

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 13/4826, 13/5550 Nr. 1.1 –

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr über Maßnahmen
auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und Übersicht
Rettungswesen 1994 und 1995
– Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1994/95 –

A. Problem

Der Bericht vermittelt einen Überblick über die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle im Zeitablauf. Weiterhin werden die Maßnahmen zur Unfallverhütung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Bundesministeriums für Verkehr, anderer Bundesministerien sowie privater Träger im Berichtszeitraum dargestellt. Zudem informiert der Bericht über die Entwicklung des Rettungswesens.

B. Lösung

Annahme eines Entschließungsantrages der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. zur Entwicklung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr.

Mehrheit im Ausschuß

C. Alternative

Kenntnisnahme des Berichts.

D. Kosten

Die Kosten der Maßnahmen zur Unfallverhütung und zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr wurden nicht näher erörtert. Die Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. sowie die Fraktion der SPD kritisierten die Herabsetzung der Fördermittel für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr auf 20 Mio. DM.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 13/4826 – folgende Entschließung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß über Jahrzehnte hinweg durch die amtierenden Bundesregierungen eine umsichtige Verkehrssicherheit betrieben wurde. Besonders durch das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes von 1984 ist es nachweislich zu einer Verstärkung aller Verkehrssicherheitsbemühungen gekommen.

Der Deutsche Bundestag stellt fest: 1953, dem Jahr der Einführung der amtlichen Statistik, gab es in den alten Bundesländern 11 449 Verkehrstote, 1970 wurde mit 19 193 Getöteten hier der traurige Höhepunkt erreicht, 1995 ist die Zahl in den alten Ländern auf 6 561 zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum (1953 bis 1995) haben sich die Fahrleistungen mehr als verzehnfacht, die Pkw-Motorisierung stieg auf das 22fache (von 2 304 auf knapp 51 000 Pkw pro 100 000 Einwohner). Die Gesamtzahl der Fahrzeuge steigerte sich vom Jahr 1953 von 4,3 Millionen (alte Bundesländer) auf 51,6 Millionen im Jahr 1995. Im gesamten Bundesgebiet wurden 1995 9 454 Verkehrstote im Straßenverkehr gezählt. Diese Zahl wird nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes 1996 auf rd. 8 700 zurückgehen. Zurückgehen wird 1996 auch die Zahl der Verletzten sowie die Zahl der Unfälle mit Personenschäden, geschätzt jeweils eine Abnahme von 6 %.

Der Deutsche Bundestag erwartet: Die nachweisbaren Erfolge aller für die Verkehrssicherheit Verantwortlichen sind gebunden an eine angemessene Finanzierung der Informations- und Aufklärungstätigkeit. Dafür müssen ausreichend Fördermittel zur Verfügung gestellt werden.

Eine weitere Verringerung der Mittel würde die Sicherheitsarbeit in ihrer Substanz treffen.“

Bonn, den 11. Dezember 1996

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender

Heide Mattischeck

Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Heide Mattischeck

I.

Der Bericht in Drucksache 13/4826 ist gemäß § 80 Abs. 3 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages durch Drucksache 13/5550 vom 13. September 1996 federführend an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung sowie an den Ausschuß für Familie, Senioren, Frauen und Jugend überwiesen worden.

Der Ausschuß für Arbeit und Sozialordnung hat den Bericht am 13. November 1996 zur Kenntnis genommen. In seiner Stellungnahme wies er darauf hin, daß im Rahmen der Beratung von der Bundesregierung zugesagt worden sei, zukünftige Berichte um das Thema „Arbeitsplatz Straße“ zu ergänzen; angesprochen werden sollten hierbei insbesondere Fragen des Arbeitsschutzes, der Arbeitszeit sowie der Unfallverhütung und ihre Folgen. Der Ausschuß für Familie, Senioren, Frauen und Jugend hat den Bericht am 4. Dezember 1996 zur Kenntnis genommen und den federführenden Ausschuß gebeten, sich im Hinblick auf den nächsten Bericht für eine weitere Untergliederung der Daten zu Kindern und älteren Menschen einzusetzen (z. B. Aufgliederung nach dem Geschlecht, Unfallhäufigkeit in verschiedenen Tempozonen).

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner 44. Sitzung am 11. Dezember 1996 beraten.

II.

Mit dem Bericht entspricht die Bundesregierung einer Aufforderung des Deutschen Bundestages vom 7. November 1975 (Drucksache 7/4164), dem Parlament in zweijährigem Abstand einen Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr zuzuleiten. Er wird vereinbarungsgemäß jeweils zum 30. April des auf das zweite Berichtsjahr folgenden Jahres vorgelegt.

Der Bericht vermittelt einen Überblick über die Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle im Zeitablauf; die Entwicklung im Berichtszeitraum wird nach Unfallort, Unfallursache, Altersgruppe und Fortbewegungsart der Unfallbeteiligten sowie anderen Faktoren differenziert dargestellt. Er berichtet über die Maßnahmen zur Unfallverhütung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die das Bundesministerium für Verkehr, andere Bundesministerien sowie private Träger im Berichtszeitraum durchgeführt haben, ferner über die Entwicklung des Rettungswesens im Zeitraum 1994/95.

Aus dem Bericht ergibt sich, daß 1995 die Zahl der Straßenverkehrsunfälle generell zurückgegangen ist, und zwar insgesamt um 0,8 % (jeweils gegenüber 1994); die Anzahl der Verletzten ging um 0,7 %, die Anzahl der Getöteten sogar um 3,4 % zurück. Die Anzahl der Verkehrstoten erreichte ihren niedrigsten Stand seit 1953. Allerdings lag die Anzahl der Ver-

kehrstoten in den neuen Ländern, bezogen auf die Einwohnerzahl, fast doppelt so hoch wie in den alten Bundesländern.

Fast zwei Drittel der 1994 bundesweit registrierten Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich innerhalb von Ortschaften; auf Außerortsstraßen ohne Autobahnen wurden 29,8 %, auf Autobahnen 6,8 % aller Unfälle mit Personenschaden registriert. Jeder vierte Pkw-Fahrer, der 1994 einen Unfall mit Personenschaden verursachte, hatte seinen Führerschein weniger als zwei Jahre oder besaß die erforderliche Fahrerlaubnis nicht; jeder fünfte Unfall mit Personenschaden wurde von einem jungen Pkw-Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht, nur 4 % der Unfälle dagegen von Pkw-Fahrern, die 65 Jahre oder älter waren. Der weitaus größte Teil der 1994 registrierten Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden wird auf ein Fehlverhalten der Fahrzeuglenker zurückgeführt. 15,5 % aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer wurde eine nicht angepaßte Geschwindigkeit vorgeworfen; es folgten Vorfahrtsfehler (10,5 %), ungenügender Sicherheitsabstand (8,5 %), Fehler beim Abbiegen (5,5 %) und Alkoholeinfluß (5,4 %).

Der Bericht befaßt sich ausführlich mit den Maßnahmen, die das Bundesministerium für Verkehr zur Unfallverhütung und Verbesserung der Verkehrssicherheit durchgeführt hat, nämlich bei der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, dem Verkehrsrecht, dem Straßenbau und der Straßenverkehrstechnik, der Fahrzeugtechnik, den Gefahrguttransporten sowie der internationalen Zusammenarbeit. Für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung standen 1995 mit 23,5 Mio. DM erneut weniger Haushaltsmittel als in den Vorjahren zur Verfügung. Wesentliche Anteile dieser Mittel sind zur Förderung von Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und anderer sicherheitsrelevanter Organisationen sowie für die Verkehrssicherheitskampagne „Rücksicht kommt an“ zur Verfügung gestellt worden.

III.

Zu dem Bericht brachten die Koalitionsfraktionen folgenden Entschließungsantrag ein:

Der Deutsche Bundestag begrüßt, daß über Jahrzehnte hinweg durch die amtierenden Bundesregierungen eine umsichtige Verkehrssicherheit betrieben wurde. Besonders durch das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes von 1984 ist es nachweislich zu einer Verstärkung aller Verkehrssicherheitsbemühungen gekommen.

Der Deutsche Bundestag stellt fest: In 1953, dem Jahr der Einführung der amtlichen Statistik, gab es in den alten Bundesländern 11 449 Verkehrstote, in 1970 wurde mit 19 193 Getöteten hier der traurige

Höhepunkt erreicht, in 1995 ist die Zahl in den alten Ländern auf 6 561 zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum (1953 bis 1995) haben sich die Fahrleistungen mehr als verzehnfacht, die Pkw-Motorisierung stieg auf das 22fache (von 2 304 auf knapp 51 000 Pkw pro 100 000 Einwohner). Die Gesamtzahl der Fahrzeuge steigerte sich von 4,3 Millionen im Jahr 1953 (alte Bundesländer) auf 51,6 Millionen im Jahr 1995. Im gesamten Bundesgebiet wurden 1995 9 454 Verkehrstote im Straßenverkehr gezählt. Diese Zahl wird nach Schätzung des Statistischen Bundesamtes 1996 auf rd. 8 700 zurückgehen. Zurückgehen wird 1996 auch die Zahl der Verletzten sowie die Zahl der Unfälle mit Personenschäden, geschätzt wird jeweils eine Abnahme von 6 %.

Der Deutsche Bundestag erwartet: Die nachweisbaren Erfolge aller für die Verkehrssicherheit Verantwortlichen sind gebunden an eine angemessene Finanzierung der Informations- und Aufklärungstätigkeit. Dafür müssen ausreichend Fördermittel zur Verfügung gestellt werden. Eine weitere Verringerung der Mittel würde die Sicherheitsarbeit in ihrer Substanz treffen.

IV.

Die Fraktion der CDU/CSU wies auf die Erfolge hin, die bei der Unfallverhütung und der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr erzielt worden seien. Sie würdigte diese Entwicklung als Gemeinschaftsleistung und sprach allen Beteiligten ihren Dank aus. Die Anzahl der Verkehrstoten habe wieder das Niveau von 1953 erreicht, obwohl sich Verkehrsdichte und Fahrleistung in der Zwischenzeit vervielfacht hätten. Dies sei ein Erfolg kontinuierlicher, planmäßiger Arbeit für die Verkehrssicherheit. Eine pauschale Verurteilung aller Autofahrer sei abzulehnen; nur ein geringer Anteil sei in schwere Unfälle verwickelt und auffällig im Sinne der „Verkehrssünderkartei“ des Kraftfahrtbundesamtes. Der Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. stelle die Entwicklung dar und bringe gleichzeitig zum Ausdruck, daß für die Informations- und Aufklärungstätigkeit in Zukunft ausreichend Fördermittel zur Verfügung gestellt werden müßten; eine Reduzierung dieser Mittel sei unter dem Druck knapper Kassen nur ausnahmsweise möglich. Die Bundesländer verhielten sich bei der Gewährung von Fördermitteln ähnlich restriktiv wie der Bund, unabhängig davon, ob es sich um A- oder B-Länder handele. Kritisch anzumerken sei auch, daß offensichtlich die Bereitschaft der Eltern nachlasse, ihre Kinder anzuschnallen.

Auch die Fraktion der F.D.P. würdigte die Erfolge bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit und Unfallverhütung. So habe sich die Anzahl der als Pkw-Insassen getöteten Kinder von 207 im Jahr 1992 auf 164 im Jahr 1994 verringert. Dieser Rückgang sei im wesentlichen auf die Einführung der generellen Sicherungspflicht für Kinder zum 1. April 1993 zurückzuführen. 1994 seien dennoch 164 von 431 im Straßenverkehr tödlich verunglückten Kindern als Pkw-Insassen getötet worden. Wahrscheinlich hätten in diesen Fällen die Eltern der Pflicht, ihre Kinder mit

altersadäquaten Sicherheitsgurten anzuschnallen, nicht Folge geleistet. Entgegen häufigen Behauptungen seien ältere Verkehrsteilnehmer – mit Ausnahme älterer Fußgänger – keine auffällige Gruppe. Eine Problemgruppe stellten dagegen jugendliche Fahrer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren dar; dies habe sich auch in der Anhörung des Ausschusses zum Thema „Unfallhäufigkeit bei jungen Fahrern“ gezeigt.

Die Fraktion der SPD stimmte der Feststellung in dem Koalitionsantrag zu, daß eine weitere Verringerung der Mittel zur Finanzierung der Informations- und Aufklärungsarbeit die Sicherheitsarbeit in ihrer Substanz treffen würde. Daher beantrage sie, den Antrag um folgenden, in seiner ursprünglichen Fassung enthaltenen Satz zu ergänzen:

Deshalb ist eine Erhöhung für die zukünftigen Haushaltsjahre ebenso notwendig wie die mittelfristige Sicherung der Finanzen, damit auch die Verkehrsverbände eine Perspektive haben.

Wenn die Koalitionsfraktionen diesem Antrag zustimmten, sei sie bereit, dem Antrag beizutreten; andernfalls werde sie sich der Stimme enthalten. Die Fraktion der SPD kritisierte, daß die Mittel für die Aufgaben der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung im Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr 1997 auf 20 Mio. DM verringert worden seien. Sie sei im Verkehrsausschuß und im Haushaltsausschuß für eine Erhöhung dieses Ansatzes um 5 Mio. DM eingetreten. Die Empfehlungen der mitberatenden Ausschüsse sollten aufgenommen werden.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN kritisierte die Aussage, die Verkehrssicherheit habe sich nachhaltig verbessert. Sie begrüße zwar, daß die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Kinder zurückgegangen sei. Hierfür seien jedoch andere Ursachen verantwortlich. So könne ein großer Teil der Kinder nur noch in Begleitung am Straßenverkehr teilnehmen. Die Einschränkung der Bewegungsfreiheit der Kinder wirke sich negativ auf ihre soziale Entwicklung aus, da sie ihre Umgebung nicht mehr eigenständig erfahren könnten. Die Frage sei, wie Kinder besser vor dem Autoverkehr geschützt werden könnten. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr sei es erforderlich, die verkehrspolitischen Ansätze des Antrags „Sozial- und umweltverträgliche Mobilität – eine Gestaltungsaufgabe für die Zukunft“ (Drucksache 13/4703) zu realisieren. Außerdem müsse – wie die Anhörung zur Unfallhäufigkeit bei jungen Fahrern deutlich gemacht habe – die Fahrlehrerausbildung grundlegend und über den bisher vorgesehenen Rahmen hinaus reformiert werden. Der Bericht enthalte nur sehr ungenaue Angaben über die Verletzungsfolgen von Straßenverkehrsunfällen. Künftig sollten statistische Angaben über die Entwicklung der verletzten Verkehrstoten, insbesondere auch der Langzeitverletzten mit dauerhaften Behinderungen, aufgenommen werden.

Die Gruppe der PDS erklärte, bei dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen werde sie sich der Stimme enthalten, weil er zu unkritisch abgefaßt sei. Niemand bestreite, daß bei der Unfallverhütung

Erfolge erzielt worden seien; sie würden von allen Beteiligten begrüßt. Im internationalen Vergleich bestehe jedoch Nachholbedarf. Dies zeige sich bei einem Vergleich mit Ländern, die eine ähnlich hohe Verkehrsdichte wie Deutschland aufwiesen; in einigen dieser Länder sei die Zahl der Verkehrstoten relativ geringer als in Deutschland. Viele internationale Vergleiche erweckten einen falschen Eindruck, weil die Kfz-Dichte und die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer nicht berücksichtigt würden.

Die Bundesregierung wies auf den starken Rückgang der Todesopfer im Straßenverkehr seit dem Beginn der fünfziger Jahre – trotz erheblich gestiegener Verkehrsdichte – hin. Ein rückläufiger Trend sei nicht nur in den alten, sondern auch in den neuen Bundesländern zu beobachten. Bei der Anzahl der getöteten Kinder unter 15 Jahren sei 1996 der niedrigste Wert seit 1953 erreicht worden; dies sei auf eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder zurückzuführen. Bei den Sicherheitsmaßnahmen müßten altersabhängige Schwerpunkte gesetzt werden; Kinder im Alter unter 6 Jahren verunglückten überwiegend als Pkw-Insassen, Kinder im Alter über 10 Jahre überwiegend als Fahrradfahrer. Das Bundesministerium für Verkehr sei bemüht, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Deutschen Verkehrswacht trotz der Haushaltskürzung finanzielle Mittel im bisherigen Umfang zur Verfügung zu stellen.

Man könne versuchen, entgegen der mittelfristigen Finanzplanung eine Aufstockung der Fördermittel für Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung von

20 Mio. DM auf 25 Mio. DM zu erreichen. Gegebenenfalls müsse über Alternativkonzepte nachgedacht werden. Die Bundesregierung stimmte dem Vorschlag zu, in den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr künftig statistische Angaben über die Entwicklung der verletzten Verkehrsoffer, insbesondere auch der Langzeitverletzten mit dauerhaften Behinderungen, aufzunehmen. Sie regte an, den Termin für die Vorlage des Berichts vom 30. April auf den 30. Juni zu verschieben. Der Ausschuß nahm diese Anregung nicht auf.

Der Ausschuß kam überein, die Empfehlungen der Ausschüsse für Arbeit und Sozialordnung sowie für Familie, Senioren, Frauen und Jugend an die Bundesregierung mit der Bitte um Berücksichtigung weiterzuleiten.

Der Ausschuß lehnte den Änderungsantrag der Fraktion der SPD zum Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS ab. Der Entschließungsantrag wurde mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS angenommen. Den Antrag der Fraktion der SPD, die Bundesregierung um eine Auswertung der Anhörung vom 13. November 1996 zu bitten, nahm der Ausschuß als gemeinsames Ersuchen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. an das Bundesministerium für Verkehr an.

Bonn, den 11. Dezember 1996

Heide Mattischeck

Berichterstatlerin

