

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Senfft und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/5206 —

Auswirkungen der Liberalisierung im Güterkraftverkehr auf die Verkehrssicherheit

Der Bundesminister für Verkehr – A 10/20.00.20/1 Va 86 – hat mit Schreiben vom 15. April 1986 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Auswirkungen wird die beabsichtigte Liberalisierung des Güterkraftverkehrs auf die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland haben?

Die Bundesregierung mißt der Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert bei. Sie verweist insoweit auf ihr Verkehrssicherheitsprogramm 1984 (Drucksache 10/1479 vom 22. Mai 1984). Sie ist der Auffassung, daß – unabhängig davon, wie die Marktordnung gestaltet wird – die Verkehrssicherheit durch sicherheitsspezifische Vorschriften und Maßnahmen (z. B. sorgfältige Schulung der Fahrer, Regelung des Fahrverhaltens, Bestimmungen über Bau und Ausrüstung sowie technische Überwachung der Kraftfahrzeuge, unfallverhütende Gestaltung der Straßen, evtl. auch Verkehrsbeeinflussung und Verkehrslenkung) zu gewährleisten ist. Auch bei der weiteren Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik wird die Bundesregierung den Belangen der Verkehrssicherheit einen hohen Rang einräumen. Soweit in dieser Hinsicht noch Bedarf an europäischer Harmonisierung besteht, wird sie sich entschieden dafür einsetzen, daß diese Harmonisierung auf hohem Niveau erfolgt.

2. Entsprechen die Sicherheitsstandards für LKW in den europäischen Nachbarstaaten den gültigen Sicherheitsstandards in der Bundesrepublik Deutschland?

Von den Europäischen Gemeinschaften und der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) sind harmonisierte Regelungen über die Bau- und Ausrüstungsvorschriften ausgearbeitet worden, die von den Fahrzeugherstellern – schon aus Gründen der Vereinfachung beim Betriebserlaubnisverfahren – bei der Konstruktion der Fahrzeuge mehr und mehr zugrunde gelegt werden. Insgesamt gesehen ist in ihnen ein Stand der Fahrzeugsicherheit festgelegt, der mit den Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung als gleichwertig angesehen werden kann. Die Regelungen werden ständig dem Stand der Technik angepaßt, die Harmonisierung wird ständig ausgebaut.

3. Welche Sicherheitskriterien für LKW aus EG-Nachbarstaaten müßten nach Auffassung der Bundesregierung den bundesdeutschen Standards vor einer Liberalisierung angepaßt werden?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Welches sind die häufigsten Unfallursachen bei LKW-Unfällen, insbesondere welche technische Mängel führten am häufigsten zu Unfällen (Vergleich in- und ausländischer LKW seit 1975)?

Die häufigsten Unfallursachen bei Lkw-Unfällen mit Getöteten sind:

- 23 % aller Ursachen: Nichtangepaßte Geschwindigkeit und/oder ungenügender Sicherheitsabstand,
- 14 % aller Ursachen: Fehler beim Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Ausfahren,
- 11 % aller Ursachen: falsches Verhalten gegenüber Fußgängern.

Eine untergeordnete Rolle spielen die Unfallursachen Alkohol (5 %) und technische Mängel (3 %). 1984 weist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik lediglich bei 27 Unfällen mit Getöteten technische Mängel an Güterkraftfahrzeugen aus, davon 10 mit Mängeln an Bremsen, dem überwiegenden technischen Mangel.

Aussagen über Unfallursachen einzelner Fahrzeug- oder Fahrergruppen setzen eingehende Analysen voraus. Die verfügbaren Statistiken lassen hinsichtlich der Unfallursachen keine unmittelbaren Vergleiche zwischen in- und ausländischen Lkw zu.

Bei Kontrollen auf den technischen Zustand hat sich im Mittel bei Ausländern keine höhere Beanstandungsquote ergeben als bei deutschen Lkw. Bei der Kontrolle von 67 000 Lkw und Bussen in Nordrhein-Westfalen im Sommer 1985 wurden 9 % der deutschen Lkw wegen technischer Mängel beanstandet, jedoch nur 6 % der ausländischen Lkw. Bei Kontrollen in Rheinland-Pfalz wurden 3,9 % der deutschen Lkw und 2,9 % der ausländischen Lkw beanstandet.

5. Welchen Anteil an Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Bundesstraßen haben ausländische LKW?

Die polizeiliche Überwachung des Straßenverkehrs fällt in die ausschließliche Zuständigkeit der Bundesländer. Angaben über den Anteil ausländischer Lkw bei der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen und Bundesstraßen liegen bei den Ländern nicht vor.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse einer Studie des amerikanischen Instituts für Straßenverkehrssicherheit, die besagen, daß die 1980 in den USA durchgeführten Liberalisierungsmaßnahmen sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit ausgewirkt haben?

Der Bundesregierung ist nur eine Studie „Big Trucks and Highway Safety“ des „Insurance Institute for Highway Safety“ aus dem Jahre 1985 bekannt. Das Insurance Institute für Highway Safety bezeichnet sich in der Einführung der Studie als unabhängige, nicht auf Gewinn ausgerichtete, wissenschaftliche Organisation. Die Studie führt aus, daß seit der Deregulierung des Güterkraftverkehrs seit 1980 die Zahl der schweren Lkw sich schneller als früher vergrößert habe. Diese großen Lkw fahren mehr Kilometer als kleine Lkw. Ihre Unfallhäufigkeit sei größer als die der kleinen Lkw und der Pkw, insbesondere gelte dies für tödliche Unfälle. Während der frühen 80er Jahre sei die Zahl der Unfälle schwerer Lkw relativ konstant geblieben, von 1983 auf 1984 seien die Unfälle jedoch um 18 % gestiegen.

Die Studie behauptet nicht, daß Liberalisierungsmaßnahmen – und ggf. welche – sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Sie bemängelt vielmehr den Sicherheitsstandard der Nutzfahrzeuge in den USA. Sie fordert eine Reihe von Maßnahmen, die in ihrer Mehrzahl in der Bundesrepublik Deutschland bereits Vorschrift sind oder derzeit als internationale Regelungen diskutiert werden.

Der diesjährige Wirtschaftsbericht der US-Regierung (Economic Report of the President, Februar 1986) besagt, daß es keinen signifikanten Zusammenhang zwischen Deregulierung und Lkw-Unfällen gebe.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des für die europäische Verkehrspolitik zuständigen EG-Kommissars Stanley Clinton, daß sich die Liberalisierung im Güterkraftverkehr negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken könnte?

Aus den weitreichenden Vorschlägen, die gerade die EG-Kommission in jüngster Zeit zur Liberalisierung des Güterkraftverkehrs vorgelegt hat, muß geschlossen werden, daß die EG-Kommission der Auffassung ist, daß eine ausreichende Verkehrssicherheit nicht mit den Mitteln der Marktordnung zu gewährleisten ist. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß die Verkehrssicherheit bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen oberste Priorität haben muß?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung den Appell des Bundesverkehrsministers Dr. Dollinger an das Güterkraftgewerbe (lt. Verkehrs-Rundschau Nr. 7 vom 15. Februar 1986), das Verkehrssicherheitsproblem bei der Diskussion um die EG-Verkehrspolitik nicht zu hoch anzusiedeln?

Auch hierzu wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

10. Kann die Bundesregierung bestätigen oder widerlegen, daß auf dem Verkehrsweg Schiene ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit im Güter- und Personenverkehr gegeben ist?

Bezogen auf die Verkehrsleistung weist der Schienenverkehr weniger Unfälle auf als der Straßengüterverkehr. Das Verkehrswesen ist jedoch ein komplementäres System; nicht jeder Verkehrsträger eignet sich gleichermaßen für jede Nachfrage.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der GRÜNEN, daß durch eine massive Förderung des Güter-Kombiverkehrs bei gleichzeitiger Einführung einer Schwerverkehrsabgabe die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erfolgen kann und damit ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet wird?

Die Bundesregierung fördert den kombinierten Güterverkehr vor allem durch Investitionshilfen, aber auch durch ordnungspolitische Erleichterungen. Die Einführung einer Schwerverkehrsabgabe durch die Bundesrepublik Deutschland würde den derzeitigen Bemühungen um die Schaffung eines europäischen Verkehrsmarktes und um die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zuwiderlaufen. Der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sind schon von der Kapazität der Deutschen Bundesbahn her Grenzen gesetzt.