

10. Wahlperiode

23.01.1986

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 188
des Abgeordneten Sonderrmann SPD
Drucksache 10/351

Lkw-Unfälle auf nordrhein-westfälischen Autobahnen

Wortlaut der Kleinen Anfrage 188 vom 4. November 1985:

Über Unfälle auf Autobahnen, an denen Lkw beteiligt sind, berichten Presse, Funk und Fernsehen in letzter Zeit häufig. Dabei fällt auf, daß offensichtlich ausländische Lkw-Fahrer oftmals an solchen Unfällen beteiligt sind.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie hat die Zahl der Unfälle auf nordrhein-westfälischen Autobahnen, an denen Lkw beteiligt waren, sich in den letzten zehn Jahren verändert?
2. Welches waren die Hauptursachen für solche Unfälle?
3. Wie hoch ist der Anteil ausländischer Lkw am gesamten Lkw-Aufkommen auf nordrhein-westfälischen Autobahnen, und wie hoch ist der Anteil ausländischer Lkw, die an Unfällen auf nordrhein-westfälischen Autobahnen beteiligt sind?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, den Lkw-Verkehr auf unseren Autobahnen sicherer zu machen?

Antwort des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr vom 8. Januar 1986 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Innenminister:

Datum des Originals: 08.01.1986/Ausgegeben: 27.01.1986

Zur Frage 1

- a) Auf den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen ereigneten sich in den Jahren 1977 bis 1984 folgende Verkehrsunfälle mit Personen- und bedeutendem Sachschaden (Sachschadensgrenze bis 1982 mindestens 1 000 DM; ab 1983 mindestens 3 000 DM) unter Beteiligung von Lastkraftwagen:

Jahr	Gesamtzahl der Unfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen	davon Zahl der Unfälle unter Beteiligung ausländischer Pkw	Anteil der Unfälle unter Beteiligung ausländischer Lkw in %
1977	3 030	345	11,4
1978	3 256	423	13,0
1979	3 678	461	12,5
1980	3 403	323	9,5
1981	3 677	350	9,5
1982	3 359	325	9,6
1983	3 198	325	10,2
1984	3 341	347	10,4

Die Anzahl der Unfälle für 1975 und 1976 konnte kurzfristig nicht erhoben werden.

- b) Hinsichtlich der Verursachung von Unfällen durch Lastkraftwagen ergibt sich für die Autobahnen in Nordrhein-Westfalen folgende Entwicklung:

Jahr	Anzahl der Unfälle, die durch Fahrer von Lkw verursacht wurden	davon Anzahl der Unfälle, die durch Fahrer ausländischer Lkw verursacht wurden	Anzahl der Unfälle, die durch Fahrer ausländischer Lkw verursacht wurden, in %
1977	2 149	227	10,6
1978	2 262	248	11,0
1979	2 630	308	11,7
1980	2 388	212	8,9
1981	2 564	230	9,0
1982	2 359	231	9,8
1983	2 134	224	10,5
1984	2 301	255	11,1

Zur Frage 2

Bezogen auf das Jahr 1984 wurden folgende Hauptunfallursachen bei Unfällen auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen ermittelt, die durch Fahrer von Lastkraftwagen verursacht wurden:

Ursache	Anzahl der Unfälle	Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle, die durch Lkw-Fahrer verursacht wurden, in %
nicht angepaßte Geschwindigkeit	778	33,8
ungenügender Sicherheitsabstand	433	18,8
Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausschlerens	300	13,0
unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	239	10,4
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachtung des Reißverschlußverfahrens	122	5,3
Übermüdung	105	4,6

Zur Frage 3

An der Verkehrsmenge auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen waren 1980 Lkw zu 13,4 % beteiligt. Der Anteil der ausländischen Lkw an der Gesamtzahl der Lkw betrug 18,3 %.

1980 wurden 18,2 % aller Unfälle auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen von Lkw-Fahrern verursacht. Der Anteil der von Lkw-Fahrern verursachten Unfälle ist damit größer als ihr Anteil am gesamten Verkehrsaufkommen auf Autobahnen. Von den unfallverursachenden Lkw-Fahrern waren 8,9 % Ausländer. Damit ist der Anteil der von ausländischen Lkw-Fahrern verursachten Unfälle kleiner als ihr Anteil am Verkehrsaufkommen mit Lkw.

Für das Unfall- und Verkehrsgeschehen des Jahres 1984 dürften sich in der Tendenz ähnliche Relationen ergeben. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß im grenzüberschreitenden Verkehr überwiegend schwere Lkw eingesetzt werden, während bei der Gesamtmenge der Lkw auch die vorwiegend im Lieferverkehr eingesetzten Lkw erfaßt sind.

Zur Frage 4

Die Landesregierung verfolgt, den Zielsetzungen des Verkehrssicherheitsprogramms Nordrhein-Westfalen entsprechend, Maßnahmen, die den Fahrer, das Fahrzeug und die Straße einbeziehen. Sie müssen dort ansetzen, wo das mit dem Lkw-Verkehr verbundene Gefahrenpotential besonders groß ist. Der Vermeidung von Unfällen und der Minderung der Unfallfolgen dienen insbesondere die folgenden Maßnahmen:

a) Überwachungs- und Kontrollmaßnahmen

Die Sicherheit des Verkehrs ist u.a. davon abhängig, daß vorhandene Vorschriften eingehalten werden. Dies gilt beim Verkehr mit Lastkraftwagen insbesondere für die Sicherheitsvorschriften beim Transport von Gefahrgütern, für die Beachtung von Sozialvorschriften und die Einhaltung vorgeschriebener Höchstgeschwindigkeiten. Die Landesregierung mißt deshalb der Überwachung des Lkw-Verkehrs besondere Bedeutung bei.

So werden von der Polizei bereits seit 1978 landesweite Aktionen zur Überprüfung von Gefahrguttransporten durchgeführt. Hierbei wurden bis Juni 1985 84 570 Lkw überprüft. Allein von 1981 bis Juni 1985 wurden 10 946 (12,9 %) der Transporte wegen allgemeiner und 4 149 (4,9 %) wegen technischer Mängel beanstandet. Daneben erfolgt eine Überprüfung im Rahmen des täglichen Dienstes. Hier wurden allein von Juni bis Oktober 1985 weitere 17 573 Fahrzeuge überprüft und 3 229 (18,4 %) beanstandet.

Da bei den vorgenannten Kontrollen die Erfahrung gemacht wurde, daß häufig Sozialvorschriften nicht beachtet werden, sind seit Februar 1985 besondere landesweite Kontrollen zur Überprüfung der Beachtung von Sozialvorschriften angeordnet worden, denen alle Lastkraftwagen unterworfen sind. Hierbei wurden bis Juli 41 305 Fahrer überprüft. Bei 4 792 (11,6 %) ergaben sich Beanstandungen. Diese landesweiten Kontrollen wurden von Überprüfungen im täglichen Dienst begleitet. Dabei wurden allein von Juni bis Oktober 1985 138 023 Fahrer überprüft und 16 892 (12,2 %) beanstandet.

Nach den Massenunfällen Anfang des Jahres 1985 wurden auf den Autobahnen außerdem landesweite gezielte Aktionen zur Überprüfung der Geschwindigkeit von Lastkraftwagen angeordnet. Hierbei wurden bis Oktober 65 427 Lkw überprüft und 17 540 (26,8 %) beanstandet. Außerdem wurden bei Kontrollen im täglichen Dienst allein von Juni bis Oktober weitere 57 509 Lkw überprüft und 15 666 (27,2 %) beanstandet.

b) Fahrzeugtechnische Sicherheitsmaßnahmen

Im Verkehrssicherheitsprogramm hat die Landesregierung eine stärkere Nutzung der durch die moderne Technik gegebenen Möglichkeiten gefordert, wie

- automatische Blockierverhinderer,
- verschleißlose Bremsen,
- seitlicher Unterfahrschutz.

Im Hinblick auf die besondere Gefahrensituation bei Nebel sollten insbesondere für alle Nutzfahrzeuge Nebelschlußleuchten vorgeschrieben werden.

Die Beratungen in den zuständigen Gremien - auch auf internationaler Ebene - sind noch nicht abgeschlossen.

c) Fahrer Ausbildung

Das Lenken schwerer Lkw erfordert besondere Anforderungen und Spezialkenntnisse. Im Verkehrssicherheitsprogramm wird daher eine verbesserte Ausbildung in den Fahrschulen für die Führerscheinklasse 2 mit Anhängern bzw. Sattelanhängern gefordert. Dieser Forderung wird mit der Fünften Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 13. Dezember 1985 Rechnung getragen.

d) Ahndung von Verkehrsverstößen

Der Bundesminister für Verkehr ist um Prüfung gebeten worden, ob für Lkw-Fahrer Bußgelder bzw. Fahrverbote bei geringeren Geschwindigkeitsüberschreitungen als bisher vorgesehen werden können.

e) Beförderung gefährlicher Güter

Die Unfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter weisen darauf hin, daß den Sicherheitsanforderungen an Straßengefahrguttransporten stärker als bisher Rechnung getragen werden muß. Auf Initiative von Nordrhein-Westfalen hat der Bundesrat am 5. August 1985 in einer EntschlieÙung die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, ob durch bestimmte Maßnahmen die Sicherheit der Gefahrguttransporte gesteigert werden kann:

- Erweiterung der Schulung auf Fahrer von Lkw, die gefährliche Güter in Versandstücken geladen haben;
- Einführung einer Schulungspflicht für Verlader bzw. deren Disponenten;
- Beschleunigung der Einführung von Systemen zur Verhinderung des Blockierens von Rädern beim Bremsen als Zulassungsvoraussetzung für Straßenfahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge des Gefahrguttransports;
- Aufnahme solcher Stoffe in das Gefahrguttransportrecht, die beim Brand giftige oder ätzende Reaktionen verursachen;
- Verbesserung des hinteren und seitlichen Anfahrtschutzes von Tankfahrzeugen;
- Verlagerung weiterer Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße, insbesondere in Form des kombinierten Verkehrs;
- Einführung des Fahrverbots für Gefahrguttransporte bei Schnee- oder Eisglätte und bei geringen Sichtweiten in die Straßenverkehrs-Ordnung;
- Öffnung von Informationsquellen im Bereich der gefährlichen Güter für die am Transport Beteiligten sowie für Polizei, Feuerwehr und andere Hilfskräfte bei der Unfallbekämpfung bzw. Einführung neuer Informationssysteme.

Die Bundesregierung wurde gebeten, dem Bundesrat spätestens bis zum Frühjahr 1986 die Ergebnisse ihrer Überprüfung mitzuteilen.

f) Verkehrssichernde und verkehrsregelnde Maßnahmen

Die durch die moderne Technik gegebenen Möglichkeiten zur Warnung der Verkehrsteilnehmer bei kritischen Witterungs- und Verkehrssituationen müssen stärker genutzt werden. Durch Wechselverkehrszeichen, die vor Stau- und Unfallsituationen warnen, Umleitungsempfehlungen für staugefährdete Streckenabschnitte geben, Fahrstreifen - je nach Verkehrsbelastung - zuweisen, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke und den Witterungsbedingungen anordnen und vor kritischen Witterungssituationen, z. B. Nebel, warnen, können Unfälle verhindert und Lärm- sowie Abgasbelastungen reduziert werden. Die Landesregierung hat dazu mit dem Bundesminister für Verkehr einen Rahmenplan für den Ausbau eines Verkehrsbeeinflussungssystems auf Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen abgestimmt.