

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 1990 und 1991 — Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1991 —

Übersicht Rettungswesen 1990 und 1991

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Auftrag	5
I. Unfallverhütungsbericht 1991	5
1. Ziele und Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit	5
2. Anforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit nach der Vereini- gung Deutschlands	5
3. Das Unfallgeschehen	6
3.1 Vorbemerkung	6
3.2 Generelle Unfallentwicklung	6
3.2.1 Alte Bundesländer	6
3.2.2 Neue Bundesländer	7
3.3 Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen	7
3.3.1 Unfallgeschehen nach Ortslagen	7
3.3.1.1 Alte Bundesländer	7
3.3.1.2 Neue Bundesländer	8
3.3.2 Tote nach Art der Verkehrsbeteiligung	8
3.3.2.1 Alte Bundesländer	8
3.3.2.2 Neue Bundesländer	8
3.3.3 Verunglückte nach Altersgruppen	8
3.3.3.1 Alte Bundesländer	9

	Seite
3.3.3.2 Neue Bundesländer	9
3.3.4 Hauptverursacher	9
3.3.5 Unfallursachen	9
3.4 Zusammenfassung	9
4. Bemühungen des Bundesministers für Verkehr zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr	10
4.1 Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung	10
4.1.1 Eigene Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr	10
4.1.1.1 Maßnahmen, die aus traditionellen Mitteln finanziert wurden	10
4.1.1.2 Maßnahmen, die aus Sondermitteln finanziert wurden	12
4.1.1.3 ABM in den neuen Bundesländern	13
4.1.2 Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR)	13
4.1.3 Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)	16
4.2 Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr, verkehrsregelnde und andere Vorschriften	19
4.3 Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge	20
4.4 Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter“	21
4.5 Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrslenkung	22
5. Bemühungen anderer Bundesministerien zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit	25
5.1 Bundesminister der Verteidigung	25
5.2 Bundesminister des Innern	26
5.3 Bundesminister für Frauen und Jugend	26
5.4 Bundesminister für Gesundheit	26
6. Internationale Aktivitäten	26
7. Unfallforschung	27
8. Schlußfolgerungen	30
II. Übersicht Rettungswesen 1991	31
1. Anforderungen an ein modernes Rettungssystem	31
2. Sachstand	31
2.1 Stand der Gesetzgebung	31
2.1.1 Grundgesetz	31
2.1.2 Rettungsdienstgesetze	31
2.1.2.1 Alte Bundesländer	31
2.1.2.2 Neue Bundesländer	31
2.1.3 Rettungsassistentengesetz	31
2.2 Erste Hilfe	32
2.3 Notfallmeldung	32
2.3.1 Alte Bundesländer	32
2.3.2 Neue Bundesländer	33
2.4 Organisierter Rettungsdienst	33
2.4.1 Personal im Rettungsdienst	33
2.4.2 Leistungen des Rettungsdienstes	33
2.4.2.1 Alte Bundesländer	33
2.4.2.2 Neue Bundesländer	34
2.4.3 Einrichtungen des Rettungsdienstes und des Krankentransportes ..	34
2.4.3.1 Überblick	34
2.4.3.2 Alte Bundesländer	35
2.4.3.3 Neue Bundesländer	35
2.5 Krankenhaus	36

	Seite
3. Forschung zum Rettungswesen	36
4. Internationale Aktivitäten	36
5. Schlußfolgerungen	37
III. Verzeichnis der Anlagen zum Unfallverhütungsbericht 1991	38
Anlage 1.1 Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1970 bis 1990 (alte Bundesländer)	38
Anlage 1.2 Kraftfahrzeugbestand und Bevölkerung 1970 bis 1990 (alte Bundesländer)	38
Anlage 1.3 Unfallkennzahlen für Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte 1970 bis 1990 (alte Bundesländer)	39
Anlage 1.4 Unfälle mit Personenschaden bezogen auf die Fahrleistung (alte Bundesländer)	39
Anlage 1.5 Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1970 bis 1990 (ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)	40
Anlage 1.6 Kraftfahrzeugbestand und Bevölkerung 1970 bis 1990 (ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)	40
Anlage 1.7 Unfallkennzahlen für Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte 1970 bis 1990 (ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)	41
Anlage 1.8 Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslage 1980 bis 1990 (alte Bundesländer)	42
Anlage 1.9 Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslage 1980 bis 1990 (ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)	43
Anlage 1.10 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 1980 bis 1990 (alte Bundesländer)	44
Anlage 1.11 Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 1980 bis 1990 (ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)	45
Anlage 1.12 Gurtanlegequoten von Pkw-Insassen und Sicherung von Kindern im Pkw (1991)	46
Bild 1 Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte im früheren Bundesgebiet 1980 bis 1990	47
Bild 2 Unfälle mit Personenschaden und dabei Verunglückte in der ehemaligen DDR 1980 bis 1990	48
Bild 3 Verunglückte und tödlich Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung im früheren Bundesgebiet	49
Bild 4 Verunglückte und tödlich Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung in der ehemaligen DDR	50
Bild 5 Verunglückte und tödlich Verunglückte nach Altersgruppen im früheren Bundesgebiet	51
Bild 6 Verunglückte und tödlich Verunglückte nach Altersgruppen in der ehemaligen DDR	52
Bild 7 Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden 1990 im früheren Bundesgebiet	53
Bild 8 Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden 1990 in der ehemaligen DDR	54
Bild 9 Fehlverhalten von Fahrzeugführern bei Unfällen mit Personenschaden 1990 — Ausgewählte Ursachen der Hauptverursacher —	55

	Seite
IV. Verzeichnis der Anlagen zur Übersicht Rettungswesen 1991 .	56
Anlage 2.0 Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze in den Ländern)	56
Anlage 2.1 Leistungen des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland (Tabellen und Abbildungen)	57
<i>Ergebnisse aus den alten Bundesländern:</i>	
Tabelle 1: Anzahl und Verteilung der Rettungsdiensteinsätze nach Einsatzart (1985 bis 1991)	57
Tabelle 2: Struktur der Notfalleinsätze nach Einsatzanlaß und Umfang der Notarztversorgung (1991)	59
Tabelle 3: Zeitrichtwerte in den Bundesländern	61
Tabelle 4: Eintreffzeiten für Notfall- und Notarzteinsätze (1991)	61
Tabelle 5: Eintreffzeiten für Verkehrsunfälle und akute Erkrankungen (1991)	61
Tabelle 6: Verhältnis von Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) zu Krankentransporten in % (1973 bis 1991)	62
Tabelle 7: Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) in % (1973 bis 1991)	62
Tabelle 8: Eingesetzte Rettungsmittel in % (1973 bis 1991) ..	62
Tabelle 9: Entwicklung von Verkehrsunfällen und Verkehrsunfalleinsätzen des Rettungsdienstes (1985 bis 1991)	64
Bild 1: Anzahl der Notfalleinsätze (1985 bis 1991)	58
Bild 2: Verteilung der Rettungsdiensteinsätze (1991) nach Einsatzart	58
Bild 3: Verteilung der Rettungsdiensteinsätze (1991) nach Einsatzanlaß	59
Bild 4: Abhängigkeit der Einsatzart vom Einsatzanlaß (1991)	60
Bild 5: Verteilung der Notarzteinsätze (1991) auf Kompaktsystem und Rendezvous-System (einschließlich Parallelsystem)	60
<i>Ergebnisse aus den neuen Bundesländern:</i>	
Bild 6: Verteilung der Einsätze nach Einsatzart (1991, Stichprobe)	63
Bild 7: Verteilung der Notfalleinsätze (1991) nach Notfallanlaß — Vergleich neue/alte Bundesländer	63
Anlage 2.2 Einrichtungen des Rettungsdienstes und des Krankentransportes	64
Tabelle 1: Anzahl der Rettungsleitstellen	64
Tabelle 2: Anzahl der Rettungswachen	64
Tabelle 3: Anzahl der Rettungswagen	65
Tabelle 4: Anzahl der Krankentransportwagen	66
Bild 1: Stützpunkte der Luftrettung	67
Anlage 2.3 Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen 1990/91 .	68
Anlage 2.4 Übersicht über die Erste-Hilfe-Aus- und Fortbildung im Auftrage des Bundes nach den Angaben in den Verwendungsnachweisen der Hilfsorganisationen	69

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 Soll-Ist-Vergleich über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen.

Mit Schreiben vom 13. November 1986 hat der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages mitgeteilt, daß alle Fraktionen der Anregung des Bundesministers für Verkehr zugestimmt

haben, den Bericht künftig zum 30. April des auf das 2. Berichtsjahr folgenden Jahres vorzulegen, und dadurch eine möglichst vollständige Darstellung auch des 2. Berichtsjahres zu erreichen.

Bedingt durch die erschwerte Berichterstattung über die neuen Bundesländer hat der Bundesminister für Verkehr die Präsidentin des Deutschen Bundestages gebeten, den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1991 für die Jahre 1990 und 1991 bis Ende Juli 1992 vorlegen zu dürfen.

Der Bundesminister für Verkehr legt hiermit den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1991 und die Übersicht über den Entwicklungsstand des Rettungswesens vor.

I. Unfallverhütungsbericht 1991

1. Ziele und Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit

Die Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr ist ein zentrales, dauerhaftes Anliegen der Verkehrspolitik der Bundesregierung, deshalb wird an der Erfüllung des von der Bundesregierung zuletzt im Jahr 1984 dem Deutschen Bundestag vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramms kontinuierlich weitergearbeitet. Aktuelle, sich aus Unfallentwicklung und Forschung ergebende Erkenntnisse werden ständig in die Aufgabenstellung einbezogen.

Dabei wird davon ausgegangen, daß Verkehrssicherheitsarbeit nicht nur eine Aufgabe des Staates, sondern aller gesellschaftlichen Kräfte ist; Bund und Länder, Verkehrssicherheitsinstitutionen und Verkehrsteilnehmer können nur gemeinsam und bei großem Engagement dem Unfallrisiko entgegenwirken.

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind drei Faktoren zu berücksichtigen: das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, die Straßenverkehrsinfrastruktur und das Fahrzeug.

In diesem Bericht finden alle drei Aspekte Berücksichtigung, wobei den Maßnahmen, die auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer einwirken, ein besonderes Augenmerk gilt.

Die Bemühungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit können nicht mehr an den Landesgrenzen haltmachen. In Anbetracht des enorm gewachsenen und noch weiter steigenden internationalen Verkehrs (Binnenmarkt) sind diese Fragen im europäischen Rahmen zu diskutieren und gemeinsam zu lösen.

2. Anforderungen an die Verkehrssicherheitsarbeit nach der Vereinigung Deutschlands

Die Verkehrssicherheitsarbeit in der Bundesrepublik Deutschland ist durch die umwälzenden Veränderungen in Europa vor neue Herausforderungen gestellt:

Bereits im November 1989 setzte ein sprunghaft steigender deutsch-deutscher Reiseverkehr ein. Mit dem bald hinzukommenden umfangreichen Wirtschaftsverkehr wurde ein Verkehrsaufkommen erreicht, das die Sicherheit im Straßenverkehr zu einem Schwerpunkt der gesamtdeutschen Verkehrspolitik machte.

Seit Wiederherstellung der deutschen Einheit hat sich der Ost-West-Verkehr vervielfacht. Auch in Nord-Süd-Richtung ist das Verkehrswachstum ungebrochen. In den neuen Bundesländern wird der stärkste Zuwachs beim Straßenverkehr zu verzeichnen sein.

Dieses Wachstum kann nur bewältigt werden, wenn die Verkehrsinfrastruktur den steigenden Anforderungen so schnell wie möglich angepaßt wird.

Die gravierende Zunahme von Mobilität und Fahrzeugbestand, insbesondere um leistungsstärkere westliche Fahrzeuge, bauliche und verkehrstechnische Mängel in der Straßeninfrastruktur und verändertes Verhalten der Verkehrsteilnehmer haben zu einem dramatischen Anstieg der Verkehrsunfälle und den entsprechenden Unfallfolgen geführt (vgl. Ziffer 3.2). Diese Unfallentwicklung muß zurückgeführt werden.

In den alten Ländern haben die kontinuierlichen Bemühungen der Bundesregierung gemeinsam mit

den Bundesländern und den Verkehrssicherheitsverbänden in den letzten ca. 20 Jahren deutliche Erfolge gezeigt. Trotz der sich zwischen 1970 und 1990 etwa verdoppelten Kraftfahrzeugzahlen sank im gleichen Zeitraum die Zahl der Verkehrstoten auf weniger als die Hälfte und erreichte 1991 den niedrigsten seit Beginn der Statistik registrierten Stand.

Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist es, an diese Erfolge anzuknüpfen und das auf den Straßen der neuen Bundesländer enorm gestiegene Sicherheitsrisiko mit aller Kraft zu minimieren.

Dazu gilt es, in enger Kooperation zwischen Bundesländern und Verkehrssicherheitsorganisationen die Kräfte zu bündeln und vorhandene Mittel gezielt einzusetzen.

Die Bundesregierung setzt darüber hinaus nicht auf Dirigismus und Bevormundung, sondern vertraut auf die Mündigkeit und das Verantwortungsbewußtsein der Bürger.

3. Das Unfallgeschehen

3.1 Vorbemerkung

Der Berichtszeitraum 1990/91 umfaßt sowohl den Zeitraum, der nur die alten Bundesländer betrifft (1. Januar 1990 bis 2. Oktober 1990), als auch den Zeitraum, der das vereinte Deutschland widerspiegelt (3. Oktober 1990 bis 31. Dezember 1991). Auf Grund der zum Teil stark voneinander abweichenden Unfallereignisse und -bewertung und der im Zeitrahmen dieser Berichterstattung noch nicht möglichen Anpassung ist eine Vergleichbarkeit bzw. einheitliche Bewertung des Unfallgeschehens und der Unfallfolgen nur bedingt möglich.

Das Statistische Bundesamt hat zum Zwecke eines mehrjährigen Vergleichs die nach unterschiedlichen Erfassungskonzepten erhobenen Unfalldaten der Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand vor dem 3. Oktober 1990 [einschl. Berlin (West)] und die der ehemaligen DDR [einschl. Berlin (Ost)] in vergleichbarer Form aufbereitet und gegenübergestellt.

Der folgende Bericht gibt die wichtigsten Ergebnisse dieser Untersuchung wieder und ergänzt sie — soweit möglich — um die Zahlen von 1991.

3.2 Generelle Unfallentwicklung

Im Berichtszeitraum zeichnet sich in den alten und neuen Bundesländern eine gegenläufige Unfallentwicklung ab. Insgesamt ereigneten sich 1991 rund 384 000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen 11 250 Menschen tödlich verunglückten.

3.2.1 Alte Bundesländer

1990 überstieg die Zahl aller polizeilich erfaßten Unfälle zum zweiten Mal nach 1988 die 2-Millionengrenze (2 010 575 Unfälle). Dies war allerdings in einem starken Anwachsen der Bagatellunfälle begründet, deren Zahl noch nie so hoch war wie 1990. Die Zahl der schweren Unfälle ging dagegen schon 1990 im Vergleich zu 1989 zurück (vgl. Anlage 1.1 und Bild 1).

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sank 1990 gegenüber dem Vorjahr um 1 % auf 340 043, und 1991 verringerte sie sich um weitere 5,7 % auf 320 788. Damit wurde 1991 der seit 1965 niedrigste Wert des Jahres 1987 mit 325 519 um mehr als 4 700 Unfälle unterschritten.

Im Jahr 1991 wurde mit 7 515 die niedrigste Zahl Verkehrstoter seit Bestehen der Unfallstatistik 1953 registriert. Damit wurde das bisher günstigste Ergebnis des Jahres 1990 (7 906 Verkehrstote) um weitere 400 Tote (-4,9 %) unterschritten.

Diese Entwicklung muß vor dem Hintergrund gesteigerter Bestandszahlen und Fahrleistungen gesehen werden.

Mitte des Jahres 1991 war ein Kraftfahrzeugbestand von 37,4 Mio. Kraftfahrzeugen einschließlich der motorisierten Zweiräder vorhanden.

Damit hat sich von Mitte 1990 (36,7 Mio. Kraftfahrzeuge) bis Mitte 1991 der Bestand an Kraftfahrzeugen um 1,9 % erhöht (vgl. Anlage 1.2).

Hauptsächlich nahm dabei wieder die Anzahl der Personenkraftwagen von Mitte 1989 bis Mitte 1990 um 3,1 % von 29,8 Mio. auf 30,7 Mio. und von Mitte 1990 bis Mitte 1991 um 2,1 % auf 31,3 Mio. Personenkraftwagen zu. Die Pkw-Dichte (Pkw je 1 000 Einwohner) stieg von 490 (1990) auf 500 (1991) an.

Bezogen auf die Einwohnerzahl (1990: 62,7 Mio.) ereigneten sich 1990 5 425 Unfälle mit Personenschaden je 1 Million Einwohner, 1991 waren es — auf die gleiche Einwohnerzahl bezogen — 5 118 Unfälle.

Dabei starben — ebenfalls auf die Einwohnerzahl bezogen — 1990 126 Personen und 1991 120 Personen je 1 Million Einwohner (vgl. Anlage 1.3).

Die Jahresfahrleistung von Kraftfahrzeugen im Jahr 1991 von 470,7 Mrd. Fz.km/a ist gegenüber 1990 (458,5 Mrd. Fz.km/a) um 2,7 % angestiegen. Bereits von 1989 auf 1990 stieg die Jahresfahrleistung von 438,5 Mrd. Fz.km/a um 4,6 % an.

1988, im Jahr vor der Öffnung der Grenzen, betrug die Gesamtfahrleistung 427,4 Mrd. Fz.km/a, d. h. von 1988 bis 1991 ist eine Steigerung der Jahresfahrleistung um 10 % zu verzeichnen (vgl. Anlage 1.4).

Die Unfallrate [Anzahl der Unfälle mit Personenschaden bezogen auf die Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge (Unfälle/Mio. Kfz.km)] von 0,74 im Jahr 1990 hat sich um 8 % auf 0,68 im Jahr 1991 verringert. Die Rate der tödlich Verunglückten (tödlich Verunglückte je 1 Mrd. Kfz.km) ist von 17,2 (1990) auf 16,0 (1991) zurückgegangen.

3.2.2 Neue Bundesländer

In den neuen Bundesländern wurden 1990 insgesamt 85 150 schwere Straßenverkehrsunfälle (Unfälle mit Personenschaden oder Sachschaden über 800 DM), darunter 49 307 Unfälle mit Personenschaden polizeilich erfaßt. 1991 wurden insgesamt 353 447 Straßenverkehrsunfälle polizeilich erfaßt, 63 659 Unfälle davon mit Personenschaden. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg damit von 1990 zu 1991 um 29 %! (vgl. Anlage 1.5 und Bild 2). Die Zahl der Unfälle mit Sachschaden sind wegen des unterschiedlichen Erfassungssystems nicht vergleichbar.

Bei Straßenverkehrsunfällen starben 1990 3 140 Menschen. Gegenüber 1989 (1 784 Tote) bedeutet das eine Zunahme um 76 %. Nach dramatischem Anstieg bei den Verkehrstoten auch noch zu Beginn des Jahres 1991 konnten Mitte des Jahres 1991 eine Verlangsamung und seit September sogar Rückgänge gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat festgestellt werden. Insgesamt stieg jedoch die Zahl der Verkehrstoten 1991 gegenüber 1990 noch einmal um 19 % auf 3 733 an.

Unfallursache ist in nahezu allen Fällen die Nichtbeachtung der Straßenverkehrs-Ordnung.

Angaben über Fahrzeugbestände in den neuen Bundesländern liegen bisher nur nach dem Stand vom 30. September 1990 (letzte DDR-Zählung) vor. Danach waren in der ehemaligen DDR 6,9 Mio. Kraftfahrzeuge mit amtlichen Kennzeichen, davon 4,8 Mio. Pkw, vorhanden (vgl. Anlage 1.6). Nach Schätzungen des Kraftfahrt-Bundesamtes war Ende 1991 ein Bestand von rund 9,2 Mio. Kraftfahrzeugen vorhanden, von denen ca. 6,3 Mio. Personenkraftwagen, ca. 1,9 Mio. motorisierte Zweiräder und rd. 1 Mio. Nutzfahrzeuge sind.

Damit hat sich von September 1990 bis Ende 1991 der Fahrzeugbestand mit amtlichen Kennzeichen um ca. ein Drittel erhöht. Die Pkw-Dichte (Pkw je 1 000 Einwohner) stieg von 296 im Jahr 1990 auf 388 im Jahr 1991 an und entspricht damit etwa der Motorisierung des Jahres 1981 im bisherigen Bundesgebiet.

Bezogen auf die Einwohnerzahl (1990: 16,25 Mio.) — allen Berechnungen wurden die Einwohnerzahlen von 1990 zugrunde gelegt — ereigneten sich 1990 3 035 Unfälle mit Personenschaden je 1 Million Einwohner, 1991 waren es 3 918 Unfälle (vgl. Anlage 1.7).

Dabei starben — bezogen auf die gleiche Einwohnerzahl — 1990 193 Personen und 1991 230 Personen je 1 Million Einwohner. Damit kamen 1991 — gemessen an der Zahl der tödlich Verunglückten pro 1 Million Einwohner — fast doppelt so viele Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben wie in den alten Bundesländern.

Für die jährlichen Gesamtfahrleistungen in den neuen Bundesländern liegen ebenfalls keine exakten Angaben vor. Nach vorläufigen Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) betragen die Gesamtfahrleistungen 1990 ca. 65 Mrd.

Fz.km/a und 1991 ca. 74 Mrd. Fz.km/a. 1988 betrug die Gesamtfahrleistung ca. 48 Mrd. Fz.km/a. Danach erhöhte sich allein von 1988 bis 1991 die Gesamtfahrleistung um ca. 54 %.

Unter Berücksichtigung der Schätzungsungenauigkeiten für die Fahrleistungen wäre danach die Unfallrate [Anzahl der Unfälle mit Personenschaden bezogen auf Fahrleistungen der Kraftfahrzeuge (Unfälle/Mio. Kfz.km)] von 0,76 in 1990 auf 0,86 in 1991 gestiegen (+13 %) und die Rate der tödlich Verunglückten (tödlich Verunglückte je Mrd. Kfz.km) von 48 (1990) auf 50 (1991). Die Rate der tödlich Verunglückten liegt damit in den neuen Bundesländern dreimal so hoch wie in den alten Bundesländern.

3.3 Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen**3.3.1 Unfallgeschehen nach Ortslagen (innerorts, außerorts, auf BAB)****3.3.1.1 Alte Bundesländer**
(vgl. Anlage 1.8)

Die Unfallentwicklung verlief nach Ortslagen sehr unterschiedlich. Innerhalb von Ortschaften war bei den Unfällen mit Personenschaden 1990 gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 2,9 % auf 218 177 zu verzeichnen. Die Zahl der Toten auf Innerortsstraßen ging 1990 um 9,7 % auf 2 205 zurück.

Dagegen blieb das Unfallgeschehen auf Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen) gegenüber 1989 nahezu konstant (1990: bei 97 559 Unfällen mit Personenschaden starben 4 765 Personen).

Ein Anstieg der Unfälle und der Zahl der Toten wurde auf Autobahnen verzeichnet. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden nahm 1990 um 15 % (24 307) zu. Die Zahl der Toten stieg 1990 um 20 % auf 936 an.

Über das Unfallgeschehen 1991 lagen zur Zeit der Drucklegung dieses Berichts noch nicht aus allen Bundesländern tiefer gegliederte Angaben vor, es fehlen Ergebnisse aus den Bundesländern Berlin und Bremen. Nach den bisher vorliegenden vorläufigen Ergebnissen war die Unfallentwicklung in allen drei Ortslagen rückläufig.

Der stärkste Rückgang bei den Unfällen mit Personenschaden wurde mit -5,5 % auch 1991 auf den Innerortsstraßen ermittelt. Die Zahl der Personenschadensunfälle auf Autobahnen verminderte sich um 4,8 % und auf Landstraßen um 4,5 %. Auch die Zahl der Verkehrstoten sank auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) um 5,8 % und auf den Innerortsstraßen um 4,5 % gegenüber dem Vorjahr. Ausgenommen von der günstigen Entwicklung 1991 waren die Verkehrstotenzahlen auf den Autobahnen; sie stiegen um 1,4 % leicht an.

3.3.1.2 Neue Bundesländer (vgl. Anlage 1.9)

Im Gegensatz zu den alten Bundesländern wurden in den neuen Ländern auf allen Straßen erhebliche Zuwächse der Unfälle registriert. Die „geringsten“ Zuwachsraten wurden innerhalb von Ortschaften festgestellt. Hier ereigneten sich 1990 31 994 Unfälle mit Personenschaden; was gegenüber 1989 eine Steigerung um 38 % bedeutet. Dabei wurden 1 156 Menschen getötet (45 % mehr als 1989).

Außerhalb von Ortschaften (ohne Autobahnen) ereigneten sich 1990 14 177 Unfälle mit Personenschaden (+57 % gegenüber 1989), bei denen 1 450 Menschen starben (+89 % gegenüber 1989).

Bei 3 136 Unfällen mit Personenschaden auf Autobahnen kamen 534 Menschen ums Leben.

Diese negative Entwicklung setzte sich auch 1991 fort: Nach den bisher vorliegenden Ergebnissen (ohne die Ostbezirke Berlins) wurde der stärkste Anstieg bei den Unfällen mit Personenschaden mit 37 % auf den Autobahnen ermittelt, gefolgt von den Landstraßen mit 34 %. Auf den Innerortsstraßen betrug der Anstieg 25 %. Die Zahl der Verkehrstoten stieg allerdings im Jahr 1991 besonders stark auf den Außerortsstraßen (ohne Autobahnen) an (+32 %). Auf Autobahnen wurde ein Zuwachs um 12 % und innerorts um 11 % festgestellt.

3.3.2 Tote nach Art der Verkehrsbeteiligung (als Benutzer von Kfz, Fahrrädern oder Fußgänger)

3.3.2.1 Alte Bundesländer (vgl. Anlage 1.10 und Bild 3)

1990 starben 58 % der Verkehrstoten als Pkw-Benutzer. Der Anteil der Fußgänger an den Verkehrstoten betrug 18 %, der Benutzer von motorisierten Zweirädern 12 % und der Radfahrer und -mitfahrer 9 %. Der Anteil der Benutzer von Güterkraftfahrzeugen, die bei Verkehrsunfällen starben, lag bei 1,8 %. Diese Struktur hat sich gegenüber früheren Jahren kaum verändert und läßt sich nach den vorläufigen Ergebnissen auch in etwa für 1991 ermitteln.

Gegenüber 1989 stieg 1990 die Zahl der verunglückten Pkw-Benutzer um 1 %; ein relativ starker Anstieg ist bei den Fahrern oder Mitfahrern von Güterkraftfahrzeugen mit 7,8 % zu verzeichnen. Abnahmen wurden bei den Benutzern motorisierter Zweiräder (-4,0 %), bei den Radfahrern und -mitfahrern (-3,3 %) sowie bei den Fußgängern (-2,0 %) ermittelt.

Hohe Rückgänge waren 1990 gegenüber dem Vorjahr bei den tödlich verunglückten Fahrradfahrern und Fußgängern um jeweils 12 % festzustellen, bei den tödlich verunglückten Benutzern motorisierter Zweiräder wurde eine Abnahme um 1,9 % errechnet. Dagegen wuchs die Zahl der tödlich verunglückten Pkw-Benutzer wieder um 4,7 % an.

Der stärkste Rückgang wurde nach den derzeit vorliegenden Länderergebnissen 1991 bei den verunglückten Fußgängern mit -7,0 % beobachtet, gefolgt von den verunglückten Pkw-Benutzern mit -6,6 %. Unter-

durchschnittlich gefallen ist die Zahl der Personen, die mit dem immer beliebter werdenden Verkehrsmittel Fahrrad verunglückten (-1,7 %). Zurückgegangen sind auch die Zahlen der tödlich verunglückten Fußgänger (-7,0 %), der tödlich verunglückten Benutzer motorisierter Zweiräder (-5,8 %) und der tödlich verunglückten Pkw-Benutzer (-5,4 %).

Geringfügig angestiegen ist dagegen nach den vorläufigen Ergebnissen um 0,3 % die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrer und -mitfahrer.

3.3.2.2 Neue Bundesländer (vgl. Anlage 1.11 und Bild 4)

Wegen der geringen Verfügbarkeit eines Pkw war die Anteilstruktur der Verunglückten nach der Verkehrsbeteiligungsart in der ehemaligen DDR eine andere: 1989 waren „nur“ 34 % der tödlich Verunglückten und 31 % der Verletzten Pkw-Benutzer. Im Vergleich zum früheren Bundesgebiet verunglückten die Bewohner in der ehemaligen DDR sehr viel stärker mit dem „Ersatzauto“ Moped bzw. Motorrad sowie als Fußgänger. 24 % der tödlich Verunglückten starben als Benutzer motorisierter Zweiräder und 30 % als Fußgänger. Mit den gewachsenen Pkw-Beständen und den höheren Fahrleistungen näherte sich 1990 auch die Anteilsstruktur der Verunglückten der Struktur im bisherigen Bundesgebiet an: 1990 waren 54 % der tödlich Verunglückten Pkw-Benutzer. Anteilmäßig zurückgegangen ist die Zahl der tödlich verunglückten Benutzer motorisierter Zweiräder auf 16 % und die der Fußgänger auf 21 %.

Eine besonders hohe Anstiegsrate wurde in den neuen Bundesländern bei den tödlich verunglückten Pkw-Benutzern mit 47 % berechnet. Die Zahl der tödlich verunglückten Fahrradfahrer und -mitfahrer wuchs um 6,9 % an. Das „Ersatzauto“ motorisiertes Zweirad wurde dagegen im Unfallgeschehen weiter zurückgedrängt, bei den tödlich verunglückten Benutzern von motorisierten Zweirädern konnte ein Rückgang um 31 % festgestellt werden.

Die Zahl der tödlich verunglückten Fußgänger hat sich um 9,0 % verringert. Die Unfallstruktur hat sich damit weiter der Struktur der alten Bundesländer angenähert.

1991 waren 67 % der Verkehrstoten Pkw-Benutzer, 14 % Fußgänger und 9,3 % Benutzer motorisierter Zweiräder.

3.3.3 Verunglückte nach Altersgruppen

Jüngere Verkehrsteilnehmer sind in den alten und neuen Bundesländern gleichermaßen besonders gefährdet. Jeder vierte Verkehrstote und ca. 28 % der Verletzten waren 1990 zwischen 18 und 24 Jahre alt. Mit zunehmendem Alter gehen die Verunglücktenzahlen absolut zurück.

3.3.3.1 Alte Bundesländer (vgl. Bild 5)

1990 waren nur 6,7 % aller Verunglückten, aber 20 % aller Straßenverkehrsunfalltoten älter als 65 Jahre. Fast die Hälfte der Verkehrstoten dieser Altersgruppe waren Fußgänger.

In den Altersgruppen unter 25 Jahren wurden sowohl bei den Verunglückten als auch bei den Toten Rückgänge ermittelt. Die Zahl der verunglückten 18- bis 21jährigen verringerte sich 1990 gegenüber dem Vorjahr um 6,1 %; hier wirkt sich der Bevölkerungsrückgang in dieser Altersgruppe aus.

Die Zahl der tödlich verunglückten Kinder ist 1990 im Vergleich zu 1989 auf 355 (um 8,5 %) zurückgegangen.

Damit hat die Zahl 1990 einen neuen Tiefstand erreicht und beträgt nur noch rund ein Sechstel der Zahl des Jahres 1970 (2 167), dem bisher schwärzesten Jahr in bezug auf die Kinderunfälle.

In den Altersgruppen der 25- bis 64jährigen wurde eine Zunahme der Unfalltoten gegenüber 1989 von 7,2 % 1990 registriert.

3.3.3.2 Neue Bundesländer (vgl. Bild 6)

Ähnlich wie in den alten Bundesländern ist der Anteil der Verkehrsteilnehmer über 65 Jahre am Unfallgeschehen in den neuen Ländern: 1990 gehörten 5,9 % der Verunglückten und 13 % der tödlich Verunglückten zu dieser Altersgruppe. 59 % der tödlich Verunglückten in dieser Altersgruppe kamen als Fußgänger ums Leben. Der Anstieg der Zahl der Toten bei den Senioren gegenüber 1989 ist im Vergleich zu anderen Altersgruppen mit 13 % relativ gering.

Die höchsten Zuwachsraten wurden in der Altersgruppe der 18- bis 44jährigen festgestellt. Gegenüber 1989 wurde 1990 eine Zunahme um 63 % bei den Verletzten und 121 % bei den Toten registriert. Besonders hoch ist die Veränderungsrate bei den getöteten 18- bis 20jährigen Pkw-Benutzern. In dieser Altersgruppe starben mehr als siebenmal so viele Pkw-Benutzer wie im Jahr zuvor.

Die Zahl der Kinder, die infolge von Verkehrsunfällen starben, lag 1990 bei 199 (gegenüber 1989 +72 %). Damit wurde das schlechteste Ergebnis seit 1978 (204 tödlich verunglückte Kinder) ermittelt.

3.3.4 Hauptverursacher (vgl. Bilder 7 und 8)

Die Struktur der Hauptverursacher (diejenigen, die nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall tragen) nach Altersgruppen ist in den neuen Bundesländern ähnlich der Struktur in den alten Bundesländern. Die Mehrzahl der Hauptverursacher ist — wie die Verunglückten — relativ jung. 27 % der Hauptverursacher in den neuen und 30 % in den alten

Bundesländern waren 1990 zwischen 18 und 24 Jahre alt.

Weitere 23 % in den neuen und 24 % in den alten Bundesländern gehören zu den 25- bis 34jährigen. Unterschiede gibt es bei den 15- bis 17jährigen. Der Anteil dieser Altersgruppe ist mit 7,6 % in der ehemaligen DDR deutlich höher als im früheren Bundesgebiet mit 2,8 %.

Fast drei Viertel (73 %) oder 246 742 der Hauptverursacher im früheren Bundesgebiet waren Pkw-Fahrer, es folgen die Fahrradfahrer mit 29 657 bzw. 8,7 %, die Benutzer motorisierter Zweiräder mit 21 435 bzw. 6,3 % und die Fußgänger mit 16 244 bzw. 4,8 %. In den neuen Bundesländern sind die Relationen auf Grund der unterschiedlichen Verkehrsstruktur auch bei den Hauptverursachern anders. Zwar hat auch hier eine starke Verschiebung zu den Pkw-Fahrern stattgefunden, ihr Anteil an den Hauptverursachern ist mit 54 % (25 202) dennoch deutlich geringer als im früheren Bundesgebiet mit 73 % (246 742).

Jeder Fünfte war Fahrer eines motorisierten Zweirades (9 112), 14 % waren Fußgänger und 5,6 % Fahrradfahrer.

3.3.5 Unfallursachen (vgl. Bild 9)

Ein Vergleich der den Fahrzeugführern von der Polizei angelasteten personenbezogenen Fehlverhalten ist auf Grund der unterschiedlichen Erfassungsmethoden nur sehr bedingt möglich. Insbesondere die unterschiedliche Anzahl möglicher Ursachennennungen sowie die zugrunde gelegten unterschiedlichen Unfallursachenkataloge erschweren jeden Vergleich.

In beiden Teilen Deutschlands waren von den Unfallursachen, die den Hauptverursachern eines Unfalls mit Personenschaden angelastet wurden, am häufigsten die Unfallursachen „nicht angepaßte Geschwindigkeit“ sowie „Vorfahrtsfehler“. Die weitere Rangordnung ist jedoch unterschiedlich: In den neuen Bundesländern folgt die „falsche Straßenbenutzung“, im früheren Bundesgebiet dagegen der „ungenügende Sicherheitsabstand“, der in den letzten Jahren immer mehr an Bedeutung gewonnen hat. Im Vergleich zum Vorjahr stark angestiegen ist der Alkoholmißbrauch in den neuen Bundesländern und hier vor allem bei den Pkw-Fahrern, während sich im früheren Bundesgebiet der Trend der letzten Jahre fortsetzte, in dem der Anteil der Unfallursache „Alkoholeinfluß“ leicht zurückgegangen ist. Dennoch ist er sowohl in den alten als auch in den neuen Bundesländern die am vierthäufigsten registrierte Unfallursache.

3.4 Zusammenfassung

Die Unfallentwicklung verlief im Berichtszeitraum in den alten und neuen Bundesländern gegenläufig. Während in den alten Bundesländern eine positive Entwicklung festzustellen ist, sind 1990 und auch 1991

in den neuen Bundesländern die Unfalldaten gegenüber den Vorjahren erschreckend hochgeschneit.

- Während 1991 in den alten Bundesländern mit „nur“ 7 515 Toten die niedrigste Zahl seit 1953 erreicht wurde (1990 waren es 7 906), stieg diese Zahl in den neuen Bundesländern 1990 gegenüber dem Vorjahr um 76 % auf 3 140 und 1991 noch einmal um 19 % auf 3 733.
 - In den neuen Bundesländern konnten erstmalig Mitte des Jahres 1991 bei der Zahl der Verkehrstoten — nach dramatischen Anstiegen zu Beginn des Jahres 1991 — eine Verlangsamung des Anstiegs und seit September 1991 sogar Rückgänge gegenüber dem jeweiligen Vorjahresmonat festgestellt werden.
 - Bezieht man die Zahl der Unfälle mit Personenschaden auf die Einwohnerzahlen, so ist — naturgemäß bedingt durch den insgesamt nach wie vor niedrigeren Motorisierungs- und Mobilitätsgrad — noch ein Vorteil zugunsten der neuen Länder erkennbar (z. B. 1991 alte Bundesländer 5 034 Unfälle mit Personenschaden je eine Million Einwohner, neue Bundesländer 3 972).
 - Bei Berücksichtigung der Fahrleistung wird allerdings deutlich, daß das Unfallgeschehen in den neuen Bundesländern schon deutlich höher liegt als in den alten Bundesländern: Auf jeweils eine Million Fahrzeugkilometer bezogen besteht in den neuen Bundesländern ein um ca. 26 % (1991) höheres Unfallrisiko.
 - Ausgehend von Prognosen, denen zufolge sich Bestandszahlen und Fahrleistungen in den nächsten Jahren zwischen alten und neuen Bundesländern angleichen, ist damit zu rechnen, daß das Unfallgeschehen in den neuen Bundesländern zunächst noch weiter anwachsen wird.
 - In den alten und den neuen Bundesländern ähnlich ist die Struktur der Unfälle nach der Ortslage. Ca. 65 % der Unfälle mit Personenschaden ereigneten sich 1990 innerhalb von Ortschaften und 29 % auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen). Auf Autobahnen wurden 1990 in den alten Bundesländern 7,1 % und in den neuen Bundesländern 6,4 % aller Unfälle mit Personenschaden gezählt.
 - Wegen der geringeren Verfügbarkeit von Pkw in den neuen Bundesländern wich zu Beginn des Berichtszeitraumes die Anteilsstruktur der Verunglückten und tödlich Verunglückten nach Art der Verkehrsbeteiligung z. T. noch erheblich von der in den alten Bundesländern ab, näherte sich aber mit zunehmendem Pkw-Bestand und Fahrleistungen der Struktur in den alten Bundesländern an.
- Anteilmäßig stark zugenommen haben 1990 in den neuen Bundesländern die Zahlen der verletzten und tödlich verunglückten Pkw-Benutzer — dies setzte sich auch 1991 fort —, während die der Benutzer motorisierter Zweiräder und Fußgänger anteilmäßig zurückgegangen sind. Absolut gesehen wurden jedoch 1990 bei allen Verkehrsbeteiligungsarten Zuwächse registriert. 1991 konnten aber sowohl bei den tödlich verunglück-

ten Fußgängern als auch bei den tödlich verunglückten Benutzern motorisierter Zweiräder auch absolut gesehen Rückgänge beobachtet werden.

- Jüngere Verkehrsteilnehmer sind in den alten und neuen Bundesländern gleichermaßen besonders gefährdet. Jeder vierte Verkehrstote und ca. 28 % der Verletzten sind zwischen 18 und 24 Jahre alt. Mit zunehmendem Alter gehen die Verunglücktenzahlen absolut zurück.
- In den neuen Bundesländern starben 1990, bezogen auf 1 Million Kinder im Alter unter 15 Jahren, 63 Kinder; in den alten Bundesländern waren es demgegenüber 38.
- Ähnliches gilt auch für das Risiko aller tödlich Verunglückten: Gab es z. B. 1991 in den alten Bundesländern 118 Tote pro 1 Million Einwohner, waren es in den neuen Bundesländern 233 Tote, also fast doppelt so viele.

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

4.1 Maßnahmen zur Verkehrserziehung und -aufklärung

Traditionell waren im Haushalt des Bundesministers für Verkehr 14 Mio. DM pro Jahr für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle eingestellt, wovon jeweils 6,0 Mio. DM für die Förderung einzelner Projekte des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) zur Verfügung standen. Für eigene Maßnahmen standen dem Bundesminister für Verkehr jährlich lediglich 2,0 Mio. DM zur Verfügung. Um den Stellenwert der Verkehrssicherheitsarbeit zu erhöhen, wurden diese Mittel seit 1989 um sogenannte Sondermittel erhöht: 1989 10,0 Mio. DM, 1990 11,3 Mio. DM und 1991 20,0 Mio. DM.

4.1.1 Eigene Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr

4.1.1.1 Maßnahmen, die aus traditionellen Mitteln finanziert wurden

In Fortführung der allgemeinen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit wurden auch 1990/91 flankierend bewährte Kommunikationsmittel eingesetzt.

Wie in den Vorjahren konzentrierte der BMV seine eigenen Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen, die nicht aus Sondermitteln finanziert wurden, hauptsächlich darauf, die abgestimmten Aktivitäten des DVR und seiner Mitglieder, insbesondere der DVW, zu flankieren.

Neben den Ergebnissen und Konsequenzen aus den Forschungsarbeiten der BAST wurden insbesondere die Verkehrssicherheitsentwicklungen im Zusammenhang mit der Einigung Deutschlands aufgearbeitet und dargestellt. Über den „Grünen Dienst“, den „Grünen Verkehrszeitungsdienst“ und den „Grünen

Schülerpressedienst“ wurden die Redaktionen regelmäßig angesprochen.

In Presseseminaren wurden folgende Themen vertieft behandelt:

- Rechtsprechung und Verkehrssicherheit
- Verkehrssicherheit in Deutschland (Ost/West)
- Fahrzeugsicherheit in Deutschland (Ost/West)
- Alkohol im Straßenverkehr
- Wegesicherheit in Deutschland
- Risikoverhalten im Straßenverkehr
- Wort und Wirklichkeit — zum Verhalten junger Menschen.

Die in den Seminaren dargebotenen Informationen stießen auf große Nachfrage. Sie wurde mit Hilfe von Broschüren befriedigt:

- Vier Jahrzehnte Verkehrssicherheit
(Bilanz der Verkehrssicherheitsarbeit in der Bundesrepublik Deutschland bis zur Einigung)
- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr — Presstexte
(Regelungen und Vorschriften zur Verbesserung der Sicherheit im Zusammenhang mit der Einigung).

Um den Verkehrsteilnehmer auch unmittelbar mit Informationen über die straßenverkehrs- und straßenverkehrs-zulassungsrechtlichen Regelungen im Zusammenhang mit der Einigung zu versehen und über sicheres Verhalten in Ost und West zu informieren, wurde im Herbst 1990 eine Sonderausgabe der traditionellen Ferienfahrt-Broschüre mit einer Auflage von 5 Mio. Exemplaren vorwiegend in die neuen Bundesländer geliefert.

Ein Sonderpreis „Verkehrssicherheit“ des Bundesministers für Verkehr für junge Autoren (15 bis 25 Jahre) wurde im Jahre 1990 im Rahmen der Internationalen Jungautorenwettbewerbe der RSGI (Regensburger Schriftstellergruppe International) ausgeschrieben.

Ein mit dem Deutschen Sparkassenverlag entwickeltes Computerspiel zum Sicherheitstraining stand 1991 für die in der Zielgruppe „Jugendliche“ am meisten verbreiteten Computertypen zur Verfügung.

Es vermeidet jeden Bezug zur Animation über Tempo- oder Unfallfahrten und vermittelt seine Inhalte vor dem Hintergrund von Alltagssituationen. Es ermöglicht, wichtige fahrphysikalische und situativ-verhaltensbezogene Zusammenhänge kennenzulernen.

Aus einer Zuwendung des Bundesministers des Innern für die „Nutzung des künstlerischen Sachverständes für die Erfüllung von Ressortaufgaben“ konnte 1990 ein Auftrag an die Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt erteilt werden, gemeinsam mit der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar Plakatserien zu den wichtigsten Unfallursachen zu entwickeln.

Studentinnen und Studenten eines unter Leitung von Prof. Bäumer, Würzburg, gebildeten Arbeitskreises

legten über 150 ausgearbeitete Motive vor, die von einer Jury bewertet wurden, die aus Hochschul- und Auftraggebervertretern und dem DVR gebildet war.

12 Motive wurden ausgewählt, 1991 der Öffentlichkeit vorgestellt und sollen u. a. in der Außenstelle des BMV in Berlin in einer Dauerausstellung gezeigt werden.

Anfang des Jahres 1991 fand in der Außenstelle Berlin des BMV ein erster Erfahrungsaustausch der neuen Bundesländer statt, zu dem — neben Verantwortlichen der neuen Länder — Vertreter westdeutscher Partnerländer und kommunaler Spitzen- und Verkehrssicherheitsverbände eingeladen waren.

Anliegen dieser Gesprächsrunde war es, alle für Verkehrssicherheitsarbeit prädestinierte Behörden, Verbände und Organisationen über die bestehende Situation zu informieren und gemeinsam Wege für eine funktionierende Verkehrssicherheitsarbeit zu suchen und entsprechende Maßnahmen für eine geeignete Unterstützung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorzuschlagen.

Im Ergebnis dieser Veranstaltung wurde Übereinstimmung erzielt, analoge Gespräche auf Landesebene fortzuführen, um möglichst schnell die Verkehrssicherheitsarbeit zu aktivieren.

An diesen von der Außenstelle Berlin des BMV für die Monate März und April 1991 vorbereiteten Gesprächen haben Vertreter des BMV, der Außenstelle Berlin der BAST, des DVR, zuständige Landesministerien des jeweiligen westlichen Partnerlandes und interessierte Verbände und Organisationen teilgenommen.

Damit war es erstmals gelungen, allen für Verkehrssicherheitsarbeit zuständigen Stellen in den neuen Bundesländern die Verantwortung für die Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit darzulegen.

In den Gesprächen wurde deutlich, daß im Grundsatz ein großes Interesse am Aufbau und an der Intensivierung der Verkehrssicherheitsarbeit besteht, jedoch personelle und konzeptionelle Schwierigkeiten eine wirksame Arbeit zunächst nicht im gewünschten Umfang ermöglichen.

Den neuen Ländern wurde empfohlen, Verkehrssicherheitskommissionen zu bilden, die Verkehrssicherheitskonzeptionen erarbeiten.

Im Juli 1991 wurden die Gespräche unter Federführung der Außenstelle Berlin des BMV erneut fortgesetzt, um festzustellen, welchen Stand die Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Bundesländern erreicht hatte.

Zur Popularisierung verkehrsrechtlicher Zulassungs- und Verkehrssicherheitsfragen in den neuen Bundesländern wurden von der Außenstelle Berlin des BMV Redaktionsgespräche in Regionalzeitungen und Rundfunksendern der neuen Bundesländer durchgeführt und Anfragen der Bürger in Telefonforen beantwortet.

Um eine möglichst hohe Verkehrssicherheit bei der Durchführung der Abzugstransporte der Westgruppe

der ehemals sowjetischen Streitkräfte und während der noch verbleibenden Zeit der Stationierung zu erreichen, wurden durch die Außenstelle Berlin des BMV Besprechungen mit Vertretern der Transportleitstelle Ost der Bundeswehr und Angehörigen der Westgruppe der Streitkräfte mit dem Ziel durchgeführt, Möglichkeiten der Unterstützung zu erörtern. In Auswertung der Gespräche wurde der Westgruppe der Streitkräfte eine Übersetzung der StVO ins Russische übergeben.

4.1.1.2 Maßnahmen, die aus Sondermitteln finanziert wurden

1991 wurde eine auf die speziellen Informationsbedürfnisse von Kindern ausgerichtete Serie beim ZDF gestartet. „Kalles-Kleister-Kompanie“, gemeinsam mit dem Verein „Hilfe für das verkehrsgeschädigte Kind“ finanziert, zeigt in spielerischer Form verkehrsrichtiges Verhalten von Kindern und ist darauf angelegt, dem weiteren Anstieg der Unfälle mit und von Kindern entgegenzuwirken. Diese Serie wurde 1992 mit dem Christophorus-Preis ausgezeichnet.

Vorbereitet wurde eine 26teilige Serie zur Ausstrahlung in der ARD (Bayerischer Rundfunk) ebenfalls für die Zielgruppe Kinder. Im Wettstreit von Schulklassen werden hier in Quizform Fragen der Verkehrsumwelt und des sicheren Verhaltens von Kindern im Straßenverkehr behandelt.

Um den Informationsbedürfnissen der Bürger der neuen Bundesländer im Bereich der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen und dem Anstieg der Unfallzahlen entgegenzuwirken, wurden zur Unterstützung der Aktion „Rücksicht kommt an“ für die Erstausstrahlung beim Deutschen Fernsehfunk 37 Kurzfilme hergestellt, die die Bürger in den neuen Bundesländern über wichtige Neuerungen der Straßenverkehrsordnung bzw. über die Hauptunfallursachen und ihre Vermeidung informierten. Diese Sendungen waren vor allem eingebettet im redaktionellen Teil der Ausstrahlungen des Deutschen Fernsehfunks. Sie wurden darüber hinaus auch als Spots in Sendepausen eingesetzt.

Vorbereitet wurde die Beteiligung des Bundesministers für Verkehr an einer Vorabendserie, die Ende 1992/Anfang 1993 im ZDF ausgestrahlt werden soll. Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat sollen in einer überwiegend vom ZDF finanzierten Serie Verkehrssicherheitsbotschaften vermittelt werden.

Mit den zusätzlich bereitgestellten Mitteln wurden weitere Aufklärungsaktionen durchgeführt und — außer in den Printmedien — verstärkt im Hörfunk und im Fernsehen begleitet.

An der Verkehrssicherheitsaktion „Fit und fair in Sport und Verkehr“ für die im Straßenverkehr großen Gefahren ausgesetzten 12- bis 15jährigen Jugendlichen, die der Bundesverkehrsminister in Kooperation mit Print- und TV-Medien im Frühjahr 1990 durchführte, beteiligten sich über 100 000 der rund zwei Millionen Kinder dieser Altersgruppe.

Die Aktion „Fit und fair in Sport und Verkehr“, an der sich auch die Deutsche Bundesbahn, das Rote Kreuz und der DFB beteiligten, wandte sich mit Informations- und Verkehrstests an die Jugendlichen, ihre „Fitness“ im Straßenverkehr zu verbessern.

Im Oktober/November 1990 führte der Bundesverkehrsminister in zeitlicher Nähe zum Inkrafttreten von StVO (1. Januar 1991) und StVZO (3. Oktober 1990) unter dem Motto „Sicher — gemeinsam auf unseren Straßen“ Informationsveranstaltungen in neun großen Städten der neuen Bundesländer durch.

In enger Zusammenarbeit mit den Medien wurden die Bürger über die für ihre Sicherheit wichtigen Änderungen und Neuregelungen des Straßenverkehrsrechts sowie die wesentlichen Unfallursachen über Fernseh- und Hörfunkspots, Themenservice in Zeitungen und den Veranstaltungen in den großen Städten informiert. Eine Reihe von Verkehrssicherheitsorganisationen wie ADAC, AvD, Verkehrswachten, die Polizei und Versicherungen beteiligten sich mit Aktionen wie Übungen an Fahr- und Rettungssimulatoren und praktischen Verkehrssicherheitsdemonstrationen an den Veranstaltungen.

Vor dem Hintergrund der dramatischen Unfallentwicklung hat der BMV 1991 gemeinsam mit dem DVR eine Verkehrssicherheitskampagne in den neuen Bundesländern unter dem Motto „Rücksicht kommt an“ gestartet. In Funk und Fernsehen, auf Großplakaten und in Zeitungsanzeigen wurde an die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer appelliert.

Die Kampagne wird 1992 mit den Schwerpunktthemen „Alkohol und Fahren“ sowie „Fahren mit angepaßter Geschwindigkeit“ bundesweit fortgesetzt.

Zum Wiederaufbau der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort in den neuen Bundesländern war es erforderlich, zunächst eine Bestandsaufnahme zu machen, um gezielte Hilfe und Unterstützung geben zu können. Dem dienten die im Frühjahr des Jahres 1991 gemeinsam mit dem DVR und der BAST-Außenstelle Berlin in den für Verkehrssicherheitsfragen zuständigen Ministerien der neuen Länder umfangreiche Beratungen.

Das Vorhaben der Länder — Verkehrssicherheitskommissionen zu bilden, die Verkehrssicherheitskonzeptionen erarbeiten —, wurde unterstützt.

In Millionenaufgabe hat der BMV, insbesondere in den neuen Ländern, den vollständigen StVO-Text mit den Übergangsregelungen und einem Auszug aus dem Verwarnungs-, Bußgeld- und Punktecatalog in einer handlichen Broschüre zusammengefaßt und verteilt.

In großer Auflage informierte eine Broschüre „Sicher — gemeinsam auf unseren Straßen“ die Bürger in den neuen Ländern über das Fahrerlaubnisrecht, die Zulassung sowie über wichtige Verhaltensregeln und Verkehrsverstöße.

Daneben wurde die Umsetzung der Zielgruppenprogramme der Verbände (DVR, DVW und deren Mitglieder) zusätzlich unterstützt (zur kontinuierlichen Förderung dieser Programme vgl. Ziffern 4.1.2 und

4.1.3). Der Schwerpunkt lag auch hier in den neuen Bundesländern.

Der BMV finanzierte mobile Trainingseinheiten (Fahrzeuge, Ausstattung), die das Pkw- und Motorrad-Sicherheitstraining auch auf anderen als speziell hergerichteten Trainingsplätzen und -zentren ermöglichen.

Dies hat besondere Bedeutung für die neuen Länder, in denen Verkehrsübungsplätze im Berichtszeitraum nur begrenzt zur Verfügung standen.

Der BMV förderte zusätzlich das Programm „Aktion Junge Fahrer“ der DVW. Die Aktion versucht, die besonders gefährdete Verkehrsteilnehmergruppe der jungen Fahrer durch eine zielgruppenspezifische Ansprache für die Verkehrssicherheitsproblematik zu sensibilisieren, u. a. mit dem Ziel, sie für eine Teilnahme am Pkw-Sicherheitstraining zu motivieren.

Der BMV schaltete gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft deutscher Tageszeitungen „Kavalier der Straße“ Anzeigen, in denen Prominente für rücksichtsvolles Verhalten, Hilfeleistungen bei Unfällen und den Verzicht auf vermeintliche Vorrechte werben. Gemeinsam mit dem Kfz-Gewerbe informierte der BMV über die Voraussetzungen einer „Sicheren Fahrt in den Urlaub“.

Gemeinsam mit DVR und DVW gab der BMV 1991 die 3. Auflage des Handbuches für Verkehrssicherheit heraus, das umfassend über Verkehrssicherheitsprogramme und -aktionen und ihre Träger informiert.

4.1.1.3 ABM in den neuen Bundesländern

Um die Verkehrssicherheitsarbeit in den Städten und Gemeinden der neuen Bundesländer wieder zu aktivieren und zu koordinieren, hat der Bundesminister für Verkehr den Einsatz von ABM-Kräften auf diesem Gebiet gefördert. Die Bundesanstalt für Arbeit hat dazu 1991 ihre Zustimmung erteilt.

Um die ABM-Kräfte in ihre Tätigkeit einzuweisen und zu unterstützen, sind vom DVR entsprechend geeignete Schulungsprogramme entwickelt worden. Ein Modellseminar zur Erprobung dieses Schulungsprogramms fand im November 1991 in Wendisch-Rietz, Land Brandenburg, statt.

4.1.2 Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. (DVR)

Für die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR stellte der BMV 1990 rund 8 Mio. DM und 1991 rund 12 Mio. DM zur Verfügung.

Der DVR hat auch in den Jahren 1990/91 die gemeinsam mit seinen Mitgliedern entwickelten Programme fortgeführt und erweitert sowie neue Programme entwickelt.

Besonderes Anliegen war es, engagiert am Aufbau der Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Bundesländern mitzuwirken.

— „Kind und Verkehr“

Mit dem Programm „Kind und Verkehr“ werden Erwachsene aufgefordert, für die Sicherheit der Kinder Sorge zu tragen. „Kind und Verkehr“ soll dazu beitragen,

- daß Verkehrsteilnehmer lernen, durch angemessene Fahrweise und Bremsbereitschaft eine Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr möglichst auszuschließen,
- daß Eltern noch mehr Sorge für die Sicherheit ihrer Kinder tragen durch vorbildliches Verhalten, durch Festlegung sicherer Spielbereiche und durch die Vorbereitung ihrer Kinder auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr.

In weit über 120 000 Elternveranstaltungen seit Start des Programms 1980 zu den Themen „Kinder als Fußgänger“ und „Kinder als Radfahrer“ haben über 2 000 Moderatoren mehr als 2,5 Millionen Eltern mit den Zielen und Inhalten der Verkehrserziehung vertraut gemacht.

Die Inhalte dieser Veranstaltungsreihen werden bundesweit auch an Aus- und Übersiedler herangetragen; türkische Moderatoren führen jährlich ca. 1 500 Elternveranstaltungen durch.

1990/91 wurden zur Umsetzung des Programms „Kind und Verkehr“ in den neuen Bundesländern über 200 Moderatoren ausgebildet.

1991 erschien das „Handbuch zur Verkehrserziehung behinderter Kinder und Jugendlicher“.

Im Rahmen der Beratung der Bundesländer beim Auf- und Ausbau der Schulverkehrserziehung wurde ein „Handbuch: Schulverkehrserziehung“ als Orientierungsleitfaden über schulorganisatorische, inhaltliche, methodische und mediale Aspekte der Schulverkehrserziehung vorbereitet, das 1992 zur Verteilung kommen wird.

Das Programm „Kind und Verkehr“ wird größtenteils mit öffentlichen Mitteln des Bundesministers für Verkehr finanziert — in den beiden Berichtsjahren lag der Aufwand jeweils bei 2,5 Mio. DM bzw. 3 Mio. DM.

— „fünfzig Kubik — ein Motakurs für junge Fahrer“

Hauptziel des 1988 gemeinsam vom DVR, dem ADAC, der DVW und der Fahrlehrerschaft mit Unterstützung der BASt entwickelten Programms ist es, mit jugend-spezifischen Unterrichtsmethoden die Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu schaffen und die Fahranfänger zu partnerschaftlichem Verhalten anzuleiten.

— „Zweiradtraining — Ein Fortbildungsprogramm vom Mofa bis zum Leichtkraftrad“

Vorrangiges Ziel des seit 1985 angebotenen Zweiradtrainings ist es, das Verhalten jugendlicher Zweiradfahrer im Straßenverkehr so zu beeinflussen, daß sie zu sicherheitsbewußten Erkenntnissen, Fertigkeiten und Einstellungen gelangen.

Das Training wird von Moderatoren des ACE, des ADAC, der DVW, des Instituts für Zweiradsicherheit und des Bundesverbandes der Motorradfahrer durchgeführt.

Das Programm wird schwerpunktmäßig in Betrieben angeboten. Es zeigten im letzten Jahr auch Betriebe aus den neuen Bundesländern Interesse.

Hierbei werden sie vielfach von den zuständigen Berufsgenossenschaften unterstützt. Im kirchlichen Bereich wird das „Zweiradtraining“ von der Bruderhilfe-Akademie für Verkehrssicherheit gefördert.

— *Motorrad-Sicherheitstraining*

Die verschiedenen Angebote für Motorrad-Sicherheitstraining von ACE, ADAC, BVDM, IfZ, Moto aktiv, TÜV-Rheinland und Verkehrswacht wurden 1990 erstmalig unter dem Dach des DVR zusammengeführt. Alle Beteiligten einigten sich auf ein gemeinsames „Kernprogramm“, das bestimmten Qualitätsmaßstäben genügt. Dieser Vereinbarung haben sich inzwischen auch der AvD und DMV angeschlossen.

Um das Motorrad-Training mobil und auf allen geeigneten Freiflächen anbieten zu können, wurde ein Pkw-Anhänger mit dem dafür notwendigen Zubehör ausgerüstet. Das ist vor allem für den Einsatz in den neuen Ländern wichtig, in denen z. Z. fast keine festen Plätze existieren.

— *Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer*

Ziel des Sicherheitstrainings ist es, allen Autofahrern die Möglichkeit zu geben, ihren Wissens- und Könnensstand auf Richtigkeit und Lücken hin zu überprüfen, um Gefahren frühzeitig erkennen, vermeiden und im Ernstfall auch bewältigen zu können. Grundlage des Programms ist die enge Verknüpfung von Theorie und Praxis.

Das Programm wird von ACE, ADAC, AvD, den Verkehrswachten, Stiftung Verkehrssicherheit, TÜV-Rheinland sowie der Fa. Audi, die das Programm in ihr Fahrsicherheitstraining integriert hat, mit Erfolg angeboten. Durch Lizenznehmer wird das Programm auch in Österreich und Holland durchgeführt.

Auf Grund der starken Nachfrage konnte das Netz der festen Trainingsplätze im gesamten Bundesgebiet von über 40 Ende 1989 auf über 50 ausgedehnt werden. Immer noch bestehende Engpässe und z. T. unzumutbar lange Wartezeiten auf ein Training veranlaßten den BMV, sogenannte „Mobile Einheiten zum Sicherheitstraining“ zu finanzieren. Vor allem in den neuen Bundesländern, in denen es bisher nur wenige Übungsplätze gibt, kommen die aus Zugfahrzeug und Anhänger bestehenden und mit den notwendigen Gerätschaften ausgestatteten Einheiten zum Einsatz.

Mit Hilfe der Bundeswehr konnten zudem Plätze in 12 Kasernen vorübergehend für das Sicherheitstraining zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Moderatorenausbildung konnten 1991 erstmals Interessenten aus den neuen Bundesländern berücksichtigt werden; insgesamt sind ca. 600 Moderatoren im Einsatz.

— *Nachschulung für Fahranfänger*

Auf Grund der hohen Beteiligung von Fahranfängern in der Unfallstatistik wurde das Programm „Nachschulkurs für Fahranfänger“ seit Einführung des Gesetzes (November 1986) bundesweit angeboten. Ende 1991 hatten ca. 5 600 Fahrlehrer die Nachschulerlaubnis erworben.

Um die Fahrlehrer optimal als Kursleiter mit gruppenorientierten Lern- und Lehrmethoden zu befähigen, wurde von 1987 bis 1990 in den alten Bundesländern Praxisberatung für alle interessierten Inhaber der Nachschulungserlaubnis angeboten. Die Praxisberatung versteht sich als „Hilfe zur Selbsthilfe“ in der Weise, daß das berufliche Handeln des Kursleiters reflektiert wird. Darüber hinaus sollte erreicht werden, daß die fachgerechte Anwendung des Nachschulkurses auf Dauer gewährleistet ist.

Für die neuen Bundesländer wurden 1991 die Vorbereitungen für den Beginn der Praxisberatung 1992 getroffen.

— *Aus- und Fortbildungsprogramm „Jugend fährt sicher“*

Auf Initiative des Bayerischen Staatsministers des Innern und des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer hat der DVR und seine Mitglieder den Wunsch eines Aus- und Fortbildungsprogramms für junge Fahranfänger aufgegriffen. Dank der finanziellen Unterstützung durch den HUK-Verband konnte ein Modell entwickelt werden.

„Jugend fährt sicher“ beginnt bereits während der Fahrschulzeit und geht insbesondere in der Methodik über die übliche Fahrausbildung hinaus.

Ziel der intensiveren Fahrausbildung ist es, selbständiges Lernen zu fördern und eine kritische Problemsicht zu ermöglichen.

Im Rahmen der insgesamt anderthalbjährigen Aus- und Fortbildung (weitere Betreuung auch nach bestandener Fahrerlaubnisprüfung) soll dem Fahranfänger deutlich gemacht werden, daß sein Lernprozeß auch am Ende der Langzeitbetreuung noch nicht abgeschlossen ist.

Dank der Mitwirkung der Länder Bayern, Baden-Württemberg, Hamburg, Rheinland-Pfalz, der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, der BAST, der Landesverkehrswacht Bayern, des ADAC, des TÜV-Bayern und der Unterstützung des HUK-Verbandes sowie des BMV wird das gemeinsam erarbeitete Programm „Jugend fährt sicher“ ab 1991 in den genannten Bundesländern mit 2 000 Fahrschülern erprobt. 115 Fahrlehrer, die speziell eingewiesen wurden, sind an dem Modellversuch beteiligt. Die BAST untersucht die Wirksamkeit des Programms.

— *Programm für die Verkehrssicherheit älterer Menschen*

Ziele dieses Programms sind die Beeinflussung von Einstellungen und Verhaltensweisen älterer Fußgänger, Information von Kraftfahrern über Verhalten und Probleme älterer Verkehrsteilnehmer sowie Anpassung von technischen und juristischen Aspekten des Straßenverkehrs an die Belange älterer Menschen.

Seit Beginn der bundesweiten Umsetzung im Jahr 1983 wurden in ca. 40 000 Veranstaltungen durch etwa 2 000 Moderatoren und Moderatorinnen ca. 1,3 Millionen ältere Menschen damit erreicht.

In den neuen Bundesländern wurden die ersten Moderatoren in mehreren Pilotseminaren 1990 ausgebildet. 1991 wurde die Moderatorenausbildung forciert und die Programmumsetzung in Angriff genommen. Ein flächendeckendes Angebot wird angestrebt.

Für die Entwicklung des Seniorenprogramms, die erste modellhafte Umsetzung und die bundesweite Umsetzung wurden bis Ende 1991 ca. 7,9 Mio. DM aus öffentlichen Mitteln ausgegeben.

Nach Entwicklung eines Programm-Konzepts „Ältere aktive Kraftfahrer“ auf der Basis zweier BAST-Forschungsprojekte wurde 1990 eine wissenschaftlich begleitete Pilotphase des Programms durchgeführt. 1991 wurde mit der eigentlichen Umsetzung des Programms begonnen.

— *„Nüchtern fahren, sicher ankommen“*

Das seit 1985 in der Umsetzung befindliche Programm hat das Ziel, langfristig praktiziertes Fehlverhalten durch eine ebenfalls langfristige positive Einflußnahme zu ändern. Neben Hinweisen, wie Trunkenheitsfahrten verhindert werden können, informiert es über Auswirkungen des Alkohols auf die Fahrtüchtigkeit und über materielle, rechtliche und soziale Folgen der alkoholisierten Teilnahme am Straßenverkehr.

Als Ergänzung zu vorhandenen Medien wurde eine Broschüre konzipiert, die über die unterschiedlichen Promillegrenzwerte und Gesetzeslagen in den alten und neuen Bundesländern informiert.

Für das Programm ist ein Jahresetat von insgesamt 500 000,— DM vorgesehen. Bei der Finanzierung beteiligten sich neben dem Bundesminister für Verkehr die gewerblichen Berufsgenossenschaften (BG) und der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr.

— *Aktion „Jeder kann helfen“*

In der seit 1986 durchgeführten Aktion wird die Bevölkerung auf die lebensnotwendige Bedeutung der Ersten Hilfe am Notfallort hingewiesen und zur Teilnahme an Erste-Hilfe-Kursen motiviert. Die Aktion steht unter der Schirmherrschaft von Hannelore Kohl, Präsidentin des Kuratoriums ZNS für Unfallverletzte mit Schäden des Zentralen Nervensystems e. V. Zentrales Aktionsmedium ist

die bisher in einer Auflage von vier Millionen Exemplaren herausgegebene Broschüre „Notfall — was tun? — Jeder kann helfen“.

— *„Sicherheit auf allen Wegen“*

Mit dem Programm „Sicherheit auf allen Wegen“ soll dem hohen Anteil meldepflichtiger Wege-, Dienstwege- und Arbeitsunfälle im Straßenverkehr entgegengewirkt werden.

Die Ausdehnung der Programmarbeit auf die neuen Bundesländer hat eine geradezu überwältigende Resonanz gefunden. Besonders förderlich war hierbei, daß das gemeinsame BG/DVR-Programm in die Kampagne des Verkehrsministers mit dem DVR „Sicher auf unseren Straßen/Rücksicht kommt an“ einbezogen wurde.

Schwerpunkte des Programms sind weiterhin die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit, Maßnahmen zur Aus- und Fortbildung und Öffentlichkeitsarbeit mit übergreifenden Kampagnen. Viele der vom BMV geförderten Programme werden so einer betrieblichen Umsetzung zugeführt.

Die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung wird damit nachhaltig unterstützt.

— *Öffentlichkeitsarbeit*

Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit unterstützte auch in den Jahren 1990 und 1991 alle Programme und Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder.

Verstärkt wurden diese Aktivitäten durch die ergänzende Öffentlichkeitsarbeit der DVR-Mitglieder vor Ort, so daß bundesweit eine hohe Informationsdichte erreicht werden konnte. Das Interesse der Medien und der Öffentlichkeit an Themen des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit hat erheblich zugenommen.

Im Rahmen von Pressekonferenzen informierte der Deutsche Verkehrssicherheitsrat über aktuelle Fragen der Verkehrssicherheit zum Beispiel zu den Themen „Mobiles Sicherheitstraining“, „Medikamente und Straßenverkehr“, „Erste-Hilfe-Kurse sind solidarische Vorsorge“, „Sicher fahren in der Landwirtschaft“, „Gutes Sehen und Verkehrssicherheit“, „Verkehrssicherheit in Städten und Gemeinden“, „Verkehrssicherheit im europäischen Ferienreiseverkehr“, „Sichere Wegweisung und Sicherheit junger Fahranfänger“.

Nach dem Start der Aktion „Rücksicht kommt an“ wurde im Hinblick auf die Berichterstattung zu Themen der Verkehrssicherheit in den neuen Bundesländern eine Vielzahl von Pressekonferenzen und Gesprächen durchgeführt. Sie widmeten sich den Themen der Nachtunfälle, der jungen Fahrer, der Vorstellungen der gemeinsamen Maßnahmen des Bundesministers für Verkehr und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder im Rahmen der Aktion, der Vorstellungen der Zielgruppenprogramme und den Problemen innerörtlicher Verkehrssicherheit.

Die Zusammenarbeit mit den Fernsehanstalten wurde kontinuierlich fortgesetzt

- mit der viermal 45minütigen Fernsehserie „Gefährliche Sehnsucht“ im ARD-Sonntagnachmittagsprogramm
- mit sechs 5minütigen Beiträgen zum Thema „Senioren und Straßenverkehr“ für die 3. Programme der ARD sowie
- mit der Übermittlung von vorhandenem Film- und Fernsehmaterial für aktuelle Anfragen.

Zur Information der Medien, der interessierten Öffentlichkeit sowie wichtiger Multiplikatoren im politischen Bereich und den Verwaltungen wurde die Zeitschrift des DVR, der „Partner-Report“ — seit Mitte 1991 „DVR-Report“ — 1990 mit fünf und 1991 mit vier Ausgaben herausgegeben. 1990 war die Berichterstattung insbesondere den Aspekten der Verkehrssicherheit im Osten Deutschlands gewidmet.

Vielfältige Kooperationen zur Verkehrssicherheit gab es mit den Medien und Organisationen, denen eine wichtige Multiplikatorfunktion zukommt. Dazu zählen u. a.:

- Gemeinsam mit dem Zentralverband der Augenoptiker wurde die Aktion „Älter werden — gut sehen — sicher unterwegs“ 1990 ins Leben gerufen und 1991 fortgesetzt.
- Die Zusammenarbeit mit der Zeitschrift „AUTOBILD“ wurde im Rahmen der Aktion „Gesucht: Deutschlands bester Autofahrer“ fortgesetzt.
- Gemeinsam mit der Zeitschrift ELTERN wurden mit Sonderteilen zu den Themen „Sicher im Auto“ sowie „Sicher zur Schule“ zwei wesentliche Aspekte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Kinder den Lesern angeboten.
- Die Thematik „Sicher in den Urlaub“ stand im Mittelpunkt der Kooperation mit dem Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes.
- Für den Bereich der neuen Bundesländer wurden Kooperationen mit den Zeitschriften „ELTERN — Mein Kind und ich“ sowie „Spielen und Lernen“ eingegangen.
- Die gemeinsame DVR/BILD-Aktion „Ein Herz für Kinder“ wurde umfangreich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kinder in den neuen Bundesländern eingesetzt.
- Durchführung von zwei Presseseminaren unter umfangreicher Beteiligung von Journalisten aus dem Osten Deutschlands, die sich den Themen „Ein Jahr Verkehrssicherheitsarbeit im geeinten Deutschland“ sowie „Die fahrpraktischen Sicherheitsprogramme auf einen Blick“ widmeten.

Neben den genannten Projekten, die vom BMV gefördert wurden, realisierte der DVR eine Reihe von Verkehrssicherheitsprojekten gemeinsam mit

den Berufsgenossenschaften und anderen Partnern.

4.1.3 Förderung der Verkehrssicherheitsarbeit der Deutschen Verkehrswacht (DVW)

Für die Verkehrssicherheitsarbeit der DVW stellte der BMV 1990 rund 7 Mio. DM und 1991 rund 9 Mio. DM zur Verfügung.

Auch in den Jahren 1990 und 1991 hat sich die DVW an der Fortführung der Zielgruppenprogramme beteiligt und weitere Schwerpunkte in ihrer Arbeit in den Bereichen Kinder und Jugendliche, Junge Fahrer sowie Erwachsene gesetzt. Der BMV beteiligte sich an der Finanzierung in diesem Zeitraum.

— Neugründungen von Verkehrswachten

Die Deutsche Verkehrswacht hat einen ihrer Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Bundesländern auf die Bildung neuer Verkehrswachten gelegt, weil nur durch die Arbeit vor Ort die breite und wirksame Umsetzung von Programmen und Aktionen gesichert werden kann.

Ende Oktober 1991 bestanden in den neuen Bundesländern 76 Orts- und Kreisverkehrswachten, weitere befinden sich in Gründung. In allen fünf Ländern wurden Landesverkehrswachten gebildet.

Wichtig für die Aufnahme der eigenen Verkehrssicherheitsarbeit der neu gegründeten Verkehrswachten waren gezielte Aufbauhilfen sowie Informationen über Ziele und Inhalte von Projekten und Aktionen.

— Programm „Kind und Verkehr“

Die Zahl der durchgeführten Elternveranstaltungen stieg nach einem Rückgang 1990 gegenüber dem Berichtszeitraum 1988/89 im Jahr 1991 wieder an, konnte aber mit ca. 4 800 Veranstaltungen noch nicht an die Breitenwirksamkeit von ca. 6 400 Veranstaltungen 1988 anknüpfen.

Die Einführung des Programms „Kind und Verkehr“ in den neuen Bundesländern begann bereits im November 1990 konkret mit der Ausbildung erster Moderatoren. Bis Ende 1991 konnten in zusammen fünf Seminaren rund 70 Moderatoren ausgebildet werden, die auch ihre ersten Elternveranstaltungen — 1991 waren es 145 — durchführten.

In den neuen Bundesländern sind Vorschulparlamente in Dresden, Leipzig, Rostock und Magdeburg gegründet worden. In Chemnitz und Erfurt sind Gründungen beabsichtigt.

— Programm „Verkehrserziehung im Kindergarten“

Im Rahmen des von der DVW in den Vorjahren entwickelten Programms zur berufsbegleitenden Fortbildung werden gemeinsam durch Moderato-

rentteams und Kindergärtnerinnen Grundlagen der Verkehrserziehung erarbeitet und Ideen für die Umsetzung in der Praxis entwickelt.

Der Modellzeitraum der Förderung durch das Bundesministerium für Verkehr für das Projekt „Erzieherinnen-Fortbildung“ ist mit dem Jahr 1990 ausgelaufen.

Die Landesverkehrswachten führen das Programm eigenständig weiter. Die Zahl der jährlich durchgeführten ca. 80 Seminare hat sich gegenüber dem Erprobungszeitraum (1987 bis 1989) mehr als verdoppelt.

Das in den westdeutschen Bundesländern erprobte und eingeführte Programm zur Fortbildung von Erzieherinnen wird in den neuen Bundesländern verankert. Bereits 1991 wurden 21 Erzieherinnen-Seminare veranstaltet.

— „Eigenverantwortung und Regelbefolgung“

Die DVW hat 1990/1991 das Unterrichtswerk „Eigenverantwortung und Regelbefolgung“ — Materialien zur flächenübergreifenden Verkehrserziehung in allen Schulformen ab der 5. Klasse abgeschlossen. Das Unterrichtswerk soll eine Auseinandersetzung mit dem für ein situationsangemessenes Verhalten im Straßenverkehr zentralen Begriff „Verantwortung“ ermöglichen.

Ziel ist eine vom Grundsatz her an Regeln orientierte angemessene Situationsanpassung in sozial positiver Weise.

Das Unterrichtswerk wurde nach Fertigstellung 1991 auch den Schulen in den neuen Bundesländern zur Verfügung gestellt. Von der Gesamtauflage in Höhe von 27 000 gingen über 6 000 Exemplare an die entsprechenden Schulen.

— Schülerlotsen

In den alten und neuen Bundesländern sind derzeit rund 60 000 Schüler- und Elternlotsen im Einsatz. Der Aufbau des Schülerlotsendienstes in den neuen Bundesländern geht zügig voran. Dafür werden seit 1991 jährlich ca. 600 000 DM ausgegeben, wovon der größte Teil vom Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) finanziert wird.

Ein Bundeswettbewerb der Schülerlotsen fand am 29./30. November 1991 in Köln statt. Erstmals trafen sich dabei Schülerlotsen aus allen 16 Bundesländern.

— Aktion Junge Fahrer

Die „Aktion Junge Fahrer“, eine Initiative der Deutschen Verkehrswacht mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr und der Deutschen Autoversicherer, richtet sich speziell an die jungen Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren und wird seit 1985 kontinuierlich weiterentwickelt.

Mit der 1990 entwickelten „Aktion Junge Fahrer“-Typologie ist es erstmals gelungen, auf der Basis

einer wissenschaftlichen Untersuchung Zusammenhänge zwischen dem Freizeitverhalten junger Fahrer und deren Unfallgefährdungsgrad zu belegen. Dabei zeigt sich, daß nicht alle Jugendlichen ein überproportionales Unfallrisiko aufweisen.

Mit dem aus dieser Untersuchung gewonnenen Typentest, der von den jungen Leuten auch zum überwiegenden Teil akzeptiert wird, war es möglich, für verschiedene Fahrertemperaturen speziell Programmbausteine zu entwickeln, um auf die Besonderheiten jedes Typs zielgerichtet eingehen zu können. Diese neuentwickelten Programme wurden 1991 erstmals mit beachtlichem Erfolg durchgeführt.

Im Jahr 1991 wurde erstmals eine wissenschaftliche Untersuchung für eine Verkehrssicherheits-Kampagne mit gezielter Ansprache der besonders gefährdeten Jugendlichen abgeschlossen, deren Ergebnisse 1992 umgesetzt werden sollen.

Darüber hinaus wurde eine Repräsentativerhebung zum Verkehrs- und Freizeitverhalten in den neuen Bundesländern mit 1 400 Teilnehmern durchgeführt, deren Ergebnisse ebenfalls in die zukünftige Aktionsplanung einfließen werden.

Die „Aktion Junge Fahrer“ war auch 1991 wieder bei der IAA in Frankfurt vertreten, sie konnte im Rahmen des VDA-Forums ein Quiz zu Themen der Verkehrssicherheit junger Fahrer gestalten.

Im Rahmen dieser Aktion wurden Verkehrssicherheitstage und -wochen durchgeführt, Pkw-Sicherheitstrainings in den neuen Bundesländern durch Pressesicherheitstrainings propagiert und der Aktion-Junge-Fahrer-Wettbewerb 1991 flächendeckend in den neuen Bundesländern verbreitet.

Einen ganz neuen Weg beschreitet die Aktion Junge Fahrer mit den 1991 konzipierten Jugendaktionspartnerschaften. Es ist beabsichtigt, durch gezielte Informationen junge Leute aus der Zielgruppe als Multiplikatoren zu gewinnen und als „Botschafter“ der Aktion Junge Fahrer zu etablieren. Ein beachtliches Interesse an der dazu entwickelten Broschüre „gemeinsam stark“ bekundeten junge Fahrer aus den neuen Bundesländern.

— Programm „Sicherheitstraining für Pkw-Fahrer“

Im Jahr 1990 wurden bundesweit von Moderatoren der Verkehrswachten rund 2 000 Sicherheitstrainingskurse mit mehr als 22 000 Teilnehmern durchgeführt.

1991 lag die Zahl der durchgeführten Kurse leicht höher. Für die Verkehrswachten sind z. Z. etwa 220 Moderatoren aktiv in der Programmumsetzung tätig, 1991 wurden die ersten Moderatoren aus den neuen Bundesländern ausgebildet.

Auch in absehbarer Zeit stehen für eine flächendeckende Umsetzung des Pkw-Sicherheitstrainings noch nicht genügend Plätze zur Verfügung.

Deshalb wurden „Mobile Einheiten“ entwickelt, deren Beschaffung vom Bundesminister für Ver-

kehr finanziert wurde. Seit Ende des Jahres 1991 stehen den Verkehrswachten 13 „Mobile Einheiten“ sowie weitere 17 Anhänger, ein Container und vier Ausstattungen zur Verfügung; erste Sicherheitstrainings mit diesen Einheiten fanden bereits in verschiedenen Städten statt.

— Seniorenprogramm

Im Programm „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“ sind bundesweit rund 800 Moderatoren der Verkehrswachten vor Ort tätig.

Die Programmaktivitäten 1990/1991 waren vor allem darauf gerichtet, die flächendeckende Umsetzung zu verbessern und verstärkt die älteren Mitbürger über das Programm anzusprechen, die im allgemeinen nicht in Clubs oder Vereinigungen zusammengeschlossen sind bzw. in Einrichtungen der Altenpflege und ähnlichen anzutreffen sind.

In rund 2 000 Veranstaltungen 1990 und nochmal 2 450 Veranstaltungen 1991 wurden nahezu 190 000 ältere Mitbürger mit den Programminhalten vertraut gemacht.

Bisher fanden vier Ausbildungsseminare sowie ein erstes Fortbildungsseminar in den neuen Bundesländern statt, bei denen rund 60 Moderatoren ausgebildet wurden.

Dieses Programm wird bereits verstärkt in den neuen Bundesländern umgesetzt, 1991 haben zusammen über 450 Seniorenveranstaltungen stattgefunden.

— Ältere aktive Kraftfahrer

Die Projektarbeiten an dem Programm unter dem Arbeitstitel „Ältere aktive Kraftfahrer“ gingen 1990 zügig voran. Die Verkehrswachten waren mit zahlreichen Moderatoren in die Testphase eingebunden. Nach einer wissenschaftlichen Auswertung und Überarbeitung des Programmes startete im Herbst 1991 die breitenwirksame Umsetzung mit der Ausbildung von Moderatoren in den drei ersten Seminaren.

— StVO-Moderatoren

Nach dem Ausbildungskonzept für StVO-Moderatoren in den neuen fünf Bundesländern wurden auch für die Landesverkehrswachten Moderatoren ausgebildet. Die ersten Seminare wurden 1991 abgeschlossen.

— StVO-Broschüre

Ende 1990 und 1991 wurde eine kleine Broschüre mit dem vollständigen Text der StVO zur Verkehrsteilnehmerinformation in den neuen Bundesländern verteilt.

— Alkoholprogramm

Die Deutsche Verkehrswacht hat mit Unterstützung des Bundesministers für Verkehr einen Fahr-Simulator C.A.R. beschaffen können, der in Thüringen stationiert ist. Weiter wurden die Verkehrswachten mit der aus dem Berufsgenossenschafts-

programm bekannten Alkohol-Info-Stellwand ausgestattet, die jeweils bei örtlichen Aktionen eingesetzt wird.

— Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion

Diese, den Kraftfahrern regelmäßig alljährlich angebotene Überprüfung der Beleuchtungsanlagen ihrer Fahrzeuge fand in den Jahren 1990 und 1991 zum 34. und 35. Mal statt. An der vom Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes gemeinsam mit der Deutschen Verkehrswacht durchgeführten Aktion arbeitete wiederum eine Vielzahl von Firmen und Verbänden, Automobilclubs und Behörden mit; inzwischen werden bei der jeweils im Oktober durchgeführten Verkehrssicherheitsmaßnahme mehr als 16 Mio. Plaketten für die Windschutzscheibe als Beleg dafür ausgegeben, daß die Beleuchtungsanlagen in Ordnung sind bzw. in Ordnung gebracht werden konnten.

— Fernsehserie „Der 7. Sinn“

Die im ARD-Programm regelmäßig wöchentlich ausgestrahlte Fernsehserie „Der 7. Sinn“, zu der die Exposés von der Deutschen Verkehrswacht erstellt werden, wurde auch im Berichtszeitraum weitergeführt. Dabei wurden 1990 50 und 1991 51 Spots ausgestrahlt; die höchste Einschaltquote lag bei 18,4%/17,5%. Beurteilung der Sendereihe nach einer Infratest-Umfrage unverändert: 88% sehr gut und gut, 12% befriedigend; regelmäßige Zuschauer: 8 Millionen. Im Januar 1991 konnte der „7. Sinn“ sein 25jähriges Sendejubiläum feiern; zeitgleich wurde der 1 000. Spot ausgestrahlt. Seit 1991 werden die Spots um einige Tage zeitversetzt regelmäßig auch im Fernsehprogramm von „Eins Plus“ gesendet.

— Rundfunk

Interessierten Rundfunksendern, vorwiegend aus dem privaten Bereich, hat die DVW insgesamt 36 kurze Hörfunk-Spots zu unterschiedlichen Verkehrssicherheits-Themen zur Verfügung gestellt.

Diese „Programmbausteine“, die von den Sendern kostenlos und häufig mehrfach ausgestrahlt werden, dienen den Redaktionen auch als Anlaß, die darin angesprochenen Themen für eigene, erweiternde Moderationen aufzugreifen.

— Pressearbeit

In 1990 informierten 53 Pressedienste und 8 Info-/Bilderdienste, in 1991 55 Pressedienste und 15 Info-/Bilderdienste über die Verkehrssicherheitsarbeit der Deutschen Verkehrswacht und über die verschiedenen Zielgruppenprogramme. Für die lokale und regionale Berichterstattung wurden in 1990 12 „Themen-Tips“, in 1991 8 „Themen-Tips“ an die Orts- und Kreisverkehrswachten geschickt. Es handelt sich hierbei um vorgefertigte Presstexte zu Verkehrssicherheits-themen, die um die lokalen Zahlen und Daten ergänzt werden.

— *Verbandszeitschrift und Verkehrswacht aktiv*

Die Zeitschrift „sicher unterwegs“ erscheint sechsmal im Jahr. Sie informiert über aktuelle Verkehrssicherheitsfragen und — in verschiedenen Regionalausgaben — über die Aktivitäten der Landesverkehrswachten. Ebenfalls sechsmal jährlich informiert die DVW über Zielgruppenprogramme; diese Informationsblätter werden der Verbandszeitschrift beigeheftet und im Nachdruck zielgruppengerecht über die Landes- und örtlichen Verkehrswachten sowie über andere geeignete Verteilerstellen (z. B. Schulen, Polizei, Bundeswehr) weiterverteilt.

Neben den genannten Projekten, die der BMV fördert, führt die DVW eine Reihe von Verkehrssicherheitsprojekten gemeinsam mit anderen Sponsoren durch.

4.2 Zulassung von Personen zum Kraftfahrzeugverkehr, verkehrsregelnde und andere Vorschriften

— *Fahrschulausbildung*

Nach Herstellung der deutschen Einheit galt es, den hohen Stand der Fahrlehrer- und Fahrschülerausbildung auf die neuen Bundesländer zu übertragen und gleichzeitig eine kontinuierliche Fortführung der Ausbildung zu gewährleisten.

In den Einigungsvertrag wurden daher eine Reihe von zeitlich gestaffelten Übergangsvorschriften aufgenommen. Inhaber einer in der ehemaligen DDR erteilten Fahrlehrerlaubnis müssen sich zum Ausgleich von Ausbildungsdefiziten einer mindestens vierwöchigen Fortbildung unterziehen.

— *Fahrerlaubniswesen*

1986 wurde die Fahrerlaubnis auf Probe eingeführt. Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat dazu eine Wirksamkeitsuntersuchung durchgeführt, deren Ergebnisse ergänzt um landesspezifische Analysen des HUK-Verbandes inzwischen vorliegen. Sie lassen sich wie folgt charakterisieren: Durch die Fahrerlaubnis auf Probe konnten die von 18- und 19jährigen männlichen Führerscheinanfängern ausgehenden Verkehrsgefahren (unter Berücksichtigung von Zahl und Unfallschwere) in der Größenordnung von etwa 5% verringert werden.

Die vertieften Analysen für die Bundesländer Nordrhein-Westfalen und Bayern zeigen, daß diese Wirkungen überwiegend nur innerorts auftreten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß der Führerschein auf Probe einen ersten Schritt darstellt, die von männlichen jungen Fahranfängern ausgehenden großen Verkehrsgefahren zu mindern.

Ebenso führt die BAST eine Evaluationsstudie zum Stufenführerschein für Motorradfahrer durch. Mit einem Bericht ist Ende 1992 zu rechnen.

— *EG-Führerscheinrichtlinie*

Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat im Juli 1991 die Richtlinie 91/439/EWG über den Führerschein verabschiedet.

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten, die internationalen Fahrerlaubnisklassen A, B, C, D und E einzuführen, deren Übernahme die Bundesregierung bereits in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 1984 vorgesehen hatte, die dann aber wegen der sich abzeichnenden Regelung auf EG-Ebene zurückgestellt worden war.

Neu sind auch regelmäßige ärztliche Wiederholungsuntersuchungen von Inhabern einer Fahrerlaubnis für Lastkraftwagen, die das deutsche Recht bisher nur bei Busfahrern kennt.

Die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft müssen bis zum 1. Juli 1994 die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erlassen, um der Richtlinie ab dem 1. Juli 1996 nachzukommen. Die Bundesregierung wird bei der Umstellung der Fahrerlaubnisklassen dem Besitzstandsschutz angemessen Rechnung tragen.

— *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zu § 15 b StVZO (Punktsystem)*

Durch Allgemeine Verwaltungsvorschrift vom 4. Juli 1989 (BAnz. Nr. 127 vom 12. Juli 1989, S. 3397) wurde mit Wirkung vom 1. Januar 1990 der Punktecatalog (§ 2 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 15 b StVZO) an den neuen bundeseinheitlichen Bußgeld-Katalog angepaßt.

Wegen der vorgesehenen Einbeziehung neuer Instrumentarien (wie z. B. der Nachschulung) in das Punktsystem, für die bisher keine ausreichenden Rechtsgrundlagen im StVG vorhanden sind, sowie wegen der gewachsenen Bedeutung des Punktsystems für die Bürger, soll die Neuregelung durch Gesetz und Rechtsverordnung erfolgen.

In Bund-Länder-Besprechungen unter Beteiligung der BAST, der Fahrlehrerverbände sowie der VdTÜV wird hierfür ein Maßnahmenkonzept vorbereitet. Bereits erarbeitet wurde ein bundeseinheitliches Modell für ein Aufbauseminar für Kraftfahrer, das die bisherigen unterschiedlichen Nachschulungsmodelle ersetzt und in allen Bundesländern als freiwillige Maßnahme gegen Gewährung eines Punkterabatts von 4 Punkten angeboten wird.

Damit besteht die Möglichkeit, bereits im Vorfeld der gesetzlichen Neuregelung praktische Erfahrungen mit dem neuen Instrumentarium zu gewinnen.

— *Einführung der Atemalkoholanalyse*

Ein von der Bundesregierung und den Innenministern der Länder in Auftrag gegebenes Gutachten des Bundesgesundheitsamtes aus dem Jahre 1991 zur Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse hat ergeben, daß es heute möglich ist, mit Atemalkohol-Meßgeräten forensisch verwertbare Alkoholanalysen zu erstellen. Die Atem-

alkoholanalyse soll daher als gleichrangiges Beweismittel alternativ zur Blutalkoholanalyse eingeführt werden.

Zu diesem Zweck soll in § 24 a StVG neben dem Blutalkoholgrenzwert ein entsprechender Atemalkoholgrenzwert eingefügt werden.

Außerdem sind die notwendigen Rechtsgrundlagen für Bauartzulassung und Eichung zu schaffen, damit Gerätehersteller auf dieser Basis serienreife Geräte produzieren und vertreiben können.

Von der Einführung der Atemalkoholanalyse wird eine Erhöhung der Kontrolldichte erwartet, da das Verfahren weniger aufwendig ist als die Blutentnahme, die eine Vorführung des Betroffenen bei einem Arzt bedingt. Demgegenüber liegt das Ergebnis der Atemalkoholkontrolle sofort nach der Messung an Ort und Stelle vor.

Die Intensivierung der Kontrollen ist gerade in diesem Bereich von großer Bedeutung, da bei Alkoholverstößen eine hohe Dunkelziffer vermutet wird und nach allen Erfahrungen wirksame Kontrollen neben der Aufklärung und Information der Bevölkerung entscheidend für die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften sind.

— Maßnahmen gegen Unfälle bei Nebel

Mit der 12. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften sind zwei Vorschriften in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden, durch die den immer wieder auftretenden Nebelunfällen und deren meist schwerwiegenden Folgen begegnet werden soll:

- Beträgt die Sichtweite bei Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m, so darf keinesfalls schneller als 50 km/h gefahren werden.
- Unbeschadet sonstiger Überholverbote darf mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t nicht überholt werden, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regen weniger als 50 m beträgt.

— Ferienreise-Verordnung

Mit der 3. Verordnung zur Änderung der Ferienreise-Verordnung sind weitere in der Hauptreisezeit besonders belastete Abschnitte des Fernstraßennetzes in das Ferienfahrverbot einbezogen worden.

— Bußgeld- und Verwarnungskatalog

Mit dem Erlaß der Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbotes wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung) vom 4. Juli 1989 (BGBl. S. 1305) wurden die Regelsätze der Geldbußen für Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften für Verwaltungen und Gerichte bindend bundeseinheitlich festgelegt.

Der neue Bußgeldkatalog, der seit dem 1. Januar 1990 wirksam ist, brachte keine generellen Anhebungen für Regelsätze.

Hauptaugenmerk wurde jedoch auf die besonders gefährlichen und unfallträchtigen Verhaltensweisen, wie z. B. Geschwindigkeitsüberschreitungen, nicht ausreichender Sicherheitsabstand, Fehlverhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern und Verstöße beim Transport gefährlicher Güter gelegt. An Bußgeldvorschriften ist neben der Bewehrung der neuen Verhaltensvorschriften bei Nebel die Verschärfung der Sanktion wegen Nichtbeachtung des Rots bei Wechselverkehrszeichen sowie wegen Geschwindigkeitsüberschreitung durch Lkw zu erwähnen.

— Gurte und Kindersitze im Pkw (vgl. Anlage 1.12)

Seit Einführung eines Verwarnungsgeldes für das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten (1984) lagen die Anlegequoten der Frontinsassen bei über 90 %. 1991 lag die Quote bei 96 %. Derartig hohe Sicherungsquoten weisen weltweit nur wenige Länder auf.

Rücksitzpassagiere in den alten Bundesländern schützen sich dagegen trotz des 1986 eingeführten Verwarnungsgeldes für das Nichtanlegen der Rücksitzgurte im Schnitt nur zu 58 % durch den Gurt.

Fahrer und Beifahrer in den neuen Bundesländern erreichen die gleichen Quoten wie in den alten Ländern. Auf den Rücksitzen sind dagegen nur 40 % der Mitfahrer durch einen Gurt geschützt.

Die Gesamtsicherungsquote erwachsener Insassen liegt in West bei 93 % und in Ost bei 91 %.

In den alten Ländern sind 67 % der Kinder im Pkw geschützt (zu 30 % in speziellen Kinderhalteeinrichtungen und zu 37 % in Gurten). Die Kindersicherung auf den Straßen der neuen Bundesländer — 10 % durch Kindersitze und 23 % durch Gurte — liegt mit insgesamt 33 % deutlich unter diesem Wert.

4.3 Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge

Auf dem Gebiet der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Straßenfahrzeuge wird durch Übernahme von die Verkehrssicherheit berührenden internationalen Vorschriften in nationales Recht sowie durch weitere Ausgestaltung des verbleibenden Spielraumes für nationale Vorschriften ein Beitrag zur Erhöhung der technischen Sicherheit geleistet. Das betrifft z. B.

- den weitgehenden Abschluß der Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften für Personenkraftwagen der Mitgliedstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG). Die Überarbeitung der geltenden Vorschriften zur Übernahme der harmonisierten EG-Vorschriften wird Schritt für Schritt durchgeführt.

An der Harmonisierung der Vorschriften der Mitgliedstaaten für Nutzfahrzeuge, einschließlich der land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeuge, wird mit Nachdruck gearbeitet.

- die Verabschiedung von 88 Regelungen mit vereinheitlichten Vorschriften für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger durch die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE). Davon können in Deutschland fast 70 Regelungen angewendet werden.
- die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen in der EG, die durch EG-Richtlinie 77/143/EWG bereits die Zeitabstände für Untersuchungen von Kraftomnibussen, Taxis, Krankenkraftwagen, Pkw sowie Nutzfahrzeuge vorschreibt. Eine Einbeziehung von Motorrädern und Motorcaravans in eine EWG-weite technische Überwachung wurde von deutscher Seite bereits vorgeschlagen.

Die Bundesregierung drängt bei den Beratungen der EG darauf, daß der Umfang der technischen Untersuchungen präzisiert wird, eindeutige Prüfkriterien sowie mindestens eine der den deutschen Bremssonderuntersuchungen vergleichbare Überprüfung für schwere Fahrzeuge aufgenommen wird.

Die EG-Kommission hat dazu im Juli 1991 dem Rat zwei Richtlinienvorschläge für die Prüfung der Brems- und Abgasanlagen vorgelegt, deren Verabschiedung in Kürze zu erwarten ist.

4.4 Unfallverhütung im Bereich „Transport gefährlicher Güter auf der Straße“

Zur Reduzierung des Unfallgeschehens im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter, das gegenüber 1982 bis 1984 durchgeführten Erhebungen inzwischen rückläufig ist, wurden folgende Maßnahmen vorgenommen:

- *Zur Stärkung der Verantwortung des Menschen in der Gefahrgutkette*

Stückgutfahrer sind seit 1. Juli 1991 in Schulungsprogramme für Gefahrguttransporte mit einbezogen. Die für Tankwagenfahrer vorgeschriebenen Schulungsprogramme wurden praxisnäher ausgerichtet. Für Ausbilder und Ausbildungsstätten wurden Anforderungen an die Qualität festgelegt und die Prüfungen wurden verschärft.

In den beim Gefahrguttransport beteiligten Unternehmen und Betrieben müssen seit 1. Oktober 1991 Gefahrgutbeauftragte bestellt sein. Der Gefahrgutbeauftragte muß zuverlässig und sachkundig sein.

Die Sachkunde wird im Regelfall über eine besondere Schulung erworben. Hauptverpflichtung des Gefahrgutbeauftragten ist, die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter im Unternehmen oder Betrieb zu überwachen.

- *Zur Erhöhung der Fahrzeugsicherheit*

Zur Verbesserung der Sicherheit der Tankfahrzeuge ist durch die Gefahrgutverordnung Straße mit Wirkung ab 1. Januar 1992 für Neufahrzeuge ein automatischer Blockierverhinderer (ABV) und

eine Dauerbremseinrichtung (Retarder) vorgeschrieben worden:

Die Maßnahmen wurden auch international akzeptiert und treten zum 1. Juli 1993 in Kraft.

- *Zur Verlagerung von Gefahrgütern von der Straße auf die Schiene und die Binnenwasserstraße*

Hochgefährliche Güter und leicht entzündbare Flüssigkeiten (z. B. Benzin) sind mit Bahn oder Binnenschiff zu befördern, wenn Absender und Empfänger über Gleis- oder Hafenanschluß verfügen.

Seit 1. Juli 1990 sind auch bestimmte leicht entzündbare Flüssigkeiten in Tanks in Mengen von mehr als 3 000 l bzw. 6 000 l (je nach Gefährlichkeit des Stoffes) auf Entfernungen über 100 km grundsätzlich mit Bahn oder Binnenschiff zu befördern. Ausnahme: Kraftstoffbeförderungen zu Tankstellen.

Ab 1. April 1992 ist für hochgefährliche Güter und bestimmte leicht entzündbare Flüssigkeiten eine Fahrwegbestimmung für außerhalb der Autobahn durchgeführte Straßentransporte (bei denen kein Bahntransport möglich ist) vorzunehmen. Ausnahme: Kraftstoffbeförderungen zu Tankstellen.

- *Ressortübergreifende Maßnahmen zur Bekämpfung von Unfällen*

Der Aufbau der Gefahrstoff-/Gefahrgut-Schnellauskunft (GSA) wird fortgeführt. Der Teilbereich Gefahrguttransport der GSA wurde für ausgewählte Stoffe im Berichtszeitraum für Demonstrationzwecke fertiggestellt. Ein weiterer Teilbereich für die Schifffahrt, das „Ruf- und Einsatz-Hilfeleistungssystem (RESY)“, befindet sich in der Erprobung.

Die chemische Industrie stellt im Rahmen des Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystems (TUIS) ihre Sachkenntnis und ihre technischen Mittel zur Verfügung, um bei etwaigen Schadensfällen Menschen, Umwelt und Sachen zu schützen. Dies erfolgt durch Beratung der Hilfsdienste bei der Schadensbekämpfung und in besonders gelagerten Fällen auch durch technische Hilfe mit speziell ausgerüsteten Fahrzeugen. Dem TUIS sind in den alten und neuen Bundesländern 135 Firmen angeschlossen.

- *Forschungsaktivitäten*

Seit 1990 wird vom BMFT in Abstimmung mit dem BMV das Forschungsvorhaben „Tankfahrzeuge mit höchst erreichbarer Sicherheit durch experimentelle Unfallsimulation“ (THESEUS) gefördert.

Wesentliche Aufgabe des Vorhabens ist die sicherheitstechnische Betrachtung des Gesamtsystems Fahrzeug, Tankkomponenten, Sicherheitseinrichtungen und Unfallgegner bzw. -art.

Auf Veranlassung des BMV und in Abstimmung mit dem Gefahrgut-Verkehrs-Beirat wurde im Herbst 1990 bei der BAST die Projektgruppe „Ge-

fahrguttransport" eingerichtet. Sie hatte die Aufgabe, eine vom Ausschuß Tank/Technik des Gefahrgut-Verkehrs-Beirats im Jahre 1989 erarbeitete Schwachstellenanalyse zu bewerten und zusätzlichen Forschungsbedarf aufzuzeigen. Der inzwischen vorgelegte Schlußbericht wird zur Zeit ausgewertet (vgl. hierzu auch Kapitel 7).

4.5 Straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen, Verkehrslenkung

— Bundesautobahnen

In den Jahren 1990 und 1991 wurden für die Modernisierung der Autobahnstrecken (Anbau von Fahr- und Standstreifen, Deckenerneuerungen usw.) 1 082 Mio. DM investiert. Darüber hinaus wurden in diesem Zeitraum 277 km neue Autobahnstrecken gebaut. Damit wurden die Vorgaben des vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfsplanes (Fünfjahrplan 1986 bis 1990) erfüllt.

Auf den Autobahnen der neuen Bundesländer, die dem westlichen Ausbau- und Sicherheitsstandard weitgehend nicht entsprechen, sind 1990 und 1991 bereits erhebliche, vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienende Investitionen des Bundes für Deckenerneuerungen, für die bauliche Verbesserung von Anschlußstellen, für Schutzplanken, Straßenmarkierungen, die Verlegung von Notrufsäulen vom Mittelstreifen an den Fahrbahnrand usw. in Höhe von ca. 700 Mio. DM erfolgt.

— Bundesstraßen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden noch vorhandene Gefahrenpunkte (z. B. enge Kurven und Kuppen mit zu kleinen Radien, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen) schrittweise umgestaltet. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Programmen zusammengefaßt:

- Programm zum Bau von Ortsumgehungen
- Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen
- Programm zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen.

Diese Programme sind Bestandteil des geltenden Fünfjahrplanes und werden auch in den neuen Fünfjahrplan als Investitionsschwerpunkte einfließen.

- Programm zum Bau von Ortsumgehungen
1990 konnten aus dem seit 1986 geltenden Programm in den alten Bundesländern 65 Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von rund 286 km und einem Investitionsvolumen von 1,837 Mrd. DM fertiggestellt werden.

In den neuen Bundesländern ist der Bau von Ortsumgehungen im Jahre 1991 angelaufen.

Die Fortschreibung des Ortsumgehungsprogramms und seine Erweiterung um die Maßnahmen in den neuen Bundesländern auf der Grundlage des neuen Bedarfsplanes ist in Vorbereitung. Im Vorgriff auf die Festlegungen des neuen Bedarfsplanes hat der Bundesminister für Verkehr bereits jetzt für eine begrenzte Anzahl dringend benötigter Ortsumgehungen in den neuen Bundesländern den Planungsauftrag erteilt.

- Programm zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen

Das Programm zur Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bundesbahn im Zuge von Bundesstraßen dient vorrangig der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung des Verkehrsablaufs und der Rationalisierung des Eisenbahnbetriebs. Es enthält 160 Maßnahmen zur Beseitigung höhengleicher Kreuzungen zwischen Schienenwegen der Deutschen Bundesbahn und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Maßnahmen des Programms werden fast 2,3 Mrd. DM betragen; davon trägt der Bund rund 1,4 Mrd. DM.

Eine entsprechende Erweiterung dieses Programms um die in den neuen Bundesländern zu beseitigenden höhengleichen Bahnübergänge ist in Vorbereitung.

- Programm zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen

Das Programm des Bundesministers für Verkehr zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sah in den Jahren 1981 bis 1990 den Bau von ca. 3 000 km Radwegen vor. Bis Ende 1991 wurden ca. 3 220 km Radwege mit einem Investitionsaufwand von rund 993 Mio. DM neugebaut.

Es ist vorgesehen, das Programm unter Einbeziehung des Baues von Radwegen in den neuen Bundesländern fortzuführen.

- Angleichung des Niveaus des Straßennetzes der neuen Bundesländer an das der alten Bundesländer

Während die alten Bundesländer ein weitgehend gutausgebautes Straßennetz mit hoher Sicherheit und ausreichendem Nutzerkomfort aufweisen, genügen die Straßen des überörtlichen Verkehrs in den neuen Bundesländern und in Ost-Berlin nicht den heutigen Anforderungen an Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Komfort.

Die entscheidenden Ansatzpunkte für den Ausbau des Straßennetzes in den neuen Bundesländern sind deshalb:

- rasche qualitative Verbesserung,
- Schließung von Netzlücken zwischen den alten und den neuen Bundesländern,
- vordringliche Verwirklichung von 7 Fernstraßenprojekten (Projekte Deutsche Einheit)

- Hebung des Sicherheitsstandards und Verbesserungen im Bereich der Umweltverträglichkeit.

Der Bundesverkehrswegeplan 1992 und der neue Bedarfsplan werden die Ausbauziele für das Bundesfernstraßennetz in Deutschland auf der Grundlage des vorhandenen Niveaus konkretisieren und fixieren.

— Baustellen auf Bundesautobahnen

Baustellen an Bundesautobahnen sind zur Erhaltung, d. h. zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung erforderlich und dienen damit der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Sie führen jedoch häufig zu Stau und Unfällen. 1990 und 1991 gab es jeweils rund 400 Baustellen von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen.

Bund und Länder planen diese längerfristigen Bauarbeiten im Rahmen der koordinierten Baubetriebsplanung mit dem Ziel

- der Minimierung von Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Bereichen der Baustellen,
- der Minimierung der Bauzeiten,
- der besseren zeitlichen und räumlichen Verteilung der Baustellen, der Vermeidung von Baustellenkonzentrationen und
- der Verminderung der Anzahl der Baustellen in den Reisezeiten.

Von den 1990/91 durchgeführten Baumaßnahmen wurden zwei Drittel außerhalb der Hauptreisezeit, Ostern und Pfingsten durchgeführt. In der Hauptreisezeit (Mitte Juni bis Mitte September) verblieben an den vom Ferienreiseverkehr bevorzugten Hauptstrecken der Bundesautobahnen lediglich 90 Baustellen.

Mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer zu minimieren, wurden bei den Ausschreibungen der Bauarbeiten auf hochbelasteten Strecken, über die Vorgabe kurzer Baufristen für die Hauptangebote hinaus, Nebenangebote für weiter verkürzte Bauzeiten angefordert. Solche Nebenangebote wurden angenommen, wenn vertretbare Mehrkosten nicht überschritten wurden.

Im Benehmen mit den Ländern und der Bauwirtschaft wurden ab 1990 weitere Maßnahmen zur Beschleunigung der Bauarbeiten an BAB-Betriebsstrecken getroffen, welche die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs verbessern helfen.

In den neuen Bundesländern gestalten sich die Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen wegen der vorhandenen geringen Fahrbahnquerschnitte besonders schwierig. Trotz der notwendigen verstärkten Bautätigkeit wurde in diesen Bundesländern alles unternommen, um Störungen des Verkehrs durch Baustellen gering zu halten. Insbesondere wurde zur Verbesserung der Verkehrs-

sicherheit und des Verkehrsablaufes an Bundesautobahn-Baustellen versucht, trotz der geringen Fahrbahnquerschnitte, in der Regel für jede Fahrtrichtung 2 Behelfsfahrbahnen bereitzustellen; dies konnte an den meisten längerfristigen Baustellen erreicht werden.

— Verkehrsbeeinflussung auf Bundesfernstraßen

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses werden verstärkt verkehrsunabhängige Verkehrsbeeinflussungssysteme eingesetzt.

Für die Errichtung solcher Systeme hat der Bundesminister für Verkehr 1990 und 1991 rund 47 Mio. DM den Ländern zugewiesen. Das Investitionsprogramm zur Beeinflussung auf Bundesautobahnen sieht für den Zeitraum von 1990 bis 1995 für die alten Bundesländer einen Mittelbedarf von 450 Mio. DM vor. Für die neuen Bundesländer sind 100 Mio. DM vorgesehen.

Mit dem auch 1990/91 praktizierten Einsatz von Wechselwegweisern konnten, je nach Länge des Umwegs, 20 bis 40 % des Verkehrs von überlasteten Bundesautobahnstrecken über aufnahmefähige Alternativrouten umgeleitet und so das Risiko von Stau und Unfällen reduziert werden.

Mit Wechselverkehrszeichen wurden die Kraftfahrer auf Bundesautobahnstrecken mit hoher Unfallwahrscheinlichkeit bei Bedarf entsprechend den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen (z. B. bei Stau und Nebel) vor Unfallgefahren gewarnt.

Es wurden Höchstgeschwindigkeiten angeordnet oder Fahrstreifen gesperrt. Dadurch konnte die Zahl der Unfälle auf diesen Streckenabschnitten um bis zu 50 % gesenkt werden.

Die Erfahrung aus dem ersten Betriebsjahr der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB A 5 zwischen dem Autobahnkreuz Bad Homburg und dem Autobahnkreuz Frankfurt-West dokumentieren im direkten Vorher-/Nachher-Vergleich eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf diesem mit 115 000 Kraftfahrzeugen pro Tag hochbelasteten Streckenabschnitt.

So ist die Gesamtunfallzahl um 19 % zurückgegangen. Es gab im ersten Betriebsjahr keinen Unfalldaten, und die Anzahl der bei Unfällen verletzten Personen hat sich nahezu halbiert. Die durch Personen und Sachschäden bedingten Unfallkosten konnten um ca. 3,4 Mio. DM reduziert werden.

Diese Entwicklung gewinnt im Vergleich zur Unfallentwicklung auf den übrigen Bundesautobahnen der Umgebung relativ noch an Bedeutung.

Die situationsabhängige Senkung des Geschwindigkeitsniveaus, der Geschwindigkeitsdifferenzen und der staubedingten Unfälle sind Ursache für diesen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen. Hinsichtlich der staubedingten Unfälle konnte innerhalb des beeinflussten Streckenabschnittes

eine entgegen dem Landesdurchschnitt besonders positive Entwicklung festgestellt werden; die Zahl dieser Unfälle ist um 39 % zurückgegangen. Im Geschwindigkeitsverhalten der Verkehrsteilnehmer läßt sich allgemein ein Rückgang höherer Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen schnellen und langsamen Fahrzeugen feststellen.

Die rechnergestützten Verkehrsbeeinflussungsanlagen führen zu einer hohen Akzeptanz bei den Autofahrern und sind wesentlich besser geeignet, das Unfallgeschehen positiv zu beeinflussen, als starre Tempobegrenzungen durch Schilder.

Unfallschwerpunkte auf Bundesstraßen wurden durch straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen entschärft. Dabei werden zunehmend situationsabhängige Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen vorgesehen, die

- Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote in Abhängigkeit von Witterung und Verkehrsbelastung anordnen,
- vor Stau warnen,
- bei Störung des Verkehrsflusses durch Wechselwegweisung Alternativstrecken anbieten sowie
- durch verkehrsabhängige Lichtsignalanlagen mit speziellen Schaltungen an Einmündungen und Kreuzungen die Verkehrssicherheit erhöhen.

Es wurde festgestellt, daß nach Inbetriebnahme der Maßnahmen die Zahl der Unfälle dort um bis zu 80 % gesenkt werden konnte.

Im Berichtszeitraum 1990/91 hat der Bundesminister für Verkehr den Ländern für straßenverkehrstechnische Maßnahmen auf Bundesstraßen rd. 6 Mio. DM zugewiesen.

— Beseitigung von Unfallschwerpunkten in den neuen Bundesländern

Die Straßenverkehrsunfälle in den neuen Ländern haben im Berichtszeitraum besorgniserregend zugenommen (vgl. Kapitel 3.2.2).

Der zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderliche Ausbau des Bundesfernstraßennetzes ist wegen der vorgeschriebenen planungsrechtlichen Verfahren nur mittel- bis langfristig möglich.

Es wurde daher für das Jahr 1991 ein Sofortprogramm zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf den Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern auf der Grundlage von Meldungen der Straßenbauverwaltungen aufgelegt.

Damit wurde im Jahr 1991 an rd. 100 Unfallpunkten mit Hilfe straßenverkehrstechnischer Maßnahmen wie

- Verbesserung der Ein- und Ausfahrten an Autobahnanschlußstellen,
- Einrichtung von Lichtsignalanlagen an Bundesstraßen,

- Aufstellen von Schutzplanken, Leitpfosten und Verkehrszeichen,

- Straßenmarkierungen

die Verkehrssicherheit verbessert.

Hierfür wurden Mittel von ca. 18 Mio. DM bereitgestellt.

Darüber hinaus trugen auch alle anderen Straßenbaumaßnahmen wie die

- Erneuerung von Fahrbahndecken
- Umgestaltung von Knotenpunkten und der
- Bau von Ortsumgehungen

zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

— Ferienreiseverkehr

Bedingt durch starken Urlauberreiseverkehr sind die Bundesautobahnen in der Ferienreisezeit besonders belastet. Um durch gezielte Informationen der Verkehrsteilnehmer Staugefahren im Ferienreiseverkehr zu vermindern, wurde vom Bundesminister für Verkehr auch 1990 und 1991 wieder die bewährte „Ferienverkehrsprognose“ herausgegeben. Mit den Broschüren „Ferienfahrt 1990“ und „Ferienfahrt 1991“ wurden außerdem in einer breit angelegten Aktion mit ca. 8 Mio. Exemplaren für den Ferienreisenden hilfreiche Informationen verteilt.

— Wildschutzzäune

Wildschutzzäune wurden auch weiterhin nach den Richtlinien des Bundes an

- Bundesautobahnen und
 - anbaufreien Bundesstraßen
 - mit Richtungsfahrbahnen und planfreien Knoten,
 - mit einer Fahrbahn, planfreien Knoten und ohne sonstige Zufahrten
- errichtet.

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

— Passive Schutzeinrichtungen

Zum Schutz von Fahrzeuginsassen wurden in den vergangenen Jahren Schutzplanken entwickelt, die durch ihre nachgebende Wirkungsweise beim Anprall auch schwere Fahrzeuge umlenken können und durch kleinere Umlenkkräfte zu weniger schweren Verletzungen führen. Seit 1986 wurden die Bundesfernstraßen in den alten Bundesländern zum größten Teil mit Schutzplanken ausgerüstet, die sich heute zu insgesamt etwa 45 000 km addieren.

Insbesondere durch fehlende Mittelschutzplanken auf den Bundesautobahnen kommt es in den neuen Bundesländern zu schweren Folgeschäden, wenn Fahrzeuge bei Unfällen über den Mittelstreifen

fen auf die Gegenfahrbahn geraten. Für die Autobahnen wurde deshalb ein Sonderprogramm zur Ausrüstung mit Mittelschutzplanken aufgelegt.

Ende 1990 waren ca. 140 km (ca. 6 % des BAB-Netzes von 1 880 km) in den neuen Bundesländern ausgestattet. Die Quote erhöhte sich bis Ende 1991 auf ca. 1 040 km (ca. 54 %) und wird bis Ende 1992 100 % betragen. Die Kosten hierfür betragen etwa 90 Mio. DM.

Zum Schutz von motorisierten Zweiradfahrern werden an Stellen mit besonderer Unfallhäufigkeit die Pfosten der Schutzplanken mit speziell entwickelten Anpralldämpfern ummantelt (Sigma-Pfosten).

— Glättemeldeanlagen/Taumittelsprühanlagen/ Straßenzustands- und Wetterinformationssystem

Diese Maßnahmen dienen der Wirksamkeitssteigerung des Straßenwinterdienstes. Sie tragen daher zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

— Glättemeldeanlagen (GMA)

Zur frühzeitigen Erkennung der Gefahr von Glättebildung werden an witterungsmäßig exponierten Stellen Meßsonden eingebaut, die wichtige Daten für die Organisation rechtzeitiger Winterdienstesätze an die zuständige Meisterei übermittelt.

Bisher wurden 90 Glättemeldeanlagen mit 243 Außenmeßstellen installiert.

— Taumittelsprühanlagen (TMS)

Meßsonden wie bei GMA, jedoch mit automatischer Ausbringung der Taumittellösung vor bzw. unmittelbar nach Glättebildung. Bisher wurden 8 Taumittelsprühanlagen installiert.

— Straßenzustands- und Wetterinformationssystem

Dieses flächendeckende System trägt zur Optimierung der Winterdienstesätze bei.

Hierzu werden vom Wetteramt die von den GMA ermittelten Straßenzustands- und Wetterdaten in die meteorologische Auswertung der großräumig erfaßten Wetterdaten mit einbezogen.

Das Ergebnis wird zu Wetterprognosen, die auf die kleinklimatischen Gegebenheiten des Streckennetzes abgestimmt sind, zusammengestellt und den Straßenmeistereien über ein Datenübertragungsnetz übermittelt.

5. Bemühungen anderer Bundesministerien zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit

5.1 Bundesminister der Verteidigung

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Dienstfahrzeugen im öffentlichen und nichtöffentlichen Verkehrsraum, aber auch die Anzahl der Unfälle auf öffentlichen Straßen ist weiter gesunken. Dabei blieb die Anteilig-

keit der verschiedenen Altersgruppen der Fahrer etwa gleich. Das 1986 in die Ausbildung und Prüfung zum Erwerb der Bundeswehr-Fahrerlaubnis zusätzlich aufgenommene Fach „Einweisertätigkeit“ hat die Anzahl der auf Fehler beim Rückwärtsfahren, der Hauptunfallursache, zurückzuführenden Unfälle weiterhin deutlich reduziert.

Die gesetzlich nicht geforderte, jedoch vom Bundesminister der Verteidigung zur Erhöhung der Sicherheit der Kraftfahrer und Beifahrer angeordnete Nachrüstung von Lkw mit Sicherheitsgurten wurde bis heute fortgesetzt. Mit dem Abschluß der Aktion ist im Sommer 1993 zu rechnen.

Seit 1990 werden zur Verbesserung der Sichtbarmachung von Sattel-, Fahrschul-Kfz, Kfz zum Gefahrguttransport, Feuerlöschfahrzeugen, Anhängern und anderen überbreiten und überlangen Sonderfahrzeugen diese mit gelb-roten retroreflektierenden Warn tafeln (Erke-Tafeln) ausgerüstet.

Fragen der Unfallverhütung haben in der Bundeswehr bei der Planung und Durchführung des Militärverkehrs herausragende Bedeutung. Größere und schwierige Marschvorhaben der Truppe sowie der militärische Großraum- und Schwerverkehr werden grundsätzlich mit den Verkehrsbehörden und der Polizei mit der Zielsetzung abgestimmt, Belastungen des Straßenverkehrs und Unfallrisiken so weit wie möglich auszuschalten.

Bei der Vorbereitung und Durchführung von Manövern arbeitet die Bundeswehr mit allen in der Unfallverhütung tätigen Stellen eng und vertrauensvoll zusammen und schafft durch frühzeitige Information zu geplanten Truppenbewegungen die Voraussetzungen für zielgerichtete Warnungen an die Verkehrsteilnehmer.

Bei der jährlich wiederkehrenden Teilnahme an der Internationalen Kfz-Beleuchtungsaktion konnte die Akzeptanz bei den Soldaten weiterhin gesteigert werden. Der Anteil der bei der Aktion festgestellten privaten Kraftfahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist deutlich rückläufig.

Wegen des hohen Anteils der 18- bis 24jährigen Kraftfahrer unter den Soldaten und der Beteiligung dieser Altersgruppe an Unfällen insgesamt, wird der Ausbildung der Kraftfahrer sowie der Verkehrssicherung und -aufklärung nach wie vor besondere Bedeutung beigemessen.

Das vom Bundesminister der Verteidigung mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) erarbeitete Verkehrssicherheitsprogramm der Bundeswehr (VSPBw) steht nunmehr seit fünf Jahren allen Einheitsführern als Hilfe für den Unterricht und für Verkehrssicherheitsaktionen zur Verfügung. Einzelmaßnahmen dieses Programmes, wie

— Verkehrssicherheitstage

— Sicherheitstraining für Pkw- und Motorradfahrer (SHT)

werden gezielt unterstützt. Eine deutliche Steigerung der Teilnehmerzahlen konnte 1991 erreicht werden.

Schwerpunkt der Verkehrserziehung in den Jahren 1990 und 1991 war das Thema „Junge Fahrer“. Folgende Aktionen wurden auf der Ebene der Bundeswehr durchgeführt und werden 1992 fortgesetzt:

- „Ferien rund um's Auto“
- Preisausschreiben „Mit Sicherheit“ unter Beteiligung der alliierten NATO-Partner
- Fortsetzung der Vergabe „Straßenverkehrssicherheitspreis der Bundeswehr“
- Durchführung „Trainingsseminar für Laienhelfer“ in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Roten Kreuz
- Verteilung von Handzetteln, Plakaten und Aufklebern zum Thema VSPBw.

5.2 Bundesminister des Innern

Der Unfallverhütung im Straßenverkehr kommt beim Bundesgrenzschutz 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 Festlegung 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 Deutschen Verkehrssicherheitsrat und dem ADAC für die Bundeswehr erstellte und vom Bundesgrenzschutz übernommene Verkehrssicherheitsprogramm wird weitergeführt. Es dient den Einheitsführern und Dienststellenleitern als Orientierungshilfe bei der Durchführung der regelmäßigen Unterweisungen 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.

Diesem Ziel dient auch die Teilnahme des Bundesgrenzschutzes an den von der Deutschen Verkehrswacht e. V. initiierten Aktionen zur Verkehrssicherheit für junge Fahrer und die Verteilung entsprechender hierzu herausgegebener Publikationen.

Die zuvor dargestellten Maßnahmen gelten grundsätzlich auch für die Dienststellen des Bundesgrenz-

schutzes in den neuen Bundesländern. Hier bedarf es jedoch noch einer längeren Anlaufphase, da zunächst die polizeifachliche Anpassungsfortbildung vorrangig betrieben wird.

5.3 Bundesminister für Frauen und Jugend

Der Achte Jugendbericht, der von der Bundesregierung im Februar 1990 veröffentlicht wurde (BT-Drucksache 11/6876 vom 28. Februar 1990) hat u. a. auf die Risiken von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr hingewiesen. Dabei geht es nicht nur um die wachsende Unfallgefährdung, sondern auch um die Einschränkung der Bewegungsmöglichkeiten in diesem zunehmend reglementierten Raum.

Parallel dazu haben sich 1990 die Jugendminister des Bundes und der Länder mit diesem Thema befaßt und einen Bericht der Arbeitsgemeinschaft der obersten Landesjugendbehörden über „Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“ zustimmend zur Kenntnis genommen. Sie zeigen sich dabei tief besorgt über die Gefährdung von Kindern auf innerörtlichen Straßen und die daraus resultierenden negativen Wirkungen für die Entwicklung vieler Kinder. Diese Wirkungen werden von den Jugendministern nicht als unabwendbare Folge von Verhaltensmustern am Steuer angesehen, die sich ändern lassen. In ihrem Beschluß vom 17./18. Mai 1990 fordern die Jugendminister Maßnahmen zum besseren Schutz von Kindern und Jugendlichen insbesondere im innerörtlichen Straßenverkehr. Sie schlagen ein Paket von Maßnahmen vor, zu denen auch die Autoindustrie beizutragen habe.

5.4 Bundesminister für Gesundheit

Der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister für Gesundheit werden von einem gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beraten. Eine Arbeitsgruppe beschäftigte sich auch im Berichtszeitraum mit den Problemen der Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen.

6. Internationale Aktivitäten

Verkehrssicherheit bleibt trotz aller nationalen Bemühungen aber weiterhin auch an erfolgreiche Zusammenarbeit im internationalen Bereich gebunden. Denn das Verkehrsgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland richtet sich — wie in anderen Staaten auch — nicht nur nach nationalen und überstaatlichen Regelungen in den verschiedensten Bereichen; das Maß an Verkehrssicherheit wird in einem sich mehr und mehr entwickelnden gemeinsamen Verkehrsraum ganz wesentlich auch vom gleichgerichteten sicherheitsorientierten Verhalten der Verkehrsteilnehmer unterschiedlichster Nationalität bestimmt.

Dementsprechend arbeitet die Bundesregierung in diesem Bereich in verschiedenen internationalen Gremien mit wie OECD, ECE, CEMT und EG. Hinsichtlich der EG hat die Bundesregierung bislang die

Auffassung vertreten, daß dieser auf dem Gebiet der Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr keine Regelungskompetenzen zukommt.

Die Mitarbeit der Bundesregierung hat dieser Auffassung Rechnung getragen. Für die Zukunft — vorgesehen ist die Zeit ab 1. Januar 1993 — hat sich der Europäische Rat in Maastricht auf eine Ausdehnung des Art. 75 EWG-Vertrag auf die Verkehrssicherheit und auf die Aufnahme des Subsidiaritätsprinzips geeinigt.

Die Bundesregierung wird dementsprechend in Zukunft Vorschläge für den Erlaß von Verhaltensvorschriften daran messen, ob Maßnahmen der Gemeinschaft bessere Ergebnisse versprechen als Maßnahmen der Mitgliedstaaten.

Der BMV arbeitet zu Fragen der europäischen Verkehrssicherheit in der „High Level Working Group of Government Representatives“ mit. Die Gruppe hat den Entwurf eines Kommissionsberichtes erarbeitet, in dem den folgenden 7 Aktionsfeldern hohe Priorität zugewiesen wurde:

- Maßnahmen für eine angepaßte Geschwindigkeit,
- das Problem im Zusammenhang mit Alkohol am Steuer,
- Schulung der Verkehrsteilnehmer einschließlich der Ausbildung der Fahrzeugführer sowie Verkehrserziehung in der Schule,
- aktive und passive Sicherheit der Fahrzeuge,
- Austausch von Informationen und Erfahrungen, Schaffung einer Datenbank der Gemeinschaft,
- Maßnahmen gegen Werbung, die negative Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit haben kann, insbesondere die, bei der die Geschwindigkeit der Fahrzeuge überbetont wird,
- infrastrukturbezogene Aspekte der Straßenverkehrssicherheit.

7. Unfallforschung

Für die Umsetzung der bisherigen Verkehrssicherheitsprogramme der Bundesregierung hat auch die Verkehrssicherheitsforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen zusammen mit den Universitäten und freien Instituten einen wesentlichen Beitrag geleistet.

Als Aufgabe der Forschung waren nicht nur die Schwachstellen im System Straßenverkehr aufzudecken, sondern mehr noch Konzepte und Maßnahmenvorschläge zu entwickeln, wie man die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen kann.

Im besonderen Maße wird von der Forschung erwartet, daß sie Aussagen über die Wirksamkeit von Maßnahmen treffen und ihren Nutzen im Vergleich zu den Kosten beziffern kann. Deshalb werden neue Maßnahmenvorschläge häufig zunächst in einem begrenzten Versuch erprobt und ihre Wirkungen abgeschätzt. Wenn dies nicht möglich ist, weil

bestimmte Gesetze oder Vorschriften nicht örtlich begrenzt eingeführt werden können, muß die Forschung durch eine detaillierte, wissenschaftliche Vorher-Nachher-Untersuchung feststellen, wieweit eine Maßnahme die Unfallzahlen bzw. -folgen gesenkt oder das Verkehrsverhalten verbessert hat.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen ist eine dem Bundesminister für Verkehr nachgeordnete wissenschaftliche Einrichtung. Sie wurde 1972 zur zentralen Stelle des Bundes auf dem Gebiet der Straßenverkehrs-Unfallforschung ausgebaut. Sie gibt dem Bundesminister für Verkehr auf diesem Gebiet wissenschaftlich gestützte Entscheidungshilfen, arbeitet an Vorschriften und Normen mit, leistet eigene Forschungsarbeit — vor allem, wenn andere die Untersuchung vom Umfang und der Aufgabenstellung her nicht durchführen können. Insbesondere aber soll sie auf dem Gebiet der Unfallforschung im Straßenverkehr die zahlreichen Forschungsaktivitäten koordinieren, Forschungsaufträge erteilen bzw. übernehmen, Forschungsergebnisse auswerten und die Wirksamkeit von Maßnahmen abschätzen und beurteilen. Diese Aufgabe erfüllt die Bundesanstalt nicht im Alleingang.

Vielmehr erhält sie seit nunmehr fast zwei Jahrzehnten von allen mit der Verkehrssicherheitsarbeit betrauten Institutionen ständig konkrete Anregungen für ihre Forschung. Gleichzeitig pflegt die Bundesanstalt mit Wissenschaftlern und Praktikern zahlreiche Kontakte. Im Rahmen von Projektgruppen und Expertengesprächen wird über neue Erkenntnisse informiert und über Vorschläge für Forschungsprojekte und Maßnahmen diskutiert. Daneben entwickeln sich aus der Betreuung von Forschungsprojekten Erfahrungen und neue Ansätze für die Verkehrssicherheitsarbeit. Nur so ist eine frühzeitige Entdeckung und Aufarbeitung von Schwachstellen, die Bearbeitung aktueller Fragen sowie die Abgrenzung des mittel- bis langfristigen Forschungsbedarfes gewährleistet.

Für die jüngste Vergangenheit ergab sich die Notwendigkeit, eigene Untersuchungen der BAST und das aktuelle Forschungsprogramm „Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ in besonderem Maße an den Erfordernissen der deutschen Vereinigung zu orientieren. Die Öffnung der Grenzen wirkte sich nicht nur auf das Verkehrs- und Unfallgeschehen in den neuen Bundesländern aus, sondern beeinflusste auch die Verkehrssicherheit in den alten Bundesländern. Bereits Anfang 1990 zeigte eine ad-hoc-Untersuchung zum Reiseverkehr in grenznahen Gebieten charakteristische Unterschiede in der Unfallverwicklung von Fahrzeugen aus der damaligen DDR und von Fahrzeugen aus dem Bundesgebiet.

Eine andere Untersuchung zu Unfällen in grenznahen Kreisen des Bundesgebietes ergab, daß die Grenzöffnung dort zu einer erheblichen Zunahme der Unfälle geführt hat, insbesondere auf Autobahnen und auf anderen Straßen außerhalb von Ortschaften (Landstraßen). Die Globalzahlen der (amtlichen) Statistik weisen inzwischen auf einen dramatischen Anstieg der Unfallzahlen und insbesondere der schweren Unfallfolgen in den neuen Bundesländern bei annähernder Stagnation im Westen Deutschlands hin (vgl. Kapitel 3 dieses Unfallverhütungsberichtes).

Dieser Situation entsprechend und auf Grund laufender Forschungsprogramme sowie unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen wurden in den letzten Jahren bzw. werden derzeit u. a. folgende Themen untersucht:

- Entwicklung von Verfahren zur bundesweiten Identifikation von Autobahnabschnitten mit Häufungen von Massen- und Serienunfällen bzw. besonderen Unfalldichten sowie hohem Unfallrisiko,
- Erweiterung des Informations- und Datenpools zu den Verkehrsteilnehmern durch Befragungen in Ost und West sowie im Vergleich zu anderen europäischen Ländern (Verkehrsbeteiligungsdaten, Fahrerlaubnisbesitz, Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen, Meinungen und Einstellungen u. a. zu Geschwindigkeiten, zur polizeilichen Überwachung, zu Alkohol) und durch Verkehrsbeobachtungen zum Schutzverhalten der Verkehrsteilnehmer (Gurtanlagequoten, Benutzung von Kinderschutzsystemen, Tragen von Motorradhelmen und Schutzkleidung — Ausdehnung bisheriger Erhebungen auf die neuen Bundesländer),
- Erhebungen zu Anpassungsproblemen der Verkehrsteilnehmer in den neuen Bundesländern (Kenntnis der neuen Verkehrsregeln und Umstellungsschwierigkeiten verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen in den neuen Ländern sowie Fahrverhalten von Pkw-Fahrern in Abhängigkeit von Pkw östlicher/westlicher Produktion und unterschiedlichen Verkehrsräumen),
- Verkehrssicherheit junger Fahrer (Lebens- und Freizeitstile, Verkehrsbiographien, Disco-Unfälle, soziales Umfeld und Verkehrssicherheit junger Fahrer),
- Polizeiliche Überwachung (Entwicklung von Untersuchungskonzepten zur Bestimmung der spezial- und generalpräventiven Wirkung der polizeilichen Überwachung im Hinblick auf eine Optimierung der Überwachungsstrategien der Polizei sowie speziell zum Problemfeld „Alkohol und Fahren“),
- Beiträge zur Theorienbildung der Verkehrssicherheit (u. a. Risikokompensation infolge von Verkehrssicherheitsmaßnahmen),
- Überprüfung der Wirksamkeit von Nachschulungskursen sowie der Wirksamkeit der Fahrerlaubnis auf Probe und des Stufenführerscheins für motorisierte Zweiradfahrer,
- Analyse der Anforderungen und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihrer Auswirkungen auf Risikobereitschaft und Fahrsicherheit,
- Bedeutung der Massenmedien für die Verkehrssicherheit (insbesondere Einfluß von Fahrzeugwerbung und Testberichten sowie Wirkung von Aufklärungsmaßnahmen),
- Wirksamkeit von Aufklärungsprogrammen für ältere Fußgänger und Radfahrer,
- Untersuchung über die Einteilung von Verkehrsräumen nach Sicherheitskriterien für Kinder sowie

Entwicklung und Erprobung von Verkehrserziehungsmaßnahmen im schulischen und außerschulischen Bereich,

- Analyse der Bedeutung geringer Alkoholmengen für die sichere Verkehrsteilnahme und deren Beeinflussung bei Fahranfängern,
- Bedeutung von Emotionen für die sichere Verkehrsteilnahme und deren Beeinflussung bei Fahranfängern,
- Bedeutung von Routine für das Fahrverhalten,
- Verbesserung der Fahrlehrerausbildung,
- Rückfallstudien über Personen mit Geschwindigkeitsübertretungen unter Berücksichtigung ihrer Unfallverwicklungen anhand des Verkehrszentralregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt,
- Auswirkungen verkehrstechnisch/baulicher Maßnahmen (flächenhafte Verkehrsberuhigung, Ortsdurchfahrten, Knotenpunkte, umgestaltete Geschäftsstraßen, Abbiege-Grünpfeil-Problematisierung in den neuen Bundesländern usw.) sowie
- Ermittlung der Arbeitsweise eines Bremsvorwarnsystems durch Versuchsfahrten mit Pkw im realen Verkehr.

Auf der Aufprallversuchsanlage der BAST, deren meßtechnische Ausrüstung dem neuesten Stand der Technik entspricht und derzeit auf dem Gebiet der Meßwerterfassung bei Crashtests eine Pilotstellung einnimmt, wurden zwei umfangreichere Versuchsreihen mit vollständigen Fahrzeugen durchgeführt. Fragestellungen zu diesen Versuchen waren:

- Welchen Einfluß hat starke Korrosion auf die passive Sicherheit von Pkw und
- wie ist der Zusammenhang zwischen Aufprallgeschwindigkeit und Meßpuppenbelastungen?

Im Rahmen von mehreren europäischen Arbeitsgruppen wurde in den letzten Jahren ein Vorschlag für ein europäisches Prüfverfahren zum Schutz von Fahrzeuginsassen beim Seitenaufprall erarbeitet und in die zuständigen Gremien bei den EG und ECE eingebracht. Diverse Versuchsreihen zur Klärung von Fragen bezüglich Dummy und Barrieregüte und Vergleichbarkeit mit anderen Prüfverfahren, z. B. in den USA, wurden und werden auf der eigenen Aufprallversuchsanlage durchgeführt. Ebenfalls mit Unterstützung der Europäischen Gemeinschaft wurde ein Vorschlag für ein Prüfverfahren zum Schutz von Fußgängern erarbeitet.

Hier hat die Bundesanstalt speziell an der Entwicklung eines Prüfverfahrens für den Kopfaufprall von Fußgängern auf die Fronthaube von Kraftfahrzeugen gearbeitet. Des Weiteren wird an der Frage der Erweiterung und Verbesserung von Regelungen zu Kindersitzen, Schutzhelmen etc. gearbeitet. Auch hierzu verfügt die BAST über entsprechende Prüfanlagen.

Die BAST hat in den vergangenen Jahren die Vorbereitungen und die Koordinierung für die Konferenzen über Experimentier-Sicherheitsfahrzeuge (ESV) im Auftrag des BMV fortgeführt. Für das Gutachten

Krankheit und Kraftverkehr wurde in Absprache mit dem Gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin eine Neuauflage erarbeitet.

Im Rahmen der EG-Beratungen über die 2. Führerscheinrichtlinie sind die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und geistigen Tauglichkeit mitgestaltet worden. Die BAST hat bei den Beratungen zur Prüfung der Beweissicherheit der Atemalkoholanalyse und der Abschätzung des Sicherheitszuschlages bei einer abgesenkten Promillegrenze mitgewirkt, ebenso bei der Neufassung der Richtlinien für die amtliche Anerkennung von medizinisch-psychologischen Untersuchungsstellen. Die Leitung des European Experimental Vehicles Committee (EEVC) nimmt die BAST seit vielen Jahren wahr. Die BAST hat im Auftrag der US-amerikanischen Verkehrssicherheitsbehörde (NHTSA) in Zusammenarbeit mit dem Rechtsmedizinischen Institut der FU Berlin und der Forschungsabteilung von Daimler-Benz Medikamentenversuche (ein Tranquillizer und ein Antihistaminikum) im Daimler-Benz Fahrsimulator durchgeführt.

Vorübergehend oder dauerhaft gesundheitlich beeinträchtigten Personen soll die Fortbewegung im Straßenraum erleichtert werden. Daher wurde begonnen, ein Handbuch zu erarbeiten, in dem der Planer und Praktiker Ideen, Hinweise und Empfehlungen für eine möglichst barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes finden kann. Die dadurch erreichten Verbesserungen für Mobilitätsbehinderte kommen zugleich allen Personen zugute.

Anhand der beispielhaft und hier nur schlaglichtartig genannten Themen wurde in den vergangenen Jahren der Meinungsaustausch und die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Praxis — insbesondere in den zahlreichen Beratungsgremien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und der Bund-Länder-Fachauschüsse — vertieft.

Eine Projektgruppe bei der Bundesanstalt für Straßenwesen hat im Auftrag des Bundesministers für Verkehr Vorschläge zum Forschungsbedarf zur Erhöhung der Sicherheit in der Gefahrgutbeförderung erarbeitet.

Die deutsche Vereinigung stellt auch der Sicherheitsforschung Straßenverkehr völlig neue Aufgaben: Die Entwicklung des Unfallgeschehens und die Fortschreibung des Forschungsbedarfs müssen aus gesamtdeutscher Sicht bewertet werden. Angesichts der sehr negativen Unfallentwicklung in den neuen Bundesländern, der Defizite straßenverkehrlicher Infrastrukturen und des erheblichen Mangels an empirischer Forschung in diesen Ländern widmet sich das neue Forschungsprogramm „Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ vordringlich diesen Problemen. Damit konnte auch die seit Jahren übliche Planungspraxis, die auf Entwicklungsstand und Forschungsbedarf in den alten Bundesländern ausgerichtet war, nicht fortgeführt werden.

Vielmehr waren vergleichsweise kurzfristig Forschungsvorhaben zu planen, mit denen die vordringlichsten Fragen für die neuen Bundesländer aufgegriffen werden.

Mit Hilfe differenzierter Unfallanalysen auf Bundes- und Landesebene und im kommunalen Bereich sollen Problemfelder und strukturelle Besonderheiten eingegrenzt und vor dem Hintergrund der verkehrlichen Entwicklungen in den neuen Ländern bewertet werden. Auf dieser Grundlage werden dann geeignete Maßnahmenansätze zu erarbeiten sein.

Die nach der deutschen Vereinigung eingerichtete Außenstelle der BAST in Berlin ist in erheblichem Maße in die Betreuung dieser Forschungsthemen eingebunden. Ergänzend führt die BAST in Zusammenarbeit mit den neuen Bundesländern ein Forschungsprojekt zur Einführung und Dokumentation der Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Ländern durch.

Informationen über Art, Umfang und Häufigkeit der Verkehrsbeteiligung von Personen und Fahrzeugen sowie über die Nutzung von Sicherheitsausstattungen dienen als wesentliche Bezugsgrößen zur Bewertung des Unfallgeschehens, zur Ermittlung besonderer Risikogruppen und für verkehrssicherheitspolitische Maßnahmen. Auch Werte, Normen, Einstellungen, Orientierungs- und Verhaltensmuster der Bevölkerung müssen mit Hilfe von Basisuntersuchungen erfaßt werden. Außerdem führt die BAST in den neuen Ländern Verhaltensbeobachtungen im Verkehr durch, um weitere Anhaltspunkte über Probleme des Fahrverhaltens und der Abläufe im Straßenverkehr zu gewinnen.

Verkehrsaufklärung ist in den neuen Ländern eine besonders vordringliche Aufgabe der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei gilt es, frühzeitig mit geeigneten Aufklärungskonzepten auf sich abzeichnende Probleme und Konflikte infolge anderer Gewohnheiten und Strukturen und damit nicht übereinstimmender Veränderungen der Verkehrsverhältnisse zu reagieren. Hierzu sind begleitende Untersuchungen in Bearbeitung.

Die Öffnung des gemeinsamen Marktes der Europäischen Gemeinschaften und damit das weitere Zusammenwachsen der europäischen Länder stellen auch an die „Sicherheitsforschung Straßenverkehr“ die Anforderung, neben nationalen Verkehrssicherheitsfragen europäischen Gesichtspunkten zunehmend Gewicht einzuräumen. Auf den Gebieten der Fahrzeugsicherheit (z. B. der technisch-wissenschaftlichen Begründung internationaler Regelwerke sowie bei PROMETHEUS und DRIVE) und der Sicherheit der Straße (so z. B. bei Bau und Instandhaltung von Brücken) ist dies längst selbstverständlich. Auch auf sozialwissenschaftlichem Gebiet soll nunmehr mit einer internationalen Vergleichsstudie über sicherheitsbezogene Einstellungen und Verhaltensweisen der Grundstock für eine gemeinsame europäische Forschung gelegt werden. Diese Bevölkerungsumfrage in verschiedenen Ländern Europas dient dazu, Unterschiede im Verkehrsverhalten aufzuzeigen und zu erklären, um vor diesem Hintergrund den Umgang verschiedener (Verkehrs-)Kulturen miteinander zu erleichtern.

Nach wie vor leitet sich eine Reihe von Fragestellungen aus laufenden Forschungsprojekten, technischen Entwicklungen, speziellen Unfallrisiken und aktuellen Maßnahmenansätzen ab.

Untersucht werden sollen unter anderem psychophysisch bedingte Sicherheitsprobleme bei der Verkehrsteilnahme (Sehmängel der Unfallbeteiligten, Schlafapnoe, Medikamente und Drogen, Telefonieren im Auto, Wahrnehmungsvorgänge bei Kraftfahrern/Kraftfahrerinnen sowie kognitive und affektive Hintergründe des Verhaltens im Nebel), Einbau und Nutzung von Kinder-Halteeinrichtungen in Pkw, Airbagsysteme, Verbesserung der Ausbildung von Laienhelfern/Laienhelferinnen, Absicherung von Unfallstellen, winterliche Bedingungen und Unfallrisiko von Fußgängern/Fußgängerinnen im Straßenverkehr, Benutzung innerörtlicher Erschließungsstraßen parallel zu Hauptverkehrsstraßen durch Radfahrer im Vergleich zu Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen sowie die Wirksamkeit eines Fortbildungsprogramms für junge Fahranfänger/Fahranfängerinnen.

8. Schlußfolgerungen

Die Unfallbilanz in den alten und neuen Bundesländern verlief im vergleichbaren Zeitraum (Oktober 1990 bis Dezember 1991) völlig entgegengesetzt. Der rückläufigen Unfallentwicklung in den alten Bundesländern steht ein dramatischer Anstieg der Zahlen der Unfälle, der Toten und der Verletzten in den neuen Bundesländern gegenüber. Zur Zurückdrängung des Unfallgeschehens in den neuen Bundesländern, bei gleichzeitig zu erwartendem höheren Verkehrsaufkommen, sind erhebliche Anstrengungen notwendig.

Aber auch trotz der positiven Unfallbilanz in den alten Bundesländern, die z. B. bei den Unfalldaten einen Rückgang um 5 % gegenüber dem Vorjahr aufweist, gab es immerhin noch ca. 320 000 Unfälle mit Personenschaden, bei denen ca. 7 500 Menschen starben.

Soll dieses Niveau bei zu erwartender weiterer Zunahme des Straßenverkehrs verbessert oder zumindest doch gehalten werden, müssen auch hier die Anstrengungen in den Jahren 1993 ff. deutlich gesteigert werden.

Zu der angestrebten Angleichung der Lebensbedingungen gehört auch ein annähernd gleichniedriges Unfallrisiko. Dies ist bei weitem noch nicht erreicht: 1991 starben — bezogen auf die Einwohnerzahl — in den neuen Bundesländern fast doppelt so viele Menschen im Straßenverkehr wie im alten Bundesgebiet (225 Tote je 1 Million Einwohner gegenüber 120 Toten je 1 Million Einwohner).

Um dem dramatischen Unfallgeschehen in den neuen Bundesländern und den zu erwartenden negativen Auswirkungen des weiter wachsenden Verkehrsaufkommens in den alten und neuen Bundesländern auf das Straßenverkehrsunfallgeschehen entgegenzuwirken, ist die Bündelung aller gesellschaftlichen Kräfte erforderlich.

Verkehrssicherheitsarbeit muß als Aufgabe der Gemeinschaft verstanden werden, d. h. Staat, Verkehrssicherheitsinstitutionen und vor allem jeder einzelne Verkehrsteilnehmer müssen sich gemeinsam für Verkehrssicherheit engagieren. Die Bundesregierung muß dazu den Anstoß geben und einen wesentlichen Beitrag leisten, zumal die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Vergleich des Unfallgeschehens nicht den Spitzenplatz einnimmt.

Zum Erreichen des Ziels — die weitere Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit — sind Maßnahmen, die alle drei eingangs genannten Faktoren Verhalten der Verkehrsteilnehmer, Straßenverkehrsinfrastruktur und Fahrzeug betreffen, vorzusehen und umzusetzen.

Der BMV wird seine weitere Arbeit schwerpunktmäßig insbesondere auf die Einflußnahme auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer durch verstärkte Verkehrserziehung und -aufklärung und auf die Verbesserung der Straßenverkehrsinfrastruktur konzentrieren.

1993 fallen die Schranken zum EG-Binnenmarkt. Der entstehende europäische Wirtschaftsraum stellt die größte „Freihandelszone“ der Welt mit rd. 380 Millionen Menschen in 19 Ländern dar. Hier werden etwa 40 % des gesamten Welthandels abgewickelt. Die politische Entwicklung in Osteuropa öffnet den Weg für neue Handelsverkehre. Diese Öffnung und der zukünftige EG-Binnenmarkt haben entsprechende Auswirkungen auf den Verkehrssektor insgesamt, besonders aber auch auf den Straßenverkehr und damit das Unfallgeschehen in Deutschland, das für die Verkehrsströme von Nord nach Süd und von Ost nach West als Verkehrs Drehscheibe fungieren wird.

Um das auch durch diese Entwicklung zu erwartende höhere Verkehrssicherheitsrisiko in Grenzen zu halten, wird das BMV auch weiterhin in entsprechenden internationalen Gremien mitarbeiten.

II. Rettungswesen 1990/91

1. Anforderungen an ein modernes Rettungssystem

Durch den Begriff Rettungswesen wird das systematische Zusammenwirken der Teilbereiche „Erste Hilfe“, „Notfallmeldung“, „organisierter Rettungsdienst“ und „Krankenhaus“ (Rettungskette) charakterisiert. Wesentlicher Teil des modernen Rettungssystems ist der organisierte Rettungsdienst als öffentliche Aufgabe. Zur Gewährleistung einer optimalen Notfallversorgung müssen alle Glieder der Rettungskette reibungslos ineinandergreifen.

Grundanliegen des Rettungswesens ist es, jedem Verunglückten oder akut Erkrankten — unabhängig von Ort und Zeit — gleiche Chancen der Rettung zu bieten. Um dieses Ziel zu erreichen, werden seit 1971 alle Fragen der Koordinierung und der Weiterentwicklung des Rettungswesens im Bund/Länderausschuß „Rettungswesen“ beraten und Maßnahmen aufeinander abgestimmt.

2. Sachstand

2.1 Stand der Gesetzgebung

2.1.1 Grundgesetz

Der Rettungsdienst als öffentliche Aufgabe im Bereich der Daseinsvor- und -fürsorge obliegt nach dem Grundgesetz (Artikel 30, 70, 83 GG) den Ländern. Sie regeln diesen Bereich durch Rettungsdienst- oder Feuerwehrgesetze und bemühen sich im Rahmen dieser Gesetze um ein bedarfsgerechtes Gesamtsystem eines ständig einsatzbereiten und leistungsfähigen Rettungsdienstes.

Die Organisation des Rettungsdienstes ist eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Nur die Luftrettung liegt in der Zuständigkeit der Landesverwaltung.

2.1.2 Rettungsdienstgesetze (vgl. Anlage 2.0)

2.1.2.1 Alte Bundesländer

Zur Schaffung eines möglichst hohen und gleichen Leistungsniveaus im gesamten Bundesgebiet wurde von Bund und Ländern gemeinsam ein Muster für ein Landesgesetz über den Rettungsdienst (Anlage 1 zur Drucksache 7/489) erarbeitet.

Auf Grund der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes PBefG vom 25. Juli 1989 (BGBl. I S. 1547) bestand für die Bundesländer die Notwendigkeit, die landesrechtlichen Regelungen zum Rettungsdienst an

die neue Rechtslage anzupassen. Mit der Herausnahme des „Verkehrs mit Krankenkraftwagen“ aus dem PBefG wurde den Ländern die Möglichkeit eröffnet, die Notfallrettung und den qualifizierten Krankentransport umfassend in eigener Zuständigkeit zu regeln.

Auf der Basis des vom Bund/Länderausschuß Rettungswesen im Dezember 1989 vorgelegten Musterentwurfs für die neuen Landesgesetze haben inzwischen fast alle alten Bundesländer ihre Rettungsdienstgesetze novelliert und in Kraft gesetzt.

2.1.2.2 Neue Bundesländer

In der ehemaligen DDR gehörte der Rettungsdienst als Schnelle Medizinische Hilfe (SMH) zum Leistungsbereich des Gesundheits- und Sozialwesens und wurde in engem Zusammenwirken mit dem DRK staatlich geleitet.

Die SMH umfaßte sowohl die dringliche medizinische Hilfe (DMH) als auch den dringlichen Hausbesuchsdienst, der wie in den alten Ländern vom kassenärztlichen Not- und Bereitschaftsdienst übernommen werden soll.

Mit Unterstützung des Bund/Länderausschusses Rettungswesen wurde 1990 damit begonnen, die zentralistischen Rahmenbedingungen des Rettungswesens an die rechtlichen und organisatorischen Strukturen eines föderalistischen Staates anzupassen.

Im September 1990 wurde von der Volkskammer der DDR ein befristetes Rettungsdienstgesetz (Rettungsdienstgesetz der DDR vom 13. September 1990, GBl Teil I/62/1547) verabschiedet, das bis zum Erlaß eigener Rettungsdienstgesetze der neuen Bundesländer Gültigkeit hat.

Die neuen Bundesländer bereiten eigene Landesgesetze für den Rettungsdienst bis zum 31. Dezember 1992 vor. Sie sollen erlassen und spätestens ab 1. Januar 1993 in Kraft gesetzt sein.

2.1.3 Rettungsassistentengesetz

Das am 1. September 1989 in Kraft getretene „Gesetz über den Beruf der Rettungsassistentin und des Rettungsassistenten“ (BGBl. I S. 1384 ff.) mit Ausbildungs- und Prüfungsverordnung vom 7. November 1989 (BGBl. I, S. 1966 ff.) trägt den bedeutsamen Fortschritten in der Notfallmedizin Rechnung. Durch eine höhere Qualifikation des Einsatzpersonals werden verbesserte Voraussetzungen für die Hilfeleistung am Notfallort und beim Transport ins Krankenhaus geschaffen.

Im Interesse der Schaffung einheitlicher Ausbildungsgrundlagen für das Personal im Rettungsdienst in den alten und neuen Bundesländern hat der Bund/Länderausschuß Rettungswesen die Vergleichbarkeit von Ausbildungen und Ausbildungsgängen umfassend erörtert und Kriterien für eine Anerkennung von Ausbildungen in der ehemaligen DDR für die Führung der Berufsbezeichnung „Rettungsassistent“ entwickelt.

Die Durchführung der bundesgesetzlichen Regelung fällt in die Zuständigkeit der Länder. Sie wird im Rahmen der anstehenden Anpassung der landesrechtlichen Rettungsdienstregelungen ausgeführt.

2.2 Erste Hilfe

Grundlage jeder Rettungsaktion ist die „Erste Hilfe“. Maßnahmen der „Ersten Hilfe“ werden größtenteils von engagierten „Laien Helfern“ durchgeführt. Eine Pflicht zur Ausbildung in der „Ersten Hilfe“ für die gesamte Bevölkerung besteht nicht.

Seit 1969 sind jedoch gemäß § 8a und 8b der StVZO alle Fahrerlaubnisbewerber verpflichtet, die Teilnahme an einer Ausbildung in „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ (Fahrerlaubnisklassen 1, 3, 4 und 5) bzw. die Teilnahme an einem „Erste-Hilfe“-Kursus (Fahrerlaubnisklasse 2) nachzuweisen.

Seit 1989 werden Erste-Hilfe-Kurse um die Herz-Lungen-Wiederbelebung (HLW) erweitert angeboten. Inzwischen wurden auch die „Sofortmaßnahmen am Unfallort“ um die HLW-Ausbildung ergänzt und werden unter der Bezeichnung „Lebensrettende Sofortmaßnahmen“ seit dem 1. Januar 1991 bundesweit angeboten.

Als grundsätzliches Problem zeichnet sich allerdings die Erhaltung der erworbenen Kenntnisse und die Motivation zur Anwendung ab.

Die Bürger in den neuen Bundesländern sind im Vergleich zu denen der alten Bundesländer zu einem höheren Anteil ausgebildet und im Notfall auch eher bereit zu helfen.

2.3 Notfallmeldung

2.3.1 Alte Bundesländer

— einheitliches Notrufsystem

Das einheitliche Notrufsystem 73 (Polizeinotruf 110, Feuerwehrnotruf 112) ist in den alten Bundesländern flächendeckend realisiert.

In den rd. 3 800 Ortsnetzbereichen sind über 4 000 Notrufanschlüsse der Polizei (110) und über 1 400 Anschlüsse der Feuerwehr (112) geschaltet.

Sofern für den Feuerwehrnotruf 112 nicht eigene Anschlüsse vorhanden sind, ist die Kurzurufnummer 112 mit dem Polizeinotruf 110 parallel geschaltet.

Ende 1991 waren 34 800 öffentliche Münztelefone mit Notrufmeldern für münzfreien Notruf ausge-

stattet. Darüber hinaus ist von 18 000 öffentlichen Kartentelefonen in den neuen Bundesländern ein Notruf ohne Telefonkarte möglich.

Im Bereich der BOS-Funknetze (Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben), die auch von den Rettungsdiensten benutzt werden, wird z. Z. am Ausbau eines einheitlichen Systems für das ganze Bundesgebiet gearbeitet, um länderübergreifende Einsätze zwischen alten und neuen Bundesländern in Kürze zu erleichtern.

Das Notrufsystem wird ergänzt durch eine einheitliche Rufnummer für Rettungsleitstellen (1 92 22). Diese Nummer, die von der Deutschen Bundespost TELEKOM für den Rettungsdienst reserviert wird, steht inzwischen allen alten Bundesländern als zentrale Rufnummer für Rettungsleitstellen zur Verfügung.

Der Bundesrat hat mit Drucksache Nr. 662/89 vom 20. November 1989 einen Vorschlag für eine Entscheidung des Rates der Europäischen Gemeinschaft zur Einführung einer europaweit einheitlichen Notrufnummer 112 prinzipiell zugestimmt. In der Bundesrepublik Deutschland ist diese Rufnummer bereits realisiert.

— Notrufsäulen an Autobahnen

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

Die Einrichtung der Streckentelefone gehört zur Straßenbaulast, d. h. die Kosten werden vom Bund getragen. Bis zum Jahresende 1991 waren von den 10 936 km dem Verkehr übergebenen Autobahnen 10 480 km mit Rufsäulen im Abstand von 2 km ausgestattet.

— Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen

Das von der Deutschen Bundespost TELEKOM entwickelte und als Endeinrichtung eingeführte bundeseinheitliche Notruftelefon 80 ist voll in das bestehende Notrufsystem 73 integriert, um eine einheitliche Notruftechnik zu gewährleisten und das Rettungswesen schneller und sicherer zu machen. Nach Betätigung einer Notruftaste wird die Verbindung zur Rettungsleitstelle bzw. Polizei automatisch hergestellt und der Abfragestelle selbsttätig der Standort gemeldet. Durch eine automatische Überwachung der Betriebsbereitschaft werden Störungen sofort erkannt und deren unverzügliche Beseitigung ermöglicht.

Die Aufstellung des Notruftelefons 80 wird von den Ländern bei der Deutschen Bundespost TELEKOM beantragt, die auch die Beschaffungskosten vorstreckt. Ende 1991 waren in den alten Bundesländern 3 700 derartige Notrufanschlüsse eingerichtet.

2.3.2 Neue Bundesländer*— einheitliches Notrufsystem*

In der ehemaligen DDR bestand das einheitliche Notrufsystem aus dem Polizeinotruf 110, dem Feuerwehrnotruf 112 und der Notrufnummer der Schnellen Medizinischen Hilfe (SMH) 115 bzw. den jeweiligen Leitstellenummern im ländlichen Raum.

Mit der Reorganisation des Rettungsdienstes wird auch hier die europaweit einheitliche Notrufnummer 112 als zentrale Rufnummer für Rettungsleitstellen eingeführt.

Das in den alten Bundesländern eingeführte einheitliche Notrufsystem 73 soll auf die neuen Bundesländer ausgedehnt werden.

Struktur und Leistungsmerkmale des Telefonnetzes in den neuen Bundesländern weichen jedoch im Hinblick auf den Notruf erheblich vom Notrufsystem 73 der alten Bundesländer ab. In Zusammenarbeit mit den Innenministerien der Länder ist die Deutsche Bundespost TELEKOM z. Z. damit befaßt, eine Anpassung zu erzielen.

Bis Ende 1991 waren in den neuen Bundesländern 2 000 Kartentelefone installiert, von denen aus ein Notruf ohne Telefonkarte möglich ist.

— Notrufsäulen an Autobahnen

In den neuen Bundesländern ist damit begonnen worden, ein flächendeckendes Netz von Streckentelefonen (Rufsäulen) zu errichten, das bis Ende 1992 abgeschlossen werden soll. Dabei werden als Zwischenlösung vorerst überwiegend Funkrufsäulen zum Einsatz kommen.

— Notmeldeeinrichtungen an anderen Straßen

Im Rahmen des Aufbauprogramms der Deutschen Bundespost TELEKOM werden Maßnahmen für die bedarfsgerechte Bereitstellung der Notrufanschlüsse für die Polizei und die Feuerwehr sowie für die Modernisierung des bundeseinheitlichen Notrufsystems 80 gemeinsam von den Ländern die kommunikationstechnischen Voraussetzungen geschaffen. Nach Entscheidung erfordert die Einrichtung der technischen Maßnahmen seitens der TELEKOM einen Planungsvorlauf von mindestens einem Jahr.

2.4 Organisierter Rettungsdienst

Gesetzlich festgelegte Aufgabe des Rettungsdienstes ist es, bei Notfallpatienten am Unfallort lebensrettende Maßnahmen durchzuführen, ihre Transportfähigkeit herzustellen und sie unter fachgerechter Betreuung sowie unter Vermeidung weiterer Schäden in ein geeignetes Krankenhaus zu bringen.

2.4.1 Personal im Rettungsdienst

Das nichtärztliche Personal ist für die Tätigkeit im Rettungsdienst sehr unterschiedlich qualifiziert. Ein Berufsbild mit umfassender Ausbildungs- und Prüfungsordnung ist für den Rettungsassistenten/in erst relativ spät entwickelt worden (siehe Pkt. 2.1.3). Ausbildungsstandard war bis dahin die „520-Std.-Ausbildung“ für Rettungssanitäter, die auf eine Empfehlung des Bund-Länder-Ausschusses Rettungswesen aus dem Jahre 1977 zurückgeht.

Darüber hinaus sind Rettungshelfer in großer Anzahl im Rettungsdienst tätig.

Trotz der gestiegenen Ausbildungsanforderungen bei gleichzeitiger Verkürzung der Dienstzeiten der Zivildienstleistenden ist die Mitwirkung von Zivildienstleistenden im Rettungsdienst auch in Zukunft unerlässlich. Ebenso sollte auf das soziale Engagement, das viele Bürger in Form von ehrenamtlicher Mitarbeit leisten, nicht verzichtet werden. Voraussetzung ist allerdings, daß diese ehrenamtlichen Mitarbeiter für diese Tätigkeit qualifiziert sind.

Der Einsatz von speziell ausgebildeten Ärzten (Notärzten) gewinnt im Rettungsdienst mehr und mehr an Bedeutung.

Eine Vielzahl von im Notdienst tätigen Ärzten hat die Zusatzausbildung mit dem Fachkundenachweis „Rettungsdienst“ absolviert. Auch in den neuen Ländern haben einige Ärztekammern bereits Regelungen für die Erlangung des Fachkundenachweises „Rettungsdienst“ und der Zusatzqualifikation „Leitender Notarzt“ erlassen.

Durch die Einbindung von fachlich geeigneten, niedergelassenen Ärzten kann auch im ländlichen Bereich ein flächendeckendes Notarztsystem aufrechterhalten werden. In den neuen Ländern gestaltet sich die Einbindung von niedergelassenen Ärzten im Einzelfall noch schwierig, da hier das Gesundheitssystem noch im Umbau ist.

Der ständige Abgang von qualifiziertem Personal (ehemaliges SMH-Personal) in den neuen Bundesländern konnte bisher nicht eingedämmt werden. Hier sind arbeitsmarktpolitische Lösungen dringend erforderlich.

2.4.2 Leistungen des Rettungsdienstes**2.4.2.1 Alte Bundesländer**

Die Patientenfahrten (Transport nicht betreuungs- und überwachungsbedürftiger Personen), die nicht zu der Aufgabe des organisierten Rettungsdienstes gehören, werden nunmehr fast ausschließlich vom privaten Beförderungsgewerbe durchgeführt. Der organisierte Rettungsdienst widmet sich dem Notfall oder betreuungsbedürftigen Personen.

Nach den vorliegenden Ergebnissen der Hochrechnung für die Jahre 1990/91 werden zur Zeit pro Jahr mehr als 6,5 Millionen Einsätze von den organisierten Rettungsdiensten in den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland durchgeführt.

Seit 1987 ist die Anzahl der Einsätze kontinuierlich gestiegen. Im Jahr 1989 lag bereits ein um 3,4 % höheres jährliches Einsatzaufkommen vor (Basis 1985 = 100), im Erhebungszeitraum 1990/91 schließlich ein um 9,4 % höheres Einsatzaufkommen (vgl. Tabelle 1, Anlage 2.1).

Jährlich nimmt damit im Durchschnitt jeder zehnte Bürger die Leistungen des Rettungsdienstes einmal in Anspruch.

Die 6,5 Millionen Einsätze werden nach Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) und nach Krankentransporten (disponible oder dringliche Transporte) eingeteilt. Der Anteil der Notfalleinsätze hat sich von 29 % im Jahre 1985 leicht auf 33 % im Jahr 1991 erhöht.

Die Anzahl der Notfalleinsätze hat von 1,73 Millionen auf 2,16 Millionen 1991 zugenommen (vgl. Tabelle 1 und Bild 1, Anlage 2.1).

Weil die Anzahl der Unfälle mit schweren Personenschäden rückläufig ist, andererseits aber die Anforderungen für den Rettungsdienst zu anderen Notfällen ständig steigt, liegt der Anteil der Verkehrsunfälleinsätze im Einsatzspektrum des Rettungsdienstes bei 14,1 %. Allerdings zeigt Tabelle 9, Anlage 2.1, daß die Qualität der Versorgung von Verkehrsunfallverletzten deutlich verbessert wurde — die Notarztquote stieg auf beinahe 39 %.

Nach wie vor den größten Anteil halten die internistischen Notfälle mit 46,7 %. Sonstige Notfälle haben einen Anteil von 22,7 % am Notfallaufkommen (vgl. Tabelle 2 und Tabelle 7, Anlage 2.1).

Der Anteil der Notfalleinsätze, die mit Beteiligung eines Notarztes durchgeführt wurden, ist weiter — wenn auch nur noch langsam — gestiegen: von 32,4 % in 1985 über 38,2 % in 1988/89 auf 38,9 % im Zeitraum 1990/91.

Traditionell sind die Fehleinsätze (überflüssige Einsätze, die unnötig Einsatzkapazitäten binden, die an anderer Stelle dringend gebraucht werden) bei Notfalleinsätzen geringer als bei Notarzteinsätzen. Bei Luftrettungseinsätzen wird sogar eine noch höhere Fehleinsatzquote als bei Notfalleinsätzen registriert.

Trotz der kontinuierlichen qualitativen Verbesserung im qualifizierten Bereich der Notfallversorgung ist festzustellen, daß immerhin noch bei mehr als 60 % aller Notfälle ausschließlich Rettungssanitäter und Rettungshelfer im Einsatz sind.

Die Schnelligkeit des Rettungsdienstes ist ein wichtiges Beurteilungsmerkmal für die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems. Ein geeigneter Indikator ist die Eintreffzeit, d. h. die durchschnittliche Zeitspanne zwischen Eingang der Meldung in der Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des Rettungsmittels am Einsatzort. Die mittlere Eintreffzeit beträgt bei Notfällen mit Notarzteinsatzbeteiligung 8,8 Minuten und bei Notfällen ohne Notarztbeteiligung 7,9 Minuten (vgl. Tabelle 4, Anlage 2.1).

Ein wesentliches Beurteilungskriterium der Schnelligkeit ist der Anteil der kritischen Eintreffzeiten über 15 Minuten.

Dieser Anteil hat sich seit 1985 von 7,2 % auf 8,1 % in 1991 erhöht. Hier ist somit eine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit eingetreten.

2.4.2.2 Neue Bundesländer

In den neuen Bundesländern wurden im Jahr 1991 erstmals vergleichbare Erhebungen zu den Leistungen des Rettungsdienstes wie in den alten Bundesländern (seit 1985) durchgeführt.

Auf Grund der begrenzten Stichproben war eine Hochrechnung (repräsentativ für den Bereich der neuen Länder) noch nicht möglich. Trotzdem lassen sich einige qualitative Ergebnisse feststellen: 1991 wurden etwa 25 % aller Einsätze — Fahrten, die nicht zu den engeren Aufgaben des Rettungsdienstes gehören (ärztliche Hausbesuche und Patientenfahrten) — durchgeführt (vgl. Bild 6, Anlage 2.1).

Der Anteil der Verkehrsunfälle und der Anteil der internistischen Notfälle an dem Gesamtaufkommen der Notfälle (mit oder ohne Notarzteinsatz) ist in den neuen und alten Bundesländern praktisch gleich (vgl. Bild 7, Anlage 1).

Bei den Notfalleinsätzen werden in den neuen Ländern etwa zwei Drittel (67,3 %) mit Beteiligung eines Notarztes durchgeführt (gegenüber 38,9 % in den alten Bundesländern).

Die Eintreffzeiten bei Notfalleinsätzen sind in den neuen Bundesländern im Durchschnitt um ca. 50 % länger als in den alten Bundesländern. Dies ist ein Anzeichen dafür, daß Verbesserungen u. a. in der räumlichen Verteilung der Rettungswachen dringend erforderlich sind.

2.4.3 Einrichtungen des Rettungsdienstes und des Krankentransports (vgl. Anlage 2.1 und 2.2)

2.4.3.1 Überblick

Bei der Durchführung des Rettungsdienstes sind folgende Einrichtungen beteiligt:

- Rettungsleitstellen,
- Rettungswachen,
- Rettungs- bzw. Notarztwagen,
- Krankentransportwagen,
- Mehrzweckfahrzeuge,
- Rettungshubschrauberstützpunkte und Rettungshubschrauber.

Die Rettungsleitstelle ist die Einsatz- und Kommunikationszentrale des gesamten Rettungsdienstes in einem Rettungsdienstbereich. Hier werden die Anrufe entgegengenommen und die Einsatzteams disponiert (vgl. Tabelle 1, Anlage 2.2).

Den Rettungsleitstellen unterstehen jeweils eine Anzahl von Rettungswachen. In Rettungswachen werden die mobilen Rettungsmittel, insbesondere

Rettungswagen, Krankentransportwagen, Rettungshubschrauber sowie das notwendige Personal einsatz- und abrufbereit gehalten (vgl. Tabelle 2, Anlage 2.2).

Zur Gewährleistung einer effektiven Unterstützung des Rettungsdienstes durch niedergelassene Ärzte und Krankenhausärzte muß die Zusammenarbeit zwischen Rettungsleitstellen und ärztlichem Bereitschaftsdienst gesichert werden. Wenn erforderlich, arbeiten die Rettungsleitstellen mit der Polizei, der Feuerwehr und dem Katastrophenschutz zusammen.

Rettungswagen (RTW) dienen dazu, die Transportfähigkeit von Notfallpatienten vor und während der Beförderung herzustellen und aufrechtzuerhalten (DIN 75080, Teil 1 und 3, — Krankenkraftwagen —) (vgl. Tabelle 3, Anlage 2.2).

Rettungswagen, die mit einem Notarzt besetzt sind, werden *Notarztwagen* (NAW) genannt.

Krankentransportwagen (KTW) sind grundsätzlich für die Beförderung von Nicht-Notfallpatienten bestimmt (DIN 75080, Teil 1 und 2, — Krankenkraftwagen —) (vgl. Tabelle 4, Anlage 2.2).

In einigen Bundesländern werden in zunehmender Anzahl *Mehrzweckfahrzeuge* (MZF) vorgehalten. Diese Fahrzeuge erfüllen sowohl die DIN-Normen für RTW als auch für KTW (DIN 75080, Teil 2 und 3) und sind dadurch — eine entsprechend qualifizierte Besatzung vorausgesetzt — für Notfälle und Krankentransporte gleichermaßen einsetzbar.

Der Anteil der von höher qualifizierten Rettungsmitteln (RTW, NAW, RTH und NEF) durchgeführten Einsatzfahrten hat sich gegenüber den Vorjahren weiterhin erhöht und beträgt derzeit 55,8 % (vgl. Tabelle 8, Anlage 2.1).

Rettungshubschrauber sind wie Rettungswagen ausgerüstet und versorgen von ihren Stützpunkten aus in der Regel ein Gebiet im Radius von 50 km (vgl. Bild 1, Anlage 2.2).

Die Organisation des *Notarztsystems* basiert auf drei Grundformen:

- Rendez-vous-System (Notarzt mit einem Notarzteinsatzfahrzeug (NEF) und Rettungswagen fahren getrennt voneinander zum Notfallort),
- Stations-(Kompakt-)System (Notarztwagen/Rettungswagen fährt mit Arzt zum Notfallort),
- Parallelsystem (Rettungswagen und Notarztwagen fahren zum Notfallort; dort wird entschieden, mit welchem Fahrzeug der Patient befördert wird).

Derzeit werden noch 41,1 % der Notarzteinsätze im Kompaktsystem durchgeführt.

Durch den Ausbau des Rendez-vous-Systems bei gleichzeitigem Abbau anderer Formen des Notarztsystems kann unter bestimmten Voraussetzungen die Effizienz des Einsatzes verbessert werden.

2.4.3.2 Alte Bundesländer

Insgesamt sichern 235 Rettungsleitstellen eine flächendeckende, lückenlose Bedienung der Bevölkerung bei Notfällen. Die mittlere Bearbeitungsdauer eines Notrufes bis zur Alarmierung eines Rettungsmittels ist geringer als eine Minute.

Den Rettungsleitstellen sind insgesamt ca. 1 600 Rettungswachen zugeordnet, in denen die sachlichen und personellen Kapazitäten in ausreichender Anzahl zur Verfügung stehen.

Bei den Rettungs- bzw. Notarztwagen ist eine flächendeckende Versorgung in fast allen Bundesländern erreicht. Ebenso sind Krankentransportwagen in ausreichender Anzahl flächendeckend vorhanden.

Der Einsatzbereich von Rettungshubschraubern deckt das Gebiet der alten Bundesländer nahezu flächendeckend ab. Insgesamt sind 37 Rettungshubschrauberstützpunkte eingerichtet.

Davon werden 18 Stationen mit Hubschraubern des Katastrophenschutzes, die von Angehörigen des Bundesgrenzschutzes geflogen und gewartet werden, 6 Stationen von der Bundeswehr und 12 Stationen von privaten Organisationen (8 ADAC-Luftrettung und 5 Deutsche Rettungsflugwacht) betrieben. 1991 haben Rettungshubschrauber dieser Stationen rund 42 500 Einsätze geflogen, wobei fast 35 400 Patienten ärztlich versorgt wurden (vgl. Anlage 2.2, Bild 1).

2.4.3.3 Neue Bundesländer

Insgesamt nehmen gegenwärtig 207 Rettungsleitstellen Notrufmeldungen entgegen. Ihnen sind insgesamt 514 Rettungswachen zugeordnet. Damit kann im wesentlichen die Bedienung der Bevölkerung bei Notfällen gewährleistet werden.

Zum weiteren Ausbau des Rettungsdienstes in den neuen Ländern müssen vor allem die Kommunikationsmöglichkeiten zwischen Bevölkerung und Rettungsleitstelle verbessert werden. Außerdem ist das Netz von Rettungswachen noch nicht flächendeckend ausgebaut. Gegenwärtig sind die neuen Bundesländer bemüht, ein flächendeckendes Luftrettungssystem aufzubauen.

Seit dem 3. Oktober 1990 wurden zunächst Bundeswehrmaschinen und Hubschrauber des Katastrophenschutzes in 9 Stationen zur Sicherung der Luftrettung eingesetzt. Diese Stationen sind inzwischen z. T. bereits von privaten Organisationen (ADAC-Luftrettung, Deutsche Rettungsflugwacht, Internationale Flugambulanz) übernommen worden.

Zur Zeit sind insgesamt 10 Stationen in Betrieb; es ist beabsichtigt, ein Katastrophenschutz-/Luftrettungsnetz mit insgesamt 13 Stationen aufzubauen.

Der Bundesminister des Innern wird Hubschrauber des Zivilschutzes für jeweils eine Station in jedem neuen Bundesland zur Verfügung stellen.

Von den RTH-Stationen in den neuen Ländern wurden 1991 bereits ca. 2 000 Einsätze geflogen (vgl. Anlage 2.2, Bild 1).

2.5 Krankenhaus

Den abschließenden Teil des Rettungssystems bildet der Übergang in das System der stationären Krankenversorgung in den Krankenhäusern. Wichtig ist eine gut eingespielte Organisation der Patientenübergabe, damit nicht wertvolle Zeit, die vom Rettungsdienst zum Teil in risikoreichen Einsätzen gewonnen wurde, an der Krankenhausschwelle wieder eingebüßt wird. In jüngerer Zeit mehren sich Berichte über Schwierigkeiten in diesem Bereich. Es ist insbesondere Sache der Länder, sich dieser Problematik anzunehmen.

3. Forschung zum Rettungswesen

Forschung zum Rettungswesen verfolgt 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 betrieben. Die Abstimmung der Vorhaben mit den Ländern erfolgt im Bund/Länderausschuß „Rettungswesen“ und seiner „Arbeitsgruppe Forschung“.

Ein Forschungsschwerpunkt im Berichtszeitraum war die Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst (vgl. Anlage 2.1). 1991 wurden auch in den neuen Bundesländern erste Datenerhebungen durchgeführt und ausgewertet.

Zur Planung und Überprüfung von Rettungssystemen wurde das „Simulationsmodell Rettungswesen“ entwickelt und Ländern sowie Organisationen in den alten Bundesländern zur Verfügung gestellt.

Gegenwärtig wird die Anwendung dieses Modells, das durch den Bundesminister für Verkehr gefördert wird, in den neuen Bundesländern geprüft.

Das Rechenmodell, das inzwischen bei einer Vielzahl von Untersuchungen in über 40 Rettungsdienstbereichen eingesetzt und ständig erweitert worden ist, hat sich als zweckmäßiges Instrumentarium zur Entscheidungsvorbereitung bei der Organisationsplanung im Rettungsdienst erwiesen.

Über die Möglichkeiten des Rettungssystems, die negativen Auswirkungen der Unfälle mit besonders schweren Verletzungsfolgen weitestgehend zu begrenzen, liegen nach wie vor zu geringe Erkenntnisse vor. Gerade vor dem Hintergrund des erforderlichen Aufbaus des Rettungssystems in den neuen Bundesländern können Hinweise zur besseren Versorgung von schweren Personenschäden hilfreich für die Entscheidung über entsprechende Ausbaumaßnahmen sein.

Schließlich muß die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Kosten der Personenschäden im Straßenverkehr überprüft und aktualisiert werden.

Eine vollständige Übersicht der Forschungsprojekte 1990/91 ist aus der Anlage 2.3 zu ersehen.

Detailliertere Angaben zu den einzelnen Projekten gehen aus dem Programm Sicherheitsforschung Straßenverkehr der Bundesanstalt für Straßenwesen hervor.

4. Internationale Initiativen zum Rettungswesen

1981 regte die Bundesrepublik Deutschland eine erneute CEMT-Umfrage zur „Unfallrettung im Straßenverkehr“ in den Mitgliedsländern an.

Der von der Bundesrepublik Deutschland federführend erstellte Bericht über diese Umfrage, an der sich 18 Länder beteiligt haben, wurde 1983 der Europäischen Verkehrsministerkonferenz vorgelegt.

Auf der Grundlage dieser Untersuchung haben die Verkehrsminister in einer Resolution u. a. folgende Empfehlungen beschlossen:

- 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.

Im Rahmen der europäischen Forschungsinitiative PROMETHEUS und DRIVE werden die technischen Voraussetzungen für mobile Notrufsysteme überprüft. Dabei wird auf dem Kenntnisstand aufgebaut, der durch den Modellversuch „Autonotfunk“ erarbeitet worden ist.

Die EG-Kommission hat auf Anregung der Deutschen Bundespost für alle Mitgliedstaaten die einheitliche Notrufnummer 112 vorgeschlagen, die bis 1992, spätestens jedoch bis 1995 eingeführt werden soll.

Durch die Bildung des gemeinsamen europäischen Marktes ist das Rettungswesen auf unterschiedlichen Ebenen betroffen:

- das Prinzip der Dienstleistungsfreiheit kann — zumindest bei den Krankentransporten — zu verschärftem Wettbewerb führen;
- das Ausbildungsniveau des ärztlichen und nicht-ärztlichen Personals im Rettungsdienst muß durch die Zulassungsbedingungen sichergestellt werden;
- damit die technische Qualität der Einsatzmittel (Fahrzeuge, medizinisch-technische Ausstattung, Verbandmittel etc.) auf einem befriedigenden Niveau gehalten werden kann, wird angestrebt, die entsprechenden DIN-Normen über die CEN auf die europäische Ebene zu übertragen.

Um die rechtlichen Konsequenzen darzulegen, die sich für den Rettungsdienst aus dem Binnenmarkt ergeben, ist im Auftrag des BMV, auf Anregung der Bundesländer, ein Gutachten erarbeitet und mit den Bundesländern erörtert worden.

5. Schlußfolgerungen

In den alten Bundesländern hat das System des Rettungsdienstes — auch gemessen am internationalen Stand — einen hohen Leistungsstandard erreicht. Der organisatorische Aufbau und die finanzielle Absicherung sind weitgehend abgeschlossen, das Qualitätsniveau bei der Versorgung von Notfällen steigt zunehmend. Ziel der weiteren Arbeit wird es sein, dieses hohe Leistungsniveau für die Zukunft zu sichern und weiter zu optimieren, um trotz steigender Anforderungen an das Rettungsdienstsystem noch mehr Menschenleben retten zu können. In einzelnen Teilbereichen sind Weiterentwicklungen nötig und möglich, wie z. B.

- Weiterentwicklung der Qualifikation des Personals im Rettungsdienst, d. h. Ärzte und nichtärztliches Personal müssen vorgegebene Ausbildungskriterien erfüllen. Dabei sollten ehrenamtliche Helfer und Zivildienstleistende angemessen integriert werden.
- Reduzierung der Fehleinsatzquoten des bodengebundenen Rettungsdienstes und der Luftrettung durch einsatztaktische Maßnahmen.
- bessere Koordination des Übergangs vom Rettungsdienst zum Krankenhaus.

In den neuen Bundesländern gilt es, den Aufbau eines äquivalenten Rettungssystems weiter zu forcieren.

Wesentliche Voraussetzung hierfür ist die Schaffung von Rechtsgrundlagen (Erlaß eigener Rettungsdienstgesetze) durch die Länder und die Bildung von Rettungsdienstbereichen.

Technische Grundlage für einen funktionierenden Rettungsdienst sind wirksame und zuverlässige Kommunikationseinrichtungen. Der interne wie auch der

externe Informationsfluß muß über leistungsfähige Kommunikationssysteme reibungslos ablaufen.

Dazu sind neben der Modernisierung und dem flächendeckenden Ausbau des öffentlichen Telefonnetzes die Standorte für die zentralen Leitstellen festzulegen und für den Betrieb vorzubereiten.

Die Neuorganisation des Rettungsdienstes und die neuen Notrufnummern in den neuen Bundesländern sollte durch eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Die hier zu leistende Informations- und Aufklärungsarbeit sollte von den beteiligten Institutionen landesweit geplant und umgesetzt werden. Lokale oder regionale Aktionen könnten die landesweiten Aktivitäten unterstützen. Ziel all dieser Maßnahmen ist es, die Bevölkerung mit dem neuen Rettungssystem vertraut zu machen, damit Verunsicherungen und Reibungsverluste nach Möglichkeit von vornherein vermieden werden.

Ziel der Anpassung des Rettungsdienstsystems der neuen Länder an das bewährte System der alten Bundesländer ist die Schaffung der Chancengleichheit bei der Notfallversorgung im gesamten Bundesgebiet.

Die Tendenz der sinkenden Hilfsbereitschaft, besonders in den alten Bundesländern, als ein gesellschaftliches Problem sollte alle Verantwortlichen gerade auf dem Gebiet der Ersten Hilfe zu gemeinsamen Aktivitäten veranlassen. Durch gezielte Aufklärungsarbeit soll erreicht werden, daß die Bevölkerung auf freiwilliger Basis eher bereit ist, durch sachgerechte Hilfe die Überlebenschancen von Verkehrsunfallverletzten und anderen Notfallpatienten zu erhöhen.

Um die Effizienz des Rettungsdienstes weiter zu verbessern, sind auch künftig wissenschaftliche Untersuchungen, wie z. B. Wirtschaftlichkeitsanalysen oder die Anwendung des „Simulationsmodells Rettungswesen“, notwendig.

Damit jedem Verunglückten über Ländergrenzen hinweg möglichst große Chancen der Rettung geboten werden können, sind europaweit vergleichbare Standards des Rettungsdienstes anzustreben.

III. Anlagen zum Unfallverhütungsbericht 1991

Anlage 1.1

Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1970 bis 1990 (alte Bundesländer)

Jahr	Polizeilich erfaßte Unfälle				Verunglückte		
	insgesamt	darunter mit Personenschaden			insgesamt	Tödlich Verunglückte	Verletzte
		zusammen	mit tödl. Verunglückten	mit Verletzten			
1970	1 392 007	377 610	17 472	360 138	550 988	19 193	531 795
1975	1 264 567	337 732	13 544	324 188	472 667	14 870	457 797
1980	1 684 604	379 235	11 911	367 324	513 504	13 041	500 463
1981	1 678 497	362 617	10 632	351 985	487 618	11 674	475 944
1982	1 629 089	358 693	10 581	348 112	478 796	11 608	467 188
1983	1 692 934	374 107	10 640	363 467	500 942	11 732	489 210
1984	1 780 818	359 485	9 304	350 181	476 232	10 199	466 033
1985	1 840 295	327 745	7 678	320 067	430 495	8 400	422 095
1986	1 935 595	341 921	8 139	333 782	452 165	8 948	443 217
1987	1 977 501	325 519	7 260	318 259	432 589	7 967	424 622
1988	2 022 648	342 299	7 464	334 835	456 436	8 213	448 223
1989	1 997 787	343 604	7 334	336 270	457 392	7 995	449 397
1990	2 010 575	340 043	7 089	332 954	456 064	7 906	448 158
1991	1 951 021	320 788	—	—	427 571	7 515	420 056

Anlage 1.2

Kraftfahrzeugbestand und Bevölkerung 1970 bis 1990 (alte Bundesländer)

Jahr	Bestand an Kraftfahrzeugen ¹⁾ am 1. Juli				Bevölkerung in 1000
	insgesamt	darunter			
		motorisierte Zweiräder	Personenkraftwagen	Güterkraftfahrzeuge	
1970	17 987 430	378 604	13 941 079	1 119 132	60 651
1975	22 935 265	454 811	17 898 422	1 244 476	61 829
1980	29 942 757	738 180	23 191 616	1 448 310	61 566
1981	29 737 861	879 969	23 730 559	1 486 743	61 682
1982	30 260 799	1 078 114	24 104 523	1 479 209	61 638
1983	30 837 900	1 242 982	24 580 498	1 475 393	61 423
1984	31 457 303	1 355 559	25 217 787	1 487 120	61 175
1985	32 091 256	1 406 869	25 844 520	1 502 030	61 024
1986	33 025 248	1 411 714	26 917 423	1 537 316	61 066
1987	33 890 748	1 391 092	27 908 157	1 576 966	61 077
1988	34 822 022	1 372 070	28 878 220	1 626 077	61 450
1989	35 706 949	1 378 528	29 755 447	1 685 815	61 715
1990	36 702 727	1 413 674	30 684 811	1 770 571	62 679
1991	37 403 674	1 480 489	31 321 733	—	—

¹⁾ Mit amtll. Kennzeichen

Anlage 1.3

**Unfallkennzahlen für Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte 1970—1990
(alte Bundesländer)**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte
	je 1000 Kraftfahrzeuge				je 1 Mill. Einwohner				je 1000 Unfälle mit Personenschaden		
1970	211,7	308,9	10,8	298,1	6 226	9 085	316	8 768	1 459	50,8	1 408
1975	147,3	206,1	6,5	199,6	5 462	7 645	241	7 404	1 400	44,0	1 356
1980	129,8	175,7	4,5	171,2	6 160	8 341	212	8 129	1 354	34,4	1 320
1981	122,0	164,0	3,9	160,0	5 879	7 905	189	7 716	1 345	32,2	1 313
1982	118,5	158,2	3,9	154,4	5 819	7 768	188	7 580	1 335	32,4	1 302
1983	121,3	162,4	3,8	158,6	6 091	8 156	191	7 965	1 339	31,4	1 308
1984	114,3	151,4	3,2	148,1	5 876	7 785	167	7 618	1 325	28,4	1 296
1985	102,1	134,1	2,6	131,5	5 372	7 055	138	6 917	1 314	25,6	1 288
1986	103,5	136,9	2,7	134,2	5 599	7 405	147	7 258	1 322	26,2	1 296
1987	96,0	127,6	2,4	125,3	5 330	7 083	130	6 952	1 329	24,5	1 304
1988	98,3	131,1	2,4	128,7	5 570	7 428	134	7 294	1 333	24,0	1 309
1989	96,2	128,1	2,2	125,9	5 568	7 411	130	7 282	1 331	23,3	1 308
1990	92,6	124,3	2,2	122,1	5 425	7 276	126	7 150	1 341	23,3	1 318

Anlage 1.4

**Unfälle mit Personenschaden
bezogen auf die Fahrleistung
(alte Bundesländer)**

Jahr	Fahrleistung in Mrd. Kfz.-km	Unfälle mit Personenschaden je 1 Mio. Kfz.-km	Tödlich Verunglückte je 1 Mrd. Kfz.-km
1970	234,2	1,612	82,0
1975	280,2	1,205	53,1
1980	342,0	1,109	38,1
1981	328,2	1,105	35,6
1982	340,2	1,054	34,1
1983	350,8	1,066	33,4
1984	360,8	0,996	28,3
1985	361,5	0,907	23,2
1986	385,8	0,886	23,2
1987	406,6	0,801	19,6
1988	427,4	0,801	19,2
1989	438,5	0,784	18,2
1990	458,5	0,742	17,2
1991 *) ...	470,7	0,682	16,0

*) 1991 vorläufige Schätzung

Quellen: Statistisches Bundesamt
Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung

Anlage 1.5

**Straßenverkehrsunfälle und Verunglückte 1970 bis 1990
(ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)**

Jahr	Polizeilich erfaßte Unfälle				Verunglückte		
	insgesamt ¹⁾	darunter mit Personenschaden			insgesamt	Tödlich Verunglückte ²⁾	Verletzte
		zusammen	mit tödl. Verunglückten	mit Verletzten			
1970	52 207	36 752	48 376	2 139	46 237
1975	54 997	37 450	49 141	2 141	47 000
1980	50 972	33 437	1 859	31 578	42 462	2 009	40 453
1981	50 067	33 309	1 824	31 485	42 192	1 961	40 231
1982	48 939	33 777	1 735	32 042	42 772	1 842	40 930
1983	49 215	33 713	1 701	32 012	42 641	1 821	40 820
1984	47 160	34 038	1 732	32 306	43 015	1 842	41 173
1985	45 809	32 525	1 557	30 968	40 971	1 670	39 301
1986	45 203	32 443	1 540	30 903	40 880	1 672	39 208
1987	44 701	31 087	1 419	29 668	39 187	1 531	37 656
1988	46 804	32 888	1 527	31 361	41 170	1 649	39 521
1989	48 101	33 762	1 626	32 136	42 821	1 784	41 037
1990	85 150	49 307	2 732	46 575	65 913	3 140	62 773
1991	353 447	63 659	—	—	87 313	3 733	83 580

¹⁾ Bis 1983 Unfälle mit Personenschaden oder Sachschaden über 300 Mark; ab 1984 Unfälle mit Personenschaden oder Sachschaden über 800 Mark, ab 1991 alle polizeilich erfaßten Unfälle.

²⁾ Bis 1977: innerhalb 72 Stunden Gestorbene; ab 1978: innerhalb 30 Tagen Gestorbene.

Anlage 1.6

**Kraftfahrzeugbestand und Bevölkerung 1970 bis 1990
(ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)**

Jahr	Bestand an Kraftfahrzeugen am 30. September				Bevölkerung ³⁾ in 1000
	insgesamt ¹⁾	darunter			
		Motorzweiräder ¹⁾	Personenkraftwagen	Güterkraftfahrzeuge ²⁾	
1970	2 973 379	1 374 006	1 159 778	228 885	17 058
1975	3 777 192	1 362 741	1 880 478	300 647	16 850
1980	4 612 427	1 304 602	2 677 703	348 410	16 737
1981	4 756 916	1 303 975	2 811 976	356 688	16 736
1982	4 866 404	1 302 003	2 921 574	356 060	16 697
1983	4 966 791	1 306 788	3 019 875	352 797	16 699
1984	5 119 268	1 315 207	3 157 077	355 337	16 671
1985	5 282 239	1 319 186	3 306 230	360 821	16 644
1986	5 452 509	1 321 832	3 462 184	367 449	16 624
1987	5 616 583	1 330 814	3 600 450	375 619	16 641
1988	5 768 174	1 318 574	3 743 554	389 441	16 666
1989	5 958 312	1 327 111	3 898 895	407 086	16 614
1990	6 902 755	1 310 971	4 817 001	438 112	16 247

¹⁾ Ohne Kleinkrafträder.

²⁾ Lastkraftwagen, Spezial-Kfz.

³⁾ Mittlere Bevölkerung (1990: Stand 30. Juni).

**Unfallkennzahlen für Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte 1970 bis 1990
(ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte	Unfälle mit Personenschaden	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte	Verunglückte	Tödlich Verunglückte	Verletzte
	je 10 000 Kraftfahrzeuge				je 1 Mill. Einwohner				je 1000 Unfälle mit Personenschaden		
1970	123,6	162,7	7,2	155,5	2 155	2 836	125	2 711	1 316	58,2	1 258
1975	99,1	130,1	5,7	124,4	2 223	2 916	127	2 789	1 312	57,2	1 255
1980	72,5	92,1	4,4	87,7	1 998	2 537	120	2 417	1 270	60,1	1 210
1981	70,0	88,7	4,1	84,6	1 990	2 521	117	2 404	1 267	58,9	1 208
1982	69,4	87,9	3,8	84,1	2 023	2 562	110	2 452	1 266	54,5	1 212
1983	67,9	85,9	3,7	82,2	2 019	2 554	109	2 445	1 265	54,0	1 211
1984	66,5	84,0	3,6	80,4	2 042	2 580	110	2 470	1 264	54,1	1 210
1985	61,6	77,6	3,2	74,4	1 954	2 462	100	2 361	1 260	51,3	1 208
1986	59,5	75,0	3,1	71,9	1 952	2 459	101	2 358	1 260	51,5	1 209
1987	55,3	69,8	2,7	67,0	1 868	2 355	92	2 263	1 261	49,2	1 211
1988	57,0	71,4	2,9	68,5	1 973	2 470	99	2 371	1 252	50,1	1 202
1989	56,7	71,9	3,0	68,9	2 032	2 577	107	2 470	1 268	52,8	1 215
1990	71,4	95,5	4,5	90,9	3 035	4 057	193	3 864	1 337	63,7	1 273

Anlage 1.8

**Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslage 1980 bis 1990
(alte Bundesländer)**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Davon mit		Verunglückte		
		tödlich Verunglückten	Verletzten	insgesamt	tödlich Verunglückte	Verletzte
Innerhalb und außerhalb von Ortschaften						
1980	379 235	11 911	367 324	513 504	13 041	500 463
1981	362 617	10 632	351 985	487 618	11 674	475 944
1982	358 693	10 581	348 112	478 796	11 608	467 188
1983	374 107	10 640	363 467	500 942	11 732	489 210
1984	359 485	9 304	350 181	476 232	10 199	466 033
1985	327 745	7 673	320 067	430 495	8 400	422 095
1986	341 921	8 139	333 782	452 165	8 948	443 217
1987	325 519	7 260	318 259	432 589	7 967	424 622
1988	342 299	7 464	334 835	456 436	8 213	448 223
1989	343 604	7 334	336 270	457 392	7 995	449 397
1990	340 043	7 089	332 954	456 064	7 906	448 158
Innerhalb von Ortschaften						
1980	261 302	4 943	256 359	328 780	5 124	323 656
1981	252 382	4 379	248 003	315 547	4 568	310 979
1982	248 329	4 200	244 129	309 053	4 359	304 694
1983	258 115	4 131	253 984	321 949	4 277	317 672
1984	248 596	3 618	244 978	306 965	3 732	303 233
1985	225 626	2 830	222 796	275 559	2 915	272 644
1986	232 119	2 989	229 130	284 428	3 107	281 321
1987	218 197	2 578	215 619	268 588	2 665	265 923
1988	225 530	2 487	223 043	277 382	2 571	274 811
1989	224 770	2 384	222 386	275 741	2 442	273 299
1990	218 177	2 120	216 057	267 848	2 205	265 643
Außerhalb von Ortschaften ohne Autobahnen						
1980	101 701	6 284	95 417	158 817	7 113	151 704
1981	95 131	5 564	89 567	147 724	6 309	141 415
1982	95 591	5 707	89 884	146 283	6 446	139 837
1983	100 207	5 756	94 451	153 491	6 577	146 914
1984	95 173	5 079	90 094	144 286	5 759	138 527
1985	87 609	4 318	83 291	132 122	4 816	127 306
1986	92 596	4 508	88 088	140 480	5 078	135 402
1987	89 343	4 101	85 242	135 689	4 608	131 081
1988	96 240	4 359	91 881	146 568	4 928	141 640
1989	97 683	4 289	93 394	147 597	4 775	142 322
1990	97 559	4 191	93 368	148 153	4 765	143 388
auf Autobahnen						
1980	16 232	684	15 548	25 907	804	25 103
1981	15 104	689	14 415	24 347	797	23 550
1982	14 773	674	14 099	23 460	803	22 657
1983	15 785	753	15 032	25 502	878	24 624
1984	15 716	607	15 109	24 981	708	24 273
1985	14 510	530	13 980	22 814	669	22 145
1986	17 206	642	16 564	27 257	763	26 494
1987	17 979	581	17 398	28 312	694	27 618
1988	20 529	618	19 911	32 486	714	31 772
1989	21 151	661	20 490	34 054	778	33 276
1990	24 307	778	23 529	40 063	936	39 127

**Unfälle mit Personenschaden und Verunglückte nach Ortslage 1980 bis 1990
(ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)**

Jahr	Unfälle mit Personenschaden	Davon mit		Verunglückte		
		tödlich Verunglückten	Verletzten	insgesamt	tödlich Verunglückten	Verletzte
Innerhalb und außerhalb von Ortschaften						
1980	33 437	1 859	31 578	42 462	2 009	40 453
1981	33 309	1 824	31 485	42 192	1 961	40 231
1982	33 777	1 735	32 042	42 772	1 842	40 930
1983	33 713	1 701	32 012	42 641	1 821	40 820
1984	34 038	1 732	32 306	43 015	1 842	41 173
1985	32 525	1 557	30 968	40 971	1 670	39 301
1986	32 443	1 540	30 903	40 880	1 672	39 208
1987	31 087	1 419	29 668	39 187	1 531	37 656
1988	32 888	1 527	31 361	41 170	1 649	39 521
1989	33 762	1 626	32 136	42 821	1 784	41 037
1990	49 307	2 732	46 575	65 913	3 140	62 773
Innerhalb von Ortschaften						
1980	22 996	980	22 016	27 746	1 007	26 739
1981	22 872	970	21 902	27 635	1 000	26 635
1982	23 418	919	22 499	28 331	938	27 393
1983	23 297	883	22 414	28 083	909	27 174
1984	23 678	856	22 822	28 375	877	27 498
1985	22 595	787	21 808	27 073	808	26 265
1986	22 758	819	21 939	27 334	846	26 488
1987	22 049	732	21 317	26 534	762	25 772
1988	23 290	780	22 510	27 789	814	26 975
1989	23 225	763	22 462	27 797	796	27 001
1990	31 994	1 096	30 898	39 176	1 156	38 020
Außerhalb von Ortschaften ohne Autobahnen						
1980	9 293	774	8 519	12 758	863	11 895
1981	9 270	750	8 520	12 630	831	11 799
1982	9 272	718	8 554	12 638	780	11 858
1983	9 342	721	8 621	12 723	796	11 927
1984	9 270	773	8 497	12 785	840	11 945
1985	8 832	685	8 147	12 011	754	11 257
1986	8 572	624	7 948	11 646	696	10 950
1987	8 028	603	7 425	10 938	655	10 283
1988	8 488	666	7 822	11 561	723	10 838
1989	9 034	704	8 330	12 454	767	11 687
1990	14 177	1 247	12 930	21 059	1 450	19 609
auf Autobahnen						
1980	1 148	105	1 043	1 958	139	1 819
1981	1 167	104	1 063	1 927	130	1 797
1982	1 087	98	989	1 803	124	1 679
1983	1 074	97	977	1 835	116	1 719
1984	1 090	103	987	1 855	125	1 730
1985	1 098	85	1 013	1 887	108	1 779
1986	1 113	97	1 016	1 900	130	1 770
1987	1 010	84	926	1 715	114	1 601
1988	1 110	81	1 029	1 820	112	1 708
1989	1 503	159	1 344	2 570	221	2 349
1990	3 136	389	2 747	5 678	534	5 144

Anlage 1.10

**Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 1980 bis 1990
(alte Bundesländer)**

Jahr	Insgesamt	Führer und Mitfahrer von									Fußgänger	Sonstige
		Mofas, Mopeds	Motorrädern	Personekraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	Güterkraftfahrzeuge	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	übrigen Kraftfahrzeugen	Kraftfahrzeugen zusammen	Fahrrädern		
Insgesamt												
1980	513 504	51 748	46 619	286 089	4 658	10 062	937	822	400 935	51 578	59 546	1 445
1981	487 618	42 844	52 371	265 047	4 714	9 329	996	985	376 286	54 298	55 726	1 308
1982	478 796	35 141	64 952	251 575	4 045	8 294	1 041	953	366 001	58 605	52 827	1 363
1983	500 942	31 107	70 509	269 191	4 194	8 072	966	1 043	385 082	62 482	52 089	1 289
1984	476 232	26 891	66 925	256 070	4 236	7 991	1 006	1 098	364 217	60 868	49 845	1 302
1985	430 495	22 578	57 621	230 146	4 206	7 659	817	1 043	324 070	60 026	45 181	1 218
1986	452 165	18 644	51 240	257 689	4 122	7 957	881	1 132	341 665	62 736	46 414	1 350
1987	432 589	15 840	39 889	261 121	4 320	7 934	915	1 161	331 180	56 620	43 382	1 407
1988	456 436	15 129	36 601	283 375	4 324	8 234	762	1 241	349 666	61 563	43 789	1 418
1989	457 392	13 752	33 900	285 137	4 264	8 073	840	1 418	347 384	67 085	41 448	1 475
1990	456 064	12 562	33 198	287 902	4 705	8 705	808	1 404	349 284	64 856	40 628	1 296
<i>davon:</i>												
<i>Tödlich Verunglückte</i>												
1980	13 041	765	1 232	6 440	43	210	46	28	8 764	1 142	3 095	40
1981	11 674	599	1 319	5 778	24	165	44	30	7 959	1 069	2 620	26
1982	11 608	534	1 453	5 609	22	195	52	37	7 902	1 085	2 594	27
1983	11 732	500	1 350	6 038	26	168	47	19	8 148	1 068	2 489	27
1984	10 199	342	1 206	5 129	34	152	43	23	6 929	979	2 266	25
1985	8 400	325	1 070	4 182	44	129	42	20	5 812	768	1 790	30
1986	8 948	259	973	4 599	15	129	41	33	6 049	819	2 049	31
1987	7 967	211	876	4 250	12	109	38	22	5 518	730	1 686	33
1988	8 213	221	793	4 513	23	137	23	17	5 727	734	1 732	20
1989	7 995	210	747	4 355	6	138	27	21	5 504	808	1 651	32
1990	7 906	170	769	4 558	13	145	27	22	5 704	711	1 459	32
<i>Verletzte</i>												
1980	500 463	50 983	45 387	279 649	4 615	9 852	891	794	392 171	50 436	56 451	1 405
1981	475 944	42 245	51 052	259 269	4 690	9 164	952	955	368 327	53 229	53 106	1 282
1982	467 188	34 607	63 499	245 966	4 023	8 099	989	916	358 099	57 520	50 233	1 336
1983	489 210	30 607	69 159	263 153	4 168	7 904	919	1 024	376 934	61 414	49 600	1 262
1984	466 033	26 549	65 719	250 941	4 202	7 839	963	1 075	357 288	59 889	47 579	1 277
1985	422 095	22 253	56 551	225 964	4 162	7 530	775	1 023	318 258	59 258	43 391	1 188
1986	443 217	18 385	50 267	253 090	4 107	7 828	840	1 099	335 616	61 917	44 365	1 319
1987	424 622	15 629	39 013	256 871	4 308	7 825	877	1 139	325 662	55 890	41 696	1 374
1988	448 223	14 908	35 808	278 862	4 301	8 097	739	1 224	343 939	60 829	42 057	1 398
1989	449 397	13 542	33 153	280 782	4 258	7 935	813	1 397	341 880	66 277	39 797	1 443
1990	448 158	12 392	32 429	283 344	4 692	8 560	781	1 382	343 580	64 145	39 169	1 264

Anlage 1.11

**Verunglückte nach Art der Verkehrsbeteiligung 1980 bis 1990
(ehemalige DDR bzw. neue Bundesländer)**

Jahr	Insgesamt	Führer und Mitfahrer von									Fußgänger	Sonstige
		Mofas, Mopeds	Motorrädern	Personekraftwagen	Kraftomnibussen, Obussen	Güterkraftfahrzeugen	landwirtschaftlichen Zugmaschinen	übrigen Kraftfahrzeugen	Kraftfahrzeugen zusammen	Fahrern		
Insgesamt												
1980	42 462	10 203	8 277	10 172	504	1 577	97	151	30 981	3 005	8 263	213
1981	42 192	10 435	8 341	10 029	401	1 500	73	132	30 911	3 023	8 038	220
1982	42 772	11 216	9 007	9 828	258	946	63	122	31 440	3 197	7 963	172
1983	42 641	10 993	8 675	10 336	315	1 010	77	108	31 514	3 312	7 642	173
1984	43 015	10 967	8 409	11 113	290	972	50	135	31 936	3 217	7 698	164
1985	40 971	10 410	7 911	10 449	343	1 053	51	101	30 318	3 051	7 378	224
1986	40 880	10 310	7 727	10 655	397	1 052	71	111	30 323	2 955	7 379	223
1987	39 187	9 048	7 392	10 578	292	1 064	59	130	28 563	3 043	7 321	260
1988	41 170	8 848	7 678	11 763	386	1 015	52	117	29 859	3 452	7 658	201
1989	42 821	8 886	7 863	13 397	297	1 082	68	123	31 716	3 688	7 236	181
1990	65 913	9 715	9 303	30 521	656	1 455	45	139	51 834	4 438	9 439	202
<i>davon:</i>												
<i>Tödlich Verunglückte</i>												
1980	2 009	291	343	475	6	59	7	4	1 185	196	625	3
1981	1 961	305	323	432	14	78	8	5	1 165	173	614	9
1982	1 842	288	333	381	5	55	1	10	1 073	176	591	2
1983	1 821	268	304	449	11	56	3	5	1 096	171	551	3
1984	1 842	283	278	483	6	63	2	6	1 121	169	550	2
1985	1 670	277	258	400	5	48	1	6	995	163	509	3
1986	1 672	264	233	449	14	42	7	9	1 018	145	499	10
1987	1 531	202	254	404	3	43	3	7	916	130	482	3
1988	1 649	192	262	451	13	48	4	3	973	164	507	5
1989	1 784	197	234	601	7	47	5	2	1 093	159	528	4
1990	3 140	214	290	1 698	10	66	4	2	2 284	197	654	5
<i>Verletzte</i>												
1980	40 453	9 912	7 934	9 697	498	1 518	90	147	29 796	2 809	7 638	210
1981	40 231	10 130	8 018	9 597	387	1 422	65	127	29 746	2 850	7 424	211
1982	40 930	10 928	8 674	9 447	253	891	62	112	30 367	3 021	7 372	170
1983	40 820	10 725	8 371	9 887	304	954	74	103	30 418	3 141	7 091	170
1984	41 173	10 684	8 131	10 630	284	909	48	129	30 815	3 048	7 148	162
1985	39 301	10 133	7 653	10 049	338	1 005	50	95	29 323	2 888	6 869	221
1986	39 208	10 046	7 494	10 206	383	1 010	64	102	29 305	2 810	6 880	213
1987	37 656	8 846	7 138	10 174	289	1 021	56	123	27 647	2 913	6 839	257
1988	39 521	8 656	7 416	11 312	373	967	48	114	28 886	3 288	7 151	196
1989	41 037	8 689	7 629	12 796	290	1 035	63	121	30 623	3 529	6 708	177
1990	62 773	9 501	9 013	28 823	646	1 389	41	137	49 550	4 241	8 785	197

Anlage 1.12

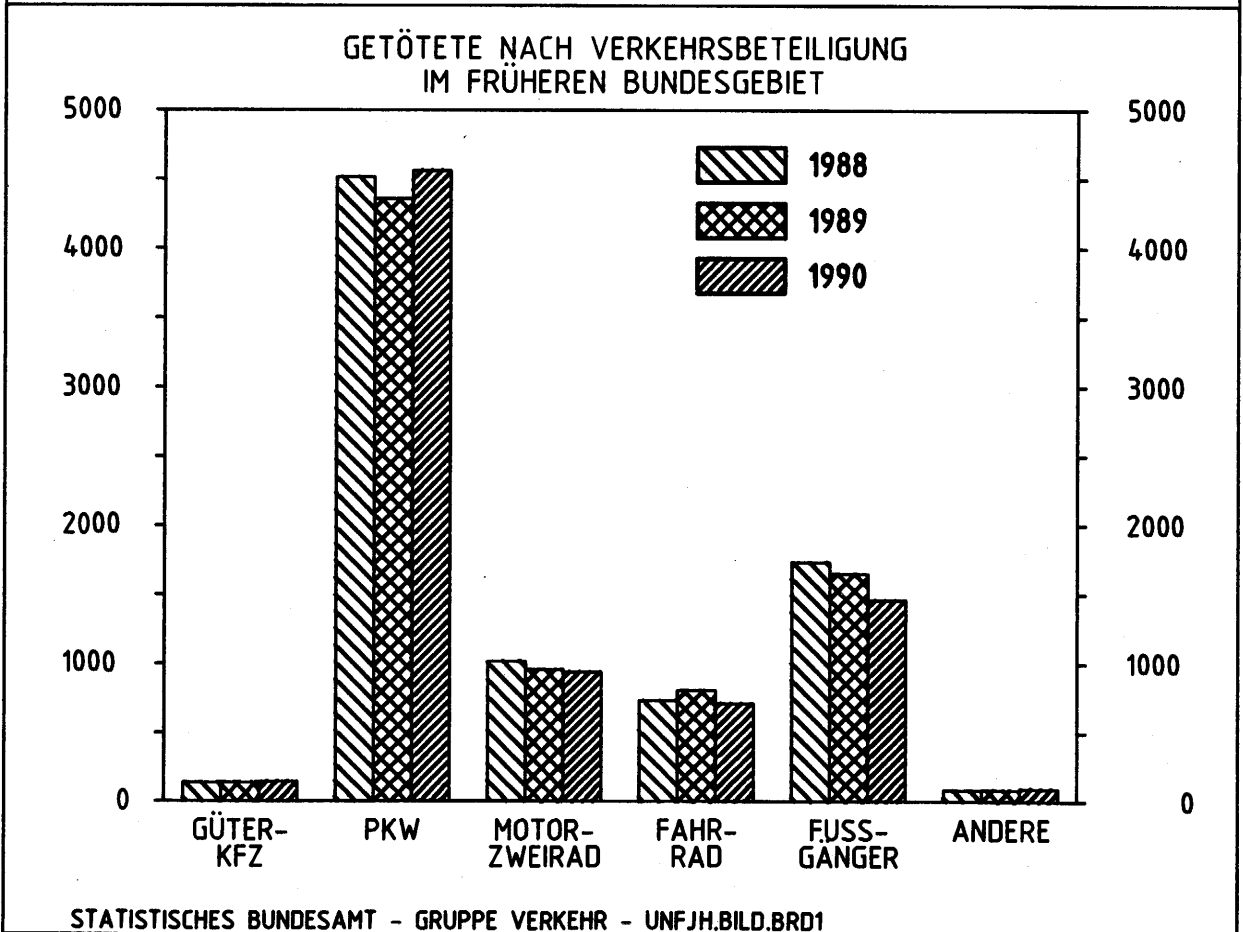
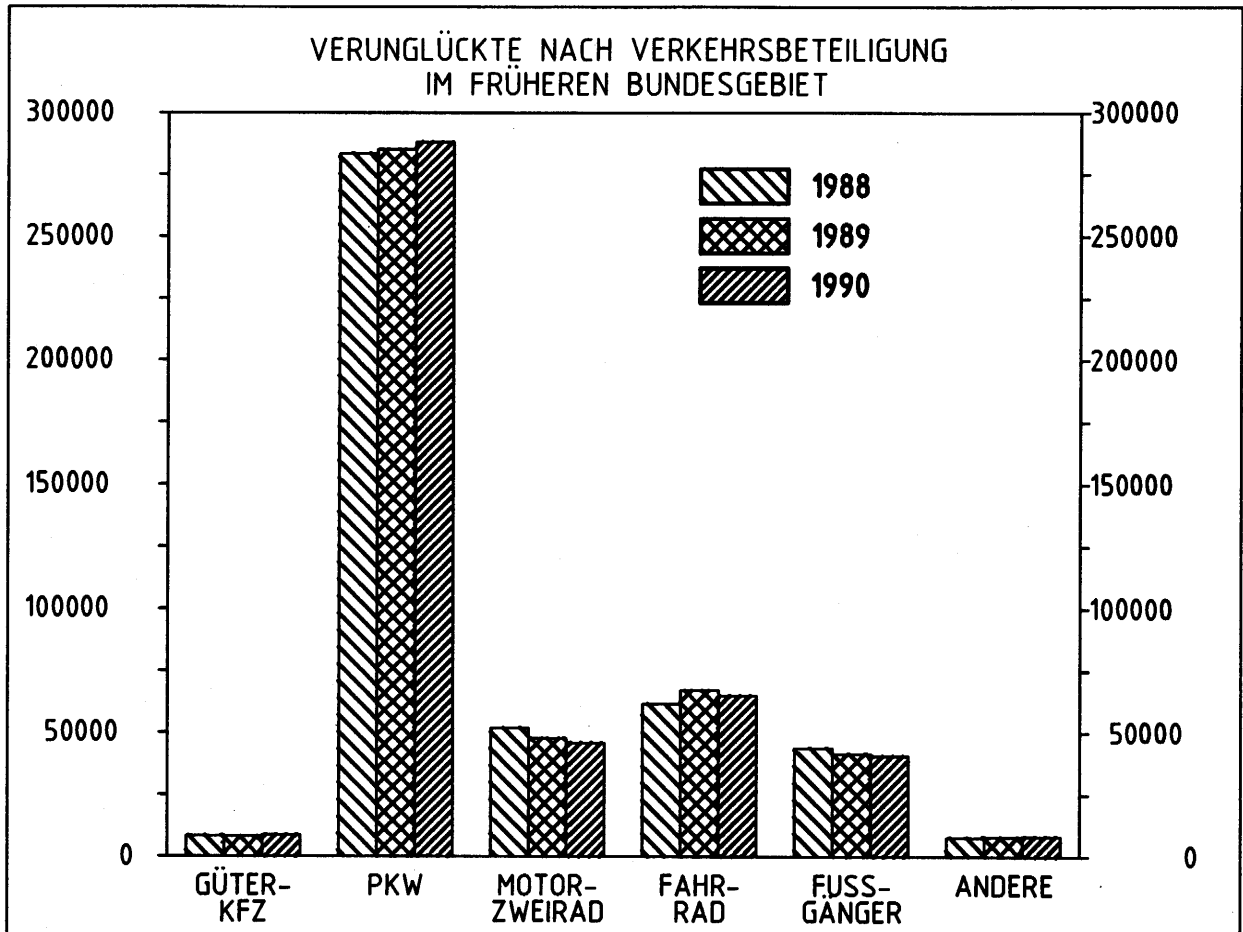
**Gurtanlagequoten von Pkw-Insassen und Sicherung von Kindern im Pkw (1991)
nach Bundesgebiet und Straßenarten**

	Autobahn		Landstraße		Innerorts		Querschnitt	
	West	Ost	West	Ost	West	Ost	West	Ost
Erwachsene								
Fahrer	99	98	96	96	92	93	96	96
Beifahrer	98	98	97	97	92	93	96	97
Fondinsassen	69	52	63	39	37	29	58	40
Gesamt	95	93	93	90	89	90	93	91
Kinder								
<i>Beifahrer</i>								
in Gurten	—	—	59	92	41	75	—	—
in KRS	—	—	41	0	55	4	—	—
Gesamt*)	100	93	100	92	96	79	99	91
Fondinsassen								
in Gurten	—	—	38	18	30	15	—	—
in KRS	—	—	27	9	26	17	—	—
Gesamt	63	39	65	27	56	32	63	29
Gesamt	65	42	69	31	64	38	67	33
davon in Gurten	—	—	40	23	32	22	37	23
in KRS	—	—	29	8	32	16	30	10

*) Kinder als Beifahrer machen in West 13 %, in Ost 8 % aller mitfahrenden Kinder aus

Quelle: BAST, Ref. U3

Bild 3



STATISTISCHES BUNDESAMT - GRUPPE VERKEHR - UNFJH.BILD.BRD1

Bild 4

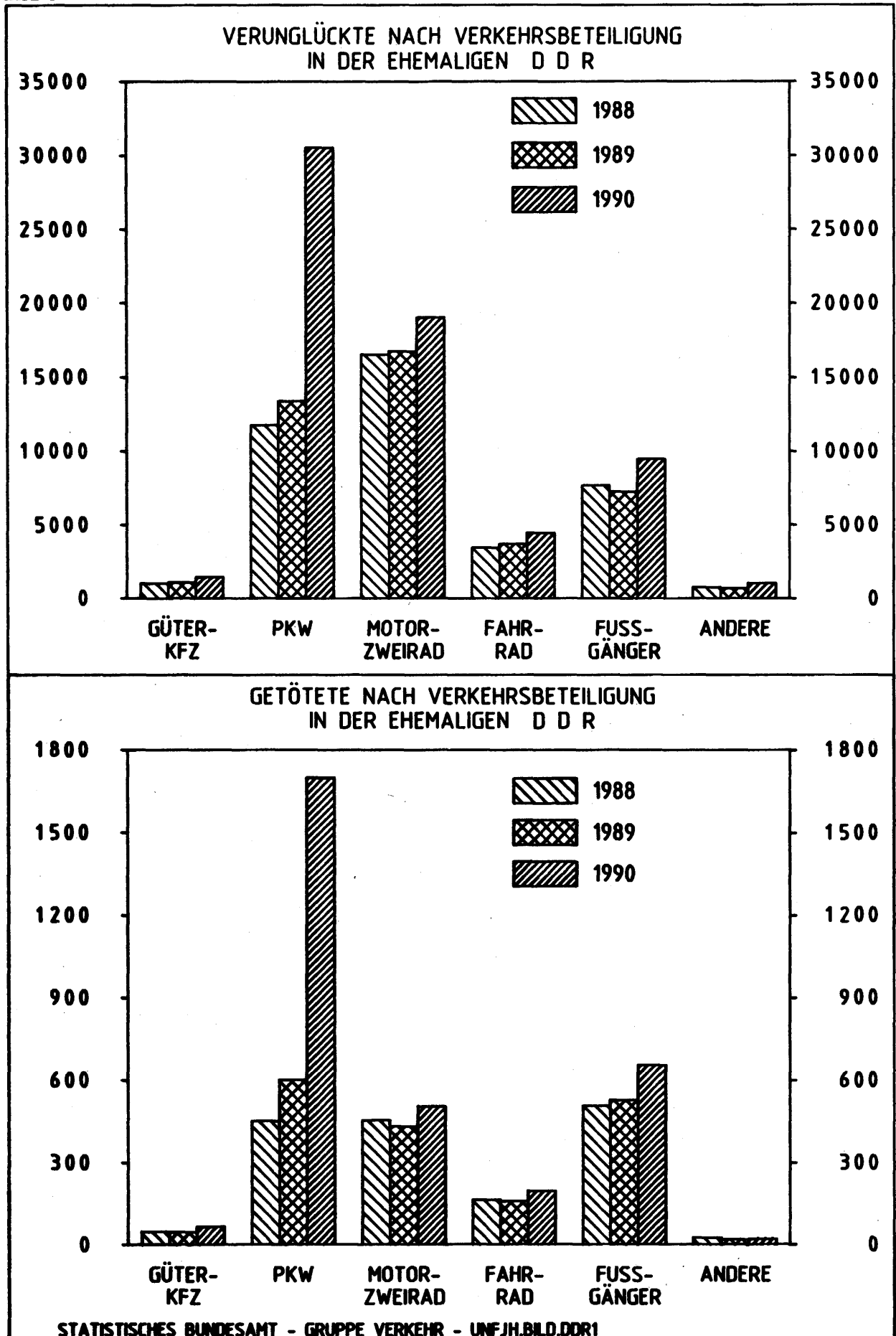


Bild 5

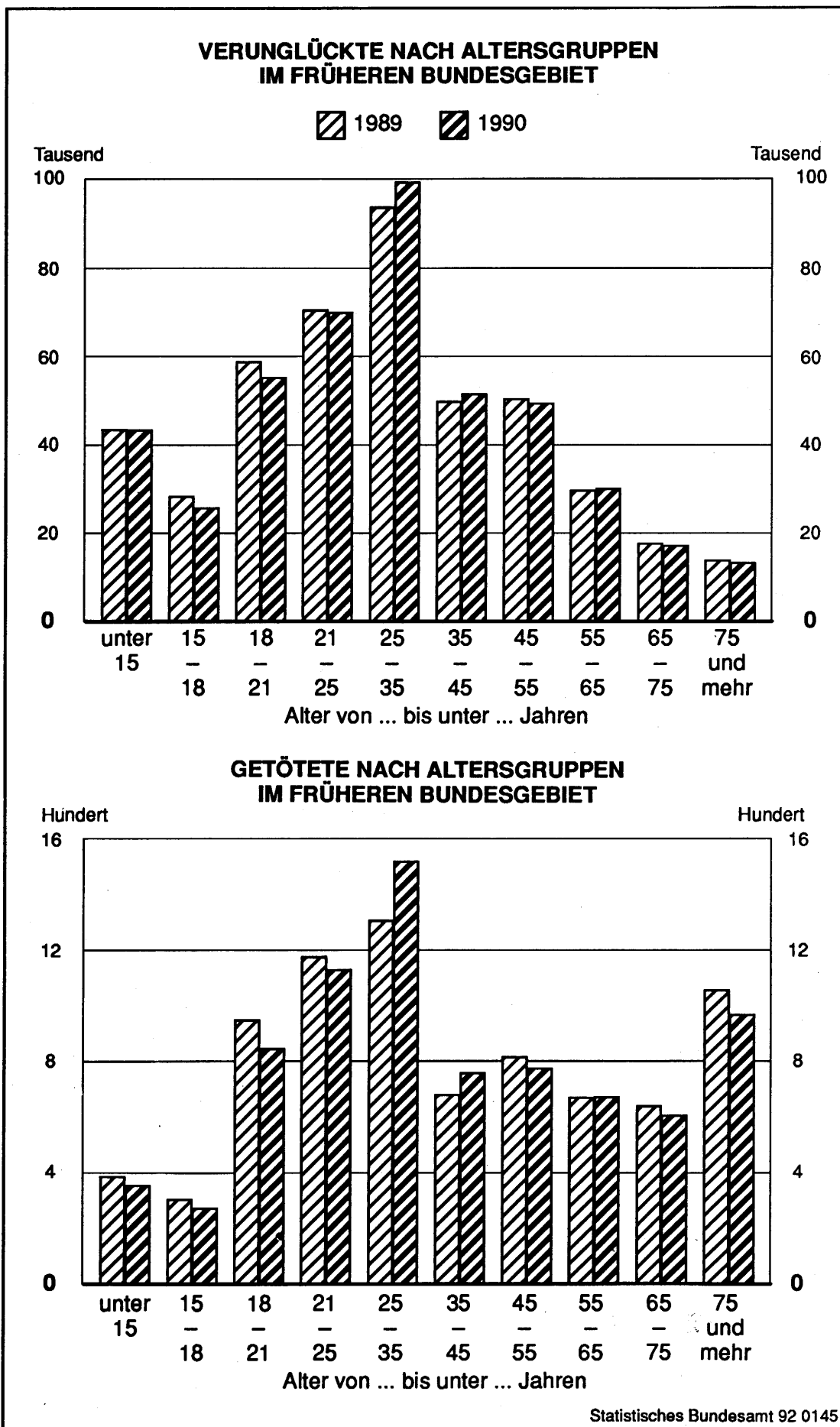
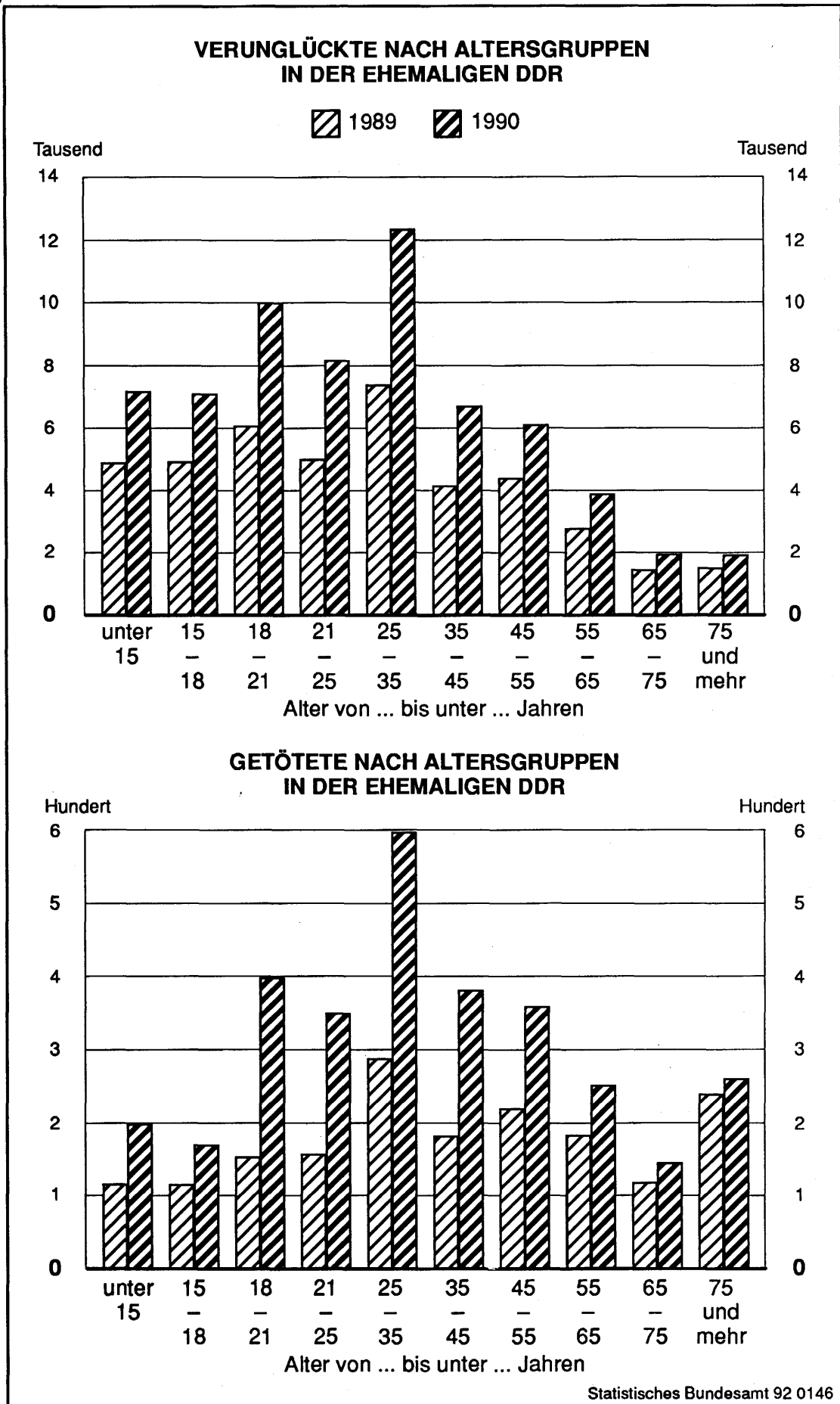


Bild 6



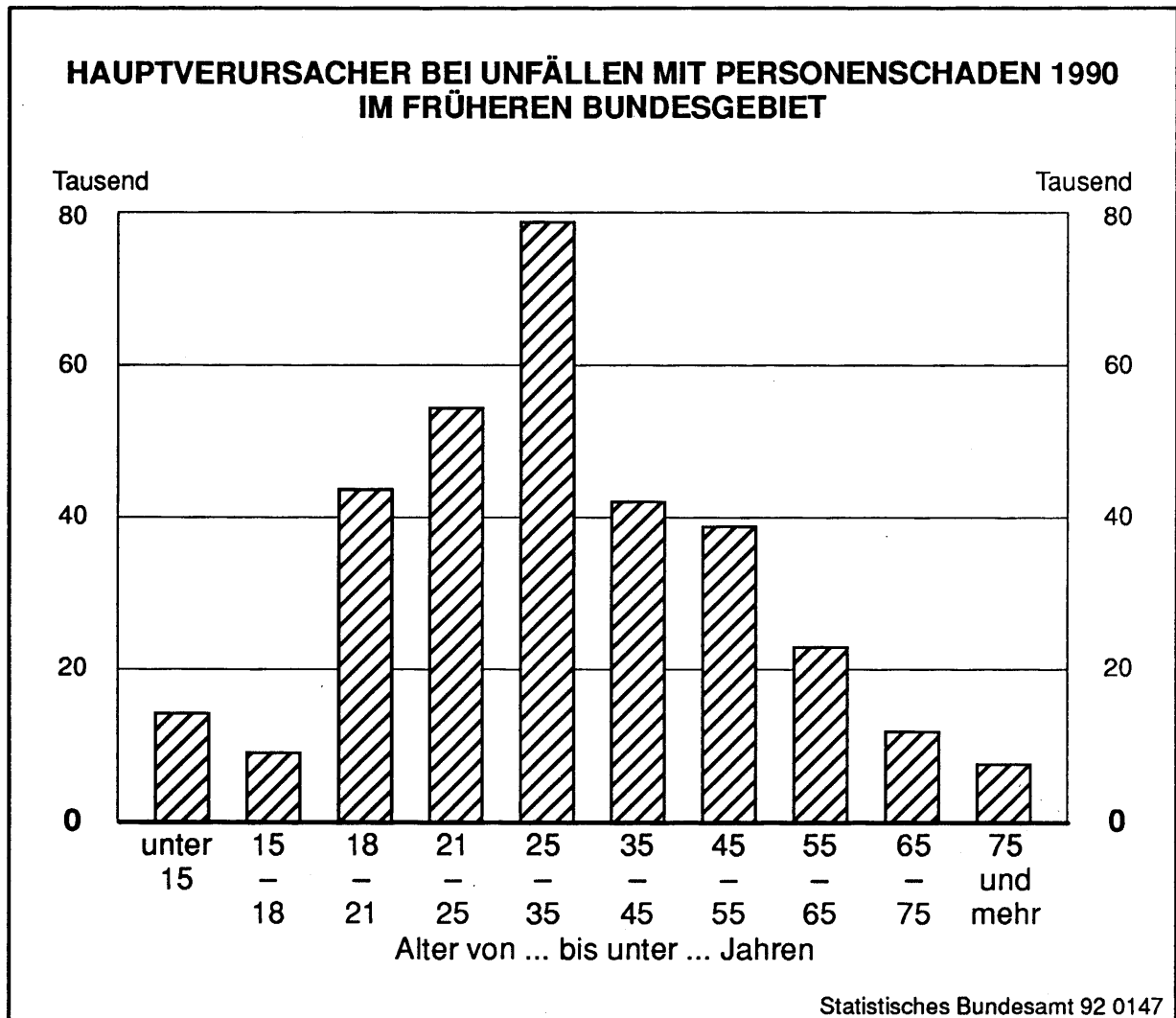
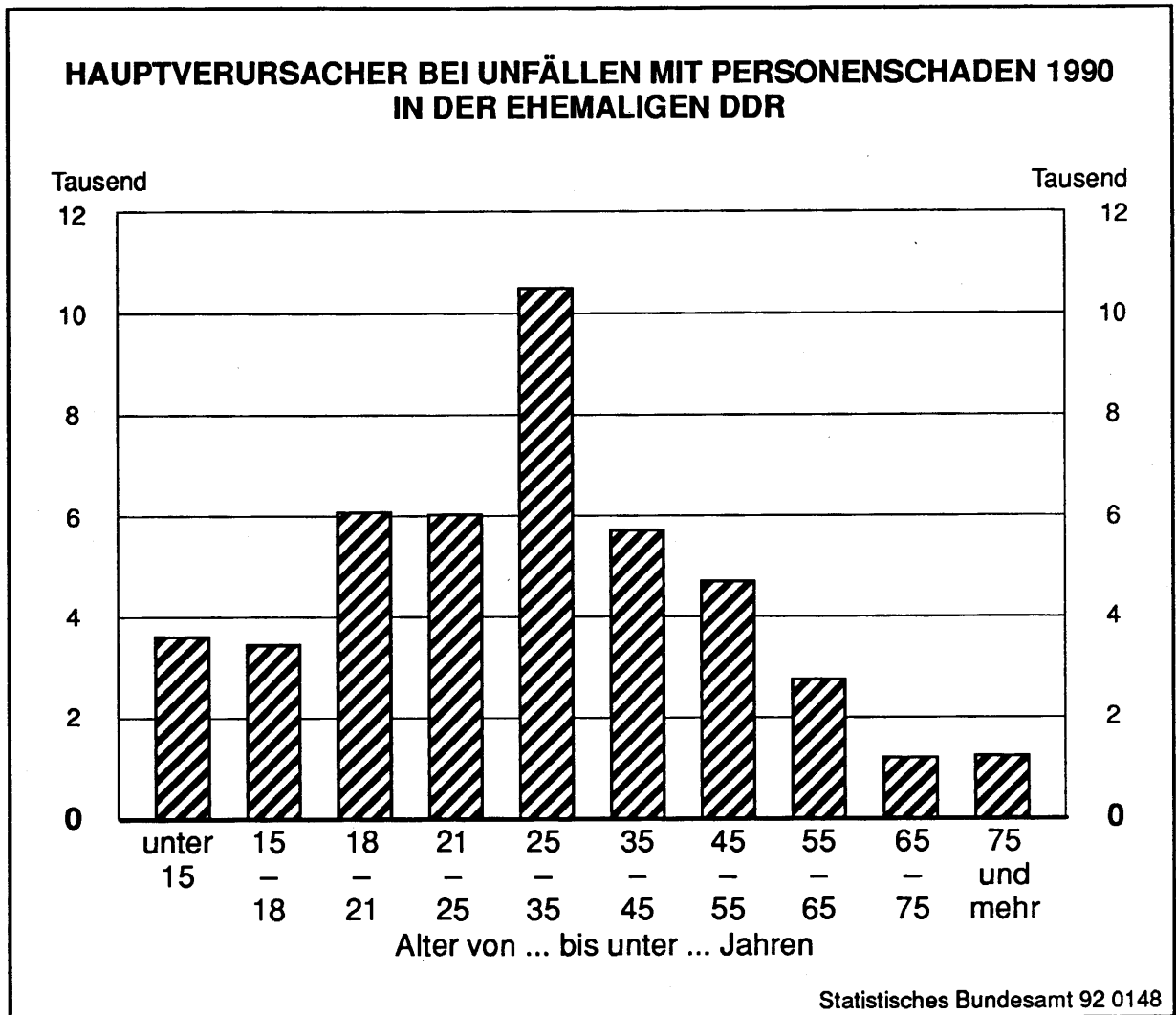









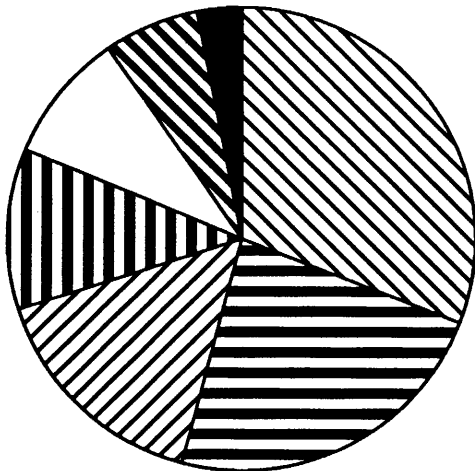
Bild 8



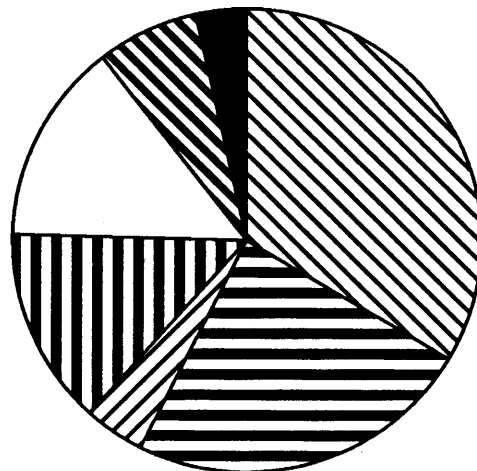
**FEHLVERHALTEN VON FAHRZEUGFÜHRERN BEI UNFÄLLEN
MIT PERSONENSCHADEN 1990**
Ausgewählte Ursachen der Hauptverursacher

- | | | |
|---|---|---|
|  Nicht angepaßte Geschwindigkeit |  Vorfahrtsfehler | |
|  Ungenügender Sicherheitsabstand |  Alkoholeinfluß | |
|  Falsche Straßenbenutzung |  Überholen |  Sonstige Ursachen |

FRÜHERES BUNDESGBIET



**EHEMALIGE DDR
(OHNE BERLIN – OST)**



Statistisches Bundesamt 92 0149

IV. Anlagen zur Übersicht Rettungswesen 1991

Anlage 2.0

Stand der Gesetzgebung (Rettungsdienstgesetze) in den Ländern

In den alten Bundesländern

Aufgrund der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes wurde in allen Bundesländern geprüft, ob und in welcher Form die landesrechtlichen Regelungen zum Rettungsdienst zu überarbeiten bzw. neu zu fassen sind. Die Übersicht gibt den Stand 30. April 1992 wieder.

Baden-Württemberg

Das novellierte Baden-Württembergische Gesetz über den Rettungsdienst vom 19. November 1991 (GBl. S. 713) ist seit dem 1. Januar 1992 in Kraft.

Bayern

Das Bayerische Gesetz zur Regelung von Notfallrettung, Krankentransport und Rettungsdienst (Bayerisches Rettungsdienstgesetz — BayRDG) vom 10. August 1990 (GVBl. S. 282, BayRS 215-5-1-I) ist seit dem 1. Januar 1991 in Kraft.

Berlin

Das Land Berlin wird ein Rettungsdienstgesetz erlassen.

Bremen

Das Gesetz liegt im Entwurf vor und soll voraussichtlich im Sommer 1992 verabschiedet werden.

Hamburg

Hamburg wird ein Rettungsdienstgesetz erlassen. Ein Entwurf befindet sich z. Z. in der parlamentarischen Beratung.

Hessen

Das Hessische Gesetz über den Rettungsdienst vom 18. Dezember 1990 (GVBl. I S. 725) ist am 1. Januar 1992 vollständig in Kraft getreten.

Niedersachsen

Das Niedersächsische Rettungsdienstgesetz vom 29. Januar 1992 (GVBl. S. 21) ist seit dem 1. Februar 1992 in Kraft.

Nordrhein-Westfalen

Das Gesetz über den Rettungsdienst in Nordrhein-Westfalen vom 26. November 1974 (GV. NW. S. 1481) ist am 1. Januar 1975 in Kraft getreten, zuletzt geändert durch Gesetz vom 24. November 1982 (GV. NW. S. 699/SGV. NW. 215).

Die Novellierung des RettG ist beabsichtigt. Mit dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes wird im Sommer 1992 gerechnet.

Rheinland-Pfalz

Das Gesetz über den Rettungsdienst sowie den Notfall- und Krankentransport (Rettungsdienstgesetz — RettDG —) in Rheinland-Pfalz vom 22. April 1991 (GVBl. S. 217) ist seit dem 1. Juli 1991 in Kraft.

Saarland

Das Gesetz über den Rettungsdienst im Saarland vom 24. März 1975 (AmtsBl. S. 545), in Kraft seit 1. Januar 1976, wird derzeit novelliert. Der Gesetzentwurf befindet sich in der externen Anhörung.

Schleswig-Holstein

Am 29. November 1991 wurde ein neues Rettungsdienstgesetz erlassen, welches am 1. Januar 1992 in Kraft trat (GVOBl. Schl.-H. 1991 S. 579).

Im Jahre 1992 wird eine Landesverordnung zur Durchführung des Rettungsdienstgesetzes erlassen.

In den neuen Bundesländern

Die neuen Bundesländer bereiten eigene Landesgesetze für den Rettungsdienst bis zum 31. Dezember 1992 vor. Sie sollen ab 1. Januar 1993 in Kraft gesetzt sein.

Mecklenburg-Vorpommern

Das Gesetz liegt im Entwurf vor und soll bis zum 31. Dezember 1992 verabschiedet sein.

Brandenburg

Das Brandenburgische Rettungsdienstgesetz ist vom Landtag im April 1992 verabschiedet worden. Es tritt mit seiner Verkündung in Kraft.

Sachsen-Anhalt

Der Gesetzentwurf befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung. Mit dem Erlaß des Gesetzes wird noch im Jahr 1992 gerechnet.

Sachsen

Das Gesetz liegt im Entwurf vor, befindet sich in der externen Anhörung. Mit dem Erlaß des Gesetzes wird noch im Jahr 1992 gerechnet.

Thüringen

Der Gesetzentwurf befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beratung. Mit dem Erlaß des Gesetzes wird noch im Jahr 1992 gerechnet.

Anlage 2.1**Leistungen des Rettungsdienstes in der Bundesrepublik Deutschland (Tabellen und Abbildungen)**

Der Bundesminister für Verkehr läßt seit mehreren Jahren in den alten Bundesländern eine kontinuierliche Untersuchung zur „Analyse des Leistungsniveaus“ im Rettungsdienst durchführen (vgl. hierzu auch Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1985, S. 125 ff., Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1987, S. 145 ff. und Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1989, S. 147 ff.). Ziel dieser Untersuchungen ist es, mit den Einsatzdaten, die aus 34 repräsentativ ausgewählten Rettungsdienstbereichen zur Verfügung gestellt und für das Gebiet der alten Bundesländer hochgerechnet werden, einen aussagefähigen Überblick über das Leistungsgeschehen im Rettungsdienst zu vermitteln. Seit 1985 werden die Erhebun-

gen vom Ingenieurbüro für Verkehrstechnik (IVT), Karlsruhe, durchgeführt. Ergänzt werden die Untersuchungsergebnisse durch Aussagen aus früheren Erhebungen, zum Beispiel den „Dokumentationsstudien Rettungsdienst und Krankentransport von 1973 bis 1981“ des Institutes für Rettungsdienst beim DRK. Zur besseren Vergleichbarkeit mit den vorangegangenen Unfallverhütungsberichten wird die Numerierung der Tabellen beibehalten.

In den neuen Bundesländern wurden erstmals im Jahr 1991 ähnliche Untersuchungen durchgeführt. Eine Hochrechnung (repräsentativ für das Gebiet der neuen Länder) war noch nicht möglich.

A. Ergebnisse aus den alten Bundesländern

Tabelle 1

Anzahl und Verteilung der Rettungsdienst-Einsätze nach Einsatzart¹⁾ (1985 bis 1991)

Einsatzart	1985		1987		1989		1991	
	Anzahl in 1000	Anteil %	Anzahl in 1000	Anteil %	Anzahl in 1000	Anteil %	Anzahl in 1000	Anteil %
Notfälle mit Notarzt	560	(32)	620	(35)	730	(38)	840	(39)
Notfälle ohne Notarzt	1 170	(68)	1 160	(65)	1 180	(62)	1 320	(61)
Notfälle insgesamt	1 730	29(100)	1 780	30(100)	1 910	31(100)	2 160	33(100)
Krankentransporte	4 240	71	4 140	70	4 260	69	4 370	67
Rettungsdienst- einsätze	5 970	100	5 920	100	6 170	100	6 530	100

¹⁾ Die Einsatzart (d. h. die Dringlichkeit des Rettungseinsatzes) wird in der Regel in der Rettungsleitstelle anhand des Meldebildes bestimmt.

noch Anlage 2.1

Bild 1

Anzahl der Notfalleinsätze (Gesamt, 1985 bis 1991)

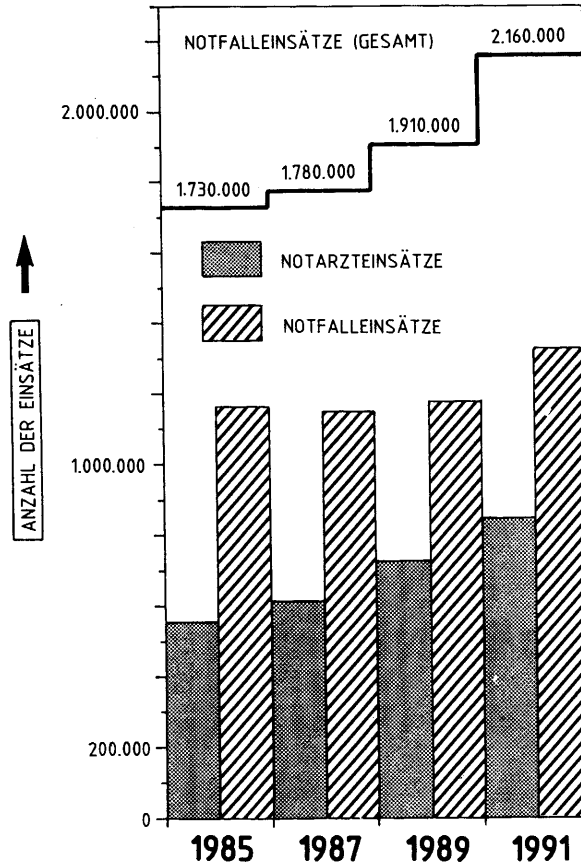
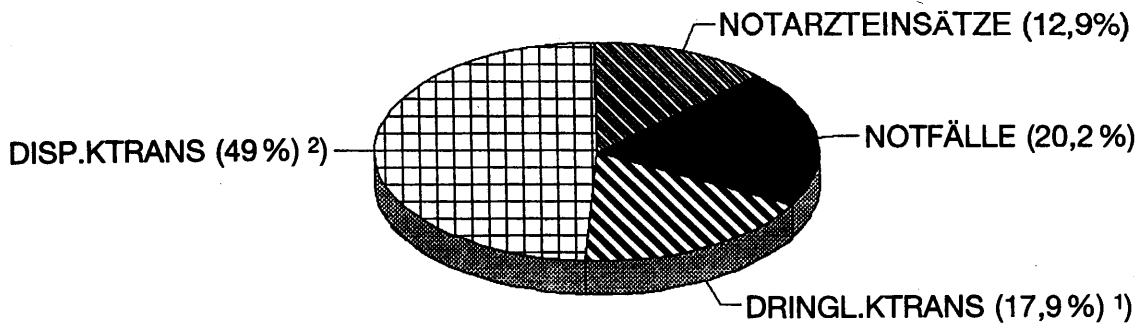


Bild 2

Einsätze nach Einsatzart



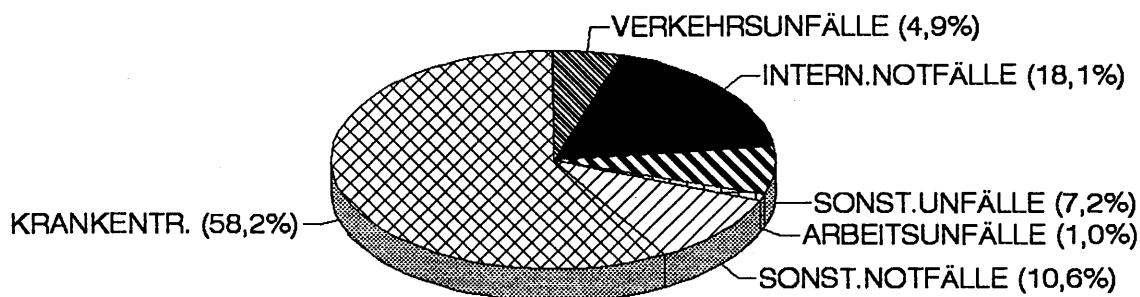
Gesamtzahl der Einsätze (hochgerechnet) = 6 530 000

1) Dringlicher Krankentransport = vorrangige Bedienung ist notwendig (akute Erkrankungen)

2) Disponibler Krankentransport = vorrangige Bedienung ist nicht notwendig

Bild 3

Einsätze nach Einsatzanlaß ¹⁾



Gesamtzahl der Einsätze (hochgerechnet) = 6 530 000

¹⁾ Der Einsatzanlaß beschreibt die Ursache für den Einsatz des Rettungsdienstes.

Tabelle 2

Struktur der Notfalleinsätze nach Einsatzanlaß und Umfang der Notarztversorgung (1991)

Einsatzanlaß	Notfälle		davon vom Notarzt versorgt		Notarzt- quote in %
	in 1000	Notfall- struktur	in 1000	Notarztein- satzstruktur	
	1	2	3	4	5 = 3:1
Verkehrsunfall	304	14,1	117	13,9	38,5
Arbeitsunfall	50	2,3	17	2,0	34,0
Sonstiger Unfall ¹⁾	308	14,2	56	6,6	18,2
Akute Erkrankung	1 008	46,7	533	63,4	52,9
Sonstiger Notfall ²⁾	490	22,7	117	14,1	23,9
Notfalleinsätze	2 160	100,0	840	100,0	38,9

¹⁾ Haus-, Sport-, Freizeitunfälle

²⁾ Verbrechen, Suicide, hilflose Personen, dringende Blut- und Organtransporte

noch Anlage 2.1

Bild 4

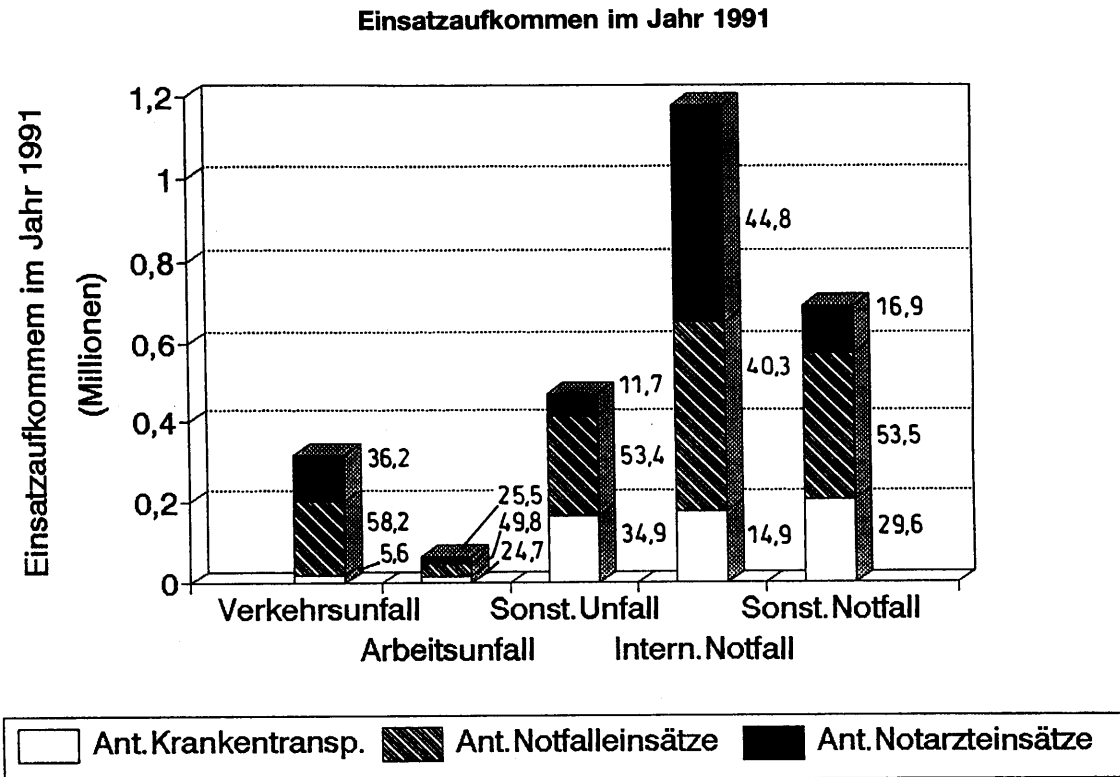
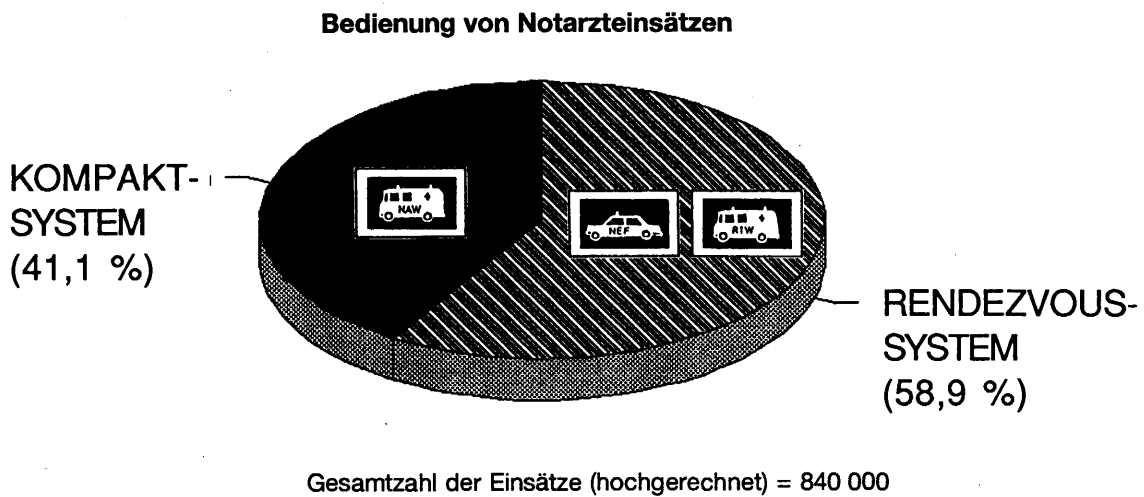


Bild 5



noch Anlage 2.1

Als Orientierungsgrößen für die Planung des Rettungsdienstes haben die Bundesländer Zeitrictwerte vorgegeben (Tabelle 3). Diese Tabelle dient zur Beurteilung der folgenden Ergebnisse der Leistungsanalyse.

Tabelle 3

Zeitrictwerte in den Bundesländern

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

1) Zeit zwischen Eingang der Notfallmeldung und Eintreffen am Unfallort in 95 % der Fälle zu erreichen.

2) Fahrzeit zum Notfallort.

3) Zeit zwischen Einsatzbefehl und Eintreffen am Notfallort.

4) Eintreffen der ärztlichen Hilfe nach Schadensereignis.

Tabelle 4

Eintreffzeiten¹⁾ für Notfall- und Notarzteinsätze (1991)
(kumulierte Werte)

	bis 2 Minuten %	bis 5 Minuten %	bis 7 Minuten %	bis 10 Minuten %	bis 15 Minuten %	bis 20 Minuten %	Mittel- wert in Minuten
Notfall ohne Notarzt	7,1	42,9	64,6	81,2	92,4	96,0	7,9
Notfall mit Notarzt	4,8	31,6	53,3	74,8	91,2	96,1	8,8
alle Notfälle	6,2	38,5	60,2	78,7	91,9	96,1	8,3

1) Zeitspanne zwischen Eingang der Meldung in der Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des Rettungsmittels am Einsatzort.

Tabelle 5

Eintreffzeiten für Verkehrsunfälle und akute Erkrankungen (1991)
(kumulierte Werte)

	bis 2 Minuten %	bis 5 Minuten %	bis 7 Minuten %	bis 10 Minuten %	bis 15 Minuten %	bis 20 Minuten %	Mittel- wert in Minuten
Verkehrsunfälle	8,0	40,3	59,2	77,7	92,6	96,6	8,1
Akute Erkrankungen	5,1	31,8	51,7	72,0	88,3	94,5	9,3

noch Anlage 2.1

Tabelle 6

**Verhältnis von Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) zu Krankentransporten
in % (1973 bis 1991)**

	1973/74	1977	1979	1981	1982 ¹⁾	1985 ¹⁾	1987	1989	1991
Notfalleinsätze	31	29	22	27	30	29	30	31	33
Krankentransporte	69	71	78	73	70	71	70	69	67

¹⁾ Erhebungsverfahren geändert

Tabelle 7

Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) in % (1973 bis 1991)

	1973/74	1977	1979	1981	1982 [*]	1985 [*]	1987	1989	1991
1. Verkehrsunfälle	27,2	18,6	17,6	17,2	—	15,7	15,7	16,1	14,1
2. Arbeits- und Betriebsunfälle	9,1	6,0	5,5	5,6	—	2,7	3,0	3,0	2,3
3. Haus- und Sportunfälle ..	13,2	14,8	13,6	12,8	—	15,3	15,6	14,7	14,2
4. Akute Erkrankungen (intern. Notf.)	27,9	32,5	32,7	32,3	—	47,4	46,6	43,4	46,7
5. Suicide und Verbrechen .	4,4	5,7	5,2	4,9	—	—	—	—	—
6. Andere Notfälle, Sonstiges	18,2	22,4	25,4	27,2	—	18,9	19,1	22,8	22,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	—	100,0	100,0	100,0	100,0

^{*}) Erhebungsverfahren geändert

Tabelle 8

Eingesetzte Rettungsmittel in % (1973 bis 1991)

	1973/74	1977	1979	1981	1982 ¹⁾	1985 ¹⁾	1987	1989	1991
KTW (Krankentransportwagen)	72,7	61,9	54,9	50,5	—	50,2	52,0	47,8	43,4
RTW (Rettungswagen)	12,6	26,0	26,7	32,2	—	31,7	33,9	40,3	44,0
NAW (Notarztwagen)	0,9	2,5	4,0	4,7	6,3	5,0	5,8	4,3	4,5
RTH (Rettungshubschrauber)	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Pkw	13,1	9,2	14,0	11,8	—	9,0	4,1	0,9	0,8
Berge- und Löschfahrzeuge .	0,3	0,0	0,0	0,0	—	—	—	—	—
Sonstiges	0,3	0,1	0,3	0,5	93,3	3,7 ²⁾	3,7 ²⁾	6,2 ²⁾	6,8 ²⁾
	100,0	100,0	100,0	100,0	—	100,0	100,0	100,0	100,0

¹⁾ Erhebungsverfahren geändert²⁾ NEF (Notarztfahrzeug)

B. Ergebnisse aus den neuen Bundesländern

Bild 6

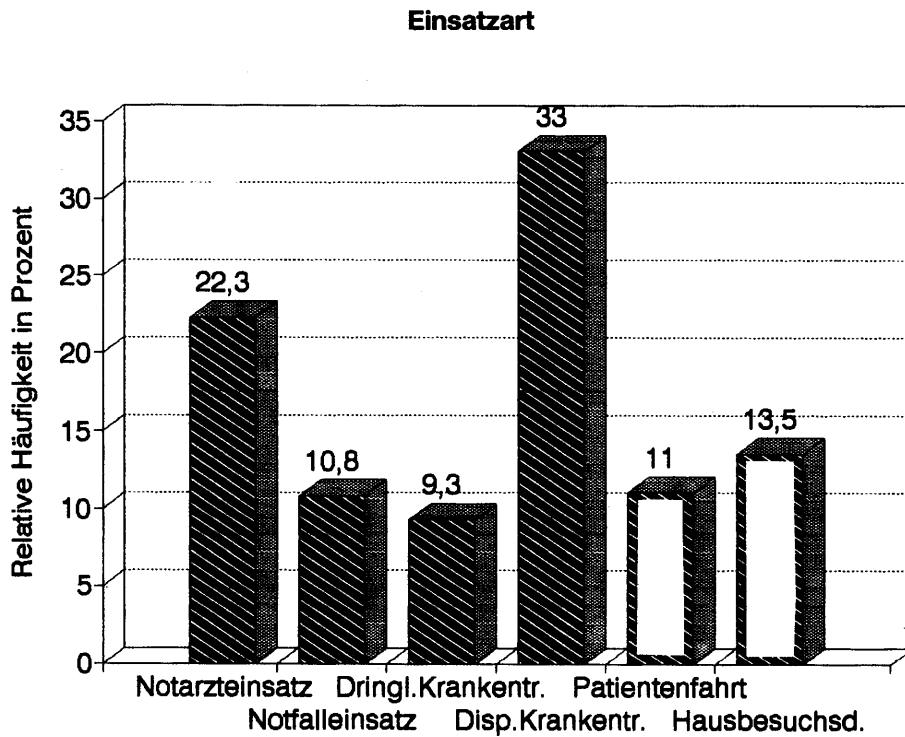
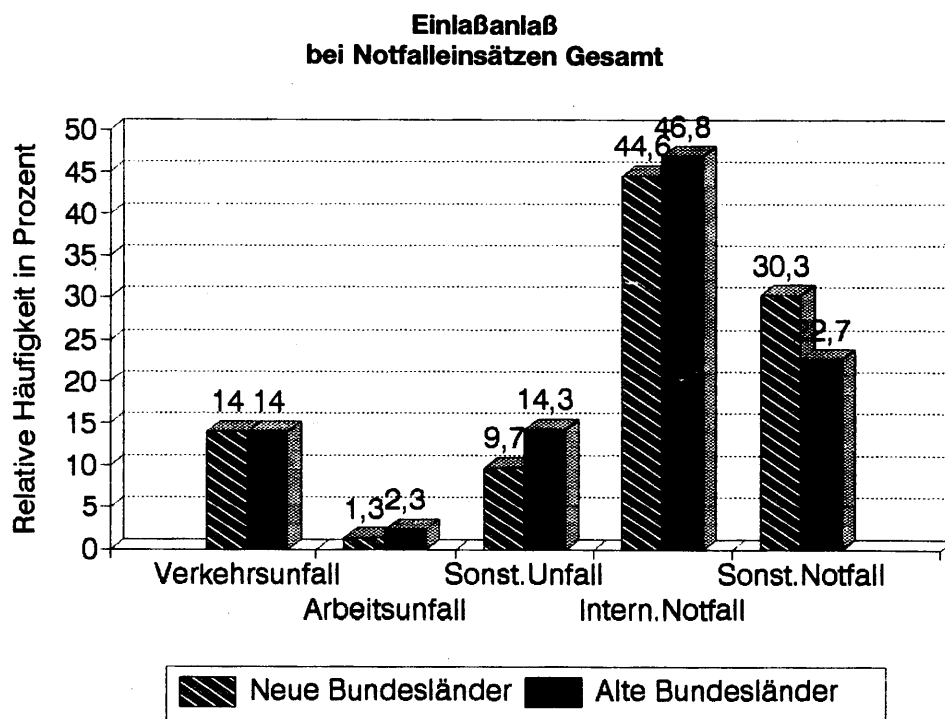


Bild 7



noch Anlage 2.1

Tabelle 9

Entwicklung von Verkehrsunfällen und Verkehrsunfalleinsätzen des Rettungsdienstes (1985 bis 1991)

	1985	1987	1989	1991
Verkehrsunfälle mit Personenschaden .	327 745	325 519	343 485	320 788
Tödlich Verunglückte	8 400	7 966	7 991	7 515
Schwerverletzte	115 533	108 629	107 831	*)
Leichtverletzte	306 562	315 993	341 425	*)
Verkehrsunfalleinsätze Rettungsdienst .	272 000	280 000	307 000	304 000
davon mit Notarzt	92 000	95 000	114 000	117 000
Notarztquote in %	33,8	33,9	37,1	38,5

*) keine Angaben

Anlage 2.2

Einrichtungen des Rettungsdienstes und des Krankentransportes

Tabelle 1

Anzahl der Rettungsleitstellen

Stand: 1991

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg ...	37 ¹⁾	37
Bayern	26	26
Berlin	1 ²⁾	1
Bremen	2	2
Hamburg	1 ³⁾	1
Hessen	24	27 ⁴⁾
Niedersachsen	53	53
Nordrhein-Westfalen ..	54	54
Rheinland-Pfalz	18	18
Saarland	1	1
Schleswig-Holstein	15	15
Mecklenburg-Vorpommern	14	37
Brandenburg	12—14	44
Sachsen-Anhalt	— ⁵⁾	40
Sachsen	21	53
Thüringen	7	33

- 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 20 zentrale Leitstellen auf Kreisebene und 7 Leitstellen (auch für überörtliche Aufgaben). Ausschließlich gemeinsame Leitstellen für den Brand- und Katastrophenschutz sowie Rettungsdienst.
- 5) Die Erarbeitung der Sollzahl ist abhängig von der geplanten Gebietsreform in Sachsen-Anhalt und gegenwärtig noch nicht zu bestimmen.

Tabelle 2

Anzahl der Rettungswachen¹⁾

Stand: 1991

	beabsichtigtes Soll	Ist
Baden-Württemberg ...	230 ²⁾	230
Bayern	284	287 ³⁾
Berlin	49 ⁴⁾	49
Bremen	20	20
Hamburg	32	31 ⁵⁾
Hessen	176	205
Niedersachsen	215	215
Nordrhein-Westfalen ..	370 ⁶⁾	355
Rheinland-Pfalz	113	113
Saarland	25	25
Schleswig-Holstein	79	79 ⁷⁾
Mecklenburg-Vorpommern	90 ⁸⁾	87
Brandenburg	— ⁹⁾	107
Sachsen-Anhalt	— ⁹⁾	115
Sachsen	142	125
Thüringen	85	80

- 1) Ohne Stationen des Luft-, Berg- und Wasserrettungsdienstes.
- 2) Davon 30 nicht ständig besetzte Außenstellen.
- 3) Nicht enthalten sind 10 Stellplätze, die nicht ganztägig besetzt sind.
- 4) Außerdem bestehen 39 Krankenkraftwagen-Depots, von denen 1 der Berliner Feuerwehr, 15 den Hilfsorganisationen, 3 den Werkfeuerwehren, 1 der Berliner Flughafen-Gesellschaft und die restlichen 19 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) Enthalten sind 7 Rettungsnebenstellen, die nicht ganzjährig besetzt sind.
- 8) Im Rahmen von Bedarfsanpassungen aus Leistungs- oder Kostengründen können hier Änderungen notwendig werden.
- 9) Die Erarbeitung der Sollzahl ist abhängig von der geplanten Kreisreform und somit gegenwärtig noch nicht zu bestimmen.

noch Anlage 2.2

Tabelle 3

Anzahl der Rettungswagen (RTW)

Stand: 1991

	beabsichtigtes Soll	Ist ¹⁾	davon		
			Anzahl der Notarztwagen-Standorte	Rendezvous-system	Stations-system
Baden-Württemberg	357	357	122	89	33
Bayern	408	408	197	149 ²⁾	106 ²⁾
Berlin	117	117 ³⁾	14	—	14
Bremen	45	45 ⁴⁾	7	—	7
Hamburg	84	84	76 ⁶⁾	—	7 ⁶⁾
Hessen	300 ⁶⁾	189	50 ⁶⁾	23	27 ⁶⁾
Niedersachsen ⁷⁾	280	346	67	27	40
Nordrhein-Westfalen	752	752 ⁸⁾	200	130	70
Rheinland-Pfalz	128	113	33 ⁶⁾	17	16 ⁶⁾
Saarland	27	23	14	11	3
Schleswig-Holstein	116	116	32	21 ²⁾	10 ²⁾
Mecklenburg-Vorpommern	105	90 ⁹⁾	6		5
Brandenburg	— ¹⁰⁾	119	23		
Sachsen-Anhalt	250	111			
Sachsen	154	204			
Thüringen	377 ¹¹⁾	377	13	—	—

Anmerkung:

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

1) Einschließlich NAW.

2) Doppelzählungen, da an einigen Standorten je nach Bedarf beide Systeme praktiziert werden.

3) Außerdem stehen 34 RTW als Reservefahrzeuge zur Verfügung.

4) Einschließlich 14 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.

5) Einschließlich Mehrzweckfahrzeuge (RTW und MZF).

6) 1 Notarztwagen der Bundeswehr wird regelmäßig im zivilen Rettungsdienst eingesetzt und ist im Bundeswehrkrankenhaus stationiert.

7) Stand 1989 (Auf Grund des neuen Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes vom 29. 1. 1992 werden erst ab 1994 verlässliche statistische Angaben vorliegen).

8) Die Istangabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1988 (Stand: 31. Dezember 1988).

9) Davon sind 60 Fahrzeuge noch aus DDR-Produktion und müssen bis 1994 ersetzt werden, da sie nicht der DIN 75080 entsprechen.

10) Die z. Z. sehr kleinen Rettungsdienstbereiche lassen, da ihre geringe Größe zu einer überhöhten Vorhaltung zwingt, die Ermittlung der Sollzahl noch nicht zu.

11) Anzahl der Rettungsmittel; detailliertere Angaben sind noch nicht verfügbar. Davon sind 17 NAW enthalten.

noch Anlage 2.2

Tabelle 4

Anzahl der Krankentransportwagen (KTW)

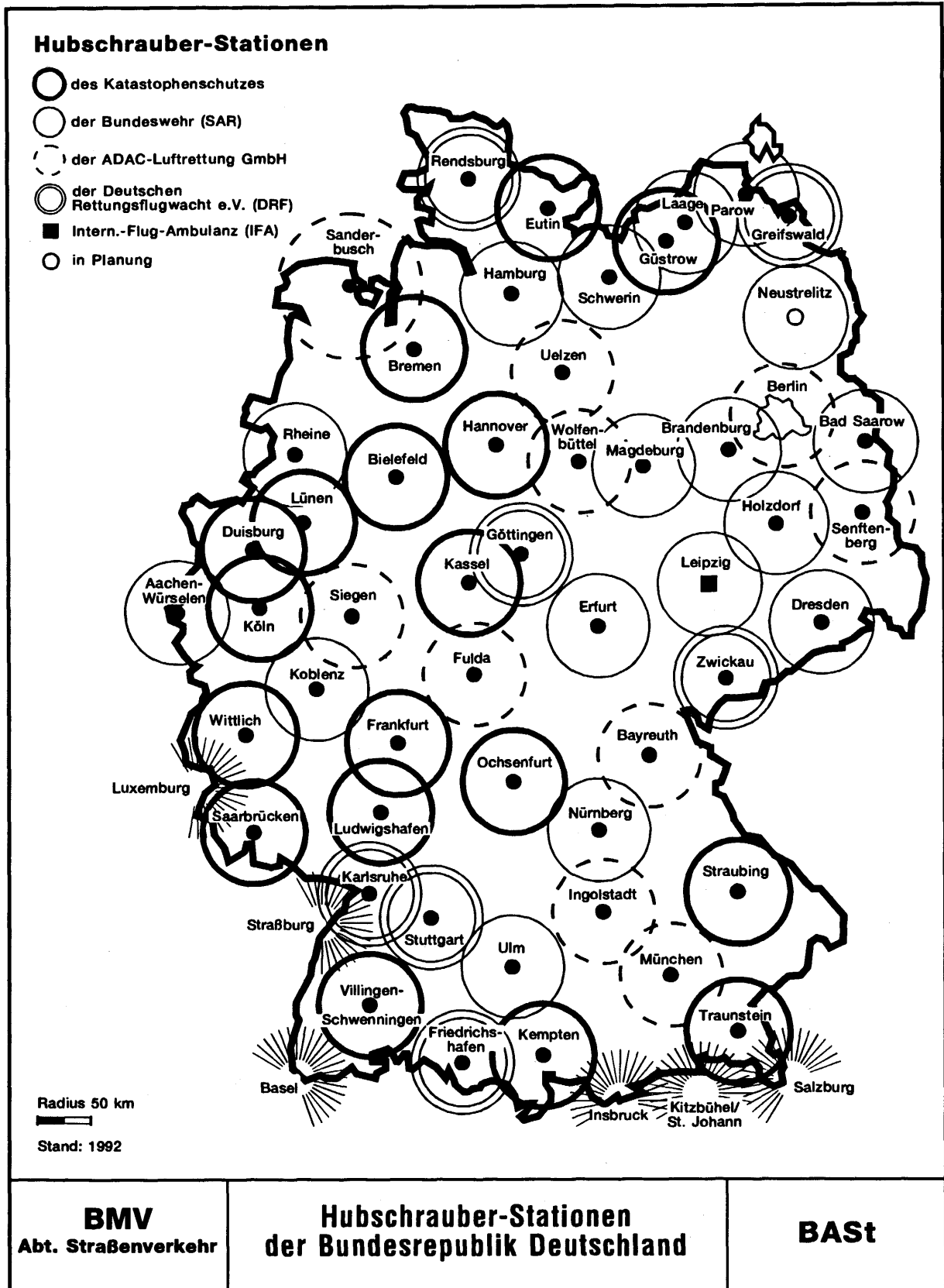
Stand: 1991

	beabsichtig- tes Soll ¹⁾	Ist
Baden-Württemberg	417	417
Bayern	618	618
Berlin	175	175 ²⁾
Bremen	— ³⁾	—
Hamburg	47	47 ⁴⁾
Hessen	200	431
Niedersachsen ⁵⁾	320	473
Nordrhein-Westfalen	960 ⁶⁾	1298 ⁷⁾
Rheinland-Pfalz	192	233
Saarland	30	30
Schleswig-Holstein	74	74
Mecklenburg- Vorpommern	80	175 ⁸⁾
Brandenburg	— ⁹⁾	194
Sachsen	230	344
Sachsen-Anhalt	— ⁹⁾	123
Thüringen	— ⁹⁾	150

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) Das Ergebnis der Neufestlegung durch die jeweils zuständigen Bereichsausschüsse liegt nicht vollständig vor.
- 2) Ferner stehen 83 KTW als Reservefahrzeuge und weitere 63 bundeseigene KTW des Katastrophenhilfsdienstes zur Verfügung.
- 3) 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 deshalb als RTW geführt werden. Im Einsatz wird nicht zwischen KTW und RTW unterschieden.
- 4) Ab 1. Januar 1990 werden Krankentransporte des öffentlichen Rettungsdienstes ausschließlich von den vier Sanitätsorganisationen ASB, DRK, JUH und MHD durchgeführt.
- 5) Stand 1989 (aufgrund des neuen Niedersächsischen Rettungsdienstgesetzes . . . vom 29. Januar 1992 werden erst ab 1994 neue statistische Angaben vorliegen).
- 6) Endgültige Zahl ist noch nicht festgelegt.
- 7) Die Ist-Angabe erfolgt auf der Grundlage des Jahresgesundheitsberichtes 1988 (Stand 31. Dezember 1988).
- 8) Davon sind ca. 120 KTW-Fahrzeuge des DDR-Typs B 1000.
- 9) Aufgrund der geplanten Gebietsreform sind Soll-Angaben zur Zeit nicht möglich.



Anlage 2.3

Übersicht zu Forschungsansätzen im Rettungswesen 1990/91

Ansatz der Forschung	Grundlegende Ansätze	Feldversuche Technische Entwicklungen	Maßnahmen Erfolgskontrollen
Gesamtbereich Rettungswesen	Planung, Durchführung und Finanzierung einer öffentlichen Aufgabe — dargestellt am Beispiel des Rettungsdienstes (BASt *1990)		
Erste Hilfe/ Sofortmaßnahmen	Möglichkeiten zur Verbesserung der Laienhilfe Leitlinien Öffentlichkeitsarbeit — Erste Hilfe (BASt 8528 *1990/*1991) Ersthelferpotentiale und Ausbildungskapazität in der Bundesrepublik Deutschland (BASt 8528/4 *1990) Wissen und Einstellung zur Ersten Hilfe in der BRD und in der DDR (BASt 8944 *1990)	Überprüfung des Zustandes von Erste-Hilfe-Kästen in Kraftfahrzeugen (BASt FP 7.8552 *1985; 7.7854/2 *1990) Erste Hilfe und Betreuung von Verkehrsunfallopfern (BASt FP 7.8751/4 *1990)	Konzeption für die Beurteilung der Ausbildung von Laienhelfern (BASt FP 9120 geplant)
Rettungsorganisation und Planungs-determinanten	Organisationsformen von Notarztsystemen (BASt FP 8727 *1990) Flächendeckende Notfallrettung, Planung und Umsetzung (BASt FP 7.8756 *1990)		Anwendung des Simulationsmodells im — Saarland (BASt FP 7.8753 *1990)
Rettungseinsatz	Verbesserung der Sicherheit bei Sondersignaleinsätzen (BASt FP 8933 *1992)	Durchführung von Krankenhaustransporten im Rettungsdienst (BASt FP 8751/5 *1990)	
Rettungsleitstelle	Kommunikation und Kommunikationssysteme im Rettungsdienst (BASt FP 8728 *1990)		Kolloquium für Rettungsleitstellen-Mitarbeiter (BASt FP 8950 *1990)
Rettungserfolg		Analyse der Effektivität des Rettungsdienstes bei der Versorgung von Trauma-Patienten (BASt FP 8538 *1991)	
Dokumentation und Information			Leistungsanalyse 1987 (Langzeitstudie — IfRK) (BASt FP 7.8751 *1990) Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst, alte und neue Bundesländer 1990/91 (BASt FP 8951)
Schnittstelle Rettungsdienst/ Klinik	Zusammenarbeit von Rettungsdienst und Kliniken (BASt FP 8931 *1992)		
Internationale Forschung	Anforderungen an Verkehrsteilnehmer bei Unfällen und Pannen im Ausland (BASt FP 7.855 *1990)		

Abkürzungen:

BASt Bundesanstalt für Straßenwesen
IfRK Institut für Rettungsdienst beim Deutschen Roten Kreuz

FP Forschungsprojekt
• Abschluß des Forschungsvorhabens

**Übersicht über die Erste-Hilfe-Aus- und Fortbildung im Auftrage des Bundes nach den Angaben
in den Verwendungsnachweisen der Hilfsorganisationen**

Hilfsorganisation	Anzahl der Aus- und Fortbildungen				Insgesamt Spalte 2-4 a
	Laien	Helfer	Ausbilder		
	Ausbildungen		Ausbildungen	Fortbildungen	
1	2	3	4	4 a	5
ASB ¹⁾					
1989	35 086	2 058	157	367	37 668
1990	34 291	1 905	173	110	36 479
DRK ²⁾					
1989	365 249	9 116	1 369	9 779	385 563
1990	355 102	8 163	1 440	1 265	365 970
JUH ³⁾					
1989	63 131	2 903	422	507	66 963
1990	62 286	2 158	424	237	65 963
MHD ⁴⁾					
1989	108 146	5 934	422	1 557	116 079
1990	99 024	5 508	432	1 076	106 040
Insgesamt					
1989	571 612	20 061	2 370	12 230	606 237
1990	550 703	17 734	2 469	2 688	573 594

1) Arbeiter-Samariter-Bund

2) Deutsches Rotes Kreuz

3) Johanniter-Unfallhilfe

4) Malteser-Hilfsdienst

Erläuterungen: Zuwendungen für die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe durch das Bundesamt für Zivilschutz im Auftrage des Bundesministers des Innern

