

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

**Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet
der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1980 und 1981
— Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1981 —**

Inhaltsverzeichnis	Seite
Auftrag	7
I. Grundlagen und Ziele der Verkehrssicherheitspolitik	7
1. Neubesinnung für ein Sicherheitskonzept der 80er Jahre	7
2. Kontinuität der verkehrspolitischen Hauptziele	8
3. Ziele der künftigen Verkehrssicherheitspolitik	8
II. Das Unfallgeschehen in den Jahren 1980 und 1981	9
1. Allgemeine Rahmenbedingungen	9
1.1. Kraftfahrzeugbestand	9
1.2. Fahrleistungen	9
1.3. Bevölkerungsentwicklung	9
1.4. Bestand an Fahrerlaubnisinhabern	9
1.5. Fahrerlaubnisentziehungen	9
1.6. Verkehrszentralregister (VZR)	11
2. Überblick über das Unfallgeschehen 1981	11
3. Analyse des Unfallgeschehens 1980	11
3.1. Straßenverkehrsunfälle 1980	11
3.2. Vergleich der Jahre 1980 und 1979	12
3.3. Jahreszeitlicher Schwerpunkt der Unfälle	12
3.4. Unfallentwicklung in den Ländern	12

	Seite
3.5. Kraftfahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle	12
3.6. Unfallrisiko des einzelnen	12
3.7. Schwere der Unfälle	12
3.8. Häufigkeit und Schwere der Unfälle im Verhältnis zu den Fahrleistungen (Raten)	14
3.9. Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten	14
3.10. Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung	14
3.11. Kinderunfälle	15
3.12. Unfallrisiko der Kinder im internationalen Vergleich	16
3.13. Verunglückte Zweiradfahrer	16
3.14. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger	16
3.15. Unfallentwicklung innerorts und außerorts	17
3.16. Unfallentwicklung nach der Straßenart	18
3.17. Unfallursachen	18
3.18. Unfallursachen bei Kindern	18
3.19. Folgen der Unfallursache Alkoholbeeinflussung von Kraftfahrzeugführern	18
3.20. Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren	18
3.21. Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	18
 III. Die Bemühungen des Bundesministers für Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr	 19
1. Zusammenfassender Überblick	19
2. Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung	20
2.1. Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974 bis 1981 aus Haushaltsmitteln des Bundes	20
2.1.1. Nachrichtliche Angaben über Aufwendungen der Bundesländer für eigene Maßnahmen	20
2.2. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr	20
2.2.1. Wissenschaftliche Grundlegung der Verkehrserziehung und -aufklärung	20
2.2.2. Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit	21
2.2.3. Schwerpunktprogramm 1980/81	21
2.2.4. Die weitere Arbeit	22
2.3. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)	23
2.3.1. Programm „Kind und Verkehr“	23
2.3.2. Kurs „Fünfzig Kubik“; EMS — Einführung in den motorisierten Straßenverkehr —	23
2.3.3. Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer (SHT-Pkw)	23
2.3.4. Programm für Berufskraftfahrer	23
2.3.5. Sonderprogramm „Verkehrssicherheitsarbeit im Betrieb“	23
2.3.6. Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen	23
2.3.7. Vorschau auf die künftige Arbeit	23

	Seite
2.4. Tätigkeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)	23
2.4.1. „Kind und Verkehr“	24
2.4.2. Kinder-Verkehrs-Club (KVC)	24
2.4.3. Schülerlotsen	24
2.4.4. Jugendverkehrsschulen	24
2.4.5. Radfahrausbildung und -prüfung	24
2.4.6. Mofakurse	24
2.4.7. Schulverkehrserziehungsfilme, Lehrerseminare	24
2.4.8. Fernsehsendereihe „Der 7. Sinn“	24
2.4.9. 7. Fernsehfilm-Wettbewerb	24
2.4.10. Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion	24
2.4.11. Sonstige Aktivitäten	24
3. Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Vorschriften	24
3.1. Fahrschulausbildung	24
3.2. Fahrerlaubniswesen	25
3.3. Nachschulung	25
3.4. Verkehrszentralregister (VZR)	25
3.5. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVO (Punktsystem) ..	26
3.6. Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes	26
3.7. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)	26
4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge	26
4.1. Wesentliche neue Bestimmungen	26
4.2. Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge	27
5. Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter auf der Straße“	27
5.1. Schulung der Tankwagenführer	27
5.2. Kontrollen	27
5.3. Kennzeichnung von Gefahrguttransporten	27
5.4. Forschung	27
6. Straßenbauliche und straßentechnische Maßnahmen; Verkehrslenkung	27
6.1. Bestandszuwachs an Bundesautobahnen	27
6.2. Zielvorgaben für eine qualitative Verbesserung der Bundesfernstraßen	28
6.3. Programm zum Bau von Ortsumgehungen	28
6.4. Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen ..	28
6.5. Radwegebau an Bundesfernstraßen	28
6.6. Ferienreiseverkehr	28
7. Die Bekämpfung von Kinderunfällen im Straßenverkehr	29
IV. Unfallforschung	30
V. Rettungswesen	31
VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog	32

VII. Verzeichnis der Anlagen

1	Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet 1979 bis 1981	53
2	Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1981	54
3	Graphik: Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes	55
4	Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten und Straßenkategorien 1970 bis 1980	56
5	Wohnbevölkerung des Bundesgebietes	58
6	Graphik: Führerscheininhaber 1980	60
7	Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrerlaubnis nach Erlaubnisarten und Klassen 1978 bis 1980	61
8	Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten 1978 bis 1980	63
9	Entwicklung des Verkehrszentralregisters 1958 bis 1980	64
10	Bestand an Personen und ihre Eintragungen nach Personen- und Punktgruppen jeweils am Ende des Jahres 1979 und 1980	65
11	Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte sowie Bestand an motorisierten Fahrzeugen 1953 bis 1980	66
12	Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle 1970 bis 1980	67
13	Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung 1960 bis 1980	68
14	An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1980	69
15	Bei Straßenverkehrsunfällen getötete, schwer- und leichtverletzte Kinder im Alter bis 14 Jahre 1965, 1970 und 1975 bis 1980	71
16	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder und Jugendliche nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung 1980	72
17	Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger, die 1979 und 1980 zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten	73
18	Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Radfahrer, die 1979 und 1980 zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten	74
19	Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren 1980	75
20	Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Zweirädern 1958 bis 1980	76
21	Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1953 bis 1980	77
22	Verunglückte nach Straßenarten und Ortslage 1979 und 1980	78
23	Anteil bestimmter Gruppen von Unfallursachen an der Gesamtzahl aller Ursachen 1965 bis 1980	79
24	Von der Polizei festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen 1980	80
25	Unfallbeteiligung und Anteil der Ursache „Alkoholeinfluß“ der Kraftfahrzeugführer 1966 bis 1980	85
26	Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach Ländern 1980 ...	86
27	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1979	87
28	Bei Straßenverkehrsunfällen als Fußgänger oder Radfahrer verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1979	87

	Seite
29 Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Mitfahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich August 1975 bis September 1981	88
30 Graphik: Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten nach Straßentypen 1975 bis 1981	89
 VIII. Anhang	
A. Unfallforschung, technologische Forschung und Entwicklung	90
1. Wesentliche Ergebnisse der Themenbereiche aus den Forschungsprogrammen der Bundesanstalt für Straßenwesen	90
1.1. Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung	90
1.2. Verbesserung der passiven Sicherheit für Fahrzeuginsassen und Zweiradbenutzer	90
1.3. Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	91
1.4. Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer	92
1.5. Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psycho-physischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer	92
1.6. Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens	93
1.7. Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit	93
1.8. Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit	93
1.9. Untersuchungen über die Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit	94
2. Planung der Unfallforschung	94
3. Technologische Forschung und Entwicklung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr des Bundesministers für Forschung und Technologie	96
4. Literaturverzeichnis	97
B. Rettungswesen	101
1. Auftrag	101
2. Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem	101
3. Sachstand	101
3.1. Stand der Gesetzgebung	101
3.2. Soll-Ist-Vergleich	101
3.2.1. Der Aufbau eines Systems von Rettungsleitstellen	101
3.2.2. Die Zahl der vorhandenen Rettungswachen	102
3.2.3. Anzahl der Rettungswagen	102
3.2.3.1. Entwicklung des Rettungs- und Notarztsystems SAVE	102
3.2.4. Anzahl der Krankentransportwagen	102
3.2.5. Der Stand des Aufbaues eines Netzes von Rettungshubschrauber-Stützpunkten	102
3.2.6. Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems	102
3.2.7. Notrufsäulen an Bundesautobahnen	103

	Seite
3.2.8. Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen)	103
3.2.9. Einsatz von Zivildienstleistenden	103
3.2.10. Bundeseinheitlicher Notfallausweis	103
3.3. Unterrichtung „Sofortmaßnahmen am Unfallort“	104
4. Forschungen zum Rettungswesen	104
5. Rettungswesen in den Mitgliedsländern der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)	104
6. Verzeichnis der Anlagen	
1 Entwicklung der organisatorischen Prozesse des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland	105
2 Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze) in den Ländern	111
3 Anzahl der Rettungsleitstellen	112
4 Anzahl der Rettungswachen	112
5 Anzahl der Rettungswagen (RTW)	113
6 Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)	113
7a Rettungshubschrauber-Stationen	114
7b Graphik: Hubschrauber-Stationen der Bundesrepublik Deutschland	115
8 Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112 im öffentlichen Fernsprechnetz der Deutschen Bundespost	116
9 Graphik: Notrufmelder an Bundesstraßen	118
10 Bereitgestellte Zivildienstplätze am 15. September 1981	119
11 Ausbildung der Bevölkerung in der Ersten Hilfe und in Sofortmaßnahmen am Unfallort	120
12 Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen	122

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 Notrufnummernsystems, insbesondere auch über

den münzfreien Notruf von öffentlichen Fernsprechkabellen enthalten (Drucksache 7/5318).

Darüber hinaus hat der Ausschuß für Verkehr des Deutschen Bundestages am 18. März 1981 anlässlich der Aussprache über die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens über „Kinderunfälle im Straßenverkehr“ in einer Entschließung aller Fraktionen die Erwartung geäußert, daß der BMV im Unfallverhütungsbericht 1981 in einem besonderen Kapitel die Bekämpfung von Kinderunfällen im Straßenverkehr behandelt und dabei die zwischenzeitlich getroffenen Maßnahmen erläutert.

Diesem Ersuchen des Deutschen Bundestages entsprechend legt der Bundesminister für Verkehr den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1981 vor.

I. Grundlagen und Ziele der Verkehrssicherheitspolitik

1. Neubesinnung für ein Sicherheitskonzept der 80er Jahre

Trotz der Sicherheitserfolge, die sich aus den jüngsten Entwicklungen ablesen lassen, gibt das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland nach wie vor Veranlassung zu großer Besorgnis. Immer noch sind es fast eine halbe Million Menschen, die jährlich durch den Straßenverkehr körperlich zu Schaden kommen oder getötet werden.

Wie in den früheren Jahren hat es auch 1980 und 1981 nicht an Bemühungen und Anstrengungen gefehlt. Bund und Länder haben hierzu ebenso beigetragen wie die Sicherheitsorganisationen, die Verbände, die Automobilklubs, die Kirchen, die vielen Initiativen vor Ort und — nicht zuletzt — die Verkehrsteilnehmer selbst.

Dennoch bleibt festzustellen: Der entscheidende Durchbruch ist trotz aller Bemühungen nicht gelungen. Dies zu ändern hält die Bundesregierung, die die Verkehrssicherheit für eine der vordringlichen Aufgaben der Verkehrspolitik ansieht, für unerlässlich.

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist an einem Punkt angekommen, an dem es ratsam erscheint, die Intensität und Effektivität der Bemühungen sowie die Anlage und Zusammensetzung der bisherigen Maßnahmen kritisch zu überdenken. Es erschien deshalb sinnvoll, Bilanz zu ziehen und auch solche Vor-

stellungen ernsthaft zu prüfen, die vielleicht bisher noch nicht genügend gewürdigt worden sind.

Dies hat den Bundesminister für Verkehr dazu veranlaßt, fünf erfahrene Persönlichkeiten aus unterschiedlichen Lebensbereichen unserer Gesellschaft damit zu beauftragen, den Gesamtkomplex der Verkehrssicherheitsarbeit zu durchdenken.

Die „Kommission für Verkehrssicherheit“, deren Vorsitz Herr Bundesminister a. D. Höcherl übernommen hat, soll dazu beitragen, der Verkehrssicherheitsarbeit neue Impulse und Denkanstöße zu geben und bei allen Teilen der Gesellschaft ein neues Problembewußtsein zu wecken.

Der Bundesminister für Verkehr ist bemüht, die Zusammenarbeit mit den Sicherheitsorganisationen, den Ländern, den Bundesressorts und den internationalen Organisationen zu verstärken, um auch von dieser Seite Impulse und Denkanstöße aufzunehmen.

Das Ziel dieser Bemühungen ist ein neues Verkehrssicherheitskonzept, das für Bund und Länder und für alle in der Verkehrssicherheitsarbeit wirkenden Organisationen und Institutionen gleichermaßen Grundlage für die Verkehrssicherheitspolitik der 80er Jahre sein kann.

Der Kampf gegen den Unfalltod und gegen die oft furchtbaren Unfallfolgen sollte zu einem Anliegen für alle Bürger werden. Eine von allen gesellschaftli-

chen Gruppen getragene Initiative zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte jeden einzelnen Menschen erreichen und ihn bewußt werden lassen, daß er es mit in der Hand hat, Schaden von sich und von anderen Menschen abzuwenden. So, wie das Bedürfnis nach sauberer Umwelt und weniger Lärm zugenommen hat, wächst auch die Bereitschaft, die negativen Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs nicht mehr als schicksalhaft und unabweisbar hinzunehmen. Schon heute wird energiebewußter und auch behutsamer gefahren. Und es wird auch weniger gefahren.

Befragungen zeigen überdies, daß der Bürger heute auch mehr als früher bereit ist, den Sicherheitsbemühungen Verständnis und Aufgeschlossenheit entgegenzubringen. Diese Einschätzungen berechtigen zu der Zuversicht, daß ein neues Verkehrssicherheitskonzept auch von der großen Mehrzahl der Bürger akzeptiert werden wird.

2. Kontinuität der verkehrspolitischen Hauptziele

Das neue Sicherheitskonzept baut auf den grundlegenden Zielen der Verkehrspolitik für die 80er Jahre auf:

- der Erhaltung und Förderung der Mobilität für Bürger und Wirtschaft
- Vorhaltung einer angemessenen Verkehrsinfrastruktur für die sich stets weiterentwickelnde Wirtschaft
- der freien Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung.

Die Kontinuität der verkehrspolitischen Ziele gilt auch und gerade für die Investitionspolitik. Nicht zuletzt in dem Bemühen, die Investitionsmaßnahmen neben anderen Zielen auch auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit auszurichten, bleibt es bei den Zielvorgaben, wie sie im Bundesverkehrswegeplan '80 festgelegt wurden:

1. Ausbau der Schienenverkehrskapazitäten im Fernverkehr
2. Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs
3. Förderung des kombinierten Verkehrs
4. Anbindung von Flughäfen an das IC-Netz
5. Beseitigung der baulichen und verkehrlichen Engpässe im Bundesfernstraßennetz
6. Förderung des Fahrradverkehrs

Für den Straßenbau bedeutet dies eine stärkere Konzentration der investiven Maßnahmen auf die Beseitigung von Unfallschwerpunkten durch

- Modernisierung des vorhandenen Bundesfernstraßennetzes
- Bau von Ortsumgehungen
- Beseitigung von Bahnübergängen
- Radwegebau an Bundesstraßen
- und Verkehrsbeeinflussung auf den Bundesautobahnen.

3. Ziele der künftigen Verkehrssicherheitspolitik

Angesichts der Feststellung, daß 90 % aller Unfälle durch menschliches Fehlverhalten verursacht werden, müssen sich die zukünftigen Bemühungen vorrangig darauf ausrichten, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr nachhaltig zu verändern. Dies sollte vor allem durch eine gezielte Verkehrserziehung und -aufklärung erreicht werden, die dem Bürger einsichtig macht, daß er durch eine behutsame und umsichtige Verhaltensweise mit dazu beitragen kann, Schaden von sich und anderen Menschen abzuwenden.

Einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der passiven Sicherheit wird die für Mitte 1982 geplante Einführung eines Verwarnungsgeldes bei Nichtanlegen der Gurte erbringen. Die dazu notwendigen Schritte wird der BMV unverzüglich einleiten. Dies ist nach allen Erfahrungen, die in anderen Ländern gemacht worden sind, der erfolgversprechende Weg, die Gurtanlagequote, die z. Z. Werte zwischen 50 und 60 % erreicht, nachhaltig zu erhöhen. Gelänge es, das Verhalten der deutschen Autofahrer den in vielen Staaten des Auslands praktizierten Gewohnheiten anzupassen, so ließe sich allein mit dieser Maßnahme die Zahl der Verkehrstoten um etwa 1 000 vermindern.

Auf der anderen Seite setzt sich der BMV entschieden dafür ein, Regelungen, die trotz eines hohen bürokratischen Aufwands nur in geringem Umfang zur Sicherung des Straßenverkehrs beitragen, auf das unbedingt notwendige Maß zurückzuführen. So besteht insbesondere beim Verkehrszentralregister ein unangemessenes Verhältnis zwischen dem Registrationsaufwand und dem Erfolg für die Verkehrssicherheit. Gestützt auf eine kurz vor dem Abschluß stehende wissenschaftliche Studie, die die Wirkung des VZR auf das Verkehrsverhalten untersucht, wird sich der BMV darum bemühen, Lösungen anzustreben, die bei Minimierung des Verwaltungsaufwands einen deutlichen Sicherheitsgewinn nachweisen können.

Einen wichtigen Beitrag könnte — unabhängig von der Möglichkeit verkehrsberuhigte Bereiche einzurichten — die Absenkung der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf Tempo 30 in Wohngebieten bilden. So wäre es möglich, hier die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, wenn es gelänge, die Autofahrer zu einer solchen Fahrweise anzuhalten. Erfahrungen aus Versuchen zeigen indessen, daß dies mit dem Aufstellen von Schildern allein nicht zu erreichen wäre. Hier müßte durch Initiativen der Anwohner und der kommunalen Entscheidungsträger auf die Bauweise und die Ausgestaltung solcher Wohnstraßen Einfluß genommen werden, um dem Autofahrer deutlich aber auch einleuchtend zu signalisieren, daß er sich hier in einem Verkehrsraum bewegt, der in besonderer Weise von ihm Vorsicht und Behutsamkeit verlangt.

Was das Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung anbelangt, so gilt es auch hier mit neuen Anstrengungen zu deutlicheren Erfolgen zu kommen. Die Zusammenarbeit von Bund und Ländern, von Organisationen und Verbänden bis hin zu den vielen

Initiativen vor Ort kann nach Auffassung des BMV erheblich verbessert werden. Konkurrenzgedanken in der Verkehrssicherheitsarbeit führen zu Reibungsverlusten und vermindern die Effizienz der notwendigen Maßnahmen.

Hier ist vor allem der Deutsche Verkehrssicherheitsrat aufgerufen, seine Aufgaben stärker auf die notwendigen Koordinierungen und Unterstützungen der Aktivitäten vor Ort auszurichten.

Schließlich sollte auch das finanzielle Engagement der Mitglieder gesteigert werden, um dem Gedanken der Solidarität aller gesellschaftlichen Gruppen sichtbaren Ausdruck zu verleihen.

Aber auch im staatlichen Bereich gilt es, entsprechende Koordinierungsbemühungen zu aktivieren. So sollte der neugeschaffene Bund-Länder-Fachausschuß für Verkehrserziehung und -aufklärung seine Aufgabe darin begreifen, die finanziellen Ressourcen zum Vorteil eines gleichgerichteten Vorgehens in der Verkehrssicherheitsarbeit zu nutzen.

Wenn sich Bund und Länder, die Organisationen und Verbände, die Initiativen vor Ort und auch die Verkehrsteilnehmer selbst in der gleichen Zielrichtung engagieren, dann wird sich mittelfristig auch ein deutlicher Gewinn an Sicherheit im Straßenverkehr erreichen lassen.

II. Das Unfallgeschehen in den Jahren 1980 und 1981

1. Allgemeine Rahmenbedingungen

Das Unfallgeschehen der Jahre 1980 und 1981 steht vor dem Hintergrund einer sich allmählich abschwächenden Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung.

1.1 Kraftfahrzeugbestand

(Anlagen 1 bis 3)

Der Bestand an motorisierten Fahrzeugen ist seit dem 1. Juli 1979 bis Mitte 1980 um 3,2% und bis zum 1. Juli 1981 um 1,8% auf insgesamt 29,7 Mio. Kraftfahrzeuge gestiegen.

Damit war die relative Zunahme nur noch etwa halb so groß wie in den vorangegangenen Jahren. Der Zuwachs bei den Personen- und Kombinationskraftwagen betrug 2,9% bzw. 2,3%, während der Bestand an motorisierten Zweirädern von 1979 bis 1980 um 6,7% zunahm, jedoch — verursacht durch die rückläufige Zahl der Kleinkrafträder mit Versicherungskennzeichen — von 1980 zu 1981 um 3,1% zurückging.

1.2 Fahrleistungen

(Anlage 4)

Die Gesamtfahrleistung aller Kraftfahrzeuge — gemessen in Fahrzeug-Kilometern — nahm 1980 gegenüber 1979 um 2,5% zu. Ausschlaggebend hierfür war die um 2,3% höhere Fahrleistung im Pkw-Bereich, die sich allerdings im Vergleich zu 1979/78 (+4,2%) merklich abgeschwächt hat und im Jahr 1981 sogar um schätzungsweise 4% zurückgegangen ist.

1.3 Bevölkerungsentwicklung

(Anlage 5)

In der Bundesrepublik Deutschland lebten 1980 rund 61,6 Mio. Einwohner.

Damit hat sich die seit 1979 wieder zu beobachtende Bevölkerungszunahme mit einer Steigerung von 0,3% fortgesetzt. Sie beruht erneut auf dem Zuwanderungsüberschuß, der den negativen Saldo zwischen Geburten und Sterbefällen mehr als kompensiert hat.

Der Anteil der Kinder unter 15 Jahren verminderte sich weiter, und zwar auf rd. 18%, während sich der Anteil der über 65jährigen Personen auf rd. 16% erhöhte.

1.4 Bestand an Fahrerlaubnisinhabern

(Anlagen 6 und 7)

Nach Schätzungen auf der Grundlage der Infas-Repräsentativerhebungen und der Entwicklung der Fahrzeugbestände dürften im Jahre 1980 rd. 29,5 Mio. Einwohner der Bundesrepublik Deutschland im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse 2 oder 3 gewesen sein. Das sind rd. 63% der Wohnbevölkerung im Alter von 18 Jahren und mehr.

Die Nachfrage nach Fahrerlaubnissen hält unvermindert an. Von den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr sind 1980 mit insgesamt 2,6 Mio. fast ebensoviel Fahrerlaubnisprüfungen wie 1979 durchgeführt worden.

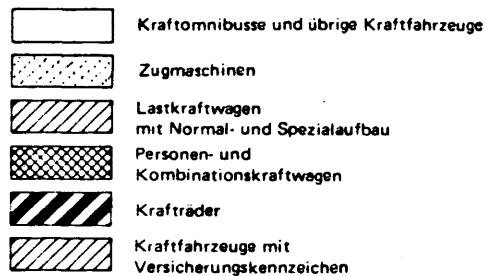
Der Anteil der nicht bestandenenden Prüfungen betrug im Jahre 1980 33,1%. Dieses Ergebnis entspricht in etwa dem Durchschnitt der früheren Jahre.

1.5 Fahrerlaubnisentziehungen

(Anlage 8)

Die Gerichte und Verwaltungsbehörden ordneten 1980 in 159 854 Fällen die Entziehung der allgemeinen Fahrerlaubnis an. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung von 1,4%. In 93% der Fälle waren diese Entscheidungen allein oder in Tateinheit mit anderen Delikten mit Trunkenheit am Steuer begründet.

Bestand an Kraftfahrzeugen nach Fahrzeugarten



Zahlen in 1000

Jahr (jeweils 1. Juli)	Kraft- räder 1)	Personen- kraft- wagen 2)	Kraft- omni- busse 3)	Last- kraft- wagen 4)	Zug- maschinen	Übrige Kraftfahr- zeuge 5)	Sp. 1 - 6 zusammen	Kraftfahrzeuge mit Versiche- rungskennz. 6)	Motorisierte Fahrzeuge insgesamt 7)	Kraft- fahrzeug- anhänger
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1938	930	836	13	255	34	13	2 080		2 080	
1950	930	540	15	385	134	17	2 021		2 021	224
1961	1 723	5 343	36	730	951	43	8 825	2 114	10 940	382
1963	1 198	7 305	38	808	1 087	51	10 486	1 529	12 015	424
1965	717	9 267	39	877	1 204	64	12 168	1 207	13 375	464
1967	394	11 016	40	908	1 310	75	13 745	1 054	14 799	515
1969	263	12 585	44	966	1 399	85	15 343	1 015	16 358	576
1971	361	15 115	50	1 078	1 486	103	18 193	1 103	19 296	691
1973	401	17 023	56	1 139	1 531	117	20 266	1 394	21 660	827
1975	455	17 898	60	1 121	1 561	129	21 224	1 719	22 943	931
1977	554	20 020	64	1 146	1 598	147	23 530	1 911	25 440	1 058
1979	655	22 535	68	1 236	1 625	177	26 296	2 014	28 310	1 225
1981	880	23 731	71	1 307	1 648	222	27 858	2 000	29 858	1 422

1) Ab 1970 einschl. zulassungsfreie Kleinkraftträder mit amtlichem Kennzeichen.- 2) Einschl. Kombinationskraftwagen.- 3) Einschl. Obusse.- 4) Mit Normal- und Spezialaufbau.- 5) Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Arbeitsmaschinen u.ä.; ab 1971 einschl. zulassungsfreie Arbeitsmaschinen mit amtlichem Kennzeichen.- 6) Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds, Mo-fa 25), Kleinkraftträder bis 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (Mokicks), maschinell angetriebene Krankenfahrräder.- 7) Bis 1969 ohne zulassungsfreie Kraftfahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen.

KBA

1.6. Verkehrszentralregister (VZR)

(Anlagen 9 und 10)

Im Jahre 1980 wurden dem VZR insgesamt 2,8 Mio. registerpflichtige Entscheidungen von Gerichten, Bußgeld- und Verwaltungsbehörden zugeleitet. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 4,6%.

Nach Berücksichtigung der Zu- und Abgänge ergab sich für Ende 1980 ein Registerbestand von 4,7 Mio. Personen. Dies sind 2,2% mehr als ein Jahr zuvor, aber 3,7% weniger als Ende 1978.

Von den eingetragenen Personen hatten

1,14 Mio. Personen	0 Punkte*)
3,29 Mio. Personen	1 bis 8 Punkte
0,19 Mio. Personen	9 bis 13 Punkte
0,05 Mio. Personen	14 bis 17 Punkte
0,04 Mio. Personen	18 und mehr Punkte

2. Überblick über das Unfallgeschehen 1981

Aus ersten vorläufigen Berechnungen ergeben sich folgende Eckzahlen für das Unfallgeschehen im Jahre 1981:

	Anzahl	Abnahme gegenüber dem Vorjahr in %
Unfälle mit Personenschaden	365 000	3,8
Verunglückte insgesamt	481 800	6,2
Getötete	11 800	9,5
Verletzte	470 000	6,1

Einen genaueren Überblick vermitteln die Auswertungen der amtlichen Statistik für das erste Halbjahr. Danach ereigneten sich im Bundesgebiet in den ersten sechs Monaten des Jahres 1981 174 067 Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden. Dabei wurden 5 537 Personen getötet, 67 747 schwer- und 161 588 leichtverletzt. Außerdem meldete die Polizei 634 700 Unfälle, bei denen nur Sachschäden entstanden. Unter diesen hatten 227 627 einen Schaden von 1 000 DM und mehr bei einem der Beteiligten zur Folge.

Gegenüber dem ersten Halbjahr 1980 sank die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 4,7%. Die Zahl der Verletzten lag um 5,1% und die der Getöteten sogar um 10,1% unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

*) Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte sowie Personen ohne Fahrerlaubnis und Personen mit Fahrerlaubnis, die nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis keine weiteren Eintragungen zu verzeichnen hatten.

Unter den 5 537 Menschen, die im ersten Halbjahr 1981 tödlich verunglückten, waren

	dies bedeutet eine Veränderung gegenüber dem 1. Halbjahr 1980 von
Insassen von Personenkraftwagen 2 838	– 8,1 %
Fußgänger 1 194	– 15,9 %
Mofa- bzw. Mopedfahrer 282	– 20,3 %
Benutzer von Krafträdern bzw. Kraftrollern 614	+ 2,7 %
Radfahrer 478	– 9,6 %

Die Anzahl der getöteten Kinder ging um 27,5% zurück. Rückläufig, wenngleich auch nicht ganz so ausgeprägt wie bei den Kindern, verlief auch die Entwicklung bei den Personen im Alter ab 65 Jahre. Der Rückgang der tödlich Verunglückten betrug hier 18,4%.

Die Zahlen lassen zum Teil deutliche Sicherheitsgewinne erkennen. Neben den vielen gezielten Maßnahmen zur Sicherung des Straßenverkehrs haben hierzu auch erkennbare Verhaltensänderungen der Pkw-Fahrer beigetragen. Nicht zuletzt wegen der drastisch gestiegenen Benzinpreise wurde 1981 nicht nur behutsamer, sondern auch weniger gefahren. Obwohl die Zahl der Personenkraftwagen von 1980 bis 1981 um 2,3% gestiegen ist, minderte sich die Gesamtfahrleistung der Pkw im Jahresvergleich zu 1980 um schätzungsweise 4%.

3. Analyse des Unfallgeschehens 1980**3.1. Straßenverkehrsunfälle 1980**

(Anlage 11)

Die Polizeidienststellen meldeten 1980 insgesamt 1 684 000 Straßenverkehrsunfälle. Die Mehrzahl, rd. 1 305 000 oder 77%, hatte nur Sachschaden zur Folge. Bei 379 235 Straßenverkehrsunfällen (23%) kamen jedoch Personen zu Schaden; es verunglückten dabei 513 504 Menschen*). Die Zahl der tödlich verunglückten Personen betrug 13 041, die der Verletzten 500 463. Etwa jeder dritte Verletzte, insgesamt 148 952, mußte in einem Krankenhaus stationär behandelt werden; 351 511 Personen zogen sich leichte Verletzungen zu.

*) Zahlen über Unfallverletzte 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, BT-Drucksache 9/901).

1980

Merkmal	Anzahl	%
Unfälle insgesamt	1 684 000	100
davon:		
Sachschadensunfälle mit Schaden unter 1 000 DM bei jedem der Beteiligten	843 000	50,1
mit Schäden von 1 000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten	462 110	27,4
Unfälle mit Personenschaden.	379 235	22,5
davon mit:		
Leichtverletzten	244 932	14,5
Schwerverletzten	122 392	7,3
Getöteten.	11 911	0,7
Verunglückte Personen	513 504	100
davon:		
Getötete	13 041	2,5
Schwerverletzte	148 952	29,0
Leichtverletzte	351 511	68,5

3.2. Vergleich der Jahre 1980 und 1979

Die reinen Sachschadensunfälle haben 1980 mit knapp 1% leicht zugenommen. Die Zunahme der Personenschadensunfälle um 3,2% entsprach dem Zuwachs an motorisierten Fahrzeugen. Hervorzuheben ist, daß die Anzahl der Getöteten der allgemeinen Entwicklung nicht gefolgt ist, sondern um 1,4% zurückgegangen ist.

3.3. Jahreszeitlicher Schwerpunkt der Unfälle

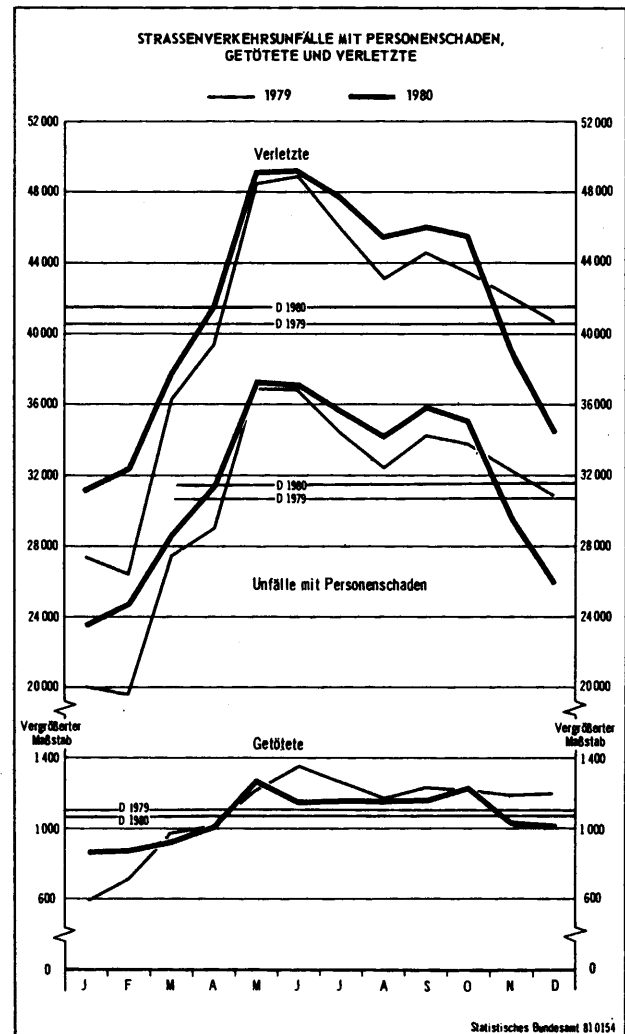
Der Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden lag 1980 wie 1979 in den Monaten Mai und Juni. Die meisten Getöteten sind im Jahre 1980 in den Monaten Mai und Oktober zu verzeichnen. Im Jahre 1979 lag dagegen der Schwerpunkt der tödlichen Unfälle im Juni und Juli.

Der im Schaubild gezeigte Kurvenverlauf der Monatszahlen aus 1979 und 1980 verdeutlicht die Folgen des Eiswinters von 1979, der zu weit unterdurchschnittlichen Zahlen bei Unfällen mit Personenschaden im Januar und Februar 1979 geführt hat.

3.4. Unfallentwicklung in den Ländern

(Anlage 26)

Im Vergleich zum Bundesgebiet hat 1980 die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden in fünf Ländern überdurchschnittlich zugenommen. Die höchste Steigerung errechnete sich für Hamburg (+12,4%), während Baden-Württemberg sogar einen leichten Rückgang (–0,1%) zu verzeichnen hatte. Bei den Getöteten verlief die Entwicklung sehr uneinheitlich. Hier schwankten die Veränderungsdaten zwischen +24,3% (Berlin) und –24,3% (Bremen).



3.5. Kraftfahrzeugbestand und Straßenverkehrsunfälle (Anlage 12)

Das Verhältnis zwischen den im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeugen und der Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich mit der Zeit stetig verbessert. Ereigneten sich 1970 z. B. noch 21 Personenschadensunfälle je 1 000 Kraftfahrzeuge, so sank dieser Verhältniswert auf 13 in den Jahren 1979 und 1980.

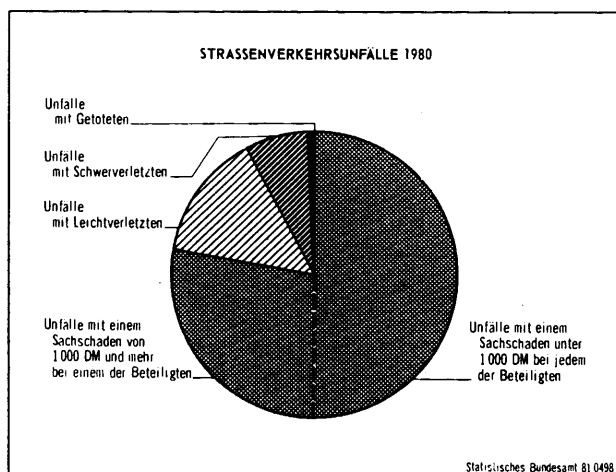
3.6. Unfallrisiko des einzelnen (Anlage 12)

Die Gefahr für den einzelnen, bei einem Straßenverkehrsunfall zu verunglücken, ist von 1979 auf 1980 leicht gestiegen, blieb jedoch noch unter den Werten der Jahre 1977 und 1978. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, sank. Dieses Risiko liegt noch unter der Maßzahl des Jahres 1960, in dem die Anzahl der Kraftfahrzeuge nur 30% des Kraftfahrzeugbestandes von 1980 ausmachte.

3.7. Schwere der Unfälle (Anlagen 12 bis 15)

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 1980 leicht abgenommen hat und das Risiko, bei einem Unfall mit Personenschaden getötet zu werden, um 4,4% zurückgegangen ist. Damit liegt bei den Getöteten das Verhältnis der Jahre 1979 bzw. 1980 um 29,1% bzw. 47,7% unter dem des Jahres 1970.



Bei der Unterscheidung nach der Art der Verkehrsteilnahme wird deutlich, daß im Mittel die Unfallfolgen für Fußgänger, Radfahrer und Benutzer motorisierter Zweiräder besonders schwer sind, ebenso bei Alleinunfällen. Insgesamt verunglückten über 97% der Schwerverletzten und Getöteten als Fußgänger oder Benutzer von Fahrrädern, motorisierten Zweirädern sowie Personenkraftwagen, während auf alle anderen Fahrzeugklassen (Busse, Güterkraftfahrzeuge, bespannte Fuhrwerke, landwirtschaftliche Züge, Straßenbahnen usw.) zusammen weniger als 3% der Schwerverletzten und Getöteten entfallen.

Besonders schwer sind die Unfallfolgen für die weitgehend ungeschützten Fußgänger, Radfahrer und Benutzer motorisierter Zweiräder. Dies wird besonders deutlich bei Zusammenstößen zwischen einem Verkehrsteilnehmer dieser Gruppen mit einem Personenkraftwagen oder anderem Fahrzeug (vorwiegend Güterkraftfahrzeug): So wurden 1979 bei Zusammenstößen zwischen motorisierten Zweirädern und Personenkraftwagen insgesamt 20 119 Personen schwerverletzt oder getötet, davon 19 525 (97%) als Benutzer motorisierter Zweiräder und 594 (3%) als Pkw-Insassen. Hierbei entfallen im Mittel auf 100 unfallbeteiligte motorisierte Zweiräder 34 schwerverletzte bzw. getötete Benutzer dieser Fahrzeuge, hingegen auf 100 unfallbeteiligte Personenkraftwagen ein schwerverletzter oder getöteter Pkw-Insasse.

**Schwerverletzte und Getötete nach Art der Verkehrsteilnahme bei Alleinunfällen
und nach Art des Unfallgegners bei Zusammenstößen (1979).**

Verunglückt bei	Fußgänger	Schwerverletzte und getötete			
		Führer und Mitfahrer von			
		Fahrrädern	motorisierten Zweirädern	PKW	anderen Fahr- zeugen und anderen Personen
Alleinunfällen.	—	2 177	8 218	30 879	1 558
Zusammenstößen mit einem anderen Verkehrsteilnehmer. . .	24 863	13 323	24 037	37 880	2 124
und zwar mit					
– Fußgänger.	—	193	377	167	32
– Fahrrad	593	535	302	98	18
– motorisiertem Zweirad	1 883	821	1 300	594	26
– PKW	19 889	10 118	19 525	29 456	956
– anderen Verkehrsteilnehmern . .	2 498	1 656	2 533	7 565	1 092
allen Unfällen zusammen.	27 705	16 183	34 238	77 305	4 317

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

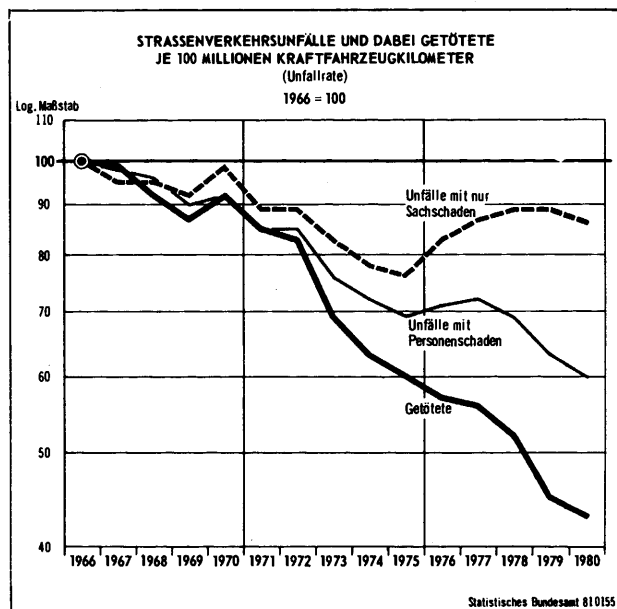
Auf eine Mrd.

Fahrzeug-Kilometer entfielen

(Anlage 12)

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Unfälle mit Personenschaden	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239	1 257	1 201	1 112	1 120
Verunglückte (Getötete und Verletzte zusammen).	2 356	2 166	2 141	1 894	1 764	1 692	1 706	1 734	1 653	1 512	1 517
Getötete	82	76	74	61	56	53	51	50	46	40	39
Verletzte	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655	1 685	1 607	1 472	1 478

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, der Verunglückten, der Getöteten und der Verletzten, bezogen auf je eine Mrd. km Gesamtfahrleistung, ist von 1970 bis 1978 ständig zurückgegangen. 1979 fand ein vergleichsweise starker Rückgang statt; 1980 lagen die Werte bei teilweise geringfügigem Anstieg in der Größenordnung des Jahres 1979. Besonders bemerkenswert ist die Verringerung der Getötetenrate im Zeitverlauf: von 1970 bis 1980 sank ihr Wert auf weniger als die Hälfte.



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

(Anlage 27)

Setzt man die Anzahl der Verunglückten bzw. Getöteten in Beziehung zu der Einwohnerzahl oder zum

Kraftfahrzeugbestand der jeweiligen Länder, so läßt sich ein erster Anhalt für die Beurteilung der Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich gewinnen. Solche Gegenüberstellungen sind jedoch generell nur bedingt aussagekräftig, da unterschiedliche statistische Definitionen, Art und Weise der Datenerhebung, strukturelle Faktoren des Straßenverkehrs (Straßennetz, Zusammensetzung des Kfz-Bestandes, topographische Gegebenheiten usw.) und nicht zuletzt die sozio-ökonomischen Rahmenbedingungen mitbeachtet werden müssen.

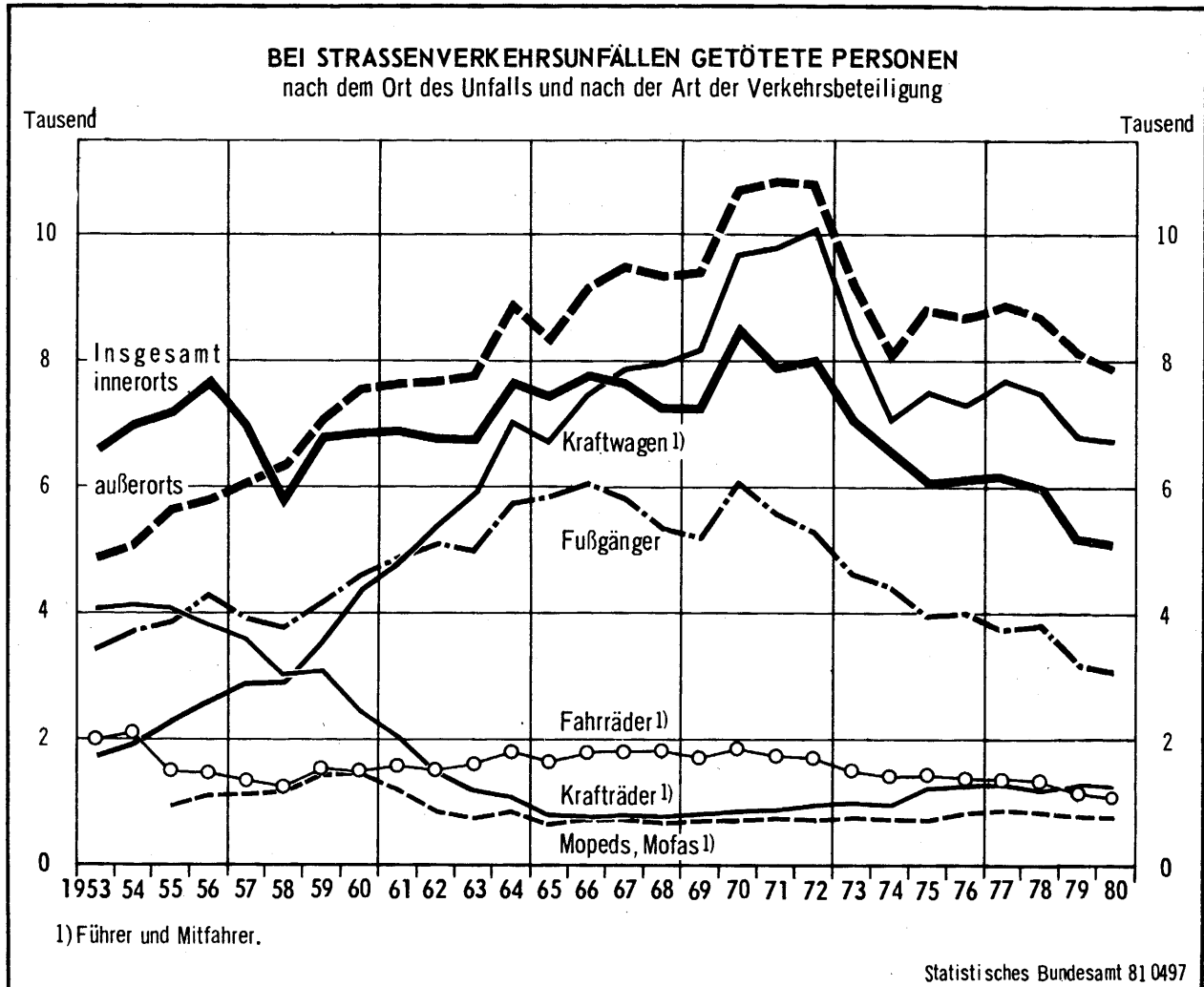
Der Übersicht für 1979 ist unter diesen Einschränkungen zu entnehmen, daß die Bundesrepublik Deutschland weiterhin zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko gehört.

Ausgelöst durch die vielbeachteten Sicherheitserfolge in Japan wurden in einer wissenschaftlichen Untersuchung (siehe VIII. Anhang A, Literaturverzeichnis [1]) die Länder Japan, Großbritannien, Niederlande und die Bundesrepublik Deutschland hinsichtlich ihrer Verkehrssicherheitsniveaus in der zeitlichen Entwicklung von 1970 bis 1979 eingehender analysiert. Hierbei zeigte sich, daß die Bundesrepublik Deutschland, trotz des Rückgangs der im Straßenverkehr Getöteten um 31,1%, das niedrigste Sicherheitsniveau aufweist.

3.10. Getötete nach Art der Verkehrsbeteiligung

(Anlage 13)

Trotz der Zunahme des Pkw-Bestandes um 2,9% und der Pkw-Gesamtfahrleistungen um 2,3% ist die Anzahl der getöteten Pkw-Insassen 1980 gegenüber 1979 gleich geblieben.



Die Anzahl der getöteten Mofa- und Mopedfahrer ist 1980 gegenüber 1979 um 4,3% zurückgegangen. Bei den Krafträdern und Kraftrollern trat ein Rückgang der Unfalltoten im Jahre 1980 im Vergleich zu 1979 um 1,5% ein. Auch die Anzahl der tödlich verunglückten Fußgänger nahm merklich ab. Insgesamt gesehen waren aber die Sicherheitsgewinne nicht ganz so groß wie ein Jahr zuvor.

3.11. Kinderunfälle

(Anlagen 15 bis 18)

Insgesamt verunglückten 1980 bei Straßenverkehrsunfällen 59 932 Kinder im Alter unter 15 Jahren (–2,8%). Davon wurden:

1 018 getötet	(–3,0%)
19 496 schwerverletzt	(–5,0%)
39 418 leichtverletzt	(–1,7%).

Zunächst ist festzustellen, daß die Zahl der getöteten Kinder, wie schon in den Jahren seit 1975, auch 1980

weiter zurückgegangen ist (1975/1980: –28,5%). Dieser Rückgang war 1980 bei den Radfahrern am stärksten ausgeprägt (–11,7%). Die zu Fuß gehenden Kinder wurden etwa ebensooft wie im Vorjahr das tödliche Opfer von Straßenverkehrsunfällen. Um 2% gestiegen ist die Anzahl der Kinder, die als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen getötet wurden.

Bei der Beurteilung der Kinderunfälle ist zu berücksichtigen, daß die Anzahl der Kinder unter 15 Jahren im Jahre 1980 um 3,3% geringer war als im Jahre 1979. Die Anzahl der Kinder unter sechs Jahren hat in dieser Zeit leicht zugenommen (+0,1%). Bei den 6- bis 14jährigen Kindern betrug der Rückgang 4,8%.

Mit dem 15. Lebensjahr steigt die Gefährdung steil an. Die Jugendlichen zwischen 14 und 18 Jahren kommen auf ein Mehrfaches dieser Gefährdung. So lag die Anzahl der Verunglückten je 100 000 Einwohner mit vollendetem 17. Lebensjahr 3 mal so hoch wie bei den Sechs- und Siebenjährigen. Bei den 18- bis 20jährigen erreicht sie das 2,5fache.

Verunglückte insgesamt und verunglückte Kinder im Bundesgebiet

Jahr	Verunglückte		Verunglückte Kinder		Von 100 000 Kindern	
	insgesamt	darunter getötet	insgesamt	darunter getötet	verunglückten insgesamt	wurden getötet
1955	383 951	12 791	34 015	1 035	335	10,2
1960	469 366	14 406	48 172	1 320	406	11,1
1965	449 243	15 753	54 535	1 614	410	12,1
1970	550 988	19 193	72 499	2 167	516	15,4
1975	472 667	14 870	64 453	1 423	485	10,7
1979	499 663	13 222	61 656	1 050	533	9,1
1980	513 504	13 041	59 932	1 018	538	9,1
Zum Vergleich: Höchstzahlen						
	550 988 (1970)	19 193 (1970)	73 493 (1972)	2 167 (1970)	559 (1977)	15,4 (1970)

3.12. Unfallrisiko der Kinder im internationalen Vergleich

(Anlage 28)

Im internationalen Vergleich gehört die Bundesrepublik Deutschland nach wie vor zu den Staaten mit verhältnismäßig hohem Unfallrisiko für Kinder im Straßenverkehr. Im Jahre 1979 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.

Wegen der in den einzelnen Staaten unterschiedlichen Erfassungsmethoden von Straßenverkehrsunfällen, der international nicht einheitlichen Bestimmung von im Straßenverkehr tödlich Verunglückten, aber auch im Hinblick auf die unterschiedliche Verkehrsstruktur und Verkehrsdichte sowie wegen des unterschiedlichen Anteils der verschiedenen Altersgruppen an der Bevölkerung können die in anderen Staaten ermittelten statistischen Angaben nicht völlig mit den Ergebnissen der Straßenverkehrsunfallstatistik der Bundesrepublik Deutschland verglichen werden. Die bei diesem Vergleich ermittelten Ergebnisse spiegeln aber den allgemeinen Gefährdungsgrad der im jeweiligen Land lebenden Kinder wider, der unter den jeweils herrschenden Verkehrsbedingungen besteht.

3.13. Verunglückte Zweiradfahrer

(Anlage 20)

Nach einem langjährigen Rückgang der verunglückten Fahrer und Mitfahrer von motorisierten Zweirädern ist seit 1969 eine gegenläufige Entwicklung festzustellen. Die Zahl der getöteten Benutzer motorisierter Zweiradfahrzeuge lag 1980 um 39,9% über der Zahl von 1968. Im Jahre 1980 lag sie jedoch um 2,6% niedriger als im Vorjahr.

Die Anzahl der verletzten motorisierten Zweiradfahrer stieg von 1969 bis 1980 um 106,2%, wobei die Zunahme 1980 4,3% betrug. Gestiegen ist noch die Zahl der verletzten Benutzer von Krafträdern und

-rollern (+ 6,8%) sowie von Mopeds (+ 8,9%). Die Anzahl der verletzten Mofafahrer nahm demgegenüber ab (-2,9%).

Bezieht man das Unfallgeschehen auf den Bestand und die Bestandsentwicklung der einzelnen Zweiradkategorien, so zeigt sich, daß das Schwergewicht ganz eindeutig bei den Kleinkrafträdern (Motorzweiräder bis 50 ccm Hubraum ohne bauartbestimmte Geschwindigkeitsbegrenzung) und den Krafträdern (über 50 ccm Hubraum) liegt.

1980 waren insgesamt 95 523 Führer motorisierter Zweiräder an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Davon entfielen auf Kleinkrafträder 12 878 und auf Krafträder 28 669 Beteiligte. Der Rest verteilt sich auf Mopeds/Mokicks, Mofas 25 und Kraftroller.

Aus der „Gesamtstatistik der Kraftfahrtversicherung 1980“ ergibt sich, daß die Schadenshäufigkeit auf je 1 000 bestehende Versicherungen sich wie folgt aufteilt:

Kleinkrafträder	195 Fälle
Krafträder, Kraftroller	1 bis 10 PS 30 Fälle
	über 10 bis 17 PS 58 Fälle
	über 17 bis 27 PS 116 Fälle
	über 27 bis 50 PS 130 Fälle
	über 50 PS 150 Fälle

Durchschnitt der Motorzweiräder insgesamt 98 Fälle

Bei einer Schadenshäufigkeit von 98 Fällen je 1 000 bestehenden Versicherungen von Motorzweirädern ist demnach das Unfallrisiko bei den Kleinkrafträdern am höchsten, bei den Krafträdern und -rollern steigt es mit zunehmender PS-Zahl erheblich.

3.14. An Unfällen mit Personenschaden beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger

(Anlage 14)

Von 100 Verkehrsteilnehmern, die an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, führten 68 einen Pkw oder Lkw, 21 ein Zweirad und neun gingen zu Fuß. An den Unfällen mit nur Sachschaden über

1 000 DM waren mit einem Anteil von 94 % im wesentlichen nur Pkw und Lkw verwickelt.

Unter 581 208 Fahrern von Kraftfahrzeugen, die 1980 an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, befanden sich 114 194 Frauen. Ihr Anteil erreichte damit 19,7 %.

Die Statistik bezeichnet 379 235 von 725 778 Unfallbeteiligten als Hauptverursacher, da sie hauptsächlich zum Entstehen eines Unfalls beigetragen haben. Davon waren 83,7 % Führer von Kraftfahrzeugen, und zwar in folgenden Altersgruppen:

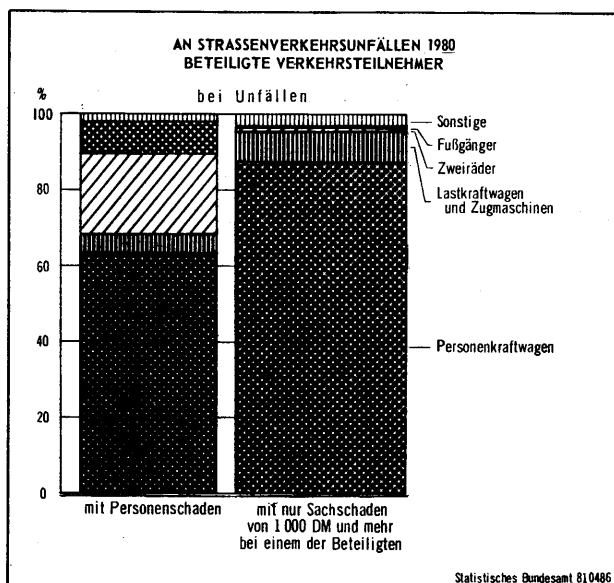
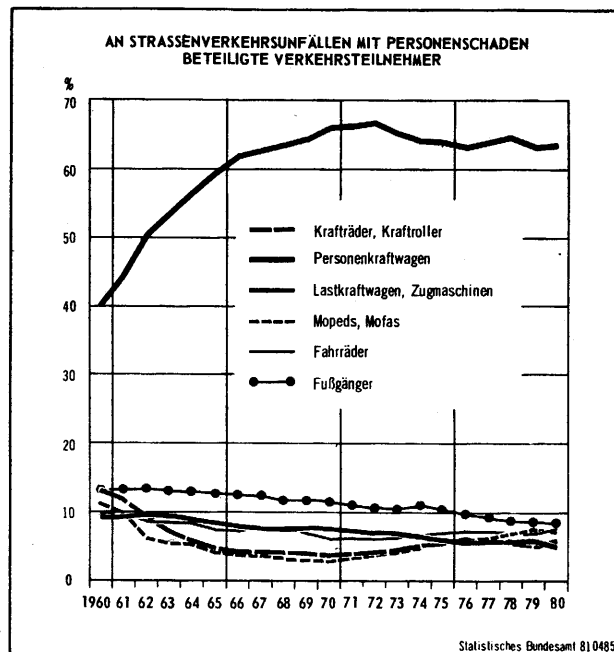
	Anteil an der Bevölkerung in %
7,4 % unter 18 Jahren.	23,3
16,4 % zwischen 18 und 21 Jahren .	4,9
14,7 % zwischen 21 und 25 Jahren .	6,0
21,1 % zwischen 25 und 35 Jahren .	13,4
17,9 % zwischen 35 und 45 Jahren .	14,9
10,4 % zwischen 45 und 55 Jahren .	12,3
5,2 % zwischen 55 und 65 Jahren .	9,6
3,2 % 65 Jahre und älter.	15,5
3,6 % ohne Altersangabe	

Danach entfielen 1980 von den hauptsächlich an Unfällen beteiligten Kraftfahrzeugführern 52,2 % auf die Altersgruppen der 18- bis 35jährigen. Der Anteil dieser Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung betrug demgegenüber nur 23,7 %.

3.15. Unfallentwicklung innerorts und außerorts

(Anlage 21)

Die Unfälle mit Personenschaden haben im innerörtlichen Bereich von 1979 bis 1980 prozentual etwa ebenso zugenommen wie im Verkehr außerhalb geschlossener Ortschaften. 68,9 % der Unfälle mit Personenschaden haben sich 1980 im innerörtlichen Bereich ereignet. Auf sie entfielen 39,4 % der Getöteten. Dagegen verliefen die Unfälle mit Personenschaden im Außerortsbereich erheblich folgenschwere. Auf diese 31,1 % der Unfälle entfielen 60,6 % der tödlich Verunglückten. Bei Unterscheidung nach der Ortslage entfallen gut ein Drittel der gesamten Kraftfahrzeugfahrleistung des Jahres 1980 auf Straßen



innerhalb von Ortschaften, knapp ein Viertel auf Autobahnen und der Rest (41 %) auf andere Straßen außerhalb von Ortschaften, während von den Unfällen über zwei Drittel auf die Straßen innerhalb von Ortschaften entfallen.

Anteile an Fahrleistungen, Unfällen und Unfallfolgen nach Ortslage

1980
in %

	Innerhalb von Ortschaften	Außerhalb von Ortschaften		Innerhalb und außerhalb von Ortschaften
		Autobahn	andere Straßen	
Fahrleistung.	35	24	41	100
Unfälle ¹⁾	71	7	22	100
Unfälle mit Personenschaden	69	4	27	100
Verunglückte	64	5	31	100
Schwerverletzte und Getötete	56	4	40	100
Getötete	39	6	55	100

¹⁾ Unfälle mit Personenschaden sowie Unfälle mit nur Sachschaden von mindestens DM 1 000 bei einem Beteiligten.

3.16. Unfallentwicklung nach der Straßenart

(Anlage 22)

Im Vergleich der Jahre 1980 und 1979 weisen die Autobahnen und insbesondere die Bundesstraßen im Außerortsbereich deutliche Sicherheitsgewinne aus. Bei der Zahl der Getöteten ergaben sich Rückgänge um 3,7 % bzw. 6,5 %. Demgegenüber kamen auf Kreisstraßen erheblich mehr Menschen ums Leben als ein Jahr zuvor (+ 4,5 %).

3.17. Unfallursachen

(Anlagen 23, 24)

Die Struktur der Unfallursachen hat sich auch im Jahre 1980 nicht wesentlich verändert. Bei den Unfällen mit Personenschaden sind vier Fünftel der Ursachen den Fahrzeugführern zuzurechnen; auf die Fußgänger entfallen 8,3 %. Mängel bei den Fahrzeugen spielen mit 1,2 % eine untergeordnete Rolle. Wie schon in den Vorjahren waren auch 1980 über 90 % der Unfälle mit Personenschaden auf menschliches Fehlverhalten zurückzuführen.

Die hauptsächlichen Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden ergeben sich aus der nachstehenden Übersicht:

	Anteil an allen Unfallursachen											
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1. Nichtangepaßte Geschwindigkeit	18,3	18,6	18,6	18,7	17,9	16,7	17,0	17,6	17,6	18,0	18,2	18,4
2. Nichtbeachten der Vorfahrt	11,3	11,4	11,9	12,4	12,4	13,2	12,3	11,9	12,2	12,3	12,2	12,2
3. Falsches Überholen. Vorbeifahren Nebeneinanderfahren	11,0	10,9	10,7	10,6	10,4	10,2	11,5	11,0	10,8	11,0	11,1	11,3
4. Falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten der Fahrbahn	9,9	10,1	9,7	9,6	9,8	9,3	9,2	8,5	8,3	7,8	7,3	7,0
5. Alkoholeinfluß bei Fahrzeugführern	8,5	8,6	9,0	9,3	8,5	9,1	8,5	8,0	7,8	7,6	7,6	7,7

3.18. Unfallursachen bei Kindern

(Anlagen 17, 18)

Bei den 6- bis 14jährigen Fußgängern haben die Unfallursachen insgesamt im Jahre 1980 gegenüber 1979 um 1,7 % abgenommen.

Hauptgründe für die Unfälle der zu Fuß gehenden Kinder sind weiterhin das unachtsame Überschreiten oder Betreten der Fahrbahn und das plötzliche Hervortreten hinter Sichthindernissen.

Bei den Radfahrern vom 6. bis 14. Lebensjahr ist ebenfalls ein Rückgang der Unfallursachen (– 6,1 %) festzustellen. Die Hauptfehlverhaltensweisen dieser Verkehrsteilnehmergruppe haben wir folgt abgenommen:

Nichtbeachten der Vorfahrt	– 4,4 %
Fehler beim Abbiegen	– 6,8 %
Fehler beim Einbiegen	
in den fließenden Verkehr	– 7,1 %

Die Unfallursache „Benutzung der falschen Fahrbahn“ ging um 3,4 % zurück, „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ um 11,1 %, „Falsches Überholen“ um 15,6 %; ebenfalls rückläufig waren „Fehler beim Fahrstreifenwechsel, Nebeneinanderfahren“ (– 15,6 %).

3.19. Folgen der Unfallursache Alkoholbeeinflussung von Kraftfahrzeugführern

(Anlage 25)

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 1980 kann daher angenommen werden, daß 2 266 oder 19,0 % der 11 911 Unfälle mit Getöteten durch Alkoholeinfluß bei einem unfallbeteiligten Kraftfahrzeugführer mitverursacht waren.

Wenn aber 19,0 % dieser Unfälle alkoholbedingt waren, dann sind der Alkoholbeeinflussung auch die hierbei Getöteten zuzurechnen, also etwa 2 480 Personen im Jahre 1980.

3.20. Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren

(Anlage 19)

Gegenüber 1979 waren 1980 ältere Mitbürger um 3,0 % mehr an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Als Hauptverursacher nahm ihr Anteil um 1,7 % zu. Insgesamt verunglückten jedoch 1,3 % weniger Senioren tödlich als 1979, wenngleich die Zahl der Schwerverletzten dieser Altersgruppe um 4,4 % und der Leichtverletzten um 4,6 % zunahm.

3.21. Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten

Im Jahre 1980 erreichten die gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten eine Größenordnung von rund 38 Mrd. DM. Über 60 % der Kosten (23 Mrd. DM) sind Folge von Personenschäden und knapp 40 % (15 Mrd.

DM) Folge von Sachschäden. Über die Hälfte der Unfallkosten entstehen durch Innerortsunfälle, knapp 40 % durch Unfälle auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) und weniger als 10 % durch Unfälle auf Autobahnen.

Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten 1980
in Mrd. DM

Ortslage	Kosten infolge von		
	Personenschäden	Sachschäden*)	Summe
Innerhalb von Ortschaften	11,9	8,7	20,6
Außerhalb von Ortschaften	10,1	4,3	14,4
Autobahnen	1,2	1,7	2,9
Summe	23,2	14,7	37,9

*) Unfallkosten für leichte Sachschadensunfälle wurden wie die übrigen Unfallkosten anteilig auf die unterschiedenen Ortslagen aufgeteilt.

III. Die Bemühungen des Bundesministers für Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr

1. Zusammenfassender Überblick

Die Verkehrssicherheitsarbeit wurde in den Jahren 1980 und 1981 mit einer Reihe neuer Maßnahmen und Initiativen fortgesetzt. Der BMV setzte hierfür das ganze ihm zur Verfügung stehende Instrumentarium ein, das von den finanziellen Zuwendungen für die Maßnahmen im Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung über die Gestaltung des Verkehrsrechts bis zu den investiven Maßnahmen zur Sicherung der Verkehrswege reicht.

Da das Unfallgeschehen zu etwa 90 % durch das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer bestimmt wird, sind die Bemühungen um mehr Sicherheit vorrangig darauf ausgerichtet, die gefahrenträchtigen Verhaltensweisen soweit wie möglich auszuschließen oder mindestens einzuschränken. Eine wichtige Rolle spielen dabei die Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung, für die der BMV in den Jahren 1980 und 1981 jeweils Beträge von 16 bzw. 13 Mio. DM zur Verfügung gestellt hat.

Die Verkehrserziehung und -aufklärung ist eine Aufgabe, die von Bund und Ländern, von Organisationen und Verbänden getragen sowie von Wirtschaftsunternehmen und vielfältigen Initiativen vor Ort unterstützt wird. Vorrangig ist sie jedoch eine Aufgabe der Länder, deren Zuständigkeit sich aus dem Vollzug der straßenrechtlichen Regelungen und den verfassungsmäßig zugewiesenen Aufgaben (z. B. der schulischen Verkehrserziehung) herleitet.

Der BMV kann Aufgaben, die zum Kompetenzbereich der Bundesländer gehören, nur flankierend durch überregionale Aktionsprogramme unterstützen. Dies ist wiederum in den Jahren 1980 und 1981 geschehen. Dabei schuf die durch den BMV initiierte wissenschaftliche Grundlagenarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen wesentliche Voraussetzungen, um die Verkehrssicherheitsarbeit auf erfolgversprechende Zielgruppenprogramme zu konzentrieren. Die für die Entwicklung und Umsetzung solcher Programme notwendigen Koordinierungsarbeiten im Bereich der nichtstaatlichen Träger wurden vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat geleistet, dessen finanzielle Ausstattung zu mehr als zwei Dritteln vom Bund getragen wurde.

Im staatlichen Bereich hat sich der Bundesminister für Verkehr im Straßenverkehrssicherheitsausschuß und im 1981 neu geschaffenen Bund-Länder-Fachausschuß Verkehrserziehung und -aufklärung darum bemüht, eine möglichst abgestimmte und miteinander verbundene Verkehrserziehungs und -aufklärungsarbeit zustande zu bringen. Ein erfolgreicher Schritt in dieser Richtung war das gemeinsam vom BMV und den Bundesländern getragene Schulwegsicherungsprogramm.

Während also auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung der Bundesminister für Verkehr im wesentlichen nur über seine Steuerungsfunktion auf eine effiziente, zielgruppengerechte Anlage aller Bemühungen einwirken kann, ist auf

dem Gebiet des Unfallrettungswesens bereits ein hoher Abstimmungsgrad erreicht. Der weitere Ausbau und die verbesserte Wirksamkeit des Rettungswesens haben dazu beigetragen, daß die Bundesrepublik Deutschland derzeit über eines der besten Notfallrettungssysteme der Welt verfügt.

Die Bemühungen des Bundesministers für Verkehr erstrecken sich darüber hinaus auf eine ganze Reihe neuer Regelungen im Verkehrsrecht, die sich als unabweisbar notwendig erwiesen hatten, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Zu nennen sind hier vor allem

- Neuerungen im Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiräder und im Fahrschulwesen
- die mit Wirkung vom 1. August 1980 erfolgte Änderung zur Straßenverkehrs-Ordnung,
- verschiedene Änderungen der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge
- und die unfallverhütenden neuen Vorschriften für Transporte mit gefährlichen Gütern.

Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bildeten auch die in den Jahren 1980 und 1981 fortgesetzten investiven Maßnahmen auf dem Gebiet des Straßenbaus. Mit neuen Zielvorgaben hat der Bundesminister für Verkehr sichergestellt, daß die finanziellen Ressourcen des Bundes stärker als bisher auf die Belange der Verkehrssicherheit ausgerichtet werden.

Die Zielvorgaben umfassen u. a.

- die vorrangige Beseitigung von Unfallschwerpunkten,

- den verstärkten Bau von Ortsumgehungen
- und den Radwegebau an Bundesfernstraßen.

Die Zielvorgaben sind Bestandteil des im Mai 1980 vorgelegten Bundesverkehrswegeplans. Die hierin für das Jahrzehnt der 80er Jahre vorgesehenen Umschichtungen der Investitionsmittel zugunsten eines verstärkten Ausbaus der öffentlichen Verkehrsmittel sind ebenfalls Maßnahmen von erheblicher verkehrssicherheitspolitischer Bedeutung. Insoweit ist das gesamte verkehrspolitische Programm der Bundesregierung, das in den zurückliegenden zwei Jahren entscheidende neue Akzente erfahren hat, in harmonischer Verbindung zu anderen Zielen auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgerichtet.

Durch die konstruktive Mitarbeit in den Europäischen Gemeinschaften, in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und in der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (ECE) ist der Bundesminister für Verkehr auch den Koordinierungserfordernissen einer internationalen Abstimmung nachgekommen. Die Bundesrepublik bringt in diese Organisationen ihre Erfahrungen und Zielvorstellungen ein. Sie gewinnt dabei gleichzeitig aufschlußreiche Einblicke in die Probleme und Lösungsmöglichkeiten der anderen Staaten.

2. Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung

2.1. Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974 bis 1981 aus Haushaltsmitteln des Bundes (Mio. DM)

	Haushaltsmittel Einzelplan 12 12 Tit. 531 03	davon für Sonder- maßnahmen des Bundesministers für Verkehr	davon für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR)	von den DVR-Mitteln erhielt die Deutsche Verkehrswacht (DVW)
1974	20	13,5	6,5	3,6
1975	20	13	7	4,1
1976	16	10	6	3,4
1977	16	4,5	11,5	5,1
				davon für DVW
1978	15*)	4,5	5,1	5,4
1979	15,25	3,75	6,1	5,4
1980	16**)	4	6	6
1981	13	4	4	5

*) Durch den Nachtragshaushalt um 1 Mio. DM gekürzt.

***) Durch den Nachtragshaushalt um 0,8 Mio. DM gekürzt.

2.1.1. Nachrichtliche Angaben über Aufwendungen der Bundesländer für eigene Maßnahmen

Nach ihren eigenen Angaben setzten die Bundesländer im Haushaltsjahr 1981 rund 17,14 Mio. DM für Aufgaben der Verkehrserziehung und -aufklärung ein. An diesem Betrag ist allein das Land Nordrhein-Westfalen mit rd. 10 Mio. DM beteiligt.

2.2. Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr

2.2.1. Wissenschaftliche Grundlegung der Verkehrserziehung und -aufklärung

Verkehrserziehung und -aufklärung soll dazu beitragen:

- die Verkehrsteilnehmer über die den Straßenverkehr regelnden Gesetze und Verordnungen zu informieren (Gründe, Inhalte, Wirkungen) und ihre Bereitschaft zu verkehrsgerechtem, verkehrssicherem Verhalten zu erhöhen;
- den Verkehrsteilnehmern besonders gefahrenträchtiges Verhalten und/oder besonders gefahrenträchtige Umstände bewußt zu machen, um ihnen die Notwendigkeit verkehrsgerechten, verkehrssicheren Verhaltens nahezubringen;
- die Fähigkeit und Fertigkeiten der Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechter, verkehrssicherer Teilnahme am Straßenverkehr zu verbessern.

Die wissenschaftliche Grundlegung und Wirksamkeitskontrolle ist eine notwendige Voraussetzung für eine effiziente Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit. Sie wird durch den Bereich Unfallforschung der BASt gewährleistet.

Der BMV hat bereits im Herbst 1979 deutlich gemacht, daß er künftig nur noch in sich geschlossene, wissenschaftlich begründete und begleitete Programme für die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen fördern wird. Die Zuwendungsempfänger haben sich damit einverstanden erklärt.

Zu nennen sind hier:

- Das Programm zur Verkehrserziehung im Kindergarten (Entwicklung noch nicht abgeschlossen),
- das Programm „Kind und Verkehr“ (Entwicklung abgeschlossen),
- das Programm für die Verbesserung der Radfahrerausbildung (Entwicklung noch nicht abgeschlossen),
- die Programme zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung im schulischen und außerschulischen Bereich (Entwicklungen abgeschlossen),
- die Programme zum Sicherheits-Training und zur Nachschulung von Kraftfahrern (Entwicklungen abgeschlossen),
- das Seniorenprogramm (Entwicklung noch nicht abgeschlossen).

Die Programme und Maßnahmen werden hauptsächlich durch Organisationen und Verbände, die über flächendeckende Gliederungen verfügen (Verkehrswachten, Automobilclubs, Arbeitsgemeinschaft der Kirchen etc.) und ihre Arbeit im Deutschen Verkehrssicherheitsrat abstimmen, umgesetzt bzw. durchgeführt.

2.2.2. Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit

Im Anschluß an bewährte Projekte und Formen der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit aus den Vorjahren hat der Bundesminister für Verkehr auch 1980 und 1981 seine Schwerpunktmaßnahmen mit flankierenden und ergänzenden Aktivitäten versehen.

Zu nennen sind hier:

- Mediengerechte Information von Presse, Funk und Fernsehen (einschließlich Werkzeitungen) über Ergebnisse und Konsequenzen aus Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie neuere Entwicklungen im Bereich der Verkehrsgesetzgebung.

So fand im November 1980 eine Arbeitstagung mit Werkzeitungsredakteuren, Werkärzten und Sicherheitsingenieuren statt, bei der die Probleme von Alkohol und Medikamenten im Zusammenhang mit dem sicheren Arbeitsweg behandelt wurden.

Eine ähnliche Tagung wurde 1981 mit Werkzeitungsredakteuren und Betriebsräten durchgeführt.

- Zusammenarbeit mit der Arbeitsgemeinschaft der Rundfunkanstalten Deutschlands (ARD) und dem ZDF.

Unter redaktioneller Leitung der Anstalten wurden beispielsweise zwei Filme zur Vorbereitung der Kraftfahrer auf den Ferienreiseverkehr hergestellt und die Spotserie „Tips mit Pfiff“ fortgesetzt.

Alle Beiträge zeichnen sich durch Praxisnähe aus. Sie haben das Ziel, verkehrsgefährdende Verhaltensweisen durch die Vermittlung von Kenntnissen und Fertigkeiten abbauen zu helfen.

- Informationsfaltblatt zur StVO-Änderung 1980,
- Aufklärung über gefährliche Güter im Straßenverkehr und
- über das Sonntagsfahrverbot für Lkw-Fahrer sowie
- Informationen, Ratschläge und Hinweise für Kraftfahrer zur Vorbereitung und Durchführung der Ferienreise (jährliche Herausgabe der Ferienbroschüre des Bundesministers für Verkehr).

2.2.3. Schwerpunktprogramm 1980/81

Der Bundesminister für Verkehr konzentrierte 1980 und 1981 seine Aufklärungsbemühungen besonders auf fünf Maßnahmen:

1. Das gemeinsame Programm mit den Bundesländern zur Schulwegsicherung

Dieses 1978 begonnene Programm, das bis zum Jahresende 1981 vom BMV mit rd. 5 Mio. DM finanziert wurde, wird ab 1982 in der eigenen Zuständigkeit der Bundesländer fortgeführt.

In 45 Seminaren zur Ausbildung, Nachschulung und zum Erfahrungsaustausch wurden ca. 3 500 Fachleute aus den Verkehrs- und Schulverwaltungen, der Polizei und der Elternschaft damit vertraut gemacht, die technischen und rechtlichen Möglichkeiten zur Schulwegsicherung zu nutzen. Rd. 1 200 Moderatoren stehen nunmehr in der Bundesrepublik Deutschland als ständige und aktive Schulwegexperten zur Verfügung.

Der BMV wird in Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen dafür sorgen, daß die für die Moderatoren entwickelten Arbeitsmaterialien in angemessenen Abständen auf dem jeweils neuesten Stand gehalten werden können.

Mit dem Schulwegsicherungsprogramm ist es gelungen,

- die Bemühungen der Länder und Gemeinden zur Sicherung der Schulwege wirkungsvoll zu unterstützen,
- eine große Zahl von Beratern bundesweit auszubilden und
- die Öffentlichkeit auf die Situation von Kindern im Straßenverkehr und auf dem Schulweg aufmerksam zu machen.

2. Wanderausstellung „Schulwegsicherung — Was tun?“

Das Schulwegsicherungsprogramm wurde vom BMV — neben einer Reihe von PR-Aktivitäten — durch die Wanderausstellung „Schulwegsicherung — Was tun?“ unterstützt.

Diese Ausstellung war für die Halle der Bundesregierung auf der Internationalen Verkehrsausstellung IVA '79 in Hamburg konzipiert und dort von etwa einer halben Million Besuchern gesehen worden.

Nach dem Ende der IVA wurde sie 1980 als Wanderausstellung bei 14 großen Verbraucherausstellungen im ganzen Bundesgebiet eingesetzt.

Als besonders effizient erwies sich dabei, daß jeweils Schulwegmoderatoren, Kommunalpolitiker, Vertreter der örtlichen Schul- und Verkehrsverwaltungen sowie der Polizei anwesend waren, die den Besuchern Rede und Antwort standen und das Informationsmaterial zur Schulwegsicherung übergaben und erläuterten.

Die Wanderausstellung hatte bis Ende 1980 rd. 2 Mio. Besucher.

3. Beteiligung am Programm „Kind und Verkehr“

In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Sparkassenverlag wurde gemeinsam der „Übungskalender“ produziert. Diese Anleitung (Auflage 1980/81 rd. 1,49 Mio. Exemplare) enthält alle Übungsschritte, mit denen die Eltern mit ihren Kindern in der Verkehrswirklichkeit („Tübinger Modell“) verkehrssicheres Verhalten üben können. Sie ist ein wichtiger Baustein für den Teil des Programms „Kind und Verkehr“, mit dem bei Elternabenden die grundlegenden Prinzipien der Verkehrserziehung erläutert werden.

Für die Moderatoren der Elternabende wurde eine zweiteilige Dia-Serie (Grundlagen und Übungsschritte) entwickelt und produziert.

Die Filmserie „Der Verkehrswürfel“ — 1979 zur Popularisierung des „Tübinger Modells“ hergestellt und vom Bayerischen Rundfunk im Programm der ARD ausgestrahlt — wurde 1980 in zwei Folgen für

die Moderatoren zum Einsatz in Elternabenden aufbereitet.

4. Schulischer und außerschulischer Mofa-Kurs

Aus der BMV-Filmserie „Kette, Kardan, Köpfchen“, die die Probleme beim Fahren mit Mofas und Mopeds in praxisgerechter Weise widerspiegelt und vom ZDF im Jugendprogramm gesendet wurde, konnte unter Beratung des Instituts für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht ein 8teiliges Filmkompendium geschaffen werden, das als audiovisuelles Hilfsmittel bei den schulischen (DVW) und außerschulischen (DVR) Mofa-Kursen zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfung eingesetzt wird.

Zur Popularisierung der Mofa-Kurse wurde 1981 mit verschiedenen Zeitschriften kooperiert.

5. Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung für Spätaussiedler

Auf Anregung aus dem Deutschen Bundestag beauftragte der BMV den Auto-Club Europa (ACE) ein in sich geschlossenes Lehr- und Lernmaterial zur Vorbereitung auf die Führerscheinprüfung für Spätaussiedler aus der Volksrepublik Polen zu entwickeln.

6 145 Exemplare des Materialpakets wurden in polnischer Sprache hergestellt, die den Aussiedlern kostenfrei zur Verfügung gestellt wurden.

Die Aufwendungen des BMV lagen bei rd. 210 000 DM; der ACE sorgte für die technischen, organisatorischen und publizistischen Arbeiten.

2.2.4. Die weitere Arbeit

Der BMV wird für die zukünftige Arbeit drei Ziele vorrangig verfolgen:

- Die auf die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen bezogenen Programme (siehe dazu 2.2.1.) müssen — soweit noch nicht geschehen — abgeschlossen werden. Die Hauptaufgabe besteht darin, sie mit allen verfügbaren Kräften durch die Verkehrssicherungsorganisationen vor Ort umzusetzen.

Der BMV wird seine eigenen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen hierzu flankierend einsetzen.

- Der notwendige Koordinationsbedarf bei den Einrichtungen im außerstaatlichen Bereich, die Verkehrserziehung und -aufklärung betreiben, soll künftig effektiver als bisher gedeckt werden. Der BMV wird im Rahmen seiner Möglichkeiten darauf hinwirken, daß der DVR seine Arbeits- und Organisationsstrukturen entsprechend ausrichtet. Überdies ist es unabdingbar, daß die Vereinsmitglieder ihrer Pflicht zur Finanzierung von Existenz und Arbeitsfähigkeit des DVR in Zukunft voll nachkommen.

- Im 1981 neu geschaffenen Bund-Länder-Fachausschuß für Verkehrserziehung und -aufklärung wird der BMV sich dafür einsetzen, auf der Grundlage der Zielgruppenprogramme zu einem gemeinsamen Vorgehen zu kommen.

2.3. Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

Neben der Fortführung bewährter Maßnahmen und Programme standen die Jahre 1980 und 1981 im Zeichen der Entwicklung und Umsetzung neuer umfassender Zielgruppenprogramme, die in den Jahren 1980 und 1981 mit 6 bzw. 4 Mio. DM vom BMV finanziert worden sind.

2.3.1 Programm „Kind und Verkehr“

Zielsetzung dieses Programmes ist die Ansprache aller Personengruppen, die zur Verbesserung der Sicherheit von Kindern im Alter zwischen dem dritten und achten Lebensjahr beitragen können. Neben einem Programmteil, der sich an die Eltern von Kindern dieser Altersgruppe wendet, werden insbesondere Autofahrer und andere erwachsene Verkehrsteilnehmer zu mehr Rücksichtnahme und Verständnis für kleinere Kinder aufgefordert. Ein weiterer Teil des Programms gibt Anregungen für eine kindgerechte Verbesserung des Wohnumfeldes durch Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in Wohngebieten. Der DVR hat über seine Mitglieder, insbesondere über die Verkehrswachten, die Automobilclubs und die Kirchen bisher für die Elternarbeit über 1 500 Moderatoren in ca. 95 3tägigen Seminaren einheitlich ausgebildet. Diese Moderatoren haben im Jahre 1981 über 200 000 Eltern in ca. 10 500 Elternveranstaltungen angesprochen.

Daneben wurden die Erwachsenen gezielt mit einem in 3,2 Mio. Auflage von allen deutschen Autoversicherern an die Mofafahrer zusammen mit dem Versicherungskennzeichen versandten Faltblatt zum Thema „So sind Kinder“ informiert.

Der Bundesminister für Verkehr hat von der Entwicklung an seit 1978 bis Ende 1981 dem DVR für das Programm „Kind und Verkehr“ insgesamt 6,16 Mio. DM zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus hat im Jahre 1980 eine Arbeitsgruppe unter Federführung der Deutschen Verkehrswacht ein Grundlagenkonzept zum Themenbereich „Kinder als Radfahrer“ erarbeitet, von dem wesentliche Teile mit dem Programm „Kind und Verkehr“ verbunden werden sollen.

2.3.2 Kurs „Fünfzig Kubik“ EMS — Einführung in den motorisierten Straßenverkehr —

Die Arbeiten an dem vom DVR gemeinsam mit ADAC, DVW und BAST entwickelten Programm (EMS) konnten bereits 1978 abgeschlossen werden. Es richtet sich an 15- bis 18jährige Jugendliche, die mit Mofas, Mopeds oder Mokicks am Straßenverkehr teilnehmen wollen. Nach Vorlage der Ergebnisse einer Wirksamkeitskontrolle wurde das gesamte Kursmaterial überarbeitet und davon eine speziell für die Vorbereitung auf die Mofa-Prüfung und das Mofa-Fahren gerichtete Fassung mit dem Titel „fünfzig Kubik“ hergestellt. Heute liegen diese einheitlichen Materialien für den außerschulischen Gebrauch vor, die sechs Stunden Theorie und sechs Stunden Fahrpraxis umfassen. Gleichzeitig ist auch

der von der Deutschen Verkehrswacht in Schulen erprobte „Mofakurs“ überarbeitet worden (s. u. 2.4.6.). Somit gibt es ein auf schulorganisatorische Belange zugeschnittenes Programm und ein Programm für die außerschulische Anwendung.

2.3.3. Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer (SHT-Pkw)

Das überarbeitete Programm steht ab 1980 für die Breitenarbeit zur Verfügung. 120 Moderatoren sind im Zusammenwirken mit Automobilclubs, Verkehrswachten und Fahrlehrerschaft ausgebildet worden.

2.3.4. Programm für Berufskraftfahrer

Bereits seit fünf Jahren wird das Programm „Verkehrssicherheitsarbeit rund um den Lkw“ bundesweit angewendet. Es wurde 1980 und 1981 in einer Arbeitsgruppe unter Federführung des DEKRA durch fahrpraktische Übungen ergänzt. Das Gesamtprogramm ist 1981 der Öffentlichkeit vorgestellt worden und wird künftig in Betrieben ebenso wie bei der Berufskraftfahreraus- und -fortbildung eingesetzt werden.

2.3.5. Sonderprogramm „Verkehrssicherheitsarbeit im Betrieb“

Seit 1979 ist eine Arbeitsgruppe, in der alle Berufsgenossenschaften mitarbeiten, tätig, um ein Gesamtprogramm „Verkehrssicherheitsarbeit im Betrieb“ zu erstellen. Dieses Programm liegt jetzt fertig vor und umfaßt die Teile Aus- und Fortbildung in Form von Lehrseinheiten und einem Film für über 200 000 Sicherheitsfachkräfte. Es enthält außerdem eine Mappe „Sicherheit auf allen Wegen“.

2.3.6. Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen

Das für die Verbesserung der Verkehrssicherheit älterer Menschen entwickelte und seit mehreren Jahren von den Mitgliedern des DVR eingesetzte Programm wird überarbeitet. In zunehmendem Maße ist die Evangelisch-Katholische Aktionsgemeinschaft für Verkehrssicherheit tätig geworden, um die Verkehrssicherheitsarbeit in die Gemeindefarbeit einzubinden.

2.3.7. Vorschau auf die künftige Arbeit

In Übereinstimmung mit den Zielvorgaben des BMV (s. o. 2.2.1.) wird die Entwicklung von Zielgruppenprogrammen darauf auszurichten sein, ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept zu schaffen, das mindestens die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen einschließt.

2.4. Tätigkeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)

Schwerpunkte der Arbeit der Deutschen Verkehrswacht waren auch in den Jahren 1980/81 die Jugendverkehrserziehung und die Erwachsenenauklärung, die mit Beträgen von 6 bzw. 5 Mio. DM im wesentlichen vom BMV finanziert wurden.

2.4.1. „Kind und Verkehr“

Im Rahmen des Programms „Kind und Verkehr“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) wurden von der Deutschen Verkehrswacht im Jahre 1981 insgesamt etwa 800 Moderatoren ausgebildet. Diese Moderatoren haben in über 3 000 Elternveranstaltungen mit ca. 70 000 Teilnehmern diejenigen Eltern angesprochen, die Kinder im Alter zwischen drei und acht Jahren haben. Der Bundesminister für Verkehr hat der DVW seit 1978 bis Ende 1981 dafür 3,62 Mio. DM zur Verfügung gestellt.

2.4.2. Kinder-Verkehrs-Club (KVC)

Der KVC ist nunmehr auch integrierter Bestandteil des Programms „Kind und Verkehr“.

In Zusammenarbeit mit dem KVC wurden 1980 in verschiedenen großen deutschen Städten elf neue Vorschulparlamente gegründet. In diesen Gremien beschäftigen sich Eltern, Erzieher und Verkehrsexperten vor Ort mit den Problemen der vorschulischen Verkehrserziehung. Insgesamt gibt es inzwischen 26 Vorschulparlamente.

2.4.3. Schülerlotsen

Der seit mehr als 25 Jahren bestehende Schülerlotendienst wurde auch in den Jahren 1980/81 von der Deutschen Verkehrswacht betreut. Derzeit gibt es etwa 50 000 Schüler-, Schulbus- und Erwachsenenlotsen, die den Schulweg von Kindern sichern. Allein in den Jahren 1980/81 wurden rund 23 000 neue Ausstattungen für die Schülerlotsen bereitgestellt.

2.4.4. Jugendverkehrsschulen

In Zusammenarbeit mit dem Jugendwerk eines Sponsors wurden 1980 und 1981 mehr als 1 000 Jugendverkehrsschulen unterhalten, in denen Kinder Verkehrssicherheit im Schonraum üben können.

2.4.5. Radfahrausbildung und -prüfung

Im Jahre 1981 wurden 12 000 Exemplare der neu erstellten Broschüre „Die Radfahrausbildung als integrierter Teil der Verkehrserziehung in der Schule“ den Schulen zur Verfügung gestellt und rund 1,7 Mio. Schüler des vierten Schuljahres mit dem Material zur Radfahrprüfung versorgt.

2.4.6. Mofakurse

Mit dem Ende des Schuljahres 1979/80 wurde die zweijährige Erprobungsphase des „Mofakurses“ abgeschlossen. Bis Ende 1980 wurden insgesamt 565 und bis Ende 1981 rund 3 000 Kurse an rund 2 200 Schulen kostenlos mit Unterrichtsmaterial versorgt. Die schulischen „Mofakurse“ befähigen auch zum Erwerb der Prüfbescheinigung, die in einigen Bundesländern in Verbindung mit der Schule erteilt wird.

2.4.7. Schulverkehrserziehungsfilme, Lehrerseminare

In Zusammenarbeit mit dem Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU) in München wurden in den Jahren 1980/81 für den Ver-

kehrsunterricht im Elementar-, Primar und Sekundarbereich insgesamt dreizehn Filme hergestellt.

In den vier von der Deutschen Verkehrswacht mitgetragenen Lehrerseminaren — Nord, Mitte, Korn- und Süd — fanden 1980 insgesamt 73 Seminare für Pädagogen mit 1 530 Teilnehmern und 44 Seminare für Sozialpädagogen mit 1 351 Teilnehmern statt. Die Zahlen für 1981 haben etwa die gleiche Größenordnung.

2.4.8. Fernsehsenderreihe „Der 7. Sinn“

1980 wurden insgesamt 25 und 1981 36 Fernsehspots der Serie im 1. Programm der ARD ausgestrahlt. Nahezu alle diese Sendungen sind in den Dritten Programmen der ARD wiederholt worden. Die Sehbeitteilung liegt regelmäßig zwischen 18 und 20 Mio. Zuschauern.

2.4.9. 7. Fernsehfilm-Wettbewerb

Im Oktober 1981 fand der 7. Internationale Fernsehfilm-Wettbewerb der Prévention Routière Internationale (PRI) statt. Achtzehn Nationen hatten insgesamt 122 Filme eingesandt. Der Bundesminister für Verkehr, der Senator für Wirtschaft und Verkehr in Berlin und andere Organisationen hatten Sonderpreise gestiftet.

2.4.10. Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion

Jeweils im Oktober 1980 und 1981 fanden die 24. und die 25. Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktionen statt.

2.4.11. Sonstige Aktivitäten

Darüber hinaus ist die DVW u. a. auf folgenden Gebieten tätig gewesen:

- Überarbeitung des Leistungstests Verkehrserziehung für die Schulen (6. und 9./10. Klasse) und seine Verteilung,
- Reporterspiel für Jugendliche bis zu 15 Jahren im Rahmen des KVC,
- Durchführung von Seh- und Reaktionstests.

3. Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Vorschriften**3.1. Fahrschulausbildung**

Wegen der überproportional hohen Unfallbeteiligung von motorisierten Zweiradfahrern wurden im Berichtszeitraum neue Rechtsgrundlagen für eine verbesserte Ausbildung in diesem Bereich geschaffen.

Durch Änderung des Fahrlehrergesetzes wurde die Moped-Fahrer-Ausbildung (Klasse 4) in die Hand von qualifizierten Fahrlehrern gelegt. Ergänzend hierzu wurden auf dem Verordnungswege Mindestanforderungen an den Theorie- und Fahrunterricht für die meist jugendlichen Fahrschüler festgelegt. Darüber hinaus konnte die Motorradfahrer-Ausbil-

dung erheblich verbessert werden. Wie bei der Ausbildung von Pkw-Fahrern ist auch hier eine Autobahn-Schulung bzw. eine längere Überlandfahrt durchzuführen, und für die Ausbildung sind schwerere Motorräder als bisher zu benutzen.

3.2. Fahrerlaubniswesen

Der amtliche Fragenkatalog für die Fahrerlaubnisprüfung wurde zweimal (zum 1. April 1980 und zum 1. August 1981) überarbeitet. Hieraus ergaben sich folgende Änderungen:

- Vermehrung der Fragen aus dem Bereich der Gefahrenlehre,
- Überprüfung der Bewertung der Fragen mit Fehlerpunkten,
- Verbesserung der Verständlichkeit der Fragen,
- größerer Praxisbezug der Fragen.

Aufgrund einer Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, die am 1. April 1980 in Kraft trat, wurden an das Führen motorisierter Zweiradfahrzeuge höhere Anforderungen gestellt.

Im einzelnen handelt es sich um folgende Vorschriften:

- Verwendung größerer Krafträder bei Ausbildung und Prüfung für die Klasse 1.
- Einführung eines für 16jährige weniger gefährlichen Leichtkrafttrades (50 bis 80 ccm Hubraum), das — im Gegensatz zum bisherigen Kleinkraftrad der Klasse 4 — eine bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 80 km/h hat.
- Überführung der bisherigen Kleinkrafträder der Klasse 4 (bis 50 ccm Hubraum) mit unbegrenzter Höchstgeschwindigkeit in die Klasse 1 und allmähliche Ablösung durch das neue Leichtkraftrad; dadurch ist zum Führen solcher Fahrzeuge neben der theoretischen auch eine praktische Prüfung erforderlich.
- Einbeziehung der Gefahrenlehre in die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nicht nur, wie bisher, für die Klassen 1, 2 und 3, sondern auch für alle anderen Fahrzeugarten.
- Einführung der praktischen Prüfung neben der schon bestehenden theoretischen Prüfung für Mopeds und Mokicks (bis 50 ccm Hubraum und bis 40 km/h bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit).
- Pflicht zum Mitführen einer Bescheinigung über das Bestehen einer theoretischen Prüfung für Fahrer von Mofa 25, die nach dem 31. März 1965 geboren sind.

Durch eine weitere Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung wurde zum 1. April 1981 eine neue gesonderte Prüfung für Fahrerlaubnisbewerber zur Beherrschung einer energiesparenden Fahrweise eingeführt; der angehende Kraftfahrer soll auch in diesem Bereich zu einem bewußteren Ver-

halten im Straßenverkehr angehalten werden, was gleichzeitig auch einen Sicherheitsgewinn bedeutet.

Der Ministerrat der Europäischen Gemeinschaften verabschiedete am 4. Dezember 1980 die Erste EG-Führerscheinrichtlinie, deren Regelungen bis zum 1. Januar 1983, spätestens bis zum 1. Januar 1986 in Kraft treten werden. Die Richtlinie stellt einen ersten Schritt in dem Bemühen der EG-Mitgliedstaaten dar, ihr nationales Fahrerlaubnisrecht zu vereinheitlichen.

Die wesentlichen Regelungen sind

- unbefristete gegenseitige Anerkennung der Führerscheine im grenzüberschreitenden Verkehr,
- prüfungsfreier Umtausch der Führerscheine bei Wohnsitzwechsel,
- Anpassung der Mindestanforderungen für die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung,
- Anpassung der Mindestbedingungen für die gesundheitliche Eignung,
- Vereinheitlichung der Fahrerlaubnisklassen (zunächst noch nicht zwingend vorgeschrieben),
- Einführung eines einheitlichen Musters für den Führerschein (EG-Modell).

3.3. Nachschulung

Die derzeit zur Verfügung stehenden Nachschulungsprogramme für die drei Risikogruppen

- junge Kraftfahrer,
- wiederholt auffällige Kraftfahrer,
- alkoholauffällige Kraftfahrer

sind Modellkurse, die noch empirisch abzusichern sind. Auf Vorschlag einer Projektgruppe wird daher von einer endgültigen Einführung der Kurse abgesehen, solange die laufenden Untersuchungen noch keine gesicherten Aussagen über die Wirksamkeit der Programme zulassen.

3.4. Verkehrszentralregister (VZR)

Im Verkehrszentralregister sind mittlerweile fast 5 Mio. Kraftfahrer mit ca. 10 Mio. Verkehrsverstößen registriert. Angesichts der Tatsache, daß im Jahre 1980 gerade 3% der Führerscheinentzüge auf Grund von Eintragungen im VZR erfolgt sind, das Unfallgeschehen dagegen in entscheidendem Maße von den sog. „Einfachtätern“ bestimmt wird, kann von einem angemessenen Verhältnis zwischen Registrierungsaufwand und Erfolg für die Verkehrssicherheit kaum noch die Rede sein.

Zur Zeit findet daher eine wissenschaftliche Untersuchung der Wirkung des VZR auf das Verkehrsverhalten statt, deren Ergebnis zum Jahresbeginn 1982 vorliegen wird. U. a. davon wird es abhängen, in welchem Umfang der Eintragungsbestand reduziert wird, bzw. ob eine völlige Abschaffung des Registers ins Auge gefaßt werden kann.

3.5. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO (Punktsystem)

Wegen des engen Zusammenhangs zwischen Verkehrszentralregister und Punktsystem kann die fällige Überarbeitung des Punktsystems erst in Angriff genommen werden, wenn feststeht, ob bzw. in welchem Umfang in Flensburg weiterhin Verkehrsverstöße registriert werden. Erst dann können sinnvollerweise die Bewertung der einzelnen Verstöße mit Punkten sowie die Maßnahmen der Verwaltungsbehörden neu überdacht werden.

3.6. Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes

Durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413) wurden weitere rechtliche Möglichkeiten geschaffen, um die Straßenverkehrs-Ordnung mit dem Ziel weiterer Verbesserungen der Verkehrssicherheit ändern zu können.

Außerdem wurde klargestellt, daß die Verordnungsermächtigung des § 6 StVG

- die Kennzeichnung von Fußgängerbereichen und verkehrsberuhigter Bereiche erfaßt,
- Verkehrsbeschränkungen und -verbote zum Schutz von Wohngebieten gegen Lärm und Abgas auch während des Tages zuläßt
- und Beschränkungen des Straßenverkehrs zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder Regelung ermöglicht.

3.7. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Nach Inkrafttreten der StVG-Änderung wurden die Ermächtigungen durch die Verordnung zur Änderung der StVO vom 21. Juli 1980 (BGBl. I S. 1060) umgesetzt.

Wichtigste Neuerung ist die Aufnahme der folgenden Vorschrift in den § 3 StVO:

„Die Kraftfahrzeugführer müssen sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

Diese Formulierung besagt, daß von den Verkehrsteilnehmern gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen eine erheblich über das normale Maß hinausgehende Sorgfalt verlangt wird. Vor allem dann, wenn Anzeichen darauf hindeuten, daß Kinder plötzlich auf der Fahrbahn auftauchen können, müssen die Fahrer von motorisierten Fahrzeugen ihre Geschwindigkeit so herabsetzen, daß sie jederzeit anhalten können.

Der neue § 2 Abs. 5 StVO schreibt vor, daß Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr mit ihren Fahrrädern auf Gehwegen fahren müssen, sofern Radwege fehlen. Sie müssen dabei allerdings auf Fußgänger besondere Rücksicht nehmen. Diese Rege-

lung schützt in erster Linie die radfahrenden kleineren Kinder, die auf der Fahrbahn besonders großen Gefahren ausgesetzt sind. Hervorzuheben ist auch die durch § 42 Abs. 4a erfolgte Einführung der neuen Verkehrszeichen. — Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereiches — durch die die Verkehrsteilnehmer auf besonders partnerschaftliches Verhalten hingewiesen werden.

In den mit diesen Verkehrszeichen gekennzeichneten Bereichen gilt:

- Die Fußgänger dürfen die gesamte Breite der Straße benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt,
- Der Kraftfahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten,
- Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig, müssen sie warten,
- Geparkt werden darf nur auf den dafür gekennzeichneten Flächen; lediglich Halten zum Ein- oder Aussteigen und zum Be- und Entladen ist erlaubt.

Der Bundesminister für Verkehr hält die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche im Interesse der Verkehrssicherheit aber auch im Interesse einer Erhöhung der Wohn- und Wohnumfeldqualität für außerordentlich wichtig. Er hat sich deshalb auch auf internationaler Ebene, nämlich im Rahmen der CEMT, dafür eingesetzt, daß das obige Verkehrszeichen zur Kennzeichnung verkehrsberuhigter Zonen einheitlich in Westeuropa verwendet wird.

Für die Fahrer und Beifahrer von Krafträdern und Mopeds galt bisher schon die Pflicht, während der Fahrt Schutzhelme zu tragen (§ 21a Abs. 2 StVO). Nunmehr wurde ein Verstoß gegen diese Verpflichtung zur Ordnungswidrigkeit erklärt (§ 49 Nr. 20a StVO) und mit einem Verwarnungsgeld belegt. Seit Einführung dieser Regelung, die wegen der überproportional ungünstigen Unfallentwicklung im Zweiradbereich notwendig war, findet diese Vorschrift eine erfreulich hohe Beachtung.

Schließlich ist eine weitere Neuerung zu erwähnen: Das Abschleppen von Fahrzeugen auf der Autobahn ist nur noch bis zur nächsten Ausfahrt zulässig (§ 15a StVO), um gefährliche Situationen, hervorgerufen durch die erhebliche Geschwindigkeitsdifferenz zwischen diesen Gespannen und dem fließenden Verkehr, möglichst zu vermeiden. Die Weiterfahrt ist nur auf Landstraßen gestattet. Es ist auch nicht zulässig, mit einem Fahrzeug im Schlepp in die Autobahn einzufahren.

4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

4.1. Wesentliche neue Bestimmungen

Durch Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung sind mehrere Maßnahmen zur weiteren Hebung der Verkehrssicherheit eingeführt worden, von denen besonders folgende zu nennen sind:

- Ausrüstung bestimmter Fahrzeuge (z. B. Anhänger, Fahrräder) mit nach den Seiten wirkenden rückstrahlenden Mitteln (z. B. Rückstrahler),
- Verbot der Mischbereifung (Radial-, Diagonalreifen).

4.2. Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge

Mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr hat die EG ihre Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften der Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen weitgehend 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 48 Regelungen mit vereinheitlichten kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften verabschiedet. Diese Regelungen, die weitgehend mit den EG-Anforderungen übereinstimmen, werden mehr oder weniger in insgesamt 22 europäischen Ländern — die meisten EG-Mitgliedstaaten eingeschlossen — angewendet. In der Bundesrepublik Deutschland können gegenwärtig 29 dieser Regelungen angewendet werden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung, aber auch wegen der wirtschaftlichen Interessen der deutschen Automobilindustrie, wird die Anwendung weiterer Regelungen angestrebt.

5. Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter auf der Straße“

5.1. Schulung der Tankwagenführer

Nach § 12 der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (GGVS) vom 23. August 1979 (BGBl. I S. 1509) müssen Tankwagenführer im Rahmen einer Schulung über die besonderen Anforderungen unterrichtet sein. Die Schulung erfolgt in Lehrgängen, die von der Industrie- und Handelskammer anerkannt sein müssen. Bis zum 31. August 1981 wurden über 33 000 Tankwagenführer geschult.

Bei grenzüberschreitenden Gefahrguttransporten nach dem ADR *) müssen Führer von Tankfahrzeugen sowie von Trägerfahrzeugen mit Aufsetztanks und Tankcontainern ab 1. Januar 1983 ebenfalls eine erfolgreiche Schulung über die erfolgreichen Anforderungen durch eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer nachweisen können.

*) Europäisches Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

5.2. Kontrollen

Die Ergebnisse der gezielten Kontrollen von Gefahrguttransporten, die der BMV den Ländern mit Schreiben vom 15. Mai 1979 empfohlen hatte, zeigen, daß bei der Beförderung gefährlicher Güter die Bestimmungen besser als bisher beachtet werden. Dennoch sind die Verbesserungen noch nicht in einem Maße vorangeschritten, daß auf Kontrollen ganz verzichtet werden könnte. Die bisherigen Erfahrungen haben vielmehr gezeigt, daß es zweckmäßig wäre, die Kontrollen soweit wie möglich in die Betriebe zu verlagern, in denen die Beladung erfolgt. Eine entsprechende Anregung hat der BMV mit Schreiben vom 29. September 1981 den Ländern mitgeteilt.

5.3. Kennzeichnung von Gefahrguttransporten

Nach den Gefahrgutvorschriften sind Tankfahrzeuge und andere Lkw an Vorder- und Rückseite mit orangefarbenen Tafeln, Tankfahrzeuge, Aufsetztanks und Container außerdem mit dem dem Gefahrgut entsprechenden Gefahrzettel zu kennzeichnen. Durch diese Kennzeichnung sollen die Verkehrsteilnehmer mögliche Gefahren erkennen und durch entsprechend vorsichtige und rücksichtsvolle Fahrweise eine Gefährdung der Gefahrguttransporte vermeiden. Um den Verkehrsteilnehmern die Bedeutung der auf den Warntafeln angegebenen Ziffern und der Symbole auf den Gefahrzetteln zu erklären, wurden vom BMV über 3 Mio. Informationskärtchen, insbesondere an Angehörige von Rettungs- und Hilfsmannschaften, verteilt.

5.4. Forschung

Der BMV ist bemüht, durch die Vergabe von Forschungsaufträgen Entscheidungshilfen zu erhalten, damit die Sicherheit der Gefahrguttransporte weiter verbessert werden kann.

6. Straßenbauliche und straßenverkehrs-technische Maßnahmen; Verkehrslenkung

6.1. Bestandszuwachs an Bundesautobahnen

Nach den großen Ausbauleistungen des letzten Jahrzehnts verfügte die Bundesrepublik Deutschland schon Ende der 70er Jahre über ein gut ausgebautes Netz an Bundesautobahnen. In den Jahren 1980 und 1981 sind weitere Autobahnteilstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 140 km bzw. rd. 270 km dem Verkehr übergeben worden. Das Netz der Bundesautobahn wuchs damit zum Jahresende 1981 auf eine Gesamtlänge von rd. 7 700 km an.

In dem Maße, wie das Autobahnnetz dichter wurde, wuchs auch der Anteil der Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge, der auf die Autobahnen entfällt. Betrug dieser Anteil 1970 noch 15%, so findet heute fast ein Viertel des gesamten Kraftfahrzeugverkehrs auf den Autobahnen statt, deren Sicherheitsniveau um ein Vielfaches höher liegt als bei allen übrigen Straßen.

6.2. Zielvorgaben für eine qualitative Verbesserung der Bundesfernstraßen

Im Rahmen der alle Verkehrszweige umfassenden Ziele der Bundesverkehrswegeplanung soll eine angemessene Kapazität für den Straßenverkehr vorgehalten werden. Der erreichte hohe Ausbaustand bei Bundesautobahnen und Bundesstraßen ist hierfür eine gute Grundlage. Der weitere, ausgewogene Ausbau muß als Ergänzung des vorhandenen Bundesfernstraßennetzes gesehen werden. Grundlage hierfür ist der vom Deutschen Bundestag beschlossene Bedarfplan für die Bundesfernstraßen.

Die veränderten Rahmenbedingungen (Finanzplanung, erhöhte Qualitätsansprüche, Lärmschutzmaßnahmen, Preissteigerungen) erfordern für die kommenden Jahre eine Anpassung der Aus- und Neubaupläne. Nach der Abwicklung eingegangener Verträge und der Fertigstellung laufender Maßnahmen wird sich der Bundesfernstraßenbau in den nächsten Jahren u. a. auf folgende Maßnahmen konzentrieren:

- Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Netz mit Vorrang vor Neubaumaßnahmen,
- Investitionen zur Modernisierung und Substanzerhaltung des vorhandenen Netzes mit der vorrangigen Beseitigung oder Entschärfung von Unfallschwerpunkten,
- Bau von Ortsumgehungen,
- Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen,
- und Radwegbau an Bundesstraßen.

Das Schwerpunktprogramm zielt darauf ab, vor allem die Bundesstraßen sicherer zu gestalten.

6.3. Programm zum Bau von Ortsumgehungen

Der Bau von Ortsumgehungen trägt in besonderem Maße dazu bei, die verkehrspolitischen Ziele „Abbau von Unfallschwerpunkten“, „Verminderung von Umweltbelästigungen“ und „Verkehrsberuhigung in Ortschaften“ zu erreichen. Er ist daher ein Schwerpunkt bei den Investitionsentscheidungen im Bundesfernstraßenbau.

Im Straßenbauplan 1981 sind für 136 km im Bau befindliche Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen 644 Mio. DM veranschlagt. Die erforderlich gewordene Anpassung an die aktuelle Finanzplanung hat den BMV veranlaßt, das Ortsumgehungsprogramm 1979 bis 1985 in Zusammenarbeit mit den Ländern im Jahre 1981 durch Fortschreibung zu aktualisieren und bis 1990 zu ergänzen.

Nach den Erkenntnissen aus der Unfallstatistik und der Unfallforschung ist insgesamt mit einer erheblichen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zu rechnen, wenn eine Ortsdurchfahrt durch eine Ortsumgehung vom Durchgangsverkehr entlastet wird.

Das Unfallrisiko, ausgedrückt durch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden je 1 Mio. Fahrzeug-

kilometer (Unfallrate), betrug 1980 auf Innerortsstraßen 2,2, auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) 0,73. Die gute Qualität der nach den Entwurfsrichtlinien neu gebauten Umgehungsstraßen bewirkt, daß hier mit Unfallraten um 0,60 gerechnet werden kann. Für durchschnittliche Verhältnisse (Annahme: Umgehung ist um 25% länger als Ortsdurchfahrt und entlastet diese um 50%) ergibt eine Überschlagsrechnung, daß sich mit dem Bau der Umgehungsstraße das Unfallrisiko im betrachteten Bereich um $\frac{1}{3}$ vermindern läßt.

6.4. Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen

Die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen bedeutet ebenfalls eine wesentliche Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbessert gleichzeitig den Verkehrsablauf. Der BMV hat daher mit den Ländern und der Deutschen Bundesbahn ein Programm aufgestellt und am 5. September 1980 bekanntgegeben. Es enthält 132 Maßnahmen, die zwischen 1980 und 1985 begonnen werden sollen. Die Gesamtkosten werden dafür voraussichtlich ca. 1 Mrd. DM betragen.

6.5. Radwegbau an Bundesfernstraßen

Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr läßt sich vor allem für die Radfahrer ein erheblicher Gewinn an Verkehrssicherheit erzielen. Der BMV setzt sich deshalb im Rahmen seiner Zuständigkeit nachdrücklich für den Bau von Radwegen ein. Er hat 1981 das Programm „Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes“ im Zusammenwirken mit den Ländern fertiggestellt. Danach sollen bis 1990 ungefähr 3 000 km Radwege für ca. 700 Mio. DM gebaut werden.

6.6. Ferienreiseverkehr

Durch den Ferienreiseverkehr werden viele Bundesfernstraßen in der Ferienzeit so stark belastet, daß Stauerscheinungen nur durch gezielte, gründlich geplante und umfassende Gegenmaßnahmen verhindert oder wenigstens gemildert werden können.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung 1980/81 hat der BMV im engen Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder wieder eine weitgehende Einschränkung der Bauarbeiten sowie eine straffe räumliche und zeitliche Koordinierung der als unvermeidbar erkannten Arbeiten erzielt. Die Baubetriebsplanung leistet damit einen Beitrag zur sicheren Verkehrsabwicklung.

Zur Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer sowie der beteiligten Behörden und Verbände über die Engpässe im Ferienreiseverkehr hat der Bundesminister für Verkehr das „Feriennetzmodell“ entwickelt, das sich inzwischen gut bewährt hat. Auf der Grundlage der Ferienregelung sowie der Reisegewohnheiten und Reiseabsichten werden mit Hilfe dieses Modells Vorhersagen über die in der Ferienreisezeit zu erwartenden Verkehrsverhältnisse ge-

macht. Die Ferienreisenden können Reiseantritt und Reiseroute hierauf abstimmen. Geringere Staufahrt bedeutet vermindertes Unfallrisiko.

7. Die Bekämpfung von Kinderunfällen im Straßenverkehr

Obwohl die Zahlen bei den Kinderunfällen auch im Jahre 1980 rückläufig waren, bieten sie nach wie vor einen Anlaß zu besonderer Besorgnis.

Es muß einerseits beachtet werden, daß den verminderten Unfallzahlen ein geringerer Anteil von Kindern an der Gesamtbevölkerung gegenübersteht.

Andererseits haben sich die Unfallschwerpunkte kaum verschoben:

1980 kamen 37% der verunglückten Knaben und Mädchen als Fußgänger, 33% als Radfahrer und 29% als Mitfahrer in Fahrzeugen zu Schaden.

Der Bundesminister für Verkehr hat daher die ihm zu Gebote stehenden Möglichkeiten ausgeschöpft, um die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr zu erhöhen.

Die Maßnahmen erstreckten sich sowohl auf die Gesetzgebung als auch auf den Bereich der Verkehrserziehung und -aufklärung.

Ein entscheidender Schritt war die Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 21. Juli 1980, die die Rechtsstellung der Kinder und damit ihre Sicherheit wesentlich verbessert:

- Die Fahrzeugführer haben gegenüber Kindern die äußerste Sorgfaltspflicht anzuwenden, d. h. sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist, in dem sie insbesondere ihre Fahrgeschwindigkeit wesentlich herabzusetzen und sich bremsbereit zu verhalten haben (§ 3 Abs. 2 a StVO).
- Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen, sofern keine Radwege vorhanden sind, mit ihren Fahrrädern auf den Gehwegen fahren (§ 2 Abs. 5 StVO).
- Mit der Einführung des Zeichens 325 StVO wurden die Voraussetzungen für eine besonders sichere und rücksichtsvolle Verkehrsteilnahme in den „Verkehrsberuhigten Bereichen“ geschaffen.

Hier gelten u. a. folgende Verhaltensvorschriften:

- a) Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
 - b) Die Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger und damit auch die Kinder, die die ganze Straßenbreite zum Spielen benutzen dürfen, weder gefährden noch behindern.
- Darüber hinaus ist durch die Novelle eine deutliche und einheitliche Kennzeichnung der Schulbushaltestellen eingeführt worden (Zeichen 224 mit Zusatzschild „Schulbus“).

Seit dem 1. April 1980 müssen Mofafahrer, die nach dem 31. März 1965 geboren wurden und keinen Führerschein haben, eine Mofaprüfung ablegen und die Prüfbescheinigung bei jeder Fahrt mitführen (§ 4 a StVZO, eingefügt durch Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 6. November 1979).

Im Herbst 1979 veranlaßte der Bundesminister für Verkehr ein Grundsatzgespräch mit Vertretern der in der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit tätigen Organisationen (DVR, DVW, Automobilclubs, Arbeitsgemeinschaft der Kirchen etc.) und der Bundesanstalt für Straßenwesen, das die Zielrichtung neu festlegte.

Man kam überein, von der bis dahin weitgehend üblichen Praxis breitgestreuter, in Einzelfällen auch von kurzfristigen Bedürfnissen abhängiger Aktionen und Kampagnen abzusehen und die künftige Arbeit auf in sich geschlossene, mittelfristig angelegte, wissenschaftlich begründete und begleitete Programme für die besonders gefährdeten Zielgruppen zu konzentrieren.

Diesem Anspruch genügen folgende Programme bzw. Vorhaben:

- Das Programm zur Verkehrserziehung im Kindergarten (Entwicklung noch nicht abgeschlossen),
- das Programm „Kind und Verkehr“ (Entwicklung abgeschlossen, Umsetzung 1981 begonnen),
- das Programm für die Verbesserung der Radfahrerausbildung (Entwicklung noch nicht abgeschlossen),
- die Programme zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung im schulischen und außerschulischen Bereich (Entwicklungen abgeschlossen, Umsetzungen 1981 begonnen).

Sie wurden im einzelnen in den Abschnitten 2.2., 2.3. und 2.4. behandelt.

Für diese Programme wurden einschließlich der dafür notwendigen Forschungsleistungen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen und eigener, flankierender Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr (siehe unter 2.2.3.) bisher aus öffentlichen Mitteln aufgewendet:

- Programm zur Verkehrserziehung im Kindergarten: rd. 40 000 DM
- Programm „Kind und Verkehr“: rd. 13,1 Mio. DM
- Programm für die Verbesserung der Radfahrerausbildung: rd. 300 000 DM
- „EMS“ und Programme zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung im schulischen und außerschulischen Bereich: rd. 4 Mio. DM

Mit dem 1978 gemeinsam mit den Bundesländern begonnenen Programm zur Schulwegsicherung (siehe unter 2.2.3.) wurde ein neuer Weg in der Zusammenarbeit zwischen den Bundesländern und

dem Bund im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder beschritten.

Die Hauptkomponenten:

- Ausbildung von Moderatoren, die mit den neuesten Erkenntnissen zur Schulwegsicherung vertraut gemacht wurden, und
- Informationen von Eltern, Lehrern und anderen interessierten Personen zur praxis- und sachgerechten Mitarbeit bei der Lösung örtlicher Schulwegprobleme

gewährleisten, daß das Programm sowohl in die entsprechenden laufenden Maßnahmen der Bundesländer integriert als auch besonders für die örtlichen Aktivitäten nutzbar gemacht werden konnte.

Nach Abschluß des Projekts 1981 haben die Bundesländer die Möglichkeit, das Programm in eigener Regie fortzuentwickeln und dafür zu sorgen, daß Zahl, Ausstattung und Einsatzmöglichkeiten der Moderatoren den regionalen Bedürfnissen angepaßt werden können.

Der BMV hat von 1978 bis zum Jahresende 1981 für das Schulwegsicherungsprogramm rund 5 Mio. DM aufgewendet.

Der BMV hat auch 1980/81 die Schulverkehrserziehung unterstützt, indem er vorwiegend über Zuwendungen an die DVW entsprechende Maßnahmen mitfinanziert hat (siehe unter 2.4.).

Zu nennen sind hier besonders:

- Die Aus- und Fortbildung von Erziehern und Lehrern,
- die Ausstattung von Schulen mit Unterrichtsmaterialien,
- der Schülerlotsendienst,
- die Entwicklung audiovisueller Medien durch das Institut für Film und Bild in Wissenschaft und Unterricht (FWU).

1981 hat der BMV angezeigt, daß er zukünftig im Bereich der Schulverkehrserziehung nur noch Entwicklungs- und zeitlich befristete Modellprojektkosten finanzieren kann. Beispiele dafür sind die Entwicklung und Einführung des Programms zur Verkehrserziehung im Kindergarten und das Programm zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung in der Schule.

IV. Unfallforschung

(vgl. VIII, Anhang A)

Nach der Einrichtung des Bereiches Unfallforschung in der BAST im Jahre 1972 konnte in den ersten Jahren das Grundlagenwissen auf allen Gebieten der Verkehrssicherheit gesammelt und wesentlich erweitert werden. Ab 1977 war dann in den Forschungsprogrammen eine Verlagerung auf anwendungsnähere Forschungsthemen möglich. Während hierbei zunächst modellhafte Entwicklungsarbeit geleistet wurde, stand in den beiden letzten Jahren die praktische Erprobung verschiedener Maßnahmenmodelle und -programme im Vordergrund.

Auf dem Gebiet der Verkehrserziehung und -aufklärung waren es breit angelegte Programme, die auf die Sicherheit von Kindern und Mofafahrern abzielten. Modellversuche zur Verkehrsberuhigung, zur Entschärfung von Unfallstellen und zur Führung des Radverkehrs ergänzten die Arbeiten zur innerörtlichen Verkehrssicherheit und wurden in enger Kooperation mit Städten und Gemeinden in der Praxis erprobt. Auch die Forschungen zur Fahrzeugsicherheit wurden auf kurzfristig realisierbare Maß-

nahmen zur Reduzierung von Verletzungen ausgerichtet, wobei ein Schwerpunkt in der Verbesserung des Schutzes motorisierter Zweiradfahrer lag. Zu erwähnen ist hier die Kooperation mit Fahrzeugherstellern und Forschungsinstituten sowie die enge Verknüpfung der BAST-Forschung mit Arbeiten und Entwicklungen im Ausland. Mit dem regionalen Einsatz des in den letzten Jahren entwickelten Simulationsmodells zur Organisation des Rettungswesens wurden auch auf diesem Gebiet die Voraussetzungen zur unmittelbaren Anwendung von Forschungsergebnissen geschaffen.

Das Kraftfahrt-Bundesamt ermöglicht aufgrund der Auswertung geführter Statistiken wie z. B. Verkehrszentralregister, Kfz-Bestand und Fahrzeugzulassung Überblicke zu bestimmten Fragen des Unfallgeschehens. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse dienen in zunehmendem Maße der zielgerichteten Unfallforschung und der Erprobung neuer Maßnahmen.

V. Rettungswesen

(vgl. VIII, Anhang B)

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe im Bereich der Daseinsvorsorge, die nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) den Ländern obliegt. Die Länder regeln diesen Bereich durch Rettungsdienst- oder Feuerwehrgesetze. Hiernach stützt sich das Rettungswesen auf Rettungsleitstellen und Rettungswachen. Die Planungsziele sind in diesem Bereich in weitem Umfang erreicht. Das gleiche gilt für Krankenkraftwagen (Rettungswagen und Krankentransportwagen). Die Zahl der ständig mit einem Arzt besetzten Rettungswagen (Notarztwagen) ist angestiegen. 1970 waren in der Bundesrepublik Deutschland etwa 20 Notarztwagen im ständigen Einsatz, 1975 waren es 132, 1979 = 393 und 1981 = 457. Die Zahl der Rettungshubschrauber-Stationen hat sich Ende 1981 auf 33 erhöht.

Die Einführung des einheitlichen Notrufsystems 73 (Polizeinotruf 110 und Feuerwehrruf 112) ist bis auf wenige Ausnahmen abgeschlossen. Damit hat die Bevölkerung so gut wie überall die Möglichkeit, den

Polizeinotruf 110 und den Feuerwehrruf 112 zu wählen. Auch die Zahl der Notrufmelder (münzfreier Notruf) nimmt zu. Aufgrund der positiven Ergebnisse eines Betriebsversuches im Jahre 1980 im Raum Gießen hat die Deutsche Bundespost inzwischen die benutzungsrechtlichen Voraussetzungen für Notruftelefone an Straßen, die nicht Bundesautobahnen sind, geschaffen und mit der 16. Verordnung zur Änderung der Fernmeldeordnung Notruftelefone als Bestandteil des Notrufsystems 73 eingeführt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß das Rettungswesen in weiten Teilen des Bundesgebietes einen befriedigenden Ausbaustand erreicht hat. Dieser ist dem beständigen Bemühen der Länder, der Gemeinden und Kreise, der Rettungsorganisationen und der Feuerwehren zu verdanken. Dennoch sind punktuell weitere Verbesserungen notwendig, damit der Notfallpatient überall im Bundesgebiet die gleichen Chancen hat, gerettet zu werden.

VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog

Abkürzungsverzeichnis zum Maßnahmen-Zeit-Katalog

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ARD	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rundfunkanstalten
ASB	Arbeitersamariter Bund
BASt	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
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
DVW	Deutsche Verkehrswacht e.V.
ECE	Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe)
EG	Europäische Gemeinschaften
JUH	Johanniter Unfallhilfe
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Ständige Konferenz der Kultusminister
MHD	Malteser Hilfsdienst
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
VdTÜV	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 in die Gemeinschaft	Aufklärungsaktion mit: Plakaten, Anzeigen, Faltblättern etc. (Informationen über Presse, Funk, Fernsehen, Werkzeitungen)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
14.	Aufklärung von Fußgängern	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen Städtewettbewerb „Sicherheit für Fußgänger“	b) fortlaufend b) 1980	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV ADAC mit Unterstützung des BMV, DVR, Städte und Gemeinden	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien ADAC, Städte und Gemeinden
	Aufklärung von motorisierten Zweiradfahrern	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen (Broschüren, Tonbildschauen etc.)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
	Aufklärung der Kraftfahrer über die besonderen Verhaltensweisen älterer Menschen	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen	b) fortlaufend	DVR, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
	Erwachsenenaufklärung „Kind und Verkehr“	Programme und Medien zur Erwachsenenbildung und Aufklärungsprogramme mit dem Schwerpunkt der Verkehrsbeteiligung 3-bis 8jähriger Kinder (Neuer übergreifender Ansatz des DVR)	b) ab 1980	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV und BAST	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
15.	Verkehrsaufklärung älterer Menschen	Schulungsveranstaltungen zur Aufklärung älterer Verkehrsteilnehmer	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
16.	Verkehrsaufklärung jugendlicher Kraftfahrer	Seniorenprogramm	a) seit 1979 b) 1982	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
		Aufklärung mit Presseinformationen, Broschüren, Filmen und durch das Fernsehen über Probleme junger Kraftfahrer (Zweirad und Auto)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV
		Einführung in den motorisierten Straßenverkehr (EMS): Einzelkurse, Lehrhilfe und Informationsmittel	b) fortlaufend	BMV, DVR, BAST	DVR, DVW, ADAC, Fahrerlehrer, Betriebe
		Vorbereitung auf die Mofa-Prüfung:			
		Schulische und außerschulische Kurse	b) ab 1981	DVR, DVW, BAST	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Betriebe
		Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
		Nachschulungs-Modell	b) fortlaufend	DVR, BAST	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
17.	Verkehrserziehung Elternhaus und Kindergarten	Sicherheitsprogramm der Bundeswehr	b) fortlaufend	DVR, ADAC, BMVg	Einheitsführer der Bundeswehr
		Kindergartenprogramm	a) seit 1980 b) 1982	DVR, DVW, BAST	DVR und Mitgliederorganisationen, Kindergartenenträger, Länder
		Ausbildungsplan für Fachschulen und -akademien für Sozialpädagogik	b) fortlaufend	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Schulträger, Länder
		Fortbildung der Sozialpädagogen	b) fortlaufend	DVW, Länder	DVW, Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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	Programm „Kind und Verkehr“	b) ab 1980	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV und BAST	DVR und Mitgliederorganisationen
		Kinder-Verkehrs-Club (KVC)	b) ab 1976	DVW, BAST	DVW
		Informationen für Eltern (Brochüren, Filme, Fernsehen etc.)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
		Radfahrprüfungen	b) seit 1954	DVW, Länder	DVW, Länder, Schulträger
		Verbesserung der Radfahrausbildung	a) 1981 b) 1982	DVR, DVW, BAST, Länder	DVW, Länder, Schulträger
		Aufklärungsmittel für motorisierte Zweiradfahrer (Brochüren, Filme etc.)	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
		Vorbereitung auf die Mofa-Prüfung: Schulischer Kurs	b) ab 1981	DVW, BAST	DVW, Länder, Schulträger
		Fahrrad-, Mofa-Mopedturniere	b) fortlaufend	DVR, ADAC, DVW	ADAC, DVW, Länder
		Entwicklung von Lehr- und Arbeitsmitteln (einschließlich Verkehrserziehungsfilmen) und Ausstattung der Schulen	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, FWU	Länder, Schulträger
		Informationsmaterial für Lehrer, z. B. Auswahlbibliographie zur Verkehrspädagogik	b) fortlaufend	DVR, DVW	Länder, Schulträger
19.	Fortbildung der Lehrer	Seminare	b) fortlaufend	Länder	Länder, DVW, ADAC, DVR
20.	Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen	Ausbau vorhandener und Schaffung weiterer Anlagen	b) fortlaufend	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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.	Ausbildung der Berufskraftfahrer	Aufklärungsprogramme, Fahrerinformationen, Schulungsprogramme für Unternehmer, Tonbildschauen, Film- und Diavorträge, Sicherheitsprogramm für Güterkraftverkehr, Medienkoffer	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	Mitgliederorganisationen (BDF, BDG, Betriebe, BGen, DEKRA)
23.	Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer	Aufklärungsaktionen (Tonbildschauen, Faltblätter in fünf Sprachen) Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
24.	Aufklärung über typische Gefahrensituationen	Faltblätter, Fernsehsendungen, Informationen für die Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV
25.	Aufklärung über – Alkohol – Gurt – Winter	Aufklärung durch Faltblätter, Comics, Tonbildschauen, Plakate, Fernsehsendungen, Rundfunksendungen, Informationen für die Massenmedien	b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Deutscher Skiverband, Länder, BMV
***	Sicherer Schulweg	Aufklärungsaktion „Gemeinsam planen – gemeinsam handeln“	b) 1978 bis 1981	BMV, BAST, Länder	BMV, BAST, Länder
Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Maßnahmen					
27.1	Ausbau der Gefahrenlehre a) im theoretischen Fahrschulunterricht	Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) 1. September 1976	BMV	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrerlehrer

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
27.2	b) in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung	Änderung der Richtlinie des BMV über die Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis vom 10. Juli 1979 und Änderung der StVZO vom 6. November 1979	b) 1. April 1980		
	a) 30 Minuten Mindestdauer der praktischen Fahrerlaubnisprüfung	Änderung der StVZO vom 6. November 1979	b) 1. April 1980	BMV	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	b) Ausschaltung verkehrsarmer Prüfungsorte	Regelung durch die zuständigen Landesbehörden	a) 1981/82	BMV, Länder, BAST (Forschungsvorhaben)	Länder, Technische Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr, Fahrlehrer
	c) mehr Ausbildungs- und Prüfungsfahrten auf Autobahnen/Schnellstraßen	Fahrschülerausbildungsordnung vom 31. Mai 1976	b) September 1976		
28.	Gezielte Nachschulung bei bestimmten Verkehrsverstößen	Bezüglich der Prüfungsfahrten auch Änderungen der StVZO	b) 1. April 1980		
		Rechtsverordnung (Änderung der StVZO)	a) endgültige Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchung der Modellkurse durch die BAST werden voraussichtlich Ende 1982 vorliegen	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	noch offen
30.	Überarbeitung des Punktsystems	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO	a) nach Entscheidung über die künftige Gestaltung des Verkehrszentralregisters	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, KBA

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
34.	Ärztliche Untersuchung von Berufskraftfahrern, und zwar a) Verlängerung der Zeiträume zwischen den Untersuchungen für Omnibus-, Taxi-, Miet- und Krankenwagenführer b) Ausdehnung auf Bewerber für Fahrerlaubnis Kl. 2 (Lkw-Fahrer)	Rechtsverordnung (Änderung der StVZO) Rechtsverordnung (Änderung der StVZO), Konsequenz aus EG-Richtlinie vom 4. Dezember 1980 über EG-Führerschein	b) voraussichtlich Ende 1982 a) Abhängig von weiteren speziellen Untersuchungen insbesondere über eignungsgefährdende Krankheiten bei Fahrern unter 40 Jahren; a) 1981/82 b) 1. Januar 1983	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte noch offen, ggf. Länder, Gesundheitsämter, Betriebsärzte, Ärzte für Allgemeinmedizin
***	Vereinheitlichung der Anwendung und des Inhalts der „medizinisch-psychologischen Untersuchung“ (MPU)	Richtlinien (Neufassung der Anerkennungs- und Eignungsrichtlinien von 1969)	a) 1981 b) voraussichtlich Mitte 1982	Arbeitskreis aus Vertretern der Bundesländer, der Berufsgenossenschaften, der Untersuchungsinstitute sowie der verkehrsmedizinischen und psychologischen Wissenschaft und der BAST unter Vorsitz des BMV	Amtlich anerkannte Institute der TÜV, Hochschulen u.a.
***	Verkehrszeichen „verkehrsberuhigter Bereich“ mit entsprechenden Verhaltensvorschriften	StVG-Änderung, Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	a) 1979/80 b) 1. August 1981	BMV	Länder
***	Besondere Rücksichtspflicht gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen	Rechtsverordnung (Änderung der StVO)	a) 1980/81 b) 1. August 1981	BMV	Länder
***	Reform des Verkehrszentralregisters	Gesetz	a) 1981/82 b) voraussichtlich Ende 1982	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, KBA

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
***	Vereinheitlichung des Fahrerlaubnisrechts auf EG-Ebene	Erste Richtlinie des Rates der EG vom 4. Dezember 1980; Umsetzung – soweit erforderlich – durch Änderung der StVZO und der Verordnung über internationalen Kfz-Verkehr	a) 1981/82 b) 1. Januar 1983, z. T. erst 1. Januar 1986	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder
Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Kraftfahrzeuge					
42.1	Vorschriften für Blockierverhinderer	Mitwirkung bei der Erstellung internationaler einheitlicher Vorschriften (EG-Richtlinie); anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO; ECE-Regelung ist fertiggestellt. Die Anwendung auch in der Bundesrepublik Deutschland ist möglich.	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1982	EG, BMV, Abstimmung mit Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, KBA, Länder
42.2	Vorschriften über das Sichtfeld für Kfz-Führer	Mitwirkung bei der Erstellung internationaler einheitlicher Vorschriften (ECE-Regelung und EG-Richtlinie) anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO	a) seit 1973 b) voraussichtlich 1985	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, BT-Drucksache 7/1283.

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
43.1	Vereinheitlichung der Bedienteile von Sicherheitsgurten	EG-Richtlinie mit genau vorgeschriebenen Merkmalen für Drucktastenschlösser erlassen. Zusätzliche Eingrenzung durch Überarbeitung der DIN-Norm 75 400	a) ab 1977 b) voraussichtlich 1980	EG, BMV, Normenausschuß Kfz. im DIN (Deutsches Institut für Normung e.V.)	BMV, KBA, Industrie
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
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 Verkehrsmministerium der Vereinigten Staaten, BMV, BAST, Automobilindustrie

Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrslenkung

48.1	Beiträge zur Verkehrssicherheit durch Neubau, Verbesserung, Erhaltung der Bundesfernstraßen	Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 bis 1985	a) 1978/79 b) 2. Fortschreibung ist 1981 in Kraft getreten	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
------	---	--	---	-------------------------------------	-------------

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

****) 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 a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle **)	Durchführende Stelle **)
48.2	Programm des BMV zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen 1979 bis 1985	Bauprogramm mit jährlicher Fortschreibung für Maßnahmen bis je 10 Mio. DM Gesamtkosten	a) Programmaufstellung 1979 b) 1980	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
48.3	Erneuerungsprogramm der Autobahnbetriebsstrecken	a) Bau von Standstreifen auf allen hochbelasteten Strecken b) Bau von Zusatzfahrstreifen in Steigungen von mehr als 4 % c) Erweiterung der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen dort, wo es die Verkehrsbelastungen erfordern	a) Beginn 1971 b) Abschluß: nach 1990	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder, Straßenbaubehörden
48.4	Programm zur Modernisierung von BAB-Anschlußstellen	Anlage von Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an Autobahnknoten nach Richtlinien des BMV	a) seit 1971 b) Abschluß 1990	BMV, Länder	BMV, Länder
48.5	Verbesserung der Verkehrssicherheit der Bundesfernstraßen	a) Ausstattung der Mittelstreifen der Neubaustrecken von 2-bahnigen Bundesfernstraßen mit doppelten Distanzschutzplanken nach Richtlinien des BMV	a) seit 1968 b) wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
		b) Umrüstung vorhandener Strecken von doppelten Schutzplanken auf doppelte Distanzschutzplanken im Rahmen größerer Instandsetzungsarbeiten nach den Richtlinien des BMV c) Anbringung von Blend-schutzeinrichtungen an besonders blendungsgefährdeten Autobahnabschnitten nach den Richtlinien des BMV			
48.6	Schutzzäune an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere	Errichtung und Unterhaltung von Schutzzäunen an Bundesautobahnen gegen wildlebende Tiere nach den Richtlinien des BMV	b) 1. August 1975	BMV	BMV, Länder
48.7	Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen	Programm zur beschleunigten Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	a) Programmaufstellung 1979 b) 1980	BMV, Länder, Deutsche Bundesbahn	BMV, Länder, Deutsche Bundesbahn
49.1	Mehr Sicherheit durch Trennung der Verkehrsarten	Ausbau von Radfahrwegen entlang den Straßen des öffentlichen Verkehrs nach Maßgabe der Vorschriften	b) sofort nach Fertigstellung	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***)) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
49.2	Radwegeprogramm	Ausarbeitung eines Radwegeprogramms in Zusammenarbeit mit den Ländern für den Ausbau von Radwegen an Bundesstraßen	b) sofort nach Fertigstellung	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden
50.1	Ermittlung örtlicher Unfallstellen	a) Örtliche Unfallerhebungen mit Unfalltypensteckkarten b) Aufbau einer Straßendatenbank	b) allgemein eingeführt in fast allen Ländern 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.	Länder BMV, Länder, BAST	Länder BMV (BAST), Länder
50.2	Beseitigung örtlicher Unfallstellen	Verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen	b) wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV, Länder	BMV, Länder
51.1	Kennzeichnung und Sicherung von Straßenbaustellen	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen	b) 1980	BMV, Länder	Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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	Koordinierte Baubetriebsplanung an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen	Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen nach Richtlinien des BMV	b) wirksam seit Einführung am 16. Dezember 1977	BMV, Länder	BMV, Länder
52.1	Erprobung der Wirksamkeit von Nebelwarnanlagen	Versuchsanlage in Baden-Württemberg (Pleidelsheim)	b) Nach Abbau der Anlage wird die Wiederinstallation z. Z. vorgenommen	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg	Land Baden-Württemberg sowie BAST
52.2	Nebelwarnanlage	Aufbau einer Nebelwarnanlage an der BAB A 45 im Bereich Lüdenscheid/Drolshagen in Vorbereitung	a) Planungsarbeiten seit 1979	BMV, BAST, Land Nordrhein-Westfalen	Land Nordrhein-Westfalen
53.1	Verkehrsbeeinflussung mit Wechselverkehrszeichen und Wechselwegweisern	a) Versuchsstrecke auf der Bundesautobahn A 3 Köln-Frankfurt, einzurichten in 3 Stufen im Rahmen einer Forschungsaufgabe	b) Forschungsaufgabe abgeschlossen Ende 1976, Forschungsbericht ist veröffentlicht	BMV, Arge Verkehr der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz	Arge Verkehr der RWTH Aachen, Länder Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz
		b) Versuchsfeld Frankfurt-Wiesbaden-Darmstadt zur Lenkung von Verkehrsströmen über unterschiedliche BAB-Strecken	b) ab Sommer 1976 volle Wirksamkeit mit automatischem Betrieb, Forschungsbericht ist veröffentlicht	BMV, BAST, Land Hessen, Wissenschaftliche Arge	BAST, Land Hessen, Wissenschaftliche Arge
		c) Stau-Warnanlage Aichelberg im Zuge der BAB A 8 Stuttgart-München auf einem 8 km langen Abschnitt	b) vollautomatisiert Ostern 1976	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
		d) Stau-Warnanlage Irschenberg im Zuge der BAB A 8 München-Salzburg	b) seit Sommer 1979 in Betrieb, weiterer Ausbau vorgesehen	BMV, Land Bayern	BMV, Land Bayern
		e) Stau-Warnanlage am Grenzübergang Salzburg im Zuge der BAB A 8	b) erste Stufe seit Pfingsten 1981 in Betrieb; weiterer Ausbau in Vorbereitung	BMV, Land Bayern	BMV, Land Bayern
		f) 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
		g) Ableitung von Fahrzeugkollektiven aus westlicher und südlicher Richtung in Richtung Nord am Autobahnkreuz Koblenz (A 48/A 61)	a) 1978/1979 Vorbereitung für Planung und Installation b) seit Sommer 1979 in Betrieb (manuelle Steuerung). Automatische Schaltung in Vorbereitung	BMV, BAST, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen	BMV, BAST, Land Rheinland-Pfalz, RWTH Aachen
		h) Maßnahmen zur Ableitung von Fahrzeugkollektiven am AK Kamen und AK Wuppertal-Nord im Aufbau	a) Planungs- und Entwurfsarbeiten abgeschlossen b) ab Herbst 1979 manuelle Schaltung der Wechselwegweiser vorgesehen	BMV, BAST, Land Nordrhein-Westfalen	BMV, Land Nordrhein-Westfalen
		i) Mobile Stauwarnanlage bei Karlsruhe-Durlach	b) seit Mai 1981 in Betrieb; nach Ausbau der Engstelle Umsetzung auf A 81 vorgesehen	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg	BMV, BAST, Land Baden-Württemberg

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
54.1	Einheitliche Konzeption für den Verkehrsrundfunk	Koordinierung	b) Zeitplan nicht absehbar, da die 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
54.2	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
55.1	Verkehrsplanung 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 Länder-Bauministern eingeführten Richtlinien sollen die Erfahrungen abgewartet werden.	b) Richtlinien eingeführt 1968 bzw. 1969, Fortentwicklungen nach dem Stand der Erfahrungen	ARGEBAU (Arbeitsgemeinschaft der Bauminister) Fachkommission „Städtebau“	Gemeinden
Rettungswesen					
57.	Neuordnung des Rettungswesens	Weiterführung der Koordinierung und Modellversuche	b) seit 1970	BMV, BMJFG, BMFT, BMI, BMVg, BMA, Länder, DVR, Rettungsorganisationen	BMV, BMJFG, BMFT, BMI, BMVg, BMA, Länder, DVR, Rettungsorganisationen

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
58.1	Einheitliche Landesgesetze	Landesgesetzgebung	b) Rettungsdienstgesetze sind in fast allen Ländern bereits in Kraft	Länder	Länder
58.2	Modell überregionaler Rettungsdienst in Unterfranken	Modellversuch für das Rettungswesen	b) seit 1974; Auswertung abgeschlossen	BMV, DVR, Land Bayern	DVR, Bayerisches Rotes Kreuz, Land Bayern
58.3	Erste Hilfe Programm	Aktion zur Information der Bürger	a) seit 1980 b) seit Ende 1981	BMV, DVR, Berufsgenossenschaften, Rettungsorganisationen	DVR, Berufsgenossenschaften, Rettungsorganisationen
59.	Einsatz von Hubschraubern	Einrichtung neuer Stützpunkte	b) teilweise seit 1970; Stand 1. Dezember 1981; 33 Stützpunkte, davon BMI = 18, BMVg = 6, Niedersächsische Polizei = 1, Deutsche Rettungsflugwacht = 5, ADAC = 2, SOS Flugrettung = 1; weitere Stützpunkte sind von den Ländern vorgesehen	BMI, BMVg, Länder	BMI, BMVg, Länder, Rettungsorganisationen, ADAC, Deutsche Rettungsflugwacht, SOS Flugrettung
61.1	Bundeseinheitlicher Notruf 110 (neue Technik, münzfrei)	Einrichtung	b) 1974/75	BMP, Länder	BMP, Länder
61.2	Notrufsäulen an Bundesfernstraßen	a) Vollständige Ausstattung der vorhandenen Bundesautobahnen mit Notrufsäulen und Ausstattung aller Neubautrecken	b) fortlaufend	BMV, Länder	BMV, Länder

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
		b) Ausstattung von Bundesstraßen mit Notrufmeldeeinrichtungen und Notruftelefonen	b) in einzelnen Ländern seit 1973, ab 1. April 1981 von der Deutschen Bundespost eingeführt	Länder, BMP, bisher auch Rettungsdienststiftung Björn Steiger e.V.	Länder; nachrichtlich bisher vom Kuratorium Rettungsdienst Bayern und von der Rettungsdienststiftung Björn Steiger e.V. durchgeführt, künftig von der Bundespost auf Antrag der Notdienstträger
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

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
63.	Forschungsschwerpunkte	Forschung besonders auf den Gebieten – Unfallstatistik – Passive Fahrzeugsicherheit (Biomechanik) – Verkehrssicheres Verhalten – Fahrverhalten von Pkw-Anhängerkombinationen – Wissenschaftliche Grundlagen der Verkehrserziehung und -aufklärung, Weiterbildung der Kraftfahrer (Nachschulung) – Leistungsgrenzen-Informationsaufnahme – Rettungswesen – Verkehrssicherheit innerorts und außerorts – Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen – Alkoholauffällige Kraftfahrer	b) 1975/1976	BAST, BMV	BAST
64.	Weitere Forschungsvorhaben	a) EG-Forschungsprojekt Elektronische Hilfen für den Verkehr auf großen Fernverkehrsstraßen (COST Aktion 30)	a) Technische Grundkonzeption abgeschlossen; b) 1977 bis 1980 Entwicklung von Prototypen	EG, BMV, BMFT	BMV, BAST, BMFT

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
		b) Entwicklung und Erprobung eines autarken Abstandswarngerätes für Kraftfahrzeuge	a) Technische Grundkonzeption 1973 abgeschlossen; Entwicklung von Prototypen 1974 bis 1977; b) Felderprobung unter realen Verkehrsbedingungen 1977 bis 1981	BMFT, BMV	BMFT
		c) Entwicklung und Erprobung eines Funk-Notmelde-systems (Auto-notfunk)	a) Konzeptionsphase 1976 b) Vorbereitung und technische Realisierung des Systems für einen Feldversuch 1978 bis 1981. Durchführung des Feldversuchs 1982 bis 1983	BMFT, BMV, BAST, BMP, Land Hessen	BMFT, BMV, BAST, Land Hessen
		d) Entwicklung und Erprobung des Rettungswagens der 80er Jahre	a) Definitionsstudie 1975 Prototypenphase 1976 b) Konstruktion und Erprobung 1977 bis 1981	BMFT, BMV	BMFT
		e) Demonstration automobiltechnischer Forschungsergebnisse in integrierten Gesamtkonzepten von Pkw-Versuchsmodellen	a) Erstellung von Lastenheften 1978 bis 1979 b) Bau von Versuchsmustern 1979 bis 1981, Bewertung des Ergebnisses 1981 bis 1982	BMFT	BMFT
		f) Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen Reifeneigenschaften und Fahrsicherheit	a) Grundsatzuntersuchungen 1977 bis 1979	BMFT	BMFT

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

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 **)
65.	Straßenbauforschung (Straßenbau und Straßenverkehrstechnik)	g) Verbesserung der Fahrzeugkompatibilität von Personenkraftwagen unterschiedlicher Massen	a) Technische Grundkonzeption 1977 bis 1979 b) Einzelanalysen 1980 bis 1984	BMFT	BMFT
		h) Felderprobung eines Leit- und Zielführungssystems	a) Aufbau des Versuchsfeldes 1977 bis 1978 b) Felderprobung des Systems 1979 bis 1981	BMFT, BMV, Land Nordrhein-Westfalen	BMFT, BMV, Land Nordrhein-Westfalen
		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, Ingenieurbüros, Forschungslabors und die BAST

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

**) Hauptsächlich Beteiligte.

***) Maßnahme, die im Programm der Bundesregierung zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr nicht genannt war.

VII. Anlagen

Anlage 1

Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet 1979 bis 1981

Fahrzeugart	Bestand (jeweils 1. Juli)					
	1979	1980	1981	1979	1980	1981
	1	2	3	1	2	3
	Anzahl			Veränderungen gegen Vorjahr in %		
Krafträder						
Motorräder und -roller	479 100	571 930	689 686	+ 18,9	+ 19,4	+ 20,6
Kleinkrafträder						
mit amtlichem Kennzeichen . .	175 574	166 250	190 283	– 9,0	– 5,3	+ 14,5
mit Versicherungskennzeichen	2 014 129	2 110 208	1 879 458p	– 0,7	+ 4,8	– 10,9
zusammen	2 668 803	2 848 388	2 759 427p	+ 1,7	+ 6,7	– 3,1
Personen- und Kombinations-						
kraftwagen	22 535 469	23 191 616	23 730 559	+ 6,2	+ 2,9	+ 2,3
Kraftomnibusse	68 360	70 458	71 152	+ 3,6	+ 3,1	+ 1,0
Lastkraftwagen	1 236 120	1 277 167	1 306 515	+ 5,2	+ 3,3	+ 2,3
Zugmaschinen	1 624 713	1 640 132	1 647 816	+ 1,2	+ 0,9	+ 0,5
davon: gewöhnliche	1 567 960	1 579 839	1 586 567	+ 1,0	+ 0,8	+ 0,4
Sattelzugmaschinen . . .	56 753	60 293	61 249	+ 9,0	+ 6,2	+ 1,6
Übrige Kraftfahrzeuge	176 557	198 598	222 392	+ 10,4	+ 12,5	+ 12,0
darunter: Krankenkraftwagen . .	11 790	12 528	13 410	+ 4,7	+ 6,3	+ 7,0
Rettungswagen	1 504	1 822	2 195	+ 19,9	+ 21,1	+ 20,5
zulassungsfreie						
Kraftfahrzeuge	11 240	12 358	12 849	+ 11,7	+ 9,9	+ 4,0
Kraftfahrzeuge insgesamt	28 310 022	29 226 359	29 737 861p	+ 5,5	+ 3,2	+ 1,8
davon: zulassungspflichtige . . .	26 109 079	26 937 543	27 655 271	+ 6,1	+ 3,2	+ 2,7
zulassungsfreie	2 200 943	2 288 816	2 082 590p	– 1,4	+ 4,0	– 9,0

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 2

Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1981 *)

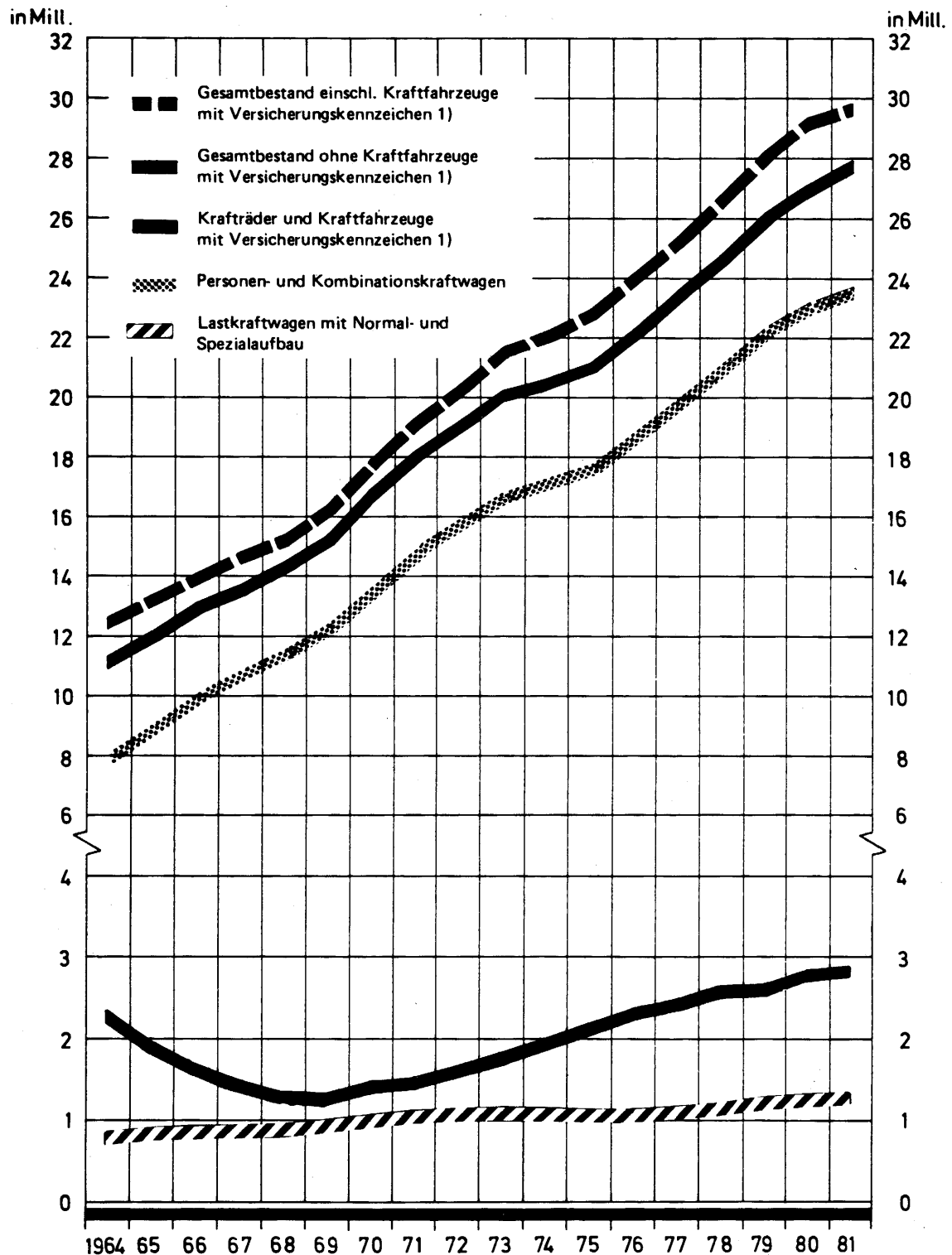
Jahr (jeweils 1. Juli)	Zulassungsfreie Fahrzeuge ¹⁾					Zulassungspflichtige Fahrzeuge			ins- gesamt ⁴⁾	
	mit Versicherungskennzeichen ²⁾				mit amt- lichem Kenn- zeichen ³⁾	Motor- roller	Motor- räder	zu- sammen		
	Mofa 25	Andere Mopeds	Mokicks	Kranken- fahr- stühle						zu- sammen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	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
1978	1 372 556	407 902	244 262	4 331	2 029 051	192 880	28 741	374 230	402 971	2 624 902
1979	1 369 929	355 268	284 122	4 810	2 014 129	175 574	28 466	450 634	479 100	2 668 803
1980	1 410 604	332 912	362 320	4 372	2 110 208	166 250	29 043	542 887	571 930	2 848 388
1981	1 223 714 _p	300 572 _p	351 735 _p	3 437 _p	1 879 458 _p	190 283	32 145	657 541	689 686	2 759 427 _p

*) 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⁾ geschätzt⁶⁾ Aufgliederung der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen geschätzt

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes (jeweils 1. Juli)



1) Fahrräder mit Hilfsmotor (Mopeds, Mofa 25), Kleinkrafträder bis 40 km/h Höchstgeschwindigkeit (Mokicks), maschinell angetriebene Krankenfahrstühle, ab 1970 einschl. Krafträder über 40 km/h.

Anlage 4

Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten und Straßenkategorien 1970 bis 1980¹⁾

Gegenstand der Nachweisung	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Durchschnittliche Fahrleistungen – in 1 000 km											
– einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge –											
Mopeds	1,7	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Krafträder	2,6	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
Personenkraftwagen und Kombi	14,4	14,2	13,8	13,5	13,1	13,7	13,5	13,3	13,2	12,9	12,8
Kraftomnibusse	46,1	47,2	47,6	47,0	45,9	45,7	45,5	45,6	45,3	45,4	45,4
Lastkraftwagen ²⁾	23,9	22,7	22,3	23,5	21,2	20,8	21,2	21,0	20,8	20,7	20,6
Sonderkraftfahrzeuge	15,8	15,9	16,0	15,9	15,0	15,0	14,8	14,5	14,2	14,1	14,0
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	9,1	9,1	9,0	9,0	9,0	9,0	8,9	8,8	8,7	8,5	8,3
Sattelzugmaschinen	63,9	64,1	62,7	61,5	62,9	63,0	62,9	63,1	62,8	63,3	63,4
– ohne die vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge –											
Mopeds ⁴⁾	2,6	2,5	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Krafträder	4,0	4,0	4,0	3,9	3,9	3,9	3,7	3,4	3,2	3,2	3,2
Personenkraftwagen und Kombi	15,7	15,6	15,4	15,0	14,6	15,2	15,0	14,7	14,7	14,4	14,3
Kraftomnibusse	48,2	49,5	50,0	49,3	49,5	49,4	49,2	49,4	49,8	49,9	49,9
Lastkraftwagen ²⁾	26,5	25,4	25,1	26,7	24,0	23,7	23,8	23,6	23,4	23,4	23,3
Sonderkraftfahrzeuge	16,5	16,5	16,7	16,9	16,2	16,3	16,2	16,1	15,9	15,8	15,7
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	9,4	9,4	9,4	9,5	9,5	9,5	9,3	9,3	9,2	9,1	9,0
Sattelzugmaschinen	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	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4	301,6	316,6	330,4	338,6
Mopeds	1,8	1,7	1,8	2,1	2,3	2,6	2,9	3,0	3,2	3,3	3,4
Krafträder	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,8	1,0	1,2	1,4
Personenkraftwagen und Kombi	201,1	214,6	221,6	229,8	227,2	245,1	255,0	265,5	279,3	291,0	297,8
Kraftomnibusse	2,2	2,3	2,5	2,5	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2
Lastkraftwagen ²⁾	23,5	23,4	23,5	25,5	22,8	22,1	22,5	22,6	22,9	24,0	24,6
Sonderkraftfahrzeuge	2,0	2,3	2,5	2,6	2,6	2,7	2,8	2,9	3,1	3,4	3,5
Gewöhnliche Zugmaschinen ³⁾	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,9
Sattelzugmaschinen	2,2	2,5	2,7	2,8	2,9	2,9	3,0	3,1	3,3	3,6	3,8
Gesamtfahrleistungen – in Mrd. km											
Bundesautobahnen	35,0	38,3	41,4	45,1	44,3	55,5	62,5	69,1	73,0	77,0	80,3
Bundesstraßen	70,0	72,7	73,1	73,5	71,8	72,7	73,7	77,0	79,4	80,7	83,7
Landesstraßen	48,3	50,5	51,4	52,5	51,0	53,1	54,0	54,5	58,3	60,3	64,4
Kreisstraßen	22,9	23,8	24,1	24,3	23,8	27,2	27,9	28,0	30,7	31,1	34,3
Gemeindestraßen	57,7	62,5	65,6	71,0	70,8	70,9	72,3	73,0	75,2	81,3	75,9
Straßen insgesamt	233,9	247,8	255,6	266,4	261,7	279,4	290,4	301,6	316,6	330,4	338,6
Innerorts	81,7	87,3	86,8	89,7	88,1	94,1	95,9	99,1	102,6	111,9	118,7
Außerorts	152,2	160,5	168,8	176,7	173,6	185,3	194,5	202,5	214,0	218,5	219,9

¹⁾ Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West). Nicht enthalten sind die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutz und der ausländischen Streitkräfte.

²⁾ Nur Fahrleistungen der Lastkraftwagen (mit Normalaufbau) mit Otto- und Dieselmotor (1970: 99,5 % des Gesamtbestandes).

³⁾ Ohne Fahrleistungen der Zugmaschinen im Bereich der Landwirtschaft.

⁴⁾ In Betrieb befindliche Fahrzeuge.

noch Anlage 4

Gegenstand der Nachweisung	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Anteile der Straßenkategorien – in % –											
Bundesautobahnen	15,0	15,5	16,2	16,9	16,9	19,9	21,5	22,9	23,1	23,3	23,7
Bundesstraßen	29,9	29,3	28,6	27,6	27,4	26,0	25,4	25,5	25,1	24,4	24,7
Landesstraßen	20,6	20,4	20,1	19,7	19,5	19,0	18,6	18,1	18,4	18,3	19,0
Kreisstraßen	9,8	9,6	9,4	9,1	9,1	9,7	9,6	9,3	9,7	9,4	10,1
Gemeindestraßen	24,7	25,2	25,7	26,7	27,1	25,4	24,9	24,2	23,7	24,6	22,4
Straßen insgesamt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Innerorts	34,9	35,2	34,0	33,7	33,7	33,7	33,0	32,9	32,4	33,9	35,1
Außerorts	65,1	64,8	66,0	66,3	66,3	66,3	67,0	67,1	67,6	66,1	64,9

Quelle: Verkehr in Zahlen 1981

Anlage 5

Wohnbevölkerung des Bundesgebietes *)

Alter von ... bis unter ... Jahren	1969	1970	1971	1972	1973
männlich und weiblich zusammen					
unter 6.	5 977 589	5 737 327	5 509 058	5 235 744	4 901 624
6 bis 15	8 163 019	8 320 945	8 605 865	8 805 795	8 969 596
15 bis 18	2 373 116	2 392 339	2 452 750	2 527 557	2 613 426
18 bis 21	2 449 324	2 427 861	2 441 305	2 468 328	2 512 361
21 bis 25	2 915 243	2 900 733	3 211 428	3 350 938	3 436 885
25 bis 35	9 467 298	9 247 218	9 070 489	8 948 125	8 853 904
35 bis 45	7 764 554	7 854 362	8 070 711	8 269 393	8 472 697
45 bis 55	6 369 444	6 338 485	6 623 614	6 937 870	7 291 213
55 bis 65	7 521 879	7 440 730	7 096 324	6 720 295	6 328 674
65 und mehr	7 846 850	7 990 584	8 220 664	8 407 751	8 595 561
gesamt	60 848 316	60 650 584	61 302 208	61 671 796	61 975 941
männlich					
unter 6.	3 062 317	2 939 698	2 824 475	2 683 791	2 512 779
6 bis 15	4 183 218	4 266 916	4 416 414	4 517 366	4 601 008
15 bis 18	1 215 064	1 223 611	1 259 172	1 300 790	1 347 211
18 bis 21	1 252 654	1 241 687	1 245 063	1 256 556	1 278 811
21 bis 25	1 500 766	1 483 810	1 653 240	1 721 862	1 761 680
25 bis 35	4 959 815	4 814 359	4 743 605	4 682 285	4 638 650
35 bis 45	3 891 861	3 994 814	4 163 858	4 297 414	4 416 508
45 bis 55	2 678 266	2 678 427	2 828 968	3 003 512	3 213 471
55 bis 65	3 196 753	3 136 600	2 962 471	2 784 258	2 605 466
65 und mehr	3 025 089	3 086 797	3 167 345	3 220 059	3 270 680
insgesamt	28 965 803	28 866 719	29 264 611	29 467 893	29 646 264
weiblich					
unter 6.	2 915 272	2 797 629	2 684 583	2 551 953	2 388 845
6 bis 15	3 979 801	4 054 029	4 189 451	4 288 429	4 368 588
15 bis 18	1 158 052	1 168 728	1 193 578	1 226 767	1 266 215
18 bis 21	1 196 670	1 186 174	1 196 242	1 211 772	1 233 550
21 bis 25	1 414 477	1 416 923	1 558 188	1 629 076	1 675 205
25 bis 35	4 507 483	4 432 859	4 326 884	4 265 840	4 215 254
35 bis 45	3 872 693	3 859 548	3 906 853	3 971 979	4 056 189
45 bis 55	3 691 178	3 660 058	3 794 646	3 934 358	4 077 742
55 bis 65	4 325 126	4 304 130	4 133 853	3 936 037	3 723 208
65 und mehr	4 821 761	4 903 787	5 053 319	5 187 692	5 324 881
insgesamt	31 882 513	31 783 865	32 037 597	32 203 903	32 329 677

*) Durchschnitt errechnet aus dem Bevölkerungsstand am Jahresanfang und -ende.

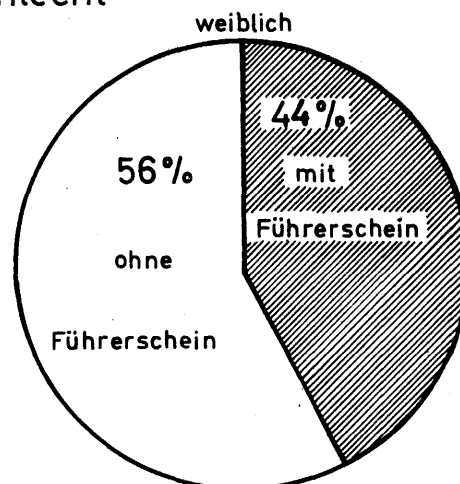
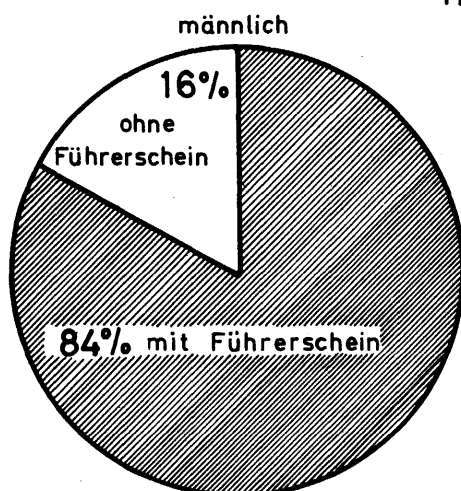
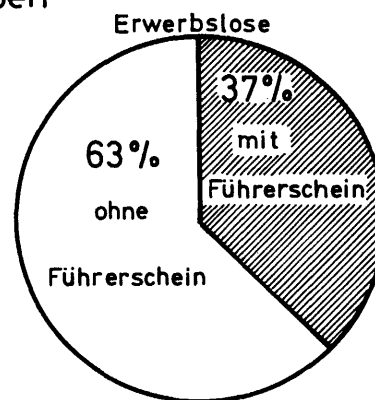
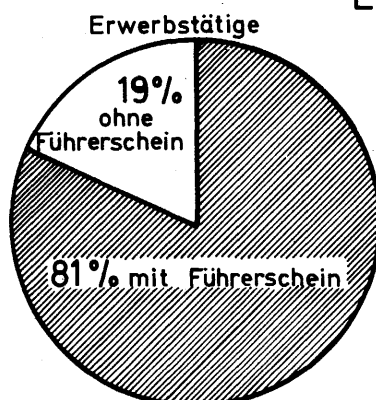
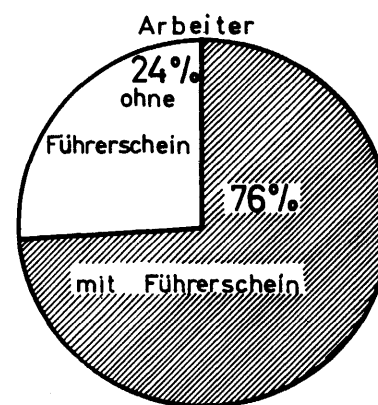
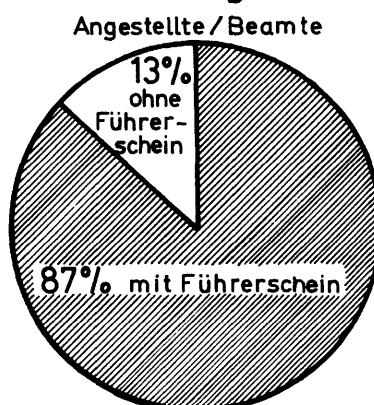
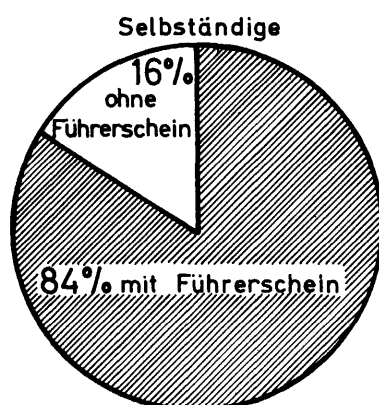
1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
männlich und weiblich zusammen						
4 558 359	4 232 149	3 959 130	3 751 970	3 597 295	3 528 116	3 529 994
9 064 989	9 054 222	8 912 278	8 696 930	8 411 238	8 044 019	7 656 630
2 702 647	2 780 929	2 865 290	2 949 305	3 024 230	3 106 566	3 181 766
2 550 248	2 585 403	2 635 552	2 716 817	2 808 486	2 914 371	3 021 358
3 445 672	3 393 253	3 371 314	3 394 805	3 459 257	3 551 429	3 677 008
8 686 893	8 411 400	8 149 625	8 046 536	8 043 543	8 079 867	8 270 187
8 688 463	8 900 304	9 092 267	9 225 290	9 309 097	9 335 784	9 179 659
7 542 774	7 593 700	7 528 875	7 454 858	7 405 956	7 453 323	7 590 726
6 037 330	5 940 900	5 949 750	5 944 000	5 894 292	5 845 819	5 907 864
8 776 748	8 937 110	9 066 957	9 219 939	9 373 125	9 499 539	9 551 146
62 054 123	61 829 370	61 531 038	61 400 450	61 326 519	61 358 833	61 566 338
männlich						
2 335 819	2 167 171	2 025 433	1 918 318	1 839 102	1 804 734	1 808 377
4 647 924	4 640 201	4 565 275	4 453 362	4 305 750	4 117 582	3 921 403
1 392 146	1 429 319	1 469 646	1 511 206	1 549 329	1 594 467	1 639 332
1 298 964	1 320 046	1 350 083	1 394 411	1 441 855	1 496 607	1 554 391
1 754 272	1 711 495	1 697 978	1 717 630	1 762 236	1 824 062	1 902 750
4 542 487	4 369 128	4 207 481	4 135 406	4 119 834	4 134 466	4 242 024
4 525 486	4 622 487	4 709 817	4 771 473	4 807 732	4 813 071	4 728 546
3 385 814	3 472 581	3 508 567	3 535 920	3 572 927	3 659 073	3 785 017
2 471 239	2 418 853	2 412 690	2 405 030	2 381 363	2 361 913	2 399 701
3 314 567	3 348 084	3 368 735	3 400 505	3 430 242	3 446 882	3 435 593
29 668 718	29 499 365	29 315 705	29 243 261	29 210 370	29 252 857	29 417 134
weiblich						
2 222 540	2 064 978	1 933 697	1 833 652	1 758 193	1 723 382	1 721 617
4 417 065	4 414 021	4 347 003	4 243 568	4 105 488	3 926 437	3 735 227
1 310 501	1 351 610	1 395 644	1 438 099	1 474 901	1 512 099	1 542 434
1 251 284	1 265 357	1 285 469	1 322 406	1 366 631	1 417 764	1 466 967
1 691 400	1 681 758	1 673 336	1 677 175	1 697 021	1 727 367	1 774 258
4 144 406	4 042 272	3 942 144	3 911 130	3 931 709	3 945 401	4 028 163
4 162 977	4 277 817	4 382 450	4 453 817	4 501 365	4 522 713	4 451 113
4 156 960	4 121 119	4 020 308	3 918 938	3 833 029	3 794 250	3 805 709
3 566 091	3 522 047	3 537 060	3 538 970	3 512 929	3 483 906	3 508 163
5 462 181	5 589 026	5 698 222	5 819 434	5 942 883	6 052 657	6 115 553
32 385 405	32 330 005	32 215 333	32 157 189	32 116 149	32 105 976	32 149 204

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 6

Führerscheininhaber 1980

rd. 29,5 Mio. Führerscheininhaber (Klasse 3 bzw. 2)
= 63 % der Wohnbevölkerung (18 Jahre und darüber)

nach Geschlecht**nach Beteiligung am Erwerbsleben****nach Stellung im Beruf**

Quelle: Infas Repräsentativerhebungen, eigene Berechnungen

Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrerlaubnis nach Erlaubnisarten und Klassen 1978 bis 1980

Art und Klasse ¹⁾ der Fahrerlaubnis	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
Anzahl						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	326 186	376 961	397 299	40 907	52 221	57 055
Klasse 1b	—	—	158 050	—	—	17 967
Klasse 2	46 929	55 647	61 289	1 201	1 677	1 931
Klasse 3	1 790 014	1 818 283	1 773 019	932 738	935 720	853 424
Klasse 4	288 399	329 491	174 122	29 895	35 257	22 361
Klasse 5	—	—	8 718	—	—	907
zusammen	2 451 528	2 580 382	2 572 497	1 004 741	1 024 875	953 645
darunter für eine:						
Ersterteilung	2 033 062	2 120 142	2 097 265	974 057	986 622	910 529
Erweiterung	374 862	419 071	438 130	27 647	35 544	40 453
erneute Erteilung	28 880	27 885	24 024	864	773	732
Ausländererteilung ²⁾	14 724	13 264	13 078	2 173	1 936	1 931
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	11 987	13 976	15 582	768	1 068	1 278
Taxen, Mietwagen,						
Krankenkraftwagen	1 668	1 569	1 664	218	251	245
zusammen	13 655	15 545	17 246	986	1 319	1 523
darunter für eine:						
Ersterteilung	.	.	.	.	.	.
erneute Erteilung	.	.	.	.	.	.
Verlängerung	.	.	.	.	.	.
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	840	1 197	1 893	.	.	.
Klasse 2	79	125	289	.	.	.
Klasse 3	1 207	1 318	1 303	.	.	.
zusammen	2 126	2 640	3 485	147	120	177
darunter für eine:						
Ersterteilung	1 733	2 182	2 767	130	91	146
erneute Erteilung	101	81	103	6	6	2
Erweiterung	292	377	615	11	23	29
Prozentanteile nicht bestandener Prüfungen						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	20,3	20,9	21,3	25,2	25,8	25,3
Klasse 1b	—	—	30,3	—	—	32,2
Klasse 2	35,1	33,2	30,4	31,6	33,6	29,2
Klasse 3	36,2	36,1	35,8	37,6	37,7	36,6
Klasse 4	33,2	32,1	35,8	34,9	33,6	35,9
Klasse 5	—	—	30,6	—	—	35,2
zusammen	33,7	33,3	33,1	37,0	36,9	35,8
darunter für eine:						
Ersterteilung	35,8	35,7	35,8	37,4	37,4	36,5
Erweiterung	21,2	20,2	19,4	23,3	22,5	21,0
erneute Erteilung	34,2	33,6	32,4	39,2	39,6	41,8
Ausländererteilung ²⁾	51,7	52,7	56,3	35,3	38,0	42,0
Zusätzliche Fahrerlaubnis						
zur Fahrgastbeförderung mit						
Kraftomnibussen	38,0	36,1	32,4	43,4	42,2	37,1
Taxen, Mietwagen,						
Krankenkraftwagen	50,2	50,9	48,1	55,5	51,0	50,6
zusammen	39,5	37,6	33,9	46,0	43,9	39,3
darunter für eine:						
Ersterteilung	.	.	.	.	.	.
erneute Erteilung	.	.	.	.	.	.
Verlängerung	.	.	.	.	.	.
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	54,9	59,4	60,8	.	.	.
Klasse 2	36,7	24,0	31,5	.	.	.
Klasse 3	62,4	59,7	61,4	.	.	.
zusammen	58,5	57,9	58,6	55,8	45,8	59,9
darunter für eine:						
Ersterteilung	62,0	62,6	63,6	53,8	46,2	62,3
erneute Erteilung	75,2	59,3	73,8	83,3	66,7	100
Erweiterung	31,5	30,0	33,5	63,6	39,1	44,8

¹⁾ Abgrenzung der Fahrerlaubnisklassen nach der jeweiligen Rechtslage. Ergebnisse 1980 im Bereich der Klassen 1b, 4 und 5 aufgrund neuer „Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 6. November 1979 (BGBl. I S. 1794) und mit Wirkung vom 1. April 1980 nur bedingt mit Vorjahresergebnis vergleichbar.

²⁾ Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis.

noch Anlage 7

Art und Klasse ¹⁾ der Fahrerlaubnis	Veränderungen gegenüber Vorjahr in %					
	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
Anzahl						
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	+ 10,8	+ 15,6	+ 5,4	+ 23,8	+ 27,7	+ 9,3
Klasse 1b	—	—	—	—	—	—
Klasse 2	+ 4,9	+ 18,6	+ 10,1	+ 5,2	+ 39,6	+ 15,1
Klasse 3	+ 5,0	+ 1,6	— 2,5	+ 4,7	+ 0,3	— 8,8
Klasse 4	+ 10,5	+ 14,2	—	+ 21,7	+ 17,9	—
Klasse 5	—	—	—	—	—	—
zusammen	+ 6,3	+ 5,3	— 0,3	+ 5,8	+ 2,0	— 7,0
darunter für eine:						
Ersterteilung	+ 5,0	+ 4,3	— 1,1	+ 5,3	+ 1,3	— 7,7
Erweiterung	+ 13,5	+ 11,8	+ 4,5	+ 27,9	+ 28,6	+ 13,8
erneute Erteilung	+ 24,9	— 3,4	— 13,8	+ 40,3	— 10,5	— 5,3
Ausländererteilung ²⁾	— 5,9	— 9,8	— 1,6	— 0,1	— 10,9	— 0,3
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen	+ 7,2	+ 16,6	+ 11,5	+ 12,3	+ 39,1	+ 19,7
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	— 10,6	— 5,9	+ 6,1	— 12,1	+ 15,1	— 2,4
zusammen	+ 4,7	+ 13,8	+ 10,9	+ 5,8	+ 33,8	+ 15,5
darunter für eine:						
Ersterteilung	—	—	—	—	—	—
erneute Erteilung	—	—	—	—	—	—
Verlängerung	—	—	—	—	—	—
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	— 26,8	+ 42,5	+ 58,1	—	—	—
Klasse 2	— 45,5	+ 58,2	+ 131,2	—	—	—
Klasse 3	— 30,1	+ 9,2	— 1,1	—	—	—
zusammen	— 29,6	+ 24,2	+ 32,0	— 31,3	— 18,4	+ 47,5
darunter für eine:						
Ersterteilung	— 32,5	+ 25,9	+ 26,8	— 30,5	— 30,0	+ 60,4
erneute Erteilung	+ 106,1	— 19,8	+ 27,2	—	—	—
Erweiterung	— 27,4	+ 29,1	+ 63,1	—	—	—
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1						
Klasse 1b						
Klasse 2						
Klasse 3						
Klasse 4						
Klasse 5						
zusammen						
darunter für eine:						
Ersterteilung						
Erweiterung						
erneute Erteilung						
Ausländererteilung ²⁾						
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen						
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen						
zusammen						
darunter für eine:						
Ersterteilung						
erneute Erteilung						
Verlängerung						
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1						
Klasse 2						
Klasse 3						
zusammen						
darunter für eine:						
Ersterteilung						
erneute Erteilung						
Erweiterung						

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

**Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des
Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten 1978 bis 1980**

Fahrerlaubnis- bzw. Entscheidungsart	insgesamt			Veränderungen gegenüber Vorjahr in %		
				insgesamt		
	1978	1979	1980	1978	1979	1980
Allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 1 bis 5						
Entziehungen insgesamt	162 634	157 671	159 854	+ 2,6	– 3,1	+ 1,4
davon durch:						
Gerichte	153 090	149 372	152 523	+ 3,2	– 2,4	+ 2,1
Verwaltungsbehörden	9 544	8 299	7 331	– 5,9	–13,0	–11,7
Isolierte Sperren	38 120	38 386	40 312	+ 7,4	+ 0,7	+ 5,0
Aberkennungen insgesamt	2 740	2 889	3 863	+16,4	+ 5,4	+33,7
davon durch:						
Gerichte	2 701	2 852	3 814	+15,7	+ 5,6	+33,7
Verwaltungsbehörden	39	37	49	.	.	.
Verzichte	1 547	1 653	1 705	+19,4	+ 6,9	+ 3,1
Versagungen	28 294	28 810	26 396	+ 5,9	+ 1,8	– 8,4
Fahrverbote insgesamt	66 665	69 043	75 958	+ 2,6	+ 3,6	+10,0
davon durch:						
Gerichte nach § 44 StGB	28 321	30 116	34 515	+ 7,1	+ 6,3	+14,6
nach § 25 StVG	6 156	6 179	6 249	+ 3,1	+ 0,4	+ 1,1
Bußgeldbehörden	31 772	32 342	34 813	– 0,9	+ 1,8	+ 7,6
Verwaltungsbehörden	416	406	381	–16,8	– 2,4	– 6,2
zusammen	300 000	298 452	308 088	+ 3,7	– 0,5	+ 3,2

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 9

Entwicklung des Verkehrszentralregisters 1958 bis 1980

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	1 079 588	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
1977	4 658 074	2 436 396	603 059	1 833 337	1 663 299	1 568 306	4 873 884	209 883	20 201
1978	4 892 131	2 636 752	625 780	2 010 972	1 831 173	1 350 703	5 265 959	209 447	20 896
1979	4 609 328	2 694 668	631 913	2 062 755	1 878 555	1 996 789	5 546 967	198 484	28 455
1980	4 710 925	2 817 374	645 257	2 172 117	1 988 626	1 599 457	5 518 386	200 277	25 950

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

**Bestand an Personen und ihre Eintragungen nach Personen- und Punktgruppen
jeweils am Ende des Jahres 1979 und 1980¹⁾**

Personen- und Punktgruppen	1979		1980	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Personen				
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungs- behördliche Entscheidungen und Verzichte	169 931	3,7	166 169	3,5
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen . .	4 439 397	96,3	4 544 756	96,5
Personen insgesamt . . .	4 609 328	100	4 710 925	100
davon mit: 0 Punkten ²⁾	1 192 375	25,9	1 137 788	24,1
1 bis 8 Punkten	3 113 433	67,5	3 294 956	69,9
9 bis 13 Punkten	206 777	4,5	191 733	4,1
14 bis 17 Punkten	56 868	1,2	50 120	1,1
18 und mehr Punkten	39 875	0,9	36 328	0,8
Eintragungen				
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungs- behördliche Entscheidungen und Verzichte	207 114	2,3	206 870	2,3
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen . .	8 945 757	97,7	8 695 786	97,7
Personen insgesamt . . .	9 152 871	100	8 902 656	100
davon mit: 0 Punkten ²⁾	3 431 086	37,5	3 206 995	36,0
1 bis 8 Punkten	4 382 193	47,9	4 464 026	50,1
9 bis 13 Punkten	745 003	8,1	691 418	7,8
14 bis 17 Punkten	286 022	3,1	253 626	2,9
18 und mehr Punkten	308 567	3,4	286 591	3,2

¹⁾ Nach Repräsentativerhebungen.

²⁾ Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte sowie Personen ohne Fahrerlaubnis und Personen mit Fahrerlaubnis, die nach Neuerteilung der Fahrerlaubnis keine weiteren Eintragungen zu verzeichnen hatten.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 11

**Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte
sowie Bestand an motorisierten Fahrzeugen 1953 bis 1980**

Jahr	Straßenverkehrsunfälle			Verunglückte				Motorisierte Fahrzeuge ¹⁾
	insgesamt	dabei mit		insgesamt	Getötete	Schwer-	Leicht-	
		Personen- schaden	nur Sach- schaden			verletzte		
Anzahl								1 000
1953	473 000	251 618	221 000	326 606	11 449	128 800	186 357	4 343
1954	524 000	267 925	256 000	347 032	12 071	133 141	201 820	5 288
1955	603 000	296 071	307 000	383 951	12 791	143 718	227 442	6 301
1956	664 000	307 012	357 000	396 572	13 427	150 582	232 563	7 377
1957	679 000	299 866	379 000	389 145	13 004	148 909	227 232	8 043
1958	752 000	296 697	455 000	384 693	12 169	143 039	229 485	8 688
1959	844 000	327 595	516 000	433 649	13 822	146 951	272 876	9 518
1960	990 000	349 315	641 000	469 366	14 406	147 326	307 634	10 217
1961	1 030 000	339 547	690 000	462 470	14 543	137 615	310 312	10 940
1962	1 079 000	321 257	758 000	442 933	14 445	130 573	297 915	11 506
1963	1 115 000	314 642	800 000	438 811	14 513	129 925	294 373	12 215
1964	1 089 000	328 668	760 000	462 666	16 494	140 360	305 812	12 824
1965	1 099 000	316 361	783 000	449 243	15 753	132 725	300 765	13 575
1966	1 167 000	332 622	834 000	473 700	16 868	141 344	315 488	14 445
1967	1 144 000	335 552	808 000	479 132	17 084	147 270	314 778	15 000
1968	1 181 000	339 704	841 000	485 354	16 636	147 432	321 286	15 500
1969	1 214 000	338 921	875 000	489 033	16 646	150 101	322 286	16 500
1970	1 393 000	377 610	1 015 000	550 988	19 193	164 437	367 358	18 000
1971	1 339 000	369 177	969 000	536 812	18 753	160 612	357 447	19 300
1972	1 381 000	378 775	1 002 000	547 338	18 811	165 784	362 743	20 500
1973	1 324 000	353 725	970 000	504 548	16 302	150 014	338 232	21 700
1974	1 229 000	331 000	898 000	461 756	14 614	139 918	307 224	22 173
1975	1 265 000	337 732	927 000	472 667	14 870	138 038	319 759	22 943
1976	1 417 000	359 694	1 058 000	495 401	14 820	145 728	334 853	24 177
1977	1 523 000	379 046	1 144 000	523 120	14 978	153 735	354 407	25 440
1978	1 618 000	380 352	1 238 000	523 306	14 662	153 310	355 334	26 843
1979	1 661 000	367 500	1 293 000	499 663	13 222	146 526	339 915	28 310
1980	1 684 000	379 235	1 305 000	513 504	13 041	148 952	351 511	29 226
Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber dem Vorjahr in %								
1954	+ 10,8	+ 6,5	+ 15,8	+ 6,3	+ 5,4	+ 3,4	+ 8,3	+ 21,8
1955	+ 15,1	+ 10,5	+ 19,9	+ 10,6	+ 6,0	+ 7,9	+ 12,7	+ 19,2
1956	+ 10,1	+ 3,7	+ 16,3	+ 3,3	+ 5,0	+ 4,8	+ 2,3	+ 15,5
1957	+ 2,3	- 2,3	+ 6,2	- 1,9	- 3,2	- 1,1	- 2,3	+ 10,5
1958	+ 10,8	- 1,1	+ 20,1	- 1,1	- 6,4	- 3,9	+ 1,0	+ 8,0
1959	+ 12,2	+ 10,4	+ 13,4	+ 12,7	+ 13,6	+ 2,7	+ 18,9	+ 7,3
1960	+ 17,3	+ 6,6	+ 24,2	+ 8,2	+ 4,2	+ 0,3	+ 12,7	+ 9,6
1961	+ 4,0	- 2,8	+ 7,6	- 1,5	+ 1,0	- 6,6	+ 0,9	+ 7,1
1962	+ 4,8	- 5,4	+ 9,9	- 4,2	- 0,7	- 5,1	- 4,0	+ 5,2
1963	+ 3,3	- 2,1	+ 5,5	- 0,9	+ 0,5	- 0,5	- 1,2	+ 6,2
1964	- 2,3	+ 4,5	- 5,0	+ 5,4	+ 13,6	+ 8,0	+ 3,9	+ 5,0
1965	+ 0,9	- 3,7	+ 3,0	- 2,9	- 4,5	- 5,4	- 1,7	+ 5,9
1966	+ 6,2	+ 5,1	+ 6,5	+ 5,4	+ 7,1	+ 6,5	+ 4,9	+ 6,4
1967	- 2,0	+ 0,9	- 3,1	+ 1,1	+ 1,3	+ 4,2	- 0,2	+ 3,8
1968	+ 3,2	+ 1,2	+ 4,1	+ 1,3	- 2,6	+ 0,1	+ 2,1	+ 3,3
1969	+ 2,8	- 0,2	+ 4,0	+ 0,8	+ 0,1	+ 1,8	+ 0,3	+ 6,5
1970	+ 14,7	+ 11,4	+ 16,0	+ 12,7	+ 15,3	+ 9,6	+ 14,0	+ 9,1
1971	- 3,9	- 2,2	- 4,5	- 2,6	- 2,3	- 2,3	- 2,7	+ 7,2
1972	+ 3,1	+ 2,6	+ 3,4	+ 2,0	+ 0,3	+ 3,2	+ 1,5	+ 6,2
1973	- 4,1	- 6,6	- 3,2	- 7,8	- 13,3	- 9,5	- 6,8	+ 5,9
1974	- 7,2	- 6,4	- 7,4	- 8,5	- 10,4	- 6,7	- 9,2	+ 2,2
1975	+ 2,9	+ 2,0	+ 3,2	+ 2,4	+ 1,8	- 1,3	+ 4,1	+ 3,5
1976	+ 12,0	+ 6,5	+ 14,1	+ 4,8	- 0,3	+ 5,6	+ 4,7	+ 5,4
1977	+ 7,5	+ 5,4	+ 8,1	+ 5,6	+ 1,1	+ 5,5	+ 5,8	+ 5,2
1978	+ 6,2	+ 0,3	+ 8,2	+ 0,0	- 2,1	- 0,3	+ 0,3	+ 5,5
1979	+ 2,7	- 3,4	+ 4,4	- 4,5	- 9,8	- 4,4	- 4,3	+ 5,5
1980	+ 1,4	+ 3,2	+ 0,9	+ 2,8	- 1,4	+ 1,7	+ 3,4	+ 3,2

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

Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle 1970 bis 1980

Gegenstand der Nachweisung	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Unfälle mit Personenschaden je 1 000 Kraftfahrzeuge											
Unfälle mit Personenschäden	21,0	19,1	18,5	16,3	14,9	14,7	14,9	14,9	14,2	13,0	13,0
Verunglückte je 100 000 Einwohner											
Verunglückte zusammen	908	876	887	814	744	764	805	852	853	814	834
Getötete	31,6	30,6	30,5	26,3	23,6	24,0	24,1	24,4	23,9	21,5	21,2
Verletzte	877	845	857	788	721	740	781	828	829	793	813
Verunglückte je 1 000 Unfälle mit Personenschaden											
Verunglückte zusammen	1 459	1 454	1 445	1 426	1 395	1 400	1 377	1 380	1 376	1 360	1 354
Getötete	50,8	50,8	49,7	46,1	44,2	43,9	41,2	39,5	38,5	36,0	34,4
Verletzte	1 408	1 403	1 395	1 380	1 351	1 356	1 336	1 341	1 337	1 324	1 320
Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer											
Bundesautobahnen . .	447	417	395	355	285	245	227	223	223	206	202
Bundesstraßen	1 548	1 403	1 365	1 204	1 113	1 121	1 171	1 173	1 137	1 069	1 040
Landesstraßen	1 550	1 434	1 415	1 277	1 224	1 288	1 383	1 473	1 388	1 310	1 270
Kreisstraßen	1 118	1 071	1 120	1 030	1 001	1 040	1 225	1 214	1 143	1 080	1 043
Gemeindestraßen . . .	2 653	2 453	2 484	2 213	2 050	2 058	2 118	2 178	2 097	1 878	2 087
Straßen insgesamt . .	1 614	1 490	1 482	1 328	1 265	1 209	1 239	1 257	1 202	1 112	1 120
Innerorts	3 111	2 831	2 964	2 714	2 660	2 457	2 574	2 628	2 528	2 257	2 201
Außerorts	811	760	720	624	557	575	580	586	565	526	536
Getötete je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer											
Bundesautobahnen . .	27	27	28	25	19	17	14	13	13	11	10
Bundesstraßen	105	96	90	75	66	66	66	62	60	55	50
Landesstraßen	99	92	92	77	72	72	73	77	69	61	58
Kreisstraßen	74	79	80	64	62	63	61	65	58	51	48
Gemeindestraßen . . .	76	68	68	57	55	51	47	44	42	33	35
Straßen insgesamt . .	82	76	74	61	56	53	51	50	46	40	39
Innerorts	104	90	92	79	74	65	64	62	58	46	43
Außerorts	70	68	64	52	46	47	45	44	41	37	36
Verletzte je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer											
Bundesautobahnen . .	775	727	679	599	473	404	366	360	356	322	313
Bundesstraßen	2 327	2 092	2 022	1 756	1 588	1 608	1 658	1 666	1 615	1 502	1 452
Landesstraßen	2 261	2 091	2 051	1 839	1 734	1 821	1 924	2 057	1 930	1 794	1 746
Kreisstraßen	1 591	1 523	1 599	1 473	1 396	1 438	1 527	1 664	1 554	1 460	1 397
Gemeindestraßen . . .	3 400	3 140	3 180	2 814	2 692	2 577	2 614	2 688	2 582	2 298	2 549
Straßen insgesamt . .	2 274	2 091	2 068	1 833	1 709	1 639	1 655	1 685	1 606	1 472	1 478
Innerorts	4 054	3 677	3 853	3 489	3 363	3 108	3 209	3 284	3 152	2 794	2 731
Außerorts	1 318	1 228	1 150	992	869	892	889	902	866	795	802

Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 1981

Anlage 13

Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung 1960 bis 1980

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
1963	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
1977	14 978	7 258	1 272	880	1 360	356	3 748
1978	14 662	7 082	1 149	851	1 349	345	3 788
1979	13 222	6 442	1 251	799	1 174	302	3 159
1980	13 041	6 440	1 232	765	1 142	256	3 095
Veränderung 1979 gegenüber 1978 in %							
	- 9,8	- 9,0	+ 8,9	- 6,1	- 13,0	- 12,5	- 16,6
Veränderung 1980 gegenüber 1979 in %							
	- 1,4	- 0,0	- 1,5	- 4,3	- 2,7	- 15,2	- 2,0
Anteile an allen Getöteten 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
1977	100	48,5	8,5	5,9	9,1	2,4	25,0
1978	100	48,3	7,8	5,8	9,2	2,4	25,8
1979	100	48,7	9,5	6,0	8,9	2,3	23,9
1980	100	49,4	9,4	5,9	8,8	2,0	23,7

¹⁾ Einschließlich Sattelschlepper sowie ab 1975 Sonderkraftfahrzeuge zur Lastenbeförderung.

Quelle: Statistisches Bundesamt

**An Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden
beteiligte Fahrzeugführer und Fußgänger nach Alter und Geschlecht 1980**

Alter von ... bis unter ... Jahren	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fuß- gänger	Son- stige
		Mofa, Moped	Kraftrad ¹⁾ , -Roller	Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- Omni- bus, Obus	Güter- kraft- fahr- zeug	Land- wirt- schaft- liche Zugma- schine	Übrige Kraft- fahr- zeuge	Kraftfahr- zeuge zusam- men	Fahrrad		
Geschlecht												
unter 18.	98 204	31 797	11 067	1 326	1	88	186	19	44 484	28 159	25 420	141
männlich..	74 987	27 870	10 798	1 178	1	82	177	18	40 124	20 413	14 390	60
weiblich ..	23 217	3 927	269	148	—	6	9	1	4 360	7 746	11 030	81
18 bis 21	104 263	6 261	15 185	74 966	53	2 172	189	168	98 994	2 601	2 607	61
männlich..	83 216	5 378	14 490	57 561	48	2 106	182	165	79 930	1 655	1 584	47
weiblich ..	21 047	883	695	17 405	5	66	7	3	19 064	946	1 023	14
21 bis 25	93 580	2 079	9 433	71 489	254	5 021	197	269	88 742	2 122	2 404	312
männlich..	73 626	1 809	9 097	53 858	235	4 931	193	256	70 379	1 384	1 582	281
weiblich ..	19 954	270	336	17 631	19	90	4	13	18 363	738	822	31
25 bis 35	136 214	2 713	4 071	107 708	1 827	10 127	407	481	127 334	3 601	4 521	758
männlich..	103 514	2 373	3 972	78 642	1 776	9 985	376	465	97 589	2 356	2 860	709
weiblich ..	32 700	340	99	29 066	51	142	31	16	29 745	1 245	1 661	49
35 bis 45	118 874	3 370	1 206	91 023	2 459	9 110	497	447	108 112	4 845	5 139	778
männlich..	91 032	2 968	1 178	67 668	2 388	8 979	458	434	84 073	2 946	3 266	747
weiblich ..	27 842	402	28	23 355	71	131	39	13	24 039	1 899	1 873	31
45 bis 55	72 238	2 870	546	52 134	1 319	5 148	550	263	62 830	4 337	4 529	542
männlich..	57 501	2 574	536	41 763	1 302	5 093	505	261	52 034	2 400	2 552	515
weiblich ..	14 737	296	10	10 371	17	55	45	2	10 796	1 937	1 977	27
55 bis 65	38 880	1 578	189	27 202	404	1 573	308	80	31 334	3 333	3 976	237
männlich..	28 977	1 362	187	21 746	397	1 557	301	74	25 624	1 491	1 639	223
weiblich ..	9 903	216	2	5 456	7	16	7	6	5 710	1 842	2 337	14
65 und mehr ..	37 031	1 677	142	16 841	57	303	321	37	19 378	5 431	12 160	62
männlich..	24 686	1 590	140	14 830	53	299	316	33	17 261	3 276	4 096	53
weiblich ..	12 345	87	2	2 011	4	4	5	4	2 117	2 155	8 064	9
alle Alters- klassen	699 284	52 345	41 839	442 689	6 374	33 542	2 655	1 764	581 208	54 429	60 756	2 891
männlich..	537 539	45 924	40 398	337 246	6 200	33 032	2 508	1 706	467 014	35 921	31 969	2 635
weiblich ..	161 745	6 421	1 441	105 443	174	510	147	58	114 194	18 508	28 787	256
ohne Angabe.	26 494	940	399	18 412	149	1 672	43	144	21 759	992	692	3 051
zusammen ..	725 778	53 285	42 238	461 101	6 523	35 214	2 698	1 908	602 967	55 421	61 448	5 942

¹⁾ einschließlich Kleinkrafträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

noch Anlage 14

Alter von ... bis unter ... Jahren	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fuß- gänger	Son- stige
		Mofa, Moped	Krafttrad ¹⁾ , -Roller	Per- sonen- kraft- wagen	Kraft- Omni- bus, Obus	Güter- kraft- fahr- zeug	Land- wirt- schaft- liche Zugma- schine	Übrige Kraft- fahr- zeuge	Kraftfahr- zeuge zusam- men	Fahrrad		
Geschlecht												
Darunter als Hauptverursacher												
unter 18.	54 874	16 910	5 316	1 087	—	68	147	14	23 542	16 000	15 241	91
männlich. .	42 638	14 970	5 190	971	—	64	140	14	21 349	12 063	9 190	36
weiblich . .	12 236	1 940	126	116	—	4	7	—	2 193	3 937	6 051	55
18 bis 21	64 149	3 365	7 387	49 372	37	1 452	125	115	61 853	1 114	1 150	32
männlich. .	51 725	2 998	7 038	38 489	32	1 410	119	113	50 199	773	729	24
weiblich . .	12 424	367	349	10 883	5	42	6	2	11 654	341	421	8
21 bis 25	51 228	1 258	4 400	40 143	135	2 974	120	151	49 181	887	1 072	88
männlich. .	40 888	1 126	4 243	30 741	124	2 916	116	142	39 408	638	766	76
weiblich . .	10 340	132	157	9 402	11	58	4	9	9 773	249	306	12
25 bis 35	65 590	1 584	1 801	52 465	677	5 065	214	250	62 056	1 417	1 943	174
männlich. .	50 116	1 437	1 753	38 331	655	4 988	197	242	47 603	993	1 358	162
weiblich . .	15 474	147	48	14 134	22	77	17	8	14 453	424	585	12
35 bis 45	54 196	1 776	523	42 025	858	4 245	267	214	49 908	1 836	2 280	172
männlich. .	41 538	1 608	512	30 902	830	4 178	245	209	38 484	1 251	1 639	164
weiblich . .	12 658	168	11	11 123	28	67	22	5	11 424	585	641	8
45 bis 55	33 367	1 473	235	24 715	473	2 396	302	142	29 736	1 668	1 850	113
männlich. .	26 690	1 372	232	19 440	464	2 362	276	142	24 288	1 081	1 211	110
weiblich . .	6 677	101	3	5 275	9	34	26	—	5 448	587	639	3
55 bis 65	18 835	750	86	14 007	169	792	183	39	16 026	1 315	1 433	61
männlich. .	14 320	666	85	10 987	166	784	177	36	12 901	660	703	56
weiblich . .	4 515	84	1	3 020	3	8	6	3	3 125	655	730	5
65 und mehr . .	20 239	952	72	10 727	34	186	231	27	12 229	2 969	5 018	23
männlich. .	14 494	901	71	9 360	32	183	227	26	10 800	1 892	1 782	20
weiblich . .	5 745	51	1	1 367	2	3	4	1	1 429	1 077	3 236	3
alle Alters- klassen	362 478	28 068	19 820	234 541	2 383	17 178	1 589	952	304 531	27 206	29 987	754
männlich. .	282 409	25 078	19 124	179 221	2 303	16 885	1 497	924	245 032	19 351	17 378	648
weiblich . .	80 069	2 990	696	55 320	80	293	92	28	59 499	7 855	12 609	106
ohne Angabe.	16 757	778	312	10 515	102	954	25	32	12 718	812	417	2 810
zusammen . .	379 235	28 846	20 132	245 056	2 485	18 132	1 614	984	317 249	28 018	30 404	3 564

¹⁾ einschließlich Kleinkrafträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Bei Straßenverkehrsunfällen getötete, schwer- und leichtverletzte Kinder im Alter bis 14 Jahren
1965, 1970 und 1975 bis 1980**

Personen	1965	1970	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Veränderung 1980 gegen 1979
	Anzahl								%
Verunglückte insgesamt . .	54 535	72 499	64 453	66 761	69 548	66 691	61 656	59 932	– 2,8
<i>darunter:</i>									
Fußgänger	28 965	35 404	27 491	26 844	26 634	24 666	22 133	21 869	– 1,2
Radfahrer	10 710	15 048	18 200	20 361	22 077	21 176	20 854	19 889	– 4,6
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	14 773	21 906	18 355	19 037	20 156	20 194	17 951	17 622	– 1,8
Getötete insgesamt	1 614	2 167	1 423	1 393	1 354	1 245	1 050	1 018	– 3,0
<i>darunter:</i>									
Fußgänger	1 065	1 290	772	739	664	594	471	474	+ 0,6
Radfahrer	294	492	379	355	412	368	316	279	– 11,7
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	253	373	266	289	268	268	246	251	+ 2,0
Schwerverletzte insgesamt .	19 219	26 436	22 556	23 080	23 627	22 661	20 523	19 496	– 5,0
<i>darunter:</i>									
Fußgänger	12 296	16 149	12 300	11 865	11 797	11 051	9 648	9 441	– 2,1
Radfahrer	3 499	5 346	6 126	6 873	7 234	7 102	6 660	6 071	– 8,8
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	3 392	4 887	3 956	4 111	4 310	4 241	3 920	3 755	– 4,2
Leichtverletzte insgesamt .	33 702	43 896	40 474	42 288	44 567	42 785	40 083	39 418	– 1,7
<i>darunter:</i>									
Fußgänger	15 604	17 965	14 419	14 240	14 173	13 021	12 014	11 954	– 0,5
Radfahrer	6 917	9 210	11 695	13 133	14 431	13 706	13 878	13 539	– 2,4
Mitfahrer von Fahrzeugen aller Art	11 128	16 646	14 133	14 637	15 578	15 685	13 785	13 616	– 1,2

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 16

**Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder und Jugendliche
nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung 1980**

Vollendetes Lebensjahr	Verunglückte					Einwohner in 1000	Ver- unglückte je 100 000 Einwohner
	insgesamt	darunter					
		Fußgänger	Radfahrer	Führer	Mitfahrer		
				von Kraftfahrzeugen			
0				.	88	598	
1	2 872	969	36	.	827	577	163,9
2				.	874	577	
3	2 442	1 397		.	928	588	415,3
4	3 165	1 827	192	.	1 038	592	534,6
5	3 702	2 091	474	.	1 049	599	618,0
0 bis 5	12 181	6 284	702	8	4 804	3 531	345,0
6	4 410	2 507	771	—	1 088	614	718,2
7	4 853	2 632	1 182	1	997	654	742,0
8	4 871	2 181	1 524	5	1 116	730	667,3
9	4 683	1 806	1 700	4	1 142	789	593,5
10	5 215	1 672	2 172	5	1 325	857	608,5
11	5 499	1 512	2 615	15	1 316	942	583,8
12	5 721	1 273	2 962	26	1 407	994	575,6
13	5 798	1 052	3 190	80	1 430	1 028	564,0
14	6 701	950	3 071	348	2 278	1 048	639,4
6 bis 14	47 751	15 585	19 187	484	12 099	7 656	623,7
0 bis 14	59 932	21 869	19 889	492	16 903	11 187	535,7
15	13 686	983	2 412	6 119	4 130	1 064	1 286,3
16	26 725	1 031	1 852	16 953	6 857	1 071	2 459,3
17	27 183	942	1 582	15 045	9 581	1 047	2 596,3
15 bis 17	67 594	2 956	5 846	38 117	20 568	3 182	2 124,3
außerdem:							
18 bis 20	84 037	2 500	2 341	55 217	23 890	3 021	2 781,8
21 bis 24	61 902	2 309	1 933	42 165	15 377	3 677	1 683,5

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Unfallursachen der 6- bis 14jährigen Fußgänger, die 1979 und 1980
zu Straßenverkehrsunfällen mit Personenschaden führten**

Ursache	1979	1980	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) 1980 gegenüber 1979
	Anzahl		%
Ursachen innerhalb von Ortschaften	14 447	14 182	- 1,8
Ursachen außerhalb von Ortschaften	684	685	+ 0,1
zusammen . . .	15 131	14 867	- 1,7
<i>darunter:</i>			
Mangelnde Verkehrstüchtigkeit durch Alkohol-, Drogen- einfluß oder körperliche bzw. geistige Schwächen	29	24	- 17,2
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	14 184	13 850	- 2,4
an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizei oder Lichtzeichen geregelt war	787	722	- 8,3
auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung	167	116	- 30,5
in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Licht- zeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	922	967	+ 4,9
an anderen Stellen	12 308	12 045	- 2,1
<i>darunter:</i>			
durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen . .	3 752	3 772	+ 0,5
ohne auf den Verkehr zu achten	8 159	7 884	- 3,4
Spielen auf der Fahrbahn	467	488	+ 4,5
Nichtbenutzen des Gehweges	65	74	+ 13,8
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite	32	33	+ 3,1

Quelle: Statistisches Bundesamt

Unfallbeteiligte und verunglückte Personen im Alter von 65 und mehr Jahren 1980

Gegenstand des Nachweises	Art der Verkehrsbeteiligung				insgesamt	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber 1979
	Personen- kraftwagen	Motorisierte Zweiräder	Fahrrad	Fußgänger		
	Anzahl					%
An Unfällen mit Personenschaden waren beteiligt.	16 841	1 819	5 431	12 160	37 031	+ 3,0
<i>darunter</i>						
als Hauptverursacher.	10 727	1 024	2 969	5 018	20 239	+ 1,7
%	63,7	56,3	54,7	41,3	54,7	
Es verunglückten						
als Fahrzeugführer						
tödlich.	320	133	455	.	925	- 2,1
schwerverletzt	1 403	677	2 072	.	4 236	+ 4,2
leichtverletzt	3 685	942	2 790	.	7 580	+ 4,9
als Mitfahrer						
tödlich.	279	4	-	.	323	+ 0,9
schwerverletzt	1 851	11	-	.	2 094	+ 4,8
leichtverletzt	4 989	16	-	.	6 351	+ 4,1
zusammen						
tödlich.	599	137	455	.	1 284	- 1,3
schwerverletzt	3 254	688	2 072	.	6 330	+ 4,4
leichtverletzt	8 674	958	2 790	.	13 931	+ 4,6

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 20

**Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Zweirädern
1958 bis 1980**

Jahr	Fahrrad	Mofa	Moped, Mokick	Kraftrad, -roller ¹⁾	Motor- zweirad zusammen	Fahrrad	Motorisiertes 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
1977	1 360	566	314	1 272	2 152	101	46
1978	1 349	552	299	1 149	2 000	101	42
1979	1 174	502	297	1 251	2 050	88	43
1980	1 142	469	296	1 232	1 997	85	42
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
1977	47 707	27 858	15 315	43 005	86 178	90	55
1978	46 589	29 215	18 136	41 569	88 920	88	57
1979	47 704	28 863	21 071	42 495	92 429	90	59
1980	50 436	28 031	22 952	45 387	96 370	95	61

¹⁾ Einschließlich Kleinkraftträder

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle innerhalb und außerhalb von Ortschaften
1953 bis 1980**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden				Getötete Personen				
	insgesamt	innerhalb	außerhalb		insgesamt	innerhalb	außerhalb		
		von Ortschaften		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	
1977	379 046	260 396	118 650	31,3	14 978	6 123	8 855	59,1	
1978	380 352	259 382	120 970	31,8	14 662	5 980	8 682	59,2	
1979	367 500	252 755	114 745	31,2	13 222	5 140	8 082	61,1	
1980	379 235	261 302	117 933	31,1	13 041	5 132	7 909	60,6	

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 22

**Verunglückte nach Straßenarten und Ortslage
1979 und 1980**

Straßenart	Ortslage	1980			1979			Zu (+) bzw. Abnahme (-)		
		Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
		Anzahl						%		
Bundesautobahnen		804	6 311	18 792	835	6 389	18 430	- 3,7	- 1,2	+ 2,0
Bundesstraßen	innerhalb	1 308	16 708	49 252	1 375	16 854	47 685	- 4,9	- 0,9	+ 3,3
	außerhalb	2 850	20 159	35 411	3 049	20 383	36 296	- 6,5	- 1,1	- 2,4
	zusammen	4 158	36 867	84 663	4 424	37 237	83 981	- 6,0	- 1,0	+ 0,8
Landesstraßen	innerhalb	1 142	16 702	39 912	1 110	16 358	38 023	+ 2,9	+ 2,1	+ 5,0
	außerhalb	2 613	21 556	34 260	2 569	20 748	33 131	+ 1,7	+ 3,9	+ 3,4
	zusammen	3 755	38 258	74 172	3 679	37 106	71 154	+ 2,1	+ 3,1	+ 4,2
Kreisstraßen	innerhalb	518	7 572	16 880	478	7 206	15 621	+ 8,4	+ 5,1	+ 8,1
	außerhalb	1 125	9 628	13 852	1 094	9 058	13 476	+ 2,8	+ 6,3	+ 2,8
	zusammen	1 643	17 200	30 732	1 572	16 264	29 097	+ 4,5	+ 5,8	+ 5,6
Andere Straßen	innerhalb	2 156	43 915	132 715	2 169	43 373	127 472	- 0,6	+ 1,2	+ 4,1
	außerhalb	525	6 401	10 437	543	6 157	9 781	- 3,3	+ 4,0	+ 6,7
	zusammen	2 681	50 316	143 152	2 712	49 530	137 253	- 1,1	+ 1,6	+ 4,3
insgesamt	innerhalb	5 124	84 897	238 759	5 132	83 791	228 801	- 0,2	+ 1,3	+ 4,4
	außerhalb	7 917	64 055	112 752	8 090	62 735	111 114	- 2,1	+ 2,1	+ 1,5
	zusammen	13 041	148 952	351 511	13 222	146 526	339 915	- 1,4	+ 1,7	+ 3,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Anteil bestimmter Gruppen von Unfallursachen
an der Gesamtzahl aller Ursachen in %
1965 bis 1980**

Ursachen	1965	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Unfälle mit Getöteten												
bei Fahrzeugführern	67,4	71,0	73,1	75,2	73,7	74,0	73,7	74,8	75,0	74,8	76,0	76,8
bei Fahrzeugen	2,5	2,0	2,0	1,6	1,8	1,8	1,6	1,3	1,4	1,2	1,3	1,1
bei Fußgängern	22,7	19,9	18,6	17,2	17,6	18,9	17,0	16,6	15,7	16,3	14,8	14,7
Straßenverhältnisse	5,2	5,0	4,5	4,1	5,1	3,8	5,3	5,4	6,1	5,9	6,4	6,0
Witterungseinflüsse, Hinder- nisse, Sonstige Ursachen .	2,2	2,2	1,9	1,9	1,9	1,7	2,4	1,9	1,9	1,9	1,6	1,4
Unfälle mit Personenschaden												
bei Fahrzeugführern	75,1	77,8	80,0	80,7	79,7	81,3	80,2	80,4	80,6	81,1	81,0	82,1
bei Fahrzeugen	2,2	1,6	1,7	1,5	1,4	1,4	1,4	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
bei Fußgängern	13,3	12,2	11,6	11,4	11,1	11,7	10,9	10,0	9,7	9,2	8,6	8,3
Straßenverhältnisse	7,2	6,5	5,0	4,6	6,0	4,0	5,2	6,3	6,6	6,7	7,6	6,8
Witterungseinflüsse, Hinder- nisse, Sonstige Ursachen .	2,2	1,9	1,8	1,8	1,8	1,7	2,2	2,0	1,9	1,8	1,6	1,6
Unfälle mit nur Sachschaden												
bei Fahrzeugführern	86,0	89,0	91,3	91,9	90,0	92,6	90,5	88,7	89,0	88,8	87,1	88,4
bei Fahrzeugen	2,6	1,7	1,6	1,5	1,3	1,3	1,4	1,1	1,1	1,0	0,9	0,9
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	7,2	5,0	4,7	6,8	4,1	5,7	7,8	7,8	8,1	10,2	8,8
Witterungseinflüsse, Hinder- nisse, Sonstige Ursachen .	2,3	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	2,3	2,2	2,0	1,2	1,6	1,7

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 24

Von der Polizei festgestellte Ursachen bei Straßenverkehrsunfällen 1980

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Ursachen der Fahrzeugführer insgesamt.	490 981	82,1	17 019	76,8	619 964	88,4
Verkehrstüchtigkeit.	50 543	8,5	2 659	12,0	45 526	6,5
Alkoholeinfluß.	46 302	7,7	2 361	10,7	42 418	6,0
Einfluß anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift. ...	333	0,1	14	0,1	431	0,1
Übermüdung.	2 273	0,4	156	0,7	1 755	0,3
Sonstige körperliche oder geistige Mängel.	1 635	0,3	128	0,6	922	0,1
Straßenbenutzung.	38 072	6,4	1 614	7,3	42 090	6,0
Benutzung der falschen Fahrbahn, auch Richtungsfahrbahn, oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile.	11 093	1,9	325	1,5	6 635	0,9
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	26 979	4,5	1 289	5,8	35 455	5,1
Geschwindigkeit						
Nicht angepaßt.	109 942	18,4	5 602	25,3	124 210	17,7
Mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.	12 030	2,0	994	4,5	10 784	1,5
In anderen Fällen.	97 912	16,4	4 608	20,8	113 426	16,2
Abstand.	35 154	5,9	308	1,4	77 374	11,0
Ungenügender Sicherheitsabstand	34 157	5,7	300	1,4	74 722	10,7
Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund.	997	0,2	8	0,0	2 652	0,4
Überholen.	24 308	4,1	1 004	4,5	29 357	4,2
Unzulässiges Rechtsüberholen. ...	1 265	0,2	19	0,1	1 445	0,2
Überholen trotz Gegenverkehr. ...	4 359	0,7	401	1,8	3 644	0,5
Überholen trotz unklarer Verkehrslage.	6 742	1,1	163	0,7	9 988	1,4
Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse.	930	0,2	76	0,3	949	0,1
Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens. ...	1 801	0,3	43	0,2	4 497	0,6
Fehler beim Wiedereinordnen.	1 901	0,3	61	0,3	2 338	0,3
Sonstige Fehler beim Überholen. ...	5 855	1,0	192	0,9	4 688	0,7
Fehler beim Überholtwerden.	1 455	0,2	49	0,2	1 808	0,3
Vorbeifahren.	1 901	0,3	21	0,1	4 882	0,7

¹⁾ Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 24

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen.	1 489	0,2	19	0,1	3 557	0,5
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Aus-scherens.	412	0,1	2	0,0	1 325	0,2
Nebeneinanderfahren; fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren sowie Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens.	3 409	0,6	45	0,2	13 605	1,9
Vorfahrt, Vorrang.	73 010	12,2	1 382	6,2	95 712	13,6
Nichtbeachten der Regel „Rechts vor Links“.	9 885	1,7	63	0,3	17 415	2,5
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen.	51 514	8,6	1 043	4,7	65 547	9,3
Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrzeugstraßen.	402	0,1	9	0,0	1 019	0,1
Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen.	912	0,2	54	0,2	654	0,1
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen.	8 044	1,3	105	0,5	8 892	1,3
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge.	1 876	0,3	37	0,2	1 770	0,3
Nichtbeachten der Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen.	377	0,1	71	0,3	415	0,1
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren.	65 279	10,9	902	4,1	99 319	14,2
Fehler beim Abbiegen.	40 079	6,7	569	2,6	46 076	6,6
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren.	8 449	1,4	132	0,6	27 550	3,9
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand.	16 751	2,8	201	0,9	25 693	3,7
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern.	23 290	3,9	1 098	5,0	209	0,0

¹⁾ Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 24

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
An Fußgängerüberwegen	2 966	0,5	101	0,5	38	0,0
An Fußgängerfurten	2 941	0,5	61	0,3	19	0,0
Beim Abbiegen	2 968	0,5	58	0,3	43	0,0
An Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	1 033	0,2	40	0,2	28	0,0
An anderen Stellen	13 382	2,2	838	3,8	81	0,0
Ruhender Verkehr, Verkehrs- sicherung	3 689	0,6	70	0,3	3 200	0,5
Unzulässiges Halten oder Parken .	695	0,1	19	0,1	1 312	0,2
Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen, sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen	632	0,1	38	0,2	978	0,1
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	2 362	0,4	13	0,1	910	0,1
Nichtbeachten der Beleuchtungs- vorschriften	1 395	0,2	38	0,2	792	0,1
Ladung, Besetzung	1 848	0,3	58	0,3	2 307	0,3
Überladung, Überbesetzung	817	0,1	36	0,2	271	0,0
Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	1 031	0,2	22	0,1	2 036	0,3
Andere Fehler beim Fahrzeugführer .	59 141	9,9	2 218	10,0	81 381	11,6
Technische Mängel, Wartungs- mängel	6 879	1,2	235	1,1	6 584	0,9
Beleuchtung	1 213	0,2	62	0,3	489	0,1
Bereifung	2 048	0,3	62	0,3	2 671	0,4
Bremsen	1 674	0,3	51	0,2	1 469	0,2
Lenkung	422	0,1	18	0,1	325	0,0
Zugvorrichtung	68	0,0	6	0,0	195	0,0
Andere Mängel	1 453	0,2	36	0,2	1 435	0,2
Falsches Verhalten der Fußgänger . .	49 854	8,3	3 249	14,7	1 193	0,2
Verkehrstüchtigkeit	4 125	0,7	464	2,1	128	0,0
Alkoholeinfluß	3 919	0,7	445	2,0	117	0,0
Einfluß anderer berauschender Mittel, z. B. Drogen, Rauschgift . .	27	0,0	3	0,0	2	0,0
Übermüdung	6	0,0	—	—	2	0,0
Sonstige körperliche oder geistige Mängel	173	0,0	16	0,1	7	0,0
Falsches Verhalten beim Über- schreiten der Fahrbahn	41 835	7,0	2 446	11,0	887	0,1

¹⁾ Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 24

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
An Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war.	2 872	0,5	161	0,7	213	0,0
Auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen.	356	0,1	10	0,0	7	0,0
In der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr.	3 809	0,6	259	1,2	78	0,0
An anderen Stellen:						
Durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen.	8 444	1,4	255	1,2	70	0,0
Ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten.	24 193	4,0	1 538	6,9	457	0,1
Durch sonstiges falsches Verhalten	2 161	0,4	223	1,0	62	0,0
Nichtbenutzen des Gehweges.	573	0,1	40	0,2	13	0,0
Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite.	513	0,1	78	0,4	17	0,0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	723	0,1	20	0,1	31	0,0
Andere Fehler der Fußgänger.	2 085	0,3	201	0,9	117	0,0
Straßenverhältnisse.	40 697	6,8	1 337	6,0	61 840	8,8
Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn.	39 526	6,6	1 284	5,8	60 672	8,7
Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl.	1 387	0,2	15	0,1	502	0,1
Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer.	378	0,1	4	0,0	272	0,0
Schnee, Eis.	20 189	3,4	639	2,9	35 796	5,1
Regen.	16 707	2,8	606	2,7	23 372	3,3
Andere Einflüsse.	865	0,1	20	0,1	730	0,1
Zustand der Straße.	1 065	0,2	44	0,2	1 065	0,2
Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis.	406	0,1	25	0,1	609	0,1
Anderer Zustand der Straße.	659	0,1	19	0,1	456	0,1
Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen.	64	0,0	3	0,0	77	0,0
Mangelhafte Beleuchtung der Straße.	28	0,0	1	0,0	15	0,0
Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen.	14	0,0	5	0,0	11	0,0
Witterungseinflüsse.	4 262	0,7	190	0,9	4 133	0,6
Sichtbehinderung durch Nebel. ...	1 394	0,2	79	0,4	1 367	0,2

¹⁾ Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

noch Anlage 24

Ursache	Ursachen bei Unfällen					
	mit Personenschaden		darunter bei Unfällen mit Getöteten		mit nur Sachschaden ¹⁾	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
Starker Regen, Hagel, Schneegestöber usw.....	1 069	0,2	37	0,2	1 256	0,2
Blendende Sonne	1 021	0,2	30	0,1	899	0,1
Seitenwind	681	0,1	43	0,2	509	0,1
Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse	97	0,0	1	0,0	102	0,0
Hindernisse	4 021	0,7	48	0,2	6 280	0,9
Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn ...	489	0,1	9	0,0	696	0,1
Wild auf der Fahrbahn	1 352	0,2	15	0,1	2 679	0,4
Anderes Tier auf der Fahrbahn ...	1 461	0,2	17	0,1	1 887	0,3
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn	719	0,1	7	0,0	1 018	0,1
Sonstige Ursachen	1 231	0,2	63	0,3	1 250	0,2
Ursachen von anderen Personen als Fahrzeugführer oder Fußgänger	177	0,0	9	0,0	68	0,0
Ursachen insgesamt	598 102	100,0	22 150	100,0	701 312	100,0

¹⁾ Von 1000 DM und mehr bei mindestens einem der Beteiligten

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Unfallbeteiligung und Anteil der Ursache „Alkoholeinfluß“
der Kraftfahrzeugführer
1966 bis 1980**

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
1977	19 786	100	2 689	13,6	85
1978	19 524	98	2 405	12,3	76
1979	17 798	90	2 229	12,5	70
1980	17 339	87	2 266	13,1	71
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
1977	599 320	125	45 192	7,5	107
1978	608 915	127	44 187	7,3	105
1979	586 584	122	42 752	7,3	101
1980	602 967	126	44 495	7,4	106

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 26

Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete nach Ländern 1980

Land	Straßenverkehrsunfälle		Getötete	Zu- (+) bzw. Abnahme (-) gegenüber 1979		
	insgesamt	mit Personen- schaden		Straßenverkehrsunfälle		Getötete
				insgesamt	mit Personen- schaden	
Anzahl			%			
Schleswig-Holstein	76 000	17 684	523	- 3,4	+ 5,2	+ 0,2
Hamburg	51 200	11 148	207	+ 2,4	+ 12,4	- 10,8
Niedersachsen	187 400	44 178	1 933	- 1,0	+ 4,1	+ 2,5
Bremen	23 300	4 605	56	+ 4,0	+ 6,2	- 24,3
Nordrhein-Westfalen	413 000	98 311	2 885	+ 3,0	+ 5,2	+ 7,6
Hessen	157 500	34 279	1 117	+ 1,5	+ 2,9	- 1,1
Rheinland-Pfalz	110 800	23 174	840	+ 0,9	+ 1,7	+ 4,5
Baden-Württemberg	247 000	53 924	1 994	+ 0,9	- 0,1	- 7,1
Bayern	302 800	71 093	3 002	+ 2,6	+ 1,2	- 10,1
Saarland	33 500	7 141	223	- 3,1	+ 3,3	+ 12,1
Berlin	81 500	13 698	261	+ 0,1	+ 2,7	+ 24,3
insgesamt . . .	1 684 000	379 235	13 041	+ 1,4	+ 3,2	- 1,4

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen
in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1979**

Land	Einwohner ¹⁾	Kfz-Bestand ²⁾	Ge-tötete ³⁾	Ver-letzte	Verun-glückte zu-sammen	Ge-tötete	Ver-letzte	Verun-glückte zu-sammen	Ge-tötete	Ver-letzte	Verun-glückte zu-sammen
	1 000										
Bundesrepublik Deutschland . .	61 359	24 268	13 222	486 441	499 663	21,5	792,8	814,3	0,5	20,0	20,6
Belgien	9842	3386	2 326	81 779	84 105	23,6	830,9	854,6	0,7	24,2	24,8
Frankreich	53 183	20 990	12 197	335 904	348 101	22,9	631,6	654,5	0,6	16,0	16,6
Großbritannien ohne Nordirland	54 338	16 464	6 352	328 161	334 513	11,7	603,9	615,6	0,4	19,9	20,3
Italien	56 999	19 070	8 318	221 574	229 892	14,6	388,7	403,3	0,4	11,6	12,1
Niederlande	13 986	4 422 ⁴⁾	1 977	56 619	58 596	14,1	404,8	419,0	0,4	12,8	13,3
Österreich	7 518	2 337	1 901	61 099	63 000	25,3	812,7	838,0	0,8	26,1	27,0
Schweden	8 303	3 353	926	19 552	20 478	11,2	235,5	246,6	0,3	5,8	6,1
Schweiz	6 298	2 417	1 268	32 440	33 708	20,1	515,1	535,2	0,5	13,4	13,9
USA	220 099	148 778 ⁴⁾	51 088	2 000 000	2 051 088	23,2	908,7	931,9	0,3	13,4	13,8
Japan	116 133	37 188	11 778	596 282	608 060	10,1	513,4	523,6	0,3	16,0	16,4

¹⁾ Stand: 31. Dezember 1979.²⁾ Stand: 31. Dezember 1979 ohne motorisierte Zweiräder.³⁾ Frankreich: innerhalb sechs Tage nach dem Unfall Gestorbene; Italien: innerhalb sieben Tagen Gestorbene; Österreich: innerhalb drei Tagen Gestorbene; Bundesrepublik Deutschland, übrige europäische Länder und Vereinigte Staaten: innerhalb 30 Tagen Gestorbene.⁴⁾ Stand: 31. Dezember 1978.

Quelle: Statistisches Bundesamt

**Bei Straßenverkehrsunfällen als Fußgänger oder Radfahrer verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren
in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1979**
(Bezogen auf 100 000 Kinder dieser Altersgruppe)

Land	Verunglückte Fußgänger und Radfahrer	Getötete Fußgänger und Radfahrer	Einwohner – 1000 –	Verunglückte Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner	Getötete Fußgänger und Radfahrer je 100 000 Einwohner
Bundesrepublik Deutschland	43 629	796	11 572	377	7
Belgien	4 819	116	2 039	236	6
Dänemark	1 430	51	1 082	132	5
Frankreich ¹⁾	19 317	540	12 128	159	4
Großbritannien	35 949	481	11 629	309	4
Italien	9 325	321	12 699	73	3
Niederlande	6 206	144	3 248	191	4
Österreich	3 614	69	1 581	229	4
Schweden	980	32	1 641	60	2
Schweiz	2 388	71	1 248	191	6
USA	70 251	1 951	50 213	140	4

¹⁾ 1978

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 29

**Gurteinbau- und Gurtanlegeverhalten von Fahrern und Mitfahrern
nach Straßentypen im Zeitvergleich August 1975 bis September 1981¹⁾**
in v. H.

		Anlegequote in Pkw mit eingebautem Sicherheitsgurt		Einbauquote
		Fahrer	Beifahrer	
Autobahn	August 1975	68 (1 451)	67 (450)	72 (2 002)
	November 1975	70 (4 866)	68 (2 842)	80 (6 057)
	Januar 1976	77 (5 874)	nicht erhoben	92 (6 416)
	März 1976	79 (6 878)	74 (3 867)	92 (7 514)
	Oktober 1976	77 (5 147)	79 (3 102)	92 (5 597)
	März 1977	76 (5 262)	79 (3 119)	94 (5 600)
	September 1977	74 (5 326)	77 (3 343)	95 (5 600)
	Februar/März 1978	76 (5 394)	78 (3 075)	96 (5 600)
	September 1978	79 (5 441)	81 (3 310)	97 (5 600)
	März 1979	85 (5 528)	85 (3 230)	99 (5 600)
	September 1979	85 (5 497)	85 (3 482)	99 (5 598)
	März 1980	79 (5 549)	79 (3 053)	99 (5 600)
	September 1980	80 (5 600)	82 (3 280)	nicht erhoben
	März 1981	77 (5 600)	79 (2 951)	nicht erhoben
	September 1981	82 (5 599)	86 (3 381)	nicht erhoben
Landstraße	August 1975	44 (667)	42 (349)	66 (1 024)
	November 1975	46 (4 199)	48 (2 084)	73 (5 762)
	Januar 1976	73 (3 953)	nicht erhoben	80 (4 964)
	März 1976	60 (4 950)	61 (2 419)	85 (5 786)
	Oktober 1976	54 (4 186)	58 (2 121)	87 (4 800)
	März 1977	55 (4 270)	59 (2 152)	89 (4 800)
	September 1977	56 (4 442)	58 (2 171)	93 (4 800)
	Februar/März 1978	58 (4 466)	61 (2 157)	93 (4 799)
	September 1978	65 (4 599)	69 (2 255)	96 (4 800)
	März 1979	67 (4 655)	70 (2 253)	97 (4 800)
	September 1979	67 (4 702)	70 (2 522)	98 (4 803)
	März 1980	63 (4 739)	67 (2 330)	99 (4 799)
	September 1980	65 (4 800)	69 (2 250)	nicht erhoben
	März 1981	61 (4 796)	64 (2 158)	nicht erhoben
	September 1981	64 (4 800)	71 (2 393)	nicht erhoben
Innerorts	August 1975	25 (762)	22 (259)	64 (1 200)
	November 1975	30 (5 304)	25 (1 553)	74 (7 148)
	Januar 1976	45 (1 342)	nicht erhoben	79 (1 700)
	März 1976	42 (5 049)	43 (1 397)	84 (5 997)
	Oktober 1976	36 (7 467)	34 (2 201)	89 (8 397)
	März 1977	36 (7 642)	38 (2 312)	91 (8 400)
	September 1977	41 (7 833)	42 (2 412)	93 (8 400)
	Februar/März 1978	44 (7 934)	40 (2 220)	94 (8 399)
	September 1978	49 (8 010)	50 (2 414)	95 (8 398)
	März 1979	45 (8 199)	43 (2 304)	98 (8 400)
	September 1979	48 (8 207)	46 (2 564)	98 (8 402)
	März 1980	42 (8 280)	42 (2 304)	99 (8 398)
	September 1980	45 (8 395)	48 (2 287)	nicht erhoben
	März 1981	43 (8 397)	45 (2 402)	nicht erhoben
	September 1981	46 (8 399)	51 (2 359)	nicht erhoben

noch Anlage 29

		Anlegequote in Pkw mit eingebautem Sicherheitsgurt		Einbauquote
		Fahrer	Beifahrer	
Querschnitt²⁾	August 1975	39 (2 890)	41 (1 058)	66 (4 226)
	November 1975	42 (14 369)	41 (6 479)	74 (18 966)
	Januar 1976	62 (11 169)	nicht erhoben	81 (13 080)
	März 1976	55 (16 877)	55 (7 683)	85 (19 297)
	Oktober 1976	49 (16 800)	51 (7 424)	89 (18 794)
	März 1977	50 (17 174)	53 (7 583)	90 (18 800)
	September 1977	52 (17 601)	54 (7 926)	93 (18 800)
	Februar/März 1978	54 (17 794)	54 (7 452)	94 (18 798)
	September 1978	59 (18 050)	62 (7 979)	96 (18 798)
	März 1979	59 (18 382)	61 (7 787)	98 (18 800)
	September 1979	61 (18 406)	62 (8 568)	98 (18 803)
	März 1980	56 (18 568)	58 (7 687)	99 (18 797)
	September 1980	58 (18 795)	62 (7 817)	nicht erhoben
	März 1981	56 (18 793)	58 (7 511)	nicht erhoben
	September 1981	58 (18 798)	65 (8 133)	nicht erhoben

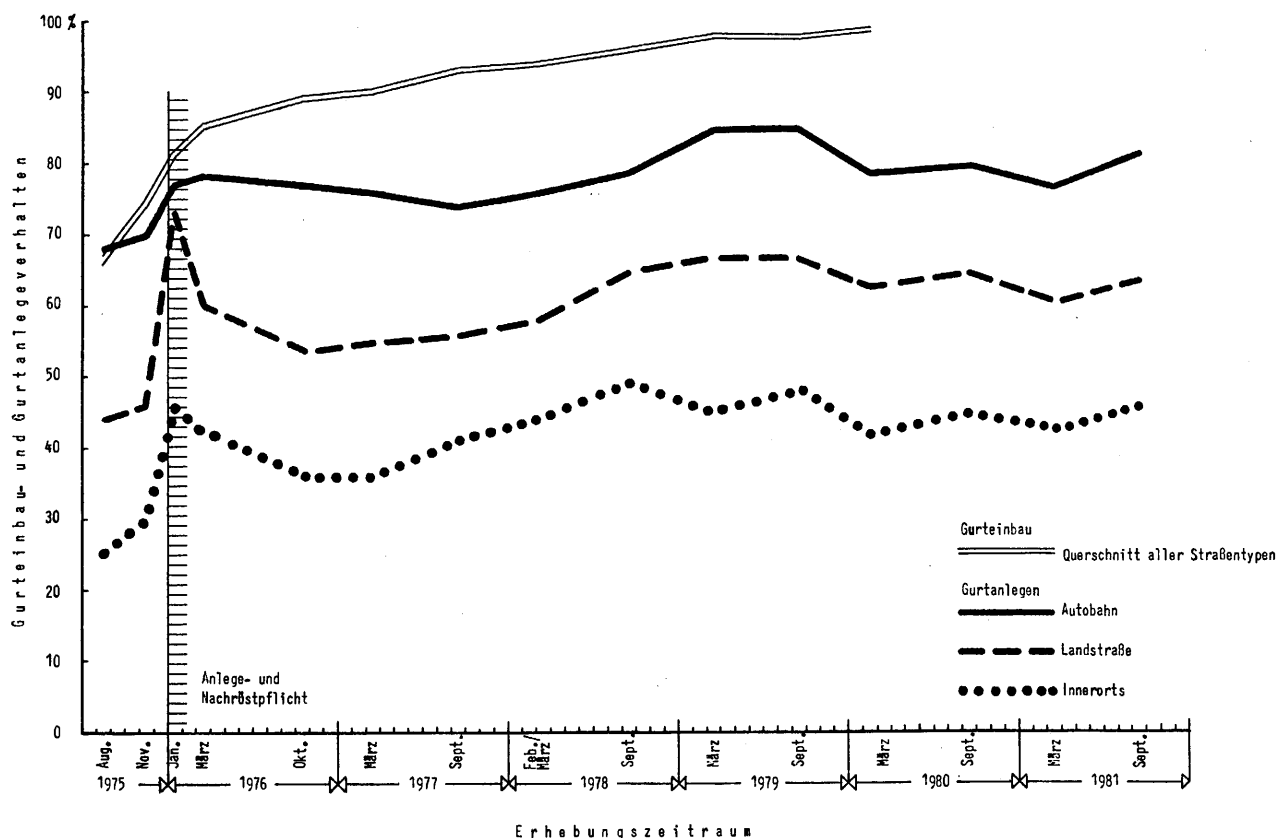
¹⁾ Die Daten wurden durch direkte Verhaltensbeobachtungen im fließenden Verkehr erhoben (Verkehrsgrößen). Die Prozentzahlen geben den jeweiligen Anteil der Pkw mit eingebautem Gurt bzw. die Gurteinlegequoten für Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

²⁾ Zur Berechnung der Quoten im Verkehrsquerschnitt aller Straßentypen (gesamter Straßenverkehr) wurden die Werte der einzelnen Straßentypen im Verhältnis Autobahn : Landstraße : Innerortsstraße gleich 1 : 3,65 : 3,44 gewichtet.

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 30

Gurteinbau- und Gurteinlegeverhalten von Fahrern nach Straßentypen im Zeitvergleich
August 1975 bis September 1981
in v. H.



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

VIII. Anhang

- A. Unfallforschung, Technologische Forschung und Entwicklung
- B. Rettungswesen

A. Unfallforschung, technologische Forschung und Entwicklung

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

1.1. Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung

Die Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik bilden die wesentliche Basis für die Kenntnisse über das Unfallgeschehen und dessen Entwicklung. Dieses Datenmaterial konnte mit Zustimmung der Statistischen Landesämter durch Verwendung von bereits vorhandenen oder zum Teil angepaßten Statistiksyste men zu **zahlreichen Sonderauswertungen** verwendet werden. Daneben wurden andere amtliche Statistiken, aber auch Daten aus sonstigen Bereichen (u. a. Verbänden, Versicherungen, Hochschul- und Industrieforschung) herangezogen; zu einzelnen Komplexen fanden zusätzliche Datenerhebungen im Rahmen der Unfallforschung statt [2].

Voraussetzung z. B. für Risiko-Betrachtungen zum Vergleich verschiedener Bereiche des Unfallgeschehens und seiner zeitlichen Entwicklung sowie insbesondere für Zwecke des Maßnahmeneinsatzes und der Wirksamkeitskontrolle von Maßnahmen ist die Erfassung von Daten über Verkehrsbeteiligung und Fahrleistungen sowie die Verknüpfung dieser Daten mit dem Unfallgeschehen; grundlegende methodische Fragen zur zweckmäßigen Erhebung und Verknüpfung von Fahrleistungsdaten wurden durch eine Projektgruppe beantwortet [3].

Auf der Grundlage von Haushaltsbefragungen (KONTIV) aus dem Jahr 1976 wurde eine Auswertung über Art und Häufigkeit **motorisierter und nichtmotorisierter Verkehrsbeteiligung** durchgeführt [4].

Eingehende Auswertungen der **Statistiken zum Unfallgeschehen** fanden im Hinblick auf den Faktor Alkohol bei Verkehrsunfällen, die Unterschiede in der Unfallbeteiligung von Jungen und Mädchen als Fußgänger und Radfahrer [5], die Falschfahrunfälle auf Autobahnen [6], die Überlebensspanne tödlich verunglückter Verkehrsteilnehmer [7], die Wirksamkeit von Maßnahmen gegen Nachtunfälle [8] sowie den

Einfluß der Sommerzeit auf das Unfallgeschehen [9] statt.

In Zusammenarbeit zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen wurde mit der Zusammenführung von Kraftfahrzeug- und Unfalldaten zur Gewinnung Kfz-spezifischer Erkenntnisse begonnen. Zudem wird das im Kraftfahrt-Bundesamt vorhandene Datenmaterial für die Unfallforschung im Bereich der Regelkreiskomponenten Mensch und Fahrzeug bereitgehalten und zur Verfügung gestellt.

Die Güte des Datenmaterials und methodisch angemessene statistische Verfahren sind wesentliche Voraussetzungen für zuverlässige und aussagekräftige Ergebnisse statistischer Untersuchungen. In diesem Zusammenhang wurde ein Forschungsprojekt zur Untersuchung der Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik vorbereitet [10]; methodisch orientierte Arbeiten zu den Kenngrößen des Unfallrisikos im Straßenverkehr und ihre statistische Behandlung fanden statt [11].

1.2. Verbesserung der passiven Sicherheit für Fahrzeuginsassen und Zweiradbenutzer

Die in den Vorjahren erarbeiteten Erkenntnisse über die **Schutzwirkung von Sicherheitsgurten** für Fahrzeuginsassen wurden durch Auswertungen weiterer Unfälle mit Gurtträgern vertieft. Dabei wurde erhärtet, daß nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit bei angelegten Sicherheitsgurten schwerere Unfallfolgen zu erwarten sind, als sie ohne Gurt eingetreten wären [12, 13]. Eine Studie über den Schutz von Kindern im Auto und insbesondere über die Einführung und Anwendung einer Prüfvorschrift für Kindersitze und andere Kinderückhaltesysteme kam zu dem Ergebnis, daß eine solche Prüfvorschrift stufenweise eingeführt werden sollte [14].

Über einen Zeitraum von mehreren Jahren wurden umfangreiche Daten von Verkehrsunfällen direkt am Unfallort von einem interdisziplinär besetzten Team unter technischen, medizinischen und psychologischen Aspekten erhoben. Die Ergebnisse ermöglichen spezielle Aussagen zur **passiven Sicherheit**

vor allem von Fußgängern und Zweiradfahrern. Darüber hinaus ergeben sich aus diesen Arbeiten Erkenntnisse und Folgerungen zum Problemfeld der Unfallursachenforschung sowie der Verkehrsmedizin und Unfallchirurgie, aber auch für das Gutachterwesen [15].

Die Arbeiten auf dem Gebiet der **biomechanischen Forschung** waren im wesentlichen eingebunden in den internationalen Forschungsverbund Biomechanik und das Biomechanikprogramm der EG. Diese Arbeiten zielten darauf ab, durch die Rekonstruktion und labormäßige Simulation ausgewählter Unfallarten (Frontal- und Seitenaufprall sowie Fußgängerunfall) eine gute Korrelation zu vorgegebenen, realen Unfallabläufen herzustellen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind dazu geeignet, weitere Schutzkriterien für Verkehrsteilnehmer zu spezifizieren [16]. So werden z. B. bei einem von der BASt durchgeführten Forschungsprojekt über die gegenseitige Beeinflussung von Fahrzeuginsassen in Frontal-, Seiten- und Heckaufprallen [17] Änderungen der ECE-Regelung Nr. 17 und 25 empfohlen, die auf strengere Anforderungen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit der Fahrzeugsitze und ihrer Verankerungen sowie der Gestaltung von Kopfstützen hinauslaufen.

Ein weiteres Forschungsprojekt zur **Fußgängersicherheit** wurde in Zusammenarbeit mit der amerikanischen National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) und dem European Experimental Vehicle Committee (EEVC) auf der Aufprallversuchsanlage der BASt durchgeführt. Die mit einem Forschungssicherheitsfahrzeug (Minicars RSV) durchgeführten Fahrzeug-Fußgänger-Simulationen zeigten u. a., daß durch eine entsprechende Fahrzeugfrontgestaltung Fußgängerungsverletzungen verringert werden können [18].

Aufgrund der Tatsache, daß bei Lkw-Unfällen vor allem bei den Kollisionspartnern ungewöhnlich schwere Schäden entstehen, wurde eine Untersuchung zur **passiven äußeren Sicherheit von Lastkraftwagen** durchgeführt. Als Verbesserungsmaßnahmen wurden eine wirksame Energieaufnahme der Frontstruktur und ein verbesserter Heckunterfahrschutz vorgeschlagen. Darüber hinaus wurde vor allem zum Schutze von Fußgängern und Zweiradfahrern auch eine seitliche Abweis- bzw. Unterfahrvorrichtung empfohlen [19].

1.3. Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Vielfältige Untersuchungen haben dazu beigetragen, daß für die **Verkehrserziehung kleiner Kinder** heute ein geschlossenes Konzept vorliegt, das in verschiedenen Maßnahmen realisiert wurde: Das sogenannte „Tübinger Modell“ [20, 21, 22] wurde vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) aufgegriffen und in das vom Bundesminister für Verkehr unterstützte umfassende Programm „Kind und Verkehr“ übernommen. Verbesserungen im Aufbau und im Lehrmaterial des von der Deutschen Verkehrswacht (DVW) 1976 ins Leben gerufenen Kinder-Ver-

kehrs-Club (KVC) gehen einerseits ebenfalls auf diese Forschungsergebnisse zurück, andererseits auf die Erprobung des Kinder-Verkehrs-Clubs [23].

Aus der Untersuchung zum Unterrichtsverlauf in **Jugendverkehrsschulen** [24] ergab sich, daß in erster Linie von der verstärkten Aus- und Weiterbildung des Lehrpersonals eine effektive Nutzung der Jugendverkehrsschule erwartet werden kann; darüber hinaus wäre die Ausarbeitung einer pädagogisch-didaktischen Unterrichtskonzeption von Vorteil. Jugendverkehrsschulen eignen sich auch für die Verkehrserziehung geistig und geistig-körperlich behinderter Kinder und Jugendlicher. Die Erprobung eines entsprechenden Trainingsprogramms in der Stadt Oberhausen erbrachte z. T. ermutigende Ergebnisse [25]. Allerdings müssen die Maßstäbe für den Erfolg den Verhaltensmöglichkeiten der Behinderten angepaßt werden.

Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher wurde in einer Studie untersucht, die auch die Unfallbeteiligung und die Unfallursachen bei jungen Radfahrern zum Gegenstand hatte [26]. Die Ergebnisse dieses Forschungsprojekts dienten in einer Arbeitsgruppe des Deutschen Verkehrssicherheitsrates, die ein Programm zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern als Radfahrern entwickelt, als Grundlagen für Maßnahmen auf diesem Gebiet.

Die Dokumentation der Lehrziele in der **schulischen Verkehrserziehung** [27] und die Untersuchung über die Verkehrserziehung in der Schule aus der Sicht von Lehrern [28] zeigen, daß die Verkehrserziehung noch keineswegs an allen Schulen der Bundesrepublik selbstverständlich ist, sondern vielmehr als eher randständiges Gebiet behandelt wird. Dies gilt besonders für die Sekundarstufe.

Im Rahmen eines umfangreichen Forschungsprojekts wurden **Verkehrswissen und Verkehrsverhalten jugendlicher Mofafahrer** untersucht [29]. Ziel der Arbeit war die Gewinnung wissenschaftlicher Grundlagen für pädagogische Maßnahmen, die sich an diese besonders gefährdete Zielgruppe von motorisierten Verkehrsteilnehmern richten. Die Ergebnisse des Projekts zeigen, daß Verkehrswissen und Fahrzeugbeherrschung bei jugendlichen Mofafahrern verbessert werden müssen. Programme mit dieser Zielsetzung, die auch die Ergebnisse des Projekts berücksichtigen, sind durch die „Mofakurse“ der Deutschen Verkehrswacht im schulischen Bereich und das Programm „fünfzig Kubik“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrates für den außerschulischen Bereich im Einsatz.

Plakate werden oft im Rahmen der **Verkehrsaufklärung**, vor allem an Autobahnen, eingesetzt. Die Kriterien für deren Gestaltung, Einsatz und Wirksamkeit wurden untersucht [30]: Angstappelle beeindrucken den Verkehrsteilnehmer zumindest kurzfristig, humorvolle Plakate zeigen kaum Wirkung und konkrete Aufforderungen sind wirksamer als allgemeine Hinweise.

Die motorisierte **Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluß**, stellt nach wie vor eines der größten Probleme der Verkehrssicherheit dar. Deshalb wurde

ein umfangreicher Untersuchungsansatz „Alkohol und Fahren“ [31 bis 38] entwickelt, um die Grundlagen zur Bekämpfung des Alkohols im Straßenverkehr verbessern zu können. Die bisher vorliegenden Ergebnisse deuten das Ausmaß des Problems an: Befragt, ob sie nach ihrer eigenen Einschätzung schon einmal oder öfter mit einer Blutalkoholkonzentration von 0,8‰ ein Kraftfahrzeug geführt haben, räumten dies rd. 40% der Kraftfahrer ein. 15% gaben sogar an, gelegentlich oder häufig in diesem Zustand gefahren zu sein.

1.4. Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer

Für den Autofahrer ist das Fahrzeug in der Regel mehr als einfach nur ein Mittel zur Fortbewegung. Dies ist bekannt und wird in Motivstudien zum Autofahren immer wieder bestätigt. Daß sich die **Einstellungen und Verhaltensweisen von Kraftfahrern** in bezug auf die Verkehrsteilnahme aber im Laufe der Zeit ändern, ist das Ergebnis einer Untersuchung zur Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr [39]. Sie zeigt, daß unmittelbar nach der Fahrausbildung zunächst vorsichtige Fahrweisen dominieren, dann jedoch das Verhalten offensiver wird und zunehmend das eigene Fahrkönnen überschätzt wird. Die in der Folgephase häufig erlebten Unfälle oder Beinahe-Unfälle führen bei einer Gruppe von Fahranfängern zur realistischen Einschätzung des eigenen fahrerischen Könnens und (wie die Befragten meinten) zu einem angemessenen Verhalten im Straßenverkehr. Für eine andere Gruppe von Fahrern führen diese Erfahrungen zu Verunsicherung und zu der Meinung, dem normalen Straßenverkehr oft nicht gewachsen zu sein.

Aus diesen und weiteren Ergebnissen wurden bedeutsame Konsequenzen für die **Ansprache von Kraftfahrern** im Rahmen der Verkehrsaufklärung, aber auch für die Fahrschulausbildung abgeleitet. So liegt die Frage nahe, ob das gegenwärtige Fahrschulausbildungssystem in dem Sinne zu modifizieren wäre, daß die Phase des Lernens unter Anleitung ausgedehnt wird. Auch die Projektgruppe „Kurse für auffällige Kraftfahrer“ regte an, zu prüfen, „ob die besonders risikoreiche erste Phase der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr nach Erwerb der Fahrerlaubnis durch eine zweite obligatorische Ausbildungsstufe für alle Fahranfänger in dieser Zeit sicherheitsgerechter gestaltet werden kann“ [40, 41]. Die Diskussion hierzu ist noch nicht abgeschlossen.

Die Akzeptanz der **Kurse für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer** ist groß: 95% der medizinisch-psychologisch untersuchten alkoholauffälligen Kraftfahrer, die als ungeeignet aber nachschulungsfähig beurteilt wurden, machten von der Möglichkeit der Nachschulung Gebrauch. Von 1978 bis Mitte 1981 nahmen ca. 12 000 wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer an diesen Kursen teil. Die Moderatoren (z. Z. gibt es 120 speziell für diese Aufgabe ausgebildete Diplom-Psychologen in der Bundesrepublik Deutschland) berichten, daß die Kurse von den Teil-

nehmern sehr positiv beurteilt werden [41]. Im Rahmen einer mehrjährigen Wirksamkeitsuntersuchung werden zudem Daten über die Legalbewährung der Kursteilnehmer erhoben. Die Ergebnisse des ersten Versuchsjahres zeigten eine erfreuliche Abnahme in der Rückfallquote der Kursteilnehmer im Vergleich zu einer Kontrollgruppe von Nichtteilnehmern.

1.5. Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psycho-physischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer.

Der Medikamentenkonsum ist in den vergangenen Jahren weiter gestiegen. In diesem Zusammenhang führte die Bundesanstalt für Straßenwesen ein Gespräch mit Experten aus dem In- und Ausland zu dem Problemkreis **Medikamente und Verkehrssicherheit**. Nach Angaben der Experten lassen einige retrospektive Untersuchungen vermuten, daß verkehrsauffällige Verkehrsteilnehmer in 20 bis 50% der Fälle unter Medikamenteneinnahme stehen — oft in Kombination mit Alkohol. Offensichtlich besteht eine Korrelation zwischen Alkohol und Medikamentenkonsum. Etwa ein Drittel der alkoholauffälligen Kraftfahrer nehmen zusätzlich Medikamente. Hierbei spielen Schlaf-, Beruhigungs- und Schmerzmittel eine überragende Rolle. In einem Forschungsprojekt der BAST wurden in rund 18% der Blutproben verkehrsauffälliger Verkehrsteilnehmer Medikamente nachgewiesen [42]. Diese Untersuchungen werden auch auf unfallverletzte stationäre Patienten ausgedehnt [43].

In Zusammenarbeit mit dem Bundesgesundheitsamt wird an der Formulierung patientengerechter Beipackzettel gearbeitet, in denen die Verkehrswarnhinweise auf die verschiedenen Medikamentengruppen abgestellt werden.

Die ergonomisch richtige Darbietung wichtiger Informationen im Kraftfahrzeug und auf der Straße verringert die Wahrscheinlichkeit von Fahrfehlern und damit auch von Verkehrsunfällen. In einem von der Forschungsvereinigung für Automobiltechnik und der BAST gemeinsam getragenen Forschungsvorhaben konnte die Überlastung des optischen Informationskanals gerade in kritischen Verkehrssituationen nachgewiesen werden [44]. Entlastungsmöglichkeiten durch die Verwendung akustischer Anzeigen im Kraftfahrzeug wurden aufgezeigt [45]. Mit der Informationsaufnahme im peripheren Sehfeld des Fahrers [46] und der Möglichkeit zur Nutzung sprachlicher Informationssysteme im Kraftfahrzeug [47] wird dieser Forschungsansatz fortgesetzt.

Die Forschung zur Identifizierung von Verkehrssituationen, die den Fahrer in seiner Leistungsfähigkeit überfordern, wird fortgeführt [48]. Ergänzend werden die individuellen menschlichen Voraussetzungen bei der Entstehung und Bewältigung von „Streibreaktionen“ im motorisierten Straßenverkehr untersucht [49]. Erste Ergebnisse aus den vorgenannten Projekten sind 1982 zu erwarten.

1.6. Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Entscheidungsstrategien für die Notfallrettung“ konnte das **Simulationsmodell Rettungswesen** [50] weiterentwickelt und für konkrete Fragestellungen erstmals angewendet werden. Im Bereich der Rettungsleitstelle Karlsruhe wurde z. B. untersucht, wie durch Variationen der Dienstplangestaltung die Effizienz des Rettungsdienstes erhöht werden kann [51] und welchen zeitlichen Vorteil der Rettungshubschrauber gegenüber dem Notarztwagen aufweist [52].

Bei der Diskussion vor Beginn der technischen Erprobung des **Autonotfunks** zeigte sich, daß die Komplexität des Systems im nicht-technischen Bereich zusätzliche Forschung erforderte. Die BAST wurde deshalb vom Bundesminister für Forschung und Technologie beauftragt, die gesamte nichttechnische Forschung zum Autonotfunk-Versuch zu planen und zu koordinieren. Das geschah durch eine Projektgruppe, die ihren Bericht Anfang 1981 abschloß [53].

Zur Verbesserung der Beurteilungsgrundlagen auf dem Sektor der **Kosten- und Finanzierungsprobleme** des Rettungswesens wurden grundlegende Informationen erarbeitet und den Beteiligten zur Verfügung gestellt [54].

1.7. Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit

Besondere Zielgruppen waren die Fußgänger und Radfahrer. Ausländische Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit [55] wurden als Fallbeispiele einzelner Maßnahmen zusammengestellt. Die Sicherheit und das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in **verkehrsberuhigten Zonen** wurde am Beispiel Unterhaching [56] untersucht. Die Frage, wodurch und inwieweit die Kraftfahrer in ihrem Fahrverhalten durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung zu beeinflussen sind, läßt sich allein mit Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht beantworten [57], Wirkungen zeigen vor allem bauliche Maßnahmen.

Maßnahmen zur Sicherung des **innerörtlichen Fahrradverkehrs** [58] wurden zusammengestellt und bewertet; eine Quantifizierung der Sicherheit des Radverkehrs [59] wurde vorgenommen: Die Anlage von Radwegen herkömmlicher Gestaltung kann zwar die Sicherheit der Radfahrer erhöhen, läßt sich aber in zahlreichen Details, z. B. Erhöhung der Sichtbarkeit zwischen Kraftfahrer und Radfahrer, verbessern. Ein besonderes Problem ist die Führung des Radverkehrs im Knotenbereich.

Die Nutzungskonkurrenz in Verkehrsräumen [60], d. h. die gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes durch verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen und die daraus entstehenden Konflikte, wurden untersucht. So ergab sich z. B., daß Hauptverkehrsstraßen für Fußgänger relativ sicher sind; der starke Fahrzeugverkehr läßt sie die vorhandenen Gefahren unmittelbar erkennen.

1.8. Untersuchungen zur Verbesserung der Außer-ortssicherheit

Nach positiven Erfahrungen mit der mobilen **Stauwarnanlage** im Raum Düsseldorf entwickelte die BAST ein Konzept für die automatische Steuerung solcher Anlagen. Das System ist bei einer 8 km langen Stauwarnanlage an der BAB A 5 bei Karlsruhe-Durlach eingesetzt worden.

In einer Vorher-Nachher-Untersuchung wurde die Wirksamkeit der Stauwarnanlage Aichelberg nachgewiesen. Die Ergebnisse zeigen einen deutlichen und auch über die Jahre nachhaltigen Rückgang der Unfallraten um ca. 40%. Die volkswirtschaftliche Bewertung ergab ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis [61].

Der Forschungskomplex **Falschfahrten auf Autobahnen** wurde abgeschlossen [6]. Die statistische Auswertung der bekannt gewordenen Falschfahrten der Jahre 1978 und 1979 umfaßte rd. 3 500 Falschfahrten. In die Untersuchungen wurden auch Unfallanalysen sowie psychologische und soziologische Studien einbezogen. Obwohl die Möglichkeiten, mit technischen Mitteln die Falschfahrten zu vermindern, sehr beschränkt sind, haben die bisher getroffenen verkehrstechnischen Maßnahmen positive Auswirkungen nicht nur im Hinblick auf die Verhinderung von Falschfahrten, sondern auch allgemein zur Verbesserung der Orientierung gezeigt; ihre Wirksamkeit kann im einzelnen aber nur qualitativ bewertet werden.

Für die eventuelle Einführung der **Selbstbedienung an BAB-Tankstellen** [62] wurde im Rahmen eines Arbeitskreises der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen eine technische Konzeption entwickelt. Nicht zuletzt wegen der Sicherheitsrisiken, die bei starker Tanknachfrage mit dem Rückstau wartender Fahrzeuge bis auf die Richtungsfahrbahn verbunden sind, war dem zügigen und reibungslosen Verkehrs- und Betriebsablauf im Tankstellenbereich besondere Bedeutung beizumessen.

Zur Verbesserung der **Sicherheit von Radfahrern in Knotenpunkten** wurde mit Untersuchungen begonnen, wie Radfahrer in Knotenpunkten besser geführt werden können. Es wurden alternative Lösungen entwickelt, die an mehreren Knotenpunkten in Verbindung mit unterschiedlichen Markierungen erprobt werden. Nachdem eine Vorstudie über die farbliche Gestaltung von Radverkehrsflächen [63] zu der Erkenntnis geführt hat, daß die Signalwirkung der Farbe zur besseren Kennzeichnung von Radverkehrsflächen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern beitragen und auch für den Radfahrer selbst eine Führungshilfe sein könnte, werden auch rot eingefärbte Radverkehrsflächen in die Versuche einbezogen.

Um der **Glatteisgefahr** insbesondere auf hohen Brücken noch besser begegnen zu können, wurden **neuartige Glatteismeldegeräte**, die eine Voraussage der Entwicklung des Straßenzustandes erlauben, erprobt. Ihr versuchsweiser Einsatz unter wissenschaftlicher Betreuung durch die Bundesanstalt für

Straßenwesen bei verschiedenen Autobahnmeistereien hat nicht nur eine deutliche Verminderung der Anzahl der winterbedingten Unfälle, sondern auch eine Reduzierung des Verbrauches von umweltbelastenden Salzen und Kosteneinsparungen erbracht [64].

Zur Vereinheitlichung und Verbesserung der **Beschilderung und Absicherung von Arbeitsstellen an Straßen** wurden im Auftrag des Bundesministers für Verkehr „Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)“ erarbeitet [65]. Sie dienen sowohl der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer als auch dem Schutz der Beschäftigten in den Arbeitsstellen.

Um die **Sichtbarkeit von Straßenmarkierungen** bei Tag und Nacht und ihre **Griffigkeit** zu verbessern, wurde zusammen mit den Straßenbauverwaltungen der Länder ein neues System für die Qualitätssicherung von Straßenmarkierungen erarbeitet. Es sieht konkrete, sicherheitsrelevante Anforderungen und vermehrte Kontrollprüfungen der Markierungen nach der Applikation auf der Fahrbahn vor.

Auf dem Sektor **Fahrbahnoberfläche und Verkehrssicherheit** wurden zwei grundlegende Untersuchungen in Angriff genommen, um verlässliche Indikatoren für eine sicherheitsorientierte Unterhaltung der Fahrbahnoberfläche zu gewinnen [66, 67]. Ältere und unter starker Verkehrsbelastung liegende Fahrbahndecken tendieren zu einer abnehmenden Griffigkeit bei Nässe und daneben zu verstärkter Spurrinnenbildung, die die Rutsch- und Aquaplaninggefahr bei Regen zusätzlich erhöht. Auf der Basis neu entwickelter Meßgeräte zur EDV-integrierten Analyse der Querebenheit und -neigung und zur Erfassung von Spurrinntiefen im fließenden Verkehr sollen am Unfallgeschehen orientierte Bewertungsgrundlagen geschaffen werden, die wirtschaftlich und schnell sicherheitsrelevante Schwellwerte für die Einleitung von Straßenerhaltungsmaßnahmen liefern sollen.

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

Für folgende Verkehrssicherheitsmaßnahmen wurden Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt:

- Ausdehnung der Schutzhelmtriagepflicht auf Mofabennutzer [68]
- Ausrüstung von Kraftomnibussen mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzen [69]
- Kinderhalteeinrichtungen in Personenkraftwagen [70]
- Maßnahmen zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen [6]
- Ausrüstung von Personenkraftwagen mit Gurtstrammer und Lenkrad-Airbag [71]

Ferner wurden die Auswirkungen einer **Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse auf Autobahnen** von 80 km/h auf 100 km/h in einem Großversuch untersucht und die Ergebnisse im Hinblick auf die Auswirkungen einer generellen Anhebung der Höchstgeschwindigkeit bewertet [2].

In einer OECD-Forschungsgruppe wurden internationale Erfahrungen zu methodischen Problemen der Bewertung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesammelt und erörtert [72].

Die laufenden Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen zum **Anlegen von Sicherheitsgurten** (Siehe Anlage ■) und zum **Helmtreiben motorisierter Zweiradfahrer** wurden fortgesetzt und durch Befragungen nach den Gründen für das Helmtreiben bzw. -nichttragen und die Einstellungen und Informationen zum Sicherheitsgurt ergänzt [73, 74, 75].

Um die Wirksamkeit des ADAC-Motorrad-Sicherheitstrainings abschätzen zu können, wurde eine Untersuchungsmethode entwickelt [76], mit der die Teilnehmer an diesem Training und entsprechende Kontrollgruppen von Nichtteilnehmern hinsichtlich ihres Verhaltens im Straßenverkehr verglichen werden können.

Die Erstfassung des „Fünzig-Kubik-Programms“ für Mofafahrer wurde evaluiert [77]. Die erfolgversprechenden Ergebnisse sind zum großen Teil schon in die Überarbeitung der Lernmaterialien eingeflossen.

2. Planung der Unfallforschung

Das Unfallgeschehen der 70er Jahre weist zwar positive Entwicklungen auf (Rückgang der Zahl der Getöteten von ca. 19 000 auf ca. 13 000), ließ aber die Probleme einzelner Verkehrsteilnehmergruppen deutlicher hervortreten als in der Vergangenheit: So hat die Zunahme der Motorisierung insbesondere die Unfälle junger Fahrer von motorisierten Zweirädern weiter in die Höhe schnellen lassen. Zugleich ist die seit Ende der 70er Jahre verschärfte Energiesituation nicht ohne Auswirkungen z. B. auf die Konstruktion und den Absatz von Fahrzeugen geblieben und hat die Wahl von Verkehrsmitteln ebenso beeinflußt wie das Fahrverhalten der Kraftfahrer.

Insgesamt müssen wir davon ausgehen, daß sich die Rahmenbedingungen der Verkehrssicherheitsarbeit allmählich verändern. Die Unfallforschung wird aus einer Analyse der zum Teil gegenläufigen Tendenzen der Unfallentwicklung der letzten zehn Jahre Schlüsse für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit zu ziehen suchen und neue Wege erproben, die eine Erhöhung der Sicherheit insbesondere von Problemgruppen versprechen.

Im einzelnen sind für 1982 folgende Ergänzungsprojekte vorgesehen:

- **Örtliche Unfalluntersuchungen.** Die seit zehn Jahren laufenden Unfalluntersuchungen am Unfallort (Berlin, Hannover) stellen ein Kernstück vertiefter Unfallanalysen in der Bundesrepublik dar und sollen vorerst im bisherigen Sinne fortgeführt werden. Eine Projektgruppe der BAST wird im Laufe des Jahres 1982 Vorschläge zur künftigen Ausrichtung und Verwendung dieser Forschungsdaten ausarbeiten.
- Im Zusammenhang mit den örtlichen Unfalluntersuchungen sowie der biomechanischen For-

schung der BAST werden in einem weiteren Projekt **unfallbezogene Schutzkriterien** entwickelt. Nach weitgehend abgeschlossenen methodischen Vorarbeiten sollen die entwickelten statistischen Verfahren an vorhandenen Datensätzen (u. a. der örtlichen Unfalluntersuchungen) überprüft werden.

- **Gemeinsam mit der Forschungsvereinigung Automobiltechnik (FAT) fördert die BAST längerfristig Forschungen über akustische, insbesondere sprachliche Informationssysteme in Kraftfahrzeugen.** Dabei stellt sich die Frage in welcher Form und in welchem Umfang zu Entlastung der visuellen Informationsaufnahme die auditive Information (Hören) eingesetzt werden kann.
- **Maßnahmenbewertung zur Reduzierung von Kinderunfällen.** Die bisherigen Untersuchungen zu diesem Thema brachten im wesentlichen eine Übersicht über Maßnahmenansätze und eine Bewertung aus Expertensicht. In einem zweiten Schritt soll die Umsetzung der Einzelmaßnahmen anhand vorliegender praktischer Erfahrungen beurteilt, Angaben über die Kosten der Maßnahmendurchführung ergänzt und daraus konkrete Hinweise für die Praxis entwickelt werden.
- **Sicherung von Fußgängerüberwegen.** Die Richtlinien für Fußgängerüberwege werden zur Zeit bearbeitet. In diesem Zusammenhang sind noch wichtige Detailfragen abzuklären. Die bisher vorliegenden Daten lassen eine Beurteilung der Sicherheit der baulichen Anlage noch nicht in allen Fällen zu. In weiteren Untersuchungen sollen weitere Einsatzkriterien geprüft und in bestimmten Anlageformen von Überwegen ergänzende Unfallanalysen angestellt werden.
- **Sicherung des Radverkehrs.** Die laufenden Anstrengungen in nahezu allen Kommunen und auch im überörtlichen Verkehrsnetz zur Verbesserung der Situation des Fahrradverkehrs und der Gestaltung von Radwegenetzen erforderten in einigen Fällen Lösungen, die durch die bestehenden Regelungen und Vorschriften nicht voll abgedeckt sind. Zur Beurteilung der Sicherheitswirkungen solcher Modellfälle (Radwege auf Mischflächen bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Widmung einzelner Straßenzüge für Radfahrer und Anlieger, besondere Führung von Linksabbiegern an Knotenpunkten, Radwege entgegen der Verkehrsrichtung in Einbahnstraßen) führt die BAST seit 1980 Untersuchungen durch, die 1982 bei weiteren kritischen Anwendungsfällen fortgesetzt werden sollen.
- **Begleitforschung zur flächenhaften Verkehrsberuhigung.** Das vom BMBau, BMV und BMI gemeinsam geförderte Forschungsvorhaben konnte 1981 begonnen werden. Die ressortübergreifende Zusammenarbeit auf den Gebieten Städtebau, Verkehrs- und Umweltschutz bedarf der kontinuierlichen Weiterführung auch bei der Unfallforschung. Nach der Phase der Vorheruntersuchungen in sechs ausgewählten Modellgebieten und der Konzeption der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen schließt sich die Ausführung

der Verkehrsberuhigung durch die Kommunen und die Nachheruntersuchung der erreichten Wirkungen an.

- **Entwicklung und Anwendung kurzfristiger Untersuchungs- und Bewertungsmethoden für die Auffindung und Entschärfung von Gefahrenstellen.** Die Zusammenarbeit mit Kommunen z. B. bei der Vorher/Nachher-Untersuchung verkehrsberuhigter Gebiete oder bei der Bewertung von Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallstellen (Linksabbiegerunfälle) haben zu wertvollen Erkenntnissen geführt. Diese Zusammenarbeit soll fortgesetzt werden z. B. bei der Beurteilung von Sicherheitsmaßnahmen unterschiedlichster Art mittels der Verkehrskonflikttechnik.
- **Simulationsmodell Rettungswesen.** Zur Beurteilung von Fragen der Organisation und des Ablaufs im Rettungsdienst wurde ein Simulationsmodell entwickelt und angewendet. Durch den weiteren Einsatz soll das Modell fortentwickelt werden, insbesondere hinsichtlich der Beurteilung der medizinischen Behandlungserfolge. In Zusammenarbeit mit anderen Stellen (Städte, Länder, Hilfsorganisationen) sollen außerdem Probleme der Dienstplangestaltung des optimalen Einsatzes von Rettungsmitteln, Fragen des geeigneten Standortes von Rettungswachen, Möglichkeiten der Zusammenarbeit verschiedener Träger im Rettungsdienst u. a. gelöst werden.
- **Vergleichende Analyse der Notfallrettungsorganisation.** In Zusammenarbeit zwischen Israel und der Bundesrepublik Deutschland sollen die unterschiedlichen Formen in der Notfallrettungsorganisation analysiert und verglichen werden, um die Auswirkungen auf den Heilungserfolg feststellen zu können.
- **Sicheres Verhalten im öffentlichen Personennahverkehr.** Mit einem Forschungsprojekt hatte die BAST 1976 prototypische Unterrichtseinheiten zum sicheren Verhalten von Schülern im ÖPNV entwickeln lassen. Angesichts der Bedeutung des ÖPNV für die Schülerbeförderung wollen die zuständigen Institutionen das Unterrichtsprogramm für einen bundesweiten Einsatz ausgestalten. Die BAST soll dabei die wissenschaftliche Begleitung sicherstellen.

Über die hier beschriebenen Ergänzungsprojekte hinaus werden aus aktuellen Anlässen im Zeitraum 1981/82 zwei Projekte aus dem Forschungsfeld „Maßnahmenbewertung“ in Arbeit genommen. Das erste Projekt dient der Verbesserung von Bewertungsgrundlagen, das zweite der Wirksamkeitsüberprüfung einer Einzelmaßnahme:

- **Körperbehinderung als Folge von Straßenverkehrsunfällen.** Über das Ausmaß von Körperbehinderungen als Folge von Straßenverkehrsunfällen bestehen bisher nur ungenaue Angaben. Um bei der Bewertung einer Sicherheitsmaßnahme den Beitrag abschätzen zu können, der durch die Verhinderung solcher Folgeschäden auch kostenmäßig geleistet wird, muß die Datengrundlage hierüber grundsätzlich verbessert werden.

- **Auswirkungen hochgesetzter Bremsleuchten.** Nach Änderungen der StVZO haben hochgesetzte Bremsleuchten eine beachtliche Verbreitung gefunden. Die Auffassungen über die Wirksamkeit dieser Einrichtung sind jedoch geteilt. Deshalb sollen die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und das Unfallgeschehen näher analysiert werden.

Ein weitergehendes Forschungsprogramm für den Zeitraum 1983/84 wird vorbereitet.

Das kraftfahrzeugtechnische Untersuchungsprogramm des Bundesministers für Verkehr, das ebenfalls von der BASt betreut wird, behandelt vor allem folgende Themen: Ermittlung von Fahrgeräuschen motorisierter Zweiräder mit Höchstgeschwindigkeiten bis 50 km/h, Heißfahrbedingungen bei der Bremsprüfung von Krafträdern, Einfluß von Nässe auf die Bremswirkung von Krafträdern, Eigenschaften von Noträdern für Pkw, Alterungseinflüsse auf die Wirksamkeit von Sicherheitsgurten, Fahrverhalten von Nutzfahrzeugen und Zügen beim Bremsen in der Kurve sowie Prüfung von Nutzfahrzeugen und Anhängern mit Blockierverhindern.

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 wurden Erfahrungen mit einem Leit- und Zielführungssystem im Hinblick auf eine allgemeine Einführung gewonnen. Die Bundesregierung unterstützt den Versuch im Rahmen des Programms für Zukunftsinvestitionen. In einer Systemstudie wurden neue Möglichkeiten von Notmeldesystemen 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. Das neue Rettungssystem befindet sich zur Zeit bei einigen Rettungsorganisationen in der Felderprobung.

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

In der Förderung der kraftfahrzeugtechnischen Forschung und Entwicklung hat die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr einen hohen Stellenwert [78, 79, 80].

Das Schwerpunktvorhaben Forschungs-Pkw war in seinen Rahmenvorgaben auf eine deutliche Verbesserung der aktiven und passiven Fahrzeugsicherheit ausgerichtet. Zur Internationalen Automobilausstellung 1981 wurden 4 Prototypfahrzeuge vorgestellt, die neue technologische Systemlösungen aufzeigen, die den Forderungen nach einer Verringerung des Rohstoff- und Energiebedarfs, einer Reduzierung der Abgas- und Lärmemissionen und einer Erhöhung der Sicherheit gerecht werden.

Die Untersuchungen vom Kompatibilitätskonzepten auf der Grundlage einer systematischen Analyse des realen Unfallgeschehens wurden fortgesetzt. In einer ersten Stufe wurde das Unfallverhalten von Personenkraftwagen unterschiedlicher Fahrzeugmassen untersucht. Die fortführenden Arbeiten befassen sich mit der Kompatibilität zwischen Pkw und Zweiradfahrern und Pkw und Fußgängern.

Zur Verbesserung der aktiven Sicherheit wird das Fahrverhalten verschiedener Personenkraftwagen in einer Reihe normierter repräsentativer Tests untersucht und der Einfluß unterschiedlicher Fahrcharakteristik auf bestimmte Unfalltypen ermittelt. Untersuchungen zur Korrelation der Reifeneigenschaften und des Fahrverhaltens zeigen, daß direkte Beziehungen zwischen den im Labor gemessenen Daten und der Fahrsicherheit bestehen. Die mit einzelnen Versuchsmustern erfolgreich abgeschlossene Entwicklung fahrzeugautarker Abstandswarnsysteme wurde in einem Feldversuch unter realen Verkehrsbedingungen erprobt und im Hinblick auf die Einsatzmöglichkeiten bewertet. Die Entwicklung eines Luftdruckkontrollsystems für Fahrzeugreifen hat einen fortgeschrittenen technologischen Stand erreicht, der die Serienproduktion ermöglicht.

4. Literaturverzeichnis

- [1] Grosse-Berndt, G., Weissbrodt, G., Zimmer, G.:
Vier-Länder-Vergleich von Kenngrößen der Straßenverkehrssicherheit, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln, Juni 1981
- [2] Beckmann, B., Burow, K., Ernst, R., Jessel, A. F., Krupp, R., Rotzoll, G., Tränkle, U.:
Auswirkungen einer Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse auf Autobahnen von 80 km/h auf 100 km/h, Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln, Dezember 1980
- [3] Baur, R., Bihn, W. R., Brühning, E., Eichberg, J., Grunau, B., Otto, H., Rieke, H., Zimmermann, G.:
Fahrleistungen im Straßenverkehr — Datenbedarf, Erhebungsmethoden und Realisierungsempfehlungen zu Fahr- und Verkehrsleistungstatistiken, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1978
- [4] Schwerdtfeger, W., Küffner, B.:
Motorisierte und nichtmotorisierte Verkehrsteilnahme, München 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7616 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [5] Brühning, E., Völker, R.:
Unterschiede in der Unfallbeteiligung von Jungen und Mädchen als Fußgänger und Radfahrer, Zeitschrift für Verkehrssicherheit 26 (1980), S. 4—11
- [6] Bierwas, V., Brühning, E., Reichwein, H. P., Schmidt, M., Steinhoff, G., Weißbrodt, G.:
Untersuchungen zur Verhinderung von Falschfahrten auf Autobahnen, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Straßenverkehrstechnik, Köln, März 1981
- [7] Klöckner, J. H., Brühning, E., Riediger, G.:
Tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer — Analyse zur Zeitspanne zwischen Unfallereignis und Ableben, Internationales Verkehrswesen 32 (1980) 3, S. 179—185
- [8] Brühning, E., Weißbrodt, G.:
Wirksamkeit von Maßnahmen gegen Nachtunfälle, Straßenverkehrstechnik 25 (1981) 1, S. 1—7
- [9] Brühning, E., Hippchen, L., Weißbrodt, G.:
Auswirkungen der Sommerzeit auf die Verkehrssicherheit, Straße und Autobahn 32 (1981) 9, S. 360—366
- [10] Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik, 1. Zwischenbericht August 1981, Forschungsprojekt 8003 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln
- [11] Brühning, E., Völker, R.:
Accident risk in road traffic — Characteristic quantities and their statistical treatment, Acc. Anal. & Prevention (1981) 4
- [12] Beier, G., Schuller, E., Schwarz, H., Spann, W.:
Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Gurtträgern, München 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7341.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [13] Herzog, W.:
Gurtverletzungen, Bericht zum Forschungsprojekt 7722 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1980
- [14] Löffelholz, H., Nicklisch, F., Krupp, R.:
Stellungnahme zur Anwendung einer ECE-Prüfvorschrift für Kinderhalteeinrichtungen in Personenkraftwagen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1981 (unveröffentlicht)
- [15] Otte, D., Kühnel, A., Suren, E. G., Weber, H., Gotzen, L.:
Erhebungen am Unfallort, Berlin, Juli 1981, Bericht zu Forschungsprojekten 7263 und 7506 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [16] Joint Biomechanical Research Project — KOB, Final Report, Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Köln 1981
- [17] Färber, E., Pullwitt, E., Cichos, D.:
Interaction of Car Passengers in Frontal, Side and Rear Collisions, EEC Research Programm on Biomechanics of Impacts, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1980
- [18] Glaeser, K.-P.:
Results of Simulated Car-to-Pedestrian Collisions with the Minicars-RSV, Bericht zum Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1980
- [19] Middelhaue, V.:
Daten und Vorschläge zur äußeren Sicherheit von Lkw, Berlin, November 1977, Bericht zum Forschungsprojekt 7264.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [20] Limbourg, Maria & Gerber, D.:
Trainingsprogramm für Eltern zur Verkehrserziehung von Kleinkindern, Tübingen, 1978, Bericht zum Forschungsprojekt 7511.1 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [21] Günther, R.:
Die Rolle von Erziehungspersonen in der vorschulischen Verkehrserziehung, Tübingen, 1978, Bericht zum Forschungsprojekt 7511.3 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [22] Limbourg, M., Gerber, D.:
Experimentelle Evaluation des Tübinger Elterntrainingsprogramms für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter, Tübingen, 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7511.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen

- [23] Briefs, D., Lennertz, A.:
Erprobung des Kinder-Verkehrs-Clubs, Köln, 1978, Bericht zum Forschungsprojekt 7717 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [24] Eubel, K.-D., Wirthmann, M.:
Unterrichtsverlauf in Jugendverkehrsschulen, Hagen, 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7512 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [25] Geiler, M.:
Verkehrserziehung für behinderte Kinder in Jugendverkehrsschulen, Essen, 1981, Bericht zum Forschungsprojekt 7822 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [26] Küting, H.-J., Boigs, R., Winkler, U.:
Das Verkehrsverhalten radfahrender Kinder und Jugendlicher — Untersuchungen zur empirischen Grundlegung der Verkehrserziehung, Hannover, 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7510.1 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [27] Heinrich, H. Ch., Hohenadel, D.:
Lehrziele in der schulischen Verkehrserziehung — Bestandsaufnahme und Klassifikation, Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1981
- [28] Eubel, K.-D., Hohenadel, D., Pafferott, I., Schlag, B.:
Verkehrserziehung in der Schule aus der Sicht von Lehrern, Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1980
- [29] Koch, H.:
Untersuchung jugendlicher Mofafahrer, Essen 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7510.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [30] Graf, U. W., Keller, R.:
Kriterien für Gestaltung, Einsatz und Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsplakaten, Coburg 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7621 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [31] Karstedt-Henke:
Alkohol und Fahren — Forschungsstand, Erklärungsansätze und Modellentwicklung, Bielefeld 1978, Bericht zum Forschungsprojekt 7609.5 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [32] Gebauer, W.:
Alkohol und Fahren — Einfluß der Trinkgewohnheiten bestimmter Fahrergruppen auf die Verkehrssicherheit, Bielefeld 1977, Bericht zum Forschungsprojekt 7245 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [33] Bomsdorf, E., Schmidt, H., Schwabl, M.:
Alkohol und Fahren — Analyse der Unfalldaten — theoretische Konzeption, Köln 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7612.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [34] Bomsdorf, E., Schmidt, H., Schwabl, M.:
Alkohol und Fahren — Analyse der Unfalldaten — Untersuchungsjahr 1977, Köln 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7612.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [35] Gebauer, W.:
Literaturauswertung über die Ursachen der Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr sowie über Maßnahmen und Erfahrungen bei ihrer Bekämpfung, Bielefeld 1974, Bericht zum Forschungsprojekt 7244 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [36] Meyer, Th., Cziesla, M.:
Die Entwicklung des Alkoholkonsums in der Bundesrepublik Deutschland, Basel 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7612.5 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [37] Schanz, V.:
Alkohol und Fahren — Beobachtungen am Beispiel von Trinkmusterstudien, Mannheim 1981, Bericht zum Forschungsprojekt 7609.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [38] Kretschmer, E., Riediger, G.:
Forschungskonzeption „Alkohol und Fahren“, Blutalkohol, Vol. 16, No. 6, November 1979
- [39] Bliersbach, G., Dellen, R. G.:
Spezifische Einstellungs- und Verhaltensmuster in Abhängigkeit von subjektiver Informations- und Erlebnisverarbeitung, Köln 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7520.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [40] v. Hebenstreit, B., Heinrich, H. Ch., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W., Wuhrer, H.:
Kurse für auffällige Kraftfahrer — Zwischenbericht '79 — Erfahrungen und Perspektiven, Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1980
- [41] v. Hebenstreit, B., Hundhausen, G., Klebe, W., Kroj, G., Spoerer, E., Schneider, W., Walther, R., Winkler, W., Wuhrer, H.:
Kurse für auffällige Kraftfahrer — Zwischenbericht '80 — Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Köln 1980
- [42] Wagner, H. J.:
Nachweis von Medikamenten bei tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmern, Hamburg 1981, Bericht zum Forschungsprojekt 7819 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [43] Medikamente und Alkohol bei Verkehrsunfällen, Forschungsprojekt 8004 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)
- [44] Der Mensch als Fahrzeugführer, Informationsaufnahme und -verarbeitung durch den Menschen, Bericht der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V., Phase I, Schriftenreihe Nr. 8

- [45] Der Mensch als Fahrzeugführer, Bewertungskriterien für die Informationsbelastung, auditive und visuelle Informationsübertragung im Vergleich, Bericht der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V., Schriftenreihe Nr. 12
- [46] Einflußgrößen auf das nutzbare Sehfeld, Forschungsprojekt 8005 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)
- [47] Grundlagen und Möglichkeiten der Nutzung sprachlicher Informationssysteme im Kraftfahrzeug, Forschungsprojekt 8039 der Bundesanstalt für Straßenwesen in Zusammenarbeit mit der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V. (laufend)
- [48] Galsterer, H.:
Belastung der Kraftfahrer in Abhängigkeit von Straßenverkehrsbedingungen, München 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7708 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [49] Beanspruchung des Kraftfahrers in Abhängigkeit von Persönlichkeitsmerkmalen, Forschungsprojekt 7709 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)
- [50] Küffer, B., Schmitt, W., Siegener, W.:
Simulation von Rettungssystemen, Karlsruhe 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7619 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [51] Schmiedel, R., Puhan, Th., Siegener, W.:
Zur Dienstplangestaltung im Rettungswesen, Karlsruhe 1981, Zwischenbericht zum Forschungsprojekt 8025 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [52] Schmiedel, R., Puhan, Th., Siegener, W.:
Zum Einsatzverhalten des Rettungshubschraubers, Karlsruhe 1981, Zwischenbericht zum Forschungsprojekt 8025 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [53] Emser, J., Gutmann, G., Riediger, G., Schlag, B., Siegener, W., Weissbrodt, G., Willenberg, Ch.:
Autonotfunk — Nichttechnische Begleitforschung, Projektgruppenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, März 1981
- [54] Kühner, R., Walter, H.:
Kosten- und Finanzierungsprobleme des Rettungsdienstes, Köln 1981, Bericht zum Forschungsprojekt 7810 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [55] Ruwenstroth, G., Fleischhauer, K., Kuller, E.:
Sammlung und Bewertung ausländischer Maßnahmen zur Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit, Bremen 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7618 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [56] Eichenauer, M., Streichert, E., v. Winning, H.-H.:
Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit; Sicherheit und Verhalten in verkehrsberuhigten Zonen, München 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7613.7 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [57] Haas, R., Herberg, K.-W., Hohenadel, D.:
Tempo 30 — Versuch einer Geschwindigkeitsreduzierung auf ausgewählten Straßenabschnitten im Innerortsbereich, Straßenverkehrstechnik 25 (1981) 5, S. 158—160
- [58] Henning, U., Schmitz, P., Faludi, Q.:
Maßnahmen zur Sicherung des innerörtlichen Fahrradverkehrs, Düsseldorf 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7802 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [59] Schubert, H.:
Einfluß von Radwegen auf die innerörtliche Verkehrssicherheit, Hannover 1980, Bericht zum Forschungsprojekt 7539.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [60] Baier, R., Switaiski, B., Westenberg, J., Zündorf, P.:
Nutzungskonkurrenz in Verkehrsräumen, Aachen 1979, Bericht zum Forschungsprojekt 7706 der Bundesanstalt für Straßenwesen
- [61] Bolte, F.:
Die Stauwarnanlage Aichelberg — Erfahrungsbericht —, Bericht zu Forschungsprojekt FA 339 der Bundesanstalt für Straßenwesen (unveröffentlicht)
- [62] Reichwein, H. P.:
Einführung von Selbstbedienungstankstellen an BAB, Mitteilungen der Bundesanstalt für Straßenwesen 1/80, Straße und Autobahn 31, Heft 4 (1980), S. 197, 198
- [63] Reichwein, H. P.:
Farbliche Gestaltung von Radverkehrsflächen, Mitteilungen der Bundesanstalt für Straßenwesen 3/80, Straße und Autobahn 31, Heft 12 (1980), S. 564, 565
- [64] Hartkopf, G., Seliger, R.:
Untersuchung an Glatteisermeldegeräten, Mitteilungen der Bundesanstalt für Straßenwesen 3/81, Straße und Autobahn 32, Heft 12 (1981)
- [65] Der Bundesminister für Verkehr:
Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA), Ausgabe 1980, Sonderdruck Verkehrsblattverlag, Dortmund 1980
- [66] Untersuchungen über die Verkehrssicherheit bei Nässe, Forschungsprojekt FA 4.047 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)
- [67] Ermittlung einer Bewertungsgrundlage für Spurrinnentiefen, Forschungsprojekt FA 4.068 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)
- [68] Krupp, R., Löffelholz, H., Marburger, E.-A.:
Zur Frage der Ausdehnung der Schutzhelmtagepflicht auf Mofabbenutzer, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, November 1980
- [69] Krupp, R., Arnold, M.:
Ausrüstung von Kraftomnibussen mit Sicherheitsgurten auf allen Sitzen, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln, Mai 1981

- [70] Löffelholz, H., Nicklisch, F., Krupp, R.:
Stellungnahme zur Anwendung einer ECE-
Prüfvorschrift für Kinderhalteeinrichtungen
in Personenkraftwagen, Bundesanstalt für
Straßenwesen, Köln, Februar 1981
- [71] Krupp, R.:
Ausrüstung von Personenkraftwagen mit
Gurtstrammern und Lenkrad-Airbag, Bundes-
anstalt für Straßenwesen, Köln, Mai 1981
- [72] OECD-Road-Research:
Methods for Evaluating Road Safety Measu-
res, Paris, June 1981
- [73] Volks, H.:
Stellungnahme zur Entwicklung der Gurtan-
legequote, Bundesanstalt für Straßenwesen,
Köln, Dezember 1980
- [74] Meyer, L.:
Grundausswertung der Verkehrserhebung zum
Sicherheitsgurtanlegeverhalten, Bundesan-
stalt für Straßenwesen, Köln (Berichte Sep-
tember '79, März '80, September '80, März '81)
- [75] Arnold, M.:
Motorisierte Zweiradbenutzer im Innerortsbe-
reich — Ergebnisse der Erhebung vom Sep-
tember 1980 —, Bundesanstalt für Straßenwe-
sen, Köln, November 1980
- [76] Grosse-Berndt, G.:
Wirksamkeitsuntersuchung zum ADAC-Mo-
torrad-Sicherheitstraining, Bundesanstalt für
Straßenwesen, Köln, September 1980
- [77] Niesen, K.:
Formative Evaluation des „Fünzig-Kubik“-
Programms, Bundesanstalt für Straßenwesen,
Köln, Januar 1981
- [78] Entwicklungslinien in Kraftfahrzeugtechnik
und Straßenverkehr — Forschungsbilanz
1978,
Hrsg.: Bundesministerium für Forschung und
Technologie 1978, Verlag TÜV-Rheinland
- [79] Entwicklungslinien in Kraftfahrzeugtechnik
und Straßenverkehr — Forschungsbilanz
1979,
Hrsg.: Bundesministerium für Forschung und
Technologie 1979, Verlag TÜV-Rheinland
- [80] Entwicklungslinien in Kraftfahrzeugtechnik
und Straßenverkehr — Forschungsbilanz
1980,
Hrsg.: Bundesministerium für Forschung und
Technologie 1980, Verlag TÜV-Rheinland

B. Rettungswesen

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

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

1. Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 252. Sitzung am 23. Juni 1976 die Bundesregierung ersucht, im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1977 (Drucksache 8/1403), nach dem Stand vom 1. Juli 1979 im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1979 (Drucksache 8/3548) vorgelegt.

Die Übersicht „Rettungswesen“ nach dem Stand vom 1. Juli 1977 wurde als **Anhang B** im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1977 (Drucksache 8/1403), nach dem Stand vom 1. Juli 1979 im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1979 (Drucksache 8/3548) vorgelegt.

Dem nachfolgenden Bericht liegt eine Darstellung über die „Entwicklung der organisatorischen Prozesse des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland“ des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport beim Deutschen Roten Kreuz an (s. Anlage 1). Die statistischen Angaben der **Anlage 1** stellen einen Durchschnitt für den gesamten Bereich der Bundesrepublik Deutschland dar. Die Verhältnisse in den einzelnen Ländern können 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, 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 Länder 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. —).

Diese Grundlagen enthalten die sachlichen Anforderungen an ein modernes Rettungssystem und zugleich die Zielvorstellungen für ein möglichst gleich hohes Leistungsniveau im gesamten Bundesgebiet.

Alle Fragen, die der Koordinierung und der Weiterentwicklung des Rettungswesens dienen, werden seit 1971 im Bund/Länderausschuß „Rettungswesen“ beraten; ihm gehören die Referenten aus den für das Rettungswesen zuständigen Ministerien des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände an.

3. Sachstand

Die vom Deutschen Bundestag erbetene Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen des Rettungswesens ist in den Anlagen 3 bis 7 enthalten. Die Angaben beruhen auf Mitteilungen der Länder (Stand: 1. Juni 1981). Im einzelnen sind erfaßt:

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

Die Stadtstaaten haben entsprechende Regelungen in ihren Feuerwehrgesetzen verankert. Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Schleswig-Holstein haben besondere Rettungsdienstgesetze verabschiedet. Niedersachsen wird ein Rettungsdienstgesetz nur dann einbringen, wenn eine Vereinbarung mit den Beteiligten nicht zustande kommt; in Hessen wurde der Ausbau und die Durchführung des Krankentransportes und Rettungsdienstes am 10. Februar 1978 durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geregelt.

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

Die Kosten sollen grundsätzlich durch Benutzungsentgelte gedeckt werden. Die Regelungen dazu sind von Land zu Land verschieden.

Zu den Investitionskosten leisten die meisten Länder nach Maßgabe ihrer Haushalte Zuschüsse oder Kostenerstattung.

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 Rettungsdienst-

*) In Berlin und Nordrhein-Westfalen „Leitstelle“ genannt.

bereich. Sie muß ständig besetzt und erreichbar sein. Sie soll einen zentralen Krankenbettennachweis 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 neuere Entwicklung und bestanden in der heute geforderten Funktion und Ausstattung früher nur in den Stadtstaaten und größeren Städten. Dies erklärt, daß Soll und Ist in einigen Ländern z. Z. noch nicht ausgeglichen sind.

Der Bundesminister für Forschung und Technologie fördert modellhaft die kommunikationstechnische Entwicklung moderner Rettungsleitstellen. Eine solche Systemlösung, die dem Aufgabenumfang mittlerer bis kleiner Rettungsleitstellen angepaßt ist, wurde in Recklinghausen betrieblich erprobt und steht nunmehr zur Verfügung. Eine andere Systemlösung, die zusätzlich auch Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes zu bewältigen hat — eine sog. integrierte Leitstelle — wird modellhaft in Esslingen entwickelt. Die betriebliche Erprobung hat 1981 begonnen.

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 75 080 — Krankenkraftwagen —). Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40 % RTW sein sollen. Die Übersichten zeigen, daß z. Z. noch in einigen Fällen Rettungstransporte mit Krankentransportwagen an Stelle von Rettungswagen durchgeführt werden.

3.2.3.1. Entwicklung des Rettungs- und Notarztsystems SAVE

Im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie wird ein neuartiger Rettungs- und Notarztwagen „SAVE“ entwickelt. Er unterscheidet sich von den z. Z. in Betrieb befindlichen Fahrzeugen u. a. durch eine Trennung von Trägerfahrzeug

und Rettungseinheit, so daß die verschiedensten Fahrwerke deutscher Hersteller einer bestimmten Größenklasse zum Transport einer Rettungseinheit verwendet werden können. In einer einjährigen Felderprobung bei Sanitätsorganisationen, Feuerwehren und der Bundeswehr haben 11 Prototyp-Fahrzeuge die Tauglichkeit des Rettungs- und Notarztwagens SAVE unter Beweis gestellt. Die dabei gesammelten Erfahrungen und Erprobungsergebnisse werden in verbesserte konstruktive Lösungen umgesetzt; die Weiterentwicklung zum Gesamtsystem SAVE, bei dem auch die Rettungseinheit des Notarztwagens stationär eingesetzt werden kann, hat begonnen.

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

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

KTW, fast überall der DIN 75 080 entsprechend, sind in ausreichender Anzahl vorhanden. Richtzahl: 1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40 % RTW sein sollen.

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

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 zwischen Bund und Ländern abgestimmte Stationierungsplanung insgesamt 18 Stationen vor, die seit November 1981 eingerichtet sind.

Insgesamt bestehen seit Ende 1981 33 Hubschrauber-Stationen: Katastrophenschutz = 18, Bundeswehr = 6, Niedersächsische Polizei = 1, Deutsche Rettungsflugwacht = 5, Allgemeiner Deutscher Automobilclub = 2 und SOS Flugrettung = 1.

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

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

Die Einführung des einheitlichen Notrufsystems 73 (Polizeinotruf 110 und Feuerwehrruf 112) ist bis auf wenige Ausnahmefälle abgeschlossen.

Das System hat sich technisch und organisatorisch voll bewährt.

Die Zahl der Notrufmelder (für münzfreien Notruf) bei öffentlichen Münzfernsprechern hat sich weiter erhöht.

Eine ausführliche Übersicht über den Stand der Einführung des einheitlichen Notrufsystems im Bundesgebiet enthält Anlage 8.

In Ergänzung hierzu laufen vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geforderte Untersuchungen über ein drahtloses Notmeldesystem (Autonotfunk). Die betriebliche Erprobung dieses Autonotfunksystems im Raum Darmstadt ist im Oktober 1981 angelaufen.

Parallel zur Untersuchung der neuen Systemlösung fördert das Bundesministerium für Forschung und Technologie im Rahmen eines technologischen Begleitprogramms gezielt solche Arbeiten, die die kostengünstige Realisierung der Autonotfunk-Geräte zum Gegenstand haben.

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 1981 waren von den 7 428 km der unter Verkehr liegenden Bundesautobahnen 7 033 km mit Notrufsäulen ausgestattet; auf den 395 km, die sich auf eine Mehrzahl kurzer Teilstrecken verteilen, wird das Erforderliche nachgeholt, sobald die technischen Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Seit dem Jahre 1978 werden die Rufsäulen an den Bundesautobahnen auf eine verbesserte Notruftechnik umgerüstet. Mit Hilfe der technischen Verbesserungen ist es möglich,

- den Standort eines Hilfesuchenden an einer Notrufsäule in der Fernsprechkabine der Autobahnmeisterei automatisch festzustellen und
- ein Notrufgespräch von der Rufsäule aus über die Autobahnmeisterei zur nächstgelegenen Autobahnpolizeidienststelle durchzuschalten.

Anfang 1981 war die verbesserte Notruftechnik an ca. 1 400 km Bundesautobahnen eingesetzt.

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

An den Bundesstraßen und sonstigen Straßen gibt es keine Streckenfernsprechkabel, wie sie bei Bundesautobahnen vorhanden sind. Es ist deshalb sehr schwierig, dort ein in Betrieb und Technik einheitliches Notmeldesystem aufzubauen. Die dafür aufzuwendenden Kosten gehören nicht zur Straßenbaulast.

Bisher sind rd. 1 900 Notmeldeeinrichtungen in Betrieb genommen worden. Es handelt sich überwiegend um Zusatzeinrichtungen zu Hauptanschlüssen des öffentlichen Fernsprechnetzes. Die Einrichtungskosten dafür werden vor allem von der „Ret-

tungsdienst Stiftung Björn Steiger e. V.“ und auch vom „Kuratorium Rettungsdienst Bayern“, die Betriebskosten von Bayern und Schleswig-Holstein ganz, von anderen Ländern zum Teil getragen.

Eine Pilotstrecke mit neuen, bundesweit einheitlichen Notruftelefonen der Deutschen Bundespost wurde im Jahre 1980 im Verlauf der Bundesstraßen 49/429/49 Limburg-Gießen-Grünberg in Hessen eingerichtet. Es wurden auf einer Länge von 80 Kilometern 34 Notruftelefone als Hauptanschlüsse im öffentlichen Fernsprechnet in Betrieb genommen.

Aufgrund der positiven Ergebnisse des Betriebsversuchs wurden mit der 16. Verordnung zur Änderung der Fernmeldeordnung mit Wirkung vom 1. April 1981 die benutzungsrechtlichen Voraussetzungen für Notruftelefone als Bestandteile des Notrufsystems 73 geschaffen. Die Beschaffungskosten für die Notruftelefone werden von der Deutschen Bundespost vorgestreckt. Die Träger des Notrufs zahlen für die nunmehr von ihnen zu beantragenden Notruftelefone monatliche Gebühren, die von der Deutschen Bundespost nach den Selbstkosten kalkuliert wurden; hinzu kommen einmalige Anschließungsgebühren wie bei Fernsprechkabinehauptanschlüssen.

3.2.9. Einsatz von Zivildienstleistenden (s. Anlage 10)

In den letzten Jahren sind im Rettungsdienst und Krankentransport in stark steigendem Umfang Zivildienstleistende eingesetzt worden. Als Gründe hierfür sind anzusehen, daß Zivildienstleistende nach den Bestimmungen des Zivildienstgesetzes den Einsatzstellen für 16 Monate ständig zur Verfügung stehen, für Tag- und Nachteinsätze verwendet werden können und die bisherigen Erfahrungen mit ihnen positiv sind.

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

Von den am 15. September 1981 im Rettungsdienst und Krankentransport zur Verfügung stehenden 6 213 Zivildienstplätzen waren 4 725 mit Zivildienstleistenden besetzt. Die große Zahl der freien Plätze erklärt sich daraus, daß dem Bundesamt für den Zivildienst insgesamt nicht genügend Zivildienstpflichtige zur Verfügung standen, um alle vorhandenen Plätze besetzen zu können.

3.2.10. Bundeseinheitlicher Notfallausweis

Vom bundeseinheitlichen Notfallausweis sind seit 1974 ca. 8 Mio. 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. Er wird in Hessen nach wie vor kostenlos ausgegeben.

Bei der EG-Kommission sind Vorarbeiten für die Einführung eines einheitlichen EG-Notfallausweises auf der Basis des bundeseinheitlichen Notfallausweises im Gange. Das Parlament der EG hat dies durch entsprechenden Beschluß unterstützt.

Der Notfallausweis hat somit nicht nur zur Vereinheitlichung des Rettungswesens in der Bundesrepublik Deutschland beigetragen; er kann voraussichtlich auch unter den Mitgliedstaaten der EG eine solche Wirkung einleiten.

3.3. Unterrichtung „Sofortmaßnahmen am Unfallort“

Gemäß §§ 8 (a) und 8 (b) der StVZO sind seit 1969 Fahrerlaubnisbewerber verpflichtet, eine Unterrichtung für „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ (Führerschein 1, 3, 4 oder 5) bzw. eine Teilnahme an einem „Erste Hilfe-Kursus“ (Führerschein 2) nachzuweisen. Es konnte damit erreicht werden, daß im Oktober 1980 77 % aller Führerscheininhaber eine entsprechende Unterrichtung erhalten haben.

Dennoch erscheint eine Verbesserung der Laienhilfe am Unfallort notwendig, da nur 18 % der Führerscheinbesitzer sich in der Lage sehen, auf sich allein gestellt Erste Hilfe leisten zu können. Mit Unterstützung der Rettungsorganisationen und in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat bereitet der BMV daher derzeit ein Aufklärungsprogramm zur Verbesserung der Laienhilfe am Unfallort vor.

Eine Übersicht über die Ausbildung durch die Rettungsorganisationen gibt Anlage 11.

4. Forschungen zum Rettungswesen (Übersicht s. Anlage 12)

Forschungen zum Rettungswesen werden schwerpunktmäßig durch das Bundesministerium für Verkehr (BMV), die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) betrieben. Die Aufgabe der Forschung besteht dabei im wesentlichen in der Bereitstellung wissenschaftlicher Erkenntnisse für eine wirkungsvolle Fortentwicklung der bestehen-

den Rettungssysteme und in der Förderung neuer technischer Einrichtungen.

In den vergangenen Jahren wurde zunächst durch Forschungsaufträge versucht, einen Überblick über das Einsatzgeschehen und die grundlegenden Bedingungen für ein sachgerechtes Rettungssystem zu gewinnen. Dem zunehmenden Kostendruck wird derzeit durch die Untersuchung der Kosten- und Finanzierungsprobleme Rechnung getragen. Neben der Analyse der Ablaufprozesse im Rettungsdienst dienen auch verschiedene Feldversuche dem Ziel, ein wirksames und kostengünstiges Rettungssystem zu entwickeln. Von großer Bedeutung ist dabei der Einsatz eines Simulationsmodells Rettungswesen, das die Bewertung anderer organisatorischer Einsatzmöglichkeiten anhand bestimmter Fragestellungen erlaubt. Zukünftig wird — neben der Fortführung der bisherigen Ansätze — besonderes Gewicht auf die Entwicklung und Wirksamkeitskontrolle von Maßnahmen im Rettungswesen gelegt werden.

5. Rettungswesen in den Mitgliedsländern der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)

Die Sorge um die Erstversorgung der Unfallverletzten im Straßenverkehr war für den Ausschuß „Straßenverkehrssicherheit“ der CEMT Anlaß, dem Ausschuß der Stellvertreter der CEMT am 27. März 1969 einen Bericht über den Sachstand des Rettungswesens in den CEMT-Mitgliedsländern vorzulegen. In einem Resolutionsentwurf wurden dem Stellvertreterausschuß eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die dazu führen sollten, in allen CEMT-Ländern eine möglichst gleichmäßige Verbesserung des Rettungswesens zu erreichen.

Im April 1981 regte die Bundesrepublik Deutschland eine erneute CEMT-Umfrage zur „Organisation der Notfallhilfe“ in den Mitgliedsländern an. Die Umfrage soll den Fortschritt der Bemühungen um die Verbesserung der Situation von Unfallverletzten im Straßenverkehr seit dem ersten Bericht (1969) und den daraus abgeleiteten Empfehlungen aufzeigen. Ein Bericht über den gegenwärtigen Stand des Rettungswesens in den CEMT-Ländern wird 1982 vorliegen.

6. Anlagen

Anlage 1

Entwicklung der organisatorischen Prozesse des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland *)

Im Jahre 1981 wird die Struktur und Effizienz des Rettungswesens in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) wie bereits in den Jahren 1973/74, 1977 und 1979 in einer repräsentativen Erhebung erfaßt und analysiert.

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

Dies sind:

- Arbeiter-Samariter-Bund e.V. (ASB)
- Deutsches Rotes Kreuz (DRK)
- Feuerwehren vertreten durch den Deutschen Feuerwehrverband e.V. (DFV)
- Johanniter-Unfallhilfe e.V. (JUH)
- Malteserhilfsdienst e.V. (MHD)

Aus einer Analyse der vorliegenden Ergebnisse und anhand eines Vergleichs mit den Ergebnissen der bisherigen Studien, lassen sich für das Rettungswesen in der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West) folgende Hauptaussagen ableiten:

- 1.1. Der Anteil der Notfälle am Gesamttransportaufkommen ist 1979 wieder angestiegen.
- 1.2. Die in den letzten zehn Jahren zu beobachtenden Veränderungen in der Struktur der Einsatzanlässe sind nur noch mit stark abschwächender Tendenz erkennbar.

*) Diese Fortschreibung des Berichts über die Entwicklung des Rettungswesens wurde unter Auswertung der „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport“ 1973/74, 1977, 1979 und 1981 des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport des Deutschen Roten Kreuzes erstellt, die mit finanzieller und organisatorischer Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministers für Verkehr von Dipl.-Volkswirt Heinz Paul, Bonn erarbeitet wurden.

- 1.3. Problematische Notfälle mit extrem starker Vitalgefährdung und damit hohen Anforderungen an das Rettungspersonal verzeichnen steigende Anteile an Notfallaufkommen.

Während im Jahre 1979 der Anteil der Einsätze ohne zeitliche Dringlichkeit (Krankentransporte) am Gesamttransportaufkommen auf rd. 78% gestiegen war, bei einer gleichzeitigen Verringerung des Anteils der Notfalleinsätze auf 22%, ist im Jahre 1981 wiederum ein Anwachsen des Anteils der Notfalleinsätze auf 27% zu verzeichnen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1

Verhältnis von Notfalleinsätzen zu
Krankentransporten
in %

	1973/74	1977	1979	1981
Notfalleinsätze (Personen- transporte und Verlegungen) *)	31	29	22	27
Kranken- transporte. . .	69	71	78	73
	100	100	100	100

*) In das Verhältnis von Notfalleinsätzen zu Einsätzen ohne zeitliche Dringlichkeit sind nur die Personentransporte (incl. Verlegung) einbezogen worden, dies sind die Ziffern 1 und 4 der Tabelle 2.

Die Leistungen des Rettungsdienstes bestehen jedoch nicht nur in Personentransporten. Es werden auch andere Einsätze durchgeführt. Tabelle 2 gibt einen Gesamtüberblick über die Struktur der Leistungen des Rettungsdienstes und Krankentransportes.

Tabelle 2

Einsatzarten
in %

	1979	1981
Einsätze unter zeitlicher Dringlichkeit (Notfälle)		
1. Personentransport (incl. Verlegung).	20,0	25,3
2. Ärztliche Versorgung ohne Transport.	1,9	2,1
3. Transport von Blut, Organen, Medikamenten . . .	0,4	0,3
Einsätze ohne zeitliche Dringlichkeit		
4. Patiententransport (Krankentransport)	73,3	67,1
5. Transport von Blut, Organen, Medikamenten	1,3	0,9
6. Fehleinsätze durch böswillige oder irrtümlich falsche Alarmierung	2,2	2,9
7. sonstige Fehleinsätze (Patienten vorher abtransportiert, Einsatz während Alarmfahrt abgebrochen, bei Eintreffen lag Todesfeststellung vor)	1,0	1,7
	100,1 *)	100,2 *)

*) Durch Auf- oder Abrundungen in den einzelnen Einsatzarten übersteigt die Gesamtsumme leicht 100%.

Es werden dabei grundsätzlich Einsätze unter zeitlicher Dringlichkeit, Einsätze ohne zeitliche Dringlichkeit, absolute Fehleinsätze und relative Fehleinsätze unterschieden.

Die Einsätze unter zeitlicher Dringlichkeit werden üblicherweise als Notfalleinsätze bezeichnet. Für

eine Beurteilung der Anforderungen an das Rettungswesen ist eine gesonderte Betrachtung dieser Notfalleinsätze, bei denen Personen, die sich in Lebensgefahr befinden, unverzüglich medizinisch versorgt werden müssen, notwendig, erfordern sie doch zumeist das volle Spektrum technisch-medizinischer Hilfsmaßnahmen.

Der Anteil schwerer Verkehrsunfälle, Haus- und Sportunfälle, Suizide und Verbrechen bzw. akuter Erkrankungen ist leicht zurückgegangen. Der Anteil anderer Notfälle hat zugenommen. Insgesamt kann man jedoch bei der geringen Größe der Veränderungen davon ausgehen, daß die Struktur der Einsatzanlässe im Notfallbereich relativ unverändert geblieben ist.

Die hier nicht näher dargestellte Analyse der Daten zum vorgefundenen Zustand des Patienten, zu therapeutischen Maßnahmen, zu Komplikationen während des Transportes und zu den Maßnahmen während des Transportes zeigt eine Entwicklung auf, die bereits bei der Erhebung im Jahre 1979 festzustellen war:

Die Anforderungen an das Rettungswesen, und zwar sowohl an die technisch-medizinische Ausstattung der Rettungsmittel als auch an die medizinische Ausbildung des Rettungspersonals wachsen weiterhin qualitativ wie quantitativ.

Denn „einfache“ oder/und „unproblematische“ Notfälle (d. h. Notfälle, bei denen der Zustand des Patienten als „unauffällig“ charakterisiert wurde, keine therapeutischen Maßnahmen erforderlich waren, keine Komplikationen während des Transportes auftraten, keine Maßnahmen während des Transportes erforderlich waren und keine Vitalgefährdung vorlag) nehmen weiterhin innerhalb der Notfälle insgesamt deutlich ab zu Lasten von Notfällen, die sich durch hohe Schwierigkeitsgrade des Krankheitsbildes, komplexe Verletzungen, entsprechend hohe Anforderungen an das Rettungspersonal bezüglich medizinischer Hilfsmaßnahmen und extrem schweren Grad an Vitalgefährdung charakterisieren lassen.

Tabelle 3

Einsatzanlässe bei Transport von Notfallpatienten
in %

	1973/74	1977	1979	1981
1. Verkehrsunfälle.	27,2	18,6	17,6	17,2
2. Arbeits- und Betriebsunfälle*)	9,1	6,0	5,5	5,6
3. Haus- und Sportunfälle	13,2	14,8	13,6	12,8
4. Akute Erkrankungen	27,9	32,5	32,7	32,3
5. Suizide und Verbrechen	4,4	5,7	5,2	4,9
6. Andere Notfälle, Sonstiges	18,2	22,4	25,4	27,2
	100,0	100,0	100,0	100,0

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

Tabelle 4

Eingesetzte Rettungsmittel
in %

	1973/74	1977	1979	1981
KTW (Krankentransportwagen)	72,7	61,9	54,9	50,5
RTW (Rettungswagen)	12,6	26,0	26,7	32,2
NAW (Notarztwagen)	0,9	2,5	4,0	4,7
Hubschrauber	0,1	0,2	0,2	0,3
PKW	13,1	9,2	14,0	11,8
Berge- und Löschfahrzeuge	0,3	0,0	0,0	0,0
Sonstiges	0,3	0,1	0,2	0,5
	100,0	100,0	100,0	100,0

- 2.1. Das Rettungswesen hat sich in der Zwischenzeit in seiner technischen, personellen und organisatorischen Struktur den Anforderungen angepaßt und ist offenbar in der Lage, auch weiterhin flexibel auf Anforderungen zu reagieren.
- 2.2. Rettungswagen finden mit und ohne Notarzt in steigendem Maße Verwendung. Gleiches gilt für den Rettungshubschrauber.
- 2.3. Bei Notfällen wird in hohem Maße besonders qualifiziertes Personal (Notarzt und Rettungssanitäter) eingesetzt. Ein-Mann-Besetzungen gehören der Vergangenheit an.

Der **Tabelle 4** ist zu entnehmen, daß weiterhin im steigenden Maße mehr Rettungswagen und Notarztwagen, d. h. Rettungswagen, die mit Notarzt besetzt sind, Verwendung finden. Auch der Rettungshubschrauber wird steigend eingesetzt.

Das Verhältnis zwischen Krankentransportwagen (KTW) und Rettungswagen (RTW, NAW) beträgt bei Einsätzen insgesamt 1981 bereits 57,8 % zu 42,2 % (siehe **Tabelle 5**), bei Notfalleinsätzen ergibt sich ein noch wesentlich günstigeres Verhältnis von 23,4 % (KTW) zu 76,6 % (RTW und NAW).

Tabelle 5

Verhältnis zwischen Krankentransportwagen (KTW) und Rettungswagen (RTW, NAW)
in %

	1973/74	1977	1979	1981
KTW	84,3	66,8	64,4	57,8
RTW/NAW . .	15,7	33,2	35,6	42,2
	100,0	100,0	100,0	100,0

Basis sind alle Fälle, in denen KTW, RTW oder NAW eingesetzt wurden (= 100 %).

Sonstige Rettungsmittel sind in dieser Basis nicht enthalten.

Bezogen auf die im Bund/Länderausschuß Rettungswesen diskutierten Anforderungen an ein modernes Rettungswesen und die daraufhin angestrebte Richtzahl 60% Krankentransportwagen zu 40% Rettungswagen bestätigt das heutige Verhältnis 57,8% Krankentransportwagen zu 42,2% Rettungswagen, daß das Rettungswesen eine recht gute Anpassung des IST an das SOLL erreicht hat, soweit es des Verhältnis KTW und RTW/NAW betrifft.

Die Rettungsmittel sind sehr unterschiedlich mit Personal besetzt. Nach ihrer Qualifikation sind dabei zu unterscheiden:

- Helfer mit Erste Hilfe-Ausbildung
- Sanitäter mit Sanitätsausbildung
- „Rettungssanitäter“*)

Der sich 1979 bereits abzeichnende Wechsel im Ausbildungsstand des im Rettungsdienst eingesetzten Personals von anderen Ausbildungsgängen hin zur Fachausbildung mit 520 Stunden Ausbildungsdauer und Abschlußprüfung hat sich bis 1981 kontinuierlich weiter fortgesetzt.

Bis zum Jahre 1979 vollzog sich der endgültige Wechsel in der Besetzung des Rettungsmittels von der Ein-Mann-Besetzung standardmäßig zur Zwei-Mann-/oder Mehr-Personen-Besetzung.

Des weiteren werden die Einsätze insbesondere bei Notfällen in steigendem Maße von Ärzten begleitet. Die „Mehr-Personen-Besetzung“, die einschließlich Arzt über die Zwei-Personen-Teams hinausgehen, fanden sich 1979 bereits mit rund 4,2%, 1981 sind dies schon 7,4%. Bei Notfällen findet sich ausschließlich mindestens die Zwei-Personen-Besetzung, wobei in rund 80 % Rettungssanitäter beteiligt sind.

*) Der Begriff Rettungssanitäter wurde als Arbeitstitel entsprechend den Empfehlungen des Bund-Länder-Ausschusses „Rettungswesen“ von 1978 verwandt für das Personal im Rettungsdienst mit 520 Stunden Mindestausbildung.

Tabelle 6

Typische Besetzungskombination mit „Rettungssanitätern“
in %

	1973/74	1977	1979	1981
1 Rettungssanitäter	17,3	12,3	15,3	11,9
1 Rettungssanitäter mit Arzt	0,0	0,6	0,6	0,9
1 Rettungssanitäter und 1 Sanitäter	12,1	17,6	19,5	17,5
1 Rettungssanitäter, 1 Sanitäter, 1 Arzt	0,1	0,1	0,9	1,2
2 Rettungssanitäter	12,6	26,6	32,1	33,6
2 Rettungssanitäter, 1 Arzt	0,5	2,5	3,8	4,4
Zwischensumme	42,6	60,6	72,2	69,5
Sonstige Kombinationen	57,4	39,4	27,8	30,5
	100,0	100,0	100,0	100,0

Die Funktionen können jeweils dabei ehrenamtlich oder hauptamtlich ausgeübt werden. Eine Beurteilung der Effizienz des Rettungsdienstes kann insbesondere unter Berücksichtigung der aktuell geführten Diskussionen zum Thema „Wirtschaftlichkeit des Rettungsdienstes“ eine Quantifizierung des Anteils an Personal im Rettungsdienst nicht unerwähnt lassen, die ihren Einsatz ehrenamtlich erbringen. Während die Feuerwehren (vertreten durch den Deutschen Feuerwehrverband e. V. DFV) das Rettungswesen nahezu ausschließlich mit hauptamtlich tätigen Personal bestreiten, ist der Anteil der ehrenamtlich im Rettungsdienst tätigen Mitarbeiter bei den privaten Rettungsorganisationen erheblich.

Bei ihnen macht der Anteil des ehrenamtlich tätigen Personals im Rettungswesen generell rund 25% aus, dieser Anteil steigt an Samstagen und Sonntagen auf nahezu 50%.

Wird auf der Basis der vorliegenden Ergebnisse berücksichtigt, daß die privaten Rettungsorganisationen am Gesamtaufkommen im Bundesgebiet (alle Notfalleinsätze und alle Krankentransporte) einen Anteil von rund $\frac{2}{3}$ halten, ist dieser hohe Anteil ehrenamtlich eingesetzten Personals im Rettungswesen ein durchaus bemerkenswerter Beitrag.

- 3.1. Im Notfallmeldesystem sind immer noch Lücken erkennbar: Seit Jahren ist der Anteil sehr langer Vorlaufzeiten unverändert.
- 3.2. Der Rettungsdienst verfügt über ein insgesamt gutes und vielfältiges Kommunikationssystem: Er ist deutlich leitstellenorientiert mit sicherer Bearbeitung und kurzen Bearbeitungsdauern.
- 3.3. Die Leistungszeiten des Rettungsdienstes haben sich weiterhin verbessert. Die Schwierigkeiten im innerörtlichen Verkehr werden offenbar durch eine flexible Anpassungsstrategie überwunden; die Bedienqualität im außerörtlichen Bereich wurde weiter verbessert.

Im Rettungsdienst hat der Zeitfaktor in zweifacher Weise eine zentrale Bedeutung. Bei den verschiede-

nen Notfallursachen entscheidet er darüber, ob der klinische Tod abgewendet werden kann oder der bereits eingetretene klinische Tod noch reversibel ist ebenso wie über Art und Umfang der zurückbleibenden Dauerschäden.

Zum anderen werden durch die Vorgabe maximaler notfallmedizinischer Rettungszeiten die Anzahl der Rettungswachen, Rettungsmittel und die Wahl der Standorte für Leitstellen und Rettungswachen, also damit die gesamte Ausstattung des Rettungsdienstes bestimmt.

Eine wesentliche Zeitgröße ist dabei die Zeitspanne, die zwischen dem Notfalleintritt und dem Eingang der Notfallmeldung auftritt (Vorlaufzeit). Sie ist ein Gütemaß für die Ausgestaltung eines Meldewesens (Notrufsäulen, Notrufnummern, Aufklärung über die „korrekte Alarmierung“).

Wenn auch diese Zeitspanne beeinflusst wird durch Art und Zeitdauer des Bemerkens eines Notfalls, besteht doch ein ursächlich positiver Zusammenhang zwischen dem Grad der Ausgestaltung eines Meldewesens und der Dauer der „Vorlaufzeit“.

Tabelle 7 zeigt, daß auch hier noch Verbesserungen notwendig sind: Bei jedem fünften Notfall dauert es immer noch länger als 6 Minuten bis eine Meldung abgegeben wird, ein Wert, der sich seit Jahren kaum ändert.

Bestimmend für die Reaktionszeit des Rettungsdienstes ist das Kommunikationssystem. Tabelle 8 zeigt auf, welche Informationswege benutzt werden, um der Rettungsmittelbesatzung den Einsatzauftrag zu erteilen. Die Hauptinformationswege Funkgespräch bzw. Telefonate der Rettungsorganisationen weisen klar auf die „Leitstellen-orientierte Einsatzsteuerung“ hin. Erstmals wurde in der Dokumentationsstudie 1981 in die Verständigungsarten die „Notrufeinrichtung“ aufgenommen, von ihr wird mit rund 15% der Alarmierung/Notfallmeldungen Gebrauch gemacht.

Tabelle 7

Zeitspanne zwischen Notfalleintritt und Eingang der Notfallmeldung
(in jeweils aufaddierten Prozentsen)

Zeitspanne	Alle Einsätze			Verkehrsunfälle			Haus- und Sportunfälle		
	1977	1979	1981	1977	1979	1981	1977	1979	1981
bis 2 Minuten.	35,1	39,1	25,7	41,0	43,6	24,5	32,6	37,2	20,4
bis 4 Minuten.	53,2	56,4	55,3	65,8	65,8	62,3	52,1	58,1	50,8
bis 6 Minuten.	75,2	76,9	79,6	87,1	87,8	86,6	77,8	80,2	78,4
insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Falls eine genaue Ermittlung nicht möglich war, wurden Schätzwerte angegeben.

Tabelle 8

Art der Übermittlung des Einsatzauftrages
in %
(benutzte Informationswege zur Erteilung des
Ausrückauftrages an das Rettungsmittel)

Funkspruch der Polizei	2,2
Funkspruch Rettungsorganisation	26,0
Funkspruch Sonstige	1,0
Telefonat der Polizei	5,1
Telefonat der Rettungsorganisation	39,3
Telefonat der Klinik.	3,4
Notruffeinrichtung	14,6
Sonstiges (Telefonat von privater Seite etc.)	8,4
insgesamt	100,0

Basis: Notfälle 1981

Durch dieses inzwischen ausgefeilte Kommunikationssystem gelingt es, die Zeitspanne zwischen Eingang der Notfallmeldung und dem Ausrücken des Fahrzeugs (die organisationsinterne Anlaufzeit) sehr klein zu halten. Zumeist liegen die Zeitspannen hier unter 1 Minute, nur in seltenen Ausnahmefällen mehr als 2 Minuten.

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

Die beobachtete Leistungszeit ist damit ein Maß, inwieweit den gesetzlichen Vorgaben oder den Forderungen von Fachleuten tatsächlich entsprochen wird.

Waren die Zeitspannen zwischen Eingang der Notfallmeldung und Ankunft des Rettungsmittels am Einsatzort für Notfalleinsätze mit Personentransport 1979 im Vergleich zu 1977 länger geworden, d. h. hatten sich 1979 die „Leistungszeiten“ des Rettungsdienstes bezogen auf die Vorjahre verschlechtert, weist Tabelle 9 auf, daß 1981 wieder eine leichte Verbesserung (Stabilisierung) eingetreten ist.

Seinerzeit hatten die Analysen erbracht, daß die Zeitspanne zwischen Abfahren und Ankunft am Einsatzort, die sogenannte „Anfahrtzeit“ deutlich länger geworden war. Diese Verschlechterungen ließen sich 1979 hauptsächlich in „innerörtlichen Einsatzbereichen“ nachweisen.

Unter den „innerörtlichen Einsatzbereich“ fallen typischerweise Einsatzregionen in Innenstädten, städtischen Randbezirken und geschlossenen Ortschaften, die sich durch eine besondere Verkehrsstruktur auszeichnen. In diesen Bereichen dauerte es offenbar einfach länger, bestimmte Einsatzstrecken zu durchfahren.

Tabelle 9

Leistungszeit des Rettungsdienstes
in addierten %
(Eingang Notfallmeldung bis
Ankommen von Notfallarzt)

	1977	1979	1981
bis 1 Minute	5	4,2	1,4
bis 2 Minuten	18	8,3	6,4
bis 3 Minuten	37	18,8	18,2
bis 4 Minuten	53	34,6	35,7
bis 5 Minuten	65	49,1	50,6
bis 7 Minuten	77	70,7	72,1
bis 10 Minuten	87	84,9	86,2
bis 15 Minuten	92	95,2	97,8
insgesamt	100	100,0	100,0

Die Rettungsorganisationen haben jedoch augenscheinlich flexibel auf diese Verkehrsprobleme im innerörtlichen Bereich reagiert und „entsprechende Einsatzstrategien“ entwickelt, die den veränderten Verkehrslagen (Verkehrsdichte, Baustellen u. ä.) Rechnung tragen.

Dieser Tatbestand spricht für die in der Zwischenzeit hohe Flexibilität bezüglich organisatorischer Anpassung auf vorgegebene Rahmenbedingungen.

Vergleicht man die Leistungszeiten des Rettungsdienstes mit den Zeitpostulaten der einzelnen Rettungsgesetze, bestätigt sich insgesamt die positive Bilanz des Rettungsdienstes. In Stadt und Land zusammen brauchte der Rettungsdienst in jedem zweiten Fall nicht einmal fünf Minuten um nach Eingang der Meldung am Notfallort zu sein, innerhalb 15 Minuten wird nahezu ausschließlich jeder Notfall bedient.

Zusammenfassende Bewertung

Das Rettungswesen steht weiterhin sich verändernden Bedürfnislagen gegenüber.

Die Personentransporte (ohne zeitliche Dringlichkeit, sogenannte Krankentransporte) nehmen leicht ab.

Bei wiederum steigendem Notfallanteil am Gesamttransportaufkommen bleibt die Struktur der einzelnen Einsatzanlässe relativ unverändert.

Der Anteil der Notfälle mit hohem Schwierigkeitsgrad und extrem schwerer Vitalgefährdung steigt ebenfalls weiter.

Staatliche Stellen wie Rettungsorganisationen haben erfolgreich, wie schon in den Vorjahren, das Rettungswesen diesen Anforderungen angepaßt bzw. auf sich verändernde Umweltbedingungen flexibel reagiert. Ein den vorhandenen Anforderungen an

ein modernes Rettungswesen entsprechendes Potential von Krankentransportwagen, Rettungswagen und Notarztwagen mit qualifiziert ausgebildetem Rettungspersonal in standard-mäßiger Zwei-/Mehr-Personenbesetzung und ein wesentlicher Beitrag des im Rettungsdienst tätigen ehrenamtlichen Personals bilden weiterhin dafür die erforderlichen Grundlagen.

Die Anpassungen des Rettungsdienstes auf sich verändernde Rahmenbedingungen wie beispielsweise im innerörtlichen Einsatzbereich und eine sich deshalb wiederum stabilisierende Leistungszeit des Rettungsdienstes sind zudem Beweise dafür, daß das Rettungswesen in der Zwischenzeit in der Lage ist, durch Einbringung entsprechender Organisations-Modelle und Einsatztechnologien rechtzeitig flexibel auf verschiedenartige Veränderungen zu reagieren.

Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze) in den Ländern**Baden-Württemberg**

Das Baden-Württembergische Gesetz über den Rettungsdienst vom 10. Juni 1975 (GBl. 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

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 (SaBremR 2132-a-1) den Rettungsdienst bereits regelt.

In der

- Stadtgemeinde Bremen ist die Mitwirkung von DRK, ASB und MHD im Rettungsdienst, der von der Feuerwehr Bremen durchgeführt wird, seit dem 1. Januar 1979 durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung geregelt.
- Stadtgemeinde Bremerhaven wird der Rettungsdienst ausschließlich von der Städtischen Feuerwehr durchgeführt.

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

In einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom 10. Februar 1978 zwischen dem Land Hessen, dem Hessischen Städtetag, dem Hessischen Landkreistag, dem Hessischen Städte- und Gemeindebund und den Sanitätsorganisationen (Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Malteser-Hilfsdienst und Johanniter-Unfall-Hilfe) sowie der Deutschen Lebens-Rettungs-Gesellschaft wurde der Ausbau und die Durchführung des Krankentransport- und Rettungsdienstes in Hessen geregelt (Staatsanzeiger für das Land Hessen Nr. 12 1978 S. 597).

Niedersachsen

Die Landesregierung wird ein Rettungsdienstgesetz nur dann einbringen, wenn eine Vereinbarung nicht zustande kommt.

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. Am 2. Juni 1978 wurde die Landesverordnung zur Durchführung des Rettungsdienstgesetzes erlassen (GVOBl. S. 172).

Zusammenstellung: Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze) in den Ländern**Baden-Württemberg**

Gesetz 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, keine gesetzliche Regelung.

Niedersachsen

Entwurf einer Vereinbarung 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. Juni 1981

Anzahl der Rettungsleitstellen

	beabsich- tigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	37	36
Bayern	26	24
Berlin	1 ¹⁾	1
Bremen	2	2
Hamburg	1 ²⁾	1
Hessen	28	28 ³⁾
Niedersachsen	47	50
Nordrhein-Westfalen . . .	54	48
Rheinland-Pfalz	18	18
Saarland	1	1
Schleswig-Holstein	15	15

¹⁾ Die Funktionen einer zentralen Rettungsleitstelle werden von der Leitstelle der Berliner Feuerwehr miterfüllt. Daneben bestehen 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⁾ Davon 21 zentrale Leitstellen auf Kreisebene und 7 Leitfunkstellen (überörtlich). Ausschließlich gemeinsame Leitstellen für den Brand- und Katastrophenschutz sowie Rettungsdienst einschließlich Krankentransport.

Anlage 4

Stand: 1. Juni 1981

Anzahl der Rettungswachen¹⁾

	beabsich- tigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	255	252
Bayern	275	283
Berlin	34 ²⁾	34
Bremen	20	19
Hamburg	30	29 ³⁾
Hessen	158	158
Niedersachsen	160	160
Nordrhein-Westfalen . . .	370 ⁴⁾	325
Rheinland-Pfalz	121	116
Saarland	26 ⁶⁾	21
Schleswig-Holstein	68	68 ⁵⁾

¹⁾ Ohne Stationen des Luft-, Berg- und Wasserrettungsdienstes.

²⁾ Außerdem bestehen 31 Krankenkraftwagen-Depots, von denen 17 den Sanitätsorganisationen, 2 den Werkfeuerwehren und die restlichen 12 privaten Unternehmen gehören; sie sind zum überwiegenden Teil nur zeitweilig besetzt.

³⁾ Ferner sind 13 Krankentransportstützpunkte der Sanitätsorganisationen vorhanden.

⁴⁾ Endgültige Zahl ist noch nicht festgestellt.

⁵⁾ Nicht enthalten sind 10 Rettungsnebenstellen, die nicht ganzjährig besetzt sind.

⁶⁾ Davon 5 Nebenstellen.

Anzahl der Rettungswagen (RTW)

	beabsichtigtes Soll ¹⁾	Ist	davon		
			nach DIN 75 080	ständig mit Notarzt besetzt	bei Bedarf mit Notarzt besetzt
Baden-Württemberg	351	308	308	59	—
Bayern	356	356	356	154	—
Berlin	100	80	80	5	10
Bremen	61	60 ²⁾	7 ²⁾	4	—
Hamburg	96	95	95	4	1 ³⁾
Hessen	102	110	110	21	—
Niedersachsen	200	180	155	25	—
Nordrhein-Westfalen	765 ⁴⁾	591 ⁵⁾	591	153	—
Rheinland-Pfalz	127	116	116	9	1
Saarland	18	17	17	6 ⁴⁾	3 ⁴⁾
Schleswig-Holstein	77	73 ⁶⁾	73	17	1

Anmerkung: 4 RTW der Bundeswehr nach DIN 75 080 werden regelmäßig im zivilen Bereich eingesetzt. Sie sind mit einem Notarzt besetzt.

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

²⁾ Einschließl. 18 Reservefahrzeuge. Bei den im Lande Bremen im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich — ausgenommen 7 RTW nach DIN 75 080 — um KTW, die durch zusätzliche Ausrüstung den RTW angeglichen sind und deswegen als RTW geführt werden. Im Einsatz wird nicht zwischen KTW und RTW unterschieden.

³⁾ 1 Notarztwagen der Bundeswehr wird regelmäßig im zivilen Rettungsdienst eingesetzt.

⁴⁾ Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

⁵⁾ Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1979 (Stand: 31. Dezember 1979).

⁶⁾ Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage einer Kreisumfrage vom April 1981 (Stand: 31. Dezember 1980).

Anlage 6

Stand: 1. Juni 1981

Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)

	beabsichtigtes Soll ¹⁾	Ist	davon nach DIN 75 080
Baden-Württemberg . .	500	659	659
Bayern	599	659	659
Berlin	68	88 ²⁾	88
Bremen	— ³⁾	—	—
Hamburg	50	50 ⁴⁾	50
Hessen	317	399 ⁵⁾	399
Niedersachsen	300	565	400
Nordrhein-Westfalen .	700 ⁷⁾	1 176 ⁸⁾	1 176
Rheinland-Pfalz	250	250	250 ⁶⁾
Saarland	56	47	47
Schleswig-Holstein . .	115	101 ⁹⁾	101

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 mindestens 40% Rettungswagen sein sollen.

²⁾ Ferner stehen dem Rettungsdienst 49 Reservefahrzeuge und weitere 62 bundeseigene KTW des Katastrophenhilfsdienstes zur Verfügung.

³⁾ Bei den im Lande Bremen im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich — ausgenommen 7 RTW nach DIN 75 080 — um KTW, die durch zusätzliche Ausrüstung den RTW angeglichen sind und deswegen als RTW geführt werden. Im Einsatz wird nicht zwischen KTW und RTW unterschieden.

⁴⁾ Die Sanitätsorganisationen in Hamburg verfügen über 50 eigene KTW, von denen zu den Bedarfsspitzenzeiten bis zu 32 personell besetzt sind und vornehmlich zu risikoreicheren Krankentransporten eingesetzt werden. Die übrigen 18 Krankenkraftwagen stehen für außergewöhnliche Situationen zur Besetzung mit ehrenamtlichen Helfern bereit.

⁵⁾ einschließlich Reservefahrzeuge

⁶⁾ etwa

⁷⁾ Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

⁸⁾ Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1979 (Stand: 31. Dezember 1979).

⁹⁾ Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage einer Kreisumfrage vom April 1981 (Stand: 31. Dezember 1980).

Anlage 7a

Rettungshubschrauber-Stationen

Stand: 1. Oktober 1981

	Beabsichtigtes Soll nach Planung der Länder	Ist		
		Katastrophenschutz	Bundeswehr ¹²⁾	Sonstige
Baden-Württemberg	Villingen-Schwenningen ¹⁵⁾ Ulm Stuttgart (Ludwigsburg) Karlsruhe Ravensburg ¹³⁾ Schwäb. Hall/Bad Mergentheim ⁹⁾	Villingen-Schwenningen ¹⁵⁾ Ulm ¹⁾		Stuttgart ²⁾ (Ludwigsburg) Karlsruhe ²⁾ Friedrichshafen ^{2) 13)} Basel ³⁾ Straßburg ³⁾
Bayern	München Straubing Traunstein Nürnberg Kempten Ochsenfurt Bayreuth	München Straubing Traunstein Kempten Ochsenfurt ¹⁵⁾	Nürnberg	Ochsenfurt ¹⁵⁾ Bayreuth ¹⁴⁾
Berlin	—	—	—	—
Bremen	Bremen	Bremen ⁵⁾	—	—
Hamburg	Hamburg	—	Hamburg ⁶⁾	—
Hessen	Frankfurt Kassel Alsfeld ⁹⁾ oder Fulda	Frankfurt ⁷⁾ Kassel ⁸⁾	—	—
Niedersachsen	Hannover Uelzen Göttingen Braunschweig ⁹⁾ Ostfriesland Emsland ⁹⁾	Hannover		Uelzen ⁴⁾ Göttingen ²⁾ Sanderbusch ¹⁶⁾
Nordrhein-Westfalen	Bielefeld Duisburg Köln Lünen Würselen Rheine Siegen	Bielefeld Duisburg Köln Lünen	Würselen Rheine ¹²⁾	Siegen ¹⁴⁾
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen Wittlich Koblenz	Ludwigshafen ¹⁰⁾ Wittlich	Koblenz ¹¹⁾	
Saarland	Saarbrücken	Saarbrücken		
Schleswig-Holstein	Eutin Rendsburg	Eutin		Rendsburg ²⁾

Anmerkung: Hubschrauber des militärischen SAR-Dienstes¹²⁾ in Westerland, Kiel, Borkum, Jever, Ahlhorn, Faßberg, Hopsten, 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⁾ Basel: Schweizer Rettungsflugwacht; Straßburg: Sécurité Civile/Service d'Aide Médicale d'Urgence (S.A.M.U.); werden auch in Baden-Württemberg eingesetzt.

⁴⁾ Ab 21. September 1981 von der Niedersächsischen Polizei übernommen.

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 und Nordrhein-Westfalen eingesetzt.

⁹⁾ Standort und/oder Zeitpunkt liegen 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⁾ Militärischer Such- und Rettungsdienst (SAR)

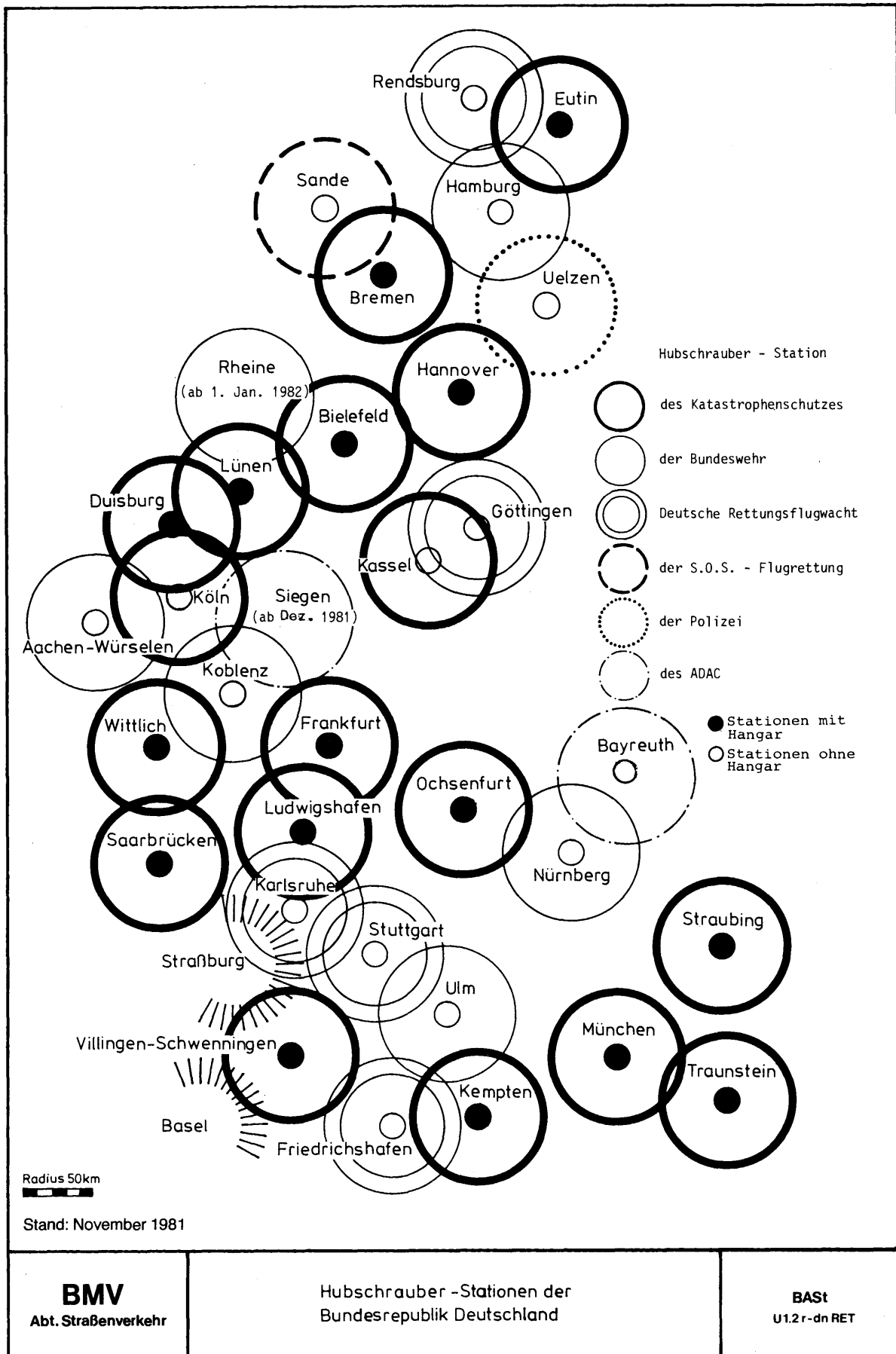
¹³⁾ Zeitpunkt liegt noch nicht fest; Station vorübergehend in Friedrichshafen eingerichtet.

¹⁴⁾ Bayreuth: ab 15. November 1981; Siegen: ab Dezember 1981; Betrieb durch den ADAC.

¹⁵⁾ Vorgesehene Stationen des Katastrophenschutzes ab November 1981; bis dahin Betrieb durch den ADAC.

¹⁶⁾ S.O.S. Flugrettung e. V.

¹⁷⁾ Voraussichtlich Anfang 1982.



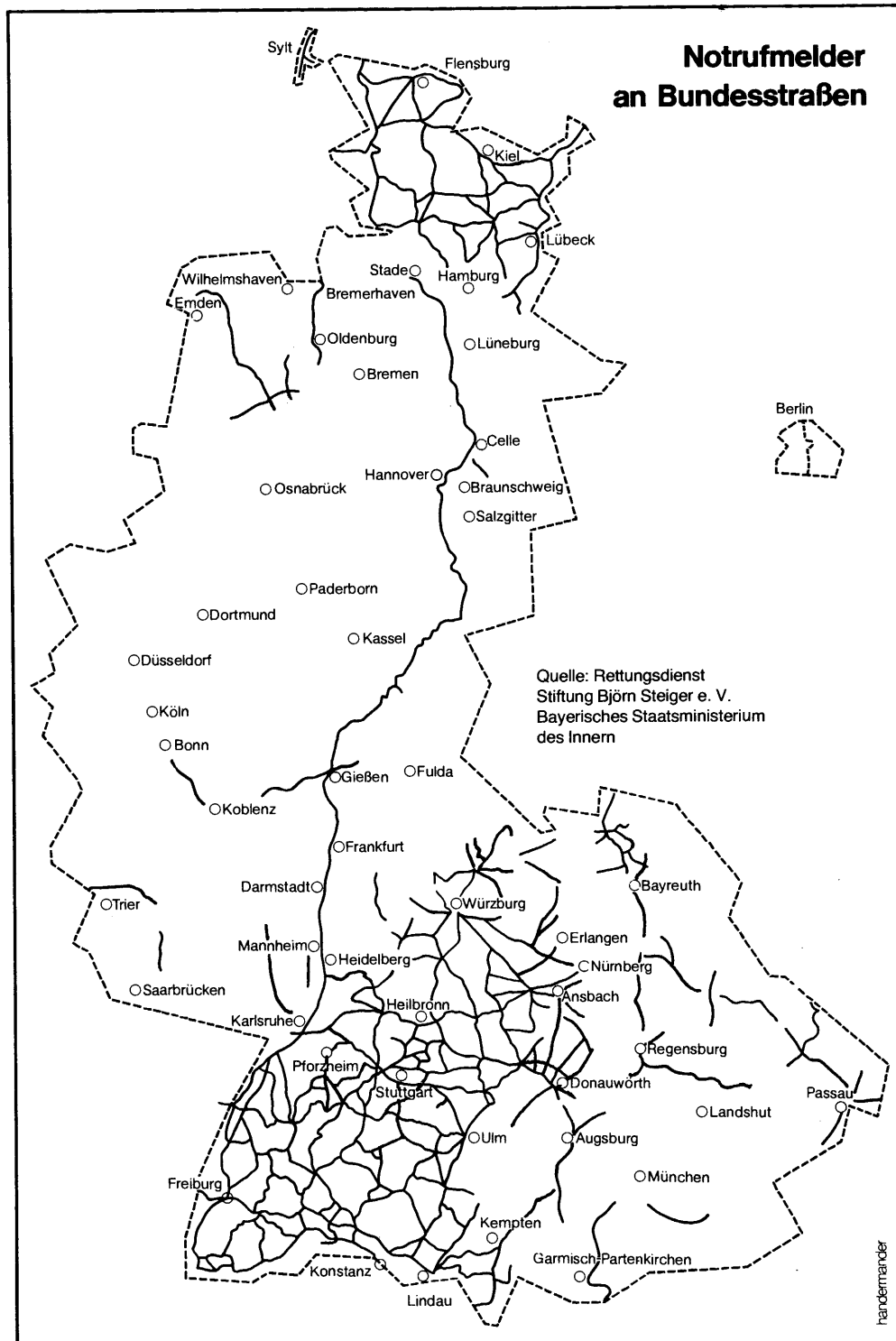
Anlage 8

Ausbaustand beim Notruf 110 und beim Feuerwehrruf 112 im

Land	Zahl der Ortsnetze	Zahl der Ortsnetze mit Notrufanschlüssen 110	Prozentsatz der Ortsnetze mit Anschlüssen 110	Zahl der Notrufanschlüsse		Prozentsatz der in Ortsnetzen mit Anschlüssen 110 ansässigen Bevölkerung
				insgesamt	davon (Sp. 5) mit Übertragungen nach FGV 1.1 Nr. 8 (Notrufsystem 73)	
1	2	3	4	5	6	7
Baden-Württemberg	546	546	100	584	584	100
Bayern	1 006	1 006	100	1 041	1 041	100
Berlin	1	1	100	12	12	100
Bremen	2	2	100	7	5	100
Hamburg	1	1	100	10	10	100
Hessen	324	316	97,5	345	343	98,6
Niedersachsen	709	702	99	721	721	99,7
Nordrhein-Westfalen	545	545	100	621	609	100
Rheinland-Pfalz	312	312	100	327	326	100
Saarland	54	54	100	66	59	100
Schleswig-Holstein	249	234	94	245	218	98,7
Summe	3 749	3 719	99,2	3 979	3 928	99,1

öffentlichen Fernsprechnetzes der Deutschen Bundespost

Zahl der Ortsnetze mit Notrufmeldern	Zahl der Notrufmelder	Zahl der Ortsnetze mit Feuerwehranschlüssen 112	Zahl der Ortsnetze mit Parallelschaltung der Rufnummer 110 und 112	Prozentsatz der Ortsnetze mit Anschlüssen 112 (einschließlich Parallelschaltung)	Zahl der Feuerwehrrufanschlüsse		Prozentsatz der in ON mit Anschlüssen 112 (einschl. Parallelschaltung) ansässigen Bevölkerung
					insgesamt	davon (Sp. 13) mit Übertragungen nach FGV 1.1 Nr. 8 (Notrufsystem 73)	
8	9	10	11	12	13	14	15
189	1 507	92	454	100	134	132	100
103	2 664	22	984	100	42	42	100
1	400	1	—	100	24	24	100
1	887	2	—	100	6	3	100
1	255	1	—	100	10	10	100
297	2 116	46	270	97,5	127	126	98,6
674	5 006	179	523	99	191	180	99,7
6	235	478	52	97,2	585	515	99,4
197	1 529	15	297	100	25	25	100
1	21	7	47	100	12	9	100
159	2 330	30	183	85,5	43	33	92,8
1 629	16 950	873	2 810	96,4	1 199	1 099	98,8



Anlage 10

**Bereitgestellte Zivildienstplätze am
15. September 1981**

Baden-Württemberg	1 137
Bayern	1 021
Berlin	—
Bremen	85
Hamburg	85
Hessen	1 151
Niedersachsen	860
Nordrhein-Westfalen	1 043
Rheinland-Pfalz	458
Saarland	101
Schleswig-Holstein	272
insgesamt	6 213

**Fachliche Einführung von Zivildienstleistenden (ZDL)
in den Rettungsdienst/Krankentransport
im Jahre 1980**

1.a Beim DRK wurden eingeführt.	1 328 ZDL
b Beim BRK wurden eingeführt.	509 ZDL
2. Bei der JUH wurden eingeführt.	178 ZDL
3. Beim ASB wurden eingeführt.	408 ZDL
4. Beim MHD wurden eingeführt.	—
5. Bei der Feuerwehr im Reg.-Bez. Detmold wurden eingeführt. . .	45 ZDL
	2 468 ZDL

Anlage 11

Ausbildung der Bevölkerung in der Ersten Hilfe und in Sofortmaßnahmen am Unfallort

Die Hilfsorganisationen — Arbeiter-Samariter-Bund, Deutsches Rotes Kreuz, Johanniter-Unfallhilfe und Malteser-Hilfsdienst; jede Organisation jedoch in eigener Verantwortung — führen aufgrund des § 8 a und § 8 b der Straßenverkehrszulassungsordnung die Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort und in der Ersten Hilfe durch. Darüber hinaus ist die Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort auch Bestandteil der Selbstschutzgrundlehrgänge des Bundesverbandes für Zivilschutz.

Die Ausbildung in Sofortmaßnahmen am Unfallort

— dauert drei Doppelstunden

— beinhaltet die wichtigsten, aber einfachen Sofortmaßnahmen, besonders bei Straßenverkehrsunfällen

— ist in der Regel mit einem Kostenaufwand für jeden Teilnehmer (15,— DM) verbunden*).

Da in ihr nur die ersten lebensrettenden Handgriffe und Maßnahmen vermittelt werden, die Unfallopfer, Helfende und andere Verkehrsteilnehmer vor zusätzlichen Gefahren bewahren, kann jedoch eine derartige Unterweisung die Ausbildung in Erster Hilfe nicht voll ersetzen.

Die Ausbildung in Erster Hilfe

— dauert acht Doppelstunden

— beinhaltet

*) Mit Ausnahme für die Teilnehmer an den Selbstschutzgrundlehrgängen des Bundesverbandes für Zivilschutz.

— lebensrettende Sofortmaßnahmen bei Notfällen einschließlich Unfällen in vertiefter und erweiterter Form gegenüber der Ausbildung „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ sowie

— sich daraus anschließende Verletzungen, plötzlichen Erkrankungen, deren Ursachen sowohl im Straßenverkehr als auch im Haushalt, im Betrieb und der Freizeit liegen können;

— ist für jeden Teilnehmer kostenlos.

Die Teilnahmebescheinigung für den Lehrgang „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ ist gemäß § 8 a der Straßenverkehrszulassungsordnung nur für die Fahrzeugklassen 1, 3, 4 oder 5 bei der Beantragung des Führerscheins verwendbar, während die Teilnahmebescheinigung über einen Lehrgang „Erster Hilfe“ für alle Fahrzeugklassen anerkannt wird.

**Übersicht zur Ausbildung in
„Sofortmaßnahmen am Unfallort“ 1980**

Organisation	Ausbildungen
Arbeiter-Samariter-Bund	62 000
Deutsches Rotes Kreuz	550 000
Johanniter-Unfallhilfe	56 000
Malteser-Hilfsdienst	128 000
Bundesverband für den Selbstschutz (BVS) ¹⁾	275 000

Erläuterungen: ¹⁾ Im Rahmen der kostenlosen Ausbildung „Selbstschutz-Grundlehrgang“.

Übersicht über die Erste Hilfe Aus- und Fortbildung aus Bundesmitteln 1980
(in Klammern ungefähre Gesamtzahl aller Ausbildungen)¹⁾

Organisation	Ausbildungen gesamt	Ausbildungen		Ausbilder	
		Laien	Helfer	Ausbildungen	Fortbildungen
ASB ²⁾	58 233 (78 000) ¹⁾	52 059	5 750	238	186
DRK ³⁾	519 507 (600 000) ¹⁾	502 758	13 856	1 770	1 123
JUH ⁴⁾	70 165 (77 000) ¹⁾	65 717	4 084	239	125
MHD ⁵⁾	132 575 (191 000) ¹⁾	121 205	10 788	370	212

Erläuterungen: Zuwendungen für die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe durch das Bundesamt für Zivilschutz im Auftrag des Bundesministers des Inneren.

¹⁾ Über die geförderten Ausbildungen hinaus haben die Hilfsorganisationen erhebliche Eigenmittel zur Ausbildung eines noch viel größeren Bevölkerungskreises aufgewendet.

²⁾ Arbeiter-Samariter-Bund.

³⁾ Deutsches Rotes Kreuz.

⁴⁾ Johanniter-Unfallhilfe.

⁵⁾ Malteser-Hilfsdienst.

Die Lehrgänge werden durchgeführt im Auftrag der jeweiligen ausbildenden Organisation durch eigens für diesen Zweck — von der jeweiligen Organisation — geschulte Ausbilder, deren Wissen und Können durch regelmäßige Fortbildungsveranstaltungen stets auf dem neuesten Stand der medizinischen und pädagogischen Erkenntnisse gehalten wird.

Sowohl die Ausbildung in Erster Hilfe als auch die Unterrichtung in Sofortmaßnahmen am Unfallort erfolgt im wesentlichen durch ehrenamtlich tätige Ausbilder.

Die durch diesen Personenkreis aufgewandte Zeit für Ausbilderlehrgänge, selbst durchgeführte Lehrgänge, Besuch der Fortbildungsveranstaltungen, eigene Weiterbildung usw. ist nicht nur gesellschafts-

politisch, sondern auch volkswirtschaftlich eine beachtenswerte Tatsache.

Die Organisationen erhalten zur Deckung ihrer Unkosten Beiträge von Teilnehmern (Sofortmaßnahmen am Unfallort ^{*)} bzw. Zuschüsse (Erste Hilfe ^{**}), die nicht kostendeckend sind, bisher aber durch erhebliche eigene Anstrengungen der Organisation und durch den Einsatzwillen der in ihr tätigen Ausbilder und Mitarbeiter aufgefangen werden konnten.

^{*)} Mit Ausnahme der Teilnehmer an den Selbstschutzgrundlehrgängen

^{**}) Zuwendungen für die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe durch das Bundesamt für Zivilschutz i. A. des Bundesministers des Innern.

Anlage 12

Stand: 30. September 1981

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen

Ansatz der Forschung	Anforderungen und Daten zu Rettungsdienst-Komponenten	Feldversuche Techn. Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Notfall	– Typische Verletzungsmuster (BASt FP 7702 lfd. * 1982) – Entwicklung einer rettungsdienstbezogenen Verletzungsskalierung (BASt FP 7702/2 gepl. * 1982)		– Aufklärungsaktion zur Verbesserung der Laienhilfe (BMV/DVR lfd. * 1982)
Notfallmeldung	– Effizienz von Meldesystemen in Abhängigkeit von der Örtlichkeit (BASt FP 7342 * 1976) – Erreichbarkeit von Meldestellen (BASt FP 7343 * 1975)	– Feldversuch Entwicklung eines mobilen Funkmeldesystems (BASt/BMFT Modellversuch Autonotfunk lfd. * 1984)	– Nutzung von Meldeeinrichtungen (BASt FP 7342/2 * 1977) – Nutzungsbedingungen und Wirksamkeit von Meldesystemen (BASt FP 7703/2/3 gepl. * 1983)
Rettungseinsatz	– Ablaufprozesse in Rettungsleitstellen (BASt FP 7812 * 1978) – Anforderungen zur Organisation von Rettungsleitstellen (BASt gepl. * 1982)	– Modellversuch Unterfranken (DVR * 1981) – Modellversuche Esslingen/Recklinghausen (BMFT lfd. * 1982)	– Dienstplangestaltung im Rettungswesen (BASt * 1981)
Rettungsleitstelle			
Rettungspersonal	– Belastung und Beanspruchung im Rettungseinsatz (BASt FP 7820 gepl. * 1984)		
Rettungsmittel		– Modellversuch SAVE-Rettungswagen (BMFT lfd. * 1982) – Erweiterung der Einsatzbereitschaft von Rettungshubschraubern (BMFT * 1977) – Bodennaher Flug von Hubschraubern bei Dunkelheit (DFVLR lfd.)	– Einsatzmöglichkeiten für einen „mittleren“ Rettungswagen (BASt gepl. * 1982)
Rettungsmaßnahmen	– Beobachtung des Verhaltens am Unfallort (BASt FP 7344 * 1979)		– Beurteilung der Kurse zu Sofortmaßnahmen (BASt FP 7345 * 1976) – Kontrolle des Ausbildungserfolgs von Sofortmaßnahmen-Kursen (Jungchen/BASt * 1979) – Effektivität der Erste Hilfe-Ausbildung (BASt lfd. * 1982)

noch Anlage 12

Stand: 30. September 1981

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen

Ansatz der Forschung	Anforderungen und Daten zu Rettungsdienst-Komponenten	Feldversuche Techn. Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Rettungserfolg	– Einfluß des Rettungsdienstes auf den Behandlungserfolg (BAST FP 7620 lfd. * 1982)		
Rettungsorganisation	– Entwicklung des Rettungsdienstes 1970–74 (BAST FP 7346 * 1975) – Effizienz von Unfallrettungsmodellen (BAST FP 7537 * 1976)	– Entwicklung eines Simulationsmodells Rettungswesen (BAST FP 7619 * 1979) – Simulation als Entscheidungshilfe für Strategien der Einsatzorganisationen (BAST gepl. * 1981)	– Effizienz der Rettungsorganisation (BAST FP 7811 gepl. * 1982) – Organisation des Rettungswesens in Berlin (Berlin/BAST lfd. * 1982) – Ausstattung des Rettungsdienstes in München und Nürnberg (Bayern/BAST gepl. * 1982)
Rettungsablauf	– Dokumentationsstudie Rettungsdienst 1974/1977/1979/1981 (BMV/Inst. f. Rettungsdienst und Krankentransport) – Dokumentation von Rettungseinsätzen (BAST FP 7701 * 1979) – Notfalleinrichtungen an Krankenhäusern (BAST FP 7701/2 * 1979)		– Einsatzstrategien für die Notfallrettung (BAST FP 8025 lfd. * 1982)
Kosten und Finanzierung	– Kosten- und Finanzierungsprobleme des Rettungsdienstes (BAST FP 7810 lfd. * 1982) – Vorhaltekosten des Rettungsdienstes (BAST FP 7810 * 1981)		– Wirtschaftlichkeitsanalyse Unterfranken (DVR/BAST lfd. * 1982)

Abkürzungen:

BAST: Bundesanstalt für Straßenwesen

BMFT: Bundesminister für Forschung und Technologie

BMV: Bundesminister für Verkehr

DVR: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

DFVLR: Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt

FP: Forschungsprojekt

*: Abschluß des Forschungsvorhabens

