

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Weis (Stendal), Elke Ferner, Dr. Ulrich Böhme (Unna), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 13/1914 —

Beeinflussung des Unfallrisikos durch Gestaltung der Fahrerlaubnis für Kraftwagen

Unverändert befindet sich das Unfallgeschehen im Straßenverkehr in Deutschland auf hohem Niveau.

Eine spürbar positive Veränderung hat es lediglich beim Unfallgeschehen im Zweiradbereich gegeben, wo die o. a. Einführung des Stufenführerscheins 1986 zu einem Rückgang der Unfälle mit Personenschäden beigetragen hat.

Dagegen ist im Kraftwagenbereich keine signifikante Verbesserung festzustellen. Die Zahl der Verunglückten ist zwar seit Jahren kontinuierlich zurückgegangen, und auch in den neuen Bundesländern läßt sich nach anfänglich sprunghaft gestiegenen Unfallzahlen inzwischen eine Trendwende erkennen, doch dürften hierfür vor allem die technische Weiterentwicklung der Kraftfahrzeuge und der verbesserte Insassenschutz ausschlaggebend gewesen sein. Es ist dagegen nicht erkennbar, daß ein verbessertes Fahrverhalten zu einer Reduzierung des Unfallgeschehens beigetragen hat. Das gilt insbesondere für junge Führerscheininhaber, die unverhältnismäßig hoch am Unfallgeschehen beteiligt sind.

1. a) Wie hoch war der Anteil der Führerscheininhaber in den Jahren 1982, 1983, 1984, 1985 und 1986, die sich nach den Bedingungen des geänderten Straßenverkehrsgesetzes vom 13. Mai 1986 (Fahrerlaubnis auf Probe) aufgrund einer Eintragung im Verkehrszentralregister einer Nachschulung oder einer erneuten Befähigungsprüfung hätten unterziehen müssen?

Amtliche Statistiken hierüber liegen nicht vor, da vor 1986 die Eintragungen im Verkehrszentralregister (VZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) über Verkehrsstraftaten und -ordnungswidrigkeiten noch nicht nach den Merkmalen der Fahrerlaubnis auf Probe (Nachschulung bei einem Verstoß der Kategorie A oder zwei Verstöße der Kategorie B) bewertet wurden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. Juli 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

- b) Wie vielen Führerscheinerwerbern wurde im gleichen Zeitraum bis zu zwei Jahren nach dem Erwerb die Fahrerlaubnis entzogen?

Die Zahl der Entziehungen bis zu zwei Jahren nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis kann nur annäherungsweise angegeben werden, da im VZR beim KBA lediglich das Erteilungsjahr, aber nicht das genaue Erstellungsdatum der Fahrerlaubnis angegeben ist. Danach wurden im gesamten Zeitraum von 1982 bis 1986 von Gerichten und Verwaltungsbehörden ca. 138 000 Fahrerlizenzen entzogen, die nicht älter als zwei Jahre waren.

2. Wie viele Führerscheinerwerber verursachten in den Jahren 1987 bis 1994 in den ersten zwei Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis einen Unfall, der zum völligen Entzug der Fahrerlaubnis führte?

In den Jahren 1991 bis 1994 ist insgesamt 72 336 Fahranfänger die Fahrerlaubnis entzogen worden. 14,7 % (10 654) der Mitteilungen an das KBA enthielten einen Unfallvermerk. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu beachten, daß Entziehungen aufgrund eines Unfalls nicht systematisch ausgewiesen werden und außerdem die Entziehung der Fahrerlaubnis vielfach nicht aufgrund des Unfalls, sondern aufgrund des mit dem Unfall verknüpften Fehlverhaltens (z. B. Trunkenheit, Unfallflucht) erfolgt.

Für die Jahre 1987 bis 1990 liegen der Bundesregierung keine Zahlen vor.

3. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Möglichkeiten der Unfallprävention, die in der Nachschulung und -wiederholungsprüfung liegen, ausreichend ausgeschöpft, wenn sich jährlich weniger als 5 % der Führerscheinerwerber (Durchschnitt der Jahre 1987 bis 1993: 4,5 %) einer Nachschulung oder Nachprüfung aufgrund eines Eintrags im Verkehrszentralregister unterziehen müssen?

Von den Anfang Januar 1995 im Register der Fahrerlaubnisinhaber auf Probe erfaßten Personen (rund 1,86 Millionen) weisen nur 3,4 % (rund 63 300) Eintragungen im Verkehrszentralregister auf, die zur Anordnung einer Nachschulung oder Wiederholungsprüfung durch die zuständige Fahrerlaubnisbehörde führen.

Ähnlich ist der Anteil in den Jahren zuvor.

Der Prozentsatz der Fahrerlaubnisbewerber, die sich im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe einer Nachschulung oder erneuten Befähigungsprüfung unterziehen müssen, hängt u. a. davon ab, welche Verstöße zur Nachschulung führen. Nach § 2a des Straßenverkehrsgesetzes in Verbindung mit der entsprechenden Anlage wird eine Nachschulung bereits dann angeordnet, wenn der Fahranfänger einen schwerwiegenden Verstoß der Kategorie A (z. B. Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit um mehr als 25 km/h, Nichtbeachten des Rotlichts) oder zwei weniger schwerwiegende Verstöße der Kategorie B begeht. Die Einordnung weiterer Verstöße in die Kategorie A würde vermutlich zu einer Erhöhung der Anzahl der Nachschulungspflichtigen führen. Es ist

allerdings fraglich, ob hiermit ein wesentlicher Beitrag zur Unfallprävention geleistet würde, weil eine solch einschneidende Maßnahme aus vergleichsweise geringfügigem Anlaß kaum auf Akzeptanz bei den betroffenen Fahranfängern stoßen würde.

4. Mit welchen Schlußfolgerungen bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß 18,25 % der Unfälle mit Personenschäden (1993) in der Bundesrepublik Deutschland durch Führerscheinerwerber in den ersten zwei Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis verursacht wurden, obwohl der Anteil dieser Führerscheinerwerber lediglich 5,7 % beträgt? (Zahlen beziehen sich auf die Führerscheinklasse 3)

Die in allen hochmotorisierten Ländern festzustellende überproportionale Unfallbelastung von Fahranfängern ist auf das Zusammenspiel einer Vielzahl von Einflußfaktoren zurückzuführen. Hierbei haben sich vor allem das Lebensalter und die damit verbundene Bereitschaft zur Erprobung riskanten Verhaltens bei jungen Fahranfängern, das Geschlecht und die damit verbundenen unter dem Sicherheitsaspekt negativ zu bewertenden gesellschaftlichen Rollenerwartungen an junge Männer, sowie die Fahrzwecke und die damit verbundene besondere Gefahrenexposition z. B. bei nächtlichen Freizeitfahrten an Wochenenden als besonders bedeutsam erwiesen. Dabei sind diese Faktoren immer im Zusammenhang mit der Unerfahrenheit von Fahranfängern zu betrachten.

Die Bundesregierung hat bereits in der Vergangenheit verschiedene Maßnahmen zur Senkung des Unfallrisikos von Fahranfängern getroffen, so die Verbesserung der Fahrausbildung und -prüfung, die Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe, die Einführung des Stufenführerscheins für Motorräder und Kampagnen mit der Zielgruppe „junge Fahrer“. So wird beispielsweise durch das Bundesministerium für Verkehr mit der Aktion „Band auf Tour“ ein neuer Ansatz der Verhaltensbeeinflussung „von der Jugend – für die Jugend“ verfolgt, bei dem Popmusik als Träger von Verkehrssicherheitsbotschaften die Jugendlichen direkt anspricht. Trotz der damit verbundenen Erfolge, liegt die Unfallbeteiligung der jungen Fahranfänger im Vergleich zu den anderen Altersgruppen noch immer überproportional hoch. Die Bundesregierung wird deshalb ihre Bemühungen auf diesem Sektor fortsetzen.

5. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die möglichen Auswirkungen von obligatorischen Nachschulungen im Verlauf der ersten zwei Jahre nach Erwerb der Fahrerlaubnis im Hinblick auf die Reduzierung der Unfälle, die durch Fahrer dieser Gruppe verursacht werden?

Die Bundesregierung hat bei der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe bewußt nur die Fahranfänger einbezogen, die durch Verstöße aufgefallen sind. Angesichts der nach wie vor überproportional hohen Unfallbelastung von Fahranfängern wird der Vorschlag, alle Fahranfänger nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis in einer zweiten Phase an einem Fortbildungsseminar teilnehmen zu lassen, jedoch wieder verstärkt diskutiert. Vor der Einführung

einer solchen „zweiphasigen Ausbildung“ muß jedoch sorgfältig geprüft werden, ob ein positiver Effekt auf die Unfallentwicklung zu erwarten ist.

- b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Auswirkungen im Hinblick auf die für die öffentliche Hand und privat entstehenden Kosten?

Aussagen über die Kosten sind erst dann möglich, wenn eine Konzeption für eine zweiphasige Ausbildung vorliegt. Schätzungsweise würden sich aber die Kosten der Ausbildung für den Fahrerlaubnisbewerber um ca. ein Drittel erhöhen.

6. Hinsichtlich der Unfallursachen fällt der Tatbestand „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ bei Fahrerinnen und Fahrern im Alter zwischen 18 und 21 Jahren besonders ins Gewicht. Welchen Zusammenhang erkennt die Bundesregierung zwischen der Leistungsfähigkeit der verursachenden Kraftwagen und dieser Unfallursache?

Die Analysen der polizeilich festgestellten Unfalldaten lassen folgende Zusammenhänge erkennen:

- Der Anteil der Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ liegt bei den jungen Fahrern im Alter von 18 bis 20 Jahren etwa doppelt so hoch wie bei der Vergleichsgruppe der 35- bis 54jährigen.
- Bei Unfällen von Fahrern der Altersgruppe 18 bis 20 Jahre mit Fahrzeugen von 30 bis 44 kW war „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ in ca. einem Drittel der Fälle Unfallursache, bei Fahrzeugen von mehr als 85 kW etwa zur Hälfte.

7. Welche Auswirkungen auf das Unfallgeschehen, insbesondere unter Berücksichtigung dieser Unfallursache, würden sich nach Ansicht der Bundesregierung ergeben, wenn der Erwerb einer Fahrerlaubnis für Kraftwagen an eine Leistungsgrenze von beispielsweise 44 kW in den ersten beiden Jahren nach dem Erwerb gekoppelt würde?

Die Unfallursache „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ hängt nicht unmittelbar von der Motorleistung des unfallverursachenden Fahrzeugs ab. Auch mit Fahrzeugen bis zu 44 kW, die je nach Masse und Bauweise Geschwindigkeiten bis ca. 160 km/h erreichen können, werden Unfälle wegen „nicht angepaßter Geschwindigkeit“ verursacht.

Außerdem ist zu berücksichtigen, daß nach einer Untersuchung des HUK-Verbandes (Fahrzeugsicherheit 90, Analyse von Pkw-Unfällen, Grundlagen für künftige Forschungsarbeiten, München 1994) 22 % aller Fahranfänger im Alter von 18 bis 20 Jahren Fahrzeuge bis 44 kW führen, weitere ca. 16 % Fahrzeuge zwischen 44 und 55 kW. Mit höherer Leistung des Pkw und den damit verbundenen höheren Fahrzeugkosten nimmt der Anteil junger Fahrer kontinuierlich ab.

8. In der EU-Führerscheinrichtlinie heißt es, daß die Möglichkeit zur Unterteilung von Fahrzeugklassen zu schaffen sei, „um im Hinblick auf die Sicherheit im Straßenverkehr und zur Berücksichtigung der bestehenden innerstaatlichen Verhältnisse insbesondere einen stufenweisen Zugang zum Führen der betreffenden Fahrzeuge zu fördern“. Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Möglichkeit, auch für Kraftwagen einen Stufenführerschein analog dem Stufenführerschein für Motorräder in Deutschland einzuführen?

Es ist bisher – anders als bei Krafträdern – nicht belegt, daß eine Leistungsbeschränkung bei Pkw für Fahranfänger in den ersten zwei Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis zu einem spürbaren Rückgang der Unfälle führen würde. Ohnehin fahren junge Fahranfänger in großem Umfang Pkw mit geringer Leistung.

Im übrigen wäre ein Stufenführerschein rechtlich mit der Führerscheinrichtlinie nicht vereinbar. Die Richtlinie sieht einen Stufenführerschein nur für Krafträder vor. Abweichungen von der Richtlinie sind nur dort zulässig, wo dies ausdrücklich vorgesehen ist. Eine Verschärfung der Bestimmungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einzelstaatlicher Ebene ist nur bei den vor allem in den Anhängen II und III aufgeführten Mindestanforderungen möglich.

