Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/5030

14. 02. 86

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr für die Jahre 1984 und 1985 — Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1985 —

Übersicht Rettungswesen

Inhaltsverzeichnis

		Seite
Auftrag		7
I.	Unfallverhütungsbericht 1985 und Verkehrssicherheitsprogramm 1984	7
II.	**Das Unfallgeschehen**	7
1.	Allgemeine Rahmenbedingungen	7
1.1	Bevölkerung	7
1.2	Kraftfahrzeugbestand	7
1.3	Fahrleistungen und Straßennetz	7
2.	Straßenverkehrsunfälle 1984	8
2.1	Gesamtüberblick	8
2.2	Jahresverlauf	9
2.3	Ortslage	9
2.4	Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung	10
2.5	Verunglückte nach Lebensalter und Geschlecht	10
2.6	Risikogruppen	11
2.6.1	Kinder	14
2.6.2	Führer von motorisierten Zweirädern	14
2.6.3	Pkw-Führer unter besonderer Berücksichtigung der jungen Pkw-Führer	17

Zugeleitet mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr — StV 10/10.20.02 — 01/52 Va 85 III — vom 5. Februar 1986 gemäß Beschlüssen des Deutschen Bundestages vom 7. November 1975 — Drucksache 7/4164 — und vom 23. Juni 1976 — Drucksache 7/5318.

		Seite
2.6.4	Ältere Verkehrsteilnehmer	19
2.7	Unfallursachen	20
2.8	Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten	21
2.9	Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	21
3.	Straßenverkehrsunfälle 1985	21
III.	**Die Bemühungen des Bundesministers für Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr**	22
1.	Zusammenfassender Überblick	22
2.	Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung	23
2.1	Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974 bis 1985 aus Haushaltsmitteln des Bundes	23
2.1.1	Nachrichtliche Angaben über Aufwendungen der Bundesländer für eigene Maßnahmen	24
2.2	Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr	26
2.2.1	Wissenschaftliche Grundlegung der Verkehrserziehung und -aufklärung	26
2.2.2	Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit	27
2.2.3	Schwerpunktprogramme 1984/85	28
2.3	Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)	29
2.3.1	„Kind und Verkehr"	29
2.3.2	„50Kubik — ein Mofakurs für junge Fahrer"	30
2.3.3	„Zweiradtraining — ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad"	31
2.3.4	Sicherheitstraining für Motorradfahrer	31
2.3.5	Nachschulung für junge Fahranfänger	31
2.3.6	Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer	31
2.3.7	Programm für Berufskraftfahrer	32
2.3.8	Programm „Sicherheit auf allen Wegen"	32
2.3.9	Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen	32
2.3.10	Maßnahmen für ausländische Arbeitnehmer	33
2.3.11	„Nüchtern fahren — sicher ankommen"	33
2.3.12	Aktion zum Sicherheitsgurt	34
2.3.13	Aktion „Erste Hilfe"	34
2.3.14	Modellversuch „Notfallrettung Unterfranken"	34
2.4	Tätigkeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)	34
2.4.1	Programm „Kind und Verkehr"	34
2.4.2	Kinder-Verkehrs-Club (KVC)	34
2.4.3	Vorschulparlamente	35
2.4.4	Modellversuch mit Ausländerkindern	35
2.4.5	Schulwegtestbogen	35
2.4.6	Radfahren in der 1. und 2. Grundschulklasse	35
2.4.7	Radfahrausbildung und -prüfung	35
2.4.8	Jugendverkehrsschulen	35
2.4.9	Schülerlotsen	35

		Seite
2.4.10	Mofakurse in Schulen	35
2.4.11	Aggression im Straßenverkehr	35
2.4.12	Leistungstest Verkehrserziehung	35
2.4.13	Lehrerseminare	36
2.4.14	Junge Fahrer-Aktion	36
2.4.15	Kabelfernseh-Pilotprojekt Ludwigshafen	36
2.4.16	Fernsehreihe „Der 7. Sinn"	36
2.4.17	Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr	36
2.4.18	Verkehrsdienst	36
2.4.19	Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion	36
2.4.20	Pantomimen-Spots im Fernsehen	36
2.4.21	Blutdrucktest-Aktion	36
2.4.22	Wild-Aktion	37
2.5	Sicherheitsabträgliche Werbung	37
3.	Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Vorschriften	37
3.1	Fahrschulausbildung	37
3.2	Fahrerlaubniswesen	37
3.3	Nachschulung	38
3.4	Verkehrszentralregister (VZR)	39
3.5	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVO (Punktsystem)	39
3.6	Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen	39
4.	Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge	39
4.1	Nationale Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge	39
4.2	Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge	40
5.	Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter auf der Straße"	40
5.1	Schulung der Tankwagenführer	40
5.2	Erfassung der Tankwagenunfälle	40
5.3	Aktuelle Maßnahmen	40
6.	Unfallverhütung bei der Bundeswehr und beim Bundesgrenzschutz	40
6.1	Bundeswehr	40
6.2	Bundesgrenzschutz	41
7.	Straßenbauliche und straßentechnische Maßnahmen; Verkehrslenkung	41
7.1	Bestandszuwachs an Bundesautobahnen	41
7.2	Zielvorgaben für eine qualitative Verbesserung der Bundesfernstraßen	41
7.3	Programm zum Bau von Ortsumgehungen	41
7.4	Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen	41
7.5	Radwegebau an Bundesstraßen	42
7.6	Ferienreiseverkehr	42
7.7	Verkehrsbeeinflussung	42
7.8	Wildschutzzäune	42

		Seite
IV.	**Unfallforschung**	43
V.	**Rettungswesen**	44
VI.	**Maßnahmen-Zeit-Katalog**	45
VII.	**Verzeichnis der Anlagen**	62
1	Wohnbevölkerung des Bundesgebietes 1960, 1965 und 1970 bis 1984	62
2	Entwicklung des Kraftfahrzeugbestandes 1967 bis 1984	65
3	Bestand an motorisierten Fahrzeugen im Bundesgebiet 1979 bis 1985	66
4	Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1984	68
5	Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten 1975 bis 1984	69
6	Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1953 bis Juli 1985	70
7	Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1953 bis 1984	71
8	Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte auf Bundesautobahnen 1953 bis 1984	72
9	Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle 1970 bis 1984	73
10	Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte nach Ortslage der Unfallstelle 1970 bis 1984	74
11	Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 1984 nach Alter, Geschlecht und Unfallverursachung	75
12	Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984; Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung — Getötete und Verletzte	76
13	Verunglückte 1954 bis 1984 nach Altersgruppen	82
14	Das Unfallgeschehen 1984 im Überblick	88
15	Ursachen von Straßenverkehrsunfällen 1984	90
16	Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte nach Bundesländern 1954 bis 1984	91
17	Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1975 bis 1983	93
18	Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1983	95
19	Bei Straßenverkehrsunfällen 1983 verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1983	96
20	Helmtragequoten der helmtragepflichtigen Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder sowie der nicht-helmtragepflichtigen Mofafahrer von Mai 1979 bis Mai 1985	97
21	Graphik zur Anlage 20	98
22	Gurtanlegequoten von Fahrern und Beifahrern in Pkw nach Straßentypen im Zeitvergleich	99
23	Graphik zur Anlage 22	100

		Seite
24	Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrererlaubnis nach Erlaubnisarten und Klassen 1982 bis 1984	101
25	Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten 1982 bis 1984	103
26	Entwicklung des Verkehrszentralregisters 1958 bis 1984	104
27	Bestand des Verkehrszentralregisters an Personen und ihre Eintragungen nach Personen- und Punktgruppen 1983 und 1984	105
VIII.	**Anhang**	106
	A. Unfallforschung	
1.	Wesentliche Ergebnisse der Themenbereiche aus den Forschungsprogrammen der Bundesanstalt für Straßenwesen	106
1.1	Ergänzung und Verbesserung der Datenerhebung in der Unfallforschung	106
1.2	Verbesserung der Sicherheit für Fahrzeuginsassen und Zweiradbenutzer	106
1.3	Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	107
1.4	Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer	107
1.5	Verbesserung des Verkehrs unter Berücksichtigung der psychophysischen Leistungsgrenzen der Verkehrsteilnehmer	108
1.6	Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens	109
1.7	Verbesserung der innerörtlichen Verkehrssicherheit	109
1.8	Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit	110
1.9	Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit	111
2.	Planung der Unfallforschung	111
3.	Literaturverzeichnis	115
	B. Rettungswesen	
	Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen und die Weiterentwicklung des Rettungswesens	119
1.	Auftrag	119
2.	Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem	119
3.	Sachstand	119
3.1	Stand der Rettungsdienst-Gesetzgebung	119
3.2	Vorhandene Einrichtungen des Rettungswesens	119
3.2.1	Rettungsleitstellen	119
3.2.2	Rettungswachen	120
3.2.3	Rettungswagen	120
3.2.4	Krankentransportwagen	120
3.2.5	Rettungshubschrauber-Stützpunkte	120
3.2.6	Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems	121
3.2.7	Notrufsäulen an Bundesautobahnen	121
3.2.8	Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen)	121
3.2.9	Bundeseinheitlicher Notfallausweis	122

		Seite
3.3	Einsatz von Zivildienstleistenden	122
3.4	Rettungssanitäter	122
3.5	Unterrichtung „Sofortmaßnahmen am Unfallort" und „Erste Hilfe"	123
3.6	Neuregelung des Krankentransports	123
4.	Forschungen zum Rettungswesen	124
5.	Rettungswesen in den Mitgliedsländern der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT/ECMT)	124
6.	Anlagen	125
	1 Leistungen im Rettungsdienst in der Bundesrepublik Deutschland	125
	2 Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze) in den Ländern	130
	3 Anzahl der Rettungsleitstellen	131
	4 Anzahl der Rettungswachen	131
	5 Anzahl der Rettungswagen (RTW)	132
	6 Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)	133
	7 Rettungshubschrauber-Stationen	134
	8 Graphik: Hubschrauber-Stationen der Bundesrepublik Deutschland	135
	9 Graphik: Notmeldeeinrichtungen und Notruftelefone an Bundesstraßen	136
	10 Zivildienstplätze im Rettungsdienst	137
	11 Rettungssanitäter Rastererhebung	137
	12 Ausbildung der Bevölkerung in der Ersten Hilfe und in Sofortmaßnahmen am Unfallort	138
	13 Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen	140

Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat am 7. November 1975 (Drucksache 7/4164) die Bundesregierung aufgefordert, in zweijährigem Abstand — jeweils zum 31. Dezember — einen Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr vorzulegen.

In seiner Sitzung vom 23. Juni 1976 (Drucksache 7/5318) hat er die Bundesregierung ersucht, erstmals zum 31. Dezember 1977 einen erneuten Soll-Ist-Vergleich über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen.

Entsprechend diesem Ersuchen des Deutschen Bundestages legt der Bundesminister für Verkehr den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1985 vor.

I. Unfallverhütungsbericht 1985 und Verkehrssicherheitsprogramm 1984

Der vorliegende Unfallverhütungsbericht 1985 ist der erste Bericht nach Vorlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung (BT-Drucksache 10/1479), das im Mai 1984 verkündet worden ist. In diesem Programm sind die Zielvorstellungen der Bundesregierung hinsichtlich der Sicherheit des Straßenverkehrs festgeschrieben.

Der Unfallverhütungsbericht 1985 stellt auf eine Darstellung — wie es dem Auftrag entspricht — des Unfallgeschehens 1984/1985 ab. Außerdem befaßt sich der Bericht mit der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms; er enthält deshalb auch wieder einen Maßnahmen/Zeit-Katalog (S. 45) auf den im Bericht 1983 verzichtet worden war, da das Verkehrssicherheitsprogramm sich noch in Vorbereitung befand.

II. Das Unfallgeschehen

1. Allgemeine Rahmenbedingungen

Für die jeweilige Unfallbilanz eines Jahres gibt es keine einfachen Erklärungsmuster. Angesichts der komplexen Struktur von quantitativen und qualitativen Einflußgrößen, die zum Teil ihrerseits wiederum voneinander abhängig sind, können die hier vorgestellten Faktoren Bevölkerung, Kraftfahrzeugbestand und Fahrleistung nur ein Ausschnitt des vielschichtigen Wirkungszusammenhanges Mensch-Fahrzeug-Straße sein.

1.1 Bevölkerung

Nach den Ergebnissen der Fortschreibung des Bevölkerungsstandes auf der Basis der Volkszählung 1970 hatte die Bundesrepublik Deutschland Ende 1984 61,049 Mio. Einwohner und damit 257 000 oder 0,4 % weniger als am Jahresanfang (61,307 Mio.). Im Jahr 1983 hatte die Bevölkerung um 239 000 Personen abgenommen. Der Bevölkerungsrückgang beruht überwiegend auf einem Abwanderungsüberschuß.

Von den rd. 61 Mio. Einwohnern waren Ende Dezember 1984 29,2 Mio. (48 %) männlichen und 31,8 Mio. (52 %) weiblichen Geschlechts. Bei einer Fläche von knapp 248 700 km^2 beträgt die Bevölkerungsdichte derzeit 245 Einwohner je km^2. Von den rd. 61 Mio. Einwohnern besaßen 4,4 Mio. oder 7,2 % nicht die deutsche Staatsangehörigkeit.

1.2 Kraftfahrzeugbestand

Zur Jahresmitte 1984 belief sich der Bestand an Kraftfahrzeugen auf rd. 30 Mio. Das entspricht gegenüber dem 1. Juli des Vorjahres einer Zunahme von 2,7 %. Die Zahl der Personenkraftwagen (25,2 Mio.) nahm um 2,6 % zu. Die überdurchschnittliche Bestandserhöhung bei den Personenkraftwagen der höheren Hubraumklassen setzte sich fort.

1.3 Fahrleistungen und Straßennetz

Die Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland nahmen 1984 gegenüber dem Vorjahr um 2,9 % auf rd. 358,3 Mrd. Fahrzeugkilometer zu. Dieses Ergebnis ist maßgeblich auf die überdurchschnittliche Ausweitung der Fahrleistungen

Tabelle 1

Entwicklung und Struktur der Wohnbevölkerung

Art der Angabe	Einheit	1983	1984	Veränderung 1984/83 in % bezogen auf die absoluten Zahlen
Wohnbevölkerung	1 000	61 423	61 175	*– 0,4*
darunter				
— unter 6 Jahren	%	*5,8*	*5,8*	*– 0,2*
— 6 bis unter 15 Jahren	%	*10,1*	*9,7*	*– 6,4*
— 65 Jahre und älter	%	*14,6*	*14,7*	*+ 1,1*
Anteil der Ausländer	%	*7,4*	*7,2*	*– 3,8*
Einwohner je km²	Anzahl	247	245	*– 0,8*

Tabelle 2

Entwicklung und Struktur des Pkw-Bestandes

— jeweils 1. Juli —

Art der Angabe	1983	1984	1985
	Veränderung gegenüber Vorjahr in %		
Pkw-Bestand	+ 2,0	+ 2,6	+ 2,5
darunter			
mit Hubraum bis 999 cm³	– 0,7	+ 1,3	+ 1,6
1 000 bis 1 499 cm³	+ 0,4	– 0,1	– 0,4
1 500 bis 1 999 cm³	+ 3,3	+ 4,7	+ 4,8
2 000 und mehr cm³	+ 4,2	+ 4,2	+ 3,4
Zum Vergleich:			
Kfz-Bestand insgesamt	+ 2,4	+ 2,7	+ 2,4
	Anteil in %		
Pkw-Bestand	100	100	100
darunter			
mit Hubraum bis 999 cm³	7,7	7,6	7,5
1 000 bis 1 499 cm³	37,3	36,4	35,4
1 500 bis 1 999 cm³	41,9	42,8	43,7
2 000 und mehr cm³	13,1	13,2	13,4

im Pkw-Bereich (+3,2 %) zurückzuführen. In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, daß seitens der amtlichen Statistik Informationen über den Individualverkehr, auf den etwa 90 % der Gesamtfahrleistungen entfallen, zuletzt 1966 bereitgestellt worden sind. Die gesamten Angaben beruhen auf Modellrechnungen und Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Berlin.

Fast 31 % der Fahrleistungen wurde 1984 auf Straßen im innerörtlichen Bereich erbracht. Auf die Außerortsstraßen ohne Bundesautobahnen entfielen rd. 43 %, während der Anteil der Bundesautobahnen bei mehr als einem Viertel lag. Damit setzten sich die Anteilsgewinne der Bundesautobahnen, die im langfristigen Vergleich besonders auffällig sind, fort.

Tabelle 3

Anteil der Straßenkategorien an den Gesamtfahrleistungen

in %

Art der Angabe	1970	1984
Fahrleistungen insgesamt	100	100
davon		
innerorts	34,9	30,5
außerorts ohne Bundesautobahnen	50,1	42,8
Bundesautobahnen	15,0	26,7

Die Gesamtlänge des Straßennetzes betrug Ende 1984 rd. 490 000 km. Davon entfielen auf die Straßen des überörtlichen Verkehrs rd. 173 000 km oder 35,3 % und schätzungsweise 317 000 km oder 64,7 % auf die Gemeindestraßen. Die Gemeindestraßen wurden zuletzt 1976 statistisch erfaßt. Im Vergleich zu 1983 erhöhte sich die Netzlänge um insgesamt 0,3 %. Am stärksten war der Zuwachs bei den Bundesautobahnen mit +1,5 %.

2. Straßenverkehrsunfälle 1984

2.1 Gesamtüberblick

Im Jahr 1984 erreichte die Zahl der polizeilich aufgenommenen Straßenverkehrsunfälle einen neuen Höchststand seit Neubeginn der statistischen Erfassung im Jahr 1953: Fast 1,8 Mio. Unfälle wurden gemeldet. Die Steigerung lag jedoch ausschließlich bei den Sachschadensunfällen und hier besonders

bei denen mit geringem Schaden. Bei zwei Dritteln der erfaßten Unfälle entstand nur Bagatellschaden (weniger als 3 000 DM Sachschaden bei jedem Beteiligten). Dagegen ging die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 3,9 % zurück. Bei fast 360 000 Unfällen wurden Personen verletzt oder getötet.*)

Die durchschnittliche Unfallschwere hat sich 1984 deutlich vermindert. Im Unterschied zur Entwicklung des Vorjahres, als sowohl die Unfall- als auch die Verunglücktenzahlen angewachsen waren, gab es 1984 einen deutlichen Rückgang bei den Verunglückten, vor allem bei den Zahlen der Getöteten und denen der Schwerverletzten. Insgesamt wurden 476 232 Verkehrsteilnehmer verletzt (−4,9 %), 10 199 von ihnen tödlich (−13 %).

2.2 Jahresverlauf

Die grundlegende Entwicklung des Unfallgeschehens 1984, nämlich weniger Getötete bei steigenden Unfallzahlen, zeigte sich in fast allen Monaten des Jahres.

Zu dieser Tendenz haben mehrere Gründe beigetragen. Zum einen war die Witterung während des ganzen Jahres für die Verkehrssicherheit günstig: Der im Vergleich zum Vorjahr relativ kalte Winter sowie die verregneten Sommermonate haben dazu geführt, daß vorsichtiger und weniger gefahren wurde. Vor allem ungeschützte Personen, also Fußgänger und Zweiradfahrer, haben ihre Verkehrsteilnahme eingeschränkt und verunglückten dementsprechend weniger oft. Zum anderen hat die Einführung des Verwarnungsgeldes für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes auf den Vordersitzen ab August, aber auch schon ab dem Ankündigungsmonat Mai zu hohen Angurtquoten und zu deutlichen Rückgängen bei den Verkehrstoten geführt. Nicht zuletzt hat aber auch die Vorlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 mit den vorausgehenden und nachfolgenden Diskussionen, Aktionen und Maßnahmen zu einem besseren Verkehrsverhalten beigetragen. Das zeigt sich daran, daß im Unfallgeschehen des Jahres 1985, obwohl die Witterungsbedingungen ähnlich waren wie 1984, ein weiterer starker Rückgang an Toten zu verzeichnen war, und zwar auch im Vergleich derjenigen Monate, in denen das Verwarnungsgeld für das Nichtangurten wirksam war (August bis November 1985: −13,0 %) und daß bereits in den Monaten Januar bis Juli 1984 (also vor Einführung des Verwarnungsgeldes bei Nichtgurtbenutzung) der Rückgang bei den Getöteten 12,5 % betrug, das Jahresmittel von 13 % also fast erreichte.

*) Zahlen über Unfallverletzte und Getötete auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz (Wegeunfälle) enthält der vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung erstellte Bericht der Bundesregierung über den Stand der Unfallverhütung und des Unfallgeschehens in der Bundesrepublik Deutschland (Unfallverhütungsbericht, Übersichten 1 und 35, BT-Drucksache 10/4601)

2.3 Ortslage

Die meisten Unfälle, nämlich 66 % der schweren Sachschadensunfälle und 69 % der Personenschadensunfälle, ereigneten sich 1984 innerorts. Dieses Verhältnis gilt größenordnungsmäßig auch für die Vorjahre. Die Unfallfolgen sind außerorts wegen höherer Geschwindigkeiten jedoch schwerer: 1984 kamen auf 1 000 Personenschadensunfälle innerorts 15 Tote, 303 Schwerverletzte und 917 Leichtverletzte. Außerorts dagegen gab es 58 Tote, 516 Schwerverletzte und 953 Leichtverletzte. Trotz hoher Fahrgeschwindigkeiten ist die Unfallschwere auf Autobahnen im Durchschnitt nicht so gravierend wie auf anderen Außerortsstraßen, weil dort Zusammenstöße zwischen entgegenkommenden oder kreuzenden Fahrzeugen oder Unfälle mit Fußgängern nur selten vorkommen.

Da die Unfälle mit Bagatellschaden nur der Zahl nach erfaßt werden, lassen sich zu ihnen keine weiteren Angaben, etwa zur Ortslage oder der Straßenklasse machen. Der Zuwachs bei den schweren Sachschadensunfällen war mit +6,0 % auf Außerortsstraßen besonders stark, er blieb innerorts (+1,1 %) unter dem Durchschnitt. Auf Autobahnen, wo im Gegensatz zu den anderen Ortslagen weit mehr schwere Sachschadensunfälle als Unfälle mit Personenschaden gezählt werden, lag der Anstieg der Unfälle mit schwerem Sachschaden mit 3,6 % leicht über dem Durchschnitt.

Die Zahl der Verunglückten ist insgesamt um fast 25 000 Personen oder 4,9 % zurückgegangen. Sie hat auf Landstraßen (außerorts ohne Autobahn) stärker abgenommen (−6,0 %), während der Rückgang auf Autobahnen (−2,0 %) nur unterdurchschnittlich war. Allerdings ist gerade auf den Bundesautobahnen die Unfallschwere drastisch zurückgegangen: bei fast gleich vielen Unfällen fiel die Zahl der Verkehrstoten um annähernd 20 % auf 708. Auf den Gurtbenutzungseffekt zusammen mit dem hohen Pkw-Anteil auf Autobahnen ist dies nicht zurückzuführen, denn bereits in den Monaten Januar bis Juli 1984, also vor Einführung des Verwarnungsgeldes, war ein Rückgang der Getöteten um 20,5 % festzustellen.

Bei den Unfalltypen (der Typ beschreibt den unfallauslösenden Konflikt) dominierte innerorts auch 1984 der Einbiegen/Kreuzen-Unfall mit über 66 000 Unfällen und mehr als 18 000 Schwerverletzten. Am folgenschwersten sind aber die Überschreiten-Unfälle (Fußgänger-Fahrzeug), bei denen 39 % aller innerhalb von Ortschaften Getöteten ums Leben kamen. Auf Außerortsstraßen steht der Fahrunfall (Alleinunfall ohne Beteiligung anderer; fast immer ausgelöst durch nicht angepaßte Geschwindigkeit) sowohl bei den Unfallzahlen als auch bei den Zahlen von Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten an der Spitze. 44 % aller bei Verkehrsunfällen auf Außerortsstraßen (ohne Autobahn) Getöteter starben an den Folgen von Unfällen, die dadurch ausgelöst wurden, daß der Fahrer ohne Fremdeinfluß die Kontrolle über das Fahrzeug verlor. Allerdings sind auf Außerortsstraßen gerade bei diesem Unfalltyp die Rückgänge besonders deutlich:

Tabelle 4

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen

Monat	Getötete		Abnahme	Verletzte		Abnahme
	1984	1983		1984	1983	
	Anzahl		%	Anzahl		%
Januar bis Juli	5 878	6 649	*– 11,6*	270 295	280 500	*– 3,6*
August bis Dezember	4 321	5 083	*– 15,0*	195 738	208 710	*– 6,2*
insgesamt	10 199	11 732	*– 13,1*	466 033	489 210	*– 4,7*
	darunter als Fahrer und Mitfahrer von PKW					
Januar bis Juli	3 088	3 381	*– 8,7*	148 635	149 431	*– 0,5*
August bis Dezember	2 041	2 657	*– 23,2*	102 306	113 722	*– 10,0*
insgesamt	5 129	6 038	*– 15,1*	250 941	263 153	*– 4,6*

– 8,8 % bei den Unfällen mit Personenschaden und – 17 % bei den Getöteten.

2.4 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

Im Jahr 1984 starben an den Folgen von Straßenverkehrsunfällen 1 533 Menschen weniger als im Vorjahr. Mit einem Rückgang von 13 % bedeutet dies die stärkste Abnahme seit zehn Jahren.

Schon in den ersten sieben Monaten des Jahres wurden 12 % weniger Verkehrsteilnehmer tödlich verletzt. Der Rückgang betraf bis dahin vor allem Zweiradfahrer und Fußgänger, die im kalten Winter und im verregneten Sommer weitgehend auf eine Verkehrsteilnahme verzichtet hatten. Die Abnahme bei den getöteten Pkw-Benutzern war von Januar bis Juli mit 9 % unterdurchschnittlich. Die Einführung des Verwarnungsgeldes brachte ein Ansteigen der Angurtquote auf über 90 % und — daraus folgend — einen Rückgang bei der Zahl der getöteten Pkw-Benutzer von über 20 %. Bei den anderen Verkehrsbeteiligungsarten wurden in den letzten fünf Monaten des Jahres „nur" 6,0 % weniger Verkehrstote gezählt. Die hohe Angurtquote führte auch bei den schwer- bzw. den leichtverletzten Pkw-Benutzern zu zweistelligen Abnahmeraten in den letzten Monaten des Jahres. Trotzdem waren auch 1984 mehr als die Hälfte oder 5 129 der Verkehrstoten Benutzer von Pkw. Für Pkw war der Anteil der bei Alleinunfällen (Unfälle mit nur einem Beteiligten) Getöteten besonders hoch, nämlich 43 %. Alleinunfälle entstehen häufig durch zu schnelle aggressive Fahrweise.

Besonders gefährdet im Straßenverkehr erscheinen auch die Fußgänger: 2 266 von ihnen starben an den Folgen von Straßenverkehrsunfällen, zwei Drittel davon nach einem Zusammenstoß mit einem Pkw.

Rückläufig waren auch die Zahlen der getöteten Zweiradbenutzer; am stärksten für Fahrer und Mitfahrer von Mofas oder Mopeds (– 32 %), wobei aber vor allem die zurückgehenden Bestände eine Rolle spielten. 1 206 Motorradfahrer (– 11 %) und 979 Radfahrer (– 8,3 %) wurden tödlich verletzt.

64 % aller Verunglückten wurden 1984 bei Innerortsunfällen verletzt oder getötet, aber die entsprechenden Anteile für einzelne Arten der Verkehrsbeteiligung sind sehr unterschiedlich. So verunglückten 93 % aller Fußgänger innerhalb von Ortschaften, für die Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern betrug der Innerortsanteil 88 %, bei Mofas und Mopeds 81 %, bei Krafträdern 73 % und bei Pkw 50 %, während er für die Insassen von Güterkraftfahrzeugen bei nur 38 % lag. Bei den Unfallgetöteten ist wegen der größeren Unfallschwere außerorts der Innerortsanteil geringer: für die tödlich verletzten Fußgänger lag er bei 75 %, für die Radfahrer bei 53 %, für Mofa- und Mopedfahrer bei 41 % und im Pkw starben nur 17 % der Getöteten bei Innerortsunfällen.

2.5 Verunglückte nach Lebensalter und Geschlecht

Die Gliederung nach Alter und Geschlecht der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten oder Verletzten unterscheidet sich deutlich von der Struktur der Wohnbevölkerung im Bundesgebiet. Das liegt daran, daß sich Umfang und Art der Verkehrsteilnahme und damit das Unfallrisiko mit dem Lebensalter verändern, daß bestimmte Gruppen als Zweiradfahrer oder Fußgänger besonders verletzlich sind und daß Verkehrsverhalten, Erfahrung und Reaktionsvermögen altersabhängig sind.

Weniger gefährdet im Vergleich zu anderen Altersgruppen scheinen die Kinder unter 15 Jahre: Auf je 100 000 Einwohner entfallen sechs Tote und 502 Verletzte. Diese Kennzahlen sind seit Jahren sinkend, im internationalen Vergleich allerdings immer noch relativ hoch.

Jugendliche zwischen 15 und 18 werden viel häufiger Opfer von Verkehrsunfällen. Bei ihnen entfallen 24 Tote und 2 042 Verletzte auf 100 000 Einwohner.

Besonders hoch ist die Zahl der Verunglückten und auch die Verletzungsschwere bei der Altersgruppe der 18- bis 25jährigen. Über 27 % aller Verkehrstoten gehören zu dieser Gruppe mit sieben Altersjahren; je 100 000 Einwohner wurden 1984 38 Tote und

1 898 Verletzte gezählt. Straßenverkehrsunfälle sind bei jüngeren Menschen die bedeutendste Todesursache. Auch im Jahr 1983 starben in der Altersgruppe der 15- bis 24jährigen 46% an Folgen von Straßenverkehrsunfällen, bei Männern lag der Prozentsatz sogar bei 50%.

In der großen Gruppe der 25- bis 65jährigen wurden 12 von 100 000 Einwohnern im Straßenverkehr getötet und 587 verletzt.

Bei den älteren Verkehrsteilnehmern über 65 sind die Unfallfolgen besonders schwer, weil sie hauptsächlich als Fußgänger in Unfälle verwickelt werden. 24 von 100 000 Einwohnern wurden getötet und 309 verletzt.

Von den im Straßenverkehr tödlich Verunglückten sind insgesamt 30% Frauen. Niedriger ist der Frauenanteil bei Pkw-Benutzern (29%) und vor allem bei Benutzern von Motorzweirädern (10%), während er bei Radfahrern mit 33% und bei Fußgängern mit 45% über dem Durchschnitt liegt.

2.6 Risikogruppen

Wie Tabelle 5 ausweist, verunglückten 1984 fast 30% aller Getöteten (2 859 von 10 199) bei „Alleinunfällen", d. h. ohne Mitwirkung eines anderen Unfallbeteiligten. Drei Viertel der bei Alleinunfällen getöteten Personen waren Pkw-Insassen (2 209 von 2 859), ein Fünftel Benutzer von Zweirädern (558 von 2 859), vorwiegend Motorradbenutzer (415).

Rund 60 Prozent aller Getöteten verunglückten bei Unfällen zwischen jeweils zwei Verkehrsteilnehmern (6 064 von 10 199). Von den hierbei getöteten Personen waren

- 32% Fußgänger: (1 945 = 32%)
- 29% Zweiradbenutzer: (1 743 = 29%)
- 37% Pkw-Insassen: (2 240 = 37%)

Dementsprechend entfielen auf die übrigen Gruppen (wie beispielsweise Insassen von Kraftomnibussen, Güterkraftfahrzeugen, landwirtschaftlichen Zugmaschinen usw.) zusammen nur rund zwei Prozent der Getöteten.

Von den bei Unfällen zwischen jeweils zwei Verkehrsteilnehmern getöteten

- 1 945 Fußgängern verstarben infolge eines Unfalls mit
  - einem Zweirad 7% (132 : 4)
  - einem Pkw 79% (1 528 : 3)
  - einem Güterkraftfahrzeug 9% (176 : 0)
- 1 743 Zweiradbenutzern verstarben bei einem Unfall mit
  - einem anderen Zweirad 6% (102)
  - einem Pkw 69% (1 203 : 31)
  - einem Güterkraftfahrzeug 18% (306 : 1)
- 2 240 Pkw-Insassen verstarben bei einem Unfall mit
  - einem Zweirad 1% (31 : 1 203)
  - einem anderen Pkw 62% (1 392)
  - einem Güterkraftfahrzeug 28% (618 : 25)

Hinter den Prozentwerten ist in Klammern die Absolutzahl der Getöteten, ggf. im Verhältnis zur Anzahl der Getöteten beim jeweiligen Unfallgegner, angegeben. Aus den Angaben wird deutlich, daß die schweren Unfallfolgen vor allem den jeweils ungeschützteren und „schwächeren" Unfallbeteiligten treffen; für diesen beträgt das Risiko, beim Unfall getötet zu werden, ein Vielfaches im Verhältnis zum jeweils „stärkeren" Unfallgegner. Das gilt sinngemäß auch innerhalb der o. g. Gruppen: von den bei Zusammenstößen zwischen Fahrrad und Motorrad getöteten 35 Personen waren 31 Radfahrer (vgl. Tabelle 5).

Besonders deutlich wird das Risiko des „Schwächeren" bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen. 1984 starben 1 963 Verkehrsteilnehmer — also fast jeder fünfte Getötete — bei solchen Unfällen. Weit überwiegend treffen die Folgen die anderen Verkehrsteilnehmer. Die Führer der Güterkraftfahrzeuge verursachen diese Unfälle jedoch nur zum geringeren Teil schuldhaft. Bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern tragen diese etwa doppelt so häufig Schuld als der Nutzfahrzeugführer, der Pkw-Fahrer ist sogar drei- bis viermal so häufig beschuldigter Hauptverursacher. Dagegen verunglücken Radfahrer und Fußgänger häufiger durch Schuld des Nutzfahrzeugführers als durch eigene.

Richtet man den Blick auf das Risiko in den einzelnen Altersgruppen, im Straßenverkehr als Fußgänger, Zweiradfahrer oder Pkw-Insasse zu verunglükken oder dabei getötet zu werden, wird folgendes deutlich:

- Kinder verunglücken vor allem als Fußgänger und als Radfahrer, in geringerem Maße auch als Mitfahrer in Pkw.
- Jugendliche sind vor allem als Benutzer motorisierter Zweiräder gefährdet.
- Junge Erwachsene verunglücken vor allem als Pkw-Führer, als Führer von Motorrädern sowie als Mitfahrer in Personenkraftwagen.
- Erwachsene mittleren Alters verunglücken vor allem als Pkw-Insassen; ihr Risiko, im Verkehr getötet zu werden, ist deutlich niedriger als das Risiko von Jugendlichen, jüngeren Erwachsenen oder von älteren Menschen.
- Ältere Verkehrsteilnehmer verunglücken zwar vergleichsweise selten, doch ist für sie das Risiko, im Verkehr getötet zu werden, überdurchschnittlich hoch, einmal, weil sie relativ häufig als Fußgänger, die bei Unfällen eher als andere Verkehrsteilnehmer besonders schwer verletzt werden, verunglücken, und zum anderen, weil ihre Letalität infolge ihres Alters vergleichsweise hoch ist.

Tabelle 5

Getötete Personen nach Art der Verkehrsbeteiligung bei Alleinunfällen, bei Unfällen zwischen zwei Verkehrsteilnehmern nach Art des Unfallgegners und bei Unfällen mit mehr als zwei Beteiligten 1984

Getötet als / Verunglückt bei	Fußgänger	Führer und Mitfahrer von							Getötete insgesamt
		Fahrrädern	Mofas, Mopeds	Krafträdern, -rollern	Pkw	Kraftomnibussen	Güterkraftfahrzeugen	anderen Fahrzeugen und als andere Personen	
Alleinunfällen	—	99	44	415	2 209	6	46	40	2 859
Zusammenstößen mit einem anderen Verkehrsteilnehmer	1 945	801	274	668	2 240	27	70	39	6 064
und zwar mit einem									
— Fußgänger	—	3	1	—	3	1	—	—	
— Fahrrad	23	7	—	4	2	—	1	—	
— Mofa, Moped	6	1	2	5	1	—	—	—	
— Kraftrad, -roller	103	31	19	33	28	—	—	1	
— Pkw	1 528	536	196	471	1 392	8	25	22	
— Kraftomnibus	37	21	3	14	77	—	1	2	
— Güterkraftfahrzeug ..	176	107	40	99	608	13	37	10	
— anderen Fahrzeugen oder anderen Personen	72	35	13	42	119	5	6	4	
Zusammenstößen zwischen mehr als zwei beteiligten Verkehrsteilnehmern	321	79	24	123	680	1	36	12	1 276
allen Unfällen zusammen	2 266	979	342	1 206	5 129	34	152	91	10 199

Landw. Zugmaschinen sind den „anderen Fahrzeugen" zugerechnet

Tabelle 6

Verunglückte Personen nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung 1984

— je 10 000 Einwohner —

Alter von ... bis unter ... Jahren	Fußgänger	Fahrradfahrer und -mitfahrer	Mofa- und Mopedbenutzer	Motorrad/-roller		Personenkraftwagen		Sonstige	Verunglückte insgesamt
				Führer	Mitfahrer	Führer	Mitfahrer		
unter 6	14	4	0	0	0	0	13	0	31
6 bis 10	30	21	0	—	0	0	15	1	67
10 bis 15	13	34	1	0	2	0	13	1	64
15 bis 18	8	27	40	79	17	2	37	2	212
18 bis 21	7	13	11	42	9	102	52	4	240
21 bis 25	6	9	5	26	4	72	31	3	156
25 bis 35	4	6	3	7	1	42	15	4	82
35 bis 45	5	6	3	2	0	31	12	3	62
45 bis 55	5	7	3	1	0	21	11	3	51
55 bis 65	6	7	2	0	0	13	10	2	40
65 und älter	11	6	1	0	0	6	7	2	33
insgesamt	8	10	4	9	2	26	16	3	78

Tabelle 7

Getötete Personen nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

— je 1 000 000 Einwohner —

Alter von ... bis unter ... Jahren	Fußgänger	Fahrradfahrer und -mitfahrer	Mofa- und Mopedbenutzer	Motorrad/-roller		Personenkraftwagen		Sonstige	Getötete insgesamt
				Führer	Mitfahrer	Führer	Mitfahrer		
unter 6	29	7	—	—	—	—	16	0	52
6 bis 10	35	26	0	—	—	—	10	1	72
10 bis 15	11	30	2	0	0	0	16	2	61
15 bis 18	15	16	34	89	18	8	60	3	243
18 bis 21	19	9	4	93	17	201	109	4	456
21 bis 25	15	7	4	67	6	148	61	6	314
25 bis 35	14	5	3	18	2	77	24	4	147
35 bis 45	17	6	3	4	0	60	16	7	113
45 bis 55	27	13	5	2	0	44	15	7	113
55 bis 65	31	17	6	1	0	34	19	5	113
65 und älter	131	41	8	1	0	34	26	4	245
insgesamt	37	16	6	17	3	55	29	4	167

2.6.1 Kinder

Das Risiko der Kinder, im Verkehr tödlich zu verunglücken, ist bis Anfang der siebziger Jahre angestiegen; seither ist es erheblich zurückgegangen: 1970 wurden von einer Million Kinder im Mittel über 150 im Verkehr getötet; 1984 ist dieser Wert um über 60 % auf unter 60 zurückgegangen. Das Risiko für Kinder, im Verkehr als Fußgänger getötet zu werden, ist besonders stark, nämlich um rund drei Viertel, zurückgegangen, während das Risiko, als Radfahrer getötet zu werden, ebenso wie das Risiko, als Pkw-Insasse getötet zu werden, nur um weniger als die Hälfte abgenommen hat.

Tabelle 8

Zeitliche Entwicklung des Risikos von Kindern, im Verkehr getötet zu werden

Jahr	Getötete Kinder je Mio. Kinder in der Wohnbevölkerung			
	insgesamt	darunter		
		als Fußgänger	als Radfahrer	als Pkw-Insasse
1955	91	67	14	6
1960	111	77	17	9
1965	121	80	22	14
1970	154	92	35	22
1975	107	58	28	16
1980	91	42	25	20
1982	70	30	21	15
1983	68	29	21	16
1984	59	23	19	14

Das Risiko eines Kindes, im Straßenverkehr zu verunglücken, steigt bis zum Grundschulalter an und verbleibt bis zum 14. Lebensjahr auf etwa gleicher Höhe.

Betrachtet man aber die Art der Verkehrsteilnahme der verunglückten Kinder, wird folgendes deutlich:

— Das Risiko, als Fußgänger zu verunglücken, steigt bis zum siebten Lebensjahr an und fällt dann ständig ab auf — im Alter von 14 Jahren — rund ein Viertel des Maximalwerts.

— Das Risiko, als Radfahrer zu verunglücken, steigt ständig mit wachsendem Lebensalter an und ist im Alter von 14 Jahren etwa so hoch, wie das Risiko, als Fußgänger zu verunglücken, im Alter von 7 Jahren ist.

— Das Risiko eines Kindes, als Mitfahrer eines Kraftfahrzeuges zu verunglücken, ist altersunabhängig — sieht man von Kindern im ersten Lebensjahr sowie im Alter von 14 Jahren ab.

Tabelle 9

Risiko von Kindern, im Verkehr zu verunglücken nach Lebensalter und Art der Verkehrsteilnahme 1984

Alter	Verunglückte je 1000 Einwohner gleichen Alters			
	Insgesamt	als Fußgänger	als Radfahrer	als Kfz-Mitfahrer
0	0,2	0,1	0,0	0,1
1	1,8	0,3	0,0	1,4
2	2,5	1,0	0,0	1,4
3	3,8	2,0	0,0	1,6
4	4,7	2,4	0,4	1,6
5	5,4	2,7	0,9	1,7
6	6,5	3,4	1,4	1,6
7	7,4	3,7	2,0	1,6
8	6,6	2,8	2,2	1,5
9	6,2	2,1	2,4	1,5
10	6,1	1,8	2,7	1,5
11	6,3	1,6	3,2	1,5
12	6,3	1,2	3,5	1,5
13	6,2	1,0	3,5	1,5
14	7,0	0,9	3,6	2,1
0 bis 14	5,2	1,7	1,8	1,5

Das (bedingte) Risiko eines bei einem Unfall verunglückten Kindes, getötet zu werden, fällt mit wachsendem Lebensalter etwas ab; in erster Linie hängt es aber von der Art der Verkehrsteilnahme und von der Ortslage des Unfallortes ab.

2.6.2 Führer von motorisierten Zweirädern

Motorisierte Zweiräder bedeuten für ihre Benutzer ein hohes Risiko. Bezogen auf den jeweiligen Fahrzeugbestand war im Jahre 1984 die Unfallbeteiligung von Mofas, Mopeds und Mokicks etwa gleich hoch wie bei Pkw, von Leichtmotorrädern fast viermal und von Motorrädern und -rollern etwa zweimal so hoch wie bei Pkw. Verletzt bzw. getötet werden — bezogen auf den Bestand — deutlich mehr Mofa-, Moped- und Mokickfahrer als Pkw-Fahrer; bestandsbezogen verlieren sogar sechsmal soviel Motorradfahrer im Vergleich zu Pkw-Fahrern ihr Leben. Berücksichtigt man dabei, daß — Schätzungen des DIW zufolge — die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Mopeds nur rund ein Achtel der durchschnittlichen Pkw-Fahrleistung beträgt und die durchschnittliche Jahresfahrleistung der Motorräder nur 35 bis 40% der durchschnittlichen Pkw-Fahrleistung erreicht, wird deutlich, daß das fahrleistungsbezogene Risiko — d. h. das Risiko, bei gleicher Fahrstrecke tödlich zu verunglücken — für Fahrer von motorisierten Zweirädern ein Vielfaches des Pkw-Fahrer-Risikos beträgt.

Tabelle 10

Verunglückte sowie getötete Kinder nach Alter, Art der Verkehrsteilnahme und Ortslage der Unfallstelle 1984

Alter Art der Verkehrsbeteiligung	Innerhalb von Ortschaften			Außerhalb von Ortschaften			Insgesamt		
	Verunglückte	davon Getötete Anzahl	(%)	Verunglückte	davon Getötete Anzahl	(%)	Verunglückte	davon Getötete Anzahl	(%)
0 ... unter 6 Jahre zusammen	8 522	115	*1,3*	2 489	72	*2,9*	11 011	187	*1,7*
darunter									
Fußgänger	4 828	86	*1,8*	172	18	*10,5*	5 000	104	*2,1*
Radfahrer*)	1 217	17	*1,4*	122	8	*6,6*	1 339	25	*1,9*
Pkw-Mitfahrer	2 327	11	*0,5*	2 142	15	*2,1*	4 469	56	*1,3*
6 ... unter 10 Jahre zusammen	12 859	95	*0,7*	2 391	70	*2,9*	15 250	165	*1,1*
darunter									
Fußgänger	6 630	55	*0,8*	228	24	*10,5*	6 858	79	*1,2*
Radfahrer*)	4 331	37	*0,9*	414	22	*5,3*	4 745	59	*1,2*
Pkw-Mitfahrer	1 718	2	*0,1*	1 671	21	*1,3*	3 389	23	*0,7*
10 ... unter 15 Jahre zusammen	17 678	87	*0,5*	4 544	124	*2,7*	22 222	211	*0,9*
darunter									
Fußgänger	4 164	19	*0,5*	240	18	*7,2*	4 414	37	*0,8*
Radfahrer*)	10 503	52	*0,5*	1 258	51	*4,1*	11 761	103	*0,9*
Pkw-Mitfahrer	2 040	10	*0,5*	2 561	44	*1,7*	4 601	54	*1,2*
Kinder zusammen	39 059	297	*0,8*	9 424	266	*2,8*	48 483	563	*1,2*
darunter									
Fußgänger	15 622	160	*1,0*	650	60	*9,2*	16 272	220	*1,4*
Radfahrer*)	16 051	106	*0,7*	1 794	81	*4,5*	17 845	187	*1,0*
Pkw-Mitfahrer	6 085	23	*0,4*	6 374	110	*1,7*	12 459	133	*1,1*

*) Einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern (insgesamt 796 Verunglückte, davon 7 Getötete).

Tabelle 11

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte, verunglückte und getötete Führer von motorisierten Zweirädern sowie von Pkw im Vergleich zum Bestand an diesen Fahrzeugen 1984

Fahrzeugart	Bestand in 1 000	An Unfällen mit Personenschaden beteiligte		Verunglückte		Getötete	
		Fahrzeugführer					
		Anzahl	je 1 000 des Bestands	Anzahl	je 1 000 des Bestands	Anzahl	je 1 000 des Bestands
Mofa	1 122	21 477	19	19 054	17	252	0,22
Moped, Mokick	426	7 159	17	6 484	15	77	0,18
Leichtmotorrad	409	28 736	70				
Motorrad	902	32 419	36	56 139	41	1 052	0,78
Motorroller	45	1 431	32				
Pkw	25 218	441 471	18	158 243	6	3 376	0,13

Tabelle 12

Verunglückte sowie getötete Führer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder nach Art der Verkehrsteilnahme, Lebensalter und Ortslage 1984

Art der Verkehrsteilnahme	Altergruppen von ... bis unter ... Jahren	Innerhalb von Ortschaften		Außerhalb von Ortschaften		Insgesamt	
		Verunglückte	davon Getötete	Verunglückte	davon Getötete	Verunglückte	davon Getötete
Mofa-Fahrer	insgesamt	15 456	106	3 598	146	19 054	252
	darunter 15 bis 18	6 991	32	1 480	47	8 471	79
	18 bis 21	1 881	1	414	4	2 295	5
Moped-Fahrer	insgesamt	5 292	31	1 191	46	6 484	77
	darunter 15 bis 18	2 024	6	439	5	2 463	11
	18 bis 21	990	3	182	3	1 172	6
Motorrad/-rollerfahrer	insgesamt	41 297	390	14 842	662	56 139	1 052
	darunter 15 bis 18	18 417	110	4 504	149	22 921	259
	18 bis 21	9 713	113	3 647	186	13 360	299
	21 bis 25	7 198	101	3 805	179	11 003	280
Mitfahrer auf motorisierten Zweirädern	insgesamt	8 527	58	3 612	109	12 139	167
	darunter 15 bis 18	4 333	24	1 428	37	5 761	61
	18 bis 21	2 049	21	1 005	34	3 054	55
	21 bis 25	953	6	623	19	1 576	25

Fast zwei Drittel der verunglückten und etwa die Hälfte der getöteten Benutzer motorisierter Zweiräder gehörten im Jahre 1984 der Altersgruppe von 15 bis unter 21 Jahren an.

Etwa drei Viertel der verunglückten Benutzer motorisierter Zweiräder entfielen auf Innerortsstraßen, jedoch fanden über 60 % der getöteten Benutzer motorisierter Zweiräder auf Straßen außerhalb von Ortschaften den Tod.

Die Bestände an Mofas/Mopeds sowie an Motorrädern/-rollern haben sich im Laufe der letzten dreißig Jahre sehr uneinheitlich entwickelt: Mofas/Mopeds haben von 420 000 im Jahre 1954 auf 2,2 Mio. im Jahre 1960 zugenommen, sind auf eine Million im Jahre 1968 zurückgefallen, stiegen danach wieder an auf 2,1 Mio. im Jahre 1980 und sind seither wieder (bis 1984 um fast ein Viertel) abgefallen. Motorräder/-roller hatten ihr erstes Maximum im Jahre 1956 mit knapp 2,5 Mio. Einheiten; der Bestand fiel auf rund ein Zehntel (263 000) im Jahre 1969 und ist seither wieder angestiegen auf 1,36 Mio. (einschl. Leichtkrafträder) im Jahre 1984.

Das auf den Fahrzeugbestand bezogene Risiko, als Fahrer oder Mitfahrer von motorisierten Zweirädern zu verunglücken oder getötet zu werden, fiel bis etwa Mitte der sechziger Jahre deutlich ab, stieg danach aber wieder an. In den letzten Jahren ist es jedoch deutlich rückläufig.

Tabelle 13

Bestand an motorisierten Zweirädern und bestandsbezogenes Risiko der Benutzer
(Fahrer und Mitfahrer)

Jahr	Mofas/Mopeds			Motorräder/-roller		
	Bestand in 1000	Verunglückte je 1000 Fahrzeuge des Bestands	Getötete je 1000 Fahrzeuge des Bestands	Bestand in 1000	Verunglückte je 1000 Fahrzeuge des Bestands	Getötete je 1000 Fahrzeuge des Bestands
1955	925	33	1,00	2 461	55	1,7
1960	2 213	31	0,65	1 892	49	1,3
1965	1 207	21	0,52	717	43	1,1
1970	1 053	19	0,66	379	74	2,3
1975	1 715	20	0,42	455	86	2,7
1980	2 106	25	0,36	738	63	1,7
1981	1 876	23	0,32	880	60	1,5
1982	1 805	19	0,30	1 078	60	1,3
1983	1 712	18	0,29	1 243	57	1,1
1984	1 548	17	0,22	1 356	49	0,9

2.6.3 Pkw-Führer unter besonderer Berücksichtigung der jüngeren Pkw-Führer

Im Jahre 1984 waren Pkw-Fahrer die Hauptverursacher von 237 393 Unfällen mit Personenschaden, d. h. von zwei Dritteln aller Unfälle mit Personenschaden sowie von 5 611 tödlichen Unfällen, das entspricht 60 % aller tödlichen Straßenverkehrsunfälle. Von den 6 359 Personen, die bei durch Pkw-Fahrer verursachten Unfällen ums Leben kamen, waren 2 209, also ein gutes Drittel, bei Alleinunfällen von Pkw getötete Pkw-Insassen.

Über ein Drittel der von Pkw-Fahrern verursachten Unfälle mit Personenschaden und über 40 % der tödlichen von Pkw-Fahrern verursachten Unfälle wurden durch Pkw-Fahrer im Alter von 18 bis unter 25 Jahren verursacht, entfielen also auf nur sieben Altersjahrgänge. Erst im Alter ab etwa 30 Jahren scheint die Überhöhung des Risikos weitestgehend abgebaut zu sein.

Tabelle 14

Pkw-Fahrer als Hauptverursacher nach Alter und Unfallfolgen 1984

Alter von ... bis unter ... Jahren	Unfälle mit Personenschaden	darunter Unfälle mit Getöteten	Verunglückte	davon Getötete
insgesamt	237 393	5 611	329 313	6 359
darunter				
18 bis 21	48 602	1 278	72 833	1 469
21 bis 25	41 081	1 125	57 882	1 261
25 bis 30	28 298	723	38 611	826
30 bis 35	20 300	409	27 454	455
35 bis 40	16 931	357	22 836	414
zum Vergleich: alle Unfälle ...	359 485	9 304	476 232	10 199

Bei den Unfallursachen, die den Pkw-Fahrern zugerechnet wurden, zeigt sich eine deutliche Altersabhängigkeit:

Tabelle 15

Fehlverhalten der Pkw-Fahrer nach dem Lebensalter 1984

Alter von ... bis unter ... Jahren	Fehlverhalten insgesamt	davon (in Prozent)				
		Verkehrstüchtigkeit	nicht angepaßte Geschwindigkeit	Abstand, Überholen, Vorbeifahren, Nebeneinanderfahren	Vorfahrt, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern
18 bis 21	68 247	*9*	*32*	*11*	*24*	*4*
21 bis 25	59 476	*11*	*27*	*12*	*26*	*5*
25 bis 35	70 172	*12*	*23*	*13*	*30*	*5*
35 bis 45	49 742	*10*	*19*	*14*	*34*	*6*
45 bis 55	36 391	*8*	*17*	*14*	*38*	*6*
55 bis 65	20 211	*6*	*14*	*14*	*44*	*6*
65 bis 75	9 615	*4*	*12*	*13*	*50*	*6*
75 und mehr	3 668	*4*	*10*	*11*	*53*	*7*
insgesamt	330 139	*9*	*23*	*13*	*31*	*5*

Jüngere Pkw-Fahrer haben — neben Alkoholproblemen (Verkehrstüchtigkeit) — offenbar besondere Schwierigkeiten, ihre Geschwindigkeit den jeweiligen Straßen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen, während den älteren Fahrern eher das richtige Verhalten in komplexen Situationen (Vorfahrt, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr, z. B. von einem Grundstück oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand) besondere Schwierigkeiten bereitet.

Tabelle 16

Pkw-Bestand, an Unfällen mit Personenschaden beteiligte Pkw-Führer, verunglückte sowie getötete Pkw-Insassen

Jahr	Pkw-Bestand in 1 000	Beteiligte je 1 000 Pkw	davon 18 ... 21 Jahre (%)	davon 21 ... 25 Jahre (%)	Verunglückte Führer und Mitfahrer je 1 000 Pkw	davon Getötete je 1 000 Pkw
1960	4 489	60	*25*		33	0,83
1965	9 267	39	*8*	*19*	27	0,65
1970	13 941	34	*12*	*18*	25	0,64
1975	17 898	23	*15*	*16*	15	0,39
1980	23 193	20	*17*	*16*	12	0,28
1981	23 731	18	*17*	*16*	11	0,24
1982	24 105	18	*17*	*16*	10	0,23
1983	24 580	18	*17*	*17*	11	0,25
1984	25 218	18	*17*	*17*	10	0,20

Die Zahl der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten Pkw ist zunächst, wenn auch langsamer als die Zahl der Pkw am Bestand, angestiegen und erreichte ihr Maximum mit 0,48 Mio. im Jahre 1972. Seither stagniert die Zahl zwischen diesem Maximalwert und 0,4 Mio. und betrug 441 471 im Jahre 1984. Da der Pkw-Bestand laufend angestiegen ist, war somit ein Rückgang der auf den Bestand bezo-

genen Beteiligung zu verzeichnen; sie betrug in den letzten Jahren — wie auch die auf den Bestand bezogene Zahl der verunglückten Pkw-Insassen — rund ein Drittel des Wertes von 1960. Prozentual stärker zurückgegangen ist — vor allem seit etwa 1975 — die auf den Bestand bezogene Zahl der getöteten Pkw-Insassen.

2.6.4 Ältere Verkehrsteilnehmer

Im Jahre 1984 verunglückten 29 934 ältere Verkehrsteilnehmer, davon 2 200 tödlich. Von den getöteten älteren Verkehrsteilnehmern verloren 62% ihr Leben auf Straßen innerhalb von Ortschaften; gut die Hälfte der getöteten älteren Verkehrsteilnehmer kamen als Fußgänger ums Leben.

Tabelle 17

Verunglückte ältere Verkehrsteilnehmer (Personen im Alter von 65 und mehr Jahren) nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage der Unfallstelle 1984

Verkehrsbeteiligung	Innerhalb von Ortschaften		Außerhalb von Ortschaften		Insgesamt	
	Verunglückte	davon Getötete	Verunglückte	davon Getötete	Verunglückte	davon Getötete
Insgesamt	22 090	1 364	7 844	836	29 934	2 200
darunter						
Fußgänger	9 685	997	609	179	10 294	1 176
Radfahrer	4 415	199	915	168	5 330	367
Pkw-Insassen	5 685	119	5 529	420	11 214	539

Bezogen auf die Zahl der Einwohner ist das Risiko der älteren Verkehrsteilnehmer, im Straßenverkehr getötet zu werden, deutlich höher als in anderen Altersgruppen, ausgenommen die Altersgruppen von 15 bis unter 25 Jahren (vgl. Tabelle 18), während das Risiko, zu verunglücken, eher unterdurchschnittlich ist.

Tabelle 18

Anteil der Getöteten an den verunglückten Personen nach ausgewählten Altersklassen, Ortslage und Art der Verkehrsteilnahme 1984

(in Prozent)

Alter von ... bis unter ... Jahren	Innerhalb von Ortschaften			Außerhalb von Ortschaften		
	Fußgänger	Radfahrer	Pkw-Insassen	Fußgänger	Radfahrer	Pkw-Insassen
6 bis 15	0,7	0,6	0,3	9	4	2
35 bis 45	2,2	0,5	0,5	15	4	3
65 und mehr	10,3	4,5	2,1	29	18	8

Daß sich die Gruppe der älteren Verkehrsteilnehmer weniger durch das Risiko zu verunglücken, als vielmehr durch das Risiko getötet zu werden, hervorhebt, ist vor allem in der hohen Letalität alter Menschen begründet; im Vergleich zu Erwachsenen mittleren Alters sowie zu Kindern ist — auch in Untergliederung nach Ortslage und Art der Verkehrsteilnahme — die Letalität der älteren Verkehrsteilnehmer deutlich höher. Hinzu kommt, daß ältere Verkehrsteilnehmer vergleichsweise häufig als Fußgänger verunglücken (mehr als ein Drittel); in allen Altersgruppen ist der Anteil der Getöteten an den Verunglückten bei Fußgängern deutlich höher als in anderen Gruppen der Verkehrsteilnahme.

Im Vergleich zu 1960 ist das Risiko der älteren Verkehrsteilnehmer, im Verkehr zu verunglücken, um rund ein Fünftel zurückgegangen, das Risiko, getötet zu werden, ist sogar fast auf die Hälfte des Werts von 1960 gefallen; die mittlere Verletzungsschwere ist folglich zurückgegangen. Die Verschiebungen in der Unfallstruktur — Abnahme des Anteils der Fußgänger und Zunahme des Anteils der Pkw-Insassen an den getöteten älteren Verkehrsteilnehmern — deuten darauf hin, daß ein Teil des Rückgangs der mittleren Verletzungsschwere dadurch begründet ist, daß ältere Verkehrsteilnehmer heute vergleichsweise häufiger als Pkw-Insassen —Pkw-Insassen werden, wenn sie verunglücken, seltener schwer oder tödlich verletzt als verunglückte Fuß-

Tabelle 19

Verunglückte sowie getötete ältere Verkehrsteilnehmer, bezogen auf die Einwohnerzahl, und Anteile der Fußgänger, Radfahrer sowie Pkw-Insassen an den getöteten älteren Verkehrsteilnehmer

Jahr	Senioren (Personen im Alter von 65 und mehr Jahren)						
	Verunglückte		Getötete				
					darunter		
	Anzahl	je 1 000 Einwohner	Anzahl	je 1 000 Einwohner	Fußgänger (%)	Radfahrer (%)	Pkw-Insassen (%)
1960	25 550	4,2	2 689	0,45	*69*	*15*	*9*
1965	25 906	3,7	3 468	0,49	*68*	*14*	*13*
1970	31 858	3,6	4 016	0,45	*62*	*13*	*17*
1975	31 122	3,5	3 229	0,36	*56*	*15*	*21*
1980	33 528	3,5	2 733	0,29	*54*	*17*	*22*
1981	31 191	3,3	2 360	0,25	*53*	*18*	*23*
1982	30 569	3,3	2 426	0,26	*52*	*18*	*23*
1983	31 146	3,4	2 374	0,26	*52*	*17*	*25*
1984	29 934	3,3	2 200	0,24	*53*	*17*	*24*

gänger — und seltener als Fußgänger verunglücken (von 1960 auf 1984 hat der Anteil der Fußgänger unter den verunglückten älteren Verkehrsteilnehmern um 22 Prozentpunkte abgenommen und der Anteil der Pkw-Insassen um 22 Prozentpunkte zugenommen). Hätten die knapp 30 000 im Jahre 1984 verunglückten älteren Verkehrsteilnehmer die gleiche Struktur nach Art der Verkehrsteilnahme aufgewiesen wie im Jahre 1960, wären — gleiche Aufteilung der Verunglückten in Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte nach Art der Verkehrsteilnahme wie 1984 vorausgesetzt — im Jahre 1984 rund 400 ältere Verkehrsteilnehmer mehr getötet worden.

2.7 Unfallursachen

Die Feststellung der vorläufigen Unfallursachen durch die Polizei erfolgt nach dem im Straßenverkehrsrecht enthaltenen Unfallursachenverzeichnis. Grundsätzlich wird zwar nach unfallbezogenen Ursachen (Straßenglätte, Nebel), technischen Mängeln und nach dem Fehlverhalten der Beteiligten unterschieden, für die Polizei steht aber das Aufdecken von Verkehrsdelikten und damit das personenbezogene Fehlverhalten im Vordergrund. Straßenbauliche Unfallursachen, wie Unübersichtlichkeit von Kreuzungen, das Fehlen von Abbiegespuren oder nach außen geneigte Kurven, können von den Polizeibeamten im Einzelfall kaum festgestellt werden. In solchen Fällen wird meist dem Unfallbeteiligten eine Nichtanpassung an die Gegebenheiten vorgeworfen. Auch technische Defekte eines Fahrzeugs sind am Unfallort häufig nur schwer erkennbar.

Wie in den Vorjahren waren an rd. 12% der Unfälle mit Personenschaden allgemeine Unfallursachen (Glätte u. ä.) mitauslösend. Technische Mängel an Unfallfahrzeugen stellte die Polizei bei 11 von 1 000 Fahrzeugen fest. 44% dieser unfallverursachenden technischen Defekte traten bei Zweirädern auf; dieser relativ hohe Anteil spiegelt auch die häufigen Manipulationen wider, der relativ niedrige Anteil technischer Mängel bei anderen Fahrzeugarten läßt sich wohl mit der schlechteren Erkennbarkeit durch die Polizeibeamten erklären.

Personenbezogene Unfallursachen (Fehlverhalten der Beteiligten) stellte die Polizei bei Unfällen mit Personenschaden 512 624mal fest, das sind durchschnittlich 1,4 Fehler je Unfall. Bei den Fehlern der Fahrzeugführer hatte die nicht angepaßte Geschwindigkeit mit 21% den größten Anteil, gefolgt von Vorfahrtsfehlern mit einem Anteil von 15% und Alkoholeinfluß mit 7,9%.

Beurteilen lassen sich Zahlen zum Fehlverhalten der Beteiligten am besten, wenn sie auf die Zahlen der Beteiligten bezogen werden, z. B. festgestelltes Fehlverhalten je 1 000 Beteiligte einer Auswahlgruppe. Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten bei der Differenzierung der Verkehrsteilnehmer nach Alter oder Geschlecht. Auch für die einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten lassen sich Verhaltensunterschiede erkennen: im Durchschnitt werden 1 000 Beteiligten 737 Fehler vorgeworfen, Zweiradfahrer zeigen ein besseres, Pkw-Fahrer und Fußgänger ein schlechteres Verkehrsverhalten.

Das Unfallursachenverzeichnis ist insgesamt sehr differenziert, mehr als die Hälfte aller möglichen Fahrfehler wird aber von vier Fehlergruppen abgedeckt. Die wichtigste Gruppe ist die nicht angepaßte Geschwindigkeit, die 155 von 1 000 unfallbeteiligten Fahrern vorgeworfen wird. Es folgen Vorfahrtsfehler, Alkoholeinfluß und ungenügender Sicherheitsabstand. Die letztgenannte Fehlergruppe zeigt im

Gegensatz zu den vorher aufgeführten steigende Tendenz.

Für die wichtigste Unfallursache (nicht angepaßte Geschwindigkeit) war erst in der zweiten Jahreshälfte 1984 eine deutliche Abnahme zu verzeichnen. Während in den ersten sechs Monaten dieses Fehlverhalten nur um 0,3% zurückging, betrug die Abnahme in der zweiten Jahreshälfte — offenbar als Folge der Tempo-100-Diskussion — mehr als 12%. Trotzdem starb fast die Hälfte aller Verkehrstoten, nämlich 5 008 Verkehrsteilnehmer, an den Folgen von Unfällen, bei denen diese Ursache eine Rolle gespielt hat.

Das Verkehrsverhalten wird teilweise von Alter und Geschlecht des Fahrers mitbestimmt. So werden nicht angepaßte Geschwindigkeit und Fehler beim Überholen vor allem jüngeren Fahrern vorgeworfen, während Abbiegefehler und Vorfahrtsmißachtung mit steigendem Alter zunehmen. Alkoholeinfluß ist am stärksten in der Gruppe der 25- bis 44jährigen.

Die Altersabhängigkeit der beschriebenen Fehlergruppen zeigt sich sowohl bei männlichen als auch bei weiblichen Fahrern; unterschiedlich ist aber die Bedeutung der verschiedenen Fehlverhaltensgruppen. Weniger häufig als Männer verursachen Frauen Unfälle durch nicht angepaßte Geschwindigkeit oder durch Überholfehler. Sie mißachten aber viel öfter die Vorfahrt oder machen Fehler beim Abbiegen.

2.8 Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland im Verhältnis zu anderen Staaten

Das Niveau der Verkehrssicherheit in verschiedenen Ländern läßt sich anhand der Unfallzahlen nur bedingt vergleichen, weil für genauere Ergebnisse auch andere Einflußfaktoren, die auf das Unfallgeschehen wirken, berücksichtigt werden müßten. Zu diesen unterschiedlichen Rahmenbedingungen gehören u. a. die Bevölkerungs- und Kraftfahrzeugdichte, die Siedlungsstruktur, der Altersaufbau der Bevölkerung, die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs oder Art und Umfang von Reise- und Durchgangsverkehr.

International üblich ist die Beziehung der Unfallgetöteten und -verletzten auf die Einwohnerzahl oder den Kraftfahrzeugbestand. Allerdings ergibt sich dabei für Länder mit ausgeprägtem Durchgangsverkehr (z. B. Österreich oder Jugoslawien) eine relativ zu hohe Unfallhäufigkeit. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1983 da neuere Daten noch nicht vorliegen.

Mit 191 im Straßenverkehr Getöteten je 1 Mio. Einwohner im Jahr 1983 nimmt die Bundesrepublik Deutschland in Europa einen relativ schlechten Platz ein. Sie erreicht zwar ein besseres Ergebnis als z. B. Belgien (212) oder Frankreich (214), sie schneidet aber schlechter ab als die Schweiz (179) oder gar Großbritannien (97). Für Kinder bis zu 15 Jahren liegt der entsprechende Wert mit 68 Getöteten je 1 Mio. dieser Einwohnergruppe zwar sehr viel niedriger, er wird im europäischen Vergleich aber nur noch von Belgien (74) übertroffen. Die Schweiz erreicht einen Wert von 54, Österreich von 52, die DDR von 36 und in Schweden starben im Straßenverkehr 30 von 1 Mio. Kindern.

Die Kennziffer „Getötete Pkw-Insassen je 1 Mio. des Pkw-Bestandes" streut im internationalen Vergleich besonders stark. Mit 245 Getöteten steht die Bundesrepublik Deutschland wieder vor Frankreich (338) und Belgien (350). Die meisten anderen europäischen Länder erreichen jedoch bessere Werte, so z. B. die Schweiz mit 205, die Niederlande mit 164, die DDR mit 149 oder Großbritannien mit 128. Allerdings ist gerade dieser Wert nach der Einführung des Bußgeldes für Nichtgurtbenutzung in der Bundesrepublik Deutschland stark gesunken. Im Jahr 1984 starben „nur" noch 203 Autoinsassen je 1 Mio. des Pkw-Bestandes.

2.9 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten

Die gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten werden in der Weise ermittelt, daß die Unfallfolgen nach ihrer Schwere (Personenschäden: Getötete, Schwer- bzw. Leichtverletzte; Sachschäden bei Unfällen mit Personenschaden bzw. nur schwerem oder leichtem Sachschaden) mit spezifischen Kostensätzen bewertet werden. Diese Kostensätze wurden für das Jahr 1983 auf der Basis von aktuellen Unfall- und Wirtschaftsdaten neu geschätzt und hier für das Jahr 1984 pauschal aktualisiert. Die Ergebnisse dieser Schätzung der gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten sind deshalb mit den bis einschließlich 1982 vorgenommenen Schätzungen nur bedingt vergleichbar. Die gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten lagen nach dieser Schätzung 1984 in einer Größenordnung von 47 Mrd. DM. Etwa 10 Mrd. DM davon fallen als Aufwendungen der Versicherungen für Unfälle an, die in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik nicht erfaßt sind, ca. 37 Mrd. DM für die Unfälle nach der amtlichen Statistik. Etwa 53% dieser Kosten entfielen auf Personenschäden und 47% auf Sachschäden. Fast 55% der Unfallkosten entstanden innerhalb von Ortschaften, 37% auf Landstraßen und 8% auf Autobahnen.

3. Straßenverkehrsunfälle 1985

Wie schon 1984 hat sich auch im Jahre 1985 der starke Rückgang bei den Zahlen der getöteten und verletzten Verkehrsteilnehmer fortgesetzt. 1985 sind weniger als 8 400 Menschen (−18%) an den Folgen von Straßenverkehrsunfällen gestorben, und weniger als 430 000 (−8,5%) bei Unfällen verletzt worden. Auf der anderen Seite ist die Zahl der polizeilich aufgenommenen Unfälle auf über 1,8 Millionen angewachsen. Der Anstieg betrifft jedoch allein die Sachschadensunfälle; sie sind um rd. 60 000 auf fast 1,5 Millionen angestiegen, während die Unfälle mit Personenschäden um ca. 9% abgenommen haben.

Tabelle 20

Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten 1984
Mrd. DM

Ortslage	Kosten infolge von		
	Personenschäden	Sachschäden	Summe
Innerhalb von Ortschaften	9,0	11,3	20,2
Außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen)	9,5	4,2	13,7
Autobahnen	1,2	2,0	3,1
Summe	19,6	17,5	37,1
Kosten der Unfälle, die in der amtlichen Statistik nicht erfaßt sind		ca. 10	
Gesamtunfallkosten		ca. 47	

Den stärksten Beitrag zur günstigen Entwicklung der Unfallschwere lieferte, wie schon im Vorjahr, die durch das Bußgeld hochgeschnellte Gurtbenutzungsquote. Sie vor allem hat dazu geführt, daß von Januar bis Juli 1985 über 800 Pkw-Insassen weniger (−26,4%) tödlich verunglückten als in den ersten sieben Monaten des Vorjahres. Dieser Effekt der Gurtanlegepflicht hat sich allerdings ab August stabilisiert. Nach den jüngsten vorliegenden Zahlen hat sich in den Monaten von August bis November 1985 der Rückgang bei den Zahlen der Getöteten (−13%) und denen der Verunglückten (−4,2%) abgeschwächt.

Zu der günstigen Entwicklung haben aber auch andere Einflüsse, u. a. die Witterung, beigetragen. So führte der extrem kalte Jahresanfang durch die Einschränkung der Verkehrsteilnahme zu einem Rückgang bei den Verkehrstoten um 469 Personen (−33%) allein im Januar und Februar 1985. Ähnlich positiv für die Entwicklung der Unfallschwere wirkte sich wohl der relativ kühle und feuchte Sommer aus. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß auch schon 1984 die Unfallschwere durch ähnlich ungünstige Witterungseinflüsse positiv beeinflußt worden war, die weniger schweren Unfallabläufe also auch noch andere Gründe haben müssen.

Tabelle 21

Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte von Januar bis Oktober 1985

	Anzahl	Veränderung gegenüber 1984 in %
Unfälle mit leichtem Sachschaden	1 019 653	+ 5,6
Unfälle mit schwerem Sachschaden	194 847	+ 0,6
Unfälle mit Personenschaden	276 817	− 9,2
Verunglückte insgesamt	362 325	− 10,5
Verletzte	335 440	− 10,3
Getötete	6 885	− 18,6

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

1. Zusammenfassender Überblick

Die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundesministers für Verkehr orientierte sich im Berichtszeitraum an den im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung (BT-Drucksache 10/1479) enthaltenen Aussagen, Forderungen und Maßnahmen. Danach sieht es der BMV als vordringlich an, durch

Verkehrserziehung und -aufklärung alle Verkehrsteilnehmer dahinzuführen, daß sie mit Verantwortungsbewußtsein, Umsicht und unter Vermeidung sich oder andere gefährdender Risiken am Straßenverkehr teilnehmen.

Diese Bemühungen werden ergänzt durch die im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 in Aussicht genommenen neuen Regelungen, von denen bereits folgende wichtige Vorhaben verwirklicht werden konnten:

— Mofa-Ausbildung einschließlich Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer,

— Stufenführerschein für Motorräder,

— Verwarnungsgeld für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes auf Vordersitzen.

Sie werden unterstützt durch Programme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Deutschen Verkehrswacht, die alle Risikogruppen im Straßenverkehr erfassen, also vom Kleinkind im Vorschulalter bis hin zur Seniorenaufklärung.

Der Bundesminister für Verkehr hat es insbesondere begrüßt, daß der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. mit seinen Mitgliedern ein Programm gegen Alkohol im Straßenverkehr vorbereitet hat, mit dem ab 1986 für eine gewisse Zeit eine konzentrierte und gezielte Aufklärung der Kraftfahrer erfolgen soll. Der Bundesminister für Verkehr hat sich hieran auch finanziell beteiligt und im übrigen für die Verkehrssicherheit im Jahre 1977 den höchsten Betrag seit dem Jahre 1980, nämlich 16 Mio. DM, bereitgestellt.

Die Unfallentwicklung hat in den Jahren 1984 und 1985 gezeigt, daß die Verkehrssicherheitsarbeit auf der Grundlage des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 bereits deutliche und in diesem Umfange kaum erwartete Erfolge mit sich gebracht hat. Der BMV sieht die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit danach vor allem unter die Erwartung gestellt, die in diesem Bereich so erfolgreiche Entwicklung fortzuführen. Wenngleich dies immer schwieriger werden wird, so dürfen doch die Anstrengungen auch im Angesicht der erzielten Erfolge nicht erlahmen. In dieser Erkenntnis hat sich der Bundesminister für Verkehr auch mit allen Möglichkeiten dafür eingesetzt, den Vorbereitungen für das von den EG-Verkehrsministern im Dezember 1984 beschlossene Europäische Jahr der Straßenverkehrssicherheit 1986 zum Erfolg zu verhelfen.

Denn weitere und dauerhafte Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit, insbesondere im technischen Bereich, sind nur auf der Basis enger und abgestimmter internationaler Zusammenarbeit zu erzielen.

2. Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung

2.1 Finanzierung der Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung in den Jahren 1974—1985 aus Haushaltsmitteln des Bundes (Mio. DM)

	Haushaltsmittel Einzelplan 12 12 Tit. 531 03	davon für Sondermaßnahmen 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
1978	15 *)	4,5	10,5	5,4
1979	15,25	3,75	11,5	5,4
1980	16 **)	4	12	6
1981	13	4	9	5
1982	10	2	8	4
1983	12	2	10	5
1984	12	2	10	5
1985	14	2	12	6

*) Durch den Nachtragshaushalt um 1 Mio. DM gekürzt.
**) Durch den Nachtragshaushalt um 0,8 Mio. DM gekürzt.

2.1.1 Nachrichtliche Angaben über Ausgaben der Bundesländer für eigene Maßnahmen

Im Jahre 1985 wandten die Bundesländer die folgenden Mittel für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung auf:

Übersicht über die Ausgaben der Länder
(ohne Aufwendungen der Polizei
— Beträge in DM —

	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Bremen
	1	2	3	4
Es wird vom Land*) für Verkehrserziehung und -aufklärung jährlich (z. B. 1985) aufgewandt	1 900 000	1 650 000	907 300	70 000
Pro Kopf der Bevölkerung	0,21	0,15	0,49	0,10
Es werden diese Mittel überwiegend verwaltet vom:				
Verkehrsressort			x	
Kulturressort				
Innenressort	x	x		x
andere			x	
Die Landesverkehrswacht (LVW) erhält vom Land*) insgesamt (1985)	185 000	950 000	65 720	45 000
Pro Kopf der Bevölkerung	0,02	0,07	0,04	0,07
Die LVW erhält als institutionelle Förderung (unabhängig von der Förderung von Einzelprojekten)	0,—	0,—	0,—	25 000
Die LVW erhält für Projekte	185 000	950 000	65 720	20 000
Die LVW hat Gesamtjahreseinnahmen	1 261 990	2 240 000	780 000	45 000
Die LVW erhält nicht unerhebliche Mittel von den Kreisverkehrswachten	x	x	keine	
nämlich 1985 bezogen auf ihre Gesamteinnahmen ca.	*3,3 %*	*20 %*		
Das Land*) leistet Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsarbeit fast nur über die LVW				
Das Land*) führt vor allem eigene Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsaktionen durch	x			
Das Land*) führt eigene Verkehrserziehungs- und Verkehrsaufklärungsaktionen durch, aber fördert auch die Projekte der LVW (und anderer Organisationen)	x	x	x	x
Bemerkungen				

*) bzw. Stadt/Hansestadt/Freie und Hansestadt

für Verkehrserziehung und -aufklärung
oder der Schulen)

Hamburg	Hessen	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Schleswig-Holstein
5	6	7	8	9	10	11
320 700	1 226 500	881 000	7 835 000	734 000	38 000	284 000
0,20	0,22	0,12	0,47	0,20	0,04	0,11
	x	x	x	x		x
x					x	
212 200	350 000	685 000	538 000	422 550	24 700	128 000
0,13	0,06	0,09	0,03	0,12	0,02	0,05
193 000	0,—	0,—	430 000	47 000	24 700	90 000
19 200	350 000	685 000	108 000	375 550		38 000
425 000		nicht bekannt	rd. 16,5 Mio.		65 200	365 000
		x	keine		keine	
	x	x		x		
	x				x	
x	x		x	x		x
			LVW erhält von Dritten rd. 7,8 Mio. DM			

Quelle: Länderumfrage MWuV · S · H · II 500 · Juli 1985.

2.2 Sondermaßnahmen des Bundesministers für Verkehr

2.2.1 Wissenschaftliche Grundlegung der Verkehrserziehung und -aufklärung

Die im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1981 für die Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit genannten Zielbestimmungen und Arbeitsprinzipien sind auch in das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung eingeflossen und entsprechend bei den einzelnen Programmen und Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung angewendet worden.

Die wissenschaftliche Grundlegung und Wirksamkeitskontrolle wurde dabei durch die Mitwirkung der Bundesanstalt für Straßenwesen gesichert.

Die seit 1979 vom Bundesminister für Verkehr vorgenommene Konzentration der öffentlichen Zuwendungen auf in sich geschlossene, wissenschaftlich begründete und begleitete Programme für die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmer ist mit den folgenden Programmen wirksam geworden:

— Kinder im Vorschulalter	— Programm zur „Verkehrserziehung im Elementarbereich an Fachschulen für Sozialpädagogik/im Kindergarten" — Programm „Kind und Verkehr" mit Baustein „Kinder als Radfahrer"
— Mofa-, Moped- und Mokickfahrer Jugendliche von 15—18 Jahren	— Kurse zur Vorbereitung auf die Mofa-Prüfbescheinigung „Mofa-Kurs" (schulische Anwendung) „fünfzig Kubik" (außerschulische Anwendung) — Sicherheitstraining „Zweirad-Training: ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad"
— Kraftradfahrer Jugendliche und junge Erwachsene ab 16 Jahre (Leichtkräfträder) bzw. ab 18 bis 25 Jahren (Motorräder)	Sicherheitstraining — „Zweirad-Training: ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad" — „Motorrad-Sicherheitstraining"
— Pkw-Fahrer Fahranfänger von 18 bis 25 Jahren	Sicherheitstraining „Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer"
— Ältere Menschen	„Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr"

Diese Programme werden ergänzt durch eigenständige Entwicklungen des DVR und seiner Mitglieder:

— Berufskraftfahrer	„Lkw-Sicherheitsprogramm"
— Arbeitnehmer auf Dienstwegen oder Wegen zum und vom Arbeitsplatz	— „Programm für die Durchführung betrieblicher Maßnahmen" — „Sicherheit auf allen Wegen"

Neben den genannten, vom BMV geförderten Programmen wurden im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten mehrere Modellprojekte für die vorschulische und schulische Verkehrserziehungsarbeit unterstützt:

— Radfahrausbildung	gestuft vom 1. bis 4. Schuljahr
— Leistungstests	Klassen 6 sowie 9/10
— schulischer Mofakurs	Sekundarstufe I
— Aggression im Straßenverkehr	Fächerübergreifend in der Sekundarstufe I
— Bewußte, eigenverantwortliche, humane und sichere Verkehrsteilnahme	Sekundarstufe II (je für Gymnasium und Berufsschule)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und seine Mitglieder, insbesondere die Organisationen und Verbände, die über flächendeckende Gliederungen verfügen (Verkehrswachten, Automobilclubs, Arbeitsgemeinschaft der Kirchen etc.), haben sich in den Jahren 1984 und 1985 der Zielgruppenprogramme intensiv angenommen und sie den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmergruppen vor Ort in großer Zahl angeboten (s. dazu unter 2.3 und 2.4).

Es ist zudem gelungen, einige Hilfsorganisationen, die im Bereich der sozialen Betreuung der Bürger arbeiten, für die Mitwirkung bei der Umsetzung der Programme ebenso zu gewinnen wie Unternehmensleitungen, die vor allen das „Zweirad-Training: Ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad" mit ihren Auszubildenden durchführen.

Nach der Entwicklungs- und Einführungsphase für die Zielgruppenprogramme kommt es nunmehr darauf an, die Möglichkeiten eines kontinuierlichen Angebotes dieser Programme vor Ort zu verbessern und Methoden zu entwickeln, die eine dauerhafte Verbindung der programmdurchführenden Organisationen mit den Zielgruppen gewährleisten.

Konsolidierung der bisherigen Ergebnisse und Verbreiterung der Umsetzungsbasis bei Sicherung der Qualität der Programme sind deshalb aus der Sicht des BMV die Markierungspunkte für die weitere Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit.

2.2.2 Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit

Die Schwerpunktmaßnahmen des BMV (siehe 2.2.3) wurden auch 1984 und 1985 mit übergreifenden Maßnahmen flankiert, die sich in der Hauptsache auf bewährte Formen und Methoden der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit stützten.

Zu nennen sind hier:

— Mediengerechte Information von Presse, Funk und Fernsehen:

Um den unterschiedlichen Bedürfnissen der Tages- und Fachpresse sowie der Werkzeitungen nachkommen zu können, werden die Ergebnisse und Konsequenzen aus Forschungsarbeiten der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie neuere Entwicklungen im Bereich der Verkehrsgesetzgebung gezielt aufgearbeitet und dargestellt. Über den „Grünen Dienst" bzw. den „Grünen Werkzeitungsdienst" werden die entsprechenden Redaktionen angesprochen, in Presseseminaren werden die Redakteure mit den verschiedenen Problemkreisen vertraut gemacht.

Um gerade die in hohem Maße an Unfällen beteiligten jungen Verkehrsteilnehmer zu erreichen, wurde 1984 eine gezielte Schülerpressearbeit aufgenommen.

Schwerpunkte der mediengerechten Information 1984 und 1985 setzten die Aufklärungsmaßnahmen zu:

- Alkohol und Straßenverkehr,
- Radfahrerunfälle,
- Unfälle mit Nutzfahrzeugen,
- Erste Hilfe für Unfallopfer und das Rettungswesen,
- Unfallstatistik und die Unfallentwicklung 1984 (gemeinsam mit dem Statistischen Bundesamt, Wiesbaden),
- Notfallmeldung und Autonotfunk (gemeinsam mit dem Bundesminister für Forschung und Technologie),

für Journalisten von Presse, Funk und Fernsehen.

- Alkohol als Unfallursache,
- Wegeunfälle und ihre Verhinderung,
- passive Sicherheit und Biomechanik,

für Redakteure von Werk- und Betriebszeitschriften.

- Das Risiko junger motorisierter Zweiradfahrer,
- Alkohol im Straßenverkehr,

für Redakteure von Schülerzeitungen.

Mit diesen Aktionen konnte ein deutliches und ansteigendes Interesse an Informationen zu einem verkehrssicheren Verhalten geweckt und abgedeckt werden. Die Journalisten und Redakteure aus dem Medienbereich erweisen sich als zunehmend engagierte und kooperative und damit auch unverzichtbare Partner im Bereich der Verkehrsaufklärung.

Aufgrund der großen Nachfrage nach den Informationen aus den Presseseminaren wurden die Ausarbeitungen oder Diskussionsbeiträge in Form von Broschüren einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt:

- Radfahrer und junge motorisierte Zweiradfahrer,
- Motorradfahren — Reiz mit hohem Risiko,
- Alkohol und Straßenverkehr — neue Fronten bei einem alten Problem?
- Verkehrssicherheit durch Aufklärung und Erziehung,
- BASt-Unfallforschung und Verkehrssicherheit.

In zunehmendem Maße wird der Verkehrsteilnehmer auch auf Messen, Ausstellungen und regionalbegrenzten Verkehrssicherheitsveranstaltungen angesprochen. Im Auftrage des Bundesministers für Verkehr hat die Bundesanstalt für Straßenwesen mobile Ausstellungen entwickelt:

Das sichere Fahrrad,
Der richtige Sturzhelm,
Erste Hilfe und Rettungswesen.

Ergänzend wurden Informationsblätter („Sicherheitsinfo") entwickelt und in hoher Auflage zur Verteilung an interessierte Verkehrsteilnehmer bereitgestellt:

Sicherheitsinfo 1 Fahrrad,
Sicherheitsinfo 2 Alkohol,
Sicherheitsinfo 3 Schutzhelm,
Sicherheitsinfo 4 Mofafahren.

Diese Materialien werden auch gezielt mit Werkzeitungs- und Schülerzeitungsredaktionen in betrieblichen und Schulveranstaltungen eingesetzt.

— Zusammenarbeit mit dem Fernsehen:

Auch 1984 konnte die Fernsehspotserie „Zwischendurch bemerkt" fortgesetzt werden mit Tips und Hinweisen, wie gefährliche Situationen im Straßenverkehr möglichst vermieden werden können und der partnerschaftliche Umgang der verschiedenen Verkehrsteilnehmer miteinander zu verbessern ist.

Zwei Kurzfilme, die 1984 produziert und 1985 ausgestrahlt wurden, warben für das Sicherheitstraining für motorisierte Zweirad- und Pkw-Fahrer sowie für das Anlegen der Sicherheitsgurte auf Rücksitzen.

1985 begann mit zwei Folgen die Quiz-Spiel-Serie für junge Kraftfahrer "Verkehrsarena". In dieser fortsetzungsfähigen Serie wird das Thema Verkehrssicherheit durch Spiel und Quiz so aufgelockert, daß es unterhaltsam bei aktiver Beteiligung der Fernsehzuschauer vermittelt werden kann. Damit werden auch die Jugendlichen angesprochen, die bei reinen Sachsendungen abschalten. Die beiden ersten Folgen behandelten das Sicherheitstraining für motorisierte Zweirad- und für Pkw-Fahrer.

Im Oktober 1985 begann die Ausstrahlung einer 28-teiligen Fernsehspotserie „Hätten Sie's gewußt? — Tips zur Ersten Hilfe". Diese Serie soll die Kenntnisse in Erster Hilfe verbessern und die Motivation zur Erste-Hilfe-Leistung stärken.

— In den beiden Berichtsjahren erschienen wiederum das Informationsblatt über das Sonntagsfahrverbot und über zusätzliche Fahrverbote während der Ferienzeit für Lkw-Fahrer sowie die

— jährlich herausgegebene Ferienbroschüre des BMV für die motorisierten Urlaubsreisenden.

Mit einer Fülle von praxisgerechten Tips und Hinweisen werden die Ferienreisenden zu einer verkehrssicheren Urlaubsfahrt angehalten.

1984 und 1985 wurde diese Maßnahme durch die seit 1983 wirksame Zusammenarbeit mit dem Zentralverband des Kfz-Gewerbes in der Aktion „Sicher in den Urlaub" ergänzt. 1985 wurde die öffentlichkeitswirksame Serie von Informations- und Testveranstaltungen, die durch den Einsatz sämtlicher Kfz-Meisterbetriebe in ihrer Wirkung verstärkt wurden, zudem auf die türkischen Arbeitnehmer in der Bundesrepublik Deutschland ausgeweitet. Das Ferienmagazin des Zentralverbandes erschien durch die Unterstützung des BMV in einer türkischsprachigen Fassung; ebenso wurde die Rückseite der Ferienbroschüre des BMV in türkischer Sprache abgefaßt. Ziel dieser mit gleichgerichteten Aktivitäten in Österreich verbundenen, gruppenspezifischen Aktion war es, die hohen Unfallraten der türkischen Mitbürger bei ihrer extrem langen Urlaubsreise in ihr Heimatland und zurück zu ihrem Wohnort in der Bundesrepublik Deutschland senken zu helfen.

2.2.3 Schwerpunktprogramme 1984/1985

Wie in den Vorjahren konzentrierte der Bundesminister für Verkehr seine eigenen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen hauptsächlich darauf, mit ihnen die abgestimmten Aktivitäten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder zu flankieren.

Zur Verbesserung der wissenschaftlichen Grundlegung der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit vergibt der Bundesminister für Verkehr alle zwei Jahre (zuletzt 1985) einen Verkehrssicherheitspreis für herausragende Forschungsarbeiten junger Unfallforscher. Ergänzend veranstaltet die Bundesanstalt für Straßenwesen Symposien, um Forschungserkenntnisse in der Fachöffentlichkeit zu diskutieren. Das Symposium 1985 stand unter dem Motto „Eigenverantwortung, Mitverantwortung und Sicherheitsbewußtsein" und diente der grundsätzlichen Unterstützung der Leitvorstellungen des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung.

— Neben den Sonderdrucken des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung, die für den internationalen Informationseinsatz auch auf eine englischsprachige Fassung ausgeweitet wurden, brachte der BMV mit der Broschüre „Auf jeden Verkehrsteilnehmer kommt es an" eine Populärfassung des Programms heraus, mit der die wichtigsten Grundlagen und Maßnahmen den an Verkehrssicherheitsfragen interessierten Bürgern vorgestellt wurden.

— Beteiligung am Programm „Kind und Verkehr":
Die Zusammenarbeit des Bundesministers für Verkehr mit dem Deutschen Sparkassenverlag bei der Herausgabe des Übungskalenders „Sicher auf allen Wegen", eines wichtigen Mediums für die Elternveranstaltungen, die von Mitgliedern des Deutschen Verkehrssicherheitsrates im Rahmen des Programms durchgeführt wurden, wurde 1984 mit der Übertragung der beim Bundesminister für Verkehr und dem Sparkassenverlag liegenden Rechte am Kalender auf den Deutschen Verkehrssicherheitsrat abgeschlossen. Die bewährte Kooperation wurde fortgeführt durch:

— Beteiligung an Popularisierungsmaßnahmen zugunsten des „Sicherheitstrainings für motorisierte Zweirad- und Pkw-Fahrer":
Sparkassenverlag und der Bundesminister für Verkehr entwickelten 1984 in Abstimmung mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat die Informationsbroschüre „Fahr-Spaß — aber sicher!" und brachten sie — unterstützt durch eine Wettbewerbsaktion der Sparkassen — über sämtliche Geschäftsstellen der Sparkassenorganisation an die jugendlichen Kraftfahrer heran. Die Broschüre enthält neben Tips und guten Ratschlägen von der Sicherheitskleidung bis zum Kauf gebrauchter Fahrzeuge vor allem eine werbende Beschreibung der drei Sicherheitstrainingsprogramme. Es handelt sich dabei um das „Zweirad-Training: ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad", das „Motorrad-Sicherheitstraining" und das „Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer".

Mit der Informationsbroschüre, die 1986 neu aufgelegt werden soll, ist vor allem den Jugendlichen eine umfassende Darstellung darüber an die Hand gegeben, wie, wo und zu welchen Bedingungen sie bei den die jeweiligen Veranstaltungen anbietenden Automobilclubs, Verkehrswachten und anderen DVR-Mitgliedern die Gelegenheit haben, ihr fahrerisches Können zu verbessern und sicherheitsorientierte Einstellungen und Verhaltensweisen aufzubauen und zu verstärken.

Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und einem der auflagenstärksten Magazine führte der Bundesminister für Verkehr 1984 die bereits 1983 begonnene PR-Aktion zugunsten des „Sicherheitstrainings für Pkw-Fahrer" weiter.

Die Ergebnisse dieser Aktion wurden nach ihrem Abschluß den DVR-Mitgliedern als zusätzliche Anregungen für die eigenen Bemühungen zur Programmwerbung und -umsetzung über den DVR-Ausschuß für junge Kraftfahrer vermittelt.

1984 stellte die Deutsche Verkehrswacht ihre gemeinsam mit der HUK-Verband durchgeführte „Kassettenwettbewerbe" für Kinder auf die Zielgruppe der jugendlichen Fahranfänger um. Damit ergab sich für den Bundesminister für Verkehr die Möglichkeit, über die dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat aus dem Verkehrshaushalt zufließenden Zuwendungen hinaus mit eigenen Mitteln unterstützend zu wirken. Der „Fahranfänger-Report 84 — durch Erfahrung klug" war gekennzeichnet von der Schilderung eigener Unfälle oder Beinahe-Unfälle durch jugendliche Fahrerinnen und Fahrer. Mit Hilfe eines detaillierten Fragebogens wurden die Hintergründe und Zusammenhänge ermittelt, die vor allem im Einstellungs- und Verhaltensbereich für die Gefährdungen ursächlich sind. Diese Ergebnisse sowie solche aus Diskussionsveranstaltungen, bei denen Jugendliche über die äußeren Umstände ihrer Unfälle sowie ihre persönlichen Einschätzungen dazu berichteten, wurden in die der Aktion zugehörige Medienarbeit eingespeist.

Die „Aktion junge Fahrer 85 — Balzen mit dem Gaspedal" ist darauf angelegt, eine der häufigsten Ursachen für das Fehlverhalten junger motorisierter Zweirad- und Pkw-Fahrer transparent zu machen, nämlich das Imponiergehabe.

Wesentlicher Punkt beider Jahresaktionen ist es auch, die jungen Menschen dazu anzuregen, am Sicherheitstraining teilzunehmen.

In diesem Zusammenhang steht auch eine gemeinsame Aktivität des Bundesministers der Verteidigung und des Bundesministers für Verkehr im Jahre 1985: Die Herausgabe des Verkehrssicherheitskalenders 1986.

Der Kalender ist von beiden Seiten her verwendbar. Auf jeder Monatsseite sind jeweils wichtige, verkehrssicherheitsrelevante Einzelthemen für motorisierte Zweirad- und Pkw-Fahrer in einer informatorisch-illustrativen und einer künstlerisch-assoziativen Art und Weise behandelt bzw. dargestellt. Die Themen reichen von „Kraftfahrzeug und Umwelt" und „Alkohol im Straßenverkehr" über „Sicherheitskleidung bei motorisierten Zweiradfahrern" und „Frisieren — die große Verführung" bis „Umsteigen von schweren auf leichtere Kraftfahrzeuge" und „Am Wochenende nach Hause/zur Freundin".

Für die künstlerische Gestaltung der jeweiligen Themen konnte eine studentische Projektgruppe des Fachbereichs Gestaltung der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt gewonnen werden.

— Beteiligung an Aufklärungsmaßnahmen für ältere Mitbürger:

Um das für die älteren Verkehrsteilnehmer entwickelte Programm „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr" stärker bekanntzumachen, entschloß sich der BMV, die Sonderaktion der DVW „Senioren brauchen Sicherheit" zu unterstützen. Durch Kooperation mit der Zeitschrift der Landesversicherungsanstalten „Gesichertes Leben" konnte 1984 eine Rentner-Sonderausgabe mit einer umfänglichen Informationsschrift versehen werden, in der nicht nur die Situation von älteren Menschen als Fußgänger und Kraftfahrer dargestellt wurde, sondern vor allem konkrete Verhaltenstips und -hinweise für eine sichere Verkehrsteilnahme und die Möglichkeit vermittelt wurden, am DVR-Programm „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr" am jeweiligen Wohnort teilzuhaben.

— Beteiligung an der Aufklärungsaktion zum Anlegen des Sicherheitsgurtes:

Die vom DVR koordinierte und 1983 begonnene Aufklärungsaktion wurde auch 1984 vom Bundesminister für Verkehr flankierend unterstützt. Dabei wurde — auch angesichts der 1984 wirksam gewordenen Verwarnungsgeldbewehrung und des damit verbundenen steilen Anstiegs der Anlegequoten — besonderer Wert darauf gelegt, das Gurten auf Rücksitzen und die Benutzung von Kinderrückhalteeinrichtungen ins Bewußtsein der Autofahrer zu rücken.

— Beteiligung an den Aufklärungsmaßnahmen gegen Alkohol im Straßenverkehr:

1984 wurde im Deutschen Verkehrssicherheitsrat die Aktion „Nüchtern fahren — sicher ankommen" unter besonderer Beteiligung des Bundes gegen Alkohol im Straßenverkehr konzeptionell entwickelt und mit ersten Vorlaufmaßnahmen begonnen.

Sowohl 1984 als auch in der laufenden Umsetzungsphase 1985 beteiligte sich der Bundesminister für Verkehr mit Sonderzuwendungen an der finanziellen Absicherung, um den Kraftfahrern die hohe Gefährdung zu verdeutlichen, die Alkohol im Straßenverkehr mit sich bringt. Neben den öffentlichen Mitteln beteiligen sich vor allem die gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr an der Finanzierung der aufwendigen Aufklärungsmedien.

2.3 Tätigkeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)

Der DVR hat auch in den Jahren 1984 und 1985 die gemeinsam mit seinen Mitgliedern entwickelten Programme fortgeführt und erweitert; darüber hinaus wurden neue Programme gestartet. Der Bundesminister für Verkehr war an der Finanzierung mit rd. 11 Mio. DM beteiligt (1984/85).

2.3.1 „Kind und Verkehr"

Da der Kinderunfall immer ein komplexes Geschehen ist, erfordert die Erhöhung der Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr differenzierte und abgestimmte Maßnahmebündel, die sich im Programm „Kind und Verkehr" zu einem vierdimensionalen Ansatz zusammenfassen lassen:

— Elternbildung als pädagogische Kompetenzerweiterung für ein systematisches Lernen in der

Verkehrswirklichkeit und als Vermittlung von Entscheidungshilfen zum Thema „Radfahren"

— Informationen für Kraftfahrer über das Verhalten von Kindern im Straßenverkehr und die daraus resultierende Notwendigkeit der Rücksichtnahme

— Aufklärung von Erwachsenen über die Bedeutung ihres eigenen Verhaltens als Vorbild für kindliches Verhalten

— Anpassung technischer und juristischer Aspekte des Verkehrssystems an Verhaltensspielräume von Kindern

Seit Start des Programmes „Kind und Verkehr" im Jahre 1980 wurden 1 700 Moderatoren aus dem Kreis der Mitgliederorganisationen ausgebildet, die in 50 000 Elternveranstaltungen ca. 1,2 Mio. Eltern erreicht und mit Zielen und Inhalten der Verkehrserziehung vertraut gemacht haben.

In Veranstaltungen zum Thema „Kinder als Fußgänger" werden Eltern durch konkrete und praxisbezogene, verständliche und verhaltensnahe Informationen und Hilfen in die Lage versetzt, ihre Kinder frühzeitig mit Verhaltensweisen auszustatten, die diesen einen relativen Schutz und erhöhte Sicherheit im Straßenverkehr bieten.

Bei Veranstaltungen zum Thema „Kinder als Radfahrer" führen die Moderatoren den Eltern die Probleme radfahrender Kinder vor Augen und verdeutlichen damit, welche Verantwortung Eltern übernehmen, wenn sie ihrem Kind das Radfahren zu früh ermöglichen.

Für die Elternveranstaltungen stehen den Moderatoren verschiedene programmspezifische Medien zur Verfügung.

Um den besonders hohen Unfallzahlen ausländischer Kinder zu begegnen, wurden im Programm „Kind und Verkehr" 200 türkische Moderatoren ausgebildet, die mit teils übersetzten, teils neu konzipierten Medien Elternveranstaltungen bundesweit durchführen.

Das Sammeln und Systematisieren von Moderatoren-Erfahrungen einerseits und wissenschaftliche Begleituntersuchungen andererseits bewirkten eine stetige Veränderung des Programmes. Die Ausweitung der Umsetzung von „Kind und Verkehr" auf Erwachsenenbildungs-Institutionen — etwa Familien-Bildungsstätten und Volkshochschulen — ist dafür nur ein Beispiel.

Für eine breite Palette von Kraftfahrern wurden im Programm „Kind und Verkehr" Zielgruppenprogramme entwickelt — etwa für Mofa- und Autofahrer, für Fahrschüler, Bundeswehrsoldaten, Berufskraftfahrer und Jugendliche in Jugendgruppen. Aus der Erkenntnis heraus, daß Kraftfahrer wissen müssen, wie sich Kinder im Straßenverkehr verhalten und warum sie sich so verhalten, damit sie sich darauf einstellen, wenn Kinder zu sehen oder auch nur zu ahnen sind, informieren die Zielgruppenprogramme über die kindlichen Verhaltensweisen im Straßenverkehr und fordern zu angemessenem Verhalten auf.

Ein weiterer Schwerpunkt des Programmes für die nächsten Jahre wird die „Anpassung technischer und juristischer Aspekte des Verkehrssystems an Verhaltensspielräume von Kindern" sein. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bietet über die Stiftungen der großen politischen Parteien Seminare für politische Mandatsträger an mit dem Ziel, Kommunalpolitiker über Kinder im Straßenverkehr und über Maßnahmen zu ihrem Schutz zu informieren. In der Planung befinden sich Informations-Materialien für Verwaltungsbeamte und Entscheidungsträger in Städten und Gemeinden.

Auf dem Gebiet der internen Mitgliederinformationen und der Öffentlichkeitsarbeit nach außen gibt es zahlreiche begleitende Maßnahmen.

Das Programm „Kind und Verkehr" wird größtenteils mit öffentlichen Mitteln des Bundesministers für Verkehr finanziert — seit Entwicklungsbeginn 1978 bis zum Jahresende 1985 mit ca. 20 Mio. DM bei einer jährlichen Aufwendung von ca. 3 Mio. DM.

Nach dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung 1984 wird „Kind und Verkehr" auch zukünftig gefördert werden.

2.3.2 „50 Kubik — ein Mofakurs für junge Fahrer"

Im Rahmen des Projekts „EMS" — Einführung in den motorisierten Straßenverkehr, wurde gemeinsam vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat, Allgemeiner Deutscher Automobilclub, Deutsche Verkehrswacht und der Fahrlehrerschaft mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen das Ausbildungsprogramm „50 Kubik" entwickelt. Es richtet sich an die 15- bis 18jährigen Jugendlichen, die beabsichtigen, auf Mofa, Moped und Mokick am Straßenverkehr teilzunehmen.

Hauptsächliches Ziel des Programmes ist, mit jugendspezifischen Unterrichtsmethoden die Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu schaffen und die Fahranfänger zu partnerschaftlichem Verhalten anzuleiten.

Das Mofa-Ausbildungsprogramm „50 Kubik" wurde modellhaft in den Bundesländern Bayern, Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz durchgeführt. Hier hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat gemeinsam mit dem Allgemeinen Deutschen Automobilclub und den Fahrlehrerverbänden sowie mit den jeweils zuständigen Länderministerien Fahrlehrer als Kursmoderatoren ausgebildet, so daß dort ein flächendeckendes Lehrangebot, jedoch auf freiwilliger Basis, geschaffen wurde. Als Umsetzungsmaßnahme des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung 1984 trat am 1. Oktober 1985 eine Verordnung in Kraft, die die obligatorische Mofaausbildung für Bewerber der Mofaprüfbescheinigung regelt. Die Verordnung orientiert sich an den Erfahrungen in den Bundesländern, die an dem Mofa-Ausbildungsmodell betei-

ligt waren. Das Kursprogramm wurde entsprechend der neuen Verordnung (sechs Doppelstunden theoretischer Gruppenunterricht; eine Doppelstunde fahrpraktische Einzelausbildung im Schonraum oder zwei Doppelstunden fahrpraktische Schonraumausbildung mit vier Teilnehmern) überarbeitet und steht als außerschulisches Ausbildungsmaterial ab Frühjahr 1985 der Fahrlehrerschaft zur Verfügung.

2.3.3 „Zweiradtraining — ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad"

Das besonders hohe Unfallgeschehen der jugendlichen motorisierten Zweiradfahrer gab bereits 1981 den Anlaß, ein Fortbildungsangebot für diese sehr gefährdete Zielgruppe der Mofa-, Moped-, Mokick- und Leichtkraftrad-Fahrer zu entwickeln. Im Rahmen von Pilotprojekten wurden in größeren Betrieben Elemente des Mofakurses „50 Kubik" und des „Motorradsicherheitstraining" des ADAC zu einem Kursprogramm zusammengefaßt und getestet. Dabei wurde besonderer Wert darauf gelegt, Erfahrungen in inhaltlicher, methodischer und organisatorischer Hinsicht zu erlangen, um Wege für ein wirksames verkehrspädagogisches Fortbildungsprogramm zu finden.

Im Rahmen einer Erprobungsphase mit ca. 100 Kursen wurde das Programm im Hinblick auf seine Umsetzbarkeit und Akzeptanz so optimiert, daß es ab 1985 bundesweit angeboten werden kann. Vorrangiges Ziel des Zweiradtrainings ist, die bisherigen Erfahrungen der jugendlichen Zweiradfahrer aufzuarbeiten und ihr Verhalten im Straßenverkehr so zu beeinflussen, daß das in der Erlebniswelt der Jugendlichen eingebundene Verkehrsverhalten gemeinsam kritisch reflektiert und bestimmte Elemente sicheren Verhaltens fahrpraktisch eingeübt werden, um zu sicherheitsbewußten Kenntnissen, Fertigkeiten und Einstellungen zu gelangen.

Der Erfolg des Zweiradtrainings, das sich über drei Tage von jeweils acht Stunden Dauer erstreckt, hängt entscheidend von der Qualifikation der Kursleiter (Moderatoren) ab, die meist Fahrlehrer sind. Der Moderator muß nicht nur über einen hohen Sachverstand verfügen und selber aktiver Motorradfahrer sein, sondern auch gruppenpädagogische Fähigkeiten besitzen.

Das Zweiradtraining wird in Gruppen mit 12 Teilnehmern auf entsprechend großen Freiflächen, abgetrennt vom allgemeinen Straßenverkehr, durchgeführt und ist selbsttragend, was die Finanzierung anbelangt, angelegt. Im betrieblichen Bereich werden die Kosten anteilmäßig vom Betrieb, den Teilnehmern und meist von der entsprechenden Berufsgenossenschaft getragen. In der betrieblichen Umsetzung findet das Zweiradtraining, das von den Mitgliedern des DVR, Autoclub Europa, Allgemeiner Deutscher Automobilclub, Deutsche Verkehrswacht und Institut für Zweiradsicherheit durchgeführt wird, zunehmend großen Anklang und wird als Fürsorgemaßnahme im Rahmen der Ausbildung integriert. Im Jahr 1985 läuft ein Modellversuch, gefördert durch den Bundesminister für Verkehr, um auch über den betrieblichen Bereich hinaus das Programm der gesamten Zielgruppe zuführen zu können.

Darüber hinaus fördert die Bruderhilfe-Akademie für Verkehrssicherheit das Zweiradtraining im Bereich der kirchlichen Jugendarbeit.

2.3.4 Sicherheitstraining für Motorradfahrer

Der ADAC hat ein Programm „Sicherheitstraining für Motorradfahrer" entwickelt, das für diese besonders gefährdete Zielgruppe zur Umsetzung bereitsteht.

2.3.5 Nachschulung für junge Fahranfänger

Die Bundesregierung hat in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 angekündigt, eine spezial-präventive Nachschulung für auffällig gewordene Fahranfänger einzuführen. Vor diesem Hintergrund gründeten der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und der HUK-Verband im Herbst 1983 den Arbeitskreis „Maßnahmen zur Minderung des Risikos für Fahranfänger" unter Beteiligung von Vertretern der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, der Bundesanstalt für Straßenwesen und des Bundesministers für Verkehr. Auf der Basis des DVR/BASt-Programms „Kurse für junge Fahrer" wurde für die geplante Nachschulung das vorliegende Kursprogramm im Hinblick auf die zu erwartenden Erfordernisse von Fachleuten des TÜV Rheinland überarbeitet. Der Kurs ist verhaltensmodifizierend angelegt, geht auf die Verhaltensweisen, die zur Auffälligkeit geführt haben, besonders ein und soll von Fahrlehrern, die einen speziellen Vorbereitungskurs besuchen, durchgeführt werden. Im Herbst 1984 wurde das überarbeitete Kursprogramm in den Bundesländern Bayern und Hamburg erprobt und bezüglich seiner organisatorischen und inhaltlichen Durchführbarkeit wissenschaftlich begleitet.

Die Kurse fanden bei den Teilnehmern eine hohe Akzeptanz. Die eher negativen Erwartungen, mit denen die Teilnehmer zum Kurs kamen, konnten — besonders in der Anfangsphase des Kurses — durch den tatsächlich erlebten Kursverlauf schnell kompensiert werden. Spontane Äußerungen der Teilnehmer gehen dahin, daß sie den Kurs in seiner Durchführung als angenehm erlebten. Andererseits wurden ihnen während des Kursverlaufs offensichtlich ihre Defizite im Fahrverhalten bewußt, so daß sie einen tatsächlichen Nutzen dieses Kurses für sich erkennen konnten.

Die überarbeiteten Programm-Medien lagen bis Mitte 1985 vor; mit der Umsetzung soll auf der Basis gesetzlicher Neuregelungen 1986 begonnen werden.

2.3.6 Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer

Seit das Programm 1980 für die Breitenarbeit überarbeitet worden ist, wird es auf ca. 30 Trainingsplätzen bundesweit angeboten. 1984 und 1985 sind wei-

tere Moderatoren ausgebildet worden, so daß ca. 270 ausgebildete Personen von Automobilclubs, Verkehrswacht sowie Fahrlehrerschaft bereitstehen. Für die meisten Wochenenden sind die Trainingsplätze für Monate im voraus ausgebucht, so daß inzwischen auch Versuche gestartet werden, auf geeignete und vorbereitete Freiflächen auszuweichen.

Zur Zeit werden die Programm-Medien sowie Moderatoren-Handbuch und Teilnehmer-Broschüre überarbeitet, um die Erfahrungen der letzten Jahre einzuarbeiten und auch auf die technischen Neuerungen wie Anti-Blockier-System und Allradantrieb besser eingehen zu können.

Die enge Verknüpfung von Theorie und Praxis, in der vor allem die Teilnehmer ihre eigenen Erfahrungen mit einbringen und aufarbeiten können, hat sich bewährt. In geplanten Fortbildungsseminaren für die Moderatoren soll diese Konzeption weiter vertieft werden und auch auf die technische Weiterentwicklung der Fahrzeuge eingegangen werden.

2.3.7 Programm für Berufskraftfahrer

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband des gewerblichen Güterkraftverkehrs, dem DEKRA, den Lkw-Herstellern, der Gewerkschaft ÖTV und den TÜV ein umfassendes Programm zur Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern entwickelt, das durch einen Sicherheitskurs mit fahrpraktischen Demonstrationen ergänzt worden ist. Hierbei werden in Gruppengesprächen Erfahrungen diskutiert und Wissen vermittelt. Lkw-Fahrer lernen die Fahrphysik in praktischen Demonstrationen kennen. Das Programm wird in Betrieben ebenso wie bei der Berufskraftfahraus- und -fortbildung eingesetzt. Geeignete Übungsplätze sind z. Z. in Bau begriffen.

2.3.8 Programm „Sicherheit auf allen Wegen" — Ein Programm für mehr Sicherheit auf dem Arbeitsweg —

In diesem Programm, mit dem die Berufsgenossenschaften, die Bundesarbeitsgemeinschaft für Arbeitssicherheit und der DVR 1982 zum ersten Mal an die Öffentlichkeit herantraten, werden alle berufsbedingten Wege im öffentlichen Straßenverkehr als „Arbeitsweg" zusammengefaßt. Ziel des Programmes ist es, den Zusammenhang zwischen dem schon weitgehend realisierten Sicherheitsbewußtsein am Arbeitsplatz mit dem noch nicht so weit entwickelten Sicherheitsbewußtsein im Straßenverkehr deutlich zu machen. Als Mittler und Multiplikatoren für diesen Gedanken sollen in erster Linie die technischen Aufsichtsbeamten der Berufsgenossenschaften und die Sicherheitsfachkräfte in den Betrieben eingesetzt werden.

Da das Programm in den letzten Jahren gut angekommen ist, soll die bewährte Dreiteilung beibehalten werden:

1. Verkehrssicherheit als integrierter Bestandteil der Ausbildung für die Sicherheitsfachkräfte
2. Betriebliche und regionale Verkehrssicherheitsaktionen
3. Übergeordnete Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit

Um die Arbeitnehmer als Verkehrsteilnehmer noch besser ansprechen zu können als bisher, sollen bei der betrieblichen Aufklärungs- und Informationsarbeit berufsspezifische Ansprechformen gefunden werden. Auch wird sich das Programm in den kommenden Jahren darauf beschränken, pro Jahr jeweils eine der „5 goldenen Regeln des sicheren Arbeitsweges" zu propagieren, wobei folgende Aufteilung beabsichtigt ist:

1985 — Partner sein

1986 — Sich Zeit lassen

1987 — Keine Sicherheit verschenken

1988 — Sich sichtbar machen

1989 — Aufmerksam bleiben

Das Programm ist als Integrationsprogramm zu verstehen, mit dem zugleich andere Zielgruppenprogramme wie das Zweiradtraining für jugendliche motorisierte Zweiradfahrer und das Pkw-Sicherheitstraining über die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit an die jeweilige Zielgruppe herangetragen werden soll. Auch alle anderen Möglichkeiten und Angebote der DVR-Mitglieder, sich an betrieblichen bzw. regionalen Verkehrssicherheitsveranstaltungen im Rahmen des Programmes zu beteiligen, sind bisher erfolgreich genutzt worden und werden auch in den folgenden Jahren zur Bereicherung des Programmes beitragen.

2.3.9 Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen

Ungefähr 15% aller Bundesbürger sind älter als 65 Jahre. Diese Altersgruppe wird jedoch in fast die Hälfte der Fußgängerunfälle mit tödlichem Ausgang verwickelt! Ältere Menschen nehmen im allgemeinen weniger häufig und weniger lange am Straßenverkehr teil als dies jüngere tun. Daran wird deutlich, wie besorgniserregend die Unfallzahlen bei den älteren Menschen sind.

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung initiierte im Jahre 1983 der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit seinen Mitgliedern ein Programm, das die Sicherheit älterer Fußgänger im Straßenververkehr erhöhen soll. Grundlage waren die Erkenntnisse der Altersforschung (Gerontologie), der Unfallforschung und der Pädagogik bzw. der Gerontagogik. Mit diesem Programm, das 1983 zunächst als Modellversuch und seit 1984 bundesweit umgesetzt wurde, werden ältere Menschen in speziellen Veranstaltungen, Kraftfahrer durch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und — in einem zukünftigen Schritt — Verkehrsplaner und Kommunalpolitiker angesprochen.

Ziele sind:

1. Beeinflussung von Einstellungen und Verhaltensweisen älterer Fußgänger
2. Information von Kraftfahrern über Verhalten und Probleme älterer Fußgänger
3. Anpassung von technischen und juristischen Aspekten des Straßenverkehrs.

Bis Juni 1985 wurden ca. 1 800 Moderatoren bundesweit ausgebildet. Hierbei kooperierte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat mit den Automobilclubs ADAC, ACE und KVDB, der Deutschen Verkehrswacht sowie den meisten ihrer Landesverkehrswachten, mit der ev./kath. Aktionsgemeinschaft für Verkehrssicherheit, den Wohlfahrtsverbänden, der Arbeiterwohlfahrt, dem Deutschen Roten Kreuz und dem Deutschen Paritätischen Wohlfahrtsverband und einigen Paritätischen Bildungswerken sowie den Hilfsorganisationen Arbeiter-Samariterbund, Johanniter-Unfall-Hilfe und Malteser-Hilfsdienst.

Bei dem Programm handelt es sich um einen neuen Ansatz in der Verkehrssicherheitsarbeit mit alten Menschen:

So werden die Moderatoren darin geschult, mit den Teilnehmern ihrer Veranstaltungen im Sinne des erlebnisorientierten Lernens mit den Methoden Lehrgespräch und Gruppenarbeit zu arbeiten. Die speziell für dieses Programm entwickelten Medien und Materialien unterstützen diese Absicht.

1984 erreichten diese Moderatoren über 200 000 Menschen in ihren Veranstaltungen.

Zur Information der Moderatoren über Neuheiten des Programmes, neue gerontologische Erkenntnisse und pädagogisch-didaktische Anregungen wurde die Moderatoren-Zeitung „thema" entwickelt, die bisher in sechs Ausgaben erschienen ist.

Zur Aufklärung von Kraftfahrern über Verhaltensweisen älterer Menschen wurden vor allem Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit in Presse, Funk und Fernsehen ergriffen. In Kooperationen mit dem Bundesverband der Betriebskrankenkassen wurde die Broschüre „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr" — eine Information für Kraftfahrer — entwickelt und produziert.

Im Rahmen des Programmes „Kind und Verkehr" fanden modellhafte Politiker-Seminare statt, in deren Verlauf Kommunalpolitikern Gelegenheit gegeben wurde, über Möglichkeiten der Anpassung des Systems „Straßenverkehr" an die Verhaltensspielräume von Kindern und Verhaltensweisen älterer Fußgänger zu beraten.

Für die Entwicklung des Seniorenprogrammes, die erste modellhafte Umsetzung und den Beginn der bundesweiten Umsetzung wurden bis Ende 1984 rund 1,8 Mio. DM aus öffentlichen Mitteln ausgegeben.

2.3.10 Maßnahmen für ausländische Arbeitnehmer

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat in enger Zusammenarbeit mit den Betreuer-Organisationen, den Berufsgenossenschaften, Betrieben, Massenmedien und der Presse für ausländische Arbeitnehmer die jährlichen Aufklärungsprogramme zu den Themen „Familienheimfahrt", „Arbeitsweg" und „Sicherheit im Wohngebiet" fortgeführt.

Die Maßnahmen umfassen Fernsehfilme, die in den Ausländerprogrammen von ARD und ZDF regelmäßig ausgestrahlt werden, ferner Pressearbeit für BG-Mitteilungsblätter und Werkszeitungen, Verteilung von Informationsbroschüren, die unter Mitwirkung des Bundesministers für Verkehr und österreichischer Organisationen entwickelt und finanziert wurden. Diese Broschüren werden ganz gezielt über Betriebe verteilt.

Im Programm „Kind und Verkehr" wurde den ausländischen Bürgern — hier insbesondere den türkischen Eltern — ein besonderer Programmbaustein gewidmet, der spezielle Medien enthält und von besonders ausgebildeten Moderatoren vermittelt wird.

2.3.11 „Nüchtern fahren — sicher ankommen"

Aufgrund der hohen Zahl alkoholbedingter Unfälle im Straßenverkehr setzte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat die bisherigen langjährigen Aktivitäten zur Bekämpfung von Alkohol im Straßenverkehr fort. In Kooperation mit dem Bund und den Ländern, dem Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr, den Berufsgenossenschaften, der Deutschen Verkehrswacht, des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe, den Alkoholherstellern und dem Alkoholgewerbe wurde das Programm „Nüchtern fahren — sicher ankommen" entwickelt. Das Programm befindet sich seit Anfang 1985 in der Umsetzung. Es hat das Ziel, langfristig gelerntes und praktiziertes Fehlverhalten durch eine ebenfalls langfristige positive Einflußnahme zu ändern. Dabei soll bewußt auf belehrende, drohende oder gar abschreckende Stilmittel verzichtet und die sachliche Information in den Mittelpunkt aller Maßnahmen gestellt werden.

Im einzelnen sieht das Programm vor:

A) Informationen über die Auswirkungen des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit (damit gleichzeitig Abbau von individueller Selbstüberschätzung).

B) Informationen über materielle, rechtliche und soziale Folgen der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr einschließlich Hinweise auf die Notwendigkeit verstärkter Überwachung.

C) Organisatorische Hinweise, wie Trunkenheitsfahrten verhindert werden können — also praktische Tips für Kraftfahrer, Gastgeber und Wirte.

Als Medien werden Filme, Fernsehspots, Dia-Vorträge, Vorschläge für Aktionen unter Einsatz eines Simulators, Plakate u. a. m. eingesetzt.

Für das Programm ist 1985 ein Etat von insgesamt 1 695 Mio. DM vorgesehen. An der Finanzierung beteiligen sich neben dem Bundesminister für Verkehr die Gewerblichen Berufsgenossenschaften und der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr.

2.3.12 Aktion zum Sicherheitsgurt

Die im Jahre 1983 begonnene „Aktion Sicherheitsgurt" wurde im Jahre 1984 fortgesetzt. Trotz der Verwarnungsgeldbewehrung für das Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes auf Vordersitzen bestand Übereinstimmung, daß es notwendig war, die Aufklärung und Information der motorisierten Verkehrsteilnehmer zum Sicherheitsgurt fortzusetzen, um kurz nach dem erwarteten Anstieg der Gurtanlegequote keinen Einbruch aufgrund fehlender begleitender Öffentlichkeitsarbeit zu erhalten, wie er in vielen anderen europäischen Ländern zu verzeichnen war.

Darüber hinaus wurde besonderer Wert auf die Information zur Notwendigkeit des Gurtanlegens auch auf den Rücksitzen sowie zur Nutzung der Kinderrückhaltesysteme gelegt.

Vorschau auf die künftige Arbeit

Die Entwicklung von Zielgruppenprogrammen wird in Ausrichtung auf ein in sich geschlossenes Gesamtkonzept fortgeführt und steht kurz vor dem Abschluß. Darüber hinaus stehen im Jahre 1985 und darüber hinaus die Bemühungen gegen den „Alkohol im Straßenverkehr" im Vordergrund der Ansprache der Verkehrsteilnehmer in der Bundesrepublik Deutschland. Mittelfristig wird weiterhin an einem Konzept zum Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer gearbeitet.

2.3.13 Aktion „Erste Hilfe"

In enger Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Verkehr, den Berufsgenossenschaften und den Hilfsorganisationen wurde im April 1982 die Aktion „Erste Hilfe" gestartet. Sie informierte die Bevölkerung über die Notwendigkeit, Erste Hilfe leisten zu können und motivierte, sich in Erste Hilfe-Maßnahmen ausbilden zu lassen. Der Bundesminister für Verkehr beteiligte sich an den Kosten dieser Maßnahme mit insgesamt 0,9 Mio. DM.

Wie eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte Befragung unter Teilnehmern an Erste Hilfe-Kursen ergab, erreichte die Aktion einen hohen Bekanntheitsgrad. 34% der insgesamt 1 602 Befragten war die Aktion bekannt, wobei 20% aller Befragten einen Einfluß der Aktion auf ihre Lehrgangsteilnahme angaben.

Mit dem Ziel, die Problematik „Erste Hilfe am Unfallort" stärker an Jugendliche heranzutragen, werden zur Zeit mit Unterstützung durch den Bundesminister für Verkehr Vorbereitungen getroffen, einer Kurzfassung der im Rahmen der Aktion produzierten Fernsehserie „Die Klique" den Eingang in Schulen zu verschaffen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat bereitet derzeit erneut eine Aufklärungsaktion „Jeder kann helfen" mit Unterstützung der DBV-PARTNER Versicherungen, der gewerblichen Berufsgenossenschaften und des Bundesministers für Verkehr vor.

2.3.14 Modellversuch „Notfallrettung Unterfranken"

Von 1974 bis 1979 führte der DVR in Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsminister des Innern und mit finanzieller Unterstützung des Bundesministers für Verkehr, der Berufsgenossenschaften, des Verbandes der Haftpflichtversicherer, Unfallversicherer, Autoversicherer und Rechtsschutzversicherer (HUK-Verband) für insgesamt 6,3 Mio. DM den Modellversuch „Notfallrettung Unterfranken" durch. Im Rahmen des Versuchs wurde Unterfranken mit einem in Bezug auf Qualität und Quantität optimalem Rettungswesen ausgestattet. Der Versuch setzte Maßstäbe, nach denen der Ausbau des Rettungswesens in überwiegend ländlich strukturierten Gebieten vorangetrieben werden kann. Der 1980 veröffentlichte erste Band der Dokumentation zeigt Aufbau, Ablauf und Ergebnisse auf. 1985 wurde der zweite Teil der Dokumentation mit Abschätzungen zur Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des Rettungsdienstes am Beispiel Unterfranken vorgelegt.

2.4 Tätigkeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)

In den Jahren 1984 und 1985 setzte die Deutsche Verkehrswacht folgende Schwerpunkte in ihrer Arbeit: vorschulische und schulische Verkehrserziehung sowie Erwachsenenaufklärung. Vom Bundesministerium für Verkehr standen dafür jeweils rund fünf Millionen DM und 1985 zusätzlich eine Million DM für die Alkohol-Aktion zur Verfügung.

2.4.1 Programm „Kind und Verkehr"

Im Jahre 1984 haben die Moderatoren der Deutschen Verkehrswacht 3 630 Veranstaltungen zum Thema „Kinder als Fußgänger" durchgeführt. Auf insgesamt 2 425 Veranstaltungen wurden im Jahre 1984 Eltern mit dem Programmbaustein „Kinder als Radfahrer" vertraut gemacht. In den insgesamt 6 055 Veranstaltungen wurden mehr als 120 000 Eltern mit beiden Programmteilen erreicht. Der Schwerpunkt der Fortbildung der Moderatoren lag 1984 in der Durchführung von Fortbildungsseminaren „Recht und Technik", wobei in erster Linie auf eine Verbesserung des Moderations-Verhaltens der Moderatoren abgezielt wurde.

Erstmalig im Jahre 1984 wurde das Programm „Kind und Verkehr" auch an die Zielgruppe der türkischen Arbeitnehmer herangebracht. Hierzu wurden türkische Moderatoren ausgebildet.

2.4.2 Kinder-Verkehrs-Club (KVC)

Die dritte Phase des Auf- und Ausbaues des Kinder-Verkehrs-Clubs wurde 1985 abgeschlossen. Als Maßnahme zur vorschulischen Verkehrserziehung ist der Kinder-Verkehrs-Club weiterhin integrierter Bestandteil des DVR-Gesamtprogramms Kind und Verkehr. Die neue Konzeption der Lernspiele ist jetzt in erster Linie auf die realen Gefährdungssi-

tuationen der Vorschulkinder abgestimmt. Das Spielmaterial selbst wurde noch spielfreundlicher und attraktiver gestaltet. Neueste pädagogische Erkenntnisse für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter wurden eingearbeitet. Im Rahmen eines neuen Partnerverbundes traten die Commerzbank AG und der Verlag Gruner + Jahr in den Kreis der Förderer hinzu. Durch ihre großzügige Unterstützung war und ist es der Deutschen Verkehrswacht möglich, den Kinder-Verkehrs-Club zu einem zeitgemäßen Spiel- und Lernprogramm fortzuentwickeln.

2.4.3 Vorschulparlamente

28 aktive Vorschulparlamente setzten ihre erfolgreiche Arbeit fort. Schwerpunkte waren Aufklärungsaktionen zum Anlegen des Sicherheitsgurtes. Dafür wurden den Vorschulparlamenten drei Gurtschlitten von der Deutschen Verkehrswacht zur Verfügung gestellt. In speziellen Seminaren wurden Mitglieder der Vorschulparlamente auf diese Tätigkeit vorbereitet. Außerdem setzten sie die Aktion „Verkehrserziehung der Ausländerkinder" fort. In Zusammenarbeit mit der Bundesanstalt für Straßenwesen konnten Vorlagen für einen Richtlinienkatalog erarbeitet werden, der im Jahre 1985 die Arbeit mit Schwerpunktaktionen ermöglichte. Die Vorschulparlamente werden sich in Zukunft gezielt der Förderung der Verkehrserziehung im Kindergarten widmen.

2.4.4 Modellversuch mit Ausländerkindern

Der Modellversuch „Vorschulische Verkehrserziehung für ausländische Kinder — Kinder-Verkehrs-Club in Fremdsprachen" — ist 1984 abgeschlossen worden. Die Erprobung des Lernspielmaterials des Kinder-Verkehrs-Clubs brachte in den Modellstädten Berlin, Bochum und Frankfurt Ergebnisse, die wertvolle und positive Erkenntnisse vermittelten, wie in Zukunft die Verkehrserziehung mit ausländischen Kindern durchgeführt werden kann. Die Deutsche Verkehrswacht hat im Jahre 1985, auch aufbauend auf den Ergebnissen des Modellversuchs, eine Konzeption erarbeitet, wie die Verkehrserziehung für Ausländerkinder in den nächsten Jahren gestaltet werden kann.

2.4.5 Schulwegtestbogen

Alle Schulanfänger der Jahre 1984/85 erhielten rechtzeitig vor den Einschulungsterminen von der Deutschen Verkehrswacht den Schulwegtestbogen kostenlos. Insgesamt 1,2 Millionen Exemplare konnten dank der finanziellen Unterstützung des „Mercedes-Förderungswerkes Kinder-Verkehrs-Club" und des Bundesministers für Verkehr an die Schulneulinge verteilt werden.

2.4.6 Radfahren in der 1. und 2. Grundschulklasse

Nach Beendigung der Erprobungsphase gingen die Erfahrungen hieraus in die Ergänzungen und Überarbeitung des Programms ein. Die Überarbeitung wurde bis Ende 1984 fertiggestellt, so daß das überarbeitete Programm 1985 produziert werden kann.

2.4.7 Radfahrausbildung und -prüfung

Auch im Jahre 1984 konnte die Deutsche Verkehrswacht durch die zentrale Herausgabe von Radfahrprüfungs-Materialien gewährleisten, daß die Inhalte und Anforderungen der Radfahrausbildung und -prüfung in der Bundesrepublik Deutschland weitgehend einheitlich ausgerichtet blieben. Der Modellzeitraum für das Projekt lief mit dem Jahre 1984 aus.

2.4.8 Jugendverkehrsschulen

In Zusammenarbeit mit dem Jugendwerk der Deutschen Shell wurden 1984 rund 1 237 stationäre und mobile Jugendverkehrsschulen unterhalten.

2.4.9 Schülerlotsen

Im Bundesgebiet sind derzeit rund 50 000 Schülerlotsen im Einsatz. Die Ford-Werke haben seit 1983 den größten Anteil der Finanzierung — jährlich ca. 450 000 DM — übernommen.

2.4.10 Mofakurse in Schulen

Wie bereits in den Vorjahren wurde auch 1984 bundesweit die Ausbildung von Mofafahrern in vielen Schulen nach der Konzeption und mit den Materialien der Deutschen Verkehrswacht durchgeführt. Die Nachfrage nach Mofakursmaterialien zur Erstausstattung der Schulen entwickelte sich weitaus stärker, als noch zu Beginn des Jahres 1984 angenommen. Dies unterstreicht, wie wichtig eine umfassende Vorbereitung der jugendlichen Mofafahrer in Theorie und Praxis ist und das hierfür der Mofakurs das geeignete Konzept darstellt.

2.4.11 Aggression im Straßenverkehr

Nach der Überarbeitung des Unterrichtmodells „Aggression im Straßenverkehr" als Ergebnis der Erprobungsphase wurde eine erste Auflage des gegenüber dem ursprünglichen Konzept wesentlich erweiterten Unterrichtsmodells interessierten Schulen im Bundesgebiet kostenlos zur Verfügung gestellt. Nach seiner Bewährung kann davon ausgegangen werden, daß diese Materialien von der Mehrheit der Schulen im Unterricht eingesetzt werden.

2.4.12 Leistungstest Verkehrserziehung

Der Modellzeitraum der Leistungstests Verkehrserziehung lief 1984 aus. Aufgrund der positiven Resonanz der Schulen, die die Leistungstests als wichtiges Hilfsmittel für den Unterricht aufgenommen haben, wurde auch im Jahre 1984 ein entsprechendes Kontingent zur Verfügung gestellt. Insgesamt konnten im vergangenen Jahr je Fassung etwa 80 000 Exemplare für den Einsatz im Verkehrsunterricht verteilt werden.

2.4.13 Lehrerseminare

In den Lehrerseminaren für Verkehrserziehung in Uelzen und Oberwesel sowie in den Verkehrsinstituten in Bielefeld und Korntal wurden Kurse für Lehrer durchgeführt, die zur Verbesserung der Qualifikation des Lehrers für Fragen der Verkehrs-

erziehung beitrugen und in aktuelle Verkehrserziehungsprogramme einführten. Durch Unterstützung dieser Kurse konnte die Deutsche Verkehrswacht einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, daß Lehrer auf die Durchführung von Verkehrsunterricht vorbereitet wurden. Es wurden Kurse zu folgenden Themenbereichen gefördert:

— „Radfahren in der 1. und 2. Grundschulklasse"

— „Leistungstests Verkehrserziehung"

— „Aggression im Straßenverkehr"

— „Mofakurse in der Schule"

2.4.14 Junge Fahrer-Aktion

Um die im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe der 18- bis 24jährigen Autofahrer zu motivieren, sich aktiv mit ihrem Fahrverhalten auseinanderzusetzen, rief die Deutsche Verkehrswacht, unterstützt von den deutschen Autoversicherern und dem Bundesverkehrsministerium zu dem Wettbewerb „Junge Fahrer" auf. Die Führerscheinneulinge wurden gebeten, über ihre Erfahrungen zu berichten, die zu einem Verkehrsunfall führten. Im zweiten Jahr stand der Wettbewerb unter dem Motto „Balzen mit dem Gaspedal", das auf das Imponiergehabe der jungen Autofahrer einging.

Rund 70 bundesweite Tageszeitungen, fast alle Rundfunk- und die beiden Fernseh-Anstalten riefen zu dem Wettbewerb auf, der auf große Resonanz traf. Parallel zu dieser Aktion fand eine intensive, umfangreiche Umfrage statt, in der verunglückte junge Fahranfänger ihre Erlebnisse detailliert schilderten. Die wissenschaftliche Auswertung wurde dem Bundesverkehrsminister übergeben.

2.4.15 Kabelfernseh-Pilotprojekt Ludwigshafen

Seit Beginn des Kabel-Pilotprojekts in Ludwigshafen produziert die Deutsche Verkehrswacht gemeinsam mit der Landesverkehrswacht Rheinland-Pfalz wöchentlich eine 15minütige Fernsehsendung zu jeweils einem Verkehrssicherheitsthema. Diese Beiträge werden in der Regel zwei- bis dreimal wiederholt. Diese Sendungen, die durch Filmausschnitte und Interviewbeiträge aufgelockert werden, behandeln Themen von der vorschulischen Verkehrserziehung über schulische Programme bis hin zur Erwachsenenaufklärung wie das Sicherheitstraining, Seniorenschulung und Reisetips.

2.4.16 Fernsehsendereihe „Der 7. Sinn"

Die seit 1966 im ARD-Programm regelmäßig ausgestrahlte Fernsehsendereihe „Der 7. Sinn" konnte im Berichtszeitraum fortgeführt werden. 1984 wurden 32 und 1985 ebenfalls 32 Spots gesendet.

2.4.17 Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr

Im Jahre 1984 waren für die Deutsche Verkehrswacht im Rahmen des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr" insgesamt 500 ausgebildete Moderatoren tätig, um die Umsetzung des Seniorenprogramms verstärkt mittragen zu können. Dabei wurden von den Moderatoren der Deutschen Verkehrswacht insgesamt über 4 100 Veranstaltungen durchgeführt, bei den über 122 000 ältere Menschen dazu angeregt werden konnten, sich aktiv mit ihren Problemen im Straßenverkehr auseinanderzusetzen.

2.4.18 Verkehrsdienst

Der Mercedes-Verkehrsdienst der Deutschen Verkehrswacht war im Berichtszeitraum mit 60 Lautsprecherfahrzeugen auf Autobahnen und bei Großveranstaltungen im Einsatz.

2.4.19 Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion

Seit 1982 wird die Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion von privaten Trägern, hauptsächlich vom Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes, finanziert. Die Deutsche Verkehrswacht arbeitet nach wie vor bei dieser jährlichen Überprüfung von Kfz-Beleuchtungsanlagen mit, an der eine Vielzahl von Firmen und Verbänden, Automobilclubs und Behörden mitwirken.

2.4.20 Pantomimen-Spots im Fernsehen

Einen neuen Akzent in der Fernseharbeit setzte die Deutsche Verkehrswacht mit Pantomimen-Spots zur Verkehrssicherheit. Der international anerkannte Pantomime Milan Sladek, der in Köln das einzig stationäre Pantomimentheater der Bundesrepublik Deutschland unterhält, stellte sich mit seinem Ensemble in den Dienst der Verkehrssicherheitsarbeit. Besonders zum Thema „Sicherheitsgurt", „Senioren im Straßenverkehr" und „Junge Fahranfänger" trug er eindrucksvolle Kabinettstücke seiner leisen Kunst bei. Die Spots sind in den Programmen von ARD und ZDF gesendet worden, einige wurden wiederholt, und fanden nicht nur die Anerkennung der Fachleute, sondern auch einer breiten Öffentlichkeit.

2.4.21 Blutdrucktest-Aktion

In den Jahren 1984 und 1985 rief die Deutsche Verkehrswacht gemeinsam mit der HUK-Coburg-Versicherungsgruppe zu einem bundesweiten, kostenlosen und anonymen Blutdrucktest auf. Mit zwei Volkswagenbussen, ausgerüstet mit den modernsten Testgeräten, wurden zahlreiche Städte in der Bundesrepublik Deutschland angelaufen. Die Tests ergaben, daß rund 37 Prozent der Bürger, die ihren Blutdruck messen ließen, unter zu hohem Blutdruck leiden. Nahezu jeder zweite dieser Bluthochdruckkranken hatte keine Ahnung von seiner eventuellen Krankheit.

2.4.22 Wild-Aktion

Unter dem Motto „Wildwechsel — langsam fahren" rief die Deutsche Verkehrswacht gemeinsam mit den öffentlichen Versicherern, den Landesforstverwaltungen und dem Deutschen Jagdschutz-Verband e. V. zu einer Wild-Aktion im Herbst '85 auf. Mit Spannbändern, Informationsbroschüren und intensiver Öffentlichkeitsarbeit wurde auf die Gefahren hingewiesen, die beim plötzlichen Wildwechsel entstehen können.

2.5 Sicherheitsabträgliche Werbung

Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellte für 1983 und 1984 eine starke Zunahme bei der sicherheitsabträglichen Gestaltung von Verkaufsanzeigen für Automobile, Automobilzubehör und motorisierte Zweiräder fest. Im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 appellierte die Bundesregierung an die Wirtschaft, auf sicherheitsabträgliche Werbung, insbesondere auf Angaben von Geschwindigkeiten und Leistungswerten zu verzichten. Der Bundesminister für Verkehr hat mit großem Nachdruck entsprechend auf die Verbände eingewirkt.

Der Verband der Automobilindustrie und die Werbewirtschaft haben daraufhin eine freiwillige Selbstbeschränkungsvereinbarung aus dem Jahre 1972 reaktiviert. Der Verband der Motorradhersteller und -importeure hat Ende 1984 eine entsprechende Selbstbeschränkung vereinbart.

Der Bundesminister für Verkehr hat diese Entwicklung begrüßt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen stellte 1985 auch einen erheblichen Rückgang bei sicherheitsabträglicher Werbung fest. Inzwischen sind Anzeigen, die negativ auf ein sicheres Verkehrsverhalten wirken könnten, eher die Ausnahme. Die Entwicklung nicht mit vollzogen haben allerdings die redaktionellen Beiträge in Fachzeitschriften, in denen immer noch häufig die Fahrfreude und das Leistungsverhalten von Fahrzeugen in den Vordergrund gestellt wird.

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

3.1 Fahrschulausbildung

Die im Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrschulausbildung wurden eingeleitet. Ein Entwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes sieht u. a. vor:

- Obligatorische Teilnahme am Fahrschulunterricht,
- Wegfall der Fahrschülerausbildung durch Laien,
- Erhöhte Anforderungen an die Qualifikation der Fahrlehrer.

Darüber hinaus sind Einzelregelungen auf dem Verordnungswege geplant. Entwürfe zur Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz und der Fahrschüler-Ausbildungsordnung sehen u. a. vor:

- praxisgerechtere Fahrschulfahrzeuge,
- stärkere Berücksichtigung der Gefahrenlehre,
- Intensivierung der Ausbildung.

3.2 Fahrerlaubniswesen

Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung legt einen wesentlichen Schwerpunkt auf Maßnahmen im Bereich des Fahrerlaubnisrechts. Im Berichtszeitraum wurde mit der Umsetzung der im Verkehrssicherheitsprogramm angekündigten Maßnahmen begonnen.

- Durch die Vierte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 28. Februar 1985 (BGBl. I S. 499) wurde mit Wirkung ab 1. Oktober 1985 für Mofa-Fahrer zusätzlich zu der bereits bisher geforderten Prüfbescheinigung die Verpflichtung zur Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Mofa-Ausbildung eingeführt. Berechtigt zur Durchführung von Mofakursen sind die Fahrschulen sowie die allgemeinbildenden Schulen im Rahmen der schulischen Verkehrserziehung. Die Verordnung schreibt für die Mofakurse in Fahrschulen einen Mindestumfang von sechs Doppelstunden Theorie sowie eine Doppelstunde Praxis vor, die sich auf zwei Doppelstunden erhöht, wenn die praktische Ausbildung im Gruppenunterricht durchgeführt wird. Der Kursinhalt orientiert sich an dem vom DVR, der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände entwickelten Kursmodell „50 Kubik".

  Mofa-Kurse in Schulen bedürfen der Anerkennung durch die zuständigen obersten Landesbehörden; damit ist auch in diesem Bereich ein einheitlicher Qualitätsstandard der Mofa-Ausbildung sichergestellt.

  Nach den positiven Ergebnissen von Modellversuchen in Baden-Württemberg kann davon ausgegangen werden, daß die Einführung einer obligatorischen Mofa-Ausbildung zu einer spürbaren Reduzierung des Unfallrisikos der überwiegend jugendlichen Mofafahrer beitragen wird.

  Die Verordnung enthält ferner eine Ausdehnung der Schutzhelmtragepflicht auch auf Mofafahrer, was zu einer weiteren Reduzierung insbesondere der Unfallfolgen führen wird.

- Ein Kernstück des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung bildet die Einführung des „Führerscheins auf Probe". Hierzu wurde im Berichtszeitraum der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes erarbeitet, der neben der Einführung der Fahrerlaubnis auf Probe auch die Verpflichtung zur Teilnahme am Fahrschulunterricht sowie deutliche Verbesserungen der Qualifikation der Fahrlehrer enthält.

  Der Gesetzentwurf folgt im wesentlichen der von der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsprogramm vorgeschlagenen Konzeption der Fahrerlaubnis auf Probe. Danach gelten die ersten zwei Jahre nach erstmaligem Erwerb einer Fahrerlaubnis als Probezeit, in der sich der Fahranfänger durch besonders besonnene und rücksichtsvolle Fahrweise bewähren soll. Begeht der Fahranfänger während der Probezeit gewichtige Verkehrsverstöße, die in das Verkehrszentralregister eingetragen werden, so soll ihm je nach dem Grad und der Anzahl der Verstöße die Teilnahme an einem Nachschulungskurs, die Wiederholung der Fahrerlaubnisprü-

fung oder eine Eignungsbegutachtung (medizinisch-psychologische Untersuchung) und ggf. die Entziehung der Fahrerlaubnis auferlegt werden. Die Nachschulungskurse sollen von speziell dafür vorbereiteten Fahrlehrern durchgeführt werden.

Nach der Zuleitung im Herbst 1985 kann — vorbehaltlich der Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften — mit einem Inkrafttreten der Neuregelung bis Frühjahr 1987 gerechnet werden. Die Bundesregierung geht davon aus, daß die Fahrerlaubnis auf Probe insbesondere die hohe Risikobereitschaft junger Fahranfänger nachhaltig beeinflussen wird; um Zwangsmaßnahmen in der Bewährungszeit und den damit verbundenen Zeit- und Kostenaufwand zu vermeiden, werden die Fahranfänger eher zu besonnenem und umsichtigem Verhalten bereit sein.

— Weitere Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms werden durch die Fünfte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften umgesetzt, die am 1. April 1986 in Kraft treten wird.

Im Mittelpunkt der Verordnung steht die Einführung des sog. „Stufenführerscheins" für motorisierte Zweiräder. Um das außerordentlich hohe Unfallrisiko insbesondere junger Motorradanfänger auf leistungsstarken Maschinen zu dämpfen, sieht die Verordnung vor, daß leistungsunbeschränkte Motorräder (bisherige Klasse 1) künftig erst ab Erreichen des 20. Lebensjahres sowie nach mindestens zweijährigem Besitz der Klasse 1 a gefahren werden dürfen.

Eine Fahrerlaubnis der neuen Klasse 1 a kann ab Erreichen des 18. Lebensjahres erworben werden; sie umfaßt Motorräder mit einer Leistungsbeschränkung von 20 kW und einem leistungsbezogenen Mindestgewicht von 7 kg/kW. Damit wird verhindert, daß Anfänger ohne Fahrerfahrung unmittelbar nach Erwerb der Fahrerlaubnis extrem schnelle und spurtstarke Motorräder fahren können.

Die Wirkung dieser Neueinteilung im Bereich der Klasse 1 darf indessen nicht isoliert betrachtet und gewertet werden; sie ist im Zusammenhang mit den übrigen in der Verordnung vorgesehenen Maßnahmen — insbesondere mit den Verbesserungen der Fahrerlaubnisprüfung und -ausbildung — zu sehen.

Die Verordnung enthält verschärfte Anforderungen an die Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge. Dies gilt für die Klasse 1 (unbeschränkt), besonders aber auch für die Klasse 2. Für Ausbildung und Prüfung bei der Klasse 2 wurde bisher meist ein kleinerer Lastkraftwagen oder ein Kraftomnibus verwendet. Nunmehr werden schwerere Lastkraftwagen mit Anhänger oder Sattelkraftfahrzeuge vorgeschrieben, da derartige Fahrzeugkombinationen mit der Fahrerlaubnis der Klasse 2 in der Praxis geführt werden.

In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß die Übernahme der internationalen Einteilung der Fahrerlaubnisklassen die ursprünglich ebenfalls in dieser Verordnung erfolgen sollte, zunächst zurückgestellt worden ist. Die EG-Kommission erarbeitet derzeit einen Vorschlag für eine Änderung der EG-Führerscheinrichtlinie, der auch verbindliche Regelungen für die Klasseneinteilung und die Prüfungsfahrzeuge enthalten wird. Das Ergebnis dieser Arbeiten soll abgewartet werden. Hinsichtlich der Prüfungsfahrzeuge erfolgt bereits eine Vorwegregelung durch die genannte Verordnung, so daß auch insoweit eine praxisnahe Ausbildung und Prüfung zu einem möglichst frühen Zeitpunkt sichergestellt ist.

Außerdem wird durch die Verordnung die Mindestdauer der reinen Fahrzeit bei der praktischen Prüfung, die bisher generell 30 Minuten betrug, deutlich angehoben und auf die Erfordernisse der jeweiligen Klasse abgestimmt.

— Mit einer grundlegenden Überarbeitung der Prüfungsrichtlinien und des amtlichen Fragenkatalogs für die Fahrerlaubnisprüfung wurde bereits im August 1983 begonnen. Die Arbeiten wurden unter besonderer Berücksichtigung der Zielsetzungen des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 fortgesetzt. Insbesondere wird angestrebt, in den Fragen und vorgegebenen Antworten die Gefahrenlehre noch stärker als bislang in den Vordergrund zu rücken. Außerdem soll der Schwierigkeitsgrad der Prüfungsfragen angehoben und die Qualität der Darstellungen verbessert werden. Dazu wird z. B. angestrebt, vermehrt Bildfragen statt Textfragen zu stellen sowie farbige Fotos zu verwenden, die möglichst aus der Fahrerposition aufgenommen worden sind.

Als begleitende Maßnahme für die Neuordnung des Zweiradbereichs ist außerdem die Überarbeitung der Grundfahraufgaben hervorzuheben.

3.3 Nachschulung

Die Bundesregierung unterstützt nachdrücklich die z. Z. laufenden verschiedenen Modellversuche zur Nachschulung, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und ausgewertet werden.

— Die freiwillige Nachschulung gegen Punkterabatt wird im Rahmen der z. Z. laufenden Überarbeitung von Bußgeldkatalog und Punktsystem (siehe auch dort) in den Maßnahmenkatalog des Punktsystems (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO) übernommen werden. Als Moderatoren werden auch in Zukunft besonders ausgebildete Fahrlehrer eingesetzt werden.

— Hinsichtlich der Nachschulung erstmals oder wiederholt alkoholauffälliger Kraftfahrer muß die Evaluation durch die Bundesanstalt für Straßenwesen abgewartet werden.

— Im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe ist als wesentliche Maßnahme die Nachschulung auf-

fällig gewordener Fahranfänger vorgesehen. Als Moderatoren sind Fahrlehrer vorgesehen, die durch Teilnahme an Einweisungskursen eine besondere Nachschulungserlaubnis erworben haben. Das Kursmodell für diese Nachschulung ist in Bayern und Hamburg erfolgreich erprobt worden und wird z. Z. von einer Arbeitsgruppe des Deutschen Verkehrssicherheitsrats unter Beteiligung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände komplettiert.

3.4 Verkehrszentralregister (VZR)

Nachdem die Eintragungsgrenze für Verkehrsordnungswidrigkeiten durch das Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) angehoben worden ist, strebt die Bundesregierung in Übereinstimmung mit dem Deutschen Bundestag eine weitere Verringerung des Eintragungsbestandes an. Dies soll jedoch nicht durch eine erneute Anhebung der Eintragungsgrenze, sondern, soweit mit den Grundsätzen der Verkehrssicherheit vereinbar, durch eine Neubewertung einiger Verstöße im vorgesehenen bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog erreicht werden.

Die weitere Reform des VZR soll in einem Verkehrszentralregistergesetz erfolgen. Der wesentliche Inhalt des Entwurfs, der von der Bundesregierung sobald wie möglich vorgelegt wird, besteht in

- der Zusammenfassung und Aktualisierung der jetzt in StVG und StVZO verstreut untergebrachten Rechts- und Verwaltungsvorschriften in einem einheitlichen Gesetz,
- der Überprüfung der Eintragungs- und Tilgungsvorschriften sowie der stärkeren Betonung des Bewährungsgedankens und des Datenschutzes.

3.5 Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO (Punktsystem)

Der Bundesverkehrsminister hat gleichzeitig mit dem Entwurf eines bundeseinheitlichen Bußgeldkatalogs eine darauf abgestimmte überarbeitete Fassung des Punktsystems vorgelegt, die als Diskussionsgrundlage für die weiteren Beratungen dient. Eine endgültige Neuregelung des Punktsystems ist indessen abhängig von der Verabschiedung einer bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog-Verordnung sowie der Anhebung der Verwarnungsgeldgrenze in der Novelle zum Ordnungswidrigkeitengesetz, da die Punktbewertung der verschiedenen in das Verkehrszentralregister einzutragenden Verstöße sowie die darauf folgenden Maßnahmen der Verwaltungsbehörden auf den Neuzuschnitt der Bußgeldsätze abgestimmt werden müssen.

3.6 Sicherheitsgurte in Personenkraftwagen

Mit der 7. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. Juli 1984 (BGBl. I S. 889) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Erteilung einer Verwarnung vom 10. Juli 1984 (VkBl. 1984 S. 309) wurde das Nichtanlegen vorgeschriebener Sicherheitsgurte auf den Vordersitzen sanktionsbewehrt und für den Verstoß gegen die Anlegepflicht ein Verwarnungsgeld von 40 DM festgesetzt.

Durch die Maßnahme haben sich die Anlegequoten entscheidend erhöht. Im März 1985 lagen sie im Durchschnitt bei 93% gegenüber 58% im März 1984. Die erhöhten Anlegequoten haben wesentlich zu dem beträchtlichen Rückgang der Zahl der getöteten und schwerverletzten Pkw-Insassen beigetragen. Auch im September 1985 konnte der erreichte hohe Grad der Anlegequote weiter festgestellt werden.

Mit der 7. Verordnung ist zugleich auch die Anlegepflicht für Rücksitze eingeführt worden. Sie ist allerdings noch nicht sanktionsbewehrt. Es ist jedoch beabsichtigt, auch hinsichtlich der Gurtanlegepflicht auf Rücksitzen ein Verwarnungsgeld einzuführen, um die bisher niedrigen Anlegequoten zu erhöhen und den damit verbundenen Sicherheitsgewinn realisieren zu können.

4. Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge

4.1 Nationale Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge

Neben den Bemühungen auf internationaler Ebene zur Harmonisierung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften wird die Bundesregierung den verbleibenden Spielraum nutzen, die nationalen Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit weiter zu entwickeln.

Hierzu gehört u. a. die Aufnahme von Sondervorschriften in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) für fremdkraftbetätigte Kraftomnibustüren, durch die insbesondere Einklemmunfälle vermindert werden sollen. Gemeinsam mit den Bundesländern ist der Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Schülerbeförderung besonders eingesetzt werden, ausgearbeitet worden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die in die StVZO eingefügte Bestimmung, wonach Kraftfahrzeuge entsprechend dem Stand der Technik so gebaut und ausgerüstet sein müssen, daß technische Veränderungen, die zu einer Änderung der durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit führen, wesentlich erschwert sind. Diese Bestimmung ist vor allem für geschwindigkeitsbegrenzte Krafträder von Bedeutung; hiermit wird die Rechtsgrundlage geschaffen, um Manipulationen, die zu einer gefährlichen Geschwindigkeitserhöhung führen, einzudämmen. Für Krafträder kommt nunmehr der sogenannte „Antimanipulationskatalog" zur Anwendung (Verkehrsblatt 1983 S. 53).

Weitere Maßnahmen, wie eine Verbesserung des äußeren seitlichen Sichtfeldes (Rück- und Anfahrspiegel) sind geplant.

4.2 Internationale Vereinheitlichung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge

Mit dem Ziel der Verbesserung der Sicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr hat die Europäische Gemeinschaft ihre Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften der Mitgliedstaaten für Personenkraftwagen weitgehend abgeschlossen. Die Überarbeitung der geltenden Vorschriften zur fakultativen Übernahme der harmonisierten EG-Vorschriften wird Schritt für Schritt durchgeführt. An der Harmonisierung der Vorschriften der Mitgliedstaaten für andere Straßenfahrzeuge arbeitet die EG unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland weiter.

Die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) hat unter maßgeblicher Beteiligung der Bundesrepublik Deutschland für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger bis heute 64 Regelungen mit vereinheitlichten kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften verabschiedet. Diese Regelungen, die weitgehend mit den entsprechenden EG-Richtlinien übereinstimmen, werden mehr oder weniger in insgesamt 21 europäischen Anwenderstaaten — die meisten EG-Mitgliedstaaten eingeschlossen — angewendet. In der Bundesrepublik Deutschland können demnächst über 40 dieser Regelungen angewendet werden. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, aber auch wegen der wirtschaftlichen Interessen der deutschen Automobilindustrie, wird die Anwendung weiterer Regelungen angestrebt.

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

5.1 Schulung der Tankwagenführer

Seit Ende 1981 müssen Führer von Tankfahrzeugen und seit 1984 auch solche von Fahrzeugen mit Aufsetztanks, Gefäßbatterien und Tankcontainern, wenn der Fassungsraum aller in einer Beförderungseinheit verladenen Tankcontainer insgesamt mehr als 3 000 l beträgt, im Rahmen einer Schulung über die besonderen Anforderungen für Gefahrguttransporte unterrichtet sein. Die Schulung erfolgt in Lehrgängen, die von der Industrie- und Handelskammer anerkannt sein müssen. Bis zum 31. Dezember 1985 wurden bereits über 87 000 Tankwagenführer geschult.

Nach fünf Jahren müssen die Fahrzeugführer ihre Kenntnisse durch Teilnahme an Fortbildungsschulungen erneuern und ergänzen. Die ersten Fortbildungslehrgänge fanden im Herbst 1985 statt.

In der Diskussion ist auf internationaler Ebene der ECE die Einführung einer Schulung für Fahrzeugführer, die gefährliche Güter in Versandstücken befördern.

5.2 Erfassung der Tankwagenunfälle

Von Oktober 1981 bis Dezember 1984 wurden auf Anregung des Bundesministers für Verkehr von den Ländern Tankwagenunfälle mit gefährlichen Gütern mit zusätzlichen Angaben besonders erfaßt. Diese Sondererhebung sollte dazu dienen, die Ursachen der Unfälle und die Auswirkungen festzustellen. Die Unfallmeldungen werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen und von Sachverständigen des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats beim Bundesverkehrsministerium ausgewertet.

Nach den nunmehr vorliegenden Ergebnissen dieser Erhebung haben sich insgesamt 248 Unfälle mit Tankfahrzeugen ereignet, bei denen Ladegut austrat oder die Armaturen erheblich beschädigt wurden.

Nach eingehender Prüfung sollen die Erhebungsergebnisse bei der künftigen Vorschriftengestaltung verwendet werden, um eine weitere Verringerung von Tankwagenunfällen bzw. der dabei erfolgten Freisetzungen gefährlicher Güter zu erreichen.

5.3 Aktuelle Maßnahmen

Die Gefahrgutunfälle des Jahres 1985 wurden vom Gefahrgut-Verkehrs-Beirat ausgewertet. Folgende Maßnahmen sollen durch Änderung der Gefahrgutvorschriften umgesetzt werden.

- Ergänzung der Liste der besonders gefährlichen Güter, für die eine besondere Erlaubnis oder gar die zwingende Beförderung in Eisenbahn- oder Binnenschiffsverkehr vorgeschrieben ist, um einige neuentwickelte Stoffe,
- Ausrüstung der Fahrzeuge mit Antiblockierverhinderern (ABV), durch Ergänzung der internationalen Vorschriften,
- Verbesserung des hinteren und seitlichen Anfahrschutzes von Tankfahrzeugen.

6. Unfallverhütung bei der Bundeswehr und beim Bundesgrenzschutz

6.1 Bundeswehr

Wegen des hohen Anteils der 18- bis 25jährigen besonders unfallgefährdeten jungen Kraftfahrer unter den Soldaten wird der Ausbildung der Kraftfahrer sowie der Verkehrssicherung und Verkehrsaufklärung in der Bundeswehr besondere Bedeutung beigemessen.

Das vom Bundesminister der Verteidigung mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und ADAC erarbeitete Verkehrssicherheitsprogramm wird überarbeitet und anschließend den Einheitsführern als Unterrichtshilfe zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus beteiligt sich die Bundeswehr an den für junge Kraftfahrer geeigneten Aktionen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats und seiner Mitglieder. Schwerpunkt der Verkehrserziehung in den Jahren 1984 und 1985 ist das Thema „Alkohol im Straßenverkehr". Die Beteiligung von Soldaten am Sicherheitstraining für Pkw- und Motorradfahrer wird gefördert.

Am Preisausschreiben der Bundeswehr „Sicherheit zu jeder Zeit" beteiligten sich neben Soldaten der Bundeswehr auch Soldaten aller in der Bundesrepublik Deutschland stationierter alliierter Streitkräfte.

6.2 Bundesgrenzschutz

Der Unfallverhütung im Straßenverkehr kommt sowohl in der Aus- als auch in der Fortbildung erhebliche Bedeutung zu.

Alle im Vorbereitungsdienst des mittleren Polizeivollzugsdienstes im Bundesgrenzschutz stehenden Polizeivollzugsbeamten erhalten im Rahmen der polizeifachlichen Ausbildung eine besonders sorgfältige Kraftfahrgrundausbildung, die mit dem Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse 3 abschließt. Besonderer Wert wird hierbei auf die Erläuterung der Gefahren des Straßenverkehrs und die zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen gelegt.

Zur Festigung richtiger Verhaltensweisen und im Interesse einer sicheren Beherrschung der Dienstkraftfahrzeuge — auch unter Einsatzbedingungen — müssen die Polizeivollzugsbeamten im Zeitraum eines Kalenderjahres nach Abschluß der Kraftfahrgrundausbildung je zehn Fahrstunden im Beisein eines Fahrlehrers ableisten.

Das vom Bundesminister der Verteidigung in Zusammenarbeit mit dem ADAC für die Bundeswehr erstellte Verkehrssicherheitsprogramm wurde im Bundesgrenzschutz übernommen. Es dient den Einheitsführern und Dienststellenleitern als Orientierungshilfe bei der Durchführung der regelmäßigen Unterrichtungen und Belehrungen zur Unfallverhütung im Straßenverkehr.

Ferner arbeitet der Bundesgrenzschutz mit der Arbeitsgemeinschaft „Kavalier der Straße" im Deutschen Verkehrssicherheitsrat zusammen. Mit dieser Zusammenarbeit sollen die Angehörigen des Bundesgrenzschutzes zu vorbildlichen Verhaltensweisen im Straßenverkehr im Interesse der Verkehrssicherheit besonders motiviert werden.

7. Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen sowie Verkehrslenkung

7.1 Bestandszuwachs an Bundesautobahnen

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über ein gut ausgebautes Netz von Bundesautobahnen. In den Jahren 1983 und 1984 sind rd. 250 km Autobahnen dem Verkehr übergeben worden. Das Netz der Bundesautobahnen wuchs damit zum Jahresende 1984 auf rd. 8 200 km an.

Mit dem dichter werdenden Autobahnnetz wuchs auch der Anteil der Gesamtfahrleistungen aller Kraftfahrzeuge, der auf die Autobahnen entfällt. Betrug dieser Anteil 1970 noch 15%, so werden heute etwa 26% der gesamten Verkehrsleistungen auf den Autobahnen erbracht, deren Sicherheitsniveau nach den neuesten Ergebnissen der Statistik etwa 4mal so hoch liegt wie bei anderen Außerortsstraßen.

7.2 Zielvorgaben für eine qualitative Verbesserung der Bundesfernstraßen

Die weiteren Ziele für den Ausbau des Netzes der Bundesfernstraßen sind in dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 1980 niedergelegt. Dieser Plan ist 1985 überarbeitet worden. Der Gesetzentwurf des fortgeschriebenen Bedarfsplans ist am 31. Januar 1986 vom Deutschen Bundestag verabschiedet worden.

Ein erheblicher Teil der Bundesstraßen-Neubauten entfällt auf Ortsumgehungen. Damit wird nicht nur die Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger gemindert, sondern es wird nach Feststellungen der Bundesanstalt für Straßenwesen auch die Verkehrssicherheit erhöht. Der Radwegebau an Bundesstraßen und die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge tragen ebenfalls zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die genannten Maßnahmen gehören deshalb zu den Schwerpunkten des Straßenbaus.

Nachdem in den letzten 30 Jahren der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Vordergrund stand, wird in den kommenden Jahren die Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes zunehmend an Gewicht gewinnen. Der Bundesminister für Verkehr bemüht sich zusammen mit den Ländern um ein effizientes „Managementsystem der Straßenerhaltung" zur Bewertung des baulichen Zustandes von Straßenbefestigungen, wobei Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit in die Bewertung Eingang finden.

7.3 Programm zum Bau von Ortsumgehungen

Der Bau von Ortsumgehungen trägt in besonderem Maße dazu bei, das Unfallrisiko zu senken, Umweltbelastungen zu vermindern und den Verkehr in Ortschaften zu beruhigen. Das Ortsumgehungsprogramm des Bundesministers für Verkehr von 1981 umfaßt 676 Ortsumgehungen, die bis 1990 fertiggestellt oder begonnen werden sollen. Sie sind nach dem Kostenstand von 1981 mit 18,6 Mrd. DM veranschlagt. Davon wurden bis einschließlich 1984 mehr als 9,6 Mrd. DM ausgegeben. Im Jahre 1985 sind rd. 930 Mio. DM für den Bau von Ortsumgehungen vorgesehen.

Das Ortsumgehungsprogramm des Bundesministers für Verkehr ist zusammen mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1985 fortgeschrieben.

7.4 Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen

Die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen bedeutet ebenfalls eine wesentliche Erhöhung

der Verkehrssicherheit und verbessert gleichzeitig den Verkehrsablauf. Das 1981 aufgestellte Programm des Bundesministers für Verkehr zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen enthält 195 Maßnahmen, die in den Jahren bis 1990 durchgeführt oder begonnen werden sollen. Die Gesamtkosten betragen etwa 2,1 Mrd. DM. In den Jahren 1983 und 1984 wurden 32 höhengleiche Bahnübergänge beseitigt oder für den größeren Anteil des Verkehrs durch Straßenverlegungen ausgeschaltet.

7.5 Radwegebau an Bundesstraßen

Durch die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr läßt sich vor allem für die Radfahrer ein erheblicher Gewinn an Verkehrssicherheit erzielen. Der Bundesminister für Verkehr setzt sich deshalb im Rahmen seiner Zuständigkeit nachdrücklich für den Bau von Radwegen ein. Sein Programm zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sieht vor, bis 1990 etwa 3 000 km Radwege zu erstellen. In den Jahren 1983 und 1984 wurden 730 km Radwege fertiggestellt, weitere 228 km befanden sich Ende 1984 im Bau.

7.6 Ferienreiseverkehr

In der Ferienreisezeit werden die Bundesautobahnen besonders stark belastet. Durch gezielte, gründlich geplante und umfassende Maßnahmen kann vor allem im Bereich von Baustellen die Staugefahr erheblich vermindert werden.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung hat der Bundesminister für Verkehr auch 1984 und 1985 im engen Zusammenwirken mit den obersten Straßenbaubehörden der Länder während der Reisezeiten eine weitgehende Einschränkung der Bauarbeiten, eine Verkürzung der Bauzeiten sowie eine straffe zeitliche und räumliche Koordinierung und Entzerrung der als unvermeidbar erkannten Baumaßnahmen erzielt und damit zu einem sicheren Verkehrsablauf beigetragen.

Das vom Bundesminister für Verkehr seit 1978 jährlich herausgegebene „Feriennetzmodell" ist Grundlage für die Information der Verkehrsteilnehmer über Raum und Zeit im Ferienreiseverkehr zu erwartenden Engpässe. Diese Information hat sich 1984 und 1985 wieder gut bewährt. Mit erweiterten Informationen in volkstümlicher Form wurden die Broschüren „Ferienfahrt '84" und „Ferienfahrt '85" mit einer Auflage von jeweils rd. 6,1 bzw. 5,8 Mio. Exemplaren verbreitet. Die Ferienreisenden konnten sich somit auf die voraussichtlichen Verkehrsverhältnisse einstellen sowie Reiseantritt und Reiseroute darauf abstimmen.

7.7 Verkehrsbeeinflussung

Verminderte Staugefahr bedeutet geringeres Unfallrisiko.

Seit 1980 wird nach dem Rahmenprogramm des Bundesministers für Verkehr im Bundesautobahnnetz ein umfassendes System von Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung aufgebaut. Dabei wird davon ausgegangen, daß Maßnahmen der Verkehrsbeeinflussung zu einem hohen Maß an Verkehrssicherheit, zur Vermeidung von Störungen des Verkehrsflusses, zu Zeit- und Energieersparnis sowie zu einer Entlastung der Umwelt beitragen. Eine erfolgreiche zehnjährige Versuchs- und Erprobungsphase war vorausgegangen. Mit Wechselwegweisern werden in kritischen Bereichen des Bundesautobahnnetzes Fahrzeugströme auf Alternativrouten umgeleitet, um durch einen Ausgleich der Verkehrsbelastungen den Verkehrsfluß zu verbessern, Stau weitgehend zu verhindern und damit insbesondere Auffahrunfälle zu vermeiden.

Hohe Verkehrssicherheitsgewinne bringen Anlagen, die unmittelbar vor Stau oder auch vor Nebel warnen. Im Einsatzbereich von Stauwarnanlagen konnten die Unfallzahlen auf etwa auf die Hälfte gesenkt werden. Auch auf Streckenabschnitten mit Nebelwarnanlagen ging die Anzahl der nebelbedingten Unfälle wesentlich zurück.

1984 und 1985 wurde neben anderen Maßnahmen die Streckenbeeinflussung auf der A 8 zwischen dem Autobahn-Dreieck Stuttgart und dem Autobahn-Kreuz Stuttgart-Vaihingen zur Homogenisierung des Verkehrsflusses eingerichtet. Mit der Installation einer solchen Anlage auch auf der A 43 zwischen Recklinghausen und Bochum wurde begonnen. Mit Hilfe der „Autobahnweiche" am Autobahnkreuz Münster-Süd besteht nunmehr die Möglichkeit, zur Entlastung der A 1 den Verkehr in Richtung Wuppertal schon hier über die A 43 umzulenken.

1984 wurde auf der A 7 im Bereich der Ostheimer Senke eine Nebelwarnanlage in Betrieb genommen.

7.8 Wildschutzzäune

Wildschutzzäune werden nach den neuen Richtlinien des Bundes von 1985 an bestimmten Bundesfernstraßen, nämlich

- Bundesautobahnen,
- Bundesstraßen,
  - die autobahngleich gebaut sind,
  - die planfreie Knoten und keine sonstigen Zufahrten haben,

errichtet. Maßgebend sind Wildbestand und -art, Lage der Wildwechsel, Vegetation, Geländeverhältnisse und die Zahl und Schwere der Unfälle mit Wildbeteiligung. Die Wildarten bestimmen die Bauweise der Wildschutzzäune.

Die Maßnahme ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

IV. Unfallforschung

(vgl. VIII., Anhang A)

1972 wurde der Bereich Unfallforschung auf Beschluß des Bundestages in der Bundesanstalt für Straßenwesen eingerichtet mit der zentralen Aufgabe, für die verstärkte Zusammenarbeit der einzelnen Wissenschaftsdisziplinen sowie für die Unterstützung der Verkehrssicherheitsarbeit durch maßnahmenorientierte Forschung zu sorgen. Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung mit seinen Maßnahmenplanungen für die kommenden Jahre und die darin enthaltenden Hinweise auf die zugrundeliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse sowie die geplanten Forschungsschwerpunkte belegen ebenso wie die ähnlich akzentuierten Programme einzelner Bundesländer und Maßnahmenträger der Verkehrssicherheitsarbeit in den vergangenen Jahren, daß auch zukünftig der Unfallforschung ein hoher Stellenwert einzuräumen sein wird. Sowohl bei der Abwicklung des Forschungsprogramms 1983/84 als auch bei der Aufstellung des Forschungsprogramms 1985/86 wurde daher diesen politischen Vorgaben besondere Berücksichtigung verschafft.

Aber auch die ständig steigende Nachfrage im Bereich der Beratung und Information insbesondere des Bundesministers für Verkehr aber auch von Institutionen in Verwaltung, Wirtschaft und Verbänden sowie der interessierten Öffentlichkeit zu Fragen der Unfall- und Sicherheitsforschung lassen die große Bedeutung dieses Aufgabengebietes erkennen. Wer Unfallforschung betreibt und daraus Maßnahmen herleiten will, kann durchschlagende Erfolge nur durch eine Vielzahl von Maßnahmen erwarten.

Die Unfallforschung trug dem im vergangenen Berichtszeitraum durch einen breit gefächerten Forschungsansatz Rechnung, auch wenn sie sich aus ökonomischen Gründen bei der Aufstellung ihrer Forschungsprogramme Prioritäten setzte (s. VIII Anhang, 2. Planung der Unfallforschung). Neue Erkenntnisse auf den vielfältigen Gebieten der Unfallforschung (s. detaillierte Darstellung in VIII Anhang) wurden in Projektgruppen und Expertengesprächen mit Wissenschaftlern und Fachleuten aus Industrie, Politik, Verwaltung, Verbänden und Wirtschaft auf Umsetzungsmöglichkeiten hin geprüft.

Im internationalen Bereich konnte durch Fachgespräche mit einzelnen Wissenschaftlern, durch Auswertung ausländischer Forschungsprogramme und -berichte sowie durch Zusammenarbeit mit internationalen Forschungseinrichtungen — u. a. der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sowie der Weltgesundheitsorganisation (WHO) — die Erfahrungssammlung über die Landesgrenzen hinaus aktualisiert werden.

Wesentliche Ziele und Schwerpunkte der Unfallforschung der nächsten Jahre sind:

- Durch zunehmende Verfeinerung der Unfallanalysen und Weiterführung von Untersuchungen am Unfallort, Erfassung von Daten zur Verkehrsbeteiligung, internationaler Vergleichsuntersuchungen sowie die Weiterentwicklung von Modellen zur Prognose von Unfallentwicklungen sollen akute Verkehrssicherheitsprobleme frühzeitig aufgedeckt werden. Daneben wird die Erforschung der komplexen Bedingungen, die zu Unfällen führen, nicht vernachlässigt werden.
- Eine genauere Bestimmung von Grenzwerten der Verkehrstüchtigkeit und der Kraftfahrereignung sollen dem Schutz des einzelnen und zur Aufklärung der Bevölkerung dienen.
- Die Erforschung von Einflüssen auf die Risikobereitschaft und von sozialer Verantwortung im Straßenverkehr soll weitere Erkenntnisse über verkehrserzieherische Maßnahmenansätze und Aufklärungsprogramme zur Stärkung der Eigen- und Mitverantwortung von Verkehrsteilnehmern fördern.
- Zur Einführung neuer Fahrerlaubnisregelungen für motorisierte Zweiradfahrer und Pkw-Fahrer sind wissenschaftliche Begleituntersuchungen geplant.
- Erkenntnisse der Verhaltens- und Beanspruchungsforschung zum Einfluß des Verkehrsraumes und des Verkehrsverhaltens sollen für die Verkehrssicherheitsarbeit noch besser nutzbar gemacht werden als bisher. Dies gilt sowohl für die bereits laufenden Forschungsarbeiten zur flächenhaften Verkehrsberuhigung als auch zu Kriterien und Gestaltungsmerkmalen von Ortsumgehungen und -durchfahrten sowie für andere noch ungelöste Sicherheitsprobleme auf Stadt-, Land- und Bundesstraßen.
- Trotz eines insgesamt hohen Forschungs- und Entwicklungsstandes erfordert das Gebiet der Fahrzeugsicherheit noch weitere Forschungsanstrengungen vor allem im Bereich der Wechselwirkung zwischen Fahrer und Fahrzeug. Möglichkeiten für eine verbesserte Information des Fahrers, die Verbesserung des Verhaltens des Systems Fahrer/Fahrzeug in kritischen Situationen und die Probleme der Risikokompensation werden durch die Forschung aufgegriffen. Aus der Sicht der passiven Sicherheit stellen die Seitenkollisionen von Pkw bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten und die Kollisionen von Pkw mit Zweiradfahrern und Fußgängern wichtige Forschungskomplexe dar.
- Die in den vergangenen Jahren aufgebauten Rettungssysteme müssen angesichts ständiger

Veränderungen im Umfeld kontinuierlich weiterentwickelt werden. Neue Erkenntnisse, insbesondere im organisatorischen und medizinisch-technischen Bereich, können Änderungen notwendig machen. Die Forderung nach einer Verkürzung der Rettungszeiten bedingt weitere Überlegungen zur Optimierung der Rettungskette unter Ausnutzung des technologischen Fortschritts, insbesondere im Bereich des Notfall-Meldewesens. Dabei wird es sich anbieten, Maßnahmen zur Verbesserung des Rettungswesens angesichts der knappen öffentlichen Haushalte verstärkt vor ihrer Umsetzung in die Praxis bezüglich ihrer Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit zu überprüfen.

— Methoden zur Maßnahmenbewertung sind fortzuentwickeln. Besonderes Augenmerk ist dabei auf Verfahren zu richten, die bei der Einführung neuer Maßnahmen zur Verkehrssicherheit eine frühe Einbeziehung der Interessenlage Betroffener ermöglichen und gesamtwirtschaftliche Auswirkungen abschätzen lassen.

Bei einer zusammenfassenden Betrachtung der Forschungsarbeiten aus dem Berichtszeitraum lag eindeutig der Schwerpunkt auf Arbeiten zur Wirkungsforschung und Maßnahmenbeurteilung. Vielfach handelte es sich dabei um interdisziplinäre Projekte, die mehrere Forschungs- und Maßnahmenfelder umfaßten.

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, Rettungswachen und Krankenkraftwagen (Rettungswagen und Krankentransportwagen). Die Planungsziele sind in diesem Bereich in weitem Umfang erreicht. Die Zahl der ständig mit einem Arzt besetzten Rettungswagen (Notarztwagen) ist weiter angestiegen. Die Zahl der Rettungshubschrauber-Stationen hat sich Ende 1985 auf 36 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. Die Deutsche Bundespost hat die benutzungsrechtlichen Voraussetzungen für Notruftelefone an Straßen, die nicht Bundesautobahnen sind, geschaffen und Notruftelefone als Bestandteil des Notrufsystems '73 eingeführt. Der Ausbau dieses Netzes ist im Gange.

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 Rettungsdienstorganisationen und der Feuerwehren zu verdanken. Dennoch sind punktuell weitere Verbesserungen notwendig, damit der Notfallpatient überall im Bundesgebiet die gleichen Chancen hat, gerettet zu werden.

Eine wichtige Voraussetzung für die Wirksamkeit des Rettungswesens sind verbesserte Erste Hilfe-Maßnahmen durch am Notfallort anwesende Laienhelfer. Bund, Länder und Hilfsorganisationen bemühen sich derzeit um Verbesserungsmaßnahmen. Ein erster Schritt sind die in den beiden überregionalen Fernsehprogrammen ausgestrahlten Erste Hilfe-Serien zur Aufklärung der Bevölkerung.

Probleme bereitet den für den Rettungsdienst zuständigen Ländern der zunehmende ungeregelte Zugang von privaten Krankentransportunternehmen zum Rettungsdienst. Sie sehen darin eine Gefahr für die gesundheitliche Sicherung der Bevölkerung bei Notfällen. Eine Änderung wird derzeit durch eine Bundesratsinitiative zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (§ 49 a) angestrebt.

Darüber hinaus hält der Bund-/Länderausschuß Rettungswesen die Schaffung eines Berufsbildes für Rettungssanitäter zur qualitativen Verbesserung der Notfallversorgung für unumgänglich. Er bat den Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit noch in dieser Legislaturperiode einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen.

VI. Maßnahmen-Zeit-Katalog

Abkürzungsverzeichnis zum Maßnahmen-Zeit-Katalog

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
ARD	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Rundfunkanstalten
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BfLR	Bundesanstalt für Landeskunde und Raumordnung
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
DV	Durchführungsverordnung
DVR	Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.
DVW	Deutsche Verkehrswacht e. V.
ECE	Wirtschaftskommission für Europa (Economic Commission for Europe)
EG	Europäische Gemeinschaften
KBA	Kraftfahrt-Bundesamt
KMK	Ständige Konferenz der Kultusminister
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TÜV	Technischer Überwachungs-Verein
TRI	Technical Research Institute
TU	Technische Universität
UBA	Umweltbundesamt
VdTÜV	Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e. V.
VwV	Verwaltungsvorschriften

Verkehrserziehung und -aufklärung

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
13.	Aufklärung von Fußgängern	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen
		Städtewettbewerb „Sicherheit für Fußgänger“
	Aufklärung von motorisierten Zweiradfahrern	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen (Broschüren, Tonbildschauen etc.)
	Aufklärung der Kraftfahrer über die besonderen Verhaltensweisen älterer Menschen	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen, u. a. im Rahmen des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“
	Aufklärung der Kraftfahrer über die besonderen Verhaltensweisen von Kindern	Informationen vorwiegend über Presse, Funk, Fernsehen und Einzelaktionen, u. a. im Rahmen des Programms „Kind und Verkehr“
14.	Aufklärung von Arbeitnehmern	Programm „Sicherheit auf allen Wegen“, Aufklärungsprogramm für die Sicherheit auf dem Weg von und zur Arbeit bzw. alle berufsbedingten Wege im öffentlichen Straßenverkehr. Schulungsprogramme, Filme, Faltblätter, Plakate, Presse, Funk, Fernsehen, Einbeziehung aller bestehenden Sicherheitsprogramme
15.	Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung alkoholbedingter Verkehrsunfälle	Aufklärung mit Presseinformationen, Broschüren, Fachinformationen, Filmen (1 Kino-Vorfilm), Fernseh-Kurzspots, Plakataktionen
	durch:	
	— Informationen med. Art	Schulische und außerschulische Vorträge mit Dia und/oder Fimbegleitung
	— juristischer Art	
	— Organisationshinweise	Sicherheitsprogramm der Bundeswehr
		Entwicklung und Durchführung verschiedener Party-Service-Aktionen
16.	Verkehrssicherheitsarbeit mit und für ältere Menschen	Verkehrsgespräche mit älteren Menschen, durchgeführt von Moderatoren des Programms „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“
		Anregungen zur Anpassung technischer und juristischer Aspekte
17.	Verkehrserziehung junger Kraftfahrer	Vorbereitung auf die Mofaprüfung:
		„fünfzig kubik — ein mofakurs für junge fahrer“
		„Mofakurs“
		Fortbildungsangebote:
		„Zweiradtraining — ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad“
		„Motorrad-Sicherheitstraining“

Zeitplan für die Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle	Durchführende Stelle
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
b) 1980	ADAC mit Unterstützung des BMV, DVR, Städte und Gemeinden	ADAC, Städte und Gemeinden
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
b) fortlaufend	DVR, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
b) ab 1980	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV und BASt	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, Massenmedien
seit 1982	BGen, BASI, BAGUV, DVR, Bundesbahn, Bundespost	BGen, BASI, BAGUV, Betriebe, Bundesbahn, Bundespost, DVR und seine Mitglieder
b) fortlaufend	DVR, Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR, Mitgliederorganisationen, Länder, BMV
b) fortlaufend	DVR, Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr, Länder, Betriebe	Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr, Schulträger
b) fortlaufend	DVR, BMVg	Einheitsführer der Bundeswehr
b) fortlaufend	DVR, Mitgliederorganisationen, VÖV	DVR und Mitgliedsorganisationen
b) voraussichtlich ab März 1986		
b) 1983 (Modellphase) 1984 (bundesweit)	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Kirchen und Freie Wohlfahrtsverbände
b) 1985	DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, Städte, Gemeinden, Wohlfahrtsverbände und Kirchen
b) fortlaufend	DVR, BASt, ADAC, Fahrlehrerverbände, DVW	Fahrlehrer
b) fortlaufend	DVW, BASt, DVR, Kultusministerien der Länder	Schulträger
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	ACE, ADAC, DVW, IfZ
b) fortlaufend	ADAC	ADAC, ACE, DVW, IfZ

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
		Nachschulung auffälliger Fahranfänger: „Kurse für Fahranfänger"
18.	Verkehrserziehung Elternhaus und Kindergarten	Kindergartenprogramm
		Ausbildungsplan für Fachschulen und -akademien für Sozialpädagogik
		Fortbildung der Sozialpädagogen
		Programm „Kind und Verkehr" mit den Programmbausteinen: — Kinder als Fußgänger — Kinder als Radfahrer — „Kind und Verkehr" für türkische Eltern
		Informationen für Eltern; Zielgruppenprogramme; Öffentlichkeitsarbeit in Presse, Funk und Fernsehen
		Kinder-Verkehrs-Club (KVC)
19.	Verkehrserziehung in den Schulen	Radfahrprüfungen
		Verbesserung der Radfahrausbildung
		Aufklärungsmittel für motorisierte Zweiradfahrer (Broschüren, Filme etc.)
		Vorbereitung auf die Mofa-Prüfung: Schulischer Kurs
		Fahrrad-, Mofa-Mopedturniere
		Entwicklung von Lehr- und Arbeitsmitteln (einschließlich Verkehrserziehungsfilmen) und Ausstattung der Schulen
		Informationsmaterial für Lehrer, z. B. Auswahlbibliographie zur Verkehrspädagogik
20.	Fortbildung der Lehrer	Seminare
21.	Verkehrserziehung in den Jugendverkehrsschulen	Ausbau vorhandener und Schaffung weiterer Anlagen
22.	Ausbildung der Berufskraftfahrer	Aufklärungsprogramme, Fahrerinformationen, Schulungsprogramme für Unternehmer, Tonbildschauen, Film- und Diavorträge, Sicherheitsprogramm für Güterkraftverkehr, Medienkoffer
23.	Verkehrsaufklärung ausländischer Arbeitnehmer	Aufklärungsaktionen (Tonbildschauen, Faltblätter in fünf Sprachen) Massenmedien
24.	Aufklärung über typische Gefahrensituationen	Faltblätter, Fernsehsendungen, Informationen für die Massenmedien
25.	Aufklärung über — Sicherheitsgurt — Wintergefahren	Aufklärung durch Faltblätter, Comics, Tonbildschauen, Plakate, Fernsehsendungen, Rundfunksendungen, Informationen für die Massenmedien

*) Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung vom 16. Mai 1984 — BT-Drucksache 10/147.

Zeitplan für die Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stelle	Durchführende Stelle
a) seit 1984 b) voraussichtlich 1986	DVR, HUK-Verband, Fahrlehrerverbände, BASt, BMV	Fahrlehrer
a) seit 1980 b) 1982	DVW, DVR	DVR und Mitgliederorganisationen, Kindergartenträger, Länder
b) fortlaufend	DVW, DVR	DVR, Länder
b) fortlaufend	DVW, DVR	DVR, Länder
a) ab 1980	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV, BASt	DVR und Mitgliederorganisationen
b) ab 1976	DVW, BASt	DVW
b) seit 1954	DVW, Länder	DVW, Länder, Schulträger
a) 1981 b) 1982	DVR, DVW, BASt, Länder	DVW, Länder, Schulträger
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen
b) ab 1981	DVW, BASt	DVW, Länder, Schulträger
b) fortlaufend	DVR, ADAC, DVW	ADAC, DVW, Länder
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, FWU	FLV, Länder, Schulträger
b) fortlaufend	DVR, DVW	Länder, Schulträger
b) fortlaufend	Länder	Länder, DVW
b) fortlaufend	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder	Jugendwerk der Deutschen Shell und DVW, Länder
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	Mitgliederorganisationen (BDF, BDG, Betriebe, BGen, DEKRA)
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV
b) fortlaufend	DVR und Mitgliederorganisationen, Länder, BMV	DVR und Mitgliederorganisationen, Deutscher Skiverband, Länder, BMV

Zulassung von Personen im Kraftfahrzeugverkehr; verkehrsregelnde und andere Maßnahmen

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
23.	Theoretische und praktische Ausbildung von Bewerbern um eine Mofaprüfbescheinigung	4. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
24.1	Pflichtteilnahme am Fahrschulunterricht	Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes
24.2	Verzahnung von theoretischem und praktischem Unterricht	FahrschAusbO
24.3	Hinführung zu rücksichtsvollem und defensivem Fahren	FahrschAusbO
24.4	Ausbau der Gefahrenlehre	FahrschAusbO
24.5	Verlängerung der Überlandfahrten	FahrschAusbO
24.6	obligatorische Autobahnschulung	FahrschAusbO
24.7	Verbesserung der Nachtschulung	FahrschAusbO
24.8	Nachtschulung der Motorradfahrer	FahrschAusbO
24.9	Wegfall der Kombination von Sonderfahrten	FahrschAusbO
24.10	Intensivierung der Motorradfahrerausbildung	FahrschAusbO
24.11	praxisgerechtere Fahrschulfahrzeuge	DV-FahrlG
24.12	Verlängerung der Fahrlehrerausbildung	FahrlG, FahrlAusbO
24.13	Intensivierung der Fahrlehrerausbildung	FahrlAusbO
24.14	Anhebung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf	FahrlG
24.15	Verbesserung der Fahrlehrerprüfung	FahrlPrüfO
25.1	Verbesserung der Fahrerlaubnisprüfung und -ausbildung durch a) erhöhte Anforderungen an Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge b) Verlängerung der Mindestdauer der praktischen Prüfung	5. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften
25.2	Erhöhung der Anforderungen an die Fahrerlaubnisprüfung durch a) Ausbau der Gefahrenlehre b) Verbesserung der Darstellung der Prüfungsfragen und -antworten c) Schaffung schwieriger Fahraufgaben	Änderung der Prüfungsrichtlinien, Erweiterung des Bundesfragenkatalogs
26.	Fahrerlaubnis auf Probe	Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des Fahrlehrergesetzes

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
a) 1984 b) 1. Oktober 1985	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Fahrlehrer, Schulen
a) 1984/1985 b) voraussichtlich Ende 1986	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	BAST, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) Herbst 1986	BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) 1986		
a) 1985 b) 1987	BMV	Länder, Fahrlehrerausbildungsstätten
a) 1985 b) 1987	BMV	Länder, Fahrlehrerausbildungsstätten
a) 1985 b) 1987	BMV	Länder
a) 1985 b) 1987	BMV	Länder
a) 1984/1985 b) 1. April 1986	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, Fahrlehrer, TÜV
a) 1983 bis 1985 b) Erste Hälfte 1986	VdTÜV, BMV, Fahrlehrerschaft, Länder	TÜV
a) 1984/1985 b) voraussichtlich Frühjahr 1987	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, KBA, Fahrlehrer

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
27.	Nachschulung	Gesetz zur Änderung der StVG; Allg. VwV zu § 15b StVZO
28.	Stufenführerschein	5. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften DVFahrlG, FahrschAusbO
29.	Neueinteilung der Fahrerlaubnisklassen	StVZO, FahrlG, DVFahrlG, FahrlAusbO, FahrlPrüfO, FahrschAusbO, Ausstatt-Richtl
30.1	Reform des VZR (Eintragungen, Tilgung, Datenschutz)	Gesetz über das Verkehrszentralregister
30.2	Bundeseinheitlicher Bußgeldkatalog	Rechtsverordnung des BMV
31.	Überarbeitung des Punktsystems	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15b StVZO
32.	Anhebung der Verwarnungsgeldgrenze — als Voraussetzung für Überarbeitung des Verwarnungsgeldkataloges	Gesetz (federf. BMJ) Allgemeine Verwaltungsvorschrift des BMV
34.	StVO-Änderung: Erweiterung der Schutzvorschriften der StVO	Rechtsverordnung des BMV
34.1	— mehr Schutz für Radfahrer	
34.2	— Verpflichtung für Motorradfahrer, auch am Tage mit Abblendlicht zu fahren	
34.3	— Anforderung an Schutzhelme für motorisierte Zweiradfahrer	
34.4	— Benutzung von Kinderhalteeinrichtungen	
34.5	— Verwarnungsgeld für das Nichtanlegen des Gurtes auf den Rücksitzen	
35.	Modellversuch „Weniger Verkehrszeichen“	Versuch
36.1	— Anforderungskatalog für Kraftomnibusse und Kleinbusse für Schülerbeförderung — Merkblatt für die Schulung von Fahrzeugführern bei der Beförderung von Schulkindern	Festlegung bundeseinheitlicher technischer Anforderung Unterlage für die Schulung von Schulbusfahrer
36.2	Fahrgasttüren in Kraftomnibussen	Änderung der StVZO

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
a) 1984/1985 b) z. T. im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe ab Ende 1986; Sonst nach Entscheidung über das Punktsystem	BMV, DVR, DVW, VdTÜV, Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, BASt	Fahrlehrer, z. T. noch offen (z. B. Nachschulung Alkoholauffälliger durch Psychologen)
a) 1984/1985 b) 1. April 1986	Expertenkommission aus Vertretern der Fahrlehrerschaft der Zweiradindustrie der Kfz-Versicherungswirtschaft, der Technischen Überwachungsvereine und der Unfallforschung (BASt, Institut für Zweiradsicherheit) unter Vorsitz des BMV	Länder, Fahrlehrer
a) 1985 b) 1986	BMV	Länder
noch nicht entschieden (abhängig von geplanter EG-Richtlinie)	BMV	Länder
a) 1985/1986 b) 1987/1988	BMV, KBA, Länder, Verbände, BMJ, BfD	KBA, Fahrerlaubnisbehörden, Gerichte, Bußgeldbehörden
a) Vorbereitung läuft b) Ende 1986	BMV/Länder	Länder
a) 1985/1986 b) Nach Entscheidung über bundeseinheitliche Bußgeldkatalog-Verordnung	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	Länder, KBA
a) Anhebung der Verwarnungsgeldgrenze in Vorbereitung (Gesetzentwurf in parlamentarischer Beratung), Überarbeitung des Verwarnungsgeldkatalogs in Vorbereitung b) Ende 1986		
a) Vorbereitung läuft b) wirksam ab 1986	BMV/Länder	Länder
Wirksam ab 1985	BASt/BMV	BASt/Versuchsstädte
a) Juli 1983 b) Februar 1985	BMV, Länder, Verbände und Organisationen	Länder (Schulträger)
a) 1975 b) 1. Januar 1986	BMV, Länder, Verbände und Organisationen	Länder, KBA

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
37.1	Erhöhung der Anforderungen an das Bremsverhalten schwerer Fahrzeuge	Mitwirkung bei der Erstellung international einheitlicher Vorschriften (ECE-Regelung und EG-Richtlinie), anschließende Übernahme durch Änderung der StVZO
37.2	Einführung automatischer Blockierverhinderer (ABV) für schwere Lkw und ihre Anhänger, für Sattelkraftfahrzeuge und für Reiseomnibusse	Ergänzung der ECE-Regelung und EG-Richtlinie; Änderung der StVZO
37.3	Einheitliche Vorschriften für Rückhalteeinrichtungen für Kinder	Innerstaatliche Inkraftsetzung der ECE-Regelung Nr. 44
37.4	Einbau von Anzeigeeinrichtungen, die an das Anlegen der Sicherheitsgurte erinnern	Appell an Fz-Hersteller zur freiwilligen Ausrüstung mit entsprechenden Einrichtungen
37.5	Vereinheitlichung der Drucktastenschlösser für Sicherheitsgurte	Einbringung des sachlichen Gehalts von DIN 75400 in die EG-Richtlinie über Sicherheitsgurte
37.6	Neue Prüfverfahren zur Bewertung des Insassenschutzes von Kfz beim Frontalaufprall	Innerstaatliche Inkraftsetzung einer ECE-Regelung
37.7	Prüfverfahren zur Verbesserung des Insassenschutzes bei Seitenanstoß	Ausarbeitung einer ECE-Regelung
37.8	Erhöhung der Insassensicherheit in Reiseomnibussen (Sitze, Aufbaufestigkeit)	1) Änderung ECE-R 36 2) Übernahme dieser Vorschriften durch Änderung der StVZO
37.9	Sicherheitsgurte in Lkw	Änderung der StVZO
37.10	Ausrüstung von best. Lkw und ihren Anhängern, Sattel-Kfz und Kraftomnibussen mit Umrißleuchten	Änderung der StVZO
37.11	Einheitliche Stoßstangenhöhe für Pkw	Innerstaatl. Inkraftsetzung der ECE-Regelung Nr. 42, anschließende Änderung der StVZO
37.12	Schutzhelme für Kraftradfahrer und Beifahrer	Innerstaatl. Inkraftsetzung der ECE-Regelung Nr. 22, anschließende Änderung der StVO
37.13	Antimanipulationskatalog für mot. Zweiräder	Änderung der StVZO
37.14	Erhöhung der Sicherheit von Zweirädern, z. B. 1. Bremsen 2. Entschärfung der Außenkanten 3. Anforderungen an Haupt- und Seitenständer	Ausarbeitung von ECE-Regelungen bzw. Innerstaatl. Inkraftsetzung von Änderungen in ECE-Regelungen
37.15	Rückfahrscheinwerfer für alle Kfz	Änderung der StVZO

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
a) Seit 1973 b) voraussichtlich 1988 (Teilweise in ECE-R-13/05 verwirklicht; ECE-R 13/05 trat am 26. November 1984 in Kraft Übernahme in EG-Richtlinie)	EG, BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, Länder
a) ab 1984 b) voraussichtlich 1987	BMV, Länder, KBA, EG, ECE	Eingebunden in Referentenentwurf zur Änderung der StVZO, der noch um weitere Punkte ergänzt werden muß. Nur nationale Vorschrift, muß bei der EG-Kom. notifiziert werden. Haltung der anderen Mitgliedstaaten ist ungewiß.
a) ca. 1970 b) März 1984	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	KBA
a) 1983 b) (Dezember 1984)	BMV, BASt	Fz-Hersteller
a) 1983 b) 1987	EG, BMV	EG
a) ca. 1975 b) 1987	BMV	KBA
a) ca. 1982 b) 1988	BMV, Forschungsnehmer	Forschungsnehmer
a) Seit 1979 b) event. ab 1986	zu 1) ECE, BMV, Forschungsnehmer zu 2) BMV, Länder, Anhörung der Verbände und Organisationen	zu a) ECE zu b) BMV, Länder
a) Seite Ende 1982 b) 1986	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, Länder, KBA
a) 1980 b) 1. Januar 1987	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, Länder, KBA
a) 1980 b) 1983 (Regelung Nr. 42) 1988 StVZO	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen	BMV, Länder, KBA
a) 1980 (?) b) 1984 (Regelung Nr. 22) ...	BMV, Abstimmung mit den Ländern, Anhörung der Verbände und Organisationen, Bundesrat	BMV, Länder, KBA, Kraftradfahrer und Beifahrer
a) 1978 b) 1. Januar 1986	BMV	BMV, Länder, KBA
zu 1) a) 1980 b) 1985 (Änderung Regelung Nr. 13) zu 2) und 3) a) 1988 b) 1990	BMV, ECE	BMV, Länder, KBA
a) 1982 b) 1. Januar 1987	BMV	

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
37.16	Verbesserung des äußeren seitlichen Sichtfeldes (Rück-, Anfahrspiegel)	Änderung der EG-Richtlinie; ggf. Änderung der StVZO
38.1	Beiträge zur Verkehrssicherheit durch Neubau, Verbesserung, Erhaltung der Bundesfernstraßen	Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 1971 bis 1985
38.2	Programm des BMV zum Bau von Ortsumgehungen an Bundesstraßen 1979 bis 1985	Bauprogramm mit jährlicher Fortschreibung
38.3	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
38.4	Programm zur Modernisierung von BAB-Anschlußstellen	Anlage von Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen an Autobahnknoten nach Richtlinien des BMV
38.5	Verbesserung der Verkehrssicherheit der Bundesfernstraßen	a) Ausstattung der Mittelstreifen der Neubaustrecken von 2-bahnigen Bundesfernstraßen mit doppelten Distanzschutzplanken nach Richtlinien des BMV
38.6		b) Umrüstung vorhandener Strecken von doppelten Schutzplanken auf doppelte Distanzschutzplanken im Rahmen größerer Instandsetzungsarbeiten nach den Richtlinien des BMV c) Anbringung von Blendschutzeinrichtungen an besonders blendungsgefährdeten Autobahnabschnitten nach den Richtlinien BMV d) Ausstattung der Schutzplanken an bekannten Unfallstellen für Motorradfahrer mit Aufprallschutz
38.7	Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen	Errichtung und Unterhaltung von Wildschutzzäunen an Bundesfernstraßen nach den neuen Richtlinien des BMV
38.8	Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen	Programm zur beschleunigten Beseitigung von Bahnübergängen der DB im Zuge von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes
38.9	Mehr Sicherheit durch Trennung der Verkehrsarten	Ausbau von Radfahrwegen entlang den Straßen des öffentlichen Verkehrs nach Maßgabe der Vorschriften
38.10	Programm des BMV zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	Durchführung des Radwegeprogramms in Zusammenarbeit mit den Ländern
38.11	Ermittlung örtlicher Unfallstellen	a) Örtliche Unfallerhebungen mit Unfalltypensteckkarten b) Aufbau einer Straßendatenbank

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
a) 1980 b) 1988 (EG-Richtlinie)	EG, BMV	BMV, Länder, KBA
a) seit 1971 b) Fertigstellung jedes einzelnen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmern mit den Ländern	BMV, Länder
a) Programmaufstellung 1981 b) Fertigstellung jedes einzelnen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
a) Beginn 1971 b) Fertigstellung jedes einzelnen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Länder	BMV, Länder, Straßenbaubehörde
a) seit 1971 b) Ferstigstellung jedes einzelnen Bauvorhabens	BMV, Länder	BMV, Länder
a) seit 1968 b) Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
a) seit 1984 b) Ferstigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV, BASt im Einvernehmen mit den Ländern	BMV, Länder
b) 10. Juli 1985	BMV	BMV, Länder
a) Programmaufstellung 1981 b) Fertigstellung jedes einzelnen Bauvorhabens	BMV, Länder, Deutsche Bundesbahn	BMV, Länder, Deutsche Bundesbahn
b) Fertigstellung	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden
a) seit 1981 b) Fertigstellung jeder einzelnen Maßnahme	BMV, Länder, Gemeinden	BMV, Länder, Gemeinden
a) allgemein eingeführt in fast allen Ländern	Länder	Länder
b) 1965 Die Straßendatenbanken der Länder Baden-Württemberg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Saarland und Rheinland-Pfalz verfügen teilweise über verarbeitbare unfallrelevante Strekkendaten	BMV, Länder, BASt	BMV (BASt), Länder

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
		c) Verfahren zur „Identifikation von Unfallstellen“
38.12	Beseitigung örtlicher Unfallstellen	Verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und bauliche Maßnahmen
38.13	Kennzeichnung und Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen	Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen
38.14	Erprobung der Wirksamkeit von Taumittelsprühanlagen	Erprobungsanlagen
38.15	Koordinierte Baubetriebsplanung an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen	Planung und Durchführung von Bauarbeiten an Betriebsstrecken der Bundesautobahnen nach Richtlinien des BMV
38.16	Management der Straßenerhaltung	Entwicklung und Erprobung von Handlungsanleitungen für die Erfassung und Bewertung des baulichen Zustandes von Straßenbefestigungen
38.17	Nebelwarnanlagen	Nebelwarnanlage BAB A 7 — Ostheimer Senke —
38.18	Verkehrsbeeinflussung mit Wechselverkehrszeichen und Wechselwegweisern	a) Versuchsstrecke auf der Bundesautobahn A 643 zur Fahrstreifensignalisierung b) Streckenbeeinflussung auf der BAB A 10 in Berlin c) Maßnahmen am AK Münster in Richtung AK Wuppertal-Nord (BAB A 43) zur Entlastung der BAB A 1 d) Mobile Stauwarnanlage
38.19	Einheitliche Konzeption für den Verkehrsrundfunk	Koordinierung
39.1	Erste Hilfe-Aufklärung	Aufklärungs-Filmserie
39.2	Qualifikation Rettungssanitäter	Gesetzentwurf „Berufsbild Rettungssanitäter“
39.3	Verbesserung Effizienz des Rettungswesens	a) Simulationsmodell Rettungswesen b) Änderung PBefG § 49a (Regelung Krankentransport)
39.4	Verbesserung der Notfallmeldung	Meldesystem „Autonotfunk“

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
a) seit 1985 bundesweit b) Fertigstellung des Programmsystems zur Auffindung von Unfallstellen	BMV, Länder, BASt	BMV (BASt), Länder
b) wirksam mit Fertigstellung des jeweiligen Bauvorhabens	BMV, Länder	BMV, Länder
b) 1983/1984 Teilüberarbeitung	BMV, Länder	Länder, Gebietskörperschaften
a) seit 1982 b) 1983/1984	BMV, Länder	Länder
b) 1977; seit 1985 Verkürzung der Bauzeiten	BMV, Länder	BMV, Länder
a) 1980 b) 1986/1987	BMV, Länder, FGSV	Länder
a) 1979 b) 1985	BMV, BASt, Hessen	Hessen, BASt
a) 1979 b) 1984	BMV, Rheinland-Pfalz, TU Karlsruhe	Rheinland-Pfalz
a) 1982 b) 1. Teilstück 1985	BMV, BASt, Berlin	Berlin
a) 1983 b) ab Fertigstellung	BMV, BASt, Nordrhein-Westfalen	BMV, Nordrhein-Westfalen
a) 1980 zunächst für die BAB A 5 Karlsruhe-Durlach b) auf der BAB A 81 ab 1982 zwischen Ludwigsburg-Nord und Suttgart-Zuffenhausen ab Herbst 1984 von Stuttgart-Zuffenhausen in Richtung Engelbergtunnel	BMV, BASt, Baden-Württemberg	BMV, BASt, Baden-Württemberg
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
b) 1985	Bayer. Rundfunk, BMV, Bayern	ARD
a) seit 1984	Bundesländer, BMV	BMJFG
b) seit 1978	BASt, BMV	Leistungsträger
a) seit 1984	Bundesrat, BMV	BMV bzw. Bundesländer
a) seit 1978	BMFT, BMV, BASt	

Nummer der Maßnahme im Programm*)	Bezeichnung der Maßnahme	Art der Maßnahme
40.1	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
40.2	Straßenbauforschung (Straßenbau und Straßenverkehrstechnik)	Durchführung wissenschaftlicher Untersuchungen: — Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße durch verkehrsbeeinflussende Maßnahmen — zur Verminderung der Unfallursachen, soweit sie durch die Ausbauart der Straße bedingt sind

*) Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung vom 16. Mai 1984 — BT-Drucksache 10/1479.

Zeitplan für einzelne Maßnahme a) Vorbereitungsstadium b) wirksam ab	Vorbereitende Stellen	Durchführende Stellen
b) ab 1972 fortlaufend	BASt, BMV	BASt
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

VII. Anlagen

Anlage 1

Wohnbevölkerung [1]) des Bundesgebietes 1960, 1965 und 1970 bis 1984

Alter von ... bis unter ... Jahren	1960	1965	1970	1971	1972	1973	1974
				männlich und weiblich zusammen			
unter 6	5 156 488	5 959 183	5 737 327	5 509 058	5 235 744	4 901 624	4 558 359
6 bis 15	6 702 307	7 352 781	8 320 945	8 605 865	8 805 795	8 969 596	9 064 989
15 bis 18	2 211 390	2 327 715	2 392 339	2 452 750	2 527 557	2 613 426	2 702 647
18 bis 21	2 892 582	2 046 508	2 427 861	2 441 305	2 468 328	2 512 361	2 550 248
21 bis 25	3 743 793	3 547 435	2 900 733	3 211 428	3 350 938	3 436 885	3 445 672
25 bis 35	7 533 619	8 847 729	9 247 218	9 070 489	8 948 125	8 853 904	8 686 893
35 bis 45	6 450 698	7 868 670	7 854 362	8 070 711	8 269 393	8 472 697	8 688 463
45 bis 55	7 996 994	6 499 671	6 338 485	6 623 614	6 937 870	7 291 213	7 542 774
55 bis 65	6 868 445	7 528 031	7 440 730	7 096 324	6 720 295	6 328 674	6 037 330
65 und mehr	6 028 570	7 033 934	7 990 584	8 220 664	8 407 751	8 595 561	8 776 748
insgesamt ...	55 584 886	59 011 657	60 650 584	61 302 208	61 671 796	61 975 941	62 054 123
				männlich			
unter 6	2 647 062	3 055 818	2 939 698	2 824 475	2 683 791	2 512 779	2 335 819
6 bis 15	3 430 506	3 772 278	4 266 916	4 416 414	4 517 366	4 601 008	4 647 924
15 bis 18	1 126 307	1 196 643	1 223 611	1 259 172	1 300 790	1 347 211	1 392 146
18 bis 21	1 480 307	1 052 910	1 241 687	1 245 063	1 256 556	1 278 811	1 298 964
21 bis 25	1 915 772	1 842 996	1 483 810	1 653 240	1 721 862	1 761 680	1 754 272
25 bis 35	3 770 884	4 630 217	4 814 359	4 743 605	4 682 285	4 638 650	4 542 487
35 bis 45	2 732 026	3 658 504	3 994 814	4 163 858	4 297 414	4 416 508	4 525 486
45 bis 55	3 496 073	2 760 398	2 678 427	2 828 968	3 003 512	3 213 471	3 385 814
55 bis 65	3 076 736	3 330 217	3 136 600	2 962 471	2 784 258	2 605 466	2 471 239
65 und mehr	2 434 236	2 732 179	3 086 797	3 167 345	3 220 059	3 270 680	3 314 567
insgesamt ...	26 109 909	28 032 160	28 866 719	29 264 611	29 467 893	29 646 264	29 668 718
				weiblich			
unter 6	2 509 426	2 903 365	2 797 629	2 684 583	2 551 953	2 388 845	2 222 540
6 bis 15	3 271 801	3 580 503	4 054 029	4 189 451	4 288 429	4 368 588	4 417 065
15 bis 18	1 085 083	1 131 072	1 168 728	1 193 578	1 226 767	1 266 215	1 310 501
18 bis 21	1 412 275	993 598	1 186 174	1 196 242	1 211 772	1 233 550	1 251 284
21 bis 25	1 828 021	1 704 439	1 416 923	1 558 188	1 629 076	1 675 205	1 691 400
25 bis 35	3 762 735	4 217 512	4 432 859	4 326 884	4 265 840	4 215 254	4 144 406
35 bis 45	3 718 672	4 210 166	3 859 548	3 906 853	3 971 979	4 056 189	4 162 977
45 bis 55	4 500 921	3 739 273	3 660 058	3 794 646	3 934 358	4 077 742	4 156 960
55 bis 65	3 791 709	4 197 814	4 304 130	4 133 853	3 936 037	3 723 208	3 566 091
65 und mehr	3 594 334	4 301 755	4 903 787	5 053 319	5 187 692	5 324 881	5 462 181
insgesamt ...	29 474 977	30 979 497	31 783 865	32 037 597	32 203 903	32 329 677	32 385 405

[1]) Durchschnitt errechnet aus dem Bevölkerungsstand am Jahresanfang und -ende.

Anlage 1

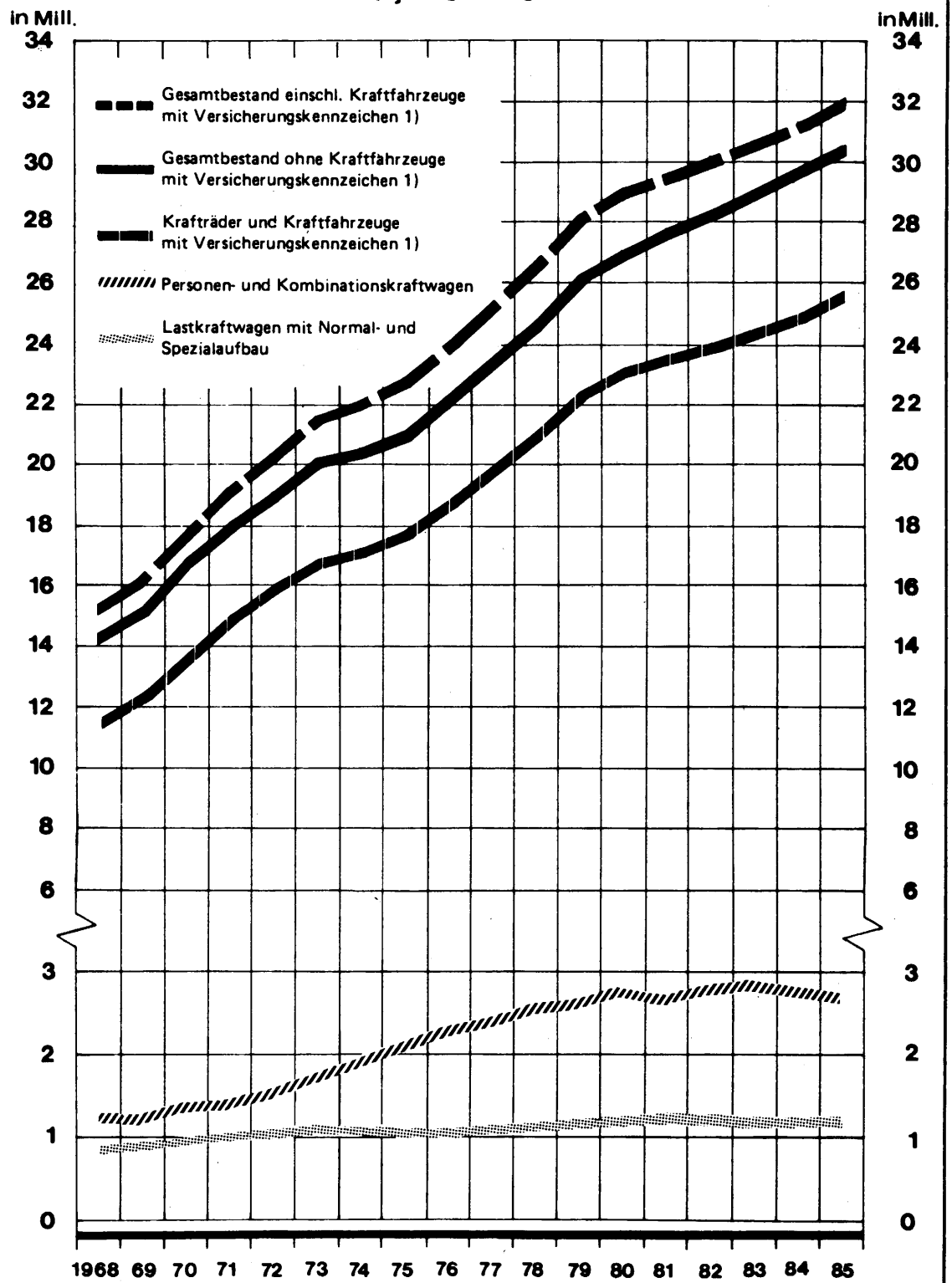
1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
				männlich und weiblich zusammen					
4 232 149	3 959 130	3 751 970	3 597 295	3 528 116	3 529 994	3 560 822	3 583 379	3 582 946	3 574 775
9 054 222	8 912 278	8 696 930	8 411 238	8 044 019	7 656 630	7 242 149	6 808 495	6 373 878	5 964 394
2 780 929	2 865 290	2 949 305	3 024 230	3 106 566	3 181 766	3 211 955	3 176 557	3 097 477	2 980 013
2 585 403	2 635 552	2 716 817	2 808 486	2 914 371	3 021 358	3 108 629	3 179 689	3 217 874	3 218 587
3 393 253	3 371 314	3 394 805	3 459 257	3 551 429	3 677 008	3 810 928	3 919 491	4 011 600	4 109 406
8 411 400	8 149 625	8 046 536	8 043 543	8 079 867	8 270 187	8 510 980	8 664 857	8 752 944	8 837 706
8 900 304	9 092 267	9 225 290	9 309 097	9 335 784	9 179 659	8 931 013	8 733 098	8 539 032	8 319 115
7 593 700	7 528 875	7 454 858	7 405 956	7 453 323	7 590 726	7 739 524	7 903 177	8 066 099	8 260 381
5 940 900	5 949 750	5 944 000	5 894 292	5 845 819	5 907 864	6 114 150	6 395 945	6 704 638	6 930 282
8 937 110	9 066 957	9 219 939	9 373 125	9 499 539	9 551 146	9 451 827	9 272 933	9 076 563	8 980 412
61 829 370	61 531 038	61 400 450	61 326 519	61 358 833	61 566 338	61 681 977	61 637 621	61 423 051	61 175 071
				männlich					
2 167 171	2 025 433	1 918 318	1 839 102	1 804 734	1 808 377	1 824 835	1 836 606	1 836 053	1 831 304
4 640 201	4 565 275	4 453 362	4 305 750	4 117 582	3 921 403	3 708 467	3 485 238	1 258 938	3 045 899
1 429 319	1 469 646	1 511 206	1 549 329	1 594 467	1 639 332	1 657 203	1 636 708	1 592 522	1 530 405
1 320 046	1 350 083	1 394 411	1 441 855	1 496 607	1 554 391	1 600 513	1 637 919	1 657 878	1 657 737
1 711 495	1 697 978	1 717 630	1 762 236	1 824 062	1 902 750	1 974 436	2 023 944	2 064 552	2 112 628
4 369 128	4 207 481	4 135 406	4 119 834	4 134 466	4 242 024	4 372 906	4 450 778	4 489 205	4 531 323
4 622 487	4 709 817	4 771 473	4 807 732	4 813 071	4 728 546	4 593 107	4 482 741	4 374 696	4 255 407
3 472 581	3 508 567	3 535 920	3 572 927	3 659 073	3 785 017	3 898 626	4 003 768	4 041 999	4 187 118
2 418 853	2 412 690	2 405 030	2 381 363	2 361 913	2 399 701	2 506 030	2 656 030	2 832 792	2 984 701
3 348 084	3 368 735	3 400 505	3 430 242	3 446 882	3 435 593	3 365 178	3 268 192	3 166 063	3 104 141
29 499 365	29 315 705	29 243 261	29 210 370	29 252 857	29 417 134	29 501 301	29 481 924	29 369 698	29 240 663
				weiblich					
2 064 978	1 933 697	1 833 652	1 758 193	1 723 382	1 721 617	1 735 987	1 746 773	1 746 893	1 743 471
4 414 021	4 347 003	4 243 568	4 105 488	3 926 437	3 735 227	3 533 682	3 323 257	3 114 940	2 918 495
1 351 610	1 395 644	1 438 099	1 474 901	1 512 099	1 542 434	1 554 752	1 539 849	1 504 955	1 449 608
1 265 357	1 285 469	1 322 406	1 366 631	1 417 764	1 466 967	1 508 116	1 541 770	1 559 996	1 560 850
1 681 758	1 673 336	1 677 175	1 697 021	1 727 367	1 774 258	1 836 492	1 895 547	1 947 048	1 996 778
4 042 272	3 942 144	3 911 130	3 923 709	3 945 401	4 028 163	4 138 074	4 214 079	4 263 739	4 306 383
4 277 817	4 382 450	4 453 817	4 501 365	4 522 713	4 451 113	4 337 906	4 250 357	4 164 336	4 063 708
4 121 119	4 020 308	3 918 938	3 833 029	3 794 250	3 805 709	3 840 898	3 899 409	3 974 100	4 073 263
3 522 047	3 537 060	3 538 970	3 512 929	3 483 906	3 508 163	3 608 120	3 739 915	3 871 846	3 945 581
5 589 026	5 698 222	5 819 434	5 942 883	6 052 657	6 115 553	6 086 649	6 004 741	5 910 500	5 876 271
32 330 005	32 215 333	32 157 189	32 116 149	32 105 976	32 149 204	32 180 676	32 155 697	32 058 353	31 934 408

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 2

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 3

Bestand an motorisierten Fahrzeugen

— jeweils 1. Juli —

Fahrzeugart	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
	Anzahl						
Krafträder							
Motorräder und -roller	479 100	571 930	689 686	797 239	884 381	946 572	993 108
Leichtkrafträder	175 574	166 250	190 283	280 875	358 601	408 987	413 761
Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen	2 014 129	2 110 208	1 879 458	1 808 827	1 715 570	1 552 069	...
zusammen	2 668 803	2 848 388	2 759 427	2 886 941	2 958 552	2 907 628	...
Personen- und Kombinationskraftwagen	22 535 469	23 191 616	23 730 559	24 104 523	24 580 498	25 217 787	25 844 520
davon: mit Hubraum							
bis 499 cm³	190 946	169 665	148 434	127 866	108 925	91 459	78 060
500 bis 999 cm³	1 709 993	1 726 845	1 770 957	1 770 505	1 776 003	1 818 470	1 863 318
1 000 bis 1 199 cm³	4 385 246	4 292 312	4 199 968	4 135 576	4 090 419	3 971 013	3 838 869
1 200 bis 1 399 cm³	9 541 404	9 824 350	10 104 158	10 384 245	10 591 700	3 755 705	3 869 886
1 400 bis 1 699 cm³						7 103 757	7 257 575
1 700 bis 1 999 cm³	4 246 710	4 441 732	4 569 877	4 595 660	4 793 570	5 124 267	5 470 334
2 000 bis 2 499 cm³	1 528 752	1 693 395	1 813 077	1 919 884	2 012 700	2 114 961	2 202 894
2 500 bis 2 999 cm³	738 081	823 381	878 504	911 341	934 276	950 082	961 846
3 000 bis 3 999 cm³	87 319	100 882	119 710	132 141	143 315	157 833	172 604
4 000 und mehr cm³	91 184	104 439	112 494	115 454	118 851	120 176	119 382
mit Rotationskolben- und Elektromotor	15 834	14 615	13 380	11 851	10 739	10 064	9 752
Kraftomnibusse	68 360	70 458	71 152	71 331	71 259	70 279	69 388
Lastkraftwagen	1 236 120	1 277 167	1 306 515	1 290 809	1 277 450	1 277 940	1 280 809
davon: mit Nutzlast							
bis 999 kg[1])	269 432	321 326	355 179	374 921	392 068	414 317	434 704
1 000 bis 1 499 kg	262 113	258 512	252 234	238 050	221 879	207 791	196 382
1 500 bis 1 999 kg	106 798	107 100	105 055	100 285	95 623	91 670	88 693
2 000 bis 3 999 kg	278 341	290 167	295 952	291 272	289 244	288 586	288 119
4 000 bis 5 999 kg	75 919	74 802	72 349	68 138	64 624	61 774	59 956
6 000 bis 7 499 kg	58 504	60 243	61 234	60 495	60 573	61 612	62 413
7 500 und mehr kg	158 013	165 017	164 512	157 648	153 439	152 190	150 542
Zugmaschinen	1 624 713	1 640 132	1 647 816	1 660 439	1 680 413	1 691 696	1 704 908
davon:							
gewöhnliche	1 567 960	1 579 839	1 586 567	1 599 667	1 619 022	1 629 374	1 641 175
Sattelzugmaschinen	56 753	60 293	61 249	60 772	61 391	62 322	63 733
Übrige Kraftfahrzeuge	176 557	198 598	222 392	246 756	269 728	291 973	311 147
darunter:							
Krankenkraftwagen	10 286	10 706	11 215	11 118	11 007	10 798	10 610
Rettungswagen	1 504	1 822	2 195	2 454	2 562	2 791	3 032
zulassungsfreie Kraftfahrzeuge	11 240	12 358	12 849	12 954	12 891	12 846	12 676
Kraftfahrzeuge insgesamt	28 310 022	29 226 359	29 737 861	30 260 799	30 837 900	31 457 303	...
davon:							
zulassungspflichtige	26 109 079	26 937 543	27 655 271	28 158 143	28 750 838	29 483 401	30 191 204
zulassungsfreie	2 200 943	2 288 816	2 082 590	2 102 656	2 087 062	1 973 902	...

*) Einschließlich Fahrgestelle, bei denen der Fahrzeugaufbau zum Zählungszeitpunkt nicht feststand und Tankkraftwagen, soweit noch keine Nutzlast erfaßt ist.

im Bundesgebiet 1979 bis 1985 Anlage 3

1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Veränderung gegenüber Vorjahr in %						
+ 18,9	+ 19,4	+ 20,6	+ 15,6	+ 10,9	+ 7,0	+ 4,9
− 9,0	− 5,3	+ 14,5	+ 47,6	+ 27,7	+ 14,1	+ 1,2
− 0,7	+ 4,8	− 10,9	− 3,8	− 5,2	− 9,5	...
+ 1,7	+ 6,7	− 3,1	+ 4,6	+ 2,5	− 1,7	...
+ 6,2	+ 2,9	+ 2,3	+ 1,6	+ 2,0	+ 2,6	+ 2,5
− 8,1	− 11,1	− 12,5	− 13,9	− 14,8	− 16,0	− 14,7
+ 2,4	+ 1,0	+ 2,6	0	+ 0,3	+ 2,4	+ 2,5
+ 1,9	− 2,1	− 2,2	− 1,5	− 1,1	− 2,9	− 3,3
+ 4,0	+ 3,0	+ 2,8	+ 2,8	+ 2,0	+ 2,5	+ 3,0
						+ 2,2
+ 11,2	+ 4,6	+ 2,9	+ 0,6	+ 4,3	+ 6,9	+ 6,8
+ 19,7	+ 10,8	+ 7,1	+ 5,9	+ 4,8	+ 5,1	+ 4,2
+ 22,1	+ 11,6	+ 6,7	+ 3,7	+ 2,5	+ 1,7	+ 1,2
+ 19,5	+ 15,5	+ 18,7	+ 10,4	+ 8,5	+ 10,1	+ 9,4
+ 30,6	+ 14,5	+ 7,7	+ 2,6	+ 2,9	+ 1,1	− 0,7
− 12,9	− 7,7	− 8,5	− 11,4	− 9,4	− 6,3	− 3,1
+ 3,6	+ 3,1	+ 1,0	+ 0,3	− 0,1	− 1,4	− 1,3
+ 5,2	+ 3,3	+ 2,3	− 1,2	− 1,0	0	+ 0,2
+ 7,6	+ 8,4	+ 10,5	+ 5,6	+ 4,6	+ 5,7	+ 4,9
+ 4,8	− 1,4	− 2,4	− 5,6	− 6,8	− 6,3	− 5,5
+ 1,3	+ 0,3	− 1,9	− 4,5	− 4,6	− 4,1	− 3,2
+ 5,2	+ 4,2	+ 2,0	− 1,6	− 0,7	− 0,2	− 0,2
+ 0,7	− 1,5	− 3,3	− 5,8	− 5,2	− 4,4	− 2,9
+ 4,5	+ 3,0	+ 1,6	− 1,2	+ 0,1	+ 1,7	+ 1,3
+ 6,4	+ 4,4	− 0,3	− 4,2	− 2,7	− 0,8	− 1,1
+ 1,2	+ 0,9	+ 0,5	+ 0,8	+ 1,2	+ 0,7	+ 0,8
+ 1,0	+ 0,8	+ 0,4	+ 0,8	+ 1,2	+ 0,6	+ 0,7
+ 9,0	+ 6,2	+ 1,6	− 0,8	+ 1,0	+ 1,5	+ 2,2
+ 10,4	+ 12,5	+ 12,0	+ 11,0	+ 9,3	+ 8,2	+ 6,6
+ 2,8	+ 4,1	+ 4,8	− 0,9	− 1,0	− 1,9	− 1,7
+ 19,9	+ 21,1	+ 20,5	+ 11,8	+ 4,4	+ 8,9	+ 8,6
+ 11,7	+ 9,9	+ 4,0	+ 0,8	− 0,5	− 0,3	− 1,3
+ 5,5	+ 3,2	+ 1,8	+ 1,8	+ 1,9	+ 2,0	...
+ 6,1	+ 3,2	+ 2,7	+ 1,8	+ 2,1	+ 2,5	+ 2,4
− 1,4	+ 4,0	− 9,0	+ 1,0	− 0,7	− 5,4	...

Anlage 4

Bestand an motorisierten Zweirädern nach Fahrzeugarten 1960 bis 1985 *)

Jahr (jeweils 1. Juli)	Zulassungsfreie Fahrzeuge						Zulassungspflichtige Fahrzeuge			insgesamt [2]
	mit Versicherungskennzeichen [1]					Leichtkrafträder	Motorroller	Motorräder	zusammen	
	Mofa 25	Andere Mopeds	Mockicks	Krankenfahrstühle	zusammen					
	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 [3]	87 557	141 047	228 604	1 432 807
1971	395 717	627 340	77 494	1 974	1 102 525	160 000 [3]	68 339	133 113	201 452	1 463 977
1972	569 158	593 222	81 611	2 269	1 246 260	170 000 [3]	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 [4]	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	315 366	336 941	3 437	1 879 458	190 283	32 145	657 541	689 686	2 759 427
1982	1 246 742	257 926	300 416	3 743	1 808 827	280 875	36 177	761 062	797 239	2 886 941
1983	1 217 339	227 888	266 598	3 745	1 715 570	358 601	40 125	844 256	884 381	2 958 552
1984	1 122 138	193 027	233 167	3 737	1 552 069	408 987	44 723	901 849	946 572	2 907 628
1985	1 072 995	173 611	222 729	4 280	1 473 615	413 761	50 750	942 358	993 108	2 880 484

*) Spalten 6 bis 9 einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge.
[1]) 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 (nach den Meldungen der Versicherer).
[2]) 1960 bis 1969 ohne zulassungsfreie Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen.
[3]) Geschätzt.
[4]) Aufgliederung der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen geschätzt.
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 5

Fahrleistungen nach Kraftfahrzeugarten[1])
1975 bis 1984

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Durchschnittliche Fahrleistungen — in 1 000 km — einschließlich der vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge —									
Mopeds	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Krafträder	3,3	3,4	3,6	3,8	4,0	4,1	4,4	4,5	4,6	4,5
Personenkraftwagen und Kombi	13,7	13,5	13,3	13,2	12,9	12,8	11,9	12,2	12,4	12,5
Kraftomnibusse	45,4	45,4	45,9	45,7	45,8	45,4	45,6	45,9	46,5	47,1
Lastkraftwagen[2])	21,2	22,3	23,4	23,2	23,4	22,4	21,7	21,1	21,0	21,1
Sattelzugmaschinen	64,7	64,1	63,2	63,2	63,4	63,4	63,1	63,2	63,4	63,4
Übrige Kraftfahrzeuge[3])	8,0	7,8	7,6	7,4	7,0	6,8	6,5	6,4	6,4	6,4
	— ohne die vorübergehend abgemeldeten Fahrzeuge —									
Mopeds[4])	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,2	2,2	2,1	2,1
Krafträder	4,3	4,5	4,7	4,9	5,2	5,3	5,4	5,4	5,5	5,6
Personenkraftwagen und Kombi	15,2	15,0	14,7	14,7	14,4	14,3	13,3	13,6	13,8	14,0
Kraftomnibusse	48,5	49,4	50,3	50,1	49,6	49,2	49,9	50,3	50,9	52,1
Lastkraftwagen[2])	23,9	25,2	26,5	26,2	26,4	25,3	24,3	23,5	23,3	23,6
Sattelzugmaschinen	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8	65,8
Übrige Kraftfahrzeuge[3])	8,7	8,4	8,2	8,0	7,8	7,5	7,2	7,0	7,0	7,0
	Gesamtfahrleistungen in Mrd. km									
Kraftfahrzeuge insgesamt	279,9	291,6	304,5	319,6	333,8	340,8	326,5	337,8	348,2	358,3
Mopeds	2,9	3,1	3,2	3,3	3,3	3,4	3,1	3,1	3,1	3,0
Krafträder	0,8	1,0	1,2	1,5	1,9	2,3	3,0	3,6	4,1	4,3
Personenkraftwagen und Kombi	245,1	255,0	265,5	279,3	291,0	297,4	282,7	294,4	304,4	314,0
Kraftomnibusse	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3
Lastkraftwagen[2])	23,8	25,0	26,8	27,3	28,9	28,6	28,4	27,2	26,8	27,0
Sattelzugmaschinen	2,9	3,0	3,1	3,3	3,6	3,8	3,9	3,8	3,9	4,0
Übrige Kraftfahrzeuge[3])	1,7	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,4	2,6	2,8

[1]) Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland einschließlich Berlin (West). Nicht enthalten sind die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der ausländischen Streitkräfte.
[2]) Mit Normal- und Spezialaufbau.
[3]) Sonderkraftfahrzeuge nicht zur Lastenbeförderung (Polizei- und Feuerwehrfahrzeuge, Krankenkraftwagen, Müllfahrzeuge) und gewöhnliche Zugmaschinen (außer in der Landwirtschaft).
[4]) In Betrieb befindliche Fahrzeuge.

Anlage 6

Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1953 bis November 1985

Jahr Monat	Unfälle ingesamt	davon mit			Verunglückte insgesamt	davon		
		Personenschaden	schwerem[1] Sachschaden	leichtem Sachschaden		Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1953	473 027	251 618	78 034	143 375	326 606	11 449	123 800	186 357
1954	523 765	267 925	92 210	163 630	347 032	12 071	133 141	201 820
1955	603 351	296 071	114 200	193 080	383 951	12 791	143 718	227 442
1956	663 741	307 012	132 158	224 571	396 572	13 427	150 582	232 563
1957	678 889	299 866	130 900	248 123	389 145	13 004	148 909	227 232
1958	751 784	296 697	157 841	297 246	384 693	12 169	143 039	229 485
1959	843 412	327 595	225 417	290 400	433 649	13 822	146 951	272 876
1960	990 127	349 315	347 238	293 574	469 366	14 406	141 064	313 896
1961	1 029 381	339 547	407 200	282 634	462 470	14 543	137 615	310 312
1962	1 079 101	321 257	482 077	275 767	442 933	14 445	130 573	297 915
1963	1 096 539	314 642	524 031	257 866	438 811	14 513	129 925	294 373
1964	1 088 668	328 658	101 180	658 820	462 666	16 494	140 360	305 812
1965	1 099 361	316 361	111 747	671 253	449 243	15 753	132 725	300 765
1966	1 166 622	332 622	129 365	704 635	473 700	16 868	141 344	315 488
1967	1 143 552	335 552	128 976	679 024	479 132	17 084	147 270	314 778
1968	1 180 704	339 704	136 578	704 422	485 354	16 636	147 432	321 286
1969	1 213 921	338 921	135 558	739 442	489 033	16 646	150 101	322 286
1970	1 392 610	377 610	166 511	848 489	550 988	19 193	164 437	367 358
1971	1 338 561	369 177	180 284	789 100	536 812	18 753	160 612	357 447
1972	1 380 775	378 775	211 842	790 158	547 338	18 811	165 784	362 743
1973	1 323 725	353 725	208 297	761 703	504 548	16 302	150 014	338 232
1974	1 228 660	331 000	205 136	692 524	461 756	14 614	139 918	307 224
1975	1 264 887	337 732	234 344	692 811	472 667	14 870	138 038	319 759
1976	1 417 421	359 694	292 301	765 426	495 401	14 820	145 728	334 853
1977	1 523 137	379 046	345 517	798 574	523 120	14 978	153 735	354 407
1978	1 618 415	380 352	398 032	840 031	523 306	14 662	153 310	355 334
1979	1 660 557	367 500	430 568	862 489	499 663	13 222	146 526	339 915
1980	1 684 261	379 235	462 110	842 916	513 504	13 041	148 952	351 511
1981	1 678 611	362 617	482 261	833 733	487 618	11 674	139 402	336 542
1982	1 629 265	358 693	479 696	790 876	478 796	11 608	138 760	328 428
1983	1 692 776	374 107	232 463	1 086 206	500 942	11 732	145 090	344 120
1984	1 780 786	359 485	238 208	1 183 093	476 232	10 199	132 514	333 519
Januar bis November 1985	1 660 198	303 117	220 322	1 156 739	397 691	7 586	390 105	

[1]) 1953 bis 1963 Unfälle mit nur Sachschaden von DM 200 und mehr. 1964—1982 Sachschaden von DM 1 000 und mehr bei einem der Beteiligten. Ab 1983 Sachschaden von DM 3 000 und mehr bei einem der Geschädigten.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 7

Straßenverkehrsunfälle und dabei Getötete innerhalb und außerhalb von Ortschaften 1953 bis 1984

Jahr	Unfälle mit Personenschaden				Getötete Personen			
	insgesamt	innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften		insgesamt	innerhalb von Ortschaften	außerhalb von Ortschaften	
	Anzahl			%	Anzahl			%
1953	251 618	193 254	58 364	*23,2*	11 449	6 567	4 882	*42,6*
1954	267 925	205 329	62 596	*23,4*	12 071	7 000	5 071	*42,0*
1955	296 071	225 075	70 996	*24,0*	12 791	7 169	5 622	*44,0*
1956	307 012	234 626	72 386	*23,6*	13 427	7 644	5 783	*43,1*
1957	299 866	227 270	72 596	*24,2*	13 004	6 965	6 039	*46,4*
1958	296 697	217 274	79 423	*26,8*	12 169	5 833	6 336	*52,1*
1959	327 595	239 435	88 160	*26,9*	13 822	6 763	7 059	*51,1*
1960	349 315	252 816	96 499	*27,6*	14 406	6 858	7 548	*52,4*
1961	339 547	243 708	95 839	*28,2*	14 543	6 899	7 644	*52,6*
1962	321 257	224 558	96 699	*30,1*	14 445	6 771	7 674	*53,1*
1963	314 642	218 104	96 538	*30,7*	14 513	6 766	7 747	*53,4*
1964	328 668	225 926	102 742	*31,3*	16 494	7 635	8 859	*53,7*
1965	316 361	214 676	101 685	*32,1*	15 753	7 411	8 342	*53,0*
1966	332 622	225 284	107 338	*32,3*	16 868	7 737	9 131	*54,1*
1967	335 552	225 748	109 804	*32,7*	17 084	7 628	9 456	*55,4*
1968	339 704	229 070	110 634	*32,6*	16 636	7 273	9 363	*56,3*
1969	338 921	227 599	111 322	*32,8*	16 646	7 245	9 401	*56,5*
1970	377 610	254 198	123 412	*32,7*	19 193	8 494	10 699	*55,7*
1971	369 177	247 133	122 044	*33,1*	18 753	7 900	10 853	*57,9*
1972	378 775	257 318	121 457	*32,1*	18 811	8 011	10 800	*57,4*
1973	353 725	243 451	110 274	*31,2*	16 302	7 043	9 259	*56,8*
1974	331 000	234 321	96 679	*29,2*	14 614	6 560	8 054	*55,1*
1975	337 732	231 247	106 485	*31,5*	14 870	6 071	8 799	*59,2*
1976	359 694	246 844	112 850	*31,4*	14 820	6 122	8 698	*58,7*
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	252 465	114 035	*31,3*	13 222	5 132	8 090	*61,2*
1980	379 235	261 302	117 933	*31,1*	13 041	5 124	7 917	*60,7*
1981	362 617	252 382	110 235	*30,4*	11 674	4 568	7 106	*60,9*
1982	358 693	248 329	110 364	*30,8*	11 608	4 359	7 249	*62,4*
1983	374 107	258 115	115 992	*31,0*	11 732	4 277	7 455	*63,5*
1984	359 485	248 596	110 889	*30,8*	10 199	3 732	6 467	*63,4*

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 8

Straßenverkehrsunfälle und dabei Verunglückte auf Bundesautobahnen 1953 bis 1984

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Getötete	Schwer-	Leicht-	Verunglückte zusammen
			verletzte		
1953	3 743	.	.	.	.
1954	3 987	.	.	.	.
1955	4 882	.	.	.	.
1956	4 905	.	.	.	.
1957	5 069	.	.	.	.
1958	5 255	.	.	.	.
1959	5 868	.	.	.	.
1960	6 929	607	12 027		12 634
1961	8 034	630	4 795	9 567	14 992
1962	8 859	630	5 015	10 501	16 146
1963	9 420	663	4 987	11 454	17 104
1964	10 636	685	5 567	12 907	19 159
1965	12 468	707	6 256	15 482	22 445
1966	13 232	830	6 647	16 587	24 064
1967	13 651	843	6 960	16 674	24 477
1968	13 458	861	6 605	16 586	24 052
1969	13 760	875	6 829	17 077	24 781
1970	15 650	945	7 595	19 541	28 081
1971	15 972	1 040	8 112	19 735	28 887
1972	16 345	1 154	7 952	20 140	29 246
1973	16 032	1 147	7 754	19 246	28 147
1974	12 624	856	6 080	14 874	21 810
1975	13 571	949	5 858	16 493	23 300
1976	14 204	870	5 905	17 004	23 779
1977	15 434	915	6 384	18 552	25 851
1978	16 274	949	6 562	19 466	26 977
1979	15 882	835	6 389	18 430	25 654
1980	16 232	804	6 311	18 792	25 907
1981	15 104	797	5 870	17 680	24 347
1982	14 773	803	5 818	16 839	23 460
1983	15 785	878	6 552	18 072	25 502
1984	15 716	708	6 042	18 231	24 981

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 9

Häufigkeit und Schwere der Straßenverkehrsunfälle 1970 bis 1984

Gegenstand der Nachweisung	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Unfälle mit Personenschäden je 1000 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	12,2	11,9	12,1	11,7
	Verunglückte je 100000 Einwohner														
Verunglückte zusammen	908	876	887	814	744	764	805	852	853	814	834	790	777	816	778
Getötete	31,6	30,6	30,5	26,3	23,6	24,0	24,1	24,4	23,9	21,5	21,2	18,9	18,8	19,1	16,7
Verletzte	877	845	857	788	721	740	781	828	829	793	813	772	758	796	762
	Verunglückte je 1000 Unfälle mit Personenschaden														
Verunglückte zusammen	1459	1454	1445	1426	1395	1400	1377	1380	1376	1360	1354	1345	1335	1339	1323
Getötete	50,8	50,8	49,7	46,1	44,2	44,0	41,2	39,5	38,5	36,0	34,4	32,2	32,4	31,4	38,4
Verletzte	1408	1403	1395	1380	1351	1356	1336	1341	1337	1324	1320	1313	1302	1308	1230
	Unfälle mit Personenschaden je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer[1])														
Bundesautobahnen	447	417	395	355	285	245	227	223	223	206	201	183	171	174	164
Bundesstraßen ...	1548	1403	1365	1204	1113	1121	1171	1173	1137	1069	1041	1030	971	980	932
Landesstraßen ...	1550	1434	1415	1277	1224	1288	1383	1473	1388	1310	1272	1276	1236	1255	1153
Kreisstraßen	1118	1071	1120	1030	1001	1040	1225	1214	1143	1080	1043	1075	1052	1073	1039
Gemeindestraßen	2640	2441	2469	2204	2141	2044	2083	2094	2017	1803	2094	2957	2080	2141	2013
Straßen insgesamt .	1612	1488	1480	1326	1263	1207	1234	1245	1190	1101	1193	1111	1062	1074	1003
Innerorts	3111	2831	2964	2714	2660	2457	2574	2628	2528	2257	2201	2402	2312	2392	2274
Außerorts	809	759	718	623	556	573	577	578	557	517	531	498	479	483	445
	Getötete je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer[1])														
Bundesautobahnen	27	27	28	25	19	17	14	13	13	11	10	10	9	10	7
Bundesstraßen ...	105	96	90	75	66	66	66	62	60	55	50	46	44	42	37
Landesstraßen ...	99	92	92	77	72	72	73	77	69	61	58	52	51	52	43
Kreisstraßen	74	79	80	64	62	63	61	65	58	51	48	47	46	45	39
Gemeindestraßen	76	67	67	57	54	50	47	43	41	32	34	35	34	32	27
Straßen insgesamt .	82	76	73	61	56	53	51	49	46	40	38	36	34	34	28
Innerorts	104	90	92	79	74	65	64	62	58	46	43	44	41	40	34
Außerorts	70	67	64	52	46	47	44	43	40	36	36	32	31	31	26
	Verletzte je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer[1])														
Bundesautobahnen	775	727	679	599	473	404	366	360	356	322	311	285	263	271	254
Bundesstraßen ...	2327	2092	2022	1756	1588	1608	1658	1666	1615	1502	1454	1438	1341	1352	1279
Landesstraßen ...	2261	2091	2051	1839	1734	1821	1924	2057	1930	1794	1749	1737	1669	1700	1547
Kreisstraßen	1591	1523	1599	1473	1396	1438	1527	1664	1554	1460	1397	1440	1392	1428	1365
Gemeindestraßen	3382	3125	3161	2802	2680	2559	2571	2585	2483	2205	2484	2613	2572	2600	2420
Straßen insgesamt .	2271	2088	2065	1831	1707	1636	1648	1669	1592	1457	1468	1458	1383	1405	1301
Innerorts	4054	3677	3853	3489	3363	3108	3209	3284	3152	2794	2731	2963	2837	2947	2774
Außerorts	1316	1225	1147	990	868	890	883	889	854	782	794	743	703	714	654

[1]) ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen

Quelle: Statistisches Bundesamt, Verkehr in Zahlen 1985

Anlage 10

Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte nach Ortslage der Unfallstelle 1970 bis 1984

Gegenstand der Nachweisung	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
	Innerorts														
Unfälle mit Personenschaden	254198	247133	257318	243451	234321	231247	246844	260396	259382	252465	261302	252382	248329	258115	248596
Getötete	8494	7900	8011	7043	6560	6071	6122	6123	5980	5132	5124	4568	4359	4277	3732
Schwerverletzte	92862	89120	94676	86805	83982	78687	83552	87870	87336	83791	84897	80115	79083	82064	75341
Leichtverletzte	238314	231879	239789	226160	212299	213777	224174	237571	236025	228801	238759	230864	225611	235608	227892
	je 1000 Unfälle mit Personenschaden														
Getötete	33	32	31	29	28	26	25	24	23	20	20	18	18	17	15
Schwerverletzte	365	361	368	357	358	340	338	337	337	332	325	317	318	318	303
Leichtverletzte	938	938	932	929	906	924	908	912	910	906	914	915	903	913	917
	Außerorts ohne Bundesautobahnen														
Unfälle mit Personenschaden	107762	106072	105112	94242	84055	92914	98646	103216	104696	99153	101701	95131	95591	100207	95173
Getötete	9754	9813	9646	8112	7198	7850	7828	7940	7733	7255	7113	6309	6446	6577	5759
Schwerverletzte	63980	63380	63156	55455	49856	53493	56271	59481	59412	56346	57714	53417	53859	56474	51131
Leichtverletzte	109503	105833	102814	92826	80051	89489	93675	98284	99843	92684	93960	87998	85978	90440	87396
	je 1000 Unfälle mit Personenschaden														
Getötete	91	93	92	86	86	84	79	77	74	73	70	66	67	66	61
Schwerverletzte	594	598	601	588	593	576	570	576	567	568	568	562	563	564	537
Leichtverletzte	1016	998	978	985	952	963	950	952	954	935	914	925	899	903	918
	Bundesautobahnen														
Unfälle mit Personenschaden	15650	15972	16345	16032	12624	13571	14204	15434	16274	15882	16232	15104	14773	15785	15716
Getötete	945	1040	1154	1147	856	949	870	915	949	835	804	797	803	878	708
Schwerverletzte	7595	8112	7952	7754	6080	5858	5905	6384	6562	6389	6311	5870	5818	6552	6042
Leichtverletzte	19541	19735	20140	19246	14874	16493	17004	18552	19466	18430	18792	17680	16839	18072	18231
	je 1000 Unfälle mit Personenschaden														
Getötete	60	65	71	72	68	70	61	59	58	53	50	53	54	56	45
Schwerverletzte	485	508	487	484	482	432	416	414	403	402	389	389	394	415	384
Leichtverletzte	1249	1236	1232	1200	1178	1215	1197	1202	1196	1160	1158	1171	1140	1145	1160

Quelle: Statistisches Bundesamt

Anlage 11

Beteiligte an Straßenverkehrsunfällen 1984
nach Alter, Geschlecht und Unfallverursachung

Alter von ... bis unter ... Jahren / Geschlecht	Beteiligte insgesamt	Fahrzeugführer									Fußgänger	Sonstige
		Mofa, Moped	Kraftrad, -Roller	Personenkraftwagen	Kraft-Omnibus, Obus	Güterkraftfahrzeug	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Übrige Kraftfahrzeuge	Kraftfahrzeuge zusammen	Fahrrad		
unter 18	86 024	12 696	25 649	770	—	27	206	5	39 353	27 299	19 214	158
männlich .	65 131	10 545	24 129	651	—	25	200	5	35 555	18 549	10 965	62
weiblich .	20 893	2 151	1 520	119	—	2	6	—	3 798	8 750	8 249	96
18 bis 21 ...	100 723	3 828	14 714	73 201	19	1 537	254	161	93 714	4 623	2 318	68
männlich .	76 703	3 118	13 670	53 928	17	1 473	249	150	72 605	2 695	1 357	46
weiblich .	24 020	710	1 044	19 273	2	64	5	11	21 109	1 928	961	22
21 bis 25 ...	98 144	2 038	12 172	72 443	158	3 913	256	322	91 302	4 137	2 510	195
männlich .	74 076	1 672	11 454	52 296	145	3 809	244	305	69 925	2 447	1 538	166
weiblich .	24 068	366	718	20 147	13	104	12	17	21 377	1 690	972	29
25 bis 35 ...	130 116	2 424	6 878	98 645	1 446	8 486	491	673	119 043	6 248	4 114	711
männlich .	96 005	2 117	6 552	69 308	1 387	8 366	461	632	88 823	3 949	2 584	649
weiblich .	34 111	307	326	29 337	59	120	30	41	30 220	2 299	1 530	62
35 bis 45 ...	99 487	2 134	1 509	76 148	1 846	6 737	405	488	89 267	5 544	4 105	571
männlich .	72 729	1 856	1 439	53 792	1 767	6 626	365	462	66 307	3 345	2 551	526
weiblich .	26 758	278	70	22 356	79	111	40	26	22 960	2 199	1 554	45
45 bis 55 ...	78 207	2 344	877	55 456	1 446	5 510	657	387	66 677	6 475	4 505	550
männlich .	59 817	2 086	861	42 246	1 427	5 455	618	369	53 062	3 585	2 651	519
weiblich .	18 390	258	16	13 210	19	55	39	18	13 615	2 890	1 854	31
55 bis 65 ...	43 476	1 378	263	29 982	354	1 748	439	112	34 276	4 866	4 101	233
männlich .	31 946	1 181	260	23 627	348	1 727	420	104	27 667	2 230	1 826	223
weiblich .	11 530	197	3	6 355	6	21	19	8	6 609	2 636	2 275	10
65 und mehr	34 299	1 207	131	16 406	32	212	292	63	18 343	5 431	10 456	69
männlich .	22 143	1 125	126	13 914	28	207	285	56	15 741	3 008	3 347	47
weiblich .	12 150	82	5	2 492	4	5	7	7	2 602	2 423	7 109	22
alle Altersklassen	670 476	28 049	62 193	423 051	5 301	28 170	3 000	2 211	551 975	64 623	51 323	2 555
männlich .	498 550	23 700	58 491	309 762	5 119	27 688	2 842	2 083	429 685	39 808	26 819	2 238
weiblich .	171 926	4 349	3 702	113 289	182	482	158	128	122 290	24 815	24 504	317
ohne Angabe	24 880	587	393	18 420	135	1 424	46	180	21 185	1 159	521	2 015
zusammen .	695 356	28 636	62 586	441 471	5 436	29 594	3 046	2 391	573 160	65 782	51 844	4 570

Anlage 12

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984
Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung
— Getötete —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Innerhalb von Ortschaften											
1954		1 359		1 965			633			.	111	2 932
1955	950	561		1 853			676			.	121	3 008
1956	926	664		1 763			870			.	107	3 314
1957	786	622		1 591	695	13		147		65	17	3 029
1958	648	603		1 165	546	12		110		75	5	2 669
1959	858	729		1 214	718	7		175		58	16	2 988
1960	765	755		968	908	12		163		40	13	3 234
1961	806	618		806	1 002	11		149		57	15	3 435
1962	781	450		621	1 138	9	36	107	10	61	10	3 548
1963	835	394		489	1 338	13	52	110	11	40	12	3 472
1964	975	415		457	1 547	26	50	117	15	26	22	3 985
1965	866	318		340	1 464	12	44	110	11	23	24	4 199
1966	935	27	335	338	1 613	15	40	111	8	27	26	4 262
1967	957	26	322	337	1 699	9	35	95	2	21	28	4 097
1968	936	42	279	349	1 743	14	39	87	11	26	29	3 718
1969	879	85	255	350	1 804	18	35	113	7	24	21	3 654
1970	990	104	226	401	2 192	12	52	116	18	19	24	4 340
1971	900	152	199	397	2 136	25	42	89	12	21	14	3 913
1972	899	145	191	439	2 259	18	43	107	16	19	11	3 864
1973	826	194	172	446	1 821	22	28	97	20	16	17	3 384
1974	783	237	169	426	1 560	12	32	56	19[a]	9	13	3 244
1975	736	239	135	543	1 503	24	24	49	10	16	12	2 780
1976	721	258	169	504	1 379	9	20	65	10	13	8	2 966
1977	740	266	172	526	1 528	15	17	58	9	10	15	2 767
1978	755	260	124	462	1 452	10	18	72	19	2	11	2 795
1979	645	231	141	515	1 235	6	17	54	10	10	6	2 270
1980	619	211	143	492	1 280	16	13	56	12	5	14	2 271
1981	603	174	91	496	1 159	10	9	28	13	6	8	1 977
1982	593	172	73	497	1 039	10	12	38	14	7	5	1 912
1983	567	177	59	510	1 056	8	10	34	6	8	7	1 835
1984	521	107	33	445	859	7	12	31	12	4	7	1 694

noch Anlage 12

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

— Getötete —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen Kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Außerhalb von Ortschaften											
1954		744		2 170			1 301			.	101	755
1955	545	367		2 225			1 575			.	95	821
1956	541	431		2 045			1 717			.	80	969
1957	554	494		2 013	1 598	20		399		57	6	898
1958	586	523		1 857	1 846	20		345		62	3	1 094
1959	662	686		1 880	2 176	67		389		55	7	1 137
1960	736	687		1 472	2 840	17		375		61	20	1 340
1961	753	583		1 240	3 150	18		423		51	16	1 410
1962	726	410		872	3 603	17	139	280	14	52	12	1 549
1963	761	359		711	3 856	30	131	288	26	48	15	1 522
1964	812	429		600	4 738	34	164	269	30	28	11	1 744
1965	777	314		461	4 598	22	135	287	35	33	24	1 656
1966	850	29	342	431	5 160	53	141	267	20	14	34	1 790
1967	840	46	323	448	5 521	34	142	300	28	13	36	1 725
1968	872	58	278	422	5 590	9	162	271	20	16	41	1 624
1969	817	79	280	461	5 730	30	126	290	19	8	16	1 545
1970	845	131	239	452	6 797	13	133	292	36	15	30	1 716
1971	833	151	222	470	7 044	13	126	258	33	17	22	1 664
1972	792	163	215	530	7 198	18	111	283	20	16	23	1 431
1973	654	191	188	531	5 999	24	100	246	42	12	13	1 259
1974	601	174	153	525	5 056	20	90	189	23[a]	13	14	1 196
1975	673	236	111	668	5 547	16	83	217	19	23	13	1 193
1976	668	246	168	746	5 471	14	80	241	15	12	12	1 025
1977	620	300	142	746	5 730	15	60	221	21	7	12	981
1978	594	292	175	687	5 630	20	50	205	12	15	9	993
1979	529	271	156	736	5 207	22	47	184	11	12	18	889
1980	523	258	153	740	5 160	27	33	154	16	14	7	824
1981	466	211	123	823	4 619	14	35	137	17	1	11	643
1982	492	185	104	956	4 570	12	40	157	23	8	7	682
1983	501	186	78	840	4 982	18	37	134	13	5	7	654
1984	458	151	51	761	4 270	27	31	121	11	6	8	572

noch Anlage 12

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

— Getötete —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen Kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Innerhalb und außerhalb von Ortschaften											
1954		1 103		4 135			1 934			.	212	3 687
1955	1 495		522	4 078			2 251			.	216	3 829
1956	1 467		1 095	3 808			2 587			.	187	4 283
1957	1 340		1 116	3 604	2 293	33		546	.	122	23	3 927
1958	1 234		1 126	3 022	2 392	32		455		137	8	3 763
1959	1 520		1 415	3 094	2 894	74		564		113	23	4 125
1960	1 501		1 442	2 440	3 748	29		538		101	33	4 574
1961	1 559		1 201	2 046	4 152	29		572		108	31	4 845
1962	1 507		860	1 493	4 741	26	175	387	24	113	22	5 097
1963	1 596		753	1 200	5 194	43	183	398	37	88	27	4 994
1964	1 787		844	1 057	6 285	60	214	386	45	54	33	5 729
1965	1 643		632	801	6 062	34	179	397	46	56	48	5 855
1966	1 785	56	677	769	6 773	68	181	378	28	41	60	6 052
1967	1 797	72	645	785	7 220	43	177	395	30	34	64	5 822
1968	1 808	100	557	771	7 333	23	201	358	31	42	70	5 342
1969	1 696	164	535	811	7 534	48	161	403	26	32	37	5 199
1970	1 835	235	465	853	8 989	25	185	408	54	34	54	6 056
1971	1 733	303	421	867	9 180	38	168	347	45	38	36	5 577
1972	1 691	308	406	969	9 457	36	154	390	36	35	34	5 295
1973	1 480	385	360	977	7 820	46	128	343	62	28	30	4 643
1974	1 384	411	322	951	6 616	32	122	245	42[a]	22	27	4 440
1975	1 409	475	246	1 211	7 050	40	107	266	29	19	25	3 973
1976	1 389	504	337	1 250	6 850	23	100	306	25	25	20	3 991
1977	1 360	566	314	1 272	7 258	30	77	279	30	17	27	3 748
1978	1 349	552	299	1 149	7 082	30	68	277	31	17	20	3 788
1979	1 174	502	297	1 251	6 442	28	64	238	21	22	24	3 159
1980	1 142	469	296	1 232	6 440	43	46	210	28	19	21	3 095
1981	1 069	385	214	1 319	5 778	24	44	165	30	7	19	2 620
1982	1 085	357	177	1 453	5 609	22	52	195	37	15	12	2 594
1983	1 068	363	137	1 350	6 038	26	47	168	19	13	14	2 489
1984	979	258	84	1 206	5 129	34	43	152	23	10	15	2 266

[1]) Straßenbahnen, Eisenbahnen, bespannte Fuhrwerke, sonstige und unbekannte Fahrzeuge.
[2]) Handwagen, Tierführer, Treiber und andere Personen.
[a]) Von 1962 bis 1974: „Güterkraftfahrzeuge" ohne Lastkraftwagen mit Spezialaufbau, die bei den „übrigen Kraftfahrzeugen" enthalten sind.

noch Anlage 12

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

— Getötete und Verletzte zusammen —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen Kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Innerhalb von Ortschaften											
1954		66 408		94 648			32 563			.	3 877	59 665
1955	54 071	24 086		95 784			39 000			.	3 841	64 958
1956	50 034	31 874		90 270			47 879			.	3 633	68 941
1957	46 186	36 124		83 168	41 162	1 887		6 020		2 764	347	65 051
1958	43 929	36 812		70 116	42 513	2 200		5 712		2 731	157	63 962
1959	48 150	47 717		72 784	53 147	2 427		6 220		2 870	237	67 464
1960	45 980	54 515		64 779	69 692	2 830		7 001		2 834	367	72 342
1961	44 216	46 000		56 342	79 234	3 190	7 405		143	2 960	270	71 115
1962	38 945	29 750		42 991	94 156	3 536	340	7 013	185	2 873	246	67 904
1963	37 592	25 560		34 537	103 717	3 923	346	7 031	245	2 480	286	66 729
1964	39 212	25 321		29 563	117 278	3 430	354	7 019	371	1 897	324	69 373
1965	35 395	20 091		23 181	121 487	3 477	343	6 908	420	1 948	487	67 292
1966	36 372	1 056	17 370	21 975	136 700	3 330	363	6 719	396	1 594	566	69 096
1967	38 426	1 405	16 304	21 399	138 305	3 128	400	6 159	413	1 667	565	68 065
1968	37 938	2 052	14 418	22 225	145 758	3 267	349	6 189	423	1 336	571	66 935
1969	35 351	3 487	11 809	21 637	149 746	3 185	338	6 314	403	1 349	527	66 994
1970	35 531	5 366	10 906	21 436	178 402	3 486	366	7 049	540	1 353	485	74 750
1971	35 937	8 074	10 348	22 290	170 236	3 471	361	6 206	548	1 289	483	69 656
1972	34 707	10 439	9 833	25 166	179 853	3 412	387	6 241	498	1 239	378	70 323
1973	34 690	12 840	8 618	25 860	160 505	3 361	398	5 606	566	1 325	430	65 809
1974	34 563	14 828	9 045	26 911	144 122	3 163	327	4 690	470[a]	878	360	63 484
1975	35 841	17 929	9 496	28 241	139 422	3 228	324	4 007	374	1 126	265	58 282
1976	40 137	20 580	10 780	32 839	140 291	3 137	354	4 408	371	906	280	59 765
1977	42 537	23 118	12 931	31 596	151 373	3 312	401	4 267	432	801	294	60 502
1978	41 486	24 236	15 076	30 378	150 530	3 188	356	4 355	448	791	306	58 191
1979	42 460	23 896	17 683	30 947	139 035	3 337	299	4 140	489	859	306	54 680
1980	44 883	23 174	19 222	32 555	145 294	3 305	348	3 994	471	755	309	55 011
1981	47 374	20 270	14 748	36 678	136 393	3 325	336	3 671	556	760	280	51 614
1982	51 218	18 454	9 901	46 283	126 906	2 939	314	3 084	522	772	309	48 877
1983	54 603	17 433	7 587	50 654	135 343	2 969	284	3 111	584	721	292	48 368
1984	53 440	16 007	5 834	48 731	128 781	2 971	331	3 006	568	705	296	46 295

noch Anlage 12

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

— Getötete und Verletzte zusammen —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen Kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Außerhalb von Ortschaften											
1954		13 310		36 913			28 921			.	1 294	9 433
1955	10 014	6 254		39 078			35 716			.	1 170	9 977
1956	8 845	8 544		35 212			39 938			.	1 063	10 340
1957	8 084	9 366		32 986	39 490	1 229		5 453		771	74	8 983
1958	9 017	10 645		32 175	46 979	994		6 022		802	52	9 875
1959	9 759	13 605		32 821	57 935	1 037		6 932		726	73	9 745
1960	9 307	15 035		27 132	76 417	1 529		7 886		837	162	10 721
1961	9 070	12 376		22 009	86 530	1 758	8 163		159	790	141	10 599
1962	8 171	7 816		15 795	101 608	1 516	797	8 088	241	643	124	10 195
1963	8 085	6 722		12 544	107 270	1 639	876	8 152	369	597	156	9 955
1964	8 494	7 098		9 900	121 816	1 539	849	7 872	474	446	166	9 870
1965	7 630	5 171		7 740	127 036	1 691	903	7 731	575	384	260	9 093
1966	7 808	370	4 602	7 390	137 597	1 364	925	7 801	482	391	299	9 134
1967	7 891	485	4 473	7 278	143 264	1 466	850	7 532	452	345	294	8 566
1968	7 653	688	3 895	7 124	145 582	1 287	893	7 499	492	272	277	8 231
1969	7 041	974	3 183	7 148	150 345	1 384	919	7 640	471	286	209	8 293
1970	6 835	1 365	2 795	6 668	172 864	1 539	993	8 444	519	292	249	8 755
1971	6 755	1 859	2 830	7 208	170 457	1 388	942	7 645	567	287	193	7 782
1972	6 256	2 395	2 553	8 134	167 855	1 341	906	7 325	479	249	181	7 188
1973	5 948	2 869	2 144	8 928	147 228	1 809	747	7 430	525	254	158	6 500
1974	5 467	3 185	2 155	9 056	124 468	1 152	674	5 974	470[a]	165	159	5 990
1975	6 034	3 916	2 357	10 700	136 694	1 191	720	5 951	287	435	123	5 724
1976	6 421	4 583	2 693	13 036	140 293	1 115	707	6 455	343	293	158	5 456
1977	6 530	5 306	2 698	12 681	149 802	1 344	758	6 588	337	205	130	5 177
1978	6 452	5 531	3 359	12 340	151 490	1 506	730	6 658	363	189	137	5 210
1979	6 418	5 469	3 685	12 799	139 357	1 235	612	6 463	400	189	167	4 738
1980	6 695	5 326	4 026	14 064	140 795	1 353	589	6 068	351	265	116	4 535
1981	6 924	4 654	3 172	15 693	128 654	1 389	660	5 658	429	137	131	4 112
1982	7 387	4 490	2 296	18 669	124 669	1 106	727	5 210	431	149	133	3 950
1983	7 879	4 303	1 784	19 855	133 848	1 225	682	4 961	459	147	129	3 721
1984	7 428	3 723	1 327	18 194	127 289	1 265	675	4 985	530	149	152	3 550

noch Anlage 12

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung

— Getötete und Verletzte zusammen —

Jahr	Fahrzeugführer und Mitfahrer von										Andere Personen[2]	Fußgänger
	Fahrrädern	Mofas	Mopeds	Krafträdern, -rollern	Personenkraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	Güterkraftfahrzeugen	übrigen Kraftfahrzeugen	sonstigen Fahrzeugen[1]		
	Innerhalb und außerhalb von Ortschaften											
1954		79 718		131 561			61 484			.	5 171	69 098
1955	64 085	30 342		134 862			74 716			.	5 011	74 935
1956	58 879	40 418		125 482			87 816			.	4 696	79 281
1957	54 270	45 490		116 154	80 652	3 116		11 473		3 535	421	74 034
1958	52 946	47 457		102 291	89 492	3 194		11 734		3 533	209	73 837
1959	57 909	61 322		105 605	111 082	3 464		13 152		3 596	310	77 209
1960	55 287	69 550		91 911	146 109	4 359		14 887		3 671	529	83 063
1961	53 286	58 376		78 351	165 764	4 948	15 568		302	3 750	411	81 714
1962	47 116	37 566		58 786	195 764	5 052	1 137	15 101	426	3 516	370	78 099
1963	45 677	32 282		47 081	210 987	5 562	1 222	15 183	614	3 077	442	76 684
1964	47 706	32 419		39 463	239 094	4 969	1 203	14 891	845	2 343	490	79 243
1965	43 025	25 262		30 921	248 523	5 168	1 246	14 639	995	2 332	747	76 385
1966	44 180	1 426	21 972	29 365	274 297	4 694	1 288	14 520	878	1 985	865	78 230
1967	46 317	1 890	20 777	28 677	281 569	4 594	1 250	13 691	865	2 012	859	76 631
1968	45 591	2 740	18 313	29 349	291 340	4 554	1 242	13 688	915	1 608	848	75 166
1969	42 392	4 461	14 992	28 785	300 091	4 569	1 257	13 954	874	1 635	736	75 287
1970	42 366	6 731	13 701	28 104	351 266	5 025	1 359	15 493	1 059	1 645	734	83 505
1971	42 692	9 933	13 178	29 498	340 693	4 859	1 303	13 851	1 115	1 576	676	77 438
1972	40 963	12 834	12 386	33 300	347 708	4 753	1 293	13 566	977	1 488	559	77 511
1973	40 638	15 709	10 762	34 788	307 733	5 170	1 145	13 036	1 091	1 579	588	72 309
1974	40 030	18 013	11 200	35 967	268 590	4 315	1 001	10 664	940[a]	1 043	519	69 474
1975	41 875	21 845	11 853	38 941	276 116	4 419	1 044	9 958	661	1 561	388	64 006
1976	46 558	25 163	13 473	45 875	280 584	4 252	1 061	10 863	714	1 199	438	63 221
1977	49 067	28 424	15 629	44 277	301 175	4 656	1 139	10 855	769	1 006	424	65 679
1978	47 938	29 767	18 435	42 718	302 020	4 694	1 086	11 013	811	980	443	63 401
1979	48 878	29 365	21 368	43 746	278 392	4 572	911	10 603	889	1 048	473	59 418
1980	51 578	28 500	23 248	46 619	286 089	4 658	937	10 062	822	1 020	425	59 546
1981	54 298	24 924	17 920	52 371	265 047	4 714	996	9 329	985	897	411	55 126
1982	58 605	22 944	12 197	64 952	251 575	4 045	1 041	8 294	953	921	462	52 827
1983	62 482	21 736	9 371	70 509	269 191	4 194	966	8 072	1 043	868	421	52 889
1984	60 868	19 730	7 161	66 925	256 070	4 236	1 006	7 991	1 098	854	448	49 845

[1]) Straßenbahnen, Eisenbahnen, bespannte Fuhrwerke, sonstige und unbekannte Fahrzeuge.
[2]) Handwagen, Tierführer, Treiber und andere Personen.
[a]) Von 1962 bis 1974: „Güterkraftfahrzeuge" ohne Lastkraftwagen mit Spezialaufbau, die bei den „übrigen Kraftfahrzeugen" enthalten sind.

Anlage 13

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Verunglückte nach Altersgruppen

Jahr	Insgesamt	Im Alter von ... bis unter ... Jahren											Ohne Angabe
		unter 6	6 bis 10	10 bis 15	15 bis 18	18 bis 21	21 bis 25	25 bis 35	35 bis 45	45 bis 55	55 bis 65	65 und mehr	
		Getötete											
1954	12 071	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1955	12 791	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956	13 427	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957	13 004	526	582		447	2 927		1 863	1 170	1 685	1 305	2 299	—
1958	12 169	494	535		454	2 709		1 711	1 038	1 548	1 437	2 243	—
1959	13 822	561	601		442	3 218		1 989	1 150	1 703	1 760	2 488	10
1960	14 406	571	749		414	3 035		2 115	1 158	1 772	1 861	2 689	42
1961	14 543	536	860		403	2 983		2 046	1 218	1 598	2 095	2 862	52
1962	14 445	547	850		385	2 810		2 066	1 270	1 569	1 958	2 971	19
1963	14 513	534	854		467	2 764		2 216	1 351	1 375	2 027	2 907	18
1964	16 494	598	1 038		550	1 078	1 889	2 525	1 620	1 475	2 399	3 278	44
1965	15 753	624	990		565	1 093	1 513	2 338	1 467	1 449	2 210	3 468	36
1966	16 868	666	1 130		737	1 199	1 438	2 627	1 561	1 466	2 364	3 646	34
1967	17 084	720	1 189		773	1 373	1 460	2 661	1 616	1 511	2 169	3 592	20
1968	16 636	697	1 223		747	1 466	1 400	2 422	1 490	1 447	2 151	3 568	25
1969	16 646	661	750	508	821	1 599	1 404	2 467	1 663	1 339	2 072	3 335	27
1970	19 193	732	814	621	884	1 692	1 711	2 832	2 025	1 539	2 306	4 016	21
1971	18 753	698	789	562	977	1 822	1 857	2 825	1 884	1 473	2 041	3 793	32
1972	18 811	717	814	583	1 022	1 846	1 966	2 780	1 909	1 567	1 835	3 729	43
1973	16 302	525	726	530	909	1 570	1 586	2 272	1 782	1 491	1 544	3 353	17
1974	14 614	479	577	438	903	1 560	1 323	1 821	1 536	1 323	1 350	3 274	30
1975	14 870	469	529	425	1 133	1 836	1 342	1 791	1 569	1 308	1 220	3 229	19
1976	14 920	427	518	448	1 150	1 835	1 303	1 619	1 594	1 282	1 240	3 391	13
1977	14 978	387	476	491	1 198	1 918	1 431	1 742	1 605	1 268	1 208	3 244	10
1978	14 662	351	423	471	1 071	1 871	1 434	1 710	1 629	1 279	1 090	3 329	4
1979	13 222	298	353	399	1 082	1 830	1 411	1 515	1 435	1 134	1 010	2 746	9
1980	13 041	314	317	387	1 047	1 820	1 401	1 628	1 329	1 153	906	2 733	6
1981	11 674	225	235	300	928	1 754	1 360	1 455	1 191	1 024	839	2 360	3
1982	11 608	232	239	256	906	1 716	1 438	1 400	1 180	981	831	2 426	3
1983	11 732	211	212	256	838	1 801	1 478	1 511	1 086	1 077	884	2 374	4
1984	10 199	187	165	211	705	1 462	1 309	1 302	925	943	787	2 200	3

noch Anlage 13

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Verunglückte nach Altersgruppen

Jahr	Insgesamt	Im Alter von ... bis unter ... Jahren										Ohne Angabe
		unter 6	6 bis 10	10 bis 15	15 bis 18	18 bis 21	21 bis 25	25 bis 35	35 bis 45	45 bis 55	55 bis 65	65 und mehr	
		Schwerverletzte											
1954	133 141	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1955	143 718	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956	150 582	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957	148 909	5 254	9 390		10 483	41 291		26 998	15 970	18 195	11 779	9 549	—
1958	143 039	5 326	9 357		10 253	41 653		24 445	14 486	16 973	11 625	8 921	—
1959	146 951	5 357	9 318		9 901	45 582		24 613	13 916	16 679	12 007	9 234	144
1960	141 064	5 093	11 056					15 465				9 430	—
1961	137 615	4 722	11 983		7 502	39 776		23 855	13 117	13 855	12 196	9 591	1 018
1962	130 573	4 943	11 889		6 671	36 618		23 568	13 073	12 629	11 718	8 890	574
1963	129 925	5 276	12 473		7 564	34 853		23 371	13 293	11 752	11 695	9 046	602
1964	140 360	5 558	13 981		8 818	14 385	20 984	26 084	14 736	12 117	12 455	9 640	1 602
1965	132 725	5 497	13 722		9 045	13 476	17 968	25 027	13 740	11 314	12 227	9 348	1 461
1966	141 344	5 923	14 815		10 459	16 041	17 505	26 727	14 351	11 467	12 733	10 063	1 260
1967	147 270	6 840	16 857		11 337	17 843	16 970	27 510	14 261	11 473	12 701	10 363	1 115
1968	147 432	6 592	17 610		11 919	18 897	16 185	27 174	14 166	11 165	12 432	10 122	1 170
1969	150 101	6 515	10 246	7 627	12 401	20 245	16 720	27 472	14 692	10 900	12 030	10 152	1 101
1970	164 437	6 856	11 322	8 258	13 065	21 807	19 421	29 466	16 852	12 048	12 696	11 323	1 323
1971	160 612	6 662	10 790	8 294	13 809	22 394	19 994	26 922	16 292	11 670	11 153	11 118	1 314
1972	165 784	6 763	11 789	8 903	15 089	23 438	20 818	26 796	16 588	12 037	10 495	11 359	1 709
1973	150 014	5 649	10 408	8 657	14 769	20 512	17 513	23 481	15 627	11 304	9 528	11 141	1 425
1974	139 918	5 050	10 195	8 296	14 611	20 607	15 738	19 680	14 421	10 773	8 307	10 961	1 279
1975	138 038	5 455	9 020	8 081	17 283	21 935	14 765	18 547	14 144	10 069	7 774	10 695	270
1976	145 728	5 056	9 079	8 945	19 809	23 412	15 284	18 733	15 266	10 486	8 128	11 348	182
1977	153 735	4 905	9 138	9 584	21 390	25 447	16 583	19 331	15 657	10 732	8 250	12 960	158
1978	153 310	4 557	8 374	9 730	21 719	26 001	17 165	18 792	15 364	10 648	8 068	12 727	165
1979	146 526	4 092	7 181	9 250	21 669	26 178	16 633	17 793	14 574	10 046	7 356	11 579	175
1980	148 952	4 065	6 695	8 736	21 779	27 176	18 006	18 583	14 382	10 287	7 309	11 729	205
1981	139 402	3 688	5 923	7 977	19 574	25 512	17 682	17 847	13 035	9 992	7 012	11 030	130
1982	138 760	3 574	5 609	7 579	20 539	25 042	18 130	17 482	12 374	9 961	7 269	11 077	124
1983	145 090	3 572	5 579	7 545	20 977	26 870	19 317	18 586	12 515	10 725	7 917	11 356	131
1984	132 514	3 431	5 163	6 453	18 989	23 358	17 906	16 975	11 296	10 305	7 659	10 849	130

noch Anlage 13

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Verunglückte nach Altersgruppen

Jahr	Insgesamt	Im Alter von ... bis unter ... Jahren											Ohne Angabe
		unter 6	6 bis 10	10 bis 15	15 bis 18	18 bis 21	21 bis 25	25 bis 35	35 bis 45	45 bis 55	55 bis 65	65 und mehr	
		Leichtverletzte											
1954	201 820	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1955	227 442	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1956	232 563	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1957	227 232	6 803	13 351		18 072	64 334		44 742	27 122	27 537	15 895	9 376	—
1958	229 485	7 317	14 127		18 223	67 616		43 200	25 854	27 470	16 578	9 100	—
1959	272 876	8 411	16 436		21 163	84 780		50 923	28 857	31 465	19 468	11 064	309
1960	313 896	9 296	21 665					59 504				13 431	—
1961	310 312	8 548	22 582		18 843	91 854		62 084	34 586	32 729	24 113	12 549	2 424
1962	297 915	8 850	22 469		15 429	84 246		62 560	35 998	30 872	23 768	12 380	1 343
1963	294 373	8 982	22 690		17 564	78 970		63 209	36 607	28 635	23 891	12 536	1 289
1964	305 812	9 677	23 738		19 220	30 592	46 638	67 651	38 804	28 144	24 782	12 892	3 674
1965	300 765	9 902	23 800		19 007	29 424	42 516	68 624	38 214	28 148	24 514	13 090	3 526
1966	315 488	10 475	25 612		20 532	33 331	40 375	74 097	39 904	28 419	25 600	13 867	3 276
1967	314 778	11 146	27 567		20 968	35 398	38 053	72 038	38 822	28 145	25 542	14 357	2 742
1968	321 286	11 401	28 381		21 625	37 717	37 334	73 059	39 494	28 323	26 167	14 536	3 249
1969	322 286	10 925	14 830	13 631	22 040	39 470	37 772	74 001	40 652	27 262	24 826	14 273	2 604
1970	367 358	11 914	16 692	15 290	24 317	43 910	46 339	82 987	47 822	31 302	26 484	16 519	3 782
1971	357 447	11 651	15 993	15 755	25 484	44 683	46 117	75 804	46 180	30 499	24 668	16 548	4 063
1972	362 743	11 155	16 902	15 867	26 852	45 642	46 819	75 458	48 024	31 661	22 836	17 045	4 482
1973	338 232	9 799	15 864	16 740	26 395	40 908	41 802	67 802	45 971	31 192	20 814	16 761	4 184
1974	307 224	8 393	14 624	15 456	26 542	38 849	35 512	57 924	42 194	28 317	18 546	16 797	4 070
1975	319 759	8 960	14 767	16 747	33 172	44 432	36 229	57 070	43 660	28 325	18 366	17 198	833
1976	334 853	8 750	15 035	18 503	38 200	47 008	37 075	57 440	46 102	28 875	19 179	17 990	696
1977	354 407	8 671	15 347	20 549	41 726	50 851	39 710	59 053	48 990	30 199	19 435	19 228	648
1978	355 334	8 487	14 050	20 248	42 443	52 412	40 527	58 684	49 172	29 731	19 174	19 760	646
1979	339 915	7 782	12 460	19 841	43 345	51 563	39 311	54 289	46 408	28 217	17 671	18 282	746
1980	351 511	7 802	11 805	19 811	44 768	55 041	42 495	56 257	46 243	29 442	17 995	19 066	786
1981	336 542	7 551	10 854	18 602	41 552	53 063	42 239	54 462	43 247	29 132	17 483	17 801	356
1982	328 428	7 117	9 987	17 601	42 724	52 347	42 699	51 730	40 084	29 064	17 499	17 066	510
1983	344 120	7 333	10 330	17 567	44 045	54 596	45 399	55 134	41 146	31 538	19 113	17 416	503
1984	333 519	7 393	9 922	15 558	41 877	52 066	45 789	54 395	38 730	31 184	19 202	16 885	518

noch Anlage 13

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Insgesamt	darunter				
		Kinder im Alter von unter 15 Jahren[1])				
		zusammen	Art der Verkehrsbeteiligung			
			Fußgänger	Radfahrer[2])	Mitfahrer in Pkw	übrige
		Getötete				
1954	11 918	1 139	855	153	79	52
1955	12 651	1 035	761	155	70	49
1956	13 220	1 097	822	134	98	43
1957	13 004	1 108	829	130	69	80
1958	12 169	1 029	753	135	66	75
1959	13 822	1 162	840	173	65	84
1960	14 406	1 320	913	205	112	90
1961	14 543	1 396	939	233	159	65
1962	14 445	1 397	944	212	144	97
1963	14 513	1 388	909	239	165	75
1964	16 494	1 636	1 061	303	191	81
1965	15 753	1 614	1 065	294	186	69
1966	16 868	1 796	1 120	359	226	91
1967	17 084	1 909	1 235	384	221	69
1968	16 636	1 920	1 182	434	235	69
1969	16 646	1 919	1 146	429	285	59
1970	19 193	2 167	1 290	492	310	75
1971	18 753	2 049	1 208	447	329	45
1972	18 811	2 114	1 259	427	355	73
1973	16 302	1 781	1 023	389	315	54
1974	14 614	1 494	859	367	217	51
1975	14 870	1 423	772	374	214	63
1976	14 820	1 393	739	355	247	52
1977	14 978	1 354	664	412	228	50
1978	14 662	1 245	594	368	226	57
1979	13 222	1 050	471	316	203	60
1980	13 041	1 018	474	279	224	41
1981	11 674	760	376	208	142	34
1982	11 608	727	313	219	161	34
1983	11 732	679	285	206	157	31
1984	10 199	563	220	180	133	30

[1]) 1954 bis 1956: ohne Saarland, bis 1959 Kinder im Alter von 0 bis 13 Jahren und ab 1960 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren.

[2]) 1954 bis 1956: einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern.

noch Anlage 13

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Insgesamt	darunter				
		Kinder im Alter von unter 15 Jahren[1])				
		zusammen	Art der Verkehrsbeteiligung			
			Fußgänger	Radfahrer[2])	Mitfahrer in Pkw	übrige
		Schwerverletzte				
1954	132 332	13 256	9 282	2 416	905	653
1955	142 762	13 877	9 910	2 254	1 012	701
1956	144 632	14 794	10 757	2 213	1 243	581
1957	148 909	14 644	10 613	1 958	1 240	833
1958	143 039	14 683	10 686	1 931	1 305	761
1959	146 951	14 875	10 636	2 165	1 315	759
1960	141 064	16 738	11 631	2 693	1 613	801
1961	137 615	16 705	11 495	2 661	1 793	756
1962	130 573	16 832	11 649	2 599	2 008	576
1963	129 925	17 749	11 865	3 016	2 222	646
1964	140 360	19 539	12 663	3 471	2 735	670
1965	132 725	19 219	12 296	3 499	2 883	541
1966	141 344	20 738	13 129	3 869	3 167	573
1967	147 270	23 697	14 607	4 849	3 595	646
1968	147 432	24 202	14 715	5 279	3 594	614
1969	150 101	24 388	14 830	5 183	3 736	639
1970	164 437	26 436	16 149	5 346	4 336	605
1971	160 612	25 746	15 087	5 617	4 344	698
1972	165 784	27 455	16 462	5 911	4 333	749
1973	150 014	24 714	14 179	5 789	3 919	827
1974	139 918	23 541	13 747	5 645	3 349	800
1975	138 038	22 556	12 300	6 126	3 264	866
1976	145 728	23 080	11 865	6 873	3 353	989
1977	153 735	23 627	11 797	7 234	3 529	1 067
1978	153 310	22 661	11 051	7 102	3 505	1 003
1979	146 526	20 523	9 648	6 660	3 178	1 037
1980	148 952	19 496	9 441	6 071	3 042	942
1981	139 402	17 588	8 470	5 799	2 550	769
1982	138 760	16 762	7 855	5 688	2 488	731
1983	145 090	16 696	7 600	5 820	2 534	742
1984	132 514	15 047	7 053	5 044	2 285	665

noch Anlage 13

noch **Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984**

Verunglückte Kinder nach Art der Verkehrsbeteiligung

Jahr	Insgesamt	darunter				
		Kinder im Alter von unter 15 Jahren[1])				
		zusammen	Art der Verkehrsbeteiligung			
			Fußgänger	Radfahrer[2])	Mitfahrer in Pkw	übrige
		Leichtverletzte				
1954	197 200	17 810	10 750	4 441	1 515	1 104
1955	222 110	19 103	11 939	4 403	1 530	1 231
1956	226 813	20 135	12 944	4 035	2 120	1 036
1957	227 232	20 154	12 965	3 569	2 034	1 586
1958	229 485	21 444	13 814	3 739	2 419	1 472
1959	272 876	24 847	15 072	4 707	3 177	1 891
1960	313 896	30 114	16 999	6 417	4 545	2 153
1961	310 312	31 130	16 790	6 665	5 428	2 247
1962	297 915	31 319	16 151	6 366	6 775	2 027
1963	294 373	31 672	15 569	6 710	7 448	1 945
1964	305 812	33 415	16 170	7 055	8 413	1 777
1965	300 765	33 702	15 604	6 917	9 474	1 707
1966	315 488	36 087	16 225	7 422	10 779	1 661
1967	314 778	38 713	16 952	8 685	11 289	1 787
1968	321 286	39 782	16 796	9 092	12 172	1 722
1969	322 286	39 386	16 471	8 745	12 471	1 699
1970	367 358	43 896	17 965	9 210	14 996	1 725
1971	357 447	43 399	16 878	9 861	14 815	1 845
1972	362 743	43 924	17 317	9 603	15 071	1 933
1973	338 232	42 403	16 123	10 048	13 860	2 372
1974	307 224	38 473	15 129	9 457	12 057	1 830
1975	319 759	40 474	14 419	11 695	12 162	2 198
1976	334 853	42 288	14 637	13 133	12 718	1 800
1977	354 407	44 567	14 173	14 431	13 493	2 470
1978	355 334	42 785	13 021	13 706	13 579	2 479
1979	339 915	40 083	12 014	13 878	11 737	2 454
1980	351 511	39 418	11 954	13 539	11 650	2 275
1981	336 542	37 007	11 121	13 195	10 677	2 014
1982	328 428	34 705	10 183	13 048	9 570	1 904
1983	344 120	35 230	9 654	13 250	10 264	2 062
1984	333 519	32 873	8 999	11 825	10 041	2 008

[1]) 1954 bis 1956: ohne Saarland, bis 1959 Kinder im Alter von 0 bis 13 Jahren und ab 1960 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren.

[2]) 1954 bis 1956: einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern.

Anlage 14

Das Unfallgeschehen 1984 im Überblick

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 1984 gegen 1983 in %
	1979	1982	1983	1984	
Ursachen von Unfällen mit Personenschäden					
Unfallbezogene Ursachen insgesamt	53 450	43 596	45 150	42 934	– 4,9
darunter:					
Glätte durch Regen	16 366	13 372	15 272	15 149	– 0,8
Glätte durch Schnee, Eis	23 544	16 291	16 351	14 922	– 8,7
Mitverursachend bei ... % der Unfälle					
Insgesamt	*14,5*	*12,2*	*12,1*	*11,9*	×
darunter:					
Glätte durch Regen	*4,5*	*3,7*	*4,1*	*4,2*	×
Glätte durch Schnee, Eis	*6,4*	*4,5*	*4,4*	*4,2*	×
Fahrzeugbezogene Ursachen (Technische Mängel)					
Insgesamt	6 937	7 020	7 443	6 876	– 7,6
je 1 000 beteiligte Fahrzeuge	10,8	11,1	11,2	10,7	– 4,5
Personenbezogene Ursachen					
Fehlverhalten der Beteiligten insgesamt	523 120	510 475	530 056	512 624	– 3,3
darunter von:					
Fahrern von					
Güterkraftfahrzeugen	25 448	20 751	20 993	21 105	+ 0,5
Personenkraftwagen	331 039	322 566	339 352	330 139	– 2,7
motorisierten Zweirädern	69 621	72 552	72 176	66 955	– 7,2
Fahrrädern	36 019	42 895	46 806	44 990	– 3,9
Fußgängern	50 369	42 348	41 522	40 317	– 2,9
Je 1 000 Beteiligte insgesamt	741	745	739	737	– 0,3
darunter von:					
Fahrern von					
Güterkraftfahrzeugen	694	700	693	713	+ 2,9
Personenkraftwagen	740	760	753	748	– 0,7
motorisierten Zweirädern	760	746	733	734	+ 0,1
Fahrrädern	691	678	693	684	– 1,3
Fußgängern	823	773	767	778	+ 1,4
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	472 554	467 941	488 332	472 097	– 3,3
darunter:					
Alkoholeinfluß	44 420	42 052	41 495	37 431	– 9,8
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	106 440	102 097	106 594	99 638	– 6,5
Abstand	33 373	31 300	33 054	34 883	+ 5,5
Vorfahrt, Vorrang	71 188	69 446	72 922	70 180	– 3,8
Je 1 000 beteiligte Fahrzeugführer insgesamt	733	743	737	735	– 0,3
darunter:					
Alkoholeinfluß	69	67	63	58	– 7,9
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	165	162	161	155	– 3,7
Abstand	52	50	50	54	+ 8,0
Vorfahrt, Vorrang	110	110	110	109	– 0,9

noch Anlage 14

Das Unfallgeschehen 1984 im Überblick

Gegenstand der Nachweisung	Jahr				Veränderung 1984 gegen 1983 in %
	1979	1982	1983	1984	
Fehlverhalten der Führer von Personenkraftwagen insgesamt	331 039	322 566	339 352	330 139	– 2,7
darunter:					
Alkoholeinfluß	33 657	31 655	31 234	27 854	– 10,8
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	83 567	77 018	81 136	75 901	– 6,5
Abstand	24 095	22 364	24 152	26 056	+ 7,9
Vorfahrt, Vorrang	52 189	51 371	54 529	53 056	– 2,7
Je 1000 beteiligte Führer von Personenkraftwagen insgesamt	740	760	753	748	– 0,7
darunter:					
Alkoholeinfluß	75	75	69	63	– 8,7
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	187	182	180	172	– 4,4
Abstand	54	53	54	59	+ 9,3
Vorfahrt, Vorrang	117	121	121	120	– 0,8

Anlage 15

Ursachen von Straßenverkehrsunfällen 1984
Fehlverhalten der Fahrzeugführer nach Altersgruppen bei Unfällen mit Personenschaden
Alle Fahrzeugführer

Ursache	Insgesamt[1]	darunter im Alter ... von bis unter ... Jahren								
		15 bis 18	18 bis 21	21 bis 25	25 bis 35	35 bis 45	45 bis 55	55 bis 65	65 bis 75	75 und mehr
Fehlverhalten der Fahrzeugführer insgesamt	472 097	33 939	86 677	76 287	88 788	62 053	47 982	26 237	12 929	5 767
Verkehrstüchtigkeit	41 272	1 602	7 336	8 264	10 321	4 655	4 359	1 763	565	228
darunter:										
Alkoholeinfluß	37 431	1 500	6 607	7 552	9 540	6 180	4 012	1 475	351	78
Straßenbenutzung	36 935	4 635	6 487	5 216	5 441	3 554	2 989	1 569	835	379
Nicht angepaßte Geschwindigkeit	99 638	6 738	26 703	20 704	19 594	11 309	7 481	3 360	1 324	434
Abstand	34 583	2 335	5 791	5 665	7 273	5 457	4 199	2 041	861	253
Überholen	22 354	2 597	4 081	3 517	3 609	2 342	1 781	1 029	430	168
Vorbeifahren	1 846	153	303	267	325	267	190	107	43	18
Nebeneinanderfahren	3 578	133	392	447	679	507	382	217	101	45
Vorfahrt/ Vorrang	70 180	4 251	10 257	9 296	12 224	9 741	8 762	5 847	3 510	1 836
darunter:										
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	50 780	2 437	7 548	6 753	8 814	7 087	6 550	4 436	2 798	1 455
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	7 593	533	1 047	1 048	1 364	1 059	893	617	299	159
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	68 087	3 910	9 408	8 992	12 322	9 722	8 287	5 168	2 830	1 309
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	23 339	1 370	3 308	3 303	4 380	3 448	2 627	1 340	646	253
darunter:										
An Fußgängerüberwegen und -furten	5 193	225	670	694	972	770	690	372	202	99
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	3 953	39	344	506	991	833	567	275	97	36
Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften	1 325	255	176	122	169	130	94	51	21	7
Ladung, Besetzung	1 638	241	143	185	259	216	186	67	15	5
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	63 069	5 677	11 778	9 803	11 201	7 872	6 058	3 403	1 651	763

[1]) Einschließlich ohne Angabe des Alters.

Anlage 16

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Unfälle nach Ländern

Jahr	Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Bremen	Nordrhein-Westfalen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Baden-Württemberg	Bayern	Saarland	Berlin (West)	Bundesgebiet
	Unfälle mit Getöteten											
1954	341	284	1 336	85	3 533	853	809	1 745	2 084	145	260	11 475
1955	375	265	1 468	137	3 700	901	828	1 725	2 277	133	308	12 117
1956	407	275	1 549	142	3 980	883	845	1 745	2 341	196	327	12 690
1957	391	287	1 601	109	3 684	873	853	1 718	2 231	214	306	12 267
1958	446	194	1 582	83	3 385	861	778	1 592	2 080	214	237	11 452
1959	469	216	1 785	95	3 769	1 006	1 003	1 815	2 334	215	277	12 984
1960	519	250	1 872	118	3 906	1 080	930	1 839	2 446	277	291	13 525
1961	548	271	1 852	103	3 993	985	962	1 860	2 427	242	316	13 559
1962	598	337	1 974	111	3 837	1 078	880	1 680	2 378	266	324	13 463
1963	555	290	1 987	105	3 712	1 028	945	1 736	2 475	244	336	13 413
1964	636	337	2 361	109	4 394	1 173	982	1 982	2 703	273	313	15 263
1965	599	306	2 330	102	4 085	1 083	924	1 955	2 666	276	287	14 613
1966	639	322	2 452	87	4 359	1 238	989	2 101	2 836	260	313	15 596
1967	682	313	2 390	100	4 339	1 341	1 045	2 203	2 794	242	288	15 737
1968	694	287	2 353	107	4 020	1 193	1 085	2 126	2 848	235	332	15 280
1969	722	319	2 445	119	3 962	1 200	986	2 150	2 778	241	363	15 285
1970	800	366	2 648	145	4 257	1 501	1 088	2 508	3 531	285	343	17 472
1971	830	317	2 702	114	4 050	1 420	1 117	2 504	3 359	279	399	17 091
1972	757	337	2 721	114	3 857	1 469	1 098	2 601	3 405	311	358	17 028
1973	654	273	2 251	124	3 387	1 258	962	2 343	2 877	269	317	14 715
1974	588	267	2 030	79	2 966	1 105	868	2 134	2 810	221	321	13 369
1975	618	246	2 116	80	3 030	1 021	877	2 057	2 958	237	304	13 544
1976	551	275	2 010	96	3 031	1 105	897	2 046	2 977	294	268	13 550
1977	653	242	2 097	83	2 988	1 107	842	2 095	2 972	236	282	13 599
1978	572	276	1 973	76	2 998	1 087	849	2 067	2 980	218	272	13 368
1979	464	220	1 707	72	2 466	1 021	724	1 964	3 005	186	204	12 033
1980	467	202	1 755	55	2 691	1 014	764	1 821	2 683	205	254	11 911
1981	475	222	1 488	73	2 291	942	658	1 614	2 465	184	220	10 632
1982	453	174	1 535	66	2 343	904	645	1 567	2 505	182	207	10 581
1983	465	168	1 593	71	2 387	941	662	1 589	2 377	179	208	10 640
1984	413	125	1 361	62	1 993	880	583	1 390	2 180	155	162	9 304

noch Anlage 16

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Unfälle nach Ländern

Jahr	Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Bremen	Nordrhein-Westfalen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Baden-Württemberg	Bayern	Saarland	Berlin (West)	Bundesgebiet
	Unfälle mit Personenschaden											
1954	8 804	10 042	30 002	3 357	76 491	23 507	14 323	39 089	47 671	4 220	10 419	267 925
1955	9 882	11 225	33 874	4 090	85 650	24 717	16 878	40 969	51 659	4 912	12 215	296 071
1956	10 324	11 995	35 268	4 545	90 696	26 025	17 175	40 168	52 621	5 324	12 671	307 012
1957	10 478	12 627	33 696	4 620	88 069	25 295	16 759	38 788	50 884	5 443	13 207	299 866
1958	11 011	11 118	34 179	4 399	87 442	25 564	17 567	38 709	49 244	5 376	12 088	296 697
1959	12 196	12 331	37 175	4 571	96 981	27 810	19 996	43 448	54 077	6 066	12 942	327 595
1960	13 185	12 972	39 476	5 109	105 141	29 024	20 861	45 054	57 962	6 725	13 806	349 315
1961	13 200	12 604	38 529	4 791	103 463	28 227	20 333	43 819	54 852	6 023	13 706	339 547
1962	12 968	12 745	36 844	4 320	97 171	27 445	19 297	40 922	51 553	5 736	12 256	321 257
1963	12 589	11 750	36 500	3 887	92 857	26 829	19 120	41 080	52 349	5 644	12 237	314 642
1964	13 032	11 015	39 783	3 850	97 895	27 349	19 612	42 921	55 115	5 590	12 506	328 668
1965	12 528	10 312	38 002	3 680	92 434	27 661	19 099	41 513	54 278	5 413	11 441	316 361
1966	13 379	11 226	40 109	3 863	96 105	29 022	20 261	44 291	57 197	5 729	11 440	332 622
1967	14 297	11 182	40 837	4 079	95 253	29 687	20 587	44 943	57 132	5 602	11 953	335 552
1968	14 877	11 627	41 207	4 179	96 280	30 498	21 027	44 166	57 621	5 753	12 469	339 704
1969	15 153	11 507	39 409	4 224	97 079	31 465	20 207	44 147	56 616	5 594	13 520	338 921
1970	16 851	12 823	43 727	4 552	106 377	34 930	22 461	50 414	64 620	6 542	14 313	377 610
1971	17 233	12 694	43 573	4 467	101 213	34 859	21 905	49 360	63 500	6 419	13 954	369 177
1972	18 029	12 765	44 832	4 552	101 312	35 619	22 944	51 664	65 888	6 805	14 365	378 775
1973	17 139	11 827	42 464	4 692	93 216	33 043	21 627	48 288	61 114	6 454	13 861	353 725
1974	15 513	10 577	39 227	4 343	87 254	30 771	20 069	45 999	57 893	6 178	13 176	331 000
1975	16 376	10 450	40 790	4 345	86 602	30 798	20 709	47 858	60 780	6 364	12 660	337 732
1976	17 716	10 916	43 813	4 633	93 659	32 276	22 028	50 590	63 964	6 863	13 236	359 694
1977	18 720	11 312	45 868	4 960	99 049	33 716	23 371	53 020	68 037	7 018	13 955	379 046
1978	18 587	11 194	46 312	4 802	97 212	34 358	23 285	54 008	69 548	6 975	14 071	380 352
1979	16 815	9 914	42 431	4 335	93 468	33 309	22 780	53 971	70 229	6 913	13 335	367 500
1980	17 684	11 148	44 178	4 605	98 311	34 279	23 174	53 924	71 093	7 141	13 698	379 235
1981	17 427	11 104	42 087	4 533	93 810	32 808	21 831	51 547	67 189	6 646	13 635	362 617
1982	17 393	10 196	42 109	4 448	94 096	32 142	21 526	50 333	67 209	6 354	12 867	358 693
1983	18 394	10 716	44 069	4 618	97 886	33 984	22 700	52 891	69 042	6 571	13 236	374 107
1984	17 639	10 287	42 474	4 441	93 749	33 213	21 758	50 652	66 398	6 284	12 570	359 485

noch Anlage 16

Straßenverkehrsunfälle 1954 bis 1984

Unfälle nach Ländern

Jahr	Schleswig-Holstein	Hamburg	Niedersachsen	Bremen	Nordrhein-Westfalen	Hessen	Rheinland-Pfalz	Baden-Württemberg	Bayern	Saarland	Berlin (West)	Bundesgebiet
	Unfälle mit schwerem Sachschaden[1]											
1954	2 735	5 148	8 870	1 481	22 879	9 301	5 379	16 215	13 980	1 458	4 764	92 210
1955	3 083	5 491	11 734	1 747	29 427	11 606	6 449	19 244	17 564	1 645	6 208	114 200
1956	3 544	5 630	13 197	2 243	35 099	13 449	7 647	22 259	19 876	1 869	7 345	132 158
1957	5 280	9 197	12 919	2 509	33 956	12 768	7 378	21 920	18 383	1 881	4 709	130 900
1958	7 481	10 618	14 559	3 015	39 756	16 387	8 536	30 149	20 299	1 881	5 160	157 841
1959	10 181	17 350	16 468	3 897	60 197	22 810	13 494	35 759	34 328	3 225	7 708	225 417
1960	14 939	23 481	29 362	5 698	102 001	31 658	20 191	46 591	55 857	5 139	12 321	347 238
1961	17 796	28 542	40 249	6 417	119 506	37 101	22 568	51 797	61 842	6 481	14 901	407 200
1962	19 774	32 842	46 972	7 052	142 372	42 307	26 946	62 276	77 650	6 803	17 083	482 077
1963	22 070	24 574	54 736	7 342	148 604	48 167	31 243	70 356	87 492	8 641	20 806	524 031
1964	4 289	4 351	9 831	1 443	29 895	9 513	6 281	15 872	15 095	1 221	3 389	101 180
1965	4 696	5 164	10 495	1 597	31 465	10 800	7 152	17 361	17 126	1 269	4 622	111 747
1966	5 424	6 430	12 239	1 835	36 224	12 707	7 934	19 476	19 786	1 461	5 849	129 365
1967	5 500	6 507	11 992	1 482	36 455	13 527	7 969	19 428	19 372	1 529	5 215	128 976
1968	5 845	6 710	13 147	1 654	37 649	14 704	8 563	20 245	20 089	1 619	6 353	136 578
1969	6 660	7 568	12 169	1 855	36 503	14 808	8 767	18 655	20 171	1 191	7 211	135 558
1970	8 750	9 748	14 306	2 242	42 870	18 097	10 803	24 138	25 066	1 320	9 171	166 511
1971	9 147	12 841	15 183	2 599	42 855	20 102	12 199	25 640	28 078	1 582	10 058	180 284
1972	10 629	14 573	21 690	3 311	47 634	23 652	14 557	28 857	33 573	1 751	11 615	211 842
1973	10 595	14 391	20 219	3 505	44 680	23 550	14 587	28 956	34 144	1 535	12 135	208 297
1974	9 873	13 098	19 055	3 666	43 457	23 222	14 736	28 974	35 548	1 509	11 998	205 136
1975	11 114	12 276	21 529	5 162	43 361	29 214	17 057	36 754	40 481	3 341	14 053	234 344
1976	14 699	15 702	27 578	6 131	55 195	36 693	20 693	44 481	49 625	4 303	17 201	292 301
1977	17 878	17 686	32 336	7 428	65 044	43 572	24 528	51 293	59 725	5 624	20 403	345 517
1978	20 118	18 959	37 441	8 427	73 539	50 142	28 105	58 922	72 475	6 549	23 353	398 032
1979	21 582	19 029	40 254	8 016	80 646	54 199	30 247	63 267	79 770	7 219	26 339	430 566
1980	22 929	18 878	43 401	8 533	88 340	58 005	32 266	66 571	86 791	7 949	28 447	462 110
1981	23 964	19 868	45 937	8 871	93 021	60 094	33 063	67 398	89 151	8 379	32 515	482 261
1982	23 465	18 658	46 839	8 584	96 555	58 440	33 053	68 564	85 517	8 717	31 304	479 696
1983	11 421	8 473	21 242	4 418	52 758	28 768	15 691	33 647	39 920	3 939	12 186	232 463
1984	11 632	8 505	22 886	3 755	53 501	31 357	17 346	32 490	42 037	4 336	10 363	238 208

[1]) 1954 bis 1963 Unfälle mit nur Sachschaden von DM 200 und mehr. 1964 bis 1982 Sachschaden von DM 1 000 und mehr bei einem der Beteiligten. Ab 1983 Sachschaden von DM 3 000 und mehr bei einem der Geschädigten.

Anlage 17

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland

Land	1975	1978	1979	1980	1981	1982	1983	Veränderung gegen Vorjahr
	Insgesamt							
Bundesrepublik Deutschland	472 667	523 306	499 663	513 504	487 618	478 796	500 942	+4,6
Deutsche Demokratische Republik	49 141	49 609	45 966	42 462	42 192	42 772	42 641	−0,3
Belgien	84 478	89 863	84 105	84 700	81 804	79 757	81 487	+2,2
Dänemark	20 927	20 366	17 217	15 751	14 311	14 100	13 806	−2,1
Frankreich	366 820	339 697	348 101	345 977	346 707	324 924	306 040	−5,8
Großbritannien ohne Nordirland	324 950	349 795	334 513	328 600	324 840	334 296	308 584	−7,7
Italien	239 409	215 521	229 892	231 410	233 314	225 132	227 429	+1,0
Niederlande	62 300	64 424	58 596	58 620	55 312	53 922	—	—
Österreich	68 348	60 929	63 000	64 367	64 213	64 132	66 540	+3,8
Schweden	21 981	21 607	20 478	20 094	19 348	20 035	20 582	+2,7
Schweiz	31 194	33 573	33 708	33 572	32 867	32 550	33 630	+3,3
Tschechoslowakei	40 510	39 518	34 432	31 881	31 921	30 045	31 740	+5,6
USA	1 844 525	2 050 331	2 051 088	3 461 091	3 531 301	3 242 721	3 475 584	+7,2
	Getötete							
Bundesrepublik Deutschland	14 870	14 662	13 222	13 041	11 674	11 608	11 732	+1,1
Deutsche Demokratische Republik	2 141	2 252	2 023	2 009	1 961	1 842	1 821	−1,1
Belgien	2 346	2 589	2 326	2 396	2 216	2 064	2 090	+1,3
Dänemark	827	849	730	690	662	658	669	+1,7
Frankreich	13 090	11 957	12 197	12 384	12 425	12 102	11 677	−3,5
Großbritannien ohne Nordirland	6 366	6 831	6 352	6 010	5 846	5 934	5 445	−8,2
Italien	9 511	7 965	8 318	8 537	8 072	7 706	7 685	−0,3
Niederlande	2 321	2 294	1 977	1 997	1 807	1 710	1 756	+2,7
Österreich	2 203	1 886	1 901	1 742	1 695	1 681	1 756	+4,5
Schweden	1 172	1034	926	848	784	758	779	+2,8
Schweiz	1 243	1 268	1 268	1 246	1 165	1 192	1 097	−5,4
Tschechoslowakei	1 946	1 933	1 626	1 905	1 815	1 594	1 605	+0,7
USA	44 525	50 331	51 088	51 091	49 301	43 721	42 584	−2,6

Quelle: Statistisches Bundesamt, ECE

Anlage 18

Bei Straßenverkehrsunfällen getötete Personen in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland 1983

Land	Wohnbevölkerung[1]	Bestand an Personenkraftwagen	Getötete je 1 Mio. Einwohner			Getötete Pkw-Insassen je 1 Mio. zugelassene Personenkraftwagen
	1 000		insgesamt	darunter Fußgänger	Fahrradbenutzer	
Bundesrepublik Deutschland	61 423	24 689	191	41	17	245
Deutsche Demokratische Republik	16 697	3 020	109	33	10	149
Belgien	9 856	3 263	212	38	26	350
Dänemark	5 114	1 390	131	30	19	186
Finnland	4 863	1 410	124	31	20	184
Frankreich	54 652	20 600	214	34	10	338
Griechenland	9 848	1 073	161	44	2	425
Großbritannien	56 377	15 854	97	34	6	128
Irland	3 508	724	153	50	13	302
Italien	56 836	19 616	135	25	10	173
Japan[2]	118 693	25 539	76	23	8	88
Jugoslawien	22 795	2 777	198	67	15	574
Niederlande	14 362	4 750	122	20	28	164
Norwegen	4 129	1 383	99	25	6	148
Österreich	7 552	2 468	233	50	11	379
Schweden	8 339	3 007	94	19	11	129
Schweiz	6 531	2 552	179	37	11	205
Spanien	38 228	8 714	122	28	3	290
Tschechoslowakei	15 415	2 511	104	42	11	216
Ungarn	10 690	1 258	149	59	21	336
Vereinigte Staaten	234 193	125 382	182	29	4	183

[1]) Stand Jahresmitte.
[2]) 1982.

Anlage 19

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Kinder im Alter unter 15 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland und im Ausland

Land	Verunglückte		Getötete		Verunglückte je 100 000 Einwohner unter 15 Jahren	Getötete je 100 000 Einwohner unter 15 Jahren	Einwohner unter 15 Jahren — 1 000 —
	insgesamt	darunter Fußgänger und Radfahrer[1])	insgesamt	darunter Fußgänger und Radfahrer[1])			
Bundesrepublik Deutschland	52 605	37 672	679	496	528	6,8	9 957
Deutsche Demokratische Republik	4 492	3 147	117	72	139	3,6	3 229
Belgien	7 918	4 521	145	93	403	7,4	1 966
Dänemark	1 434	1 044	53	38	144	5,3	993
Frankreich	30 536	15 451	696	371	258	5,9	11 851
Griechenland	2 401	1 313	89	56	111	4,1	2 156
Großbritannien	46 762	35 564	562	471	419	5,0	11 170
Italien[2])	16 650	6 839	419	235	134	3,4	12 403
Niederlande[2])	6 927	5 604	174	140	225	5,7	3 073
Österreich	5 717	3 467	77	45	387	5,2	1 477
Schweden	1 738	913	47	26	113	3,0	1 544
Schweiz	2 875	2 046	64	52	242	5,4	1 188
Spanien[2])	10 996	5 411	328	170	115	3,4	9 533
Tschechoslowakei	5 034	3 685	135	100	133	3,6	3 773

*) Für 1984 liegen noch keine Ergebnisse aus dem Ausland vor.
[1]) Einschließlich Mitfahrer auf Fahrrädern.
[2]) 1982.

Anlage 20

Helmtragequoten der helmtragepflichtigen Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder sowie der nicht-helmtragepflichtigen Mofafahrer*)

	Helmtragequoten in % (Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung)		
	alle helmtragepflichtigen Fahrzeuge		nicht-helmtragepflichtige Mofas
	Fahrer	Mitfahrer[1])	Fahrer
Mai 1979	74 (2 454)	62 (497)	14 (1 654)
August 1979	72 (2 044)	66 (382)	16 (1 561)
November 1979	83 (1 952)	56 (297)	37 (1 732)
Mai 1980	79 (2 308)	66 (471)	21 (1 478)
September 1980	93 (1 703)	84 (331)	24 (1 302)
Mai 1981	96 (2 529)	89 (432)	26 (1 180)
September 1981	96 (2 401)	90 (375)	33 (1 579)
Mai 1982	94 (2 181)	94 (258)	17 (1 083)
September 1982	94 (2 446)	95 (331)	19 (1 861)
Mai 1983	94 (2 207)	94 (293)	27 (1 011)
September 1983	96 (1 880)	95 (205)	21 (1 169)
Mai 1984	97 (1 924)	99 (248)	28 (999)
September 1984	97 (1 748)	97 (199)	22 (1 156)
Mai 1985	97 (1 961)	97 (245)	22 (857)
September 1985	96 (2 152)	96 (259)	22 (1 301)

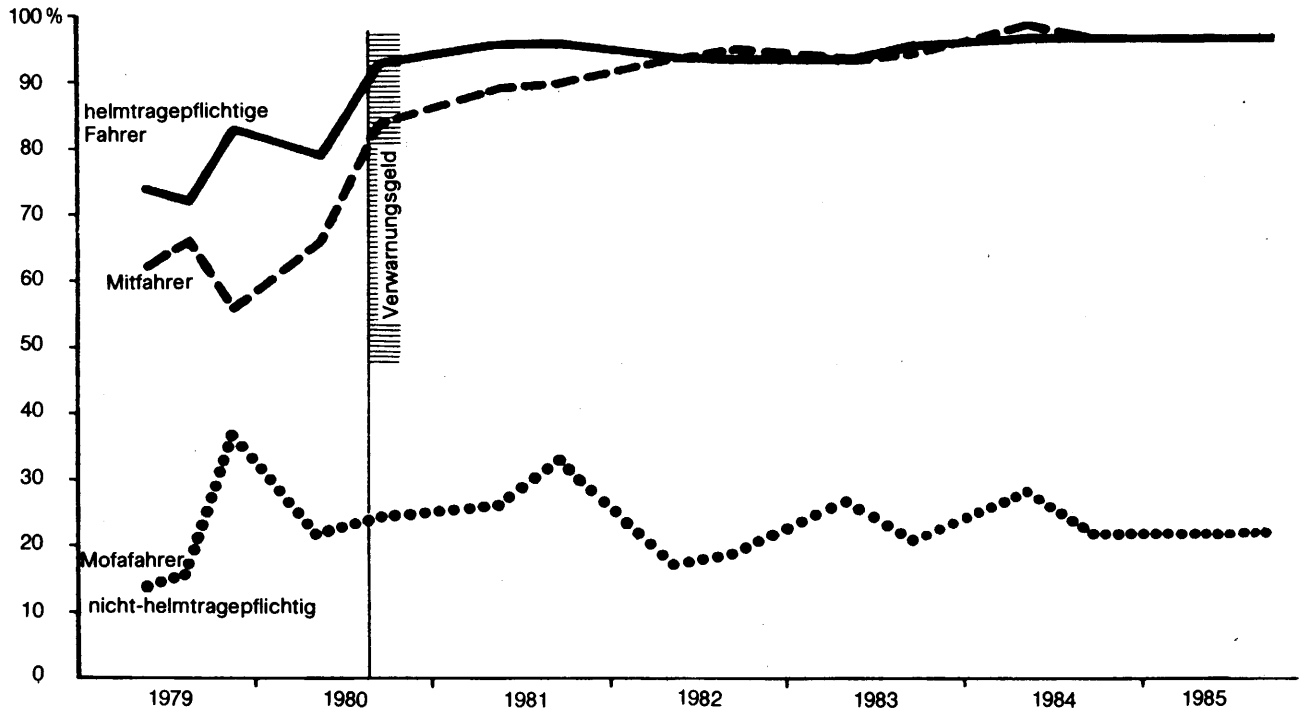
*) Seit dem 1. Oktober 1985 gilt auch für Mofafahrer die Helmtragepflicht. Eine Sondererhebung der Bundesanstalt Anfang Oktober ergab Helmtragequoten der Mofafahrer von über 90 %.

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 21

Helmtragequoten der helmtragepflichtigen und nicht-helmtragepflichtigen Fahrer und Mitfahrer motorisierter Zweiräder im Zeitvergleich ab Mai 1979

in %



Quelle:
Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 22

Gurtanlagequoten von Fahrern und Beifahrern in Pkw nach Straßentypen im Zeitvergleich [1])

in %

	Autobahn		Landstraße		Innerorts		Querschnitt [2])	
	Fahrer	Beifahrer	Fahrer	Beifahrer	Fahrer	Beifahrer	Fahrer	Beifahrer
August 1975	68 (1 451)	67 (450)	44 (667)	42 (349)	25 (762)	22 (259)	39 (2 890)	41 (1 058)
November 1975 .	70 (4 866)	68 (2 842)	46 (4 199)	48 (2 084)	30 (5 304)	25 (1 553)	42 (14 369)	41 (6 479)
Januar 1976	77 (5 874)	nicht erh.	73 (3 953)	nicht erh.	45 (1 342)	nicht erh.	62 (11 169)	nicht erh.
März 1976	79 (6 878)	74 (3 867)	60 (4 950)	61 (2 419)	42 (5 049)	43 (1 397)	55 (16 877)	55 (7 683)
Oktober 1976 ...	77 (5 147)	79 (3 102)	54 (4 186)	58 (2 121)	36 (7 467)	34 (2 201)	49 (16 800)	51 (7 424)
März 1977	76 (5 262)	79 (3 119)	55 (4 270)	59 (2 152)	36 (7 642)	38 (2 312)	50 (17 174)	53 (7 583)
September 1977	74 (5 326)	77 (3 343)	56 (4 442)	58 (2 171)	41 (7 833)	42 (2 412)	52 (17 601)	54 (7 926)
März 1978	76 (5 394)	78 (3 075)	58 (4 466)	61 (2 157)	44 (7 934)	40 (2 220)	54 (17 794)	54 (7 452)
September 1978	79 (5 441)	81 (3 310)	65 (4 599)	69 (2 255)	49 (8 010)	50 (2 414)	59 (18 050)	62 (7 979)
März 1979	85 (5 528)	85 (3 230)	67 (4 655)	70 (2 253)	45 (8 199)	43 (2 304)	59 (18 382)	61 (7 787)
September 1979	85 (5 497)	85 (3 482)	67 (4 702)	70 (2 522)	48 (8 207)	46 (2 564)	61 (18 406)	62 (8 568)
März 1980	79 (5 549)	79 (3 053)	63 (4 739)	67 (2 330)	42 (8 280)	42 (2 304)	56 (18 568)	58 (7 687)
September 1980	80 (5 600)	82 (3 280)	65 (4 800)	69 (2 250)	45 (8 395)	48 (2 287)	58 (18 795)	62 (7 817)
März 1981	77 (5 600)	79 (2 951)	61 (4 796)	64 (2 158)	43 (8 397)	45 (2 402)	56 (18 793)	58 (7 511)
September1981 .	82 (5 599)	86 (3 381)	64 (4 800)	71 (2 393)	46 (8 399)	51 (2 359)	58 (18 798)	65 (8 133)
März 1982	83 (5 585)	87 (2 998)	66 (4 798)	70 (2 309)	48 (8 399)	45 (2 326)	60 (18 782)	62 (7 633)
September/ Oktober 1982 .	84 (5 598)	88 (3 396)	68 (4 801)	73 (2 465)	50 (8 404)	50 (2 344)	63 (18 803)	65 (8 205)
März 1983	81 (5 608)	84 (3 150)	67 (4 803)	72 (2 225)	44 (8 406)	46 (2 358)	59 (18 817)	62 (7 733)
September/ Oktober 1983 .	81 (5 600)	84 (3 318)	65 (4 800)	70 (2 375)	45 (8 398)	47 (2 396)	58 (18 798)	62 (8 089)
März 1984	81 (5 599)	83 (2 955)	62 (4 800)	64 (2 150)	47 (8 399)	49 (2 186)	58 (18 798)	60 (7 291)
September 1984	97 (5 599)	97 (3 241)	94 (4 800)	93 (2 328)	88 (8 399)	88 (2 279)	92 (18 798)	91 (7 848)
März 1985	97 (5 345)	96 (2 761)	93 (4 800)	92 (2 091)	91 (8 400)	91 (2 162)	93 (18 545)	92 (7 014)
September 1985	96 (5 597)	95 (3 279)	95 (4 796)	95 (2 237)	91 (8 396)	91 (2 296)	93 (18 789)	93 (7 812)

[1]) Die Daten wurden durch direkte Verhaltensbeobachtungen im fließenden Verkehr erhoben (Verkehrsgrößen). Die Prozentzahlen geben die Gurtanlegequoten für Fahrer und Beifahrer an. Zahlen in Klammern sind die Basen der Prozentuierung.

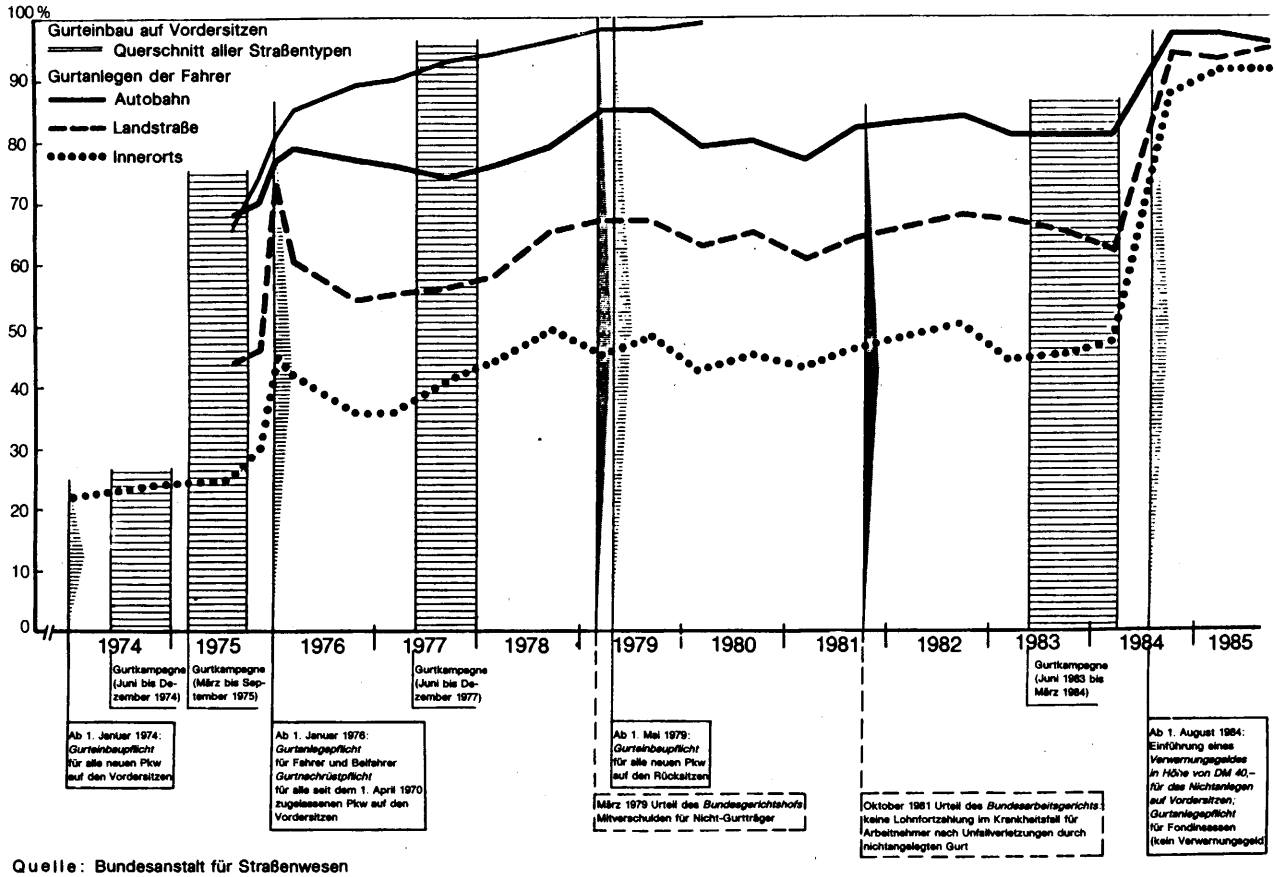
[2]) Zur Berechnung der Quoten im Verkehrsquerschnitt aller Straßentypen (gesamter Straßenverkehr) wurden die Werte der einzelnen Straßentypen im Verhältnis Autobahn : Landstraße : Innerortsstraße gleich 1 : 3,65 : 3,44 gewichtet.

Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 23

Entwicklung der Gurteinbau- und -anlegequoten 1974 bis 1985

in %



Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Anlage 24

Prüfungen zur Erlangung einer Fahr- bzw. Fahrlehrerlaubnis nach Erlaubnisarten und Klassen 1982 bis 1984

Art und Klasse der Fahrerlaubnis	Insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1982	1983	1984[2]	1982	1983	1984
	Anzahl					
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	420 315	377 900	565 779	67 652	63 462	.
Klasse 1b	211 588	207 872	333 150	19 278	21 667	.
Klasse 2	54 343	52 239	100 377	1 943	1 834	.
Klasse 3	1 696 530	1 745 028	2 881 350	801 556	836 103	.
Klasse 4	8 718	4 623	5 899	1 474	902	.
Klasse 5	17 690	18 571	18 643	2 287	2 463	.
zusammen	2 409 184	2 406 233	3 905 198	894 190	926 431	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	1 897 893	1 979 229	3 232 058	839 431	879 856	.
Erweiterung	478 357	399 680	642 952	52 228	44 430	.
erneute Erteilung	18 262	17 493	25 003	513	776	.
Ausländererteilung [1]	14 672	9 831	5 185	2 018	1 369	.
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen	12 812	11 769	16 058	1 000	911	.
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	1 515	709	634	230	101	.
zusammen	14 327	12 478	16 692	1 230	1 012	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	.	.	.	.	.	.
erneute Erteilung	.	.	.	.	.	.
Verlängerung	.	.	.	.	.	.
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	1 252	1 161	1 271	.	.	.
Klasse 2	323	274	374	.	.	.
Klasse 3	1 306	1 166	1 380	.	.	.
zusammen	2 881	2 601	3 025	227	211	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	2 034	2 014	2 452	168	166	.
erneute Erteilung	269	—	—	21	—	.
Erweiterung	578	587	573	38	45	.
	Anteil nicht bestandener Prüfungen in %					
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	*21,0*	*20,3*	*13,2*	*26,7*	*28,0*	.
Klasse 1b	*27,3*	*27,2*	*17,5*	*30,2*	*30,1*	.
Klasse 2	*29,3*	*27,9*	*18,1*	*30,5*	*34,0*	.
Klasse 3	*37,0*	*36,8*	*25,1*	*39,7*	*39,8*	.
Klasse 4	*46,2*	*29,4*	*20,1*	*40,1*	*35,3*	.
Klasse 5	*25,1*	*25,5*	*25,5*	*24,4*	*24,6*	.
zusammen	*33,1*	*33,1*	*22,6*	*38,4*	*38,7*	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	*36,5*	*36,0*	*24,5*	*39,5*	*39,6*	.
Erweiterung	*19,4*	*18,7*	*12,6*	*21,9*	*22,4*	.
erneute Erteilung	*30,5*	*27,7*	*21,6*	*40,2*	*37,0*	.
Ausländererteilung [1]	*50,2*	*48,6*	*46,5*	*36,7*	*37,5*	.
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen	*33,6*	*33,4*	*22,1*	*40,4*	*41,2*	.
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	*40,6*	*35,7*	*26,5*	*45,7*	*49,5*	.
zusammen	*34,3*	*33,5*	*22,3*	*41,4*	*42,0*	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	.	.	.	.	.	.
erneute Erteilung	.	.	.	.	.	.
Verlängerung	.	.	.	.	.	.
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	*63,3*	*57,5*	*58,8*	.	.	.
Klasse 2	*35,0*	*42,0*	*43,3*	.	.	.
Klasse 3	*63,9*	*60,5*	*57,2*	.	.	.
zusammen	*60,4*	*57,2*	*56,2*	*52,4*	*54,5*	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	*65,3*	*61,4*	*58,3*	*52,4*	*58,4*	.
erneute Erteilung	*70,3*	—	—	*52,4*	—	.
Erweiterung	*38,6*	*42,9*	*46,9*	*52,6*	*40,0*	.

[1]) Erteilungen an Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis.

[2]) Vergleiche mit den Ergebnissen der Vorjahre nur bedingt möglich, da ab 1. Januar 1984 vornehmlich auf eine prüfteilbezogene Auswertung umgestellt und auf die Erhebung des Geschlechts bei den zu Prüfenden verzichtet wurde.

noch Anlage 24

Art und Klasse der Fahrerlaubnis	Veränderung gegenüber Vorjahr in %					
	insgesamt			darunter weibliche Personen		
	1982	1983	1984[2])	1982	1983	1984
	Anzahl					
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1	+ 1,5	− 10,1	.	+ 4,3	− 6,2	.
Klasse 1 b	+ 20,9	− 1,8	.	+ 35,7	+ 12,4	.
Klasse 2	− 4,8	− 3,9	.	− 13,7	− 5,6	.
Klasse 3	+ 0,3	+ 2,9	.	− 2,7	+ 4,3	.
Klasse 4	− 31,3	− 47,0	.	− 19,9	− 38,8	.
Klasse 5	+ 8,8	+ 5,0	.	− 2,0	+ 7,7	.
zusammen	+ 1,8	− 0,1	.	− 1,7	+ 3,6	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	+ 3,4	+ 4,3	.	− 1,8	+ 4,8	.
Erweiterung	− 3,9	− 16,4	.	− 0,2	− 14,9	.
erneute Erteilung	− 9,8	− 4,2	.	− 17,0	+ 51,3	.
Ausländererteilung[1])	+ 6,9	− 33,0	.	+ 11,3	− 32,2	.
Zusätzliche Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mit Kraftomnibussen	− 13,8	− 8,1	+ 36,4	− 23,1	− 8,9	.
Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen	− 2,0	− 53,2	− 10,6	− 5,7	− 56,1	.
zusammen	− 12,7	− 12,9	+ 33,8	− 20,3	− 17,7	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	.	.	.	.	.	.
erneute Erteilung	.	.	.	.	.	.
Verlängerung	.	.	.	.	.	.
Fahrlehrerlaubnis						
Klasse 1	− 13,4	− 7,3	+ 9,5	.	.	.
Klasse 2	+ 21,4	− 15,2	+ 36,5	.	.	.
Klasse 3	− 15,9	− 10,7	+ 18,4	.	.	.
zusammen	− 11,7	− 9,7	+ 16,3	+ 17,0	− 7,0	.
darunter für eine:						
Ersterteilung	− 14,6	− 1,0	+ 21,7	+ 5,7	− 1,2	.
erneute Erteilung	+ 35,9	—	—	.	.	.
Erweiterung	− 15,5	+ 1,6	− 2,4	.	.	.
Allgemeine Fahrerlaubnis						
Klasse 1						
Klasse 1 b						
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

Anlage 25

Maßnahmen der Gerichte und Verwaltungsbehörden aufgrund des Straßenverkehrsrechts nach Fahrerlaubnis- und Entscheidungsarten 1982 bis 1984

Fahrerlaubnis- bzw. Entscheidungsart	1982	1983	1984	1982	1983	1984
	Anzahl			Veränderung gegenüber Vorjahr in %		
Allgemeine Fahrerlaubnis der Klasse 1 bis 5						
Entziehungen insgesamt	153 139	155 551	147 058	− 2,8	+ 1,6	− 5,5
davon durch:						
Gerichte	145 819	148 830	140 776	− 3,2	+ 2,1	− 5,4
Verwaltungsbehörden	7 320	6 721	6 282	+ 5,1	− 8,2	− 6,5
Isolierte Sperren	41 499	41 618	38 368	+ 4,6	+ 0,3	− 7,8
Aberkennungen insgesamt	4 172	3 452	3 163	+ 2,8	− 17,3	− 8,4
davon durch:						
Gerichte	4 121	3 401	3 085	+ 2,7	− 17,5	− 9,3
Verwaltungsbehörden	51	51	78	.	.	.
Verzichte	1 933	2 127	2 268	+ 13,7	+ 10,0	+ 6,6
Versagungen	18 233	18 725	19 841	− 20,8	+ 2,7	+ 6,0
Fahrverbote insgesamt	79 011	84 175	84 202	+ 1,4	+ 6,5	0
davon durch:						
Gerichte nach § 44 StGB	38 131	40 021	39 034	+ 5,9	+ 5,0	− 2,5
nach § 25 StVG	5 227	5 305	5 161	− 11,2	+ 1,5	− 2,7
Bußgeldbehörden	35 270	38 448	39 604	− 1,0	+ 9,0	+ 3,0
Verwaltungsbehörden	383	401	403	+ 0,8	+ 4,7	+ 0,5
zusammen	297 987	305 648	294 900	− 2,0	+ 2,6	− 3,5

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 26

Entwicklung des Verkehrszentralregisters 1958 bis 1985

Jahr	Eingetragene Personen (jeweils Ende des Jahres)	Mitteilungen				Tilgungen mit Löschung des Namens	Auskünfte auf Anfragen	Auskünfte von Amts wegen	Gebührenpflichtige Auskünfte an Privatpersonen
		insgesamt	über Entscheidungen der Gerichte	über Entscheidungen von Verwaltungsbehörden	davon über Bußgeldentscheidungen der Verwaltungsbehörden				
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
1981	4 850 026	2 840 347	638 471	2 201 876	2 020 055	1 550 562	5 100 523	213 826	27 615
1982	4 928 336	2 890 535	623 874	2 266 661	2 095 534	1 654 264	5 076 983	219 894	23 840
1983	3 863 354	2 281 789	550 092	1 731 697	1 564 334	2 450 108	5 230 910	161 088	23 464
1984	3 920 083	2 108 398	496 209	1 612 189	1 447 596	1 299 986	5 046 614	154 538	22 826
1985	3 932 567	2 078 237	473 616	1 604 621	1 440 232	1 317 970	5 531 914	146 618	22 544

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Anlage 27

Bestand des Verkehrszentralregisters an Personen und ihre Eintragungen nach Personen- und Punktgruppen 1983 und 1984 [1])

— jeweils Jahresende —

Personen und Punktgruppen	1983		1984	
	Anzahl	%	Anzahl	%
		Personen		
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte	228 279	*5,9*	214 186	*5,5*
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen	3 635 075	*94,1*	3 705 897	*94,5*
Personen insgesamt	3 863 354	*100*	3 920 083	*100*
davon mit: 0 Punkten [2])	1 214 075	*31,4*	1 096 576	*28,0*
1 bis 8 Punkten	2 446 900	*63,4*	2 640 037	*67,3*
9 bis 13 Punkten	162 560	*4,2*	144 583	*3,7*
14 bis 17 Punkten	27 255	*0,7*	26 166	*0,7*
18 und mehr Punkten	12 564	*0,3*	12 721	*0,3*
		Eintragungen		
Personen mit ausschließlich Eintragungen über verwaltungsbehördliche Entscheidungen und Verzichte	299 525	*4,4*	287 408	*4,4*
Personen mit Verurteilungen und Bußgeldentscheidungen	6 570 987	*95,6*	6 259 991	*95,6*
Personen insgesamt	6 870 512	*100*	6 547 399	*100*
davon mit: 0 Punkten [2])	2 193 038	*31,9*	1 918 776	*29,3*
1 bis 8 Punkten	3 237 314	*47,1*	3 313 723	*50,6*
9 bis 13 Punkten	664 645	*9,7*	595 914	*9,1*
14 bis 17 Punkten	358 153	*5,2*	332 707	*5,1*
18 und mehr Punkten	417 362	*6,1*	386 279	*5,9*

[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

VIII. Anhang

A. Unfallforschung

1. Wesentliche Ergebnisse 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 Statistiksystemen zu zahlreichen Sonderauswertungen verwendet werden. Diese **Sonderauswertungen** fanden zum überwiegenden Teil Eingang als Basismaterial in die Bearbeitung einschlägiger Forschungsarbeiten und Nutzen-Kosten-Untersuchungen zu Themen wie:

— ABV-System an Lkw und Bussen

— Überholunfälle

— Schutzeinrichtungen für Kinder als Pkw-Insassen

— Außerörtliche Nachtunfälle

— Modellversuch „Autonotfunk" und „Rettungswesen"

— Fahrerlaubnisrecht für motorisierte Zweiräder

Neben den Sonderauswertungen der Straßenverkehrsunfallstatistik wurden für die entsprechenden Arbeiten auch **andere amtliche Statistiken und Daten** aus sonstigen Bereichen (u. a. Verbänden, Versicherungen, Hochschul- und Industrieforschung) herangezogen und aufbereitet.

Eingehende Auswertungen der Statistiken zum Unfallgeschehen geschahen ferner im Rahmen von Arbeiten z. B. zum **Unfallgeschehen in kleinen und großen Ortschaften** [1]. 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 der **Daten über Verkehrsbeteiligung und Fahrleistungen** sowie die Verknüpfung dieser Daten mit dem Unfallgeschehen; trotz des aus Sicht zahlreicher Nutzer dringenden Datenbedarfs steht die Realisierung einer Fahrleistungserhebung im Rahmen der amtlichen Statistik nach wie vor aus. Die Auswertung der im Auftrag des BMV 1982 durchgeführten „Kontinuierlichen Untersuchungen zum Verkehrsverhalten" (KONTIV 82) kann den Bedarf nur teilweise abdecken.

Da sich das Interesse für den Stand der Verkehrssicherheit im internationalen Vergleich erheblich verstärkt hat, wurde damit begonnen, eine **Datenbank internationaler Bevölkerungs-, Verkehrs- und insbesondere Unfalldaten** aufzubauen. Erste Ergebnisse konnten für den Vergleich der Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen herangezogen werden [2].

In Zusammenarbeit zwischen dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Statistischen Landesamt Nordrhein-Westfalen werden **Kfz- und Unfalldaten** zusammengeführt und zur Erforschung der Regelkreiskomponenten Mensch und Fahrzeug genutzt. Aus dieser Datenquelle flossen bereits Erkenntnisse ein in die Beratungen zur Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts für motorisierte Zweiradfahrer [3] und zur Festlegung der Fristen für die amtliche technische Überwachung älterer Kfz [4].

Die Güte des Datenmaterials und methodisch angemessene statistische Verfahren sind wesentliche Voraussetzungen für zuverlässige und aussagekräftige Ergebnisse statistischer Untersuchungen. Ein Forschungsprojekt zur Untersuchung der **Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik** [5] hat gezeigt, daß die meisten Unfallmerkmale sehr genau erhoben werden und nur bei wenigen Merkmalen (Unfalltyp, Unfallursache) Probleme bestehen. Das Nachmeldeverfahren für innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall Verstorbene scheint verbesserungsfähig zu sein. Spezielle Untersuchungen zur Erfassungsgenauigkeit der Straßenverkehrstoten sowie der Schwerverletzten durch die Statistik haben inzwischen begonnen. Wichtige Informationen enthalten die polizeilich festgestellten Unfallursachen. Die **„Überprüfung des Unfallursachenverzeichnisses"** [6] zeigt, daß das derzeitige Ursachenverzeichnis durchaus praktikabel ist. Die Entwicklung eines **Analyseverfahrens für Wirksamkeitsuntersuchungen,** bei denen eine Maßnahme an mehreren unabhängigen Untersuchungsgruppen simultan erprobt wird, konnte abgeschlossen werden [7].

1.2 Verbesserung der Sicherheit für Fahrzeuginsassen, Fußgänger und Zweiradbenutzer

Die Frage der Erhöhung des Verletzungsrisikos durch **gegenseitige Beeinflussung von Fahrzeuginsassen** hat in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen. Aus früheren Untersuchungen von gegenseitigen Belastungen der Fahrzeuginsassen bei Seitenkollisionen [8] zeigte sich, daß die als Prüfkörper ver-

wendeten Dummies zu unnachgiebig im Schulter- und Brustbereich waren und daher als Meßeinrichtung, insbesondere bei Seitenkollisionen, nur bedingt geeignet sind. Zwischenzeitlich wurden neue, speziell für Seitenaufprallversuche zu verwendende Dummies entwickelt. In einem Folgeprojekt [9] wurden mit vier verschiedenen Prototypen dieses neuen Seitendummies Seitenaufprallversuche durchgeführt, um den Anteil der Interaktion an der gesamten Dummy-Belastung eingehender zu untersuchen. Dabei wurde ein Interaktionsanteil von 25 % ermittelt.

Vom französischen Institut Organisme National des Sécurité Routière (ONSER) und von der BASt wurden in einer ersten Projektphase Fußgänger-Simulationsversuche mit dem Ziel durchgeführt, Möglichkeiten zum **Fußgängerschutz** an Kraftfahrzeugen zu untersuchen [10]. Auch bei diesen Versuchen zeigte sich, daß die verwendeten Dummies im Vergleich zum realen Unfallgeschehen nur unzureichend die Aufprallsituation simulieren können. Durch verbesserte Fußgängerdummies, die im Bereich des Brustkorbs und der unteren Extremitäten modifiziert waren, wurde ein besseres kinematisches Verhalten erreicht [11].

Die seit März 1984 in der Bundesrepublik angewendete internationale Prüfvorschrift für **Kinderhalteeinrichtungen** (ECE-Regelung Nr. 44) berücksichtigte bisher nur Kinder mit einer Körpermasse von 9—36 kg. In Zusammenarbeit mit Schweden wurde ein entsprechender Entwurf in die internationalen Gremien eingebracht, um auch für Kinder bis 10 kg Rückhalteeinrichtungen prüfen zu können, die bestimmten Mindestanforderungen genügen. In den neuesten Änderungen der Regelung sind diese Vorschläge berücksichtigt und die Prüfung u. a. auch für Babyschalen und Kindertragetaschen anwendbar [12].

Zur Analyse der **Schutzwirkung von Helmen** für die Benutzer motorisierter Zweiräder wurden weitere Arbeiten [13, 14] vorgelegt. Sie zeigen auf, in welchen Bereichen noch Verbesserungen anzustreben sind und bilden daher eine Basis für die Weiterentwicklung des geltenden Regelwerkes (ECE-Regelung Nr. 22 — 02) und für die Informationsarbeit der Medien im Zusammenhang mit der Helmtragepflicht. Eine erste Zusammenfassung der Ergebnisse [15] gibt einen Überblick über die Arbeiten des Projektbündels zum Schutzhelm. In einer Basisstudie [16] wird die verletzungsreduzierende Wirkung von **Schutzkleidung** aufgezeigt.

Eine Untersuchung zur **sicherheitsrelevanten Ausstattung von Fahrrädern** [17] zeigte auf, daß der Allgemeinzustand der im Gebrauch befindlichen Fahrräder sehr mangelhaft ist und in welchen Bereichen die bestehenden Normen und Regelungswerke noch verbesserungswürdig erscheinen. Ausgangspunkt war eine Überprüfung von ca. 3 000 im Gebrauch befindlicher Fahrräder in bezug auf den Zustand der sicherheitsrelevanten Ausstattungselemente wie Bremse, Beleuchtung etc.

1.3 Erarbeitung wissenschaftlicher Grundlagen für Maßnahmen der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Ein wichtiges Ziel der Verkehrserziehung in der Grundschule ist die **Förderung des sozialen Verständnisses.** Aufgrund neuerer Entwicklungen und Ergebnisse in der entwicklungspsychologischen Grundlagenforschung wurden Unterrichtsmodelle erarbeitet und erprobt, die soziales Handeln von Kindern in ausgewählten Situationen des Straßenverkehrs erleichtern und verstärken sollen [18].

Die zunehmende Unfallbeteiligung von **Kindern als Radfahrer,** wobei besonders die Gruppe der jüngeren Kinder stark hervortritt, macht vertiefte Analysen zu einzelnen Aspekten des Themenkreises „Kinder als Radfahrer" erforderlich. In einer Befragung von Eltern über Erziehung, Begleitung und Beaufsichtigung ihrer Kinder unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsteilnahme als Radfahrer wurden wichtige Erkenntnisse über die Motive und die Handlungsweisen von Eltern gewonnen, deren Kinder frühzeitig ein Fahrrad erhalten [19].

In einer Untersuchung des **Angebots und der Nutzung von Medien,** die verkehrsbezogene Inhalte vermitteln, wurde das Verhalten von Kindern diesen Medien gegenüber analysiert. Dabei wurden Kinder- und Jugendzeitschriften ebenso wie Fernsehsendungen daraufhin beobachtet, in welcher Weise und im Zusammenhang mit welchen anderen Inhalten Themen des Straßenverkehrs, der Sicherheit, der Gefährdung und des Unfallgeschehens behandelt werden [20].

Eine Zusammenstellung und Auswertung der wissenschaftlichen Literatur zu der Frage, ob durch **schockierende Darstellung der Folgen eines bestimmten Verhaltens** die angesprochene Zielgruppe in erwünschter Richtung ihr Verhalten ändert, erbrachte Ergebnisse, die darauf hindeuten, daß es auch in der Verkehrsaufklärung durchaus sinnvoll sein kann, Unfallfolgen durch drastische Darstellungen ins Bewußtsein der Zielgruppen zu rükken [21].

Eine Untersuchung zur **Automobil- und Motorradwerbung** hat für das erste Halbjahr 1984 erkennen lassen, daß durch die Überbetonung von Leistung und Dominanz ein zu starker Gegensatz zu zentralen Anliegen der Verkehrssicherheit entstanden ist [22]. Nach Veröffentlichung der Untersuchungsergebnisse kam es zu einer Bekräftigung der bisherigen Absprachen der Automobilhersteller und zu neuen Vereinbarungen der Motorradhersteller über ihre Produktwerbung mit dem Ziel, dem Sicherheitsaspekt auch in der Werbung mehr Geltung zu verschaffen.

1.4 Möglichkeiten zu einer verbesserten Ausbildung und Weiterbildung der Kraftfahrer

Die hohe Unfallbelastung junger Kraftfahrer ist nicht nur in der Bundesrepublik Deutschland, sondern in allen hochmotorisierten Industrienationen

ein Problem. In diesem Zusammenhang verdienen u. a. die in [23] dargestellten japanischen Lösungsansätze trotz der unterschiedlichen Infrastruktur, Administration und trotz des andersartigen historisch-kulturellen Hintergrundes Beachtung bei der Organisation von Großfahrschulen und der Gestaltung des Fahrschulunterrichts.

Für die Bundesrepublik Deutschland war man bislang auf grobe Schätzungen angewiesen, wenn man Aussagen über **Art und Dauer der Fahrschülerausbildung** machen wollte. Durch Befragung von Prüflingen wurden Erkenntnisse darüber gewonnen, daß die Dauer der fahrpraktischen Ausbildung allein noch keine Vorhersage über den Prüfungserfolg erlaubt [24]. Alter und Vorerfahrungen mit dem motorisierten Straßenverkehr spielen offenbar ebenfalls eine entscheidende Rolle dabei, ob jemand die praktische Fahrprüfung besteht oder nicht.

Im Jahre 1977 hat der ADAC ein **Sicherheitstraining für Motorradfahrer** entwickelt. Eine Evaluationsstudie, bei der neben Befragungen auch umfangreiche Verhaltensbeobachtungen stattfanden, hatte keine durchgreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit bei den Kursteilnehmern nachweisen können [25]. Im Hinblick auf die immer noch hohe Unfallbelastung der Motorradfahrer wird das Ergebnis genutzt, weitergehende wirksame Schulungsmethoden zu entwickeln.

Bei der **Einrichtung des Verkehrszentralregisters** (VZR) ging der Gesetzgeber von der Annahme aus, daß das Ausmaß der Punktebelastung als Hinweis auf die zukünftigen Ordnungs- und Sicherheitsrisiken von dort eingetragenen Personen gewertet werden kann. Eine Analyse von Daten des VZR bestätigte diese Annahme [26]. Andererseits erwiesen sich die pädagogischen Wirkungen der Maßnahmen, die die Verwaltungsbehörde ab neun Punkten (Verwarnung), 14 Punkte (Wiederholung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bzw. Verkehrsunterricht) und 18 Punkte (Entzug der Fahrerlaubnis bzw. Medizinisch-Psychologische Untersuchung) als relativ gering und nur von kurzer Dauer. Es kann erwartet werden, daß die Effekte u. a. dann intensiver werden und länger andauern, wenn die der Behörde zur Verfügung stehenden Maßnahmen konsequenter gehandhabt würden und wenn die Bearbeitungszeiten für einen Meldevorgang zwischen Straßenverkehrsamt, Kraftfahrt-Bundesamt und dem Betroffenen verkürzt würden.

In derselben Untersuchung [26] wurde die **Wirksamkeit von Nachschulungskursen für mehrfach auffällige Kraftfahrer** überprüft, und zwar zum einen das Kursmodell „Kraftfahrerseminare der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände" für Fahrer mit 9 bis 13 Punkten im Verkehrszentralregister und zum anderen das Modell „Verhaltensänderung für mehrfach auffällige Kraftfahrer" des TÜV-Rheinland und des Rheinisch-Westfälischen TÜV. Für beide Kursmodelle gilt, daß deren Akzeptanz bei den Teilnehmern außerordentlich hoch war. Des weiteren kann den Kursen zwar eine positive Wirkung auf sicherheitsrelevante Einstellungen der Kursteilnehmer zugesprochen werden, ein durchgreifender Erfolg in bezug auf die Legalbewährung (Rückfälligkeit nach Kursteilnahme) ist aber nicht zu verzeichnen.

Die Ziele für eine verbesserte **Ausbildung von Berufskraftfahrern** sind aus Arbeitsplatzanalysen und der Berücksichtigung der typischen Unfallursachen abzuleiten. Eine sicherheitsorientierte Ausbildung zum Berufskraftfahrer sollte sich künftig an Zielvorstellungen orientieren, wie sie die Pilotstudie zu diesem Thema ausweist [27].

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

Die zweckmäßige Gestaltung von Informationen an den Fahrer im Kraftfahrzeug und auf der Straße setzt Kenntnisse über **Informationsaufnahme und -verarbeitung** beim Menschen voraus. In diesem Zusammenhang wurden die verschiedenen Aspekte der Anpassungsfähigkeit des Auges bei der Verkehrsteilnahme als Kraftfahrer analysiert [28]. Vor dem Hintergrund der langen Akkomodationszeiten beim Hin- und Herblicken zwischen Instrumenten im Kraftfahrzeug und dem Verkehr ist zu bedenken, daß zusätzliche Anzeigen auf dem Armaturenbrett Aufmerksamkeit vom Verkehrsgeschehen abziehen können.

Die neuere Entwicklung auf dem Gebiet der Mikroelektronik ermöglicht es, dem Autofahrer Informationen in gesprochener Form zu übermitteln. In einer gemeinsam mit der Forschungsvereinigung Automobiltechnik hierzu durchgeführten Studie [29] zeigte sich, daß der Einbau von Geräten zur **Sprachausgabe in Kraftfahrzeugen** in erster Linie kein technisches Problem darstellt, sondern eine Frage der Akzeptanz durch den Kraftfahrer bzw. Käufer ist.

Eine weitere Untersuchung bestätigte erneut die Bedeutung des Umfeldes für die Geschwindigkeitswahrnehmung und gab Hinweise zu dessen sicherheitsgerechter Gestaltung [30]. Eine Analyse der **Informationsdefizite während nächtlicher Fahrten** ergab, daß diese schwerpunktmäßig nur durch drastische Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit kompensiert werden können [31].

Der **Arzneimittelverbrauch** ist in der Bundesrepublik Deutschland — wie in vielen anderen Industrieländern — hoch und in den letzten Jahren im wesentlichen konstant. Im Gegensatz zum Alkoholkonsum, der sich in jedem Fall negativ auf die Verkehrssicherheit auswirkt, trifft dies für die Arzneimitteleinnahme nicht zu. Im **Spannungsfeld — Krankheit — Arzneimittel — Persönlichkeit** bleibt es oft fraglich, ob ein Verkehrsteilnehmer trotz oder wegen der Arzneimittelwirkung fahruntauglich ist oder nicht.

Erste Ergebnisse einer zur Zeit laufenden Untersuchung kommen zu dem Schluß, daß 22 % der Unfallopfer unter Alkoholeinfluß, 25 % unter verkehrsrelevanter Arzneimittelwirkung standen, 10 % hatten sowohl Alkohol als auch verkehrsrelevante Arznei-

mittel eingenommen [32]. Als verkehrsrelevante Arzneimittel werden solche verstanden, die auf das Zentralnervensystem dämpfend oder stimulierend einwirken und damit das Reaktionsvermögen einschränken können. Sie qualitativ und quantitativ nachzuweisen, ist wesentlich aufwendiger als die Blutalkoholkonzentration zu bestimmen. Zur **Testung der Arzneimittelwirkung auf die Verkehrstüchtigkeit** stehen eine Fülle unterschiedlicher Verfahren zur Verfügung; ob und welche für eine praktikable, rationelle und aussagekräftige Überprüfung der verkehrsrelevanten Arzneimittelwirkung geeignet erscheinen, um im Rahmen der Neuzulassung von Arzneimittel vorgeschlagen zu werden, wird zur Zeit geprüft [33].

1.6 Erarbeitung wissenschaftlicher Kriterien zur Verbesserung des Rettungswesens

Das im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen erstellte **Simulationsmodell Rettungswesen** [34] ist für die Praxisanwendung weiterentwickelt worden und wird interessierten Institutionen auf Antrag zur Verfügung gestellt.

Ansätze zur Beurteilung der **„Effizienz des Rettungswesens"** wurden in einem Forschungsprojekt [35] entwickelt und diskutiert. Die Überprüfung der Aussagefähigkeit dieser Ansätze wurde nicht zuletzt durch bestehende Informationsdefizite und fehlende Daten stark beeinträchtigt. Diese Untersuchung hat wiederum die Notwendigkeit einer weitgehenden standardisierten Dokumentation wesentlicher Einsatzmerkmale im Rettungsdienst deutlich gemacht.

Mit der Verbesserung der Datenerfassung und der Analyse von Arbeitsbedingungen befaßt sich eine **Untersuchung zur Ablauforganisation in Rettungsleitstellen** [36]. Basierend auf einer Analyse der Organisation, der Tätigkeitsmuster, der Arbeitsbelastung und der Mitarbeiterstruktur werden Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsablaufes in Rettungsleitstellen mit unterschiedlicher Aufgabenstellung vorgeschlagen.

Die **Verbesserung der Laienhilfe bei Verkehrsunfällen** ist ein Grundanliegen zukünftiger Forschungsaktivitäten der Bundesanstalt für Straßenwesen. Mit Untersuchungen zum aktuellen Sachstand und zur Effektivität der Ersten Hilfe-Ausbildung [37, 38] wurde eine Basis für künftige Arbeiten geschaffen. Dabei zeigen sich bereits in den abgeschlosssenen Arbeiten Ansätze für eine Verbesserung der Ersten Hilfe.

Änderungen im Rettungssystem sind bei dem heute erreichten Leistungsniveau sehr kostenaufwendig. Schon aus diesem Grund ist es wichtig, gesicherte Kenntnisse über die Wirksamkeit von Verbesserungen im Rettungswesen zu erarbeiten. Ausgehend von einigen grundsätzlichen Überlegungen [39] wurden im Rahmen eines Modellversuches [40] Aussagen über die Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit des Rettungsdienstes in der Region Unterfranken gemacht.

Im Auftrag des Bundesministers für Forschung und Technologie (BMFT) koordinierte die BASt die **nichttechnische Begleitforschung zu Autonotfunk.** Das nicht ortsgebundene Notfallmeldesystem „Autonotfunk" wurde durch die Firma AEG-Telefunken mit Förderung des BMFT entwickelt [41]. Das System wurde in den Jahren 1981/82 in einem Feldversuch im Raum Darmstadt getestet und erwies sich als technisch voll funktionsfähig [42]. Im begleitenden Forschungsprogramm der BASt waren die Wirkungen von Autonotfunk im Rettungswesen abzuschätzen. Fragen, die sich durch die Einführung von Autonotfunk für die Betreiber und Träger des Rettungsdienstes, für die Nutzer des Systems — vor allem die Autofahrer — sowie im gesellschaftlichen Umfeld ergeben, wurden behandelt.

Eine Projektgruppe hatte die Aufgabe, die Ergebnisse abschließend zu bewerten und eine zusammenfassende Beurteilung des Systems vorzunehmen. In ihrem Schlußbericht kommt die Projektgruppe zu der Empfehlung, Autonotfunk bundesweit einzuführen [43].

1.7 Verbesserungen der innerörtlichen Verkehrssicherheit

Die meisten Unfälle geschehen innerorts. Eine Untersuchung zeigte, daß **die Struktur des Unfallgeschehens in den rund 8 500 Gemeinden** in starkem Maße von der Gemeindegröße und in bestimmten Punkten auch von der siedlungsstrukturellen Lage der Gemeinde abhängt, wobei sehr häufig eine deutliche, monotone Zu- oder Abnahme der betrachteten Kennwerte mit der Ortsgröße erfolgt [1]. Die Ergebnisse unterstreichen, daß bei der Planung und der Beurteilung von innerörtlichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen stärker nach ortsbezogenen Einflüssen zu differenzieren ist.

Das Bild unserer Städte ist durch die stadtplanerischen Konzepte der Vergangenheit gestaltet worden; mittelbare Auswirkungen hatten diese Gestaltungsprinzipien aber auch auf die heutige Verkehrssicherheit. Das **Verkehrssicherheitsniveau städtischer Wohngebiete** unterschiedlicher Bebauung wurde in Abhängigkeit von strukturellen, verkehrlichen und demographischen Kenngrößen [44] untersucht. Mit den Ergebnissen lassen sich die Auswirkungen bestimmter Planungsvarianten auf die Verkehrssicherheit quantifizieren. Zudem wurde der Frage nachgegangen, wie die Anforderungen der Verkehrssicherheit verstärkt in die **Stadterneuerungsplanung gründerzeitlicher Innenstadtviertel** einzubringen sind [45].

Radfahrer sind gerade **im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen** besonderen Gefährdungen ausgesetzt. Wie durch Markierungshilfen und auch durch signaltechnische Maßnahmen der Radverkehr an Knotenpunkten sicherer geführt werden kann, wurde anhand von Fallbeispielen mit unterschiedlichen **Führungsvarianten des Radverkehrs an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten** untersucht [46]. Fußgängerzonen können für den Radver-

kehr, wenn keine attraktiven Umfahrungen zur Verfügung stehen, eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen. In der Praxis befahren deshalb viele Radfahrer verbotswidrig Fußgängerzonen. In einer Fallstudie [47] wurde aufgezeigt, unter welchen Voraussetzungen **Radfahrer in Fußgängerzonen** zugelassen werden könnten. Für bestimmte bauliche Gegebenheiten werden Belastungskennwerte bestimmt, bis zu denen von einer Verträglichkeit des Radverkehrs in Fußgängerzonen ausgegangen werden kann.

Der Radverkehr auf sogenannten **Radwegetrassen** [48] und in **Bereichen mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen** [49] wurde ebenfalls analysiert. Geübte Praxis ist es, zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur von Gehwegen oder von Fahrbahnen **Radwege** bzw. **Radfahrstreifen** abzumarkieren. In einer Dokumentation [50] wurden die unterschiedlichen Lösungsformen, die in unseren Städten vorkommen, zusammengestellt sowie ihre Hintergründe und die mit ihnen gewonnenen Erfahrungen dargelegt. In einem weiteren Untersuchungsschritt soll die Sicherheitswirksamkeit dieser Maßnahmen überprüft werden.

Eingriffe in den **Ablauf von Lichtsignalprogrammen** können **für bestimmte Nutzergruppen** verkehrliche Vorteile bringen. Inwieweit hierdurch Zeitvorteile entstehen bzw. die Verkehrssicherheit berührt wird, wurde für Einsatzfahrzeuge (Fahrzeuge des Rettungsdienstes, der Polizei und der Feuerwehr) untersucht [51, 52].

Die Studie **„Berücksichtigung behinderter Menschen bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen"** [53] liefert Hinweise, Empfehlungen und Anwendungskriterien als Arbeitshilfsmittel für die Planung und Gestaltung öffentlicher Wege. Zusätzlich sind Vorschläge zur Beseitigung von Nutzungshindernissen für Behinderte auf der Grundlage bestehender Normen, Richtlinien und Vorschriften formuliert.

Im ressortübergreifenden Forschungsvorhaben **„Flächenhafte Verkehrsberuhigung"** von der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, dem Umweltbundesamt und der Bundesanstalt für Straßenwesen wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen-Konzepte von den beteiligten Städten weiterentwickelt und zum Teil bereits in die Praxis umgesetzt. Erste Untersuchungen in Buxtehude im Rahmen einer stufenweisen Maßnahmenrealisierung zeigen hinsichtlich der Wirkung der Maßnahmen auf Fahrgeschwindigkeiten und Unfallgeschehen bereits interessante Ergebnisse. Obwohl dort nur Tempo-30-Zonen ausgewiesen und die Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum zunächst nur provisorisch (durch Pflanzkübel) vorgenommen wurden, gingen die mittleren Fahrgeschwindigkeiten in den beruhigten Straßen je nach Maßnahmenintensität um 5 bis 15 km/h, die Spitzengeschwindigkeiten bis 20 km/h zurück. Zugleich wurde in diesen Straßen ein homogeneres Geschwindigkeitsspektrum festgestellt [54]. Die Gesamtzahl der Unfälle blieb zwar im Vergleichszeitraum (je 15 Monate vor und nach den Maßnahmen) etwa gleich, jedoch war die Zahl der Schwerverletzten deutlich rückläufig.

Vergleichsuntersuchungen in Berlin-Charlottenburg, wo die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen bereits vor zwei Jahren abgeschlossen wurden, zeigen einen Rückgang der Unfälle mit Personenschäden [55]. Insbesondere ging auch die Unfallbeteiligung von Fußgängern und Kindern zurück, so daß die Maßnahmen besonders den nichtmotorisierten schwächeren Verkehrsteilnehmern zugute kommen.

1.8 Untersuchungen zur Verbesserung der Außerortssicherheit

Unter Einsatz des von der BASt entwickelten **Meßsystems GERDA** wurde mit der Aufnahme der planungsrelevanten Straßendaten von Bundesfernstraßen wie z. B. Krümmung, Längsneigung, Sichtweiten begonnen. Die erhobenen Daten dienen der Verbesserung der sicherheitsmäßigen Bewertung der Bundesfernstraßen. Darüber hinaus sind sie eine Grundlage für systematische entwurfstechnische Mängelanalysen. Außerdem werden sie für weitergehende Forschungen über die komplexen Zusammenhänge zwischen Straßengestaltung und Unfallgeschehen verwendet. Das Konzept mobiler **Stauwarnanlagen** hat sich bewährt. Die 1980 bei Karlsruhe eingesetzte Anlage ist 1982 auf einen kritischen Abschnitt der Bundesautobahn A 81 nördlich von Stuttgart umgesetzt worden. Seit 1984 arbeitet sie in einem dritten Abschnitt südlich der Anschlußstelle Stuttgart–Zuffenhausen.

Mit einer auf der A 643 eingerichteten Versuchsanlage zur Fahrstreifensignalisierung konnten im Arbeitsstellenbereich der Schiersteiner Vorlandbrücke die eingeengten Fahrbahnquerschnitte in Abhängigkeit von der jeweils stärker belasteten Verkehrsrichtung optimal genutzt werden. Die Anlage hat sich bewährt und soll künftig in gleichgelagerten Fällen häufiger eingesetzt werden.

Zur **Verbesserung der passiven Sicherheit im Bereich von Arbeitsstellen** auf Bundesautobahnen wurden auf der Anfahrversuchsanlage (AVA) der BASt Pkw-Anfahrversuche an Absperrbaken durchgeführt. Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Versuche werden zur Zeit Vorschriften für Absperrbaken erarbeitet, die u. a. konstruktive und materialtechnische Anforderungen enthalten. Dadurch soll sichergestellt werden, daß von angefahrenen Baken keine Gefahren ausgehen.

Zur **Verbesserung der passiven Sicherheit der Straßenausstattung für Zweiradfahrer** wurden verschiedene anpralldämpfende Kunststoffelemente für die Pfosten der Schutzplanken entwickelt. Die Kunststoffelemente und die alternative Sicherungsmöglichkeit durch Einbau eines unteren Schutzplankenholmes werden zur Zeit unter Praxisbedingungen an besonders unfallträchtigen Streckenabschnitten erprobt. Außerdem wurde mit der Sammlung statistischer Daten zu Unfällen von Zweiradfahrern an Gegenständen der Straßenausstattung begonnen, um u. a. Einsatzkriterien für Anpralldämpfer und den unteren Schutzplankenholm zu erarbeiten.

Die Forderung nach **Verringerung der Größe und Anzahl von Verkehrszeichen** haben auch im Außerortsbereich zu Überprüfungen geführt. Erste Ergebnisse von einer Versuchsstrecke lassen tendenziell erkennen, daß die Verkehrssicherheit durch die Wegnahme von Verkehrszeichen nicht ohne weiteres verbessert wird.

In der Wegweisung auf Autobahnen und Schnellstraßen hat die Ausführung der fahrstreifenbezogenen **Überkopfbeschilderung** an Schilderbrücken große Bedeutung für eine sichere und reibungslose Verkehrsführung. Die technische Ausführung der Wegweiser trägt wesentlich zur Erkennbarkeit und Lesbarkeit bei. Die BASt hat an der Erarbeitung von Kriterien für den Einsatz retroreflektierender und beleuchteter Verkehrsschilder mitgewirkt.

Die Sicherheitsgewinne durch **Verkehrsbeeinflussungsanlagen** auf Autobahnen haben sich im langjährigen Betrieb weiter erhärtet. Für das Betreiben solcher Anlagen müssen praxisgerechte Betriebszentralen eingerichtet werden. Diese Zentralen können zwar weitgehend automatisiert werden, aber auf die Mitwirkung von Menschen kann nicht verzichtet werden. Untersuchungen über die Vorteilhaftigkeit einer individuellen Verkehrsbeeinflussung mit Hilfe fahrzeuginterner Informationen sind angelaufen. Erwartet wird nicht nur die Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit auf den Außerortsstraßen, sondern auch auf den Innerortsstraßen.

Schwere, durch **Nebel bedingte Autobahnunfälle** haben wieder den Ruf nach mehr Warnanlagen laut werden lassen. Vielfach wird dabei nicht bedacht, daß diese Unfälle in den überwiegenden Fällen durch Warnung vor Nebel nicht hätten vermieden werden können, weil die in Unfälle verwickelten Kraftfahrer bereits längere Zeit im Nebel fuhren. Der Verlust an Raum- und Zeitgefühl im Nebel läßt den Autofahrer offensichtlich die Gefahren nicht erkennen, die von zu hohen Geschwindigkeiten und kurzen Abständen ausgehen. Inwieweit sich nebelbedingte Unfälle in Bereichen, in denen sich Nebelbänke rasch verändern, durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die über längere Abschnitte wirksam werden, vermeiden lassen, wird derzeit auf der A 45 (Sauerlandlinie) erprobt. Die Konzeption der dortigen Versuchsanlage ist von der BASt erarbeitet worden.

1.9 Bewertung von Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit

Auf der Basis neuerer Untersuchungsergebnisse über den Umfang und die Schwere von Personenschäden im Straßenverkehr [56] wurden die Kostensätze, die zur **volkswirtschaftlichen Bewertung der Personenschäden** verwendet werden, neu geschätzt [57]. Hochgerechnet auf die Preis- und Kostenbasis des Jahres 1985 beträgt danach der volkswirtschaftliche Kostensatz für einen Getöteten 1,2 Mio. DM, für einen Schwerverletzten 54 000 DM und für einen Leichtverletzten 4 100 DM.

Wegen einer Anhebung der statistischen Erfassungsgrenze der schweren Sachschadensunfälle von 1 000 DM auf 3 000 DM war auch eine Überarbeitung der **Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Sachschadensunfällen** notwendig [58]. Die mittleren Sachschadenskosten liegen in Abhängigkeit von der jeweiligen Unfallschwere, die besonders auch von der Ortslage des Unfalls beeinflußt wird, in einer Größenordnung von etwa 5 200 DM (Unfall mit nur leichtem Sachschaden auf der Landstraße) bis zu fast 70 000 DM (Unfall mit Schwerverletzten oder Getöteten auf der Autobahn).

Nutzen-Kosten-Abschätzungen wurden zur Ausrüstung von Pkw mit einem Unfalldatenschreiber, mit Autonotfunk bzw. mit einem Notrad sowie zur Einbeziehung von Mokicks einschließlich Mopeds in die amtliche technische Überwachung durchgeführt:

Zur Ausrüstung von Pkw mit einem Unfalldatenschreiber: Wegen der Kosten und den Unsicherheiten bei der Feststellung von diesen Kosten entsprechenden Nutzen wäre eine obligatorische Einführung des Kurzwegschreibers derzeit nicht zu rechtfertigen [59].

Zum Autonotfunk:
Die Ergebnisse einer versuchten Nutzen-Kosten-Abschätzung wurden im Rahmen der abschließenden Beurteilung des Autonotfunk-Systems durch eine Projektgruppe der BASt bewertet (vgl. Punkt 1.6). Sie sprach sich für eine bundesweite Einführung des Systems aus.

Ausrüstung von Pkw mit einem Notrad anstelle eines Reserverades:
Die Analyse der Vor- und Nachteile zeigte aus gesamtwirtschaftlicher Sicht, daß die Einsparungen an Kraftstoffkosten durch die zusätzlichen Herstellkosten des Notrades wieder verloren gehen und zudem eine allerdings kaum meßbare Verschlechterung der Verkehrssicherheit eintreten könnte [60].

Einbeziehung von Mopeds/Mokicks in die amtliche technische Überwachung:
Die technische Überwachung dieser Fahrzeuge könnte zwar zu einer marginalen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen, die aber nicht die Kosten dieser Maßnahme rechtfertigt [61].

2. Planung der Unfallforschung

Soweit die Forschung mittelbar oder unmittelbar angesprochen ist, folgt das im Berichtszeitraum aufgelegte Unfallforschungsprogramm 1985/86 in weiten Teilen dem Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung — ob es sich um die frühzeitige Aufdeckung akuter Verkehrssicherheitsprobleme handelt, um die Erforschung von Einflüssen auf Risikobereitschaft und soziale Verantwortung im Straßenverkehr oder die Weiterentwicklung und Erprobung von sicherheitsfördernden Elementen der Straßengestaltung. Mit dem engen Bezug auf diese Schwerpunkte leistet das Unfallforschungs-

programm somit einen wesentlichen Beitrag auch zur Umsetzung aktueller, verkehrspolitischer Zielvorgaben. Mit einem Mittelvolumen von 8,3 Mio. DM werden 34 Einzelvorhaben ausgewiesen und an Forschungsstellen außerhalb der BASt vergeben. Nachfolgend werden die Einzelprojekte im Rahmen der traditionellen Forschungsfeldsystematik dargestellt.

Dokumentation und Information

Die relevante in- und ausländische Literatur **zur Fußgängersicherheit** und zur **Sicherung des Fahrradverkehrs** soll zusammengetragen und ausgewertet werden. Während das erstgenannte Vorhaben auch auf die Entwicklung künftiger Forschungsthemen gerichtet ist, steht bei dem Projekt zur Fahrradsicherheit die unmittelbare praktische Nutzanwendung der Ergebnisse im Vordergrund.

Basisdaten und Sicherheitsanalysen

Nachdem allgemeine Untersuchungen zur Genauigkeit der amtlichen Unfallstatistik abgeschlossen worden sind, werden im vorliegenden Forschungsprogramm Projekte ausgewiesen, die weitere Erkenntnisse zur Verbesserung von Umfang und Inhalt der Unfalldaten erwarten lassen.

Aufbauend auf Pilotstudien zur **Unfalldunkelziffer** in der amtlichen Statistik sollen Grundlagen für die Beurteilung des Erfassungsumfanges von Unfällen mit Personenschaden geschaffen werden. Fortschritte im medizinischen Bereich und im Rettungsdienst sowie Ergebnisse von Fallstudien lassen vermuten, daß der **Anteil der nach mehr als 30 Tagen verstorbenen Unfallopfer** erheblich angestiegen ist. Da die Anzahl der Verkehrstoten eine wichtige Kenngröße der Sicherheitsbeurteilung darstellt, soll abgeschätzt werden, wie viele Verkehrstote in der amtlichen Statistik nicht enthalten sind und wie sich ihr Anteil in der zeitlichen Entwicklung geändert hat.

Eine Analyse aus der Sicht des ÖPNV-Nutzers soll die **Unfälle** einbeziehen, die sich auf dem Weg zur bzw. von der Haltestelle sowie in den Verkehrsmitteln des **ÖPNV** ereignen.

Zur Abschätzung des **ortsspezifischen Sicherheitsniveaus** benötigen Städte und Gemeinden vergleichende Informationen über gleichgroße und ähnlich strukturierte Orte. Zu diesem Zweck wird eine exemplarische Aufbereitung der relevanten Daten vorgenommen und ein allgemein anwendbares Verfahren vorbereitet. In einem weiteren Projekt zur Sicherheitsanalyse wird den Bedingungen nachgegangen, die zu der unterschiedlichen **Entwicklung des Unfallgeschehens in Großbritannien und der Bundesrepublik Deutschland** führten.

Die deutlichen Zunahmen des Anteils älterer Mitbürger bis zur Jahrtausendwende ist Anlaß für ein Vorhaben, mit dem Möglichkeiten längerfristiger **Entwicklungsrichtungen des Unfallgeschehens** abgeschätzt werden.

Mensch als Verkehrsteilnehmer

Kürzliche Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Verbindung mit neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen legen es nahe, eine Positionsbestimmung der **Fahrereignungsbegutachtung** als Verkehrssicherheitsmaßnahme vorzunehmen und Möglichkeiten zur weiteren Verbesserung durch wissenschaftliche Forschung darzulegen.

Im Rahmen einer sozialpsychologischen Erkundungsstudie ist beabsichtigt, am Beispiel der Geschwindigkeitswahl die **wechselseitige Beeinflussung von Verkehrsteilnehmern** zu untersuchen.

Der Anteil **älterer Kraftfahrer** wird in den nächsten Jahren kontinuierlich zunehmen. Um für diese Verkehrsteilnehmergruppe spezielle Maßnahmenkonzepte entwickeln zu können, sollen die beim älteren Kraftfahrer vorliegenden Voraussetzungen näher erforscht werden.

Ein weiteres Vorhaben in diesem Forschungsfeld befaßt sich mit der Sicherheit des Fahrradverkehrs, wobei der Akzent auf **sicherheitsrelevanten Einstellungs- und Verhaltensmustern von Radfahrern,** insbesondere der gefährdeten Gruppen radfahrende Schüler und ältere Radfahrer, liegen soll.

Beeinflussung von Verkehrsteilnehmern

Die inhaltliche Ausgestaltung des Fahrerlaubnissystems hängt entscheidend davon ab, was dem Fahrschüler in der **Fahrerlaubnisprüfung** abverlangt wird. Daher ist es unumgänglich, neue Ausbildungsinhalte zielführender als bisher in die Fahrerlaubnisprüfung zu integrieren.

Ausgehend vom Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung soll eine systematische und praktikable Rahmenkonzeption entwickelt werden, wie dem Wunsch nach mehr Eigenverantwortung vor allem in der Berichterstattung der Massenmedien Rechnung getragen werden kann. Zum anderen wird versucht, **„Eigenverantwortung"** als Zielgröße der Verkehrssicherheit so zu kennzeichnen, daß sich daraus für die künftige Aufklärungsarbeit umsetzbare Konzeptionen ergeben.

Fahrzeugsicherheit

Eine zusammenfassende quantitative Beurteilung der erreichten Verbesserungen zum Insassenschutz im Pkw und zum Schutz „externer" Verkehrsteilnehmer ist derzeit nicht möglich. Für diesen Zweck soll ein Verfahren entwickelt werden, das eine **Bewertung der Fortschritte auf dem Gebiet der passiven Sicherheit** für neuere Fahrzeuggenerationen gegenüber früheren Modellen und auch den Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen erlaubt. Gemeinsam mit der „Forschungsvereinigung Automobiltechnik" (FAT) ist ein Projekt vorgesehen, das zur Verbesserung von **Anzeige- und Bediensystemen** im Fahrzeug beitragen soll und damit der Erhöhung der aktiven Sicherheit dient.

Kleine Sonderfahrzeuge für den Stadtverkehr bieten bei Kollisionen mit anderen Fahrzeugen wenig Schutz. Die Erfahrungen mit solchen Fahrzeugen, ihre Zulassungsbedingungen und Verbreitung in verschiedenen Ländern sollen gesammelt und Möglichkeiten für deren Sicherheitsbeurteilung sollen aufgezeigt werden.

Auf der Grundlage der ermittelten Unfallabläufe motorisierter Zweiradfahrer sowie der Belastungsbedingungen von Helm und Kopf sollen schließlich Simulationsrechnungen zur **Optimierung der Helmkonstruktion** und zur Verbesserung der Prüfvorschriften beitragen.

Für **Kinder** kann der Schutz im Pkw verbessert werden, wenn die für das jeweilige Entwicklungsstadium des Kindes geeigneten **Rückhaltesysteme** adäquat genutzt werden. Zur Maßnahmenvorbereitung sind Erhebungen über Einbau, Akzeptanz und Nutzung der verschiedenen System vorgesehen.

Bezüglich der Einzelmaßnahmen zur passiven Sicherheit werden frühere Aktivitäten aufgegriffen. So sollen bisherige Arbeiten zu **Verbesserungsmöglichkeiten der Sicherheitsgurte** in Pkw fortgeführt und die Möglichkeiten weiterer Verletzungsminderung durch breitere Gurte untersucht werden.

Sicherheit der Straße

Die **Forschung zur Innerortssicherheit** findet in zwei Vorhaben eine Fortführung: Zum einen sollen diejenigen Arbeiten, die dazu dienten, generelle Planungs- und Handlungsbereiche der Kommunen für die Verkehrssicherheitsarbeit zu erschließen, auf dem Gebiet der **Stadterneuerung** vertieft werden. Zum anderen wurde die im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung angekündigte wissenschaftliche Begleitung des Modellversuches **„Weniger Verkehrszeichen in der Stadt"** begonnen, wofür zunächst ein Leitfaden zur Durchführung der Maßnahmen in den beteiligten Städten erarbeitet wurde. An ausgewählten Beispielen werden ferner die Folgen der beseitigten Überbeschilderung für das Verkehrsverhalten und die Verkehrssicherheit überprüft. In einem speziell auf die Problematik der schweren Unfälle im Außerortsverkehr bezogenen Forschungsvorhaben wird der Versuch gemacht, diejenigen Merkmale zu identifizieren, die die **Geschwindigkeitswahl auf Bundes- und Landstraßen** negativ beeinflussen. Ein weiteres Forschungsvorhaben sieht die Analyse des Unfallgeschehens auf Außerortsstraßen zur Ermittlung von **Kenngrößen für wirtschaftliche Vergleichsrechnungen** vor, deren Ergebnisse in bestehenden Richtlinien einfließen sollen.

Bei **Außerortsstraßen** bestehen schließlich deutliche Unterschiede in der Leistungsfähigkeit zwischen einem zweibahnigen Querschnitt mit Richtungstrennung und vier Fahrstreifen und einem einbahnigen Querschnitt mit nur zwei Fahrstreifen. In letzter Zeit sind nun verstärkt Versuche unternommen worden, geeignete Betriebsformen zu entwerfen, die als Zwischenlösungen (**„Zwischenquerschnitte"**) sowohl den Gesichtspunkt der Leistungsfähigkeit wie auch der Verkehrssicherheit berücksichtigen. Zur Beobachtung dieser Entwicklungen wurden verschiedene Forschungsvorhaben konzipiert.

Die Steuerung des Straßenverkehrs **durch Lichtsignalanlagen** insbesondere in städtischen Bereichen und hier vor allem an Kreuzungen und Einmündungen ist eine wichtige sicherheitstechnische und betriebliche Maßnahme für die Abwicklung des Straßenverkehrs. Um eine sicherheitsfördernde Einheitlichkeit dieser unmittelbar in den Verkehrsablauf eingreifenden Anlagen zu erreichen, sind „Richtlinien für die Anlage von Lichtsignalanlagen" (RiLSA) aufgestellt und zuletzt 1981 neu herausgegeben worden.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen hat ein Ergänzungspapier zur RiLSA, die „Aktuellen Themen der Lichtsignalsteuerung", Ausgabe 1985, erarbeitet. Hiermit werden beispielsweise verbesserte Regelungen für die Ermittlung der Zwischen- und Räumzeiten, für die Beurteilung der Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen, für die Berücksichtigung Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahnen und Busse angeboten.

Der Bundesminister für Verkehr hat dieses Ergänzungspapier sofort nach Erscheinen den zuständigen Verwaltungen der Bundesländer zur Kenntnis gebracht und um Anwendung gebeten.

Die Zahl der Unfälle auf Autobahnen und Landstraßen ist bei Dunkelheit erheblich höher als bei Tageslicht. Eine der Hauptursachen dürfte die geringe **Nachtsichtbarkeit von Fahrbahnmarkierungen** vor allem bei Nässe sein. Die Markierungen sind dann kaum zu erkennen, weil ein Wasserfilm auf ihnen das Scheinwerferlicht der Fahrzeuge spiegelnd reflektiert. Durch eine Profilierung der Markierungen kann deren Sichtbarkeit verbessert werden; denn höhere Profilteile ragen je nach der Dichte des Wasserfilms mehr oder weniger aus diesem heraus.

Für die Verwendung von **profilierten Markierungen** in der Praxis sind solche Ausführungen gefordert, die sich einfach herstellen lassen, eine schnelle Abführung des Oberflächenwassers gewährleisten, wenig verschmutzen und dauerhaft sind. Die Griffigkeit darf nicht wesentlich unter der der übrigen Fahrbahn liegen. In Zusammenarbeit mit der einschlägigen Industrie sind auf zwei Versuchsstrekken verschiedene Ausführungen von profilierten Fahrbahnmarkierungen in der Praxis erprobt worden. Die Ergebnisse sind zufriedenstellend und ermutigend. Somit kann die nächste Phase der Erprobung eingeleitet werden, nämlich ein Einsatz auf bundesweit ausgewählten Probestrecken, um in größerem Umfang Erfahrungen zu sammeln, bevor diese Markierungen allgemein freigegeben werden.

Fußgängerüberwege sollen dazu dienen, Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Um die sicherheitsrelevante Einheitlichkeit dieser Anlagen zu erreichen,

sind die Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84) 1984 neu herausgegeben worden. Dabei konnten insbesondere die Einsatzkriterien verbessert werden.

Rettungswesen

Die Forschungsaktivitäten der BASt auf dem Gebiet des Rettungswesens haben sich bisher auf die **Notfallmeldung** und die vielfältigen Problemé des organisierten Rettungsdienstes konzentriert. Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme zur **Erste-Hilfe-Ausbildung** sollen nun Ansätze entwickelt werden, um die Ausbildungsformen und -inhalte zu überprüfen und die Bereitschaft zur Hilfeleistung in der Bevölkerung zu steigern.

Maßnahmenbeurteilung

Das letzte Forschungsprogramm hat das Schwergewicht der Forschung zur Maßnahmenbeurteilung auf methodischen Fragen und Bewertungsgrundlagen gelegt. Im vorliegenden Programm wird diese Grundlagenarbeit durch ein Vorhaben ergänzt, das sich mit **privaten Nutzen und Kosten bei der Bewertung von Sicherheitsmaßnahmen** befaßt. Schwerpunktmäßig sind die Vorhaben des vorliegenden Programms jedoch auf die Bewertung konkreter Sicherheitsmaßnahmen gerichtet. Zum einen gilt es, die Bemühungen von Städten und Gemeinden zur **Koordinierung** ihrer **Verkehrssicherheitsarbeit** zu sichten, zu analysieren und hinsichtlich ihrer Zweckmäßigkeit zu beurteilen (Beispiel sog. „Verkehrssicherheitsbeauftragte"). Zum anderen sollen örtliche **Sicherheitsmaßnahmen von Städten und Gemeinden** auf ihre Wirksamkeit hin bewertet werden. Damit greift die BASt eine an die Städte gerichtete Umfrage nach konkreten Sicherheitsmaßnahmen für Fußgänger auf, die dort breite Resonanz gefunden hat. Einen Sonderfall nehmen dabei die **Sicherheitsverbesserungen in Geschäftsstraßen** mit Durchgangsverkehr ein.

Mit Wirkung vom 1. 3. 1985 ist eine Verordnung über die versuchsweise Einführung von **Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen** in geschlossenen Ortschaften in Kraft getreten. Sie hat dazu geführt, daß sich das Interesse der Städte und Gemeinden, die neue Regelung anzuwenden, beträchtlich verstärkt. Die Wirkung dieser Verordnung auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen soll untersucht und bewertet werden. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat hat gemeinsam mit seinen Mitgliedern ein breit angelegtes Aufklärungsprogramm zum Schutz von **älteren Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr** entwickelt. Dieses Programm soll auf seine Wirksamkeit hin überprüft werden.

3. Literaturverzeichnis

[1] Brühning, E., Schmid, M.:
Zum Unfallgeschehen in kleinen und großen Gemeinden
Zeitschrift für Verkehrssicherheit 31 (1985) 3, S. 98—107

[2] Brühning, E.:
Entwicklung der Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen — Vergleich einiger Länder mit hohem Motorisierungsgrad
Straße und Autobahn (1985) 1, S. 1—3

[3] List, H., Bergmann, K., Brems, J., Gerlinger, K. H., Heiler, G., Koch, H., Kohl, T., Kroj, G., Langwieder, K., Neumeyer, D., Rang, C.:
Vorschläge der Expertenkommission zur Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts für motorisierte Zweiradfahrer, Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 15,
Bergisch Gladbach, 1984

[4] Krupp, R., Bressin, M.:
Nutzen und Kosten der Sicherheitsgewinne infolge einer Verkürzung der Hauptuntersuchungsfristen nach § 29 StVZO für ältere Pkw
Köln, 1983 (unveröffentlicht)

[5] Hautzinger, H., Stenger, H., Barg, C. D., Ottmann, G., Potderin, D.:
Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 111,
Bergisch Gladbach, 1985

[6] Erke, H.:
Überprüfung des Unfallursachenverzeichnisses, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 110,
Bergisch Gladbach, 1985

[7] Brühning, E., Ernst, G.:
Long-Linear-Models in Effectiveness Studies — An Application to „Simultaneous Before-After-Comparisons with Control Groups"
In: Evaluation 85 International Meeting on the Evaluation of Local Traffic Safety Measures, Tome 2, S. 291—311, hrsg. von der ONSER, Paris, 1985

[8] Färber, E., Pullwitt, E., Cichos, D.:
Interaction of Car Passengers in Frontal, Side and Rear Collisions
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 76,
Köln, 1982

[9] Färber, E.:
Gegenseitige Belastungen von Fahrzeuginsassen in Seitenkollisionen
— Aufprallversuche mit vier neuentwickelten Seitendummies
Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985 (unveröffentlicht)

[10] Färber, E., Glaeser, K.-P.:
Vorschlag für eine standardisierte Fußgängertestmethodik
Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 1/1982, S. 23 ff.

[11] Glaeser, K.-P.:
Fußgängerunfall-Simulationsversuche mit verbesserten Fußgängerdummies
Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1984 (unveröffentlicht)

[12] Löffelholz, H.:
Schutz von Kindern im Auto
Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985 (unveröffentlicht)

[13] Helbing, M., Mattern, R., Schmidt, G., Schüler, F.:
Wirksamkeit von Elementen des passiven Unfallschutzes, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 114/Teil II,
Bergisch Gladbach, 1985

[14] Beier, G., Schuller, E., Spann, W.:
Vor- und nachteilige Wirkungen passiver Schutzeinrichtungen für motorisierte Zweiradfahrer
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 114/Teil I,
Bergisch Gladbach, 1985

[15] Stöcker, U., Löffelholz, H.:
Investigation into the Protective Effects of Helmets on Users of Powered-Two-Wheelers
International IRCOBI-Conference, The Biomechanics of Impacts, Delft, Niederlande 1984

[16] Danner, M., Langwieder, K., Polauke, J., Sporner, A.:
Schutzkleidung für motorisierte Zweiradfahrer
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 107,
Bergisch Gladbach, 1984

[17] Osten-Sacken, v. d. E., Schuchard, K.:
Sicherheitsrelevante Ausstattung von Fahrrädern, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 118,
Bergisch Gladbach, 1985

[18] Baumgart-Elms, C., Küting, H.-J., Müller, E.:
Förderung des sozialen Verständnisses von Grundschülern im Straßenverkehr
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 95,
Bergisch Gladbach, 1984

[19] Spoerer, E.:
Problemanalyse „Kind und Rad"
Schlußbericht zum Forschungsprojekt 8010 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Köln, 1982

[20] Hagen, E., Beike, P., Blothner, D., Kellner, H.:
Medienangebote und Mediennutzung durch Kinder, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 84,
Bergisch Gladbach, 1983

[21] Heinrich, H. Ch.:
Verkehrsunfall und Verkehrsaufklärung
Zeitschrift für Verkehrssicherheit 1984, 30 (3), S. 121—129

[22] Pfafferott, I.:
Fahrzeugwerbung und Verkehrssicherheit
Inhaltsanalyse und Folgerungen
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 104,
Bergisch Gladbach, 1984

[23] Renge, K.:
Junge Kraftfahrer in Japan
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 92,
Bergisch Gladbach, 1983

[24] Haas, I.:
Bestandsaufnahme von Art und Dauer der Fahrschülerausbildung für die Fahrerlaubnisklassen 3, 1 und 1b
Bergisch Gladbach, 1985 (unveröffentlicht)

[25] Grosse-Berndt, G., Niesen, K.:
Wirksamkeitsuntersuchung zum ADAC-Motorrad-Sicherheitstraining
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 87,
Köln, 1983

[26] Utzelmann, H. D., Haas, R.:
Evaluation der Kurse für mehrfach auffällige Kraftfahrer
Bergisch Gladbach, 1985
(Veröffentlichung in der Schriftenreihe „Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr" Heft 53)

[27] Rüter, G.:
Sicherheitsorientierte Ausbildung von Berufskraftfahrern
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 81
Bergisch Gladbach, 1983

[28] Müller-Limmroth, W.:
Der Einfluß der Anpassungsfähigkeit des Auges auf die visuelle Wahrnehmung
Bericht zum Forschungsprojekt 8006 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1984

[29] Färber, B., Färber, Brigitte:
Grundlagen und Möglichkeiten der Nutzung sprachlicher Informationssysteme im Kraftfahrzeug
Bericht zum Forschungsprojekt 8212 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1984
In: FAT-Schriftenreihe Nr. 39, 1984

[30] Cohen, A. S.:
Wahrnehmung und Schätzung von Geschwindigkeiten
Bericht zum Forschungsprojekt 7523.3 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1984 (unveröffentlicht)

[31] Cohen, A. S.:
Informationsdefizite während nächtlicher Fahrten
Bericht zum Forschungsprojekt 8306.2 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985 (unveröffentlicht)

[32] Medikamente und Alkohol bei Verkehrsunfallopfern
Forschungsprojekt 8004 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)

[33] Testverfahren zur Überprüfung des Einflusses von Arzneimitteln auf die Verkehrssicherheit
Forschungsprojekt 8305 der Bundesanstalt für Straßenwesen (laufend)

[34] Schmiedel, R., Puhan, Th., Siegener, W.:
Simulationsmodell Rettungswesen, Anwendung in Karlsruhe
Bericht zum Forschungsprojekt 8025 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Köln, 1982

[35] Borjans, R.:
Effizienz der Rettungsorganisation
Bericht zum Forschungsprojekt 7811 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1984 (unveröffentlicht)

[36] Witte, H.:
Ablauforganisation in Rettungsleitstellen
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 101,
Bergisch Gladbach, 1984

[37] Kuschinsky, B., Schmiedel, R., Philippen, H., Heck, A., Unterkofler, M.:
Erste Hilfe in der Bundesrepublik Deutschland

(Vergleich des Rettungswesens in Israel und der Bundesrepublik Deutschland, Teil 1)
Bericht zum Forschungsprojekt 8213 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985

[38] Sefrin, P., Schäfer, R., Zenk, M.:
Effektivität der Ersten Hilfe-Ausbildung
Bericht zum Forschungsprojekt 7345/3 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985

[39] Riediger, G.:
Was leistet eine schnelle und qualifizierte Notfallhilfe?
In: Notfallmedizin 9 (1983), S. 198—220

[40] Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bayerisches Staatsministerium des Innern (Hrsg.):
Modellversuch Notfallrettung Unterfranken
Band I: Bonn, 1980
Band II: Bonn, 1985

[41] Emser, J., Gutmann, G., Riediger, G., Schlag, B., Siegener, W., Weissbrodt, G., Willenberg, C.:
Autonotfunk — Nichttechnische Begleitforschung Projektgruppe „Autonotfunk"
Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 10,
Köln, 1981

[42] Kirsten, K., Riediger, G., Schlag, B., Wältring, H.:
Autonotfunk — Nichttechnische Begleitforschung
Zwischenbericht 1982, Projektgruppe „Autonotfunk" Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung,
Bergisch Gladbach, 1984

[43] Dilling, J., Ellinghaus, D., Hellendahl, A., Hundhausen, G., Metz, S., Siegener, W., Wältring, H.:
Autonotfunk — Nichttechnische Begleitforschung, Schlußbericht der Projektgruppe „Autonotfunk"
Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 16,
Bergisch Gladbach, 1985

[44] Cerwenka, P., Henning-Hager, U.:
Verkehrssicherheit in Wohngebieten
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 99,
Bergisch Gladbach, 1984

[45] Müller, P., Stete, G., Topp, H.H.:
Verkehrssicherheit von städtischen Altbaugebieten
— Verkehrsunfälle in Gründerzeitvierteln —
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 112,
Bergisch Gladbach, 1985

[46] Angenendt, W.:
Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich
— Knotenpunkt —
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 96,
Bergisch Gladbach, 1984

[47] Harder, G., Theine, W.:
Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich
— Fußgängerzonen —
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 93,
Bergisch Gladbach, 1984

[48] Ruwenstroth, G., Hildebrand, E., Kuller, E.:
Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich
— Radwegtrassen —
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 106,
Bergisch Gladbach, 1984

[49] Adelt, B., Hoffmann, D., Kaulen, R., Richard, I., Richter-Richard, H.:
Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich
— Sicherung in verkehrsberuhigten Straßen
Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 98,
Bergisch Gladbach, 1984

[50] Angenendt, W.:
Sichere Gestaltung markierter Wege für Fahrradfahrer, Teil 1
Bericht zum Forschungsprojekt 8315 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, (unveröffentlicht)

[51] Bosserhoff, D., Hubschneider, H., Leutzbach, W., Mott, P., Swiderski, D.:
Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz,
Teil I: Untersuchung in Winnenden
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 94,
Bergisch Gladbach, 1983

[52] Zmeck, D.:
Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz,
Teil II: Untersuchung in Berlin
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 94,
Bergisch Gladbach, 1983

[53] Angenendt, H., Borschdorf, M., Grau, I.:
Berücksichtigung behinderter Menschen bei Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung, Heft 54
Bergisch Gladbach, 1985

[54] Holzmann, E., Hiekel, M.:
Zwischenuntersuchung der Umweltsituation für Buxtehude
Teilbericht zum Forschungsprojekt 105 04 705 des Umweltbundesamtes, 1984

[55] Brilon, W., Kahrmann, B., Senk, W., Thiel, R., Werner, H.:
Wirkung der 1. Phase der flächenhaften Verkehrsberuhigung auf die Verkehrssicherheit in Buxtehude und Unfallanalyse Berlin-Charlottenburg
Teilberichte zum Forschungsprojekt 8019/9 der Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985 (unveröffentlicht)

[56] Krupp, R., Joo, S.:
Umfang und Schwere dauerhafter Personenschäden im Straßenverkehr
Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 77,
Köln, 1982

[57] Krupp, R., Hundhausen, G.:
Volkswirtschaftliche Bewertung von Personenschäden im Straßenverkehr
Bundesanstalt für Straßenwesen, vervielfältigtes Manuskript,
Bergisch Gladbach, 1984

[58] Emde, W., Ernst, R., Frerich, J., Huber, H. J., Hundhausen, G., Krupp, R., Meewes, V., Schilberg, F.:
Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Straßenverkehrsunfällen — Preisstand 1985
In: Straße und Autobahn, Heft 4, 1985, S. 159ff.

[59] Der Kurzwegschreiber — Ergebnisse einer Überprüfung der Chancen für eine Einführung
Bundesanstalt für Straßenwesen, vervielfältigtes Manuskript,
Bergisch Gladbach, 1984

[60] Krupp, R.:
Das Notrad im Pkw — Eine wirtschaftliche Alternative zum Reserverad?
In: Automobil-Industrie, 30 (1985), Nr. 4, S. 401ff.

[61] Krupp, R., Stöcker, U.:
Stellungnahme zur Frage der Einbeziehung von Moped/Mokick in die amtliche technische Überwachung
Bundesanstalt für Straßenwesen, vervielfältigtes Manuskript,
Bergisch Gladbach, 1984

[62] Bressin:
Unfälle beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße — 1982 bis 1984 —
Bundesanstalt für Straßenwesen,
Bergisch Gladbach, 1985

B. Rettungswesen

Übersicht über die vorhandenen Einrichtungen und die Weiterentwicklung des Rettungswesens

1. Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat in seiner 252. Sitzung am 23. Juni 1976 die Bundesregierung ersucht, im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr jeweils auch über die Weiterentwicklung des Rettungswesens einschließlich der Einführung eines einheitlichen Notrufnummernsystems zu berichten.

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), nach dem Stand vom 1. Juni 1981 im Unfallverhütungsbericht 1981 (Drucksache 9/1246) und nach dem Stand vom August 1983 im Unfallverhütungsbericht 1983 (Drucksache 10/963) vorgelegt.

2. Konzeption und Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

Der Rettungsdienst ist innerhalb der Vielzahl der Gemeinschaftsaufgaben der Gesellschaft dem Bereich der Daseinsvor- und Daseinsfürsorge zuzuordnen und als öffentliche Aufgabe zu erfüllen. Die Bundesländer — die für die Erfüllung dieser Aufgabe nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) zuständig sind — bemühen sich um ein bedarfsgerechtes Gesamtsystem eines ständig einsatzbereiten und leistungsfähigen Rettungsdienstes. Dieses nahezu flächendeckend ausgebaute 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. auch Punkt 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 der Koordinierung und der Weiterentwicklung des Rettungswesens 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

3.1 Der Stand der Rettungsdienst-Gesetzgebung (Übersicht siehe Anlage 2)

Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, das Saarland und Schleswig-Holstein haben besondere Rettungsdienst-Gesetze verabschiedet. Niedersachsen wird ein Rettungsdienst-Gesetz einbringen, da eine Vereinbarung mit den Beteiligten nicht zustande gekommen ist; in Hessen wurde der Ausbau und die Durchführung des Krankentransportes und Rettungsdienstes am 10. Februar 1978 durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung geregelt. Die Stadtstaaten Berlin, Bremen und Hamburg haben entsprechende Regelungen in ihren Feuerwehrgesetzen verankert.

In den Rettungsdienst-Gesetzen der Länder ist auch die Finanzierung des Rettungsdienstes 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 Kostenerstattungen.

3.2 Vorhandene Einrichtungen des Rettungswesens

3.2.1 Rettungsleitstellen*) (Übersicht siehe Anlage 3)

Die Rettungsleitstelle ist die Einsatzleitstelle des gesamten Rettungsdienstes in einem Rettungsdienstbereich. 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 früher nur in den Stadtstaaten und größeren Städten vorhandenen Rettungsleitstellen sind inzwischen flächendeckend in allen Ländern eingerichtet. Funktion und Aus-

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

stattung der insgesamt 234 Rettungsleitstellen gewährleisten räumlich und zeitlich eine lückenlose Bedienung der Bevölkerung bei Notfällen. Die mittlere Bearbeitungsdauer eines Notrufs bis zur Alarmierung eines Rettungsmittels liegt bei unter einer Minute. Der Bundesminister für Forschung und Technologie hat die kommunikationstechnische Entwicklung moderner Rettungsleitstellen modellhaft gefördert. Neben der Entwicklung und Erprobung eines modularen Leitstellensystems in Recklinghausen, das dem Aufgabenumfang mittlerer bis kleiner Rettungsleitstellen angepaßt ist, wurde eine sogenannte „integrierte Leitstelle", die zusätzlich auch Aufgaben des Brand- und Katastrophenschutzes bewältigen kann, in Esslingen entwickelt und eingerichtet.

Die Länder haben darüber hinaus eigene, bedarfsgerechte Leitstellenkonzepte entwickelt und gefördert. Sie legen auch Wert auf eine laufende Anpassung der Ausstattung durch Einsatz moderner Technologien.

3.2.2 Rettungswachen
(Übersicht siehe Anlage 4)

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

Die Anzahl der vorhandenen Rettungswachen entspricht den Bedarfsplanungen. Damit ist auch durch das flächendeckende Netz von Rettungswachen die Versorgung der Bevölkerung sichergestellt. Dies schließt nicht aus, daß im Rahmen von Bedarfsanpassungen aus Leistungs- oder Kostengründen Änderungen notwendig werden. Als hilfreich hat sich dabei der Einsatz des „Simulationsmodells Rettungswesen" bei bisher über 40 Rettungsdienstbereichen der Bundesrepublik Deutschland erwiesen (vgl. auch Punkt 4).

3.2.3 Rettungswagen
(Übersicht siehe Anlage 5)

Rettungswagen (Kurzzeichen RTW) dienen dazu, die Transportfähigkeit von Notfallpatienten vor und während der Beförderung herzustellen und aufrechtzuerhalten (DIN 75080 — Krankenkraftwagen —). Rettungswagen, die mit einem Notarzt besetzt sind, werden Notarztwagen (Kurzzeichen NAW) genannt.

Bei der ursprünglichen Bedarfsplanung zu Beginn des systematischen Aufbaus wurden Richtzahlen für den Bedarf an Krankenkraftwagen (1 Krankenkraftwagen auf 12 000 bis 15 000 Einwohner, wobei mindestens 40% RTW sein sollen) entwickelt. Diese wurden auch der ursprünglichen Bedarfsplanung zugrunde gelegt. Nach den jetzigen Erkenntnissen müßten diese Bedarfswerte regional angepaßt werden. Entsprechende Untersuchungen der BASt stehen vor dem Abschluß.

Die in Anlage 5 ausgewiesenen Unterschiede zwischen Ist und Soll können daher kaum für eine Beurteilung des Leistungsstands herangezogen werden. Der Ist-Zustand gibt schon weitestgehend die befriedigende, regional angepaßte und flächendeckende Ausstattung mit Rettungswagen wieder. Der Ausbau kann bis auf wenige Ausnahmen als abgeschlossen angesehen werden, was zukünftige Bedarfsanpassungen nicht ausschließt.

Große Fortschritte hat der Einsatz von Notärzten gemacht, obwohl eine flächendeckende Versorgung nicht überall erfolgt. Hier haben sich sehr flexible Organisationsformen entwickelt, über deren Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit meist von den regionalen Planungsträgern entschieden wird. Hier ist in Zukunft noch eine Weiterentwicklung zu erwarten, sei es im Rahmen des Rettungsdienstes (Notärzte), sei es im Zusammenwirken mit den niedergelassenen Ärzten bzw. dem ärztlichen Bereitschaftsdienst.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Forschung und Technologie wurde ein neuartiger Rettungs- und Notarztwagen „SAVE" (Schnelle Ambulante Vorklinische Erstversorgung) entwickelt. Er unterscheidet sich von den zur Zeit 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. Eine Prototyperprobung hat die Tauglichkeit des Rettungs- und Notarztwagens SAVE unter Beweis gestellt. Die Weiterentwicklung zum Gesamtsystem SAVE, bei dem die Rettungseinheit stationär eingesetzt werden kann, oder mit einer 4-Trageneinrichtung ausgerüstet ist, wurde abgeschlossen. Damit wurde ein zukunftsweisendes Konzept zur Verfügung gestellt, für das die Industrie zur Zeit die Aufnahme einer Serienproduktion prüft.

3.2.4 Krankentransportwagen
(Übersicht siehe Anlage 6)

Krankentransportwagen (Kurzzeichen KTW) sind grundsätzlich für die Beförderung von Nicht-Notfallpatienten bestimmt. Krankentransportwagen, die der DIN 75080 entsprechen, sind in ausreichender Anzahl flächendeckend vorhanden, ein zusätzlicher Bedarf besteht nicht mehr. Zu den ursprünglichen Bedarfsplanungen wird auf die Ausführungen unter 3.2.3 verwiesen.

3.2.5 Rettungshubschrauber-Stützpunkte
(Übersicht siehe Anlage 7, 8)

Es besteht derzeit ein flächendeckendes Netz von Hubschrauber-Stationen 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 ins-

gesamt 18 Stationen vor, die seit November 1981 eingerichtet sind.

Für die Ende 1985 bestehenden insgesamt 35 Hubschrauberstationen stellen die Rettungshubschrauber: Katastrophenschutz (18), Bundeswehr (6), ADAC-Luftrettung (6), Deutsche Rettungsflugwacht (5).

Anstehende Probleme beim Einsatz von Rettungshubschraubern werden im Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen" beraten. Die Bund/Länder-Arbeitsgruppe „Luftrettung", die seit Herbst 1976 bestand, wurde 1985 aufgelöst.

3.2.6 Stand der Entwicklung eines einheitlichen Notrufsystems

Die Einführung des einheitlichen Notrufsystems 73 (Polizeinotruf 110 und Feuerwehrnotruf 112) ist bis auf wenige Ausnahmefälle abgeschlossen. Das System hat sich technisch und organisatorisch voll bewährt.

In den rd. 3 800 Fernsprechortsnetzen sind über 4 000 Notrufanschlüsse der Polizei (110) und über 1 300 Anschlüsse der Feuerwehr (112) geschaltet. Sofern für den Feuerwehrruf 112 nicht eigene Anschlüsse vorhanden sind, ist die Kurzrufnummer 112 mit dem Polizeinotruf 110 parallel geschaltet.

Bei öffentlichen Münzfernsprechern sind nunmehr etwa 33 000 Notrufmelder (für münzfreien Notruf) eingerichtet.

Die vom Bundesministerium für Forschung und Technologie geförderte Entwicklung des drahtlosen Notmeldesystems „Autonotfunk" (ANF) ist mit einer Erprobung des Systems im Raum Darmstadt abgeschlossen worden. Die Ergebnisse aus dem Feldversuch zeigen, daß sich das System ANF technisch bewährt hat. Nach Auswertung der nichttechnischen Begleitforschung kam eine Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen 1985 zu der Empfehlung, Autonotfunk einzuführen, wenn eine weitere Verbesserung in der Notmeldesituation angestrebt wird. Die für eine Einführung zuständigen Länder haben nach einer ersten Prüfung wegen der zu erwartenden Kosten eine ablehnende Haltung gezeigt.

3.2.7 Notrufsäulen an Bundesautobahnen

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

Bis zum 1. Januar 1985 waren von den rd. 8 200 km der unter Verkehr liegenden Bundesautobahnen 7 867 km mit Notrufsäulen etwa im Abstand von 2 km ausgestattet. Auf 333 km, die sich auf eine Mehrzahl kurzer Teilstrecken verteilen, erfolgt die Einrichtung, sobald die technischen Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

Seit 1978 werden die Rufsäulen an den Bundesautobahnen auf eine verbesserte Notruftechnik umgerüstet. Mit ihrer Hilfe ist es möglich,

— den Standort eines Hilfesuchenden an einer Notrufsäule in der Fernsprechzentrale der Autobahnmeisterei automatisch festzustellen und

— ein Notrufgespräch von der Rufsäule aus über die Autobahnmeisterei zur nächstgelegenen Autobahn-Polizeidienststelle durchzuschalten.

Anfang 1985 war die verbesserte Notruftechnik an ca. 7 000 km Bundesautobahnen eingesetzt.

3.2.8 Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen (ohne Bundesautobahnen) (siehe Anlage 9)

Bundesstraßen erhalten im Gegensatz zu den Bundesautobahnen keine Streckenfernsprechkabel mit den zugehörigen Rufsäulen. Es ist deshalb aufwendig, dort ein vergleichbares Notmeldesystem zu installieren. Die dafür aufzuwendenden Kosten gehören nicht zur Straßenbaulast.

Über einen Zeitraum von etwa zehn Jahren wurden ca. 2 200 private Unfallmelder eingerichtet. Es handelt sich hierbei um private Zusatzeinrichtungen an Hauptanschlüssen des öffentlichen Fernsprechnetzes. Bei Betätigung des Notmelders wird in der Regel automatisch eine Fernsprechverbindung zur nächsten Rettungsleitstelle hergestellt. Die Einrichtungskosten dafür wurden vor allem von der „Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e. V." und auch vom „Kuratorium Rettungsdienst Bayern", der „Rettungsstiftung Jürgen Pegler e. V.", der Rettungsstiftung Saar" und vom „Notruf Saar e. V." getragen. Die Betriebskosten tragen Bayern und Schleswig-Holstein ganz, andere Länder zum Teil.

Die Deutsche Bundespost entwickelte ein neues, bundesweit einheitliches Notruftelefon. Dieses Notruftelefon ist voll in das bestehende Notrufsystem 73 integriert, um eine einheitliche Notruftechnik herbeizuführen und den Notruf und damit das Rettungswesen sicherer und schneller zu machen. Es stellt die Verbindung zur Rettungsleitstelle nach Betätigen der Notruftaste automatisch her und meldet der Abfragestelle selbsttätig seinen Standort. Durch eine automatische Überwachung der Betriebsbereitschaft garantiert es sofortige Störungserkennung und ermöglicht damit unverzügliche Störungsbeseitigung.

Mit der 16. Verordnung zur Änderung der Fernmeldeordnung vom 19. Februar 1981 (16. ÄndVFO) erfolgte nach positivem Ergebnis eines Betriebsversuches im Raum Gießen die benutzungsrechtliche Einführung dieses Notruftelefons.

Die Aufstellung erfolgt auf Antrag der Länder bei der Deutschen Bundespost. Die Beschaffungskosten für die Notruftelefone werden von der Deutschen Bundespost vorgestreckt.

Um die Aktivitäten privater Rettungsstiftungen zur finanziellen Entlastung der Länder zu fördern,

wurde mit der 25. ÄndVFO vom 29. August 1984 ermöglicht, daß die Zahlung eines Teils der monatlichen Gebühren als einmalige Gebühr geleistet werden kann: Die monatliche Zuschlagsgebühr von 60,— DM kann auch als einmalige Gebühr von 5 100,— DM gezahlt werden. Diese Alternative der einmaligen Zahlungsweise erlaubte es den Rettungsstiftungen, den Ländern die Mitfinanzierung von ca. 700 Notruftelefonen zuzusagen. Darüber hinaus gilt die Senkung der einmaligen Anschließungsgebühr von bisher 200,— DM auf 65,— DM ab Sommer 1984 auch für die Notruftelefone.

Um den weiteren Ausbau eines in das Notrufsystem 73 integrierten Notmeldesystems mit Notruftelefonen zu fördern, und damit ein bundeseinheitliches und modernes System zur Verfügung zu stellen, beabsichtigt die Deutsche Bundespost folgende Maßnahmen:

— die Regelungen für eine Überbrückungshilfe, die erstmals im Juni 1982 durch Aussetzung der Zahlung der monatlichen Zuschlagsgebühr für zwei Jahre angeboten wurden und die bis zum 31. Dezember 1984 befristet waren, sollen erneut zugestanden werden.

— auch bei Wahl der einmaligen Zahlungsweise der Zuschlagsgebühr soll diese erst nach zwei Jahren fällig werden.

— die vorgenannten erleichterten Zahlungskonditionen sollen gelten, wenn die Herstellung bis zum 30. Juni 1987 beantragt und von der Deutschen Bundespost bestätigt wurde. Sie sollen jedoch auf die 4 000 erstbeschafften Notruftelefone beschränkt bleiben.

Die vorstehenden Regelungen sollen vorbehaltlich der Zustimmung des Verwaltungsrates der Deutschen Bundespost zum nächstmöglichen Zeitpunkt verordnet werden.

Bis zum 1. Mai 1985 wurden bereits über 2 400 Notruftelefone beantragt bzw. in Betrieb genommen.

3.2.9 Bundeseinheitlicher Notfallausweis

Vom bundeseinheitlichen Notfallausweis sind seit 1974 über 8 Mio. Exemplare teils kostenlos an die Bevökerung verteilt, teils von dieser freiwillig erworben worden. Damit ist auch eine große Zahl von Nicht-Risikopatienten im Besitz dieses Notfalldokuments. Er wird in Hessen und Baden-Württemberg kostenlos ausgegeben.

Das Europäische Parlament hat durch Beschluß die Kommission der Europäischen Gemeinschaften beauftragt, die Vorarbeiten zur Einführung des Ausweises in den Mitgliedsländern in Angriff zu nehmen.

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

3.3 Einsatz von Zivildienstleistenden
(siehe Anlage 10)

In den vergangenen Jahren sind auch im Rettungsdienst und Krankentransport Zivildienstleistende eingesetzt worden. Sie stehen nach den Bestimmungen des Zivildienstgesetzes den Einsatzstellen für 20 Monate für Tag- und Nachteinsätze ständig zur Verfügung. Die bisherigen Einsatzerfahrungen sind positiv.

Der Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit und das Bundesamt für den Zivildienst sind in Zusammenarbeit mit den Rettungsdienstorganisationen bemüht, die Ausbildungsmöglichkeiten für Zivildienstleistende, die im Rettungsdienst und Krankentransport eingesetzt werden sollen, weiter zu verbessern und auszubauen.

Von den im November 1985 im Rettungsdienst und Krankentransport zur Verfügung stehenden 7 504 bereitgestellten Zivildienstplätzen waren 6 256 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.

3.4 Rettungssanitäter
(siehe Anlage 11)

Nachdem die Einführung von gesetzlichen Regelungen über den Beruf des Rettungssanitäters im Jahre 1974 scheiterte, hatte der Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen" im Jahre 1977 empfohlen, die Ausbildung des im Rettungsdienst tätigen Personals auf der Grundlage eines „520-Stunden-Programms" zu verbessern. Es bestand dabei von vornherein Übereinstimmung, daß dies nur eine Übergangslösung bis zur Schaffung eines gesetzlichen Berufsbildes sein könne.

Das 520-Stunden-Programm wurde von Fachleuten als auf die Dauer nicht geeignet angesehen, um den im Rettungsdienst tätigen Personal die für die Notfallrettung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln. Außerdem konnte damit in Ermangelung einer staatlichen Prüfung kein einheitlicher Leistungsstandard festgestellt werden.

Der Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen" hat 1983 die Bildung einer „Arbeitsgruppe Rettungssanitäter" beschlossen. Ihr Auftrag sollte es sein, die Frage zu untersuchen, ob für die Schaffung eines gesetzlichen Berufsbildes „Rettungssanitäter" eine Notwendigkeit besteht und welche Anforderungen ggf. an ein solches Berufsbild zu stellen sind.

1985 hat die Arbeitsgruppe dem Bund/Länder-Ausschuß „Rettungswesen" ihren Bericht vorgelegt. Sie hat dabei die Überzeugung gewonnen, daß bei der gegenwärtigen Ausbildung der Rettungssanitäter alle an ihn gerichteten fachlichen Ansprüche nur unzureichend erfüllen kann. Sie hat keine stichhaltigen Gründe dafür feststellen können, daß gerade in den Fällen, in denen von den Entscheidungen des zur Hilfeleistung verpflichteten Rettungssanitäters

im Wortsinne häufig Leben und Gesundheit abhängen, noch immer auf den Nachweis einer qualifizierten Berufsausbildung verzichtet wird. Vor Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Durchführung des Rettungsdienstes hält sie die Festschreibung verbindlicher Anforderungen an das im Rettungsdienst tätige Personal für notwendig. Bemängelt wird auch der fehlende sozial- und berufsrechtlich abgesicherte Status des im Rettungsdienst tätigen Personals.

Die Arbeitsgruppe hält eine gesetzliche Regelung des Berufsbildes Rettungssanitäter für notwendig und nach eingehender Bedarfs- und Kostenanalyse auch für durchführbar.

Der Bund/Länder-Ausschuß Rettungswesen teilt die Auffassung der Arbeitsgruppe und hat der Bundesregierung den Bericht mit der Bitte zugeleitet, möglichst noch in dieser Legislaturperiode den Entwurf eines Gesetzes über den Beruf des Rettungssanitäters erarbeiten zu lassen.

Der Bundesminister für Jugend, Familie und Gesundheit hat entsprechende Vorarbeiten dazu aufgenommen.

3.5 Unterrichtung „Sofortmaßnahmen am Unfallort" und „Erste Hilfe" (siehe Anlage 12)

Seit 1969 sind gemäß § 8a und 8b der StVZO alle Fahrerlaubnisbewerber verpflichtet, eine Ausbildung in „Sofortmaßnahmen am Unfallort" (Fahrerlaubnisklassen 1, 3, 4 und 5) bzw. die Teilnahme an einem „Erste Hilfe"-Kursus (Fahrerlaubnisklasse 2) nachzuweisen. Im Rahmen der Ausbildung „Sofortmaßnahmen am Unfallort" (3 Doppelstunden) werden gezielt diejenigen Teile der „Erste Hilfe"-Kurse (8 Doppelstunden) vermittelt, die sich auf Unfälle im Straßenverkehr beziehen.

Die Ausbildung von Laienhelfern erfolgt überwiegend durch die Sanitätsorganisationen. Der Bundesverband für den Selbstschutz vermittelt im Rahmen seiner Selbstschutzgrundlehrgänge den Teilnehmern die Inhalte der „Sofortmaßnahmen am Unfallort".

Durch die Ausbildungsverpflichtung für alle Fahrerlaubnisbewerber sowie Aufklärungsprogramme zur Teilnahme an Erste Hilfe-Kursen haben über 50% aller Bundesbürger bzw. über 75% aller Führerscheinbesitzer an einer Ausbildung in Erster Hilfe, Sofortmaßnahmen am Unfallort oder einer Sanitätsausbildung teilgenommen. Allerdings liegen diese Ausbildungen teilweise sehr lange zurück, und so überrascht es nicht, daß nur 14% der Bundesbürger und 21% aller Führerscheinbesitzer erklären, sie seien bereit und in der Lage, alleine auf sich gestellt Erste Hilfe zu leisten.

Neuere Forschungsergebnisse der Bundesanstalt für Straßenwesen bestätigen, daß einmal erworbene Fähigkeiten und Kenntnisse rasch in Vergessenheit geraten, wenn sie nicht praktisch angewandt werden. Um ein befriedigendes Niveau bei der Erste Hilfe-Leistung sicherzustellen, wäre es deshalb erforderlich, die Ausbildung von Laienhelfern in geeigneter Form (Kurzlehrgänge, Kurswiederholung u. a. m.) in regelmäßigen Abständen zu wiederholen. Dies kann nur auf freiwilliger Basis erreicht werden. Der Bundesminister für Verkehr unterstützt daher Maßnahmen zur Aufklärung der Öffentlichkeit über die Notwendigkeit einer umfassenden Erste Hilfe-Ausbildung. 1982 wurde ein entsprechendes Aufklärungsprogramm des Deutschen Verkehrssicherheitsrates unterstützt. Derzeit bereitet der Deutsche Verkehrssicherheitsrat erneut ein Aufklärungsprogramm „Jeder kann helfen" mit Unterstützung der DBV + PARTNER Versicherungen, Wiesbaden, und des Bundesverkehrsministeriums für 1986 vor.

In diese Richtung soll auch eine Fernseh-Kurzspotserie im ARD-Programm wirken, die seit September 1985 bis April 1986 jeden Sonntag ausgestrahlt wird. Es handelt sich um insgesamt 26 Spots mit Notfallsituationen aus den Bereichen Verkehr, Beruf, Schule, Haushalt und Freizeit. Deutlich werden soll dabei, daß Erste Hilfe geleistet werden muß und wie Erste Hilfe geleistet werden kann, um die Zeit zwischen Eintritt des Notfalls und Eintreffen des Rettungsdienstes mit Hilfsmaßnahmen zu überbrücken. Die Serie soll insbesondere zur Teilnahme an Erste Hilfe-Kursen motivieren und das Bewußtsein der Bevölkerung für diese lebensrettenden Maßnahmen stärker ausprägen.

3.6 Neuregelung des Krankentransports

Die Rettungsdienstgesetze der Länder bzw. die Feuerwehrgesetze der Stadtstaaten definieren den Rettungsdienst einschließlich der Krankenbeförderung als öffentliche Aufgabe. Neben dem organisierten Rettungsdienst mit seinen hohen Anforderungen an die Organisation, die ständige Einsatzbereitschaft, an die Qualifikation des Personals und an die Sachausstattung, betreiben in zunehmendem Maße auch private Unternehmer Verkehr mit Krankenkraftwagen. Hier fehlen qualifizierte Anforderungen.

Die für den Rettungsdienst zuständigen Länderminister und die Durchführenden des Rettungsdienstes sehen ohne eine Neuregelung des Krankentransports Gefahren für die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Rettungsdienstes als wichtigen Bestandteil der Daseinsvorsorge. Der Bundesrat hat daher beim Deutschen Bundestag den Gesetzentwurf eines „Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)" eingebracht (Bundestags-Drucksache 10/3425 vom 30. Mai 1985).

Die vorgeschlagenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes sehen vor, daß

— der Verkehr mit Krankenkraftwagen definiert wird,

— Qualifikationsanforderungen in personeller und sächlicher Hinsicht festgelegt werden,

— die Zulassung zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Rettungsdienstes steuerbar wird und

— durch Bedingungen und Auflagen u. a. eine Beförderungs- und Betriebspflicht sowie eine Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Rettungsdienst vorgeschrieben werden kann.

Die Bundesregierung hat in ihrer Stellungnahme dem Vorschlag grundsätzlich zugestimmt, jedoch eine objektive Zulassungsregelung wegen verfassungsrechtlicher Bedenken abgelehnt.

Der Gesetzentwurf wird in den zuständigen Ausschüssen des Deutschen Bundestages derzeit beraten.

4. Forschungen zum Rettungswesen (Übersicht siehe Anlage 13)

Forschungen im Rettungswesen verfolgen das Ziel, den für die Sicherstellung und Durchführung verantwortlichen Ministerien und Organisationen Entscheidungshilfen für eine wirksame und wirtschaftliche Organisation des Rettungswesens anzubieten. Sie soll aber auch neue technische und organisatorische Entwicklungen fördern und ihre Umsetzung in die Praxis unterstützen. Entsprechende Vorhaben werden vorwiegend durch den Bundesminister für Verkehr bzw. die Bundesanstalt für Straßenwesen — in den vergangenen Jahren auch durch den Bundesminister für Forschung und Technologie — betrieben. Die Abstimmung der Vorhaben mit den Ländern erfolgt im Bund/Länderausschuß Rettungswesen und seiner Arbeitsgruppe Forschung.

Eine standardisierte bundeseinheitliche Dokumentation des Einsatzgeschehens und der Leistungen im Rettungswesen hat sich trotz erfolgversprechender Ansätze bislang noch nicht durchgesetzt. Daher war einer der Forschungsschwerpunkte in den vergangenen Jahren die Erarbeitung von Übersichten über den Leistungsumfang und das Leistungsniveau des Rettungsdienstes. Ergänzend dazu wurden die ökonomischen Rahmenbedingungen der Durchführung des Rettungsdienstes analysiert.

Zur Planung und Überprüfung von Rettungssystemen wurde das „Simulationsmodell Rettungswesen" entwickelt und Ländern sowie Organisationen zur Verfügung gestellt. Seine Anwendung wird durch den Bundesminister für Verkehr gefördert. Mit Hilfe dieses Modells lassen sich die Auswirkungen von geplanten Maßnahmen oder erwarteten Entwicklungen auf die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Rettungsdienstes bestimmen. Das Rechenmodell, das inzwischen bei einer Vielzahl von Untersuchungen in über 40 Rettungsdienstbereichen eingesetzt und ständig erweitert worden ist, ist als zweckmäßiges Instrumentarium zur Entscheidungsvorbereitung bei der Organisationsplanung im Rettungsdienst anzusehen.

Die Notwendigkeit einer Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz der Laienhilfe erfordert auch Überlegungen darüber, ob und in welcher Form die Ausbildung von Laienhelfern verbessert werden kann. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat in diesem Zusammenhang auf der Grundlage verschiedener bereits abgeschlossener Untersuchungen weitere Vorhaben konzipiert, in denen Möglichkeiten zur Verbesserung der Laienhilfe bei Verkehrsunfällen geprüft werden.

Um einen abgesicherten Überblick über Forschungsnotwendigkeiten und Forschungsperspektiven zu gewinnen, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen 1985 eine Projektgruppe „Rettungswesen" unter Beteiligung verschiedener Experten eingerichtet. Das Ergebnis der Überlegungen wird Ende 1986 vorliegen.

5. Rettungswesen in den Mitgliedsländern der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT/CEMT)

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

1981 regte die Bundesrepublik Deutschland eine erneute CEMT-Umfrage zur „Unfallrettung im Straßenverkehr" in den Mitgliedsländern an. Der Bericht über diese Umfrage, an der sich 18 Länder beteiligt haben, wurde 1983 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vorgelegt. Er zeigt im Vergleich zu 1969 einen wesentlich verbesserten Ausbauzustand des Rettungswesens. Allerdings wurden auch ungelöste Probleme deutlich, die insbesondere in den Bereichen Laienhilfe, Personalausbildung und in der Organisation des Rettungsdienstes im ländlichen Raum liegen.

Auf der Grundlage dieser von der Bundesrepublik Deutschland vorgelegten Untersuchung hat die Verkehrsministerkonferenz einer Resolution zugestimmt, in der den Regierungen der Mitgliedsländer u. a. empfohlen wird,

— die Ausbildung in Erster Hilfe zu fördern und sicherzustellen, daß das so erworbene Wissen regelmäßig aufgefrischt wird,

— spezielle Berufsgruppen gezielt in Erster Hilfe auszubilden,

— eine einheitliche Berufsausbildung für das nicht-ärztliche Personal im Rettungsdienst zu schaffen,

— die Wirksamkeit des Rettungswesens zu verbessern, in erster Linie durch einen Ausbau des Rettungsdienstes im ländlichen Bereich,

— standardisierte Daten zum Rettungsdienst innerhalb eines Landes zu erstellen.

Anlage 1

6. Anlagen

Leistungen im Rettungsdienst in der Bundesrepublik Deutschland *)

Der Rettungsdienst in der Bundesrepublik Deutschland hat 1985 6 Millionen Einsätze geleistet. Davon betrafen 1,7 Millionen Einsätze (= 29%) Notfälle, bei denen mit akuter oder drohender Vitalgefährdung des Patienten zu rechnen war.

Nahezu jeder zweite Notfall galt einem akut erkrankten Patienten. Akute Erkrankungen sind demnach der überwiegende Einsatzanlaß des Rettungsdienstes. Etwa jeder sechste Notfalleinsatz wurde durch Folgen eines Verkehrsunfalles veranlaßt. Diese beiden sehr unterschiedlichen Einsatzanlässe bestimmen die Anforderung an Organisation und Ausstattung des Rettungsdienstes.

Der Anteil der Notarzteinsätze im Rettungsdienst ist weiter angestiegen. Da jedoch erst ein Drittel aller Notfälle von Notärzten versorgt wird, muß der Weiterentwicklung von Notarztsystemen in Zukunft Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Bei zwei Drittel aller Notfälle sind ausschließlich Rettungssanitäter und Rettungshelfer im Einsatz. Durch Intensivierung der Aus- und Weiterbildung sollten diese zu einer besseren Versorgung der Patienten befähigt werden.

1. Leistungen im Rettungsdienst 1985

In den vergangenen Jahren wurden vom Rettungsdienst ca. 6,5 Mio. Einsätze pro Jahr durchgeführt. Für das Jahr 1985 ergibt sich dagegen ein Einsatzaufkommen von ca. 6 Mio. Einsätzen. Dieser Rückgang der Einsätze ist auf die Verlagerung von „Patientenfahrten" und Krankentransporten auf das private Personenbeförderungsgewerbe zurückzuführen. Die Leistungen des privaten Gewerbes können nicht erfaßt werden und sind daher in den nachfolgenden Angaben nicht enthalten. Bei dem Einsatzaufkommen von ca. 6 Mio. Einsätzen nimmt jährlich im Durchschnitt jeder 10. Bundesbürger die Leistungen des Rettungsdienstes in Anspruch.

Der Rettungsdienst führt Notfalleinsätze und Krankentransporte durch. 29% der Einsätze gelten Notfällen, 71% Krankentransporten. Trotz des Ausbaus von Notarztsystemen in den letzten Jahren werden $^2/_3$ aller Notfalleinsätze ohne Notarztbegleitung durchgeführt. Diese Tatsache stützt die Forderung nach einer verbesserten Ausbildung des nicht-ärztlichen Personals im Rettungsdienst, d. h. nach einem Berufsbild für Rettungssanitäter.

Tabelle 1

Anzahl und Verteilung der Rettungsdiensteinsätze

Einsatzort	Anzahl (in 1 000)	Anteil (in %)
Notfälle mit Notarzt	560	*(32)*
Notfälle ohne Notarzt	1 170	*(68)*
Notfälle insgesamt	1 730	*29*
Krankentransporte	4 240	*71*
Rettungsdiensteinsätze ...	5 970	*100*

Notfalleinsätze werden nach Einsatzanlässen unterschieden. 1985 galten 47% der Notfalleinsätze akuten Erkankungen, die damit den wichtigsten Einsatzanlaß darstellen. Vor andersgeartete Probleme stellt den Rettungsdienst der Einsatzanlaß „Verkehrsunfälle", mit 15,7% der Notfalleinsätze nächstbedeutender Einsatzanlaß. Das restliche Drittel der Notfalleinsätze verteilt sich auf Haus-, Sport-, Freizeit-, Arbeitsunfälle, auf Verbrechen, Suizide, zeitlich dringliche Blut- und Organtransporte.

Durchschnittlich 9,6% der Einsätze, die nicht Verkehrsunfällen dienen, sind Fehleinsätze. Bei Einsätzen zu Verkehrsunfällen steigt die Fehleinsatzquote auf 16,3%, was auf die besonderen Probleme der Notfallmeldung und die damit verbundenen Schwierigkeiten bei der Einsatzindikation zurückzuführen ist.

2. Notarztversorgung

In den vergangenen Jahren ist der Ausbau von Notarztsystemen im bodengebundenen wie auch im Luftrettungsdienst mit Nachdruck betrieben wor-

*) Der Bundesminister für Verkehr hat 1984 das Ingenieurbüro für Verkehrstechnik, IVT, Karlruhe, damit beauftragt, eine „Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst" durchzuführen. 31 repräsentativ ausgewählte Rettungsdienstbereiche haben sich an der Erhebung durch Lieferung umfangreicher Einsatzdaten beteiligt. Die Ergebnisse dieser Erhebung und die Ergebnisse der „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport von 1973 bis 1981" des Instituts für Rettungsdienst und Krankentransport des DRK liegen den folgenden Ausführungen zugrunde. Hinzugezogen wurde auch eine Beurteilung der Erhebungsdaten durch das Institut für Rettungsdienst des DRK „Leistungsanalyse des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland". Die Bundesanstalt für Straßenwesen erstellte einen zusammenfassenden Entwurf.

den. Für den bodengebundenen Rettungsdienst haben sich zwei Grundformen für die Organisation von Notarztsystemen herausgebildet:

— Das Stations-System (auch Kompakt-System):
Ein Notarztwagen (NAW) ist an einer Klinik oder an einer besonderen Wache stationiert und rückt im Bedarfsfall von dort mit dem Arzt zum Notfallort aus.

— Das Rendezvous-System:
Der Notarzt wird von seinem Aufenthaltsort (Klinik/Praxis) mit einem Notarzteinsatzfahrzeug (NEF, ein Pkw mit Ausstattung entsprechend DIN 75 079) zum Notfallort gefahren. Parallel dazu rückt ein Rettungswagen (RTW) von einer Rettungswache zum Notfallort aus.

Im Stations-System werden 59% aller Notarzteinsätze bedient, die restlichen 41% werden in Form des Rendezvous-Systems versorgt. Es hat sich gezeigt, daß Rendezvous-Systeme durch eine größere Flächendeckung speziell zur Versorgung ländlicher Gebiete geeignet sind. Stations-Systeme sind dagegen überwiegend in Ballungsgebieten und Großstädten eingerichtet.

Bedienung von Notarzteinsätzen

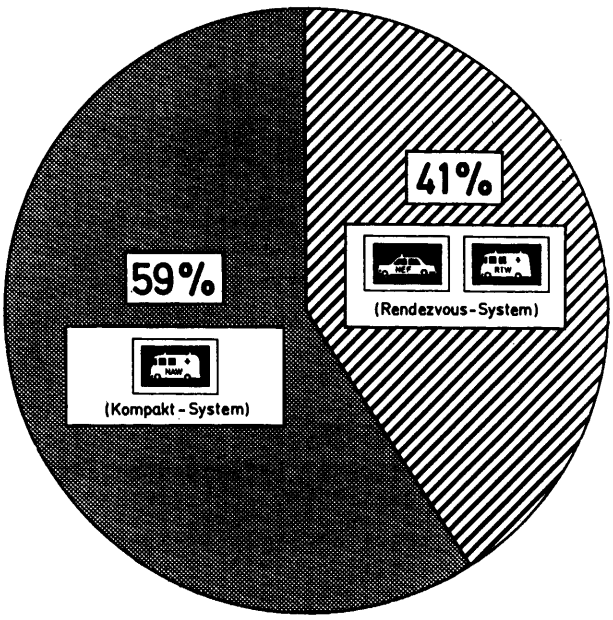


Tabelle 2

Struktur der Notfalleinsätze nach Einsatzanlaß und Umfang der Notarztversorgung

Einsatzanlaß	Notfälle insgesamt in 1 000	davon versorgt vom Notarzt		Notarztquote in %
		in 1 000	in %	
Verkehrsunfall	272	92	*16,4*	*33,8*
Arbeitsunfall	48	18	*3,2*	*37,5*
Sonstiger Unfall (Haus-, Sport-, Freizeitunfall)	265	38	*6,8*	*14,3*
akute Erkrankung	820	357	*63,8*	*43,5*
Sonstiger Anlaß	325	55	*9,8*	*16,9*
	1 730	560	*100*	*32,4*

1/3 aller Notfälle werden von Notärzten versorgt. Der Anteil der Notarzteinsätze an allen Notfalleinsätzen (Notarztquoten) ist bei einzelnen Einsatzanlässen jedoch sehr unterschiedlich. Akute Erkrankungen werden — soweit sie als Notfall eingestuft werden — zu 43,5% von Notärzten versorgt, die entsprechende Quote für Verkehrsunfälle ist mit 33,8% deutlich niedriger. Im Haus-, Sport- und Freizeitbereich wird nur jeder 7. Notfall von einem Notarzt versorgt. Die überdurchschnittlich hohe Notarztquote bei akuten Erkrankungen ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die entsprechenden Notfallsymptome durch die Leitstelle vergleichsweise einfach abzufragen sind und eine gezieltere Einsatzindikation ermöglichen.

3. Leistungszeiten

Überlebens- und Heilungschancen von Notfallpatienten sind um so größer, je kürzer die Zeitspanne zwischen Notfalleintritt und medizinischer Versorgung ist. Die Verkürzung dieses „therapiefreien Intervalls" ist eine wesentliche Aufgabe des gesamten Rettungswesens. Durch eine ausreichende Vorhaltung stetig einsatzbereiter Fahrzeuge, durch organisatorische Maßnahmen und durch technische Hilfsmittel verkürzt der Rettungsdienst die Zeit zwischen dem Eingang einer Notfallmeldung und dem Eintreffen der Rettungsfahrzeuge am Notfallort soweit wie möglich. Durch Zeitvorgaben zur Organisation der jeweiligen Rettungsdienste setzen die Länder Mindestbedingungen für die Durchführung des Rettungsdienstes.

Tabelle 3

Zeitrichtwerte in den Bundesländern

Land	Zeitspanne	Minuten
Baden-Württemberg	Hilfsfrist[1])	10 bis 15
Bayern	Hilfsfrist[2])	12 bis 15
Niedersachsen	Fahrzeit	10
Nordrhein-Westfalen	Toleranzzeit[3])	5 bis 8
Saarland	bis Eintreffen[4])	15
Schleswig-Holstein	Fahrzeit	15

Erläuterungen:
[1]) Zeit zwischen Eingang der Notfallmeldung und Eintreffen am Notfallort.
[2]) Fahrzeit zum Notfallort.
[3]) Zeit zwischen Einsatzbefehl und Eintreffen am Notfallort.
[4]) Eintreffen der ärztlichen Hilfe nach Schadensereignis.
Quelle: Köhner, R.: Organisationsformen im Rettungsdienst.

Zeiten sind somit als wesentliche Indikatoren für die Leistungsfähigkeit des Rettungsdienstes bei Notfalleinsätzen anzusehen. Die Zeitspanne zwischen Eintreffen der Meldung in der Rettungsleitstelle und Ankunft des alarmierten Rettungsmittels am Notfallort hat sich als gut geeigneter Indikator herausgestellt. Bei 81% aller Notfälle ist spätestens zehn Minuten nach Eingang einer Notfallmeldung ein Rettungsmittel am Notfallort. Trotz aller Bemühungen zeigt sich aber auch, daß immerhin 3,4% der Notfälle (= 59 000 Einsätze) nicht innerhalb von 20 Minuten von einem Rettungsmittel bedient werden können.

Notfalleinsätze ohne Notarzt haben deutlich geringere Eintreffzeiten als Einsätze mit Notarzt. Dies ist darauf zurückzuführen, daß das Netz der Rettungswachen sehr viel dichter geknüpft ist als das der Notarztstationen. Die Anfahrt von Notärzten ist daher im Durchschnitt zwangsläufig länger.

Tabelle 4

Eintreffzeiten für Notfall- und Notarzteinsätze

(kumulierte Werte)

	bis 2 Minuten %	bis 5 Minuten %	bis 7 Minuten %	bis 10 Minuten %	bis 15 Minuten %	bis 20 Minuten %	Mittelwert in Minuten
1. Notfall ohne Notarzt	*7,8*	*45,7*	*66,9*	*83,0*	*93,6*	*96,8*	7,5
2. Notfall mit Notarzt	*5,3*	*30,5*	*55,4*	*76,7*	*91,4*	*96,8*	8,8
3. alle Notfälle	*7,0*	*40,7*	*63,1*	*81*	*92,9*	*96,6*	8,4

5. Rettungsdienst und Straßenverkehrsunfälle

Etwa 16 % der Notfalleinsätze gelten Verkehrsunfällen, jeder 3. davon wird durch Notärzte versorgt. Die Leistungswerte des Rettungsdienstes sind bei Verkehrsunfällen vergleichsweise gut, wie ein Vergleich mit dem Einsatzanlaß „Akute Erkrankung" deutlich zeigt. Bei Verkehrsunfällen werden durchweg beträchtlich kürzere Eintreffzeiten ausgewiesen als bei akuten Erkrankungen.

Tabelle 5

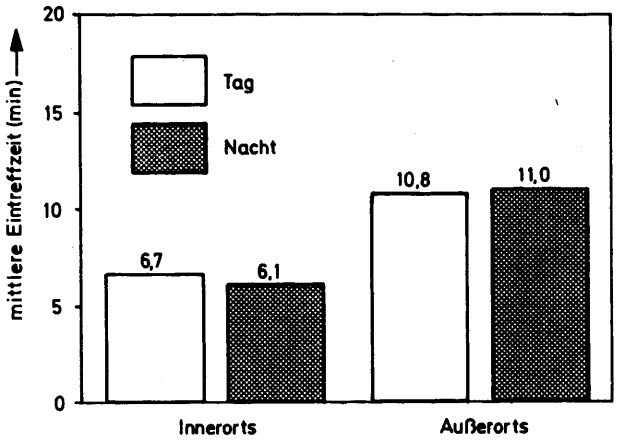
Eintreffzeiten für „Verkehrsunfälle" und „akute Erkrankungen"

(kumulierte Werte)

	bis 2 Minuten %	bis 5 Minuten %	bis 7 Minuten %	bis 10 Minuten %	bis 15 Minuten %	bis 20 Minuten %	Mittelwert in Minuten
Verkehrsunfälle	*8,3*	*41,9*	*62,5*	*78,9*	*91,1*	*95,5*	8,2
akute Erkrankungen	*6,5*	*32,9*	*54,8*	*74,0*	*88,8*	*94,1*	9,1

Die Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen unterscheiden sich auch deutlich je nach Tageszeit und Ortslage. Im Außerortsbereich sind bei Tag die durchschnittlichen Eintreffzeiten um 61 %, bei Nacht um 80 % länger als im Innerortsbereich. Die Straßenverkehrsunfallstatistik verzeichnet jedoch gerade außerorts und hier besonders bei Nacht, überdurchschnittlich häufig Unfälle mit schwersten Unfallfolgen. Dies ist teilweise auf die verlängerten Eintreffzeiten zurückzuführen, weist aber auch darauf, daß durch verbesserte Notfallmeldung und möglichst weitgehende Verkürzung der Eintreffzeiten eine Verbesserung des Leistungsniveaus erreicht werden müßte.

Mittlere Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen nach Tageszeit und Ortslage



6. Die Entwicklung des Rettungsdienstes

Eine Gegenüberstellung der Ergebnisse aus 1985 und denen aus früheren Untersuchungen ist wegen verschiedener Erhebungsverfahren nur unter Vorbehalten möglich.

Seit Jahren bewegt sich der Anteil der Notfalleinsätze an den Gesamteinsätzen des Rettungsdienstes gleichbleibend nur wenig um 30 %.

Tabelle 6

Verhältnis von Notfällen zu Krankentransporten

in %

	Erhebungsjahr					
	1973/74	1977	1979	1981	1982	1985
Notfälle	31	29	22	27	30	29
Krankentransporte	69	71	78	73	70	71

Die Struktur der Notfalleinsätze hat sich jedoch im Laufe der Jahre deutlich geändert. Der mit Beginn des Aufbaus der organisierten Notfallrettung bedeutendste Einsatzanlaß „Verkehrsunfall" ist stetig zurückgegangen. Akute Erkrankungen bestimmen heute schon jeden 2. Einsatz.

Tabelle 7

Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung)

in %

	1973/74	1977	1979	1981	1985
1. Verkehrsunfälle	27,2	18,6	17,6	17,2	15,7
2. Arbeits- und Betriebsunfälle	9,1	6,0	5,5	5,6	2,7
3. Haus- und Sportunfälle	13,2	14,8	13,6	12,8	15,3
4. Akute Erkrankungen (intern. Notf.)	27,9	32,5	32,7	32,3	47,4
5. Suizide und Verbrechen	4,4	5,7	5,2	4,9	—
6. Andere Notfälle, Sonstiges	18,2	22,4	25,4	27,2	18,9
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Auch das Verhältnis der jeweils eingesetzten Rettungsfahrzeuge hat sich zueinander verschoben. Der Einsatz von Pkw zum Transport betreuungsbedürftiger Patienten ist deutlich zurückgegangen. Fahrzeuge mit Notarztbesetzung (NAW, NEF und RTH) haben dagegen erheblich zugenommen. Auch das Verhältnis von Krankentransportwagen zum Rettungswagen hat sich zugunsten des höherwertigen Rettungsfahrzeugs verschoben.

Tabelle 8

Anteile verschiedener Rettungsmitteltypen am Einsatzaufkommen im Zeitablauf

in %

Rettungsmitteltyp	1973/74	1977	1979	1981	1985
KTW (Krankentransportwagen)	72,7	61,9	54,9	50,5	50,2
RTW (Rettungswagen)	12,6	26,0	26,7	32,2	31,7
NAW (Notarztwagen)	0,9	2,5	4,0	4,7	5,0
NEF (Notarzt-Einsatzfahrzeug)	.	.	.	.	3,7
RTH (Rettungshubschrauber)	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4
PKW (Personenkraftwagen)	13,1	9,2	14,0	11,8	9,0
Sonstiges	0,6	0,1	0,2	0,5	.
Gesamt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

. nicht erhoben

Insgesamt zeigt sich an diesen Strukturverschiebungen, daß sich der Rettungsdienst zu einem qualifizierten System zur Versorgung von Patienten entwickelt hat. Die ursprünglich im Vordergrund stehende Transportaufgabe tritt immer mehr gegenüber der Aufgabe einer qualifizierten Versorgung und Betreuung der Patienten zurück.

Anlage 2

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, zuletzt geändert durch Gesetz vom 18. Juli 1983.

Bayern

Das Bayerische Gesetz über den Rettungsdienst vom 11. Januar 1974 — BayRS 215-5-1-I — ist seit dem 1. Januar 1974 in Kraft.

Berlin

Das Land Berlin wird ein besonderes Rettungsdienstgesetz nicht erlassen, da § 2 des Feuerwehrgesetzes in der Fassung vom 3. Mai 1984 (GVBl. S. 764) 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 aureichend geregelt ist, hält Hamburg eine besondere gesetzliche Regelung nicht für notwendig. (Eine Novellierung des Feuerwehrgesetzes ist vorgesehen.)

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 einbringen, da eine Vereinbarung nicht zustande gekommen ist.

Nordrhein-Westfalen

Das Gesetz über den Rettungsdienst in Nordrhein-Westfalen vom 26. November 1974 (GV. NW. S. 1481), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. November 1982 (GV. NW. S. 699 / SGV. NW. 215), 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. Das Landesgesetz über den Rettungsdienst in Rheinland-Pfalz vom 12. Dezember 1974 wird gegenwärtig novelliert. Das Änderungsgesetz wird voraussichtlich Anfang 1986 in Kraft treten.

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), geändert durch Landesverordnung vom 14. Juni 1983 (GVOBl. S. 189).

Anlage 3

Stand: 1985

Anzahl der Rettungsleitstellen

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	37[1])	37
Bayern	26	26
Berlin	1[2])	1
Bremen	2	2
Hamburg	1[3])	1
Hessen	29	29[4])
Niedersachsen	50	50
Nordrhein-Westfalen	54	54
Rheinland-Pfalz	18	18
Saarland	1	1
Schleswig-Holstein	15	15

[1]) Zuzüglich Oberleitstelle in Stuttgart für überregionale Aufgaben.
[2]) Die Funktion der zentralen Rettungsleitstelle wird von der Leitstelle der Berliner Feuerwehr wahrgenommen; ihr ist die Krankentransportleitstelle der Hilfsorganisationen (ASB, DRK, JUH, MHD) angegliedert.
[3]) Neben der Rettungsleitstelle besteht eine nachgeordnete Krankentransportleitstelle.
[4]) Davon 21 zentrale Leitstellen auf Kreisebene und 8 Leitfunkstellen (überörtlich). Ausschließlich gemeinsame Leitstellen für den Brand- und Katastrophenschutz sowie Rettungsdienst einschließlich Krankentransport.

Anlage 4

Stand: 1985

Anzahl der Rettungswachen[1])

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg	(255)[2])	(252)[3])
Bayern	283	283
Berlin	34[4])	34
Bremen	20	20
Hamburg	30	30[5])
Hessen	158	155
Niedersachsen	215	215
Nordrhein-Westfalen	370[6])	355
Rheinland-Pfalz	113	113
Saarland	26[8])	25
Schleswig-Holstein	68	68[7])

[1]) Ohne Stationen des Luft-, Berg- und Wasserrettungsdienstes.
[2]) Zahlen von 1983. Das Ergebnis der Neufestlegung durch die jeweils zuständigen Bereichsausschüsse ist nicht vor Ende 1986 zu erwarten.
[3]) Zahlen von 1983, der gegenwärtige Stand wird derzeit erhoben.
[4]) Außerdem bestehen 30 Krankenkraftwagen-Depots, von denen 15 den Hilfsorganisationen, 3 den Werkfeuerwehren und die restlichen 12 privaten Unternehmen gehören; sie sind zum überwiegenden Teil nur zeitweilig besetzt.
[5]) Ferner sind 13 Krankentransportstützpunkte der Sanitätsorganisationen vorhanden.
[6]) Endgültige Zahl ist noch nicht festgestellt.
[7]) Nicht enthalten sind 10 Rettungsnebenstellen, die nicht ganzjährig besetzt sind.
[8]) Davon 4 Nebenstellen.

Anlage 5

Anzahl der Rettungswagen (RTW)

Stand: 1985

	beabsichtigtes Soll	Ist	davon		
			Anzahl der Notarztwagen-Standorte	Rendezvous-system	Stations-system
Baden-Württemberg	351 [1]	308 [2]	81 [3]	55 [3]	26 [3]
Bayern	373	373	159 [4]	121 [5]	133 [5]
Berlin	73	73 [6]	5	—	5 [6]
Bremen	50	50 [7]	5	1 [7]	4
Hamburg	96	86	5 [8]	—	5 [8]
Hessen	102	104	44 [8]	19	25 [8]
Niedersachsen	215	258	40	12	28
Nordrhein-Westfalen	640 [9]	640 [10]	175	120	55
Rheinland-Pfalz	128	120	24 [8]	11	13 [8]
Saarland	22	22	12	5	7
Schleswig-Holstein	93	93 [11]	29	2	27

Anmerkung: 3 RTW der Bundeswehr nach DIN 75080 werden regelmäßig im zivilen Bereich eingesetzt. Sie sind mit einem Notarzt besetzt.

[1]) Stand: 1983. Das Ergebnis der Neufestlegung durch die jeweils zuständigen Bereichsausschüsse ist nicht vor Ende 1986 zu erwarten.

[2]) Stand: 1983. Der gegenwärtige Stand wird derzeit erhoben.

[3]) Stand: Ende 1982

[4]) Stand: 1. Januar 1985

[5]) Doppelzählungen, da an einigen Standorten je nach Bedarf beide Systeme praktiziert werden (Stand 1. August 1983).

[6]) Außerdem stehen 26 RTW und 1 NAW als Reservefahrzeuge zur Verfügung.

[7]) Einschl. 19 Reservefahrzeuge.
Bei den im Lande Bremen im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich — ausgenommen 7 RTW nach DIN 75080 — 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. Das Rendezvous-System wird in der Stadtgemeinde Bremerhaven werktags nach 16 Uhr und an Wochenenden und Feiertagen betrieben.

[8]) 1 Notarztwagen der Bundeswehr wird regelmäßig im zivilen Rettungsdienst eingesetzt und ist im Bundeswehrkrankenhaus stationiert.

[9]) Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

[10]) Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1983 (Stand: 31. Dezember 1983).

[11]) Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage einer Kreisumfrage vom Januar 1983 (Stand: 27. Januar 1983).

Anlage 6
Stand: 1985

Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)

	beabsichtigtes Soll [1])	Ist
Baden-Württemberg	500 [1])	659 [2])
Bayern	617	617
Berlin	100	100 [3])
Bremen	— [4])	—
Hamburg	50	50 [5])
Hessen	317	388
Niedersachsen	320	492
Nordrhein-Westfalen	960 [6])	1 157 [7])
Rheinland-Pfalz	192	223
Saarland	32	52
Schleswig-Holstein	115	111

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]) Stand 1983. Das Ergebnis der Neufestlegung durch die jeweils zuständigen Bereichsausschüsse ist nicht vor Ende 1986 zu erwarten.

[2]) Stand 1983. Der gegenwärtige Zustand wird derzeit erhoben.

[3]) Ferner stehen 40 KTW als Reservefahrzeuge und weitere 62 bundeseigene KTW des Katastrophenhilfsdienstes zur Verfügung.

[4]) Bei den im Lande Bremen im Rettungsdienst eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich — ausgenommen 7 RTW nach DIN 75080 — 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.

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

[6]) Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.

[7]) Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichts 1983 (Stand 31. Dezember 1983).

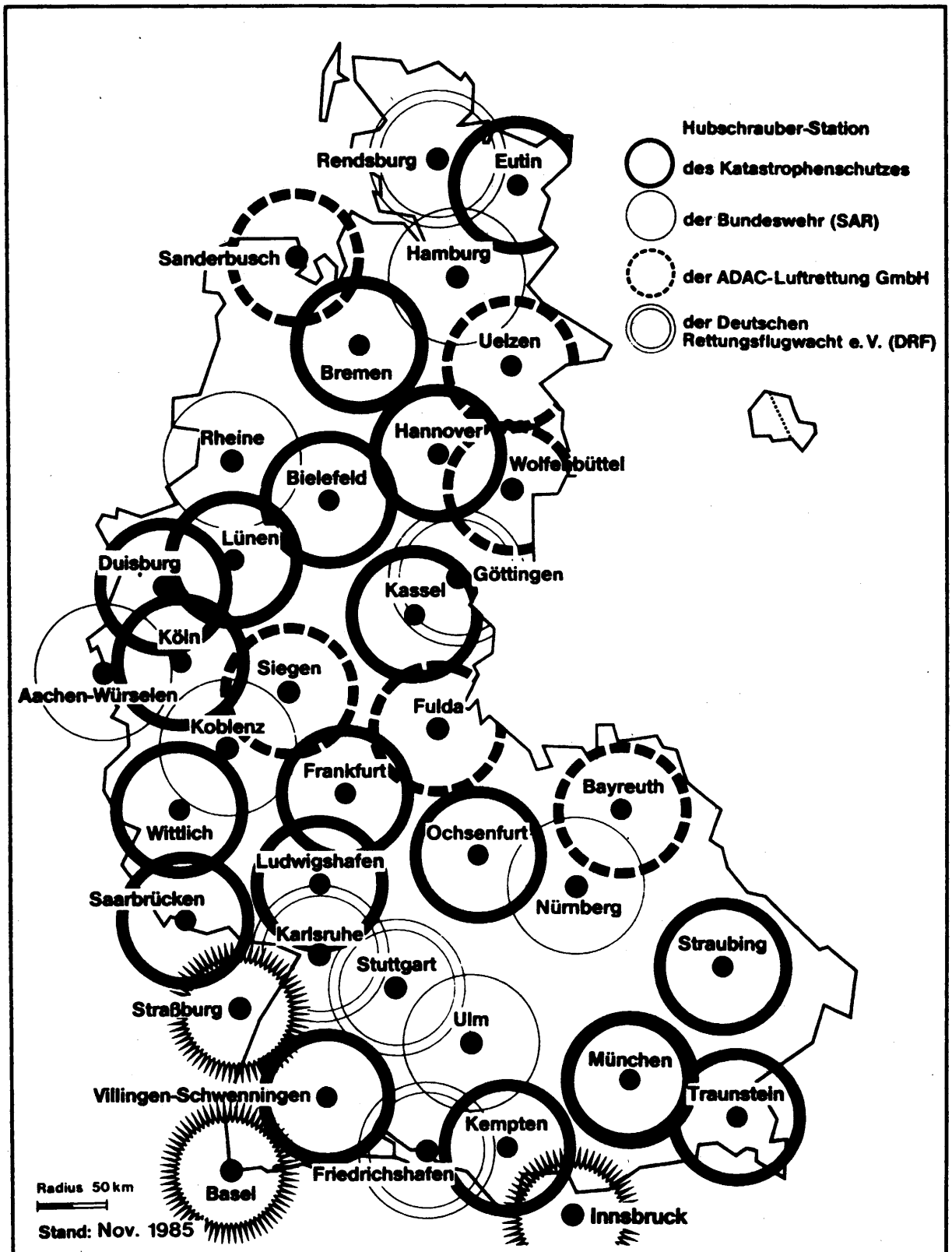
Anlage 7

Rettungshubschrauber-Stationen

Bundesland	Beabsichtigtes Soll nach Planung der Länder	Ausbaustand November 1985		
		Katastrophenschutz	Bundeswehr [1]	Sonstige
Baden-Württemberg	Karlsruhe Leonberg Ravensburg Ulm Villingen-Schwenningen	Villingen-Schwenningen	Ulm [5]	Karlsruhe [3] Leonberg [3][4] Ravensburg [3][4] --- Basel [6] Straßburg [7]
Bayern	München Straubing Traunstein Nürnberg Kempten Ochsenfurt Bayreuth Ingolstadt [9]	München [8] Straubing Traunstein Kempten Ochsenfurt	Nürnberg	München [2] Bayreuth [2] --- Innsbruck [10]
Berlin	—			
Bremen	Bremen	Bremen [11]		
Hamburg	Hamburg		Hamburg [12]	
Hessen	Frankfurt Kassel Fulda	Frankfurt [13] Kassel [14]		Fulda [2]
Niedersachsen	Hannover Uelzen Göttingen Braunschweig Ostfriesland	Hannover		Uelzen [2] Göttingen [3] Wolfenbüttel [2] Sanderbusch [2]
Nordrhein-Westfalen	Köln Bielefeld Duisburg Lünen Würselen Rheine Siegen	Köln Bielefeld Duisburg Lünen	Würselen Rheine [15]	Siegen [2] [16]
Rheinland-Pfalz	Ludwigshafen Wittlich Koblenz	Ludwigshafen [17] Wittlich	Koblenz [18]	
Saarland	Saarbrücken	Saarbrücken		
Schleswig-Holstein	Eutin Rendsburg	Eutin		Rendsburg [3]

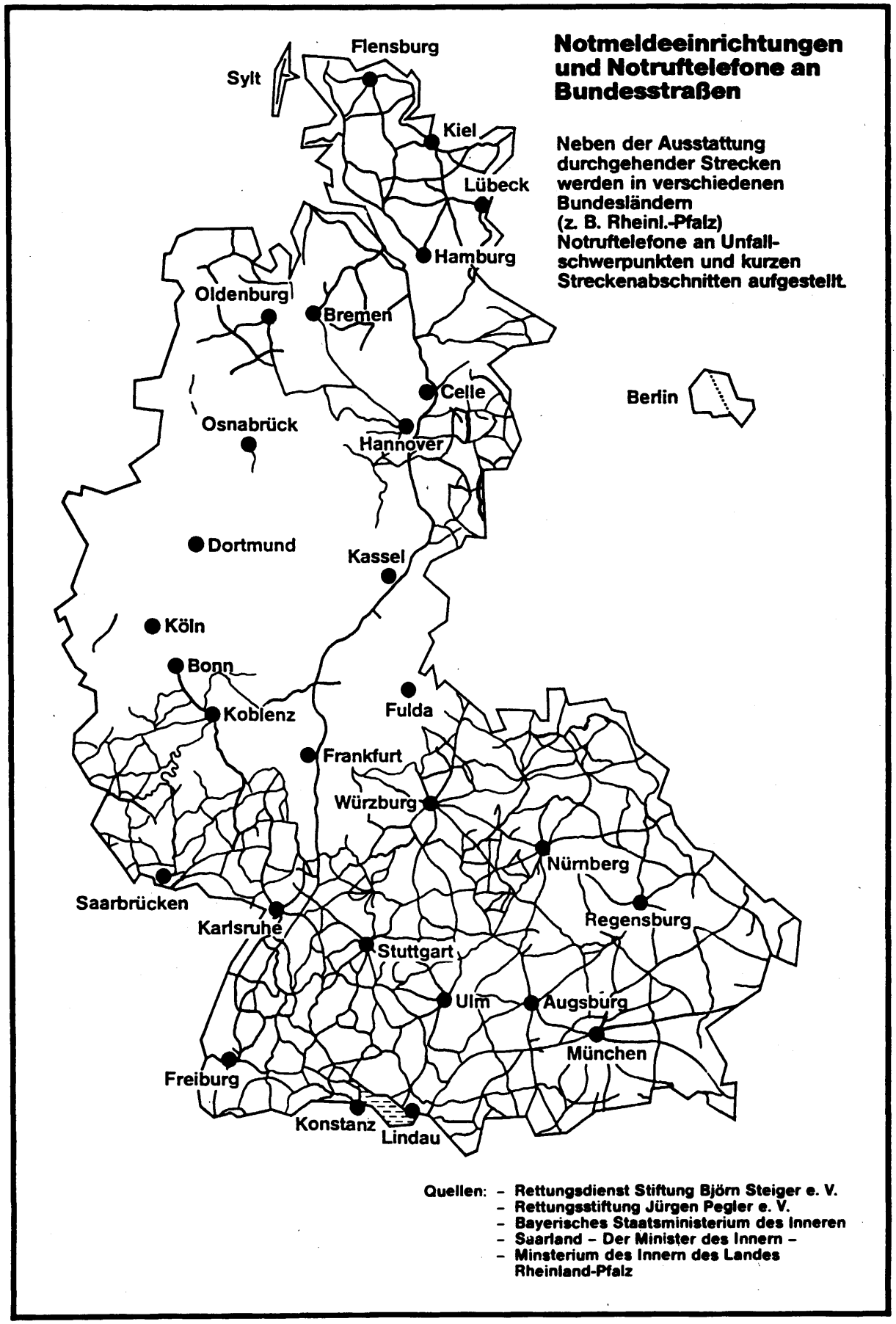
Anmerkung: Neben den ständig eingerichteten RTH-Stationen stehen bei akuten Notfällen auf Anforderung Hubschrauber des SAR-Dienstes [1] in Helgoland/Sylt, Borkum, Kiel, Jever, Faßberg, Ahlhorn, Hopsten, Nörvenich, Pferdsfeld, Bremgarten, Landsberg und Ingolstadt auch für zivile Rettungseinsätze zur Verfügung.

[1] Militärischer Such- und Rettungsdienst (SAR)
[2] ADAC-Luftrettung GmbH
[3] Deutsche Rettungsflugwacht (DRF)
[4] Leonberg: derzeit noch in Marbach
Ravensburg: übergangsweise beim Kreiskrankenhaus Friedrichshafen stationiert
[5] In Ulm stationiert, wird auch in Bayern eingesetzt.
[6] Schweizer Rettungsflugwacht, wird auch im Südbadischen Raum eingesetzt.
[7] S.A.M.U. (Sécurité Civile/Service d'Aide Médicale d'Urgence), Straßburg, Hubschrauber wird auch im Südbadischen Raum eingesetzt.
[8] München ist eine Station des Katastrophenschutzes. Der KatS-Hubschrauber bleibt zugewiesen, wird jedoch nur als sog. Springer bei Standzeiten (Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, sonstige Reparaturen) des vom ADAC betriebenen BK 117 eingesetzt.
[9] Standort und Stationierungszeitpunkt liegen noch nicht fest.
[10] Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring-Club, Innsbruck, wird auch in Bayern eingesetzt.
[11] In Bremen stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt.
[12] In Hamburg stationiert, wird auch in Niedersachsen und Schleswig-Holstein eingesetzt.
[13] In Frankfurt stationiert, wird auch in Bayern und Rheinland-Pfalz eingesetzt.
[14] In Kassel stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt.
[15] In Rheine stationiert, wird auch in Niedersachsen eingesetzt.
[16] In Siegen stationiert, wird auch in Hessen und Rheinland-Pfalz eingesetzt.
[17] In Ludwigshafen stationiert, wird auch in Baden-Württemberg und Hessen eingesetzt.
[18] In Koblenz stationiert, wird auch in Hessen eingesetzt.



BMV Abt. Straßenverkehr	**Hubschrauber-Stationen der Bundesrepublik Deutschland und Berlin (West)**	BASt

Anlage 9


Notmeldeeinrichtungen und Notruftelefone an Bundesstraßen
Neben der Ausstattung durchgehender Strecken werden in verschiedenen Bundesländern (z. B. Rheinl.-Pfalz) Notruftelefone an Unfallschwerpunkten und kurzen Streckenabschnitten aufgestellt.
Flensburg
Sylt
Kiel
Lübeck
Hamburg
Oldenburg
Bremen
Celle
Berlin
Osnabrück
Hannover
Dortmund
Kassel
Köln
Bonn
Koblenz
Fulda
Frankfurt
Würzburg
Nürnberg
Saarbrücken
Karlsruhe
Regensburg
Stuttgart
Ulm
Augsburg
München
Freiburg
Konstanz
Lindau
Quellen: - Rettungsdienst Stiftung Björn Steiger e. V.
- Rettungsstiftung Jürgen Pegler e. V.
- Bayerisches Staatsministerium des Inneren
- Saarland - Der Minister des Innern -
- Minsterium des Innern des Landes Rheinland-Pfalz

Anlage 10

Zivildienstplätze im Rettungsdienst

(November 1985)

Bundesland	bereitgestellte Plätze	besetzte Plätze
Baden-Württemberg	1 335	1 212
Bayern	875	678
Berlin	—	—
Bremen	93	86
Hamburg	51	44
Hessen	1 257	1 140
Niedersachsen	1 181	946
Nordrhein-Westfalen	1 654	1 278
Rheinland-Pfalz	569	461
Saarland	156	130
Schleswig-Holstein	333	281
insgesamt	7 504	6 256

Quelle: Bundesamt für den Zivildienst, Köln.

Anlage 11

Rettungssanitäter
Ergebnisse der Rastererhebung der Arbeitsgruppe Rettungssanitäter des Bund/Länderausschusses Rettungswesen

(Mai 1985)

Land	ermittelte Sollzahl Rettungssanitäter	Ist-Zahlen der hauptamtlich Tätigen	
		1984	davon mit 520-Std.-Ausbildung
Baden-Württemberg	1 700	2 751	1 495
Bayern	1 700	1 648	547
Berlin	477	1 017	730
Bremen	177	744	744
Hamburg	298	2 000	2 000
Hessen	1 100	1 388	1 388
Niedersachsen	1 503	3 500	2 060
Nordrhein-Westfalen	3 203	6 611	3 481
Rheinland-Pfalz	991	1 080	1 080
Saarland	191	294	111
Schleswig-Holstein	545	446	446

Anmerkung: Die Soll-Zahlen wurden in der Rastererhebung zum Personalbedarf nach dienstbereiten Fahrzeugen ermittelt. Dabei wurde davon ausgegangen, daß künftig jedes Rettungsmittel mit mindestens einem nach dem Berufsbild ausgebildeten Rettungssanitäter besetzt sein soll.
Bei den Ist-Zahlen sind alle hauptamtlich Tätigen erfaßt — auch wenn sie nicht ausschließlich im Rettungsdienst tätig sind, was insbesondere für Angehörige der Feuerwehren zutrifft, die Rettungsdienstaufgaben wahrnehmen.

Anlage 12

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 den Selbstschutz (BVS).

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

  — 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

*) Mit Ausnahme der Teilnehmer an den Selbstschutzgrundlehrgängen des BVS

Übersicht zur Ausbildung in „Sofortmaßnahmen am Unfallort" 1984

Organisation	Ausbildungen
Arbeiter-Samariter-Bund	71 300
Deutsches Rotes Kreuz	450 000
Johanniter-Unfallhilfe	70 337
Malteser-Hilfsdienst	125 160
Bundesverband für den Selbstschutz (BVS) [1])	ca. 250 000

Erläuterungen: [1]) Im Rahmen der kostenlosen Ausbildung „Selbstschutzgrundlehrgang"

Übersicht über die Erste Hilfe Aus- und Fortbildung aus Bundesmitteln 1985

(in Klammern Anzahl der Aus- und Fortbildungen 1982 bis 1984) [1])

Organisation	Ausbildungen Gesamt	Ausbildungen		Ausbilder	
		Laien	Helfer	Ausbildungen	Fortbildungen
ASB [2])	44 312	41 847 (118 012)	1 881 (6 318)	222 (581)	362 (873)
DRK [3])	489 423	472 779 (1 529 672)	12 410 (41 189)	2 141 (5 864)	2 093 (5 015)
JUH [4])	76 727	72 264 (228 045)	3 860 (12 347)	475 (1 202)	128 (254)
MHD [5])	141 606	130 115 (406 172)	10 341 (30 851)	607 (1 789)	543 (1 985)

Erläuterungen: Zuwendungen für die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe durch das Bundesamt für Zivilschutz im Auftrag des Bundesministers des Inneren (Kap. 36 04 Tit. 671 72).

[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

Straßenverkehrszulassungsordnung nur für die Fahrzeugklassen 1, 3, 4 oder 5 bei der Beantragung des Führerscheins verwendbar, während die Teilnahmebescheinigung über einen Lehrgang „Erste Hilfe" für alle Fahrzeugklassen anerkannt wird.

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 gesellschaftspolitisch, sondern auch volkswirtschaftlich eine beachtenswerte Tatsache.

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

---

*) Mit Ausnahme der Teilnehmer an den Selbstschutzgrundlehrgängen

**) Kapitel 3604 Titel 671 72

Anlage 13

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen

(Stand: November 1985)

Ansatz der Forschung	Grundlegende Ansätze	Feldversuche Technische Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Erste Hilfe/ Sofort-maßnahmen	— Beobachtungen des Verhaltens am Unfallort (BASt FP 7344 *1979) — Erste-Hilfe-Ausbildung in der Bundesrepublik Deutschland (BASt *1981) — Möglichkeiten zur Verbesserung der Laienhilfe bei Verkehrsunfällen (BASt FP 8528, geplant)	— Überprüfung des Zustandes von Erste-Hilfe-Kästen in Kraftfahrzeugen (BASt FP 7.8552 *1985)	— Beurteilung der Kurse zu Sofortmaßnahmen (BASt FP 7345 *1976) — Kontrolle des Ausbildungserfolges von Sofortmaßnahmenkursen (Jungchen/BASt *1979) — Aufklärungsaktion zur Verbesserung der Laienhilfe (DVR/BASt FP 8227 *1983) — Effektivität der Ersten-Hilfe-Ausbildung (BASt FP 7345/3 *1985)
Unfallmeldung	— Effizienz von Meldesystemen in Abhängigkeit von der Örtlichkeit (BASt FP 7342 *1976/1977) — Erreichbarkeit von Meldestellen (BASt FP 7343 *1975) — Der Meldevorgang (BASt FP 8059 *1982)	— Feldversuch: Entwicklung eines mobilen Funkmeldesystems „Autonotfunk" (BASt/BMFT Modellversuch *1984)	— Nutzung von Meldeeinrichtungen (BASt FP 7342/2 *1977) — Nutzungsbedingungen und Wirksamkeit mobiler Meldesysteme (Autonotfunk) (BASt *1984)
Rettungs-organisation und Planungs-determinanten	— Effizienz von Unfallrettungsmodellen (BASt FP 7537 *1976) — Entscheidungsstrategien für die Notfallrettung (BASt FP 8025 *1981) — Organisationsformen im Rettungsdienst (BASt FP 7810 *1982) — Ermittlung von abgestuften Richtwerten für die Bereitstellung von Fahrzeugen im Rettungsdienst (BASt FP 8320 *1985) — Organisierter Rettungsdienst und private Krankenbeförderung — eine Problemanalyse — (BASt FP 8338 *1984)	— Modellversuch Notfallrettung Unterfranken I (DVR/BASt *1981) — Entwicklung eines Simulationsmodells Rettungswesen (BASt FP 7619 *1979) — Dokumentation des Simulationsmodells Rettungswesen (BASt FP 8344 *1985)	— Effizienz der Rettungsorganisation (BASt FP 7811 *1984) — Anwendung des Simulationsmodells in — Ludwigsburg (BASt FP 8201 *1982) — Berlin (BASt FP 8201 *1982) — Bremen/Bremerhaven (BASt FP 8220 *1983) — München (BASt FP 8221 *1983) — Ludwigshafen (BASt FP 8222 *1983) — Saarland (BASt FP 8223 *1984) — Hildesheim (BASt FP 8330 *1984) — Holzminden (BASt FP 8331 *1985) — Wesermarsch (BASt FP 8334 *1985) — Osterholz-Scharmbeck (BASt FP 8335 *1985) — Auswirkungen eines RTH auf bestehende Notarztsysteme (BASt FP 8224 *1983)

noch Anlage 13

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen

(Stand: November 1985)

Ansatz der Forschung	Grundlegende Ansätze	Feldversuche Technische Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
			— Maßnahmenüberprüfung zur Strukturverbesserung einzelner Rettungsdienstbereiche (BASt FP 8228 * 1985) — Wirksamkeit von Maßnahmen zur Verbesserung des Rettungsdienstes in Berlin (BASt FP 7.8551 * 1986)
Rettungseinsatz	— Unfallursachen bei Unfällen von Rettungsfahrzeugen im Einsatz (BAU/BASt FP 8225 * 1985)	— Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz (BASt FP 8051/1 und 2 * 1983)	— Zum Einsatzverhalten des Rettungshubschraubers (BASt FP 8025 * 1981) — Zum Einsatzverhalten des Notarztwagens (BASt FP 8025 * 1981)
Rettungsleitstelle	— Zusammenstellung von Komponenten der Organisation von Rettungsleitstellen (BASt zu FP 7812 * 1978) — Ablauforganisation von Rettungsleitstellen (BASt FP 7812 * 1983)	— Modellversuch Esslingen (BMFT * 1984)	
Rettungspersonal	— Belastung und Beanspruchung des Personals im Rettungsdienst (BASt/IfRK * 1982) — Tätigkeitsmerkmale des Personals im Rettungsdienst (IfRK * 1982)		— Dienstplangestaltung im Rettungswesen (BASt FP 8025 * 1981)
Rettungsmittel		— Modellversuch SAVE-Rettungswagen (BMFT * 1984) — Erweiterung der Einsatzbereitschaft von Rettungshubschraubern (BMFT * 1977) — Bodennaher Flug von Hubschraubern bei Dunkelheit (DFVLR)	
Rettungserfolg	— Zu den Wirkungen des Rettungsdienstes (BASt * 1982)	— Modellversuch Notfallrettung Unterfranken II (DVR * 1985)	— Analyse und Beurteilung der Notfallrettung in Berlin (BASt FP 7620 * 1986) — Analyse der Straßenverkehrsunfallstatistik zur Abschätzung der Wirksamkeit des Rettungswesens (BASt FP 7.8553 * 1986) — Wirksamkeit des Rettungswesens — eine Literaturanalyse — (BASt FP 7620/2 * 1985)

noch Anlage 13

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen

(Stand: November 1985)

Ansatz der Forschung	Grundlegende Ansätze	Feldversuche Technische Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Dokumentation und Information	— Dokumentation von Rettungseinsätzen (BASt FP 7701 *1979) — Entwicklung einer rettungsdienstbezogenen Verletztenskalierung (BASt FP 7702 *1983) — Entwicklung des Rettungsdienstes 1970—1974 (BASt FP 7346 *1975) — Entwicklungen im Rettungsdienst der Bundesrepublik Deutschland (BASt FP 7.8332 *1984)		— Dokumentationsstudie Rettungsdienst 1974/1977/1979/1981 (BASt/IfRK *1983) — Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst der Bundesrepublik Deutschland (BASt FP 8.8339 *1986)
Ökonomische Aspekte des Rettungsdienstes	— Kosten- und Finanzierungsprobleme des Rettungsdienstes (BASt FP 7810 *1982) — Zu Kostenbegriffen im Rettungswesen (BASt FP 7810 *1982) — Tarife und Tarifsysteme im Rettungsdienst (BASt FP 7810 *1982)	— Ökonomische Aspekte von Einsatzaufkommen und -strukturänderungen (BASt FP 7.8338/3 *1985)	
Schnittstelle Rettungsdienst/ Klinik			— Repräsentative Befragung zur präklinischen Notfallversorgung (BASt FP 7701/2—3 *1980)
Internationale Forschung	— Unfallrettung im Straßenverkehr — Int. Vergleichsuntersuchung i. A. der Europ. Verkehrsministerkonferenz (CEMT) (BMV; BASt *1983)		— Vergleich des Rettungswesens in Israel und der Bundesrepublik Deutschland Teil 1: Bereich Erste Hilfe (BASt FP 8312 *1985)

Abkürzungen:

BASt:	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMFT:	Bundesminster für Forschung und Technologie
BMV:	Bundesminister für Verkehr
DVR:	Deutscher Verkehrssicherheitsrat
DFVLR:	Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt
IfRK:	Institut für Rettungsdienst und Krankentransport beim Deutschen Roten Kreuz
FP:	Forschungsprojekt
*	Abschluß des Forschungsvorhabens

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333