

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Straßmeir, Schröder (Lüneburg), Dr. Jobst, Bühler (Bruchsal), Feinendegen, Fischer (Hamburg), Hanz (Dahlen), Hinsken, Lemmrich, Milz, Pfeffermann, Seiters, Sick und der Fraktion der CDU/CSU**

— Drucksache 9/664 —

### **Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung**

*Der Bundesminister für Verkehr – StV 10/00.02.13/10102 Va 81 – hat mit Schreiben vom 27. Juli 1981 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

Die Kleine Anfrage verweist auf das Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen“ – Drucksache 7/1283 vom 28. November 1973 – und die darin (Ziffer 12) genannten Bundesmittel für Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und -erziehung.

Die nachstehenden Antworten beschränken sich auf den Bereich der Bundesmittel für Maßnahmen der Verkehrsaufklärung und -erziehung. Dabei darf jedoch nicht übersehen werden, daß es sich bei diesen Maßnahmen nur um einen relativ kleinen Ausschnitt der Aktivitäten des Bundes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit handelt. So sind beispielsweise allein im Jahr 1981 im Haushalt des Bundesministers für Verkehr rund 100 Mio. DM für die Beseitigung von Unfallschwerpunkten vorgesehen.

1. Wieviel geben die westlichen Industrieländer im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit aus?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, welche Haushaltsmittel in den westlichen Industrieländern für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung ausgegeben werden.

Es ist nicht möglich, darüber kurzfristig vergleichbare Angaben zu erhalten.

2. Inwieweit ist die laufende Reduzierung der Bundesmittel für die Verkehrssicherheit seit 1975 ein Indiz dafür, daß sich die Bundesregierung von ihrem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm absetzt?

Die Bundesregierung hält an der in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm festgelegten Politik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit fest. Dieses Programm umfaßt eine große Anzahl von Maßnahmen auf den Gebieten Verkehrserziehung und -aufklärung, Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Straßenverkehr, Verhalten im Straßenverkehr, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Rettungswesen und Forschung. Diese Maßnahmen sind zu einem erheblichen Teil durchgeführt worden. In den Unfallverhütungsberichten Straßenverkehr vom 26. Mai 1975 – Drucksache 7/3685 –, vom 2. Januar 1978 – Drucksache 8/1403 – und vom 7. Januar 1980 – Drucksache 8/3548 – ist hierüber jeweils berichtet worden.

3. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die bereits erzielten Erfolge im Kampf gegen Straßenverkehrsunfälle die laufende Mittelreduzierung rechtfertigt?

Für die Bundesregierung sind die bereits erzielten Erfolge ein Ansporn, in ihrem Bemühen um die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr fortzufahren.

Sie tut dies unter Beachtung der allgemeinen Haushaltslage und im Bemühen um einen möglichst wirksamen Einsatz staatlicher Mittel.

4. Wie hat sich jeweils im Bereich der Verkehrsteilnehmergruppen Kinder, Fußgänger, Radfahrer, motorisierte Zweiradfahrer und Autoinsassen die Unfallentwicklung seit 1975 vollzogen, und welche Sonderprogramme mit welcher Summe an Bundesmitteln wurden zur Unfallbekämpfung in diesen Bereichen jeweils durchgeführt?

Das Unfallgeschehen hat sich seit 1975 wie folgt entwickelt:

Jahr	Verunglückte		und zwar als			
			Fahrzeugführer und Mitfahrer von			Fußgänger
	insgesamt	darunter getötet	Fahrrädern	motorisierten Zweiradfahrern	Personenkraftwagen	
1975	472 667	14 870	41 875	72 639	276 116	64 006
1980	513 504	13 041	51 578	98 367	286 089	59 546
Veränd. in v.H. 1975/1980	+ 8,6	- 12,3	+ 23,2	+ 35,4	+ 3,6	- 6,7

Bei den Kindern im Alter unter 15 Jahren ist nachstehende Entwicklung zu verzeichnen:

Jahr	Verunglückte		und zwar als		
	insgesamt	darunter getötet	Fußgänger	Radfahrer	Mitfahrer von Fahrzeugen
1975	64 453	1 423	27 491	18 200	18 762
1980	59 932	1 018	21 869	19 889	17 622
Veränd. in v. H. 1975/1980	– 7,0	– 28,5	– 20,5	+ 9,3	– 6,1

Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Zahl der Einwohner unter 15 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland von 13,3 Millionen im Jahre 1975 auf 11,1 Millionen im Jahre 1980 (vorläufige Zahl), d. h. um 16 v. H. zurückgegangen ist.

In den Jahren 1975 bis 1980 wurden nachstehende Programme zur Unfallbekämpfung und Minderung der Unfallfolgen bei Kindern, Fußgängern, Radfahrern, motorisierten Zweiradfahrern und Autoinsassen durchgeführt:

Art der Programme	Bundesmittel in Mio. DM in den Jahren 1975 bis 1980
Verkehrserziehung im Vorschulalter (einschließlich Elternschulung, Schulung Kindergärtnerinnen und ab 1979 Programm Kind und Verkehr)	13,89
Schulwegsicherheit (einschließlich Schülerlotsen)	5,79
Schulverkehrserziehung (einschließlich Fahrrad/Mopedturniere, Radfahrprüfung, Vorbereitung auf Führerschein Kl. V, Mofa-Prüfbescheinigung, Lehrerseminare, Filme)	8,28
EMS (Einführung in den motorisierten Straßenverkehr mit Mofa/Moped) – Mofa-Kurse	3,27
Programm Kinder als Radfahrer	0,26
Nachschulung junger Kraftfahrer	0,13
Junge Kraftfahrer (einschließlich Zweiradfahrer)	1,13

Art der Programme	Bundesmittel in Mio. DM in den Jahren 1975 bis 1980
Sicherheitstraining für Pkw	0,24
Fußgängersicherheit	0,17
Berufskraftfahrer	0,32
Ausländische Arbeitnehmer	1,08
Ältere Verkehrsteilnehmer	2,35
Partner-Kampagne	31,31
Sicherheitsgurt-Kampagne 1974/75 Erinnerungs-Kampagne 1977	6,87

5. Verfolgt die Bundesregierung bei der restriktiven Finanzierung ihrer Verkehrssicherheitspolitik institutionelle Zielsetzungen hinsichtlich einer Änderung in der Struktur der Aufgabenverteilung bei den Organisationen im Dienste der Verkehrssicherheit, wenn ja, welche und warum?

Seit seiner Gründung hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) seine Arbeit überwiegend mit Zuwendungen des Bundes finanziert. Der größte Teil der rund 270 anderen Mitglieder des DVR hat der durch die Satzung auferlegten Pflicht, die Arbeitsfähigkeit des Vereins durch Finanzbeiträge zusätzlich zu den Mitgliedsbeiträgen zu sichern, nicht entsprochen.

Die Hoffnungen der Gründer des DVR, vor allem aus Wirtschaft und Industrie nennenswerte Finanzbeiträge für die Verkehrssicherheitsarbeit zu erhalten, haben sich nicht erfüllt.

Die weitere Arbeitsfähigkeit des DVR hängt vor allem davon ab, ob es dem DVR gelingt, die übrigen Mitglieder an den Kosten für die Arbeit des DVR angemessen zu beteiligen.

Die Bundesregierung ist bestrebt, die Arbeitsweise des DVR zu verbessern.

Im Herbst 1979 hat sich der DVR mit seinen für die Umsetzung von Programmen wichtigsten Mitgliedern dem Bundesminister für Verkehr gegenüber bereit erklärt, nur noch schwerpunktmäßig mittelfristig angelegte, wissenschaftlich begründete und zielgruppenbezogene Programme bzw. Programmentwicklungen durchzuführen.

6. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß der Bund als Gesetz- und Verordnungsgeber im Straßenverkehrsrecht eine wichtige Aufgabe darin sehen muß, die Verkehrsteilnehmer über neue Vorschriften aufzuklären?

Ja.

7. Welche für den Verkehrsteilnehmer wichtigen neuen Vorschriften im Bereich des Straßenverkehrs sind seit 1975 in Kraft getreten?

Seit 1975 sind folgende für den Verkehrsteilnehmer wichtige neue Vorschriften in Kraft getreten:

- 1976: — Nachrüstung bereits im Verkehr befindlicher Kraftfahrzeuge mit Sicherheitsgurten auf Vordersitzen,  
— Gurtanlege- und Schutzhelmtragepflicht,  
— Verbot der Beförderung von Kindern bis zum Alter von 12 Jahren auf Pkw-Vordersitzen,  
— Gebot, vor und nach dem Überholen zu blinken,  
— Regelung des Verhaltens nach einem Verkehrsunfall,  
— Begrenzung der Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften auf 100 km/h.
- 1978: — Schutzhelmtragepflicht für Moped/Mokick-Fahrer,  
— Richtgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen und ähnlichen Straßen.
- 1979: — Ausrüstung von erstmals in den Verkehr kommenden Fahrzeugen mit Sicherheitsgurten auf Rücksitzen.
- 1980: — Besondere Parkregelungen,  
— Besondere Sorgfaltspflicht gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen,  
— Regelungen für das Radfahren von Kindern,  
— Einführung des Zeichens: Verkehrsberuhigte Bereiche,  
— Verwarnungsgeld bei Nichttragen des Schutzhelmes durch Kraftradfahrer,  
— Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h bei Verwendung von Schneeketten,  
— Verbot des Abschleppens von Fahrzeugen auf Autobahnen,  
— Einführung einer Prüfbescheinigung für das Führen des Mofa 25,  
— Einführung der Fahrerlaubnis Klasse 1 (an Stelle von Klasse 4) für Kleinkrafträder,  
— Ferienreiseverordnung mit Verbot des schweren Lkw-Verkehrs an den Wochenenden der Sommerferienreisezeit für fünf Jahre.
- 1981: — Einführung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung für Mopeds und Mokicks,  
— Einführung des auf 80 km/h bauartbestimmter Höchstgeschwindigkeit begrenzten „Leichtkraftrads“ anstelle des Kleinkraftrads,  
— Verbot der Mischbereifung,

- Seitliche Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen über 6 m Länge sowie aller Anhänger durch Rückstrahler für erstmals in den Verkehr kommende Fahrzeuge.

1976

bis

1980: — Verbindliche Regelung der Ausbildung von Fahrlehrern und Fahrschülern.

8. Hat die Bundesregierung konkrete Erkenntnisse darüber, wie hoch jeweils der Prozentsatz der Verkehrsteilnehmer zu bemessen ist, dem diese Vorschriften bekannt sind?

Nein.

9. Welche Sonderprogramme im Bereich der Verkehrssicherheit wurden in den letzten Jahren entwickelt, die noch nicht zur Durchführung gelangt sind, und wie hoch sind die Kosten der Durchführung?

In der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit sollen künftig folgende Programme durchgeführt werden:

	Umsetzungskosten aufgrund eigener Erkenntnisse des BVM bzw. Angaben von DVR und DVW
— Kind und Verkehr (Umsetzung läuft)	pro Jahr: 3,75 Mio. DM
— Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung mit schulischem und außerschulischem Kurs (Umsetzung läuft)	pro Jahr: 1,5 Mio. DM
— Sicherheits-Training und Nachschulung von Kraftfahrern (Umsetzung läuft)	pro Jahr: 2 Mio. DM
— Sicherer Arbeitsweg (Umsetzung läuft)	pro Jahr: 2 Mio. DM
— Presse- und Öffentlichkeitsarbeit für die Programme	pro Jahr: 2 Mio. DM

10. Welche Organisationen im Dienste der Verkehrssicherheit haben in den vergangenen Jahren direkt oder über den Deutschen Verkehrssicherheitsrat welche Bundesmittel (jeweils jährlich) für Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit erhalten?

Über den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) erhielten folgende Organisationen und Institutionen Zuwendungen aus Bundesmitteln:

Organisation	1977 DM	1978 DM	1979 DM	1980 DM
Evangelisch-Katholische Aktionsgemeinschaft für Verkehrssicherheit	285 100	251 500	318 182	204 545
AG „Kavalier der Straße“	30 000	77 380	147 727	32 385
Kraftfahrerverband Deutscher Beamter (KVDB)	53 000	57 650	79 545	75 568
Automobilclub von Deutschland (Förderkreis)	27 046	28 720	28 409	26 988
Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV)	148 840	81 250	—	—
Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV)	113 200	59 350	—	—
Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC)	342 520	390 720	500 000	593 750
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrserzieher (ADV)	—	—	109 091	118 750
<b>Zuwendungen insgesamt:</b>				
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)	6 410 000	5 060 000	6 059 549	5 700 000
Deutsche Verkehrswacht (DVW)	5 080 000	5 320 814	5 400 000	5 606 819

Darüber hinaus hat der DVR seinen Mitgliedern für ihre Arbeit im Rahmen der DVR-Programme Medien in erheblichem Umfang kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese Medien wurden ebenfalls aus Zuwendungen des Bundes bezahlt.

- 
11. Wo hat sich nach Auffassung der Bundesregierung die Arbeit dieser Organisationen im besonderen Maße bewährt und wo nicht?

Die Arbeit der in der Antwort auf Frage 10 genannten Organisationen hat dazu beigetragen, unterschiedliche Aspekte der Verkehrssicherheit an verschiedene Zielgruppen heranzutragen.

Das erreichte Maß an Koordination der Bemühungen dieser Organisationen reicht jedoch nicht aus.

Voraussetzung für ein besseres Ergebnis ist es, daß die einzelnen Organisationen ihre Neigung zum Konkurrenzverhalten, zur Profilierung der eigenen Organisation, zugunsten sachbezogener Zusammenarbeit zurücktreten lassen.

12. Hat die Bundesregierung die Absicht, zugleich mit der laufenden Reduzierung ihres finanziellen Engagements im Bereich der Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung auch das Verkehrsrecht und die Verkehrsvorschriften wesentlich zu vereinfachen?

Die Verkehrsvorschriften werden ständig daraufhin überprüft, ob sie

- vereinfacht werden können,
- noch erforderlich sind,
- an veränderte Verhältnisse angepaßt werden müssen.

Bei dieser Anpassung ist den jeweiligen Erkenntnissen der Unfallforschung sowie den Änderungen der Verkehrsdichte und der Fahrgewohnheiten der Verkehrsteilnehmer Rechnung zu tragen. Außerdem sind die völkerrechtlichen Verpflichtungen zu berücksichtigen, die für die Bundesrepublik Deutschland besonders aus den Übereinkommen über den Straßenverkehr und Verkehrszeichen vom 8. November 1968/1. Mai 1971 bestehen, denen der Deutsche Bundestag durch das Ratifizierungsgesetz vom 21. September 1977 (BGBl. I S. 809) zugestimmt hat.

13. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den realen Wert ihrer Ausgaben für Verkehrssicherheit im Jahr 1981 auf der Preisbasis 1975?

Die Bundesmittel für Verkehrserziehung und -aufklärung im Jahre 1981 im Betrag von 13 Mio. DM entsprechen etwa 10,1 Mio. DM auf der Preisbasis von 1975.

14. Hat die Bundesregierung die Absicht, die Bundesmittel für Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung im Haushalt 1982 weiter zu reduzieren?

Diese Frage kann erst nach dem Beschuß der Bundesregierung über den Haushalt 1982 (voraussichtlich September 1981) beantwortet werden.