

Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung

— Drucksache 10/5030 —

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1984 und 1985 — Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr —

Übersicht Rettungswesen

A. Problem

Trotz des laufend ansteigenden Bestandes an Kraftfahrzeugen ist die Zahl der Verkehrstoten im Bundesgebiet in den Jahren 1984 und 1985 weiter zurückgegangen (1985 8 377 Verkehrstote).

Nach wie vor schneidet jedoch die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich relativ ungünstig ab, wenn die Zahl der Verkehrstoten in Beziehung gesetzt wird zur Einwohnerzahl.

B. Lösung

Die Bundesregierung soll ersucht werden, die in dem Bericht angekündigten weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zügig zu realisieren.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, die in dem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr — Drucksache 10/5030 — angekündigten Maßnahmen zügig zu realisieren.

Bonn, den 16. April 1986

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Straßmeir
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Straßmeir

Der in Drucksache 10/5030 enthaltene Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr für die Jahre 1984 und 1985 wurde in der 207. Sitzung des Deutschen Bundestages am 20. März 1986 dem Ausschuß für Verkehr überwiesen, der die Vorlage in seiner Sitzung am 16. April 1986 behandelt hat.

I. Wesentlicher Inhalt des Berichts

Obwohl der Kraftfahrzeugbestand im Bundesgebiet nach wie vor laufend ansteigt, hat die Zahl der Verkehrstoten ständig abgenommen. Mit 8 377 Verkehrstoten im Jahre 1985 wurde der niedrigste Stand seit etwa 30 Jahren erreicht (zum Vergleich 1970 19 193 Verkehrstote).

Dennoch besteht kein Anlaß zur Zufriedenheit, weil die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich keineswegs günstig abschneidet. So entfallen im Bundesgebiet auf eine Million Einwohner 191 Verkehrstote, in Großbritannien 97 Verkehrstote, in Japan 76 Verkehrstote, in Schweden 94 Verkehrstote und in den USA 182 Verkehrstote. Frankreich, Belgien und Österreich weisen demgegenüber allerdings deutlich ungünstigere Zahlen auf.

Zu den besonderen Risikogruppen zählen die Benutzer von motorisierten Zweirädern und Fahrrädern, junge Erwachsene als Fahrer von Personenkraftwagen und ältere Menschen als Fußgänger.

Die Bundesregierung hat in einem Maßnahmen-Zeit-Katalog eine Vielzahl von Maßnahmen angekündigt, um auch in den kommenden Jahren die Zahl der Verkehrsoffer weiter zu vermindern.

II. Verlauf der Ausschlußberatungen

Bei den Ausschlußberatungen haben die Fraktionen im Verkehrsausschuß folgende Auffassung vertreten:

1. Die Fraktion der CDU/CSU stellt mit Erleichterung fest, daß wie 1984 auch im Jahre 1985 der starke Rückgang bei den Zahlen der getöteten und verletzten Verkehrsteilnehmer sich fortsetze. Obwohl der Kraftfahrzeugbestand im Bundesgebiet nach wie vor laufend gestiegen und auch die Zahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle leicht angewachsen sei, sei die rückläufige Tendenz bei den Personenschäden als ein Erfolg des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung zu werten.

Den stärksten Beitrag zur günstigen Entwicklung der Unfallschwere liefere die durch das Bußgeld hochgeschneelte Gurtbenutzungsquote. Es zeige sich aber auch, daß die angepaßte und

vorsichtiger Fahrweise bei der extremen Witterung zu einer Reduzierung der Unfälle führe.

Diese Tatsache zeige erneut, daß eigenverantwortliches Verhalten der Verkehrsteilnehmer und nicht ein auferlegtes Tempolimit zur Verkehrssicherheit beitrage. Die vom Bundesminister für Verkehr in seinem Verkehrssicherheitsprogramm vorgesehenen Schulungsmaßnahmen seien deshalb geeignet, zu einer weiteren Förderung des Verantwortungsbewußtseins der Teilnehmer im Straßenverkehr zu führen.

Für die Verkehrssicherheit nicht zu unterschätzen sei aber auch der weitere Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. So bewirke beispielsweise der Bau von Ortsumgehungen, daß die Unfälle allgemein um 43% zurückgingen, die innerörtlichen Unfälle sich bis zu 80% verminderten und die Zahl der Todesopfer und Schwerverletzten um 47% sinke.

Für die Zukunft sei es wichtig, daß an den öffentlichen Schulen in der Sekundarstufe II der Verkehrsunterricht mit Sicherheitstraining wirksam verstärkt werde. Gerade dies sei zu Beginn einer Altersstufe, bei der der junge Mensch erstmalig am motorisierten Straßenverkehr teilnehme, wichtig.

Besonderer Anstrengungen bedürfe es weiterhin auf dem Gebiet der passiven Sicherheit am Fahrzeug, wozu alle Beteiligten aufgerufen seien. Bei allen Maßnahmen müsse die Gruppe von Verkehrsteilnehmern mit hohem Gefährdungsgrad besonders berücksichtigt werden. Die Einführung des Führerscheins auf Probe und der Stufenführerschein erwiesen sich deshalb als geeignete Maßnahmen für besonders Gefährdete.

2. Die Fraktion der SPD wünscht eine vollständigere Erfassung der Unfallursachen nach einem Verkehrsunfall; eine Aussage über menschliches Fehlverhalten allein reiche hier nicht aus. Mangelhafte Straßenverhältnisse als Unfallursache müßten erkannt, festgestellt und beseitigt werden. Bei in- und ausländischen Lastkraftwagen und Omnibussen auf Autobahnen und Landstraßen seien häufigere Geschwindigkeitskontrollen im Interesse aller Verkehrsteilnehmer erforderlich. Gerade im europäischen Verkehrssicherheitsjahr müsse der Unfallsache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ eine verstärkte Aufmerksamkeit gewidmet werden.
3. Der Vertreter der Fraktion der FDP forderte präzise Feststellungen der Unfallursachen auf Autobahnen. Es müßten die Witterungsverhältnisse und die gefahrenen Geschwindigkeiten eindeutig ermittelt werden; außerdem müsse festgestellt werden, ob für den fraglichen Autobahnabschnitt bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt sei. Nur auf diese Weise könne eine sachge-

rechte Entscheidung über die Einführung von generellen Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen frei von Emotionen ermöglicht werden. In ähnlicher Weise müßten auch die Unfallursachen auf Landstraßen präziser als bisher festgestellt werden.

4. Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN hat sich nachdrücklich für die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen von 100 km/h und auf Landstraßen von 80 km/h ausgesprochen. Im Januar 1986 seien die Autofahrer wegen der Witterungsverhältnisse besonders langsam und vorsichtig gefahren, wodurch die Unfallzahlen drastisch zurückgegangen seien. Dies bewiese, daß durch eine allgemeine Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit das Unfallgeschehen auf den Straßen wesentlich beeinflußt werden könne.
5. Nicht unwesentlich für die allgemeine Straßenverkehrssicherheit ist eine gute Schulung von Kraftfahrern, die bei der Beförderung gefährlicher Güter in Form von Stückgut eingesetzt werden. Nach Auffassung der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der FDP im Verkehrsausschuß muß eine künftige Stückgutfahrerschulung folgenden Anforderungen gerecht werden:
 - Harmonisierung auf internationaler Ebene:
Kein deutscher Alleingang bei der Einführung einer obligatorischen Stückgutfahrerschulung, Unverzichtbarkeit einer einheitlichen Regelung, Umsetzung, Ausführung und Überwachung der Stückgutfahrerschulung in allen ADR-Vertragsstaaten, dringende Notwendigkeit der Sicherstellung übereinstimmender materieller sowie normativer, organisatorischer und verfahrensmäßiger Rahmen-

bedingungen zur Gewährleistung der internationalen Wettbewerbsgleichheit.

- Koppelung der Schulungsverpflichtung an eine Grenzmenge von 3 000 kg:
Beförderung gefährlicher Versandstücke mit einem Gewicht von insgesamt mehr als 3 000 kg als grundsätzliche Voraussetzungen der obligatorischen Schulung.
 - Subsidiarität der Stückgutfahrerschulung gegenüber der Tankfahrzeugführerschulung:
Entbehrlichkeit der Stückgutfahrerschulung, falls der Fahrer erfolgreich an einer Tanklastwagenschulung teilgenommen hat.
 - Zeitliche Komprimierung:
Eintägige Schulungsdauer der Stückgutfahrerschulung.
 - Angemessene Übergangsfrist:
Einräumung einer ausreichenden Zeitspanne, die den zuständigen Stellen die Entwicklung eines tragfähigen Konzepts für die materielle und verfahrensmäßige Ausgestaltung der Stückgutfahrerschulung sowie dessen organisatorische und normative Umsetzung erlaubt.
- Die Fraktion der SPD befürchtet bei einer Harmonisierung auf internationaler Ebene eine Reduzierung der hohen deutschen Anforderungen.

III. Beschlußvorschlag

Der Verkehrsausschuß schlägt einmütig vor, die Bundesregierung zu ersuchen, die in dem Bericht angekündigten Maßnahmen zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit zügig zu realisieren.

Bonn, den 16. April 1986

Straßmeir

Berichterstatter