

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zur Großen Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Dirk Fischer (Hamburg), Manfred Heise, Michael Jung (Limburg), Eduard Oswald, Heinz-Günter Bargfrede, Dr. Wolf Bauer, Renate Blank, Horst Gibtnier, Claus-Peter Grotz, Rainer Haungs, Dr. Dionys Jobst, Theo Magin, Rudolf Meinl, Dr. Klaus Mildner, Gerhard O. Pfeffermann, Helmut Rode (Wietzen), Ferdi Tillmann, Dr. Walter Franz Altherr, Dr. Maria Böhmer, Wolfgang Dehnel, Gertrud Dempwolf, Maria Eichhorn, Dr. Karl H. Fell, Leni Fischer (Unna), Winfried Fockenberg, Erich G. Fritz, Hans-Joachim Fuchtel, Johannes Ganz (St. Wendel), Martin Götsching, Carl-Detlev Freiherr von Hammerstein, Klaus Harries, Dr. h. c. Adolf Herkenrath, Ernst Hinsken, Joachim Hörster, Dr. Paul Hoffacker, Josef Hollerith, Dr.-Ing. Rainer Jork, Dr. Egon Jüttner, Ulrich Junghanns, Steffen Kampeter, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Thomas Kossendey, Franz-Heinrich Krey, Klaus-Heiner Lehne, Editha Limbach, Dr. Manfred Lischewski, Heinrich Lummer, Claire Marienfeld, Erwin Marschewski, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Wolfgang Meckelburg, Dr. Hedda Meseke, Maria Michalk, Dr. Günther Müller, Engelbert Nelle, Johannes Nitsch, Claudia Nolte, Friedhelm Ost, Dr. Gerhard Päselt, Dr. Peter Paziorek, Rosemarie Priebus, Erika Reinhardt, Franz Rommer, Christian Schmidt (Fürth), Hans Peter Schmitz (Baesweiler), Michael von Schmude, Heinrich Seesing, Dr. Hans-Joachim Sopart, Bärbel Sothmann, Karl-Heinz Spilker, Erika Steinbach-Hermann, Karl Stockhausen, Dr. Hans-Peter Voigt (Northeim), Dr. Bertram Wiczorek (Auerbach), Bernd Wilz, Simon Wittmann (Tännesberg), Micheal Wonneberger, Cornelia Yzer, Wolfgang Zeitlmann, Wolfgang Zöller, Dr. Wolfgang Schäuble, Dr. Wolfgang Bötsch und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Dr. Klaus Röhl, Horst Friedrich, Ekkehard Gries, Roland Kohn, Manfred Richter (Bremerhaven), Günther Bredehorn, Dr. Olaf Feldmann, Dr. Hermann Otto Solms und der Fraktion der F.D.P.
– Drucksachen 12/2527, 12/4206 –

Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland

Rund 2,4 Mio. polizeilich erfaßte Verkehrsunfälle mit über 500 000 Verletzten und 10 600 Toten im Jahr 1992 belegen nachdrücklich, daß Verkehrssicherheit nach wie vor eine gesellschaftspolitische Aufgabe ersten Ranges ist. Dies gilt insbesondere für die neuen

Bundesländer, in denen die Zahl der Verletzten gegen den Bundestrend weiter um 7,7 % angewachsen ist. Das tägliche Blutopfer auf unseren Straßen erfordert deshalb ein umfassendes Konzept zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, in dem alle – auch ordnungsrechtliche – Möglichkeiten entschlossen und ohne weiteres Zögern umgesetzt werden müssen.

Die Beantwortung der Großen Anfrage läßt erkennen, daß die Bundesregierung über ein solches Gesamtkonzept nicht verfügt. Sie setzt den Schwerpunkt bei einer Fortführung der bisherigen Verkehrsaufklärungs- und -erziehungsarbeit, die angesichts der Wachstumsraten des Individualverkehrs und der ständig steigenden Leistung und Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge nicht ausreicht, um entscheidende Verbesserungen zu erreichen. Ordnungsrechtliche Maßnahmen, wie ein generelles Tempolimit und eine Absenkung der Promillegrenze, die von einer deutlichen Mehrheit der Bevölkerung gefordert werden, werden entweder überhaupt nicht angesprochen oder nur oberflächlich gestreift. Bewußte Irreführung, wie im Falle der Sicherungspflicht von Kindern als Mitfahrer in Pkw, und nicht begründeter Optimismus, wie im Falle der Auswirkungen der Deregulierung des Verkehrsmarktes auf die Verkehrssicherheit, sind weitere Belege für die Konzeptionslosigkeit der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsbereich. Der wichtige und dringend regelungsbedürftige Bereich einer Neugestaltung des Fahrlehrerwesens und einer Verbesserung der Ausbildung und Prüfung von Führerscheinbewerbern ist überhaupt nicht angesprochen. Umsetzungsreife technische Verbesserungen, wie Air-Bag, ABS, Unfalldatenschreiber, werden unter Hinweis auf weitere Prüfungen auf die lange Bank geschoben.

Die Antwort der Bundesregierung zeigt damit weder einen konzeptionellen Rahmen noch neue Ideen oder die Bereitschaft, alle zur Verfügung stehenden Handlungsmöglichkeiten konsequent zu nutzen.

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, unverzüglich ein umfassendes Verkehrssicherheitskonzept zu erarbeiten, in dem über eine konsequente Anwendung der vorhandenen Instrumentarien hinaus folgende Maßnahmen vorzusehen sind:

1. Ordnungsrechtliche Maßnahmen

- Einführung eines generellen Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen, 90 km/h auf Außerortsstraßen und 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften.
- Absenkung der Promillegrenze auf 0,5 Promille bei gleichzeitiger Einführung eines Atemalkoholgrenzwertes und der elektronischen Atemalkoholkontrolle statt der bisherigen Blutprobe.
- Erarbeitung und Durchsetzung schärferer Kontrollmechanismen gegen das Führen von Kraftfahrzeugen unter Drogen- und Medikamenteneinfluß.

- Gurtanlege- und Sicherungspflicht für alle Erwachsenen und Kinder als Mitfahrer in Pkw ohne Ausnahmemöglichkeiten.
2. Verbesserung der Ausbildung und Prüfung von Führerscheinbewerbern und Neugestaltung des Fahrlehrerwesens
- Dabei Integration von Elementen des Sicherheitstrainings in eine zweite Ausbildungsphase.
 - Erhöhung der Qualifikation der Fahrlehrer insbesondere im didaktischen Bereich.
 - Zuverlässige Verhinderung von „Führerscheintourismus“ im Rahmen der Umsetzung der EG-Führerscheinrichtlinie.
3. Verbesserung der Fahrzeugsicherheit
- Obligatorische Umsetzung erprobter Sicherheitstechnologie für neu in den Verkehr kommende Fahrzeuge wie
- Air-Bag,
 - ABS,
 - elektronischer Unfalldatenschreiber,
 - standardisierte Testbedingungen für Frontal- und Seitenaufprall sowie Übernahme der entsprechenden Vergleichsdaten in die Fahrzeugpapiere.
4. Errichtung eines umfassenden Kontrollsystems zur Verhinderung negativer Auswirkungen von Liberalisierungsschritten im Güterverkehrsgewerbe auf die Verkehrssicherheit.

Weitere Liberalisierungsschritte müssen auf europäischer Ebene von vornherein mit einheitlichen Kontrollregelungen verknüpft werden, um zu verhindern, daß der schärfer werdende Wettbewerb und Preisdruck zu nachlassender Sicherheit bei Fahrern und Fahrzeugen führt.

Da eine Reihe von Maßnahmen Abstimmungen auf EG-Ebene voraussetzen, wird die Bundesregierung aufgefordert, sich aktiv an der Erarbeitung eines entsprechenden europäischen Verkehrssicherheitsprogramms zu beteiligen und insoweit in Brüssel statt der bisherigen Bremserrolle eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dies gilt insbesondere für die Harmonisierung ordnungsrechtlicher Bestimmungen, bei denen sich die Bundesregierung bisher – ausweislich der Beantwortung der Großen Anfrage – unter Hinweis auf das Subsidiaritätsprinzip einer Mitwirkung verweigert.

Bonn, den 3. Februar 1993

Hans-Ulrich Klose und Fraktion

