

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1975, 1976 und 1977 — Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1977 —

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Auftrag, verkehrspolitische Grundlagen und Ausgangslage

1.	Auftrag	7
2.	Verkehrspolitische Grundlagen	7
2.1.	Hauptziel: Hebung der Verkehrssicherheit	7
2.2.	Fortschritt: Ergebnis langjähriger Bemühungen	7
2.3.	Fortsetzung der Verkehrserziehung und Aufklärung	8
2.4.	Anwendung geltender Regelungen hat Vorrang vor dem Erlaß neuer Vorschriften	8
3.	Ausgangslage	8
3.1.	Kraftfahrzeugbestand	8
3.2.	Bestand an Fahrerlaubnisinhabern	8
3.2.1.	Fahrerlaubnisentziehungen	8
3.3.	Verkehrszentralregister	8
3.4.	Fahrleistungen	9

II. Unfallentwicklung im Vergleich der Jahre 1976 und 1975, 1. Halbjahr 1977

1.	Straßenverkehrsunfälle 1976	10
2.	Vergleich der Jahre 1976/1975	10
2.1.	Jahreszeitlicher Schwerpunkt der Unfälle	10

	Seite
2.2. Entwicklung in den Ländern	10
2.3. Kraftfahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle	10
2.4. Unfallrisiko des einzelnen	11
2.5. Schwere der Unfälle	11
2.6. Häufigkeit und Schwere der Unfälle im Verhältnis zu den Fahrleistungen (Raten)	11
2.7. Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten	11
2.8. Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung	11
2.9. Kinderunfälle	11
2.10. Unfallrisiko der Kinder im internationalen Vergleich	12
2.11. Verunglückte Zweiradfahrer	12
2.12. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger	12
2.13. Unfallentwicklung innerorts und außerorts	12
2.14. Unfallentwicklung nach der Straßenart	12
2.15. Unfallursachen bei Verkehrsteilnehmern	12
2.16. Hauptunfallursachen	13
2.17. Unfallursachen bei Kindern	14
2.18. Folgen der Unfallursache Alkoholbeeinflussung von Kraftfahrzeugführern	14
3. Unfallentwicklung im 1. Halbjahr 1977	14

III. Verkehrssicherheitsbemühungen des Bundesministers für Verkehr — Durchführung des Verkehrssicherheitsprogramms —

1. Allgemeines	15
2. Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung	15
2.1. Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974/1977 aus Haushaltsmitteln des Bundes	15
2.1.1. Haushaltsvoranschlag 1978	15
2.2. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr	15
2.2.1. Sicherheitsgurt-Aktion (1974/1975)	16
2.2.2. Aktion gegen die Alkoholbeeinflussung der Kraftfahrer	16
2.2.3. Aktion gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften	16
2.2.4. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1977	16
2.3. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR)	17
2.3.1. Mitwirkung der DVR-Mitglieder	17
2.3.2. Die Tätigkeit des DVR im Jahre 1977	17
2.4. Maßnahmen der Verkehrserziehung	17
3. Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr, verkehrsregelnde und andere Vorschriften	18
3.1. Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung	18

Gemäß Beschlüssen des Deutschen Bundestages vom 7. November 1975 — Drucksache 7/4164 — und vom 23. Juni 1976 — Drucksache 7/5318 — zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StV 10/10.20.02-01/10209 Va 77 — vom 27. Dezember 1977.

	Seite
3.2. Nachschulung	18
3.3. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15 b StVZO („Punktsystem“)	18
3.4. Befragung der Fahrerlaubnisbewerber durch den Arzt (Gesundheitsfragebogen)	18
3.5. Sehtest vom 60. Lebensjahr an	19
3.6. Höhere Anforderungen an das Führen motorisierter Zweiradfahrzeuge	19
3.7. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung	19
3.8. Geschwindigkeitsregelung auf Autobahnen	20
3.9. Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Wohngebieten	20
3.10. Sicherheitsgurte	20
3.11. Schutzhelmtragepflicht	20
4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge	20
4.1. Ausrüstung mit Sicherheitsgurten	20
4.2. Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge	21
5. Straßenbauliche und Straßenverkehrstechnische Maßnahmen; Verkehrslenkung	21
5.1. Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen	21
5.2. Wildschutz	21
5.3. Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen	21
IV. Unfallforschung	21
V. Rettungswesen	22
VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog	23
VII. Verzeichnis der Anlagen	
1 Bestand an Kraftfahrzeugen und seine Veränderung im Bundesgebiet 1975 bis 1977	48
2 Bestand an motorisierten Zweirädern	52
3 Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	53
4 Führerscheininhaber 1976	55
5 Prüfung zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrerlaubnis nach Arten und Klassen	56
6 Erteilung von Fahr- und Fahrlehrerlaubnissen nach Arten und Klassen	60
7 Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten	62
8 Entwicklung des Verkehrszentralregisters	63
9 Bestand an Personen mit und ohne Fahrerlaubnis und ihre Eintragungen nach Punktgruppen jeweils am Ende des Jahres	64
10 Kraftfahrzeugverkehr — Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten — Fahrleistungen nach Straßenkategorien	65

	Seite
11 Straßenverkehrsunfälle — Unfälle, Getötete und Verletzte bezogen auf die Fahrleistung nach Straßenkategorien —	67
12 Methodische Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik	68
13 Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte — Bestand an motorisierten Fahrzeugen —	69
14 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1976	70
15 Graphik: Straßenverkehrsunfälle 1972 bis 1976	71
16 Graphik: Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen 1975 und 1976	72
17 Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach Ländern im Jahre 1976	73
18 Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle 1953, 1959 und 1960 bis 1976	74
19 Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1975	76
20 Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung	77
21 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden — Getötete —	78
22 Bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland getötete, schwer- und leichtverletzte Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren	80
23 Bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland verunglückte Kinder und Jugendliche nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung 1976	81
24 Bei Straßenverkehrsunfällen 1975 als Fußgänger oder Radfahrer verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in Ländern mit starker Verkehrsdichte	82
25 Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Zweirädern	83
26 An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Fahrzeugführer	84
27 Unfallbeteiligung 1976 je 1 000 Fahrzeuge im Verhältnis zur Pkw-Beteiligung	85
28 An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1976 — Hauptverursacher —	86
29 Graphik: An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Verkehrsteilnehmer	88
30 Graphik: An Straßenverkehrsunfällen 1976 beteiligte Verkehrsteilnehmer	89
31 Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1953 bis 1976	90
32 Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte von 1953 bis 1976	91
33 Graphik: Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen nach dem Ort des Unfalls und nach der Art der Verkehrsbeteiligung 1953 bis 1976	92
34 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden — Verunglückte nach Straßenarten und Ortslage —	93
35 Graphik: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1972, 1975 und 1976	94
36 Anteil bestimmter Gruppen von Unfallursachen an der Gesamtzahl aller Ursachen in %	95
37 Von der Polizei festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen 1976	96

	Seite
38 Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger 1975 und 1976	103
39 Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Radfahrer 1975 und 1976	104
40 Unfallbeteiligung und Anteil der Ursache Alkoholeinfluß der Kraftfahrzeugführer	105
41 Graphik: Straßenverkehrsunfälle 1976 und 1. Halbjahr 1977	106
42 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden Januar bis Juni 1977	107
43 An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger Januar bis Juni 1977	108
44 Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung Januar bis Juni 1977	110
45 Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Beifahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich Januar 1974 bis September 1977 in %	114
46 Graphik: Gurt-Anlegequote der Fahrer auf der Basis aller Pkw nach Straßentypen von August 1975 bis September 1977 in %	115
47 Obligatorischer Sehtest für Kraftfahrer ab 60 Jahre, Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 2./3. November 1977	116
48 Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Maßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. Dezember 1977; Beschluß-Drucksache 103/77	117

VIII. Anhang

A. Unfallforschung, Technologische Forschung und Entwicklung

1. Wesentliche Ergebnisse der Themenbereiche aus den Forschungsprogrammen der Bundesanstalt für Straßenwesen	118
1.1. Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung	118
1.2. Verbesserung der passiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen aufgrund gezielter örtlicher Unfallanalysen und mit Hilfe biomechanischer Untersuchungen	118
1.3. Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen sowie Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer	119
1.4. Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psychophysischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer und ihre Möglichkeiten der Informationsaufnahme und -verarbeitung	120
1.5. Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens	120
1.6. Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit	121
1.7. Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit	121
1.8. Untersuchungen über die Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit	122
2. Planung der Unfallforschung 1977	122
3. Technologische Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministers für Forschung und Technologie	123
3.1. Studie Technologie für die Sicherheit im Straßenverkehr	123
3.2. Verbesserung der aktiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen	123
3.3. Verkehrsleit- und Zielführungssysteme, Notmeldesysteme, Rettungswagen	123

	Seite
Anlage zu Anhang A:	
Literaturverzeichnis zur Unfallforschung	124
B. Rettungswesen	
1. Auftrag	127
2. Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem ..	127
3. Übersicht über vorhandene Einrichtungen des Rettungswesens	127
3.1. Stand der Gesetzgebung	128
3.2. Soll-Ist-Vergleich	128
3.2.1. Der Aufbau eines Systems von Rettungsleitstellen	128
3.2.2. Die Zahl der vorhandenen Rettungswachen	128
3.2.3. Anzahl der Rettungswagen	128
3.2.3.1. Entwicklung eines neuartigen Rettungs- und Notarztwagens durch den BMFT	128
3.2.4. Anzahl der Krankentransportwagen	128
3.2.5. Der Stand des Aufbaues eines Netzes von Rettungshubschrauber- Stützpunkten	128
3.2.6. Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems	129
3.2.7. Notrufsäulen an Bundesautobahnen	129
3.2.8. Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesauto- bahnen)	129
3.2.9. Einsatz von Zivildienstleistenden	129
3.2.10. Bundeseinheitlicher Notfallausweis	129
Anlagen zu Anhang B:	
1 Analyse des organisierten Prozesses und der Effizienz des Ret- tungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland	130
2 Stand der Gesetzgebung (Rettungsgesetze) in den Ländern	134
3 Anzahl der Rettungsleitstellen	135
4 Anzahl der Rettungswachen	135
5 Anzahl der Rettungswagen (RTW)	136
6 Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)	137
7 a Rettungshubschrauber-Stationen (Tabelle)	138
7 b Graphik: Rettungshubschrauber-Stationen	139
8 Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112 im öffentlichen Fernsprechnet der Deutschen Bundespost	140
9 Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesauto- bahnen)	141
10 Bereitgestellte Zivildienstplätze am 1. Juli 1977	142

I. Auftrag, verkehrspolitische Grundlagen und Ausgangslage

1. Auftrag

Am 7. November 1975 hat der Deutsche Bundestag in seiner 201. Sitzung die Bundesregierung aufgefordert, den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr künftig in zweijährigem Abstand und zwar jeweils zum 31. Dezember eines Jahres vorzulegen (Drucksache 7/4164).

In seiner 252. Sitzung hat der Deutsche Bundestag dann am 23. Juni 1976 die Bundesregierung ersucht, dem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr erstmals zum 31. Dezember 1977 einen erneuten Soll-Ist-Vergleich über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen. Der Bericht soll auch Angaben über die Einführung eines einheitlichen Notrufnummersystems, insbesondere auch über den münzfreien Notruf von öffentlichen Fernsprechzellen enthalten (Drucksache 7/5318).

Diesem Ersuchen des Deutschen Bundestages entsprechend legt der Bundesminister für Verkehr einen Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr vor.

Der letzte Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr ist dem Deutschen Bundestag mit Schreiben des Bundeskanzlers vom 26. Mai 1975 zugeleitet worden (Drucksache 7/3685). Der Deutsche Bundestag hat von dem Bericht Kenntnis genommen.

2. Verkehrspolitische Grundlagen

2.1.

Eines der Hauptziele des Bundesministers für Verkehr im Rahmen der Verkehrspolitik der 8. Legislaturperiode ist die Hebung der Verkehrssicherheit auf der Straße. Damit wird der in der 7. Legislaturperiode eingeschlagene Weg kontinuierlich fortgesetzt.

Verkehrssicherheit beginnt nicht erst beim Straßenverkehrsgeschehen, sondern bereits bei der Planung und dem Bau von Straßen. Daher ist das Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, wichtigster Bestandteil aller Investitionsprogramme des Bundesministers für Verkehr für den Straßenbau. Dies gilt für das Koordinierte Investitionsprogramm für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 1985 vom 9. März 1977, für das mehrjährige Investitionsprogramm zur Wachstums- und Umweltpolitischen Vorsorge (Programm für Zukunftsinvestitionen) vom 23. März 1977 und die sonstigen Konjunkturprogramme der Bundesregierung.

Für alle Maßnahmen die darüber hinaus der Sicherheit auf unseren Straßen dienen, ist das Verkehrssicherheitsprogramm „Mehr Sicherheit auf unseren Straßen“ vom 28. November 1973 (Drucksache 7/1283) weiterhin die Richtschnur der Straßenverkehrssicherheitspolitik des Bundesministers für Ver-

kehr. Dieses Programm ist konzipiert unter dem Leitgedanken, daß der Kampf gegen das Unfallgeschehen auf unseren Straßen eine Daueraufgabe für Bund, Länder, Gemeinden, Verbände, Organisationen, Industrie, Versicherungswirtschaft und nicht zuletzt für jeden einzelnen Verkehrsteilnehmer ist.

Es ist erfreulich, daß wir im Vergleich zu den Jahren 1960 bis 1963, als es in der Bundesrepublik Deutschland nur halb so viele Kraftfahrzeuge gab, aber etwa die gleiche Anzahl im Straßenverkehr tödlich Verunglückter, die Unfallgefahr je Kraftfahrzeug und gefahrenen km halbiert haben. Daraus kann mit Recht geschlossen werden, daß die Verkehrssicherheitspolitik und die aus ihr entspringende Verkehrssicherheitsarbeit Fortschritte bewirkt haben.

2.2. Diese Fortschritte in der Verkehrssicherheit sind das Ergebnis langjähriger intensiver Bemühungen

in all den Bereichen des Straßenverkehrs, die für dessen Sicherheit von Bedeutung sind.

Der Verkehrsteilnehmer des Jahres 1977 ist sicherheitsbewußter, verkehrserfahrener und insgesamt mehr gewillt, den Anforderungen aus der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen, als dies noch vor Jahren der Fall war.

Die Kraftfahrzeuge der neueren und neuesten Produktion — dies gilt vor allem für Personenkraftwagen — sind sicherer geworden. Sie lassen sich in kritischen Situationen vom Durchschnittskraftfahrer wesentlich leichter beherrschen (aktive Sicherheit) und ihr Innenraum ist heute so entschärft (passive Sicherheit), daß eine erhebliche Zahl von Verletzungen vermieden oder in ihren Auswirkungen gemindert wird. In ganz besonderem Maße ist dies bei der Anwendung des Sicherheitsgurtes der Fall. Nicht zuletzt dem Sicherheitsgurt ist es zu verdanken, wenn die Unfälle heute im Durchschnitt weniger folgeschwer verlaufen als in vielen Jahren zuvor.

Leider wird der Sicherheitsgurt, die wirksamste Möglichkeit des Schutzes gegen Unfallfolgen, nicht in dem Maße verwendet, wie dies angesichts seiner inzwischen unbestrittenen Wirkung zu erwarten wäre.

Der weitere Ausbau des Straßennetzes in qualitativer und quantitativer Hinsicht hat ebenfalls seinen Beitrag zu der insgesamt positiven Entwicklung geleistet.

Der Ausbau und die verbesserte Wirksamkeit des Rettungswesens hat maßgebend dazu beigetragen, daß die gesundheitlichen Schäden von Unfällen im Vergleich zu früheren Jahren verringert und die schlimmste Folge, der Unfalltod, in zahlreichen Fällen verhindert werden konnte.

Angesichts des Erreichten werden weitere Erfolge nur noch dann zu erzielen sein, wenn Unfallursachen gezielt bekämpft werden.

2.3. Fortsetzung der Verkehrserziehung- und -aufklärung

Voraussetzung hierfür ist die zunehmende Bereitschaft der Verkehrsteilnehmer, die Sicherheit der Beförderung auf der Straße dem schnellen Vorwärtkommen im Werte wenigstens gleichzuachten. Die in diesem Bereich erzielten Fortschritte müssen durch ein geduldiges Werben um den Wert sicheren Verhaltens ausgebaut werden.

Der Bundesminister für Verkehr wird daher auch in Zukunft erhebliche Mittel für die Verkehrserziehung und -aufklärung einsetzen, um selbst und in noch stärkerem Maße unter Mithilfe der im Deutschen Verkehrssicherheitsrat zusammengeschlossenen privaten Organisationen, Vereinigungen und Firmen das Sicherheitsbewußtsein als Ausdruck partnerschaftlicher Haltung im Straßenverkehr zu fördern.

2.4. Anwendung geltender Regelungen hat Vorrang vor dem Erlaß neuer Vorschriften

Zunehmendes Sicherheitsbewußtsein wird nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr nicht durch immer neue Vorschriften, sondern durch die uneingeschränkte und sinnvolle Anwendung bereits bestehender Regelungen erreicht. Die Änderung oder Ergänzung der bestehenden Vorschriften muß jedoch dann erwogen werden, wenn hierdurch größere Erfolge in der Unfallbekämpfung zu erwarten sind.

Aus diesem Grunde wird die Bundesregierung prüfen, ob

- eine langfristige Erhöhung der Gurtanlagequote durch eine Bußgeldbewehrung hergestellt werden kann,
- das Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiradfahrer im Interesse der gefährdeten Zweiradfahrer und mit dem Ziel einer Anhebung der Anforderungen an diese Verkehrsteilnehmergruppe zu ändern ist,
- bestimmten Gruppen von Fahrerlaubnisinhabern durch Nachschulung geholfen werden kann, ihre spezifischen Mängel abzubauen und ihr Verhalten zu verbessern.

3. Ausgangslage

3.1. Kraftfahrzeugbestand

(Anlage 1, 2, 3)

Der Bestand der motorisierten Fahrzeuge hat seit dem 1. Juli 1975 bis Mitte 1976 um 5,4 % und bis zum 1. Juli 1977 um 5,6 % verhältnismäßig stetig auf insgesamt 25,5 Millionen Kraftfahrzeuge zugenommen.

Dabei entfielen ein Zuwachs von 5,7 % bzw. 5,8 % auf Personen- und Kombinationskraftwagen und von 8,2 % bzw. 8,6 % auf Krafträder. Die Anzahl

der Neuzulassungen für Kraftfahrzeuge stieg von 1975 auf 1976 um 10,7 %.

3.2. Bestand an Fahrerlaubnisinhabern

(Anlage 4, 5, 6)

Nach Infas-Repräsentativerhebungen besaßen 1976 rd. 24 Millionen Einwohner der Bundesrepublik Deutschland eine Fahrerlaubnis der Klasse 2 oder 3. Das sind rd. 53 % der Wohnbevölkerung über 18 Jahre.

Unter den Fahrerlaubnisinhabern herrschten die Männer vor. Sie haben zu drei Viertel einen Führerschein der Klasse 2 oder 3. Bei den Frauen betrug der Anteil ohne Führerschein etwa zwei Drittel.

Die Nachfrage nach Fahrerlaubnissen ist weiterhin angestiegen. 1976 haben 2,2 Millionen Fahrerlaubnisbewerber eine Prüfung zur Erlangung einer Fahrerlaubnis abgelegt. 1,9 Millionen dieser Bewerber haben ihr Ziel erreicht.

Der Anteil der nicht bestandenen Prüfungen erreichte im Jahre 1976 30,1 %. Er hat sich gegenüber den Vorjahren geringfügig verringert.

Bemerkenswert ist der jährlich ansteigende hohe Anteil der Frauen an den neuen Fahrerlaubnisinhabern der Klasse 3. Sie erreichten 1976 mit 46 % nicht ganz die Hälfte der erteilten Fahrerlaubnisse.

Vergegenwärtigt man sich, daß im Jahre 1976 der Jahrgang 1958, das sind die als Führerscheinbewerber in Betracht kommenden 18jährigen, rund 900 000 Personen umfaßte, insgesamt jedoch 1,7 Millionen Prüfungen zur Erlangung der Fahrerlaubnis Klasse 3 abgelegt wurde, so ergibt sich hieraus, daß immer noch ein erheblicher Nachholbedarf besteht, die Fahrerlaubnis für den Personenkraftwagen zu erlangen.

Bemerkenswert sind auch die hohen Zunahmen bei der Erteilung von Fahrerlaubnissen im Zweiradbereich. Auffallend ist dabei besonders das Ansteigen der Anzahl der Fahrerlaubnisse der Klasse 1 bei Frauen um 54,5 % auf 20 527 gegenüber 1975 (13 282).

3.21. Fahrerlaubnisentziehungen

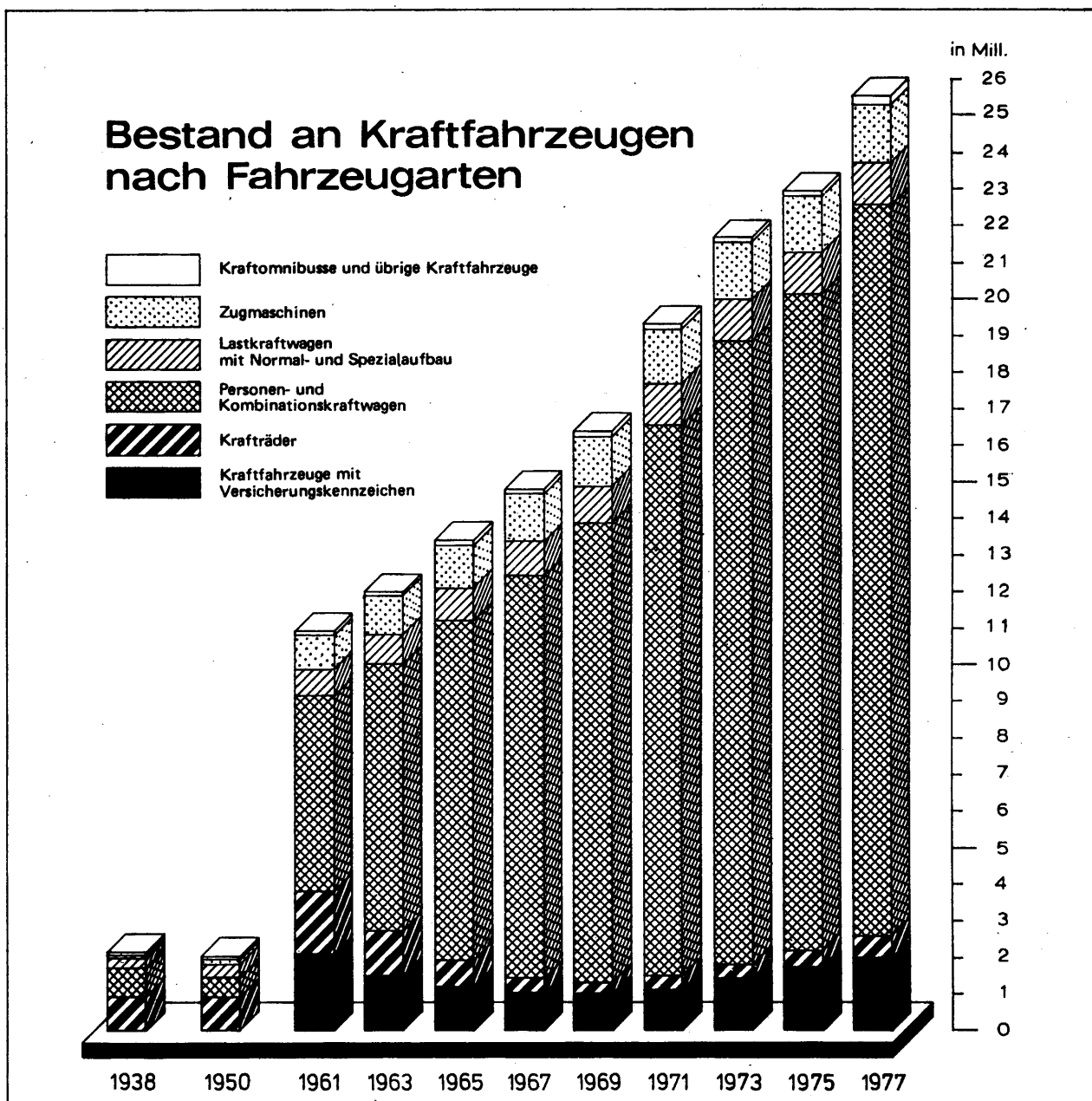
(Anlage 7)

Im Jahre 1976 wurden rd. 150 000 Fahrerlaubnisse durch Gerichte und Verwaltungsbehörden entzogen. Dies bedeutet eine geringfügige Steigerung im Vergleich zum Jahre 1975 (+1,3 %). Etwa 140 000 (93,7 %) dieser Entziehungen erfolgten durch die Gerichte. Davon war in rd. 133 000 Fällen Trunkenheit im Straßenverkehr Entziehungsgrund (94,5 %).

3.3. Verkehrszentralregister (VZR)

(Anlage 8, 9)

Im VZR waren Ende 1976 insgesamt 4 589 735 Personen eingetragen, davon 4 361 284 Personen wegen Verkehrszu widerhandlungen.



Von diesen hatten

1,2 Millionen Personen 0 Punkte *)

2,9 Millionen Personen 1 bis 8 Punkte

0,2 Millionen Personen 9 bis 13 Punkte

*) Personen, welche die Fahrerlaubnis nicht oder nicht mehr besitzen oder über die nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis keine Mitteilungen eingegangen sind; dies waren Ende 1976 1,2 Millionen.

0,06 Millionen Personen

14 bis 17 Punkte

0,03 Millionen Personen

18 und mehr Punkte

3.4. Fahrleistungen

(Anlage 10)

Die Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge haben von 1975 auf 1976 um knapp 4 % zugenommen. Diese Zunahme ist im wesentlichen das Ergebnis der um 4 % höheren Fahrleistung im Pkw-Bereich.

II. Unfallentwicklung im Vergleich der Jahre 1976 und 1975, 1. Halbjahr 1977

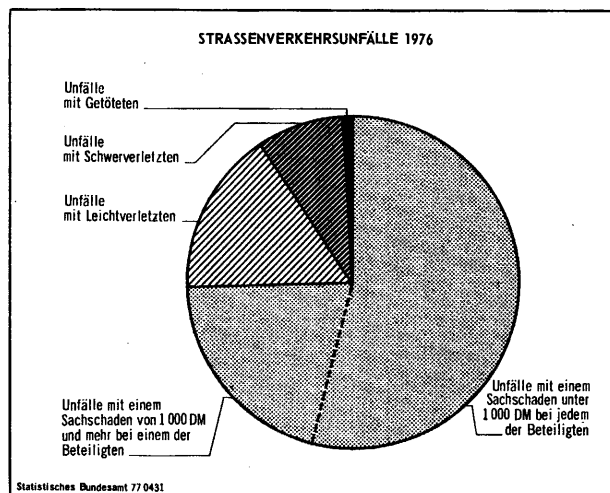
1. Straßenverkehrsunfälle 1976 *)

(Anlage 13)

Die Polizeidienststellen meldeten 1976 insgesamt 1 417 000 Straßenverkehrsunfälle. Die Mehrzahl, rd. 1 058 000 oder 75 % hatte nur Sachschaden zur Folge. Bei 359 694 Straßenverkehrsunfällen (25 %) kamen jedoch Personen zu Schaden; es verunglückten dabei 495 401 Menschen. Die Zahl der tödlich verunglückten Personen belief sich auf 14 820, die der Verletzten betrug 480 581. Etwa jeder dritte Verletzte, insgesamt 145 728, mußte in einem Krankenhaus stationär behandelt werden; 334 853 Personen zogen sich leichte Verletzungen zu.

Merkmal	Anzahl	%
Unfälle insgesamt	1 417 000	100
davon:		
Sachschadensunfälle mit Schäden unter 1 000 DM bei jedem der Beteiligten	765 000	54,0
mit Schäden von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten	292 301	20,6
Unfälle mit Personen-Schaden	359 694	25,4
davon mit:		
Leichtverletzten	226 286	16,0
Schwerverletzten ...	119 858	8,5
Getöteten	13 550	1,0
Verunglückte Personen	495 401	100
davon:		
Getötete	14 820	3,0
Schwerverletzte ...	145 728	29,4
Leichtverletzte	334 853	67,5

*) Angaben über die Entwicklung der Unfälle auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Wegeunfälle) enthält der vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung erstellte Bericht der Bundesregierung über den Stand der Unfallverhütung und das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland (Unfallverhütungsbericht, Bundestags-Drucksache 8/1128).



2. Vergleich der Jahre 1976/1975

(Anlage 13)

Im Vergleich zum Vorjahr haben die reinen Sachschadensunfälle im Jahre 1976 mit 14,1 % stark zugenommen. Die Zunahme der Personenschadensunfälle um 6,5 % kommt der Zunahme der Kraftfahrzeuge im selben Zeitraum (+5,4 %) nahe. Hervorzuheben ist, daß die Anzahl der Getöteten der allgemeinen Entwicklung nicht gefolgt ist, sondern noch geringfügig rückläufig war (-0,3 %).

2.1. Jahreszeitlicher Schwerpunkt der Unfälle

(Anlage 14, 15, 16)

Der Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden lag 1976 insgesamt im Monat Mai. In diesem Monat ereigneten sich im Innerortsbereich die meisten Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen.

Außerorts haben die Unfälle den höchsten Punkt erst im Ferienmonat Juli erreicht.

Die meisten Getöteten sind im Jahre 1976 in den Monaten Oktober und November zu verzeichnen. Im Jahre 1975 lag der Schwerpunkt der tödlichen Unfälle im Juli.

2.2. Entwicklung in den Ländern

(Anlage 17)

Im Vergleich zum Jahre 1975 hat die Anzahl der Personenschadensunfälle in allen Ländern zugenommen. Bei den hierbei Getöteten ist die Entwicklung nicht einheitlich.

2.3. Kraftfahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle

(Anlage 18)

Das Verhältnis zwischen den im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen und der Zahl der Unfälle mit

Personenschaden hat sich in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Mit 14,7 Unfällen je 1 000 Kraftfahrzeuge hat es 1975 den bislang günstigsten Stand erreicht.

Leider hat sich dieses Verhältnis 1976 wieder geringfügig verschlechtert. Es ist jedoch doppelt so günstig wie noch in den Jahren 1960/61/62.

2.4. Unfallrisiko des einzelnen

(Anlage 18)

Die Gefahr für den einzelnen, bei einem Straßenverkehrsunfall zu verunglücken, ist von 1975 auf 1976 wieder angestiegen. Von dieser Entwicklung war das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, ausgenommen. Dieses Risiko hat im gleichen Zeitraum nicht zugenommen. Es liegt noch unter der Meßzahl des Jahres 1959, in dem die Anzahl der Kraftfahrzeuge nicht einmal 40 % des Kraftfahrzeugbestandes von 1976 ausmachte.

2.5. Schwere der Unfälle

(Anlage 18)

Das Verhältnis der Unfälle mit Personenschaden zu den dabei Verunglückten, Getöteten und Verletzten kennzeichnet in vereinfachter Form die Schwere der Unfälle. Hier zeigt sich, daß die Anzahl der Verunglückten und Verletzten je Unfall mit Personenschaden 1976 geringfügig abgenommen hat (1,6 % bzw. 1,5 %), während das Risiko, bei einem Unfall mit Personenschaden getötet zu werden, um 6,4 % zurückgegangen ist. Damit wurde bei den Getöteten das Verhältnis des Jahres 1960 wieder erreicht.

2.6. Häufigkeit und Schwere der Unfälle im Verhältnis zu den Fahrleistungen (Raten)

(Anlage 11)

Auf eine Mrd. Fahrzeug-Kilometer entfielen

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Unfälle mit Personenschaden ...	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239
Verunglückte (Getötete und Verletzte zusammen)	2 356	2 166	2 141	1 894	1 764	1 692	1 706
Getötete	82	76	74	61	56	53	51
Verletzte	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655

Hiernach ist die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, der Verunglückten, der Getöteten und der Verletzten, bezogen auf je eine Mrd. km Gesamtfahrleistung von 1970 bis 1975 ständig zurückgegangen. Besonders bemerkenswert ist dabei die Verringerung der Getötetenrate, die verglichen mit den übrigen dargestellten Raten durch den seit 1970 stärksten Rückgang gekennzeichnet ist und im Gegensatz zu den anderen Raten auch im Jahre 1976 rückläufig war.

2.7. Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten

(Anlage 19)

Aus der Gegenüberstellung von Verunglückten und Kraftfahrzeugbestand läßt sich ein gewisser Anhaltspunkt für die Beurteilung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Staaten gewinnen. Neben anderen in den einzelnen Staaten unterschiedlichen Bestimmungsgrößen wie Bevölkerungsdichte, Art und Umfang des Straßenverkehrs und damit der Verkehrsdichte sowie der Zusammensetzung des Kraftfahrzeugbestandes sind die Zahlenwerte jedoch auch wegen der ungleichen Kriterien für die Bestimmung des Begriffs „Unfalltoter“ (Anlage 12) nur sehr bedingt vergleichbar.

Der Übersicht für 1975 ist unter diesen Einschränkungen zu entnehmen, daß die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko gehört.

2.8. Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

(Anlage 20, 21)

Trotz der Zunahme des Pkw-Bestandes im Jahre 1976 im Vergleich zum Jahre 1975 um 5,7 % und der Pkw-Gesamtfahrleistungen um 4 % ist die Anzahl der im Pkw Getöteten 1976 gegenüber 1975 noch um 2,8 % zurückgegangen. Außerdem hat sich der Anteil der als Pkw-Insassen Getöteten an allen Getöteten um 1,2 % auf 46,2 % verringert. Eine ähnliche Entwicklung, wenn auch schwächer ausgeprägt, findet sich bei den Radfahrern.

Dagegen hat die Anzahl der getöteten Mofa- und Mopedfahrer mit 16,6 % im Jahre 1976 gegenüber 1975 relativ stark zugenommen. Bei den Krafträdern (Motorrädern) trat eine noch stärkere Zunahme der Unfalldoten im Jahre 1975 im Vergleich zu 1974 auf.

2.9. Kinderunfälle

(Anlage 22, 23)

Insgesamt verunglückten 1976 bei Straßenverkehrsunfällen 66 761 Kinder (+3,6 %). Davon wurden:

1 393 getötet	(-2,1 %)
23 080 schwerverletzt	(+2,3 %)
42 288 leichtverletzt	(+4,5 %)

Zunächst ist festzustellen, daß die Zahl der getöteten Kinder, wie in den Jahren seit 1972, auch im Jahre 1976 weiter zurückgegangen ist (1972/1976: 34 %).

Dieser Rückgang war 1976 bei den Radfahrern am stärksten ausgeprägt (−6,3 %). Aber auch die zu Fuß gehenden Kinder wurden weniger häufig das tödliche Opfer von Straßenverkehrsunfällen. Dagegen hat die Anzahl der Kinder zugenommen, die als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen getötet wurden.

Erheblich angestiegen ist die Anzahl der verletzten Radfahrer (+12,2 %). Besonders gefährdet waren 1976 die sechs- und siebenjährigen Kinder. Von ihnen verunglückten rd. 700 je 100 000 Einwohner dieser Altersstufe. Dieses Verhältnis wird von den weiteren Jahrgängen bis 14 Jahre nicht mehr erreicht. Die Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren kommen dagegen auf ein Mehrfaches dieser Gefährdung. So lag die Anzahl der Verunglückten je 100 000 Einwohner mit vollendetem 17. Lebensjahr 3,7mal so hoch wie bei den Sechs- und Siebenjährigen.

2.10. Unfallrisiko der Kinder im internationalen Vergleich

(Anlage 24)

Im internationalen Vergleich gehört die Bundesrepublik Deutschland zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko für Kinder im Straßenverkehr. Im Jahre 1975 hatte sie unter den Staaten mit etwa vergleichbarer Verkehrsdichte die höchste Zahl an verunglückten Fußgängern und Radfahrern je 100 000 Einwohner. Das gleiche gilt für die Anzahl der getöteten Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner unter 15 Jahren.

2.11. Verunglückte Zweiradfahrer

(Anlage 25, 26, 27)

Nach einem langjährigen Rückgang der verunglückten Fahrer und Mitfahrer von motorisierten Zweirädern ist seit 1969 bzw. seit 1971 eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Seit 1969 steigt die Zahl der getöteten Benutzer motorisierter Zweiradfahrzeuge wieder an. Sie hat 1976 im Vergleich zu 1968 um 46 % zugenommen. Im Jahre 1976 lag sie um 8 % höher als im Vorjahr.

Bei den Verletzten erreichte die Zunahme bei allen motorisierten Zweirädern von 1969 bis 1976 76 % und im Jahre 1976 betrug die Zunahme noch 16,6 %. Überdurchschnittlich angestiegen ist hier die Anzahl der verletzten Benutzer von Krafträdern und -rollern. Sie erreicht 18,3 %. Auch die Zunahme der verletzten Mofafahrer (+15,4 %) und Mopedfahrer (+13,7 %) liegt außergewöhnlich hoch.

Bezieht man das Unfallgeschehen auf den Bestand und die Bestandsentwicklung der einzelnen Zweiradkategorien, so zeigt sich, daß das Schwergewicht ganz eindeutig bei den Kleinkrafträdern und den Krafträdern liegt. Das gilt übrigens auch, wenn man den Vergleich zur Unfallbeteiligung der Pkw zieht.

2.12. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger

(Anlage 28, 29, 30)

Von 100 Verkehrsteilnehmern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, führten 82 ein Kraftfahrzeug, sieben ein Fahrrad und zehn gingen

zu Fuß. In die Unfälle mit nur Sachschaden über 1 000 DM waren fast ausschließlich Kraftfahrzeuge verwickelt; ihr Anteil betrug hier 98 %.

Unter den 545 582 Fahrern von Kraftfahrzeugen, die 1976 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, befanden sich 94 738 Frauen. Gegenüber dem Vorjahr nahm die Zahl der unfallbeteiligten weiblichen Fahrzeugführer um 10 456 oder 12 % zu. Ihr Anteil erreichte damit 17 %.

Die Statistik bezeichnet 359 694 von 682 869 Unfallbeteiligten als Hauptverursacher, da sie hauptsächlich zum Entstehen eines Unfalls beigetragen haben. Von diesen Hauptverursachern waren 81,3 % Führer von Kraftfahrzeugen. Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Altersgruppen:

	Anteil an der Bevölkerung (1975)
6,8 % unter 18 Jahren	26,0 %
17,8 % zwischen 18 und 21 Jahren	4,2 %
14,7 % zwischen 21 und 25 Jahren	5,5 %
21,6 % zwischen 25 und 35 Jahren	13,6 %
17,1 % zwischen 35 und 45 Jahren	14,4 %
9,6 % zwischen 45 und 55 Jahren	12,3 %
5,6 % zwischen 55 und 65 Jahren	9,6 %
3,6 % 65 Jahre und älter	14,5 %
3,2 % ohne Altersangabe	

Danach entfielen 1976 von den hauptsächlich an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeugführern 54 % auf die Altersgruppen der 18- bis 35jährigen. Der Anteil dieser Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung betrug 1975 23 %.

2.13. Unfallentwicklung innerorts und außerorts

(Anlage 31, 32, 33)

Die Unfälle mit Personenschaden haben im innerörtlichen Bereich von 1975 auf 1976 prozentual etwa ebenso zugenommen, wie im Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften. In den Jahren 1975 und 1974 war die Entwicklung in den beiden Bereichen nicht einheitlich. 68,6 % der Unfälle mit Personenschaden haben sich 1976 im innerörtlichen Bereich ereignet. Auf sie entfielen 41,3 % der Getöteten. Dagegen verliefen die Unfälle mit Personenschaden im Außerortsbereich erheblich folgeschwerer. Auf diese 31,4 % der Unfälle entfielen 58,7 % der tödlichen Verunglückten.

2.14. Unfallentwicklung nach der Straßenart

(Anlage 11, 34, 35)

Im Vergleich der Jahre 1975/76 weisen die Autobahnen unter den verschiedenen Straßenarten die günstigste Entwicklung auf. Der Rückgang der Getöteten um 8,3 % und der Anstieg der Schwerverletzten um 0,8 % wird im übrigen Straßennetz nicht mehr erreicht.

2.15. Unfallursachen bei Verkehrsteilnehmern

(Anlage 32, 36, 37)

Die Struktur der Unfallursachen hat sich auch im Jahre 1976 nicht wesentlich verändert. Bei den Un-

fällen mit Personenschaden sind vier Fünftel der Ursachen den Fahrzeugführern zuzurechnen; auf die Fußgänger entfallen 10,0 %. Mängel bei den Fahrzeugen und sonstige Ursachen spielen mit zusammen 3,2 % in der auf Unfallanzeigen der Polizei beruhenden Statistik des Statistischen Bundesamtes eine untergeordnete Rolle. Der nur 1,3 % betragende Anteil der Unfallursache „Fahrzeugmängel“ bei den Unfällen mit Getöteten bzw. 1,2 % bei den Unfällen mit Personenschaden wird immer wieder als zu gering bezeichnet. Diesen Zweifeln steht entgegen, daß die neuesten Untersuchungen des HUK-Verbandes „Fakten zu Unfallgeschehen und Fahrzeugsicherheit“ vom Verband der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer e. V. (HUK-Verband), Büro für Kfz-Technik, München 1977, Tabelle 11, diese Größenordnung der Fahrzeugmängel bestätigt. Bei der Untersuchung von über 15 000 Pkw-Unfällen mit Personenverletzung in der Bundesrepublik Deutschland aus dem Jahre 1974 werden nur insgesamt 1,6 % technische Mängel festgestellt, die zum überwiegenden Teil noch als Wartungsmängel (Bremsen, Reifen) einzustufen sind.

Die Ursachen bei den Unfällen mit Getöteten wie bei den Unfällen mit Personenschaden werden seit Jahren zu über 90 % von den Verkehrsteilnehmern ge-

setzt. Das Unfallgeschehen ist daher in allererster Linie ein Produkt menschlicher Fehlverhaltensweisen.

Die Unfallentwicklung spiegelt sich in den Veränderungen der Anteile der einzelnen Ursachen wider. Dem Anstieg der Unfälle mit Personenschaden von 6,5 % im Jahre 1976 gegenüber 1975 entspricht eine Erhöhung der Unfallursachen bei diesen Unfällen um 8,1 %.

Die Unfälle mit Getöteten haben von 1975 (13 544) auf 1976 (13 550) nicht zugenommen. Das gleiche gilt im wesentlichen für die Unfallursachen bei den Unfällen mit Getöteten (Anstieg 0,8 %). Aus der nachfolgenden Darstellung der Hauptunfallursachen läßt sich ablesen, bei welchen der genannten Hauptursachen überdurchschnittliche Veränderungen eingetreten sind. So hat die nicht angepaßte Geschwindigkeit bei Personenschadensunfällen ihren Anteil um 0,6 % vermehrt. Dies bedeutet eine Zunahme dieser Ursache um 10 626 Fälle oder um 12 %.

2.16. Hauptunfallursachen

(Anlage 37)

Die hauptsächlichen Unfallursachen sind bei den Unfällen mit Personenschaden:

	Anteil an allen Unfallursachen							
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
	in %							
1. Nichtangepaßte Geschwindigkeit ¹⁾	18,3	18,6	18,6	18,7	17,9	16,7	17,0	17,6
2. Nichtbeachten der Vorfahrt	11,3	11,4	11,9	12,4	12,4	13,2	12,3	11,9
3. Falsches Überholen, Vorbeifahren, Nebeneinanderfahren sowie falsche Straßenbenutzung	11,0	10,9	10,7	10,6	10,4	10,2	11,5	11,0
4. Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn	9,9	10,1	9,7	9,6	9,3	9,8	9,2	8,5
5. Alkoholeinfluß bei Fahrzeugführern	8,5	8,6	9,0	9,3	8,5	9,1	8,5	8,0

Bei Unfällen mit Getöteten ergibt sich:

	Anteil an allen Unfallursachen							
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
	in %							
1. Nichtangepaßte Geschwindigkeit ¹⁾	22,5	22,7	23,7	24,9	23,4	22,6	22,9	22,9
2. Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn	14,0	14,8	13,9	13,1	13,4	14,1	12,8	12,9
3. Alkoholeinfluß bei Fahrzeugführern	11,6	11,3	11,2	12,1	11,0	11,9	10,5	10,4
4. Falsches Überholen, Vorbeifahren, Nebeneinanderfahren sowie falsche Straßenbenutzung	9,8	10,1	10,4	10,0	10,3	9,9	11,5	10,9
5. Falsches Verhalten von Fahrzeugführern gegenüber Fußgängern	6,1	6,4	6,3	6,2	6,2	6,9	5,1	5,6

¹⁾ ab 1. Januar 1975 neues Ursachenverzeichnis

Die anderen Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden sind der steigenden Tendenz nicht gefolgt. Ihr Anteil hat sich daher verringert.

2.17. Unfallursachen bei Kindern

(Anlage 38, 39)

Bei den sechs- bis 14jährigen Fußgängern haben die Unfallursachen insgesamt geringfügig abgenommen. Hauptgründe für die Unfälle der zu Fuß gehenden Kinder sind weiterhin das unachtsame Überschreiten oder Betreten der Fahrbahn.

Bei den Radfahrern vom 6. bis 14. Lebensjahr ist leider ein überdurchschnittlicher Anstieg der Unfallursachen (11,3 %) festzustellen. Die Hauptfehlerverhaltensweisen dieser Verkehrsteilnehmergruppe haben ziemlich gleichmäßig zugenommen:

Nichtbeachten der Vorfahrt	+ 9,3 %
Fehler beim Abbiegen	+ 9,8 %
Fehler beim Einbiegen in den fließenden Verkehr	+ 9,7 %
Benutzung der falschen Fahrbahn	+ 10,8 %

2.18. Folgen der Unfallursache Alkoholbeeinflussung von Kraftfahrzeugführern

(Anlage 40)

Die Straßenverkehrsunfallstatistik weist nicht unmittelbar aus, wieviel Getötete und Verletzte auf die einzelnen Unfallursachengruppen zurückzuführen sind. Diese lassen sich nur mittelbar mit Hilfe der Überlegung bestimmen, daß eine bestimmte Ursache bei einem Unfall gewöhnlich nur einmal auftritt. Es wird damit eine entsprechende Anzahl von Unfällen von dieser einen Ursache wenigstens mitbeeinflusst. Für das Jahr 1976 kann daher angenommen werden, daß 2 534 oder 18,7 % der 13 550 Unfälle mit Getöteten durch Alkoholeinfluß bei einem unfallbeteiligten Kraftfahrzeugführer mitverursacht waren.

Wenn aber 18,7 % dieser Unfälle alkoholbedingt waren, dann sind der Alkoholbeeinflussung auch die hierbei Getöteten zuzurechnen, also etwa 2 800 Personen. Im Jahre 1975 waren es ebenfalls rd. 2 800 tödlich Verunglückte.

3. Unfallentwicklung im 1. Halbjahr 1977

(Anlage 38, 39, 41 bis 44)

Im ersten Halbjahr 1977 ereigneten sich im Bundesgebiet 179 112 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 6 790 Personen getötet, 72 017 schwer- und 168 704 leichtverletzt. Außerdem

meldete die Polizei 552 900 Unfälle, bei denen nur Sachschäden entstanden. Unter diesen hatten 162 412 einen Schaden von 1 000 DM und mehr bei einem der Beteiligten zur Folge.

Von den Unfällen mit Personenschaden ereigneten sich rd. 69 % innerhalb von Ortschaften; daran waren hauptsächlich Personenkraftwagen (61 %), motorisierte Zweiräder (12 %), Fußgänger (12 %) und Fahrräder (8,2 %) beteiligt. Außerorts betrug der Anteil der unfallbeteiligten Personenkraftwagen 75 %; an zweiter Stelle standen motorisierte Zweiräder mit 8,8 %.

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1976 stieg die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 10 552 oder 6,3 %. Die Zahl der Verletzten lag um 15 777 oder 7,0 % über, die der Getöteten um 90 oder 1,3 % unter der des entsprechenden Zeitabschnitts des Vorjahres.

Unter den 6 790 Personen, die im ersten Halbjahr 1977 tödlich verunglückten, befanden sich 3 365 (+5,4 %) Insassen von Personenkraftwagen, 1 664 (–13 %) Fußgänger, 951 (+0,7 %) Benutzer von motorisierten Zweirädern sowie 599 (–3,4 %) Radfahrer.

Der Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet stieg von 24,2 Millionen Mitte 1976 um rd. 1,35 Millionen oder 5,6 % auf 25,5 Millionen Mitte 1977.

Im 1. Halbjahr 1977 wiederholt sich das Unfallgeschehen des Jahres 1976: Zunahme der Unfälle mit Personenschaden sowie der Schwer- und Leichtverletzten bei einem geringfügigen Rückgang der Getöteten. Hiervon weicht das Unfallgeschehen auf Autobahnen und Kreisstraßen im negativen Sinne ab. Auf Autobahnen haben auch die Getöteten — sogar erheblich — zugenommen (+13,7 %).

Bei der Betrachtung der im Straßenverkehr verunglückten Personen sind die Zunahmen bei Moped/Mofa (+12,4 %) sowie bei den Personenkraftwagen (+9,8 %) auffällig. Angesichts einer allgemeinen Zunahme der Verunglückten um 6,8 % erscheint der Rückgang der verunglückten Fußgänger um 1,6 % bereits als Erfolg für diesen Personenkreis. Bei den Getöteten fällt die Zunahme der im Pkw tödlich Verletzten (+5,4 %) ins Gewicht. Erfreulich ist der Rückgang bei den getöteten Fußgängern (–12,8 %), bei den Mofa/Moped-Benutzern (–5,9 %) sowie den Radfahrern (–3,4 %). Kinder und ältere Menschen sind durch die verhältnismäßig günstige Entwicklung bei den tödlichen Unfällen am meisten begünstigt worden. Die Anzahl der getöteten Kinder ging um 9,1 % zurück, bei den 65 Jahre alten und älteren Personen betrug der Rückgang 6,4 %.

III. Verkehrssicherheitsbemühungen des Bundesministers für Verkehr — Durchführung des Verkehrssicherheitsprogramms —

1. Allgemeines

Der Bundesminister für Verkehr sieht im Fehlverhalten der Teilnehmer am Straßenverkehr — wie im Verkehrssicherheitsprogramm 1973 bereits ausgeführt — die nach wie vor weitaus überwiegende Unfallursache.

Neun von zehn Unfallursachen werden vom Verkehrsteilnehmer gesetzt. Der Schlüssel zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit liegt daher in einem gesteigerten Sicherheitsbewußtsein und in der verbesserten Fähigkeit aller Verkehrsteilnehmergruppen — der Fußgänger, der Radfahrer und besonders der Kraftfahrer —, den gestiegenen Anforderungen des Straßenverkehrs gerecht zu werden, vor allem aber in der Bereitschaft zur sozialen Einordnung.

Das Bemühen der einzelnen Verkehrsteilnehmer um mehr Sicherheit muß in den die Sicherheit des Straßenverkehrs mitbestimmenden Bereichen ergänzt werden: durch Kraftfahrzeuge mit höherer aktiver und passiver Sicherheit, durch sichere Straßen, durch ein wirksames Rettungswesen und durch eine auf die tatsächlichen Probleme und Unfallschwerpunkte ausgerichtete Forschungstätigkeit.

Neben dem immer noch besorgniserregenden Ausmaß des Unfallgeschehens ist der absolute und relative Anstieg der Unfallzahlen — allerdings mit Ausnahme der tödlichen Unfälle — für den Bundesminister für Verkehr Ansporn und Verpflichtung, die ihm zur Unfallverhütung und -folgenminderung gegebenen Mittel voll auszuschöpfen und dabei gezielt und für den Verkehrsteilnehmer einsichtig zu handeln.

Diese Mittel sind die finanzielle Förderung von Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung, der Erlass von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die finanzielle Förderung von Modellvorhaben im Bereich der Unfallrettung sowie die Erforschung des Unfallgeschehens.

Der Vollzug der straßenverkehrsrechtlichen Bestimmungen ist ebenso Aufgabe der Länder wie die Schulverkehrserziehung.

Die Länder sind daher in erster Linie verpflichtet, die erforderliche Aufklärungs- und Erziehungsarbeit zu leisten. Der Bund hält es allerdings angesichts der unterschiedlichen Bemühungen der Länder im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung für erforderlich, die besonders im Bereich des Straßenverkehrs notwendige überregionale Aufklärungsarbeit zu unterstützen und die Schulverkehrserziehung auf vielfältige Weise zu fördern. Gerade im Ausbau der Schulverkehrserziehung sieht der Bundesminister für Verkehr ein besonders wirksames Mittel zur Hebung der Verkehrssicherheit.

2. Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung

2.1. Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974 bis 1977 aus Haushaltsmitteln des Bundes (Millionen DM)

	Haus- halts- mittel Einzel- plan 12 12, Titel 531 03	davon für Sonder- maßnah- men des Bundes- ministers für Verkehr	davon für den Deut- schen Ver- kehrs- sicher- heitsrat	von den DVR- Mitteln erhielt die Deutsche Ver- kehrswacht
1974	20	13,5	6,5	3,6
1975	20	13	7,0	4,1
1976	16	10	6	3,4
1977	16	4,5	11,5	5,1

2.1.1. Haushaltsvoranschlag 1978

Nach dem Voranschlag für den Bundeshaushalt des Jahres 1978 ist in Kapitel 12 12, Titel 531 03, der Betrag von 16 Millionen DM für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle eingesetzt. Diese Mittel sollen wie folgt aufgeteilt werden:

- I Förderung einzelner Projekte des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. 6 100 000 DM
- II Förderung einzelner Projekte der Deutschen Verkehrswacht e. V. . 5 400 000 DM
- III Förderung von Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr 4 500 000 DM

2.2. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr

Neben einer Reihe von Einzelprojekten, die jeweils spezifischen Situationen oder besonderen Verkehrsteilnehmergruppen gewidmet waren (Sichere Winterfahrt, Ferienbroschüre, Fibel für Schulanfänger usw.), bestimmten 1975 und 1976 Schwerpunkte die Aufklärungsbemühungen des Bundesministers für Verkehr.

1975 wurde damit begonnen, das Thema der Innerortsunfälle in den Mittelpunkt der Aufklärungsarbeit zu stellen. Die Kampagne gegen Unfälle in geschlos-

senen Ortschaften wurde 1976 mit großem Einsatz fortgeführt und abgeschlossen. Alle Aktionen waren Teil der Maßnahmen zur Aufklärung der Bevölkerung über diejenigen Bestimmungen des Straßenverkehrsrechts, die für die Bekämpfung von Unfallschwerpunkten besonders wichtig sind.

2.2.1. Sicherheitsgurt-Aktion (1974/1975)

(Anlage 45)

Am 1. Januar 1976 ist die Verpflichtung in Kraft getreten, vorgeschriebene Sicherheitsgurte anzulegen. Eine bereits im Jahre 1974 begonnene Aufklärungsaktion sollte das Verständnis und die Bereitschaft, den Sicherheitsgurt einzubauen und ihn bei jeder Fahrt anzulegen, vergrößern. Dies war angesichts einer Anlegequote von 22 % bei mit Gurten ausgerüsteten Pkw im Innerortsverkehr im Januar 1974 und von 44 % auf Außerortsstraßen ohne Autobahnen noch im August 1975 dringend erforderlich.

Der Anstieg der innerörtlichen Anlegequote bei Gurt-Pkw auf 45 %, auf 73 % auf Landstraßen und auf 77 % auf Autobahnen im Januar 1976 ist nicht nur eine Folge der Anordnung des Gesetzgebers. Die hohen Steigerungsraten sind auch auf die nachhaltigen Aufklärungsbemühungen des Bundesministers für Verkehr zurückzuführen.

Der nach dem Monat Januar 1976 einsetzende allgemeine Rückgang der Anlegequote hat den Bundesminister für Verkehr bewogen, die Aufklärung für den Sicherheitsgurt im Jahre 1977 wieder aufzunehmen. Mit einer Erinnerungsaktion, die vor allem dem ausnahmslosen und richtigen Anlegen des Sicherheitsgurtes dient und dabei die Schutzfunktion des Gurtes besonders im Innerortsverkehr hervorhebt, hat der Bundesminister für Verkehr 1977 eindringlich und auf vielfältige Weise auf die Leben und Gesundheit bewahrende Wirkung des Gurtes aufmerksam gemacht und sich gleichzeitig bemüht, die immer noch vorhandenen gefühlsmäßigen Einwände abzubauen.

2.2.2. Aktion gegen die Alkoholbeeinflussung der Kraftfahrer (1974/1975)

(Anlage 40)

Mit seiner in den Jahren 1974 und 1975 durchgeführten Aktion gegen das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluß von Alkohol hat der Bundesminister für Verkehr das Wissen um die Auswirkungen des Alkohols auf den Kraftfahrer in breiten Kreisen der Bevölkerung vertieft und damit dazu beigetragen, daß der Alkohol als Unfallursache nicht an Bedeutung zugenommen hat. Die 0,8-Promille-Regelung vom Juli 1973 und die Aufklärung haben gemeinsam bewirkt, daß die Unfallursache Alkohol bei den Unfällen mit Getöteten zurückgegangen ist und der Anteil dieser Unfallursache an allen Unfallursachen allgemein rückläufig war.

2.2.3. Aktion gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften (1975/1976/1977)

(Anlage 31, 32, 33)

Mit seiner Aktion gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften hat der Bundesminister für Verkehr im

Jahre 1975 vier Zielgruppen angesprochen, welche die Innerortsunfälle einerseits im wesentlichen bestimmen, auf der anderen Seite jedoch weitgehend die Leidtragenden dieses Unfallgeschehens sind: Kinder, Jugendliche, Senioren und Kraftfahrer.

Diese Aktion hatte im ersten Jahr (1975) unter dem Titel „Sichere Stadtstraße“ auf die Gefahrenquellen des Innerortsverkehrs hinzuweisen und über die Bedeutung der Unfälle in Städten und Gemeinden im gesamten Unfallgeschehen aufzuklären. Die Fortsetzung dieser Aktion im Jahre 1976 als „Aktion Verkehrsfamilie“ gab den Zielgruppen, gestützt auf die Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen, Hinweise zum besseren, angepassten Verkehrsverhalten. Im Mittelpunkt dieser Aktion stand ein mobiles Aktionszentrum zum Zentralthema „Sichere Stadtstraße“, das 18 Städte im Bundesgebiet besuchte.

Es wäre sicher nicht richtig, die verhältnismäßig günstige Entwicklung der Innerortsunfälle in den Jahren 1975 und 1976 allein auf diese Aktion zurückzuführen. Auf der anderen Seite ist jedoch nicht zu übersehen, daß die Unfälle mit Personenschaden von 1974 bis 1976 innerorts um 5,3 %, außerorts jedoch um 16,7 % zugenommen haben.

2.2.4. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1977

Der Bundesminister für Verkehr konzentrierte seine Aufklärungsarbeit 1977 auf eine Anschluß- und Erinnerungswerbung zum Anlegen des Sicherheitsgurtes. Die Aktion arbeitete hauptsächlich mit dem Mittel der Berichterstattung in Presse, Funk und Fernsehen über neue Ergebnisse der Sicherheitsgurforschung. Auf traditionelle Werbemittel (Plakate, Anzeigen, Broschüren usw.) wurde weitgehend verzichtet.

Die 1974 und 1975 zugunsten des Sicherheitsgurtes tätige Initiative „Gurt als Retter“, in der sich Autofahrer zusammengeschlossen haben, die durch den Gurt vor schweren Unfallfolgen bewahrt wurden, hat auch in diesem Jahr die Arbeit des Bundesministers für Verkehr unterstützt.

Die Zielrichtung der Argumentation gibt der Slogan der Kampagne: „Immer — auch in der Stadt. Klick — Erst gurten, dann starten!“ Daneben kam es darauf an, für richtiges Anlegen zu werben.

Die Anschluß- und Erinnerungswerbung, die im Vergleich zu 1974/1975 (über 13 Millionen DM) mit 2,7 Millionen DM relativ klein dimensioniert ist, hat wesentlich dazu beigetragen, daß der Rückgang der Anlegequote gestoppt werden konnte und ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist.

Neben der Werbung für den Sicherheitsgurt wurde vom Bundesminister für Verkehr vor allem die Zusammenarbeit mit den Rundfunk- und Fernsehanstalten im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit gepflegt, ebenso der Kontakt zu den Lokal- und Zeitungsredaktionen.

Zum dritten Mal erschien die Fibel „Sicher auf dem Schulweg“ vor Beginn des neuen Schuljahres; vor den großen Ferien wurde wiederum die Ferienbro-

schüre für die Autofahrer in über 5 Millionen Exemplaren aufgelegt und verteilt.

2.3. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

Der DVR hat in den Jahren 1975 und 1976, tatkräftig unterstützt von seinen Mitgliedern, wieder eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung und Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt und durchgeführt.

Der Schwerpunkt seiner Arbeit lag auf dem Langzeitprogramm „Klimawechsel im Verkehr“ mit dem Ziel, die Verkehrsteilnehmer für verantwortungsbewußtes, partnerschaftliches Verhalten zu gewinnen. Der DVR hat darüber hinaus eine Vielzahl von Maßnahmen mit besonderer Aufgabenstellung und Zielsetzung entwickelt und durchgeführt. In diesen Programmen wurden bestimmte Zielgruppen angesprochen: ausländische Arbeitnehmer, Berufskraftfahrer und Zweiradfahrer. Für diese Gruppen wurden eigene Programme geschaffen, um ihnen auf ihre jeweiligen Bedürfnisse und Verhältnisse zugeschnittene Verkehrssicherheitsinformation zu vermitteln. Die Ansprache geschah durch Filme bzw. Diastustervorträge sowie mit Broschüren oder Faltblättern, die bei den jeweiligen Adressaten verteilt wurden.

Besonderes Gewicht legte der DVR auf die Jugendverkehrserziehung.

Zur Vermeidung von Kinderunfällen wurden Ratsschläge für Eltern entwickelt, mit deren Hilfe sie ihren Kindern eine den Altersstufen entsprechende Verkehrserziehung vermitteln können. Dieses Bemühen wurde außerdem durch eine Reihe von Fernsehsendungen unterstützt („Herr Daniel paßt auf“, „Dolli“-Filme, Talk-Show für jugendliche Verkehrsteilnehmer).

Zum ersten Mal wurde in der Bundesrepublik Deutschland ein Verkehrserziehungsprogramm für geistig oder körperlich behinderte Kinder herausgebracht. Es wurden auch mehrere Fernsehfilme zum Thema „Der sichere Schulweg“ für das Schulfernsehen des WDR und des NDR gemeinsam mit den Sendeanstalten entwickelt.

2.3.1. Mitwirkung der DVR-Mitglieder

Dem DVR wäre diese Wirkungsbreite ohne die beträchtliche Zuwendung des Bundes, die über 80 % des DVR-Etats ausmachte, und ohne die finanzielle, ideelle und tatsächliche Mitwirkung der in ihm zusammengeschlossenen nichtstaatlichen Organisationen, Einrichtungen, Verbände und Firmen nicht möglich gewesen. Hier seien vor allem die Deutsche Verkehrswacht mit ihrer Untergliederung, die Automobilklubs, besonders der ADAC, die Versicherungswirtschaft, die Berufsgenossenschaften, die Kirchen und der Verband der Automobilindustrie erwähnt.

2.3.2. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder im Jahre 1977

Der DVR setzte im Jahre 1977 seine Klimawechselkampagne fort. Unter dem Motto: „Punkt für Punkt

mehr Partnerschaft“ wurde der Bevölkerung der Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit geboten, eigenes Verhalten und Wissen in Fragen der Verkehrssicherheit zu überprüfen und zu verbessern. Faltblätter mit Lernspielen und Tests sowie Punktekarten wurden vom DVR in Millionenaufgabe hergestellt und hauptsächlich über seine Mitglieder an Teilnehmer der Aktion verteilt.

Für junge Kraftfahrer entwickelte der DVR Unterrichtseinheiten und Medien für eine verstärkte Einbindung der Partnerkunde in den theoretischen Fahrschulunterricht.

Besondere Aufklärungsbemühungen widmete er zusammen mit seinen Mitgliedern den Berufskraftfahrern sowie den ausländischen Arbeitnehmern. Er unterstützte die Werbung des Bundesministers für Verkehr für den Sicherheitsgurt. Weitere Aktivitäten galten der Aufklärung über die Probleme der täglichen Fahrt zur Arbeitsstelle, der Aufklärung älterer Verkehrsteilnehmer und dem Bemühen um eine einwandfreie Beleuchtung der Kraftfahrzeuge.

Dank der Bereitschaft der Rundfunk- und Fernsehanstalten konnte eine große Zahl von Fernseh- und Rundfunksendungen ausgestrahlt werden, die sich mit den Problemen der Verkehrssicherheit auseinandersetzen.

2.4. Maßnahmen der Verkehrserziehung

Breiten Raum in den Bemühungen des Bundesministers für Verkehr zur Hebung der Straßenverkehrssicherheit nahmen die Anstrengungen im Bereich der Verkehrserziehung ein. Diese Arbeit wurde im Rahmen der Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates hauptsächlich von der Deutschen Verkehrswacht, dem ADAC sowie durch die Jugendverkehrsschulen der Deutschen Shell AG geleistet.

Mit seinem inzwischen erprobten „Elternleporello“, mit Fernsehsendungen und Fernsehspots, Elternveranstaltungen, Fortbildungsseminaren für Kindergärtnerinnen und mit der Bereitstellung von Lehr- und Lernmaterial für den Vorschulbereich haben DVR und DVW ihre Arbeit auf dem Gebiet der Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter, insbesondere im Bereich der Kindergärten, im Jahre 1977 fortgesetzt. Der Bundesminister für Verkehr hat darüber hinaus den von der Deutschen Verkehrswacht ins Leben gerufenen Kinder-Verkehrs-Club, ein modernes dreijähriges Verkehrserziehungsprogramm für die drei- bis sechsjährigen Kinder, mit 3 500 Patenschaften für Kindergärten und Heime und mit einer Broschüre zur Popularisierung des Kinder-Verkehrs-Club nachhaltig unterstützt.

Die dem DVR und der DVW im Jahre 1977 in größerem Umfang zugewendeten Bundesmittel sind auch für verstärkte Bemühungen im Bereich der Schulverkehrserziehung eingesetzt worden.

In vier über das Bundesgebiet verteilten Lehrerseminaren wurden, wie in den Vorjahren, mit Unterstützung des ADAC Lehrer mit den Problemen der Schulverkehrserziehung vertraut gemacht. Lehr- und Lernmittelausstattungen für Schulen, Material für Radfahrprüfungen und für die Vorbereitung zum

Mopedführerschein (Klasse 5) haben die zunehmenden Bemühungen der hierfür zuständigen Kultusverwaltungen der Länder um eine Verbesserung und Ausweitung des Schulverkehrsunterrichts gefördert. Dieses Bemühen wurde weiter durch die Verteilung einer Auswahlbibliographie über die Literatur der Schulverkehrserziehung, durch die Herstellung audio-visueller Medien, durch Leistungszielkontrollen, Maßnahmen der Schulwegsicherung (Schülerlotsen), Fahrrad- und Mofa/Mopedturniere sowie durch Vorträge in weiterführenden Schulen verstärkt.

3. Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Vorschriften

3.1. Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Im Rahmen der Bemühungen, die Verkehrssicherheit zu heben, hat die Ausbildung des zukünftigen Teilnehmers am motorisierten Straßenverkehr einen hohen Wert. Mit dem Ziel, die Ausbildung in den Fahrschulen zu verbessern, erfolgten daher 1976 und 1977 wesentliche Neuordnungen im Fahrschulwesen.

Durch eine Novellierung des Fahrlehrergesetzes wurde u. a. der Zugang zum Fahrlehrerberuf (Voraussetzungen: abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung sowie Teilnahme an einem fünfmonatigen Lehrgang in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte) erschwert.

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung regelt für alle Fahrschulen verbindlich Inhalt und Gegenstand des Unterrichts (z zwölf Doppelstunden theoretischer Unterricht mit besonderer Betonung der Gefahrenlehre sowie Ausbildungsfahrten auf Autobahnen, außerhalb geschlossener Ortschaften und bei Dunkelheit). Die Fahrlehrer-Ausbildungsordnung legt die dem zukünftigen Fahrlehrer zu vermittelnden Lehrinhalte fest, wobei die pädagogische Seite der Fahrlehrertätigkeit besonders unterstrichen wird.

Als weitere Maßnahme ist eine Neugestaltung der Prüfungsordnung für Fahrlehrer geplant.

3.2. Nachschulung

Wissenschaftliche Erkenntnisse, insbesondere neuere Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen, haben drei Hauptgruppen von Kraftfahrern als besonderes Risiko für die Verkehrssicherheit festgestellt:

- Kraftfahrer, die neun und mehr Punkte im Verkehrszentralregister angesammelt haben,
- alkoholauffällige Kraftfahrer,
- junge Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren in den ersten beiden Jahren des Besitzes ihrer Fahrerlaubnis.

Es hat sich bisher gezeigt, daß die zur Verfügung stehenden Sanktionen und Maßregeln der Sicherung alleine nicht ausreichen, um diese drei Kraftfahrer-

gruppen zu einer Veränderung ihres Verkehrsverhaltens zu motivieren. Auch eine mehr theoretisch orientierte Aufklärung und Unterweisung oder eine mehr praktisch orientierte Fortbildung haben in diesem Zusammenhang nur einen begrenzten Wert. Um eine anhaltende Verbesserung des Verkehrsverhaltens des einzelnen und damit der Verkehrssicherheit im allgemeinen zu erzielen, ist es vielmehr notwendig, „auf die Bewußtseinslage und innere Einstellung des Verkehrsteilnehmers einzuwirken“ (Punkt 13 des Verkehrssicherheitsprogramms 1973). Insoweit erscheint die Nachschulung als ein geeignetes Mittel, um Einstellungs- und Verhaltensdefizite abzubauen und dem betroffenen Kraftfahrer eine wirksamere Hilfe zur Verbesserung seiner Fahr-eignung zu geben.

Zur Nachschulung auffällig gewordener Kraftfahrer sind z. Z. mehrere Modelle in der Erprobung. Ein Modellversuch in Bayern, der sich unterschiedlos an alle Kraftfahrer gewandt hat, ist abgeschlossen. Demgegenüber laufen noch in mehreren Bundesländern verschiedene Modelle, die zielgruppenorientiert auf die Verhaltensdefizite der drei genannten Hauptrisikogruppen abstellen. Ziel dieser Nachschulungsmodelle, die von der BASt wissenschaftlich betreut und auf ihre Effizienz untersucht werden, ist eine unmittelbare Verbesserung des Verkehrsverhaltens durch Bewußtmachen und Abbau der spezifischen Risikobereitschaft.

Im Jahre 1978 werden erste Ergebnisse von diesen Nachschulungsmodellen vorliegen. Es wird dann möglich sein, zusammen mit den Ländern über die notwendigen gesetzgeberischen Maßnahmen zu entscheiden.

3.3. Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15 b StVZO („Punktsystem“)

Der Bundesminister für Verkehr ist sich mit den Ländern darin einig, daß sich das Punktsystem in dreijähriger Praxis im allgemeinen bewährt hat. Einigkeit besteht aber auch darin, daß Probleme, die sich bei der Anwendung des „Punktsystems“ inzwischen ergeben haben, in enger Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern gelöst werden müssen. Hierfür sind Bund/Länder-Arbeitskreise eingerichtet worden. Sie haben die Aufgabe, vor allem Änderungen im Punktsystem (§ 2) und bei den Maßnahmen der Verwaltungsbehörden (§ 3) zu beraten und Vorschläge auszuarbeiten. Dabei wird auch die geltende Tilgungsregelung für die Eintragung im VZR überprüft.

3.4. Befragung der Fahrerlaubnisbewerber durch den Arzt (Gesundheitsfragebogen)

Die ursprünglich vorgesehene Befragung aller Fahrerlaubnisbewerber durch einen Arzt freier Wahl anhand eines einheitlichen Fragebogens wurde auf ihre Notwendigkeit und Wirksamkeit hin überprüft. Der Bundesminister für Verkehr ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß der Nutzen einer solchen Maßnahme in keinem angemessenen Verhältnis zum Aufwand stehen würde. Es wird daher davon abgesehen, diese Befragung vorzuschreiben.

3.5. Sehtest vom 60. Lebensjahr an

Der Bundesminister für Verkehr hat die Frage der Auswirkungen des Sehvermögens der 60jährigen und älteren Fahrerlaubnisinhaber auf das Unfallgeschehen überprüft. Dabei hat sich ergeben, daß eine altersbedingte Abnahme der Sehfähigkeit noch nicht als herausragender Risikofaktor nachgewiesen ist. Bei dieser Sachlage sieht der Bundesminister für Verkehr davon ab, diesen Sehtest vorzuschreiben.

Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder haben am 2./3. November 1977 beschlossen, sich der Auffassung des Bundesministers für Verkehr anzuschließen (Anlage 48).

Wegen der Bedeutung der Sehfähigkeit aller Altersgruppen für die Sicherheit im Straßenverkehr unterstützt der Bundesminister für Verkehr die verstärkte Aufklärungsarbeit der Deutschen Verkehrswacht auf diesem Gebiet im Jahre 1978.

3.6. Höhere Anforderungen an das Führen motorisierter Zweiradfahrzeuge

Der Bundesminister für Verkehr ist mit den Ländern über den Anstieg der Unfälle besorgt, an denen die Führer motorisierter Zweiräder beteiligt sind und dabei zu Schaden kommen.

Bund und Länder halten eine Intensivierung und Ausweitung der Verkehrserziehung und -aufklärung nicht für ausreichend, dieses Problem zu lösen. Sie sind vielmehr der Auffassung, daß weitergehende Maßnahmen u. a. im Bereich des Fahrerlaubnisrechts zu erwägen sind.

Auf ihrer Konferenz am 2./3. November 1977

(Anlage 48)

haben sich die Verkehrsminister und -senatoren der Länder u. a. für das Anheben der Anforderungen an das Führen motorisierter Zweiradfahrzeuge entschieden. Dem ist auch der Bundesrat in seiner Entscheidung vom 16. Dezember 1977 gefolgt. (Beschluß-Drucksache 103/77).

Der Bundesminister für Verkehr teilt diese Auffassung. Die in Betracht kommenden Maßnahmen werden derzeit im einzelnen mit dem Ziel beraten, solche Änderungen einzuführen, die einen Rückgang der Zweiradunfälle erwarten lassen.

3.7. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung

Am 1. Januar 1976 ist die mit Verordnung vom 16. März 1972 (BGBl. 1972 I S. 461) bis Ende 1975 versuchsweise eingeführte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf den sogenannten „Landstraßen“ als Dauerregelung in Kraft getreten.

Durch die Verordnung über Maßnahmen im Straßenverkehr vom 27. November 1975 (BGBl. I S. 2067) sind folgende Änderungen der Straßenverkehrsordnung wirksam geworden:

Auf der Fahrbahn haltende Kraftfahrzeuge über 2,8 t — außer Pkw — und Anhänger sind nachts wirk-

samer als bisher kenntlich zu machen (§ 17 Abs. 4 Satz 3 StVO).

Die Benutzung des Warnblinklichts für zum Ein- und Aussteigen haltende Schulbusse ist Pflicht (§ 16 Abs. 2 StVO).

An haltenden Schulbussen, die das Warnblinklicht eingeschaltet haben, darf nur so vorbeigefahren werden, daß eine Gefährdung oder Behinderung der Schulkinder ausgeschlossen ist. Wenn nötig, muß angehalten werden (§ 20 Abs. 1 a StVO).

Vor dem Wiedereinordnen am Ende des Überholvorgangs muß geblinkt werden (§ 5 Abs. 4 a StVO). Kinder bis zum vollendeten zwölften Lebensjahr dürfen auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen nicht mehr mitgenommen werden (§ 21).

Vorgeschriebene Sicherheitsgurte sind während der Fahrt anzulegen (§ 21 a StVO).

Die Führer von Krafträdern, die bauartbestimmt schneller als 40 km/h fahren können, und deren Beifahrer sind zum Tragen von Schutzhelmen während der Fahrt verpflichtet (§ 21 a StVO).

Innerhalb geschlossener Ortschaften können Personenkraftwagen auf Straßen mit mehreren markierten Fahrstreifen für eine Richtung den Fahrstreifen frei wählen (§ 7 StVO).

Für die Kennzeichnung von Sonderfahrstreifen für Omnibusse des Linienverkehrs sind neue Verkehrszeichen eingeführt worden.

Das Verhalten bei einem Verkehrsunfall ist umfassend geregelt worden (§ 34 StVO).

Darüber hinaus wurden in den Jahren 1975, 1976 und 1977 jeweils Wochenendfahrverbote für schwere Lastkraftwagen zur Erleichterung des Ferienreiseverkehrs während der Hauptreisezeit auf den am meisten belasteten Autobahnstrecken erlassen.

Außerdem wurde ein neues Verkehrszeichen „Verkehrsverbot bei Smog“ in die StVO aufgenommen. Dieses Zeichen verbietet bei kritischen, austauscharmen Wetterlagen den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in bestimmten Sperrbezirken, die durch landesrechtliche Smog-Verordnungen festgelegt sind.

Durch eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung wurden Parkerleichterungen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung sowie für Blinde bundeseinheitlich eingeführt.

Das Ratifizierungsgesetz

des Wiener Übereinkommens über den Straßenverkehr,

des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen,

beide vom 8. November 1968,

der Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971 zu diesen beiden Übereinkommen,

und des Protokolls über Straßenmarkierungen zum Europäischen Zusatzübereinkommen zum Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen vom 1. März 1973 ist von den gesetzgebenden Körperschaften ver-

abschiedet worden (Gesetz vom 21. September 1977, BGBl. II S. 809).

Es dient vor allem der internationalen Vereinheitlichung der Verhaltensvorschriften und Verkehrszeichen im Straßenverkehr.

3.8. Geschwindigkeitsregelung auf Autobahnen

Am 15. März 1974 trat die Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung in Kraft. Sie ist befristet bis zum 30. September 1978. Der Großversuch wurde von einer bei der Bundesanstalt für Straßenwesen gebildeten Projektgruppe wissenschaftlich begleitet. Die Projektgruppe hat ihre Untersuchungen unter Vorlage eines Schlußberichts abgeschlossen. Der Schlußbericht wird mit allen Beteiligten erörtert. Aufgrund des Ergebnisses dieser Beratungen wird der Bundesminister für Verkehr im Jahre 1978 seine Entscheidung treffen.

3.9. Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Wohngebieten

Seit einiger Zeit gibt es in unseren Städten die sogenannten Fußgängerzonen. In einem ganzen Stadtviertel sind in der Regel nur Fußgänger zugelassen. Kraftfahrzeuge dürfen diese Gebiete nur zu bestimmten Zeiten zur Belieferung dort liegender Geschäfte befahren.

Ausgehend von holländischen Erfahrungen gibt es jetzt auch bei uns Bestrebungen, sogenannte verkehrsberuhigte Zonen in Wohngebieten einzurichten. In diesen Zonen soll der Kraftfahrzeugverkehr nicht verboten sein. Durch Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und entsprechende bauliche Gestaltung soll aber erreicht werden, daß der Durchgangsverkehr diese Gebiete meidet und Anliegerverkehr nur mit Schrittgeschwindigkeit erfolgt. Ein Großversuch in dieser Hinsicht läuft z. Z. in Nordrhein-Westfalen in 30 Testgebieten. Die Testgebiete wurden so ausgewählt, daß die nach Versuchsabschluß dort gefundenen Untersuchungsergebnisse auf eine Vielzahl anderer Wohngebiete in anderen Gemeinden und Städten zu übertragen sind.

Dieser Großversuch wird vom Bundesminister für Verkehr sehr begrüßt. Sobald entsprechende Ergebnisse vorliegen, wird zu entscheiden sein, ob gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich sind.

Das Problem der verkehrsberuhigten Gebiete wird auch im Rahmen der CEMT insbesondere im Hinblick auf ein einheitliches europäisches Verkehrszeichen erörtert.

3.10. Sicherheitsgurte

Eine Anlegepflicht besteht seit dem 1. Januar 1976. Die zahlreichen Aufklärungsbemühungen konnten einen Rückgang der Anlegequote im Jahre 1977 verhindern. Sie haben darüber hinaus zu einer leichten Verbesserung dieser Quote im Herbst 1977 beigetragen. Die Bereitschaft der Kraftfahrer, den Sicherheitsgurt anzulegen, ist jedoch nach Auffassung des Bundesministers für Verkehr immer noch zu gering. Die neuere Rechtsprechung sieht im Nichtanlegen

des Sicherheitsgurtes ein Mitverschulden an der Entstehung von Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen, das zu einer erheblichen Minderung von Schadensersatzansprüchen führen kann.

Der Bundesminister für Verkehr geht davon aus, daß diese Rechtsfolge nicht wenige Kraftfahrer dazu bewegen wird, den Sicherheitsgurt nunmehr anzulegen. Es läßt sich jedoch nicht sagen, in welchem Maße durch diese Rechtsprechung die Bemühungen des Bundesministers für Verkehr unterstützt werden, die Kraftfahrer für die zunehmende Benutzung des Sicherheitsgurtes zu gewinnen.

Wegen der Bedeutung des Sicherheitsgurtes für die Verkehrssicherheit wird der Bundesminister für Verkehr die Entwicklung sorgfältig daraufhin überprüfen, ob eine Sanktion für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes anzuordnen ist.

3.11. Schutzhelmtragepflicht

(Anlage 48)

Die Schutzhelmtragepflicht ist am 1. Januar 1976 in Kraft getreten. Sie gilt für die Führer motorisierter Zweiradfahrzeuge, die bauartbestimmt schneller als 40 km/h fahren können.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat zur Frage der Schutzhelmtragepflicht im Herbst 1977 ein Gutachten vorgelegt, in dem die Ausdehnung dieser Pflicht auf die Führer aller motorisierter Zweiradfahrzeuge empfohlen wird.

Der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt, dem Bundesrat eine Verordnung über die Schutzhelmtragepflicht für die Führer und Beifahrer von Mopeds und Mokicks zur Zustimmung vorzulegen. Diese Ausdehnung der Schutzhelmtragepflicht wird auch vom Bundesrat mit Entschließung vom 16. Dezember 1977 — Beschluß — Drucksache 103/77 — befürwortet. Hinsichtlich der Mofafahrer stimmen die Bundesregierung und die Bundesländer darin überein, die weitere Entwicklung abzuwarten.

Von einer Bußgeldbewehrung wird im Einvernehmen mit den Ländern abgesehen.

4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

4.1. Ausrüstung mit Sicherheitsgurten

Die am 1. Januar 1974 in Kraft getretene Verpflichtung, erstmals in den Verkehr kommende Personenkraftwagen und Lastkraftwagen mit nicht mehr als 2,8 t Gesamtgewicht an den äußeren Vordersitzen mit Dreipunktgurten oder gleichwertigen Systemen auszurüsten, wurde mit Verordnung vom 27. November 1975 auf Altfahrzeuge ausgedehnt.

Fahrzeuge, die vom 1. April 1970 an erstmals in den Verkehr gekommen und mit Gurtverankerungen ausgerüstet sind, haben ab 1. Januar 1978 Sicherheitsgurte mitzuführen.

Im Sommer 1977 ist die EG-Richtlinie über Sicherheitsgurte und Haltesysteme verkündet worden.

Diese Richtlinie sieht auch die Ausrüstung der hinteren Sitze in Personenkraftwagen, die neu in den Verkehr kommen, mit Sicherheitsgurten vor. Der Bundesminister für Verkehr beabsichtigt, diese Bestimmungen in die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung zu übernehmen.

4.2. Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

Die EG hat ihre Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften der Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen nahezu abgeschlossen. Als erste Maßnahme sind bisher die in Frage kommenden Stellen zur Anwendung der harmonisierten Vorschriften von Fall zu Fall ermächtigt worden. Eine entsprechende Überarbeitung der geltenden nationalen Vorschriften ist vorgesehen. An der Harmonisierung der Vorschriften der Mitgliedstaaten für andere Straßenfahrzeuge arbeitet die EG unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland weiter.

Die ECE in Genf hat für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bis heute 37 Regelungen mit vereinheitlichten kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften verabschiedet. Diese Regelungen, die weitgehend mit den EG-Anforderungen übereinstimmen, werden mehr oder weniger in insgesamt 19 europäischen Ländern — die EG-Mitgliedstaaten eingeschlossen — angewendet. In der Bundesrepublik Deutschland können gegenwärtig 26 dieser Regelungen angewendet werden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, aber auch wegen der wirtschaftlichen Interessen der deutschen Automobilindustrie, wird die Anwendung weiterer Regelungen angestrebt.

5. Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen; Verkehrslenkung

5.1. Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen

Um den Verkehrsfluß im Netz der Bundesautobahnen zu verbessern und die vorhandene Kapazität

besser zu nutzen, sind die technischen Einrichtungen zur Erfassung und Beeinflussung des Verkehrs weiterentwickelt und ergänzt worden:

- Auf dem mit Wechselverkehrszeichen ausgerüsteten 20 km langen Abschnitt der Versuchsstrecke Dernbach-Heumar der Bundesautobahn A 3 (Frankfurt-Köln) wurden verkehrsabhängige Beeinflussungsmaßnahmen durchgeführt.
- Die automatisch arbeitende Stauwarnanlage bei Aichelberg auf der Bundesautobahn A 8 (Stuttgart-München) ist seit dem Sommer 1976 in Betrieb.
- Im Versuchsfeld Frankfurt, das ein Autobahnnetz mit Alternativrouten von zusammen 120 km Länge umfaßt, steuert der Rechner der Zentrale seit dem Sommer 1976 die verkehrsabhängige Beeinflussungsanlage selbständig.

Die Maßnahmen heben die Verkehrssicherheit, weil sie einen gleichverteilten, homogenen Verkehrsfluß fördern und Stauerscheinungen vermeiden helfen.

5.2. Wildschutz

In den Jahren 1976 und 1977 sind auf Grund der 1975 eingeführten Richtlinien des Bundes 733 km Wildschutzzäune an 434 km Bundesautobahnen — größtenteils beidseitig — errichtet worden. Damit hat sich die Gesamtlänge der mit Schutzzäunen ausgestatteten BAB-Strecken von 390 auf 824 km erhöht.

5.3. Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen

Die Arbeiten zur Erneuerung und Verbreiterung der Autobahnen konnten zügig fortgeführt werden. Dadurch wird die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. An den Baustellen wird für einen weitgehend ungestörten Verkehrsablauf gesorgt: Seit 1976 sind schon bei sehr geringen Verkehrsstärken zwei Helfersfahrstreifen für jede Richtung vorzusehen.

IV. Unfallforschung

(vgl. Anhang A)

Mit den Forschungsprogrammen der Jahre 1975 und 1976 wurden von der Bundesanstalt für Straßenwesen die Schwerpunkte der Forschungen aus den Jahren 1972 bis 1974 fortgeführt und zusätzlich weitere im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung als bedeutsam herausgestellte Gebiete der Unfallforschung aufgegriffen. Ab 1975 wurden mittelfristig mehrere Themenbereiche für die Unfallforschung festgelegt und in über 60 Einzelprojekten angegangen. Die Durchführung der Forschungsvorhaben erstreckt sich teilweise über mehrere Jahre.

In den Jahren 1975 und 1976 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen die auf der polizeilichen Unfallaufnahme gründende Datenerhebung durch verschiedene Einzeluntersuchungen ergänzt und verbessert. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat diese Bemühungen mit weiteren Untersuchungen unterstützt. Gezielte örtliche Unfallanalysen und biomechanische Untersuchungen galten der Verbesserung der passiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen.

Für die Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit des Bundesministers für Verkehr und der nichtstaat-

lichen Organisationen sowie für die Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer wurden verbesserte wissenschaftliche Grundlagen geschaffen.

Die Erforschung der psychophysischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer und ihrer Fähigkeit, Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten, dienten Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Weitere Themenbereiche waren wissenschaftliche Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens, Untersuchungen zur Hebung der innerörtlichen Verkehrssicherheit und der Sicherheit im Außerortsbereich sowie Untersuchungen über die Möglichkeiten der Bewertung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

In der Planung für das Jahr 1977 wurden diese Arbeiten fortgeführt und im einzelnen vertieft sowie erweitert, so etwa hinsichtlich der alkoholauffälligen Kraftfahrer.

Allgemein gilt für die Arbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen in den vergangenen Jahren, daß nicht alle Vorhaben und Aufgaben des Bereichs Unfall-

forschung so zügig aufgegriffen und abgewickelt werden konnten, wie es im Sinne der Verkehrssicherheitsarbeit wünschenswert gewesen wäre. Dazu sei angemerkt, daß der ursprünglich geplante Ausbau des Bereiches Unfallforschung auf 134 Beschäftigte in der tatsächlichen personellen Entwicklung mit bis heute 60 Beschäftigten erheblich hinter den Vorstellungen zurückblieb.

Der Bundesminister für Forschung und Technologie hat in der Studie „Technologien für die Sicherheit im Straßenverkehr“ vorrangige Forschungsschwerpunkte ermittelt. Die hieraus abgeleiteten Arbeiten konzentrieren sich auf Fragen des Aufeinandertreffens von stärkeren und schwächeren Verkehrsteilnehmern bzw. Fahrzeugen (Kompatibilität). Weitere Untersuchungen erstrecken sich auf

- Blockierverhinderer
- Abstandswarngeräte
- Verkehrsleitsysteme
- neue Notmeldesysteme und
- Rettungswagen.

V. Rettungswesen

(vgl. Anhang B)

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe im Bereich der Daseinsfürsorge, die nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) den Ländern obliegt. Die Länder regeln diesen Bereich durch Rettungsgesetze, die durch „Grundsätze zur Verbesserung des Rettungswesens“ und durch „Grundsätze für die Ausbildung von Rettungssanitätern“ ergänzt werden.

Das Rettungswesen stützt sich auf Rettungsleitstellen und Rettungswachen. Die Planungen sind in diesem Bereich z. T. erreicht; in mehreren Ländern müssen jedoch noch weitere Rettungsleitstellen geschaffen werden. Das gleiche gilt für Rettungswagen und Rettungshubschrauber.

Mit einer Vollversorgung des gesamten Bundesgebiets auf dem Gebiet des Notrufs (110) kann 1979

gerechnet werden. Zur Zeit haben 95 % der Einwohner der Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit, den Notruf 110 zu wählen.

93 % der Autobahnen haben z. Z. bereits Streckentelefone (Rufsäulen), die für Notrufzwecke zur Verfügung stehen. Eine verbesserte Notruftechnik wird erprobt.

Die Ausrüstung von Bundesstraßen und sonstigen Straßen mit Notmeldeeinrichtungen wurde vorwiegend durch private Institutionen fortgeführt.

Von den 4399 Plätzen für Zivildienstpflichtige im Rettungswesen waren am 30. Juni 1977 2154 besetzt.

Seit 1974 wurden etwa 8 Millionen Exemplare des bundeseinheitlichen Notfallausweises (z. T. kostenlos) an die Bevölkerung ausgegeben.

VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog

Abkürzungsverzeichnis zum Maßnahmen-Zeit-Katalog

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ARD	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rundfunkanstalten
BAS	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMFT	Bundesminister für Forschung und Technologie
BMI	Bundesminister des Innern
BMJFG	Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit
BMP	Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen
BMV	Bundesminister für Verkehr
BMVg	Bundesminister der Verteidigung
DEKRA	Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e. V.
DGB	Deutscher Gewerkschaftsbund
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
DVW	Deutsche Verkehrswacht e. V.
ECE	Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe)
EG	Europäische Gemeinschaften
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Ständige Konferenz der Kultusminister
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TUV	Technischer Überwachungs-Verein
VdTUV	Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e. V.
Vwv	Verwaltungsvorschriften

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung					
13.	Klimawechsel im Verkehr Allgemeine Änderung der Einstellung zum Straßenverkehr: Soziale Einordnung der Verkehrsteilnehmer in die Gemeinschaft	Jährliche Aufklärungsaktionen mit Plakaten, Anzeigen, Faltblättern, Lernspielen, Preisausschreiben, Presse, Funk, Fernsehen Aktion „Danke Partner-Prima“ Aktion „Punkt für Punkt mehr Partnerschaft“	b) Seit 1971 fortlaufend b) 1976 b) 1977	DVR, Länder DVR DVR	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder, Massenmedien
14.1.	Aufklärung von Fußgängern	a) Verkehrsaufklärungsaktionen b) Verkehrsaufklärung im Fernsehen c) Städtewettbewerb „Sicherheit für die Fußgänger“	b) fortlaufend b) fortlaufend b) 1975 1977	DVR, Länder DVR, Mitgliedsorganisationen, BMV ADAC mit Unterstützung des BMV, DVR, Städte und Gemeinden	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder, Massenmedien DVR, Mitgliedsorganisationen, BMV, Fernsehanstalten ADAC, Städte und Gemeinden
	Aufklärung von motorisierten Zweiradfahrern	Broschüren, Tonbildschau, Fernsehsendungen	b) fortlaufend	DVR, Mitgliedsorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
14.3.	Aufklärung der Kraftfahrer über die besonderen Verhaltensweisen der Kinder und älteren Menschen	Verkehrsaufklärung, Faltblätter, Plakate, Pressedienste, Fernsehsendungen	b) fortlaufend	DVR, Länder, BMV	DVR, Mitgliedsorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
15.	Verkehrsaufklärung älterer Menschen	a) Verkehrsaufklärung b) Schulungsprogramm für Aufklärung älterer Verkehrsteilnehmer, Vortragsveranstaltungen, Film- und Dia-Serien und Fernsehsendungen	b) fortlaufend b) ab 1974 fortlaufend	DVR, Länder DVR, Länder	DVR, Länder, Massenmedien DVR und Mitgliedsorganisationen in Zusammenarbeit mit Kirchen, freien Wohlfahrtsverbänden und interessierten Organisationen, Länder, BMV
16.	Verkehrsaufklärung jugendlicher Kraftfahrer	Aufklärung und praktische Weiterbildung; Lernprogramme, Sicherheitstraining, Filme, Fernsehsendungen	b) 1974 fortlaufend	DVR, Länder, BAST, BMV, ADAC	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder, Automobilklubs, Fahrlehrer, Deutsche Verkehrswacht, Massenmedien
17.	Verkehrserziehung der Kinder im Vorschulalter	1. Aufklärung der Eltern durch Leitfaden für Elternschulung, Filme, Fernsehen, Leitfaden für Behinderte Kinder 2. Verkehrserziehung im Vorschulalter 3. Fortbildung von Kindergärtnerinnen 4. Ausbildung von Kindergärtnerinnen	b) fortlaufend b) fortlaufend a) seit 1966 b) fortlaufend b) Ausbildung in einigen Ländern seit 1972; Anwendung des einheitlichen Ausbildungsplanes 1975	DVR DVR, DVW, ADAC, Länder, BMV DVR, DVW, ADAC, Länder DVR, Länder	DVR und Mitgliedsorganisationen, DVW, Träger der Einrichtungen für Erwachsenenbildung, Länder Träger der Kindergärten, Länder, BMV, Fernsehen DVR, DVW, ADAC, Länder Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
18.	Verkehrserziehung in den Schulen	1. Verwaltungsvorschriften für den theoretischen und praktischen Verkehrsunterricht auf der Grundlage der Empfehlung der Kultusminister vom 7. Juli 1972 in allen Schulstufen	b) Anwendung in den Ländern ab 1973/74	Länder	Länder
		2. Ausbildung der Lehrer für die Verkehrserziehung durch Schaffung von Lehrstühlen an Hochschulen und Berufung von Lehrbeauftragten	b) vereinzelt seit 1972	Länder	Länder
		3. a) Radfahrerprüfungen	b) seit 1954	Länder, DVW, ADAC	Länder, DVW, ADAC
		3. b) Mopedfahrerprüfungen	b) seit 1967	Länder, DVW, ADAC	Länder, DVW, ADAC
		3. c) Mofafahrerprüfungen	a) seit 1975	Länder, DVW	Länder, DVW
		4. Entwicklung von Lehr- und Arbeitsmitteln (einschließlich Verkehrserziehungsfilmen) und Ausstattung der Schulen	b) fortlaufend	DVR, DVW, Länder, ADAC	Länder, Schulträger
		5. Informationsmaterial für Lehrer, z. B. Kommentar zur KMK-Empfehlung, Auswahl-	b) fortlaufend, intensiviert ab 1974	DVR, Länder	Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
		bibliographie zur Verkehrspädagogik und Zeitschrift für Verkehrserziehung, Leitfaden zur Beurteilung von Verkehrserziehungsmitteln			
		6. Verkehrssicherheitsfibel für Schulanfänger	b) 1976 1977	BMV, Deutscher Sparkassenverlag	BMV, Deutscher Sparkassenverlag, Sparkassen
19.	Fortbildung der Lehrer	Seminare	Fortführung der z. T. seit 1958 durchgeführten Lehrerseminare	Länder	Länder, DVW, ADAC, DVR
20.	Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen	Ausbau vorhandener und Schaffung weiterer Anlagen	Laufende Fortführung	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder
21.	Verkehrserziehung in Gymnasien und berufsbildenden Schulen	Entwicklung eines Modellprogramms „Einführung in den motorisierten Straßenverkehr in der Sekundarstufe — EMS“	1973 bis 1976 Voruntersuchung, 1977 abgeschlossen	Länder, DVR, Bundesanstalt für Straßenwesen, Fahrlehrer	ab 1976 Modellfortentwicklung innerhalb des BAST-Forschungsprogramms
22.1.	Ausbildung der Berufskraftfahrer	Aufklärungsprogramme, Fahrerinformationen, Schulungsprogramme für Unternehmer, Tonbildschauen, Film- und Diavorträge, Sicherheitsprogramm für den Güterkraftverkehr, Medienkoffer	b) ab 1974 fortlaufend	Länder, DVR mit dem Deutschen Kraftfahrzeugüberwachungs-Verein e. V. und den Bundesverbänden des Deutschen Güterfern- und Güternahverkehrs e. V., (BDF, BDN), Fahrlehrer	Länder, BDF, BDN, Betriebe Berufsgenossenschaften, DEKRA

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
22.2.	Ausbildung von Fahrern für das private Omnibusgewerbe	Ausbildungskurse	b) fortlaufend	Länder, Fahrerlehrer, privates Omnibusgewerbe	Länder, Fahrerlehrer, privates Omnibusgewerbe
23.	Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer	Aufklärungsaktion (Tonbildschauen, Faltblätter in fünf Sprachen), Massenmedien	b) ab 1973 fortlaufend	DVR, Länder	Länder, DVR und Mitgliedsorganisationen, DGB, Massenmedien
24.	Aufklärung über typische Gefahrensituationen	Faltblätter, Fernsehsendungen, Informationen für die Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder	DVR und Mitgliedsorganisationen, Länder, Massenmedien
25.	Aufklärungsaktion „Alkohol am Steuer“	Aufklärung durch Faltblätter, Comics, Tonbildschau, Plakate, Fernsehsendungen, Rundfunksendungen	b) ab 1974 fortlaufend	DVR, BMV	BMV, DVR und Mitgliedsorganisationen
26.	Aufklärungsaktion „Sicherheitsgurte“	Anschluß- und Erinnerungswerbung für den Sicherheitsgurt.	b) 1977	BMV mit Unterstützung des DVR	BMV, Mitgliedsorganisationen des DVR
Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr verkehrsregelnde und andere Maßnahmen					
27.1.	Ausbau der Gefahrenlehre a) im theoretischen Fahrschulunterricht b) in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung	Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976 b) zunächst Richtlinie des BMV, später — siehe Nr. 27.3. zu b) — z. T. auch Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	b) 1. September 1976 b) voraussichtlich 1978 auch für die Fahrerlaubnisklassen 4 und 5, nachdem für die übrigen Klassen bereits Gefahrenlehre eingeführt und ausgebaut	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrerlehrer

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme		Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium	b) wirksam ab		
27.2.	a) 30 Minuten Mindestdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) 1977/1978	b) voraussichtlich 1978	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	b) Ausschaltung verkehrsarmer Prüfungsorte	Regelung durch die zuständigen Landesbehörden	a) 1978	b) im Laufe des Jahres 1978		
	c) mehr Ausbildungs- und Prüfungsfahrten auf Autobahnen/Schnellstraßen	Fahrschülerausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) 1. September 1976			
		Bezügl. der Prüfungsfahrten auch Änderungen der StVZO	b) Voraussichtlich 1978 wirksam			
27.3.	Umwandlung der bisherigen Richtlinien	Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) 1. September 1976		BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	a) für die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr in eine Rechtsverordnung					
	b) über die Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis in eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift	Allgemeine Verwaltungsvorschriften, möglicherweise auch Regelung durch Rechtsverordnung (Änderung der StVZO oder eigene Fahrerlaubnisbewerber-Prüfungsordnung)	a) 1978	b) 1979		Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
28.	Mehrjährige Bewährungszeit für Anfänger, gezielte Nachschulung bei bestimmten Verkehrsverstößen	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) Ergebnisse und Auswertungen der Forschungen der BAST werden voraussichtlich Ende 1978 vorliegen	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	noch offen, Forschungsauftrag soll klären, wer die Nachschulung vornehmen könnte (Fahrschulen, besondere Verkehrsinstitute, TÜV)
30.	Mehrfachtätersystem	Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu § 15 b StVZO	b) 1. Mai 1974	BMV	Länder, KBA
32.	Einführung eines Gesundheitsfragebogens für Fahrerlaubnisbewerber		wird nicht weiterverfolgt		
33.	Sehtest für Fahrerlaubnisinhaber in höherem Alter		wird nicht weiterverfolgt		
34.	Ärztliche Untersuchung von Berufskraftfahrern, und zwar a) Verlängerung der Zeiträume zwischen den Untersuchungen für Omnibus-, Taxi-, Miet- und Krankenwagenführer b) Ausdehnung auf Lkw-Fahrer	Rechtsverordnungen Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) Abhängig von weiteren speziellen Untersuchungen insbesondere über eignungsgefährdende Krankheiten bei Fahrern unter 40 Jahren; Entscheidung voraussichtlich nicht vor 1979 a) Abhängig von weiteren speziellen Untersuchungen, Entscheidung voraussichtlich nicht vor 1979	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte noch offen, ggf. Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
35.	Vorschriften über — die nächtliche Beleuchtung von Fahrzeugen — das Warnblinklicht an Schulbussen — die Vorbeifahrt an haltenden Schulbussen	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	b) 1. Januar 1976		Länder
36.	Einführung von auffälligen Schulbuschildern	Rechtsverordnung (Änderung der BOKraft)	b) BOKraft: 1975 Schulbuschilder: 1976		Länder
37.	Internationale Vereinheitlichung von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften über — das Fahren in Fahrstreifen innerorts („stay in lane“) — Verkehrszeichen für Busfahrstreifen — Verbotszeichen für den Transport gefährlicher Güter	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	b) 1. Januar 1976 (10. Dezember 1975)		Länder
38.	Rechtspflicht zum Anlegen vorgeschriebener Sicherheitsgurte	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	b) 1. Januar 1976		Länder
39.2.	Verbot der Beförderung von Kindern auf den Vordersitzen von Kraftfahrzeugen, sofern hintere Sitze vorhanden sind	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	b) 1. Januar 1976	Länder	Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
40.	Verkehrsüberwachung	Vereinheitlichung der Überwachungsmaßnahmen sowie deren Erleichterung durch vermehrten Einsatz technischer Hilfsmittel entsprechend dem „Programm für die innere Sicherheit der Bundesrepublik Deutschland“ der Ständigen Konferenz der Innenminister des Bundes und der Länder vom Juni 1972	b) fortlaufend		Länder
Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge					
42.1.	a) obligatorische Einführung von Zweikreis-Bremsanlagen	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) 1977 b) 1978	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
	b) Vorschriften für Blockierverhinderer	Mitwirkung bei der Erstellung international einheitlicher Vorschriften (ECE-Regelung und EG-Richtlinie) anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1978	ECE, EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
42.1.	Vorschriften über das Sichtfeld für Kfz-Führer	Mitwirkung bei der Erstellung international einheitlicher Vorschriften (ECE-Regelung und EG-Richtlinie) anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1980	ECE, EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme		Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium	b) wirksam ab		
42.3.	Automatische Leuchtweiterregelung für Scheinwerfer	EG-Richtlinie erlassen; Mitwirkung bei der Erstellung einer entsprechenden ECE-Regelung; anschließend Übernahme durch Änderung der StVZO	a) ab 1974	b) voraussichtlich 1980	ECE, EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
43.1.	Vereinheitlichung der Bedienteile von Sicherheitsgurten	Mitwirkung bei der Erstellung international einheitlicher Vorschriften (ECE-EG-Richtlinien), Regelungen und Übernahme in die StVZO	a) seit 1973	b) voraussichtlich 1978	EG, BMV	BMV und Industrie
43.2.	Ausrüstung auch der Rücksitze mit Sicherheitsgurten für nach dem 1. Januar 1974 zugelassene Kraftfahrzeuge	EG-Richtlinie erlassen; Übernahme durch Änderung der StVZO beabsichtigt	a) seit 1975/1976	b) 1979 zunächst für Neufahrzeuge	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
43.3.	Weiterentwicklung von Rückhaltesystemen	Mitwirkung bei der Erweiterung internationaler Vorschriften	a) seit 1974	b) langfristige Entwicklung	ECE, EG, BMV	BMV
45.	Entwicklung von besserem Sicherheitsglas	Beobachtung und Auswertung der laufenden Forschungsarbeiten	a) seit 1970	b) abhängig von technischer Entwicklung	Wissenschaftliche Institute und Industrie	BMV
46.	Entschärfung des Innenraums durch ungefährliche Gestaltung von Lenksäule und Lenkrad	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) 1977	b) 1979	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
47.	Erforschung der aktiven und passiven Kraftfahrzeugsicherheit mit Hilfe des Projekts „Experimentier-Sicherheitsfahrzeug“ Überleitung des ESV ***)-Projekts in das SEEE-****)Konzept	Auswertung der erzielten Ergebnisse Ermittlung von Sicherheits-, Umwelt- und Wirtschaftlichkeitsanforderungen für Pkw der 80er Jahre	a) seit 1970 b) laufende Auswertung b) seit 1974 (I. Phase von IV Phasen)	BMV, Automobilindustrie Automobilindustrie	Automobilindustrie, BMV, KBA, BAST Verkehrsministerium der Vereinigten Staaten, BMV, BAST, Automobilindustrie
Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen Verkehrslenkung					
48.	Beiträge zur Verkehrssicherheit durch Neubau, Verbesserung, Erhaltung der Bundesfernstraßen	Langfristige Bedarfspläne, mittelfristige Vier- bzw. Fünfjahrespläne und jährliche Straßenbaupläne	b) 1. Ausbauplan seit 1959, neuer Bedarfsplan seit 1971 wirksam, periodische Fortschreibung, jede Einzelmaßnahme ist nach Verkehrsübergabe wirksam: bis 1985 sind die Maßnahmen der 1. Dringlichkeitsstufe voraussichtlich fertiggestellt	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

***) Experimental Safety Vehicle — Experimentier-Sicherheitsfahrzeug

****) Safety, Energy, Environment, Economy — Sicherheit, Energie, Umwelt, Wirtschaftlichkeit

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
49.	Mehr Sicherheit durch Trennung der Verkehrsarten	a) Schwerpunktprogramm für die Erneuerung der Autobahn-Betriebsstrecken und damit verbunden: 1. Bau von Standstreifen auf allen Strecken 2. Bau von Zusatzfahrstreifen in Steigungen von mehr als 4 ‰ 3. Erweiterung der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen dort, wo es die Verkehrsbelastungen erfordern	b) seit 1971, Abschluß: 1985	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder, Straßenbau-behörden
		b) Fortsetzung des Ausbaues von Radfahrwegen entlang den Straßen des öffentlichen Verkehrs nach Maßgabe der Vorschriften (von 1956 bis 1976 hat die Länge der Radwege von 5 950 km auf 8 757 km zugenommen)	b) sofort nach Fertigstellung		

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
50.1.	Ermittlung örtlicher Unfallschwerpunkte	a) Örtliche Unfallerberhebungen mit Unfalltypensteckkarten	b) allgemein eingeführt in fast allen Ländern	Länder	Länder
		b) Aufbau einer Straßendatenbank	a) seit 1965 b) Die Straßendatenbanken der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland und Rheinland-Pfalz verfügen teilweise über verarbeitbare unfallrelevante Streckendaten. Über die Einrichtung von Straßendatenbanken in weiteren Ländern mit einem Minimalprogramm wird verhandelt.	Bund, Länder, BAST	BMV (BAST), Länder
50.2.	Beseitigung örtlicher Unfallschwerpunkte	Verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen	fortlaufend	BMV, Länder	BMV, Länder
51.1.	Weitere Maßnahmen: Anlage von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen an Autobahnknoten im Rahmen des in Nr. 49 genannten Programms	Richtlinien des BMV	a) seit 1971 b) Abschluß: 1985	BMV, Länder	BMV, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
51.2.	Ausstattung der Mittelstreifen der Neubaustrecken von 2bahnigen Bundesfernstraßen mit doppelten Distanzschutzplanken	Richtlinien des BMV	b) seit 1968 wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
51.3.	Umrüstung vorhandener Strecken von doppelten Schutzplanken auf doppelte Distanzschutzplanken im Rahmen größerer Instandsetzungsarbeiten	Richtlinien des BMV	b) seit 1968 fortlaufend	BMV, Länder	BMV, Länder
51.4.	Anbringen von Blendschutzeinrichtungen an besonders blendungsgefährdeten Autobahnabschnitten	Richtlinien des BMV, die Länder ermitteln laufend blendungsgefährdete Autobahnabschnitte und errichten Blendschutzzäune	b) seit 1965 fortlaufend	BMV, Länder	Länder
51.5.	Errichtung und Unterhaltung von Schutzzäunen an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	Richtlinien des BMV	b) Richtlinien vom 1. August 1975, Übernahme der Kosten für die Errichtung und Unterhaltung von Schutzzäunen an den Bundesautobahnen durch den Bund. Insgesamt 1 293 km Zäune an 824 km BAB bis Ende November 1977 errichtet	BMV	BMV, Länder

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
51.6.	Kennzeichnung und Sicherung von Straßenbaustellen	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen	a) Überarbeitung der älteren Richtlinien 1974 b) 1975	BMV, Länder	Länder
52.1.	Großversuch mit ortsfester Beleuchtung auf dem Emscher-Schnellweg	Großversuch mit ortsfester Beleuchtung auf dem Emscher-Schnellweg	a) Verkehrstechnische Untersuchungen durch die BAST haben nicht ergeben, daß der Aufwand für die Beleuchtung durch einen zu erwartenden Rückgang des Unfallgeschehens gerechtfertigt wäre. Im Hinblick auf die Energiesituation wird der Versuch vorerst nicht weiterverfolgt.	BMV, BAST, Land Nordrhein-Westfalen	Land Nordrhein-Westfalen mit BAST
52.2.	Erprobung der Wirksamkeit von Nebelwarnanlagen	Versuchsanlagen in Bayern (Eching) und in Baden-Württemberg (Pleidelsheim)	b) 1971 Eching: ab Frühjahr 1978 wegen baulicher Entschärfung abgebaut Pleidelsheim: wegen 6streifigen Ausbaus abgebaut; Wiederinstallation ist in die Wege geleitet.	BMV, BAST, Länder Baden-Württemberg und Bayern	Länder Baden-Württemberg und Bayern sowie BAST

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
53.	Verkehrsbeeinflussung mit Wechselverkehrszeichen und Wechselwegweisern	a) Versuchsstrecke auf der Bundesautobahn Köln—Frankfurt, einzurichten in 3 Stufen im Rahmen einer Forschungsaufgabe	a) 1969 Forschungsauftrag erteilt, Meßinfrastruktur und Erfassungssystem fertiggestellt. 1973 erste aktive Beeinflussungsmaßnahmen (mit provisorisch aufgestellten Verkehrszeichen)	BMV, Arbeitsgemeinschaft Verkehr der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	Arbeitsgemeinschaft der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz
			b) 1974 Beginn der 3. Ausbaustufe mit Einrichten von Wechselverkehrszeichen Forschungsaufgabe Ende 1976 abgeschlossen		
		b) Versuchsfeld Frankfurt—Wiesbaden—Darmstadt zur Lenkung von Verkehrsströmen über unterschiedliche Strecken	a) seit 1970 (einzelne Maßnahmen) seit 1971 Aufbau der Wechselwegweiseranlage, seit 1972 begleitende wissenschaftliche Untersuchungen	BMV, BAST, Land Hessen, Wissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft	BAST, Land Hessen, Wissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft
			b) ab Sommer 1976 (volle Wirksamkeit, automatischer Betrieb)		

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
		c) Stau-Warnanlage Aichelberg im Zuge der BAB Stuttgart—München auf einem 8 km langen Abschnitt	a) Planungs- und Entwurfsarbeiten abgeschlossen b) Sommer 1975	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg
		d) Ableitung von Fahrzeugkollektiven am Autobahndreieck Dernbach (A 3)	a) 1976/1977 Vorbereitung für die Installation und erste Beeinflussungsmaßnahmen b) 1978 volle Wirksamkeit	BMV, BAST, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen	BMV, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen
54.	Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen	einheitliche Bewertung der Bahnübergänge nach verkehrlicher Dringlichkeit im gesamten Bundesgebiet	a) ab 1973 b) 1976	Koordinierungsausschuß für Straßenbauplanung, Deutsche Bundesbahn	Straßenbaulastträger, Deutsche Bundesbahn und NE-Bahnen
55.	Verkehrsplanungen der Gemeinden, insbesondere für — den gefahrlosen Zugang zu Grundschulen — die Trennung des fließenden vom ruhenden Verkehr — das Freihalten der Sicht an Kreuzungen — die Schaffung von Sonderverkehrswegen für einzelne Verkehrsmittel	Richtlinien, vor einer Fortentwicklung dieser von den zuständigen Landes- und Bundesministern eingeführten Richtlinien sollen die Erfahrungen abgewartet werden	b) Richtlinien eingeführt 1968 bzw. 1969, Fortentwicklungen nach dem Stand der Erfahrungen	ARGEBAU (Arbeitsgemeinschaft der Bau-minister) Fachkommission „Städtebau“	Gemeinden

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
56.1.	Einheitliche Konzeption für den Verkehrsrundfunk	Koordinierung	b) Zeitplan nicht absehbar, da die alleinige Zuständigkeit der Landesrundfunkanstalten zu beachten ist. Autofahrerwellen Bayern 3 seit 1971, Hessen 3 seit 1972, Südwestfunk seit 1. Januar 1975	BMV, Länder, ARD	Landesrundfunkanstalten, Länder
56.2.	Einführung eines Verkehrsrundfunk-Kennungssystems zur Erleichterung des Auffindens der Verkehrsfunksender	Abstrahlung der — Senderkennung durch alle Sender, — Kennfrequenzen für die Bereichskennung, — Kennfrequenzen für die Durchsagekennung.	b) 1. Juni 1974		Landesrundfunkanstalten, Länder
Rettungswesen					
57.	Neuordnung des Rettungswesens	Weiterführung der Koordinierung und Modellversuche	b) seit 1970	BMV, BMJFG, BMI, BMVg, Länder, DVR	BMV, BMJFG, BMI, BMVg, Länder, DVR
58.1.	Einheitliche Landesgesetze	Landesgesetzgebung	b) Rettungsdienstgesetze sind in fast allen Ländern bereits in Kraft	Länder	Länder
58.2.	Modell überregionaler Rettungsdienst	Modellversuch	b) seit 1974	BMV, DVR, Land Bayern	DVR, Bayerisches Rotes Kreuz, Land Bayern

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
59.	Einsatz von Hubschraubern	Einrichtung neuer Stützpunkte	b) teilweise seit 1970; Stand 1. Dezember 1977: 23 Stützpunkte, davon BMI = 15, BMVg = 5, Deutsche Rettungsflugwacht = 3, weitere Stützpunkte sind vorgesehen	BMI, BMVg, Länder	BMI, BMVg, Länder, Sanitätsorganisationen, ADAC, Deutsche Rettungsflugwacht
61.1.	Bundeseinheitlicher Notruf 1 10 (neue Technik, münzfrei)	Einrichtung	b) 1974/1975	BMP, Länder	BMP, Länder
61.2.	Notrufsäulen an Bundesfernstraßen	a) Vollständige Ausstattung der vorhandenen Bundesautobahnen mit Notrufsäulen und Ausstattung aller Neubautrecken b) Ausstattung von Bundesstraßen mit Notrufsäulen	b) fortlaufend b) in einzelnen Ländern seit 1973	BMV, Länder Länder	BMV, Länder Länder nachrichtlich: streckenweise von der Rettungsdienst-Stiftung Björn Steiger e. V. durchgeführt

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
Forschung					
62.	Koordinierung und Intensivierung der Unfallforschung	Forschungsplanung, Erstellung von Forschungsprogrammen, Vergabe von Forschungsprojekten, Überwachung der Durchführung, Auswertung der Ergebnisse der Forschung, Zusammenarbeit mit ausländischen Institutionen für Verkehrssicherheitsforschung	b) ab 1975 fortlaufend	BAST, BMV	BAST
63.	Forschungsschwerpunkte	Forschung besonders auf den Gebieten — Unfallstatistik — Passive Fahrzeugsicherheit (Biomechanik) — Wissenschaftliche Grundlagen der Verkehrserziehung und -aufklärung, Weiterbildung der Kraftfahrer (Nachschulung) — Leistungsgrenzen-Informationsaufnahme — Rettungswesen — Verkehrssicherheit innerorts und außerorts	b) 1975/1976	BAST, BMV	BAST

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
64.	Weitere Forschungsvorhaben	— Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen — Erhöhung der Wirksamkeit der polizeilichen Überwachung — Alkoholauffällige Kraftfahrer a) EG-Forschungsprojekt Elektronische Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen (COST Aktion 30) b) Entwicklung und Erprobung eines — autarken Abstandswarngerätes für Kraftfahrzeuge c) Entwicklung und Erprobung eines Funk-Notmeldesystems d) Entwicklung und Erprobung des Rettungswagens der 80er Jahre	1977 a) Technische Grundkonzeption abgeschlossen; b) 1977 bis 1980 Entwicklung von Prototypen a) Technische Grundkonzeption 1973 abgeschlossen; Entwicklung von Prototypen 1974 bis 1977; b) Felderprobung unter realen Verkehrsbedingungen 1977 bis 1980 a) Konzeptionsphase 1976 b) Felderprobung ab 1978 a) Definitionsstudie 1975 Prototypenphase 1976 b) Konstruktion und Erprobung 1977 bis 1981	EG, BMV, BMFT BMFT, BMV BMFT, BMV, BMP, Land Hessen BMFT, BMV	BMV, BAST, BMFT BMFT BMFT BMFT

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Programm *)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
			a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab		
		e) Entwicklung und Erprobung eines automatischen Blockier-Verhinderers für Personenkraftwagen	a) Konzeption des Systems 1975 bis 1977 b) Bau und Erprobung von Prototypen ab 1978	BMFT	BMFT
		f) Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen Reifeneigenschaften und Fahr-sicherheit	a) Grundsatz-untersuchungen 1977 bis 1979	BMFT	BMFT
		g) Verbesserung der Fahrzeugkompatibilität von Personenkraftwagen unterschiedlicher Massen	a) Technische Grundkonzeption 1977 bis 1979	BMFT	BMFT
		h) Felderprobung eines Leit- und Ziel-führungssystem	a) Aufbau des Versuchsfeldes 1977 bis 1978, Felderprobung des Systems 1979 bis 1980	BMFT, BMV	BMFT
65.	Straßenbauforschung (Straßenbau und Straßenverkehrstechnik)	Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen: — zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen — zur Verminderung der Unfallursachen, soweit sie durch die Ausbauart der Straße bedingt sind.	Einzeluntersuchungen im Rahmen eines mittelfristigen Forschungsprogramms, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten beginnen und enden	BMV in Zusammenarbeit mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen und der BAST	Verschiedene Universitäts- und Hochschulinstitute, Ingenieur-Büros, Forschungslabors und die BAST

*) Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr vom 28. November 1973
Bundestags-Drucksache 7/1283

**) Hauptsächlich Beteiligte

Ergänzung des Maßnahmen-Zeit-Katalogs

Nr. der Maßnahme im Bericht (III. Abschnitt)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle *)	Durchführende Stelle *)
2.2.3.	Aufklärungsaktion gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften „Vorbildliche Verkehrsfamilie“ Verkehrsfamilie	Aufklärungsaktion Aufklärungsaktion mit Basis- und Zielgruppenprogrammen für Autofahrer, Senioren, Jugendliche und Kinder	b) 1975 b) 1976	BMV mit Unterstützung des DVR	BMV, Mitgliedsorganisationen des DVR
2.4.	Kinder-Verkehrs-Club Sicherer Schulweg	Verkehrserziehungsprogramm für 3- bis 6jährige Kinder Aufklärungsaktion	a) 1975/1976 b) ab Herbst 1976 a) 1978 b) 1978	DVW BMV, BAST	DVW mit Unterstützung des BMV und von Städten BMV, BAST mit Unterstützung DVR und seiner Mitgliedsorganisationen
3.1.	Ausbildung der Fahrlehreranwärter	Vollzug der Fahrlehrerausbildungsordnung vom 13. Mai 1977	b) 1. September 1977		Amtlich anerkannte Fahrlehrerausbildungsstätten
3.7.	Verbot der Beförderung von Kindern bis zum zwölften Lebensjahr auf den Vordersitzen von Fahrzeugen mit Rücksitzen Änderung des Unfallfluchtparagraphen des Strafgesetzbuches (§ 142 und Neufassung des Unfallparagraphen der StVO (§ 34)	Rechtsverordnung (Änderung der StVO) 1. Änderung des § 142 StGB 2. Ergänzung des § 6 StVG 3. Neufassung des § 34 StVO	b) 1. Januar 1976 b) 10. Dezember 1975		Länder Länder

*) Hauptsächlich Beteiligte

Nr. der Maßnahme im Bericht (III. Abschnitt)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme	Zeitplan für die einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle *)	Durchführende Stelle *)
	Neufassung des Verwarnungsgeldkatalogs	Allgemeine Verwaltungsvorschrift	b) 12. Juni 1975		Länder
	Nachrüstpflicht mit Dreipunkt-Sicherheitsgurten für vor dem 1. Januar 1974 neu zugelassene Pkw und Lastkraftwagen bis 2,8 t Gesamtgewicht	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	b) 1976		Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr

*) Hauptsächlich Beteiligte

Anlage 1

Bestand an Kraftfahrzeugen und seine Veränderungen

Fahrzeugart	Bestand (jeweils 1. Juli)		
	1975	1976	1977
	1	2	3
Anzahl			
Krafträder			
Motorräder und -roller	249 832	291 858	342 917
Kleinkrafträder			
mit amtlichem Kennzeichen	204 979	211 977	211 557
mit Versicherungskennzeichen	1 719 007	1 848 548	2 000 000
zusammen ...	2 173 818	2 352 383	2 554 474
Personen- und Kombinationskraftwagen	17 898 297	18 919 738	20 020 197
Kraftomnibusse	59 967	62 118	63 640
Lastkraftwagen	1 121 339	1 122 372	1 145 912
Zugmaschinen	1 560 515	1 582 519	1 598 107
davon: gewöhnliche	1 515 258	1 535 427	1 549 065
Sattelzugmaschinen	45 257	47 092	49 042
Ubrige Kraftfahrzeuge	128 845	137 755	147 303
darunter: Krankenkraftwagen	9 693	10 735	11 002
Rettungswagen ¹⁾	541	756	1 051
zulassungsfreie Kraftfahrzeuge	7 516	8 276	9 136
Kraftfahrzeuge insgesamt	22 942 781	24 176 885	25 529 633
davon: zulassungspflichtige	21 011 279	22 108 084	23 308 940
zulassungsfreie	1 931 502	2 068 801	2 220 693

¹⁾ soweit nach Mitte 1972 zugelassen

im Bundesgebiet 1975 bis 1977

Neuzulassungen bzw. -anmeldungen			Löschungen		
1975	1976	1. Halbjahr 1977	1975	1976	1. Halbjahr 1977
4	5	6	7	8	9
43 275	57 964	47 152	29 545	29 175	13 125
32 546	35 734	12 910	37 698	38 056	17 016
75 821	93 698	60 062	67 243	67 231	30 141
2 106 048	2 312 067	1 451 212	1 353 473	1 356 895	673 144
5 339	5 622	3 443	3 325	4 102	2 039
90 605	116 287	59 861	112 513	103 421	44 054
69 202	70 755	37 484	51 779	56 876	31 032
64 171	64 325	34 013	46 755	52 077	28 884
5 031	6 430	3 471	5 024	4 799	2 148
8 057	9 022	5 414	6 591	6 406	3 077
1 138	968	463	536	575	275
204	259	140	—	15	4
786	1 138	541	479	576	287
2 355 858	2 608 589	1 618 017	1 595 403	1 595 507	783 774
2 322 526	2 571 717	1 604 566	1 557 226	1 556 875	766 471
33 332	36 872	13 451	38 177	38 632	17 303

noch Anlage 1

noch Bestand an Kraftfahrzeugen und seine Veränderungen

Fahrzeugart	Bestand (jeweils 1. Juli)		
	1975	1976	1977
	1	2	3
Veränderungen gegen Vorjahr in %¹⁾			
Krafträder			
Motorräder und -roller	+ 8,5	+ 16,8	+ 17,5
Kleinkrafträder			
mit amtlichem Kennzeichen	+ 1,3	+ 3,4	— 0,2
mit Versicherungskennzeichen	+ 11,6	+ 7,5	+ 8,2
zusammen ...	+ 10,2	+ 8,2	+ 8,6
Personen- und Kombinationskraftwagen	+ 3,2	+ 5,7	+ 5,8
Kraftomnibusse	+ 3,7	+ 3,6	+ 2,5
Lastkraftwagen	— 1,3	+ 0,1	+ 2,1
Zugmaschinen	+ 1,1	+ 1,4	+ 1,0
davon: gewöhnliche	+ 1,2	+ 1,3	+ 0,9
Sattelzugmaschinen	— 0,3	+ 4,1	+ 4,1
Ubrige Kraftfahrzeuge	+ 4,9	+ 6,7	+ 6,9
darunter: Krankenkraftwagen	.	+ 10,8	+ 2,5
Rettungswagen ¹⁾	.	+ 39,7	+ 39,0
zulassungsfreie Kraftfahrzeuge	+ 10,0	+ 10,1	+ 10,4
Kraftfahrzeuge insgesamt	+ 3,5	+ 5,4	+ 5,6
davon: zulassungspflichtige	+ 2,9	+ 5,2	+ 5,4
zulassungsfreie	+ 10,4	+ 7,1	+ 7,3

¹⁾ soweit nach Mitte 1972 zugelassen²⁾ 1. Halbjahr 1977: Veränderung gegenüber 1. Halbjahr 1976

im Bundesgebiet 1975 bis 1977

Neuzulassungen bzw. -anmeldungen			Löschungen		
1975	1976	1. Halbjahr 1977	1975	1976	1. Halbjahr 1977
4	5	6	7	8	9
+30,5	+33,9	+18,7	- 4,6	- 1,3	+ 1,6
+ 8,2	+ 9,8	-35,5	+ 8,2	+ 0,9	- 1,2
.	.	.	.	.	.
+19,9	+23,6	+ 0,6	+ 2,2	0	0
+24,4	+ 9,8	+ 9,9	- 6,6	+ 0,3	+ 6,6
- 4,4	+ 5,3	+ 3,3	+ 6,5	+23,4	+ 6,7
+ 0,9	+28,3	- 6,7	+12,5	- 8,1	-17,0
+18,2	+ 2,2	- 6,6	+ 2,2	+ 9,8	+ 9,4
+18,0	+ 0,2	- 6,8	+ 0,4	+11,4	+10,7
+20,6	+27,8	- 4,7	+22,1	- 4,5	- 5,1
- 1,1	+12,0	+17,9	+ 0,9	- 2,8	+ 1,8
+24,4	-14,9	- 4,1	- 9,0	+ 7,3	+ 9,6
-11,7	+27,0	.	.	.	.
+ 3,0	+44,8	+ 2,5	+48,8	+20,3	+11,2
+22,8	+10,7	+ 8,4	- 4,8	0	+ 4,8
+23,0	+10,7	+ 9,0	- 5,1	0	+ 4,9
+ 8,1	+10,6	-34,5	+ 8,5	+ 1,2	- 1,0

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 2

Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1977 *)

Jahr (jeweils 1. Juli)	Zulassungsfreie Fahrzeuge ¹⁾					Zulassungspflichtige Fahrzeuge			ins- gesamt ⁴⁾	
	mit Versicherungskennzeichen ²⁾					mit amt- lichem Kenn- zeichen ³⁾	Motor- roller	Motor- räder		zu- sammen
	Mofa 25	Andere Mopeds	Mokicks	Kranken- fahr- stühle	zu- sammen					
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1960	.	.	.	.	2 213 133	.	509 114	1 383 365	1 892 479	4 105 612
1961	.	.	.	.	2 114 398	.	518 036	1 205 304	1 723 340	3 837 738
1962	.	.	.	.	1 642 050	.	497 173	997 067	1 494 240	3 136 290
1963	.	.	.	.	1 528 943	.	439 073	758 883	1 197 956	2 726 899
1964	.	.	.	.	1 365 632	.	369 004	556 507	925 511	2 291 143
1965	.	.	.	.	1 207 354	.	301 686	414 935	716 621	1 923 975
1966	27 665	1 070 545		246	1 098 456	.	239 402	312 165	551 567	1 650 023
1967	59 845	994 245		317	1 054 407	.	173 998	220 329	394 327	1 448 734
1968	93 848	837 106	68 850	699	1 000 503	.	134 935	176 669	311 604	1 312 107
1969	162 342	769 961	81 506	1 213	1 015 022	.	109 069	154 417	263 486	1 278 508
1970	260 487	711 323	80 733	1 660	1 054 203	150 000 ⁵⁾	87 557	141 047	228 604	1 432 807
1971	395 717	627 340	77 494	1 974	1 102 525	160 000 ⁵⁾	68 339	133 113	201 452	1 463 977
1972	569 158	593 222	81 611	2 269	1 246 260	170 000 ⁵⁾	55 175	143 046	198 221	1 614 481
1973	743 249	555 188	92 536	2 608	1 393 581	188 344	46 137	166 569	212 706	1 794 631
1974	902 679	531 907	102 626	2 762	1 539 974	202 297	40 367	189 997	230 364	1 972 635
1975	1 116 439	486 805	111 698	4 065	1 719 007	204 979	35 185	214 647	249 832	2 173 818
1976	1 271 543	449 716	124 573	2 716	1 848 548	211 977	32 134	259 724	291 858	2 352 383
1977 ⁶⁾	1 352 600	404 400	151 000	2 800	1 910 836	211 557	30 222	312 695	342 917	2 465 310

*) Spalten 6 bis 9 einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge

1) Fahrzeuge mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³

2) Fahrräder mit Hilfsmotor (Spalten 1 und 2), Kleinkrafträder (Spalte 3) bis 40 km/h und Krankenfahrstühle mit einem Leergewicht von nicht mehr als 300 kg und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h

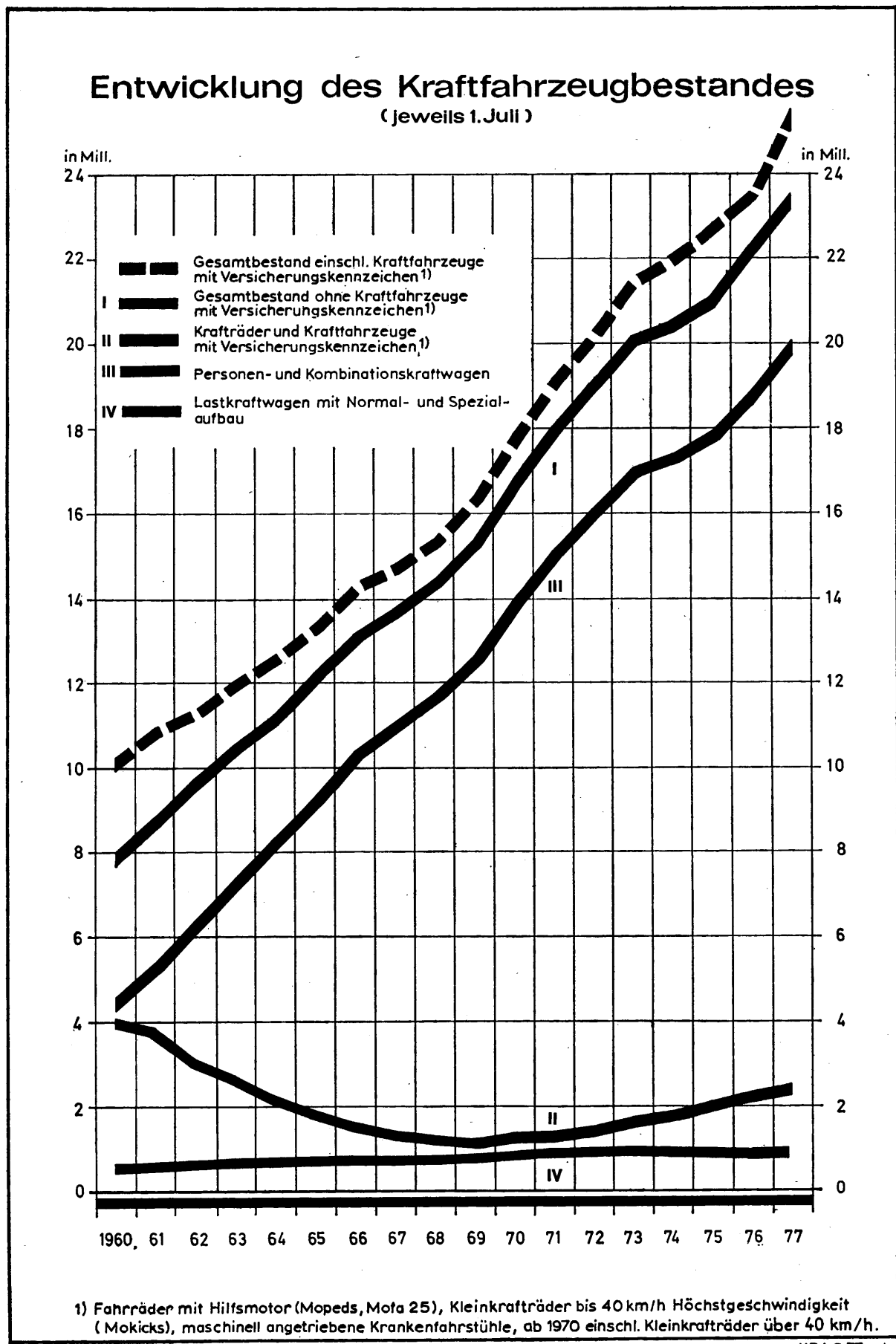
3) Kleinkrafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h

4) 1960 bis 1969 ohne zulassungsfreie Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen

5) geschätzt

6) Aufgliederung der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen geschätzt

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt



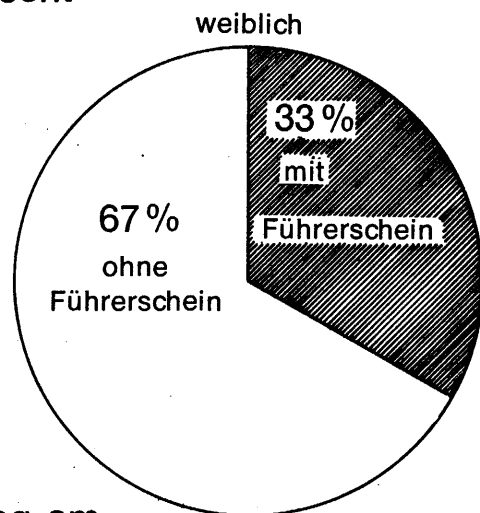
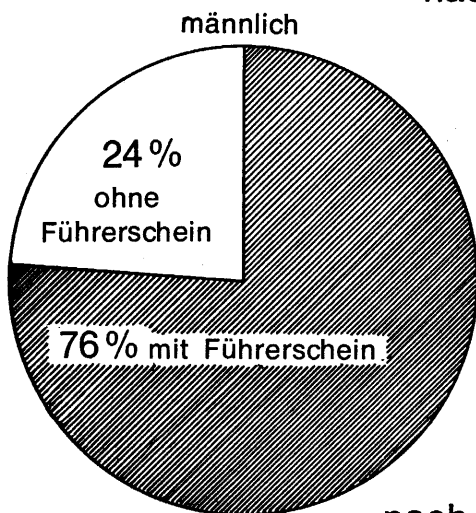
KBA 8.75 scha

Führerscheininhaber 1976

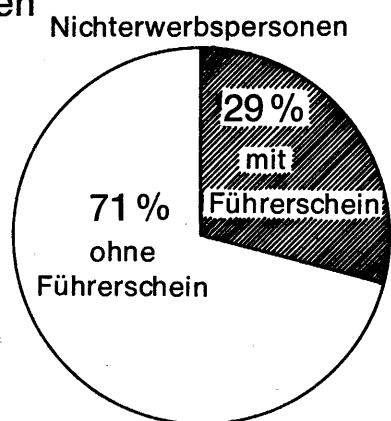
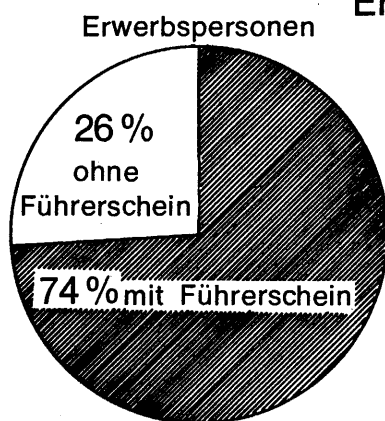
rd. 24 Mill. Führerscheininhaber
(Klasse 2 u. 3)

= 53 % der Wohnbevölkerung
(18 Jahre u. darüber)

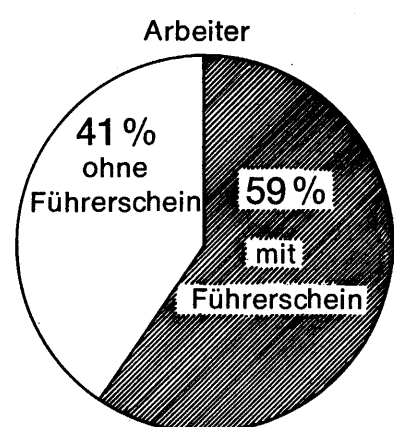
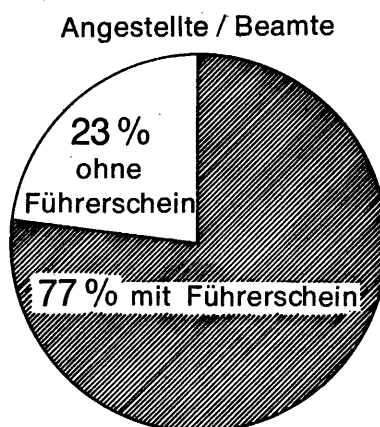
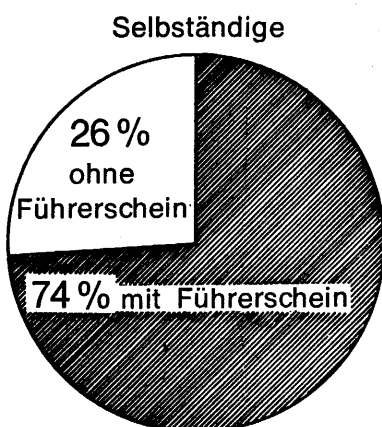
nach Geschlecht



nach Beteiligung am
Erwerbsleben



nach Stellung im Beruf



Quelle: Infas-Repräsentativerhebungen

Anlage 5

Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrerlaubnis

Art und Klasse	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
	1	2	3	4	5	6
Anzahl						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	193 491	220 472	266 152	10 871	15 707	24 782
Klasse 2	42 900	38 697	41 875	667	629	848
Klasse 3	1 425 319	1 553 263	1 670 309	680 765	778 457	863 910
Klasse 4	203 641	219 444	243 864	12 516	15 049	19 817
zusammen ...	1 865 801	2 031 876	2 222 200	704 819	809 842	909 357
darunter für eine:						
Ersterteilung	1 589 604	1 733 071	1 887 543	692 261	793 616	889 252
Erweiterung	232 348	260 442	297 552	9 614	13 088	17 183
erneute Erteilung	15 352	16 587	18 893	294	393	448
Ausländererteilung ¹⁾	28 497	21 826	18 212	2 650	2 745	2 474
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	12 488	10 599	9 343	538	495	521
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	1 452	1 391	1 311	97	145	97
zusammen ...	13 940	11 990	10 654	635	640	618
darunter für eine:						
Ersterteilung	13 706	11 801	10 513	633	632	609
erneute Erteilung	17	—	3	—	—	—
Verlängerung	217	189	138	2	8	9
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	469	386	659	—	—	—
Klasse 2	133	110	85	—	—	—
Klasse 3	694	571	1 001	—	—	—
zusammen ...	1 296	1 067	1 745	70	72	114
darunter für eine:						
Ersterteilung	953	784	1 426	58	61	103
erneute Erteilung	49	29	275	4	3	2
Erweiterung	294	254	44	8	8	9

¹⁾ Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

nach Arten und Klassen

Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
insgesamt			darunter weibliche Personen		
1974	1975	1976	1974	1975	1976
7	8	9	10	11	12
+ 26,7	+ 13,7	+ 20,7	+ 69,1	+ 44,5	+ 57,8
— 7,0	— 9,8	+ 8,2	+ 17,0	— 5,7	+ 34,8
— 5,7	+ 9,0	+ 7,5	— 7,8	+ 14,4	+ 11,0
+ 4,8	+ 7,8	+ 11,1	+ 23,6	+ 20,2	+ 31,7
— 2,1	+ 8,9	+ 9,4	— 6,7	+ 14,9	+ 12,3
— 3,3	+ 9,0	+ 8,9	— 6,8	+ 14,6	+ 12,1
+ 8,5	+ 12,1	+ 14,2	— 7,6	+ 36,1	+ 31,3
— 13,9	+ 8,0	+ 13,9	+ 26,7	+ 33,7	+ 14,0
— 2,5	— 23,4	— 16,6	+ 8,9	+ 3,6	— 9,9
+ 22,3	— 15,1	— 11,9	+ 30,0	— 8,0	+ 5,3
+ 7,1	— 4,2	— 5,8	.	+ 49,5	— 33,1
+ 20,5	— 14,0	— 11,1	+ 13,4	+ 0,8	— 3,4
+ 21,6	— 13,9	— 10,9	+ 15,7	— 0,2	— 3,6
.	—	.	—	—	—
— 23,6	— 12,9	— 27,0	.	—	—
+ 1,5	— 17,7	+ 70,7	—	—	—
+ 25,5	— 17,3	— 22,7	—	—	—
— 8,6	— 17,7	+ 75,3	—	—	—
— 2,3	— 21,1	+ 63,5	.	.	+ 58,3
— 11,8	— 17,7	+ 81,9	.	.	+ 68,9
.	.	+ 848,3	.	.	.
+ 31,8	— 13,6	— 82,7	.	.	.

noch Anlage 5

noch Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrerlaubnis

Art und Klasse	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
	1	2	3	4	5	6
Prozentanteile nicht bestandener Prüfungen						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	16,3	16,5	16,2	17,5	19,5	20,1
Klasse 2	31,1	34,3	32,2	30,0	29,9	29,7
Klasse 3	32,8	33,0	32,6	32,5	33,4	33,8
Klasse 4	29,1	28,3	27,7	32,0	32,6	31,4
zusammen ...	30,6	30,8	30,1	32,2	33,1	33,4
darunter für eine:						
Ersterteilung	32,1	32,4	31,9	32,3	33,3	33,6
Erweiterung	17,9	18,1	17,7	21,6	21,2	21,2
erneute Erteilung	31,9	30,1	28,1	34,0	29,5	35,0
Ausländererteilung ¹⁾	51,4	47,4	45,7	34,0	30,6	29,6
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	26,4	29,5	30,0	38,1	36,0	36,1
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	38,2	27,6	25,9	35,1	30,3	13,4
zusammen ...	27,6	29,3	29,5	37,6	34,7	32,5
darunter für eine:						
Ersterteilung	27,6	29,2	29,4	37,6	34,5	32,3
erneute Erteilung	58,8	—	33,3	—	—	—
Verlängerung	27,2	33,9	40,6	50,0	50,0	44,4
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	58,2	48,4	50,2	—	—	—
Klasse 2	31,6	30,0	29,4	—	—	—
Klasse 3	64,1	62,7	60,7	—	—	—
zusammen ...	58,6	54,2	55,2	52,9	48,6	50,9
darunter für eine:						
Ersterteilung	66,9	60,8	59,7	53,4	52,5	50,5
erneute Erteilung	55,1	65,5	52,3	50,0	33,3	—
Erweiterung	32,3	32,3	32,7	50,0	25,0	66,7

¹⁾ Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

nach Arten und Klassen

Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
insgesamt			darunter weibliche Personen		
1974	1975	1976	1974	1975	1976
7	8	9	10	11	12

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 6

Erteilungen von Fahr- und Fahrlehrerlaubnissen

Art und Klasse	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
	1	2	3	4	5	6
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	201 484	225 755	267 656	9 488	13 282	20 527
Klasse 2	117 860	117 241	122 074	562	544	677
Klasse 3	1 115 811	1 187 117	1 277 284	475 778	531 940	586 114
Klasse 4	149 810	162 694	181 634	8 589	10 227	13 646
Klasse 5	9 001	7 923	8 649	681	590	793
zusammen ...	1 593 966	1 700 730	1 857 297	495 098	556 583	621 757
darunter als:						
Ersterteilung	1 086 858	1 177 843	1 293 361	468 938	529 697	591 164
Erweiterung	190 819	213 174	244 920	7 540	10 312	13 539
Ausländererteilung ¹⁾	79 118	53 938	51 818	14 343	10 698	10 747
erneute Erteilung	144 337	153 032	164 232	3 531	4 283	4 952
Umschreibung	92 834	102 743	102 966	746	1 593	1 355
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	41 610	37 158	44 101	843	838	1 009
Taxen, Mietwagen, Krankenwagen	79 039	80 942	100 468	6 763	7 190	9 905
zusammen ...	120 649	118 100	144 569	7 606	8 028	10 914
darunter als:						
Ersterteilung	57 287	56 698	60 986	4 141	4 262	5 640
erneute Erteilung	1 097	1 170	1 419	46	52	54
Verlängerung	62 265	60 232	82 164	3 419	3 714	5 220
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	1 304	1 342	1 571	—	—	—
Klasse 2	1 222	1 243	1 353	—	—	—
Klasse 3	1 399	1 411	1 715	—	—	—
zusammen ...	3 925	3 996	4 639	—	—	—
darunter als:						
Ersterteilung	608	787	1 084	—	—	—
erneute Erteilung	76	66	73	—	—	—
Umschreibung	3 241	3 143	3 482	—	—	—
Einzelausbildungserlaubnis	1 273	1 400	1 415	—	—	—

¹⁾ Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis

nach Arten und Klassen

Veränderung gegenüber Vorjahr in %					
insgesamt			darunter weibliche Personen		
1974	1975	1976	1974	1975	1976
7	8	9	10	11	12
+17,1	+12,0	+18,6	+57,9	+ 40,0	+54,5
- 2,7	- 0,5	+ 4,1	+21,6	- 3,2	+24,4
- 6,8	+ 6,4	+ 7,6	-10,2	+ 11,8	+10,2
+ 6,1	+ 8,6	+11,6	+21,7	+ 19,1	+33,4
+21,8	-12,0	+ 9,2	+30,2	- 13,4	+34,4
- 2,8	+ 6,7	+ 9,2	- 9,0	+ 12,4	+11,7
- 4,5	+ 8,4	+ 9,8	- 9,4	+ 13,0	+11,6
+ 8,8	+11,7	+14,9	-10,6	+ 36,8	+31,2
- 3,9	-31,8	- 3,9	+ 3,1	- 25,4	+ 0,5
- 4,4	+ 6,0	+ 7,3	+12,3	+ 21,3	+15,6
- 0,3	+10,7	+ 0,2	+28,8	+113,5	-14,9
+ 6,6	-10,7	+18,7	+26,2	- 0,6	+20,4
- 1,0	+ 2,4	+24,1	- 8,0	+ 6,3	+37,8
+ 1,5	- 2,1	+22,4	- 5,1	+ 5,5	+35,9
+14,8	- 1,0	+ 7,6	+ 1,5	+ 2,9	+32,3
-15,1	+ 6,7	+21,3	.	.	.
- 5,1	- 3,3	+36,4	-10,2	+ 8,6	+40,5
-10,8	+ 3,0	+17,1	—	—	—
-10,2	+ 1,7	+ 8,8	—	—	—
-11,2	+ 0,9	+21,5	—	—	—
-10,4	+ 1,8	+16,1	—	—	—
-11,9	+29,4	+37,7	—	—	—
.	.	.	—	—	—
- 9,9	- 3,0	+10,8	—	—	—
- 8,9	+10,0	+ 1,1	—	—	—

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 7

**Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des
Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten**

Fahrerlaubnis- bzw. Entscheidungsart	insgesamt			Veränderungen gegenüber Vorjahr in %		
				insgesamt		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
	1	2	3	7	8	9
Allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 1 bis 5						
Entziehungen insgesamt	137 251	147 765	149 747	— 3,8	+ 7,7	+ 1,3
davon durch:						
Gerichte	133 056	139 745	140 341	— 5,0	+ 5,0	+ 0,4
Verwaltungsbehörden	4 195	8 020	9 406	+ 57,8	+52,3	+17,3
Isolierte Sperren	30 127	29 707	31 357	+ 7,7	— 1,4	+ 5,6
Aberkennungen insgesamt	2 190	2 092	2 114	+ 34,4	— 4,5	+ 1,1
davon durch:						
Gerichte	2 163	2 078	2 103	+ 34,0	— 3,9	+ 1,2
Verwaltungsbehörden	27	14	11	.	.	.
Verzichte	691	891	1 020	+ 41,6	+28,9	+14,5
Versagungen	14 419	16 545	21 118	+ 32,2	+14,7	+27,6
Fahrverbote insgesamt	48 336	55 325	57 353	+101,2	+14,5	+ 3,7
davon durch:						
Gerichte nach § 44 StGB	19 136	20 040	23 080	+ 24,7	+ 4,7	+15,2
nach § 25 StVG	3 670	5 147	5 558	+450,2	+40,2	+ 8,0
Bußgeldbehörden	25 052	29 731	28 272	+226,9	+18,7	— 4,9
Verwaltungsbehörden	478	407	443	+ 35,4	—14,9	+ 8,8
zusammen ...	233 014	252 325	262 709	+ 12,2	+ 8,3	+ 4,1

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Entwicklung des Verkehrszentralregisters

Jahr	Ein- getragene Personen (jeweils Ende des Jahres)	Mitteilungen				Tilgun- gen mit Löschung des Namens	Aus- künfte auf Anfragen	Aus- künfte von Amts- wegen	Gebüh- renpflich- tige Aus- künfte an Privat- personen
		insgesamt	über Ent- scheidun- gen der Gerichte	über Ent- scheidun- gen von Verwal- tungs- behörden	davon über Bußgeld- entschei- dungen der Verwal- tungs- behörden				
1958	810 000	842 547	803 854	38 693	—	—	1 187 560	13 849	—
1959	1 456 446	961 929	915 028	46 901	—	—	1 760 428	62 891	—
1960	1 999 172	1 143 074	1 084 446	58 628	—	—	2 550 695	106 117	—
1961	2 269 335	1 292 018	1 220 756	71 262	—	479 098	3 329 888	142 045	—
1962	2 553 160	1 249 310	1 171 311	77 999	—	406 260	3 084 832	145 551	—
1963	2 500 728	1 118 447	1 032 301	86 146	—	663 108	2 920 285	124 788	—
1964	2 488 500	1 258 687	1 160 176	98 511	—	713 083	3 200 766	128 695	—
1965	2 454 576	1 255 240	1 143 244	111 996	—	773 637	3 350 491	129 444	—
1966	2 615 290	1 337 252	1 221 993	115 259	—	597 184	3 458 588	169 830	—
1967	2 751 013	1 487 870	1 356 979	130 891	—	722 680	3 455 948	173 220	—
1968	2 922 948	1 523 105	1 387 261	135 844	—	670 058	3 559 305	174 410	—
1969	3 143 573	1 495 991	699 431	796 560	722 885	633 012	2 967 769	157 446	999
1970	3 315 353	1 649 852	520 998	1 128 854	1 079 568	799 624	3 172 576	174 706	598
1971	3 689 648	1 731 669	536 744	1 194 925	1 150 252	700 092	3 610 146	206 230	923
1972	3 874 408	1 871 531	563 368	1 308 163	1 268 684	985 165	3 957 166	237 702	1 304
1973	4 004 316	1 850 340	525 400	1 324 940	1 253 261	995 804	4 024 211	210 511	2 068
1974	4 140 823	2 153 344	549 091	1 604 253	1 466 410	1 113 962	4 140 401	179 710	5 657
1975	4 482 715	2 096 364	554 035	1 542 329	1 396 731	927 649	4 361 976	178 692	9 198
1976	4 589 735	2 189 802	564 489	1 625 313	1 466 544	1 235 673	4 595 589	200 927	15 078

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 9

**Bestand an Personen mit und ohne Fahrerlaubnis und ihre Eintragungen ¹⁾
nach Punktgruppen jeweils am Ende des Jahres ²⁾**

Punktgruppe	1975		1976	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Personen				
0	1 210 915	28,6	1 181 908	27,1
1 bis 8	2 730 910	64,5	2 878 447	66,0
9 bis 13	211 698	5,0	209 342	4,8
14 bis 17	50 808	1,2	56 697	1,3
18 und mehr	29 638	0,7	34 890	0,8
zusammen ...	4 233 969	100	4 361 284	100
Eintragungen ¹⁾				
0	2 380 632	32,4	2 471 163	32,2
1 bis 8	3 761 987	51,2	3 921 628	51,1
9 bis 13	734 763	10,0	752 093	9,8
14 bis 17	249 819	3,4	276 279	3,6
18 und mehr	220 429	3,0	253 256	3,3
zusammen ...	7 347 630	100	7 674 419	100

¹⁾ Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen²⁾ nach Repräsentativerhebung

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Kraftfahrzeugverkehr — Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten ¹⁾ —

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Durchschnittliche Fahrleistungen — in 1 000 km												
— einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge —												
Mopeds	2,5	2,3	2,1	2,1	1,9	1,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Krafträder	3,6	3,4	3,2	3,2	2,8	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Personenkraftwagen und Kombi	15,5	15,5	15,0	14,7	14,7	14,4	14,2	13,8	13,5	13,1	13,7	13,5
Kraftomnibusse und Obusse	44,9	45,4	45,3	43,6	44,3	46,1	47,2	47,6	47,0	45,9	45,7	45,5
Lastkraftwagen ²⁾	23,9	24,2	23,0	24,6	23,7	23,9	22,7	22,3	23,5	21,2	20,8	21,2
Sonderkraftfahrzeuge .	14,1	14,7	15,1	15,3	15,3	15,8	15,9	16,0	15,9	15,0	15,0	14,8
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	10,5	9,1	9,2	9,2	9,0	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9
Sattelzugmaschinen ...	63,0	63,3	63,4	63,5	63,7	63,9	64,1	62,7	61,5	62,9	63,0	62,9
— ohne der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge —												
Mopeds	3,6	3,4	3,2	3,0	2,8	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4
Krafträder	5,2	5,0	4,7	4,5	4,2	4,0	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	3,8
Personenkraftwagen und Kombi	16,5	16,5	16,2	15,8	16,0	15,7	15,6	15,4	15,0	14,6	15,2	15,0
Kraftomnibusse und Obusse	47,4	47,8	47,7	46,9	47,5	48,2	49,5	50,0	49,3	49,5	49,4	49,2
Lastkraftwagen ²⁾	26,4	26,8	25,5	27,4	26,5	26,5	25,4	25,1	26,7	24,0	23,7	23,8
Sonderkraftfahrzeuge .	14,8	15,2	15,7	15,9	16,0	16,5	16,5	16,7	16,9	16,2	16,3	16,2
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	10,8	9,3	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,4	9,5	9,5	9,5	9,3
Sattelzugmaschinen ...	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8
Gesamtfahrleistungen — in Mrd. km												
Kraftfahrzeuge insgesamt	174,1	190,3	194,7	202,2	216,3	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4
Mopeds	3,0	2,5	2,3	2,1	1,9	1,8	1,7	1,8	2,1	2,3	2,6	2,9
Krafträder	2,6	1,9	1,3	1,0	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7
Personenkraftwagen und Kombi	143,4	159,3	165,6	171,5	185,5	201,1	214,6	221,6	229,8	227,2	245,1	255,0
Kraftomnibusse und Obusse	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	2,2	2,3	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8
Lastkraftwagen ²⁾	20,2	21,3	20,1	21,9	22,0	23,5	23,4	23,5	25,5	22,8	22,1	22,5
Sonderkraftfahrzeuge .	1,2	1,4	1,5	1,7	1,8	2,0	2,3	2,5	2,6	2,6	2,7	2,8
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7
Sattelzugmaschinen ...	1,5	1,6	1,7	1,8	2,0	2,2	2,5	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0

¹⁾ Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)

²⁾ nur Lastkraftwagen mit Otto- und Dieselmotor (1960: 95 %, 1970: 99,5 % des Gesamtbestandes)

³⁾ ohne Zugmaschinen im Bereich der Landwirtschaft

noch Anlage 10

Kraftfahrzeugverkehr — Fahrleistungen nach Straßenkategorien ¹⁾ —

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Gesamtfahrleistungen — in Mrd. km —							
Bundesautobahnen	35,0	38,3	41,4	45,1	44,3	54,0	58,4
Bundesstraßen	70,0	72,7	73,1	73,5	71,8	72,7	75,2
Landesstraßen	48,3	50,5	51,4	52,5	51,0	53,1	54,9
Kreisstraßen	22,9	23,8	24,1	24,3	23,8	27,2	28,1
Gemeindestraßen	57,7	62,5	65,6	71,0	70,8	72,4	73,8
Straßen insgesamt	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4
Innerorts	81,7	87,3	86,8	89,7	88,1	94,1	93,6
Außerorts	152,2	160,5	168,8	176,7	173,6	185,3	196,8
Anteile der Straßenkategorien — in % —							
Bundesautobahnen	15,0	15,5	16,2	16,9	16,9	19,3	20,1
Bundesstraßen	29,9	29,3	28,6	27,6	27,4	26,0	25,9
Landesstraßen	20,6	20,4	20,1	19,7	19,5	19,0	18,9
Kreisstraßen	9,8	9,6	9,4	9,1	9,1	9,8	9,7
Gemeindestraßen	24,7	25,2	25,7	26,7	27,1	25,9	25,4
Straßen insgesamt	100	100	100	100	100	100	100
Innerorts	34,9	35,2	34,0	33,7	33,7	33,7	32,2
Außerorts	65,1	64,8	66,0	66,3	66,3	66,3	67,8

¹⁾ Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West)

Quelle: Verkehr in Zahlen

Herausgeber: BMV

Verantwortlich: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin (West)

Straßenverkehrsunfälle
— Unfälle, Getötete und Verletzte bezogen auf die Fahrleistung
nach Straßenkategorien —

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Unfälle mit Personenschaden je Mrd. Fahrzeugkilometer							
Bundesautobahnen	447	417	395	355	285	252	243
Bundesstraßen	1 548	1 403	1 365	1 204	1 113	1 121	1 147
Landesstraßen	1 550	1 434	1 415	1 277	1 224	1 288	1 258
Kreisstraßen	1 118	1 071	1 120	1 030	1 001	1 040	1 118
Gemeindestraßen	2 653	2 453	2 484	2 213	2 150	2 015	2 074
Straßen insgesamt	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239
Innerorts	3 111	2 831	2 964	2 714	2 660	2 457	2 637
Außerorts	811	760	720	624	557	575	573
Getötete je Mrd. Fahrzeugkilometer							
Bundesautobahnen	27	27	28	25	19	18	15
Bundesstraßen	105	96	90	75	66	66	65
Landesstraßen	99	92	92	77	72	72	72
Kreisstraßen	74	79	80	64	62	63	61
Gemeindestraßen	76	68	68	57	55	50	47
Straßen insgesamt	82	76	74	61	56	53	51
Innerorts	104	90	92	79	74	65	65
Außerorts	70	68	64	52	46	47	44
Verletzte je Mrd. Fahrzeugkilometer							
Bundesautobahnen	775	727	679	599	473	415	392
Bundesstraßen	2 327	2 092	2 022	1 756	1 588	1 608	1 624
Landesstraßen	2 261	2 091	2 051	1 839	1 734	1 821	1 893
Kreisstraßen	1 591	1 523	1 599	1 473	1 396	1 438	1 517
Gemeindestraßen	3 400	3 140	3 180	2 814	2 692	2 528	2 561
Straßen insgesamt	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655
Innerorts	4 054	3 677	3 853	3 489	3 363	3 108	3 288
Außerorts	1 318	1 228	1 150	992	869	892	878

Quelle: Verkehr in Zahlen

Herausgeber: BMV

Verantwortlich: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin (West)

Anlage 12

Methodische Erläuterungen zur Straßenverkehrsunfallstatistik

Gezählt werden die **Unfälle** und bei den mit Anzeigen gemeldeten Unfällen die daran Beteiligten, die Verunglückten sowie die polizeilich feststellbaren Unfallursachen.

Die Unfälle werden unterschieden nach:

Unfälle mit Getöteten, Unfälle mit Schwerverletzten, Unfälle mit Leichtverletzten und Unfälle mit nur Sachschaden.	}	Unfälle mit Personen- schaden
---	---	-------------------------------------

Als **Beteiligte** an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer und Fußgänger erfaßt, die selbst — oder deren Fahrzeuge — Schäden erlitten oder hervorgerufen haben.

Als **Verunglückte** zählen Personen, die verletzt oder getötet wurden. Dabei werden erfaßt als

Getötete:

Personen, die auf der Stelle getötet wurden oder innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben;

Schwerverletzte:

Personen, die unmittelbar in Krankenanstalten zur stationären Behandlung eingeliefert wurden;

Leichtverletzte:

Personen, deren Verletzungen keinen Krankenhausaufenthalt erforderten.

Die Ermittlung der **Unfallursachen** geht von dem Grundsatz aus, möglichst nur solche Ursachen zu erfassen, die von dem unfallaufnehmenden Polizeibeamten objektiv festgestellt werden können. Da in vielen Fällen **mehr** als **eine** Ursache zum Zustandekommen des Unfalles beiträgt und nicht immer zwischen Haupt- und Nebenursachen unterschieden werden kann, werden stets **sämtliche** bei einem Unfall ermittelten Ursachen erfaßt. Die Gesamtzahl der von der Statistik nachgewiesenen Ursachen ist daher immer größer als die Zahl der Unfälle selbst. 1975 wurde ein neuer Ursachenkatalog eingeführt. Er umfaßt 89 Positionen, nach denen die Vielzahl der angegebenen Fehler und Ursachen gruppiert werden.

Im Rahmen der Bundesstatistik werden von den Straßenverkehrsunfällen, die die Polizei aufgenommen hat, neben den Unfällen mit Personenschaden solche Unfälle im vollen Merkmalsumfang aufbereitet, bei denen nur Sachschaden von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten (schwerer Sachschadensunfall) aufgetreten ist. Sachschadensunfälle, bei denen die Schäden der Beteiligten sämtlich unter 1 000 DM im Einzelfall liegen, werden nicht in allen Bundesländern ausgewertet. In der Bundesstatistik sind sie daher nur mit ihrer Gesamtzahl enthalten.

Die Abgrenzung dieser beiden Gruppen von Sachschadensunfällen wird von der Preisentwicklung beeinflusst. Der Vergleich zeitlich kurz aufeinanderfolgender statistischer Angaben wird hiervon jedoch nicht wesentlich beeinträchtigt.

Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte
Bestand an motorisierten Fahrzeugen

Jahr	Straßenverkehrsunfälle			Verunglückte			Motorisierte Fahrzeuge ¹⁾
	insgesamt	dabei mit		insgesamt	Getötete	Verletzte	
		Personen- schaden	nur Sach- schaden				
Anzahl							1 000
1953	473 000	251 618	221 000	326 606	11 449	315 157	4 343
1954	524 000	267 925	256 000	347 032	12 071	334 961	5 288
1955	603 000	296 071	307 000	383 951	12 791	371 160	6 301
1956	664 000	307 012	357 000	396 572	13 427	383 145	7 277
1957	679 000	299 866	379 000	389 145	13 004	376 141	8 043
1958	752 000	296 697	455 000	384 693	12 169	372 524	8 688
1959	844 000	327 595	516 000	433 649	13 822	419 827	9 318
1960	990 000	349 315	641 000	469 366	14 406	454 960	10 217
1961	1 030 000	339 547	690 000	462 470	14 543	447 927	10 940
1962	1 079 000	321 257	758 000	442 933	14 445	428 488	11 506
1963	1 115 000	314 642	800 000	438 811	14 513	424 298	12 215
1964	1 089 000	328 668	760 000	462 666	16 494	446 172	12 824
1965	1 099 000	316 361	783 000	449 243	15 753	433 490	13 575
1966	1 167 000	332 622	834 000	473 700	16 868	456 832	14 445
1967	1 144 000	335 552	808 000	479 132	17 084	462 048	15 000
1968	1 181 000	339 704	841 000	485 354	16 636	468 718	15 500
1969	1 214 000	338 921	875 000	489 033	16 646	472 387	16 500
1970	1 393 000	377 610	1 015 000	550 988	19 193	531 795	18 000
1971	1 339 000	369 177	969 000	536 812	18 753	518 059	19 300
1972	1 381 000	378 775	1 002 000	547 338	18 811	528 527	20 500
1973	1 324 000	353 725	970 000	504 548	16 302	488 246	21 700
1974	1 229 000	331 000	898 000	461 756	14 614	447 142	22 173
1975	1 265 000	337 732	927 000	472 667	14 870	457 797	22 943
1976	1 417 000	359 694	1 058 000	495 401	14 820	480 581	24 177
Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber dem Vorjahr in %							
1954	+ 10,8	+ 6,5	+ 15,8	+ 6,3	+ 5,4	+ 6,3	+ 21,8
1955	+ 15,1	+ 10,5	+ 19,9	+ 10,6	+ 6,0	+ 10,8	+ 19,2
1956	+ 10,1	+ 3,7	+ 16,3	+ 3,3	+ 5,0	+ 3,2	+ 15,5
1957	+ 2,3	- 2,3	+ 6,2	- 1,9	- 3,2	- 1,8	+ 10,5
1958	+ 10,8	- 1,1	+ 20,1	- 1,1	- 6,4	- 1,0	+ 8,0
1959	+ 12,2	+ 10,4	+ 13,4	+ 12,7	+ 13,6	+ 12,7	+ 7,3
1960	+ 17,3	+ 6,6	+ 24,2	+ 8,2	+ 4,2	+ 8,4	+ 9,6
1961	+ 4,0	- 2,8	+ 7,6	- 1,5	+ 1,0	- 1,5	+ 7,1
1962	+ 4,8	- 5,4	+ 9,9	- 4,2	- 0,7	- 4,3	+ 5,2
1963	+ 3,3	- 2,1	+ 5,5	- 0,9	+ 0,5	- 1,0	+ 6,2
1964	- 2,3	+ 4,5	- 5,0	+ 5,4	+ 13,6	+ 5,2	+ 5,0
1965	+ 0,9	- 3,7	+ 3,0	- 2,9	- 4,5	- 2,8	+ 5,9
1966	+ 6,2	+ 5,1	+ 6,5	+ 5,4	+ 7,1	+ 5,4	+ 6,4
1967	- 2,0	+ 0,9	- 3,1	+ 1,1	+ 1,3	+ 1,1	+ 3,8
1968	+ 3,2	+ 1,2	+ 4,1	+ 1,3	- 2,6	+ 1,4	+ 3,3
1969	+ 2,8	- 0,2	+ 4,0	+ 0,8	+ 0,1	+ 0,8	+ 6,5
1970	+ 14,7	+ 11,4	+ 16,0	+ 12,7	+ 15,3	+ 12,6	+ 9,1
1971	- 3,9	- 2,2	- 4,5	- 2,6	- 2,3	- 2,6	+ 7,2
1972	+ 3,1	+ 2,6	+ 3,4	+ 2,0	+ 0,3	+ 2,0	+ 6,2
1973	- 4,1	- 6,6	- 3,2	- 7,8	- 13,3	- 7,6	+ 5,9
1974	- 7,2	- 6,4	- 7,4	- 8,5	- 10,4	- 8,4	+ 2,2
1975	+ 2,9	+ 2,0	+ 3,2	+ 2,4	+ 1,8	+ 2,4	+ 3,5
1976	+ 12,0	+ 6,5	+ 14,1	+ 4,8	- 0,3	+ 5,0	+ 5,4

¹⁾ Motorisierte Fahrzeuge: Zulassungspflichtige Kraftfahrzeuge sowie zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit Versicherungskennzeichen oder mit amtlichen Kennzeichen (insbesondere Kleinkrafträder, Mopeds, Mofas und selbstfahrende Arbeitsmaschinen).

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 14

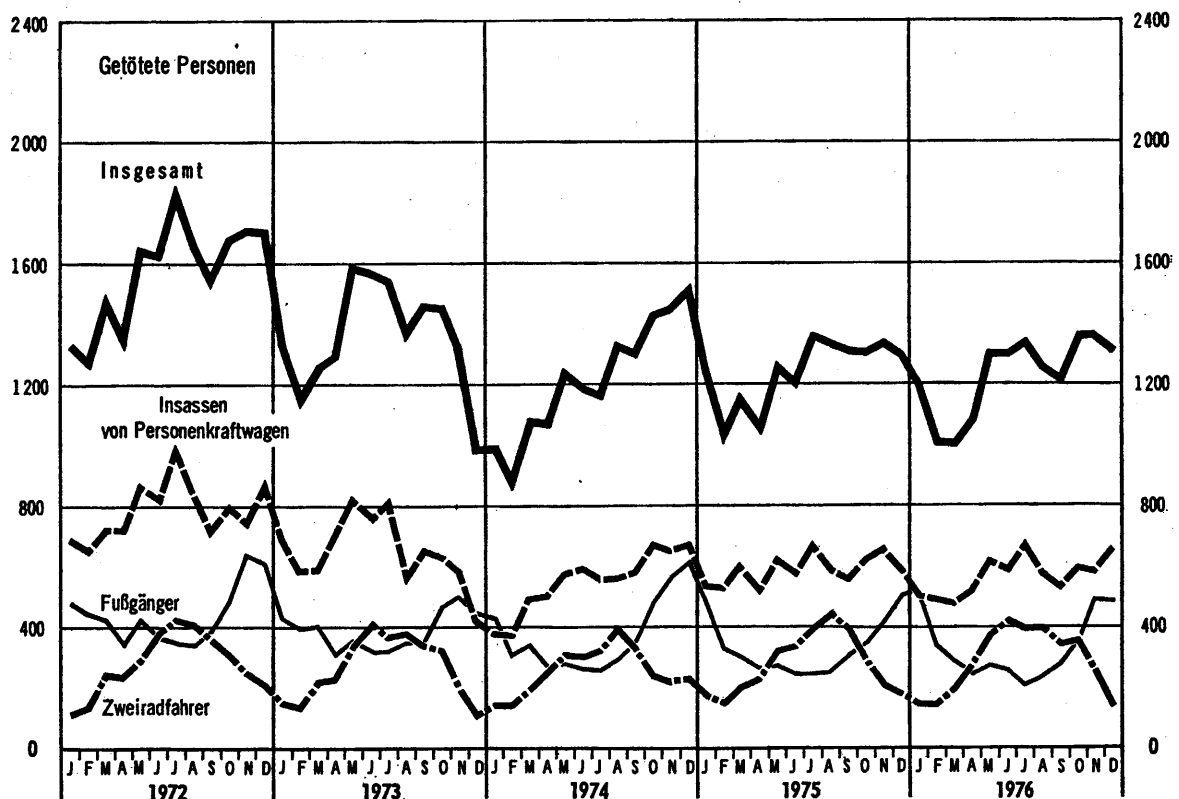
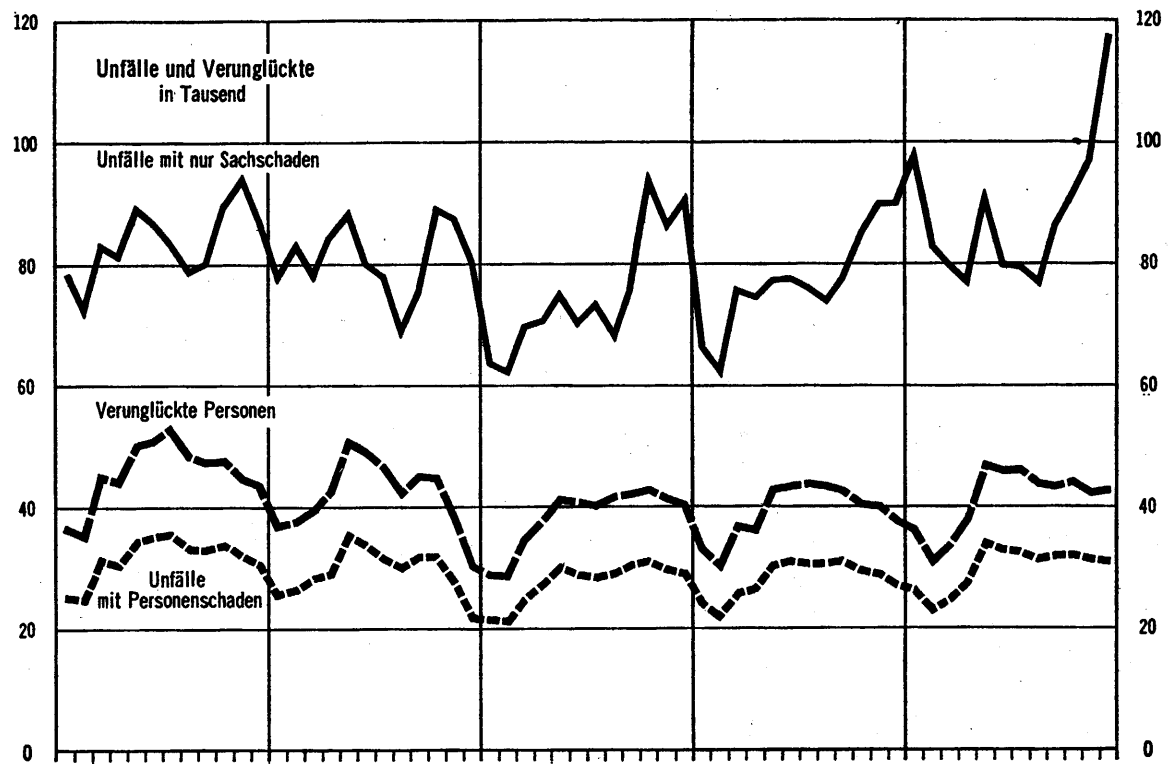
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden 1976

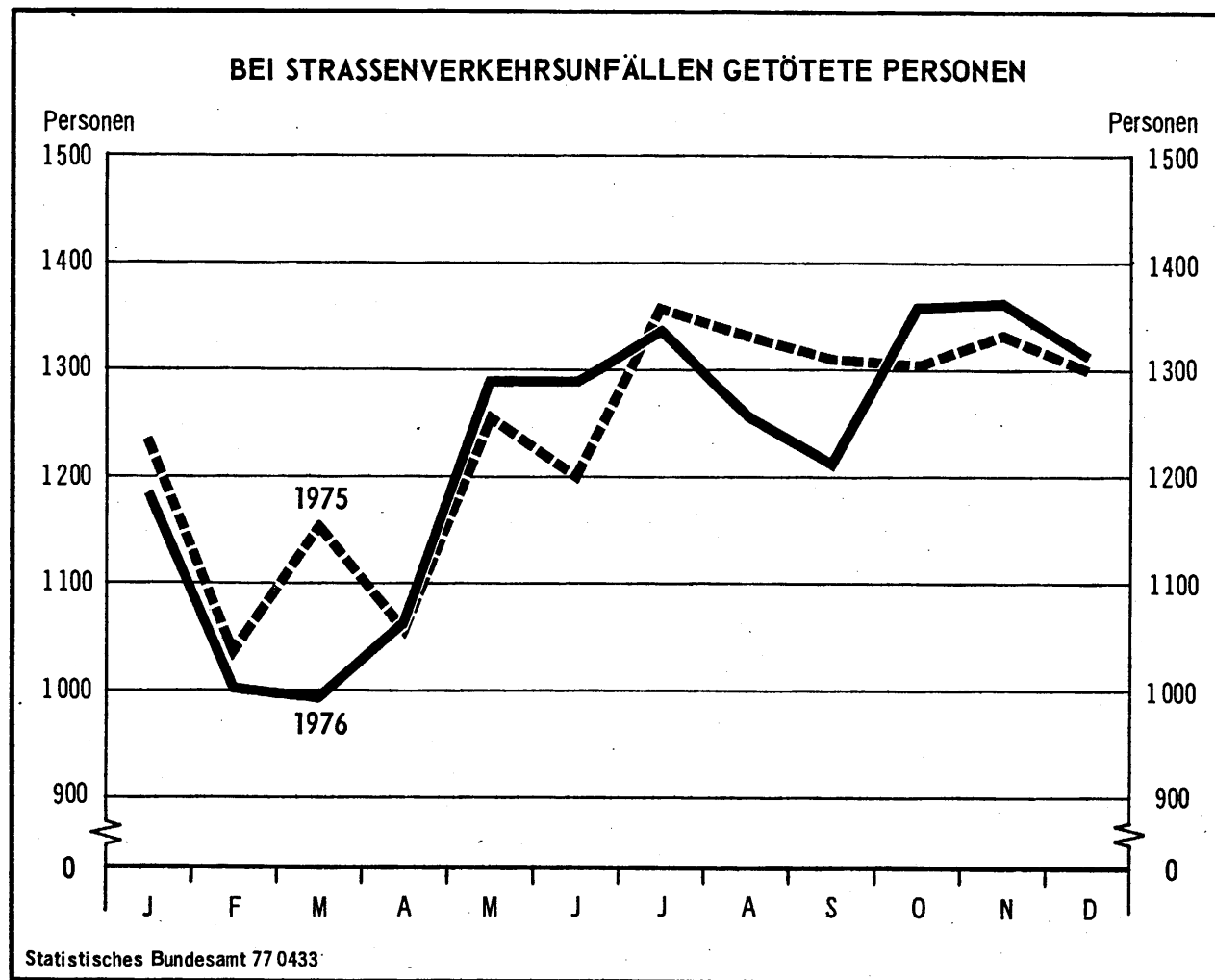
Monat	insgesamt	und zwar				
		innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	davon auf		Ursache Alkohol- einfluß
				Auto- bahnen	anderen Außerorts- straßen	
Januar	26 448	18 168	8 280	1 061	7 219	3 702
Februar	22 852	15 402	7 450	929	6 521	3 483
März	24 743	17 192	7 551	889	6 662	3 424
April	27 378	18 947	8 431	1 076	7 355	3 806
Mai	34 000	23 886	10 114	1 182	8 932	4 725
Juni	33 139	22 926	10 213	1 166	9 047	4 096
Juli	32 703	21 513	11 190	1 627	9 563	4 257
August	31 569	21 187	10 382	1 362	9 020	4 338
September	32 213	22 683	9 575	1 174	8 401	4 380
Oktober	32 247	22 342	9 905	1 247	8 658	4 986
November	31 419	22 172	9 247	1 075	8 172	4 493
Dezember	30 983	20 471	10 512	1 362	9 150	4 244
1976	359 694	246 844	112 850	14 204 ¹⁾	98 646 ¹⁾	50 008 ¹⁾
Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber Monat im Vorjahr in %						
Januar	+ 9,3	+ 9,9	+ 8,2	+24,8	+ 6,1	+ 3,3
Februar	+ 3,7	+ 1,8	+ 7,8	+20,0	+ 6,3	+ 2,1
März	- 3,4	+ 2,9	-15,2	-32,1	-12,2	-13,2
April	+ 3,7	+ 0,8	+10,9	+15,3	+10,3	+ 0,3
Mai	+11,8	+12,7	+ 9,6	+ 5,9	+10,1	+ 5,0
Juni	+ 6,7	+ 7,6	+ 4,7	- 5,1	+ 6,1	- 4,0
Juli	+ 6,5	+ 5,8	+ 7,9	+ 7,5	+ 8,0	+ 1,5
August	+ 2,7	+ 3,4	+ 1,2	- 7,0	+ 2,5	+ 1,4
September	+ 3,6	+ 4,1	+ 2,2	- 3,9	+ 3,2	+ 1,4
Oktober	+ 9,7	+ 8,6	+12,3	+11,2	+12,5	+13,6
November	+ 8,6	+11,7	+ 1,7	+ 1,0	+ 1,8	+ 1,4
Dezember	+14,2	+10,1	+23,2	+39,8	+21,0	- 2,1
1975	+ 6,5	+ 6,7	+ 6,0	+ 4,7	+ 6,2	+ 1,1

¹⁾ Die Summe der Monatsergebnisse wurde durch Jahreskorrekturen bereinigt.

Quelle: Statistisches Bundesamt

STRASSENVERKEHRSUNFÄLLE





Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach Ländern im Jahre 1976

Land	Straßenverkehrsunfälle		Getötete	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber 1975		
				Straßenverkehrsunfälle		Getötete
	insgesamt	mit Personen- schaden		insgesamt	mit Personen- schaden	
Schleswig-Holstein	70 400	17 716	591	+ 12,5	+ 8,2	- 13,6
Hamburg	44 200	10 916	283	+ 13,3	+ 4,5	+ 8,4
Niedersachsen	170 100	43 813	2 213	+ 15,1	+ 7,4	- 5,3
Bremen	20 800	4 633	102	+ 13,7	+ 6,6	+ 22,9
Nordrhein-Westfalen	333 400	93 659	3 284	+ 14,6	+ 8,1	+ 0,8
Hessen	136 300	32 276	1 220	+ 10,5	+ 4,8	+ 8,6
Rheinland-Pfalz	92 600	22 028	985	+ 11,6	+ 6,4	+ 3,2
Baden-Württemberg	209 200	50 590	2 279	+ 10,1	+ 5,7	+ 0,3
Bayern	242 800	63 964	3 256	+ 9,1	+ 5,2	- 1,9
Saarland	27 900	6 863	329	+ 11,2	+ 7,8	+ 23,2
Berlin	69 800	13 236	278	+ 11,9	+ 4,5	- 11,2
insgesamt	1 417 000	359 694	14 820	+ 12,0	+ 6,5	- 0,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 18

Häufigkeit und Schwere

Gegenstand der Nachweisung	1953	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Unfälle mit Personenschaden je 1 000 Kraftfahrzeuge ¹⁾									
Unfälle mit Personenschaden	57,9	35,2	34,2	31,0	27,9	25,8	25,6	23,3	23,0
Verunglückte je 100 000 Einwohner									
Verunglückte zusammen	627	789	844	823	778	762	795	761	794
Getötete	22,0	25,1	25,9	25,9	25,4	25,2	28,3	26,7	28,3
Verletzte	605	763	818	797	753	737	766	735	766
Verunglückte je 1 000 Unfälle mit Personenschaden									
Verunglückte zusammen	1 298	1 324	1 344	1 362	1 379	1 395	1 408	1 420	1 424
Getötete	45,5	42,2	41,2	42,8	45,0	46,1	50,2	49,8	50,7
Verletzte	1 253	1 282	1 302	1 319	1 334	1 349	1 358	1 370	1 373

¹⁾ Kraftfahrzeuge = motorisierte Fahrzeuge siehe Anlage 7

der Straßenverkehrsunfälle

1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Unfälle mit Personenschaden je 1 000 Kraftfahrzeuge ¹⁾									
22,4	21,9	20,5	21,0	19,1	18,5	16,3	14,9	14,7	14,9
Verunglückte je 100 000 Einwohner									
800	806	804	908	876	888	814	744	764	605
28,5	27,6	27,4	31,6	30,6	30,5	26,3	23,6	24,1	24,0
772	779	776	877	845	857	788	721	740	781
Verunglückte je 1 000 Unfälle mit Personenschaden									
1 428	1 429	1 443	1 459	1 454	1 445	1 426	1 395	1 400	1 377
50,9	49,0	49,1	50,8	50,8	49,7	46,1	44,2	44,0	41,2
1 377	1 380	1 394	1 408	1 403	1 395	1 380	1 351	1 356	1 336

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 19

**Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen
in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1975**

Land	Ein- woh- ner ¹⁾	Kfz- Be- stand ²⁾	Ge- tötete ³⁾	Verletzte	Verun- glückte zusam- men	Getö- tete ³⁾	Ver- letzte	Verun- glückte zusam- men	Getötete	Verletzte	Verunglückte zusammen
	1 000					je 100 000 Einwohner			je 1 000 Kfz		
Bundesrepublik Deutschland ...	61 829	19 461	14 870	457 797	472 667	24,1	740,4	764,5	0,8	23,5	24,3
Belgien	9 790	2 847	2 328	82 896	85 224	23,8	846,7	870,5	0,8	29,1	29,9
Frankreich	52 910	17 810	13 170	353 730	366 900	24,9	668,6	693,4	0,7	19,9	20,6
Großbritannien ohne Nordirland	54 425	15 639	6 366	318 584	324 950	11,7	585,4	597,1	0,4	20,4	20,8
Italien	55 810	15 436 ⁴⁾	9 511	229 898	239 409	17,0	411,9	429,0	0,6	14,9	15,5
Niederlande ...	13 650	3 740	2 321	59 979	62 300	17,0	439,4	456,4	0,6	16,0	16,7
Österreich	7 520	2 166	2 203	66 145	68 348	29,3	879,6	908,9	1,0	30,5	31,6
Schweden	8 200	3 197	1 172	20 809	21 981	14,3	253,8	268,1	0,4	6,5	6,9
Schweiz	6 400	1 974	1 243	29 951	31 194	19,4	468,0	487,4	0,6	15,2	15,8
USA	213 610	129 893 ⁴⁾	46 550	1 800 000	1 846 550	21,8	842,7	864,4	0,4	13,9	14,2

¹⁾ Stand: 1. Juli 1975

²⁾ Stand: 31. Dezember 1975, ohne motorisierte Zweiräder und landwirtschaftliche Zugmaschinen

³⁾ Frankreich: innerhalb sechs Tage nach dem Unfall Gestorbene; Italien: innerhalb sieben Tage Gestorbene; Österreich: innerhalb drei Tage Gestorbene; Bundesrepublik Deutschland und übrige europäische Länder: innerhalb 30 Tage Gestorbene; USA innerhalb eines Jahres Gestorbene

⁴⁾ Stand: 31. Dezember 1974

Quelle: Statistisches Bundesamt

Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Getötete insgesamt	Darunter					Fußgänger
		Führer und Mitfahrer von					
		Personen- kraftwagen	Krafträdern, Kraftrollern	Mopeds, Mofas	Fahrrädern	Lastkraft- wagen, Zug- maschinen ¹⁾	
Anzahl							
1960	14 406	3 748	2 440	1 442	1 501	480	4 574
1968	16 636	7 333	771	657	1 808	559	5 342
1969	16 646	7 534	811	699	1 696	564	5 199
1970	19 193	8 989	853	700	1 835	593	6 056
1971	18 753	9 180	867	724	1 733	515	5 577
1972	18 811	9 457	969	714	1 691	544	5 295
1973	16 302	7 820	977	745	1 480	471	4 643
1974	14 614	6 616	951	733	1 384	367	4 440
1975	14 870	7 050	1 211	721	1 409	373	3 973
1976	14 820	6 850	1 250	841	1 389	406	3 991
Veränderung 1975 gegenüber 1974 in %							
	+1,8	+6,6	+27,3	- 1,6	+1,8	+1,6	-10,5
Veränderung 1976 gegenüber 1975 in %							
	-0,3	-2,8	+ 3,2	+16,6	-1,4	+8,8	+ 0,5
Anteile an allen Getöteten (ohne Sonstige) in %							
1970	100	46,8	4,4	3,6	9,6	3,1	31,6
1971	100	49,0	4,6	3,9	9,2	2,7	29,7
1972	100	50,3	5,2	3,8	9,0	2,9	28,1
1973	100	48,0	6,0	4,6	9,1	2,9	28,5
1974	100	45,3	6,5	5,0	9,5	2,5	30,4
1975	100	47,4	8,1	4,8	9,5	2,5	26,7
1976	100	46,2	8,4	5,7	9,4	2,7	26,9

¹⁾ einschließlich Sattelschlepper sowie ab 1975 Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 21

Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
Getötete

Art der Verkehrsbeteiligung	Ortslage	Januar bis Dezember		Zu- (+) bzw. Abnahme (-)
		1975	1976	
		Anzahl		%
Fahrer und Mitfahrer von				
Mofas, Mopeds	innerhalb	374	427	+ 14,2
	außerhalb	347	414	+ 19,3
	zusammen	721	841	+ 16,6
Krafträdern, Kraftrollern	innerhalb	543	504	- 7,2
	außerhalb	668	746	+ 11,7
	zusammen	1 211	1 250	+ 3,2
Personenkraftwagen	innerhalb	1 503	1 379	- 8,3
	außerhalb	5 547	5 471	- 1,4
	zusammen	7 050	6 850	- 2,8
Bussen	innerhalb	24	9	×
	außerhalb	16	14	- 12,5
	zusammen	40	23	- 42,5
Güterkraftfahrzeugen	innerhalb	49	65	+ 32,7
	außerhalb	217	241	+ 11,1
	zusammen	266	306	+ 15,0
Landwirtschaftlichen Zugmaschinen	innerhalb	24	20	- 16,7
	außerhalb	83	80	- 3,6
	zusammen	107	100	- 6,5
Sonderkraftfahrzeugen nicht zur Lastenbeförderung	innerhalb	10	10	—
	außerhalb	19	15	- 21,1
	zusammen	29	25	- 13,8
Kraftfahrzeugen zusammen	innerhalb	2 527	2 414	- 4,5
	außerhalb	6 897	6 981	+ 1,2
	zusammen	9 424	9 395	- 0,3
Fahrrädern	innerhalb	736	721	- 2,0
	außerhalb	673	668	- 0,7
	zusammen	1 409	1 389	- 1,4
darunter unter 15 Jahren	innerhalb	224	208	- 7,1
	außerhalb	160	152	- 5,0
	zusammen	384	360	- 6,3
anderen Fahrzeugen	innerhalb	16	13	- 18,8
	außerhalb	23	12	- 47,8
	zusammen	39	25	- 35,9
Fußgänger	innerhalb	2 780	2 966	+ 6,7
	außerhalb	1 193	1 025	- 14,1
	zusammen	3 973	3 991	+ 0,5
darunter unter 15 Jahren	innerhalb	555	547	- 1,4
	außerhalb	217	192	- 11,5
	zusammen	772	739	- 4,3

Art der Verkehrsbeteiligung	Ortslage	Januar bis Dezember		Zu- (+) bzw. Abnahme (—)
		1975	1976	
		Anzahl		%
65 Jahre und älter	innerhalb	1 424	1 603	+ 12,6
	außerhalb	392	321	— 18,1
	zusammen	1 816	1 924	+ 5,9
andere Personen	innerhalb	12	8	×
	außerhalb	13	12	— 7,7
	zusammen	25	20	— 20,0
insgesamt	innerhalb	6 071	6 122	+ 0,8
	außerhalb	8 799	8 698	— 1,1
	zusammen	14 870	14 820	— 0,3
darunter unter 15 Jahren	innerhalb	837	803	— 4,1
	außerhalb	586	590	+ 0,7
	zusammen	1 423	1 393	— 2,1
65 Jahre und älter	innerhalb	1 995	2 143	+ 7,4
	außerhalb	1 234	1 248	+ 1,1
	zusammen	3 229	3 391	+ 5,0

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 22

**Bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland
getötete, schwer- und leichtverletzte Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren**

Personen	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	Ver- ände- rung gegen 1975
	Anzahl								%
Verunglückte insgesamt .	65 693	72 499	71 194	73 493	68 898	63 508	64 453	66 761	+ 3,6
darunter:									
Fußgänger	32 447	35 404	33 173	35 038	31 325	29 735	27 491	26 844	- 2,4
Radfahrer	14 357	15 048	15 925	15 941	16 226	15 469	18 200	20 361	+ 11,9
Mitfahrer von Fahr- zeugen aller Art	18 782	21 906	21 915	22 285	21 124	18 075	18 355	19 037	+ 3,7
Getötete insgesamt	1 919	2 167	2 049	2 114	1 781	1 494	1 423	1 393	- 2,1
darunter:									
Fußgänger	1 146	1 290	1 208	1 259	1 023	859	772	739	- 4,3
Radfahrer	429	492	447	427	389	367	379	355	- 6,3
Mitfahrer von Fahr- zeugen aller Art	338	373	389	420	361	262	266	289	+ 8,6
Schwerverletzte insgesamt	24 388	26 436	25 746	27 455	24 714	23 541	22 556	23 080	+ 2,3
darunter:									
Fußgänger	14 830	16 149	15 087	16 462	14 179	13 747	12 300	11 865	- 3,5
Radfahrer	5 183	5 346	5 617	5 911	5 789	5 645	6 126	6 873	+ 12,2
Mitfahrer von Fahr- zeugen aller Art	4 333	4 887	4 964	4 979	4 647	4 052	3 956	4 111	+ 3,9
Leichtverletzte insgesamt	39 386	43 896	43 399	43 924	42 403	38 473	40 474	42 288	+ 4,5
darunter:									
Fußgänger	16 471	17 965	16 878	17 317	16 123	15 129	14 419	14 240	- 1,2
Radfahrer	8 745	9 210	9 861	9 603	10 048	9 457	11 695	13 133	+ 12,3
Mitfahrer von Fahr- zeugen aller Art	14 111	16 646	16 562	16 886	16 116	13 761	14 133	14 637	+ 3,6

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Bei Straßenverkehrsunfällen in der Bundesrepublik Deutschland
verunglückte Kinder und Jugendliche nach Alter und Art
der Verkehrsbeteiligung 1976**

Vollendetes Lebensjahr	Verunglückte						Ein- wohner ¹⁾ in 1 000	Ver- unglückte je 100 000 Einwohner
	insgesamt	darunter				Fußgänger und Radfahrer zusammen		
		Fußgänger	Radfahrer	Führer	Mitfahrer			
				von Kraftfahrzeugen				
				Anzahl				
0	2 742	1 011	50	.	45	2 720	603	150,9
1				.	741		601	
2				.	836		613	
3	2 841	1 659		.	1 064		653	435,1
4	3 798	2 371	183	.	1 161	2 554	728	521,7
5	4 852	2 920	516	.	1 327	3 436	786	617,3
0 bis 5	14 233	7 961	749	5	5 174	8 710	3 984	357,3
6	6 026	3 586	1 079	2	1 295	4 665	851	708,1
7	6 568	3 616	1 634	2	1 268	5 250	931	705,5
8	6 357	2 932	1 967	1	1 417	4 899	981	648,0
9	5 681	2 184	2 086	2	1 363	4 270	1 014	560,3
10	5 799	1 973	2 355	3	1 426	4 328	1 031	562,5
11	5 508	1 505	2 597	10	1 362	4 102	1 043	528,1
12	5 361	1 263	2 659	16	1 381	3 922	1 048	511,5
13	5 303	914	2 741	73	1 522	3 655	1 022	518,9
14	5 925	910	2 494	335	2 138	3 404	1 001	591,9
6 bis 14	52 528	18 883	19 612	444	13 172	38 495	8 922	588,7
0 bis 14	66 761	26 844	20 361	449	18 346	47 205	12 906	517,3
15	11 512	874	1 825	4 514	4 249	2 699	983	1 171,1
16	23 578	897	1 295	14 699	6 645	2 192	957	2 463,7
17	24 069	916	1 016	13 731	8 363	1 932	925	2 602,1
15 bis 17	59 159	2 687	4 136	32 944	19 257	6 823	2 865	2 064,2

¹⁾ Geschätzte Zahlen

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 24

**Bei Straßenverkehrsunfällen 1975 ¹⁾ als Fußgänger oder Radfahrer ²⁾
verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in Ländern
mit starker Verkehrsdichte**

(Bezogen auf 100 000 Kinder dieser Altersgruppe)

Land	Ver- unglückte Fußgänger und Radfahrer	Getötete Fußgänger und Radfahrer	Einwohner 1 000	Ver- unglückte Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner	Getötete Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	46 253	1 156	13 286	348	9
Belgien	6 033 ⁴⁾	191 ⁴⁾	2 227 ³⁾	271	9
Dänemark	1 806	87	1 141	158	8
Frankreich	19 090 ⁴⁾	552 ⁴⁾	12 745	150	4
Großbritannien	39 829	513	13 074	305	4
Italien	12 405	498	13 402	93	4
Niederlande	6 787	244	3 484 ⁴⁾	195	7
Österreich	4 571	136	1 752	261	8
Schweden	1 150	63	1 697	68	4
Schweiz	2 864	93	1 401	204	7
USA	81 420	2 720	54 615 ⁴⁾	149	5

¹⁾ Für 1976 liegen noch keine Ergebnisse aus dem Ausland vor.

²⁾ einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern

³⁾ Stand 1973

⁴⁾ Stand 1974

Quelle: Statistisches Bundesamt

Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Zweirädern

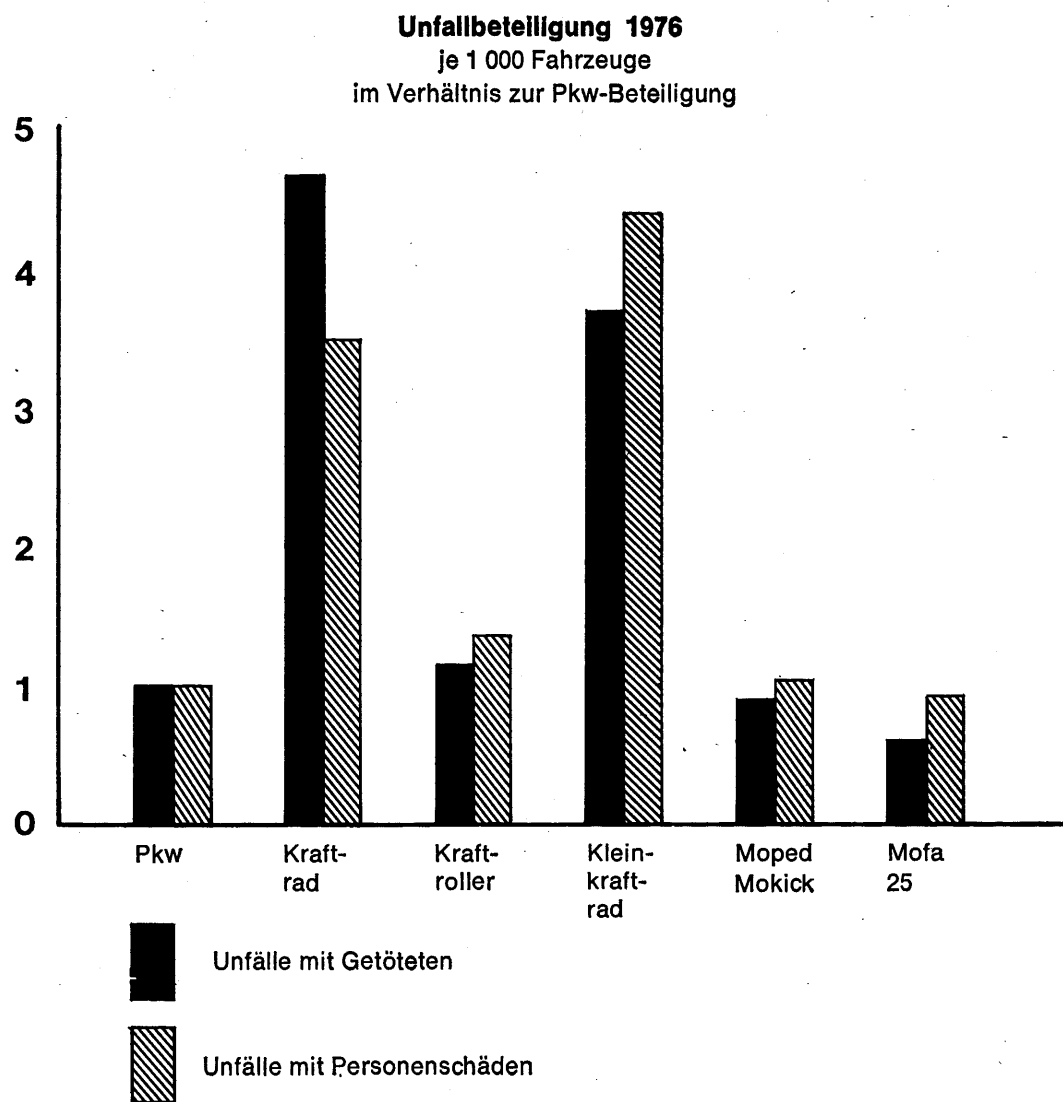
Jahr	Fahrrad	Mofa	Moped Mokick	Kraft- rad, -roller 1)	Motor- zweirad zusammen	Fahrrad	Mot. Zweirad
	Anzahl					1957 = 100	
— Getötete —							
1957	1 340		1 116	3 604	4 720	100	100
1958	1 234		1 126	3 022	4 148	92	88
1959	1 520		1 415	3 094	4 509	113	96
1960	1 501		1 442	2 440	3 882	112	82
1961	1 559		1 201	2 046	3 247	116	69
1962	1 507		860	1 493	2 353	112	50
1963	1 596		753	1 200	1 953	119	41
1964	1 787		844	1 057	1 901	133	40
1965	1 643		632	801	1 433	123	30
1966	1 785	56	677	769	1 502	133	32
1967	1 797	72	645	785	1 502	134	32
1968	1 808	100	557	771	1 428	135	30
1969	1 696	164	535	811	1 510	127	32
1970	1 835	235	465	853	1 553	137	33
1971	1 733	303	421	867	1 591	129	34
1972	1 691	308	406	969	1 683	126	36
1973	1 480	385	360	977	1 722	110	36
1974	1 384	411	322	951	1 684	103	36
1975	1 409	475	246	1 211	1 932	105	41
1976	1 389	504	337	1 250	2 091	104	44
— Verletzte —							
1957	52 930		44 374	112 550	156 924	100	100
1958	51 712		46 331	99 269	145 600	98	93
1959	56 389		59 907	102 511	162 418	107	104
1960	53 786		68 108	89 471	157 579	102	100
1961	51 727		57 175	76 305	133 480	98	85
1962	45 609		36 706	57 293	93 999	86	60
1963	44 081		31 529	45 881	77 410	83	49
1964	45 919		31 575	38 406	69 981	87	45
1965	41 382		24 630	30 120	54 750	78	35
1966	42 395	1 370	21 295	28 596	51 261	80	33
1967	44 520	1 818	20 132	27 892	49 842	84	32
1968	43 783	2 640	17 756	28 578	48 974	83	31
1969	40 696	4 297	14 457	27 974	46 728	77	30
1970	40 531	6 496	13 236	27 251	46 983	77	30
1971	40 959	9 630	12 757	28 631	51 018	77	33
1972	39 272	12 526	11 980	32 331	56 837	74	36
1973	39 158	15 324	10 402	33 811	59 537	74	38
1974	38 646	17 602	10 878	35 016	63 496	73	40
1975	40 466	21 370	11 607	37 730	70 707	76	45
1976	45 169	24 659	13 136	44 625	82 420	85	53

¹⁾ einschließlich Kleinkraftträder

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Fahrzeugführer

	1970	1973	1976	Veränderung in %	
				1970/76	1973/76
Kraftträder					
Bestand (1 000)	141	167	260	+ 84	+ 56
Unfälle mit Getöteten	260	502	875	+237	+ 74
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	1,84	3,01	3,37	+ 83	+ 12
Unfälle mit Personenschäden	4 796	9 630	19 976	+317	+107
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	34,01	57,66	76,83	+126	+ 33
Kraftroller					
Bestand (1 000)	88	46	32	- 64	- 33
Unfälle mit Getöteten	64	42	26	- 59	- 38
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	0,72	0,91	0,81	- 13	- 11
Unfälle mit Personenschäden	1 998	1 263	939	- 53	- 26
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	22,70	27,46	29,34	+ 29	+ 7
Kleinkraftträder					
Bestand (1 000)	150 *)	188	212	+ 41 *)	+ 13
Unfälle mit Getöteten	653	598	555	- 15	- 7
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	4,35 *)	3,18	2,62	- 40 *)	- 18
Unfälle mit Personenschäden	19 333	20 566	20 154	+ 4	- 2
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	128,89 *)	109,39	95,07	- 26 *)	- 13
Moped, Mokick					
Bestand (1 000)	792	648	574	- 28	- 11
Unfälle mit Getöteten	507	387	365	- 28	- 6
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	0,64	0,60	0,64	0	+ 7
Unfälle mit Personenschäden	13 586	10 678	13 249	- 2	+ 24
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	17,15	16,48	23,08	+ 35	+ 40
Mofa 25					
Bestand (1 000)	260	743	1 272	+389	+ 71
Unfälle mit Getöteten	246	407	534	+117	+ 31
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	0,95	0,55	0,42	- 56	- 24
Unfälle mit Personenschäden	7 084	16 715	26 693	+277	+ 60
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	27,25	22,50	20,99	- 23	- 7
Pkw					
Bestand (1 000)	13 941	17 023	18 920	+ 36	+ 11
Unfälle mit Getöteten	18 399	15 308	13 571	- 26	- 11
Unfälle mit Getöteten je 1 000 Fz.	1,32	0,90	0,72	- 45	- 20
Unfälle mit Personenschäden	480 328	443 937	431 899	- 10	- 3
Unfälle mit Personenschäden je 1 000 Fz.	34,45	26,08	22,83	- 34	- 12

*) Auf der Grundlage geschätzter Zahlen errechnet.



Werte für Pkw jeweils 1

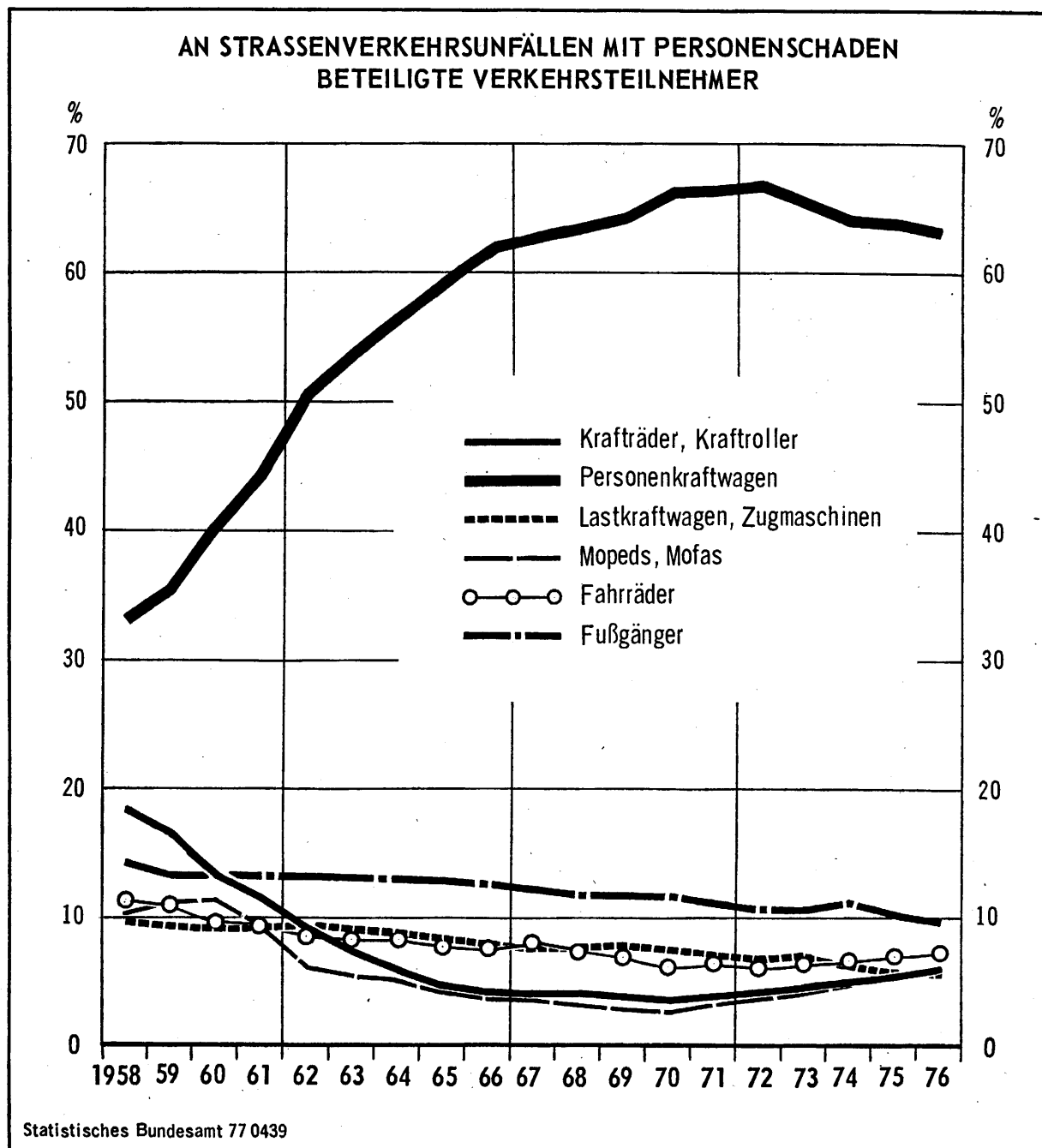
Anlage 28

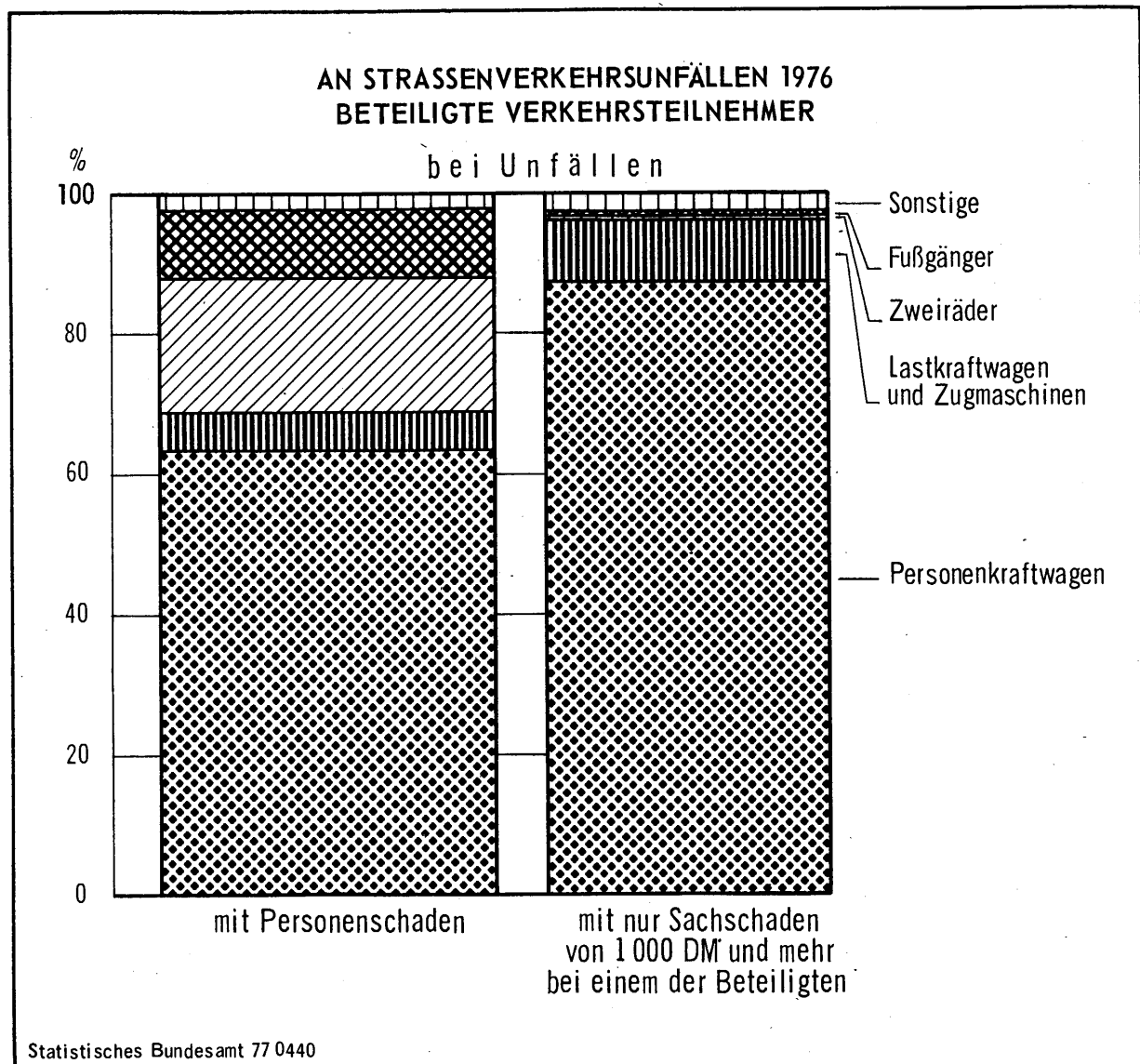
**An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden
beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1976**

Alter von ... bis unter ... Jahren Geschlecht	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fuß- gänger	Son- stige
		Mofa, Moped	Kraftrad, -Roller	Personen- kraft- wagen	Kraft- Omni- bus, Obus	Güter- kraft- fahrzeug	Land- wirt- schaft- liche Zugma- schine	übrige Kraft- fahr- zeuge	Kraftfahr- zeuge zusam- men	Fahrrad		
unter 18	94 970	18 226	18 529	1 114	2	66	183	11	38 131	26 570	30 107	162
männlich ..	72 204	15 707	18 226	993	2	64	175	10	35 177	19 759	17 176	92
weiblich ...	22 766	2 519	303	121	—	2	8	1	2 954	6 811	12 931	70
18 bis 21	86 129	4 150	12 171	63 881	31	1 787	154	148	82 322	1 515	2 204	88
männlich ..	70 249	3 482	11 875	50 495	29	1 744	144	148	67 917	976	1 278	78
weiblich ...	15 880	668	296	13 386	2	43	10	—	14 405	539	926	10
21 bis 25	81 344	1 815	5 037	65 512	202	4 765	164	219	77 714	1 215	2 178	237
männlich ..	64 961	1 472	4 924	51 049	191	4 715	154	215	62 720	747	1 274	220
weiblich ...	16 383	343	113	14 463	11	50	10	4	14 994	468	904	17
25 bis 35	139 869	3 554	2 548	111 413	2 003	11 317	339	416	131 590	2 858	4 657	764
männlich ..	110 135	3 060	2 506	85 360	1 964	11 208	311	412	104 821	1 792	2 805	717
weiblich ...	29 734	494	42	26 053	39	109	28	4	26 769	1 066	1 852	47
35 bis 45	118 052	4 292	1 376	87 908	2 431	10 645	582	387	107 621	4 282	5 268	881
männlich ..	94 781	3 802	1 349	68 991	2 391	10 512	529	380	87 954	2 661	3 326	840
weiblich ...	23 271	490	27	18 917	40	133	53	7	19 667	1 621	1 942	41
45 bis 55	68 642	3 122	605	49 338	1 073	4 664	519	158	59 479	3 872	4 623	668
männlich ..	54 725	2 679	591	40 052	1 061	4 619	492	158	49 652	1 933	2 494	646
weiblich ...	13 917	443	14	9 286	12	45	27	—	9 827	1 939	2 129	22
55 bis 65	40 536	2 247	320	26 849	354	1 668	277	56	31 771	3 748	4 770	247
männlich ..	31 009	1 997	315	22 396	354	1 651	267	54	27 034	1 720	2 029	226
weiblich ...	9 527	250	5	4 453	—	17	10	2	4 737	2 028	2 741	21
65 und mehr ..	34 509	1 950	220	14 017	47	403	289	28	16 954	4 748	12 694	113
männlich ..	23 431	1 892	215	12 710	46	397	283	26	15 569	3 126	4 642	94
weiblich ...	11 078	58	5	1 307	1	6	6	2	1 385	1 622	8 052	19
alle Alters- klassen	664 051	39 356	40 806	420 032	6 143	35 315	2 507	1 423	545 582	48 808	66 501	3 160
männlich ..	521 495	34 091	40 001	332 046	6 038	34 910	2 355	1 403	450 844	32 714	35 024	2 913
weiblich ...	142 556	5 265	805	87 896	105	405	152	20	94 738	16 094	31 477	247
ohne Angabe ..	18 818	586	263	11 867	117	1 350	36	56	14 275	756	537	3 250
zusammen ...	682 869	39 942	41 069	431 899	6 260	36 665	2 543	1 479	559 857	49 564	67 038	6 410

Alter von ... bis unter ... Jahren	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fuß- gänger	Son- stige
		Mofa, Moped	Kraftrad, -Roller	Personen- kraft- wagen	Kraft- Omni- bus, Obus	Güter- kraft- fahrzeug	Land- wirt- schaft- liche Zugma- schine	übrige Kraft- fahr- zeuge	Kraftfahr- zeuge zusam- men	Fahrrad		
Geschlecht												
Darunter als Hauptverursacher												
unter 18	55 975	9 732	8 947	920	1	53	140	5	19 798	16 449	19 634	94
männlich ..	42 688	8 533	8 796	823	1	52	135	5	18 345	12 507	11 788	48
weiblich ...	13 287	1 199	151	97	—	1	5	—	1 453	3 942	7 846	46
18 bis 21	53 835	2 260	6 096	42 354	17	1 209	112	101	52 149	659	982	45
männlich ..	44 407	1 971	5 954	33 977	16	1 182	103	101	43 304	453	612	38
weiblich ...	9 428	289	142	8 377	1	27	9	—	8 845	206	370	7
21 bis 25	44 562	1 060	2 412	36 430	89	2 761	92	116	42 960	544	999	59
männlich ..	36 127	916	2 355	28 790	81	2 732	85	115	35 074	366	632	55
weiblich ...	8 435	144	57	7 640	8	29	7	1	7 886	178	367	4
25 bis 35	66 565	1 970	1 150	53 334	708	5 523	182	198	63 065	1 163	2 143	194
männlich ..	52 704	1 792	1 132	40 797	691	5 467	164	195	50 238	814	1 470	182
weiblich ...	13 861	178	18	12 537	17	56	18	3	12 827	349	673	12
35 bis 45	54 394	2 336	589	40 966	784	4 886	322	191	50 074	1 700	2 407	213
männlich ..	43 600	2 154	573	31 659	767	4 823	290	189	40 455	1 213	1 730	202
weiblich ...	10 794	182	16	9 307	17	63	32	2	9 619	487	677	11
45 bis 55	31 735	1 531	255	23 401	375	2 150	313	80	28 105	1 489	2 010	131
männlich ..	25 331	1 352	251	18 596	369	2 134	294	80	23 078	870	1 257	126
weiblich ...	6 404	179	4	4 803	6	16	19	—	5 027	619	753	5
55 bis 65	19 977	1 057	147	14 008	151	862	167	31	16 423	1 582	1 905	67
männlich ..	15 581	947	145	11 529	151	854	160	31	13 817	780	926	58
weiblich ...	4 396	110	2	2 479	—	8	7	—	2 606	802	979	9
65 und mehr ..	19 521	1 094	121	8 834	26	253	230	13	10 571	2 752	6 140	58
männlich ..	13 941	1 063	119	7 970	26	249	226	13	9 666	1 910	2 312	53
weiblich ...	5 580	31	2	864	—	4	4	—	905	842	3 828	5
alle Alters- klassen	346 564	21 040	19 717	220 247	2 151	17 697	1 558	735	283 145	26 338	36 220	861
männlich ..	274 379	18 728	19 325	174 143	2 102	17 493	1 457	729	233 977	18 913	20 727	762
weiblich ...	72 185	2 312	392	46 104	49	204	101	6	49 166	7 425	15 493	99
ohne Angabe ..	13 130	505	197	7 567	92	888	20	23	9 292	600	301	2 937
zusammen ...	359 694	21 545	19 914	227 814	2 243	18 585	1 578	758	292 437	26 938	36 521	3 798

Quelle: Statistisches Bundesamt





Anlage 31

**Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle innerhalb und außerhalb
von Ortschaften 1953 bis 1976**

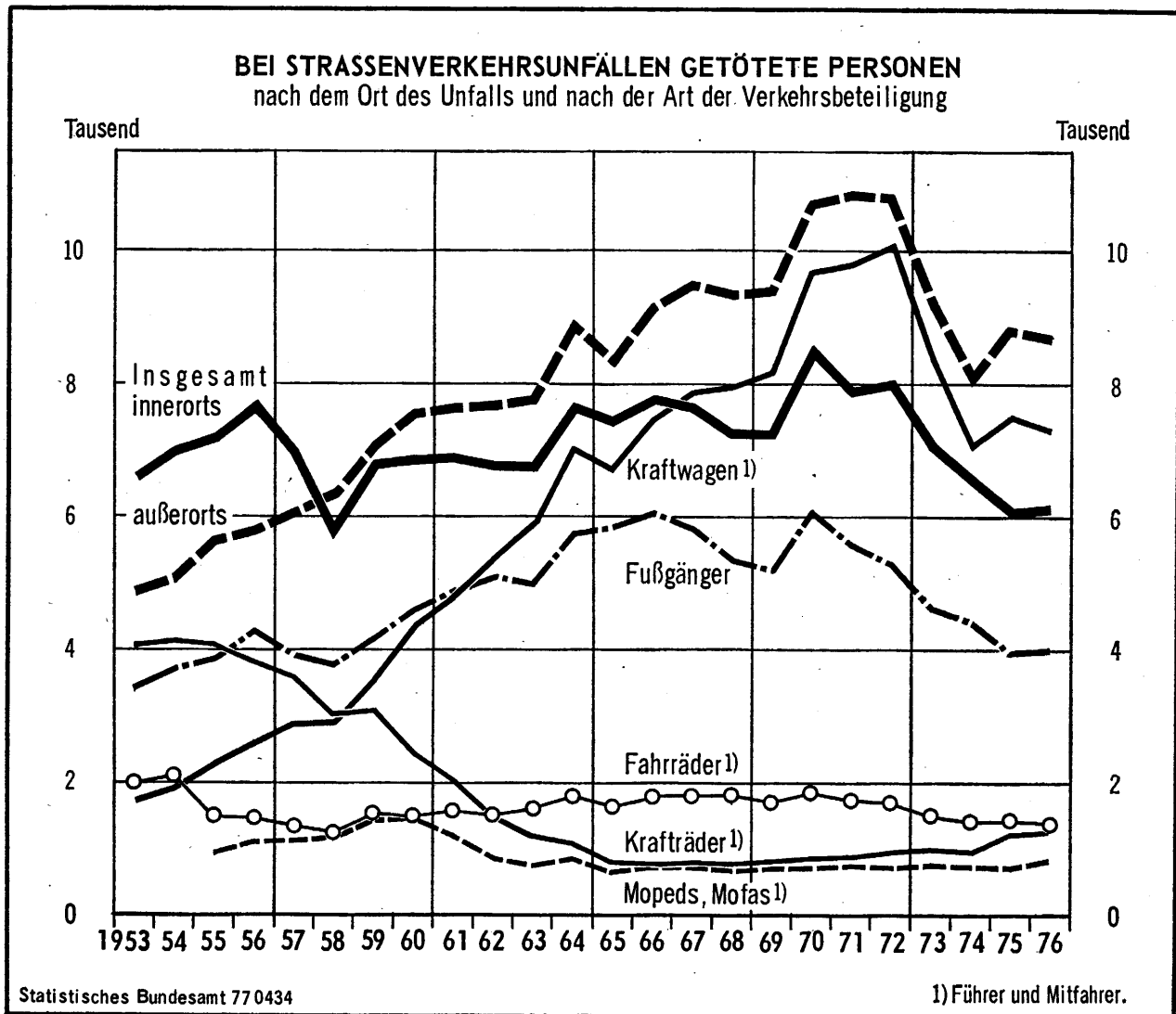
Jahr	Unfälle mit Personenschaden				Getötete Personen			
	insgesamt	innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften		insgesamt	innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	
		Anzahl		%		Anzahl		%
1953	251 618	193 254	58 364	23,2	11 449	6 567	4 882	42,6
1954	267 925	205 329	62 596	23,4	12 071	7 000	5 071	42,0
1955	296 071	225 075	70 996	24,0	12 791	7 169	5 622	44,0
1956	307 012	234 626	72 386	23,6	13 427	7 644	5 783	43,1
1957	299 866	227 270	72 596	24,2	13 004	6 965	6 039	46,4
1958	296 697	217 274	79 423	26,8	12 169	5 833	6 336	52,1
1959	327 595	239 435	88 160	26,9	13 822	6 763	7 059	51,1
1960	349 315	252 816	96 499	27,6	14 406	6 858	7 548	52,4
1961	339 547	243 708	95 839	28,2	14 543	6 899	7 644	52,6
1962	321 257	224 558	96 699	30,1	14 445	6 771	7 674	53,1
1963	314 642	218 104	96 538	30,7	14 513	6 766	7 747	53,4
1964	328 668	225 926	102 742	31,3	16 494	7 635	8 859	53,7
1965	316 361	214 676	101 685	32,1	15 753	7 411	8 342	53,0
1966	332 622	225 284	107 338	32,3	16 868	7 737	9 131	54,1
1967	335 552	225 748	109 804	32,7	17 084	7 628	9 456	55,4
1968	339 704	229 070	110 634	32,6	16 636	7 273	9 363	56,3
1969	338 921	227 599	111 322	32,8	16 646	7 245	9 401	56,5
1970	377 610	254 198	123 412	32,7	19 193	8 494	10 699	55,7
1971	369 177	247 133	122 044	33,1	18 753	7 900	10 853	57,9
1972	378 775	257 318	121 457	32,1	18 811	8 011	10 800	57,4
1973	353 725	243 451	110 274	31,2	16 302	7 043	9 259	56,8
1974	331 000	234 321	96 679	29,2	14 614	6 560	8 054	55,1
1975	337 732	231 247	106 485	31,5	14 870	6 071	8 799	59,2
1976	359 694	246 844	112 850	31,4	14 820	6 122	8 698	58,7

Quelle: Statistisches Bundesamt

Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte

Zeit	Unfälle mit Personenschaden			Verunglückte				Unfälle mit nur Sachschaden
	zusammen	innerhalb	außerhalb	Getötete	Verletzte			
		von Ortschaften			zusammen	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	
1953	251 618	193 254	58 364	11 449	315 157	128 800	186 357	221 000
1954	267 925	205 329	62 596	12 071	334 961	133 141	201 820	256 000
1955	296 071	225 075	70 996	12 791	371 160	143 718	227 442	307 000
1956	307 012	234 626	72 386	13 427	383 145	150 582	232 563	357 000
1957	299 866	227 270	72 596	13 004	376 141	148 909	227 232	379 000
1958	296 697	217 274	79 423	12 169	372 524	143 039	229 485	455 000
1959	327 595	239 435	88 160	13 822	419 827	146 951	272 876	516 000
1960	349 315	252 816	96 499	14 406	454 960	145 439	309 521	611 000
1961	339 547	243 708	95 839	14 543	447 927	137 615	310 312	690 000
1962	321 257	224 558	96 699	14 445	428 488	130 573	297 915	758 000
1963	314 642	218 104	96 538	14 513	424 298	129 925	294 373	800 000
1964	328 668	225 926	102 742	16 494	446 172	140 360	305 812	760 000
1965	316 361	214 676	101 685	15 753	433 490	132 725	300 765	783 000
1966	332 622	225 284	107 338	16 868	456 832	141 344	315 488	834 000
1967	335 552	225 748	109 804	17 084	462 048	147 270	314 778	808 000
1968	339 704	229 070	110 634	16 636	468 718	147 432	321 286	841 000
1969	338 921	227 599	111 322	16 646	472 387	150 101	322 286	875 000
1970	377 610	254 198	123 412	19 193	531 795	164 437	367 358	1 015 000
1971	369 177	247 133	122 044	18 753	518 059	160 612	357 447	969 000
1972	378 775	257 318	121 457	18 811	528 527	165 784	362 743	1 002 000
1973	353 725	243 451	110 274	16 302	488 246	150 014	338 232	970 000
1974	331 000	234 321	96 679	14 614	447 142	139 918	307 224	898 000
1975	337 732	231 247	106 485	14 870	457 797	138 038	319 759	927 000
1976	359 694	246 844	112 850	14 820	480 581	145 728	334 853	1 058 000

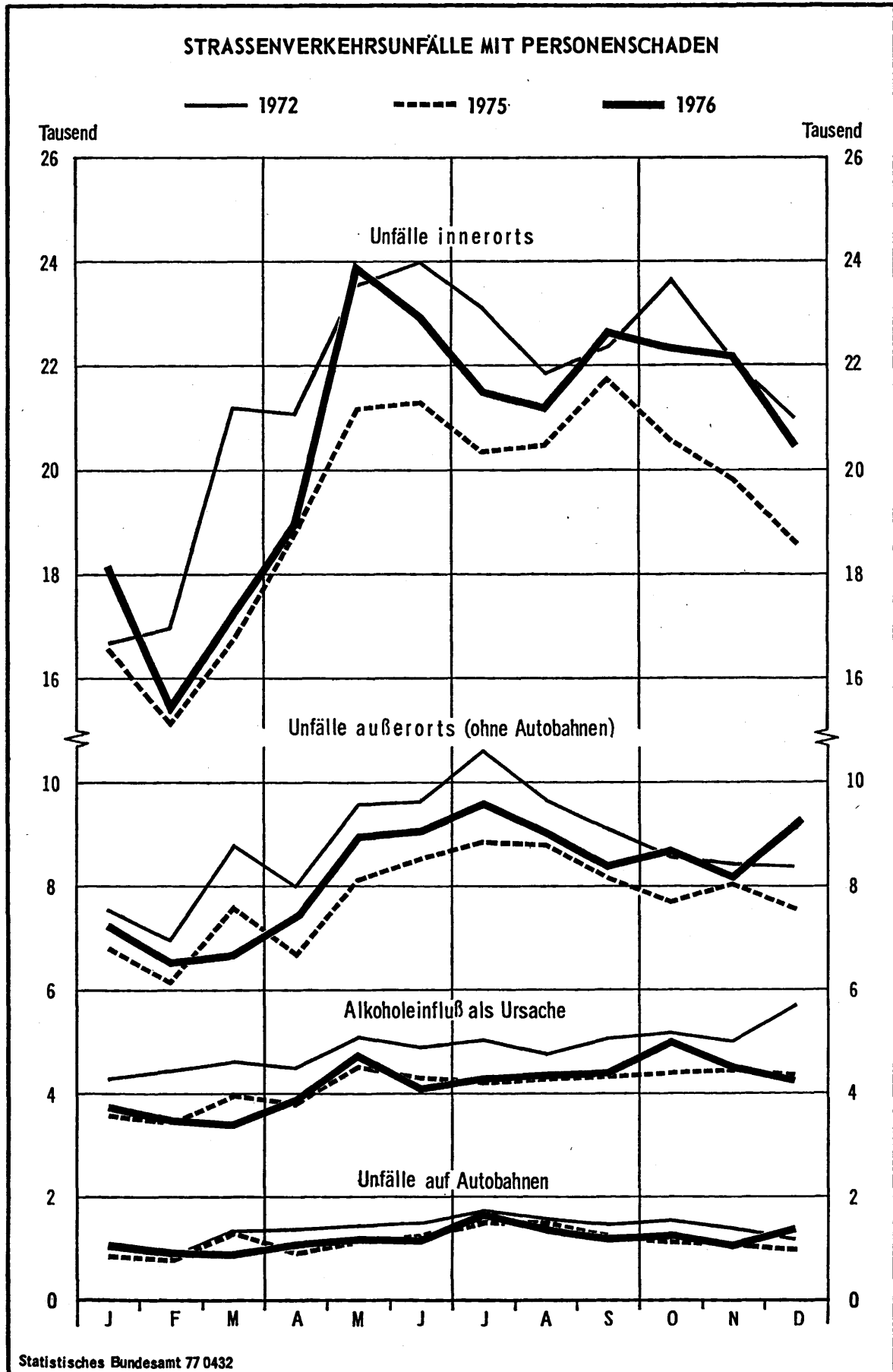
Quelle: Statistisches Bundesamt



**Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden
Verunglückte nach Straßenarten und Ortslage**

Straßenart	Ortslage	Anzahl						Zu- (+) bzw. Abnahme (—)		
		Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Ge- tötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
Bundesauto- bahnen		870	5 905	17 004	949	5 858	16 493	— 8,3	+ 0,8	+ 3,1
Bundesstraßen	innerhalb	1 621	16 825	47 388	1 558	16 120	45 718	+ 4,0	+ 4,4	+ 3,7
	außerhalb	3 254	20 714	37 224	3 221	19 462	35 559	+ 1,0	+ 6,4	+ 4,7
	zusammen	4 875	37 539	84 612	4 779	35 582	81 277	+ 2,0	+ 5,5	+ 4,1
Landesstraßen	innerhalb	1 268	15 607	35 092	1 130	13 832	31 579	+12,2	+12,8	+11,1
	außerhalb	2 674	20 254	32 956	2 695	19 615	31 693	— 0,8	+ 3,3	+ 4,0
	zusammen	3 942	35 861	68 048	3 825	33 447	63 272	+ 3,1	+ 7,2	+ 7,5
Kreisstraßen	innerhalb	503	6 661	13 783	516	5 988	12 479	— 2,5	+11,2	+10,4
	außerhalb	1 199	9 073	13 107	1 209	8 515	12 149	— 0,8	+ 6,6	+ 7,9
	zusammen	1 702	15 734	26 890	1 725	14 503	24 628	— 1,3	+ 8,5	+ 9,2
Andere Straßen	innerhalb	2 730	44 459	127 911	2 867	42 747	124 001	— 4,8	+ 4,0	+ 3,2
	außerhalb	701	6 230	10 388	725	5 901	10 088	— 3,3	+ 5,6	+ 3,0
	zusammen	3 431	50 689	138 299	3 592	48 648	134 089	— 4,5	+ 4,2	+ 3,1
insgesamt	innerhalb	6 122	83 552	224 174	6 071	78 687	213 777	+ 0,8	+ 6,2	+ 4,9
	außerhalb	8 698	62 176	110 679	8 799	59 351	105 982	— 1,1	+ 4,8	+ 4,4
	zusammen	14 820	145 728	334 853	14 870	138 038	319 759	— 0,3	+ 5,6	+ 4,7

Quelle: Statistisches Bundesamt



**Anteil bestimmter Gruppen von Unfallursachen
an der Gesamtzahl aller Ursachen in %**

Ursachen	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Unfälle mit Getöteten												
bei Fahrzeugführern	67,4	68,5	70,6	70,0	71,3	71,0	73,1	75,2	73,7	74,0	73,7	74,8
bei Fahrzeugen	2,5	2,7	2,7	2,7	2,1	2,0	2,0	1,6	1,8	1,7	1,6	1,3
bei Fußgängern	22,7	22,1	20,9	20,2	19,1	19,9	18,6	17,2	17,6	18,9	17,0	16,6
Straßenverhältnisse	5,2	4,6	4,1	4,5	5,3	5,0	4,5	4,1	5,1	3,8	5,3	5,4
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,2	2,1	2,3	2,0	2,2	2,2	1,9	1,9	1,9	1,7	2,4	1,9
Unfälle mit Personenschaden												
bei Fahrzeugführern	75,1	76,3	77,1	77,1	77,2	77,8	80,0	80,7	79,7	81,3	80,2	80,4
bei Fahrzeugen	2,2	2,3	2,2	2,1	1,8	1,6	1,7	1,5	1,4	1,4	1,4	1,2
bei Fußgängern	13,3	13,0	13,0	12,5	12,2	12,2	11,6	11,4	11,1	11,7	10,9	10,0
Straßenverhältnisse	7,2	6,4	5,5	6,2	6,7	6,5	5,0	4,6	6,0	4,0	5,2	6,3
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,2	2,0	2,2	2,1	2,1	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	2,2	2,0
Unfälle mit nur Sachschaden												
bei Fahrzeugführern	86,0	87,4	88,4	88,2	88,2	89,0	91,3	91,9	90,0	92,6	90,5	88,7
bei Fahrzeugen	2,6	2,4	2,5	2,2	1,8	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,4	1,1
bei Fußgängern	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Straßenverhältnisse	8,8	7,8	6,4	7,2	7,6	7,2	5,0	4,7	6,8	4,1	5,7	7,8
Witterungseinflüsse, Hindernisse, Sonstige Ursachen	2,3	2,2	2,5	2,3	2,1	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	2,3	2,2

Quelle: Statistisches Bundesamt

Von der Polizei festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen 1976

— in Klammern: 1975 —

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Ursachen der Fahrzeugführer insgesamt	463 951 (427 805)	80,4 (80,2)	19 146 (18 739)	74,8 (73,7)	410 632 (328 349)	88,7 (90,5)
Verkehrstüchtigkeit	50 644 (50 200)	8,8 (9,4)	3 097 (3 108)	12,1 (12,2)	36 277 (33 929)	7,8 (9,4)
Alkoholeinfluß	45 882 (45 310)	8,0 (8,5)	2 668 (2 673)	10,4 (10,5)	33 742 (31 628)	7,3 (8,7)
Einfluß anderer berauschender Mittel z. B. Drogen, Rauschgift	278 (297)	0,0 (0,1)	15 (11)	0,1 (0,0)	346 (298)	0,1 (0,1)
Übermüdung	2 785 (2 945)	0,5 (0,6)	228 (247)	0,9 (1,0)	1 635 (1 466)	0,4 (0,4)
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	1 699 (1 648)	0,3 (0,3)	186 (177)	0,7 (0,7)	554 (537)	0,1 (0,1)
Straßenbenutzung	33 421 (31 591)	5,8 (5,9)	1 691 (1 630)	6,6 (6,4)	29 508 (25 354)	6,4 (7,0)
Benutzung der falschen Fahrbahn, auch Richtungsfahrbahn, oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	8 957 (8 438)	1,6 (1,6)	354 (387)	1,4 (1,5)	4 671 (4 359)	1,0 (1,2)
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	24 464 (23 153)	4,2 (4,3)	1 337 (1 243)	5,2 (4,9)	24 837 (20 995)	5,4 (5,8)
Geschwindigkeit						
Nicht angepaßte	101 262 (90 636)	17,6 (17,0)	5 868 (5 812)	22,9 (22,9)	80 769 (60 628)	17,4 (16,7)
Mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	11 545 (12 530)	2,0 (2,3)	1 046 (1 205)	4,1 (4,7)	8 057 (7 715)	1,7 (2,1)
In anderen Fällen	89 717 (78 106)	15,6 (14,6)	4 822 (4 607)	18,8 (18,1)	72 712 (52 913)	15,7 (14,6)
Abstand	31 534 (28 832)	5,5 (5,4)	349 (306)	1,4 (1,2)	47 084 (35 571)	10,2 (9,8)
Ungenügender Sicherheitsabstand	30 646 (28 015)	5,3 (5,3)	339 (300)	1,3 (1,2)	45 341 (34 165)	9,8 (9,4)
Starkes Bremsen des Vorfahrenden ohne zwingenden Grund	888 (817)	0,2 (0,2)	10 (6)	0,0 (0,0)	1 743 (1 406)	0,4 (0,4)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Überholen	25 132 (25 397)	4,4 (4,8)	1 000 (1 205)	3,9 (4,7)	23 138 (20 647)	5,0 (5,7)
Unzulässiges Rechtsüberholen ..	1 057 (1 043)	0,2 (0,2)	23 (32)	0,1 (0,1)	1 015 (1 034)	0,2 (0,3)
Überholen trotz Gegenverkehr ..	4 251 (3 934)	0,7 (0,7)	346 (354)	1,4 (1,4)	2 948 (2 457)	0,6 (0,7)
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	6 616 (5 842)	1,1 (1,1)	143 (164)	0,6 (0,6)	7 708 (6 342)	1,7 (1,7)
Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	1 247 (1 477)	0,2 (0,3)	93 (121)	0,4 (0,5)	908 (917)	0,2 (0,3)
Überholen ohne Beachtung des nochfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	1 682 (1 733)	0,3 (0,3)	38 (36)	0,1 (0,1)	3 003 (2 493)	0,6 (0,7)
Fehler beim Wiedereinordnen ..	2 363 (2 953)	0,4 (0,6)	83 (125)	0,3 (0,5)	1 937 (2 178)	0,4 (0,6)
Sonstige Fehler beim Überholen	5 887 (5 914)	1,0 (1,1)	206 (253)	0,8 (1,0)	3 760 (3 312)	0,8 (0,9)
Fehler beim Überholtwerden ...	2 029 (2 501)	0,4 (0,5)	68 (120)	0,3 (0,5)	1 859 (1 914)	0,4 (0,5)
Vorbeifahren	2 059 (2 100)	0,4 (0,4)	34 (41)	0,1 (0,2)	3 442 (2 871)	0,7 (0,8)
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen	1 503 (1 480)	0,3 (0,3)	22 (28)	0,1 (0,1)	2 506 (1 962)	0,5 (0,5)
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	556 (620)	0,1 (0,1)	12 (13)	0,0 (0,1)	936 (909)	0,2 (0,3)
Nebeneinanderfahren; fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren sowie Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens	2 708 (2 273)	0,5 (0,4)	55 (45)	0,2 (0,2)	6 795 (4 989)	1,5 (1,4)
Vorfahrt, Vorrang	68 630 (65 794)	11,9 (12,3)	1 550 (1 602)	6,1 (6,3)	67 410 (56 228)	14,6 (15,5)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

noch Anlage 37

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“	9 908 (9 976)	1,7 (1,9)	86 (93)	0,3 (0,4)	12 388 (10 840)	2,7 (3,0)
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen ..	48 268 (45 062)	8,4 (8,4)	1 169 (1 144)	4,6 (4,5)	45 912 (37 359)	9,9 (10,3)
Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen	381 (552)	0,1 (0,1)	12 (22)	0,0 (0,1)	758 (696)	0,2 (0,2)
Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen	994 (996)	0,2 (0,2)	65 (79)	0,3 (0,3)	558 (527)	0,1 (0,1)
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	6 779 (6 656)	1,2 (1,2)	121 (131)	0,5 (0,5)	6 164 (5 259)	1,3 (1,4)
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge ..	1 900 (2 117)	0,3 (0,4)	34 (40)	0,1 (0,2)	1 289 (1 193)	0,3 (0,3)
Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	400 (435)	0,1 (0,1)	63 (93)	0,2 (0,4)	341 (354)	0,1 (0,1)
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren ...	59 814 (54 256)	10,4 (10,2)	1 028 (1 059)	4,0 (4,2)	58 324 (46 814)	12,6 (12,9)
Fehler beim Abbiegen	38 819 (35 460)	6,7 (6,6)	670 (694)	2,6 (2,7)	31 758 (26 451)	6,9 (7,3)
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6 999 (6 310)	1,2 (1,2)	148 (151)	0,6 (0,6)	12 747 (9 902)	2,8 (2,7)
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand .	13 996 (12 486)	2,4 (2,3)	210 (214)	0,8 (0,8)	13 819 (10 461)	3,0 (2,9)
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	23 793 (21 903)	4,1 (4,1)	1 425 (1 302)	5,6 (5,1)	188 (165)	0,0 (0,0)
An Fußgängerüberwegen	4 337 (4 272)	0,8 (0,8)	162 (154)	0,6 (0,6)	38 (34)	0,0 (0,0)
An Fußgängerfurten	2 609 (1 834)	0,5 (0,3)	75 (48)	0,3 (0,2)	19 (13)	0,0 (0,0)
Beim Abbiegen	3 017 (2 638)	0,5 (0,5)	45 (51)	0,2 (0,2)	35 (22)	0,0 (0,0)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
An Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	963 (938)	0,2 (0,2)	59 (54)	0,2 (0,2)	19 (28)	0,0 (0,0)
An anderen Stellen	12 867 (12 221)	2,2 (2,3)	1 084 (995)	4,2 (3,9)	77 (68)	0,0 (0,0)
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	3 420 (3 263)	0,6 (0,6)	74 (81)	0,3 (0,3)	2 163 (1 841)	0,5 (0,5)
Unzulässiges Halten oder Parken	667 (759)	0,1 (0,1)	17 (23)	0,1 (0,1)	887 (810)	0,2 (0,2)
Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen, sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen ..	714 (681)	0,1 (0,1)	49 (50)	0,2 (0,2)	837 (705)	0,2 (0,2)
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	2 039 (1 823)	0,4 (0,3)	8 (8)	0,0 (0,0)	439 (326)	0,1 (0,1)
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	1 509 (1 423)	0,3 (0,3)	67 (74)	0,3 (0,3)	689 (614)	0,1 (0,1)
Ladung, Besetzung	1 627 (1 491)	0,3 (0,3)	50 (57)	0,2 (0,2)	1 510 (1 247)	0,3 (0,3)
Überladung, Überbesetzung	621 (617)	0,1 (0,1)	28 (26)	0,1 (0,1)	199 (195)	0,0 (0,1)
Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile ...	1 006 (874)	0,2 (0,2)	22 (31)	0,1 (0,1)	1 311 (1 052)	0,3 (0,3)
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	58 398 (48 646)	10,1 (9,1)	2 858 (2 417)	11,2 (9,5)	53 335 (37 451)	11,5 (10,3)
Technische Mängel, Wartungsmängel	7 181 (7 643)	1,2 (1,4)	343 (408)	1,3 (1,6)	5 166 (4 921)	1,1 (1,4)
Beleuchtung	1 104 (1 031)	0,2 (0,2)	67 (84)	0,3 (0,3)	341 (328)	0,1 (0,1)
Bereifung	2 501 (2 965)	0,4 (0,6)	144 (173)	0,6 (0,7)	2 029 (2 065)	0,4 (0,6)
Bremsen	1 809 (1 947)	0,3 (0,4)	71 (90)	0,3 (0,4)	1 365 (1 321)	0,3 (0,4)
Lenkung	420 (412)	0,1 (0,1)	14 (19)	0,1 (0,1)	284 (255)	0,1 (0,1)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

noch Anlage 37

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Zugvorrichtung	66 (74)	0,0 (0,0)	5 (4)	0,0 (0,0)	153 (114)	0,0 (0,0)
Andere Mängel	1 281 (1 214)	0,2 (0,2)	42 (38)	0,2 (0,1)	994 (838)	0,2 (0,2)
Falsches Verhalten der Fußgänger	57 776 (58 079)	10,0 (10,9)	4 239 (4 326)	16,6 (17,0)	952 (708)	0,2 (0,2)
Verkehrstüchtigkeit	4 311 (4 327)	0,7 (0,8)	536 (562)	2,1 (2,2)	99 (86)	0,0 (0,0)
Alkoholeinfluß	4 126 (4 137)	0,7 (0,8)	516 (537)	2,0 (2,1)	91 (84)	0,0 (0,0)
Einfluß anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift	22 (26)	0,0 (0,0)	4 (1)	0,0 (0,0)	2 (—)	0,0 (0,0)
Übermüdung	9 (15)	0,0 (0,0)	1 (2)	0,0 (0,0)	— (—)	0,0 (0,0)
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	154 (149)	0,0 (0,0)	15 (22)	0,1 (0,1)	6 (2)	0,0 (0,0)
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	49 126 (49 144)	8,5 (9,2)	3 297 (3 253)	12,9 (12,8)	692 (519)	0,1 (0,1)
An Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	2 852 (2 791)	0,5 (0,5)	161 (176)	0,6 (0,7)	144 (132)	0,0 (0,0)
Auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen ..	607 (661)	0,1 (0,1)	25 (23)	0,1 (0,1)	10 (4)	0,0 (0,0)
In der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	4 579 (4 424)	0,8 (0,8)	337 (354)	1,3 (1,4)	73 (66)	0,0 (0,0)
An anderen Stellen:						
Durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	9 676 (10 240)	1,7 (1,9)	365 (389)	1,4 (1,5)	47 (37)	0,0 (0,0)
Ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	28 993 (28 774)	5,0 (5,4)	2 164 (2 045)	8,5 (8,0)	357 (237)	0,1 (0,1)
Durch sonstiges falsches Verhalten	2 419 (2 254)	0,4 (0,4)	245 (266)	1,0 (1,0)	61 (43)	0,0 (0,0)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Nichtbenutzen des Gehweges	615 (758)	0,1 (0,1)	55 (71)	0,2 (0,3)	11 (10)	0,0 (0,0)
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite	636 (730)	0,1 (0,1)	109 (154)	0,4 (0,6)	28 (15)	0,0 (0,0)
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	948 (975)	0,2 (0,2)	32 (38)	0,1 (0,1)	23 (10)	0,0 (0,0)
Andere Fehler der Fußgänger	2 140 (2 145)	0,4 (0,4)	210 (248)	0,8 (1,0)	99 (68)	0,0 (0,0)
Straßenverhältnisse	36 481 (27 979)	6,3 (5,2)	1 392 (1 340)	5,4 (5,3)	36 058 (20 587)	7,8 (5,7)
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn	34 618 (26 139)	6,0 (4,9)	1 303 (1 222)	5,1 (4,8)	34 425 (19 384)	7,4 (5,3)
Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl	986 (766)	0,2 (0,1)	13 (13)	0,1 (0,1)	321 (228)	0,1 (0,1)
Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer	346 (356)	0,1 (0,1)	6 (15)	0,0 (0,1)	194 (218)	0,0 (0,1)
Schnee, Eis	17 995 (12 615)	3,1 (2,4)	654 (573)	2,6 (2,3)	19 083 (9 073)	4,1 (2,5)
Regen	14 233 (11 468)	2,5 (2,1)	588 (583)	2,3 (2,3)	14 061 (9 346)	3,0 (2,6)
Andere Einflüsse	1 058 (934)	0,2 (0,2)	42 (38)	0,2 (0,1)	766 (519)	0,2 (0,1)
Zustand der Straße	1 727 (1 683)	0,3 (0,3)	71 (97)	0,3 (0,4)	1 518 (1 097)	0,3 (0,3)
Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis .	627 (738)	0,1 (0,1)	30 (55)	0,1 (0,2)	646 (590)	0,1 (0,2)
Anderer Zustand der Straße ..	1 100 (945)	0,2 (0,2)	41 (42)	0,2 (0,2)	872 (507)	0,2 (0,1)
Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen	64 (72)	0,0 (0,0)	3 (5)	0,0 (0,0)	79 (71)	0,0 (0,0)
Mangelhafte Beleuchtung der Straße	56 (58)	0,0 (0,0)	11 (7)	0,0 (0,0)	22 (20)	0,0 (0,0)
Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen	16 (27)	0,0 (0,0)	4 (9)	0,0 (0,0)	14 (15)	0,0 (0,0)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

noch Anlage 37

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Witterungseinflüsse	5 847	1,0	294	1,1	4 928	1,1
	(5 500)	(1,0)	(337)	(1,3)	(3 436)	(0,9)
Sichtbehinderung durch Nebel	2 120	0,4	132	0,5	1 539	0,3
	(2 250)	(0,4)	(168)	(0,7)	(1 470)	(0,4)
Starken Regen, Hagel, Schnee- gestöber usw.	1 777	0,3	77	0,3	2 084	0,5
	(1 382)	(0,3)	(82)	(0,3)	(1 026)	(0,3)
Blendende Sonne	1 083	0,2	32	0,1	759	0,2
	(1 141)	(0,2)	(41)	(0,2)	(606)	(0,2)
Seitenwind	701	0,1	43	0,2	423	0,1
	(578)	(0,1)	(34)	(0,1)	(249)	(0,1)
Unwetter oder sonstige Witte- rungseinflüsse	166	0,0	10	0,0	123	0,0
	(149)	(0,0)	(12)	(0,0)	(85)	(0,0)
Hindernisse	3 686	0,6	56	0,2	3 727	0,8
	(3 368)	(0,6)	(66)	(0,3)	(2 733)	(0,8)
Nicht oder unzureichend ge- sicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn	318	0,1	6	0,0	269	0,1
	(287)	(0,1)	(14)	(0,1)	(210)	(0,1)
Wild auf der Fahrbahn	1 370	0,2	20	0,1	1 371	0,3
	(1 139)	(0,2)	(16)	(0,1)	(916)	(0,3)
Anderes Tier auf der Fahrbahn ..	1 342	0,2	15	0,1	1 287	0,3
	(1 274)	(0,2)	(14)	(0,1)	(954)	(0,3)
Sonstiges Hindernis auf der Fahr- bahn	656	0,1	15	0,1	800	0,2
	(668)	(0,1)	(22)	(0,1)	(653)	(0,2)
Sonstige Ursachen	1 824	0,3	118	0,5	1 437	0,3
	(2 951)	(0,6)	(185)	(0,7)	(2 070)	(0,6)
Ursachen von anderen Personen als Fahrzeugführer oder Fußgänger .	194	0,0	15	0,1	53	0,0
	(163)	(0,0)	(14)	(0,1)	(32)	(0,0)
Ursachen insgesamt	576 940	100,0	25 603	100,0	462 953	100,0
	(533 488)	(100,0)	(25 415)	(100,0)	(362 836)	(100,0)

¹⁾ Von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten.

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger, die 1975 und 1976
zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten**

Ursache	1975	1976	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) 1976 gegenüber 1975
	Anzahl		%
Ursachen innerhalb von Ortschaften	17 707	17 537	- 1,0
Ursachen außerhalb von Ortschaften	1 186	1 096	- 7,6
zusammen ...	18 893	18 633	- 1,4
darunter:			
Mangelnde Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol-, Drogen- einfluß oder körperliche bzw. geistige Schwächen	32	38	+ 18,8
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn			
an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizei oder Lichtzeichen geregelt war	803	782	- 2,6
auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung	273	228	- 16,5
in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Licht- zeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	1 224	1 294	+ 5,7
an anderen Stellen	15 425	15 139	- 1,9
darunter:			
durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	4 717	4 452	- 5,6
ohne auf den Verkehr zu achten	10 259	10 211	- 0,5
Spielen auf der Fahrbahn	520	575	+ 10,6
Nichtbenutzen des Gehweges	131	91	- 30,5
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite	56	54	- 3,6

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 39

**Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Radfahrer, die 1975 und 1976
zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten**

Ursache	1975	1976	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) 1976 gegenüber 1975
	Anzahl		%
Ursachen innerhalb von Ortschaften	13 229	14 751	+ 11,5
Ursachen außerhalb von Ortschaften	1 963	2 157	+ 9,9
zusammen ...	15 192	16 908	+ 11,3
davon:			
Mangelnde Verkehrstüchtigkeit durch			
Alkoholeinfluß	17	21	+ 23,5
Andere berauschende Mittel (Rauschgift, Drogen)	3	1	x
Übermüdung	1	—	x
Körperliche und geistige Mängel	41	28	- 31,7
zusammen ...	62	50	- 19,4
Fahrfehler	15 130	16 858	+ 11,4
darunter:			
Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges	3 299	3 606	+ 9,3
Fehler beim Abbiegen	2 878	3 161	+ 9,8
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1 939	2 128	+ 9,7
Benutzung der falschen Fahrbahn	1 270	1 407	+ 10,8
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1 098	1 176	+ 7,1
Falsches Überholen	618	569	- 7,9
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	516	683	+ 32,4
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	447	456	+ 2,0
Ungenügender Sicherheitsabstand	255	331	+ 29,8
Nebeneinanderfahren, Fehler beim Fahrstreifenwechsel	224	276	+ 23,2
Falsches Vorbeifahren	129	111	- 14,0
Überbesetzung, -ladung	77	81	+ 5,2
Nichtbeachtung der Beleuchtungsvorschriften	77	96	+ 24,7
Außerdem techn. bzw. Wartungsmängel bei			
Fahrrädern der 6- bis 14jährigen Verursacher von Un-			
fällen mit Personenschaden	358	341	- 4,7
darunter:			
Bremsen	171	145	- 15,2
Beleuchtung	96	104	+ 8,3

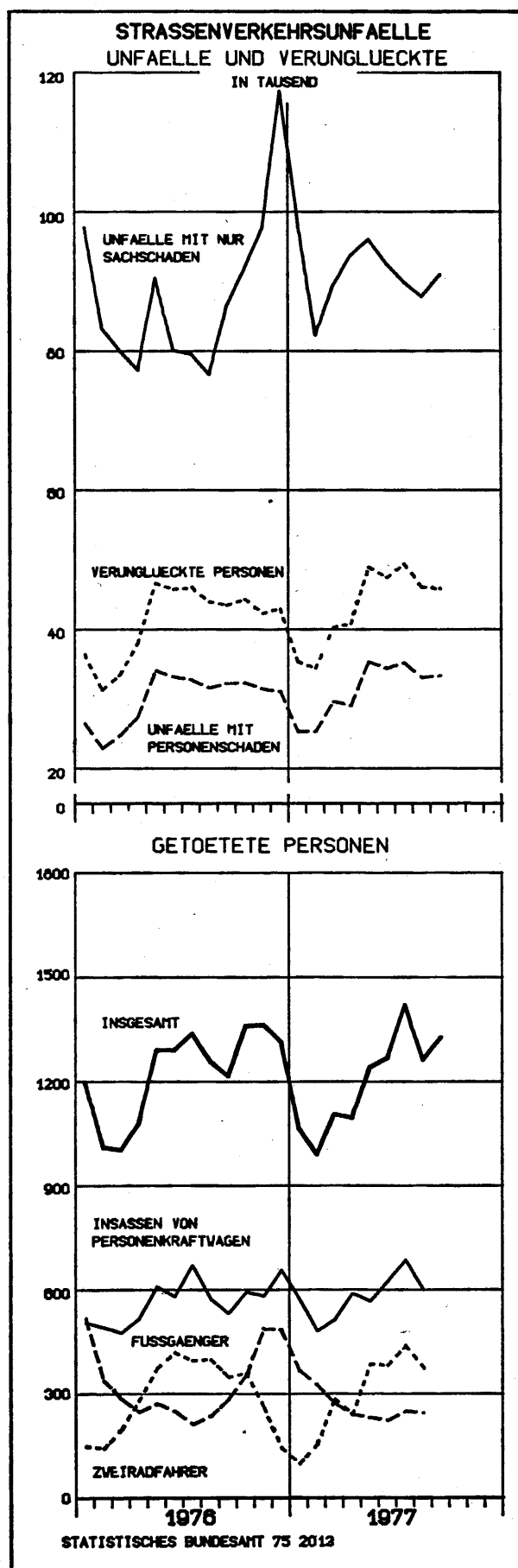
Quelle: Statistisches Bundesamt

**Unfallbeteiligung und Anteil der Ursache „Alkoholeinfluß“
der Kraftfahrzeugführer**

Jahr	Unfallbeteiligte Kraftfahrzeugführer		darunter mit Unfallursache „Alkoholeinfluß“		
	Anzahl	1966 = 100	Anzahl	Anteil %	1966 = 100
— bei Unfällen mit Getöteten —					
1966	19 859	100	3 180	16,0	100
1967	20 151	101	3 157	15,7	99
1968	19 986	101	2 936	14,7	92
1969	21 048	106	3 134	14,9	99
1970	24 271	122	3 459	14,3	109
1971	23 891	120	3 340	14,0	105
1972	24 025	121	3 587	14,9	113
1973	20 932	105	2 790	13,3	88
1974	18 497	93	2 741	14,8	86
1975	18 846	95	2 527	13,4	79
1976	19 041	96	2 534	13,3	80
— bei Unfällen mit Personenschaden —					
1966	478 890	100	42 164	8,8	100
1967	481 618	101	42 775	8,9	101
1968	494 875	103	42 206	8,5	100
1969	521 694	109	42 829	8,2	102
1970	591 148	123	48 699	8,2	115
1971	576 050	120	48 740	8,5	116
1972	597 465	125	51 945	8,7	123
1973	558 226	117	43 987	7,9	104
1974	516 844	108	43 292	8,4	103
1975	521 547	109	43 431	8,3	103
1976	559 857	117	44 002	7,9	104

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 41



Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden nach Straßenarten

Straßenart Ortslage	Unfälle mit Per- sonen- schaden	Verunglückte Personen			Unfälle mit Per- sonen- schaden	Verunglückte Personen			Zu- bzw. Abnahme (—)			
		Ge- tötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte		Ge- tötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Unfälle mit Per- sonen- schaden	Ge- tötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
Januar bis Juni 1977				Januar bis Juni 1976				Personen				
Anzahl									in %			
Autobahnen	7 102	432	2 919	8 291	6 330	380	2 570	7 382	12,2	13,7	13,6	12,3
Bundesstraßen ..	42 664	2 188	18 291	42 370	40 101	2 262	17 404	39 481	6,4	— 3,3	5,1	7,3
innerorts	24 723	740	8 283	23 870	23 080	753	7 768	22 029	7,1	— 1,7	6,6	8,4
außerorts	17 941	1 448	10 008	18 500	17 021	1 509	9 636	17 452	5,4	— 4,1	3,9	6,0
Landesstraßen ..	37 896	1 845	18 211	35 085	34 671	1 832	16 506	31 915	9,3	0,7	10,3	9,9
innerorts	20 261	615	7 737	18 309	18 407	624	7 240	16 371	10,1	— 1,5	6,9	11,8
außerorts	17 635	1 230	10 474	16 776	16 264	1 208	9 266	15 544	8,4	1,8	13,0	7,9
Kreisstraßen	15 854	828	8 104	13 809	14 428	785	7 190	12 352	9,9	5,5	12,7	11,8
innerorts	8 368	242	3 412	7 191	7 437	236	3 001	6 351	12,5	2,5	13,7	13,2
außerorts	7 486	586	4 692	6 618	6 991	549	4 189	6 001	7,1	6,7	12,0	10,3
andere Straßen ..	75 596	1 497	24 492	69 149	73 030	1 621	23 945	66 199	3,5	— 7,7	2,3	4,5
innerorts	70 184	1 214	21 639	64 306	67 597	1 311	21 098	61 346	3,8	— 7,4	2,6	4,8
außerorts	5 412	283	2 853	4 843	5 433	310	2 847	4 853	— 0,4	— 8,7	0,2	— 0,2
Insgesamt	179 112	6 790	72 017	168 704	168 560	6 880	67 615	157 329	6,3	— 1,3	6,5	7,2
innerorts	123 536	2 811	41 071	113 676	116 521	2 924	39 107	106 097	6,0	— 3,9	5,0	7,1
außerorts	55 576	3 979	30 946	55 028	52 039	3 956	28 508	51 232	6,8	0,6	8,6	7,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 43

An Straßenverkehrsunfällen beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Januar bis Juni 1977 Unfälle mit		Januar bis Juni 1976 Unfälle mit		Zu- bzw. Abnahme (—) Unfälle mit	
	Personen- schaden	schwerem Sach- schaden	Personen- schaden	schwerem Sach- schaden	Personen- schaden	Sach- schaden
	Anzahl				in %	
Führer von Mofas, Mopeds	19 511	541	17 167	374	13,7	44,7
innerorts	16 207	430	14 100	299	14,9	43,8
außerorts	3 304	111	3 067	75	7,7	48,0
Krafträdern, Kraftrollern	19 358	1 219	19 299	982	0,3	24,1
innerorts	14 234	966	14 202	755	0,2	27,9
außerorts	5 124	253	5 097	227	0,5	11,5
Personenkraftwagen	221 325	281 667	203 467	234 463	8,8	20,1
innerorts	149 401	212 788	137 523	177 473	8,6	19,9
außerorts	71 924	68 879	65 944	56 990	9,1	20,9
Bussen	3 252	2 958	3 058	2 498	6,3	18,4
innerorts	2 581	2 270	2 490	1 924	3,7	18,0
außerorts	671	688	568	574	18,1	19,9
Güterkraftfahrzeugen	17 621	25 664	16 852	22 161	4,6	15,8
innerorts	10 185	16 142	9 864	13 840	3,3	16,6
außerorts	7 436	9 522	6 988	8 321	6,4	14,4
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	1 064	1 011	920	823	15,7	22,8
innerorts	423	496	334	379	26,6	30,9
außerorts	641	515	586	444	9,4	16,0
Sonderkraftfahrzeugen nicht zur Lastenbe- förderung	660	964	674	821	— 2,1	17,4
innerorts	437	690	448	568	— 2,5	21,5
außerorts	223	274	226	253	— 1,3	8,3
Kraftfahrzeugen zusammen	282 791	314 024	261 437	262 122	8,2	19,8
innerorts	193 468	233 782	178 961	195 238	8,1	19,7
außerorts	89 323	80 242	82 476	66 884	8,3	20,0
darunter						
flüchtig	11 779	24 814	10 914	20 683	7,9	20,0
innerorts	7 912	18 032	7 405	15 247	6,8	18,3
außerorts	3 867	6 782	3 509	5 436	10,2	24,8

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Januar bis Juni 1977 Unfälle mit		Januar bis Juni 1976 Unfälle mit		Zu- bzw. Abnahme (—) Unfälle mit	
	Personen- schaden	schwerem Sach- schaden	Personen- schaden	schwerem Sach- schaden	Personen- schaden	Sach- schaden
	Anzahl				in %	
Fahrrädern	23 030	375	21 808	284	5,6	32,0
innerorts	20 035	267	18 801	205	6,6	30,2
außerorts	2 995	108	3 007	79	— 0,4	36,7
darunter						
unter 15 Jahren	10 704	143	9 700	89	10,4	60,7
innerorts	9 488	103	8 519	65	11,4	58,5
außerorts	1 216	40	1 181	24	3,0	66,7
Anderen Fahrzeugen	2 351	5 564	2 854	5 391	— 17,6	3,2
innerorts	1 732	4 656	1 987	4 291	— 12,8	8,5
außerorts	619	908	867	1 100	— 28,6	— 17,5
Fußgängern	32 888	525	33 317	453	— 1,3	15,9
innerorts	30 399	448	30 605	371	— 0,7	20,8
außerorts	2 489	77	2 712	82	— 8,2	— 6,1
darunter						
unter 15 Jahren	14 472	93	14 527	88	— 0,4	5,7
innerorts	13 752	82	13 678	69	— 0,5	18,8
außerorts	720	11	849	19	— 15,2	— 42,1
65 Jahre und älter	5 841	92	5 873	78	— 0,6	17,9
innerorts	5 447	72	5 473	69	— 0,5	4,3
außerorts	394	20	400	9	— 1,5	x
andere Personen	265	55	222	54	19,4	1,9
innerorts	188	33	139	19	35,3	73,7
außerorts	77	22	83	35	— 7,2	— 37,2
insgesamt	341 325	320 543	319 638	268 304	6,8	19,5
innerorts	245 822	239 186	230 493	200 124	6,7	19,5
außerorts	95 503	81 357	89 145	68 180	7,1	19,3
darunter						
unter 15 Jahren	25 557	297	24 498	223	4,3	33,2
innerorts	23 540	232	22 421	171	5,0	35,7
außerorts	2 017	65	2 077	52	— 2,9	25,0
65 Jahre und älter	16 726	9 564	15 652	7 728	6,9	23,8
innerorts	13 085	7 305	12 331	5 789	6,1	26,2
außerorts	3 641	2 259	3 321	1 939	9,6	16,5

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 44

Verunglückte Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Getötete			Schwerverletzte		
	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)
	1977	1976		1977	1976	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fahrer und Mitfahrer von						
Mofas, Mopeds	338	359	— 5,9	6 151	5 376	14,4
innerorts	177	181	— 2,2	4 668	3 965	17,7
außerorts	161	178	— 9,6	1 483	1 411	5,1
Kraftträdern, Kraftrollern	613	585	4,8	7 481	7 540	— 0,8
innerorts	264	236	11,9	4 677	4 746	— 1,5
außerorts	349	349	—	2 804	2 794	0,4
Personenkraftwagen	3 365	3 193	5,4	36 616	33 064	10,7
innerorts	740	703	5,3	13 559	12 359	9,7
außerorts	2 625	2 490	5,4	23 057	20 705	11,4
Bussen	11	10	10,0	237	197	20,3
innerorts	7	3	x	135	122	10,7
außerorts	4	7	x	102	75	36,0
Güterkraftfahrzeugen	133	142	— 6,3	1 178	1 176	0,2
innerorts	31	40	—22,5	344	384	—10,4
außerorts	102	102	—	834	792	5,3
Landwirtschaftliche Zugmaschinen	28	37	—24,3	138	135	2,2
innerorts	11	5	x	56	45	24,4
außerorts	17	32	—46,9	82	90	— 8,9
Sonderkraftfahrzeugen nicht zur Lastenbe- förderung	19	10	90,0	102	79	29,1
innerorts	6	6	—	49	34	44,1
außerorts	13	4	x	53	45	17,8
Kraftfahrzeugen zusammen	4 507	4 336	3,9	51 903	47 567	9,1
innerorts	1 236	1 174	5,3	23 488	21 655	8,5
außerorts	3 271	3 162	3,4	28 415	25 912	9,7
Fahrrädern	599	620	— 3,4	6 708	6 488	3,4
innerorts	329	315	4,4	5 399	5 202	3,8
außerorts	270	305	—11,5	1 309	1 286	1,8
darunter						
unter 15 Jahren	195	171	14,0	3 307	3 138	5,4
innerorts	122	96	27,1	2 744	2 601	5,5
außerorts	73	75	— 2,7	563	537	4,8
andere Fahrzeuge	5	11	x	105	121	—13,2
innerorts	3	6	x	73	72	1,4
außerorts	2	5	x	32	49	—34,7

Leichtverletzte			Verunglückte		
Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)
1977	1976		1977	1976	
Anzahl		%	Anzahl		%
12 204	10 893	12,0	18 693	16 628	12,4
10 603	9 437	12,4	15 448	13 583	13,7
1 601	1 456	10,0	3 245	3 045	6,6
13 232	13 382	— 1,1	21 326	21 507	— 0,9
10 408	10 514	— 1,0	15 349	15 496	— 1,0
2 824	2 868	— 1,5	5 977	6 011	— 0,6
105 062	95 850	9,6	145 043	132 107	9,8
59 570	54 033	10,2	73 869	67 095	10,1
45 492	41 817	8,8	71 174	65 012	9,5
1 996	1 721	16,0	2 244	1 928	16,4
1 469	1 305	12,6	1 611	1 430	12,7
527	416	26,7	633	498	27,1
3 801	3 809	— 0,2	5 112	5 127	— 0,3
1 641	1 678	— 2,2	2 016	2 102	— 4,1
2 160	2 131	1,4	3 096	3 025	2,3
341	280	21,8	507	452	12,2
144	104	38,5	211	154	37,0
197	176	11,9	296	298	— 0,7
264	243	8,6	385	332	16,0
163	143	14,0	218	183	19,1
101	100	1,0	167	149	12,1
136 900	126 178	8,5	193 310	178 081	8,6
83 998	77 214	8,8	108 722	100 043	8,7
52 902	48 964	8,0	84 588	78 038	8,4
14 273	13 419	6,4	21 580	20 527	5,1
13 011	12 161	7,0	18 739	17 678	6,0
1 262	1 258	0,3	2 841	2 849	— 0,3
6 691	5 989	11,7	10 193	9 298	9,6
6 166	5 473	12,7	9 032	8 170	10,6
525	516	1,7	1 161	1 128	2,9
359	453	— 20,8	469	585	— 19,8
305	373	— 18,2	381	451	— 15,5
54	80	— 32,5	88	134	— 34,3

noch Anlage 44

Art der Verkehrsbeteiligung Ortslage	Getötete			Schwerverletzte		
	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)
	1977	1976		1977	1976	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Fußgänger	1 664	1 908	- 12,8	13 257	13 403	- 1,1
innerorts	1 236	1 427	- 13,4	12 084	12 153	- 0,6
außerorts	428	481	- 11,0	1 173	1 250	- 6,2
darunter						
unter 15 Jahren	344	417	- 17,5	6 339	6 334	0,1
innerorts	280	308	- 15,6	5 951	5 868	1,4
außerorts	84	109	- 22,9	388	466	- 16,7
65 Jahre und älter	775	864	- 10,3	2 581	2 517	2,5
innerorts	637	730	- 12,7	2 415	2 359	2,4
außerorts	138	134	3,0	166	158	5,1
andere Personen	15	5	x	44	38	15,8
innerorts	7	2	x	27	27	—
außerorts	8	3	x	17	11	54,5
insgesamt	6 790	6 880	- 1,3	72 017	67 617	6,5
innerorts	2 811	2 924	- 3,9	41 071	39 109	5,0
außerorts	3 979	3 956	0,6	30 946	28 508	8,6
darunter						
unter 15 Jahren	632	695	- 9,1	11 645	11 333	2,8
innerorts	403	423	- 4,7	2 180	9 188	3,0
außerorts	229	272	- 15,8	5 439	2 145	1,6
65 Jahre und älter	1 412	1 509	- 6,4	9 465	5 033	8,1
innerorts	878	965	- 9,0	3 965	3 722	6,5
außerorts	536	544	- 1,8	1 474	1 311	12,4

Leichtverletzte			Verunglückte		
Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)	Januar bis Juni		Zu- Abnahme (-)
1977	1976		1977	1976	
Anzahl		%	Anzahl		%
17 035	17 159	- 0,7	31 956	32 470	- 1,6
16 250	16 270	- 0,1	29 570	29 850	- 0,9
785	889	- 11,7	2 386	2 620	- 8,9
7 513	7 549	- 0,5	14 196	14 300	- 0,7
7 289	7 290	- 0,0	13 500	13 466	0,3
224	259	- 13,5	696	834	- 16,6
2 402	2 405	- 0,1	5 758	5 786	- 0,5
2 321	2 309	- 0,5	5 373	5 398	- 0,5
81	96	- 15,6	385	388	- 0,8
137	119	15,1	196	162	21,0
112	78	43,6	146	107	36,4
25	41	- 39,0	50	55	- 9,1
168 704	157 328	7,2	247 511	231 825	6,8
113 676	106 096	7,1	157 558	148 129	6,4
55 028	51 232	7,4	89 953	83 696	7,5
21 326	20 067	6,3	33 603	32 095	4,7
17 502	16 376	6,9	27 370	25 987	5,3
3 824	3 691	3,6	6 233	6 108	2,0
8 761	8 212	6,7	15 612	14 754	5,8
6 733	6 384	5,5	11 576	11 071	4,6
2 028	1 828	10,9	4 036	3 683	9,6

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 45

Bundesanstalt für Straßenwesen
Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Beifahrern
nach Straßentypen im Zeitvergleich Januar 1974 bis September 1977 ¹⁾
in %

	Einbauquote	Anlegequote / Fahrer ²⁾		Anlegequote / Beifahrer ²⁾	
		alle Pkw	Gurt-Pkw	alle Pkw mit Beifahrer	Gurt-Pkw mit Beifahrer
Autobahn					
August 1975	72 (2 002)	49 (2 002)	68 (1 451)	48 (631)	67 (450)
November 1975 ³⁾	80 (6 057)	55 (7 252)	70 (4 866)	56 (4 135)	68 (2 842)
Januar 1976 :	92 (6 416)	71 (6 416)	77 (5 874)	n. e. ⁴⁾	n. e. ⁴⁾
März 1976	92 (7 514)	72 (7 514)	79 (6 878)	67 (4 196)	74 (3 867)
Oktober 1976	92 (5 597)	70 (5 597)	77 (5 147)	73 (3 356)	79 (3 102)
März 1977	94 (5 600)	71 (5 600)	76 (5 262)	75 (3 321)	79 (3 119)
September 1977	95 (5 600)	70 (5 600)	74 (5 326)	73 (3 514)	77 (3 343)
Landstraße					
August 1975	66 (1 024)	29 (1 024)	44 (677)	28 (532)	42 (349)
November 1975	73 (5 762)	34 (5 762)	46 (4 199)	36 (2 787)	48 (2 084)
Januar 1976	80 (4 964)	58 (4 964)	73 (3 953)	n. e. ⁴⁾	n. e. ⁴⁾
März 1976	85 (5 786)	51 (5 786)	60 (4 950)	53 (2 787)	61 (2 419)
Oktober 1976	87 (4 800)	47 (4 800)	54 (4 186)	51 (2 395)	58 (2 121)
März 1977	89 (4 800)	49 (4 800)	55 (4 270)	53 (2 422)	59 (2 152)
September 1977	93 (4 800)	52 (4 800)	56 (4 442)	54 (2 338)	58 (2 171)
Innerorts					
Januar 1974	41 (14 728)	9 (14 728)	22 (6 010)	n. e. ⁴⁾	n. e. ⁴⁾
November 1974	53 (8 597)	13 (8 597)	24 (4 575)	n. e. ⁴⁾	n. e. ⁴⁾
August 1975	64 (1 200)	16 (1 200)	25 (762)	14 (405)	22 (259)
November 1975	74 (7 148)	22 (7 148)	30 (5 304)	18 (2 121)	25 (1 553)
Januar 1976	79 (1 700)	36 (1 700)	45 (1 342)	n. e. ⁴⁾	n. e. ⁴⁾
März 1976	84 (5 997)	35 (5 997)	42 (5 049)	36 (1 660)	43 (1 397)
Oktober 1976	89 (8 397)	32 (8 397)	36 (7 467)	30 (2 482)	34 (2 201)
März 1977	91 (8 400)	33 (8 400)	36 (7 642)	34 (2 529)	38 (2 312)
September 1977	93 (8 400)	38 (8 400)	41 (7 833)	39 (2 607)	42 (2 412)

¹⁾ Die Daten wurden durch direkte Verhaltensbeobachtungen im fließenden Verkehr erhoben (Verkehrsgrößen). Die Prozentzahlen geben den jeweiligen Anteil der Pkw mit eingebautem Gurt bzw. die Gurtanlegequoten für die Fahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

²⁾ Die Prozentuierungsbasis bezieht sich einmal auf alle Beobachtungsobjekte (alle Pkw), zum anderen auf Beobachtungsobjekte mit eingebauten Sicherheitsgurten (Gurt-Pkw).

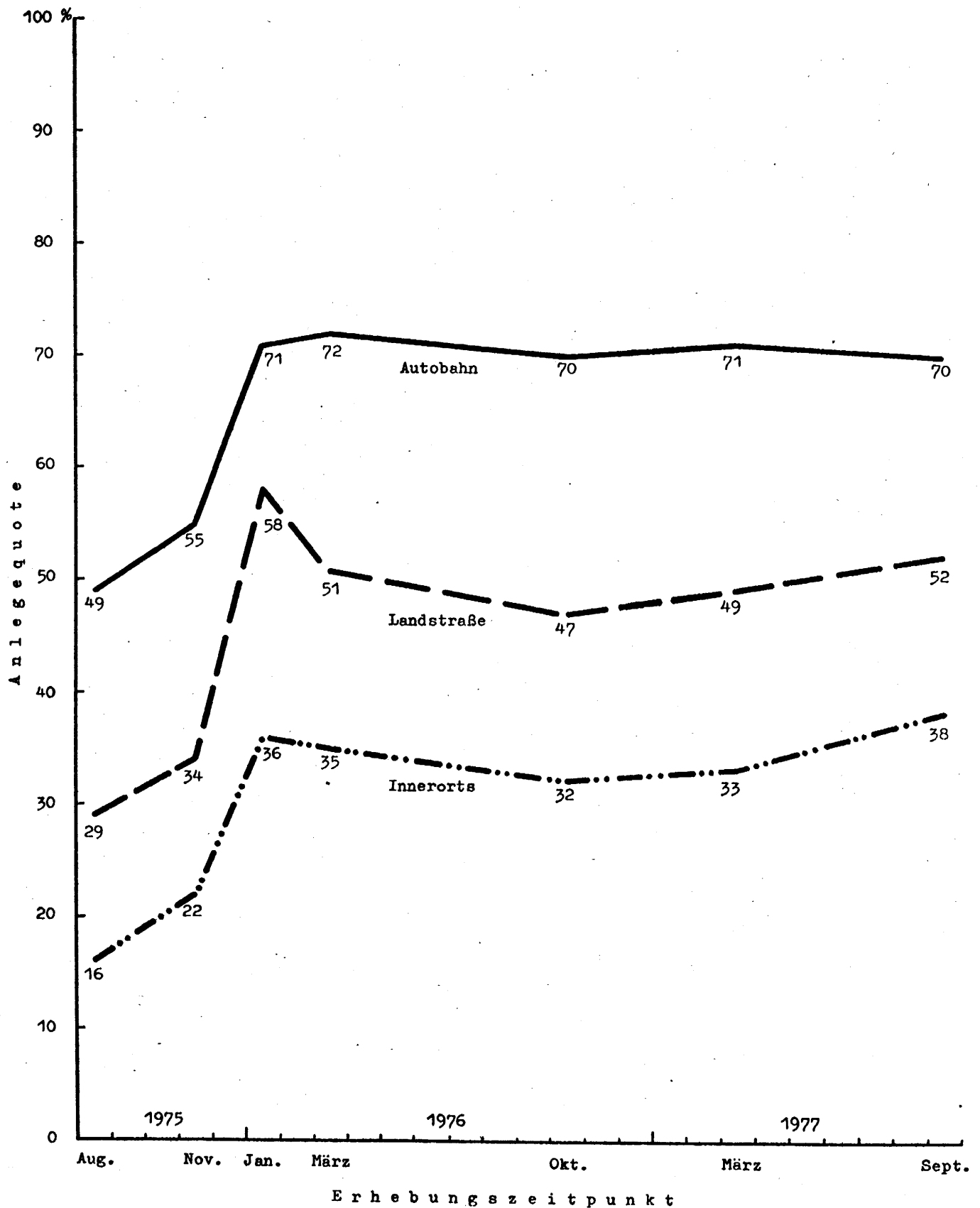
³⁾ Da im November 1975 aufgrund des ungünstigen Beobachtungsstandortes an einer der sechs Autobahnzählstellen die Gurteinbauquoten nicht erhoben werden konnten, vermindert sich die Zahl der Objekte dementsprechend.

⁴⁾ Daten nicht erhoben.

18. November 1977

**Gurtanlegequote der Fahrer auf der Basis aller Pkw nach Straßentypen von
August 1975 bis September 1977**

in %



Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Anlage 47

**Verkehrsministerkonferenz
am 2./3. November 1977 in Saarbrücken****Punkt 7 der Tagesordnung:****Obligatorischer Sehtest für Kraftfahrer ab 60 Jahre****Beschluß**

Die Verkehrsminister und -senatoren der Länder schließen sich der Auffassung des Bundesministers für Verkehr an, daß angesichts der Feststellungen der Bundesanstalt für Straßenwesen ein obligatorischer Sehtest für alle älteren Fahrerlaubnisinhaber nicht gerechtfertigt ist und ein solcher Sehtest daher nicht eingeführt werden soll.

Bundesrat**Beschluß-Drucksache 103/77**

16. 12. 77

Entschließung des Bundesrates zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Maßnahmen auf dem Gebiet der Straßenverkehrs-Ordnung

Der Bundesrat befürwortet die Ausdehnung der Schutzhelmtragepflicht auf alle Fahrer motorisierter Zweiräder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h. Angesichts der Unfallzahlen bei motorisierten Zweirädern appelliert er an alle Fahrer motorisierter Zweiräder, einen Schutzhelm zu tragen. Gezielte Kontrollen sollen sicherstellen, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei Mofa 25 nicht durch technische Veränderungen am Fahrzeug überschritten wird.

Der Bundesrat wird nach einem Jahr unter Berücksichtigung der inzwischen gesammelten Erfahrungen entscheiden, ob die Einbeziehung von Mofa-25-Fahrern in die Schutzhelmtragepflicht erforderlich ist.

Der Bundesrat spricht sich dafür aus, zum gegenwärtigen Zeitpunkt von einer Bußgeldbewehrung abzusehen.

Der Bundesrat geht davon aus, daß die Anforderungen an das Führen von motorisierten Zweirädern angehoben werden müssen. Dabei sollen insbesondere folgende Punkte berücksichtigt werden:

Mofa 25

Die Führer eines Mofa 25 müssen ausreichende Kenntnisse über die Verkehrsvorschriften und die einschlägige Gefahrenlehre besitzen.

Eine amtliche Fahrprüfung wird nicht für erforderlich gehalten.

Das Angebot an Ausbildungsmöglichkeiten sollte weit gestreut sein und beispielsweise Schulen, Fahrschulen und bestimmte Verbände umfassen.

Ob der Antragsteller ausreichende Kenntnisse besitzt, soll mit amtlichem Fragebogen von einer Stelle festgestellt werden, die von der zuständigen Behörde bestimmt wird.

Die Ausstellung und Mitführung einer Bescheinigung über die bestandene theoretische Prüfung ist ausreichend.

Fahrerlaubnisklassen 4 und 5

Zweiräder der Klasse 5 werden in die Klasse 4 überführt.

Krankenfahrstühle und Kraftfahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h werden aus der Klasse 4 in die Klasse 5 überführt.

Für Krafträder der Klasse 4 ist neben der theoretischen auch eine praktische Prüfung erforderlich.

Die Kriterien für Prüfungsfahrzeuge für die Klassen 1 und 4 sollen in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt werden.

VIII. Anhang

A Unfallforschung, Technologische Forschung und Entwicklung

B Rettungswesen

A. Unfallforschung

(Literaturverzeichnis: Anlage zu diesem Anhang)

1. Wesentliche Ergebnisse der Themenbereiche aus den Forschungsprogrammen der Bundesanstalt für Straßenwesen

1.1. Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung

Grundlegende Quelle der Kenntnisse über das Unfallgeschehen ist der auf den polizeilichen Unfallaufnahmen aufbauende Datenbestand der amtlichen Statistik. Diese Daten durch entsprechende Programme für die besonderen Aufgaben der Unfallforschung nutzbar zu machen, war nach wie vor ein wesentliches Anliegen der Bundesanstalt für Straßenwesen, das im Zusammenwirken mit den statistischen Ämtern bereits für Teilaufgaben erfolgreich verwirklicht wurde [1, 2]. Auch die beim Kraftfahrt-Bundesamt, bei Krankenhäusern, Gerichtsmedizinischen Instituten, Prosekturen, Rettungsorganisationen, Versicherungen, Sachverständigen sowie Hochschul- und Industrieforschungsteams vorhandenen Unfalldaten konnten teilweise zu speziellen Fragestellungen herangezogen werden [3]. Bei der Durchführung verschiedener Untersuchungen wurde vielfach deutlich, daß Unfalldaten und ihre derzeitige Merkmalsgliederung in der amtlichen Statistik bei vielen Fragestellungen keine hinreichend begründete Interpretation erlauben, sondern vielmehr je nach Fragestellung weitere Unfallmerkmale sowie Daten u. a. über die Bevölkerung, über verkehrsrelevante Einstellungen, Teilnahme am Verkehr sowie Verkehrsverhalten, über die Straße und den Verkehr und über Kosten des Straßenverkehrs zu erheben, aufzubereiten und miteinander zu verknüpfen sind (vgl. z. B. [1], [2]). Verschiedene methodisch ausgerichtete Projekte [4, 5, 6, 7, 8] dienen zur Vorbereitung der Entwicklung eines umfassenden Modells zur rationellen Erhebung und Auswertung der für die Unfallforschung längerfristig notwendigen Datenbasis.

Hierzu zählen Untersuchungen des KBA über Auswirkungen der konstruktiven Verbesserungen von Kraftfahrzeugen auf das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit „Tempo 100“, über Fahrergruppen sowie kfz.-typspezifische Unfallbelastungen, Fehlverhaltensweisen von Fahranfängern, die kfz.-typ-

bezogene Auswertung von Verkehrsunfallanzeigen und die Auswertung des Verkehrszentralregisters als Mittel der Effizienzkontrolle.

1.2. Verbesserung der passiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen aufgrund gezielter örtlicher Unfallanalysen und mit Hilfe biomechanischer Untersuchungen

106 Pkw-Unfälle mit verletzten Gurtträgern wurden einer eingehenden Beurteilung unterzogen. In den meisten Fällen hatte der Sicherheitsgurt zur Verminderung der Folgen beigetragen. Nur in einem Fall waren durch den Gurt schwerere Verletzungen gesetzt worden, als ohne Sicherheitsgurt mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten gewesen wäre. Die Erforschung derartiger Fälle sowie die Bemühungen um weitere technische Verbesserungen der Gurte werden auch nach Inkrafttreten der Gurtanlegepflicht fortgesetzt [9, 10, 11, 12, 13]. In Heidelberg, Hannover und Berlin sind interdisziplinäre Teams für örtliche Unfallerbhörungen aus Ingenieuren, Medizinnern und Psychologen eingerichtet worden, die am Unfallort eine eingehende Untersuchung des Einzelfalls unmittelbar nach dem Unfall vornehmen [14, 15, 16]. Die umfangreichen Daten (ca. 4 000 Daten pro Fall) werden auf der Grundlage eines Fragebogens des Committee on the Challenges of Modern Society der Nato dokumentiert und mit EDV-Methoden gespeichert. Bisher konnten mehr als 1 000 Unfälle in diesem ausführlichen Rahmen gesammelt werden.

Einen geschlossenen Überblick über die Aktivitäten auch anderer westeuropäischer Länder auf diesem Gebiet hinsichtlich Art und Umfang der Daten sowie über Arbeitsweise und technische Hilfsmittel der Datenerhebung gibt ein im Auftrag der BAST zusammen mit der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V. erarbeiteter Forschungsbericht [17].

Die Kenntnis **biomechanischer Belastungsgrenzen des Menschen** innerhalb und außerhalb eines Fahrzeugs ist für die Auswahl von Maßnahmen zur Verminderung des Verletzungsrisikos von großer Bedeutung. Auf Anregung der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden drei an verschiedenen Stellen erarbeitete Literaturstudien in einem zusammenfas-

senden Bericht publiziert [18]. Diese Arbeit liefert interessierten Fachleuten aus Industrie und Forschung eine Übersicht verfügbarer Ergebnisse.

Zur Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen ist eine **Aufprallversuchsanlage** im Aufbau. Die Anlage ist so ausgelegt, daß reale Unfälle unterschiedlicher Art nachgefahren werden können. Ferner sind auch Standardversuche entsprechend einschlägiger Normen gegen feste und bewegliche Barrieren mit Fahrzeugen sowie Fahrzeugteilen möglich. Für den Betrieb der Anlage wurde ein langfristiges Programm aufgestellt.

Zur Vorbereitung international anstehender gesetzgeberischer Fragen erarbeitete die BAST für den Bundesminister für Verkehr zwei Studien: einmal zur Beurteilung der technischen und unfallrelevanten Eigenschaften von **Windschutzscheiben** (Verbundglas-Scheibe [VSG] gegenüber Einscheibensicherheitsglas-Scheibe [ESG]) [19], zum anderen zur Frage des Einbaus von **Kopfstützen** auf Vordersitzen von Pkw [20]. Es zeigte sich,

- daß die Verbundglas-Scheibe (VSG) gegenüber der Einscheibensicherheitsglas-Scheibe (ESG) hinsichtlich der Verletzungs- und Unfallgefahr zwar überwiegend Vorteile aufweist; diese Vorteile sind jedoch nicht so entscheidend anzusehen, daß daraus ein Verbot der ESG-Scheibe abzuleiten wäre,
- daß heutige Kopfstützen zwar eine unbestrittene Schutzwirkung haben, aber noch mit Nachteilen behaftet sind, die sich mindern oder beseitigen lassen (Sichtbehinderung, mögliche Fehleinstellung). Da auch eine Nutzen-Kosten-Betrachtung nur bei Annahme günstiger Bedingungen einen gesamtwirtschaftlichen Nutzen für die Kopfstütze ausweist, konnte für den gegenwärtigen Zeitpunkt eine generelle Einbaupflicht nicht vorbehaltlos empfohlen werden.

Im Rahmen der Betreuung der Ressortforschung des Bundesministers für Verkehr wurden **Einzelthemen** bearbeitet, die sich ebenfalls aus der aktuellen Gesetzgebungsarbeit ergaben. Als Projekte seien genannt: Abgas- und Bremsenfragen [21, 22, 23, 24, 25, 26], Messungen zur Festigkeit einzelner Bauteile [29], Anforderungen an Außenkanten von Lastkraftwagen [30], Unterfahrschutz [31], Leuchtenüberprüfung im Verkehr [32], Fahrverhaltensfragen (Bremsen in der Kurve [33, 34]), Betätigungskräfte an Lenkanlagen verschiedener Fahrzeugkategorien [35].

1.3. Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen sowie Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer

Unter Punkt 18 des Verkehrssicherheitsprogramms 1973 empfiehlt die Bundesregierung die rasche und einheitliche Umsetzung der Empfehlungen der Kultusministerkonferenz 1972 zur Verkehrserziehung in den Schulen. Zur Unterstützung bildete die Bundesanstalt für Straßenwesen in ihren Forschungsprogrammen 1973 bis 1976 den Schwerpunkt „Verkehrs-

pädagogische Forschungen“ und erarbeitete im Rahmen einer Projektgruppe u. a. mit den bisherigen Maßnahmenträgern (Vertretern des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs [ADAC], der Deutschen Verkehrswacht, der Kultusministerien sowie Pädagogen) ein Konzept für eine empirisch fundierte Verkehrserziehung [36].

In diesem Rahmen wurden durch mehrere Projekte [37, 38, 39] weitere wissenschaftliche Grundlagen für die **Verkehrserziehung im Vorschul- und Grundschulalter** erarbeitet sowie die bisherigen Bemühungen der mit der praktischen Umsetzung befaßten Verkehrserziehung gezogen. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die Bundesanstalt für Straßenwesen haben 1975 gemeinsam ein Konzept zur **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe** (14- bis 18jährige) erarbeitet mit der Zielsetzung, Jugendliche auf die aktive Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr vorzubereiten. Die Zusammenstellung bisheriger Erkenntnisse und die Ableitung von Lehrzielen ist abgeschlossen und in fünf Teilberichten dargestellt [40]. Mit den Arbeiten zur Bestimmung von Lehrinhalten und -methoden sowie der Erarbeitung von Unterrichtseinheiten befaßt sich z. Z. eine Projektgruppe (Einführung in den motorisierten Straßenverkehr = EMS), die ihre Arbeit voraussichtlich im Frühjahr 1978 abschließen wird. Hierauf erfolgt die Erprobung ausgewählter Unterrichtseinheiten.

Eine Voraussetzung für die Wirksamkeit von **Fahrrausbildung und Fahrerprüfung** im Sinne ihrer Zielsetzung für die Verkehrssicherheit ist gegeben, wenn ihre Inhalte deutlich aufeinander bezogen und an den Anforderungen des Straßenverkehrs orientiert sind. In diesem Zusammenhang wurden Bestrebungen gefördert, die Fahrerprüfung auf der Grundlage neuerer Erkenntnisse zur zielorientierten Messung umzugestalten [41, 42]. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse der neueren Lern- und Unterrichtsforschung auf ihre Brauchbarkeit für Fahrschule und Prüfung ausgewertet und in Beratungen umgesetzt [43].

Zur Erforschung typischer Fehlverhaltensweisen besonders auffälliger Kraftfahrer, sowie der Möglichkeiten ihrer Identifikation durch psychodiagnostische Mittel und ihrer Behandlung durch Entwicklung und Einsatz gezielter **Nachschulungsprogramme** beauftragte die Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahre 1974 eine Projektgruppe [44]. Durch Sonderauswertungen von amtlichen Unfallstatistiken und von Befragungen wurde deutlich, daß Fahrer mit bis zu zwei Jahren Fahrpraxis etwa zwei- bis dreimal so häufig in Unfälle verwickelt sind wie diejenigen Autofahrer, die ihren Führerschein länger als sechs Jahre besitzen. Die Unfallbelastung der jungen Kraftfahrer ist zudem nicht nur höher, sie trägt auch spezifische Züge. Es zeigte sich, daß in der Regel die Entwicklung zum sicheren Fahren mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis nicht als abgeschlossen betrachtet werden kann. Daraus war zu folgern, daß die Gefahren des Straßenverkehrs in ihrer Bedeutung für die Erlebens- und Erfahrungswelt des jungen Fahranfängers herauszustellen und zum anderen die vom Lebensalter bedingten typischen Stärken

und Schwächen anstelle der Überbetonung von Fahrzeugtechnik und Straßenverkehrsordnung in der Fahrschulung, Prüfung und Nachschulung stärker zu berücksichtigen sind.

Diese Überlegungen wurden im Laufe des Jahres 1976 in ein Programm von Auswahl- und Zuweisungsverfahren, von Lehrinhalten und Lernmethoden für die Nachschulung sowie in ein System von Warn- und Beratungsbriefen umgesetzt. Die ersten Versuche mit diesem Programm sind 1977 angelaufen. Aufbauend auf diesen Ansatz und den bisherigen Erfahrungen sind auch Nachschulungsprogramme für alkoholauffällige sowie mehrfach auffällige Kraftfahrer entwickelt worden bzw. in Vorbereitung und werden ab 1978 erprobt. Sämtliche Programme werden hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Verkehrsbewährung der Kursteilnehmer untersucht.

Im Zusammenhang mit der **Alkoholproblematik** mußte die Frage nach geeigneten Aufklärungsmaßnahmen angegangen werden. Im Jahre 1974 wurde in der Bundesrepublik 137 251 Fahrern die Fahrerlaubnis entzogen. In 126 395 Fällen (das entspricht 92 %) war dabei Alkohol am Steuer im Spiel [45]. Die Bedeutung des Problems wird noch deutlicher, wenn man bedenkt, daß rd. 25 bis 30 % der Fahrer, die zum ersten Mal wegen Alkohol am Steuer auffallen und verurteilt werden, einschlägig rückfällig werden.

Mit der gesetzlichen Einführung der 0,8 ‰-Grenze wurde in den Jahren 1974/75 vom Bundesminister für Verkehr eine Aufklärungskampagne zum Thema „Kontra Promille am Steuer“ durchgeführt. Zu ihrer Unterstützung wurden aus psychologischen Analysen des Erlebnisablaufs vor und während der Konfliktsituation „Alkohol und Autofahren“ geeignete Aufklärungs- und Werbeansätze abgeleitet [46, 47].

Als Grundlage für die weitere Arbeit auf diesem Gebiet werden seit 1976 zielgruppenspezifische Aufklärungsansätze erforscht [48, 49, 50, 51]. In einer Langzeitstudie sollen die Trinkgewohnheiten und der damit verbundene Konflikt zwischen Trinken und Fahren unter Berücksichtigung bereits ergriffener und noch beabsichtigter Maßnahmen über einen größeren Zeitabschnitt verfolgt werden, um daraus Kriterien für künftig verbesserte Einwirkungsmöglichkeiten auf den Kraftfahrer abzuleiten.

Zur Situation ausländischer Arbeitnehmer als Verkehrsteilnehmer in der Bundesrepublik Deutschland liegen drei Untersuchungen neueren Datums vor [52, 53, 54]. Zwei wichtige Ergebnisse zeichnen sich ab: Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, daß ausländische Kraftfahrer stärker unfallbelastet sind als deutsche. Es lassen sich jedoch für die einzelnen Nationen spezifische Probleme im Straßenverkehr feststellen. So unterscheiden sich die ausländischen Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf das Alkoholproblem, auf das Geschwindigkeitsverhalten und auf die Unfallarten.

Zur Zeit arbeitet eine Projektgruppe der BAST und des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung an einem Konzept zur Verkehrsaufklärung von ausländischen Arbeitnehmern, das bis Frühjahr 1978 vorgelegt werden soll. Dabei werden von vornherein auch die spezifischen Aktionsformen der po-

tentiellen Maßnahmenträger berücksichtigt (BMV, DVR, DVW, Technische Überwachungsvereine u. a.).

Die laufenden Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zum **Einbau und Anlegen von Sicherheitsgurten** boten ebenso wie die psychologischen Untersuchungen zusätzliche Orientierungshilfen bei der Planung von Aufklärungs- und Werbeaktionen des Bundesministers für Verkehr zum Thema Sicherheitsgurt in den vergangenen Jahren [55, 56]. Im einzelnen trugen diese Untersuchungen zu neueren Erkenntnissen über das Verhalten von Kraftfahrern sowie die Gewohnheitsbildung beim Anlegen und Tragen von Sicherheitsgurten bei, die durch das derzeitige Anlegeverhalten der Kraftfahrer bestätigt werden (s. Anlage 46). Um ein langfristiges Aufklärungskonzept ausbaufähig und korrigierbar zu erhalten, werden auch weiterhin laufend von der Bundesanstalt für Straßenwesen Daten zum Anlegeverhalten des Kraftfahrers erhoben.

1.4 Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psychophysischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer und ihre Möglichkeiten der Informationsaufnahme und -verarbeitung

Über die Informations- und Kommunikationsbedingungen im Verkehr besteht derzeit noch wenig systematisches Wissen. Die BAST hat deshalb schon im Jahre 1972 begonnen, Untersuchungen über den Zusammenhang zwischen Wegweisung und Unfallgeschehen auf Autobahnen und im innerörtlichen Bereich zu vergeben [57]. Die Forschungsaufträge wurden bis zum Jahr 1975 fortgeführt und zum Teil durch generelle Fragen zu den Informationsbedingungen [58], zum Orientierungsverhalten [59] und zur Problematik der Kommunikation [60] ergänzt. Es ist jedoch herauszustellen, daß die heute bekannten Meß- und Analyseverfahren nicht ausreichen, die psychophysischen Prozesse im Menschen bei der Informationsaufnahme und -verarbeitung hinreichend zu erfassen.

Mehr Aussicht relevante Aussagen zu erzielen, bieten Untersuchungen über Diskrepanzen zwischen situationsspezifischer Leistungsanforderung und adäquater Handlungsbereitschaft des Kraftfahrers. Dabei ist zu versuchen, die Leistungsgrenzen des Kraftfahrers aufzuzeigen, um daraus Vorschläge für den Abbau von Anforderungsspitzen abzuleiten. Die BAST hat hier Ansätze aus dem mittelfristigen Forschungsprogramm der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen aufgegriffen und zunächst die Entwicklung eines umfassend ausgerüsteten Meßfahrzeugs zur gleichzeitigen Aufnahme verkehrlicher, medizinischer und psychologischer Daten sowie deren vollautomatische Aufbereitung betrieben. Dieses Fahrzeug ist seit Ende des Jahres 1976 einsatzbereit und wird derzeit in Vorversuchen erprobt.

1.5 Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens

Die Aufgabe der Forschung bestand hier im wesentlichen in der Erarbeitung und Bereitstellung wissenschaftlicher Erkenntnisse für eine wirkungsvol-

lere Fortentwicklung der bestehenden Rettungssysteme. Als erschwerend erwies sich dabei, daß in der Bundesrepublik Deutschland bisher nur wenige allgemein zugängliche Daten über die Rettungsdienste verfügbar waren. Von daher hat die BASt in den vergangenen Jahren zunächst durch Forschungsaufträge versucht, einen Überblick über dokumentierte Rettungseinsätze zu gewinnen und den Zugang zu diesen Daten zu erschließen und zu sichern. Die Daten sollen in einer Datenbank fortlaufend für Analysen zur Verfügung stehen, die zur Beurteilung der ständig an das Rettungswesen herangetragenen Forderungen notwendig sind. Die Bundesanstalt für Straßenwesen bemühte sich aus diesem Grund durch entsprechende Untersuchungsaufträge [61, 62, 63, 64], in geeigneten Regionen der Bundesrepublik Deutschland möglichst alle verfügbaren Daten über Infrastruktur, Unfallgeschehen, Notfälle, Verkehrsgeschehen, Rettungsdienste und Versorgungseinrichtungen zu sammeln. Daneben war es notwendig, Rettungssysteme als theoretische Modelle soweit zu entwickeln, daß sich unterschiedliche Einsatzstrategien und alternative organisatorische Lösungen beurteilen und bewerten lassen [65].

1.6. Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit

Die von der Bundesanstalt für Straßenwesen bisher auf diesem Gebiet initiierten Forschungsprojekte brachten Erkenntnisse über besonders gefährdete Personengruppen wie Kinder, Jugendliche und ältere Menschen [37, 66, 67], über risikoreiche Situationen [68, 69, 70, 71] und über das Verhalten von Fußgängern in bestimmten Verkehrssituationen [72, 73, 74].

Ergänzende Projekte hatten eine Skalierung und Klassifizierung von Verkehrssituationen nach dem Grad ihrer Gefährlichkeit [75], die Untersuchung von Verkehrsunfällen auf Wohnstraßen und die Erfassung sicherheitsrelevanter Verhaltensweisen an Innerortsknotenpunkten [68] zum Ziel. Erste Ergebnisse, die im Zusammenhang mit Fragen der Schulwegsicherung erarbeitet wurden [76], fanden ihren Niederschlag in Empfehlungen zur Aufstellung von Schulwegplänen. Zur Planung von Maßnahmen sowie zur Erleichterung von Entscheidungsprozessen auf diesem Gebiet wurde darüber hinaus auf der Grundlage des vielseitigen Forschungsansatzes [76] in Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Verkehr und den Ländern sowie den beteiligten Verbänden ein „Merkblatt zur Gestaltung und Sicherung von Schulwegen“ erarbeitet.

Zur Vorbereitung einer Aufklärungsaktion des Bundesministers für Verkehr unter dem Thema „Gegen Unfälle in geschlossenen Ortschaften“, mit der die Bevölkerung auf besondere Gefahren des Verkehrs in geschlossenen Ortschaften aufmerksam gemacht werden sollte, wurde ein Problemaufriß für die am stärksten unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder, ältere Menschen, jugendliche Zweiradfahrer, Pkw-Fahrer) erarbeitet [77].

1.7. Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit

Die Fragen der Außerortssicherheit wurden in den vorangegangenen Jahren sowohl im Bereich Verkehrstechnik wie auch im Bereich Unfallforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen unter einer Vielzahl von Fragestellungen behandelt.

Eine breit angelegte Untersuchung von Unfällen an Autobahnverzweigungen und -ausfahrten unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der **Wegweisung** [57] im Lande Niedersachsen sowie von Interviews zum Orientierungsverhalten und zum Risikobewußtsein lieferte konkrete Ansätze zur Verbesserung der Wegweisung, wie z. B. zur Gestaltung des Autobahnnummernschildes. Die Ergebnisse wurden in den Richtlinienentwurf für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen eingearbeitet sowie bei der Überarbeitung des Merkblattes für die Wegweisung außerhalb der Autobahn herangezogen.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen koordinierte Projekte der **Verkehrslenkung und -regelung**, die im Rahmenprogramm des Bundesministers für Verkehr in Versuchsfeldern auf Autobahnen durchgeführt wurden. Ein System für Ersatzroutenbeschilderungen auf Autobahnen wurde durch eine „additive Wechselwegweisung“ entworfen, die versuchsweise im Raum Düsseldorf—Köln erprobt wird. Ein weiteres Versuchsfeld wird 1977 in Rheinland-Pfalz aufgebaut [78]. Mit der Stauwarnanlage am Aichelberg, im Zuge der Autobahn Stuttgart—Ulm (A 8) wurde erstmals eine vollautomatisch wirksame Stauwarneinrichtung auf Autobahnen erprobt [92]. Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme (1976) verringerte sich die Zahl der Unfälle insgesamt, die Zahl der Staufolgeunfälle ging um etwa ein Drittel zurück. Bei Stuttgart und München wurden 1971 der Betrieb von zwei Versuchsfeldern für Nebelwarnanlagen aufgenommen. Die Anlagen haben sich bewährt, ein zweijähriger Vorher-Nachher-Vergleich brachte einen deutlichen Rückgang der schweren nebelbedingten Unfälle. Zur Zeit wird ein System für Fahrhilfen im Nebel entwickelt, das auf einer blockweisen Absicherung von Einzelabschnitten basiert [79]. Bei der Gesamtbeurteilung derartiger Einrichtungen werden Wirtschaftlichkeitsfragen berücksichtigt.

Aus Untersuchungen über den **Straßenwetter- und Warndienst** [80] und die Nutzung von **Verkehrsdurchsagen** [81] ergab sich, daß bei den Kraftfahrern ein hoher Bedarf an Informationen über Straßen- und Verkehrszustände besteht, mit Informationen und Empfehlungen über den Rundfunk eine Verstärkung des Sicherheitsbewußtseins bei den Kraftfahrern zu erzielen ist, Änderungen in der Fahrdisposition (z. B. die Benutzung von empfohlenen Umleitungsstrecken) mit Verkehrswarmmeldungen allein in größerem Maße nicht zu erreichen sind und Informationen über den Rundfunk vor allem die polizeilichen Verkehrslenkungsmaßnahmen unterstützen.

Aufgrund der verkehrspolitischen Diskussion über **Geschwindigkeitsregelungen auf Autobahnen** (Richt-/Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h) wurde die

Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, umfangreiche wissenschaftliche Untersuchungen anzustellen. Dazu bildete die Bundesanstalt eine Projektgruppe aus Wissenschaftlern verschiedener Fachgebiete und Institutionen, der die Aufstellung des Forschungsprogramms, die laufende Koordination der Einzelforschungen, die Abfassung des Zwischenberichts sowie die Verknüpfung der Einzelergebnisse zum Schlußbericht [2] übertragen wurde.

Derzeit ist die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, die in Abstimmung mit den Bundesländern erfolgende versuchsweise Anhebung der Höchstgeschwindigkeit bestimmter Kraftomnibusse für Autobahnen auf 100 km/h hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu untersuchen.

Das Versuchsprogramm für **Anfahrversuche an seitliche Hindernisse** zielt optimale Lösungen für die konstruktive Ausbildung umfahrbarer Gegenstände und für Schutzeinrichtungen vor nicht umfahrbaren Gegenständen an. Erste Ergebnisse zeigten, daß Wegweisertafeln bis zu Abmessungen bis zu 4 m mal 3 m nicht als gefährliche Hindernisse gelten, wenn sie auf geeignete Ständer gesetzt werden. Bei größeren Abmessungen der Tafeln sind Massivpfosten und Sonderkonstruktionen notwendig. Sollbruchstellen müssen dann ein Umfahren durch von der Fahrbahn abkommende Fahrzeuge gewährleisten können, ohne daß eine größere Gefährdung für die Insassen zu erwarten ist.

Bei Lärmschutzwänden mit Einzelstützen sind aus Gründen der passiven Sicherheit abweisende Schutzeinrichtungen vorzusehen. Bei beengten Platzverhältnissen ergeben sich allerdings Schwierigkeiten. In weiteren Versuchen soll daher die Wirksamkeit von Gleitelementen erprobt werden, die an der Lärmschutzwand zusätzlich angebracht werden.

Da vor allem bei niedrigen Verkehrsbelastungen die Wahl der Fahrzeuggeschwindigkeit durch den Kraftfahrer voraussetzt, daß er den räumlichen Verlauf der Straße richtig einschätzt und sein Fahrverhalten den entwurfstechnischen Gegebenheiten anpaßt, wurden in entsprechenden Untersuchungen zur **Streckencharakteristik** [82, 83] mittels Querschnittsmessungen streckenbezogene Geschwindigkeitsprofile von unbeeinflussten fahrenden Kraftfahrzeugen ermittelt und mit verschiedenen, für die jeweilige Strecke charakteristischen Merkmalen in Beziehungen gesetzt. Besonderer Augenmerk galt der Klärung der durch Unstetigkeiten in der Streckencharakteristik ausgelösten Geschwindigkeitsänderungen. Die Untersuchungen verfolgten das Ziel, Schwachstellen im Straßennetz zu erkennen und zu verbessern.

1.8. Untersuchungen über die Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit

Wie schon im Unfallverhütungsbericht 1973 angesprochen, war die Entwicklung verbesserter Kriterien zur Beurteilung des Erfolgs von Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Forschungsprogramm 1974 vorgesehen. Hierzu hat die Bundesanstalt für Straßenwesen daher eine Reihe von Arbeiten vergeben, gefördert oder auch an solchen mitgewirkt mit dem Ziel, die Auswahlverfahren (Kosten-Nutzen-Ana-

lyse, Kosten-Wirksamkeits-Analyse, Nutzen-Zweck-Analyse) hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf Fragen der Verkehrssicherheit zu überprüfen und die erforderlichen ökonomischen Eingangsdaten zur Verfügung zu stellen [84, 85, 86, 87, 88, 89]. Ferner hat die Bundesanstalt für Straßenwesen für verschiedene Maßnahmen Bewertungen durchgeführt [2, 19, 20, 90, 91].

Aufgrund der methodischen Betrachtungen sowie bei der Nutzung der Verfahren wurde deutlich, daß die Anwendungsmöglichkeit der Bewertungs- und Beurteilungsinstrumente im Verkehrssicherheitsbereich in Zukunft vor allem von folgendem bestimmt wird:

- Alle Verfahren sind auf eine weitgehende Verbesserung des Mengengerüsts im umfassenden Sinne angewiesen (z. B. im Hinblick auf genaue Angaben über Zahl und Schwere der durch eine bestimmte Sicherheitsmaßnahme beeinflussbaren Unfälle und deren Folgen). Hier liegt ein eindeutiger Arbeitsschwerpunkt (vgl. Abschnitt 1.1.).
- Wenn in der Verkehrssicherheitspolitik gesamtwirtschaftliche Fragestellungen im Vordergrund stehen, ist trotz aller Beschränkungen der Kosten-Nutzen-Analyse eindeutig der Vorrang zu geben. Sind darüber hinaus oder gar vorwiegend andere Zielkriterien und Einflußgrößen bei der Beurteilung einer Maßnahme von Bedeutung, bieten sich entscheidungstheoretische Verfahren (Kosten-Wirksamkeits- sowie Nutzwert-Analyse) an.

2. Planung der Unfallforschung 1977

Die auf der Basis des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung gebildeten Schwerpunkte der Unfallforschung werden 1977 unter Berücksichtigung des Maßnahmen-Katalogs der Bundesregierung fortgeschrieben, wobei die auf praktische Anwendung gerichtete Forschung auf einigen Gebieten noch durch Grundlagenbeschaffung zu ergänzen ist. Im einzelnen werden in folgenden Themenbereichen Forschungsaufgaben entwickelt:

- Verbesserung der Datenbasis für die Unfallforschung
Der BAST ist als zentrale Institution der Unfallforschung des Bundes die Aufgabe gestellt, auf eine Vereinfachung und Vereinheitlichung von Datenerhebungen, -sammlungen und -verarbeitung sowie auf die Bereitstellung und Pflege des Datenbestandes hinzuwirken.
- Ermittlung von Toleranzgrenzen und Schutzkriterien durch die Simulation von Verkehrsunfällen
Eine wirksame Verbesserung von Schutzeinrichtungen am Kraftfahrzeug erfordert eine genaue Kenntnis der biomechanischen Belastungsgrenzen des Menschen. Zur Ermittlung solcher Werte hat die BAST eine Konzeption entwickelt, die das Nachfahren realer Unfälle zum zentralen Forschungsgegenstand macht und dafür im Hinblick auf den erforderlichen Aufwand durch die Grün-

derung eines international getragenen „Forschungsverbund Biomechanik“ eine breitere Basis geschaffen.

- Organisations- und Ablaufmodelle der Unfallrettung

Die in den Forschungsprogrammen 1975 und 1976 begonnenen Arbeiten zur Gewinnung eines Überblicks über die dokumentierten Rettungsdienst-einsätze, zur Ergänzung von Beurteilungsdaten und zur Sicherung des Datenzugangs werden fortgeführt.

- Verkehrssicherheit im kommunalen Bereich

Neben der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen wird zunehmend deutlich, daß im Kommunalbereich eine Reihe von institutionellen, sachlichen und personellen Problemen bestehen, die die Verkehrssicherheitsarbeit beeinflussen und daher untersucht werden müssen.

- Belastung und Beanspruchung des Kraftfahrers

Es ist beabsichtigt, theoretische Modelle über den Zusammenhang zwischen den einzelnen Meßgrößen abzuleiten, Laborversuche zur Abgrenzung des Einflusses einzelner Meßgrößen durchzuführen und Feldversuche zur Aufdeckung besonders kennzeichnender Situationen abzuwickeln.

- Erhöhung der Wirksamkeit polizeilicher Überwachungsmaßnahmen im Straßenverkehr

Es sollen polizeiliche Überwachungsmaßnahmen hinsichtlich ihres Beitrages zur Verkehrssicherheit untersucht und Vorschläge zur Steigerung der Effizienz der Überwachung abgeleitet werden.

- Begleitung und Behandlung alkoholauffälliger Kraftfahrer und Möglichkeiten der Früherkennung

Untersuchungen weisen darauf hin, daß unter den alkoholauffälligen Kraftfahrern eine Gruppe existiert, die durch alle bisherigen Maßnahmen in ihrem Verhalten kaum beeinflußt werden konnte. Die Forschung zielt auf die möglichst frühzeitige Erkennung und Behandlung solchermaßen gefährdeter Kraftfahrer hin.

Weiterhin betreut die Bundesanstalt das kraftfahrzeugtechnische Forschungsprogramm des Bundesministers für Verkehr, das neben den Anliegen der Verminderung der Umweltbelastung durch Kraftfahrzeuge vor allem der Hebung der Sicherheit der Kraftfahrzeuge gewidmet ist. Im Jahre 1977 gilt das Hauptgewicht der Untersuchung der Fahrdynamik von Fahrzeugketten — wie den Sicherheitsproblemen von Pkw mit Wohnanhängern und den Lkw mit Anhängern.

Für alle Forschungsvorhaben wird bereits im Planungsstadium eine intensive Koordinierung mit den einschlägigen Programmen anderer Forschungsträger im In- und Ausland angestrebt.

3. Technologische Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministers für Forschung und Technologie

3.1.

Zur Untersuchung des Standes der Technik und der Ermittlung vorrangiger Forschungsschwerpunkte wurde im Auftrag der Bundesregierung die Studie Technologien für die Sicherheit im Straßenverkehr [94] von Fachleuten aus Industrie und Wissenschaft erstellt. In systematischer Analyse wurden die Teilbereiche Unfallerrfassung und -bewertung, der Mensch als Fahrzeugführer, aktive und passive Sicherheit, Verkehrsablauf und Rettungswesen einer substantiellen Bewertung unterzogen. Die daraus abgeleiteten technologischen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten konzentrieren sich auf die Untersuchung von Kompatibilitätskonzepten, mit denen längerfristig wirksame Lösungen zur Minderung der Unfallrisiken schwächerer Verkehrsteilnehmer erreicht werden sollen. In einer ersten Stufe wird der Schwerpunkt Kompatibilität zwischen Personenkraftwagen unterschiedlicher Masse behandelt. Eine Erweiterung auf die Kompatibilität zwischen Pkw- und Zweiradfahrern und Pkw und Fußgänger ist vorgesehen.

3.2.

Zur Verbesserung der aktiven Sicherheit werden automatische Blockierverhinderer entwickelt, wobei kostengünstige Systeme für Mittelklassefahrzeuge im Vordergrund stehen. Die mit einzelnen Versuchsmustern erfolgreich abgeschlossene Entwicklung autarker Abstandswarnsysteme wird im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen der Bundesregierung in einem Feldversuch unter realen Verkehrsbedingungen erprobt, um abschließend ein Lastenheft über die Anforderungen an das System erstellen zu können.

3.3.

Längerfristig können Verkehrsleit- und -zielführungssysteme mit Zweiwegkommunikation zwischen dem Fahrzeugführer und einer Steuerzentrale zur Entflechtung des Verkehrs beitragen. Mit einem Großversuch im Autobahnnetz des Ruhrgebietes sollen Erfahrungen mit einem Leit- und Zielführungssystem im Hinblick auf eine allgemeine Einführung gewonnen werden. Die Bundesregierung unterstützt den Versuch im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen [95, 96]. In einer Systemstudie wurden neue Möglichkeiten von Notmelde-systemen untersucht. Die Konzeption eines Auto-Notfunk-Systems wurde vorgestellt und in einer stufenweisen Entwicklung realisiert. In einem modellhaften Großversuch wird das System unter realen Bedingungen erprobt. Neue Technologien zur Rettung Unfallverletzter wurden mit dem Vorhaben Rettungswagen verwirklicht, einem neuen Konzept für den Rettungswagen der achtziger Jahre.

Anlage zu Anhang A

Literaturverzeichnis

- [1] Auswirkungen von „Tempo 100“ auf Verkehrsablauf und Unfallgeschehen
Projektgruppe „Tempo 100“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1975
- [2] Auswirkungen einer Richtgeschwindigkeit im Vergleich zu einer Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen, Projektgruppe „Autobahngeschwindigkeiten“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977
- [3] Häufigkeit von Unfällen, bei denen der Sicherheitsgurt nicht zur Verminderung der Folgen beigetragen hat (FP 7341)
- [4] Ermittlung repräsentativer Bezirke (FP 7215)
- [5] Untersuchungen zur Genauigkeit und Handhabung von Unfallstatistiken (FP 7311)
- [6] Grundsätze zur Kategorienbildung bei verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen (FP 7531)
- [7] Ermittlung von Unfallverteilungsgesetzen (FP 7535)
- [8] Erhebung und Analyse von Unfalldunkelziffern (FP 7536)
- [9] Einfluß der Lage der Gurtverankerungspunkte und der Sitzhaltung auf die Wirkung von Sicherheitsgurten (FP 7504/2)
- [10] Einzelelemente zur Erhöhung der Wirksamkeit von Sicherheitsgurten (FP 7504/3)
- [11] Vergleichbarkeit und Reproduzierbarkeit von dynamischen Gurtprüfungen (FP 1.7557)
- [12] Abstimmung von Sicherheitsgurt und Überlebensraum im Hinblick auf Einflußgrößen von Gurten und Fahrzeuginnenraum auf Verletzungen — ECE-Regelung (FP 1.7639)
- [13] Verordnung und Erfassung von 16 000 Verkehrsunfallanzeigen (FP 7341/2)
- [14] Erhebungen am Unfallort (FP 7261)
- [15] Erhebungen am Unfallort (FP 7263)
- [16] Örtliche Untersuchung von Fußgänger- und Radfahrerunfällen (FP 7506)
- [17] Unfallforschung
Westeuropäische Forschungsprogramme und ihre Ergebnisse
Eine Übersicht
Schriftenreihe der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V. (FAT), Nr. 4, 1977
- [18] Faerber, E. et al.:
Biomechanische Belastungsgrenzen
Heft 3 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976
- [19] Sievert, W. et al.:
Windschutzscheiben von Personenkraftwagen
Heft 5 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976
- [20] Sievert, W. et al.:
Kopfstützen für Sitze in Personenkraftwagen
Heft 6 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976
- [21] Bremsvorschriften für Langsamläufer (FP 1.7560)
- [22] Berücksichtigung verschiedener Bremsbeläge bei den Typprüfungen von Bremsanlagen (FP 1.7561)
- [23] Stellungnahme zu dem britischen Vorschlag Bremsprüfung Typ III (FP 1.7562)
- [24] Ermittlung eines Prüfverfahrens bei Anwendung der Vorschriften über die Bremskraftverteilung (FP 1.7563)
- [25] Internationale Anwendung von Weiterentwicklung der Abgasvorschriften ECE-GRPA (FP 1.7565)
- [26] Bremswegformel und zugehöriger Mindestwert für die Vollverzögerung (FP 1.7652)
- [27] Geräuschmessungen an Pkw, Lkw und Kraftomnibussen zur Ausarbeitung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel in der Auspuffvorrichtung von Kfz (FP 1.7548)
- [28] Untersuchungen über das Geräuschverhalten von Kraftfahrzeugen (FP 1.7648)
- [29] Messung an der Beanspruchung von Zugsattelzapfen an Sattelfahrzeugen unter verschiedenen Betriebsbedingungen (FP 1.7508)
- [30] Anforderungskatalog für Außenkanten an Lkw (FP 1.7513)
- [31] Verformungsverhalten von Pkw an Unterfahrschutzeinrichtungen variierter Form und Steife (FP 1.7627)
- [32] Leuchtenüberprüfung im Verkehr (FP 1.7566)
- [33] Entwicklung von Verfahren zur Prüfung des Fahrverhaltens von Pkw mit Wohnanhängern (FP 1.7625)
- [34] Erprobung eines Testverfahrens für das Bremsen in der Kurve und Ermittlung geeigneter Bewertungskriterien (FP 1.7650)
- [35] Messungen der Betätigungskräfte an Lenkungen der verschiedenen Fahrzeugkategorien bei unterschiedlichen Betriebsbedingungen (FP 1.7653)

- [36] Erlebnis- und Verhaltensformen von Kindern im Straßenverkehr, Heft 4 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976
- [37] Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern (FP 7312)
- [38] Verkehrswissen und Verkehrsverständnis bei 5- bis 6-jährigen Kindern (FP 7375)
- [39] Dimensionen der Verkehrswelt von Kindern — Einfluß informativ vermittelten Wissens auf das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr (FP 7378)
- [40] Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (FP 7409/1—5)
- [41] Einsatzmöglichkeiten audiovisueller Hilfsmittel im Rahmen der Führerscheinprüfung (FP 7408/2)
- [42] Möglichkeiten zur Standardisierung der praktischen Fahrprüfung (FP 7516)
- [43] OECD
Driver Instruction
S10-Report, Paris 1976
- [44] Typische Fehlverhaltensweisen von Fahrern (FP 7406)
- [45] Kretschmer, E.; Weichert, D.:
Cross — National Driver Behaviour and Attitude Research — Drivers Attitudes and Opinion Study Deutscher Beitrag zu der unter der Schirmherrschaft der IDBRA durchgeführten Untersuchung „Driver's Attitudes and Opinions“, Köln 1977
- [46] Undeutsch, U.:
Leitlinien für Aufklärungs- und Werbeaktionen zur Vermeidung des Führens von Kraftfahrzeugen im alkoholbeeinflussten Zustand
Heft 23 der Schriftenreihe „Faktor Mensch im Verkehr“, Köln 1976
- [47] Einfluß der Trinkgewohnheiten bestimmter Fahrergruppen auf die Verkehrssicherheit (FP 7245)
- [48] Repräsentativbefragung zum Thema „Alkohol und Fahren“ (FP 7609)
- [49] Feststellung des Anteils alkoholisierter Fahrer im Straßenverkehr (FP 7610)
- [50] Trinkmusterstudie (FP 7611)
- [51] Einflußfaktoren im Umfeld „Alkohol und Fahren“ (FP 7612)
- [52] TÜV-Rheinland e. V.:
Ausländische Arbeitnehmer als Kraftfahrer in Deutschland, unveröffentlichter Forschungsbericht der BAST, Köln 1976 (FP 7418)
- [53] TÜV-Rheinland e. V.:
Unfallbeteiligung deutscher und ausländischer Pkw-Fahrer in Nordrhein-Westfalen, Auswertung und Unfallstatistiken 1975, unveröffentlichter Forschungsbericht der BAST, Köln 1976 (FP 7418)
- [54] IFEP, Marktanalysen GmbH:
Der ausländische Arbeitnehmer in seiner Rolle als Teilnehmer am deutschen Straßenverkehr, unveröffentlichter Forschungsauftrag des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Verkehrswacht, Köln 1976
- [55] Kroj, G.; Pfafferott, I.:
Ziele, Befunde und Konsequenzen psychologischer Untersuchungen zum Sicherheitsgurt — eine zusammenfassende Darstellung
Heft 2 der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr“, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1974
- [56] Verhalten von Gegnern des Sicherheitsgurts bei Einführung einer Anlegepflicht (FP 7430)
- [57] Unfälle an Autobahnverzweigungen und -ausfahrten unter besonderer Berücksichtigung des Einflusses der Wegweisung (FP 7233)
- [58] Aufstellung von Grundsätzen für die Informationsbegrenzung in der wegweisenden Beschilderung (FP 7524)
- [59] Räumliches Orientierungsverhalten von Kraftfahrern (FP 7520)
- [60] Untersuchung zur Problematik informeller Zeichengebung (FP 7521)
- [61] Untersuchung der Effizienz von Meldesystemen bei Verkehrsunfällen in Abhängigkeit von der Örtlichkeit (FP 7342)
- [62] Erreichbarkeit von Meldestellen nach Verkehrsunfällen in Abhängigkeit von der Örtlichkeit (FP 7343)
- [63] Sofortmaßnahmen am Unfallort (FP 7345)
- [64] Entwicklung des Rettungsdienstes auf den Straßen der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1970 bis 1974 (FP 7346)
- [65] Effizienz von Unfallrettungsmodellen (FP 7537)
- [66] Art und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung von Kindern und Jugendlichen (FP 7411)
- [67] Art und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung älterer Menschen (FP 7414)
- [68] Methodische Ansätze zur Erfassung des sicherheitsrelevanten Verkehrsverhaltens an Knotenpunkten (FP 7319)
- [69] Feststellung und Bewertung von gefährlichen Konfliktsituationen im Innerortsverkehr (FP 7615)
- [70] Verhalten von Kraftfahrzeugen bei der Annäherung an Zebrastreifen (FP 7324)
- [71] Entstehungsbedingungen und Beeinflussungsmöglichkeiten von unangepaßtem Verhalten im Straßenverkehr (FP 7402)
- [72] Verhalten von Fußgängern an Zebrastreifen (FP 7313)
- [73] Verhalten von Fußgängern an Signalanlagen (FP 7314)
- [74] Dokumentation über Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der Fußgängersicherheit (FP 7377)

- [75] Skalierung der Gefährlichkeit von Straßenverkehrssituationen und die Häufigkeit ihres Auftretens (FP 7320)
- [76] Sicherung von Schulwegen (FP 7315)
- [77] Brühning, E.; Kuchenbecker, A.; Richard, H.:
Unfälle in geschlossenen Ortschaften. Problemaufriß für die am stärksten unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmergruppen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976
- [78] Pollmann, F.:
Untersuchung eines additiven Wechselwegweisungssystems für Umleitungen im Autobahnnetz
1. Teilbericht zum FA 3.925, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1977
- [79] Behrendt, J.:
Mittelfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrbedingungen bei eingeschränkten Sichtweiten durch Nebel, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, Dezember 1975
- [80] Beachtungsquote bei Verkehrsdurchsagen (FP 7422)
- [81] Nutzung von Verkehrsdurchsagen (FP 7422/2)
- [82] Einfluß der Streckencharakteristik auf das Fahrverhalten (FA 3.314)
Bundesanstalt für Straßenwesen, noch unveröffentlicht
- [83] Köppel, G.; Bock, H.:
Die Fahrgeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Kurvigkeit, Forschungsauftrag des BMV, FA 3.129, München 1977
- [84] Studie über die Anwendbarkeit von Kosten-Nutzen, Kosten-Wirksamkeits- und Nutzwertanalysen bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen (FP 7364)
- [85] Entwicklung eines Zielsystems zur Analyse der Durchführbarkeit, Überwachung und Steuerbarkeit von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit (FP 7359)
- [86] Nutzen/Kosten — Untersuchungen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Schriftenreihe der Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT), Nr. 5, 1977
- [87] Entwicklung von Bewertungssystemen zur Beurteilung der Auswirkung unterschiedlicher Geschwindigkeitsregelungen (FP 7450/16)
- [88] Ermittlung durchschnittlicher volkswirtschaftlicher Kostensätze für Unfallkategorien und Zeitbedarf auf Bundesautobahnen (FP 7450/14)
- [89] Auswirkung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung auf BAB auf Kfz.-Nachfrage, Wirtschaftsstruktur und Wirtschaftswachstum (FP 7450/15)
- [90] Hazardous Road Locations: Identification und Counter Measures
OECD, Paris 1976
- [91] The Use of Cost Effectiveness and Cost Benefit Studies for the Selection of Vehicle Safety Measures Presented to the 6th European Experimental Vehicle (ESV) Conference, Washington, Oct. 1976
- [92] Bolte, F.; Obermaier, H.; Trattner, H.:
Die Stauwarnanlage Aichelberg
Straße und Autobahn, Veröffentlichung voraussichtlich Ende 1977
- [93] Volks, H.:
Das Sicherheitsgurteinbau- und -anlegeverhalten, BAST, Köln, Mai 1977
- [94] Technologien für die Sicherheit im Straßenverkehr, Herausgeber: Bundesministerium für Forschung und Technologie, 1976, Verlag TÜV-Rheinland, ISBN 3-524-10014-7 (Kurzfassung), ISBN 3-524-10015-5 (Gesamtausarbeitung)
- [95] Entwicklungslinien in der Kraftfahrzeugtechnik — Berichte zum 4. Statusseminar Kraftfahrzeuge und Straßenverkehr des Bundesministeriums für Forschung und Technologie, Herausgeber: Bundesministerium für Forschung und Technologie, UDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik, Verlag TÜV-Rheinland, ISBN 3-921059-75-5
- [96] Entwicklungslinien in Kraftfahrzeugtechnik und Straßenverkehr — Forschungsbilanz 1977 — Herausgeber: Bundesministerium für Forschung und Technologie, 1977, Verlag TÜV-Rheinland

Angaben beruhen auf Mitteilungen der Bundesländer (Stand: 1. Juli 1977). Im einzelnen sind erfaßt:

3.1. Der Stand der Gesetzgebung (Übersicht s. Anlage 2)

Die Stadtstaaten haben entsprechende Regelungen in ihren Feuerschutzgesetzen bereits verankert. Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Schleswig-Holstein haben besondere Rettungsdienstgesetze inzwischen verabschiedet. Niedersachsen bereitet ein solches vor; Hessen wird den künftigen Ausbau und die Durchführung des Krankentransport- und Rettungsdienstes durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung regeln.

In den bereits erlassenen Rettungsdienstgesetzen der Bundesländer ist die Finanzierung des Rettungswesens im einzelnen behandelt. Dabei wird grundsätzlich zwischen Investitionskosten und Betriebskosten unterschieden.

Zu den Investitionskosten leisten die Bundesländer nach Maßgabe ihrer Haushalte — verschieden hohe — Zuschüsse.

Die Betriebskosten sollen grundsätzlich durch Gebühren gedeckt werden. Die gesetzlichen Regelungen dazu sind von Land zu Land verschieden.

3.2. Soll-Ist-Vergleich

3.2.1. Der Aufbau eines Systems von Rettungsleitstellen (Übersicht s. Anlage 3)

Die Rettungsleitstelle ist die Einsatzleitstelle des gesamten Rettungsdienstes in einem Rettungsdienstbereich. Sie muß ständig besetzt und erreichbar sein. Sie soll einen zentralen Krankbettennachweis führen. Eine enge Zusammenarbeit mit den Einrichtungen der ärztlichen Selbstverwaltungskörperschaften für den ärztlichen Bereitschaftsdienst ist sicherzustellen. Benachbarte Rettungsleitstellen haben sich zu unterstützen.

Den Rettungsleitstellen unterstehen jeweils eine Anzahl von Rettungswachen; die Leitstellen sind eine neue Entwicklung und bestanden in der heute geforderten Funktion und Ausstattung bisher nur in den Stadtstaaten und größeren Städten. Dies erklärt, daß Soll und Ist in einigen Bundesländern z. Z. noch nicht ausgeglichen sein können.

3.2.2. Die Zahl der vorhandenen Rettungswachen (Übersicht s. Anlage 4)

Die Rettungswache hält die mobilen Rettungsmittel, insbesondere Rettungswagen, Krankentransportwagen sowie das notwendige Personal einsatz- und abrufbereit.

Die Übersicht zeigt, daß die Anzahl der vorhandenen Rettungswachen den Planungen bereits weitgehend entspricht. Dies schließt nicht aus, daß im Rahmen einer Änderung im Interesse eines gleichmäßig ausgebauten Netzes auch räumliche Verlagerungen von Rettungswachen notwendig werden.

3.2.3. Anzahl der Rettungswagen (Übersicht s. Anlage 5)

Rettungswagen (Kurzzeichen RTW) dienen dazu, die Transportfähigkeit von Notfallpatienten vor und während der Beförderung herzustellen und aufrechtzuerhalten (DIN 75080 — Krankenkraftwagen —).

Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei 60 % RTW sein sollen. Die Übersichten zeigen, daß z. Z. noch in vielen Fällen Rettungstransporte mit Krankentransportwagen an Stelle von Rettungswagen durchgeführt werden.

3.2.3.1.

Im Auftrag des Bundesministers für Forschung und Technologie wird ein neuartiger Rettungs- und Notarztwagen für die 80er Jahre entwickelt. Er unterscheidet sich von den z. Z. in Betrieb befindlichen Fahrzeugen u. a. durch eine mögliche Trennung von Trägerfahrzeug und Rettungseinheit, so daß die verschiedensten Fahrwerke deutscher Hersteller zum Transport einer Rettungseinheit verwendet werden können. Wesentliches Merkmal dieses Konstruktionsprinzips ist der Einbau einer Zwischenfederung in das Fahrwerk, die das Trägerfahrzeug und die Rettungseinheit verbindet. Dadurch wird der Transportkomfort des Patienten erheblich gesteigert. Nach dem Bau eines Prototyps wird jetzt die Erprobungsphase vorbereitet.

3.2.4. Anzahl der Krankentransportwagen (Übersicht s. Anlage 6)

Krankentransportwagen (Kurzzeichen KTW) sind grundsätzlich für die Beförderung von Nicht-Notfallpatienten bestimmt.

KTW, wenn auch nicht überall der DIN 75080 entsprechend, sind in ausreichender Anzahl vorhanden. Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei 40 % KTW sein sollen.

3.2.5. Der Stand des Aufbaues eines Netzes von Rettungshubschrauber-Stützpunkten (Übersicht s. Anlage 7 a, 7 b)

Rettungshubschrauber (Kurzzeichen: RTH) ergänzen die bodengebundenen Rettungsmittel. Über ihre Aufgaben und über die wichtigsten Gesichtspunkte bei der Organisation der Luftrettung, der Ausstattung der Hubschrauber usw. informieren die „Grundsätze für den Einsatz von Hubschraubern im Rettungsdienst“, die vom Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen“ bereits am 29. Mai 1974 verabschiedet wurden (s. Anlage 8 der BT-Drucksache 7/3815). Normvorschriften nach DIN sind in Vorbereitung.

Angestrebt wird ein möglichst flächendeckendes Netz von Hubschrauberstützpunkten an geeigneten Krankenhäusern mit einem Einsatzradius von etwa 50 km. Bei den Hubschraubern des Katastrophenschutzes, die auch für den Rettungsdienst eingesetzt werden, sieht die gegenwärtige Stationierungsplanung insgesamt 18 Stationen mit 24 Hubschraubern (einschließlich der erforderlichen Reservemaschinen) vor.

B. Rettungswesen

Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen nach den Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

— Übersicht „Rettungswesen“ (Soll-Ist-Vergleich) —

1. Auftrag

Der Deutsche Bundestag hatte mit Beschluß vom 2. Dezember 1971 (Deutscher Bundestag — 6. Wahlperiode — 154. Sitzung, Stenographischer Bericht 8886 B —) die Bundesregierung ersucht, bestimmte Maßnahmen zur Verbesserung des Rettungswesens zu treffen und über die auf Grund der Entschließung des Bundestages getroffenen Maßnahmen bis zum 1. Oktober 1972 einen Bericht vorzulegen. Daraufhin hat die Bundesregierung am 27. April 1973 einen mit den Bundesländern im Rahmen des Bund/Länder-Ausschusses *) „Rettungswesen“ sachlich abgestimmten Bericht vorgelegt (Drucksache 7/489).

In seiner 116. Sitzung am 19. September 1974 nahm der Deutsche Bundestag einen Antrag des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß, Drucksache 7/2287) an. Danach war dem Deutschen Bundestag

— sobald wie möglich eine **Übersicht** über die Anforderungen an ein modernes Rettungssystem und über die vorhandenen Einrichtungen (Soll-Ist-Vergleich) — s. BT-Drucksache Nr. 7/3815 —, ferner

— zum 30. Juni 1976 ein **Bericht** über die Entwicklung des Rettungswesens

vorzulegen. Nach einem Beschluß des Deutschen Bundestages in seiner 252. Sitzung am 23. Juni 1976 wurde auf diesen Bericht verzichtet. Der Bundestag hat dabei den Wunsch geäußert, künftig in den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr, der regelmäßig in zweijährigem Abstand — erstmals wieder zum 31. Dezember 1977 — erscheint, auch nähere Angaben über die **Weiterentwicklung des Rettungswesens** einschließlich der Einführung eines einheitlichen Notrufnummernsystems aufzunehmen.

Dem nachfolgenden **Bericht** liegt auch eine „Analyse des organisatorischen Prozesses und der Effizienz des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland“ des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport beim Deutschen Roten Kreuz **) an (s. Anlage 1).

Die Bundesländer und die beteiligten Bundesministerien haben den Bericht am 20. September 1977 im Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen“ beraten. Die statistischen Angaben der Anlage 1 stellen einen Durchschnitt für den gesamten Bereich der Bundes-

republik Deutschland dar. Die Verhältnisse in den einzelnen Bundesländern können dagegen hiervon abweichen.

2. Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

Nach heutiger Auffassung ist der Rettungsdienst innerhalb der Vielzahl der Gemeinschaftsaufgaben der Gesellschaft dem Bereich der Daseinsvor- und Daseinsfürsorge zuzuordnen und als öffentliche Aufgabe zu erfüllen. Damit hat der Staat die Aufgabe, die organisatorischen und gesetzlichen Grundlagen für den Rettungsdienst zu schaffen. Die Bundesländer — die für die Erfüllung dieser Aufgabe nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) zuständig sind — bemühen sich laufend, ein bedarfsgerechtes Gesamtsystem eines ständig einsatzbereiten und leistungsfähigen Rettungsdienstes zu schaffen. Dieses im Ausbau begriffene System entwickelt sich innerhalb der Länder und im Verhältnis der Bundesländer zueinander auf der Grundlage eines — von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten — Musters für ein Landesgesetz über den Rettungsdienst (Anlage 1 zur Drucksache 7/489, — vgl. zur Landesgesetzgebung 3.1. —). Dieses System wird durch „Grundsätze zur Verbesserung des Rettungswesens“ (siehe Anlage 1 zur Drucksache 7/3815) ergänzt.

Diese Grundlagen enthalten die sachlichen Anforderungen an ein modernes Rettungssystem und zugleich die Zielvorstellungen für ein möglichst gleich hohes Leistungsniveau im gesamten Bundesgebiet. Das Gesetz über den Beruf des Rettungssanitäters (Rettungssanitätäergesetz, Drucksache 7/822) konnte im Bundestag noch nicht abschließend behandelt werden.

Da in mehreren Bundesländern laufend Rettungssanitäter ausgebildet werden, erschien es im Interesse der Einheitlichkeit der Ausbildung geboten, für die Übergangszeit „Grundsätze für die Ausbildung von Rettungssanitätern“ in Zusammenarbeit mit den Sanitätsorganisationen aufzustellen, die die Mindestanforderungen für eine solche Ausbildung enthalten. Diese Grundsätze werden zur Zeit in der Praxis in den Bundesländern erprobt.

3.

Die vom Deutschen Bundestag erbetene Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen des Rettungswesens ist in den Anlagen 3 bis 7 enthalten. Die

*) Mitglieder: Referenten aus den für das Rettungswesen zuständigen Ministerien des Bundes und der Länder.

**) mit finanzieller Unterstützung des Bundesministers für Verkehr von Dipl.-Volkswirt Heinz Bonn erarbeitet

Die besonderen Probleme beim Einsatz von Rettungshubschraubern — insbesondere Fragen der Organisation und der Finanzierung — werden in der Bund/Länder-Arbeitsgruppe „Luftrettungswesen“ beraten, die seit Herbst 1976 besteht.

3.2.6. Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems (Übersicht s. Anlage 8)

Inzwischen wurde auch das Notrufsystem 73 (110 Polizei, 112 Feuerwehr) in den Ortsbereichen weiter ausgebaut. Im Bundesdurchschnitt wohnen etwa 95 % der Bürger in Ortsnetzen, in denen der Notruf 110 bereits eingerichtet ist, etwa 92 % der Bürger in Ortsnetzen mit Anschlüssen 112 (diese können auch mit dem Anschluß 110 zusammengeschaltet sein).

Mit einer Vollversorgung auf dem Gebiet des Notrufes kann 1979 gerechnet werden.

Eine ausführliche Übersicht über den Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems im Bundesgebiet ist in Anlage 8 gegeben.

In Ergänzung hierzu laufen vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderte Untersuchungen über ein drahtloses Notmeldesystem (Auto-Notfunk). Eine betriebliche Erprobung in einem Pilot-Versuch ist ab 1978 im Raum Darmstadt vorgesehen.

3.2.7. Notrufsäulen an Bundesautobahnen

Bundesautobahnen erhalten aus betrieblichen Gründen Streckentelefone (Rufsäulen), die auch den Verkehrsteilnehmern für Notrufzwecke zur Verfügung stehen.

Nach dem Stand vom 1. Januar 1977 waren von den 6 435 km der unter Verkehr liegenden Bundesautobahnen 5 966,5 km mit Notrufsäulen ausgestattet; auf den 468,5 km, die sich auf eine Mehrzahl kurzer Teilstrecken verteilen, wird das Erforderliche nachgeholt, sobald die technischen Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

In der Erprobung ist eine verbesserte Notruftechnik, die es ermöglicht, daß in der Fernmeldezentrale der Autobahnmeisterei der Standort des Hilfesuchenden automatisch angezeigt wird. Es ist mit Hilfe dieser Technik möglich, auch dann Hilfe zu vermitteln, wenn eine sprachliche Verständigung nicht zustande gekommen ist. Außerdem ist Durchschaltung der Notrufverbindung zur Autobahnpolizei möglich.

3.2.8. Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen) (s. Anlage 9)

Entlang den Bundesstraßen und sonstigen Straßen gibt es anders als bei Bundesautobahnen keine

Streckenfernsprechkabel. Daher ist es außerordentlich schwierig, dort ein Notmeldesystem aufzubauen. Die Kostentragung gehört nicht zur Straßenbaulast.

Von den am 1. Juli 1977 dort vorhandenen 986 Notmeldeeinrichtungen wurde ein beachtlicher Teil von der Rettungsdienst-Stiftung Björn Steiger e. V. und von anderen privaten Einrichtungen, z. B. dem „Kuratorium Rettungsdienst Bayern“, aufgestellt. Eine Übersicht über die mit Notmeldeeinrichtungen ausgerüsteten Straßen gibt Anlage 9.

3.2.9. Einsatz von Zivildienstleistenden (s. Anlage 10)

In den letzten Jahren sind im Rettungsdienst und Krankentransport in steigendem Umfang Zivildienstleistende eingesetzt worden. Der Grund dafür ist, daß Zivildienstleistende nach den Bestimmungen des Zivildienstgesetzes den Einsatzstellen ständig für 16 Monate und ab 1. August 1977 (Inkrafttreten des Änderungsgesetzes zum Wehrpflichtgesetz und zum Zivildienstgesetz) für 18 Monate zur Verfügung stehen und für Tag- und Nachteinsätze verwendet werden können.

Der Bundesbeauftragte für den Zivildienst und das Bundesamt für den Zivildienst sind in Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen bemüht, die Ausbildungsmöglichkeiten für Zivildienstleistende, die im Rettungsdienst und Krankentransport eingesetzt werden sollen, weiter zu verbessern und auszubauen.

Von den am 30. Juni 1977 zur Verfügung stehenden 4 399 Zivildienstplätzen im Rettungsdienst und Krankentransport waren nur 2 154 mit Zivildienstleistenden besetzt. Die große Zahl der freien Plätze erklärt sich daraus, daß dem Bundesamt für den Zivildienst nicht genügend Zivildienstpflichtige zur Verfügung standen. Nachdem das Änderungsgesetz zum Wehrpflichtgesetz und Zivildienstgesetz am 1. August 1977 in Kraft getreten ist, wird sich diese Situation verbessern, weil das Bundesamt für den Zivildienst nunmehr in der Lage ist, eine größere Zahl Zivildienstpflichtiger einzuberufen.

3.2.10. Bundeseinheitlicher Notfallausweis

Vom bundeseinheitlichen Notfallausweis sind seit 1974 ca. 8 Millionen Exemplare teils kostenlos an die Bevölkerung verteilt, teils von dieser freiwillig erworben worden. Damit ist auch eine große Zahl von Nicht-Risikopatienten im Besitz dieses Notfalldokuments.

Die Vereinheitlichung des Rettungswesens in diesem Bereich ist somit erheblich fortgeschritten.

Anlage 1

Analyse des organisatorischen Prozesses und der Effizienz des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland *)

In den Jahren 1973/74 und 1977 wurde die Struktur und Effizienz des Rettungswesens in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) in repräsentativen Erhebungen erfaßt und analysiert.

An diesen „Dokumentationsstudien Rettungsdienst“ haben sich alle großen Rettungsorganisationen in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) beteiligt.

Dies sind:

- Arbeiter-Samariter-Bund e. V. (ASB)
- Deutscher Feuerwehrverband e. V.
- Deutsches Rotes Kreuz
- Johanniter-Unfallhilfe e. V. (JUH)
- Malteser Hilfsdienst e. V. (MHD)

Aus einem Vergleich der Ergebnisse lassen sich für das Rettungswesen in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) folgende Hauptaussagen ableiten:

1. Die Struktur der Einsatzanlässe hat sich innerhalb der letzten drei Jahre stark verändert

In den Jahren 1973 und 1974 waren rd. $\frac{2}{3}$ (68,7 %) aller Einsätze im Bundesgebiet Krankentransporte, das restliche Drittel verteilte sich auf verschiedene Einsatzanlässe wie Verkehrsunfälle, Arbeits-/Betriebsunfälle, Haus-/Sportunfälle, akute Erkrankungen, Suicide/Verbrechen und sonstiges.

1977 sind nur noch 59,3 % aller Einsätze Krankentransporte, die restlichen 40 % verteilen sich auf andere Einsatzanlässe.

Eine gesonderte Betrachtung der Notfalleinsätze innerhalb dieser „anderen Einsatzanlässe“ (sog. „Primäreinsätze“, bei denen Personen, die sich in Lebensgefahr befinden, unverzüglich medizinisch versorgt werden müssen) weist auf eine stark veränderte Struktur der verschiedenen Einsatzanlässe in Notfällen hin:

*) Dieser Bericht über die Entwicklung des Rettungswesens wurde unter Auswertung der „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport“ 1973/1974 und 1977 des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport des Deutschen Roten Kreuzes aufgestellt, die mit finanzieller Unterstützung des Bundesministers für Verkehr von Diplom-Volkswirt Heinz Bonn erarbeitet wurden. Eine ausführliche Dokumentationsstudie für 1973/1974 liegt vor, eine entsprechende ausführliche Analyse der Ergebnisse 1977 wird im Frühjahr 1978 vorliegen.

Tabelle 1

Einsatzanlässe bei Transport von Notfallpatienten in Prozent

	1973/1974	1977
Verkehrsunfälle ..	27,2	18,7
Arbeits- und Betriebsunfälle *)	9,1	6,0
Haus- und Sportunfälle	13,2	14,6
Akute Erkrankungen	27,9	33,4
Suicide und Verbrechen	4,4	5,9
andere Notfälle (Sonstiges)	18,2	23,0

*) Hierin ist der Anteil der durch werkseigenen Rettungsdienst erfaßten Einsätze nicht enthalten

Quelle: Institut für Rettungsdienst + Krankentransport

Der Anteil schwerer Verkehrsunfälle sowie Arbeits- und Betriebsunfälle, in denen Notfälle vorlagen, ist deutlich zurückgegangen. Akute Erkrankungen, Haus- und Sportunfälle, andere Notfälle (sonstiges), insbesondere aber Suicide und Verbrechen, haben bei den Notfalleinsätzen deutlich zugenommen.

Zusammenfassung:

- Der Anteil der Krankentransporte ohne „aktuellen Einsatzanlaß“ ist zurückgegangen.
- Der Anteil der „Notfalleinsätze“ (sog. Primäreinsätze) hat zugenommen.
- Die Struktur der Einsatzanlässe in Notfällen hat sich verändert. Verkehrsunfälle sowie Arbeits- und Sportunfälle sind als Ursache für Notfälle deutlich zurückgegangen, während die Einsatzanlässe aus dem privaten Bereich deutlich zugenommen haben.

War ursprünglich eine starke Ausrichtung des Rettungswesens auf den Notfall im Verkehr (Verkehrsunfall) zu verzeichnen, liegen 1977 die Schwerpunkte des Rettungswesens im Bereich des Privatlebens (Häusliche Aktivitäten, Sport/Hobby, akute Erkrankungen, Suicide und Verbrechen).

Das Rettungswesen scheint damit seine Aufgaben endgültig in den Bereich allgemeiner Daseinsvorsorge und Daseinsfürsorge verlagert zu haben.

- Aus diesen Strukturveränderungen resultiert eine höhere Anforderung an die Qualität des Rettungswesens, dies insbesondere in organisatorischer, technisch-medizinischer (Rettungsmittel) und medizinisch-personeller Sicht (Personal, Ausbildung).

2. Die Struktur des Rettungswesens hat sich innerhalb der letzten drei Jahre quantitativ und qualitativ verbessert

Verbesserungen sind insbesondere zu verzeichnen in den Bereichen

- technische Ausstattung
vermehrter Einsatz medizinisch-technisch ausreichend ausgestatteter Rettungsmittel, wie RTW (Rettungswagen)
NAW (Notarztwagen, RTW mit Notarzt)
Rettungshubschrauber
- Personal und Ausbildung
Verbesserung in der Besetzung der Rettungsmittel (zwei Personen-Besetzung)
Verbesserungen im Ausbildungsstand des Rettungspersonals
- Organisation und Leistung
schnellere medizinische Hilfeleistung im Notfall durch
bessere Organisation (schnellere Reaktions- und Anfahrtszeiten der Rettungsorganisation bei eingehenden Notfallmeldungen)
sowie durch flächenmäßig besser abdeckendes Netz an Rettungswachen und Fahrzeugen (quantitative Vermehrung).

2.1. Technische Ausstattung

Der Tabelle 2 ist zu entnehmen, daß bei den Einsätzen im Jahre 1977 im Vergleich zu den Jahren 1973/1974 in verstärktem Maß Rettungswagen und Notarztwagen, d. h. Rettungswagen, die mit Notarzt besetzt sind, Verwendung finden.

Auch der Rettungshubschrauber wird verstärkt eingesetzt.

Vergleicht man diese Werte mit den vorliegenden „Übersichten über die vorhandenen Einrichtungen nach den Anforderungen an ein modernes Rettungssystem — Übersicht ‚Rettungswesen‘ (Soll-Ist-Vergleich)“, finden sich die festgestellten Verbesserungen in quantitativer wie in qualitativer Sicht dort bestätigt.

Betrug 1973/74 noch das Verhältnis zwischen Krankenkraftwagen (KTW) und Rettungswagen (RTW, NAW) 84,3 % : 15,7 %, so ist 1977 ein Verhältnis von 66,8 : 33,2 % festzustellen.

Bezogen auf die vorhandenen Anforderungen an ein modernes Rettungswesen und die dort aufgeführte

Tabelle 2

Eingesetzte Rettungsmittel in Prozent

	1973/1974	1977
KTW (Kranken-transportwagen)	72,7	60,0
RTW (Rettungswagen)	12,6	25,8
NAW (Notarztwagen)	0,9	4,0
Hubschrauber	0,1	0,4
PKW	13,1	11,0
Berge- und Löschfahrzeuge	0,3	0,1
Sonstiges	0,3	0,2

Quelle: Institut für Rettungsdienst + Krankentransport

Richtzahl 40 % Krankenkraftwagen zu 60 % Rettungswagen kann für 1977 nicht nur ein beträchtlicher Fortschritt, sondern auch eine sich vollziehende Anpassung des IST an das SOLL festgestellt werden.

2.2. Personal und Ausbildung

Bei der Besetzung eines Rettungsmittels sind zu unterscheiden:

- Helfer mit Erste-Hilfe-Ausbildung
- Sanitäter mit Sanitätsausbildung
- Rettungssanitäter mit Rettungssanitätsausbildung incl. Klinikpraktikum bzw. anderen Ausbildungsabschlüssen wie Krankenpflegeexamen bzw. Sanitätslehrgängen I und II der Bundeswehr

Diese Funktionen können jeweils ehrenamtlich oder hauptamtlich ausgeübt werden.

Bereits 1973/1974 führten Besetzungskombinationen, bestehend aus Mitarbeitern mit Sanitätsausbildung bzw. Rettungssanitätsausbildung mit Klinikpraktikum rd. 75 % aller Einsätze aus.

Damals schon konnten für die Vorwürfe früherer Jahre, im Rettungswesen würde unqualifiziertes, schlecht ausgebildetes Personal eingesetzt, keinerlei Anhaltspunkte gefunden werden.

Bis zum Jahre 1977 vollzog sich endgültig einerseits der Wechsel in der Besetzung des Rettungsmittels von der Ein-Mann-Besetzung standardmäßig zur Zwei-Mann-Besetzung, andererseits im Ausbildungsstand des eingesetzten Rettungspersonals von anderen Ausbildungen schwerpunktmäßig hin zur Rettungssanitätsausbildung mit Klinikpraktikum.

Des weiteren werden die Einsätze in steigendem Maße von Ärzten begleitet, dies besonders bei Notfällen.

Tabelle 3

**Personelle Besetzung des Rettungsmittels (Auszug)
Typische Besetzungskombinationen**

	1973/1974 in %	1977 in %
1 Sanitäter hauptamtlich	21,9	4,2
2 Sanitäter hauptamtlich	15,8	16,5
2 Sanitäter hauptamtlich mit Arzt	0,1	0,6
1 Rettungssanitäter hauptamtlich	16,7	10,9
1 Rettungssanitäter hauptamtlich mit Arzt ..	0,0	0,7
1 Rettungssanitäter hauptamtlich +		
1 Sanitäter hauptamtlich .	9,7	18,6
1 Rettungssanitäter hauptamtlich +		
1 Sanitäter hauptamtlich mit Arzt	0,1	0,9
2 Rettungssanitäter hauptamtlich	11,5	27,8
2 Rettungssanitäter hauptamtlich mit Arzt ..	0,5	2,4
	76,3	82,6

Quelle: Institut für Rettungsdienst + Krankentransport

Auch Besetzungskombinationen über Zwei-Personen-Teams (zzgl. Arzt) hinausgehend, finden sich 1977 sehr häufig, z. B. Kombinationen aus drei bis 4 Sanitätern, Rettungssanitätern und Helfern.

Solche Kombinationen treten insbesondere bei Verkehrsunfällen, Suiciden/Verbrechen und akuten Erkrankungen auf.

Bezogen auf die veränderten Anforderungen im Einsatzbereich (Aufgabenbereich) und auch auf die verbesserte Struktur der Rettungsmittel hat das Rettungswesen insgesamt personell ausreichend sowohl quantitativ (Besetzungsstärke) als auch qualitativ (Ausbildungsstand, Besetzungskombinationen) reagiert.

2.3. Organisation und Leistung
Vorbemerkung

In einem die Bundesrepublik abdeckenden Rettungsdienst hat der Zeitfaktor in zweifacher Weise eine zentrale Bedeutung

— einerseits, da er bei den verschiedenen Notfallursachen darüber entscheidet, ob der klinische Tod abgewendet werden kann oder der bereits eingetretene klinische Tod noch reversibel ist

und

— andererseits, da bei Vorgabe maximaler notfallmedizinischer Rettungszeiten von ihm die Anzahl der Rettungswachen, Rettungsmittel und die Wahl der Standorte für Leitstellen und Rettungswachen abhängen.

Wesentliche, zeitrelevante Etappen im Ablauf eines Notfalleinsatzes sind dabei

- a) die Zeitspanne zwischen Notfalleintritt und Eingang der Notfallmeldung in der Rettungsorganisation, die sog. „Vorlaufzeit“ (t 1), die für die Ausgestaltung eines Meldewesens (Notrufsäulen, Notrufnummer etc.) von Bedeutung ist,
- b) die Zeitspanne zwischen Notfallmeldung und Abfahren des Rettungsmittels, die sog. „organisationsinterne Anlaufzeit“ (t 2) und
- c) die Zeitspanne zwischen Abfahren und Ankunft am Einsatzort, die sog. „Anfahrtszeit“ (t 3).

Die Zeitspanne zwischen Eingang der Notfallmeldung und Ankunft des Rettungsmittels am Einsatzort (t 2 + t 3) ist diejenige Zeitspanne, die im Einflußbereich des Rettungsdienstes liegt und auf die sich u. a. die einzelnen Rettungsgesetze mit ihren Zeitpostulaten wie „unverzüglich“ (BayRDG, RettG NW), oder auch Fachleute mit ihren Forderungen zwischen 5 und 15 Minuten beziehen.

Dabei kann insbesondere festgestellt werden, inwieweit den gesetzlich bzw. von Fachleuten vorgegebenen Zeitwerten voll Rechnung getragen wird.

- a) Zeitspanne zwischen Notfalleintritt und Eingang der Notfallmeldung, „Vorlaufzeit“ bei Notfällen (soweit angegeben)

Tabelle 4

**Vorlaufzeit in Minuten
(exakte Angaben, ansonsten Schätzwerte)**

	1973/1974 *)	1977 *)
0 bis 2 Minuten	29,4	39,6
bis 4 Minuten	58,9	56,3
bis 6 Minuten	70,2	77,0
bis 8 Minuten	73,8	79,3
bis 10 Minuten	78,5	89,1
bis 15 Minuten	81,7	92,7
bis 30 Minuten	84,5	96,7

*) Angaben in aufaddierten Prozenten

Quelle: Institut für Rettungsdienst + Krankentransport

Die Vorlaufzeiten haben sich seit 1973/1974 verbessert, dies läßt auf verstärkte Aufklärung über die Bedeutung einer richtigen Notfallmeldung, aber auch auf die verstärkte Bereitstellung von Notfallmeldeeinrichtungen (Notrufsäulen, einheitliche Notrufnummern etc.) schließen.

- b) Zeitspanne zwischen Eingang der Notfallmeldung und Ankunft des Rettungsmittels am Einsatzort für Notfalleinsätze mit Personentransport („Leistungszeit“)

Tabelle 5

Leistungszeit des Rettungsdienstes

Zeitspanne in Minuten	1973/ 1974 *)	1977 *)
1	—	5
2	—	18
3	—	37
4	—	53
5	—	65
6	48,2	72
7	58,8	77
8	60,7	81
9	61,4	84
10	61,8	87
11	79,0	88
12	85,9	89
13	87,6	90
14	88,0	91
15	88,5	92
16	92,5	
17	94,7	
18	95,5	
19	95,7	
20	96,1	

*) Angaben in aufaddierten Prozentsen

Quelle: Institut für Rettungsdienst + Krankentransport

1977 war es erstmals möglich, über die 1973/1974 gewonnenen Zeitangaben hinaus durch Einsatz eines genaueren Zeiterfassungsrasters präzise Zeitangaben der rettungsdienstbezogenen „Leistungs- bzw. Reaktionszeit“ zu erhalten.

In mehr als 50 % aller Notfalleinsätze benötigen die Rettungsfahrzeuge weniger als bzw. bis zu 4 Minuten, um nach Eingang der Notfallmeldung den Notfallpatienten zu erreichen und medizinisch zu versorgen.

Ein Vergleich mit den 1973/1974 gewonnenen Zahlen (1973/1974 wurden Zeitspannen von 1 bzw. 2 Minuten zur Erfassung eingesetzt) ergibt, daß 1973/1974 innerhalb der ersten 6 Minuten 48 % der Notfalleinsatzorte nach Eingang der Notfallmeldung erreicht wurden.

Im Jahre 1977 werden innerhalb der ersten 6 Minuten bereits 72 % der Notfalleinsatzorte nach Eingang der Notfallmeldung erreicht, dies ist eine deutliche „Leistungsverbesserung“.

In Großstädten bzw. in städtischen Ballungsgebieten werden diese Zeitwerte noch deutlich unterschritten.

Zusammenfassung

Die verbesserten „Leistungszeiten“ des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) weisen deutlich darauf hin, daß sich die Organisationen des Rettungsdienstes in den letzten Jahren nicht nur den veränderten Anforderungen angepaßt haben, sondern darüber hinaus ebenfalls begonnen haben, den jetzigen IST-Zustand den gesetzlichen, von Fachleuten definierten „SOLL-Werten“ anzugleichen.

Dies spricht einerseits für ein flächenmäßig verfeinertes und frühere „Schwachstellen“ abdeckendes „Rettungsdienst-Netz“ mit verbesserter und erweiterter Rettungswachenstandortstruktur und dazugehöriger Erweiterung der Anzahl erforderlicher Rettungsmittel, andererseits für erfolgreiche entsprechende Bemühungen der Rettungsdienstorganisationen.

3. Zusammenfassende Bewertung

Das Rettungswesen steht heute einer veränderten Bedürfnislage gegenüber.

Treten einerseits die „klassischen Krankentransporte“ in den Hintergrund, findet sich bei steigender Zahl von Notfalleinsätzen dort eine Aufgabenverbreiterung, in der neben dem Verkehrsunfall und dem Arbeits-Betriebsunfall in steigendem Maße Einsatzanlässe aus dem privaten Bereich wie Sport-Unfälle, akute Erkrankungen und Suicide sowie Verbrechen zu verzeichnen sind.

Staatliche Stellen wie Rettungsorganisationen haben diesen Veränderungen nicht nur Rechnung getragen, sondern darüber hinaus das Rettungswesen auf einen IST-Stand gebracht, der sich gesetzlich definierten SOLL-Werten beachtlich angeglichen hat.

Dies wurde vorrangig durch Vermehrung qualitativer Rettungsmittel, Vermehrung qualifiziert ausgebildeten Rettungspersonals und entsprechende organisatorische Maßnahmen in den Bereichen „Melde-systeme“, „Standortplanung“ und „Einsatzorganisation“ erreicht.

Die vorhandenen staatlichen Übersichten über vorhandene Einrichtungen „SOLL-IST-VERGLEICHE“ finden in diesen Ergebnissen nicht nur ihre zahlenmäßige, sondern auch ihre ergebnisbezogene Bestätigung.

Anlage 2

Stand der Gesetzgebung (Rettungsgesetze) in den Ländern

Baden-Württemberg

Das Baden-Württembergische Gesetz über den Rettungsdienst vom 10. Juni 1975 (Ges.Bl. S. 379) ist seit dem 1. Juli 1975 in Kraft.

Bayern

Das Bayerische Gesetz über den Rettungsdienst vom 11. Januar 1974 (GVBl. S. 1) ist seit dem 1. Januar 1974 in Kraft.

Berlin

Das Land Berlin wird ein besonderes Rettungsdienstgesetz nicht erlassen, da § 1 Abs. 4 des Feuerwehrgesetzes in der Fassung vom 26. September 1975 (GVBl. S. 2522) eine ausreichende Regelung enthält.

Bremen

Auch in Bremen ist der Erlass eines besonderen Rettungsdienstgesetzes nicht erforderlich, weil § 1 Abs. 2 des Gesetzes über den Feuerschutz im Lande Bremen vom 18. Juli 1950 (BremGBL. S. 81) den Rettungsdienst bereits regelt. Darüber hinaus ist vorgesehen, Teile des in Ziffer 2 genannten Mustergesetzes in eine Novellierung des Feuerschutzgesetzes einzuarbeiten.

Hamburg

Da der Rettungsdienst entsprechend den Bestimmungen des § 17 des Feuerwehrgesetzes vom 15. Mai 1972 (GVBl. S. 87) in Hamburg ausreichend geregelt ist, hält Hamburg eine besondere gesetzliche Regelung nicht für notwendig.

Hessen

Eine gesetzliche Regelung des Rettungsdienstes wurde im Hess. Landtag nicht für notwendig erachtet. Statt dessen sollen die künftigen Reformen und die Durchführung des Krankentransport- und Rettungsdienstes durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geregelt werden.

Niedersachsen

Die Landesregierung wird in dieser Legislaturperiode (bis 1978) ein Rettungsdienstgesetz nicht mehr einbringen.

Nordrhein-Westfalen

Das Gesetz über den Rettungsdienst in Nordrhein-Westfalen vom 26. November 1974 (GV.NW. S. 1481) ist am 1. Januar 1975 in Kraft getreten.

Rheinland-Pfalz

Das Gesetz über den Rettungsdienst in Rheinland-Pfalz vom 12. Dezember 1974 (GVBl. S. 625) ist seit dem 1. Januar 1975 in Kraft.

Saarland

Das Gesetz über den Rettungsdienst im Saarland vom 24. März 1975 (AmtsBl. S. 545) ist seit 1. Januar 1976 in Kraft.

Schleswig-Holstein

Das Rettungsdienstgesetz vom 24. März 1975 (GVOBl. S. 44) ist seit dem 1. April 1975 in Kraft.

Zusammenstellung: Stand der Gesetzgebung (Rettungsgesetze) in den Bundesländern

Baden-Württemberg

Das Gesetz ist seit 1. Juli 1975 in Kraft.

Bayern

Gesetz seit 1. Januar 1974 in Kraft.

Berlin

durch das Feuerwehrgesetz geregelt.

Bremen

durch das Feuerschutzgesetz geregelt (Novellierung vorgesehen).

Hamburg

durch das Feuerwehrgesetz geregelt.

Hessen

Öffentlich-rechtliche Vereinbarung in Vorbereitung, keine gesetzliche Regelung.

Niedersachsen

Gesetzentwurf in Vorbereitung.

Nordrhein-Westfalen

Gesetz seit 1. Januar 1975 in Kraft.

Rheinland-Pfalz

Gesetz seit 1. Januar 1975 in Kraft.

Saarland

Gesetz seit 1. Januar 1976 in Kraft.

Schleswig-Holstein

Gesetz seit 1. April 1975 in Kraft.

Anlage 3

Stand: 1. Juli 1977

Anzahl der Rettungsleitstellen

	beabsich- tigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg ..	37	34
Bayern	26	9
Berlin	1 ¹⁾	1
Bremen	2	2
Hamburg	1 ²⁾	1
Hessen	27 ³⁾	40
Niedersachsen	35	21
Nordrhein-Westfalen ..	54	21
Rheinland-Pfalz	18	18
Saarland	1	5
Schleswig-Holstein ...	15	10

¹⁾ Die Funktionen einer zentralen Rettungsleitstelle werden von der Einsatzzentrale der Berliner Feuerwehr miterfüllt. Daneben existieren Einsatzleitstellen der vier Sanitätsorganisationen (ASB, DRK, JUH, MHD), die gleichzeitig für den organisationseigenen Bereich als Rettungsleitstellen fungieren.

²⁾ Neben der Rettungsleitstelle besteht eine nachgeordnete Krankentransportleitstelle.

³⁾ Zwecks Kosten- und Personaleinsparung ist z. Z. eine Reduzierung auf etwa 27 ständig besetzte Rettungsleitstellen in der Diskussion.

Anlage 4

Stand: 1. Juli 1977

Anzahl der Rettungswachen

	beabsich- tigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg ..	255	251
Bayern	Unter- suchungen laufen noch	297
Berlin	34 ¹⁾	34
Bremen	17	17 ²⁾
Hamburg	28	27 ³⁾
Hessen	156	158
Niedersachsen	160	160
Nordrhein-Westfalen ..	364	299
Rheinland-Pfalz	120	114
Saarland	22 ⁴⁾	42 ⁵⁾
Schleswig-Holstein ...	69	60

¹⁾ Außerdem bestehen 32 Krankenkraftwagen-Depots, von denen 16 den Sanitätsorganisationen und die restlichen 16 privaten Unternehmen gehören; sie sind nur zeitweilig besetzt.

²⁾ Die Ist-Zahl schließt drei Notarztwagen-Stationen sowie die Rettungshubschrauber-Station „Christoph 6“ mit ein.

³⁾ Ferner sind elf Krankentransportstützpunkte der Sanitätsorganisationen vorhanden.

⁴⁾ dazu zehn Nebenstellen

⁵⁾ davon sieben in Krankenhäusern ständig besetzt, elf hauptamtlich ständig besetzt, 12 ehrenamtlich ständig besetzt, zwölf ehrenamtlich abends und nachts sowie samstags, sonntags und an Feiertagen besetzt.

Anlage 5

Stand: 1. Juli 1977

Anzahl der Rettungswagen (RTW)

	beabsich- tigtes Soll ¹⁾	Ist	nach DIN 75080	ständig mit Notarzt besetzt	ist zeitweilig mit Notarzt besetzt
Baden-Württemberg	351	185	185	27	7
Bayern	440	342	342	108	—
Berlin	32	16	16	2	1
Bremen	18	17	8	4	—
Hamburg	94	94	9	4	—
Hessen	102	64	64	21	—
Niedersachsen	193	100	85 ²⁾	5	—
Nordrhein-Westfalen	765	406	406	80	40
Rheinland-Pfalz	127	99	99	6	3
Saarland	29	13	13	4	—
Schleswig-Holstein	34	26	26	6	11

Anmerkung: 6 RTW der Bundeswehr nach DIN 75080 werden regelmäßig im zivilen Bereich eingesetzt. Sie sind mit einem Notarzt besetzt.

¹⁾ Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei 60 % Rettungswagen sein sollen.

²⁾ etwa

Anlage 6

Stand: 1. Juli 1977

Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)

	beab- sichtigtes Soll ¹⁾	Ist	davon nach DIN 75080
Baden- Württemberg ...	500	695	695
Bayern	660	685	685
Berlin	180	200 ²⁾	197
Bremen	33	33 ³⁾	33
Hamburg	50	50 ⁴⁾	50
Hessen	317	398	300 ⁵⁾
Niedersachsen	260	448	360 ⁵⁾
Nordrhein- Westfalen	510	1 634 ⁶⁾	825
Rheinland-Pfalz ..	250	250	250 ⁵⁾
Saarland	52	72	72
Schleswig- Holstein	149	148	144

Anmerkung: Krankenkraftwagen der Bundeswehr stehen für den zivilen Bereich im akuten einzelnen Notfall zur Verfügung, wenn die zivilen Einrichtungen nicht rechtzeitig oder nicht ausreichend helfen können.

¹⁾ Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei 40 % Rettungswagen sein sollen.

²⁾ Hiervon sind 175 KTW ständig eingesetzt, die restlichen KTW sind Reserve-Fahrzeuge.

³⁾ Hiervon sind 9 bis 20 KTW ständig eingesetzt, die restlichen KTW sind Reserve-Fahrzeuge.

⁴⁾ Die Sanitätsorganisationen in Hamburg verfügen über 50 eigene KTW, von denen zu den Bedarfsspitzenzeiten ca. 24 personell besetzt sind und vornehmlich zu risikoärmeren Krankentransporten eingesetzt werden. Die übrigen 26 Krankenkraftwagen stehen für außergewöhnliche Situationen zur Besetzung mit ehrenamtlichen Helfern bereit.

⁵⁾ etwa

⁶⁾ Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichts 1975.

Stand: 1. Dezember 1977

Rettungshubschrauber-Stationen

	ins- ge- samt	Beabsichtigtes Soll	Ist		
			Katastrophen- schutz	Bundeswehr	Private
Baden-Württemberg ...	5	Karlsruhe Stuttgart Ulm Villingen- Schwenningen Ravensburg	Villingen- Schwenningen	Ulm ¹⁾	Karlsruhe ²⁾ Stuttgart ²⁾ Basel ³⁾
Bayern	5	München Nürnberg Schweinfurt Straubing Traunstein	München Straubing Traunstein	Nürnberg	—
Berlin	—	—	—	—	—
Bremen	1	Bremen	Bremen ⁵⁾	—	—
Hamburg	1	Hamburg	—	Hamburg ⁶⁾	—
Hessen	3	Frankfurt Kassel Mittel-Osthessen ⁹⁾	Frankfurt ⁷⁾ Kassel ⁸⁾	—	—
Niedersachsen	4	Hannover Emsland ⁹⁾ Lüneburger Heide ⁹⁾ Ostfriesland ⁹⁾	Hannover	—	—
Nordrhein-Westfalen ..	5	Bielefeld Duisburg Köln Lünen Würselen	Bielefeld Duisburg Köln Lünen	Würselen	—
Rheinland-Pfalz	3	Koblenz Ludwigshafen Wittlich	Ludwigs- hafen ¹⁰⁾ Wittlich	Koblenz ¹¹⁾	—
Saarland	1	Saarbrücken ⁴⁾	—	—	—
Schleswig-Holstein	2	Eutin Rendsburg	Eutin	—	Rendsburg ¹²⁾

Anmerkung: Hubschrauber des militärischen SAR- Dienstes ¹²⁾ in Westerland, Kiel, Borkum, Jever, Ahlhorn, Faßberg, Hopstan, Nörvenich, Pferdsfeld, Neuburg, Bremgarten und Landsberg stehen im akuten einzelnen Notfall auch für den zivilen Rettungsdienst zur Verfügung.

¹⁾ in Ulm stationiert, wird auch in Bayern eingesetzt

²⁾ Deutsche Rettungsflugwacht e. V.

³⁾ Schweizer Rettungsflugwacht, wird auch in Baden-Württemberg eingesetzt

⁴⁾ vsl. am 14. 4. 1978

⁵⁾ in Bremen stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt

⁶⁾ in Hamburg stationiert, wird auch in Niedersachsen und Schleswig-Holstein eingesetzt

⁷⁾ in Frankfurt stationiert, wird auch in Rheinland-Pfalz und Bayern eingesetzt

⁸⁾ in Kassel stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt

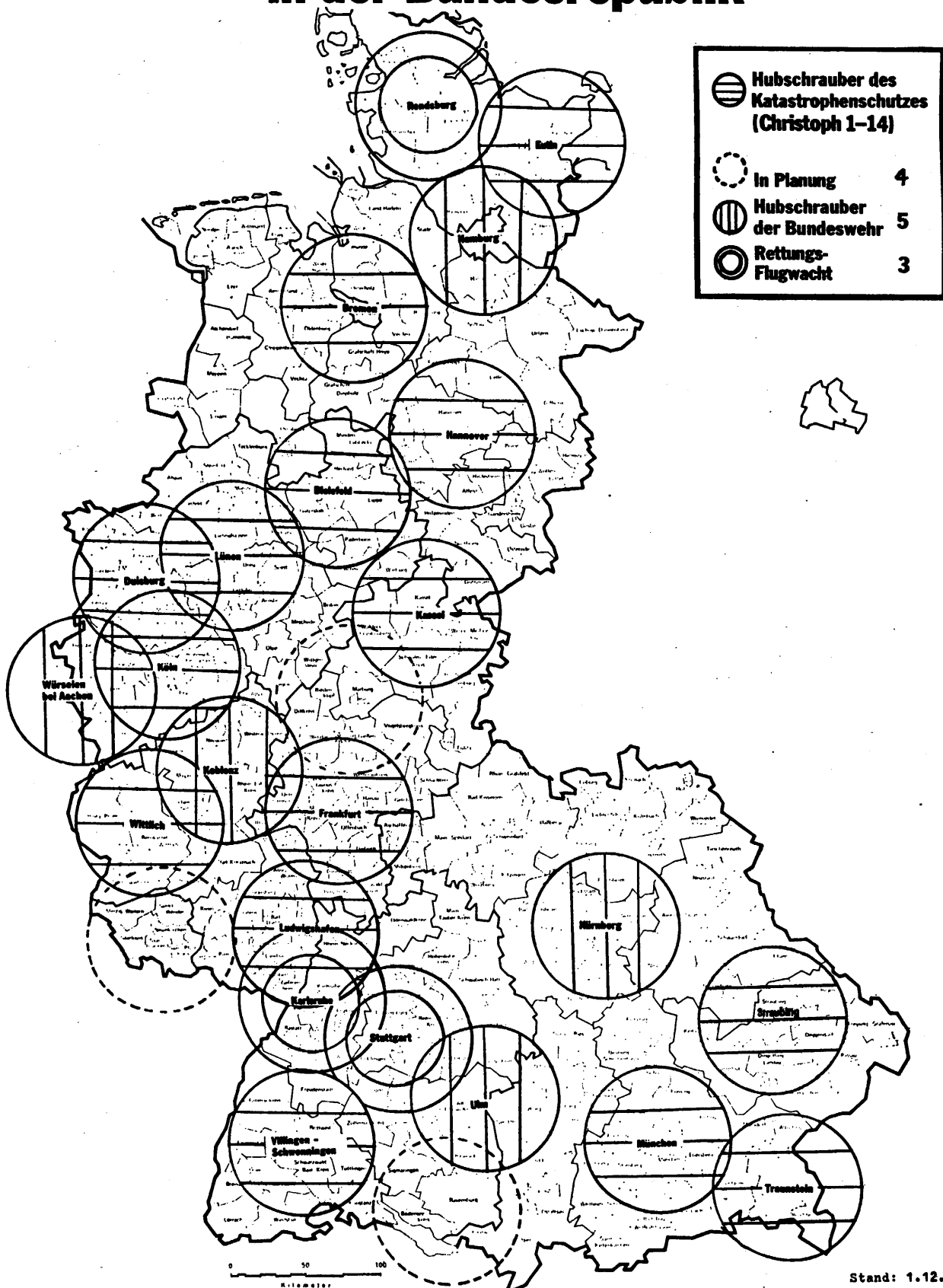
⁹⁾ Standort liegt noch nicht fest

¹⁰⁾ in Ludwigshafen stationiert, wird auch in Baden-Württemberg und Hessen eingesetzt

¹¹⁾ in Koblenz stationiert, wird auch in Hessen eingesetzt

¹²⁾ SAR-Search und Rescue (militärischer Such- und Rettungsdienst)

Rettungshubschrauber-Stationen in der Bundesrepublik



Anlage 8

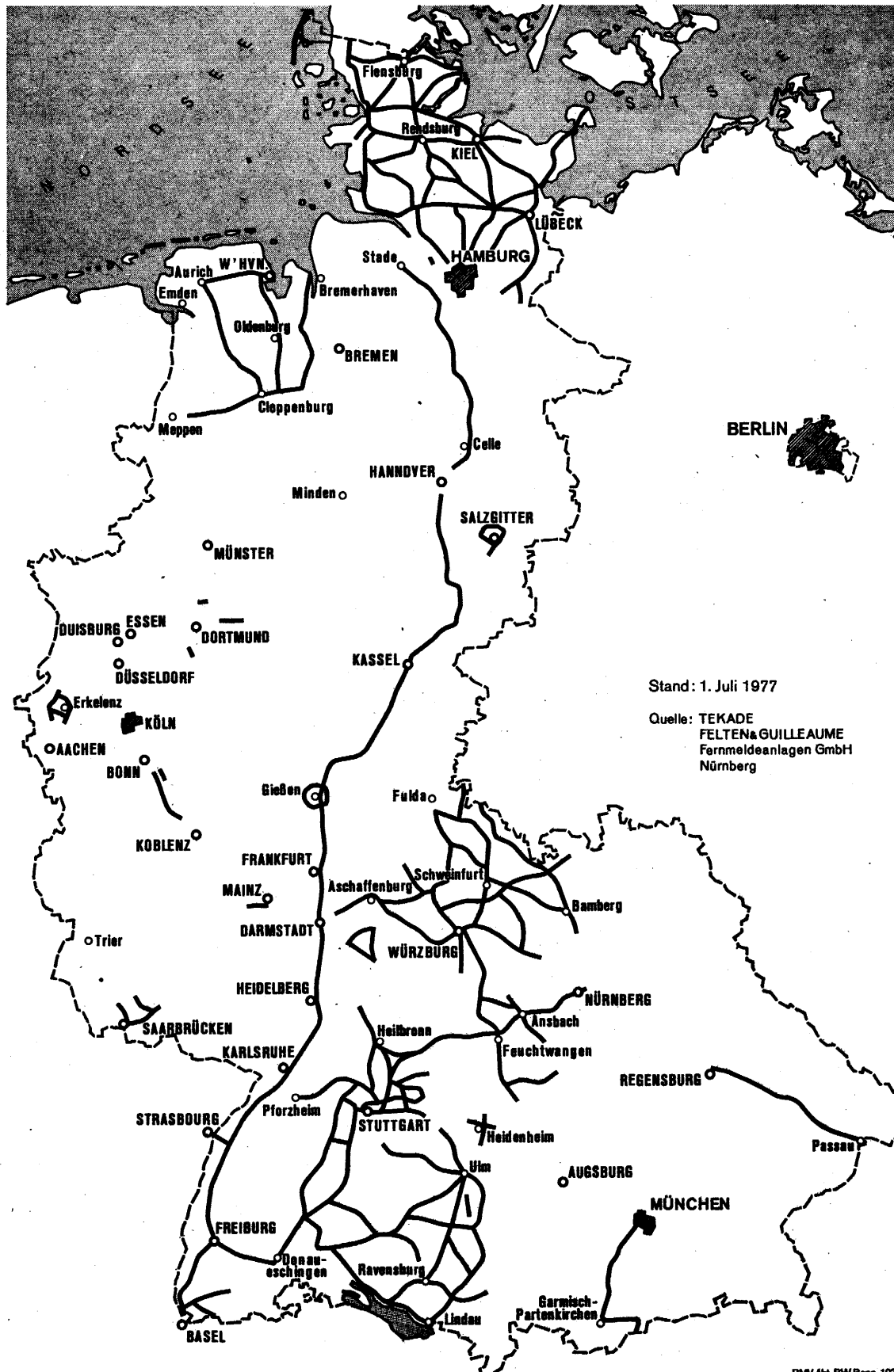
Stand: September 1977

**Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112
im öffentlichen Fernsprechnetzt der Deutschen Bundespost**

Land	Zahl der Ortsnetze	Zahl der Ortsnetze mit Anschlüssen 110	Prozentsatz der Ortsnetze mit Anschlüssen 110	Prozentsatz der in Ortsnetzen mit Anschlüssen 110 anässigen Bevölkerung	Zahl der Ortsnetze mit Anschlüssen 112	Prozentsatz der Ortsnetze mit Anschlüssen 112	Prozentsatz der in Ortsnetzen mit Anschlüssen 112 anässigen Bevölkerung	Zahl der Ortsnetze mit Notrufmeldern	Zahl der Notrufmelder
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Baden-Württemberg ..	548	540	98,6	99,6	510	93,1	96,9	2	48
Bayern	1 006	711	70,7	87,8	690	68,6	85,8	—	—
Berlin	1	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	1	411
Bremen	2	2	100,0	100,0	2	100,0	100,0	1	841
Hamburg	1	1	100,0	100,0	1	100,0	100,0	—	—
Hessen	321	165	51,4	82,3	142	44,2	83,5	82	562
Niedersachsen	711	706	99,3	99,8	685	96,3	98,4	632	4 287
Nordrhein-Westfalen	547	510	93,2	98,5	415	75,9	95,8	2	226
Rheinland-Pfalz ..	314	312	99,4	97,2	298	94,9	92,6	132	1 005
Saarland	54	54	100,0	100,0	42	77,8	91,9	—	—
Schleswig-Holstein	248	201	81,0	96,6	87	35,1	55,7	26	233
Summe ...	3 753	3 203	85,3	95,5	2 873	76,6	92,1	878	7 613

Der Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112 hat in den letzten Jahren beträchtliche Fortschritte gemacht. Im Bundesdurchschnitt wohnen etwa 95 % der Bevölkerung in Ortsnetzen mit Anschlüssen 110 und etwa 92 % der Bevölkerung in Ortsnetzen mit Anschlüssen 112. Ein Vergleich der Zahlen in den Spalten 4 und 5 bzw. 7 und 8 läßt erkennen, daß insbesondere größere Orte und dicht besiedelte ländliche Gebiete mit Anschlüssen 110 und 112 bereits versorgt sind. Wenn die in letzter Zeit erzielten Fortschritte anhalten, kann mit einer Vollversorgung etwa 1979 gerechnet werden.

Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen)



Anlage 10

Bereitgestellte Zivildienstplätze am 1. Juli 1977

Baden-Württemberg	844
Bayern	1 062
Berlin	—
Bremen	51
Hamburg	72
Hessen	790
Niedersachsen	455
Nordrhein-Westfalen	666
Rheinland-Pfalz	318
Saarland	43
Schleswig-Holstein	98

insgesamt... 4 399

Die Zivildienstleistenden werden auf ihre Tätigkeit im Rettungsdienst und Krankentransport durch Lehrgänge der Hilfsorganisationen vorbereitet.

Folgende **Lehrgänge** wurden im Jahre 1976 und im ersten Halbjahr 1977 durchgeführt:

Veranstalter	Zahl der Lehrgänge		Teilnehmerzahlen	
	1976	1. Halbjahr 1977	1976	1. Halbjahr 1977
DRK — Landesverband Baden-Württemberg	9	8	321	217
Bayerisches Rotes Kreuz	16	6	440	133
ASB Landesschule Bremen	7	4	139	74
DRK — Landesverband Hessen	15	9	431	230
DRK — Landesverband Nordrhein-Westfalen	—	2	—	2
DRK — Landesverband Westfalen-Lippe	12	4	73	15
Regierungspräsident Detmold (Feuerwehr)	2	5	4	11
Gemeinde Hennef (Feuerwehr)	—	2	—	2
DRK — Landesverband Schleswig-Holstein	5	3	70	35
Johanniter-Unfallhilfe	5	3	150	75
Malteser Hilfsdienst	—	1	—	8
Gesamt...	71	47	1 628	802