortquote der Fernsehanstalten lag bei 18 %, die der Tageszeitungen bei 11 %, die der Zeitschriftenredaktionen bei 17 %.

Der Hessische Rundfunk (hr) strahlt 14-tägig mit zwei Wiederholungen das Verkehrsmagazin „mobil“ aus, eine Informationssendung über Verkehr, Technik und Mobilität. Im Rahmen dieser Sendung wird regelmäßig eine Vielzahl von Informationen zur Verkehrssicherheit angeboten. Beispiele:

- Last Exit – Notbremsspur für LKW
- Zweiradfahren für Ältere – Fahren mit Hilfsmotor
- Schulbus auf dem Prüfstand – Kinder auf dem Weg zur Schule
- Hilfe ich sehe nichts! – Nachtblindheit
- Der Reifen – Das unbekannte Wesen
- Zündstoff Autobahn
- Auf der falschen Spur – Geisterfahrer.

Von VOX wird das Automagazin „auto motor und sport tv“ ausgestrahlt. Unter dem Titel „Fahrsicherheit mit Christian Danner“ werden Fragen rund um die Verkehrssicherheit behandelt und Tipps gegeben (Dauer der Beiträge bis zu 4 Minuten). Themenbeispiele sind:

- Rechts vor Links
- Schnee weg
- Winterreifen
- Mitwachsender Kindersitz
- Scheibenwischer
- Langstreckenfahrten
- Sicherheitsgurt.

Wöchentlich werden etwa 1 Million Zuschauer angesprochen. Zielgruppe sind Zuschauer von 14 bis 49 Jahren. Zusätzlich strahlt VOX ab Oktober eine wöchentliche Sendung „Schwer in Fahrt – Das LKW-Magazin“ aus. In dieser Sendung werden Informationen und Unterhaltung rund um die Themen LKW gegeben und Fragestellungen zur Fahrsicherheit behandelt. Beispiele für geplante Beiträge:

- Fahren im Winter
- Sitzeinstellung, Position im Fahrerhaus
- Spritzwasser, Nebel

- Ladungssicherung
- Verhalten im Stau.

In der Reihe „Zweiradspaß – aber sicher“ (VOX) werden alle vier Wochen Spots zu speziellen Aspekten des Motorradfahrens gezeigt. Darüber hinaus werden von VOX wöchentliche Verkehrstipps gegeben.

Der Norddeutsche Rundfunk (N3) beschäftigt sich mit der Verkehrssicherheit in der Sendung „Hallo Niedersachsen“, einem 30-minütigem täglichen Regionalmagazin. Allein im Jahre 2000 wurden etwa 50 Beiträge zum erfragten Thema gesendet. Unter anderem:

- Schulbeginn
- Verkehrsgerichtstag in Goslar
- Disco-Unfälle
- Anschnallpflicht für Kinder
- Verhalten bei Unfällen
- Schlechte Sichtverhältnisse
- Initiative der Landesregierung zu Verkehrstoten.

Vom Norddeutschen Rundfunk (N3) wird ferner vor Ausstrahlung des Kleinkindprogramms täglich das Standbild eines von Kindern gemalten Plakates gesendet, das in Verbindung zur aktuellen Kampagne der Deutschen Verkehrswacht steht.

Von der ARD wird die bekannteste Reihe – der „7. Sinn“ – angeboten (ca. 25 Sendungen pro Jahr, sonntags). Die ARD geht von etwa 1,7 Mio. Zuschauern aus, sämtliche Verkehrsteilnehmergruppen sollen angesprochen werden. Eine weitere Dauersendung der ARD ist der „Ratgeber Auto + Verkehr“ mit 6 bis 8 Folgen je 30 Minuten. In der Show „Kinderquatsch mit Michael“ wird das Thema der Verkehrssicherheit in Hinblick auf jüngere Zuschauer behandelt. Im Rahmen dieser Show werden Spots gesendet, die Reihe nennt sich „Gib 8“. Michael Schanze stellt in diesen 2-Minuten-Spots Gefahren vor, denen Kinder im Straßenverkehr ausgesetzt sind. Außerdem greift auch die Kindersendung „Sesamstraße“ wiederholt dieses Thema auf.

Ferner:

RTL 2: Vampy-Show: Kindersendung mit Beiträgen zur Verkehrssicherheit.

Kabel 1 sendet „Abenteuer Auto“.

Im Rahmen der Reihe „ServiceZeit Verkehr“ wird im WDR alle 14 Tage u. a. über Verkehrssicherheit informiert, insbesondere Fragen im Zusammenhang mit Kindern werden erörtert. Daneben gibt es in dieser Sendung ein Verkehrsquiz, auch Spots des 7. Sinns werden hier übernommen. In „ServiceZeit Verkehr“ werden sämtliche Verkehrsteilnehmergruppen angesprochen, es wird von 400 000 bis 500 000 Zuschauern ausgegangen.

Der WDR geht darüber hinaus in den Magazinen „NRW am Mittag“, „NRW am Abend“ und „Aktuelle Stunde“ auf Themen der Verkehrssicherheit ein. Die Länge der Beiträge variiert je nach Thema zwischen 90 Sekunden (Themenbeispiel „Autobahnmeisterei“) und 20 Minuten (Themenbeispiel „Kindersicherheit“). Behandelt wurden folgende Fragestellungen:

„NRW am Mittag“:

- Kinderunfälle
- Kinder – Opfer im Straßenverkehr
- Tunnelunfälle

„NRW am Abend“:

- Autobahnmeisterei
- Blitzampel

„Aktuelle Stunde“:

- Gurte für die Bahn
- Parken in zweiter Reihe
- Raserbilanz
- Wie klappt es mit den Radwegen
- Radwegstrafe.

Beim Südwestfunk läuft die Sendung „Rasthaus“ ca. zwölfmal im Jahr, auch hier werden regelmäßig Verkehrssicherheitsthemen behandelt.

Der Bayerische Rundfunk sendet u. a. die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstützte Reihe „cool und crash“ (Laufänge von 8 bis 9 Minuten, 26 Folgen im Jahr).

Bei n-tv werden Beiträge genannter Art regelmäßig in der wöchentlichen Sendung „n-tv Motor“ behandelt (18 Minuten). Die Themen umfassen Fahrberichte, Tests, Reportagen, aktuelle Beiträge und Service-Themen. Als Zielgruppe werden alle Fernsehzuschauer genannt. Darüber hinaus existiert bei n-tv eine lose Reihe von Beiträgen, die Pkw-Fahrern Sicherheitstipps gibt. Beispiele:

- Disco-Unfälle
- Tunnelbrände.

Bei der „Augsburger Allgemeine“ waren seit Jahresbeginn 2000 insgesamt 37 Beiträge erschienen, die sich mit dem Thema Verkehrssicherheit befassten. Unter anderem wurde berichtet über:

- eine Aufklärungsaktion der Polizei
- eine Projektreihe einer Berufsschule „Auto fahren – aber sicher“
- ein Verkehrsquiz der Polizei und der Sparkasse
- ein Projekt „Schüler radeln sicher“
- Clubabend der Motorsportler
- Crashtest für mehr Sicherheit.

Daneben wurden rund 40 Anzeigen mit verschiedenen Motiven geschaltet. Zielgruppen waren Fußgänger, Pkw-Fahrer und Radfahrer.

Auch in der Zeitung „Südwest Presse“ wird das Thema Verkehrssicherheit regelmäßig behandelt. Neben Berichten im Mantel- und Lokalteil bietet insbesondere der Sonderteil „KFZ-aktuell“, der alle 3 bis 4 Wochen erscheint, die Möglichkeit, entsprechende Themen aufzugreifen. Auf den Sonderseiten zum Schulanfang hat sich die „Südwest Presse“ mit der Verkehrssicherheit von Erstklässlern befasst. Daneben werden die Anzeigen der Aktion „Kavalier der Straße“ veröffentlicht.

Die „Neue Osnabrücker Zeitung“ und die „Westfälischen Nachrichten“ veröffentlichen regelmäßig (wöchentlich) Anzeigen der Aktion „Kavalier der Straße“. In den „Westfälischen Nachrichten“ erschien darüber hinaus ein Artikel über Erste Hilfe.

In den „Lüdenscheider Nachrichten“ werden ebenfalls Artikel zur Verkehrssicherheit veröffentlicht, insbesondere zum Schulanfang, nach Unfällen oder bei

entsprechenden kommunalpolitischen Diskussionen. Auch die Lüdenscheider Verkehrssicherheitstage boten Anlass für eine entsprechende Berichterstattung.

Die „Passauer Neue Presse“ und „Der neue Tag“ (Weiden) engagieren sich in doppelter Hinsicht: Neben der Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße“ unterstützen sie die Aktion „Sicher zur Schule – Sicher nach Hause“.

Auch der „Donaukurier“ befasst sich mit dem Thema Verkehrssicherheit. Dabei werden Unfälle oder Unfallserien zum Anlass genommen. Über die Verkehrserziehung in den Schulen wird häufiger berichtet. Daneben werden die Anzeigen „Kavalier der Straße“ geschaltet.

Die Aktionsgemeinschaft „Kavalier der Straße“, der viele deutsche Tageszeitungen angehören, veröffentlicht darüber hinaus Anzeigen zur Verkehrssicherheit, die mit Mitteln des Bundes gefördert werden.

Bei den Automobilverbänden gehört die Verkehrssicherheit zu den wichtigsten Themen. In jedem Heft ihrer Magazine wird ausführlich über ein entsprechendes Thema berichtet. Im Jahre 2000 wurden u. a. folgende Beiträge veröffentlicht:

- Hilfe – was ist mit den Bremsen los?
- Sicherheitsgewinn
- Sicht weg – Tempo weg
- Mit Sonnenbrille sicherer
- Schwanger. Niemals ohne Gurt
- Kinder besser sichern.

Auch in der Zeitschrift „Hör zu“ sind Themen über Verkehrssicherheit keine Ausnahme. Berichtet wurde über

- Bessere Sicht dank Brille
- Kosten von Autounfällen
- Nebel: Schön und gefährlich
- Gefährliche Jungraser
- Unfallbilanz '97.

„Eltern“ informiert ihre Leser ein- bis zweimal jährlich über die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr. Über Kindersitze wurde ausführlich im Dezemberheft '99 berichtet.

44. In welcher Weise werden durch die Bundesregierung Verkehrsicherheitsverbände und andere Organisationen via Internet in die Verkehrssicherheitsarbeit einbezogen?

Die Bundesregierung prüft zurzeit mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen, ob eine Verknüpfung bestehender Internet-Angebote zu einer weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit beitragen kann.

45. Welche Informationsmaßnahmen der Bundesregierung in den Jahren 1998/1999 werden als besonders erfolgreich eingestuft?

Als besonders erfolgreich eingestuft werden Informations-Kampagnen zur Verkehrserziehung und Aufklärung wie

- „Darauf fahr' ich ab“, eine Aktion zur Vermeidung von Alkoholfahrten nach Disco-Besuchen,

- „Mensch denk doch mal nach“, Teil der Aktion „Junge Fahrer“, mit der ebenfalls dazu aufgerufen wurde, Alkoholfahrten zu vermeiden,
- alle Informationsmaßnahmen im Rahmen der Zielgruppenprogramme
 - „Kind und Verkehr“,
 - „Senioren“,
- TV-Sendungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern wie „Cool oder Crash“/Pumuckl-TV und „Vampy“.

Auf die Antwort zu Frage 51, Abschnitt „Verkehrserziehung und -aufklärung“ wird ergänzend hingewiesen.

VII. Ursachen und Maßnahmen, Zielgruppen und Sonderaspekte

46. Von welchen Zielprojekten lässt sich die Bundesregierung in ihrer Arbeit für die Verkehrssicherheit leiten?

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung ist es, Unfälle zu vermeiden und Unfallfolgen zu mindern. Eine detaillierte Darstellung enthält der dem Deutschen Bundestag vorliegende Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über „Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und Übersicht über das Rettungswesen 1998 und 1999 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1998/99“ (Bundestagsdrucksache 14/3863).

Ziele und Maßnahmen im Einzelnen enthält das neue „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001. Es wurde am 14. Februar 2001 dem Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages zugeleitet.

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?

Die Bundesregierung verweist auch hierzu auf das neue Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001. Daraus geht hervor, dass sich die Bundesregierung kontinuierlich der Weiterentwicklung der gesetzlichen Vorschriften zur Bekämpfung der in der Frage genannten Hauptunfallursachen widmet. Dies gilt sowohl für Verhaltens- als auch für Sanktionsvorschriften.

Hinsichtlich der Unfallursache „unangepasste Geschwindigkeit“ ist auf Maßnahmen zur Förderung des verantwortlichen Umgangs mit der Geschwindigkeit hinzuweisen. Die Bundesregierung befürwortet innerhalb geschlossener Ortschaften wegen des geschwindigkeitsdämpfenden Effekts die Einrichtung von Kreisverkehren, deren Rechtsregime durch eine neue Vorfahrtsregel und durch Änderungen bei der Blinkpflicht mit Wirkung zum 1. Februar 2001 modernisiert wurde. Sie setzt sich ferner für den weiteren Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Autobahnen ein. Zur Neuregelung der Tempo-30-Zonen wird auf die Antwort auf Frage 33 Bezug genommen. Die Bundesregierung wird Entwicklungen unterstützen, die geeignet sind, dem Kraftfahrer bei der Vermeidung unfallträchtiger Verhaltensweisen – wie der Abstandsunterschreitung – zu helfen (s. auch Antwort auf Frage 61).

Die Bundesregierung hat der ständigen Verbesserung des Sanktionensystems auf dem Gebiet des Straßenverkehrs in der Vergangenheit stets besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Das bestehende nach Schwere der Verstöße und ihren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit differenzierende System von Straf- und Bußgeldvorschriften hält die Bundesregierung für angemessen und ausreichend. Insbesondere auch die Vorschriften des Bußgeldkataloges sind seit Erlass der Bußgeldkatalogverordnung wiederholt den Erfordernissen des Straßenverkehrs angepasst worden. Zu nennen sind im Bereich von Geschwindigkeitsverstößen die Änderungen bezüglich Lkw, Pkw mit Anhängern, Bussen (1991), bei Innerortsverstößen schlechthin und Nebel (1993), bei Vorbeifahrt an Bussen mit Warnblinklicht (1998) und bei extremen Geschwindigkeitsüberschreitungen (2000). Der Verwarnungsgeldkatalog ist fortgeschrieben worden hinsichtlich Abstands- und Abbiegeverstößen. Die Fahrerlaubnis-Verordnung und die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes, mit der u. a. das Mehrfachtäter-Punktsystem in Verordnungsrang überführt worden ist, hat statt der zuvor geltenden Ermessensentscheidung die zwingende Entziehung der Fahrerlaubnis bei 18 Punkten eingeführt.

Die Bundesregierung hält das verfügbare Instrumentarium für ausreichend. Es muss auch angewandt werden, d. h. durch eine hinreichend intensive Überwachung muss erreicht werden, dass die Vorschriften befolgt werden. Hier sind die Länder gefordert, die die Verkehrsüberwachung als eigene Aufgabe wahrzunehmen haben.

Die Bundesregierung setzt daneben auf die Verbesserung der Prävention. Deshalb ist ein Verbot zur Benutzung von Radarwarngeräten und anderer technischer Einrichtungen geplant, mit denen sich die Kraftfahrer vor Verkehrskontrollen glauben schützen zu können.

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Bekämpfung alkohol- und drogenbedingter Unfälle wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

Die Bundesregierung wird im Rahmen ihrer Verkehrserziehungs- und Aufklärungsarbeit weiter die Gefährlichkeit der aufgeführten Unfallursachen thematisieren, insbesondere auch in TV- und Printmedien. Bezüglich der Aufklärungsmaßnahmen wird auch auf die Antworten zu den Fragen 45, 46 und 54 verwiesen.

48. Was beabsichtigt die Bundesregierung, gesetzlich, auf dem Ordnungswege, 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?

Auch zu dieser Frage verweist die Bundesregierung auf das neue Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001.

Die Bundesregierung hält die verhaltensrechtlichen Vorschriften für die genannten Problemgruppen für ausreichend. Auch hier kommt es hauptsächlich darauf an, die Beachtung dieser Vorschriften, die gemeinsam mit den Ländern erarbeitet worden sind, durch die Behörden der Länder konsequent durchzusetzen.

Auch hinsichtlich der Ahndung von Verstößen werden die bereits geltenden, speziell auf die genannten Problemfelder zugeschnittenen Regelungen derzeit als ausreichend angesehen:

- Bei der Kindersicherung in Kraftfahrzeugen hat bereits die 29. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. Juni 2000 die Sanktionen für die mangelnde Kindersicherung verschärft. Außerdem wurde klargestellt, dass die Sanktionen nicht nur den Fahrer, sondern auch weitere verantwortliche Erwachsene treffen.
- Ebenfalls mit der genannten 29. Verordnung sind Bußgeldregelsätze für Verstöße gegen die Vorschriften über das Verhalten an Bussen mit Warnblinklicht, die hauptsächlich dem Schutz der Kinder im Schulbusverkehr dienen, eingeführt worden.
- Für die Fehlverhaltensweisen von Radfahrern hat die Novelle des Verwarnungsgeldkataloges vom 28. Februar 2000 die Verwarnungsgelder angehoben.
- Speziell zur Bekämpfung der hohen Geschwindigkeitsüberschreitungen sind die betreffenden Bußgeldregelsätze und Regelfahrverbote mit der Verordnung vom 25. Februar 2000 deutlich angehoben worden.

Die Bundesregierung sieht – nach der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe (1986) und der ergänzenden Regelungen (1. Januar 1999) – derzeit keinen Anlass, auf Gesetzgebungsebene weitere Initiativen zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit der Zielgruppe der jungen Autofahrer zu unternehmen.

Den Fragen der Verkehrssicherheit junger Fahrer und geeigneten Maßnahmenansätzen sind mehrere Forschungsprojekte der Bundesanstalt für Straßenwesen gewidmet. Dazu zählt vor allem eine umfassende Wirkungsanalyse zu den Änderungen von 1999 im Maßnahmenansatz der Fahrerlaubnis auf Probe. Damit sollen Erkenntnisse zur Wirkung der neuen Regelungen beim Führerschein auf Probe, zur Funktion und Wirkungsweise der Maßnahme sowie zu international

bewährten Maßnahmeansätzen für junge Fahranfänger, die gegebenenfalls auch in Deutschland angewendet werden könnten, gewonnen werden. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Untersuchungen sollen weitere Optimierungsansätze für die Fahrerlaubnis auf Probe als maßgeblicher Maßnahme zur Reduzierung des Fahranfängerrisikos in Deutschland entwickelt werden, um noch vorhandene Sicherheitspotenziale auszuschöpfen.

Der Aufrechterhaltung der Mobilität im Seniorenalter misst die Bundesregierung einen hohen Stellenwert bei. Für ältere Kraftfahrer bietet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das Programm „Ältere aktive Kraftfahrer“ an. Darin werden von ehrenamtlich tätigen Moderatoren Informationsveranstaltungen zu rechtlichen Neuregelungen, technischen Neuerungen und altersbedingten Leistungseinschränkungen beim Autofahren durchgeführt. Für die Zielgruppe älterer Fußgänger hält der Deutsche Verkehrssicherheitsrat ferner das Programm „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“ bereit, das vor allem über Sicherheitsaspekte beim Überqueren der Straße an ungesicherten und an gesicherten Stellen informiert. Die Bundesregierung lässt gegenwärtig durch eine Projektgruppe eine Strategie zur Optimierung der Verkehrsaufklärung für ältere Verkehrsteilnehmer erarbeiten. Ferner soll ein Controlling-System das Management der Zielgruppenprogramme für Senioren effizienter gestalten helfen.

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?

Seit der Wiedervereinigung wurden in die Bundesfernstraßen insgesamt rd. 75 Mrd. DM – davon in den neuen Bundesländern rd. 29 Mrd. DM – investiert. Das sind rd. 30 % des im Bundesverkehrswegeplan 1992 vorgesehenen Investitionsvolumens. Allein im Jahre 1999 sind von den Mitteln für den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen, einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, fast zwei Drittel in die neuen Länder geflossen.

Für die Erhaltungs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung des Straßenbestands wurden rd. 32 Mrd. DM – davon in den neuen Bundesländern rd. 14 Mrd. DM – investiert. Für Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen standen damit rd. 43 Mrd. DM – davon rd. 15 Mrd. DM für die neuen Bundesländer – zur Verfügung. In diesen Zahlen sind auch Bauleistungen in Höhe von rd. 3 Mrd. DM enthalten, die privat vorfinanziert wurden.

Mit den genannten Mitteln wurden seit der Wiedervereinigung rd. 1 150 km Bundesautobahnen neu gebaut und rd. 1 000 km erweitert sowie rd. 1 600 km Bundesstraßen erweitert oder neu gebaut. In diesen Bauleistungen sind 266 neue Ortsumgehungen enthalten. Allein im Jahre 1999 konnten durch den Bau von Umgehungsstrecken mit einer Gesamtlänge von 166,4 km in 30 Gemeinden die Lärm- und Abgasbelastung gemindert, die Verkehrssicherheit erhöht und ein Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung geleistet werden.

Im Zeitraum 1991 bis 2000 wurden rd. 3 600 km Radwege an Bundesstraßen mit Baukosten in Höhe von 1,2 Mrd. DM fertiggestellt, so dass Ende 2000 über 15 000 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen.

Zunehmende Bedeutung hat die Erhaltung der Bundesfernstraßen. Die in den Straßen investierten Vermögenswerte – die Bundesfernstraßen stellen ein Bruttoanlagevermögen von rd. 334 Mrd. DM (1999) dar – müssen in ihrer Substanz verlässlich bewahrt werden. Ihre Erhaltung erfordert Jahr für Jahr erhebliche Finanzmittel, die aus dem Investitionsteil des Straßenbauhaushaltes bereitgestellt werden. Das sind jährlich Milliardenbeträge – z. B. im Jahr 1999 rd. 3 Mrd. DM –, welche den Spielraum für Neu- und Erweiterungsinvestitionen einschränken.

Prognosen zufolge wird bis zum Jahr 2015 der Personenverkehr um rd. 20 %, der Güterverkehr sogar um mehr als 60 % zunehmen. Um diese Herausforderung zu bestehen, müssen die bestehenden Bundesfernstraßen, aber auch die nachgeordneten Straßen in ihrer Substanz erhalten und weiter ausgebaut werden, damit das Straßennetz auch künftig seinen Beitrag für wirtschaftliches Wachstum – Stichwort „Standort Deutschland“ – leisten kann.

Ab dem Jahre 2001 wird sich die finanzielle Situation im Bundesfernstraßenbau gegenüber den Vorjahren entscheidend verbessern. Der Bundeshaushalt sieht für Bundesfernstraßen im Jahre 2001 Ausgaben in Höhe von rd. 10,82 Mrd. DM vor (2000: rd. 9,96 Mrd. DM). Im Zeitraum 1993 bis 2000 erreichten die Mittel für Bundesfernstraßen in keinem Jahr die Höhe der Ansätze, die für die Jahre 2001 bis 2003 vorgesehen sind. Damit wird nicht nur der steigenden Verkehrsnachfrage, sondern auch den Interessen der Bauwirtschaft in hohem Maße Rechnung getragen. Darüber hinaus erhalten die neuen Bundesländer Förderbeträge aus den Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE), die bis 2006 rd. 1,9 Mrd. DM ausmachen. Für den Bundesfernstraßenbau stehen in den Jahren 2001 bis 2003 aus den Zinsersparnissen beim Schuldenabbau, der mit den Erlösen aus der UMTS-Versteigerung möglich wird, jeweils 900 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung. Diese Mittel wurden in ein Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 eingestellt, das 125 Maßnahmen – vorwiegend Ortsumgehungen – umfasst.

Darüber hinaus ist für den Zeitraum 2003 bis 2007 ein „Anti-Stau-Programm“ vorgesehen, das aus einem Teil der geplanten Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahn-Benutzungsgebühr für schwere Lkw finanziert werden soll. Für die Bundesfernstraßen sind in diesem Programm insgesamt rd. 3,7 Mrd. DM vorgesehen. Mit diesen Mitteln sollen besonders staugefährdete Autobahnabschnitte – mit durchschnittlich über 65 000 Kfz/Tag – erweitert und einige bedeutende Lücken im Netz der Bundesautobahnen geschlossen werden.

Die vorliegenden Investitionsprogramme erfordern ab 2000, d. h. im vorgesehenen Programmzeitraum und darüber hinaus, noch ein Finanzvolumen von rd. 40 Mrd. DM. Mit diesen Programmen sollen rd. 3 500 km Bundesfernstraßen neu gebaut oder erweitert werden, davon allein in den neuen Bundesländern rd. 1 900 km; das entspricht einem Anteil von 55 %.

50. Welche Mittel hat sie bzw. will sie dafür in welcher Höhe für die einzelnen Maßnahmen bereitstellen?

(Vorbemerkung: Für die Beantwortung wird der in der Frage verwendete Begriff „Fernstraßen/Landstraßen“ mit „Bundesstraßen“ gleichgesetzt.)

Jahr	Bundesautobahnen		Bundesstraßen Neubau und Er- weiterung einschl. Ortsumgehungen	Erhaltung (ohne Anteile im Zusammenhang mit Um- und Aus- baumaßnahmen)	Radwege (Baulast Bund)
	Neubau	Erweiterung			
1	2	3	4	5	6
1998 (Ist)	1.494,2 Mio.DM	2.217,5 Mio.DM	1.479,5 Mio.DM	1.857,7 Mio. DM	rd. 100 Mio. DM/Jahr
1999 (Ist)	1.731,5 Mio.DM	1.970,1 Mio.DM	1.383,5 Mio.DM	1.840,9 Mio. DM	
2000 (Soll)	2.022,9 Mio.DM	1.465,3 Mio.DM	1.260,0 Mio.DM	1.903,3 Mio. DM	
2001 (Soll) ¹⁾	2.310,5 Mio.DM	1.215,1 Mio.DM	1.723,3 Mio.DM	2.058,9 Mio.DM	
2002 (Soll) ²⁾	2.282,5 Mio.DM	1.039,4 Mio.DM	1.869,0 Mio.DM	2.105,0 Mio.DM	

¹⁾ Soll = Haushalt

²⁾ Soll = Finanzplanung

Fußwege liegen in der Regel nicht in der Baulast des Bundes, Aussagen hierzu können daher nicht gemacht werden.

51. Mit welchen Maßnahmen und Mitteln hat die Bundesregierung auf die besonders deutlich steigenden Verkehrsunfälle der Jahre 1998 bis 2000 reagiert?

(Vorbemerkung: Die Frage enthält eine unzutreffende Unterstellung. Aus der Unfallentwicklung der zurückliegenden Jahre können „besonders deutlich steigende Verkehrsunfälle der Jahre 1998 bis 2000“ nicht hergeleitet werden. Auf die grundsätzliche Vorbemerkung vor Frage 1 wird insoweit verwiesen.)

Die Bundesregierung berichtet dem Deutschen Bundestag alle zwei Jahre über Maßnahmen der Unfallverhütung im Straßenverkehr und über das Rettungswesen. Aus dem jüngsten Bericht (Bundestagsdrucksache 14/3863) werden folgende Maßnahmen noch einmal exemplarisch genannt:

Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

Die Investitionen im Bundesfernstraßenausbau konzentrierten sich weiterhin auf die neuen Bundesländer. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – davon 7 Aus- und Neubauprojekte von Bundesautobahnen – sind weitgehend abgeschlossen. Auch der in den kommenden Jahren fortzusetzende sechsspurige Ausbau hoch belasteter Autobahnabschnitte und der Bau weiterer Ortsumgehungen wird die Verkehrssicherheit weiter verbessern.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten kommen zunehmend auch auf Bundesstraßen zum Einsatz. Allein im Berichtszeitraum wurden Investitionsmittel in Höhe von 14 Mio. DM für 23 Anlagen eingesetzt, so dass Ende 1999 194 Anlagen mit einem Gesamtwert von ca. 77 Mio. DM installiert sind. Dabei handelt es sich um folgende Typen:

- Verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten,
- punktuelle Anlagen zur Verkehrs- oder witterungsabhängigen Warnung vor Gefahrenstellen,
- Anlagen zur Streckenbeeinflussung mit Verkehrs- oder witterungsabhängiger Steuerung des Verkehrs auf kritischen Streckenabschnitten und
- Anlagen zur Netzbeeinflussung für die Umfahrung von Staubereichen.

Verkehrsrecht

Die Neufassung des § 24a StVG verbessert die sanktionsrechtliche Erfassung von Alkohol und Drogen im Straßenverkehr erheblich und trägt den Erfordernissen des Straßenverkehrs Rechnung.

Anlass für die grundlegende Überarbeitung des Fahrerlaubnisrechts im Jahre 1998 war die 1991 vom Rat der Europäischen Gemeinschaften verabschiedete Zweite Führerscheinrichtlinie. Damit wurde die im Jahre 1981 durch die Erste Führerscheinrichtlinie eingeleitete Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts weitergeführt. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998 und mit der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 wurde diese Richtlinie vollständig in das deutsche Recht übernommen. Am 1. Januar 1999 traten darüber hinaus weitere Bestimmungen in Kraft. Von den Neuerungen hervorzuheben sind:

- regelmäßige gesundheitliche Wiederholungsuntersuchungen für Fahrer von Kraftfahrzeugen ab 3,5 t, die bisher nur für Bus- und Taxifahrer vorgeschrieben waren,
- die Einrichtung eines Fahrerlaubnisregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt. Mit Hilfe dieses Registers wird Deutschland in der Lage sein, effektiv am europaweiten Informationsaustausch teilzunehmen.

Die Bewährungszeit beim Führerschein auf Probe verlängert sich von zwei auf vier Jahre, wenn der Fahranfänger wegen verkehrswidrigen Verhaltens an einem Aufbauseminar teilnehmen muss.

Das am 18. Juni 1998 auch von Deutschland unterzeichnete Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis wird nach der Ratifizierung gewährleisten, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis europaweit wirkt, wenn ein Fahrer aus einem Mitgliedstaat der Europäischen Union in einem anderen Mitgliedstaat erheblich gegen Verkehrsvorschriften verstößt.

Die Vorschriften für das Verkehrszentralregister berücksichtigen stärker als bisher die Erfordernisse des Datenschutzes (Festlegung der Registerzwecke, detaillierte Übermittlungsbestimmungen, Teilauskunft). Auskünfte an Betroffene über den Inhalt ihres Registers und angesammelte Punkte sind unentgeltlich.

Eine neue Regelung im Straßenverkehrsgesetz zum Punktesystem ersetzt die bisherige Rechtsgrundlage in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVZO. Im Maßnahmenkatalog ist dabei die Wiederholungsprüfung weggefallen, das Aufbauseminar sowie die verkehrspsychologische Beratung wurden aufgenommen.

Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen im Bundeshaushalt im Jahre 1998 – nach 20 Mio. DM im Jahre 1997 – Mittel in Höhe von 22 Mio. DM zur Verfügung; 1999 waren es 26 Mio. DM. Von diesen Finanzmitteln verteilten sich mehr als drei Viertel auf die Förderung von Maßnahmen und Programmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) sowie weiterer kleinerer Verkehrssicherheitsorganisationen wie ADFC, Bruderhilfe, Kavalier der Straße u. a.

Die von DVR und DVW durchgeführten Maßnahmen und Programme für Kinder, Senioren und junge Fahrerinnen und Fahrer wurden im Berichtszeitraum mit wissenschaftlicher Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen geprüft. Interdisziplinär besetzte Projektgruppen begannen mit der Umsetzung struktureller, medialer und organisatorischer Erkenntnisse.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen setzte weitere Mittel vornehmlich für die Themen „Sicherheit von Kindern“, „Junge Fahrerinnen und Fahrer“ und „Motorrad“ ein:

- Verschiedene Fernsehsender stellten bewährte Sendeplätze mit bei Kindern besonders beliebten Figuren in den Dienst der Verkehrssicherheit von Kindern (Pumuckl, Vampy, Verkehrsmäuse der Sesamstraße). Auch mit dem bei Kindern außerordentlich beliebten „Käpt’n Blaubär“ wurden in Zusammenarbeit mit Aral Verkehrssicherheitsbotschaften vermittelt.
- An junge Fahrerinnen und Fahrer richtete sich die Aktion „Darauf fahr’ ich ab“, um junge Menschen davon abzuhalten, nach Alkoholgenuss Auto zu fahren.
- Für Motorradfahrer wurden TV-Spots zur Verkehrssicherheit entwickelt und in n-tv sowie in den dritten Programmen der öffentlich-rechtlichen Anstalten unentgeltlich ausgestrahlt.

Zehn-Punkte-Programm 1999

Im Mai 1999 wurde ein „10-Punkte-Programm“ für mehr Sicherheit im Straßenverkehr vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit folgenden Maßnahmeschwerpunkten aufgelegt:

- (1) Unfallverhütung hat oberste Priorität
- (2) Tempo 30
- (3) Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer verbessern
- (4) Inline-Skater. Rollen mit Rücksicht
- (5) Freiwillige Gesundheits-Checks
- (6) Gesetzesinitiativen; Promillegrenze 0,5 und Handynutzung
- (7) Aktive und Passive Sicherheit verbessern
- (8) Gefahrguttransporte
- (9) Technische Innovationen
- (10) Öffentlichkeitsarbeit.

52. Was hat die Bundesregierung unternommen, um die besonders hohen Unfallzahlen in den fünf neuen Bundesländern zu senken?

Jede Verbesserung der Straßeninfrastruktur wirkt sich positiv auch auf das Unfallgeschehen aus. Die Investitionen im Bundesfernstraßenausbau konzentrieren sich weiterhin auf die neuen Bundesländer. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – davon 7 Aus- und Neubauprojekte von Bundesautobahnen – wurden zügig vorangebracht. Der sechsspürige Ausbau hoch belasteter Autobahnabschnitte und der Bau weiterer Ortsumgehungen sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Städten und Dörfern werden fortgesetzt.

Die Aktivitäten der Organisationen, die sich mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassen, werden in den neuen Bundesländern besonders gefördert bzw. es wurden eigens für die neuen Bundesländer entwickelte Projekte realisiert. So wurden im Zeitraum 1992 bis 1997 zusammen mit der Kampagne „Rücksicht kommt an“ folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Werbliche Maßnahmen u. a. durch Großflächenplakatierung,
- Direkte Verhaltensbeeinflussung von Kraftfahrern/innen durch das Programm „Apropos Verkehrssicherheit“ (1992 bis 1997),
- Flächendeckende Verkehrsteilnehmerinformation im Freistaat Sachsen anhand des Programms „Apropos Verkehrssicherheit“ im Zeitraum 1995 bis 1997,

- Durchführung von Bürgermeisterseminaren,
- Durchführung der Seminarreihe „Der Mensch im Mittelpunkt moderner Verkehrsraumgestaltung“ (1996 bis 1997),
- Bestellung von Verkehrssicherheitsbeauftragten auf kommunaler Ebene,
- Baustein „Allein: schön, aber gefährlich“ für die Fahrschulerausbildung.

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?

Im Haushaltsjahr 1999 betragen die Ausgaben rd. 26 Mio. DM, im Haushaltsjahr 2000 22 Mio. DM. Im Bundeshaushalt 2001 sowie in der bis zum Jahre 2004 reichenden Finanzplanung sind jährlich 22 Mio. DM eingestellt bzw. eingeplant.

Hinzu kommen Aufwendungen für bauliche Verkehrssicherheitsmaßnahmen (wie u. a. Schutzplanken, Verkehrsbeeinflussungsanlagen, Markierung, Beschilderung), die im Haushalts-Kapitel 1210 – Bundesfernstraßen – veranschlagt werden.

54. Welche Verkehrssicherheitsverbände, Medien und andere Institutionen haben 1999 und im Jahr 2000 welche Mittel und in welcher Höhe erhalten?

Die im Bundeshaushalt ausgewiesenen Mittel (Kapitel 1202, Titel 685 07) wurden wie folgt verwendet (Angaben in DM):

	1999	2000
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)	11 656 000	9 000 000
Deutsche Verkehrswacht (DVW)	12 109 080	8 000 000
Bruderhilfe	200 000	200 000
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher	30 000	30 000
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club	200 000	200 000
Kavalier der Straße	200 000	200 000
ADAC		45 000
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	1 587 685	4 325 000
Gesamt	25 982 765	22 000 000

55. Was haben die 16 Bundesländer nach Kenntnis der Bundesregierung für die Jahre 1999 bis 2002 an Mitteln für die Verkehrssicherheit ausgegeben bzw. eingeplant?

Die Bundesländer haben nach eigenen Angaben folgende Mittel für Verkehrssicherheitsarbeit bzw. für Verkehrserziehung und Aufklärung ausgegeben bzw. eingeplant:

Land	Jahr/Betrag (in TDM)			
	1999	2000	2001	2002
Baden-Württemberg	1.561	1.709	1.738	1.740
Bayern	2.660	2.970	2.850	2.720
Berlin	255	260	260	310
Brandenburg	1.290	1.390	1.490	¹⁾
Hamburg	1.211	1.205	1.022	977
Hessen	876	876	876	¹⁾
Mecklenburg-Vorpommern	490	496	1.075	1.075
Niedersachsen	1.052	1.111	1.050	1.002
Nordrhein-Westfalen	5.500	4.800	4.800	¹⁾
Rheinland-Pfalz	1.300	1.300	1.300	1.300
Saarland	65	65	65	64
Sachsen	1.768	2.195	2.250	2.260
Sachsen-Anhalt	967	980	990	990
Schleswig-Holstein	741	865	520	520
Thüringen	500	475	450	425

¹⁾ Keine Angaben

Vom Land Bremen liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Die Mittel zur Förderung von Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Verkehrswacht sind jährlich im Bundeshaushalt ausgewiesen. Eine Entscheidung darüber, welche weiteren Institutionen gefördert werden und in welcher Höhe, richtet sich nicht danach, welche Maßnahmen in der Vergangenheit durchgeführt wurden, sondern danach, welche Erfolge durch eine Förderung mit Steuermitteln in Zukunft zu erwarten sind.

57. Beabsichtigt die Bundesregierung, gemeinsam mit den anerkannten Verkehrssicherheitsverbänden Zielgruppenkonzepte für junge Autofahrer und Senioren zu erstellen?

Nein. Zielgruppenprogramme sind für diese Zielgruppen in ausreichender Zahl vorhanden. Sie werden kontinuierlich neuen Erkenntnissen und Erfordernissen angepasst und vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und seinen Mitgliedern mit finanzieller Unterstützung des Bundes durchgeführt.

58. Mit welchen Maßnahmen, Mitteln und Methoden ist von der Bundesregierung wie von den Verkehrssicherheitsverbänden in dieser Zielgruppe gearbeitet worden?

Auf die Antwort zu Frage 48 wird vorab Bezug genommen und verwiesen.

Die Bundesregierung engagiert sich auch in unmittelbaren zielgruppenbezogenen Maßnahmen der Öffentlichkeits- und Bildungsarbeit. Dies geschieht in enger Kooperation mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat, der Deutschen Verkehrswacht und weiteren Verbänden, Einrichtungen und Firmen, die sich für die Anliegen der Verkehrssicherheit einsetzen. Als herausragende Maßnahmen mit maßgeblicher Beteiligung der Bundesregierung seien genannt „Aktion junge Fahrer“, „Darauf fahr' ich ab“ und das Fahrsicherheitstraining nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats für Pkw und für Motorrad. Mit diesen Maßnahmen werden jährlich mehrere hunderttausend junge Fahrerinnen und Fahrer mit einer direkten Ansprache erreicht, darunter nahezu 50 000 18- bis 30-Jährige über die eintägigen Fahrsicherheitstrainings.

Die in der Zielgruppenansprache eingesetzten Mittel und Methoden decken ein breites Spektrum von in der Öffentlichkeitsarbeit und Bildungsarbeit gebräuchlichen Anspracheformen ab. Dabei werden für die Verkehrssicherheitsarbeit jene Anspracheformen ausgewählt, die den besten Kommunikationserfolg versprechen. Erfolgreiche Ansprache ist stets auch Ergebnis kreativer Herangehensweisen. Wichtig sind auch die der wissenschaftlichen Analyse zugänglichen Aspekte, die vielfach in Fragen der didaktischen und der organisatorischen Maßnahmengestaltung liegen. Insofern gehört dieses Feld der wissenschaftlichen Klärung erfolgreicher Anspracheformen mit zu den von der Bundesregierung verfolgten Aufgaben.

59. Welche Forschungsprojekte sind von der Bundesregierung in Auftrag gegeben worden, um besonders für die Zielgruppe der Seniorinnen und Senioren weitere Sicherheitsverbesserungen zu erreichen?

Die Bundesregierung hat hierzu folgende Forschungsprojekte bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben:

Projekt Nr. 99 441	Optimierung der Zielgruppenprogramme für Senioren
Projekt Nr. 82.148/1999	Informations- und Controllingssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
Projekt Nr. 82.149/1999	Betriebswirtschaftliche Optimierung von Verkehrssicherheitsprogrammen für Senioren
Projekt Nr. 82.156/1999	Bewertung des Sicherheitsbeitrags von Fahrerassistenz-/Fahrerinformationssystemen für ältere Kraftfahrer

60. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, um die Verkehrssicherheit für Kinder weiter zu verbessern?

Gesetzgeberische Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit kommen regelmäßig auch Kindern zugute. Das galt in der Vergangenheit besonders für die „Fahrradnovelle“, künftig besonders für die Neuregelung der Tempo-30-Zonen. Insoweit wird auf die Antwort zu Frage 33 verwiesen.

Mit dem neuen Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001 soll die Bedeutung der Verkehrssicherheit noch stärker im Bewusstsein der Öffentlichkeit verankert wer-

den; dies gilt insbesondere für die Belange der „schwächeren Verkehrsteilnehmer“ wie die der Kinder.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird auch weiterhin erhebliche finanzielle Mittel einsetzen, um die Verkehrssicherheit von Kindern zu erhöhen und um Kinder und Eltern für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. So fördert es seit Jahren die Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Verkehrswacht. Diese Programme stellen ein Angebot an Eltern von Vorschulkindern dar, sich noch stärker für die Sicherheit ihrer Kinder im Straßenverkehr einzusetzen. Es werden kostenlose Elternabende in Kindergärten angeboten, in denen die Themen „Kinder als Fußgänger“ und „Kinder als Radfahrer“ sowie die Sicherung von Kindern im Pkw angesprochen werden.

In den Jahren 1999 und 2000 wurde außerdem das Projekt „Fahrradwochen der Deutschen Verkehrswacht“ mit erheblichen Mitteln unterstützt. Mittelpunkt dieses Projektes waren Fahrradtage und Fahrradwochen mit den Themen „sicheres Radfahren“ und „verkehrssicheres Fahrrad“.

Finanzielle Zuwendungen erhielten u. a. die Bruderhilfe Familienfürsorge mit ihrer Aktion „Kind im Auto“ und die Deutsche Verkehrswacht für die Verkehrssicherheitsspots in der „Vampy-Show“.

Nach Auffassung der Bundesregierung sind die nach dem Grundgesetz für die Schulen zuständigen Länder gefordert, dafür Sorge zu tragen, dass Verkehrserziehung und -aufklärung in den Schulen über die gesamte Schulzeit hinweg durch fachlich gut ausgebildetes Lehrpersonal erfolgt.

Die Bundesregierung wird ihrerseits ihre erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit fortsetzen.

61. Welche technischen Hilfen in einem Fahrzeug, die noch nicht selbstverständlich sind, könnten die Sicherheit nach innen wie nach außen optimieren?

Sowohl die aktive Fahrzeugsicherheit (Unfallvermeidung) als auch die passive Sicherheit (Vermeidung oder Milderung von Unfallfolgen) könnten durch so genannte „Intelligent Transportation Systems (ITS)“ weiter optimiert werden.

Telematik- und Fahrerassistenzsysteme dienen der besseren Information des Fahrers und der Kommunikation zwischen den Fahrzeugen und können auch die Längs- und Querdynamik des Fahrzeugs automatisch regeln. Beispiele für solche Fahrerassistenzsysteme sind:

- der Abstandsregeltempomat (ACC),
- die Kollisionswarnung und -vermeidung,
- Fahrdynamikregelungen, wie das ESP und der Bremsassistent,
- Nachtsichtsysteme,
- Hilfen beim Spurwechsel, z. B. elektronische Rückspiegel,
- automatische Straßenzustandserkennung.

Im neuen Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001 wird die Bedeutung der Fahrerassistenzsysteme für die Verkehrssicherheit aufgegriffen. Allerdings führt die zunehmende Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen nicht nur zur Erhöhung von Komfort und Sicherheit, sondern kann auch Gefährdungen infolge von Unterforderung, Ablenkung und/oder Überbeanspruchung der Wahrnehmungs- und Handlungsmöglichkeiten des Fahrers in kritischen Verkehrssituationen verursa-

chen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird untersuchen lassen, in welchem Verhältnis Vor- und Nachteile zueinander stehen und wie sich negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit vermeiden lassen. Davon wird abhängen, ob Regelungsbedarf besteht.

Von der Forschungs- und Entwicklungsseite (FuE) unterstützt das Bundesministerium für Bildung und Forschung im Rahmen seines Forschungsprogramms „Mobilität und Verkehr“ die Verbesserung der Sicherheit auf der Straße. Hierzu gehören beispielsweise die Projekte VESUV (Videobasiertes Assistenzsystem zur Erhöhung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer), WARN (Fahrzeug-Funkwarnsystem für Gefahrensituationen auf der Fernstraße) und das kürzlich abgeschlossene Verbundprojekt MOTIV, in dem Fahrerassistenzsysteme mit ca. 28 Mio. DM gefördert wurden. Auf Grund der ermutigenden Ergebnisse wird das Bundesministerium für Bildung und Forschung seine Forschungsförderung in diesem Bereich schwerpunktmäßig fortführen. In einem zz. vorbereiteten Projekt werden daher größere Fortschritte bei den Fahrerassistenzsystemen, insbesondere auch für eine erhöhte Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, angestrebt.

Die passive Fahrzeugsicherheit könnte weiter verbessert werden, indem – in Abhängigkeit von der Unfallschwere, der Sitzposition und des Gewichtes der Insassen – bei den Rückhaltesystemen die Systemkomponenten Gurt, Gurtkraftbegrenzer, Gurtvorspannung und die Entfaltung des Airbags aufeinander abgestimmt werden (so genannte „Smart Adaptive Restraint Systems“). Kinderrückhaltesysteme können durch Standardisierung der Befestigungen im Fahrzeug sowie durch die Einführung eines Seitenaufpralltests im Rahmen der Zulassung von Kindersitzen ebenfalls weiter verbessert werden.

Zum Schutz der äußerlich ungeschützten Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Zweiradfahrer) könnte die Fahrzeugfront von Kraftfahrzeugen Energie absorbierender gestaltet und zur Verbesserung der Kompatibilität zwischen großen und kleinen bzw. schweren und leichten Fahrzeugen könnten die Fahrzeugdeformationszonen entsprechend aufeinander abgestimmt werden.

62. Wie stark wurde die Gurtanlegepflicht in den Jahren 1997, 1998 und 1999 beachtet?

Gurtanlegen erwachsener Pkw-Fahrer

Im Verkehrsquerschnitt lag die Gurtanlegequote der Fahrer von Pkw (unter Zugrundelegung aktueller Schätzungen der Fahrleistung auf den verschiedenen Straßentypen) im Jahre 1999 bei 94 %, sie ist damit seit 1997 um 2 Prozentpunkte gestiegen (1997: 92 %; 1998: 93 %).

Auf der Autobahn lag die Gurtanlegequote im Jahr 1999 bei 98 %; sie ist damit seit 1997 um 1 Prozentpunkt gestiegen (1997: 97 %; 1998: 97 %). Auf der Landstraße betrug die Quote 1999 94 % und ist damit seit 1997 jährlich um 1 Prozentpunkt gestiegen. Im Innerortsverkehr hat sich die Quote seit 1997 um 4 Prozentpunkte erhöht (1997: 87 %; 1998: 90 %), ist aber im Jahre 1999 mit 91 % im Vergleich aller Straßentypen immer noch am niedrigsten.

Gurtanlegen erwachsener Beifahrer

Im Querschnitt aller Straßentypen lag die Gurtanlegequote erwachsener Beifahrer im Jahr 1999 bei 95 %; sie ist damit um 4 Prozentpunkte höher als 1997 (1997: 91 %; 1998: 94 %).

Mit 98 % ist die Anlegequote der Beifahrer auf der Autobahn im Vergleich zum Vorjahr um 1 Prozentpunkt gestiegen (1997: 97 %; 1998: 97 %), auf der Landstraße gegenüber 1997 um 4 Prozentpunkte (1997: 93 %; 1998: 95 %) und im

Innerortsverkehr gegenüber 1997 um 7 Prozentpunkte. Im Vergleich aller Straßentypen bleibt die Anlegequote im Innerortsverkehr am niedrigsten (1997: 84 %; 1998: 90 %).

Gurtanlegen Erwachsener im Fond

Im Verkehrsquerschnitt war im Jahre 1999 mit einer Quote von 79 % ein Rückgang (minus 3 %) gegenüber 1998 zu verzeichnen. Die im Jahr 1998 beobachtete Zunahme (1997: 74 %) hat sich nicht weiter fortgesetzt.

Im Jahre 1999 ist auf Autobahnen die Quote mit 88 % gegenüber 1997 um 7 Prozentpunkte angestiegen (1997: 81 %; 1998: 86 %). Auf der Landstraße ist gegenüber 1998 (85 %) ein deutlicher Rückgang von 5 Prozentpunkten auf 80 % eingetreten. Auch hier hat sich die positive Tendenz (1997: 78 %) nicht weiter fortgesetzt. Im Innerortsverkehr sank die Quote ebenfalls um 5 Prozentpunkte auf 71 % im Jahr 1999; sie ist weiterhin die niedrigste (1997: 65 %; 1998: 76 %) im Vergleich aller Straßentypen.

Sicherung von Kindern auf dem Beifahrersitz

Im Jahre 1999 waren auf der Autobahn immerhin 10,5 %, auf der Landstraße 13,9 % und im Innerortsverkehr 18,5 % aller mitfahrenden Kinder auf dem Sitz neben dem Fahrer platziert. In diesem Jahr lag die Sicherung der Kinder im Pkw vorn im Querschnitt bei 98 % und ist damit im Vergleich zu 1998 um 3 Prozentpunkte angestiegen (1997: 96 %).

Auf Autobahnen lässt sich das Sicherheitsverhalten nicht ausreichend genau beobachten. Im Jahr 1999 wurde eine Sicherungsquote von 100 % erfasst (1998: 97 %; 1997: 99 %). Auf Landstraßen wurden im Jahre 1999 insgesamt 98 % (1998: 95 %; 1997: 98 %) der Kinder gesichert. Auf Innerortsstraßen hat die Gesamtsicherungsquote von 92 % im Jahre 1997 und 95 % im Jahre 1998 auf 96 % im Jahr 1999 zugenommen.

Sicherung von Kindern im Fond

Die Gesamtsicherungsquote im Querschnitt ist von 89 % im Jahre 1997 und 92 % im Jahre 1998 auf 94 % im Jahr 1999 angestiegen. Mit einer Gurtanlegequote von 97 % auf der Autobahn ist die Quote im Vergleich zu 1998 um 4 Prozentpunkte gestiegen (1997: 93 %).

Auf Landstraßen lag die Sicherungsquote im Fond 1999 bei 94 % und ist damit um 1 Prozentpunkt höher als im Jahre 1998 (1997: 89 %); im Innerortsverkehr lag sie im Fond 1999 bei 91 % und ist damit um 1 Prozentpunkt gegenüber 1998 gesunken (1997: 85 %).

Gesamtsicherungsquoten von Kindern im Pkw

Im Querschnitt aller Straßentypen wurde im Jahre 1999 in Bezug auf alle Kinder im Pkw eine Gesamtsicherungsquote von 94 % gegenüber 93 % im Jahr 1998 und 90 % im Jahre 1997 festgestellt.

Auf der Autobahn lag die Gesamtsicherungsquote im Jahre 1999 bei 97 % (1998: 93 %; 1997: 93 %). Auf der Landstraße betrug im Jahre 1999 die Gesamtquote 95 % (1998: 93 %; 1997: 91 %). Für den Innerortsverkehr ergab sich 1999 eine auf alle Kinder bezogene Gesamtquote von 92 % wie im Jahre 1998 (1997: 86 %).

Ein deutlicher Unterschied für die Sicherung von Kindern im Auto zeigt sich im Altersgruppenvergleich. Mit 100 % (1998: 99 %) auf der Autobahn, 99 % auf der Landstraße (1998: 99 %), 96 % im Innerortsverkehr (1998: 99 %) und somit 98 % im Querschnitt aller Straßentypen werden Kinder bis zum Alter von fünf Jahren geschützt. In dieser Altersgruppe nehmen die speziellen Haltesysteme im Vergleich mit Gurten die erwünschte Vorrangstellung ein. Auf der Landstraße

wurden im Jahre 1999 98 % dieser Kinder in speziellen Haltesystemen gesichert (1998: 86 %). Zwar zeigt sich eine wesentliche Verbesserung, was die Sicherung der Kinder ab sechs Jahre betrifft. Im Querschnitt aller Straßen wurden jedoch im Jahre 1999 8 % (1998: 12 %) dieser Kinder (innerorts 11 %; 1998: 13 %) immer noch ungesichert im Fahrzeug befördert. Verbessert wurde insbesondere die Nutzung von speziellen Rückhaltesystemen auf der Landstraße (1999: 58 %; 1998: 30 %) und im Innerortsbereich (1999: 57 %; 1998: 31 %).

63. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu unternehmen, damit es zu einer möglichst umfangreichen Gurtbenutzung kommt?

Die Bundesregierung hält die geltenden Vorschriften zur Gurtbenutzung und die erst mit der Novelle des Verwarnungsgeldkataloges vom 25. Juni 1998 vorgenommene Anhebung des Regelsatzes für Verstöße gegen die Gurtanlagepflicht für angemessen und ausreichend. Die Gurtanlagequoten liegen in Deutschland (siehe Antwort zu Frage 62) auch im internationalen Vergleich auf hohem Niveau.

Um den erreichten hohen Grad bei der Nutzung des Gurtes zu halten und zu verbessern, wird die Bundesregierung weiterhin geeignete Aufklärungsmaßnahmen durchführen lassen. Sie setzt zugleich auf die Unterstützung durch die Behörden der Länder bei der unabdingbaren Überwachung der Gurtanlagepflicht.

Auch fahrzeugseitig können optische und/oder akustische Einrichtungen, die zum Anlegen des Sicherheitsgurtes auffordern, die Gurtbenutzung weiter fördern. Derzeit werden in einer internationalen Arbeitsgruppe unter Beteiligung von Fachleuten u. a. aus Deutschland die technischen Anforderungen an solche Einrichtungen erarbeitet. Die Bundesregierung unterstützt diese Arbeiten.

64. Beabsichtigt die Bundesregierung ein Verbot des Telefonierens während der Autofahrt?

Ja. Neue Regeln zur Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon durch den Fahrzeugführer sind am 1. Februar 2001 in Kraft getreten (§ 23 Abs. 1a – neu – StVO).

Durch die Neuregelung wird dem Fahrzeugführer, also auch dem Radfahrer, die Benutzung eines Mobil- oder Autotelefon untersagt, wenn er hierzu das Handy oder den Telefonhörer aufnehmen oder halten muss. Das Verbot gilt nicht bei Stillstand des Fahrzeugs, bei Kraftfahrzeugen muss zusätzlich der Motor ausgeschaltet sein. Damit bleibt beispielsweise in einem Stau, in dem der Verkehr völlig zum Erliegen gekommen ist, unter den genannten Voraussetzungen die Benutzung ohne Freisprecheinrichtung erlaubt. In Fällen, in denen der Verkehr nach kurzem Stillstand schnell wieder fließen kann, muss sich der Fahrzeugführer künftig aber daran gewöhnen, dass er das Handy oder den Hörer des Autotelefon nicht aufnehmen oder halten darf. Dazu gehören z. B. der Stop-and-go-Verkehr und das Halten an einer „Rot“ zeigenden Ampel.

Für den Verstoß wird in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung bei Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten für den Kraftfahrzeugführer ein Verwarnungsgeld in Höhe von 60 DM und für den Radfahrer in Höhe von 30 DM festgesetzt. Diese Regelung tritt am 1. April 2001 in Kraft.

65. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um den Radfahrverkehr sicherer zu gestalten?

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit der Fahrradfahrer ist eine Daueraufgabe für Bund, Länder und Gemeinden. In ihrem Bericht über Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Bundestagsdrucksache 14/3445) hat die Bundesregierung ihre Ziele und Maßnahmen im Einzelnen dargelegt. Auch in dem am 15. Februar 2001 vorgestellten Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen liegt einer der Schwerpunkte bei Maßnahmen zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer, wozu auch die Fahrradfahrer zählen.

66. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Nutzer von Inline-Skates?

Nach der geltenden Rechtslage sind Inline-Skates keine Fahrzeuge im Sinne der Straßenverkehrsordnung (§ 24 Abs. 1 StVO). Inline-Skates gehören zu den besonderen Fortbewegungsmitteln im Sinne des § 24. Ihre Benutzung auf Fahrbahnen, die gemäß § 2 Abs. 1 StVO Fahrzeugen vorbehalten sind, wird daher grundsätzlich ausgeschlossen. Auch die Zulassung auf Radwegen ist danach nicht möglich. Inline-Skater unterliegen den Vorschriften, die die StVO für Fußgänger im Verkehrsraum trifft. Nach § 25 Abs. 1 StVO müssen sie (vorhandene) Gehwege benutzen.

Die in den vergangenen Jahren ständig gestiegene Zahl von Inline-Skatern (ca. 12 Mio. Besitzer von Inline-Skates) hat zu einer anhaltenden, zum Teil kontrovers geführten Diskussion zum Thema „Verkehrsteilnahme von Inline-Skatern“ geführt. Eine Öffnung der Radwege oder sogar der Fahrbahnen (z. B. in Tempo-30-Zonen) für Inline-Skater, wie vielfach vor allem von den Inline-Skatern gefordert, kommt nach der geltenden Rechtslage nicht in Betracht. Von Seiten der Fußgänger und ihrer Organisationen wird auf die Gefährdung der Fußgänger hingewiesen und die Tendenz beklagt, dass der Gehweg mehr und mehr zum Mehrzweckweg zu Lasten der schwächsten Verkehrsteilnehmer werde.

Im Jahre 1998 hat sich der 36. Deutsche Verkehrsgerichtstag in Goslar mit der Problematik des Inline-Skatens im öffentlichen Verkehrsraum befasst und hierbei die von der Bundesregierung bisher vertretene Rechtsauffassung bestätigt.

Darüber hinaus haben sich sowohl die Innenministerkonferenz wie auch die Verkehrsministerkonferenz der Länder mit der Angelegenheit befasst. Nachdem Letztere im April 1999 beschlossen hatte, von Neuregelungen in der StVO mit dem Ziel der möglichst konfliktfreien Verkehrsteilnahme von Inline-Skatern abzusehen, bis hinreichend gesicherte Erkenntnisse über einen möglichen Regelungsbedarf vorliegen, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Bundesanstalt für Straßenwesen mit der Durchführung eines Forschungsvorhabens zum Inline-Skaten im Straßenverkehr beauftragt. Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt bei empirischen Erhebungen in ausgewählten Städten (Bremen, Hannover, Köln, München, Münster). Aufbauend auf dem derzeitigen Erkenntnisstand werden Unfallanalysen (Auswertung von Unfallstatistiken/-meldungen bei Polizeidienststellen und Versicherungsunternehmen), Zählungen, Verkehrsverhaltensbeobachtungen und Befragungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer und Altersgruppen zur Ermittlung von Art und Ausmaß der Nutzung von Inline-Skates und insbesondere zur Bestimmung der gegenseitigen Gefährdungsmerkmale von Skatern und anderen Verkehrsteilnehmern durchgeführt. Angestrebtes Ziel ist es, zu gesicherten Erkenntnissen darüber zu gelangen, ob eine Änderung der geltenden Bestimmungen vorgenommen werden sollte und wie gegebenenfalls solche neuen Regelungen unter Beachtung

rechtlicher, verkehrstechnischer und entwurfstechnischer Aspekte aussehen sollen.

Vor einer weiteren Auseinandersetzung mit der Frage eventueller Rechtsänderungen ist das Ergebnis des Forschungsvorhabens abzuwarten; hiermit ist frühestens im Herbst 2001 zu rechnen.

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?

Die Zuständigkeit für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf Schiene und Straße (ÖPNV) sind mit der Bahnreform auf der Ebene der Länder zusammengefasst worden. Die Bundesregierung sieht in einem leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV einen unverzichtbaren Beitrag zur Lösung der gegenwärtigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse in Städten und Gemeinden. Täglich nutzen 26 Millionen Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV. Etwa 6 000 kommunale und private Verkehrsunternehmen mit mehr als 250 000 Beschäftigten erfüllen diese öffentliche Aufgabe.

Die Bundesregierung wird auch künftig Länder und Gemeinden bei der Weiterentwicklung des ÖPNV unterstützen. Das finanzielle Engagement des Bundes liegt mit jährlich mehr als 15 Mrd. DM bereits heute auf hohem Niveau. Angesichts knapper finanzieller Ressourcen und eines verstärkten Wettbewerbs auf dem europäischen Verkehrsmarkt sind auch im Bereich des ÖPNV moderne und innovative Lösungsansätze gefragt. Neben einer Qualitätsoffensive ist es erforderlich, die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen nachhaltig zu stärken sowie die Finanzierungsgrundlagen dauerhaft zu sichern. Die Bundesregierung hat ihre Vorstellungen im Einzelnen in ihrem Eckpunktepapier vom 24. Mai 2000 vorgestellt.

68. Welche Untersuchungen und Forschungsprojekte hat die Bundesregierung zur Optimierung der Verkehrssicherheit in Auftrag gegeben?

Die Bundesregierung hat zur Optimierung der Verkehrssicherheit folgende Forschungsprojekte bei der Bundesanstalt für Straßenwesen in Auftrag gegeben:

- Bewertung der passiven Fahrzeugsicherheit durch Euro NCAP
- Bewertung der passiven Fahrzeugsicherheit – Festlegung der Zusatzkriterien und Bewertungsmaßstäbe
- Verkehrssicherheitsprogramm 2000
- Entwicklung des Unfallgeschehens von Krafträdern unter besonderer Berücksichtigung von Änderungen im Fahrerlaubnisrecht
- Streckenbezogene BAB-Unfallanalysen 1996 bis 1998
- Analyse der Massen- und Serienunfälle auf BAB in den Jahren 1997 und 1998
- Mikroskopische Unfalluntersuchungen an neu eingerichteten BAB-Anschlussstellen im Vorher/Nachher-Vergleich
- Koordinierung und Bearbeitung der BMBF-Vorhaben VESUV und RMS
- EU-Projekt ESCAPE („Enhanced Safety Coming from Appropriate Police Enforcement“)
- Risikoverhalten von Fahrradfahrern

- Description and Analysis of Post licensing Measures for Novice Drivers (EG-Projekt „DAN“)
- Optimierung der Zielgruppenprogramme für Senioren
- Optimierung des Programms „Kind und Verkehr“
- Verkehrserziehung zum Fahrradfahren in der Sekundarstufe
- Akkreditierung und Überwachung der Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung: Weiterentwicklung der Verfahren und Anforderungen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen – Projektgruppe AOSI
- Nässeerfassung in Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA)
- Rückhaltesysteme mit hohem Aufhaltevermögen auf Brücken
- Überprüfung, Wartung und Kalibrierung der Griffigkeits-Messfahrzeuge zur Straßenzustandserfassung
- Modell zur Glättewarnung im Straßenwinterdienst
- Entwicklung von Prüf- und Kalibriermethoden für Fahrbahnfeuchtesensoren
- Beurteilung weiterentwickelter Sensoren für Fahrbahnoberflächentemperatur
- Prüfung von Seitenaufprall-Deformationselementen
- Numerische Simulation in der passiven Sicherheit/Installation und Einarbeitung
- Entwicklung einer neuen Seitenaufprall-Testpuppe im Rahmen des EG-Forschungsprojektes SID 2000
- Numerische Simulation des Seitenaufpralls/Kompatibilität
- Ermittlung des Einflusses unterschiedlicher Pkw-Strukturen auf die Verletzungsschwere von unfallbeteiligten Pkw-Fahrern mittels Analyse der amtlichen Verkehrsunfallstatistik
- Improvement of Crash Compatibility Between Cars, EG-Projekt Nr. RO-97-SC.1064
- Bewertung der passiven Fahrzeugsicherheit durch Euro NCAP European New Car Assessment Programme (Fußgängersicherheit)
- Einfluss der messreifenspezifischen Parameter auf Griffigkeitsmessergebnisse mit der SCRIM – Folgeprojekt
- Unfallbeteiligung von Notarzteinsatzfahrzeugen (NEF)
- Verkehrserziehung für behinderte Kinder und Jugendliche (bis 18 Jahre)
- Fahrverhalten älterer Kraftfahrer mit reduziertem Dämmerungssehen – Vorstudie
- Nächtliche Freizeitunfälle junger Fahrer regional – Aktualisierung der BAST-Studie auf die Datenjahre 1997/98
- EG-Projekt ADVISORS („Action for advanced Driver assistance and Vehicle control systems implementation, Standardisation, Optimum use for the Road network and Safety“)
- Akkreditierung und Überwachung der Träger von Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung durchführen: Ausarbeitung von Akkreditierungskriterien und Weiterentwicklung der Verfahren
- Referenzwert für Rückfallquoten alkoholauffälliger Kraftfahrer

- Eignung von Fahrzeugrückhaltesystemen gemäß den Anforderungen nach DIN EN 1317 – Literaturstudie –
- Entwicklung eines Sicherheitsansatzes zur Beurteilung der räumlichen Linienführung von einbahnigen Außerortsstraßen
- Verkehrsablauf an Fahrstreifenreduktionen
- Ermittlung und Bewertung der Nutzenkomponenten von Streckenbeeinflussungsanlagen, insbesondere im Hinblick auf Verkehrsablauf und Betrieb
- Untersuchung von passiven Schutzeinrichtungen durch Anfahrversuche für die Umsetzung europäischer Normen
- Untersuchung der Rauchabsaugung in Straßentunneln
- Wirkungen neuer Konzepte zur Verkehrsüberwachung
- Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit entgegengerichtetem Fahrradverkehr
- Gesamtdarstellung der Ergebnisse der Grünpfeil-Untersuchungen
- Auswirkungen von Radarwarngeräten auf das Verkehrsverhalten der Kraftfahrer – Repräsentativbefragung 1999
- Referenzdatenbank Rettungsdienst Deutschland
- Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Bundesstraßen mit Alleen
- Risikoanalyse für Massunfälle bei Nebel
- Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen
- Testverfahren für Kinderschutzsysteme bei Seitenaufprall
- Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer durch Ärzte
- Prüfverfahren für Spritzschutzsysteme an Kraftfahrzeugen
- Optimierte Fahrzeugfront hinsichtlich des Fußgängerschutzes
- Prüfverfahren für die passive Sicherheit motorisierter Zweiräder
- Aggressionen im Straßenverkehr
- Standards der Geschwindigkeitsüberwachung
- Flankenschutz und Aufbaufestigkeit für Doppeldeckerbusse
- Benzodiazepine und Unfallrisiko
- Auswirkungen neuer Informationssysteme auf das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit
- Sicherheit von jungen Fahrern/Fahrerinnen im Straßenverkehr
- Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr
- Maßnahmendokumentation zur Sicherheit des Fahrradverkehrs
- Optimierung des Programms ‚Kind und Verkehr‘ Teilprojekt 1: Instrumentarium zur regelmäßigen Erfolgskontrolle
- Informations- und Controllingssystem für die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren
- Betriebswirtschaftliche Optimierung von Verkehrssicherheitsprogrammen für Senioren
- Sicherung durch Gurte und andere Schutzsysteme. Kontinuierliche Erhebungen zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern – 1999

- Benzodiazepine und Benzodiazepinagonisten: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit
- Wirkungsanalyse der Aktion ‚Darauf fahr‘ ich ab‘ (1998/1999)
- Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit durch differenzierte Ansprache junger Fahrer/-innen
- Verkehrssicherheit von ausländischen Arbeitnehmern und ihrer Familien
- Integratives Konzept zur Senkung der Unfallrate junger Fahrer – Evaluation des Modellversuchs im Land Niedersachsen
- Auswirkungen der Anforderungen der EG-Richtlinien und des Verbraucherschutz-Testverfahrens (Euro NCAP) auf die passive Fahrzeugsicherheit und das Unfallgeschehen
- Unfallverletzungen in Fahrzeugen mit Airbag
- Brandschutz in Verkehrstunneln
- Akzeptanz von Schutzkleidung und technischen Geräten zur Verbesserung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer
- Sicherheitsaudit für Straßen
- Überprüfung schwer verunfallter Kraftfahrzeuge
- Erhebung von Expositions- und Mobilitätsdaten 18- bis 24-Jähriger zur Analyse der Regionalstruktur nächtlicher Freizeitunfälle
- Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern an Kreuzungen durch rechts abbiegende Lkw
- Sicherung durch Gurte u. a. Schutzsysteme 2000
- Erhebungen am Unfallort.

