

Mitteilung des Senats vom 25. November 2003

Ursachen von Straßenverkehrsunfällen

Die Fraktionen der CDU und der SPD haben unter Drucksache 16/54 eine Große Anfrage zu obigem Thema an den Senat gerichtet.

Der Senat beantwortet die Große Anfrage wie folgt:

1. Inwieweit ist gewährleistet, dass Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen auf Bundes- und Landstraßen in Bremen prioritär nach Unfallbrennpunkten oder dem Zustand der Straßen vorgenommen werden?

Wie gestaltet sich in diesem Zusammenhang die Zusammenarbeit der Polizei mit den Verkehrsbehörden?

Bremen:

Die Belange der Verkehrssicherheit von Straßen finden bei der Planung, Entwurf und Bau durch die Anwendung der geltenden technischen Richtlinien Berücksichtigung. Ergeben sich beim Betrieb der Straßenverkehrsanlagen dennoch Unfallschwerpunkte, so wird punktuell Abhilfe geschaffen.

Dafür wurde eigens eine Verkehrsunfallkommission gebildet. Ziel dieser Kommission ist die Reduzierung von Verkehrsunfällen durch Erkennen, Untersuchen und Beseitigen von örtlichen Unfallhäufungen. Die Verkehrsunfallkommission setzt sich aus Vertretern des Senators für Bau, Umwelt und Verkehr, des Amtes für Straßen und Verkehr sowie der Polizei Bremen zusammen.

Straßenentwürfe des Amtes für Straßen und Verkehr wurden und werden unter Beteiligung der für Sicherheit relevanten Planungsträger und unter Anhörung Träger öffentlicher Belange erstellt.

Selbstverständlich werden im Zuge der gesetzlich geregelten Verkehrssicherungspflicht vom Baulasträger notwendige Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt.

Bremen hat sehr großes Interesse daran, auftretende Unfallschwerpunkte so rasch wie möglich zu beseitigen. Hierzu kann die Arbeit der Verkehrsunfallkommission, deren Zusammenarbeit von allen Beteiligten als sehr gut bezeichnet wird, einen wesentlichen Beitrag leisten. Dank der Arbeit der Verkehrsunfallkommission konnten in Bremen bisher mehrere Unfallbrennpunkte „entschärft“ werden.

Bremerhaven:

Die örtliche Untersuchung der Verkehrsunfälle durch die Schutzpolizei Bremerhaven ergibt Hinweise auf zeitliche, örtliche, deliktische und auf die Art der Verkehrsteilnahme bezogene Unfallbrennpunkte. Diese werden im Rahmen der vierteljährlichen Unfallkommissionssitzungen unter Beteiligung der Schutzpolizei, der Straßenverkehrsbehörde, der Straßenbaubehörde, des Stadtplanungsamtes und der Verkehrsbetriebe erörtert, wobei insbesondere bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Unfälle vereinbart werden.

Die Zusammenarbeit der beteiligten Behörden untereinander ist konstruktiv und wird von allen Beteiligten positiv bewertet.

Neben den Sitzungen der Unfallkommission findet in der Regel einmal im Monat eine Besprechung der Amtsleiter der oben genannten Ämter statt (so genannte Verkehrsbesprechung), in der die gesetzlich vorgesehene Mitwirkung der von der Verkehrsplanung pp. betroffenen Behörden als Träger öffentlicher Belange im Sinne des § 4 (1) BauGB und der VwV-StVO zu § 45 erfolgt sowie aktuelle Verkehrsangelegenheiten erörtert werden.

2. Inwieweit werden in Bremen schon bei der Planung und Ausgestaltung von Straßenneubaustrecken Sicherheitsanalysen (Sicherheits-Audit) durchgeführt?

Bremen:

Die Verkehrssicherheit wird bereits im Rahmen der Entwurfsplanung berücksichtigt. Zurzeit wird im Amt für Straßen und Verkehr ein formalisiertes Sicherheits-Audit nach den Empfehlungen der Bundesanstalt für Straßenwesen vorbereitet, um weitere Möglichkeiten verkehrssicherer Gestaltung auszuschöpfen.

Bremerhaven:

Bei Planungen von Straßen (Umbau und Ausbau) wird in der Regel die Verkehrsunfallsituation in den zurückliegenden Jahren analysiert. Eine systematische Unfallanalyse liefert Anhaltspunkte für notwendige Änderungen bzw. entsprechende Maßnahmen.

Neubaustrecken werden entsprechend dem gängigen Regelwerk und den gesetzlichen Vorschriften geplant.

Ein eigenständiges Sicherheitsaudit erfolgt zurzeit noch nicht. Ein Mitarbeiter aus Bremerhaven nimmt in diesem Jahr an der bundesweit ersten Schulung für Sicherheitsauditoren für Innerortsstraßen teil. Nach dessen Ausbildung sollen die neuen Erkenntnisse in die Neubau-, Umbau- und Ausbauplanung von Innerortsstraßen einfließen.

3. Wie beurteilt der Senat die Forderung des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, auf Land- und Schnellstraßen Schutzplanken aufzustellen sowie die Ankündigung, Baumbepflanzungen in unmittelbarer Nähe zur Straße als wirksame Maßnahme gegen Baumunfälle zu unterlassen?

Diese Forderungen beziehen sich in erster Linie auf Landstraßen, an denen in dichten Abstand zur Fahrbahn Bäume vorhanden sind. Hier werden in den betroffenen Bundesländern Versuche mit Schutzplanken durchgeführt. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten.

In Bremen und Bremerhaven gibt es keine damit vergleichbaren Straßen. Die Zahl der Baumunfälle ist vergleichsweise gering. An den stark befahrenen Schnellstraßen wie z. B. dem Zubringer Horn-Lehe sind Schutzplanken überall dort installiert worden, wo die Bäume in unmittelbarer Nähe der Fahrbahn stehen und in den Kurvenbereichen.

4. Welche Möglichkeiten sieht der Senat, Unfälle in Baustellenbereichen zu reduzieren, und wer überprüft die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften wie z. B. der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen?

Unfälle in Baustellenbereichen werden durch eine sorgfältige Planung der Baustelle, der Zahl der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen und der verbleibenden Fahrbahnbreite gering gehalten. So werden zur Vermeidung von schweren Unfällen auf Autobahnbaustellen mobile Gleitwände eingesetzt und die Fahrspurbreiten unter Nutzung der Nebenanlagen möglichst groß gewählt. Dabei wird besonders auf die zulässige Geschwindigkeit im Baustellenbereich und auf die Dauer der Arbeiten geachtet. Grundsätzlich erfolgt die Genehmigung der Baustelle nach den Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen.

Die Wartung und Kontrolle der Einrichtung der Arbeitsstelle erfolgt durch den Unternehmer, der die Baustelle einrichtet. Die Überprüfung der Ar-

beitsstellen wird bei Änderungen an den Lichtsignalanlagen, bei Umleitungen, Änderung der Vorfahrt und auf Hauptverkehrsstraßen sowie auf Autobahnen sofort nach Inbetriebnahme vorgenommen.

Die Überwachung der Arbeitsstellen im Hinblick auf die Einhaltung der Auflagen wird im weiteren Verlauf stichprobenartig durch den Straßenbaulastträger und die Polizei durchgeführt. Außerdem werden Kontrollfahrten und besondere Überprüfungen der Baustellen in den Nachtstunden erforderlich, besonders in den Wintermonaten, wenn es bereits früh dunkel wird. Auf die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften wird dabei besonders geachtet.

5. Inwieweit wird der Senat auf der A 27 neben technischen Sicherheitshilfen auch Verkehrsleitsysteme installieren, die Staus oder Schlecht-Wetter-Warnungen anzeigen, und wie ist gegebenenfalls die zeitliche Perspektive der Realisierung hierfür?

Bereich Bremen:

Für die BAB A 27 ist eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) in Form einer Streckenbeeinflussung (analog zur A 1) zwischen den Anschlussstellen Achim-Nord und Ihlpohl vorgesehen.

Die Anlage soll mit Hilfe von Wechselverkehrszeichen den Verkehrsfluss optimieren, vor besonderen Gefahren (z. B. Baustellen, Unfallstellen, Stauenden) sowie witterungsbedingten Gefahren (Nässe, Nebel, Glätte) warnen und damit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöhen.

Die Realisierung der Maßnahme ist nach dem Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 des BMVBW bis Ende 2006 vorgesehen.

Bereich Bremerhaven:

Aufgrund der im Vergleich zum Bereich Bremen geringeren Verkehrsdichte hat das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) für den Bremerhavener Bereich der BAB A 27 bisher noch keine Notwendigkeit für eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) gesehen. Daher ist für die BAB A 27 im Bereich Bremerhaven derzeit keine VBA geplant.

6. Welche Maßnahmen zur Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung wurden in den letzten 20 Monaten durchgeführt, und welche Maßnahmen plant der Senat, um Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechterem Verhalten anzuhalten?

Da hinsichtlich der Verkehrsunfallbeteiligung von Kindern im Land Bremen in den vergangenen Jahren eine regional unterschiedliche aber insgesamt problematische Bilanz festgestellt werden musste, bestand deutlicher Handlungsbedarf. Daher wurde eine Intensivierung der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung in Kindergärten und Schulen erforderlich und verwirklicht. Instrumente dafür waren der Ausbau der Verkehrserziehung und eine offensive Öffentlichkeitsarbeit.

Im August 2002 wurde das Projekt „Bremer fairkehr“ zur Senkung der VU-Zahlen im Kinderbereich initiiert. Diese wurde durch eine Plakataktion mit einem einheitlichen Logo und durch den Einsatz eines Info-Mobils durchgeführt. Das Modellprojekt ist im August 2003 vorläufig beendet worden. Wegen des positiven Ergebnisses besteht die Absicht, das Projekt fortzuführen.

Trotz dieses positiven Ergebnisses wird eine offensive Verkehrssicherheitsarbeit in Kindergärten und Schulen weiterhin für erforderlich gehalten, um die Verkehrsunfallbeteiligung von Kindern weiter zu reduzieren.

Weitere Maßnahmen der Polizei Bremen:

Die Mitarbeiter der Verkehrssicherheitsberatung der Verkehrsabteilung der PD Bereitschaftspolizei/Sondereinsatz wurden innerhalb der letzten 20 Monate mit teilweiser Unterstützung der Kontaktpolizisten und in Kooperation

mit anderen Behörden, Verbänden und Organisationen der Verkehrssicherheit folgende Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung durchgeführt, die in der Öffentlichkeit große Resonanz fanden und durchweg positiv aufgenommen wurden:

- „Mehr Sicherheit für Senioren“. Diese Maßnahme ist ein bei der Verkehrsabteilung der Polizei Bremen angebundenes EoS-Projekt (EoS = Ergebnisorientierte Steuerung) und damit erfolgskontrollierbar.
- „Aktion gegen Disco-Unfälle“.
- „Aktion gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“.
- Spanntuchaktion „Bleib cool – fahr nüchtern“.
- „Aktion angepasste Geschwindigkeit“. Diese Maßnahme flankieren das EoS-Projekt „Junge Fahrer“.
- „Motorradfrühling“ für Motorrad-Alltagsfahrer.
- Aktionen „Sieh-mich-Kragen“ und „Glühwürmchen“ für Kinder im Vorschulalter und Grundschule 1. Klasse.
- Gemeinschaftsaktion zur Einschulung. Diese Maßnahmen flankieren das EoS-Projekt gegen Kinderunfälle.
- Teilnahme an den Kursen der Arbeitsgruppe „Verkehrspädagogische Trainingskurse“.
- Durchführung des Landeswettbewerbs der Schülerlotsen.

Zudem gehören umfangreiche Verkehrserziehungsmaßnahmen in Schulen, Kindergärten, Altenheimen und anderen Einrichtung zu den Routineaufgaben der Polizei.

Maßnahmen der Ortpolizeibehörde Bremerhaven:

Die Verkehrssicherheitsberatung erfolgt in Bremerhaven durch die 15 Kontaktpolizisten der Schutzpolizei und durch einen Beamten des Verkehrserziehungsdienstes im Führungsstab der Ortpolizeibehörde Bremerhaven. Von den Beamten wurden in dem in Rede stehenden Zeitraum folgende Verkehrserziehungsmaßnahmen durchgeführt:

- Ausbildung zum geprüften Radfahrer,
- „Aktion Verhalten bei Dunkelheit“,
- „Präventionskonzept Junge Fahranfänger“ (17- bis 20-Jährige),
- „Aktion gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“.

Zusätzlich zu den v. g. Verkehrserziehungsmaßnahmen führen die Kontaktpolizisten an Kindertagesstätten und sonstigen Aufenthaltsorten von Kindern präventive Aktionen durch. Weiterhin bietet die Schutzpolizei eine Verkehrssicherheitsberatung für Behinderte an, für die ein Kontaktpolizist besonders ausgebildet worden ist.

Neben den geschilderten präventiven Maßnahmen der Verkehrssicherheitsberatung werden verkehrssicherheitsrelevante Brennpunkte auch im Rahmen des Strategieansatzes „3 E und PR“ (Enforcement/Education/Engineering und Öffentlichkeitsarbeit) in enger Zusammenarbeit mit den hiesigen Medien an eine breite Öffentlichkeit weitergegeben. Ziele dieser aktiven Öffentlichkeitsarbeit im Verkehrssicherheitsbereich sind insbesondere die Information der Bürger über festgestellte Verkehrsproblematiken, die Darstellung des polizeilichen Überwachungsdrucks sowie die Weitergabe von Verhaltensempfehlungen zur Vermeidung von Verkehrsrisiken.

Maßnahmen des Bildungsressorts:

Der Schwerpunkt der Verkehrserziehung in der Schule liegt bislang eindeutig im Primarbereich. Hier versteht sich die Verkehrserziehung im Wesentlichen als Sicherheitserziehung. In den Sekundarbereichen I und II werden dagegen zunehmend auch Fragen der Gesundheits-, Sozial- und Umwelterziehung thematisiert.

Mit der Verfügung 18/2003 wurde die Radfahrausbildung an den Grundschulen des Landes Bremen grundlegend reformiert. Zwar bleibt auch nach diesem neuen „Modell“ die theoretische Ausbildung weiterhin in der Hand der Lehrkräfte, die praktischen Übungen – sowohl auf dem Schulgelände (= Schonraum) als auch im Umfeld der Schule (= Realraum) – werden aber von Kontaktpolizisten des jeweils zuständigen Reviers geleitet. Erste Rückmeldungen aus den Grundschulen, geäußert auf einem Infotreffen bei der Polizei, sind durchweg positiv.

In den Sekundarbereichen I und II finden an einigen Standorten Mofakurse statt mit abschließender theoretischer Prüfung beim TÜV. Diese Veranstaltungen werden als Arbeitsgemeinschaften angeboten.

In der Oberstufe kommt – in Zusammenarbeit mit der Polizei und dem Bund gegen Alkohol und Drogen – der Fahr Simulator für Fahrten im nüchternen bzw. angetrunkenen Zustand zum Einsatz. Auch Einzelprojekte (z. B. am Alten Gymnasium) greifen das Thema „Junge Fahrer“ auf (mit Schwerpunkt bei den so genannten Discounfällen) und führen in Kooperation u. a. mit dem ADAC ein praktisches Sicherheitstraining durch.

Maßnahmen des Sozialressorts:

In den Kindergärten der beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven ist die Verkehrserziehung Teil der pädagogischen Konzeption. Als Bestandteil der Jahresplanung fließt das Thema Verkehrserziehung mit unterschiedlichen Schwerpunkten und in Abhängigkeit vom Alter der Kinder in die praktische Arbeit ein. Die Annäherung an das Thema erfolgt mit entsprechenden Materialien wie Bilderbücher und Kinderlieder. Das Kennenlernen der Straßen und Wege zum Kindergarten und das Einüben verkehrsgerechten Verhaltens sind Bestandteil der Verkehrserziehung bei allen Trägern. Parallel dazu werden themenbezogene Elternabende durchgeführt, häufig mit Beteiligung der Landesverkehrswacht.

Da die vielfältigen Aktionen der verschiedenen Behörden und Einrichtungen als sehr erfolgreich eingeschätzt wurden, beabsichtigt der Senat ihre Fortsetzung bzw. Wiederholung.

7. Was für Verkehrssicherheitskonzepte für Senioren, Kinder und junge Verkehrsteilnehmer gibt es in Bremen und Bremerhaven, und inwieweit gibt es Planungen für weitere Konzepte?

Konzepte der Polizei Bremen für Senioren, Kinder und junge Verkehrsteilnehmer:

Senioren:

Die Senioren werden auf der Basis von Wohnschwerpunkten an ihren Kommunikationsorten und den so genannten 10-Minuten-Wegen angesprochen.

Maßnahmen:

- Fahrt mit dem Polizeibus zu Verkehrsknoten für Fußgänger („Gefahrentrainings“),
- Sehtests,
- Entwicklung, Gestaltung und Verteilen von Flyern,
- Informationsveranstaltungen mit den Themenschwerpunkten „Anhalteweg von Fahrzeugen“ und „Fußgängerschutzzeit“ an Wechsellichtzeichenanlagen.

Kinder:

Im August 2002 wurde das Projekt „Bremer fairkehr“ zur Senkung der VU-Zahlen im Kinderbereich initiiert. Instrumente dafür waren der Ausbau der Verkehrserziehung und eine offensive Öffentlichkeitsarbeit. Diese wurde durch eine Plakataktion mit einem einheitlichen Logo und durch den Einsatz eines Info-Mobils durchgeführt. Die Entwicklung und die Verteilung von Flyern in speziellen Aktionen ist beabsichtigt. Daneben wur-

den zur Umsetzung der Ziele auch straßenbauliche Maßnahmen an problematischen Verkehrsstellen und Verkehrskontrollen geplant und durchgeführt.

Ein Schwerpunkt des Projektes ist und bleibt die Verkehrserziehung!

In enger Zusammenarbeit mit den Bremer Schulen und dem Senator für Bildung hat die Polizei die Verkehrserziehung im Sachkundeunterricht intensiviert und unterstützt. Ziel ist es, den Fahrradführerschein an alle Bremer Grundschüler, die das 4. Schuljahr beendet haben, auszugeben.

Das Modellprojekt ist im August 2003 vorläufig beendet worden mit dem Ergebnis, dass die Unfallzahlen mit Kinderbeteiligung reduziert werden konnten. Wegen dieses positiven Ergebnisses besteht die Absicht das Projekt fortzuführen.

Zusätzlich ist ab 2004 mit dem Einsatz der neugegründeten polizeilichen Verkehrspuppenbühne zu rechnen.

Junge Fahrer:

Die Verkehrssicherheitskonzepte zu den „Jungen Fahrern“ werden in den Antworten zu den Fragen 8 und 9 dargestellt.

Für das Jahr 2004 ist eine Beteiligung an der bundesweiten „Kommunikationskampagne gegen die Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Party- und Designer-Drogen“ geplant.

Initiiert und finanziert wird die Kampagne vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Konzepte der Ortpolizeibehörde Bremerhaven für Senioren, Kinder und junge Erwachsene:

Senioren:

Verkehrssicherheitskonzepte für Senioren sind in Bremerhaven nicht vorhanden.

Auf Nachfrage bzw. bei besonderen Anlässen erfolgen aber verkehrsaufklärende Aktionen durch die Kontaktpolizisten, die sehr gut angenommen werden.

Kinder:

Durch den Verkehrserziehungsdienst werden mehrere Jahrgangsstufen der Grundschulen in Bremerhaven erfasst. Den Schwerpunkt der Tätigkeit bildet die Ausbildung zum geprüften Radfahrer mit der Mobilen Jugendverkehrsschule. Dieses Angebot umfasst sechs Unterrichtsstunden in Theorie und Praxis. Jährlich werden damit zirka 1.500 Schülerinnen und Schüler an 22 Grundschulen in etwa 60 Klassen betreut. Zielgruppe sind Viertklässler (neun bis elf Jahre) sowie Sonderschüler der 5. und 6. Jahrgangsstufe (elf bis 14 Jahre).

Der praktische Teil der Ausbildung findet auf den Schulhöfen statt. Der Ausbau dieser Schulhöfe zu Erlebnisräumen engt den Bereich für die Verkehrserziehung von Jahr zu Jahr ein. Aus diesem Grund stehen immer weniger Schulhöfe zur Verfügung. Zurzeit wird gemeinsam mit dem Schulamt, dem Beirat für Verkehrserziehung, dem Amt für Sport und Freizeit und der Verkehrswacht Bremerhaven die Möglichkeit geprüft, einen stationären Verkehrsübungsplatz in zentraler Lage zu schaffen.

In den Wintermonaten wird für die Zweitklässler (sieben bis acht Jahre) das Programm „Verhalten in der Dunkelheit“ mit einer beziehungsweise zwei Unterrichtseinheiten angeboten. Dies erfolgt ebenfalls an allen 22 Bremerhavener Grundschulen.

Ergänzend zu den Verkehrserziehungsmaßnahmen des Führungsstabes führen die Kontaktpolizisten in Bremerhaven an Kindertagesstätten und sonstigen Aufenthaltsorten von Kindern präventive Aktionen durch.

Junge Fahrer:

Die Verkehrssicherheitskonzepte zu den „Jungen Fahrern“ werden in den Antworten zu den Fragen 8 und 9 dargestellt.

Konzepte des Bildungsressorts für Kinder und junge Verkehrsteilnehmer:

Ein generelles Konzept zur Verkehrserziehung an den Schulen liegt im Land Bremen zurzeit noch nicht vor. Allerdings sind der zuständige Fachreferent in der Schulbehörde zusammen mit dem Fachberater für Verkehrserziehung in Bremerhaven beauftragt, ein derartiges Papier als „Konzept zur Verkehrs-/Mobilitätserziehung“ zu erstellen.

Da neben dem Bildungsbereich auch außerschulische Partner (Polizei Bremen, Ortpolizeibehörde Bremerhaven, ADAC, Landesverkehrswacht, Universität Bremen u. a.) mit einbezogen werden, liegt das Konzept erst am 1. Februar 2004 vor.

Konzepte des Sozialressorts für Kinder und Senioren:

Als besonders erfolgreich zu bewerten sind gemeinsam mit dem zuständigen Kontaktbereichsbeamten der Polizei durchgeführte Aktionen. Die Intensivierung dieser Kontakte und eine Erweiterung der gemeinsamen einrichtungsbezogenen Aktionen zur Verkehrserziehung in den Kindergärten werden angestrebt. Als positiv bewertet werden ebenfalls die gemeinsam mit der Seniorenvertretung Bremen durchgeführten Aktionen.

8. Inwieweit sieht der Senat angesichts der anhaltenden überproportionalen Unfallbeteiligung von jungen, insbesondere motorisierten Verkehrsteilnehmern Handlungsbedarf?

Fahranfänger haben in Deutschland ein weit überdurchschnittliches Unfallrisiko. Während der Anteil der 18- bis 24-Jährigen an der Gesamtbevölkerung bei etwa 8 % liegt, beträgt ihr Anteil an den Straßenverkehrsunfällen knapp 25 %. Zwar ist die Unfallrate der jungen Fahrerinnen und Fahrer ebenso wie die der älteren Kraftfahrer in den letzten Jahren gesunken, ihr relativer unverhältnismäßig hoher Anteil an den Verkehrsunfällen hat sich jedoch nicht verringert. Besonders hoch belastet ist die Teilgruppe der 18- bis 20-Jährigen: Dort sind die meisten Fahranfänger zu finden, deren fahrleistungsbezogenes Unfallrisiko etwa fünfmal so hoch ist wie im Gesamtdurchschnitt aller Altersgruppen; das entsprechende Risiko der 21- bis 24-Jährigen ist etwas mehr als doppelt so hoch.

Junge Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben gleich zu Beginn ihrer selbstständigen Verkehrsteilnahme das höchste Unfallrisiko, das sich mit zunehmender Fahrpraxis verringert: Nach etwa neun Monaten sinkt das Risiko auf die Hälfte, nach 2,6 Jahren auf 10 % des Anfangsrisikos. Dieser Verlauf ist auch im Ausland festzustellen. Er entspricht zudem der Lernkurve, die auch anderen Bereichen regelmäßig zu beobachten ist: Mit Anforderungen verbundene Tätigkeiten werden mit zunehmender Geübtheit schneller, fehlerfreier und mit geringerer mentaler Beanspruchung bewältigt („Übung macht den Meister“).

Das hohe Unfallrisiko der 18- bis 24-jährigen Verkehrsteilnehmer (Junge Erwachsene) entspricht auch in Bremen und Bremerhaven der Lage im übrigen Bundesgebiet.

Ein Vergleich der Beteiligtenzahlen dieser Altersgruppe für den Zeitraum von Januar bis September 2003 mit den Vergleichszeiträumen von 2001 und 2002 lässt erstmalig eine deutliche Trendwende in Richtung Rückgang erkennen. Trotzdem sieht der Senat selbstverständlich weiter Handlungsbedarf zur Reduzierung der Verkehrsunfallbeteiligung dieser Altersgruppe.

Hauptunfallursache dieser Altersgruppe ist nach wie vor eine nicht den Verkehrsverhältnissen angepasste Geschwindigkeit. Es sind daher weitere Anstrengungen im Bereich der Prävention erforderlich.

In Bremen beabsichtigt die Polizei durch Besuche im Sekundarbereich II, insbesondere in den Berufsschulen, „Junge Fahrer“ auf das hohe Unfallrisiko und die daraus möglicherweise resultierenden Folgen hinzuweisen.

Es sind öffentlichkeitswirksame Aktionen (z. B. gestellte schwere Verkehrsunfälle vor Diskotheken) sowie Erhöhung des Kontrolldrucks, bezogen auf die Problembereiche Geschwindigkeit, Alkohol und Drogen, auch weiterhin geplant.

Seit Oktober 2000 werden mit dem EOS-Projekt „Junge Erwachsene“ der Polizei Bremen die beschriebenen Maßnahmen koordiniert, gesteuert und auf ihre Wirksamkeit überprüft, um so der nicht zu akzeptierenden immer noch zu hohen Verkehrsunfallbeteiligung der in Rede stehenden Altersgruppe entgegenwirken zu können.

Die Schutzpolizei Bremerhaven hat die Reduzierung der Verkehrsunfälle „Junger Erwachsener“ als Jahresschwerpunkt definiert und wird in diesem Sinne neben der Verkehrssicherheitsberatung insbesondere im Rahmen der Verkehrsüberwachung tätig.

Schwerpunkte der Überwachungstätigkeiten sind in diesem Zusammenhang die Hauptunfallursachen „Junger Erwachsener“ wie „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Alkohol- bzw. Drogenbeeinflussung“. Die Überwachungsorte und -zeiten orientieren sich an den Aufenthaltsorten und dem Freizeitverhalten dieser Altersgruppe.

Die Verkehrssicherheitsberatung orientiert sich an einem von der Schutzpolizei Bremerhaven entwickelten Präventionskonzept. Im Rahmen dieses Projekts, das sich an die Zielgruppe der Fahranfänger (17- bis 20-Jährige) richtet, werden der in hohem Maße unfallgefährdeten Zielgruppe aktuelle Verkehrsproblematiken aufgezeigt und Lösungsmöglichkeiten diskutiert. Vorträge über das Unfalllagebild dieser Altersgruppe, über die Rechtslage und die Konsequenzen des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss, über die Unfallfolgen/Verletzungen sowie ein abschließendes Gespräch mit einem Vertreter der Straßenverkehrsbehörde runden den Informationsteil ab.

Das genannte Projekt ist Anfang dieses Jahres erstmalig durchgeführt und von allen Beteiligten positiv bewertet worden. Derzeit erfolgt eine Abstimmung der Schutzpolizei mit dem Schulamt über die Fortführung des Präventionskonzeptes.

Weiterhin wird sich der Senat für die Umsetzung der nachfolgenden Modelle einsetzen, da sie möglicherweise geeignet sind, zur Lösung des Problems beizutragen:

1. „Begleitetes Fahren mit 17“

Junge Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer haben gleich zu Beginn ihrer selbstständigen Verkehrsteilnahme das höchste Unfallrisiko, das sich mit zunehmender Fahrpraxis verringert: Nach etwa neun Monaten sinkt das Risiko auf die Hälfte, nach 2,6 Jahren auf 10 % des Anfangsrisikos. Dieser Verlauf ist auch im Ausland festzustellen. Er entspricht zudem der Lernkurve, die auch anderen Bereichen regelmäßig zu beobachten ist: Mit Anforderungen verbundene Tätigkeiten werden mit zunehmender Geübtheit schneller, fehlerfreier und mit geringerer mentaler Beanspruchung bewältigt („Übung macht den Meister“).

Auf der Grundlage bewährter Ansätze im Ausland ist das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ konzipiert worden. Kern des Modells ist das Fahren üben über einen längeren Zeitraum in Begleitung einer älteren Person, die im Besitz einer Pkw-Fahrerlaubnis ist. Zwar ist der Fahranfänger verantwortlicher Fahrzeugführer, weil er eine vollständige Fahrschulung durchlaufen und die Führerscheinprüfung bestanden hat. Er/Sie soll aber noch weiter üben – unter dem Schutz einer Begleitperson, die ihre Erfahrungen einbringt, in Konflikt- und Belastungssituationen mäßigend einwirkt, aber keine Fahrausbildung betreibt. Um für den Maßnahmenansatz einen „Zeitpuffer“ zwischen der Aushändigung des Führerscheins und dem völlig selbständigen Autofahren zu erhalten, wird das Mindestalter für den

Pkw-Führerschein auf 17 Jahre herabgesetzt, weil mit 18 Jahren ein gesetzlicher Anspruch auf Fahren ohne Begleitung besteht. Der Anfänger darf nur in Begleitung einer mindestens 30 Jahre alten Person, die nicht mehr als drei Punkte im Verkehrszentralregister in Flensburg aufweisen darf, entsprechende Fahrzeuge führen. Die Begleitpersonen müssen an einer 90-minütigen Informationsveranstaltung teilnehmen, damit sie – weil in Deutschland Neuland betreten wird – auf ihre Rolle vorbereitet sind.

Auf ihrer Konferenz am 14./15. Oktober 2003 in Hamburg haben die Verkehrsminister und -senatoren der Länder auf Vorschlag Niedersachsens mehrheitlich zur Kenntnis genommen, dass Niedersachsen eine Bundesratsinitiative plant und „eine Rechtsverordnung für einen geeigneten Weg hält, interessierten Ländern die Möglichkeit zu eröffnen, in einem wissenschaftlich abgesicherten Modellversuch den Sicherheitsertrag des Begleiteten Fahrens zu untersuchen“.

Bremen hat mit einem Beschluss des Senats am 28. Oktober 2003 die Unterstützung der Initiative Niedersachsens bekräftigt und beschlossen, dem Antrag Niedersachsens beizutreten.

2. Zweite Ausbildungsphase für Fahranfänger

Die Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe (Fahranfängerfortbildungsverordnung – FreiwFortbV) ermöglicht den Ländern, als Maßnahme zur Erzielung einer verantwortungsbewussten Einstellung im Straßenverkehr und damit zur Senkung der besonderen Unfallrisiken von Fahranfängern freiwillige Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe einzuführen. Angesichts der überdurchschnittlich hohen Unfallbeteiligung junger Fahranfänger sollen damit die zum 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Änderungen des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts erweitert werden. Dies gilt insbesondere für das bereits 1986 eingeführte System der Fahrerlaubnis auf Probe, bei dem sich seit dem 1. Januar 1999 die Probezeit um zwei auf vier Jahre verlängert, wenn innerhalb der Probezeit ein schwerer oder zwei weniger schwerwiegende Verkehrsverstöße begangen werden. Diese Maßnahme hat zwar positive Wirkungen gezeigt und zum Rückgang der Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Fahranfängern beigetragen. Allerdings besteht für die Gruppe der jungen Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahre im Vergleich zu älteren Kraftfahrern nach wie vor ein drei- bis viermal höheres Risiko, tödlich zu verunglücken.

Um dieser hohen Unfallbelastung der jungen Fahranfänger durch weitere, der Risikogruppe angemessene Maßnahmen zu begegnen, wird nunmehr von der Ermächtigung in § 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) insoweit Gebrauch gemacht, als dass die zuständigen Landesbehörden besondere Fortbildungsseminare für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B als zahlenmäßig größter Gruppe der Fahranfänger einführen können. Bei den Fortbildungsseminaren für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B handelt es sich um eine Kombination aus Unterricht in Form von Gruppensitzungen durch speziell geschulte Fahrlehrer, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt sowie praktischen Sicherheitsübungen speziell für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B. Die Teilnehmer müssen mindestens sechs Monate im Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse B (Pkw) sein. Als Anreiz zur freiwilligen Teilnahme verkürzt sich die Probezeit um ein Jahr. Diese Verkürzung ist angesichts des durch die Kurse zu erwartenden Sicherheitsgewinns vertretbar.

Das der Verordnung zugrunde liegende neue Konzept einer freiwilligen zweiten Ausbildungsphase ist im Hinblick auf seine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu begleiten, so dass etwaige Fehlentwicklungen und weitere Verbesserungsmöglichkeiten rechtzeitig erkannt werden können. Dabei soll auch eine tragfähige Grundlage für die Entscheidung über eine obligatorische zweite Ausbildungsphase geschaffen werden.

Die Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe (Fahranfängerfortbildungsverordnung – FreiwFortbV) ist zum 1. April 2003 in Kraft getreten.

Unter Leitung des BMVBW haben die Länder einen Muster-Einführungserlass erarbeitet. Dieser wurde bereits mit den beteiligten Trägern abgestimmt.

Die Einführung der zweiten Ausbildungsphase in den Ländern könnte unter Berücksichtigung des notwendigen Vorlaufs zum 1. Januar 2004 erfolgen. Bremen will die VO zum 1. April 2004 einführen.

9. Welche Maßnahmen wurden seit dem Jahre 2002 bis zum heutigen Tage getroffen, um alkohol- und drogenbedingte Unfälle zu reduzieren?

Während alkoholbedingte Verkehrsunfälle seit Jahren vermutlich aufgrund der Herabsetzung der Promillegrenze (0,5), der Einführung der beweissicheren Atemalkoholanalyse im Ordnungswidrigkeitenbereich sowie der Erhöhung des Kontrolldrucks der Polizei seit Jahren rückläufig ist, stieg die Anzahl der erkannten drogenbedingten Verkehrsunfälle sprunghaft an.

Hinsichtlich der alkoholbedingten Verkehrsunfälle ist festzustellen, dass seit Inkrafttreten der Änderung des § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) am 27. April 1998 (Einführung der Atemalkoholkonzentration AAK 0,25 mg/l sowie Absenkung der Blutalkoholkonzentration BAK auf 0,5 %) z. B. die im Land Bremen vom Statistischen Landesamt Bremen erfassten sonstige Alkoholunfälle (Unfälle nur mit Sachschaden) von 299 im Jahre 1998 auf 178 im Jahre 2002 zurückgegangen sind.

Bei der Analyse des Anstiegs der drogenbedingten Verkehrsunfälle ist zu bedenken, dass die Erkennung von folgenlosen Drogenfahrten bisher dadurch erschwert wurde, dass der Polizei ein sicheres und praktikables Drogenvortestgerät nicht zur Verfügung stand und das die einschreitenden Polizeibeamten in der Erkennung von Drogenbeeinflussung nicht entsprechend ausgebildet waren.

Die Rahmenbedingungen haben sich jedoch inzwischen geändert.

Inzwischen steht der Polizei ein geeignetes Drogenvortestgerät zur Verfügung (Drugwipe) und die Polizeibeamten werden in besonderen Seminaren durch Rechtsmediziner entsprechend geschult.

Im Land Bremen haben sich daher die bisher im Jahre 2003 von der Polizei erkannten Drogenfahrten im Vergleich zu den Vorjahren mit weiter steigender Tendenz mehr als verdreifacht.

Verlässliche Zahlen sind bundesweit nicht vorhanden, weil in der statistischen Erfassung bisher nicht zwischen alkoholbedingten und drogenbedingten Verkehrsunfällen unterschieden wird. Die Ständige Konferenz der Innenminister und -senatoren der Länder (IMK) hat daher gemäß Umlaufbeschluss vom 8. August 2003 den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gebeten, die Verordnung zur näheren Bestimmung des schwerwiegenden Unfalls mit Sachschäden im Sinne des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes entsprechend zu ändern.

Die Zunahme der drogenbedingten Verkehrsunfälle ist darauf zurückzuführen, dass die Verbreitung illegaler Drogen in der Bundesrepublik Deutschland in den vergangenen Jahren weiter zunahm. Dabei haben vor allem die Cannabis-Produkte Haschisch und Marihuana ebenso wie Ecstasy und vergleichbare synthetische Drogen in Form von Tabletten oder Kapseln, die vorwiegend psychotrope Wirkstoffe aus der Gruppe der Amphetamin-Derivate enthalten, erheblich an Bedeutung gewonnen, was durch aktuelle Erhebungen des BKA aber auch aus Dunkelfelduntersuchungen belegt wird. Diese Entwicklung hat unmittelbare Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit. Die Fallzahl der erkannten folgenlosen Drogenfahrten nimmt bundesweit, allerdings mit unterschiedlicher Intensität in den einzelnen Ländern, deutlich zu.

Nach einer vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) in Auftrag gegebenen Befragungsstudie sollen etwa ein Viertel aller 18- bis 34-Jährigen als Ecstasy-Konsumenten einzustufen sein. Für diese sozial integrierten jungen Erwachsenen ist der Konsum Teil ihres Lebensstils (Tanzdroge). Nach den Erkenntnissen dieser Studie wird Konsum und Teilnahme am Straßenverkehr kaum getrennt; ein Unrechtsbewusstsein ist nicht vorhanden. Außerdem hätten 40 % der Befragten berichtet, dass

bei einer Polizeikontrolle ihr Drogenkonsum nicht erkannt worden wäre. In besonderem Maße virulent wird dieses Problem der drogenbeeinflussten Teilnahme am Straßenverkehr im Zusammenhang mit Großveranstaltungen, insbesondere wenn es sich um Techno- oder vergleichbare Musikveranstaltungen handelt.

Maßnahmen der Polizei Bremen:

Da über 90 % der Taten „Fahren unter Drogeneinfluss“ von 18- bis 24-jährigen Kraftfahrern begangen werden, richteten sich die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen der Polizei Bremen insbesondere an diesen Personenkreis.

Von Januar 2002 bis September 2003 sind 5.535 junge Kraftfahrzeugführer/-innen im Rahmen von Verkehrskontrollen überprüft und auf die Gesamtproblematik „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ hingewiesen worden.

Es wurden 115 Veranstaltungen von Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Bremen an Gymnasien, Berufsschulen und Fahrschulen durchgeführt, um auf die spezielle Unfallthematik aufmerksam zu machen.

Über 200 Polizeibeamte an den Revieren, der Verkehrsbereitschaft und der Polizeiwache Stephanitor wurden zum Thema Verkehrsunfallproblematik der 18- bis 24-Jährigen, der Drogenerkennung im Straßenverkehr und in der praktischen Anwendung eines Drogenvortests geschult.

Sämtliche Polizeireviere, die Verkehrsbereitschaft und die Polizeiwache Stephanitor werden seit Januar 2003 – monatlich aktualisiert – über Veranstaltungsorte und besondere „Events“ in Bremen und des Umlandes informiert, bei denen mit Alkohol- und Drogenkonsum zu rechnen ist. Hier werden zielgerichtet Verkehrskontrollen durchgeführt; beispielgebend wird die Großkontrolle anlässlich der „Vision-Parade“ im Juni 2003 genannt.

Es wurden und werden von der Polizei Bremen während der Sechs-Tage-Rennen, der Freimarkts- und Vorweihnachtszeit (Weihnachtsfeiern) verstärkt Alkohol- und Drogenkontrollen durchgeführt.

Zudem konnte ein sehr einprägsamer Flyer „Flugzeuge im Bauch . . . Alkohol im Blut . . . Auto im Eimer“ mit Hilfe des Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr hergestellt werden. Er wird mit großer Wirkung an Kontrollstellen den jungen Fahrern ausgehändigt.

Maßnahmen der Ortspolizeibehörde Bremerhaven:

Die Schutzpolizei Bremerhaven hat vom Beginn des letzten Jahres bis zum 22. Oktober 2003 insgesamt 62 gezielte Kontrollaktivitäten mit zum Teil starkem Kräfteinsatz zur Kontrolle von Verkehrsteilnehmern auf Alkohol- und Drogenkonsum durchgeführt. Darüber hinaus erfolgt auch im Rahmen der schutzpolizeilichen Geschwindigkeitskontrollen mit dem Lasermessgerät in jedem Fall eine Kontrolle des Fahrzeugführers bzw. der Fahrzeugführerin im Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit.

Zusätzlich sind eine Vielzahl von Alkohol- und Drogenkontrollen durch Kräfte der Schutzpolizei im Rahmen des Funkstreifendienstes durchgeführt worden, die allerdings zahlenmäßig nicht registriert sind.

Bezogen auf die Zielgruppe der Fahranfänger erfolgt in den Bremerhavener Fahrschulen weiterhin eine Information der Fahrschüler über Rechtslage, Gefahren und Konsequenzen des Fahrens unter Alkohol- und/oder Drogeneinfluss. Diese Unterrichtseinheiten werden durch engagierte Beamte der Schutzpolizei und des Führungsstabes im Rahmen einer Nebentätigkeit unter dem Dach des „Bundes gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ durchgeführt.

Die Durchführung sowie Ergebnisse polizeilicher Alkohol- und Drogenkontrollen werden regelmäßig in der lokalen Presse veröffentlicht, wodurch dem Leserkreis sowohl die mit diesem Verhalten verbundene Verkehrsproblematik als auch die Rechtslage sowie der herrschende polizeiliche Überwachungsdruck vermittelt wird. Teilweise werden diese Kontrollen auch von Pressevertretern direkt begleitet.

10. Welche technischen Mittel stehen der Bremer Polizei bei Verkehrskontrollen zur Verfügung, um den Missbrauch illegaler Drogen bei Kraftfahrzeugführern festzustellen?

Zur Feststellung der Drogenbeeinflussung von Fahrzeug- bzw. Kraftfahrzeugführern wird von der Polizei in Bremen und Bremerhaven der Drogenwischtest „Drugwipe II“ eingesetzt.

Dieses Drogenvortestgerät ist derzeit das einzige technische Mittel für die Polizei, um bei Verkehrskontrollen den Missbrauch der illegalen Drogen Amphetamine („Speed“/Designerdrogen: Ecstasy etc.), Cannabis (Hassisch, Marihuana etc.), Opiate (Morphine, Heroin etc.) und Kokain („Crack“ etc.) festzustellen. Bei „positivem“ Test wird eine Blutentnahme veranlasst.

Die Einführung des Drogenvortestgerätes, verbunden mit der Schulung der Anwender hat sich bewährt, und wird in Zukunft zu weiteren Fallzahlen (gleich erkannte Drogenfahrten) führen.

Der Konsum anderer illegaler Drogen, wie z. B. Halluzinogene (LSD), ist zurzeit mit technischem Gerät durch die Polizei nicht erkennbar.

Abhilfe könnte hier ein Vortestgerät (Speicheltest) schaffen, das zurzeit z. B. von der Firma Dräger entwickelt wird. Bis zur Einführung des Gerätes muss dieses Manko daher durch in der Erkennung von Drogenbeeinflussung ausgebildete Polizeibeamte ausgeglichen werden.

11. Inwieweit ist es beabsichtigt, Schwerpunktkontrollen im Lkw-Bereich künftig auch auf Kurier- und Kleintransporter bis 3,5 t sowie Reisebusse auszuweiten, nachdem deren Anteil an schweren Verkehrsunfällen im Jahre 2002 bundesweit gestiegen ist?

Bei der Polizei Bremen ist die „Sprinterproblematik“ Bestandteil jeder Kontrollaktion, die von der Verkehrsüberwachung durchgeführt wird.

Anlassbezogen zur Ferienzeit werden im Rahmen von Schwerpunktaktionen, aber auch im normalen Streifendienst verstärkt Reisebusse überprüft.

Bei der Ortspolizeibehörde Bremerhaven gehört die Kontrolle von Kurier- und Kleintransportern bis 3,5 t sowie Reisebussen bereits zum üblichen Überwachungsrepertoire der Spezialüberwachungskräfte im Sachgebiet Verkehr. Bezogen auf die Überwachung der so genannten Sprinter ist allerdings anzumerken, dass deren gestiegener Anteil an den Verkehrsunfällen insbesondere auf mangelnde Ladungssicherung bei gleichzeitigem Überschreiten der angepassten oder zulässigen Geschwindigkeit zurückzuführen ist. Aufgrund des Fehlens von Autobahnen und Landstraßen im örtlichen Zuständigkeitsbereich der Schutzpolizei Bremerhaven spielen diese Verkehrsteilnehmer in der hiesigen Verkehrsunfallstatistik daher kaum eine Rolle (die BAB 27 im Bereich Bremerhaven wird von der Polizei Niedersachsen überwacht).

12. Wie beurteilt der Senat die Forderung von Verkehrsexperten nach einer drastischen Verschärfung der Bußgeld- und Strafvorschriften – auch im grenzüberschreitenden Verkehr – für Lkw-Fahrer, die sich nicht an die vorgeschriebenen Lenkzeiten halten, deren Fahrzeuge überladen sind oder erhebliche Mängel aufweisen?

Nach einer Studie der Bundesanstalt für den Straßenverkehr (BASt) ist für die Beachtung verkehrsrechtlicher Normen neben einer intensiven Verkehrsüberwachung insbesondere das Bestehen spürbarer Sanktionen erforderlich. Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit ist daher eine Verschärfung der Bußgeld- und Strafvorschriften insbesondere für den Bereich des gewerblichen Güterverkehrs zu begrüßen, wobei die verschärften und spürbaren Sanktionen insbesondere an den Auftraggeber der Transporte zu richten sind, also an diejenigen, die von der Verletzung der genannten Verkehrsvorschriften profitiert.

Nach den Erfahrungen der Polizei liegt die Beanstandungsquote bei gezielten Verkehrskontrollen von Lkw zwischen 35 und 50 Prozent. Eine wirksa-

me Reduzierung der Verkehrsverstöße im Lkw-Verkehr dürfte nur dadurch zu erreichen sein, dass die Sanktion für den Unternehmer höher ist, als der mit dem Verstoß erwirtschaftete „Gewinn“.

Der Senat hält daher eine Verschärfung der Bußgeldvorschriften sowohl im Fahrpersonalgesetz – hier besonders bei Verstößen, die die Unternehmer zu verantworten haben – als auch bei Verstößen gegen die Ladungs- und Fahrzeugsicherheit sowie eine Erhöhung des Verfolgungsdrucks für erforderlich, da er in direkter Relation zu bestimmten Unfallkategorien steht.

Auf Vorschlag der Länder soll im Rahmen der Novellierung des Fahrpersonalgesetzes, die aufgrund der Einführung von digitalen Kontrollgeräten bei Neufahrzeugen ab 2004 erforderlich ist, eine differenzierte Bußgeldandrohung nach Unternehmen und Fahrern erfolgen.

§ 8 Abs. 2 des Fahrpersonalgesetzes sieht derzeit vor, dass die Ordnungswidrigkeit, z. B. der Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen, mit einer Geldbuße bis zu 5.000 € geahndet werden kann. Die Bußgeldsumme soll zukünftig bei Verstößen durch Unternehmer in Anlehnung an die Bußgeldandrohung im Arbeitszeitgesetz 15.000 € betragen. Bei Fahrerverstößen soll es bei der jetzigen Höchstsumme von 5.000 € verbleiben.

Die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten durch die zuständigen Gewerbeaufsichtsämter der Länder erfolgt seit vielen Jahren nach einheitlichen Richtlinien (Bußgeldkatalogen), die bei Fahrerverstößen jeweils die Hälfte der Geldbuße bei Unternehmerverstößen vorsehen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass der angestellte Fahrer nicht über Gebühr für Verstöße bestraft wird, die der Unternehmer anordnet oder duldet und von denen ausschließlich er einen wirtschaftlichen Vorteil erlangt.

Hinsichtlich der Verstöße gegen die Ladungs- und Fahrzeugsicherheit wird zwischen den Ländern zurzeit die Frage erörtert, ob eine generelle Anhebung der Regelsätze für Verstöße gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften vorgenommen werden sollte. Davon wären auch Verstöße gegen Ladungsvorschriften oder fahrzeugtechnische Mängel erfasst. Bremsen steht diesem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber. Die Einzelheiten müssen – soweit sich die Länder und der Bund verständigen – noch erarbeitet werden; fest steht aber, dass in vielen Bereichen die Regelsätze in Deutschland hinter den Bußgeldsätzen benachbarter europäischer Staaten zurückbleiben.

13. Wie gestalten sich in der Praxis die Kontrollen ausländischer Lkw, und welche Sanktionen sind bei den genannten Verstößen möglich?

Bei den Kontrollen ausländischer Lkw-Fahrer werden die gleichen Standards wie bei den deutschen angewendet. Verkehrsverstöße werden lediglich nach anderen gesetzlichen Bestimmungen (Überladungen, Länge von Fahrzeugen) geahndet, da ein ausländischer Kfz-Führer nicht gegen die Vorschriften der StVZO (Bau- und Betriebsvorschriften) verstoßen kann. Hier werden die Verstöße über den § 23 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „sonstigen Pflichten des Fahrzeugführers“ verfolgt.

Die Akzeptanz der Vorschriften durch die ausländischen Verkehrsteilnehmer ist wegen der im europäischen Vergleich deutlich geringeren Ahndungssätze nicht von nachhaltiger Wirkung. Daher sollten die Ahndungssätze an die der europäischen Nachbarstaaten angepasst werden.

Bei festgestellten Verstößen (Technik des Lkw) oder bei Verstößen gegen die Sozialvorschriften wird grundsätzlich bis zur Behebung der festgestellten Mängel die Weiterfahrt untersagt.

Die Möglichkeiten der Sicherheitsleistung nach § 132 der Strafprozessordnung (StPO) in Verbindung mit § 46 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OwiG) bei Verkehrsteilnehmern, die in der Bundesrepublik Deutschland keinen festen Wohnsitz haben, wird regelmäßig genutzt, da Rechtshilfeabkommen mit anderen europäischen Staaten (ausgenommen Österreich) nicht bestehen.

14. Welche Maßnahmen können nach Auffassung des Senats getroffen werden, um Verkehrsunfälle von abbiegenden Lkw mit Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden?

Die von der Frage aufgeworfene Problemstellung ist seit Jahren bekannt und wird von Bund und Ländern bundesweit diskutiert.

In einem ersten Schritt wurden in Bremen Lichtsignalanlagen – LSA (sofern vorhanden) an Straßenkreuzungen und Einmündungen so geschaltet, dass Fußgänger bzw. Fahrradfahrer einen gewissen Vorlauf bei der „Grünphase“ haben.

Ein weiterer – allerdings nur auf europäischer Ebene zu realisierender – Lösungsansatz wäre die Verbesserung der technischen Ausstattung von Lkw und Bussen, die den Lkw- oder Busfahrer in die Lage versetzt, das Umfeld seines Fahrzeugs besser überblicken zu können. Dieser Lösungsansatz wird seit 2001 von der Kommission der EU verfolgt.

Am 7. Januar 2002 hat die Kommission der Europäischen Gemeinschaften einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten für die Typengenehmigung von Rückspiegeln, von zusätzlichen Systemen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Anpassung der Richtlinie 70/156/EWG vorgelegt. Ziel des Vorschlags ist die Vergrößerung des für die Fahrer von Lkw und Bussen indirekt einsehbaren Bereichs und Verkleinerung des toten Winkels im Nahbereich der vorgenannten Fahrzeuge. Die jüngsten tragischen Ereignisse in Bremen offenbaren die besondere Dringlichkeit der Umsetzung dieser Richtlinie. Der Senat wird sich soweit möglich über den Bundesrat für eine Beschleunigung des Verfahrens einsetzen.

Als kurzfristige Problemlösung kommt nach Auffassung der Polizei Bremen und der Ortschaftspolizeibehörde Bremerhaven derzeit nur eine offensive Öffentlichkeitsarbeit in Betracht, bei der die Öffentlichkeit mit der besonderen Konfliktsituation konfrontiert wird. Hierbei sollte die Öffentlichkeit insbesondere auf die derzeit beschränkten Möglichkeiten eines Lkw- oder Busfahrers, das Umfeld seines Fahrzeugs uneingeschränkt zu überblicken, hingewiesen werden. Fahrradfahrern und Fußgängern sollte deutlich gemacht werden, dass sie sich in dieser besonderen Konfliktsituation nicht in jedem Fall auf den Vertrauensgrundsatz (jeder Verkehrsteilnehmer hält sich an die Verkehrsvorschriften) verlassen.

Aus diesem Grund plant die Polizei zusammen mit den Medien kurzfristig eine Initiative, bei der auf die Problematik (auch aus Sicht des Lkw-Fahrers) hingewiesen werden soll.

15. Inwieweit hat der Senat Erkenntnisse darüber, wie oft im Jahr 2002 das Überschreiten der gebotenen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen in Bremen zur Verursachung von Unfällen führte?

Bremen:

Überhöhte Geschwindigkeit gehört zu den Hauptunfallursachen.

Im Jahr 2002 ereigneten sich auf Bundesautobahnen im bremischen Bereich 241 Verkehrsunfälle, die auf eine nicht den Verkehrsverhältnissen angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind. Lediglich bei einem Verkehrsunfall (A 27, Höhe Kilometer 69,2) wurde als Unfallursache „Nicht angepasste Geschwindigkeit bei gleichzeitiger Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ ermittelt. Bei allen anderen Unfällen wurde „Nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“ ermittelt.

30 dieser Verkehrsunfälle waren Unfälle mit Personenschaden.

Bremerhaven:

Die örtliche Untersuchung der Verkehrsunfälle auf der BAB A 27 im Bereich der Gemarkung Bremerhaven obliegt der Polizeiinspektion Cuxhaven (Niedersachsen). Nach Mitteilung der örtlich zuständigen Dienststelle haben sich auf diesem Teilstück der BAB A 27 im Jahr 2002 insgesamt 180 Verkehrsunfälle ereignet, von denen 51 auf eine nicht angepasste Geschwin-

digkeit zurückzuführen sind. In wie vielen dieser Fälle ein Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unfallursächlich war, lässt sich dort allerdings nicht nachvollziehen.

16. Wie viele mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gibt es in Bremen und Bremerhaven, und inwieweit haben diese Geräte Einfluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit?

Bremen:

Für die Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit stehen der Polizei Bremen derzeit insgesamt 29 mobile Geschwindigkeitsmessgeräte (zwei Lichtschrankengeräte, ein Radargerät, ein Videoüberwachungsgerät Leica XV 2, 25 Lasergeschwindigkeitsmessgeräte Laserpatrol) und eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage – GÜA – auf der BAB A 1 zur Verfügung.

Der gezielte Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsgeräten hat zweifellos Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer. Ein Indiz hierfür dürften die rückläufigen Unfallzahlen im Bereich der Hauptunfallursache Geschwindigkeit sein, die sich im Zeitraum von Januar bis September 2003 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 13,5 Prozent reduziert haben. Auch in den Vorjahren wurde nach Erhöhung des Kontrolldrucks bereits eine deutliche Senkung der Unfallzahlen festgestellt.

Bremerhaven:

Im Bereich der Ortspolizeibehörde Bremerhaven wird von der Verwaltungspolizei ein Radarmesswagen mit dem Geschwindigkeitsmessgerät „Trafipax“ eingesetzt.

Die Schutzpolizei Bremerhaven verfügt über insgesamt drei Lasermessgeräte, die zur gezielten Geschwindigkeitsüberwachung verwendet werden. Darüber hinaus ist hier noch ein ESO-Lichtschranken-Messgerät vorhanden, dessen Einsatz aus technischen Gründen allerdings stark eingeschränkt ist.

Derzeit wird auf dem BAB-Zubringer „Überseehäfen“ in Richtung Unfallbrennpunkt BAB-Anschlussstelle eine ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) eingerichtet.

Die Überwachung der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ durch die Polizei ist aus Sicht der Ortspolizeibehörde Bremerhaven eine unabdingbare Maßnahme zur Reduzierung von Verkehrsunfällen. Hinsichtlich des Wirkungsbereichs der mobilen Überwachungsanlagen Traffipax und Lasermessgerät ist davon auszugehen, dass eine intensive und für den Verkehrsteilnehmer örtlich nicht vorhersehbare Überwachung generell das Geschwindigkeitsniveau im öffentlichen Verkehrsraum und somit auch Anzahl und Schwere der Verkehrsunfälle reduzieren dürfte.

Die Einrichtung der ortsfesten Überwachungsanlage am BAB-Zubringer „Überseehäfen“ dürfte das Geschwindigkeitsniveau in diesem Bereich deutlich senken und damit zu einer Entschärfung des dort befindlichen örtlichen Unfallbrennpunkts führen. Generell wird die Wirksamkeit ortsfester Anlagen zur Geschwindigkeitskontrolle auf einen Bereich von etwa 500 Meter vor und 500 Meter hinter dem Standort der Anlage festgelegt (Meewes: Mobile und ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung; HUK Verband, Köln).

17. Wie oft und mit welchen Schwerpunkten wurden in Bremen und Bremerhaven im Jahre 2002 Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt?

Bremen:

Die Dienststellen der Verkehrsabteilung der Polizeidirektion Bereitschaftspolizei/Sondereinsatz haben auf den Straßen und Autobahnen der Stadtgemeinde Bremen im Jahre 2002 484 Geschwindigkeitsmessungen – mobil – (Radar, Lichtschranke, Laser) durchgeführt; dabei wurden 39.952 Verstöße geahndet. Dazu kommen ca. 1.000 Verkehrskontrollen mit dem Lasermessgerät (Laserpatrol) der Reviere und der Wache der Bereitschaftspolizei in der Stephanitorstraße mit einem Anteil von 10.617 Verstößen.

Wesentliche Grundlage der Überwachungsmaßnahmen sind die Verkehrsunfälle mit den Ursachen „Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ und „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Die Auswahl der Messorte (unfallbelastete Straßen, Wohnbereiche und Orte mit besonderer Gefährdung von z. B. Kindern und Senioren) erfolgt unter Berücksichtigung des Verkehrsunfallgebildes der Polizei Bremen.

Mit der stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) auf der BAB A 1 wurden im Jahre 2002 ca. 28.620 Verstöße festgestellt und geahndet.

Bremerhaven:

Im Jahr 2002 sind von der Schutzpolizei und der Verwaltungspolizei in Bremerhaven 558 Geschwindigkeitskontrollen mit dem Überwachungssystem „Traffipax“ sowie 128 Kontrollen mit dem Lasermessgerät durchgeführt worden.

Die Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt insbesondere an Unfallbrennpunkten, auf Straßen, wo die Verkehrssicherheit durch permanente Geschwindigkeitsüberschreitungen beeinträchtigt, im Bereich von Kindergärten und Schulen sowie an Örtlichkeiten, hinsichtlich derer sich Bürger (meist Anwohner) über zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten beschweren.