

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministers für Verkehr über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 1992 und 1993 — Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1993 —

Übersicht Rettungswesen 1992 und 1993

Inhalt	Seite
Auftrag	3
1. Ausgangslage	3
2. Ziele und Aufgaben der Verkehrssicherheitspolitik	3
3. Unfälle im Straßenverkehr	4
3.1 Die langfristige Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland	4
3.2 Die Entwicklung im Berichtszeitraum	6
3.2.1 Generelle Unfallentwicklung	6
3.2.2 Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen	9
3.2.3 Unfallursachen	12
4. Straßenverkehrsunfälle in Europa	15
5. Maßnahmen	15
5.1 Bundesministerium für Verkehr	15
5.1.1 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	15
5.1.2 Verkehrsrecht	16
5.1.3 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik	17

	Seite
5.1.4 Fahrzeugtechnik	20
5.1.5 Gefahrguttransporte	21
5.1.6 Internationale Zusammenarbeit	22
5.2 Andere Bundesministerien	22
5.3 Private Träger	26
6. Wissenschaftliche Grundlagen, Fahrzeugzulassung, VZR, Überwachung	30
7. Rettungswesen 1992/93	35
7.1 Vorbemerkung	35
7.2 Rettungskette	35
7.2.1 Erste Hilfe	35
7.2.2 Notfallmeldung	36
7.2.3 Organisierter Rettungsdienst	36
7.2.4 Klinik/Krankenhaus	36
7.3 Leistungen des Rettungsdienstes	36
7.3.1 Das Einsatzaufkommen des Organisierten Rettungsdienstes	36
7.3.2 Struktur der Notfalleinsätze	39
7.3.3 Notarztversorgung	39
7.4 Eintreffzeiten	39

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 Bundesministeriums für Verkehr zugestimmt haben, den Bericht künftig zum 30. April des auf das 2. Berichtsjahr folgenden Jahres vorzulegen.

Das Bundesministerium für Verkehr legt hiermit den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1993 und die Übersicht über den Entwicklungsstand des Rettungswesens vor.

1. Ausgangslage

Die Politik der Bundesregierungen war stets darauf gerichtet, in Europa den freien Austausch von Informationen und Dienstleistungen, den ungehinderten Transport von Gütern und vor allem die Freizügigkeit von Menschen aus allen Staaten zu fördern. Dieses Ziel ist einen großen Schritt näher gerückt, seit die Grenzen in Europa durchlässig geworden und Deutschland wieder vereint ist.

Das Zusammenwachsen Europas und die Öffnung der Grenzen nach Osten stellen die Verkehrspolitik allerdings vor große Probleme. Aufgrund seiner Lage in der Mitte von Europa kommt Deutschland die Funktion des Transitlandes Nummer 1 zu. Es ist mit einem gewaltigen Anstieg des Verkehrs zu rechnen. Deshalb müssen die politischen Rahmenbedingungen dafür gesetzt werden, daß die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen, die Sicherheit auf den Straßen, die Erhaltung der Mobilität für alle Bürger und die Sicherung des Wohlstands durch Ausbau eines leistungsfähigen Verkehrssystems miteinander in Einklang gebracht werden.

Der vorliegende Bericht enthält die Angaben darüber, was die Bundesregierung gemeinsam mit anderen gesellschaftlichen Kräften getan hat, um mehr Sicherheit auf den Straßen zu erreichen.

2. Ziele und Aufgaben der Verkehrssicherheitspolitik

Die Aufrechterhaltung und die Erhöhung der Sicherheit für alle im Straßenverkehr ist ein zentrales Element der Verkehrspolitik der Bundesregierung.

Sicherheit im Straßenverkehr ist ein Feld der Politik, das mit anderen Aufgabenbereichen eng verknüpft ist. Der Bericht der Bundesregierung stellt nicht zuletzt aus diesem Grund auch Aktivitäten im Berichtszeitraum dar, die in der Zuständigkeit und Verantwortung mehrerer Ministerien lagen.

Der Staat hat die Verpflichtung, die individuelle Gesundheit der Bürger auch dadurch zu erhalten, daß Unfallrisiken im Straßenverkehr verringert werden. Die Folgen von Verkehrsunfällen bestehen in Tod, Verletzung, Behinderung, Schmerz und Leid für die unmittelbar Betroffenen und ihre Angehörigen. Im Mittelpunkt aller Bemühungen steht die körperliche, psychische und soziale Unversehrtheit von Menschen. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Gesundheitspolitik.**

Unfälle verursachen volkswirtschaftlich hohe Kosten, die letztendlich von allen bezahlt werden müssen. Unfallkosten werden nicht von anonymen Gesellschaften beglichen. Sie werden bezahlt aus dem Ertrag der Arbeit und vermindern den Wohlstand für alle. Mobilität auf hohem Sicherheitsniveau stellt zudem eine der wichtigsten Bedingungen für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit dar. Investitionen in den Bau und den Unterhalt eines leistungsfähigen, sicheren und umweltverträglichen Verkehrssystems schaffen Arbeitsplätze und fördern vor allem in den neuen Ländern die Ansiedlung von Unternehmen und den Ausbau der regionalen Infrastruktur. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Wirtschaftspolitik.**

Zunehmend gewinnt dabei auch die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen und die Erhaltung der Mobilität an Bedeutung, schon allein deshalb, weil das ungeheuerere Anwachsen des Verkehrsaufkommens dazu zwingt, den Begriff der Sicherheit unter dem Gesichtspunkt neuer Herausforderungen zu betrachten. Verkehrssicherheit ist nicht nur ein Teil der inneren Sicherheit, sie dient in einem umfassenderen Sinne dem Schutz des Lebens und seiner Grundlagen. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Umweltpolitik.**

Es wird davon ausgegangen, daß Verkehrssicherheitsarbeit die praktische Umsetzung der Verkehrssicherheitspolitik ist. Verkehrssicherheitsarbeit ist aber nicht nur eine Aufgabe staatlicher Organe. Sie kann nur mit Erfolg bewältigt werden, wenn alle gesellschaftlichen Kräfte mit hohem Engagement zusammenwirken.

Bund, Länder und Gemeinden können nur gemeinsam mit den großen Organisationen und Verbänden, mit Industrie, Handel und Gewerbe zusammen die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen. Schließlich kommt es darauf an, dem einzelnen, vor allem dem motorisierten Verkehrsteilnehmer seine Verantwortung aufzuzeigen, die er für sich und andere in der

alltäglichen Verkehrswirklichkeit zu übernehmen hat. Das Verhalten im Straßenverkehr ist soziales Verhalten im Spannungsfeld zwischen Selbstbestimmung und Beachtung der Normen für den Umgang miteinander. Auch wenn die Kontrolle und Durchsetzung von Normen unerlässlich ist: Verkehrssicherheit läßt sich nicht anordnen oder erzwingen. Die Bundesregierung setzt nicht auf Dirigismus und Bevormundung, sondern auf Mündigkeit und Verantwortungsbewußtsein der Bürger. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Sozialpolitik.**

Verkehrssicherheit wird im Prozeß der europäischen Integration ein grenzüberschreitendes Problemfeld, das nicht mehr ausschließlich in nationalstaatlicher Verantwortung bearbeitet werden kann. Aufgrund seiner geographischen Lage in der Mitte von Europa hat Deutschland die Funktion eines Transitlandes. Mit einem erheblichen Anwachsen der Verkehre ist nicht zuletzt deshalb zu rechnen, weil die Staaten Osteuropas eine zunehmende Motorisierung aufweisen und die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs eine zentrale Funktion für die politische und wirtschaftliche Entwicklung dieser Länder übernehmen wird. Verkehrssicherheit in Deutschland muß zunehmend in einem Abstimmungsprozeß mit unseren Nachbarn organisiert werden. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Europapolitik.**

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland sieht sich vor allem durch die tiefgreifenden Veränderungen im östlichen Europa vor neue Herausforderungen gestellt.

Infolge des sprunghaft zunehmenden Wachstums im gesamten Verkehrsaufkommen war nach Öffnung der Grenzen zunächst auch eine erhebliche Zunahme der Verkehrsunfälle in den neuen Bundesländern zu verzeichnen, die nach Anzahl und Folgen geradezu dramatische Ausmaße angenommen hatte. Während in den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland seit über zwanzig Jahren deutliche Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit nachweisbar sind, gelang es nicht sofort, die mit dem Anwachsen von Fahrzeugbestand und Fahrleistung verbundene Unfallentwicklung in den neuen Ländern unter Kontrolle zu bringen.

Inzwischen zeigen sich die ersten Erfolge der beharrlichen Bemühungen der Bundesregierung, die zusammen mit den Ländern und den Trägern von Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit in den letzten zwei Jahren unternommen worden sind.

Der Bericht geht an vielen Punkten von immer noch gegebenen Unterschieden in den Verkehrswelten aus. Auf vielen Teilgebieten sind aber die Unterschiede zwischen neuen und alten Ländern so gering geworden, daß sie nur noch im Rahmen der üblichen regionalen Verschiedenheiten betrachtet werden könnten, wie sie auch zwischen Norden und Süden oder zwischen Flächenländern und Ballungsgebieten in Deutschland bestehen. **Politik für mehr Verkehrssicherheit ist auch Politik zur Herstellung einheitlicher Lebensverhältnisse in Deutschland.**

Bei allen Bemühungen um die Erhöhung der Verkehrssicherheit sind drei grundsätzliche Einflußfaktoren zu unterscheiden, die man mit den Begriffen **Mensch — Fahrzeug — Straße** — bezeichnen kann.

Die Fähigkeiten, die Interessen und Bedürfnisse, sowie die Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer prägen die Verkehrswirklichkeit in hohem Maße. Die gesamte Infrastruktur des Straßennetzes, der Zustand, der Ausbau, die Führung von Straßen, die Wegweisung und die Verkehrslenkung beeinflussen das Verkehrsgeschehen und die damit verbundenen Risiken. Die aktive und passive Sicherheit der Fahrzeuge kann Unfälle verhindern oder ihre Folgen vermindern.

Im vorliegenden Bericht finden diese drei Aspekte Berücksichtigung, wobei auch in Zukunft alle Maßnahmen, die auf dem Wege der Erziehung und Aufklärung das Verhalten der Verkehrsteilnehmer beeinflussen, im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung stehen. Die Bekräftigung dieser Aussage, die sich schon im Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung von 1984 findet, zeigt an, daß die Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung einerseits von einer langfristig angelegten Kontinuität von Zielen und Inhalten ausgeht. Auf der anderen Seite müssen aufgrund aktueller politischer Entwicklungen und unter Berücksichtigung neuer Erkenntnisse aus der Forschung ständig neue Aufgaben und Perspektiven berücksichtigt werden.

Tagtäglich wird in Kindergärten und Schulen von Lehrern und Polizeibeamten, von Notärzten und Rettungssanitätern, von Fahrlehrern und den Arbeitern im Winterdienst und von vielen anderen Verkehrssicherheitsarbeit geleistet, die in diesem Bericht nicht in dem Maße gewürdigt werden kann, wie dies im Grunde erforderlich wäre.

3. Unfälle im Straßenverkehr

3.1 Die langfristige Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland

Eine Beschreibung des Unfallgeschehens, die sich ausschließlich auf den Berichtszeitraum beschränkte, wäre wenig aussagefähig. Die Unfallentwicklung muß vielmehr innerhalb eines umfassenderen Betrachtungsrahmens dargestellt werden. Wesentliche Grundlage dafür ist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes in Wiesbaden.

Die alten Bundesländer

Von 1947 bis 1993 wurden in den alten Ländern der Bundesrepublik Deutschland insgesamt 572 258 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr tödlich verletzt. Das ist der Größenordnung nach etwa die Einwohnerzahl von Städten wie Bremen, Düsseldorf oder Stuttgart. Die Entwicklung des Unfallgeschehens auf den

Straßen war allerdings keineswegs linear mit der Zunahme der Kraftfahrzeuge oder der Gesamtfahrleistung auf den Straßen verbunden. Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, war in den fünfziger oder sechziger Jahren viel höher als heute. 1970 gab es in den alten Ländern etwa 17 Millionen Fahrzeuge, die insgesamt 234 Milliarden Kilometer fuhren, wobei insgesamt 19 193 Menschen getötet wurden.

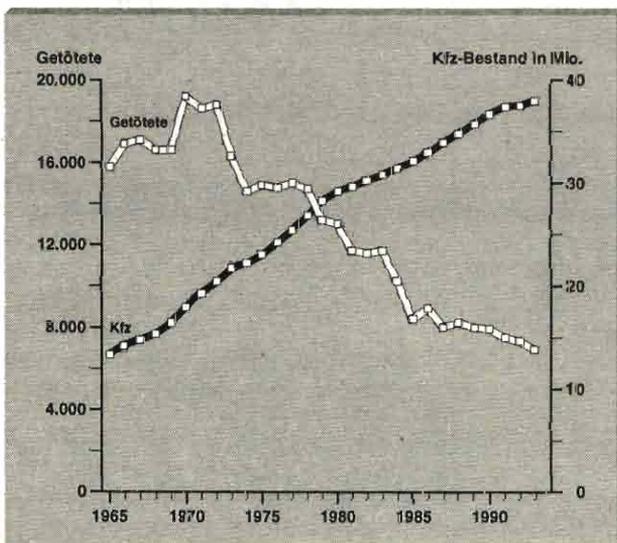
Bis 1993 hat sich die Anzahl der Fahrzeuge im Vergleich zu 1970 nahezu verdoppelt, die Fahrleistungen sind um 107 % gestiegen. Die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr ist dagegen auf die Zahl von 6 926 zurückgegangen. 1993 starben auf den Straßen der alten Länder weniger Menschen als 1953. Besonders deutlich wird der Rückgang der schweren Verkehrsunfälle bei Kindern. 1970 starben im Straßenverkehr insgesamt 2 167 Kinder (15,4 Getötete pro 100 000 Kinder), 1993 waren es noch 303 (2,9 Getötete pro 100 000 Kinder).

Die Vermutung, daß der Straßenverkehr früher sicherer gewesen sei als heute, ist ein Irrtum. Alle Daten, die vorhanden sind, zeigen statt dessen:

Die Verkehrssicherheit hat sich in den letzten vierzig Jahren auf den Straßen der alten Bundesländer insgesamt gesehen deutlich erhöht.

Abbildung 1

Getötete und Kfz-Bestand
(alte Bundesländer)



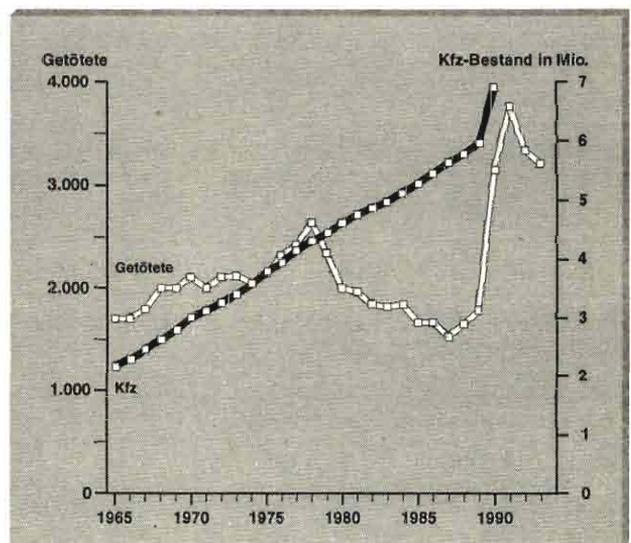
Die neuen Bundesländer

Die politische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung der neuen Länder hatte selbstverständlich einen starken Einfluß auf die Motorisierung, auf Struktur und Bestand von Fahrzeugen, auf Fahrleistungen, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik sowie auf andere Faktoren, die für das Sicherheitsniveau auf den Straßen von Bedeutung sind. Der Motorisierungs-

grad in der ehemaligen DDR lag noch bis zum Jahre 1989 knapp unter demjenigen von Irland oder Portugal. Innerhalb eines Jahres hat dann in den neuen Ländern der Pkw-Bestand um 24 % zugenommen (1989), im Jahr danach noch einmal um 17 % (1990). Nirgends hat es jemals eine solche sprunghafte Zunahme an Fahrzeugen in einem Land gegeben. Das Straßennetz und mit ihm die gesamte Infrastruktur des Straßenwesens waren diesem Motorisierungsschub, der mit einer erheblichen Zunahme der Fahrleistungen verbunden war, nicht gewachsen. Während in den westeuropäischen Staaten und in den alten Bundesländern etwa im Jahre 1970 der Höhepunkt der Unfallbelastung erreicht war, stieg in der ehemaligen DDR die Zahl der Verkehrstoten erst im Jahre 1977 auf ihr Maximum. In diesem Jahr wurden 2 782 Menschen im Straßenverkehr der DDR tödlich verletzt. Von diesem Jahr an ging die Zahl der Getöteten zurück. Im Jahre 1987 war dann mit 1 531 Getöteten ein „unterer Wendepunkt“ erreicht. Bedingt durch eine Vielzahl von Einflußfaktoren begann dann die Zahl der Getöteten wiederum zu steigen, geradezu sprunghaft nach der Vereinigung der beiden Teile Deutschlands. Im Jahre 1991 wurden in den neuen Ländern 3 759 Menschen im Straßenverkehr getötet. Innerhalb von vier Jahren erhöhte sich damit die Zahl der Verkehrsoffer in diesen Ländern um das Zweieinhalbfache. Erst seit 1992 gibt es eine Abnahme. Alles spricht dafür, daß im Berichtszeitraum in den neuen Ländern eine Trendwende stattgefunden hat. Zwar nahm die Zahl der Unfälle noch einmal zu. Die schweren Unfälle, bei denen Menschen getötet wurden, nahmen aber deutlich ab.

Abbildung 2

Getötete und Kfz-Bestand
(neue Bundesländer)



Das Unfallrisiko in den neuen Ländern ist erheblich größer als in den alten Ländern, aber insgesamt verbessert sich die Situation.

3.2 Die Entwicklung im Berichtszeitraum

3.2.1 Generelle Unfallentwicklung

Im Berichtszeitraum ist die Verkehrsunfallentwicklung im gesamten Bundesgebiet leicht rückläufig. Dies ist in erster Linie auf Rückgänge in den alten Bundesländern zurückzuführen. In den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) nahm die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt noch zu. Die Zunahme ist aber nicht mehr so stark wie in den Vorjahren. Bei den Verkehrstoten ist der Rückgang in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) sogar deutlich höher als in den alten Bundesländern.

Im Jahre 1993 wurden im **gesamten Bundesgebiet** 2,34 Millionen (–1,8% im Vergleich zum Vorjahr) Straßenverkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen,

darunter waren 1,69 Millionen Bagatellunfälle (Sachschaden von weniger als 4 000 DM bei jedem der Geschädigten) und 262 914 (+5,7%) schwere Sachschadensunfälle. Gegenüber 1992 verringerte sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 2,6% auf 385 384. Die Zahl der Verletzten sank um 2,2% auf 505 591, die Zahl der Getöteten um 6,4% auf 9 949.

In den **alten Bundesländern** ist 1993 im Vergleich zum Vorjahr die **Zahl der polizeilich erfaßten Unfälle** um 4,7% auf 1,83 Millionen gesunken. Rückläufig war auch die Zahl der Unfälle mit Personenschaden, sie hat sich um 3,9% auf 312 606 verringert. Damit ist der seit 1959 günstigste Wert erreicht. Verletzt wurden 411 314 Personen (–3,4%). Die Zahl der Verkehrstoten war mit 6 926 — seit Einführung der Statistik 1953 — noch nie so niedrig wie 1993. Damit wird das bisher günstigste Jahresergebnis (1992: 7 298) um 372 Getötete oder 5,1% unterschritten.

Tabelle 1

Verkehrsunfälle 1992 und 1993 im Überblick

Gesamtes Bundesgebiet			Veränderung	
	1992	1993	absolut	%
Polizeilich erfaßte Unfälle insgesamt ...	2 384 579	2 345 396	–39 183	– 1,6
davon mit:				
Personenschaden	395 462	385 384	–10 078	– 2,5
Sachschaden	1 989 177	1 960 012	–29 105	– 1,5
Verunglückte insgesamt	527 428	515 540	–11 888	– 2,3
davon				
Getötete	10 631	9 949	– 682	– 6,4
Verletzte	516 797	505 591	–11 206	– 2,2
Alte Bundesländer				
Polizeilich erfaßte Unfälle insgesamt ...	1 924 338	1 835 482	–88 856	– 4,6
davon mit:				
Personenschaden	325 301	312 606	–12 695	– 3,9
Sachschaden	1 599 037	1 522 876	–76 161	– 4,8
Verunglückte insgesamt	433 081	418 240	–14 841	– 3,4
davon				
Getötete	7 298	6 926	– 372	– 5,1
Verletzte	425 783	411 314	–14 469	– 3,4
Neue Bundesländer (einschl. Berlin (Ost))				
Polizeilich erfaßte Unfälle insgesamt ...	460 241	509 914	+49 673	+10,8
davon mit:				
Personenschaden	70 161	72 778	+ 2 617	+ 3,7
Sachschaden	390 080	437 136	+47 056	+12,1
Verunglückte insgesamt	94 347	97 300	+ 2 953	+ 3,1
davon				
Getötete	3 333	3 023	– 310	– 9,3
Verletzte	91 014	94 277	+ 3 263	+ 3,6

Der **Bestand an Kraftfahrzeugen** (ohne motorisierte Zweiräder) erhöhte sich in den **alten Bundesländern** von 35,9 Millionen in 1992 auf 36,6 Millionen in 1993, darunter waren 32,3 Millionen Pkw (1992: 32,0 Millionen). 1993 standen den Verkehrsteilnehmern in den alten Ländern 9 069 km Autobahnen und 30 705 km Bundesstraßen zur Verfügung.

In den **neuen Bundesländern** einschließlich Berlin (Ost) registrierte die Polizei 1993 insgesamt 509 914 Straßenverkehrsunfälle, das sind 10,8% mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden hatte von 1990 auf 1991 um rund 30% und 1992 noch einmal um 10% zugenommen. Im Jahre 1993 ist sie erneut, allerdings nur um 3,7%, auf 72 778 angestiegen. Die Zahl der Verletzten wuchs 1993 um 3,6% auf 94 277 an. Erfreulich ist, daß die Zahl der Verkehrstoten nach 1992 (-11%) auch 1993 weiter zurückgegangen ist. 1993 wurden insgesamt 3023 Menschen auf den Straßen der neuen Bundesländer einschließlich Berlin (Ost) tödlich verletzt, das waren 9,3% weniger als 1992.

Je 100 000 Einwohner starben in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) dennoch auch 1993 fast doppelt so viele Menschen im Straßenverkehr wie im früheren Bundesgebiet.

Trotz der eingetretenen Verbesserungen wird auch in absehbarer Zeit noch ein unterschiedliches Niveau in der Verkehrssicherheit bleiben.

Der **Kfz-Bestand** betrug in den **neuen Bundesländern** einschließlich Berlin (Ost) etwa 7,0 Millionen Fahrzeuge (ohne motorisierte Zweiräder); darunter waren 6,2 Millionen Pkw. Somit ist die Pkw-Verfügbarkeit in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) mit 393 Pkw je 1 000 Einwohner noch immer erheblich geringer als in den alten Bundesländern mit 501 Pkw je 1 000 Einwohner und entspricht damit etwa der Motorisierung von 1982 in den alten Bundesländern.

Die Länge der Autobahnen betrug 1993 in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) 1886 km und die der Bundesfernstraßen 11 418 km.

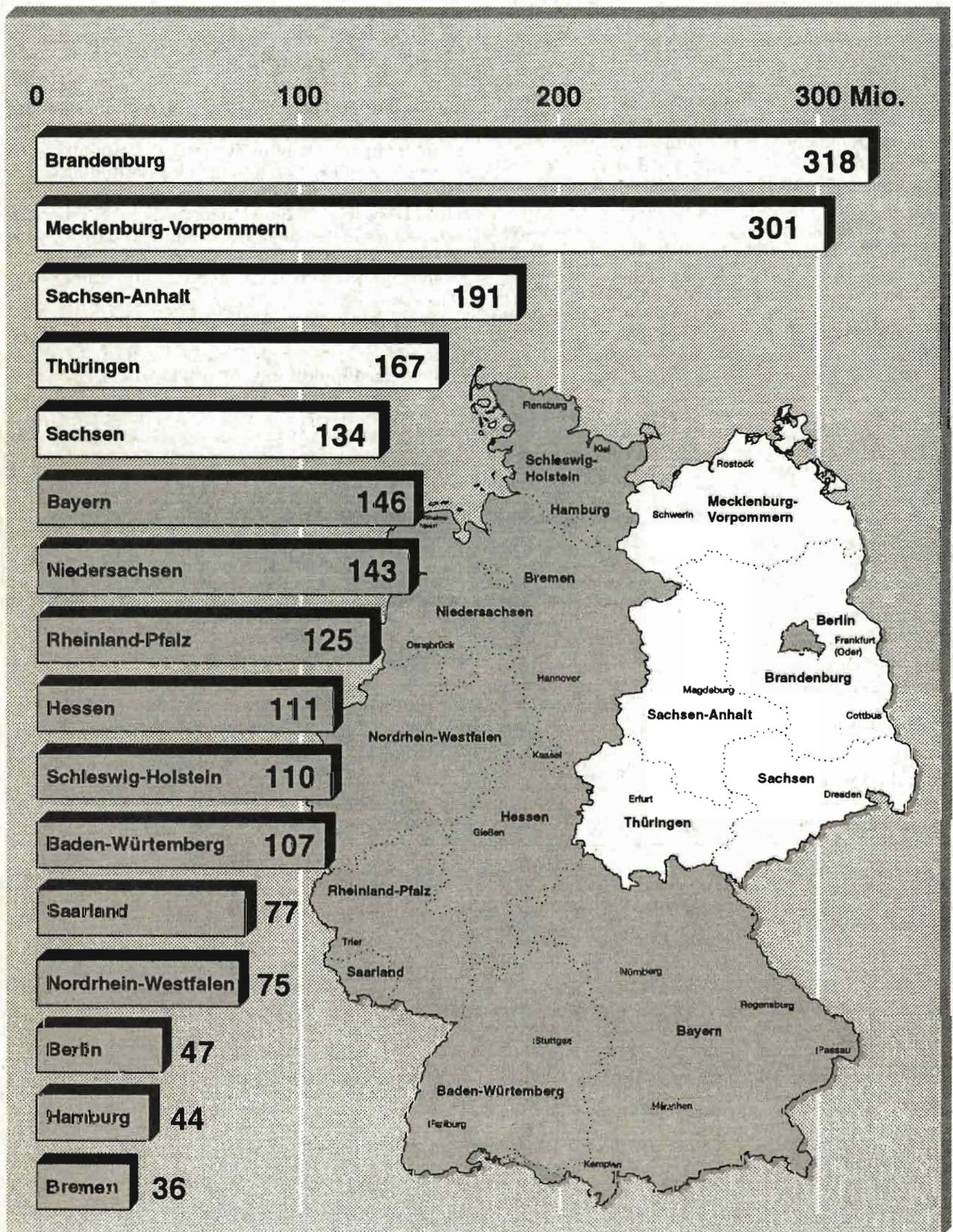
Tabelle 2

Getötete pro 100 000 Einwohner in den Bundesländern

Land	Getötete pro 100 000 Einwohner				
	1989	1990	1991	1992	1993
Mecklenburg-Vorpommern	13,0	26,8	32,7	32,0	30,1
Brandenburg	16,0	28,3	36,3	34,4	31,8
Sachsen	9,5	15,6	18,3	14,0	13,4
Sachsen-Anhalt	9,4	18,1	24,5	23,3	19,1
Thüringen	9,6	19,1	21,1	18,6	16,7
Berlin (Ost)	6,7	9,0	7,6	5,8	5,6
Neue Länder	10,3	19,5	23,6	21,2	19,3
Baden-Württemberg	14,2	13,1	11,5	11,1	10,7
Bayern	16,8	16,9	16,8	15,6	14,6
Berlin (West)	5,2	5,2	4,7	5,0	4,1
Bremen	5,7	4,3	4,1	4,4	3,6
Hamburg	7,2	6,4	5,4	4,5	4,4
Hessen	13,0	12,8	12,9	12,5	11,1
Niedersachsen	16,5	16,9	15,8	15,5	14,3
Nordrhein-Westfalen	9,7	8,8	8,1	7,8	7,5
Rheinland-Pfalz	13,8	14,1	12,3	12,1	12,5
Saarland	8,7	8,5	8,5	7,2	7,7
Schleswig-Holstein	13,4	13,9	13,3	12,0	11,0
Alte Länder	12,9	12,5	11,8	11,3	10,6

Abbildung 3

Straßenverkehrsunfälle 1993
Getötete je 1 Mio. Einwohner nach Bundesländern

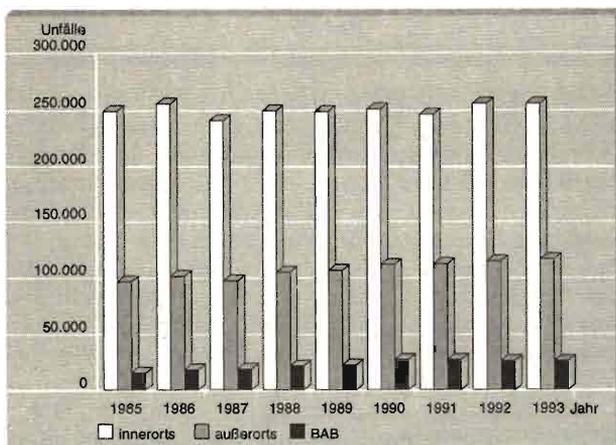


3.2.2 Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen

Im gesamten Bundesgebiet ereigneten sich 1993 fast zwei Drittel (242 892) der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen innerhalb von Ortschaften (im Jahre 1992: 254 844). Auf den Landstraßen (Außerortsstraßen ohne Autobahnen) wurden 30,2% (116 278) und auf den Autobahnen 6,8% (26 086) aller Unfälle mit Personenschaden gezählt. Im Vergleich zum Jahr 1992 haben sich diese Anteile praktisch nicht verändert.

Abbildung 4

Unfälle mit Personenschaden
nach Ortslage im gesamten Bundesgebiet



Die Struktur der Unfälle mit Personenschaden nach der Ortslage ist, drei Jahre nach der deutschen Vereinigung, in den alten und neuen Bundesländern nahezu gleich. Unterschiedlich ist allerdings auch 1993 noch die Verteilung der Verkehrstoten auf die einzelnen Ortslagen.

Abbildung 5

Getötete Verkehrsteilnehmer
nach Ortslage in den alten Bundesländern

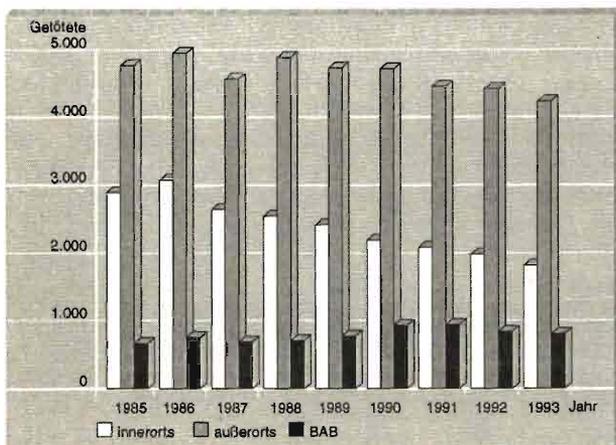
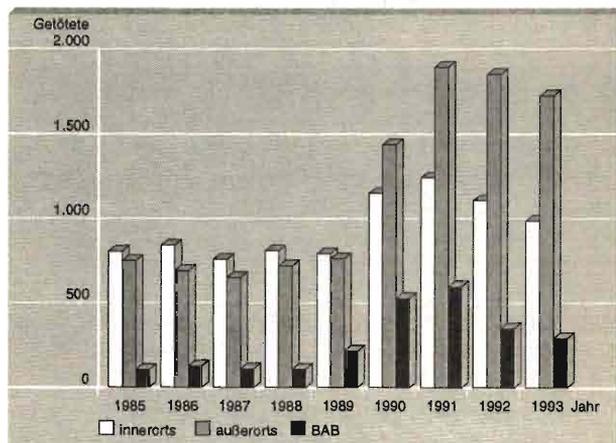


Abbildung 6

Getötete Verkehrsteilnehmer
nach Ortslage in den neuen Bundesländern



Der Anteil der innerorts Getöteten lag 1993 in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) mit 32,8% deutlich über dem Anteilswert in den alten Bundesländern (26,6%). Bei den Landstraßen war dies mit 61,7% in den alten Bundesländern und 57,4% in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) umgekehrt. Annähernd gleich große Anteilswerte ergaben sich 1993 für die Autobahnen: Auf den Autobahnen in den alten Bundesländern starben 11,7% der Getöteten und in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) waren es 9,8%.

Die Unfallschwere, die sich als Verhältnis der Anzahl von Getöteten zur Zahl der Unfälle mit Personenschaden ausdrücken läßt, ist auf den Landstraßen und insbesondere auf den Autobahnen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten höher als auf den Innerortsstraßen. Im Jahre 1993 wurden auf den Landstraßen der neuen Bundesländer 74,3 Menschen pro 1000 Unfälle mit Personenschaden getötet (1992: 87/1000); in den alten Bundesländern waren es mit 46 Getöteten pro 1000 Unfällen mit Personenschaden halb so viele (1992: 48/1000). Obwohl auf den Autobahnen der neuen Bundesländer seit 1990 — in diesem Jahr wurden noch 170 Getötete pro 1000 Unfälle mit Personenschaden gezählt — die infrastrukturellen Maßnahmen, wie etwa der Ausbau von Schutz- und Leiteinrichtungen, zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit geführt haben, waren auch 1993 Autobahnunfälle in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin (Ost) immer noch mehr als doppelt so schwer wie in den alten Bundesländern: So wurden in den neuen Ländern 74,3 Menschen pro 1000 Unfälle mit Personenschaden getötet (1992: 86/1000), in den alten Bundesländern wurden 36,7 Getötete pro 1000 Unfälle mit Personenschaden gezählt (1992: 38/1000). Innerhalb von Ortschaften starben 1993 in den alten Bundesländern 9,3 Verkehrsteilnehmer pro 1000 Unfälle mit Personenschaden (1992: 9,5/1000), in den neuen Bundesländern waren es 21,8 (1992: 24,9/1000).

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es 38,5 Millionen zugelassene Pkw. Der Anteil der Pkw-Benutzer an den Verkehrsunfallopfern ist hoch: 61,6% der

Verkehrstoten und 65,5 % der Verletzten kamen 1993 in einem Pkw zu Schaden. 15,9 % der Getöteten waren Fußgänger, 11,2 % Benutzer eines motorisierten Zweirades und 8,3 % Benutzer von Fahrrädern. Diese Anteile sind im Vergleich zu 1992 nahezu unverändert geblieben.

Während sich die Struktur der Unfälle mit Getöteten nach der Verkehrsbeteiligungsart in den alten Bundesländern 1992 und 1993 gegenüber früheren Jahren kaum verändert hat, hat sie sich in den neuen Bundesländern zu Lasten der getöteten Pkw-Benutzer verschoben.

Abbildung 7

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme in den alten Bundesländern

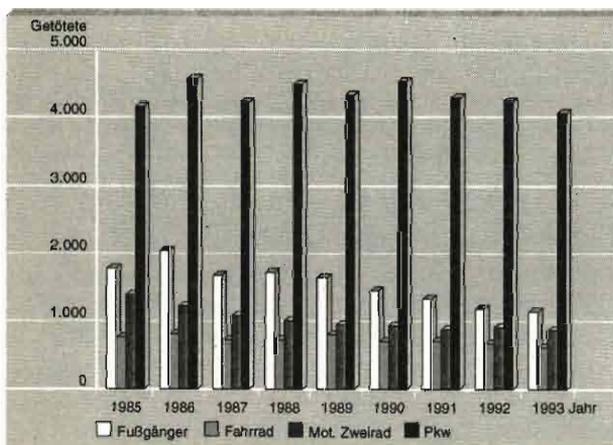
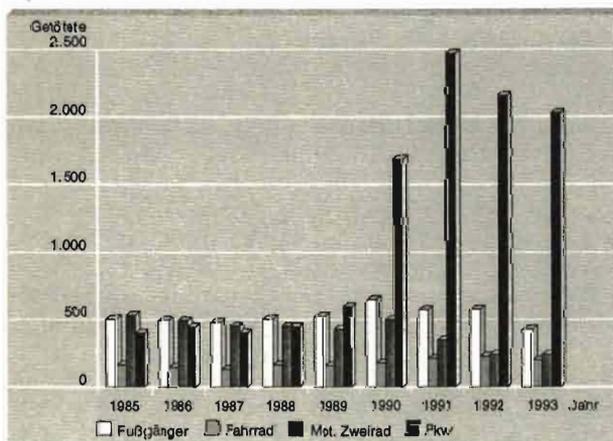


Abbildung 8

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme in den neuen Bundesländern



Wegen der geringeren Verfügbarkeit eines Pkw für den einzelnen DDR-Bürger war die Anteilsstruktur der Verunglückten nach der Verkehrsbeteiligungsart in der ehemaligen DDR eine andere: Sie verunglück-

ten im Vergleich zum früheren Bundesgebiet sehr viel seltener mit dem Pkw. 1989 waren „nur“ 34 % der tödlich Verunglückten und 31 % der Verletzten Pkw-Benutzer. 1990 waren es bereits 54 % der tödlich Verunglückten. Bis 1993 ist der Anteil der getöteten Pkw-Benutzer weiter angestiegen und lag — trotz gestiegener aber noch immer im Vergleich zu den alten Bundesländern geringerer Pkw-Verfügbarkeit — mit 67,6 % deutlich über dem Anteilswert der alten Bundesländer mit 59 %.

Seit dem 1. Januar 1991 enthält die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik auch Angaben über den Besitz und das Alter der erforderlichen Fahrerlaubnis.

Jeder vierte Pkw-Fahrer, der im gesamten Bundesgebiet 1992 einen Unfall mit Personenschaden verursachte, hatte seinen Führerschein noch keine zwei Jahre oder war nicht im Besitz der erforderlichen Fahrerlaubnis.

Im Jahre 1992 wurde jeder fünfte Unfall mit Personenschaden von jungen Pkw-Fahrern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht. Nur 5 % der Unfälle wurden von Pkw-Fahrern, die 65 Jahre oder älter waren, verursacht. Die „Fahrqualität“ einer Verkehrsbeteiligungsgruppe kann durch den Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten dargestellt werden. Hier zeigt sich eine deutliche Altersabhängigkeit der Fahrqualität: Mit steigendem Lebensalter sinkt dieser Anteil und erreicht seinen niedrigsten Wert in der Altersgruppe der 40- bis 54jährigen (ca. 47 %) und steigt dann langsam wieder an. Hohe Anteile werden dann wieder bei den Senioren erreicht, die älter als 75 Jahre sind: Drei von vier der beteiligten Pkw-Fahrer in dieser Altersgruppe wurde nach Einschätzung der Polizei am Unfallort die Hauptschuld am Unfall zugewiesen.

Von den 445 Kindern, die 1993 im Straßenverkehr tödlich verletzt wurden, starben 303 (1992: 307) auf Straßen der alten Bundesländer und 142 (1992: 167) auf Straßen der neuen Bundesländer einschließlich Berlin (Ost).

Eine Untergliederung nach Altersgruppen zeigt, daß bei Kindern mit steigendem Alter das Unfallrisiko — bedingt auch durch eine verstärkte Verkehrsteilnahme — zunimmt. So gehörten 1992 insgesamt 44 % aller im Straßenverkehr verunglückten Kinder der Altersgruppe der zehn- bis vierzehnjährigen an, ein weiteres Drittel war im Alter zwischen sechs und neun Jahren, jedes vierte verunglückte Kind war unter sechs Jahre alt. Rund die Hälfte der verunglückten Schulanfänger im Alter von sechs und sieben Jahren waren zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs. Mit zunehmendem Alter belegen die Unfallzahlen allerdings eine steigende Attraktivität des Fahrrades: Bei den Jungen gibt es ab neun Jahren und bei den Mädchen ab zehn Jahren mehr verunglückte Radfahrer als Fußgänger.

Auch in den Jahren 1992 und 1993 verunglückten etwa 8 von 10 Kindern bei Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften. Entsprechend ihrer bevorzugten Verkehrsbeteiligung waren sie dort überwiegend als Fußgänger oder Radfahrer in Unfälle verwick-

kelt. Außerorts verunglückten Kinder hauptsächlich als Mitfahrer in Personenkraftwagen (1992: 77 %).

Im Jahre 1993 sind im gesamten Bundesgebiet 16 484 Kinder im Pkw verunglückt (1992: 17 101). Als Pkw-Insassen starben 177 Kinder (1992: 207), dies ist ein Rückgang um 14,5 %. Auch die Zahl der als Pkw-Mitfahrer schwerverletzten Kinder ging deutlich um 9,2 % zurück. Diese positive Entwicklung ist im wesentlichen auf die Einführung der generellen Sicherungspflicht für Kinder zum 1. April 1993 zurückzuführen.

auf den Straßen. 1993 verunglückte fast die Hälfte (15 243, 1992: 14 941) als Pkw-Insassen, 8 063 als Fußgänger (1992: 8 912) und 6 402 als Radfahrer (1992: 6 842).

Bedingt durch die immer noch geringere Pkw-Verfügbarkeit in den neuen Bundesländern einschließlich Berlin(Ost) verunglücken Senioren hier häufiger als Fußgänger (1993: 30,4 % im Osten, 23,8 % im Westen). Dagegen kommen Senioren in den alten Bundesländern anteilig häufiger als Pkw-Benutzer (1992: 45 % im Westen, 40 % im Osten) und als Radfahrer (1992: 21 % im Westen, 16 % im Osten) zu Schaden.

Abbildung 9

Getötete Kinder unter 15 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung in den alten Bundesländern

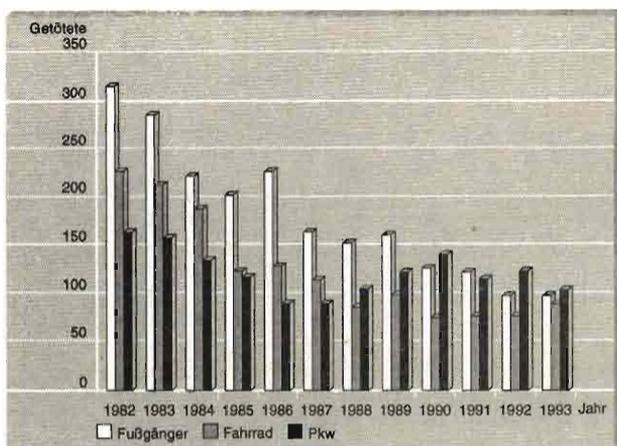
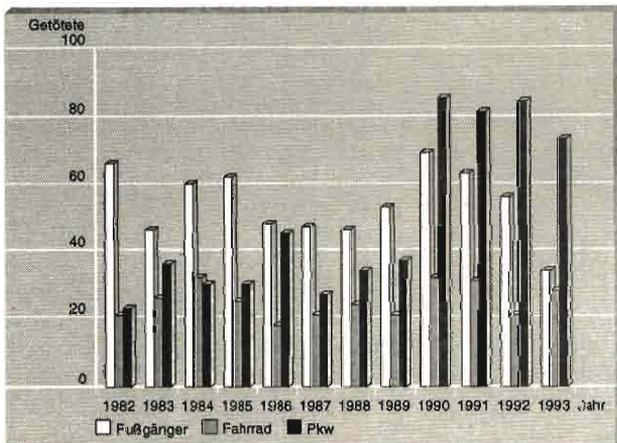


Abbildung 10

Getötete Kinder unter 15 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung in den neuen Bundesländern



Neben den Kindern stellen Menschen, die älter als 65 Jahre sind, eine weitere im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe dar. Jahr für Jahr verunglücken im gesamten Bundesgebiet über 30 000 Senioren

Abbildung 11

Getötete Senioren über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme in den alten Bundesländern

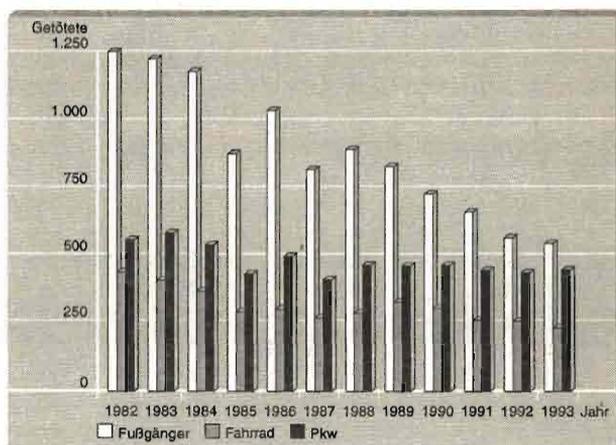
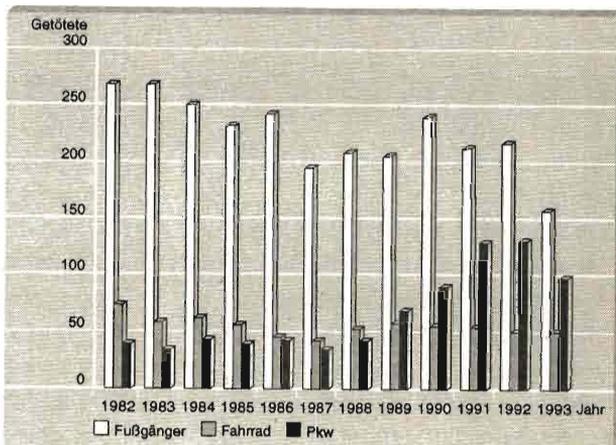


Abbildung 12

Getötete Senioren über 65 Jahren nach Art der Verkehrsteilnahme in den neuen Bundesländern



Von den 1 611 Senioren, die 1993 auf den Straßen im gesamten Bundesgebiet tödlich verletzt wurden (1992: 1 767), starben 704 als Fußgänger (1992: 783), 544 als Pkw-Insassen (1992: 566) und 283 als Radfahrer (1992: 308).

3.2.3 Unfallursachen

Relativ schwierig ist eine objektive Beschreibung der Unfallursachen deshalb, weil für die Polizei bei der Unfallaufnahme das personenbezogene Fehlverhalten im Vordergrund steht. Straßenbauliche Unfallursachen wie beispielsweise die Unübersichtlichkeit von Kreuzungen können von den Polizeibeamten im Einzelfall dagegen kaum festgestellt werden. Auch technische Defekte eines Fahrzeugs sind am Unfallort häufig nur schwer erkennbar. Notiert werden hauptsächlich die unfallbezogenen Ursachen wie Straßenglätte oder Nebel, vor allem aber das Fehlverhalten der Verkehrsteilnehmer.

Im Jahre 1992 waren Ursachen wie Regen oder Schnee nach Angaben des Statistischen Bundesamtes im gesamten Bundesgebiet an 11 % der Unfälle mit Personenschaden mit auslösend. Technische Mängel an Unfallfahrzeugen stellte die Polizei lediglich bei weniger als 9 von 1 000 Fahrzeugen fest. Mehr als die Hälfte (54 %) dieser unfallverursachenden technischen Defekte traten 1992 bei Zweirädern auf. Der weitaus größte Teil der ermittelten Unfallursachen entfällt auf Fehlverhalten der Unfallbeteiligten; hier wiederum wurden mit etwa 75 % die meisten Fehler den Pkw-Fahrern angelastet. Dabei machen allein drei Ursachen fast die Hälfte (46 %) aller genannten Fehlverhalten aus: Weit an der Spitze liegt die nicht angepaßte Geschwindigkeit, die 16 % aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer vorgeworfen wurde. Es folgen Vorfahrtsfehler (11 % aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer) und ungenügender Sicherheitsabstand (7,9 %). Fehler beim Abbiegen wurden 5,7 % und Alkoholeinfluß 5,5 % aller unfallbeteiligten Pkw-Fahrer von der Polizei angelastet.

Drei Viertel der Pkw-Fahrer, die 1992 unter Alkoholeinfluß an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, hatten mindestens einen Blutalkoholwert (BAK-Wert) von 1,1 Promille, sie waren im Sinne der Rechtssprechung absolut fahruntüchtig. Mehr als jeder vierte (27 %) hatte sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille.

Trotz des 1992 in den neuen Bundesländern noch geltenden absoluten Alkoholverbots am Steuer eines Kraftfahrzeuges waren hier die gemessenen BAK-Werte durchschnittlich höher als im früheren Bundesgebiet. 78 % der alkoholisierten unfallbeteiligten Pkw-Fahrer in den neuen Bundesländern hatten mindestens einen BAK-Wert von 1,1 Promille. In den alten Bundesländern waren es dagegen 73 %. Fast jeder dritte Fahrer in den neuen Bundesländern, der unter Alkoholeinfluß an einem Unfall beteiligt war, und jeder vierte in den alten Bundesländern hatten sogar einen Alkoholgehalt von mehr als 2,0 Promille im Blut.

Bei jüngeren Verkehrsteilnehmern genügen meist schon geringere Mengen an Alkohol, um Ausfallerscheinungen zu zeigen, bei älteren Fahrern fällt offenbar mäßiger Alkoholkonsum nicht so leicht auf: In den Altersgruppen der 18- bis 25jährigen Pkw-Fahrer wurde bei 17 % ein BAK-Wert von unter 0,8 Promille festgestellt, in den Altersgruppen der 35- bis 50jährigen lag der Wert bei 9 %.

Frauen fallen nur selten durch Trunkenheit im Straßenverkehr auf. Von den 41 738 alkoholisierten Unfallbeteiligten des Jahres 1992 waren nur 7,2 % Frauen, obwohl im Durchschnitt über ein Viertel (28 %) der Unfallbeteiligten Frauen waren.

Auch andere personenbezogene Unfallursachen zeigen eine deutliche Alters- oder Geschlechtsabhängigkeit. So werden nicht angepaßte Geschwindigkeit, Abstandsfehler oder Fehler beim Überholen überdurchschnittlich häufig jüngeren Fahrern angelastet, während Abbiegefehler oder Vorfahrtsmißachtung

Tabelle 3

Die Hauptunfallursachen 1992 und 1993

Hauptunfallursachen (Unfälle mit Personenschaden)	1992		1993	
	innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Straßenverhältnisse	14 719	14 900	16 817	17 909
Witterungsverhältnisse	1 263	2 348	1 406	2 666
Geschwindigkeit	42 326	59 615	41 797	62 542
Vorfahrt-Mißachtung	53 023	17 708	50 112	17 358
Abstand	32 220	18 705	32 568	19 649
Abbiegen/Wenden/Anfahren	57 415	11 492	53 540	11 036
Alkoholeinfluß beim Fahrzeugführer	21 871	15 975	21 666	16 311
Überholen	8 479	14 709	7 601	14 675
Fehler gegen Fußgänger	22 038	1 357	21 909	1 335
Fehler beim Fußgänger	32 993	3 155	30 571	2 930

Getötete im Straßenverkehr
pro 100 000 Einwohner in Europa

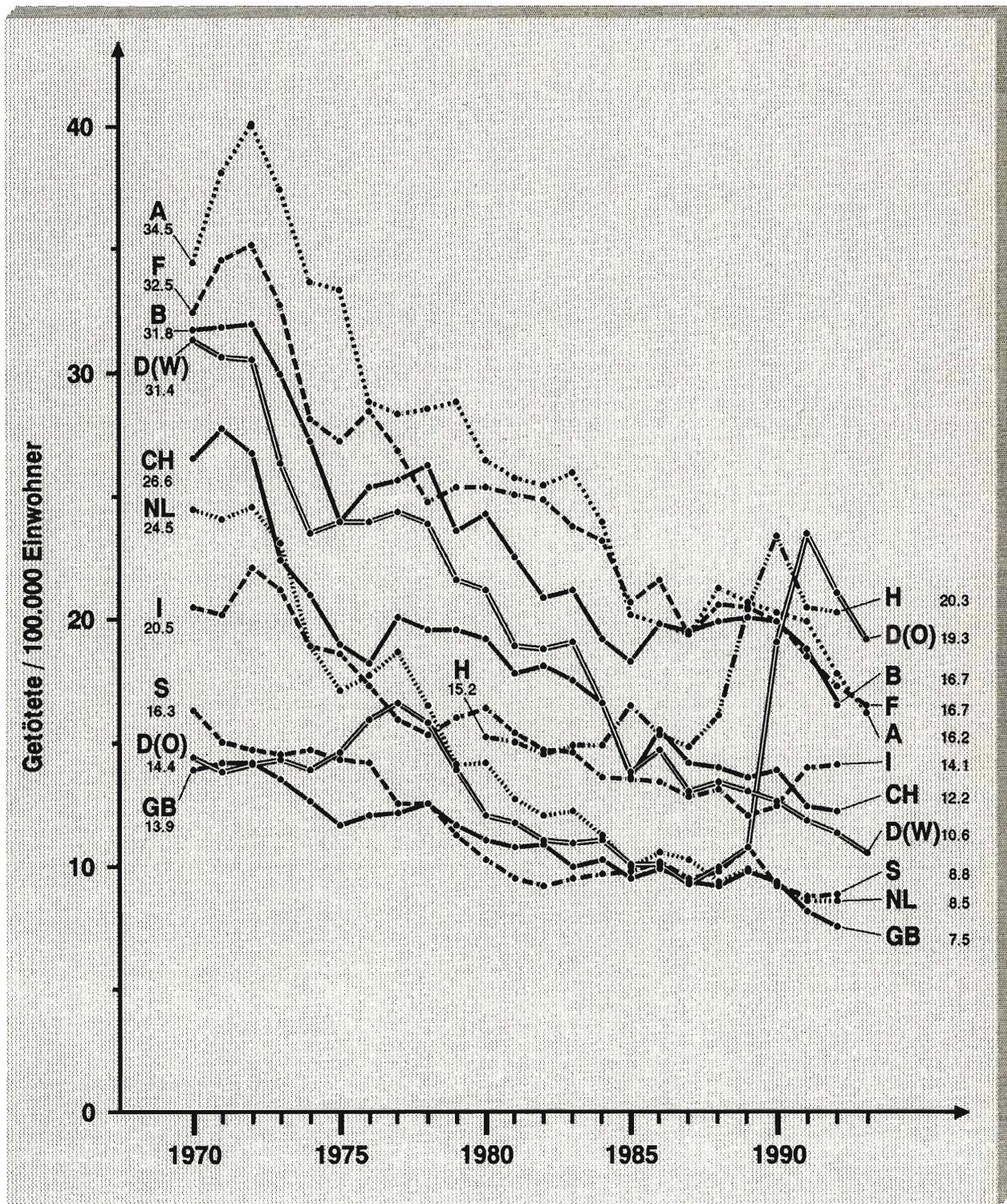
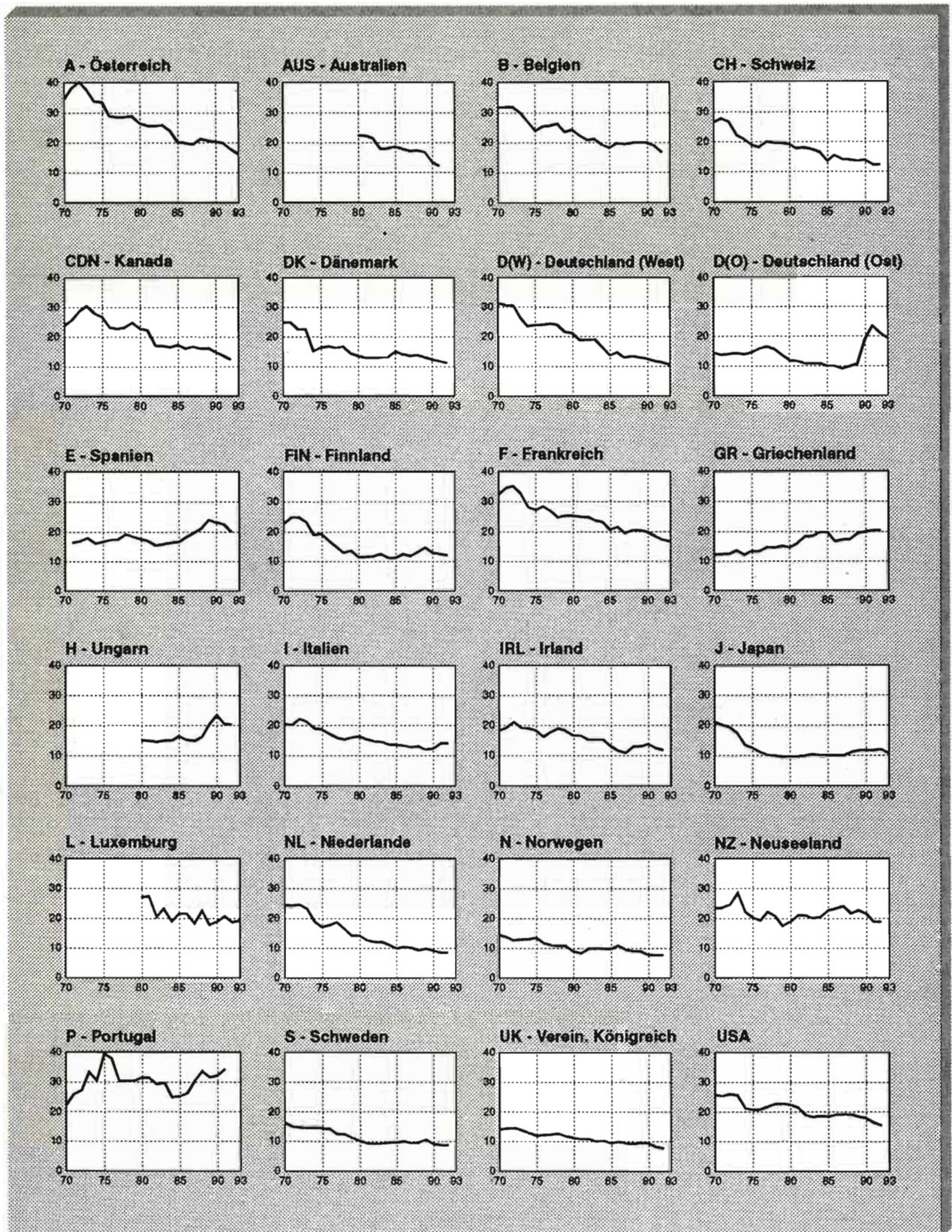


Abbildung 14

Getötete im Straßenverkehr
pro 100 000 Einwohner in Einzeldarstellungen



mit steigendem Alter deutlich zunehmen. Frauen verursachen unabhängig vom Lebensalter weniger häufig als Männer Unfälle durch nicht angepaßte Geschwindigkeit oder Überholen. Sie mißachten jedoch häufiger die Vorfahrt oder machen Fehler beim Abbiegen.

4. Straßenverkehrsunfälle in Europa

Verkehrssicherheit läßt sich nicht durch einen allseits anerkannten absoluten Maßstab definieren. Es gibt aber inzwischen einige Eckdaten, die — mit Einschränkungen — international vergleichbar sind und an denen sich erkennen läßt, ob ein bestimmtes Land im Vergleich zu seinen Nachbarn allmählich ein höheres Niveau erreicht hat oder aber hinsichtlich bestimmter Kenngrößen zurückgefallen ist. Es läßt sich auch abschätzen, was in anderen Ländern an Sicherheit auf den Straßen „möglich“ oder erreichbar ist. Dadurch lassen sich realistische Zielvorstellungen für die Verkehrssicherheitspolitik gewinnen, dabei bleibt festzuhalten, daß innerstaatliche Vergleiche, etwa zwischen einzelnen deutschen Bundesländern, eine bessere methodische Basis haben als zwischenstaatliche Vergleiche, etwa zwischen Portugal, Großbritannien und der Schweiz.

Die Verkehrssicherheit hat sich in fast allen Ländern seit etwa zwanzig Jahren verbessert, allerdings in verschiedenen Ländern in einem unterschiedlichen Ausmaß.

Das fahrleistungsbezogene Risiko, im Verkehr getötet zu werden, ist auch am Anfang der neunziger Jahre international rückläufig. Weniger deutlich ist das internationale Bild der letzten Jahre, wenn man die Anzahl der Getöteten auf den Bevölkerungsbestand bezieht. Sieht man vom Jahr 1991 ab, zeigte sich nicht nur bei den günstigsten Vergleichsländern (Großbritannien, Schweden und den Niederlanden) eine gewisse Stagnation. Die Sicherheit im westlichen Deutschland — D(W) — hat sich seit 1970, dem Jahr mit der größten Zahl von Getöteten, auch im internationalen Vergleich günstig entwickelt; nach dem starken Rückgang der Risikowerte von 1983 auf 1985 hat D(W) eine mittlere Position mit weiterhin günstiger Tendenz. Diese international mittlere Position des westlichen Deutschlands ist auch bei Untergliederung, etwa nach Altersgruppen, festzustellen.

Betrachtet man die Entwicklung dieser Position zwischen 1970 und 1993, dann läßt sich erkennen, daß die alten Länder im Vergleich zu anderen Staaten in Europa und zu den USA erhebliche Fortschritte gemacht haben. Unterteilt man die Länder in drei große Gruppen, dann läßt sich feststellen, daß Großbritannien, die Niederlande und Schweden eine Gruppe mit sehr günstigen Quoten (Getötete pro 100 000 Einwohner) darstellen, Deutschland (W), die Schweiz, Italien eine Gruppe mit mittlerem Niveau bilden, während Frankreich, Belgien und Österreich am Schluß liegen. Im Jahre 1970 lagen die alten Länder der Bundesrepublik noch deutlich in der Ländergruppe mit einem schlechten Sicherheitsniveau.

Ganz anders verläuft noch die Entwicklung im östlichen Deutschland — D(O) —. Bis 1989 lagen dort die Risikowerte bei niedriger Motorisierung und unter den sonstigen Systembedingungen zwar vergleichsweise niedrig, jedoch nicht unter denen der günstigsten hochmotorisierten Vergleichsländer. Mit den Zahlen des Jahres 1990 wurde ein Strukturbruch in allen Bereichen des Verkehrs- und Unfallgeschehens deutlich. 1990 lagen die Risikowerte auf dem Niveau der ungünstigsten Vergleichsnationen, eine weitere Verschlechterung ist 1991 eingetreten. Erst seit 1992 ist der ansteigende Trend gebrochen. Seit 1993 liegen die neuen Länder noch in der Gruppe von Staaten mit schlechten Werten, allerdings mit sinkender Tendenz.

Hier ein Sicherheitsniveau herzustellen, das die alten Länder oder Staaten wie die Niederlande, Großbritannien und Schweden inzwischen erreicht haben, ist eine der großen Aufgaben der Verkehrspolitik und der Verkehrssicherheitsarbeit der nächsten Jahre.

5. Maßnahmen

5.1 Bundesministerium für Verkehr

Die Maßnahmen des BMV im Berichtszeitraum waren an den besonderen Problemstellungen orientiert, die sich aus der Vereinigung Deutschlands und der Öffnung der Grenzen zu den östlichen Nachbarländern ergaben. Allgemeine Grundlage der Bemühungen waren die zentralen Aussagen des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundesregierung von 1984: Nicht durch ein Anwachsen staatlicher Regelungen und Eingriffe sind die großen Probleme der Zukunft zu bewältigen, sondern durch die gezielte Stärkung der Eigenverantwortung und der Mitverantwortung für das, was im öffentlichen Lebensbereich „Straßenverkehr“ alltäglich geschieht. Vor allem muß die Bereitschaft zur Rücksichtnahme gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern bei denen verstärkt werden, die Fahrzeuge benutzen.

5.1.1 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Im Jahre 1992 standen dem BMV für Aufgaben der Verkehrserziehung und der Verkehrsaufklärung Haushaltsmittel in Höhe von 39 Millionen DM zur Verfügung. Im Jahre 1993 belief sich diese Summe auf 35,2 Millionen DM. Diese Beträge wurden aufgeteilt für die Förderung von Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und anderer Organisationen, für die Aktion „Rücksicht kommt an“, die gemeinsam mit dem DVR durchgeführt wird sowie für eigene Maßnahmen des BMV.

Der BMV gab im Jahre 1992 insgesamt 9 Millionen DM für eigene Maßnahmen aus, im Jahre 1993 standen dafür 8,1 Millionen zur Verfügung. Die Aktion „Rücksicht kommt an“ wurde 1992 mit 10 Millionen DM finanziert, im Jahre 1993 wurden dafür 9,75 Millionen DM ausgegeben.

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten lag im Berichtszeitraum auf der Information der Bevölkerung über die im Jahre 1993 eingeführte **Sicherungspflicht für Kinder in Kraftfahrzeugen**.

In diesem Zusammenhang wurden Informationsbroschüren und Faltblätter in Millionenaufgaben hergestellt und in Zusammenarbeit mit verschiedenen Organisationen, wie etwa der Deutschen Sportjugend, verteilt. Ergänzend dazu wurden in Zeitungen und Zeitschriften mit insgesamt mehr als 18 Millionen Auflage Informationen über diese neue Regelung in der StVO vermittelt. Diese Aktivitäten wurden unterstützt durch verschiedene Telefonaktionen und Interviews und der bundesweiten Ausstrahlung von Spots im Hörfunk.

Einen weiteren Schwerpunkt stellt die von BMV und DVR gemeinsam durchgeführte Kampagne „Rücksicht kommt an“ dar, die das BMV in den Jahren 1992 und 1993 mit insgesamt rund 20 Mio. DM finanzierte.

Zu den eigenen Maßnahmen des BMV gehören vor allem Produktionen im Bereich von Film und Fernsehen. Durch diese Medien der Massenkommunikation werden Zielgruppen in einem Umfang erreicht, wie durch kein anderes Medium. Im Jahre 1992 wurden über die Sendeanstalten der ARD verschiedene Produktionen für die Zielgruppe „Kinder“ und für Familien ausgestrahlt, die auch in den dritten Programmen und über die Satellitenkanäle gesendet wurden. Für die Verkehrsteilnehmer in den neuen Ländern wurden in Zusammenarbeit mit MDR, ORB und NDR weitere Produktionen des BMV ausgestrahlt. Bundesweit lief in den Kinoprogrammen ein Kurzfilm, der das Thema „Alkohol und Fahren“ behandelte und sich an junge Fahrer richtete.

Im Jahre 1993 wurden in der ARD über sechzig verschiedene Beiträge zur Sicherheit von Kindern und Jugendlichen ins Programm genommen, die aus Mitteln des BMV finanziert waren. Zur spezifischen Unfallsituation in den neuen Ländern kamen Produktionen hinzu, die wiederum mit MDR, ORB und NDR zusammen gestaltet und von diesen gesendet wurden. Hinzuweisen ist auch auf ein Paket von zehn Beiträgen für die Serie „Sesamstraße“ in der ARD, die in Zukunft immer wieder gesendet werden, darüber hinaus wurden mit dem ZDF insgesamt fünfzehn Folgen zu Sicherheitsfragen für Kinder produziert. Auch 1993 gab es einen Kinovorfilm, der sich mit dem Thema „Schwächere Verkehrsteilnehmer“ befaßte.

Auch in den Printmedien gab das BMV im Berichtszeitraum in einer Gesamtauflage von über zehn Millionen Informationen und Ratschläge an die Verkehrsteilnehmer. Dies geschah in Form von Faltblättern, Broschüren und Pressediensten. Einen besonderen Stellenwert hat inzwischen die Broschüre „Ferienfahrt“, die in den Jahren 1992 und 1993 alleine in einer Auflage von über jeweils 8 Millionen Exemplaren verteilt wurde. Angesichts der Bedeutung des Ferientraffikverkehrs besitzt diese Broschüre auch für den grenzüberschreitenden Verkehr eine wichtige Funktion im Rahmen der Aufklärungsarbeit des BMV.

Sie enthält Informationen, wann und wo mit starkem Verkehr zu rechnen ist, so daß Reisetage und Strecken mit geringer Verkehrsbelastung gewählt werden können. Außerdem wird in der Broschüre auf wichtige und auf neue Verkehrsregeln hingewiesen und Informationen zu abweichenden Verkehrsregelungen im Ausland gegeben. In Not geratene Kraftfahrer finden Adressen und Telefonnummern von Rettungsorganisationen, deutschen Botschaften im Ausland und Notrufeinrichtungen der Automobilclubs. Die Broschüre trägt somit dazu bei, die volkswirtschaftlichen und ökologischen Schäden, die durch Stau und Verkehrsunfälle entstehen, zu verringern.

Im Bereich des Hörfunks wurden in beiden Berichtsjahren verschiedene Spots zu den Themen Kinder in Fahrzeugen und ältere Menschen im Straßenverkehr gesendet, und es wurden Telefoninterviews mit Experten organisiert.

Zu dem Problem der Verkehrssicherheit älterer Menschen hat das BMV in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Frauen und Senioren (BMFuS) und dem DVR im Jahre 1993 einen internationalen Fachkongreß durchgeführt, der dem Informationsaustausch diente und der zu wichtigen Empfehlungen für die zukünftige Organisation der Verkehrssicherheitsarbeit auf diesem Gebiet führte.

5.1.2 Verkehrsrecht

Mit der 12. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung, die am 1. April 1993 in Kraft trat, wurde die generelle **Sicherungspflicht durch geeignete Rückhalteeinrichtungen für Kinder bis zum 12. Lebensjahr** bei der Mitnahme in Kraftfahrzeugen für alle Sitze, für die Sicherheitsgurte vorgeschrieben sind, eingeführt. Anlaß für die Ausdehnung der bis dahin geltenden Sicherungspflicht war die Erkenntnis, daß Kinder bei Straßenverkehrsunfällen häufiger als Mitfahrer im Pkw getötet werden, als bei einer Verkehrsteilnahme als Fußgänger oder als Radfahrer. Eltern war dieses Risiko nicht bewußt. Wie erwähnt, zeigte diese Regelung schon 1993 spürbare Erfolge.

Gleichzeitig würde mit der Verordnung die EG-Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten über die Gurtanlegepflicht in Kraftfahrzeugen mit einem Gewicht von weniger als 3,5 t umgesetzt. Im Interesse des Schutzes der Kinder war es erforderlich, Ausnahmen auf ein Mindestmaß zu beschränken, insbesondere konnten Fragen der Bequemlichkeit oder der Kosten allein nicht zu Ausnahmetatbeständen führen.

Durch **Änderung des Bußgeldkatalogs** wurden unter anderem die Ahndungssätze für zwei unfallträchtige und in den Folgen gefährliche Verstöße gegen die Straßenverkehrs-Ordnung angehoben. Zum einen wurde hinsichtlich der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Pkw eine Trennung in Innerorts- und Außerortsverstöße vorgenommen. Dabei würde davon ausgegangen, daß die Überschreitung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten innerhalb von Ortschaften auch bei Pkw gefährlicher ist als entsprechende Verstöße auf freier Strecke. Vor allem

schwächere Verkehrsteilnehmer, Kinder, ältere Fußgänger, behinderte Menschen sowie Radfahrer sind durch überhöhte Geschwindigkeiten im Innerortsbereich stark gefährdet. Zugleich wurde die Schwelle für die Anordnung des Regelfahrverbotes bei Geschwindigkeitsverstößen mit Pkw gesenkt, ein Fahrverbot ist nunmehr bereits bei einer Überschreitung innerorts von 31 km/h, außerorts um 41 km/h vorgesehen. Die weitere Erhöhung von Bußgeldern betrifft die sogenannten Rotlichtverstöße. Für diese Ordnungswidrigkeiten ist das Bußgeld nunmehr nach der Dauer der Rotzeit gestaffelt und bei länger als 1 Sekunde dauernder Rotzeit empfindlich angehoben worden. Rotlichtverstöße sind generell gefährlich, aber die Wahrscheinlichkeit konkreter Gefährdungen nimmt mit der Dauer der Rotzeit erheblich zu.

Im Jahre 1986 wurde der **Stufenführerschein für Motorradfahrer** eingeführt. Mit dieser Regelung sollte verhindert werden, daß Fahranfänger sofort mit schwersten und stärksten Maschinen am Straßenverkehr teilnehmen, sie sollen zunächst Fahrerfahrung mit leichteren Motorrädern sammeln. In einer von der BASt betreuten Vergleichsstudie, die über mehrere Jahre hinweg die Verkehrsbewährung von Motorradfahrern mit und ohne Stufenführerschein untersuchte, zeigte sich, daß sich die zweijährige Vorerfahrung auf leichten Maschinen positiv auswirkt. Im Vergleich zwischen Fahranfängern, die im Alter von 18 Jahren sofort schwere Maschinen benutzen durften, mit denen, die nach den Vorschriften des Stufenführerscheins erst im Alter von 20 Jahren auf diese leistungsstärksten Fahrzeuge umsteigen konnten, ergab sich ein Rückgang der Unfälle um etwa zwei Drittel.

Mit der Vierzehnten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 1. April 1993 wurde die Umschreibung ausländischer Fahrerlaubnisse in entsprechende deutsche Fahrerlaubnisrechte neu geregelt. In den letzten Jahren hat sich zunehmend herausgestellt, daß in vielen ausländischen Staaten die Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis, insbesondere bei Ausbildung und Prüfung, in keiner Weise dem deutschen Niveau entsprechen, bis hin zur Erteilung der Fahrerlaubnis ohne jegliche Prüfung. Auch hatte die Zahl der gefälschten und unechten ausländischen Führerscheine, die zur Umschreibung den deutschen Straßenverkehrsämtern vorgelegt werden, ganz beträchtlich zugenommen.

Deshalb sieht der neue § 15 StVZO vor, daß grundsätzlich ausländische Fahrerlaubnisse nur noch nach Ablegung einer vollen theoretischen und praktischen Prüfung in eine deutsche Fahrerlaubnis umgeschrieben werden. Befreit von der Fahrerlaubnisprüfung sind nur noch Führerscheine aus den EG-Mitgliedsstaaten und aus bestimmten Drittländern, die in einer besonderen Liste in der neuen Anlage XXVII StVZO aufgeführt sind. In diese Liste werden die Staaten aufgenommen, von denen nachgewiesen ist, daß Ausbildung und Prüfung dort etwa dem Niveau entsprechen, das in deutschen Vorschriften zum Ausdruck kommt. Zudem muß die Dokumentation durch den Führerschein zuverlässig sein und die Gegenseitigkeit der Anerkennung von Führerscheinen muß gewährleistet sein.

5.1.3 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

Auf Bundesstraßen und Autobahnen werden etwa 50 % der Gesamtverkehrsleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs erbracht. Allein auf die BAB entfallen bei einem Längenanteil von nur ca. 1,7 % am Gesamtstraßennetz rund 30 % der auf der Straße erbrachten Fahrleistungen. Besonders hoch ist die Konzentration des Lkw-Verkehrs auf den Bundesautobahnen. Diese hohen Anteile unterstreichen die Bedeutung der Bundesfernstraßen und ihres Erhaltungs- und Ausbauzustandes für eine sichere Verkehrsabwicklung. 1993 hat der Deutsche Bundestag den Bundesverkehrswegeplan 1992 verabschiedet, der bis zum Jahr 2012 für vordringliche Projekte im Straßennetz ein Investitionsvolumen von 109 Mrd. DM vorsieht.

Auf den Autobahnen der neuen Bundesländer sind inzwischen erhebliche, vor allem der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienende Investitionen erfolgt. Allein im Jahre 1992 wurden von den 3 700 km Richtungsfahrbahnen über 460 km erneuert und an 33 km die fehlende 2. Fahrbahn fertiggestellt. Zudem wurden an 88 km Standstreifen angebaut, 1 150 km Schutzplanken installiert und 162 Brücken instandgesetzt sowie 53 Brücken neu gebaut.

Zur Erhöhung der **Verkehrssicherheit auf Bundesstraßen** werden Zug um Zug noch vorhandene Gefahrenpunkte (Kurven und Kuppen mit zu geringen Radien, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen) sowie überlastete Ortsumgehungen schrittweise umgestaltet. Einen wesentlichen Beitrag leistet das **Programm zum Bau von Ortsumgehungen**. Dieses Programm, in das seit 1978 etwa 70 % der für den Bundesstraßenbau bereitgestellten Mittel fließen, ist fortgeführt worden. So wurden 1992 fünfzehn neue Ortsumgehungen mit einer Gesamtlänge von 75 km dem Verkehr übergeben. Weitere 121 Teilstrecken von Ortsumgehungen mit insgesamt 437 km Länge waren Ende 1992 im Bau. Insgesamt wurden allein im Jahre 1992 über 1 Milliarde DM für den Bau von Ortsumgehungen aufgewendet.

Die Fortschreibung des Ortsumgehungsprogramms und seine Erweiterung um die Maßnahmen in den neuen Bundesländern liegt inzwischen vor. Das Programm ist wesentlicher Bestandteil des Fünfjahresplanes 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000.

Darüber hinaus werden auch bei den übrigen Bundesstraßen in den neuen Bundesländern erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unternommen. So wurden 1992 2 771 km mit einer Fahrbahnmarkierung versehen, 431 Lichtsignalanlagen errichtet, 426 km Schutzplanken aufgestellt und 202 Brücken instandgesetzt sowie 51 Brücken neu gebaut.

Neben dem Ortsumgehungsprogramm trägt vor allem das Programm des Bundesministeriums für Verkehr zum Bau von **Radwegen an Bundesstraßen** zu einem erheblichen Gewinn an Verkehrssicherheit bei.

Im Zeitraum von 1981 bis 1992 sind in den alten Bundesländern 3 450 km Radwege an vorhandenen

Bundesstraßen gebaut worden. Bis zum Jahre 2000 ist eine Erweiterung um weitere 2 450 km vorgesehen. In den neuen Bundesländern sollen bis zur Jahrtausendwende 1 500 km Radwege an Bundesstraßen zur Verfügung stehen. Einschließlich der vorher bestehenden, wird es dann in Deutschland 15 500 km Radwege an Bundesstraßen geben.

Bereits beim Neubau von Straßen wird durch eine Auswahl geeigneter Bauweisen, Bauverfahren, Baustoffe und Baustoffgemische die Voraussetzung für verkehrssichere Fahrbahnbefestigungen geschaffen. Einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet die Griffigkeit von Fahrbahnbefestigungen. Die Griffigkeit und auch die Ebenheit ist zentrales Thema einiger vom Bundesministerium für Verkehr finanzierter Forschungs- und Entwicklungsvorhaben. Es soll untersucht werden, wie eine ausreichende Griffigkeit und Ebenheit von Fahrbahnbefestigungen erzielt, erhalten oder gegebenenfalls wiederhergestellt wird.

In der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen wurde in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr das „Merkblatt über die Straßengriffigkeit und Verkehrssicherheit bei Nässe“ erarbeitet.

Baustellen an Bundesautobahnen sind zur Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung des Straßennetzes erforderlich. Sie führen jedoch häufig zu Staus und Unfällen. 1992 und 1993 gab es jeweils rund 460 Baustellen von längerer Dauer (mehr als 14 Tage) an den Betriebsstrecken der Bundesautobahnen. Der Bund koordiniert mit den Ländern diese längerfristigen Bauarbeiten im Rahmen der Baubetriebsplanung mit dem Ziel der Minimierung von Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit in den Bereichen der Baustellen vor allem durch die Verkürzung der Bauzeiten. Gleichzeitig soll eine bessere zeitliche und räumliche Verteilung der Baustellen und eine Verminderung der Anzahl von Baustellen in den Reisezeiten erreicht werden.

Die Anzahl der Baustellen konnte allerdings in den Ferienzeiten 1992 und 1993 durch die rege Bautätigkeit in den neuen Bundesländern nicht in dem Maße verringert werden wie in den Vorjahren.

In den neuen Bundesländern wurde jedoch trotz der notwendigen verstärkten Bautätigkeit versucht, die Störungen des Verkehrs durch Baustellen gering zu halten. So konnten 1992 und 1993 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes an längerfristigen Bundesautobahn-Baustellen in der Regel für jede Fahrtrichtung zwei Behelfsfahrestreifen zur Verfügung gestellt werden. Mit dem Ziel, die Beeinträchtigungen für die Verkehrsteilnehmer möglichst gering zu halten, 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.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsflusses werden verstärkt verkehrsunabhängige Beeinflussungssysteme eingesetzt. Für die Errichtung solcher Systeme hat das Bundesministerium für Verkehr 1992 und 1993 insgesamt 165 Mio. DM zur Verfügung gestellt.

Das Investitionsprogramm zur **Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen** sieht für den Zeitraum von 1993 bis 1997 einen Mittelbedarf von 650 Millionen DM vor. Hiervon entfallen auf die neuen Bundesländer etwa 130 Millionen DM.

Derzeit sind auf den Bundesautobahnen rund 70 Verkehrsbeeinflussungsanlagen in Betrieb. Bis Ende 1997 sollen weitere rund 60 Verkehrsbeeinflussungsanlagen errichtet werden. Danach wird die Länge der mit variablen Höchstgeschwindigkeiten sowie mit Stau- und Nebelwarnung versehenen Strecken von jetzt mehr als 300 km um weitere rund 500 km zunehmen. Die Länge der durch die Wechselwegweiser beeinflussten Strecken wird von rund 1 200 km um weitere rund 1 000 km anwachsen.

Auf diesen Streckenabschnitten konnte die Zahl aller Unfälle um 20 bis 30 %, die Zahl der Unfälle mit Personenschaden sogar um bis zu 50 % gesenkt werden.

Mit dem auch 1992/93 praktizierten Einsatz von Wechselwegweisern konnten, je nach Länge des Umwegs, 20 bis 40 % des Durchgangsverkehrs von überlasteten Bundesautobahnstrecken über aufnahmefähige Alternativrouten umgeleitet werden. Das Risiko von Stau und von Unfällen wird dadurch verringert. Mit Wechselverkehrszeichen wurden die Kraftfahrer auf Bundesautobahnstrecken mit hoher Unfallwahrscheinlichkeit bei Bedarf entsprechend den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen (etwa bei Stau und Nebel) vor Unfallgefahren gewarnt. Dabei wurden Höchstgeschwindigkeiten angeordnet oder Fahrestreifen gesperrt.

Gezielte, sachgerechte Verkehrsbeeinflussung wird akzeptiert mit der Folge, daß Unfallschwerpunkte wirksam entschärft werden können und der Verkehr an kritischen Punkten flüssiger gehalten werden kann.

Unfallschwerpunkte auf **Bundesstraßen** wurden durch straßenbauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen entschärft. Dabei werden zunehmend situationsabhängige Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen vorgesehen. Angesichts der steigenden Bedeutung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf Bundesstraßen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses hat das BMV auf der Grundlage der Bedarfsmeldungen der Länder ein „Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesstraßen“ aufgestellt.

Die Maßnahmen sollen dazu beitragen, die negativen Folgeerscheinungen des ständig steigenden Verkehrsaufkommens auch auf dem den Bundesautobahnen nachgeordneten Netz der Bundesstraßen zu vermindern.

Das Programm beinhaltet folgende Typen von Verkehrsbeeinflussungsanlagen:

1. Verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten;
2. Punktuelle Anlagen zur verkehrs- oder witterungsabhängigen Warnung vor Gefahrenstellen;
3. Anlagen zur Streckenbeeinflussung mit verkehrs- oder witterungsabhängiger Steuerung des Verkehrs auf kritischen Streckenabschnitten;
4. Anlagen zur Netzbeeinflussung zur Umfahrung von Staubereichen.

Das Programm beinhaltet Maßnahmen mit Gesamtkosten von 125 Millionen DM, davon im Zeitraum 1993 bis 1997 Kosten von 100 Millionen DM. Es sollen 60 größere sowie mehr als 200 kleinere Anlagen errichtet werden. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits in den vergangenen Jahren für 50 Anlagen etwa 20 Millionen DM investiert. Mit den jetzt vorgesehenen 100 Millionen DM werden die Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesstraßen in der Baulast des Bundes deutlich verstärkt.

Vor dem Hintergrund der weiterhin hohen Unfallzahlen in den neuen Bundesländern hatte das Bundesministerium für Verkehr auf Grundlage von Meldungen der Straßenbauverwaltungen 1992 ein neues **Sofortprogramm zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten** gestartet, das sich auf erkannte Unfallstellen an Bundesstraßen im Außerortsbereich — vornehmlich auf Knotenpunkte und Kurvenbereiche — konzentriert. Auf diese Straßenabschnitte entfielen 1991 die meisten Getöteten im Unfallgeschehen. Das Programm wird 1993 fortgeführt.

Innerhalb von zwei Jahren sollen etwa 100 der auffälligsten Unfallstrecken mit vorwiegend verkehrstechnischen Maßnahmen entschärft werden; 1992 wurde mit den ersten 50 Schwerpunkten begonnen.

Vorrangig sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Verbesserung der Verkehrsführung in Knotenpunkten beispielsweise durch die Einrichtung von Abbiegespuren und Lichtsignalanlagen und die Verbesserung der Beschilderung.
- Der Aufbau einer systematischen Wegweisung im betreffenden Straßenzug.
- Die Verbesserung der Verkehrsführung in Kurven, etwa durch Schutzplanken, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder beschilderungstechnische Maßnahmen.
- Der Einsatz von Wechselverkehrszeichen an Gefahrenstellen.

Im vorliegenden Sicherheitsprogramm fanden auch Verkehrssicherheitsprobleme, die in den Alleen zu Tage treten, Berücksichtigung. Hierfür wurden 1992 Mittel von 19 Millionen DM bereitgestellt. Für die Fortführung des Programms im Jahre 1993 stehen 25 Millionen DM zur Verfügung.

Darüber hinaus wurden 1992 und 1993 in den neuen Bundesländern eine Vielzahl von Straßenbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durchgeführt, wie die Erneuerung von Fahrbahndecken, die Umgestaltung von Knotenpunkten und der Bau von Ortsumgehungen.

Im Jahr 1992 wurden **neue Verkehrszeichen** eingeführt, die sich von den hergebrachten Verkehrszeichen dadurch unterscheiden, daß sie im Design zeitgemäßer gestaltet wurden. Ihre Sinnbilder sind an technische Entwicklungen angepaßt, fehlende Dynamik wurde durch gestalterische Überarbeitung verstärkt. Die Erkennbarkeit wurde, vor allem durch den Verzicht auf Detaildarstellungen und die Wahl einfacher Formen verbessert. Für alle amtlichen Verkehrszeichen auf deutschen Straßen ist künftig ein einheitliches Erscheinungsbild gewährleistet.

Mit dem Ziel der Vereinheitlichung in der **Wegweisung** wurden neue Richtlinien eingeführt, um die Orientierung auf den Straßen zu erleichtern. Eine unzureichende Wegweisung kann zu Fehlverhalten im Verkehr führen, kann Umwege verursachen, die Sicherheit negativ beeinflussen und zu Belastungen der Umwelt und unnötigem Energieverbrauch führen.

Auch **Wildschutzzäune** wurden weiterhin an Bundesautobahnen und anbaufreien Bundesstraßen errichtet. Die Maßnahme ist eine freiwillige Leistung des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ende 1992 waren 3 647 Streckenkilometer Bundesautobahnen und 610 Streckenkilometer Bundesstraßen mit solchen Zäunen ausgerüstet.

Auf Brücken an Bundesfernstraßen in den neuen Bundesländern sind überwiegend keine oder nicht den gültigen Regelwerken gemäße Sicherungen gegen den Absturz von Kraftfahrzeugen angebracht. Da es vielfach nicht möglich ist, in angemessenen Zeiträumen und mit vertretbarem Aufwand regelwerksgerechte Absturzsicherungen an den bestehenden Bauwerken anzubringen, hat das BMV eine Arbeitsgruppe gebildet, die Richtlinien für die Bewertung von Absturzsicherungen auf bestehenden Brücken erarbeiten soll.

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. Als wesentliches Verkehrssicherheitskriterium wurde auch in den neuen Bundesländern die Ausstattung der Autobahnen mit Mittelschutzplanken vorrangig vorangetrieben. Bereits 1990 wurde ein entsprechendes Sonderprogramm aufgelegt, das Ende 1992 abgeschlossen werden konnte. Die Kosten für die auszurüstenden 1 800 Streckenkilometer betragen etwa 90 Millionen DM.

Insbesondere der Ausrüstung mit Mittelschutzplanken ist es zu verdanken, daß von 1991 zu 1992 ein sprunghafter Rückgang der Getöteten (um 25 %) auf den Autobahnen der neuen Bundesländer zu verzeichnen ist. Zum Schutz von motorisierten Zweiradfahrern werden an Stellen mit besonderer Unfallhäufigkeit die Pfosten der Schutzplanken mit speziell entwickelten Anpralldämpfern ummantelt.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beziehen sich aber nicht nur auf das Netz der Bundesstraßen und Autobahnen. Ein weiterer Maßnahmen-schwerpunkt liegt auf allen Bemühungen, den **Verkehr in Städten und Stadt-Umland-Regionen** so zu gestalten, daß er sicherer und umweltverträglicher wird und zugleich die Lebensqualität in den Gemeinden erhalten werden kann. Dazu dienen vor allem Programme der flächenhaften Verkehrsberuhigung und der Verkehrsplanung in Städten.

Im Rahmen des Vorhabens „**Flächenhafte Verkehrsberuhigung**“ sollten in sechs Modellgebieten praktische Lösungen entwickelt werden, den Verkehr in den Städten „stadtverträglich“ zu gestalten, und die Wirkungen dieser Lösungen untersucht werden. Das Vorhaben wurde gemeinsam vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zusammen mit den ihnen zugeordneten Einrichtungen Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bundesanstalt für Straßenwesen und Umweltbundesamt vor etwa zehn Jahren gestartet und im Frühjahr 1992 mit einem Kolloquium in Berlin abgeschlossen.

Das Modellvorhaben hat bereits während seiner Laufzeit wichtige Impulse für die Neuorientierung der Stadtverkehrsplanung gegeben, insbesondere zur Gestaltung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und zur Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Die vorliegenden Ergebnisse machen deutlich, daß flächenhafte Verkehrsberuhigung eine wirksame Lösung darstellt, die vom Verkehr ausgehenden Belastungen abzubauen. Sie kann wesentlich dazu beitragen, stadtverträgliche Verkehrsarten wie den Fußgänger-, den Radverkehr und den ÖPNV zu fördern, Lärm- und Schadstoffbelastungen zu verringern, die Verkehrssicherheit und die Qualität der Straßen zu verbessern. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ging in allen Wohngebieten der Modellstädte im Durchschnitt um etwa 45 % zurück.

Die wachsenden Belastungen durch den motorisierten Straßenverkehr erfordern zunehmend Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrsflusses und der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten.

Einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit stellen Maßnahmen dar, die den **Winterdienst** auf den Straßen zugleich wirksamer, umweltverträglicher und kostengünstiger gestalten. Dazu gehören Glättemeldeanlagen, Taumittelsprühanlagen und Systeme, die über das Wetter und den Straßenzustand informieren.

Glättemeldeanlagen sind technische Einrichtungen, bei denen Meßsonden, die an witterungsmäßig exponierten Stellen der Straße eingebaut sind, Daten über Glättebildung auf der Fahrbahn an zuständige Stellen übermitteln. Von dort wird dann ein rechtzeitiger und zweckmäßiger Einsatz des Winterdienstes organisiert. Bisher wurden 91 Glättemeldeanlagen mit insgesamt 245 Meßstellen vorwiegend auf Bundesautobahnen installiert.

Bei den Taumittelsprühanlagen sind ebenfalls Meßsonden im Einsatz, die vor oder unmittelbar nach erfolgter Glättebildung automatisch Taumittellösungen auf die Fahrbahn ausbringen. Bisher wurden acht Taumittelsprühanlagen in Betrieb genommen.

Durch flächendeckende Systeme, die über das Wetter und den Zustand der Straßen informieren, werden die Winterdienstesätze ebenfalls optimiert. Vom Wetteramt werden die von diesen Systemen ermittelten Daten über das Wetter und den Straßenzustand in die meteorologische Auswertung der großräumig erfaßten Wetterdaten mit einbezogen. Das Ergebnis wird zu Prognosen über Wetter und Straßenzustand in kleinräumlichen Straßennetzen verwendet. Diese auf die lokalen und regionalen Gegebenheiten abgestimmten Prognosen versetzen wiederum die Straßenmeistereien in die Lage, den Winterdienst gezielter und wirksamer durchführen zu können.

5.1.4 Fahrzeugtechnik

Auf dem Gebiet der Bau- und Ausrüstungsvorschriften für Fahrzeuge wird durch Übernahme von 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 den weitgehenden Abschluß der Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrzeugtechnischen Vorschriften für Personenkraftwagen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Die Überarbeitung der geltenden Vorschriften zur Übernahme der harmonisierten EU-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.

Insgesamt über 90 Regelungen mit vereinheitlichten Vorschriften für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sind durch die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) verabschiedet worden. Davon können in Deutschland fast 70 Regelungen angewendet werden.

Die regelmäßige **technische Überwachung von Fahrzeugen** in der EU ist durch die EU-Richtlinie 77/143/EW vorgegeben. Danach sind bereits die Zeitabstände für die Untersuchungen von Kraftomnibussen, Taxis, Krankenkraftwagen, Pkw sowie Nutzfahrzeuge vorgeschrieben. Eine Einbeziehung von Motorrädern und Motorcaravans in eine technische Überwachung, die in allen Staaten der EU gelten soll, wurde von deutscher Seite bereits vorgeschlagen. Die

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

Die Wirksamkeit von **Airbags** ist unbestritten. Im Gegensatz zum US-Airbag, der als voll wirksames Rückhaltesystem gedacht ist, ist der Euro-Airbag als Ergänzung zu den in Europa üblichen Drei-Punkt-Sicherheitsgurten ausgelegt. Durch diesen Airbag soll auch bei angelegtem Sicherheitsgurt ein möglicher Aufprall insbesondere des Kopfes auf Teile des vorderen Fahrzeug-Innenraumes vermieden oder gemildert werden. Wenn Untersuchungen über das Verhältnis von Kosten und Nutzen des Airbags zu einem positiven Ergebnis führen, wird die Bundesregierung prüfen, ob bei der Kommission der EU entsprechende Vorschläge eingebracht werden sollten. Die ECE hat das Thema bereits aufgegriffen. Die Bundesrepublik Deutschland wirkt an der Entwicklung von Prüfverfahren für Airbags aktiv mit.

Von der EU sind die Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von **Geschwindigkeitsbegrenzern** für bestimmte Kraftfahrzeugklassen und die Richtlinie 92/24/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Geschwindigkeitsbegrenzungs-systeme für bestimmte Kraftfahrzeugklassen verabschiedet worden. Demnach müssen Kraftomnibusse mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 10 t sowie Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von jeweils mehr als 12 t mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet sein. Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist bei Kraftomnibussen auf 100 km/h und bei Lastkraftwagen und Sattelzugmaschinen auf 85 km/h einzustellen. Dies dient insbesondere der Erhöhung der Verkehrssicherheit, dem Umweltschutz sowie der Einsparung von Ressourcen. Die genannten EU-Richtlinien wurden durch Änderung der StVZO in nationales Recht umgesetzt.

Die nationalen und internationalen Vorschriften hinsichtlich des Umweltschutzes und der aktiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen sind in den letzten Jahren wesentlich verschärft worden. Bezüglich der passiven Sicherheit dieser Fahrzeuge, insbesondere des Crashverhaltens bei Unfällen, besteht zur Zeit nur eine EU-Richtlinie bzw. ECE-Regelung über das Verhalten von Lenkanlagen in Personenwagen beim Frontalaufprall; diese internationalen Vorschriften müssen jedoch nicht in den Mitgliedstaaten der EU obligatorisch angewendet werden.

Gleichwohl führen die deutschen Fahrzeughersteller umfangreiche Aufprallversuchsreihen an ihren Personenkraftwagen durch, um den Insassenschutz ständig zu verbessern.

Auf internationaler Ebene konnten in letzter Zeit zwei ECE-Regelungsentwürfe hinsichtlich des Frontal- und Seitenaufpralls von Personenwagen unter intensiver Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland verabschiedet werden; mit der offiziellen Veröffentlichung der beiden ECE-Regelungen durch den Gene-

ralsekretär der Vereinten Nationen in New York ist bis Ende dieses Jahres zu rechnen.

Die EU-Kommission wird zwei Richtlinienentwürfe entsprechend der betreffenden ECE-Regelungen im Herbst dieses Jahres dem Wirtschafts- und Sozialausschuß, dem Rat und dem Europäischen Parlament zur weiteren Beratung übermitteln; diese EU-Richtlinien könnten Ende 1995/Anfang 1996 offiziell verabschiedet werden.

5.1.5 Gefahrguttransporte

Stückgutfahrer sind seit 1. Juli 1991 in **Schulungsprogramme für Gefahrguttransporte** mit einbezogen. Zum 1. Januar 1993 sind die Lehrinhalte für die Fahrerschulung für Tankwagen und Stückgutfahrzeuge gemäß einer internationalen Vereinbarung (ADR-Übereinkommen) erweitert worden, zum Beispiel um die Bereiche Handhabung und Verstauung, Entladen, praktische Übung. Das Ablegen einer Prüfung nach der Schulung ist jetzt auch international Pflicht. Fallende Unfallzahlen bei Tanktransporten zeigen, daß sich die Gefahrgutfahrerschulung grundsätzlich bewährt hat. 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.

Seit 1. Januar 1992 sind Lkw, die Gefahrgut transportieren, mit Blockierverhinderern (ABV) und Dauerbremsanlagen (Retarder) auszurüsten. Durch eine Änderung der Gefahrgutverordnung Straße wurde zum 1. Januar 1992 auch die automatische Bremsnachstellung vorgeschrieben. Seit 1. April 1992 ist für hochgefährliche Güter und bestimmte leicht entzündbare Flüssigkeiten eine Fahrwegbestimmung für außerhalb der Autobahn durchgeführte Straßentransporte — bei denen keine Verlagerung auf die Bahn oder das Binnenschiff möglich ist — vorzunehmen.

Auf nationaler Ebene gibt es eine Gefahrstoff-/Gefahrgut-Schnellauskunft (GSA), die ständig weiter ausgebaut wird. Der Teilbereich „Feuerwehr“ der GSA enthält Daten für etwa 2 800 Stoffe mit geeigneten Maßnahmen im Falle des Freiwerdens gefährlicher Stoffe. Der Teilbereich „Gefahrguttransport“ der GSA enthält derzeit Daten zu rund 1 400 Stoffen. Insbesondere handelt es sich um Angaben zur Klassifizierung, Kennzeichnung, Verpackung und Beförderung gefährlicher Güter. Die Angaben haben präventiven Charakter. Der Teilbereich „Schifffahrt“ (das „Ruf- und Einsatz-Hilfeleistungs-System — RESY —“) wird im Rahmen der Rufbereitschaft bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen in deutschen Häfen mit positiven Ergebnissen genutzt. Die chemische Industrie stellt im Rahmen des Transport-Unfall-Informationssystem- und Hilfeleistungssystem (TUIS) ihre Sach-

kenntnis und ihre technischen Mittel zur Verfügung, um bei etwaigen Schadensfällen Menschen, Umwelt und Sachen zu schützen. Dem TUIS sind inzwischen auch in den neuen Bundesländern insgesamt 150 Firmen angeschlossen. Mit der Einrichtung eines Hilfeleistungssystems im westeuropäischen Raum unter der Bezeichnung „International Chemical Environment“ (ICE) wird das deutsche TUIS-System Teil eines umfassenden Europäischen Hilfeleistungssystems sein.

Das BMV unterstützt das seit 1990 laufende Forschungsprojekt „Tankfahrzeuge mit höchst erreichbarer Sicherheit durch experimentelle Unfallsimulation“ (THESEUS). Nach Einschaltung des Gefahrgut-Verkehrs-Beirates hat das BMV u. a. Forschungsvorhaben zur Risikoanalyse repräsentativer Transportketten sowie zur Verbesserung der Ladungssicherung eingeleitet.

5.1.6 Internationale Zusammenarbeit

Probleme der Verkehrssicherheit auf den Straßen in Deutschland sind in zunehmendem Maße nur in enger Abstimmung mit den europäischen Nachbarn zu lösen. Der fortschreitende **Prozeß der europäischen Integration** und die damit verbundenen Anstrengungen der Einzelstaaten um Harmonisierung ihrer nationalen Vorschriften finden im Vertrag von Maastricht ihren Ausdruck. In Artikel 75 EG-Vertrag wird die Aufgabe der Verkehrssicherheit der Europäischen Gemeinschaft zugewiesen, wobei das sog. „Subsidiaritätsprinzip“ zur Anwendung kommt. Dieses besagt, daß die Gemeinschaft Maßnahmen nur ergreifen kann, wo dies zu besseren Ergebnissen führt als Maßnahmen der einzelnen Staaten. Die Bundesregierung vertritt in diesem Zusammenhang die Auffassung, daß alle Fragen der Verhaltensvorschriften im Straßenverkehr auf nationaler Ebene besser und wirksamer zu regeln sind als durch zentrale Vorschriften, die in allen Mitgliedsländern gelten sollen.

Diese Auffassung wird nicht zuletzt durch Erkenntnisse und Erfahrungen gestützt, die mit den unterschiedlichen Traditionen, Wertvorstellungen und Verhaltensmustern der Verkehrsteilnehmer in verschiedenen Ländern und Regionen von Europa zusammenhängen. In den skandinavischen Ländern gibt es zu Fragen der Normorientierung und der Risikoübernahme andere Vorstellungen als in südeuropäischen Staaten. Wirksam können verhaltensregelnde Vorschriften aber nur dann sein, wenn sie nicht über die Köpfe der Betroffenen hinweg erlassen werden, sondern an den Einstellungen und Verhaltensmustern anknüpfen, die sich in langen geschichtlichen und sozialen Entwicklungen in verschiedenen Regionen von Europa entwickelt haben. Die Bundesregierung ist deshalb der Meinung, daß das Verkehrsverhalten besser auf nationaler als auf europäischer Ebene beeinflusst werden kann.

Die Kommission in Brüssel hat 1993 auf der Grundlage eines Berichts ein **Aktionsprogramm zur Verkehrssicherheit auf den Straßen** vorgelegt, das folgende Schwerpunkte beschreibt:

1. Informations- und Erfahrungsaustausch sowie Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank,
2. aktive und passive Fahrzeugsicherheit,
3. Erziehung der Verkehrsteilnehmer und Schulung der Fahrer,
4. Maßnahmen bezüglich des Fahrverhaltens,
5. Maßnahmen zur Förderung der angepaßten Fahrweise und Auswirkungen von Alkohol, Drogen und Müdigkeit auf das Fahrverhalten,
6. Infrastruktur und Straßenverkehrssicherheit,
7. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrgutbeförderung auf der Straße und
8. Problematik der die Straßenverkehrssicherheit beeinträchtigenden Werbung.

Das BMV arbeitet in den wichtigen internationalen Gremien der EU, der OECD, der CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) und der ECE (Wirtschaftskommission der UNO für Europa) mit, wobei im Berichtszeitraum der Schwerpunkt auf der Vorbereitung der konkreten Ausarbeitung des Aktionsprogrammes der EU lag. Inzwischen haben sich vier Arbeitsgruppen gebildet zu den Themen Alkohol/Drogen im Straßenverkehr, Verkehrserziehung und Ausbildung (Vorsitz: Deutschland), Infrastruktur und Verkehrssicherheit sowie sicherheitsabträgliche Werbung, in denen die Erfahrungen von bereits durchgeführten Maßnahmen ausgetauscht, auf ihre Wirksamkeit untersucht und zu Empfehlungen weiterentwickelt werden sollen. Damit will die EU den Mitgliedstaaten, die bisher keine systematischen Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchführen konnten, Hilfeleistung leisten.

Als weitere Folgemaßnahme des Aktionsprogramms hat die EU-Kommission dem Verkehrsministerrat bereits am 26. Juli 1993 einen „Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle“ vorgelegt. Danach will die Kommission sämtliche Einzeldaten zu jedem erfaßten Unfall mit Personenschaden zentral sammeln, um Problemschwerpunkte der Verkehrssicherheit identifizieren, nationale Maßnahmen bewerten und Kosten-/Nutzenverhältnisse von nationalen gegenüber EU-Maßnahmen ermitteln zu können. Besonders herausgestellt wird die angestrebte Übertragbarkeit von Erkenntnissen und Ergebnissen zur Verkehrssicherheit aus Mitgliedstaaten mit detaillierten Daten auf solche mit wenigen oder keinen Daten zur Straßenverkehrssicherheit. Deutschland hat sich bei diesem Beschluß enthalten, weil der Bundesregierung ein Rückgriff auf bestehende Datenbanken und die Harmonisierung der Datengrundlagen zielführender erscheint. 1993 wurde zunächst eine dreijährige Pilotphase eingeleitet.

5.2 Andere Bundesministerien

Neben dem Bundesministerium für Verkehr sind auch andere Bundesministerien unmittelbar und mittelbar für Aufgaben in eigener Verantwortung zuständig,

die mit der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr eng zusammenhängen.

Verkehrssicherheitsarbeit wird darüber hinaus auf anderen staatlichen Ebenen, insbesondere bei den Ländern sowie Kreisen und Gemeinden, aufgrund der verfassungsmäßigen und gesetzlichen Zuständigkeiten durchgeführt.

Neben dieser Ebene staatlichen Handelns, die durch die föderale Struktur geprägt ist, gibt es vielschichtige private Aktivitäten, die zu großen Teilen in den beiden großen Verkehrssicherheitsverbänden DVR und DVW gebündelt wird, und deren Arbeit das BMV wesentlich fördert und unterstützt.

Bundesministerium des Innern

Der Sicherheit 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/innen 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. Die Polizeivollzugsbeamten/innen müssen im Zeitraum eines Kalenderjahres nach Abschluß der Kraftfahrgrundausbildung je zehn Fahrstunden im Beisein eines Fahrlehrers ableisten.

Der Bundesgrenzschutz arbeitet nach einem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm. Es dient den Einheitsführern und Dienststellenleitern als Orientierungshilfe bei der Durchführung der regelmäßigen Unterweisungen 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.

Der Bundesgrenzschutz hat im Rahmen seiner personellen und materiellen Möglichkeiten überwiegend an den deutschen Ostgrenzen Fahrzeuge auf ihren technischen Zustand überprüft und dabei im Jahr 1993 insgesamt 69 385 (1992: 48 326) Verkehrsmittel beanstandet. Davon wurde 18 679 Fahrzeugen (1992: 13 830) die Weiterreise untersagt, 6 130 (1992: 3 278) Strafanzeigen wurden erstattet und 8 603 (1992: 6 201) Mängelkarten ausgestellt.

Bundesministerium der Finanzen

Die deutschen Zollstellen an den Außengrenzen der Europäischen Union wirken im Rahmen von zollamtlichen und grenzpolizeilichen Kontrollen bei der

Überwachung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs mit. Hierbei tragen insbesondere kontrollierende Maßnahmen dazu bei, die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland positiv zu beeinflussen. Im einzelnen geht es dabei um die Kontrolle des Fahrpersonals (Führerschein, Fahrtüchtigkeit nach äußerem Anschein, Alkoholgenuß, Übermüdung), der Lenk- und Ruhezeiten, der Verkehrssicherheit (Reifen, Beleuchtung, Ladung, Gewichte, Abmessungen) sowie von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Aufgrund der Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 vom 21. Dezember 1989 werden allerdings an den Außengrenzen der Gemeinschaft reine verkehrsrechtliche Kontrollen nicht mehr vorgenommen, wenn das Verkehrsmittel in einem Mitgliedsstaat der Europäischen Union registriert oder zugelassen ist und es sich um eine Beförderung zwischen Mitgliedsstaaten oder um das Durchfahren von Drittländern handelt. Diese Einschränkungen gelten sinngemäß seit dem 1. Januar 1993 auch im Verkehr mit Österreich.

Im Jahre 1992 wurde in 7 500 Fällen die Weiterfahrt untersagt und in 1 100 Fällen wurde Anzeige erstattet.

Bundesministerium der Verteidigung

Im Bereich der Bundeswehr ist die Gesamtzahl der Unfälle, an denen Dienstfahrzeuge beteiligt waren, im Berichtszeitraum weiter zurückgegangen. Auch der Anteil der Personenschäden bei diesen Unfällen konnte weiter reduziert werden. Dieser erfreuliche Rückgang entspricht dem allgemeinen Trend in Deutschland. Die Altersstruktur der als Kraftfahrer eingesetzten Soldaten spiegelt sich in den Anteilen der an den Unfällen beteiligten Altersgruppen wider. Diese sind gegenüber den Vorjahren unverändert.

Die vom Bundesministerium der Verteidigung zur Erhöhung der Sicherheit der Kraftfahrer und Beifahrer angeordnete Nachrüstung von Lkw mit Sicherheitsgurten, die über die derzeit geltenden Ausrüstungsvorschriften hinausgeht, konnte bis heute an ca. 30 000 Fahrzeugen durchgeführt werden. Der Abschluß der Nachrüstung wird voraussichtlich nicht vor Ende 1994 möglich sein. Die seit drei Jahren getroffenen Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit von militärspezifischen Sonderfahrzeugen sowie von Großraum- und Schwerlasttransporten der Bundeswehr durch gelb-rote Warntafeln an der Fahrzeugrückseite werden auch in den kommenden Jahren fortgesetzt.

Die Teilnahme von Bundeswehrangehörigen mit ihren Privat-Kfz während der jährlich wiederkehrenden „Internationalen Kfz-Beleuchtungsaktion“ an der auch von der Bundeswehr in militärischen Einrichtungen angebotenen Überprüfung ist geringfügig zurückgegangen, was dem großen Angebot ziviler Veranstalter zuzuschreiben ist. Der Anteil der bei der Überprüfung festgestellten erheblichen Mängel ist gegenüber den Vorjahren prozentual weiter zurückgegangen.

Größere Marschvorhaben der Bundeswehr mit anmeldepflichtigen Fahrzeugkolonnen, aber auch militärische Großraum- und Schwerverkehre, werden in enger Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrs- und den Polizeibehörden der Länder nach Möglichkeit in verkehrsschwachen Zeiten auf verkehrsarmen Straßen durchgeführt. Diese Regelung gilt auch außerhalb der Hauptreisezeit. Zur Sicherstellung dieser Verkehrsführungsmaßnahmen setzen die Verkehrsdienststellen der Bundeswehr das Steuerungsinstrument des sog. „Marschkredits“ ein, eines militärischen Erlaubnisverfahrens, das den Verkehr von Fahrzeugkolonnen und von Großraum- und Schwerverkehren auf bestimmte Straßen zu festgelegten Zeiten eingrenzt. Kettenkraftfahrzeuge werden bei diesen Marschbewegungen zur Entlastung des öffentlichen Straßenverkehrs seit über zehn Jahren auf der Schiene zum Zielort transportiert.

Die Beförderung von gefährlichen Gütern in großen Mengen erfolgt grundsätzlich mit der Bahn. Der militärische Lastkraftwagen wird lediglich dort eingesetzt, wo Bahnanschlüsse nicht bestehen und Verteilungstransporte in der Fläche erforderlich werden. Als weiteren Beitrag zur Förderung des Verkehrsflusses auf Autobahnen beabsichtigt die Bundeswehr, die Abstände der Fahrzeuge im Kolonnenbereich deutlich zu verringern und damit den Überholvorgang durch zivile Fahrzeuge spürbar zu verkürzen.

Die Ausbildung der Soldaten zu Fahrern, die gefährliche Güter transportieren, erfüllt die im zivilen Bereich gestellten Anforderungen. Die Lehrpläne, Ausbildungs- und Prüfungsverfahren sind vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT) anerkannt. Bei der Beförderung von Munition mit militärischen Lastkraftwagen werden, soweit diese Transporte auf der Straße zwingend notwendig sind, zukünftig nur Beifahrer eingesetzt, die eine Ausbildung zum Kraftfahrer besitzen und die eine Gefahrgutfahrerausbildung mit Leistungstest nach den Anforderungen der DIHT durchlaufen haben.

Ein nicht unerheblicher Beitrag an der vorbeugenden Unfallverhütung im militärischen Bereich wird durch die Feldjägertruppe der Bundeswehr geleistet. Sie überwacht im Rahmen des Militärischen Verkehrsdienstes den militärischen Straßenverkehr und regelt bei Bedarf die militärischen Marschbewegungen im Sinne der beabsichtigten Planung, um Gefährdungen auszuschließen und den Verkehrsfluß nicht mehr als unvermeidbar zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus führt sie Überprüfungen der Verkehrs- und Betriebssicherheit an Dienst-Kfz der Bundeswehr durch und kontrolliert die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Dienst-Kfz sowie das Fahr- und Parkverhalten der Kraftfahrer der Bundeswehr. Durch unmittelbares Abstellen von erkannten Mängeln oder durch entsprechende Auflagen werden Belästigungen und Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer weitgehend ausgeschlossen. Mit diesen Maßnahmen wirkt die Feldjägertruppe auch verkehrserziehend zum Wohle der Allgemeinheit auf die jungen Militärkraftfahrer ein.

Seit vielen Jahren wird einem Fahrerlaubnisanwärter der Bundeswehr erst nach zusätzlicher Ausbildung und Prüfung die Fahrerlaubnis der Bundeswehr in der Klasse C-7,5 t erteilt, wenn er Dienst-Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und nicht mehr als 7,5 t fahren soll, auch wenn er im Besitz der allgemeinen Fahrerlaubnis der Klasse 3 ist und im zivilen Bereich Fahrzeuge mit dieser Klasse fahren darf.

Im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundeswehr wurden 1992 und 1993 Verkehrssicherheitstage der Truppe und Sicherheitstraining für Pkw- und Motorradfahrer mit mobilen Anlagen der zivilen Träger für mehr als 15 000 Soldaten und Beschäftigte durchgeführt. Alle Aktionen fanden in Zusammenarbeit mit den Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit wie dem Bundesministerium für Verkehr (BMV), dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR), dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) sowie der Deutschen Verkehrswacht e. V. (DVW) statt.

Schwerpunkt der Verkehrserziehung in den letzten beiden Jahren war die Verbesserung des Verkehrsverhaltens in den fünf neuen Bundesländern sowie die Erweiterung der Handlungsmöglichkeiten für die Streitkräfte durch die Einbeziehung der Kasernen als Durchführungsorte für derartige Maßnahmen.

Bundesministerium für Frauen und Jugend

Im Mai 1990 faßte die Jugendministerkonferenz einen Beschluß zum Thema „Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr“. Der darin enthaltene Anstoß, eine ressortübergreifende Arbeitsgruppe zu bilden, wurde von der Innenminister- und der Verkehrsministerkonferenz aufgegriffen. Der Bericht der gemeinsamen Arbeitsgruppe auf der Grundlage des Berichtes einer Expertenkommission „Perspektiven zur Sicherheit im Straßenverkehr“ wurde sowohl von der Innenminister- wie von der Verkehrsministerkonferenz auf ihren Sitzungen am 22. Mai und am 13./14. Mai 1992 zur Kenntnis genommen. Der Bericht enthält eine Fülle von Maßnahmen, deren Umsetzung auch der Sicherheit von Kindern und Jugendlichen zugute käme.

Bundesministerium für Umwelt-, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Durch das Umweltbundesamt werden Projekte bearbeitet, die direkt und indirekt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Besonders hervorzuheben sind Projekte, die der Situation in den neuen Ländern Rechnung tragen. So soll das Projekt „Informations- und Beratungsangebot für den kommunalen Umweltschutz in den neuen Ländern“ eine umweltverträgliche kommunale Verkehrsentwicklung fördern. Spezielle Modellvorhaben laufen für die Städte Brandenburg und Quedlinburg sowie für den Kreis Grevesmühlen. Das Bundesumweltministerium hat

im Juli 1993 den Kreisen, Städten und Gemeinden in den neuen Bundesländern eine Broschüre über umweltschonenden Stadtverkehr sowie zur kommunalen Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung übersandt, in welcher vor allem praktische Hinweise für eine bessere Verkehrsgestaltung gegeben werden.

Weitere Projekte laufen mit dem Ziel, eine bessere Verkehrsberuhigung zu erreichen. Die im Jahre 1993 durchgeführten Untersuchungen bezogen sich vor allem auf Tempo 30-Zonen.

Bundesministerium für Post und Telekommunikation

Die Unternehmen der Deutschen Bundespost POSTDIENST, TELEKOM und POSTBANK betreiben zusammen etwa 123 000 Kraftfahrzeuge. Davon ist allein die Telekom mit 68 000 Kraftfahrzeugen der größte zivile Fahrzeughalter in Europa. Mit diesem hohen Kraftfahrzeugbestand haben die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von jeher einen hohen Stellenwert für die Unternehmen der Deutschen Bundespost, aber auch allgemein für die Straßenverkehrssicherheit. Information, Schulung und Überwachung der Fahrer nehmen dabei einen großen Raum ein.

So wird monatlich eine eigene Zeitschrift, das „Kraftfahrer Echo“ herausgegeben und an die Führer von Dienstkraftfahrzeugen aller drei Unternehmen verteilt. In dieser Zeitschrift werden Änderungen des Straßenverkehrsrechts kommentiert, Tips zur Unfallverhütung und für besseres Fahren gegeben sowie Wissenswertes rund um das Auto vermittelt.

Über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus haben die Unternehmen der Deutschen Bundespost interne Vorschriften zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eingeführt. Es gibt ein absolutes Alkoholverbot und Rauchverbot während der Fahrt sowie das Gebot zweckmäßiger Kleidung, insbesondere des Schuhwerks.

Neben einer Eignungsfeststellung müssen sich die Kraftfahrer einem Sehtest und einer medizinischen Untersuchung unterziehen, die in regelmäßigen Abständen zu wiederholen ist. Die Telekom führt darüber hinaus für ungeübte Kraftfahrer — etwa bei Wechsel des Fahrzeugtyps — Fahrproben und Schulungen durch.

Aus den täglichen Erfahrungen mit dem großen Fahrzeugpark resultieren zahlreiche bauliche Verbesserungen sowie Anregungen, die von den Fahrzeugherstellern teilweise auch in die Serienproduktion übernommen wurden, wie verbesserte Kopfstützen und größere Rückspiegel bei einem neu eingeführten Fahrzeugtyp. An neu beschafften Lkw der Telekom wird ab sofort die Sicherheit durch zusätzliche Rückleuchten und farbige Warntafeln zur Betonung der Fahrzeugsilhouette erhöht.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Ziel der Raumordnungs- und Städtebaupolitik ist es auch, durch sinnvolle Funktionszuordnung und Funktionsmischung zur Verkehrsvermeidung und damit auch zu größerer Verkehrssicherheit beizutragen. Der vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau unter Mitwirkung der Länder 1992 erarbeitete Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen stellt Perspektiven, Leitbilder und Strategien für die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes dar. Im Leitbild „Verkehr“ wird hierbei auf die besondere Bedeutung von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsentlastung hingewiesen.

Die großen Verdichtungsräume und Städteneetze sind häufig durch die Massierung von Orts-, Regional- und großräumigen Verkehr hochgradig belastet und dadurch in ihrer Funktionsfähigkeit und weiteren Entwicklung beeinträchtigt. In den hochbelasteten Stadtreionen ist deshalb den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit (Bahnen und Bussen) absoluter Vorrang einzuräumen.

In den hochverdichteten Räumen ist durch eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung der ÖPNV-Vorrang und die Entlastung von lediglich durchfahrendem Straßengüterverkehr abzusichern. Die Gemeinden im Umland der Verdichtungsräume müssen dabei sowohl untereinander als auch durch besonders leistungsfähige ÖPNV-Schnellverbindungen mit dem Regionszentrum verbunden sein. Die angestrebte Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

Zur Entlastung hat künftig verstärkt auch der sogenannte „Kombinierte Ladungsverkehr“ beizutragen, indem es zu einer besseren Abstimmung von Straßen und Schiene (sowie Wasserstraße) bei den Gütertransporten kommt. Zu diesem Zweck sind die Güterverkehrs- und Güterverteiler-Zentren zügig auszubauen. Nicht verlagerbarer schwerer Lkw-Verkehr ist innerhalb der hochbelasteten Verdichtungsräume auf kleinere „stadtverträglichere“ City-Lkw umzuladen.

Deutschland ist Transitland Nummer 1 in Europa. Der Güterfernverkehr wächst weiter. Wegen der hohen verkehrlichen Belastung von immer mehr Räumen ist eine beträchtliche **Verlagerung des Gütertransports** von der Straße auf die Schiene von besonderer raumordnungspolitischer Bedeutung. In der künftigen Diskussion wird für besonders belastete oder besonders sensible Trassen auch die Möglichkeit von Verlagerungsgebieten zu überlegen sein. Der Ausbau des bestehenden Schienennetzes für den schnellen Güterverkehr ist eine Aufgabe von hoher Priorität für die Raumordnungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik, die nicht zuletzt auch einen wesentlichen Beitrag zur angestrebten CO₂-Reduzierung darstellt.

Durch stärkere Verknüpfung von räumlichen Funktionen und eine verbesserte Zuordnung von Arbeitsplätzen und Wohnstandorten kann ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsminderung geleistet werden.

Bundesministerium für Forschung und Technologie

Die Bundesregierung mißt der Erhöhung der Verkehrssicherheit im Rahmen der Forschungsförderung eine große Bedeutung bei. Die Entwicklung der Telematik im Verkehr kann hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten. Einen Schwerpunkt der BMFT-Förderung bilden in diesem Bereich derzeit das EUREKA-Projekt PROMETHEUS und das Projekt BEVEI (Bessere Verkehrsinformation). Mit modernen Systemen der Datenerfassung, der Kommunikations-, Leit- und Informationstechnik sollen Defizite an aktuellen und vollständigen Informationen über das Verkehrsgeschehen beim Verkehrsmanagement und beim Verkehrsteilnehmer abgebaut werden. Kritische Verkehrssituationen sollen sich zukünftig bereits im Entstehen erkennen lassen, so daß auch die Unfallgefahr reduziert werden kann.

Im Bereich des in der Öffentlichkeit sehr kritisch beurteilten Gefahrguttransportes auf der Straße wird vom BMFT in Abstimmung mit dem BMV seit 1990 das Vorhaben „THESEUS“ (Tankfahrzeug mit höchst erreichbarer Sicherheit durch experimentelle Unfallsimulation) als weiterer Schwerpunkt gefördert. Im Vordergrund des Vorhabens stehen die sicherheitstechnische Analyse des Gesamtsystems Tankfahrzeug mit seinen aktiven und passiven Sicherheitselementen, vor allem in Fahrdynamik- und Crashversuchen. Tank- und Sicherheitskomponenten werden besonders untersucht, um auch die Berechnungsmethoden zu überprüfen.

Basis der gesamten Arbeit sind umfangreiche Unfallanalysen im Zusammenhang mit Tankfahrzeugen.

Durch die vom BMFT erfolgreich geförderte Entwicklung des Sicherheitstanklastzuges TOPAS (Tankfahrzeug mit optimierten passiven und aktiven Sicherheitselementen) fanden wesentliche Sicherheitseinrichtungen verstärkter Eingang in die Serienproduktion heutiger Tankfahrzeuge. Dadurch konnte das Sicherheitsniveau moderner Gefahrgutfahrzeuge entscheidend verbessert werden.

5.3 Private Träger

Deutscher Verkehrssicherheitsrat

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) wurde 1969 als ein gemeinnütziger Verein zur Koordinierung der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsarbeit gegründet. Er hat seinen Sitz in Bonn und eine Außenstelle in Berlin. Zu den ca. 270 Mitgliedern des DVR zählen das Bundesverkehrsministerium, nahezu alle Bundesländer, die kommunalen Spitzenverbände, Arbeitgeberorganisationen, Gewerkschaften, die Kirchen, die Berufsgenossenschaften, die Versicherungen, die Industrie, Automobilclubs und die Deutsche Verkehrswacht. Der DVR fördert und verstärkt alle Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen. Seine besondere Aufgabe ist die Initiierung und Koordinierung entsprechender Empfehlungen, Programme und öffentlichkeitswirksamer Aktionen. Im Rahmen dieser Zielsetzung befaßt sich

der DVR insbesondere mit Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, Straßenverkehrs- und Fahrzeugtechnik, Verkehrsrecht, Verkehrsmedizin und Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR stellte das BMV 1992 rund 12,5 Mio. DM und 1993 rund 11 Mio. DM zur Verfügung. Darüber hinaus wurde die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR von seinen Mitgliedern und weiteren Partnern, insbesondere dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, 1992 mit 12 Mio. und 1993 mit 12,6 Mio. DM unterstützt.

Der DVR hat auch in den Jahren 1992/93 die gemeinsam mit seinen Mitgliedern entwickelten Programme fortgeführt und erweitert sowie neue Programme entwickelt. Wie schon in den vorangegangenen Jahren galt es, insbesondere den Aufbau und die Weiterentwicklung der Verkehrssicherheitsarbeit in den neuen Bundesländern unterstützend zu begleiten.

Die aufeinander abgestimmten Maßnahmen des Programms „**Kind und Verkehr**“ sollen Väter und Mütter im Rahmen der Elternbildung dazu motivieren, ihre Kinder systematisch an die Verkehrswirklichkeit heranzuführen, Kraftfahrer werden über die Verhaltensmöglichkeiten von Kindern informiert. Technische und juristische Aspekte des Straßenverkehrs werden an die Bedürfnisse der Kinder angepaßt und die Öffentlichkeit mit Unterstützung der Medien zum Schutz der jüngsten Verkehrsteilnehmer aufgefordert.

In nahezu 140 000 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 Mio. 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. 1992 wurden ca. 350 neue Moderatoren ausgebildet (davon 240 in den neuen Ländern); ca. 170 der bereits aktiven Moderatoren nahmen an Fortbildungen teil. Angesichts der ab 1993 geltenden Sicherungspflicht für Kinder im Pkw kam diesem Thema besondere Bedeutung in Form von vielfältiger Aufklärung für Kraftfahrer und Eltern zu.

Das Programm „Kind und Verkehr“ wird größtenteils mit öffentlichen Mitteln des BMV finanziert — in den beiden Berichtsjahren lag der Aufwand für 1992 bei ca. 2,85 Mio. DM und in 1993 bei ca. 3 Mio. DM.

Hauptziel des **Mofakurses** für junge Fahrer, eines vom BMV unterstützten Programms ist es, mit jugendspezifischen Unterrichtsmethoden die Voraussetzungen für eine sichere Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr zu schaffen und die Fahranfänger zu partnerschaftlichem Verhalten anzuleiten. Die seit 1985 obligatorische Mofa-Ausbildung für Bewerber der Mofaprüfbescheinigung wird in den Fahrschulen weitgehend nach dem Kursprogramm von „fünfzig Kubik“ durchgeführt.

Vorrangiges Ziel des seit 1985 angebotenen **Zweirad-Trainings** ist es, das Verhalten jugendlicher Zweirad-

fahrer im Straßenverkehr so zu beeinflussen, daß sie sicherheitsbewußter am Straßenverkehr teilnehmen. Seit 1992 werden spezielle Kurse für Motorroller-Fahrer im Rahmen des Programms angeboten. Die Programmumsetzung erfolgt schwerpunktmäßig in Betrieben. Sie wird vielfach von den zuständigen Berufsgenossenschaften unterstützt.

Die verschiedenen Angebote für **Motorrad-Sicherheitstrainings** wurden 1990 erstmalig unter dem Dach des DVR zusammengeführt. Alle Beteiligten einigten sich auf ein gemeinsames „Kernprogramm“, das bestimmten Qualitätsmaßstäben genügt. Um das Motorrad-Training mobil und auf allen geeigneten Freiflächen anbieten zu können, wurden Pkw-Anhänger mit dem dafür notwendigen Zubehör ausgerüstet.

Ziel des **Sicherheitstrainings für Pkw-Fahrer (SHT)** ist es, allen Autofahrern die Möglichkeit zu geben, ihr Verkehrswissen und Fahrkönnen 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.

Bis zum Jahr 1993 konnte auf Grund der starken Nachfrage das Netz der festen Trainingsplätze im gesamten Bundesgebiet auf über 50 Anlagen ausgedehnt werden. Immer noch bestehende Engpässe und teilweise unzumutbare lange Wartezeiten auf ein Training veranlaßten das BMV, sogenannte „Mobile Einheiten zum Sicherheitstraining“ zu finanzieren. Vor allem in den neuen Bundesländern, in denen es bisher nur wenige Übungsplätze gibt, kommen die mit den notwendigen Gerätschaften ausgestatteten Einheiten zum Einsatz. In einem zeitlich begrenzten Modellversuch wird das SHT mit Unterstützung des Verteidigungsministeriums in Bundeswehrkasernen für Soldaten kostenlos angeboten. Mit dieser Maßnahme kann die besonders gefährdete Gruppe der Wehrpflichtigen gezielt erreicht werden. Insgesamt sind beim PKW-SHT ca. 600 ausgebildete Moderatoren im Einsatz.

Innerhalb der **Sicherheitsprogramme für Lkw-Fahrer** werden Spezialkurse für Tankwagen- und Reisebusfahrer angeboten.

Im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zur Fahrerlaubnis auf Probe hat der DVR mit Unterstützung des BMV, des HUK-Verbandes, der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) den „**Nachschulungskurs für Fahranfänger**“ für die allgemeine Nachschulung entwickelt, der seit Einführung des Gesetzes (November 1986) bundeseinheitlich angeboten wird. Der Kurs erstreckt sich über vier Gruppensitzungen á 135 Minuten. An ihm nehmen mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmer teil. Zusätzlich wird zwischen der ersten und der zweiten Sitzung eine Fahrprobe in Gruppen mit drei Teilnehmern durchgeführt. Unter Leitung eines speziell ausgebildeten Fahrlehrers sollen Nachschüler durch gruppenorientierte Lernmethoden verkehrsgerechte Einstellungen und sichere Verhaltensweisen entwickeln. Ende 1992 hatten ca. 6 000 Fahrlehrer, die jährlich etwa 96 000

Fahranfänger nachschulen, die Nachschulungserlaubnis erworben.

Um Fahrlehrer für die Nachschulung intensiver mit gruppenorientierten Lern- und Lehrmethoden vertraut zu machen, wurde von 1987 bis 1990 in den alten Bundesländern eine Praxisberatung für alle interessierten Inhaber der Nachschulungserlaubnis angeboten. Für die neuen Bundesländer wird diese Praxisberatung seit 1992 angeboten.

Mit dem erfreulichen Ansteigen der Fahrradbenutzung ist andererseits auch eine Erhöhung des Unfallzahlen verbunden. Der DVR hat das Thema „**Sicherheit für erwachsene Radfahrer**“ aufgegriffen und konnte mit Unterstützung des HUK-Verbands 1993 mit der Entwicklung eines Programms beginnen. Dabei sollen als Zielgruppe neben den Fahrradfahrern auch die Kraftfahrer mit verhaltensbeeinflussenden Maßnahmen angesprochen werden.

Hauptanliegen des Programms „**Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr**“ ist die Beeinflussung von Einstellungen und Verhaltensweisen älterer Fußgänger. Weitere Ziele sind die Information anderer Verkehrsteilnehmer über die Probleme älterer Menschen im Straßenverkehr sowie eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse älterer Verkehrsteilnehmer im Verkehrsrecht und im Straßenbau. Seit 1992 wird das Programm auch in den neuen Bundesländern flächendeckend umgesetzt. Dort haben etwa 1 500 Veranstaltungen stattgefunden. Im gesamten Bundesgebiet konnten 1992 etwa 130 000 ältere Frauen und Männer in ca. 6 500 Gesprächsveranstaltungen erreicht werden. Diese Resonanz wurde auch 1993 erreicht. Für die Programmentwicklung und die bundesweite Umsetzung wurden seit 1983 ca. 8,8 Mio. DM aus öffentlichen Mitteln ausgegeben.

Anfang 1992 startete das Programm „**Ältere aktive Kraftfahrer**“ zunächst in den alten Bundesländern. Im Laufe des Jahres wurden auch in den neuen Bundesländern Moderatoren ausgebildet, die dort bis Jahresende etwa 150 Veranstaltungen durchgeführt haben. Im gesamten Bundesgebiet haben im Jahr 1992 etwa 800 Veranstaltungen stattgefunden; diese Zahl konnte 1993 auf 1 500 erhöht werden. Auch in diesem Seniorenprogramm wird eine bundesweite flächendeckende Umsetzung angestrebt.

Das seit 1985 in der Umsetzung befindliche Programm „**Nüchtern fahren, sicher ankommen**“ 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. Für das Programm standen 1992 1 800 000 DM und 1993 600 000 DM zur Verfügung. An der Finanzierung beteiligten sich neben dem BMV die gewerblichen Berufsgenossenschaften (BG) und der Bund gegen Alkohol im Straßenverkehr.

In der seit 1986 durchgeführten Aktion „**Jeder kann helfen**“ wird die Bevölkerung auf die lebensnotwendige Bedeutung der Ersten Hilfe am Notfallort hingewiesen.

wiesen und zur Teilnahme an Erste-Hilfe-Kursen motiviert. Zentrales Aktionsmedium ist eine bisher in einer Auflage von vier Millionen Exemplaren herausgegebene Broschüre.

Das Programm „**Sicherheit auf allen Wegen**“ soll mit dazu beitragen, den hohen Anteil der Unfälle auf den Arbeitswegen zu senken. Es wird gemeinsam von den gewerblichen Berufsgenossenschaften und dem DVR durchgeführt. Ein Schwerpunkt des Programms lag 1992 und 1993 in Aus- und Fortbildungsmaßnahmen für die Betriebe. 1993 wurden rund 1 000 Ausbildungsveranstaltungen gemeinsam mit den Berufsgenossenschaften für Mitarbeiter der Betriebe durchgeführt.

Auch die direkte **betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit** entwickelte sich weiter. Gemeinsam mit dem DVR führten 1993 Hunderte von Betrieben Verkehrssicherheitsaktionen durch. Große Resonanz fanden die Maßnahmen in den Betrieben der neuen Bundesländer. Rund 180 Verkehrsmoderatoren haben 1993 knapp 1 500 Veranstaltungen in den Betrieben durchgeführt. Die enge Koordination und Abstimmung mit den aus Projektmitteln des BMV ausgebildeten Verkehrsmoderatoren erwies sich als hilfreich. Durch das Programm werden viele der vom BMV geförderten Programme einer betrieblichen Umsetzung zugeführt.

Die **Presse- und Öffentlichkeitsarbeit** unterstützte auch in den Jahren 1992 und 1993 alle Programme und Maßnahmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates und seiner Mitglieder. Durch die ergänzende Öffentlichkeitsarbeit der DVR-Mitglieder im gesamten Bundesgebiet konnte bundesweit eine hohe Informationsdichte erreicht werden. Insgesamt ist festzustellen, daß in den letzten Jahren das Interesse der Medien und der Öffentlichkeit an Themen des Straßenverkehrs und der Verkehrssicherheit erheblich zugenommen hat. Mit den Fernsehanstalten wurde die schon seit vielen Jahren bestehende Zusammenarbeit fortgesetzt. Mit ARD und ZDF wurden im Berichtszeitraum mehrere Einzelbeiträge produziert, die sich an Kinder und ältere Menschen richteten. In vierter Auflage wurde das „Handbuch für Verkehrssicherheit“ gemeinsam mit dem BMV und der Deutschen Verkehrswacht herausgegeben (Auflage 210 000). Im Rahmen des Europäischen Jahres der Älteren und der Solidargemeinschaft der Generationen wurde ein europäischer Fachkongreß gemeinsam mit dem Bundesministerium für Familie und Senioren und dem BMV durchgeführt.

Die gemeinsame Initiative des Bundesministeriums für Verkehr und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates „**Rücksicht kommt an**“ wurde 1991 angesichts der dramatisch gestiegenen Unfallzahlen in den neuen Bundesländern gestartet und war auf diese Länder begrenzt. Durch Information und Aufklärung wurden die Verkehrsteilnehmer über Unfallursachen und Gefahren im Straßenverkehr informiert und zu rücksichtsvollem Verhalten aufgefordert. 1992 wurde „Rücksicht kommt an“ mit den Themenschwerpunkten „Fahren ohne Alkohol“ und „Fahren mit angepaßter Geschwindigkeit“ bundesweit fortgeführt.

Mit der Konzentration auf diese Schwerpunkte wurden zwei wesentliche Unfallursachen ins Zentrum der Aktion gestellt. Gleichzeitig wurden die Unterstützung, Beratung und Qualifizierungsbemühungen in den neuen Bundesländern ausgeweitet und intensiviert. Dazu zählen insbesondere auch Verkehrssicherheitskonferenzen in den Ländern Brandenburg und Thüringen in Zusammenarbeit mit den dort verantwortlichen Ministerien.

Unter dem Slogan „Auf Ihr Wohl kein Alkohol“ wurde im Frühjahr 1992 mit gezielten Maßnahmen eine der beiden Hauptunfallursachen, Fahren unter Alkoholeinfluß, thematisiert. Es stellt sich die Aufgabe, den Verkehrsteilnehmern einen Überblick über Fakten und Probleme zu vermitteln, die Zusammenhänge von Unfallursachen und Wirkungen aufzuzeigen und die Folgen darzustellen. Diese Aufgabenstellung wurde mit unterschiedlichen Strategien angegangen und gleichzeitig der Versuch unternommen, den Verkehrsteilnehmern Verhaltensalternativen aufzuzeigen. Mit Einführung der 0,8 Promille-Grenze auch in den neuen Bundesländern zum 1. Januar 1993 stellte sich die Aufgabe, die Menschen insbesondere in den neuen Bundesländern über die Wirkungen und die Folgen dieser Regelung zu informieren. Neben einer Anzeigenkampagne in Tageszeitungen wurden Telefonkarten produziert, auf denen unter dem Slogan „Entweder-Oder“ nochmals deutlich hervorgehoben wurde, daß die Alternative im Straßenverkehr nur lauten kann „Wer trinkt, fährt nicht — Wer fährt, trinkt nicht“.

Nicht angepaßte Geschwindigkeit ist seit vielen Jahren die Unfallursache Nr. 1. Aus diesem Grunde bildete unter dem Aktionslogan „Wer rast fliegt raus“ die nicht angepaßte Geschwindigkeit den zweiten Themenschwerpunkt der gemeinsamen Aktion „Rücksicht kommt an“ im Jahre 1992.

„Rücksicht kommt an“ stellte 1993 die „Schwächeren Verkehrsteilnehmer“ in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten. Neben den Autofahrern wurden auch Kinder, Fußgänger, Ältere Menschen, Radfahrer und Behinderte angesprochen, um sie über verkehrsgerechtes Verhalten zu informieren.

Die Aktion „Rücksicht kommt an“ traf 1992/93 auf eine sehr positive Resonanz sowohl in den Medien als auch in der Öffentlichkeit. Es ist gelungen, den Partnerschaftsgedanken, der die Verkehrssicherheitsarbeit in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten beiden Jahrzehnten erfolgreich geprägt hat, weiter zu entwickeln und den sich ändernden Bedingungen auf unseren Straßen anzupassen. „Rücksicht kommt an“ steht heute bereits bei vielen Verkehrsteilnehmern als Synonym für Toleranz und Rücksichtnahme im Straßenverkehr.

Die **Verkehrssicherheitsbeauftragten** wurden vom DVR in Grund- und Fortbildungsseminaren ausgebildet und in ihrer Tätigkeit laufend unterstützt. Im Jahre 1992 konnten 172 ABM-Kräfte in zehn Grundseminaren mit einer Dauer von jeweils fünf Tagen ausgebildet werden. Arbeitslosen Ingenieuren, Kfz-Schlossern und Elektromechnikern, Lehrerinnen und Erzieherinnen sowie früheren Mitarbeitern der Polizeibehör-

den wurden Grundlagen der Verkehrssicherheitsarbeit vermittelt.

Nachdem die Bundesanstalt für Arbeit die Zustimmung für den Einsatz von ABM-Kräften auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit erteilt hatte, konnten ABM-Stellen in den Landkreisen und Städten der neuen Bundesländer von den zuständigen Arbeitsämtern im Laufe des Jahres 1992 bewilligt werden. Das Bundesministerium für Verkehr unterstützte dieses Vorhaben mit dem Ziel, die Verkehrssicherheitsarbeit auf kommunaler Ebene in Ostdeutschland wiederzubeleben und zu koordinieren.

Die Verkehrssicherheitsbeauftragten haben unter schwierigen Bedingungen die kommunale Verkehrssicherheitsarbeit wieder strukturiert und reorganisiert. Sie wirkten mit bei der Erstellung und Auswertung von Unfallstreckenkarten, bei der Straßenverkehrssicherungspflicht und Verkehrsschauen, bei Beratungen innerhalb und außerhalb der Verwaltungen. Außerdem organisierten sie Verkehrssicherheitstage, arbeiteten mit der örtlichen Presse zusammen und führten Informationsveranstaltungen durch. Im Bereich der vorschulischen und schulischen Verkehrssicherheitsarbeit koordinierten sie den Einsatz von Moderatoren, machten bei der Erstellung von Schulwegplänen mit und förderten die Gründung von Jugendverkehrsschulen.

Verhandlungen mit der Bundesanstalt für Arbeit ermöglichten eine Fortführung der AB-Maßnahmen über 1992 hinaus, so daß 1993 weitere Aus- und Fortbildungsveranstaltungen durchgeführt werden konnten. Damit erhöhte sich die Zahl der ausgebildeten Verkehrssicherheitsbeauftragten auf insgesamt 217.

Deutsche Verkehrswacht

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ist ein 1924 gegründeter gemeinnütziger Verein. Er ist verbunden mit 16 Landesverkehrswachten und über 650 örtlichen Verkehrswachten mit insgesamt 90 000 Mitgliedern. Neben der Durchführung der Zielgruppenprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates entwickelt die Deutsche Verkehrswacht vor allem eigenständige Programme zur schulischen Verkehrserziehung. Weitere Schwerpunkte ihrer Arbeit liegen in der Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung für Kinder, Jugendliche, junge Fahrer und erwachsene Verkehrsteilnehmer.

Für die Arbeit der DVW stellte das BMV im Jahre 1992 rund 9 Millionen DM und im Jahre 1993 rund 8,2 Millionen DM zur Verfügung. Daneben wurden von der DVW im Berichtszeitraum Kooperationsprojekte mit Sponsoren in Höhe von etwa 14 Millionen DM durchgeführt, — die ehrenamtlichen Aufwendungen nicht gerechnet.

Vorschulparlamente sind private Bürgerinitiativen, die es in 36 Städten im Bundesgebiet gibt. Es handelt sich um Aktionsgruppen, in denen vorwiegend Eltern, Erzieherinnen, Lehrer, Fahrlehrer und Polizeibeamte zusammenarbeiten, um Maßnahmen für die Sicherheit von kleinen Kindern auf lokaler Ebene umzusetzen.

Die Vorschulparlamente werden finanziell von der Mercedes-Benz AG gefördert und organisatorisch von der DVW betreut. Die Vorschulparlamente organisieren Seminare, die vom BMV finanziert werden, und an denen Eltern, Kinder und Erzieherinnen teilnehmen.

Vom BMV werden auch alle Aktivitäten der DVW gefördert, die das Programm „**Kind und Verkehr**“ betreffen. Dabei geht es um die Aus- und Fortbildung von Moderatoren und um die Durchführung von Veranstaltungen für Eltern. Im Berichtszeitraum wurden von den etwa 1 200 Moderatoren der DVW über 10 000 Elternabende gestaltet.

In enger Zusammenarbeit mit den beiden öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten wurden verschiedene **Fernsehsendungen** produziert, wie etwa „**Der 7. Sinn**“, aber auch solche, die sich an Kinder im Vorschulalter richten.

Etwa 60 000 **Schülerlotsen** sind an jedem Schultag im Einsatz, um Schulwege zu sichern. Schülerlotsen gibt es in Deutschland seit 1953, also seit 40 Jahren. Zu diesem vierzigjährigen Bestehen des Schülerlotsendienstes, der nach amerikanischen Vorbildern eingerichtet wurde, empfing der Bundespräsident 16 Schülerlotsen, aus jedem Bundesland einen. Damit wurde die Leistung dieser Institution gewürdigt, die in den fünfziger Jahren auch in der ehemaligen DDR eingerichtet worden war. In beiden Teilen Deutschlands gab es an Überwegen, die von Schülerlotsen gesichert wurden, in 40 Jahren nicht einen einzigen tödlichen Unfall. Ausrüstung und Ausbildung der Schülerlotsen kosten jährlich etwa 600 000 DM. Dieser Betrag wird überwiegend vom Verband der Automobilindustrie zur Verfügung gestellt.

Die DVW entwickelte im Berichtszeitraum Unterrichtsmaterialien für die **schulische Verkehrserziehung** an Grundschulen und Sekundarstufen. Inhaltlicher Schwerpunkt war dabei das Radfahren, insbesondere im Zusammenhang mit der Ausbildung und Prüfung von Kindern in der dritten und vierten Klasse in Jugendverkehrsschulen.

Das Thema **Kinder-Rückhalte-Systeme** bildete im Berichtszeitraum einen Schwerpunkt in der Aufklärungs- und Informationsarbeit der DVW und aller Verkehrswachten. So wurde ein Frage-Antwort-Katalog entwickelt und in einer Gesamtauflage von 240 000 Exemplaren verteilt. Ein zentrales Fortbildungsseminar unterstützte die Mitarbeiter der Landesverkehrswachten in ihrem Bemühen, den ratsuchenden Erwachsenen bei der Auswahl nach einem geeigneten Kinder-Rückhalte-System zu helfen. Dazu gehörte auch die intensive telefonische Beratung und die Darstellung der Probleme und möglicher Lösungen in Presse und Rundfunk. Es wurde eine mobile Ausstellung mit etwa 15 verschiedenen Kinder-Rückhalte-Systemen angeschafft, die von Verkehrswachten für Informationsveranstaltungen ausgeliehen werden kann. Das Thema „**Kindersicherung im Pkw**“ wurde auch in einem Kinospot behandelt.

Die „**Aktion Junge Fahrer**“, eine Initiative der Deutschen Verkehrswacht, die vom BMV und den Deutschen Autoversicherern unterstützt wird, richtet sich

an die jungen Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren und wird seit 1985 kontinuierlich durchgeführt.

Mit der 1990 entwickelten „Junge-Fahrer-Typologie“ ist es erstmals gelungen, auf der Basis einer wissenschaftlichen Untersuchung der BAST 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 wird es möglich, für verschiedene Fahrertemperaturen spezielle Programmbausteine zu entwickeln, um auf die Besonderheiten jedes Typs zielgerichtet eingehen zu können. 1993 wurde das Programm auch in den neuen Bundesländern umgesetzt. Die „Aktion Junge Fahrer“ war 1993 auf der Leipziger „Automobil International“ und auf der IAA in Frankfurt (Main) vertreten. Das Jahr 1993 stand unter dem Motto „Jung, aber nicht verrückt“. Es wurden zahlreiche bundesweite Verkehrssicherheitstage und -wochen durchgeführt. Ferner gab es viele Aktionen in Diskotheken und eine Zusammenarbeit mit Diskjockeys, die sich über das Thema „Junge Fahrer“ informierten.

Das **Sicherheitstraining** für Pkw-Fahrer stand im Berichtszeitraum unter dem Motto: Gefahren erkennen — Gefahren vermeiden — Gefahren bewältigen. Mit dieser Zielsetzung führte die Deutsche Verkehrswacht 1992 bundesweit rund 2 200 Trainingskurse durch, 1993 konnte erneut eine Zunahme der Umsetzung erreicht werden, so daß die Moderatoren der Verkehrswachten jetzt jährlich mehr als 25 000 Autofahrer in diesem Programm fortbilden. Die Infrastruktur für dieses Programm konnte weiter verbessert werden, hierzu haben auch die mobilen Einheiten, finanziert vom Bundesministerium für Verkehr, beigetragen. Der Deutschen Verkehrswacht stehen nunmehr 14 mobile Einheiten und zusätzlich weitere 20 Anhänger mit der entsprechenden Ausstattung zur Verfügung. Damit ist es möglich, das Programm auch in allen neuen Bundesländern anzubieten.

Nach einer Ausbildung von nahezu 50 Moderatoren in den Jahren 1992 und 1993 können die Verkehrswachten das **Motorrad-Sicherheitstraining** umsetzen. Mit mobilen Einheiten, speziell für dieses Programm entwickelt, ist ein flexibles Angebot möglich, und es können auch dort Kurse durchgeführt werden, wo keine Trainingsplätze zur Verfügung stehen.

Anliegen des Programms **„Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“** ist es, gemeinsam mit den Teilnehmern aktiv deren Probleme im Straßenverkehr zu diskutieren und mit ihnen Hilfen zur Bewältigung zu erarbeiten. 1992 konnten 2 700 Veranstaltungen mit rund 100 000 älteren Mitbürgern durchgeführt werden, davon in den neuen Bundesländern allein 505 Veranstaltungen, 1993 konnten die Veranstaltungszahlen konstant gehalten werden.

1992 setzte die bundesweite Ausbildung von Moderatoren im Programm **„Ältere aktive Kraftfahrer“** ein. Zur Durchführung von Gesprächskreisen im Rahmen einer vierteiligen Veranstaltungsreihe wurden 1992 sechs Moderatorenausbildungsseminare mit zusammen 77 Moderatoren durchgeführt. 1993 folgten wei-

tere 8 Ausbildungsseminare mit rund 100 ausgebildeten Moderatoren.

Die **Internationale Kfz-Beleuchtungs-Aktion** fand in den Jahren 1992 und 1993 zum 36. und 37. 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 18 Mio. Plaketten für die Windschutzscheibe als Beleg dafür ausgegeben, daß die Beleuchtungsanlagen in Ordnung waren.

Die im ARD-Programm regelmäßig wöchentlich ausgestrahlte Fernsehendereihe **„Der 7. Sinn“**, zu der die Exposés von der Deutschen Verkehrswacht erstellt werden, wurde auch im Berichtszeitraum weitergeführt. Dabei wurden 1992 48 Spots und 1993 50 Spots ausgestrahlt. Die höchste Einschaltquote lag 1992 bei 21 %, die durchschnittliche Sehbeteiligung lag bei 15 %.

6. Wissenschaftliche Grundlagen, Fahrzeugzulassung, VZR, Überwachung

Bundesanstalt für Straßenwesen

Einen wesentlichen Teil der wissenschaftlichen Entscheidungsgrundlagen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen liefert die **Bundesanstalt für Straßenwesen** (BAST). Die BAST ist eine technisch-wissenschaftliche Anstalt im Geschäftsbereich des BMV mit Sitz in Bergisch Gladbach und Außenstellen in Berlin und Inzell.

In der BAST sind ca. 450 Mitarbeiter tätig, davon 150 Wissenschaftler aus verschiedenen Disziplinen. Seit 1970 hat diese Institution auf Beschluß des Bundestages auch die Aufgabe, Unfallforschung auf dem Gebiet des Straßenwesens zu organisieren und selbst durchzuführen.

Dabei hat sie nicht nur Schwachstellen im Straßenverkehr aufzudecken, sondern auch Konzepte und Maßnahmenvorschläge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.

Das erhebliche Wachstum des Straßenverkehrs läßt in Zukunft eine isolierte Betrachtung des Verkehrsträgers Straße nicht mehr zu. In der Forschung spielen demzufolge Aspekte der Sicherheit eine zunehmende Rolle, die einzelne Verkehrsträger übergreifen und die spezifische Sicherheitspotentiale von Straße, Wasser, Schiene und Luft als Verkehrsträger berücksichtigen.

Die Forschungsprogramme der BAST werden in enger Abstimmung mit Maßnahmenträgern auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit geplant und umgesetzt. Dabei stehen im Jahr 7 Millionen DM für die Vergabe von externen Forschungsaufträgen zur Verfügung. Die BAST gehört damit weltweit zu den größten Forschungsinstituten auf diesem Gebiet.

Seit 1976 führt die BAST regelmäßig Sicherheitskongresse durch, um den Informationsaustausch zwischen Wissenschaft und Praxis über neuere Entwicklungen zu fördern. Beim letzten BAST-Sicherheitssym-

posium im Dezember 1992 standen zahlreiche eigene Studien zum „Faktor Mensch im Straßenverkehr“ im Mittelpunkt. In diesem Rahmen vergab das BMV zum 6. Mal seinen Sicherheitspreis als Anerkennung für hervorragende Forschungsleistungen.

Mit der Entstehung des europäischen Binnenmarktes hat sich auch die verkehrspolitische Diskussion zunehmend auf eine internationale Ebene verlagert. Um sachgerechte Entscheidungen treffen zu können, sind international vergleichbare Daten über die Verkehrsteilnahme und die Unfallbeteiligung in verschiedenen Ländern eine unerläßliche Grundlage.

Vor diesem Hintergrund wurde Mitte der achtziger Jahre in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr in der Bundesanstalt für Straßenwesen eine **Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten** eingerichtet. Inzwischen wurde diese Datenbank, die seit 1990 als OECD-Road-Transport-Research-Projekt geführt wird und den Namen „International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)“ erhalten hat, kontinuierlich um zusätzliche Länder und Variablen erweitert. IRTAD enthält Daten aus allen OECD-Mitgliedsländern und ist inzwischen ein nützliches Hilfsmittel für Verkehrs- und Unfallforschungsinstitute, nationale Verwaltungen, Sicherheitsorganisationen und die Autoindustrie.

Durch eine gesetzliche Regelung stehen der BAST seit 1991 alle Daten der amtlichen Unfallstatistik für die Sicherheitsforschung zur Verfügung. Diese Daten bilden eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der Unfallentwicklung, für die Erkennung von Problemgruppen sowie für die Entwicklung von Maßnahmen und die Überprüfung ihrer Wirksamkeit.

Neben den nationalen Unfalldaten besteht ein großer Bedarf an detaillierten Daten über Bevölkerung, Verkehrswege, Verkehr und Mobilität. In diesem Rahmen wurde eine umfassende Erhebung der Kfz-Fahrleistungen von BAST und KBA gemeinsam durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen deutlich höhere Fahrleistungen als bisher geschätzt wurde. Dies hat Auswirkungen auf nationale und internationale Risikovergleiche, ist aber auch in anderen verkehrspolitisch wichtigen Fragen wie der Zurechnung von Emissionen von Bedeutung.

Für die Verkehrspolitik und die Planung von Verkehrssicherheitsmaßnahmen sind genaue Kenntnisse über die **Verkehrsbeteiligung der Bevölkerung** erforderlich, über Prioritäten bei der gegenwärtigen und zukünftigen Wahl von Verkehrsmitteln sowie über Einstellungen und Meinungen zu aktuellen Fragen der Verkehrssicherheit. Benötigt werden grundlegende Informationen, die laufend fortzuschreiben sind und deren Ergebnisse den Verantwortlichen zur Verfügung gestellt werden. Um solche Daten zu erhalten, werden auf nationaler und europäischer Ebene repräsentative Befragungen durchgeführt.

Eine 1993 abgeschlossene Wiederholungsstudie der BAST, die in beiden Teilen Deutschlands erstellt wurde, zeigte, daß trotz fortschreitender Angleichung der Verhältnisse immer noch deutliche Unterschiede in der Wahrnehmung und Bewertung von Verkehrssicherheit vorhanden sind. Bei der Verkehrsplanung,

der Verkehrserziehung und der Verkehrsaufklärung werden diese Erkenntnisse für ein regional differenziertes Vorgehen benötigt.

Die BAST beteiligte sich an einer Befragung von Autofahrern in 15 europäischen Ländern. Es ergaben sich dabei große nationale und regionale Unterschiede hinsichtlich der Einstellungen und des Verhaltens im Straßenverkehr. In vielen Belangen zeigte sich ein deutliches Nord-Süd-Gefälle, etwa bei der Gurtbenutzung, bei der Beachtung von Verkehrsregeln oder beim Fahren unter Alkoholeinfluß. Ohne Berücksichtigung solcher Erkenntnisse läßt sich eine Harmonisierung des Straßenverkehrs in Europa nur schwer erreichen.

Das Fahren unter dem Einfluß von Alkohol, Drogen und Medikamenten hat auf die Sicherheit im Straßenverkehr einen großen Einfluß. Bei einer von der BAST veranlaßten Untersuchung wurden bei 86 % der in diesem Zusammenhang verkehrsauffälligen Kraftfahrer ausschließlich Alkohol nachgewiesen, wobei der Mittelwert der Blutalkoholkonzentration bei 1,6 Promille lag. In 10 % der Fälle wurden außer Alkohol noch ein oder mehrere Medikamente und Drogen gefunden, in 3 % der Blutproben fanden sich nur Medikamente und Drogen.

Die am häufigsten nachgewiesene Droge war Haschisch, die am häufigsten gefundenen Medikamente waren Benzodiazepine (z. B. Diazepam und Tranxilium).

Über die Häufigkeit des Drogen- und Medikamentenkonsums von Verkehrsteilnehmern im allgemeinen und das Ausmaß der damit verbundenen Verkehrgefährdung können diese Zahlen nur bedingt eine Aussage machen, da nur Personen, die der Polizei bei Verkehrskontrollen oder nach Unfällen auffielen, untersucht wurden. Aus rechtlichen Gründen ist nur eine anlaßbezogene Blutuntersuchung möglich. Für derartige Untersuchungen steht deshalb nur eine selektive Verkehrsteilnehmergruppe zur Verfügung.

Drogenabhängige erhalten in der Bundesrepublik Deutschland unter bestimmten Voraussetzungen Methadon mit dem Ziel der Entkriminalisierung und Resozialisierung. Da es sich bei Methadon um eine Ersatzdroge handelt, sind die Patienten nach dem Gutachten „Krankheit und Kraftverkehr“ als Abhängige zu betrachten und gelten damit als fahruntauglich. Vor dem Hintergrund, daß sich zukünftig der Personenkreis der Methadonpatienten erweitern wird und daß der Beurteilung der Fahreignung für die soziale Wiedereingliederung besondere Bedeutung zukommt, untersuchte die BAST die Fahreignung von einer Patientengruppe, die Methadon erhalten hatte. Außerdem führte die BAST ein Expertengespräch zu diesem Thema durch. Die Wissenschaftler kamen zu dem Ergebnis, daß Methadonpatienten nicht generell fahruntauglich sind. Vielmehr kann unter bestimmten Voraussetzungen die Fahrtauglichkeit bejaht werden. Deswegen sollen vom gemeinsamen Beirat für Verkehrsmedizin beim BMV Kriterien für die individuelle Beurteilung der Fahrtauglichkeit von Methadonpatienten erarbeitet werden.

Im Auftrag des BMV beschäftigte sich eine von der BAST eingerichtete Projektgruppe mit Risiken und Schwachstellen im **Reisebusverkehr**. Dabei zeigte sich immer wieder, daß mögliche Verbesserungen vor allem in organisatorischen Maßnahmen zu sehen sind, die von staatlicher Seite aus die Rahmenbedingungen für das Handeln der Unternehmen setzen. Es stellte sich auch heraus, daß bei den Marktzugangsvoraussetzungen, den gesetzlichen Anforderungen an die Qualifikation der Unternehmer, den Marktregulierungen und der Busfreundlichkeit von Verkehrsinfrastruktur erhebliche Mängel bestehen, die ein sicherheitsorientiertes Verhalten von Unternehmen erschweren oder zu wenig fördern.

Die Untersuchung hat auch ergeben, daß die Kontrollmechanismen (Einhaltung von Sicherheitsvorschriften durch häufige Kontrollen, Sanktionserweiterungen und manipulationssichere Kontrollgeräte) verbessert werden müssen.

Bei der **Erziehung und Aufklärung von Verkehrsteilnehmern** geht es nicht nur um neue Informationen und Inhalte, die vermittelt werden müssen. Wichtig ist auch die ständige Weiterentwicklung von wirksamen und zeitgemäßen Methoden der Vermittlung. Die Definition und Ansprache von Zielgruppen muß auch unter dem Gesichtspunkt erfolgen, durch welche modernen Strategien eine den jeweiligen Gewohnheiten, Interessen und Bedürfnissen angepaßte Beeinflussung erfolgen kann. Hierunter sind vor allem die neueren Ansätze des „**Social Marketing**“ von Verkehrssicherheit zu rechnen, die von einer OECD-Projektgruppe unter Beteiligung der BAST erarbeitet wurden. Gerade jüngere Verkehrsteilnehmer können heute nicht mehr mit den Techniken und Methoden der Ansprache erreicht werden, die vor zwanzig oder dreißig Jahren angemessen waren.

Die Methoden der Produktwerbung von heute sind subtil und werden laufend verfeinert. Darauf muß in der Verkehrserziehung und der Verkehrsaufklärung reagiert werden. Es genügt nicht, aktuelle Trends nur zu beobachten, es kommt darauf an, sich ihrer in der Planung und Organisation von Verkehrssicherheitsprogrammen zu bedienen.

Das bisher in Deutschland erfolgreichste Verkehrssicherheitsprogramm „**Kind und Verkehr**“ wurde im Auftrag der BAST in bezug auf seine Anwendbarkeit in den Neuen Ländern überprüft. Es konnte nachgewiesen werden, daß die in diesem Programm vermittelten — auf einer demokratischen Grundhaltung basierenden — Erziehungsmethoden auch von Eltern angewandt werden, die in einer Gesellschaft mit autoritären Strukturen aufgewachsen sind.

Eine Untersuchung der BAST über den Forschungsbedarf im Fahrschulbereich hat gezeigt, daß in Zukunft die Merkmale einer „guten“ Fahrschulbildung genauer bestimmt werden müssen, um gezielter als bisher festlegen zu können, wo Verbesserungen erforderlich sind.

Das gesamte Umfeld des Fahrschulwesens besitzt einen Einfluß auf die **Qualität der Fahrschulbildung**. Hierzu gehören die Arbeitsbelastung des Fahrlehrers, sein gesellschaftliches Ansehen und die Situa-

tion von Berufsanfängern ebenso wie die Ausbildung der Fahrlehrer. Wesentliche Verbesserungsvorschläge zur Fahrlehrerausbildung wurden auf der Grundlage wissenschaftlicher Untersuchungen von einer Arbeitsgruppe des Bundesverkehrsministeriums erarbeitet. Kern der Vorschläge sind die Ergebnisse einer Studie, die sich mit der Entwicklung eines Curriculums zur Fahrlehrerausbildung befaßt.

Von der Entwicklung neuer elektronischer Medien kann auch die Fahrschulbildung profitieren. Das BMV hat die Bundesanstalt für Straßenwesen damit beauftragt, die Einsatzmöglichkeiten von Fahrsimulatoren für die Fahrausbildung im Pkw-Bereich zu prüfen.

Als mobilitätsbehindert gelten Personen, die wegen dauernd oder vorübergehend vorhandener Merkmale eine Einschränkung ihrer Mobilität hinnehmen müssen. Es handelt sich um Körperbehinderte, geistig Behinderte, Wahrnehmungsbehinderte, aber auch um Analphabeten oder Personen mit zeitweiligen psychischen Störungen. Auch Menschen mit einem Gehgips am Fuß, besonders kleine oder große Menschen, selbst Personen mit besonderem Gepäck oder mit Kinderwagen sind in einem weiteren Sinne als „**Mobilitätsbehinderte**“ einzustufen.

Im Auftrag des BMV hat die BAST ein Handbuch für Planung und Gestaltung des öffentlichen Straßenraums erstellen lassen. Es enthält Empfehlungen dafür, wie Verkehrsflächen, Haltestellen, Orientierungshilfen, Parkplätze, Ampeln und Freizeitanlagen so errichtet werden können, daß mobilitätsbehinderte Personen möglichst aktiv und sicher ohne fremde Hilfe selbständig am Straßenverkehr teilnehmen können.

Zur Verbesserung der Verkehrsführung in Tagesbaustellen auf Bundesautobahnen wurden von der BAST in einem umfangreichen Untersuchungsprogramm 10 Varianten untersucht. Ziel der Untersuchungen war, bei Sperrung des linken Fahrstreifens auch den Standstreifen mitzubenutzen; damit läßt sich die Leistungsfähigkeit der Strecke erhalten und Staubildung weitgehend vermeiden. Darüber hinaus sollte diejenige Variante herausgefunden werden, bei der die Gefahrensituationen für die Verkehrsteilnehmer und die Bediensteten der Straßenbauverwaltungen ein Minimum betragen und der Aufwand möglichst gering ist. Eine Variante hat sich in allen Punkten als überlegen erwiesen. Diese Verkehrsführung wird in den zukünftigen „**Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen**“ vorgeschrieben.

Zur **Verbesserung der Fahrbahnmarkierungen** hinsichtlich ihrer Erkennbarkeit bei Nacht und Nässe wurden durch die BAST Untersuchungen mit 45 Versuchsmustern durchgeführt. Ziel ist es, diejenigen Versuchsmuster herauszufinden, die bei Nacht und Nässe wirksam, wirtschaftlich, lärmarm und den Belastungen des Winterdienstes gewachsen sind. Über die Wirksamkeit solcher Fahrbahnmarkierungen liegen erste Erkenntnisse vor, die zeigen, daß die Unfälle bei Nacht stärker zurückgingen als bei Tage.

Die Pfosten von Schutzplanken stellen eine Gefahr für gestürzte Motorradfahrer dar, die sogar lebensbedrohend sein kann. Eine wesentliche Verbesserung bieten Kunststoffummantelungen der Pfosten, die einen besseren Abbau der Anprallenergie bewirken. Die scharfen Kanten werden zusätzlich durch spezielle Sigmampfosten abgemildert. Dadurch ist eine wesentliche Reduzierung der Unfallschwere gegeben, wie eine Untersuchung der BAST ergab.

Die Einführung der Rechtsvorschrift, welche die Benutzung von Kindersitzen in Pkw vorschreibt, führte dazu, daß Kinder häufiger und besser als vorher in Autos geschützt sind.

Die Wirksamkeit dieser Vorschrift hängt entscheidend davon ab, wie groß die schützende Wirkung von **Rückhaltesystemen für Kinder** ist. Nicht alle Kindersitze sind geeignet. Die Prüfrichtlinie für Kindersitze, die ECE-Regelung 44, wurde unter der Beteiligung der BAST von einer internationalen Arbeitsgruppe weiterentwickelt. In Abstimmung mit den Verbänden und der Industrie wurde eine umfangreiche Testserie von Kindersitzen unter veränderten und strengeren Prüfbedingungen in Auftrag gegeben und von der Materialprüfungsanstalt in Stuttgart durchgeführt. Erkenntnisse aus diesen Testreihen fließen in die Konstruktion von Kindersitzen ein. Sie werden aber auch in verstärktem Maße in der Verbraucherinformation und in der Verkehrsaufklärung für Eltern weitergegeben.

In einem von der BAST im Auftrag des BMV betreuten Projekt zur Frage der verbesserten **Sichtbarkeit von Lkw** mit Hilfe von retroreflektierenden Folien wurde ermittelt, daß Linien- oder Konturkennzeichnungen die Erkennbarkeit erhöhen, wodurch die Unfallzahlen gesenkt werden können. Ein entsprechender Vorschlag zur Ergänzung der ECE-Regelungen 69 und 70 wurde ebenfalls erarbeitet. Darüber hinaus wird eine Untersuchung zur Festlegung von Randbedingungen für die Zulässigkeit retroreflektierender Werbung innerhalb einer Konturmarkierung durchgeführt, um den zunehmenden „Wildwuchs“ hinsichtlich bunter Werbung zu unterbinden.

Die BAST ließ die ABS-Bremmung von Motorrädern untersuchen. Es gilt, bei Motorrädern insbesondere bei der Kurvenbremsung andere Verhältnisse zu berücksichtigen als beim Pkw.

Eine Arbeit beschäftigte sich mit dem sogenannten „Head Up Display“. Darunter wird eine Übertragung von Informationen auf die Windschutzscheibe verstanden, die dem Fahrer wichtige Hinweise auf Merkmale des Fahrzeugs oder der Straße geben können. Da diese Darstellung von Informationen inzwischen technisch realisierbar ist, wird sie zunehmend an Bedeutung gewinnen. Sie kann die Informationssicherheit für ältere oder unsichere Fahrer vergrößern. Es ist aber zu prüfen, ob gleichzeitig eine Ablenkung des Fahrers stattfindet, die ihm die Kontrolle des Verkehrsablaufes erschwert.

Gasentladungslampen erlauben eine wesentlich bessere Ausleuchtung der Straße als Halogenlichter. Allerdings gibt es noch eine Reihe von Problemen. Hinweise zum Schutz gegen die Hochspannung füh-

renden Teile wurden erarbeitet und Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Blendung des Gegenverkehrs gemindert oder vermieden werden könnte.

Um festzustellen, welche Bedeutung sogenannte Fahrhilfen (ABS, Vierradlenkung, Antischlupfregelung etc.) für die Verkehrssicherheit haben, wurde von der BAST ein Forschungsauftrag vergeben. Als Ergebnis ist festzuhalten, daß dem ABS und der Antischlupfregelung die größten Unfallvermeidungspotentiale zugerechnet werden. Allerdings muß erreicht werden, daß der Normalfahrer damit auch richtig umgehen kann, was derzeit nicht im mindesten gegeben ist.

Die Anforderungen an **Motorradfahrerschutzbekleidung** wurden im Auftrag der BAST erarbeitet und entsprechende Kriterien zur Prüfung der Schutzkleidung entwickelt. Der resultierende Vorschlag für ein normungsfähiges Prüfverfahren wurde dem DIN-Arbeitsausschuß „Schutzkleidung für Motorradfahrer“ zugeleitet.

Das **Aquaplaningverhalten von Breitreifen** wird in einer breit angelegten Studie auf einem Prüfstand der BAST ebenso untersucht, wie deren Rollgeräusche und Rollwiderstände. Die Ergebnisse legen die Vor- und Nachteile solcher Reifen für die Sicherheit und den Umweltschutz dar und liefern Grundlagen für Empfehlungen zum Kauf und zur Nutzung von Breitreifen.

Zur Verbesserung der Schutzwirkung von Motorrad- schutzhelmen wurden verschiedene Testreihen auf dem Helmprüfstand der BAST durchgeführt. Im Mittelpunkt des Interesses lag die Definition geeigneter Anforderungen an die zulässige Kopfbeschleunigung. Derzeit wird ein Testverfahren zur Prüfung der Kinnriemen bei statischer und dynamischer Belastung von Motorrad- und Fahrradhelmen erprobt.

Die **Schutzwirkung des Airbags** als Ergänzung zum Dreipunkt-Sicherheitsgurt ist unbestritten. Vermehrt wird jedoch die Frage erörtert, ob alle Pkw obligatorisch mit Airbag für den Fahrer oder für beide Frontinsassen ausgerüstet werden sollten. Durch Auswertungen von Unfallereignissen in Verbindung mit einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung konnte die BAST zeigen, daß eine beidseitige Ausrüstung von Pkw derzeit noch nicht nutzen-/kostengünstig ist. Wird jedoch lediglich die Fahrerseite mit einem Airbag ausgerüstet, kann der Nutzen die Kosten vermutlich dann aufwiegen, wenn der Preis für den Airbag 500 DM nicht übersteigt.

Etwa die Hälfte aller Radfahrer werden bei einem Unfall am Kopf verletzt. Der Schutzbereich bereits heute auf dem Markt erhältlicher **Helme für Radfahrer** erstreckt sich auf etwa die Hälfte aller auftretenden Kopfverletzungen. Die BAST hat ermittelt, daß ein angelegter Fahrradhelm die Schwere aller Kopfverletzungen um ungefähr ein Viertel mindern könnte. Unter Annahme einer allgemeinen Helmbe- nutzung könnte die Zahl der getöteten Fahrradfahrer um etwa 11 bis 12% gesenkt werden. Das BMV empfiehlt deshalb in allen Veröffentlichungen und Spots nachdrücklich die Benutzung von Fahrradhelmen.

Die Unfallbeteiligung von Wohnmobilen wurde von der BASt untersucht, und im Auftrag des ADAC und der Industrie wurden mehrere Frontal-Crashtests mit Wohnmobilen durchgeführt. Nach negativen Testergebnissen hat die Industrie umgehend reagiert und gravierende Mängel abgestellt.

Kraftfahrt-Bundesamt

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist eine Bundesbehörde im Geschäftsbereich des BMV mit Sitz in Flensburg. Das KBA wurde im Jahre 1951 eingerichtet und hat die Aufgabe, zentrale Register über den Fahrzeugbestand und über Entscheidungen zur Fahrerlaubnis der Fahrer zu führen. Die personenbezogenen Informationen stehen Justiz- und Verwaltungsbehörden zur Verfügung. Weiterhin erstellt das KBA Statistiken als Grundlage für verkehrspolitische und wirtschaftspolitische Entscheidungsträger. Schließlich hat das Amt die Aufgabe, Typpergenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile zu erteilen. Im KBA sind etwa 1 300 Mitarbeiter tätig.

Das **Verkehrszentralregister** (VZR) wird hauptsächlich zu dem Zweck geführt, den zuständigen Stellen das erforderliche Tatsachenmaterial zu verschaffen, damit sie im Interesse der Verkehrssicherheit die notwendigen verkehrserzieherischen und verkehrspolitischen Maßnahmen treffen können, namentlich die Prüfung der Verkehrstauglichkeit von mehrfach registrierten Kraftfahrern, die Belehrung und Verwarnung solcher Kraftfahrer und notfalls den Entzug der Fahrerlaubnis. Diesem Informations- und Sanktionssystem kommt auch eine präventive Wirkung zu. Das zugrunde liegende Mehrfachtäter-Punktsystem hat sich sowohl in der Verwaltungspraxis als auch im Bewußtsein der Kraftfahrer zu einem der wichtigsten Instrumente der Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt.

Die Richtlinie 91/439/EWG (2. EU-Führerschein-Richtlinie) vom 29. Juli 1991 soll bis zum 1. Juli 1994 in das nationale Recht umgesetzt werden und ab 1. Juli 1996 EU-weite Geltung erhalten.

Dieser Anlaß hat dazu geführt, daß nicht nur das bisherige nationale Führerscheinklassen-System auf das internationale System umgestellt wird, sondern darüber hinaus das Mehrfachtäter-Punktsystem auf eine gesetzliche Grundlage (bisher nur durch eine Verwaltungsvorschrift geregelt) gestellt wird, die Vorschriften über das Verkehrszentralregister (VZR) aus unterschiedlichen Gründen novelliert und das Fahrerlehrerrecht an die EU-Führerschein-Richtlinie angepaßt wird. In dem Gesetzentwurf ist vorgesehen, daß das bereits beim KBA geführte Fahrerlehrer-Register eine neue Rechtsgrundlage erhält.

Im Zusammenhang mit dem vorgesehenen umfassenden und schnellen Informationsaustausch aufgrund der Befreiung von der Umtauschpflicht für Führerscheine, der gleichwohl aber bestehenden Registrierungspflicht, der Forderung, nur eine Fahrerlaubnis pro Person auszugeben sowie der gegenseitigen unbefristeten prüfungsfreien Anerkennung, ist nunmehr auch für Deutschland beabsichtigt, ein Zentrales Führerscheinregister aufzubauen. Die Datei der

Fahrerfänger (Fahrerlaubnis auf Probe) ist bereits ein **Zentrales Fahrerlaubnisregister**, wenn auch nur für insgesamt drei Jahre (zwei Jahre Beobachtung, ein Jahr Überlieferfrist). Diese Datei soll deshalb in das Zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFeR) vollständig integriert werden.

Die dargestellten gesetzgeberischen Aktivitäten tragen letztlich auch dazu bei, daß nicht berechtigte Fahrzeugführer schneller und leichter entdeckt werden können.

Der Bereich Technik im KBA dient kontinuierlich mit Genehmigung und Überwachung von serienmäßig gefertigten Fahrzeugen und Fahrzeugteilen gemäß den nationalen und internationalen Bau- und Betriebsvorschriften der Sicherheit im Straßenverkehr. Mit der Erteilung von Betriebserlaubnissen wird staatlich festgestellt, ob ein Fahrzeug oder Fahrzeugteil den geltenden nationalen oder internationalen Vorschriften entspricht. Damit wird ein Sicherheitsstandard für die bewegliche Ausrüstung des Straßenverkehrs festgelegt. Die Aufgabe für den Fachbereich Technik besteht darin, einen möglichst einheitlichen und gleichbleibenden Sicherheitsstandard zu gewährleisten und damit letztlich die Anzahl von Unfällen aufgrund fahrzeugtechnischen Versagens gering zu halten, die aktive und passive Sicherheit von Straßenfahrzeugen zu erhöhen und somit die Verkehrssicherheit zu verbessern. Da das hierfür zugrunde liegende Regelungswerk erfahrungsgemäß erst mit einem gewissen zeitlichen Abstand dem technischen Fortschritt angepaßt werden kann, wird im Rahmen der europäischen Gesetzgebung dem Gedanken der Produzentenverantwortung seit einigen Jahren mehr Spielraum eingeräumt. Diese neue Zielrichtung, die auf ein insgesamt höheres Qualitätsniveau in der Entwicklung, Produktion und Montage von Fahrzeugen ausgerichtet ist, verlangt ein entsprechendes Akkreditierungs- und Zertifizierungswesen im Typpergenehmigungsverfahren des europäischen Binnenmarktes.

Mit der Harmonisierung der Rechtsvorschriften und Normen, Prüfungen und Bescheinigungen kann das in einem beliebigen Mitgliedstaat der EU rechtmäßig geprüfte und genehmigte Fahrzeug auch grundsätzlich in jedem anderen Mitgliedstaat zugelassen werden. So wurde Anfang 1993 vom KBA die erste Europäische Betriebserlaubnis für einen Pkw erteilt.

Das globale Konzept der EU setzt auf das Vertrauen eines erhöhten Qualitätsbewußtseins und die Kompetenz der Hersteller entsprechend der europäischen Norm EN 29000, bei den Stellen für die Überwachung, Prüfung, Zertifizierung und Akkreditierung auf ihre Qualität und Kompetenz entsprechend EN 45000 und schafft somit die Grundlage für die Qualität und Zuverlässigkeit der Produkte. Insbesondere die neuen Aufgaben der Begutachtung und Akkreditierung von Prüflaboratorien sowie das Zertifizieren und Verifizieren von Qualitätssicherungssystemen der Hersteller sind neben der bisherigen Erteilung von Typpergenehmigungen qualitäts- und somit auch verkehrssicherheitsverbessernde Maßnahmen für die Straßenfahrzeuge.

Bei Fahrzeugmängeln, die die Verkehrssicherheit tangieren können, initiiert und unterstützt das Kraftfahrt-Bundesamt Rückrufmaßnahmen; das kann in der Weise geschehen, daß die aktuellen Anschriften der Halter betroffener Fahrzeuge aus dem „Zentralen Fahrzeugregister“ mit Hilfe der Fahrzeugidentifizierungsnummern herausgesucht und dem jeweiligen Fahrzeughersteller zur Verfügung gestellt werden.

Um regelmäßig aus dem noch weitgehend **manuell** geführten VZR repräsentative Daten zu gewinnen und für statistische Auswertungen verfügbar zu machen, wurde ein DV-gestütztes Stichproben- und Kodierungsverfahren eingeführt.

Aussagekräftige Statistiken zum VZR werden benötigt als Hintergrund- und Referenzdaten für die Unfallforschung und als Analysedaten zur Untersuchung der Wirkung verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Statistische Daten aus dem VZR, so wurde erkannt, sind wichtige Informationen über das Verkehrsverhalten bereits im Vorfeld des Unfallgeschehens, das ja oft nur das zufällige Endglied in einer Kette regelwideriger und gefährlicher Verhaltensweisen darstellt.

Derartige Verhaltensmuster und damit behaftete Problemgruppen statistisch zu erkennen, zu beschreiben und zu analysieren ist allgemeine Aufgabe der VZR-Auswertung. Ein erster Schritt in diese Richtung wurde getan mit Start eines Projektes der Bundesanstalt für Straßenwesen zur systematischen Erstellung einer „Grundstatistik“ zum VZR im Kraftfahrt-Bundesamt, die den Zugang und Bestand an Personen und Mitteilungen zum Gegenstand hat.

Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (bis zum 31. Dezember 93 Bundesanstalt für den Güterverkehr) ist eine Behörde im Geschäftsbereich des BMV mit Sitz in Köln und 16 Außenstellen in den Bundesländern. Mit etwa 1 000 Mitarbeitern erfüllt das BAG auch Aufgaben der Überwachung der Güterkraftverkehre im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Fahrpersonalvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten).

Bei **Straßenkontrollen** des BAG werden jährlich rund 570 000 Fahrzeuge kontrolliert (etwa je zur Hälfte in- und ausländische Fahrzeuge). Überwacht werden: Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Gefahrgutrecht, Straßenverkehrsrecht (Abmessungen, zulässige Gesamtgewichte), Vorschriften über die Verwendung von Containern (CSC), Kraftfahrzeugsteuergesetz und Lebensmittelrecht. Seit Ende 1992 kontrolliert das BAG auch Omnibusse hinsichtlich der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften. Es findet eine enge Zusammenarbeit mit der Polizei und den Ordnungsbehörden der Länder statt.

Die unzulässige Umgehung von Ordnungsvorschriften im Straßengüter- und -personenverkehr, insbesondere hinsichtlich der Arbeitsdauer, kann zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit und zu un gerechtfertigten Wettbewerbsvorteilen zum Nachteil

gesetzestreuher Mitbewerber führen. Die Beanstandungsquote lag bei ca. 19 % (ausländische Fahrzeuge) bis ca. 20 % (deutsche Fahrzeuge). Dabei handelte es sich etwa zur Hälfte um Verstöße gegen Sozialvorschriften.

7. Rettungswesen 1992/93

7.1 Vorbemerkung

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe im Bereich der Daseinsfürsorge, für die nach dem Grundgesetz die Länder zuständig sind. Sie regeln diesen Bereich durch Rettungsdienst- und Feuerwehrgesetze.

Die **Organisation des Rettungsdienstes** im einzelnen ist eine Aufgabe der kommunalen Verwaltung in Kreisen, Städten und Gemeinden. Nur für die Luftrettung sind die Landesverwaltungen zuständig.

Die praktische Arbeit leisten vor allem:

- Feuerwehren,
- Deutsches Rotes Kreuz (DRK),
- Arbeiter Samariter Bund (ASB),
- Johanniter Unfallhilfe (JUH),
- Malteser Hilfsdienst (MHD).

Unterstützt werden sie dabei durch private Initiativen und Vereine, zum Beispiel durch die Deutsche Lebensrettungsgesellschaft (DLRG).

Das Rettungswesen beinhaltet die Teilbereiche „**Erste Hilfe**“, „**Notfallmeldung**“, **organisierter Rettungsdienst**“ und „**Krankenhaus**“, die sich in Form einer „Rettungskette“ darstellen lassen. Zur Gewährleistung einer optimalen Notfallversorgung müssen alle Glieder der Rettungskette reibungslos ineinandergreifen.

7.2 Rettungskette

7.2.1 Erste Hilfe

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

Der Kurs „Lebensrettende Sofortmaßnahmen“ dauert vier Doppelstunden und vermittelt dem Laien Grundzüge der lebensrettenden Erstversorgung von Unfallverletzten im Straßenverkehr. Umfangreichere und gründliche Kenntnisse zur Hilfeleistung bei Notfällen jeder Art werden in Erste Hilfe Kursen von acht Doppelstunden vermittelt. Ein grundsätzliches Problem ist die Erhaltung der erworbenen Kenntnisse und die Motivation zur Hilfeleistung.

7.2.2 Notfallmeldung

Die sofortige Benachrichtigung der Rettungsleitstelle ist mitentscheidend für die schnelle Rettung. Von jedem Telefon kann die Notfallmeldung über den bundesweit einheitlichen Notruf 110 oder 112, die Leitstellenummer 19222 oder über eine andere Rufnummer der zuständigen Rettungsleitstelle abgegeben werden. Zudem kann die Rettungsleitstelle über einen münzfreien Notruf in auffällig gekennzeichneten Telefonzellen durch Anwählen einer der Notrufnummern oder durch Betätigung eines Hebels direkt erreicht werden. Auf den Autobahnen sind besondere Notrufmelder aufgestellt. An Bundesstraßen und anderen unfallbelasteten Strecken sind, unterstützt durch private Initiativen, Notruftelefone installiert.

Damit die notwendigen Rettungsmaßnahmen eingeleitet werden können, muß die Meldung vollständig sein und direkt die Rettungsleitstellen erreichen. Das Notrufschema beinhaltet in Kurzform die relevanten Inhalte für die Notfallmeldung.

Zu nennen sind:

- Wo geschah es?
- Was geschah?
- Wieviele Verletzte?
- Welche Art der Verletzung?
- Warten auf Rückfragen! (durch die Leitstelle)

7.2.3 Organisierter Rettungsdienst

Rettungsdienst ist organisierte Hilfe, sie umfaßt die Notfallrettung und den Krankentransport.

Notfallrettung ist die Durchführung lebensrettender Maßnahmen bei Notfallpatienten am Notfallort und die Herstellung der Transportfähigkeit sowie die Beförderung dieser Personen unter Aufrechterhaltung der Transportfähigkeit und Vermeidung weiterer Schäden in eine geeignete Gesundheitseinrichtung.

Krankentransport ist die Beförderung von kranken, verletzten oder sonstigen hilfsbedürftigen Personen, die keine Notfallpatienten sind, unter Betreuung von nichtärztlichem Personal.

Alle Einsätze des organisierten Rettungsdienstes innerhalb eines Rettungsbereichs werden durch die Rettungsleitstelle koordiniert. Die Rettungsleitstelle nimmt die Meldung entgegen und beurteilt sie nach ihrer Dringlichkeit, wobei ein Notfalleinsatz mit Notarzt, ein Notfalleinsatz ohne Notarzt oder ein Krankentransporteinsatz verfügt wird. Die Leitstelle alarmiert Notarzt und Rettungsfahrzeuge, sucht ein geeignetes Krankenhaus aus und informiert es über Ankunft und Zustand des Notfallpatienten.

Der Rettungsdienst stützt sich auf nichtärztliche und ärztliche Mitarbeiter. Seit 1989 existiert durch das Rettungsassistentengesetz das bundeseinheitliche

Berufsbild des Rettungsassistenten. Daneben arbeiten Rettungssanitäter oder Rettungshelfer mit; ihre Tätigkeit erfolgt haupt- oder ehrenamtlich oder im Rahmen des Zivildienstes. Bei Notfällen mit Notarzteeinsatz stehen Notärzte zur Verfügung.

Neben dem bodengebundenen Rettungsdienst gibt es in Deutschland ein nahezu flächendeckendes Luftrettungssystem.

7.2.4 Klinik/Krankenhaus

Die Wirksamkeit des Rettungsdienstes ist auch von der Zeit abhängig, die zwischen Notfalleintritt und angemessener Krankenhaus-Versorgung verstreicht. Die reibungslose Aufnahme der Notfallpatienten ist deshalb eine wesentliche Forderung. Dazu sind notwendig:

- kurze Wege vom Rettungsfahrzeug zur Notfallaufnahme,
- bedarfsgerechte organisatorische und bauliche Einrichtungen,
- Fachärzte und Pflegepersonal mit notfall- und intensivmedizinischer Ausbildung,
- umfassende Information des Krankenhauses über Notfallumstände und durchgeführte Maßnahmen.

7.3 Leistungen des Rettungsdienstes

Das Bundesministerium für Verkehr läßt seit mehreren Jahren in den alten Bundesländern kontinuierliche Untersuchungen zur „Analyse des Leistungsniveaus“ im Rettungsdienst durchführen, die schon in früheren Unfallverhütungsberichten enthalten sind. Ziel dieser Untersuchungen ist es, einen aussagefähigen Überblick über das Leistungsgeschehen im Rettungsdienst zu vermitteln.

Für die Angaben der alten Bundesländer werden seit 1985 die Einsatzdaten von zuletzt 34 repräsentativ ausgewählten Rettungsdienstbereichen zur Verfügung gestellt und entsprechend hochgerechnet. In den neuen Bundesländern wurden erstmals im Jahr 1991 analoge Untersuchungen in 26 Kreisen durchgeführt. Die Ergebnisse des Jahres 1993 sind bei den Angaben für die Bundesrepublik Deutschland (BRD) in den folgenden Darstellungen berücksichtigt.

7.3.1 Das Einsatzaufkommen des organisierten Rettungsdienstes

Die folgenden Darstellungen beziehen sich auf die Rettungsdiensteinsätze. Für einen Einsatz können auch mehrere Rettungsmittel benötigt werden.

Hubschrauber-Stationen in der Bundesrepublik Deutschland

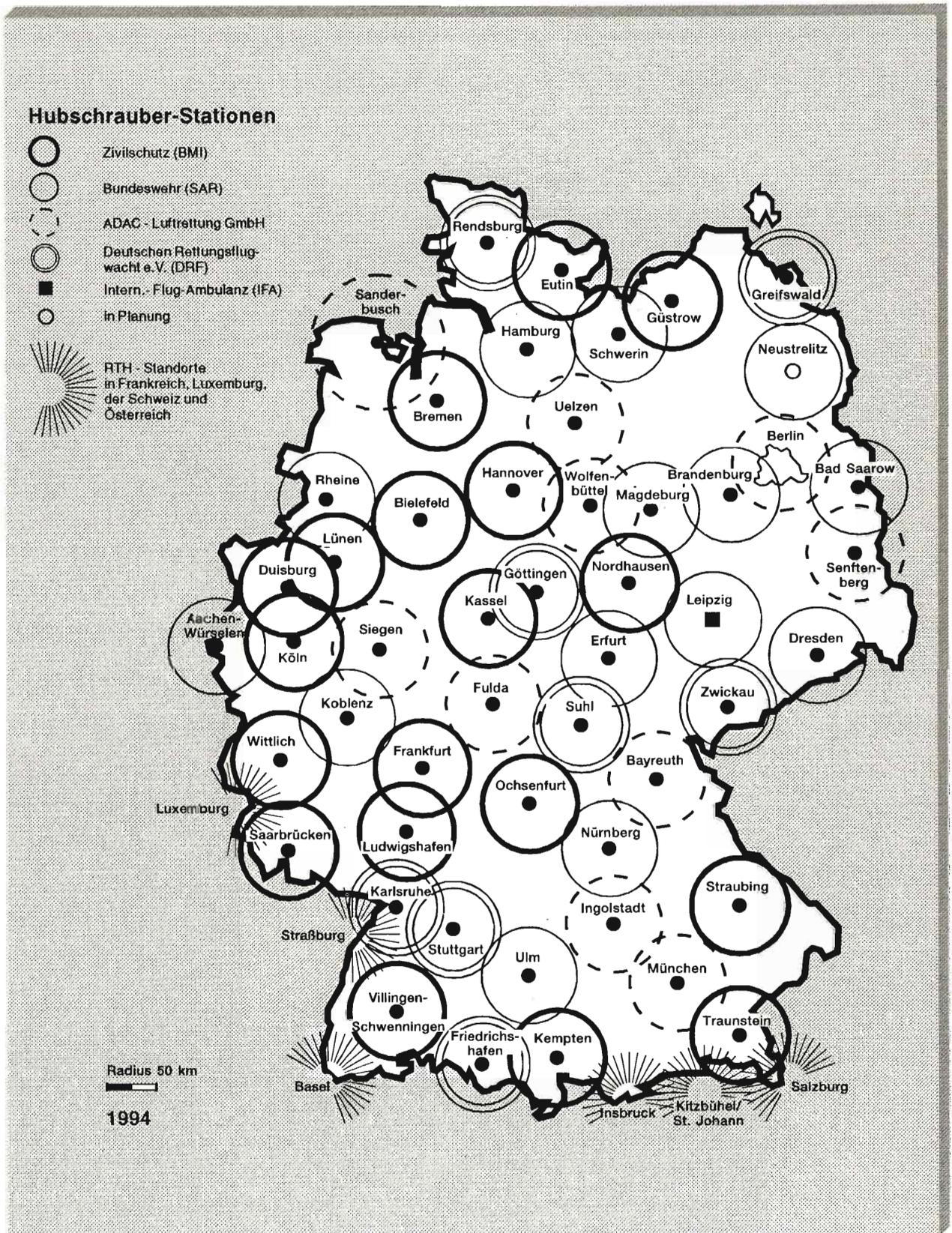
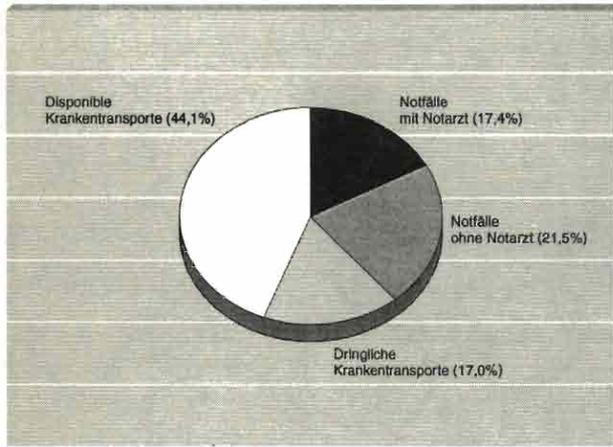


Abbildung 16

Verteilung der Rettungsdienstleistungen nach Einsatzart (1993)



Nach vorliegenden Ergebnissen der Hochrechnung für die Jahre 1992/93 werden zur Zeit pro Jahr mehr als 8,2 Millionen Einsätze von den organisierten Rettungsdiensten in der Bundesrepublik Deutschland

durchgeführt. In den alten Bundesländern ist die Anzahl der Einsätze in den letzten Jahren bis auf ca. 6,9 Millionen Einsätze kontinuierlich gestiegen.

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

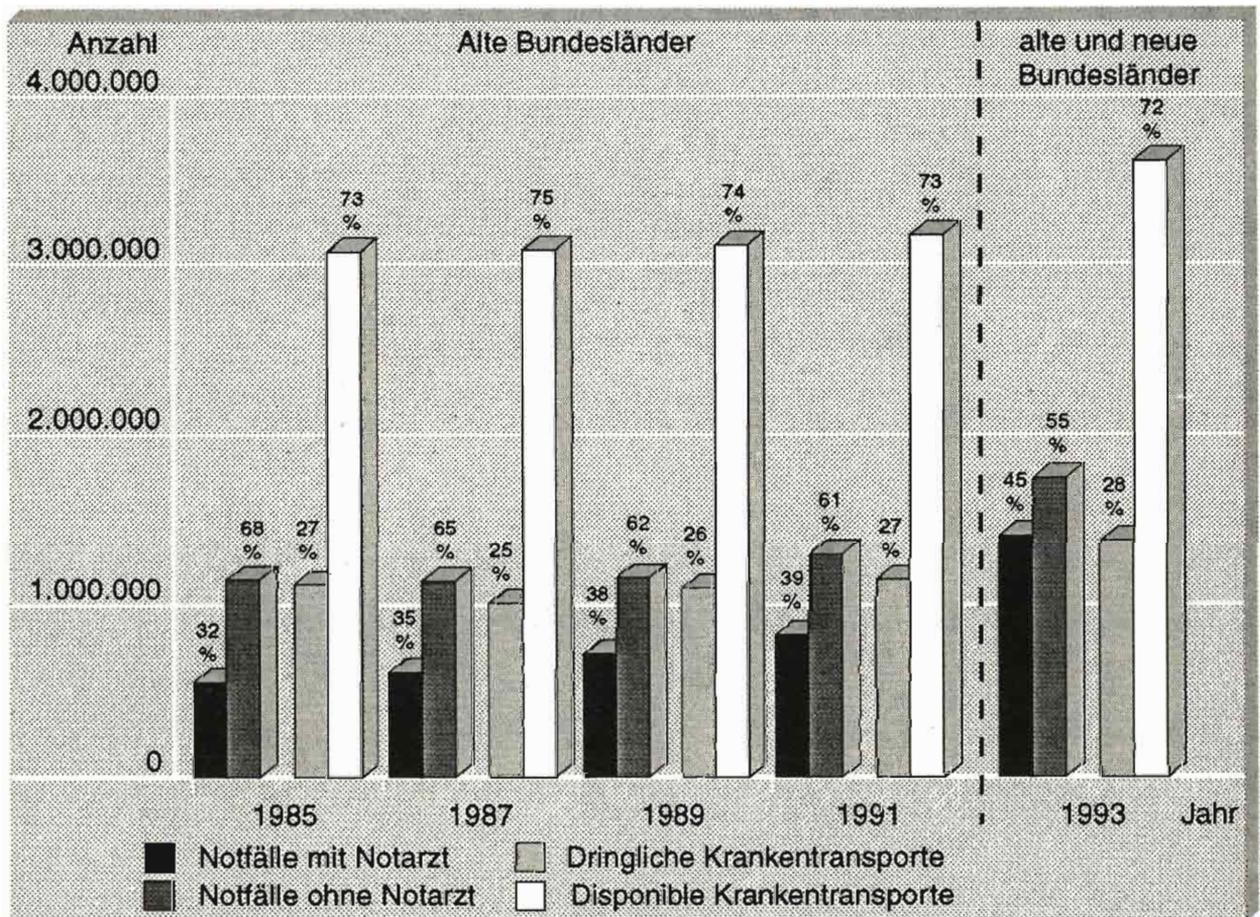
Die 8,2 Millionen Einsätze werden nach Notfalleinsätzen (mit und ohne Notarztbeteiligung) und nach Krankentransporten (disponible oder dringliche Transporte) eingeteilt. Die Anzahl der Notfalleinsätze betrug 1993 insgesamt 3,2 Millionen.

Der Anteil der Notfalleinsätze mit und ohne Notarzt beträgt derzeit 39 % in der Bundesrepublik Deutschland. Er hat sich in den alten Bundesländern von 29 % im Jahre 1985 kontinuierlich auf 37 % im Jahr 1993 erhöht.

Der Anteil der Notfalleinsätze, die mit Beteiligung eines Notarztes durchgeführt wurden, ist in den alten Bundesländern weiter gestiegen: Von 32 % in 1985 auf 42 % im Zeitraum 1992/93. Bezogen auf das Gesamtgebiet der Bundesrepublik Deutschland beträgt der Anteil im Jahre 1993 45 %. Es ist somit festzustellen, daß bei 55 % der Notfälle ausschließlich Rettungsassistenten, Rettungsanitäter und Rettungshelfer im Einsatz sind.

Abbildung 17

Anzahl und Verteilung der Rettungsdienstleistungen nach Einsatzart (1985 bis 1993)



7.3.2 Struktur der Notfalleinsätze

Der Anteil der Verkehrsunfalleinsätze im Einsatzspektrum des Rettungsdienstes liegt im Zeitraum 1992/93 bei 12,4%, dem niedrigsten Wert seit 1985. Den größten Anteil haben die internistischen Notfälle mit 46,2%.

Abbildung 18

Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen mit und ohne Notarztbeteiligung in % (1985 bis 1993)

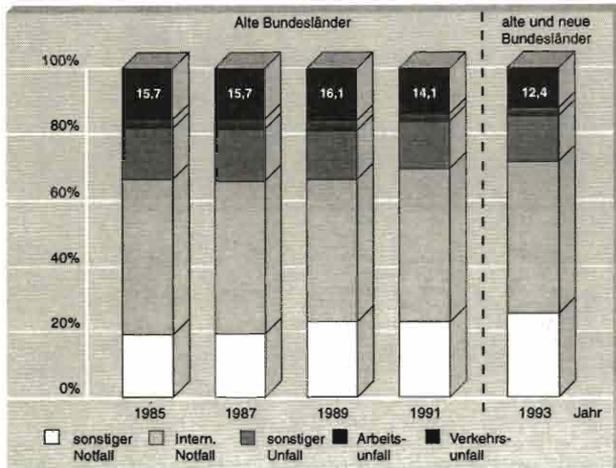
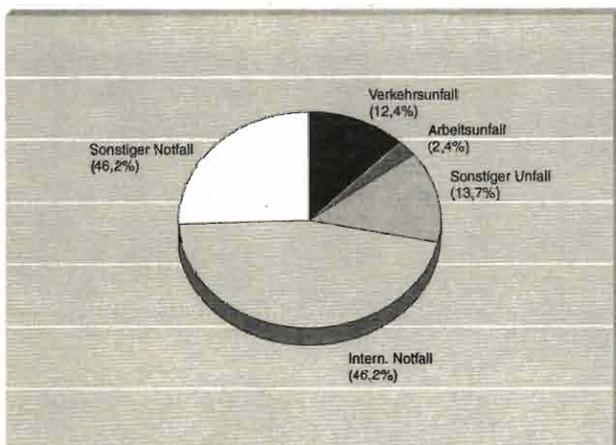


Abbildung 19

Struktur der Notfalleinsätze mit und ohne Notarzt (1993)

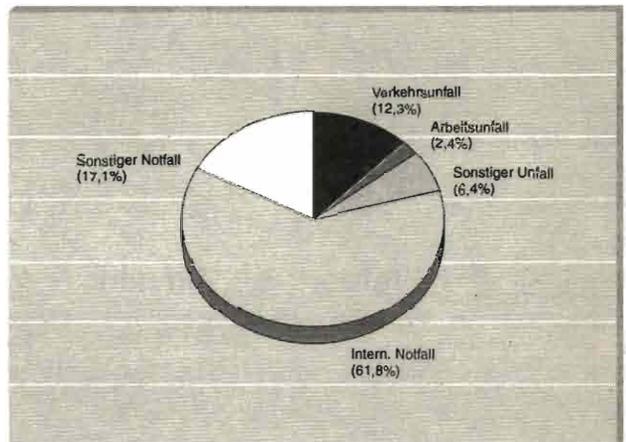


7.3.3 Notarztversorgung

Von allen Notarztsinsätzen entfallen 12,3% auf Verkehrsunfälle. Bei Notfalleinsätzen zu Verkehrsunfällen wird bei 44,2% der Notarzt eingesetzt.

Abbildung 20

Struktur der Notarztsinsätze (1993)

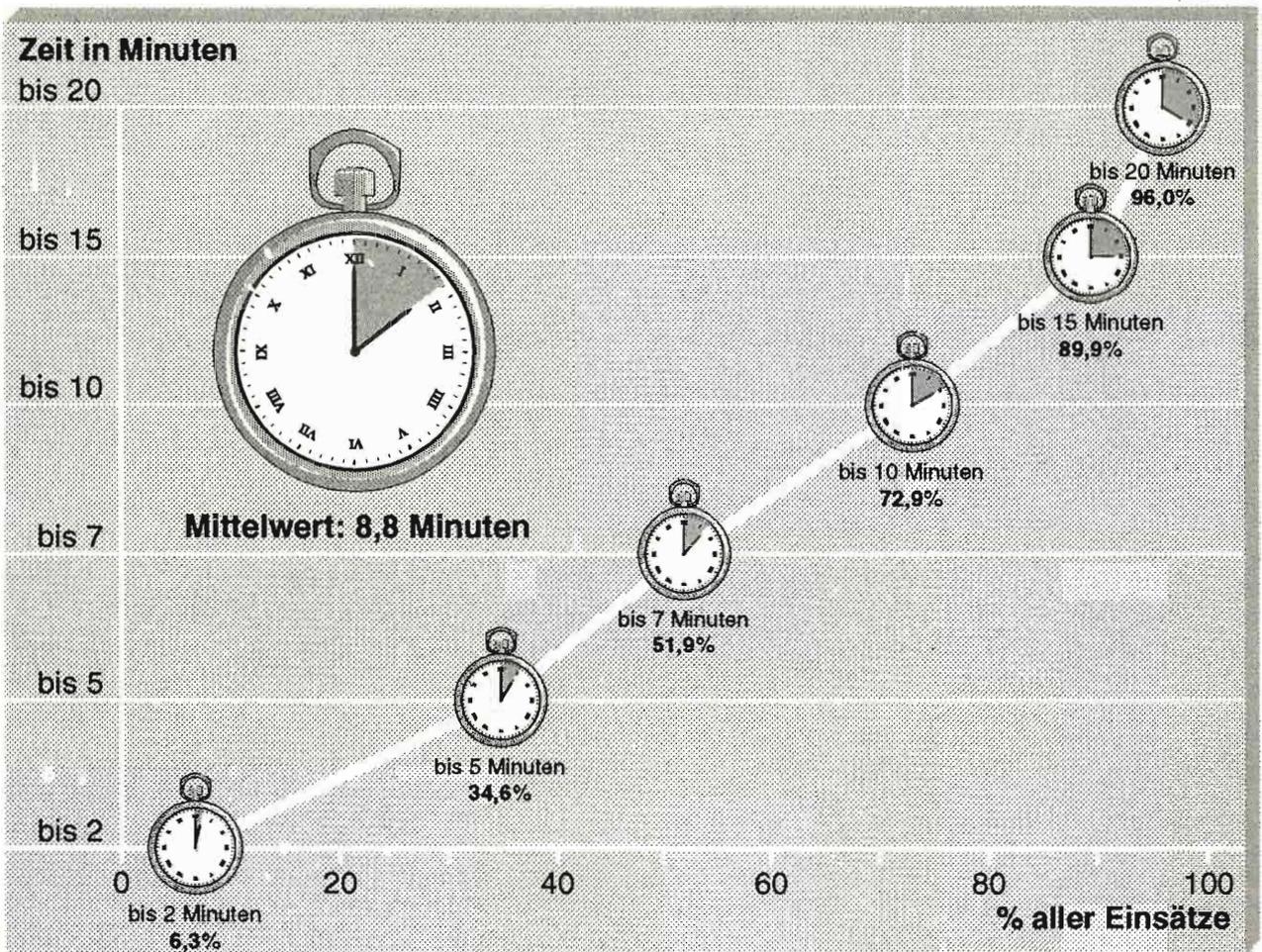


7.4 Eintreffzeiten

Die Schnelligkeit des Rettungsdienstes ist ein wichtiges Beurteilungsmerkmal für die Leistungsfähigkeit des Rettungsdienstes. Ein geeigneter Indikator ist die Eintreffzeit, also die Zeitspanne von der Meldung in der Rettungsleitstelle (an den Disponenten) bis zum Eintreffen des Rettungsmittels am Einsatzort. Die mittlere Eintreffzeit beträgt bei Notfällen mit Notarztbeteiligung 9,2 Minuten und bei Notfällen ohne Notarztbeteiligung 8,5 Minuten. Die mittleren Eintreffzeiten in den neuen Bundesländern haben sich in den letzten Jahren verringert, liegen jedoch noch bis zu 2 Minuten über dem Bundesdurchschnitt. Für Verkehrsunfälle gibt es eine mittlere Eintreffzeit (mit und ohne Notarzt) von 8,8 Minuten.

Abbildung 21

Eintreffzeiten für Verkehrsunfälle mit und ohne Notarzt
(1993)



Neben der mittleren Eintreffzeit ist der Anteil der kritischen Eintreffzeiten über 15 Minuten ein wesentliches Kriterium zur Beurteilung der Schnelligkeit.

Dieser kritische Anteil hat sich in den alten Bundesländern bei den Notfällen mit und ohne Notarzt seit 1985 von 7,2 % auf 8,6 % in 1992 erhöht.