

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und Übersicht über das Rettungswesen 1998 und 1999 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1998/99 –

Inhaltsverzeichnis	Seite
Auftrag	3
Wesentliches im Überblick	3
1. Ausgangslage	4
2. Ziele und Aufgaben der Straßenverkehrssicherheitspolitik	4
3. Unfälle im Straßenverkehr	5
3.1 Langfristige Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland	5
3.2. Entwicklung im Berichtszeitraum	6
3.2.1. Allgemeine Unfallentwicklung	6
3.2.2. Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen	6
3.2.3. Unfallursachen	11
3.3. Straßenverkehrsunfälle in Europa	12
4. Maßnahmen	14
4.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen	14
4.1.1 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	14
4.1.2 Verkehrsrecht	14
4.1.3 Telematik	15
4.1.4 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik	16
4.1.5 Fahrzeugtechnik	18
4.1.6 Gefahrguttransporte	18
4.1.7 Internationale Zusammenarbeit	19
4.1.8 Raumordnung, Bauwesen und Städtebau	20

	Seite
4.2	Andere Bundesministerien..... 20
4.3	Nachgeordnete Bundesbehörden 24
4.3.1	Bundesanstalt für Straßenwesen..... 24
4.3.2	Kraftfahrt-Bundesamt..... 25
4.3.3	Bundesamt für Güterverkehr..... 26
4.4	Private Träger 27
5.	Rettungswesen 1998/99 28
5.1	Vorbemerkung..... 28
5.2	Rettungskette..... 28
5.3	Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen..... 33
5.4	Forschung zum Rettungswesen..... 34

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 eine Übersicht über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen legt hiermit den „Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und die Übersicht über das Rettungswesen 1998 und 1999“ – kurz: den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1998/99 – vor.

Wesentliches im Überblick

Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland gewährleistet die Sicherheit auf den Straßen, eine nachhaltige Mobilität und trägt zum Wohlstand für alle Bürger durch ein leistungsfähiges Verkehrssystem bei. Die Qualität des Wirtschaftsstandortes Deutschland ist von einer sicheren und umweltgerechten Bewältigung der Verkehrsströme abhängig. Der vorliegende Bericht enthält Angaben darüber, was die Bundesregierung gemeinsam mit anderen gesellschaftlichen Kräften getan hat, um mehr Sicherheit auf deutschen Straßen zu erreichen.

Der Berichtszeitraum 1998 und 1999 zeigt folgendes Bild: Im Jahr 1999 ist die Zahl der polizeilich erfassten Unfälle um 6,4 % auf 2,4 Millionen gestiegen; die Zahl der Unfälle mit Personenschaden stieg dabei um 4,8 % auf 395 355. Insgesamt wurden 520 974 Personen verletzt, das waren 4,8 % mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Getöteten ging nur geringfügig um 0,6 % auf 7 749 zurück. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat deshalb die Bundesanstalt für Straßenwesen beauftragt, gemeinsam mit Interessenvertretern und den Verkehrssicherheitsverbänden einen Entwurf für ein Verkehrssicherheitsprogramm 2000 zu erarbeiten. Dieses soll dem Deutschen Bundestag im Herbst 2000 zur Diskussion zugeleitet werden. Damit wird erstmalig nicht nur, wie bisher im Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr, eine rückwärtsgerichtete Betrachtung über die Entwicklung der Unfallzahlen nebst Analyse der Gefährdungspotenziale vorgelegt, sondern auch ein Maßnahmenkatalog, der ein Instrumentenbündel zur Reduzierung von Verkehrsunfällen und Unfallfolgen beinhalten wird.

Der technische Fortschritt hat im Berichtszeitraum Akzente für eine intelligente und sicherheitsorientierte Nutzung des vorhandenen Verkehrsraums sowie der Kommunikation außer- und innerhalb der Kraftfahrzeuge gesetzt. Die im Wirtschaftsforum Telematik erarbeiteten Leitlinien für die Gestaltung und Installation von Informations- und Kommunikationssystemen in Kraftfahrzeugen und die Leitlinien für die öffentlich-private

Zusammenarbeit bei Telematikdiensten für Routenempfehlungen sind Ausdruck dieser Entwicklung. Im Berichtszeitraum hat der Bund etwa 131 Mio. DM für Verkehrsbeeinflussungsanlagen im Netz der Bundesautobahnen und 14 Mio. DM zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten an Bundesstraßen investiert.

Die Investitionen im Bundesfernstraßenausbau konzentrierten sich weiterhin auf die neuen Bundesländer. Die 17 Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – davon sieben Aus- und Neubauprojekte von Bundesautobahnen – wurden weitgehend abgeschlossen. Auch der in den kommenden Jahren fortzusetzende sechsspurige Ausbau hoch belasteter Autobahnabschnitte und der Bau weiterer Ortsumgehungen wird die Verkehrssicherheit weiter verbessern.

Der seit 1. August 1998 geltende § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) ahndet Verstöße gegen die 0,5 Promille-Grenze beim Blutalkohol und das Führen eines Kraftfahrzeugs unter dem Einfluss bestimmter Drogen, die in der Anlage zum StVG aufgeführt werden, als Ordnungswidrigkeit mit Geldbuße und Fahrverbot.

Muss ein Fahranfänger infolge verkehrswidrigen Verhaltens an einem Aufbauseminar teilnehmen, verlängert sich die Bewährungszeit beim Führerschein auf Probe von zwei auf vier Jahre.

Das 1998 gezeichnete EU-Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis gewährleistet, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis europaweit wirkt, wenn ein Fahrer eines EU-Landes in einem anderen Land erheblich gegen Verkehrsvorschriften verstößt.

Mit Jahresbeginn 1999 wurde beim Kraftfahrt-Bundesamt das Zentrale Fahrerlaubnisregister angelegt. Mithilfe dieses Registers wird Deutschland in der Lage sein, effektiv am EU-weiten Informationsaustausch teilzunehmen.

Zum 1. Juni 1998 wurde die Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen in der Bundesanstalt für Straßenwesen

eingrichtet. Sie soll die Qualität der Dienstleistungen im Fahrerlaubniswesen gewährleisten.

Der sich beschleunigende Wandel der Gesellschaft zu einer Dienstleistungs-, Informations- und Kommunikationsgesellschaft beeinflusst auch die Verkehrssicherheits-

arbeit in Mitteln und Wegen von Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung. Die Effektivitätsüberprüfung langjährig eingesetzter Instrumente und die Effizienzsteigerung bei Organisation und Maßnahmenausführung sind demnach erforderlich, um neuen Herausforderungen die richtigen Antworten bieten zu können.

1. Ausgangslage

Die Qualität des Austausches von Gütern und Dienstleistungen ist im Rahmen der zunehmenden Globalisierung volks- und betriebswirtschaftlicher Strukturen ein wichtiges Kriterium des Wirtschaftsstandortes Deutschland.

Ausgehend vom Verkehrssicherheitsprogramm 1984 enthält der vorliegende Bericht Angaben darüber, was die Bundesregierung gemeinsam mit anderen gesellschaftlichen Kräften im Berichtszeitraum 1998/1999

getan hat, um mehr Sicherheit auf deutschen Straßen zu erreichen.

Auf der einen Seite geht es dabei darum, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, auf der anderen Seite darum, Unfallfolgen zu lindern. Messbarer Ausgangspunkt der Verkehrssicherheitspolitik ist ein volkswirtschaftlicher Schaden von jährlich rd. 70 Mrd. DM durch Straßenverkehrsunfälle, die es durch eine effiziente Verkehrssicherheitsarbeit zu reduzieren gilt.

2. Ziele und Aufgaben der Straßenverkehrssicherheitspolitik

Verkehrssicherheitsarbeit als Ergebnis einer umsichtigen Verkehrspolitik setzt beim Menschen, der Technik und der Infrastruktur an.

Das **Verkehrsverhalten** der Menschen ist dabei am schwierigsten im positiven Sinne zu beeinflussen, weil Einsicht, Verantwortung, Individualität, Gruppendruck etc. hinter beobachtbaren Handlungen stehen, die es mittels Prävention, gesetzlicher Regelung, Kontrolle, Sanktion auf akzeptable Weise mit dem Ziel besserer Verkehrssicherheit auf den Straßen zu beeinflussen gilt. Überkommene Konzepte der Verhaltensbeeinflussung stoßen bei den Teilnehmern am Straßenverkehr aber zunehmend auf Akzeptanzprobleme. Deshalb werden neue Medien stärker als bisher Inhalte zur Verkehrssicherheit auf eine Weise vermitteln müssen, die den aktuellen Kommunikationsbedürfnissen entsprechen. Sie müssen wesentlich schneller, umfassender und effizienter an diejenigen Problemgruppen der Verkehrsteilnehmer gelangen, die sich als Ergebnis statistischer und wissenschaftlicher Analysen als besonders verkehrssicherheitsgefährdend herausstellen.

Kommunikationsgestützte technische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umfassen inzwischen ein weites Feld, das von fahrzeugautonomen Fahrerassistenzsystemen bis zum satelliten-gestützten Verkehrsmanagement reicht. Da nicht jede Technik Ziele zur Verkehrssicherheit verfolgt, halten die Bundesregierung und die Europäische Kommission ein waches Auge auf diese Entwicklungen, ohne aber technisches Innovationspotenzial an seiner Entfaltung zu hindern. Deshalb sind gemeinsam mit der Industrie Leitlinien zu

Fahrerassistenzsystemen entwickelt worden, die selbstdisziplinierend im Sinne der Straßenverkehrssicherheit wirken sollen. Den Effekten von Technik im Fahrzeug auf das Fahrverhalten wird in eigener Forschung nachgegangen, weil Kritiker die Meinung vertreten, dass technische Fahrerassistenz die Risikobereitschaft bei der Verkehrsteilnahme erhöhen könnte.

Die schnelle Verbreitung von Handys führt zu deutlichen Nutzungssteigerungen der Geräte auch während des Fahrens. Ein von Kritikern immer wieder gefordertes „allgemeines Handyverbot“ im Kraftfahrzeug wird der Sachlage aber schon deshalb nicht gerecht, weil beispielsweise in Notsituationen die Verfügbarkeit einer Kommunikationsmöglichkeit in der Rettungskette wertvolle Minuten für Hilfsmaßnahmen gewinnen lässt. Deshalb soll mit einer Regelung zunächst durchgesetzt werden, dass mit einem Handy in der Hand (sog. „Handheld“) während der Fahrt nicht telefoniert werden darf. Die Wirkungen werden zu beobachten sein.

Der Verbraucheraufklärung in Sachen Verkehrssicherheit dienen die Crashtests von Neufahrzeugen, die als so genanntes „EuroNCAP“ gemeinsam mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) durchgeführt werden und die Insassensicherheit prüfen. Diese Maßnahme soll die Aufmerksamkeit vermehrt auf die Verkehrssicherheit der Kraftfahrzeuge lenken.

In ähnliche Richtung sollen derzeit noch zu prüfende Maßnahmen weisen, um die Belange der Verkehrssicherheit nachweislich bei **Infrastrukturmaßnahmen** umzusetzen (sog. „road safety audit“). Andere verkehrs-

sicherheitsrelevante Aktivitäten auf dem Infrastrukturbereich dienen der Stauvermeidung und der gleichmäßigeren Auslastung der Kapazitäten (Verkehrsmanagement).

Im Rahmen des EU-Aktionsprogramms zur Straßenverkehrssicherheit 1997–2001 sind auf Wunsch des Europäischen Parlaments von der Kommission gemeinsam mit den Mitgliedstaaten Prioritäten für die anzugehenden Verkehrssicherheitsvorschläge festgelegt worden. Sie sollen nationalen Maßnahmen als Orientierung dienen. Dem Thema „Speed Management“ hat sich eine eigene Arbeitsgruppe angenommen, die alle bisher vorhandenen Ansätze der situationsangepassten Geschwin-

digkeitsbeeinflussung prüfen will, um Erfolg versprechenden bzw. akzeptablen Lösungen künftig näher treten zu können. Die deutsche Seite wirkt unter Befolgung des Subsidiaritätsprinzips aktiv in der „High Level Group an Road Safety“ an der Verwirklichung weiterer Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf europäischer Ebene mit. Die enge Abstimmung nationaler Verkehrssicherheitspolitik mit den Maßnahmen der EU ist zur Vermeidung von Effektivitäts- und Effizienzverlusten sinnvoll. Dabei sind die Interessen des Bundes und der Länder, die über den Ausschuss der Regionen bereits in die Abstimmungsprozesse in der EU einbezogen sind, angemessen in Einklang zu bringen.

3. Unfälle im Straßenverkehr

3.1 Langfristige Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle in Deutschland

Wesentliche Grundlage der folgenden Ausführungen ist die amtliche Straßenverkehrsunfallstatistik des Statistischen Bundesamtes entsprechend dem Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle, das am 1. Januar 1991 in Kraft trat. Eine Beschreibung des Unfallgeschehens, die sich ausschließlich auf den Berichtszeitraum beschränkte, wäre wenig aussagefähig, deshalb wird auch ein längerer Betrachtungszeitraum zugrunde gelegt. Die Entwicklung des Unfallgeschehens in den zurückliegenden zehn Jahren ist relevant für die Abschätzung der Wirkung von laufenden und künftigen Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet zu werden, war zu Beginn der Neunzigerjahre höher als heute. 1990 gab es etwa 42 Mio. Fahrzeuge, die insge-

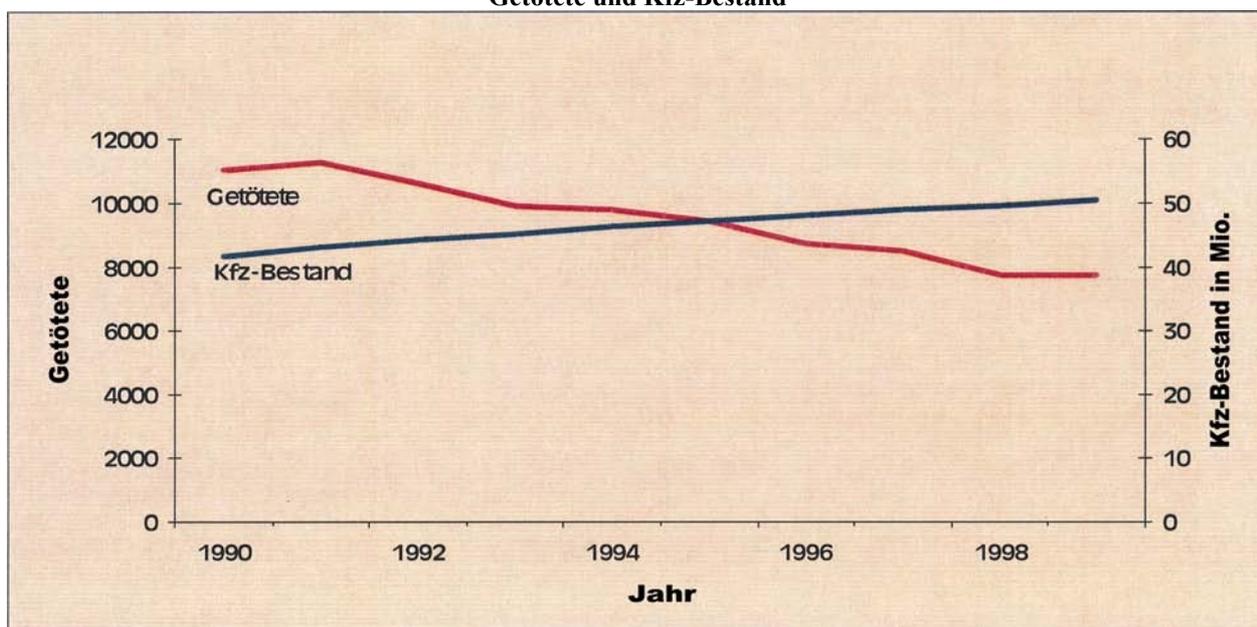
samt 553,5 Mrd. Kilometer fuhren, wobei insgesamt über 11 000 Menschen bei Verkehrsunfällen getötet wurden.

Als Folge der Wiedervereinigung ist die Anzahl der Getöteten in Deutschland 1990 zunächst angestiegen. 1995 (9 454 Getötete) starben erstmals wieder weniger Menschen auf deutschen Straßen als 1989. Dieser positive Trend setzte sich auch in den beiden Berichtsjahren fort. Die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr ist 1999 auf die Zahl von 7 749¹ zurückgegangen. Besonders deutlich ist der Rückgang der schweren Verkehrsunfälle bei Kindern. 1991 starben im Straßenverkehr insgesamt 511 Kinder, 1999 waren es 309. Bis 1999 ist dagegen die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Vergleich zu 1991 um 17,5 % auf 50,6 Mio. gestiegen.

¹ Alle Daten für 1999 sind vorläufige Zahlen.

Abbildung 1

Getötete und Kfz-Bestand



3.2 Entwicklung im Berichtszeitraum

3.2.1 Allgemeine Unfallentwicklung

Im Jahre 1999 wurden im gesamten Bundesgebiet 2,4 Mio. (+ 6,4 % im Vergleich zum Vorjahr) Straßenverkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen, darunter waren 2,0 Mio. Sachschadensunfälle. Gegenüber 1998 nahm die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um 4,8 % auf 395 355 zu. Die Zahl der Verunglückten stieg um 4,7 % auf 528 723, die Zahl der Getöteten sank um 0,6 % auf 7 749.

Der Bestand an Kraftfahrzeugen erhöhte sich in Deutschland von 49,6 Mio. in 1998 auf 50,6 Mio. in 1999, darunter waren 42,3 Mio. PKW (1998: 41,7 Mio.).

3.2.2 Differenzierte Betrachtungen zum Unfallgeschehen

Motorradnutzer

Die Zahl der verunglückten Fahrer und Mitfahrer von

Krafträdern/Kraftrollern (im weiteren Motorradbenutzer genannt) ist in Gesamtdeutschland von 40 355 im Jahr 1991 um 8 % auf 43 576 im Jahr 1999 gestiegen. Die Zahl der getöteten Motorradbenutzer innerhalb dieses Zeitraumes ging von 992 um 2,7 % auf 966 zurück. Gleichzeitig stieg die Zahl der registrierten Motorräder von 2 Mio. im Jahr 1991 um 35 % auf 2,7 Mio. im Jahr 1999.

Straßenkategorien

Im gesamten Bundesgebiet ereigneten sich 1999 fast 64 % (25 1384) der Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen innerhalb von Ortschaften (im Jahre 1998: 240 208). Auf den Außerortsstraßen ohne Autobahnen wurden 30 % (116 920) und auf den Autobahnen 7 % (26 480) aller Unfälle mit Personenschaden gezählt. Im Vergleich zum Jahr 1998 haben sich diese Anteile kaum verändert. Der Anteil der innerorts bei Verkehrsunfällen Getöteten lag 1999 bei 24 %. Auf Landstraßen lagen die entsprechenden Werte bei 64 %.

Abbildung 2

Unfälle mit Personenschaden nach Ortstage

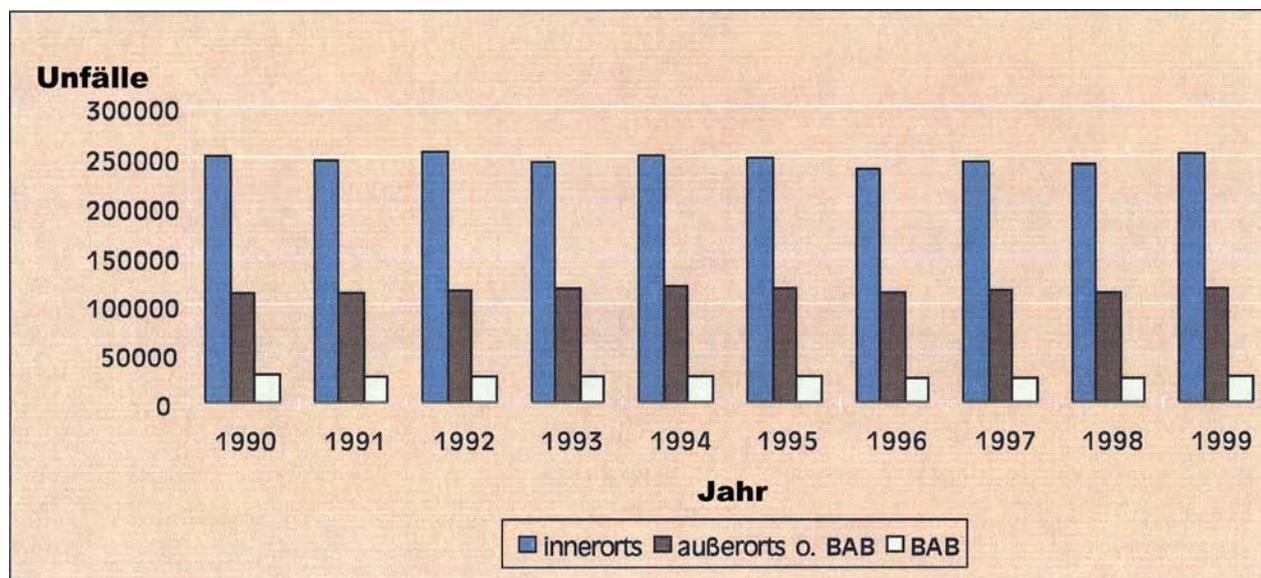
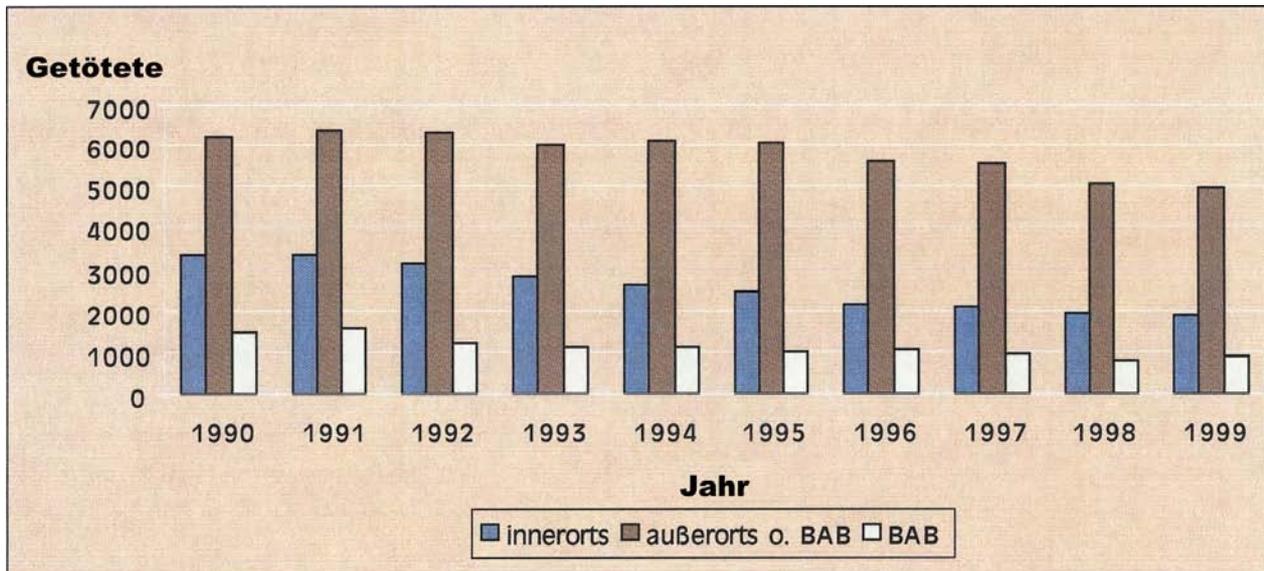


Abbildung 3

Verkehrsunfälle und Verunglückte



Unfallschwere

Die Unfallschwere, die sich als Verhältnis der Anzahl von Getöteten zur Zahl der Unfälle mit Personenschaden ausdrücken lässt, ist auf den Landstraßen und auf den

Autobahnen wegen der höheren Fahrgeschwindigkeiten größer als auf den Innerortsstraßen. Die Rate der bei Verkehrsunfällen Getöteten sank im Jahre 1999 auf den Landstraßen von 45,1 (1998) auf 42,5 Menschen pro 1 000 Unfälle mit Personenschaden.

Tabelle 1

Verkehrsunfälle und Verunglückte

Gesamtes Bundesgebiet	1998	1999	Veränderung	
			absolut	%
Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle insgesamt	2 257 649	2 402 748	+145 099	+6,4
davon mit				
Personenschaden	377 257	395 355	+18 098	+4,8
Sachschaden	1880 392	2 007 393	+127 001	+6,8
Verunglückte insgesamt	505 111	528 723	+23612	+4,7
davon				
Verletzte	497 319	520 974	+23 655	+4,8
Getötete	7 792	7 749	-43	-0,6

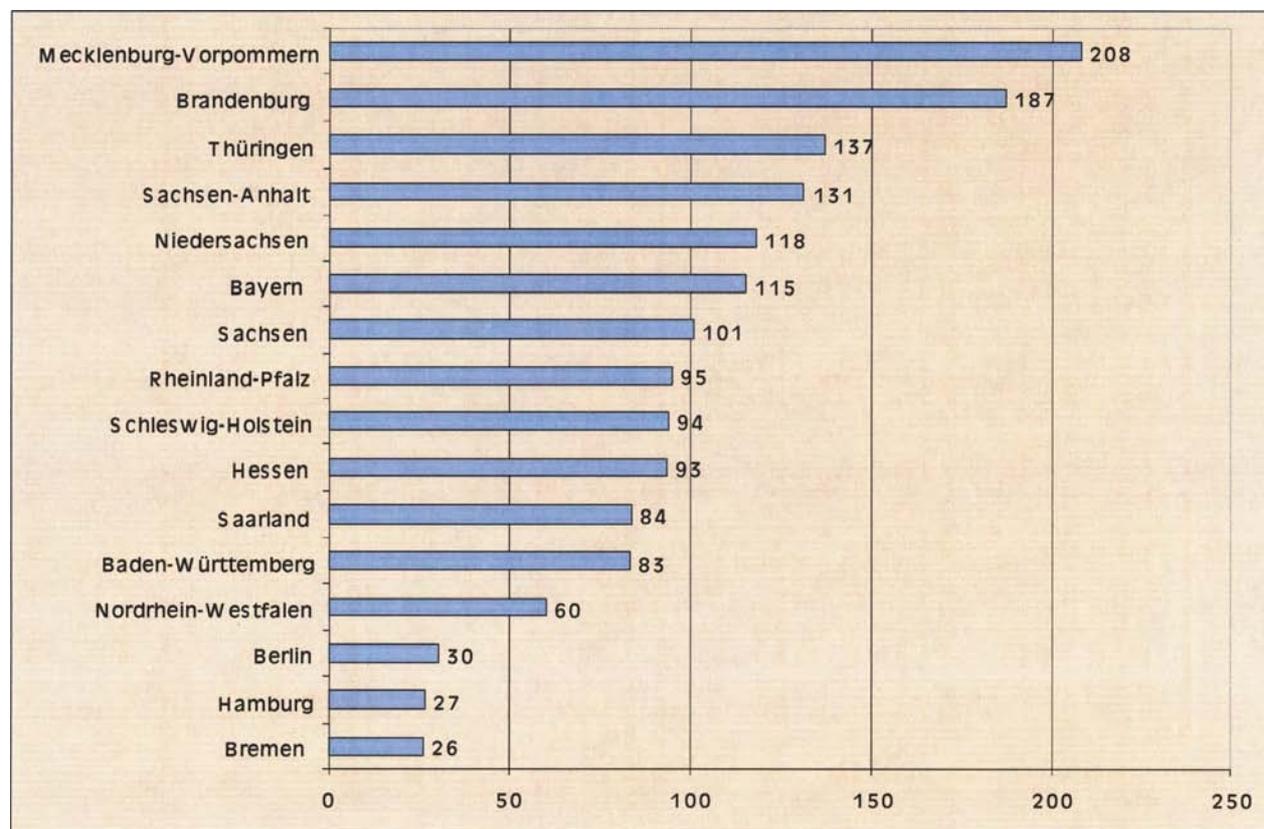
Tabelle 2

Getötete pro 1 Mio. Einwohner in den Bundesländern

Land	Getötete je 1 Mio. Einwohner									
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	
Baden-Württemberg	115	111	107	104	93	87	90	87	83	
Bayern	168	156	146	141	134	130	122	112	115	
Berlin	57	53	48	43	41	35	25	25	30	
Brandenburg	363	344	318	316	302	258	252	192	187	
Bremen	41	44	36	51	53	43	35	49	26	
Hamburg	54	45	44	32	27	33	27	25	27	
Hessen	129	125	111	108	104	104	99	89	93	
Mecklenburg-Vorpommern	327	320	301	290	273	237	231	201	208	
Niedersachsen	158	155	143	140	135	129	128	117	118	
Nordrhein-Westfalen	81	78	75	76	76	65	66	60	60	
Rheinland-Pfalz	123	121	125	116	108	93	96	96	95	
Sachsen	183	140	134	150	142	131	130	112	101	
Sachsen-Anhalt	245	233	191	205	199	176	158	159	131	
Saarland	85	72	77	85	61	73	80	72	84	
Schleswig-Holstein	133	120	110	105	99	95	103	89	94	
Thüringen	211	186	167	142	163	165	147	140	137	

Abbildung 4

Getötete pro 1 Mio. Einwohner nach Bundesländern 1999



Der Durchschnittswert liegt bei 99.

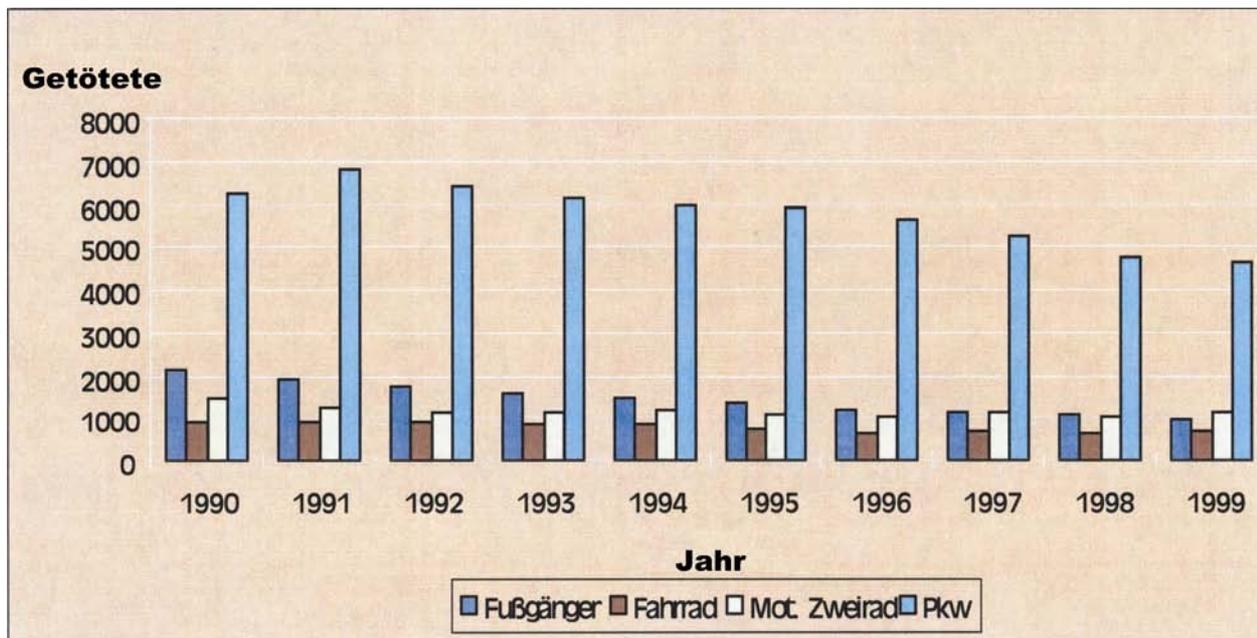
Verkehrsmittelbenutzung

In der Bundesrepublik Deutschland gab es im Berichtszeitraum über 42 Mio. zugelassene PKW. Der Anteil der PKW-Benutzer an den Verkehrsunfallopfern ist nach

wie vor hoch: 63 der Verkehrstoten und 65 % der Verletzten verunglückten 1999 in einem PKW. 13 % der Getöteten waren Fußgänger, 15 % Benutzer eines motorisierten Zweirades und 9 % Benutzer von Fahrrädern.

Abbildung 5

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme



Altersgruppen

In Deutschland wurde im Jahre 1999 jeder 5. Unfall mit Personenschaden von jungen PKW-Fahrern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht. Die „Fahrqualität“ verschiedener Altersgruppen von PKW-Fahrern kann durch den Anteil der Hauptverursacher an allen Beteiligten dargestellt werden. Hier zeigt sich eine deutliche Altersabhängigkeit der Fahrqualität: Ausgehend von einem Höchstwert bei jungen Fahranfängern sinkt dieser Anteil mit steigendem Lebensalter, erreicht seinen günstigsten Wert in der Altersgruppe der 40- bis 54-Jährigen (ca. 47,5 %) und steigt dann langsam wieder an. Hohe Anteile werden nochmals bei den Senioren erreicht, die älter als 75 Jahre sind: Drei von vier beteiligten PKW-Fahrern in dieser Altersgruppe wurde nach Einschätzung der Polizei am Unfallort die Hauptschuld am Unfall zugewiesen.

Wurden 1991 im Straßenverkehr noch 511 Kinder tödlich verletzt, starben 1999 rd. 40 % weniger (309 in 1999).

Eine Untergliederung nach Altersgruppen zeigt, dass bei Kindern mit steigendem Alter das Unfallrisiko – bedingt auch durch eine verstärkte Verkehrsteilnahme – zunimmt. So gehörten 1999 insgesamt 51 % aller im Straßenverkehr verunglückten Kinder der Altersgruppe der 10- bis 14-Jährigen an, ein weiteres Drittel war im Alter

zwischen 6 und 9 Jahren, jedes 5. (19 %) verunglückte Kind war unter 6 Jahre alt. Annähernd die Hälfte der verunglückten Schulanfänger im Alter von 6 und 7 Jahren war zu Fuß im Straßenverkehr unterwegs. Wegen der altersabhängig stärkeren Nutzung des Fahrrades steigen mit zunehmendem Alter auch die Unfallzahlen. Bei den Jungen gibt es ab 9 Jahren und bei den Mädchen ab 11 Jahren mehr verunglückte Radfahrer als Fußgänger.

1999 verunglückten in Deutschland 77 % der Kinder bei Unfällen innerhalb geschlossener Ortschaften. Entsprechend ihrer bevorzugten Verkehrsbeteiligung waren sie dort überwiegend als Fußgänger oder Radfahrer in Unfälle verwickelt. Insgesamt 33 397 Kinder wurden nach Angaben der Unfallversicherungsträger auf dem Weg von oder zur Schule verletzt, 33 starben an den Folgen ihrer Verletzungen (= 29 % an innerorts gesamt). Die Schulbusunfälle der Kinder unter 15 Jahre insgesamt sind nach einem Höchststand im Jahr 1996 mit 2 730 Unfällen auf 2 205 Unfälle im Jahr 1998 zurückgegangen. Die Zahl der im Schulbus getöteten Kinder lag im Jahr 1996 bei 7 Getöteten und ging bis 1998 auf 3 Getötete zurück.

Außerorts verunglückten Kinder hauptsächlich als Mitfahrer in Personenkraftwagen. 1998 wurden 127 Kinder (unter 15 Jahre) im PKW getötet und 16 048 verletzt.

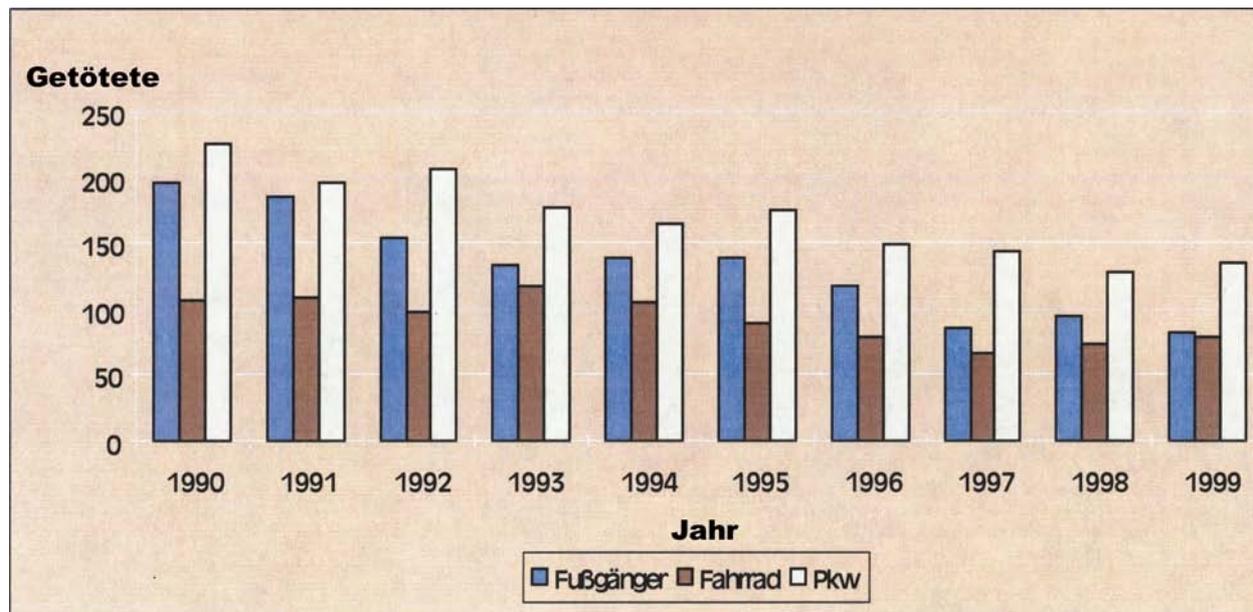
Bei der Sicherung von Kindern ab 6 Jahren im PKW wurden 1999 erstmals deutliche Fortschritte erzielt. In dieser besonders gefährdeten Gruppe ist die Benutzung von Kindersitzen um 26 % bis auf einen Anteil von 57 % angestiegen. Von den 43 % mitfahrenden Kindern ohne Kindersitzbenutzung fahren sogar 11 % völlig ungesichert im PKW mit. Bei den Kindern bis 5 Jahre sank die Zahl der Benutzung von Kindersitzen von 97 % (1998) auf 94 %. Die allgemeine (d.h. nicht nach Erwachsenengurten, Kindersitzen oder Straßenarten aufgliederte) Sicherungsquote aller Kinder im PKW ist dagegen im Jahr 1999 um 1 % auf 94 % gestiegen.

Eine besondere Bedeutung kommt im Zusammenhang mit der Beurteilung des Unfallgeschehens bei Kindern und älteren Menschen der Frage zu, inwieweit sie Unfälle selbst verschuldet haben oder Opfer fremden Fehlver-

haltens geworden sind. Auf der Grundlage einer Auswertung der amtlichen Statistik kann hier als Entscheidungskriterium nur das Regelwerk der StVO und die darauf beruhende Einstufung der Polizei herangezogen werden. Von allen 13 282 Kindern, die 1999 als Fußgänger an einem Unfall mit Personenschaden beteiligt waren, wurden insgesamt 5 751 Kinder als „Hauptverursacher“ benannt (43 %). Insgesamt 18 344 Kinder waren als Radfahrer an Unfällen mit Personenschaden beteiligt; 9 202 dieser Kinder (50 %) verursachten einen Unfall. Von den 31 418 Senioren, die unfallbeteiligte PKW-Fahrer bei Unfällen mit Personenschaden waren, bezeichnete die Polizei 20 480 als Schuldige (65 %). Bei den beteiligten älteren Fußgängern (7 272) lag der entsprechende Anteil bei 23 % (1 662), bei den 8 055 beteiligten älteren Radfahrern betrug er 41 % (3 319).

Abbildung 6

Getötete Kinder unter 15 Jahren



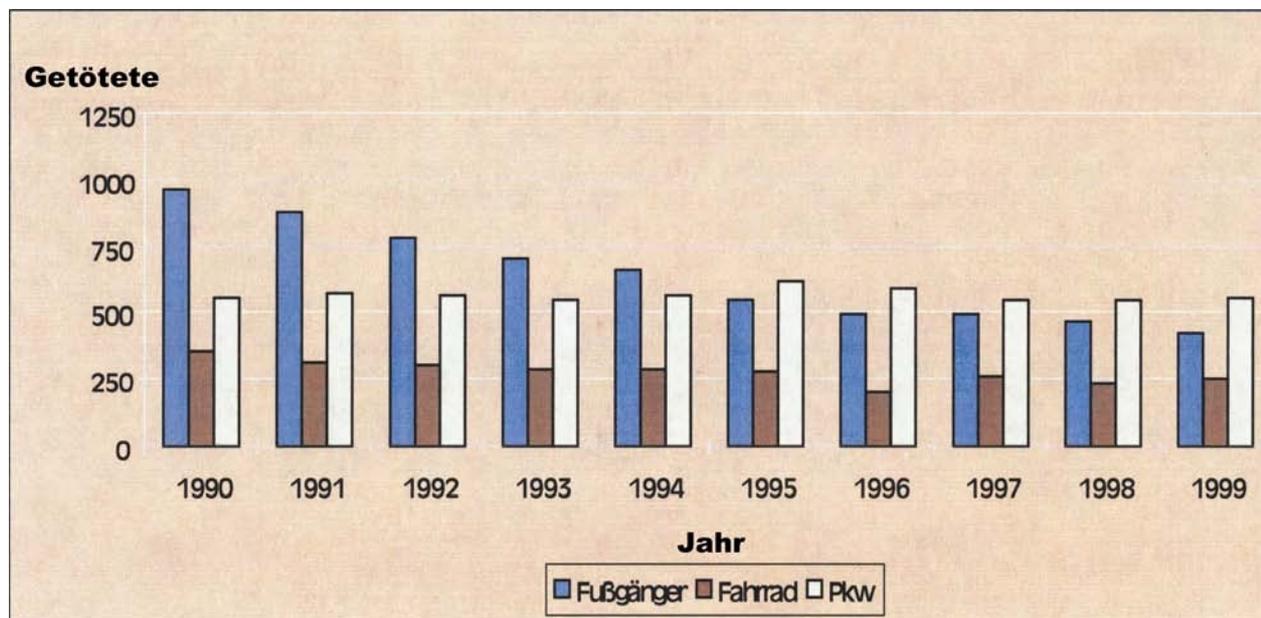
Neben den Kindern stellen ältere Menschen ab 65 Jahren eine weitere, im Straßenverkehr besonders gefährdete Gruppe dar. Jahr für Jahr verunglücken im gesamten Bundesgebiet über 35 000 Senioren/-innen (weiterhin als Senioren benannt) auf den Straßen. 1999 verunglückte etwa die Hälfte (18 243, 1998: 17 335) als PKW-Insassen, 7 083 als Fußgänger (1998: 6 890)

und 7 826 als Radfahrer (1998: 6 864).

Von den 1 292 Senioren, die 1999 auf den Straßen im gesamten Bundesgebiet tödlich verletzt wurden (1998: 1 328), starben 555 als PKW-Insassen (1998: 544), 425 als Fußgänger (1998: 465), und 256 als Radfahrer (1998: 237).

Abbildung 7

Getötete Senioren 65 Jahre und älter



3.2.3 Unfallursachen

Relativ schwierig ist eine objektive Beschreibung der Unfallursachen. Für die Polizei steht bei der Unfallaufnahme das unmittelbare personenbezogene Fehlverhalten im Vordergrund. Selten oder gar nicht erfasst werden dagegen Fehlverhalten Dritter, die u. U. unfallauslösend gewesen waren. Das gilt auch für straßenbauliche Unfallursachen, wie beispielsweise die Unübersichtlichkeit von Kreuzungen oder technische Defekte eines Fahrzeugs. Erfasst werden aber allgemeine, unfallbegleitende Ursachen wie Straßenverhältnisse (z. B. Glätte durch Regen) und Witterungseinflüsse (z. B. Sichtbehinderung durch Nebel).

Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes ereigneten sich im Jahre 1999 im gesamten Bundesgebiet 6 % der Unfälle mit Personenschaden bei Straßenglätte durch Regen oder Schnee. Der weitaus größte Teil der ermittelten Unfallursachen entfällt auf Fehlverhalten der Fahrzeuglenker; hier wiederum wurden mit etwa 72 % die meisten Fehler den PKW-Fahrern angelastet. Dabei machen allein drei Ursachen fast die Hälfte (47 %) allen genannten Fehlverhaltens aus: die nicht angepasste Geschwindigkeit mit 19 %, Vorfahrtsfehler (14 %), ungenügender Sicherheitsabstand (12 %), Fehler beim Abbiegen mit 14 % und Alkoholeinfluss 5 %.

Tabelle 3

Die Hauptunfallursachen

Hauptunfallursachen (Unfälle mit Personenschaden)		1998		1999	
		innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Allgemeine Unfallursachen	Straßenverhältnisse (Glätte u. ä.)	11 303	15 518	10 001	15 661
	Witterungsverhältnisse (Sichtbehinderung u. ä.)	1 555	1 877	1 509	1 919
Personenbezogene Ursachen	Geschwindigkeit	35 819	55 897	36 187	57 689
	Vorfahrt-Missachtung	49 823	17 705	52 103	18 546
	Abstand	35 517	18 407	37 353	19 470
	Abbiegen/Wenden/Anfahren	55 173	10 763	59 003	11 317
	Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer	15 675	10 867	15 543	10 895
	Überholen	6 928	13 302	7 539	13 876
	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	18 547	1 050	18 462	992
	Fehlverhalten der Fußgänger	25 815	2 393	25 702	2 555

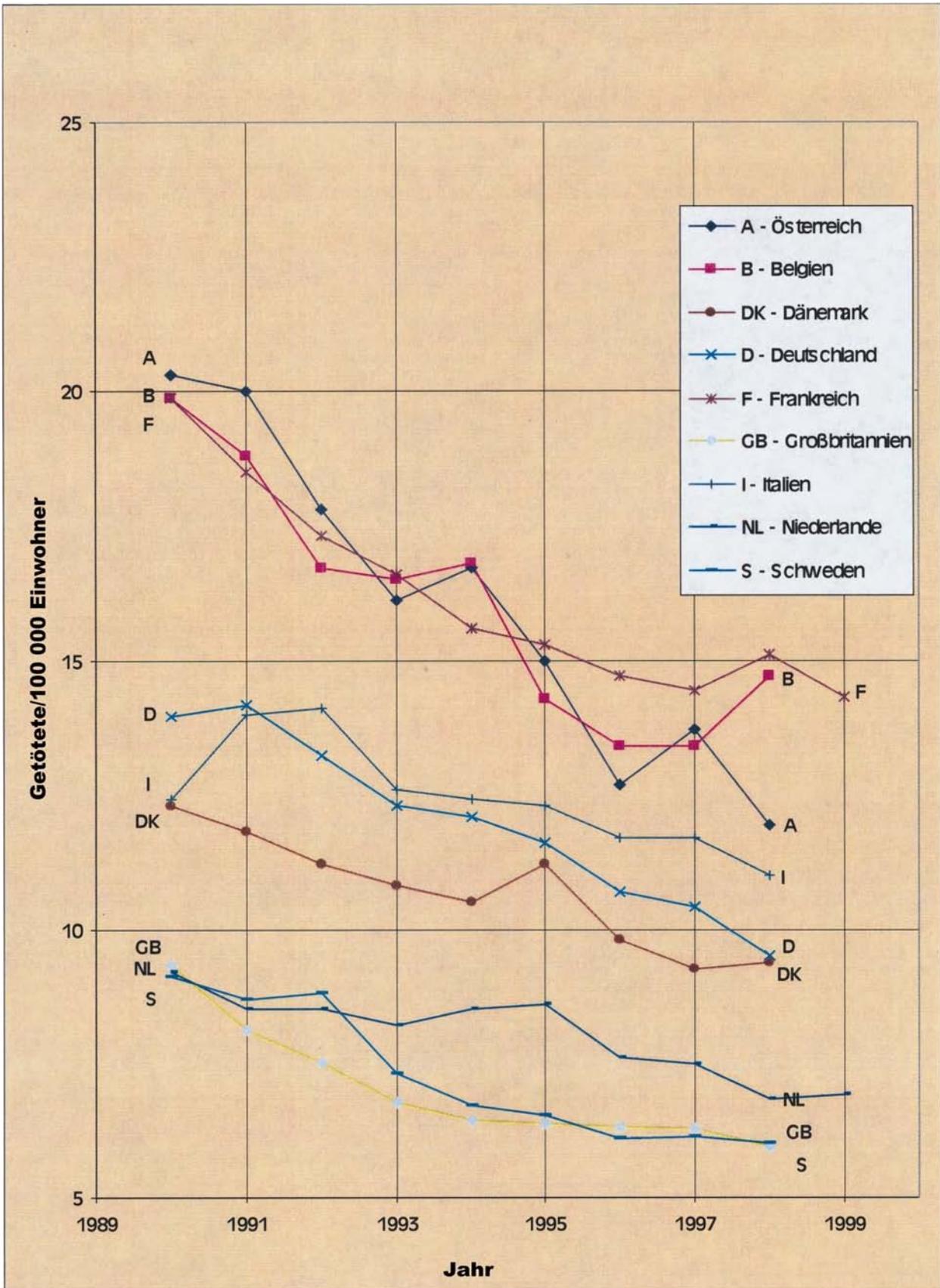
3.3 Straßenverkehrsunfälle in Europa

Die Europäische Kommission versucht derzeit, eine gemeinsame Verkehrsunfalldatenbank mit weitgehend disaggregierten Daten der Mitgliedstaaten im Sinne datenschutzrechtlicher Belange aufzubauen. Zur Vergleichbarmachung der Daten, die auf unterschiedlichen Erhebungsgrundlagen aufbauen, setzt die Kommission seit 1993 Arbeitsgruppen von Fachleuten ein, die ge-

meinsam nach geeigneten Lösungen suchen. Anpassungsschritte sind bei einigen statistischen Merkmalen inzwischen gelungen (z. B. Verkehrsunfälle mit Todesfolge), bei anderen erst in Ansätzen (z. B. Verletzungsschwere). Die Bundesrepublik Deutschland hat zwischen 1970 und 1990 eine mittlere Position im Europavergleich durch seine positive Verkehrsunfallentwicklung erreicht.

Abbildung 8

Getötete im Straßenverkehr pro 100 000 Einwohner (1990 – 1999)



4. Maßnahmen

4.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Praktische Verkehrssicherheitsarbeit wird am besten vor Ort organisiert. Auf der nächsthöheren Ebene sind diese Arbeiten abzustimmen und zu koordinieren. Hier wirken Verwaltungen, Verkehrssicherheitsorganisationen, Vereine, Verbände. Einige Zielgruppenprogramme (z. B. für Kinder, Senioren, junge Fahranfänger) liefern die Inhalte, Anschauungsmaterialien und praktischen Anweisungen, wie man im Sinne der Verkehrssicherheit am Straßenverkehr teilnimmt. Bundesweite mediale Kampagnen und Aktionen kommunizieren spezielle Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit und ergänzen bzw. unterstützen die föderal organisierte Verkehrserziehung und -aufklärung vor Ort.

Neben den genannten, auf Prävention gerichteten Maßnahmen, werden notwendige Regeln weiter entwickelt, neue Techniken bemüht, europaweit harmonisiert, eingeführt, Sanktionen verhängt und Kontrollen durchgeführt. Das sinnvolle Ineinandergreifen all dieser Maßnahmen führt im Ergebnis zu einer notwendigen stetigen Verbesserung der Verkehrssicherheit auf unseren Straßen. Werden Defizite erkennbar, müssen die traditionellen Maßnahmen auf den Prüfstand, um sie zu aktualisieren und nach Lösungen zu suchen, die sie wieder einem Optimum zuführen. Das erfordert natürlich die ständige Bereitschaft zur kritischen Auseinandersetzung mit den rascher voran schreitenden gesellschaftlichen Veränderungen auch auf den Verkehrsmärkten, bei den Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer.

4.1.1 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen im Bundeshaushalt im Jahre 1998 Mittel in Höhe von 26 Mio. DM zur Verfügung, 1999 waren es 22 Mio. DM. Von diesen Finanzmitteln verteilten sich mehr als drei Viertel auf die Förderung von Maßnahmen und Programmen des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) sowie weiterer kleinerer Verkehrssicherheitsorganisationen wie ADFC, Bruderhilfe, Kavalier der Straße u. a.

Die von DVR und DVW umgesetzten Maßnahmen und Programme für Kinder, Senioren und junge Fahrerinnen und Fahrer wurden im Berichtszeitraum mit wissenschaftlicher Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen geprüft. Interdisziplinär besetzte Projektgruppen begannen mit der Umsetzung struktureller, medialer und organisatorischer Erkenntnisse.¹

¹ siehe auch Kap. 4.3.1

Das BMVBW setzte die verbleibenden Mittel vornehmlich für die Themen „Sicherheit von Kindern“, „Junge Fahrerinnen und Fahrer“ und „Motorrad“ ein:

- Verschiedene Fernsehsender stellten bewährte Sendeplätze mit bei Kindern besonders beliebten Figuren in den Dienst der Verkehrssicherheit von Kindern – Pumuckl, Vampy, Verkehrsmäuse der Sesamstraße. Auch mit dem bei Kindern außerordentlich beliebten „Käpt'n Blaubär“ wurden in Zusammenarbeit mit Aral Verkehrssicherheitsbotschaften transportiert.
- An junge Fahrerinnen und Fahrer richtete sich die BMVBW/DVR-Aktion „Darauf fahr ich ab“, um junge Menschen davon abzuhalten, nach Alkoholgenuß Auto zu fahren.
- Für Motorradfahrer wurden TV-Spots zur Verkehrssicherheit entwickelt und in ntv sowie in den dritten Programmen unentgeltlich ausgestrahlt.

4.1.2 Verkehrsrecht

Anlass für die grundlegende Überarbeitung des Fahrerlaubnisrechts 1998 war die 1991 vom Rat der Europäischen Gemeinschaften verabschiedete Zweite Führerscheinrichtlinie. Damit wurde die 1981 durch die Erste Führerscheinrichtlinie begonnene Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts in der Europäischen Union weitergebracht. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) und anderer Gesetze vom 24. April 1998 und der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 wurde diese Richtlinie vollständig in das deutsche Recht umgesetzt. Am 1. Januar 1999 traten darüber hinaus weitere, von der Richtlinie unabhängige Bestimmungen in Kraft. Von den Neuerungen hervorzuheben sind:

- die Einführung der internationalen Fahrerlaubnisklassen A bis E mit Unterklassen; damit sind verbunden die Absenkung der Grenze zwischen der PKW-Klasse 3/B und der LKW-Klasse 2/C von bisher 7,5 t auf 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht und ein Führerschein (Klasse E) für schwere Anhänger,
- regelmäßige gesundheitliche Wiederholungsuntersuchungen für Fahrer von Kraftfahrzeugen ab 3,5 t, die bisher nur für Bus- und Taxifahrer vorgeschrieben waren,
- ein Führerschein im Scheckkartenformat,
- die Einrichtung eines Fahrerlaubnisregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg,
- der Wegfall der Umtauschpflicht von Führerscheinen aus EU- und EWR-Staaten bei Wohnsitzwechsel in die Bundesrepublik Deutschland.

Die Bewährungszeit beim Führerschein auf Probe verlängert sich von zwei auf vier Jahre, wenn der Fahrer wegen verkehrswidrigen Verhaltens an einem Aufbauseminar teilnehmen muss.

Die Änderungen zur medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) stellen sicher, dass die Eignungsbeurteilung durch die amtlich anerkannten Begutachtungsstellen nach einheitlichen, verbindlichen und sachlichen Kriterien erfolgt und Missbrauch vermieden wird. Zu den verbindlichen Regelungen gehören die Anlässe für die Anordnung einer MPU, Grundsätze für die Durchführung der Untersuchung und Erstellung der Gutachten. Zur Qualitätssicherung hat am 1. Januar 1999 eine Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen ihre Tätigkeit aufgenommen.

Die Vorschriften für das Verkehrszentralregister berücksichtigen stärker als bisher die Erfordernisse des Datenschutzes (Festlegung der Registerzwecke, detaillierte Übermittlungsbestimmungen, Teilauskunft). Auskünfte an Betroffene über den Inhalt ihres Registers und angesammelte Punkte sind unentgeltlich.¹

Eine neue Regelung im Straßenverkehrsgesetz zum Punktesystem ersetzt die bisherige Rechtsgrundlage in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung. Im Maßnahmenkatalog ist dabei die Wiederholungsprüfung weggefallen und sind das Aufbauseminar sowie die verkehrspsychologische Beratung aufgenommen worden.

Zum 1. Mai 1998 ist die 0,5 Promille-Regelung beim Blutalkohol in Kraft getreten. Verstöße gegen die 0,5 Promille-Grenze werden als Ordnungswidrigkeit mit 200 DM Regelgeldbuße und zwei Punkten im Verkehrszentralregister geahndet. Die Atemalkoholanalyse gilt nun als ausreichendes Beweismittel vor Gericht. Das erleichtert die Kontrollen auf Trunkenheit am Steuer wesentlich.

Mit der Änderung des § 24 a Abs. 2 StVG ist seit dem 1. August 1998 das Führen von Kraftfahrzeugen unter dem Einfluss von Drogen verboten. Eine Ordnungswidrigkeit begeht derjenige, bei dem eine Wirksubstanz von Drogen nachgewiesen wird. Zuwiderhandlungen werden mit Geldbuße bis zu 3 000 DM und einem Monat Fahrverbot bestraft. Eine besondere Anlage zu § 24 a StVG führt eine Liste der am häufigsten vorkommenden „berauschenden Mittel“: Cannabis (Haschisch und Marihuana), Heroin, Morphin, Kokain und Amphetamine sowie der nachzuweisenden Wirksubstanzen. Das neue Gesetz sieht eine Ausnahme vor, wenn das Auftauchen der Substanz mit der Einnahme eines für einen konkreten Krankheitsfall verschriebenen Arzneimittels (z. B. Schmerztherapie mit Morphin) zusammenfällt.

Verhaltensrechtliche Neuregelungen zielen besonders auf einen verbesserten Insassenschutz bei PKW und Bussen. Nach der 29. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften müssen seit dem 1. Juli 1998 Fahrgäste in Reisebussen vorhandene Sicherheitsgurte anlegen. Ausgenommen ist das kurzzeitige Verlassen des Sitzplatzes. Solange nicht eine größere Anzahl von Bussen mit Gurten ausgerüstet ist, ist diese Vorschrift nicht bußgeldbewehrt, soll jedoch schon jetzt zum Anlegen der Gurte motivieren. Stagnierende und teilweise rückläufige PKW-Gurtanlage- und Kindersicherungsquoten führten zur Verschärfung der Sanktionen. Bei Missachtung der Gurtanlagepflicht betragen sie nun 60 DM und erhöhen sich auf 80 DM bei Mitnahme eines ungesicherten Kindes (auf 100 DM bei mehreren Kindern). Eine nicht altersgerechte bzw. der Körpergröße entsprechende Sicherung des Kindes zieht eine Verwarnung mit 60 DM (75 DM bei mehreren Kindern) nach sich. Verstöße des Überholverbots oder des Schrittgeschwindigkeitsgebots an warnblinkenden Bussen werden wie Überholverbote oder Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geahndet.

In Deutschland festgestellte Zuwiderhandlungen gegen die europaweit geltenden Vorschriften über den Einbau und die Benutzung des Geschwindigkeitsbegrenzers können auch dann geahndet werden, wenn es sich um im Ausland zugelassene Fahrzeuge handelt.

Die Reform des Ordnungswidrigkeitengesetzes führte zu einer Anhebung des allgemeinen Bußgeldrahmens. Seit dem 1. März 1998 beträgt die Höchstgrenze für fahrlässige Verhaltensfehler 1 000 DM und für vorsätzliche 2 000 DM. Damit ist der rechtliche Rahmen gegeben, besonders verantwortungsloses und gefährliches Verhalten im Verkehr schärfer zu ahnden.

Die Anhebung des Verwarnungsgeldes für das unrechtmäßige Benutzen von Behindertenparkplätzen und der Eintrag von vier Punkten im VZR für Teilnehmer an und Veranstalter von illegalen Straßenrennen dienen ebenfalls der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

4.1.3 Telematik

Der Begriff Telematik beschreibt technische Systeme zur Datenerfassung, -verarbeitung und -übertragung, Prozesssteuerung sowie zur Systemvernetzung. Kern von Telematiksystemen sind Datenübertragungstechniken in Verbindung mit Kommunikationsgeräten. Im Verkehrswesen steht der Begriff für Kommunikationstechnologien in Verkehrsleit- und Informationssystemen der verschiedenen Verkehrsträger. Die Systeme machen die Verkehrsinfrastruktur effizienter und fördern durch Verknüpfung die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger. Zudem können derartige Systeme u. a. den Fahrer bei der Erfüllung seiner Fahraufgabe unterstützen, ihn beispielsweise rechtzeitig über mögliche Beeinträchtigungen im Verkehrsablauf informieren und vor Gefahrensituationen warnen.

¹ siehe auch Beitrag Kraftfahr-Bundesamt im Kap. 4.3

Die Bundesrepublik Deutschland hat bereits 1993 mit dem „Strategiepapier – Telematik im Verkehr“ als erster europäischer Staat ein umfassendes Konzept zur Einführung und Nutzung von neuen Informationstechniken auf nationaler Ebene zur Optimierung der verfügbaren Kapazitäten für eine umweltschonende Verkehrsabwicklung und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorgelegt.

Ende 1995 wurde unter Leitung des Bundesverkehrsministers das Wirtschaftsforum Verkehrstelematik gegründet, in dem sich Spitzenvertreter aus der Verkehrspolitik, der Industrie, der Verkehrsträger und des Dienstleistungssektors für eine breite Einführung telematischer Anwendungen zusammengeschlossen haben. Infolge dieser Zusammenarbeit wurden Rahmenbedingungen geschaffen, die die Einführung und Anwendung einsatzreifer Telematiksysteme und -dienste unterstützen und gleichzeitig die Interessen der öffentlichen Hand wahren. Die Leitlinien für die Gestaltung und Installation von Informations- und Kommunikationssystemen in Kraftfahrzeugen und die Leitlinien für die öffentlich-private Zusammenarbeit bei Telematikdiensten für Routenempfehlungen sind im Kontext der Verkehrssicherheit besonders hervorzuheben. Das klassifizierte Straßennetz und Verkehrsleitkonzepte der Gebietskörperschaften müssen beispielsweise die Grundlage für Routenempfehlungen sein.

Zu den bewährten Telematikanwendungen gehören Verkehrsbeeinflussungsanlagen.¹

Als erster flächendeckend angebotener Telematikdienst kann das seit Mitte 1997 eingeführte Radio Data System mit eigenem Verkehrskanal (Traffic-Message Channel) RDS-TMC angesehen werden. Der von den Rundfunkanstalten in Zusammenarbeit mit den Straßen- und Polizeibehörden der Länder betriebene Dienst bietet durch die individuell wählbare Information eine verbesserte Qualität im Vergleich zum pauschalen Verkehrswarnfunk. Bisher sind nach den Angaben der Elektronikindustrie ca. 200 000 Geräte vor allem aus dem oberen Marktsegment in Betrieb (d. h. TMC-gestützte Navigationssysteme, die Meldungen über Verkehrsstörungen anzeigen und/oder bei der Routensuche berücksichtigen). Auf Initiative des BMVBW und der BAST wurden im Interesse einer stärkeren Marktdurchdringung konzentrierte Promotion-Aktionen gestartet.

Seit 1996 werden in PKW-Neufahrzeugen und seit 1997 zur Nachrüstung Zielführungssysteme/Navigationssysteme angeboten. Mit der Positionsbestimmung via Satellit-GPS (Global Positioning System) und einer digitalen Straßenkarte berechnet der Bordcomputer nach manueller Zieleingabe die zügigste Route. Das verringert unnötige Suchfahrten, baut Staus ab und verhindert Unfälle.

Diese Systeme werden auch für automatisierten (z. B. über Airbag) oder manuellen Notruf, Pannruf und Diebstahlschutz (Ortung) verwendet.

Fahrerassistenzsysteme erlangen eine immer größere Bedeutung. Um diese Entwicklung in vernünftige Bahnen zu lenken, müssen Fragen der Anwendung und Akzeptanz solcher Systeme und auch ihres Kosten-Nutzen-Verhältnisses diskutiert werden. Dies geschieht beispielsweise in der von der Europäischen Kommission ins Leben gerufenen Arbeitsgruppe „Intelligent Speed Management“, die nach den besten technischen Lösungen zur situationsangepassten Geschwindigkeit auf europäischen Straßen sucht.

4.1.4 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

Auf den Bundesfernstraßen werden rd. 47 % der Fahrleistungen des Kraftfahrzeugverkehrs erbracht. Besonders hoch ist die Konzentration des Kfz-Verkehrs auf den Bundesautobahnen. Auf diese entfallen rd. 30 % der Fahrleistungen bei einem Längenanteil von nur ca. 1,8 % am Gesamtstraßennetz.

Der Deutsche Bundestag hat 1993 auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 1992 das Vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes mit dem Bedarfsplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen verabschiedet, der bis zum Jahre 2012 für vordringliche Aus- und Neubauprojekte im Straßennetz ein Investitionsvolumen von rd. 109 Mrd. DM vorsieht. Für den Neubau und die Erweiterung der Autobahnen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit „Straße“ wurden bis Ende 1999 bereits 12,9 Mrd. DM investiert.

Bereits im Vorfeld des Neu- und Umbaus von Straßen werden neben der Berücksichtigung von Klima, Geologie und Topographie durch die Auswahl der Baustoffe und -gemische sowie geeigneter Bauweisen und Einbauverfahren die Voraussetzungen für verkehrssichere Fahrbahnbefestigungen geschaffen, die jedoch Veränderungen infolge des hohen Verkehrsaufkommens unterliegen.

Durch eine regelmäßige, periodische Zustandserfassung und -bewertung der Fahrbahnoberflächen von Bundesfernstraßen (ZEB) wird u. a. auch die Griffbarkeit geprüft. Bei unzureichenden Werten erfolgen gezielte Nachforschungen vor Ort, um möglichst schnell wirksame Maßnahmen ergreifen zu können. Sicherheitsrelevante Merkmale des Straßenzustands wie Spurrinnen, Wassertiefe, Ebenheit usw. werden ebenfalls im Zuge des ZEB gemessen, um frühzeitig gezielte Maßnahmen zu planen.

Auf den Bundesstraßen werden Gefahrenpunkte (z. B. Kurven und Kuppen mit zu geringen Radien, unübersichtliche Einmündungen und Kreuzungen) schrittweise umgestaltet. Im Rahmen des Programms zum Bau von

¹ Details siehe Kap. 4.1.4 „Straßenbau und Straßenverkehrstechnik“

Ortsumgehungen, in das seit 1978 ca. 30 % der für die Erweiterung des Bundesfernstraßennetzes bereitgestellten Mittel abfließen, konnten in den Jahren 1998/99 42 Ortsumgehungen (Gesamtlänge 160,4 km) für den Verkehr freigegeben werden, für die insgesamt 1,9 Mrd. DM bauseits ausgegeben wurden.

Seit Anfang des letzten Jahrzehnts hat das Fahrrad als Verkehrsmittel eine Renaissance erlebt. Jede Fahrt, die an die Stelle einer Autofahrt tritt, entlastet Energie, Umwelt, Platzbedarf und fördert die Gesundheit. Um auch die Straßenverkehrssicherheit zu fördern (1998 verursachten Radfahrer 31 412 Verkehrsunfälle mit Personenschaden), wurde mit dem Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland vom April 1999 erstmals eine umfassende Bestandsaufnahme vorgelegt. Hier sind wichtige Ansätze zur Verbesserung des Radverkehrs aufgezeigt, bei denen das Leitmotiv „Radverkehr als System“ das Zusammenspiel von Infrastruktur, Technik am Fahrrad, Dienstleistungsangeboten, Service, Information und Kommunikation in den Vordergrund stellt und zur Grundlage von Maßnahmen macht. So tragen bereits ca. 15 000 Kilometer Radwege entlang der Bundesstraßen dazu bei, das Radfahren sicherer zu machen. Pilotprojekte sollen im Rahmen der Forschung notwendige Standards für eine verkehrssichere Infrastruktur erarbeiten helfen. Auch die 24. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (sog. „Fahrradnovelle“), die seit dem 1. September 1997 in Kraft ist, dient der Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Fahrradverkehrs. Erste Ergebnisse einer Begleituntersuchung werden in der zweiten Hälfte des Jahres 2000 erwartet. Seit dem 30. November 1999 gibt es aufgrund einer Initiative der Bundesregierung zur Koordinierung der unterschiedlichen Aktivitäten und Kompetenzen sowie zur dauerhaften Förderung des Radverkehrs einen eigenen Bund-Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr in Berlin. Fortschritte und Erfolge der auf dieser Basis zu erwartenden Aktivitäten sollen in einem weiteren Bericht der Bundesregierung zum Radverkehr voraussichtlich im Jahre 2004 dargestellt werden.

Für die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen sowie für andere technische Sicherungen standen im Berichtszeitraum aus dem Straßenbauplan rd. 158,9 Mio. DM zur Verfügung.

Baustellen an Bundesautobahnen sind zur Substanzerhaltung und zum Ausbau der Strecken erforderlich (z. B. sind 40 % der BAB in den alten Bundesländern mehr als 20 Jahre alt). Jährlich gibt es rd. 700 Baustellen von längerer Dauer als 14 Tage. Der Bund koordiniert diese längerfristigen Bauarbeiten mit den Ländern, um die Anzahl und die Dauer baustellenbedingter Staus zu verringern. Das BMVBW bietet zudem aktuelle Informationen über Baustellen längerer Dauer im Internet an.

Mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen werden die Geschwindigkeiten den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen angepasst, bei Bedarf Fahrstreifen für die Nutzung gesperrt und Umleitungsempfehlungen gegeben. Für den weiteren Ausbau dieser Systeme hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen das Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen für den Zeitraum 1996 bis 2001 fortgeschrieben. Die Länge der mit diesen Anlagen versehenen Autobahnabschnitte betrug Ende 1999 etwa 700 km und soll sich bis Ende 2001 auf 1 100 km Länge ausweiten. Wechselwegweiser zeigen Umleitungsempfehlungen für 1 550 km. Bis Ende 2001 sollen weitere 600 km mit solchen Wegweisern ausgestattet werden. Im Berichtszeitraum hat der Bund den Ländern insgesamt etwa 131 Mio. DM für die Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen zugewiesen.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen zur Entschärfung von Unfallschwerpunkten kommen zunehmend auch auf Bundesstraßen zum Einsatz. Investitionsmittel in Höhe von 14 Mio. DM für 23 Anlagen flossen allein im Berichtszeitraum, sodass Ende 1999 194 Anlagen mit einem Gesamtwert von ca. 77 Mio. DM installiert sind. Dabei handelt es sich um folgende Typen:

- Verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen zur Verbesserung der Sicherheit an Knotenpunkten,
- punktuelle Anlagen zur verkehrs- oder witterungsabhängigen Warnung vor Gefahrenstellen,
- Anlagen zur Streckenbeeinflussung mit verkehrs- oder witterungsabhängiger Steuerung des Verkehrs auf kritischen Streckenabschnitten und
- Anlagen zur Netzbeeinflussung für die Umfahrung von Staubereichen.

Passive Schutzeinrichtungen an Straßen wie z. B. Schutzplanken, Betonschutzwände und Anpralldämpfer mindern die Verletzungsschwere bei Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn. Die für deren Einsatz maßgebende Richtlinie wird zz. den europäischen Normen angepasst. Anprallversuche nach neuen europäischen Normen belegen schon jetzt einen relativ hohen Sicherheitsstandard dieser Einrichtungen in Deutschland.

Um die Verletzungsschwere verunglückter Motorradfahrer zu verringern, wurden im Berichtszeitraum verstärkt die Holme von Schutzplanken an kritischen Streckenabschnitten (z. B. Kurven) ummantelt.

Unfallrisiko und Unfallschwere sind auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen sehr viel größer als innerorts oder auf Autobahnen. In Deutschland sind bis zu 60 % der Unfallkosten diesen Außerortsstraßen zuzurechnen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit solcher Straßen ist auch daher ein dringendes Anliegen der Bundesregierung. Die Projektgruppe AOSI (Außerortsicherheit) der Bundesanstalt für Straßenwesen hat

deshalb Sicherheitskonzepte für solche Straßen entwickelt, die insbesondere darauf zielen:

- sichere Überholmöglichkeiten zu schaffen,
- Überholverbote durchzusetzen,
- zulässige Höchstgeschwindigkeiten durchzusetzen und
- Seitenräume an neuen Straßen hindernisfrei zu gestalten und seitliche Hindernisse mit Schutzzeinrichtungen abzusichern.

Lösungsvarianten werden jetzt an 24 Versuchsstrecken erprobt.

4.1.5 Fahrzeugtechnik

Auf dem Gebiet der Bau- und Wirkvorschriften für Fahrzeuge wird durch die Übernahme von internationalen Vorschriften in nationales Recht sowie durch weitere Ausgestaltung des verbleibenden Spielraums für nationale Vorschriften ein Beitrag zur fahrzeugtechnischen Sicherheit und zum Schutz der Umwelt geleistet. Das betrifft die Arbeiten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) zur Harmonisierung der kraftfahrtechnischen Vorschriften für Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung sowie auch der land- oder forstwirtschaftlichen Fahrzeuge, der Krafträder und zugehörigen Teile.

Die Überarbeitung der geltenden Vorschriften zur Übernahme der EG-Vorschriften wird schrittweise durchgeführt. Außerdem sind insgesamt über 100 Regelungen mit vereinheitlichten Vorschriften für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie zugehörige Teile durch die UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) verabschiedet worden, die überwiegend inhaltlich mit den EG-Vorschriften übereinstimmen. Davon werden in Deutschland über 80 Regelungen angewandt.

Die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen in der EU ist durch die Richtlinie 96/96/EG vorgegeben. Danach sind bereits die Zeitabstände für die Untersuchungen von Kraftomnibussen, Taxen, Krankenkraftwagen, PKW sowie Nutzfahrzeugen vorgeschrieben. Eine Einbeziehung von Motorrädern, Motorcaravans und Wohnwagen in die Überwachung, die in allen Staaten der EG gelten soll, wurde von deutscher Seite vorgeschlagen. Die Bundesregierung setzt sich zudem bei den Beratungen der EU mit Nachdruck dafür ein, dass der Umfang der technischen Untersuchungen präzisiert wird und eindeutige Prüfkriterien sowie eine mindestens der neuen Sicherheitsprüfung vergleichbare Überprüfung für schwere Fahrzeuge aufgenommen werden.

Anforderungen an das Verhalten von Lenkanlagen in Personenkraftwagen beim Frontalaufprall im Rahmen einer EG-Richtlinie bzw. ECE-Regelung dienen der

passiven Fahrzeugsicherheit. Obwohl diese internationalen Vorschriften bisher nicht in den Mitgliedstaaten der EU angewendet werden müssen, führen die deutschen Fahrzeughersteller Aufprallversuche an ihren Personenkraftwagen durch, um den Insassenschutz ständig zu verbessern.

Auf internationaler Ebene wurden zwei ECE-Regelungen hinsichtlich des Frontal- und Seitenaufpralls von Personenkraftwagen unter Mitwirkung der Bundesrepublik Deutschland verabschiedet; die beiden Regelungen Nr. 94 (Frontalaufprall) und Nr. 95 (Seitenaufprall) können ab 1995 bzw. 1996 angewendet werden. Der Rat und das Europäische Parlament haben 1996 die inhaltsgleichen Richtlinien zum Seiten- und Frontalaufprall mit verschärften Anforderungen verabschiedet, die seit Oktober 1998 obligatorisch für neue PKW-Typen anzuwenden sind.

Zur Verbesserung der passiven Sicherheit von Reisebussen werden mehrere verschärfte EG-Richtlinien in nationale Vorschriften übernommen. Danach müssen seit dem 1. Juni 1998 neue Typen von Reisebussen und Kombibussen über 3,5 t sowie seit dem 1. Oktober 1999 alle erstmals in den Verkehr kommenden Reise- und Kombibusse über 3,5 t mit Sicherheitsgurten und verbesserten Fahrgastsitzen ausgerüstet sein.

4.1.6 Gefahrguttransporte

Die Sicherung von Gefahrguttransporten im Allgemeinen und im Besonderen auf der Straße ist wichtig zur Gefahrenabwehr. Entsprechend umsichtig und vorausschauend sind die Regelungen im Straßengefahrguttransportrecht.

Fahrzeugführer von bestimmten Gefahrguttransportfahrzeugen sind wiederholt alle fünf Jahre besonders zu schulen. Seit dem 1. Januar 1997 gelten gemäß dem Europäischen Übereinkommen für die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) gleiche Schulungs- und Prüfungsgrundsätze in allen europäischen Ländern. Die Vereinheitlichung geht auf eine deutsche Initiative zurück und trägt den hier entwickelten Lehrplänen Rechnung. Das Ablegen einer Prüfung zum Nachweis der erworbenen Kenntnisse ist jetzt in allen beteiligten Staaten Pflicht. Unfallauswertungen von Gefahrgutunfällen belegen eine positive Wirkung dieser Schulungen.

Seit dem 1. Januar 1999 sind alle am Transport gefährlicher Güter beteiligten Personen entsprechend ihrer Verantwortlichkeit zu unterweisen.

In den Gefahrguttransportunternehmen müssen seit dem 1. Oktober 1991 Gefahrgutbeauftragte bestellt sein. Sie überwachen die Einhaltung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Unternehmen.

Im Rahmen von Schulungen erwerben sie die erforderlichen Kenntnisse für die Wahrnehmung ihrer Pflichten und über Sicherheitsaspekte internationaler Gefahrguttransportvorschriften. Diese Sicherheitskonzeption trägt ebenfalls zum Rückgang von Gefahrguttransportunfällen bei, die auf eine Nichteinhaltung der Sicherheitsvorschriften zurückzuführen sind. Die positiven Erfahrungen in Deutschland haben dazu geführt, dass für den Bereich der Europäischen Union eine vergleichbare Regelung über die Bestellung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraße am 1. Januar 2000 in Kraft trat. In Deutschland werden die mehr als 30 000 Gefahrgutbeauftragten zum genannten Termin auch Sicherheitsberater im Sinne der Richtlinie 96/36/EG.

Die chemische Industrie stellt im Rahmen des Transport-Unfall-Informations- und Hilfeleistungssystems (TUIS) ihre Sachkenntnis und technischen Mittel den öffentlichen Feuerwehren bei Schadensfällen zur Verfügung. Dieses nationale System wird derzeit von mehr als 160 Firmen der chemischen Industrie getragen und ist Teil eines für den westeuropäischen Raum eingerichteten europäischen Hilfeleistungssystems.

Informationen für die Fahrzeugführer über das jeweilige Gefahrgut werden durch ein Unfallmerkblatt (schriftliche Weisung) zur Verteilung gestellt. Das Unfallmerkblatt enthält stoffspezifische Angaben und Handlungsanweisungen für den Fall, dass Gefahrgut freigesetzt wird. Das Beförderungsunternehmen übergibt das Unfallmerkblatt vor Antritt der Fahrt und muss sicherstellen, dass der Fahrzeugführer in der Lage ist, die Anweisungen korrekt auszuführen.

Für Feuerwehren wurden 1999 so genannte ERI-Cards (Emergency Response Intervention Cards) eingeführt, die über spezifische Hilfsmaßnahmen zur Unfallbekämpfung vor Ort informieren. Die Europäische Kommission unterstützte die Erarbeitung der ERI-Cards. Mit den Unfallmerkblättern, dem TUIS der chemischen Industrie und den ERI-Cards für die Feuerwehren ist ein dreistufiges Informationssystem bei Straßengefahrgutunfällen vorhanden.

Die unter maßgeblicher deutscher Beteiligung durchgeführte „ADR/RID-Strukturreform“ dient einer einfacheren verkehrsträgerbezogenen Vermittlung der Sicherheitsvorschriften. Diese neue tabellarische Darstellung soll mit ausreichenden Übergangsvorschriften eingeführt werden.

Der Ausbau der Gefahrgut-Datenbank ist im Wesentlichen abgeschlossen. In dieser Datenbank können gegenwärtig Angaben zur Klassifizierung, Kennzeichnung, Verpackung und Beförderung für ca. 6 300 gefährliche Güter abgerufen werden. Es wird angestrebt, dieses Datenbanksystem kurzfristig im behördlichen und da-

nach auch im wirtschaftlichen Bereich einzurichten. Die damit verfügbaren Informationen können künftig für vorbeugende Maßnahmen zur Unfallvermeidung genutzt werden.

4.1.7 Internationale Zusammenarbeit

Die mit der europäischen Integration verbundenen Bestrebungen der Einzelstaaten um Harmonisierung ihrer nationalen Vorschriften finden im Vertrag von Maastricht ihre Grundlage. In Artikel 75 Abs. 1 Buchstabe c des EG-Vertrags wird die Aufgabe der Verkehrssicherheit der Europäischen Gemeinschaft zugewiesen, wobei das so genannte „Subsidiaritätsprinzip“ zur Anwendung kommt. Dazu heißt es in Artikel 3 b des Vertrages: „In den Bereichen, die nicht in ihre ausschließliche Zuständigkeit fallen, wird die Gemeinschaft nach dem Subsidiaritätsprinzip nur tätig, sofern und soweit die Ziele der in Betracht gezogenen Maßnahmen auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden können und daher wegen ihres Umfangs oder ihrer Wirkungen besser auf Gemeinschaftsebene erreicht werden können“.

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 würden, ohne die verschiedenen Mentalitäten der Bürger der einzelnen EU-Mitgliedstaaten berücksichtigen zu können. Wirksam können verhaltensregelnde Vorschriften nur sein, wenn sie an den Einstellungen und Verhaltensmustern der Betroffenen anknüpfen, die sich in verschiedenen Regionen von Europa unterschiedlich entwickelt haben.

Derzeit gültige Grundlage der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik ist das Zweite Aktionsprogramm zur Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union 1997 bis 2001. Wesentliches Ziel des Programms ist die weitere Senkung der Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden in Europa. Europäische Straßenverkehrssicherheitsorganisationen wie der „European Transport Safety Council“ (ETSC), die „European Road Safety Federation“ (ERSF) und die „Prävention Routiere International“ (PRI) wirken bei der europäischen Willensbildung mit, indem sie die Kommission beraten.

Im Berichtszeitraum arbeitete die Europäische Kommission auf Veranlassung des Europäischen Parlaments an der Erstellung einer Prioritätenliste für die von ihr im genannten Aktionsprogramm vorgeschlagenen Maßnahmen zur Straßenverkehrssicherheit in Europa.

Folgende Maßnahmenswerpunkte sind dort genannt:

EuroNCAP (Crash-Tests von Neufahrzeugen zur Verbraucherberatung in Verkehrssicherheitsfragen des

Kfz); Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme; Alkohol; Geschwindigkeitsbegrenzer für leichtere Fahrzeuge (3,5 bis 12 Tonnen); Entschärfung von Unfallschwerpunkten und Entwicklung „entschärfter“ Straßenauslegungen; Fahrzeugfrontkonstruktionen, die bei Unfällen eine geringere Verletzungsgefahr für Fußgänger und Radfahrer darstellen; Medizinische Anforderungen für die Ausstellung von Führerscheinen; Führerscheineprüfungen; Fahren mit Abblendlicht bei Tag; Auswirkungen von Medikamenten auf das Fahrverhalten; Unfallopferversorgung; CARE – Unfalldatenbank und Aufbau eines integrierten Informationssystems zu Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen, Forschungen im Bereich der Fahrzeugstandards und der Telematik.

Im ersten Halbjahr 1999 übernahm Deutschland turnusmäßig die Präsidentschaft in der Europäischen Union. Hochrangige Beamte des BMVBW engagierten sich in der die Europäische Kommission in Fragen der Verkehrssicherheit beratenden High Level Group an Road Safety für die kontinuierliche Umsetzung des Zweiten Aktionsprogramms. In diesem Zusammenhang organisierte Deutschland europäische Konferenzen zum Einsatz konfrontierender Stilmittel bei Verkehrssicherheitskampagnen und zu intelligentem Geschwindigkeitsmanagement auf den Straßen. Ebenso wurde gemeinsam mit Österreich und den Niederlanden ein Pilotprojekt zu Unfalldatenspeichern in Kfz von jungen Fahrern aus der Taufe gehoben, das die Präventivwirkung einer solchen „black box“ im Kfz untersucht.

Das BMVBW leistet konstruktive Mitarbeit in den wichtigen internationalen Gremien der EU: der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Europa (OECD), der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (Conférence Européenne des Ministres des Transports – CEMT) und der Wirtschaftskommission der UNO für Europa (ECE).

4.1.8 Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Ein Ziel der Raumordnungs- und Städtebaupolitik ist die sinnvolle Funktionszuordnung und -mischung mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung, um damit u. a. zu größerer Verkehrssicherheit beizutragen. Der in den Neunzigerjahren vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau unter Mitwirkung der Länder 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 Verkehrsentslastung hingewiesen.

Durch Förderung des Einsatzes öffentlicher Verkehrsmittel z. B. mittels integrierter Raum- und Verkehrsplanung und die Entlastung der Kommunen vom durchfahrenden Straßengüterverkehr wird ein mittelbarer Beitrag

zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit geleistet. Durch die Zusammenlegung der Bundesministerien für Verkehr und für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Herbst 1998 wird insbesondere die stärkere Integration der Verkehrs- und Raumplanung betont, die auch bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans zum Ausdruck kommen wird.

Der Ausbau von Güterverkehrs- und Güterverteilzentren fördert den kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Wasserstraße und entlastet somit die Straßen von substituierbaren Fahrten.

In Anknüpfung an den Beschluss der Minister und Senatoren der Länder und des Bundes für Verkehr, Umwelt und Raumordnung von 1992, in verkehrlich hoch belasteten Räumen den Verkehrsträgern mit hoher Fahrgastleistung (Bahnen, Busse) absoluten Vorrang einzuräumen, hat die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) 1997 ein „Handlungskonzept zur Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume vom Kfz-Verkehr“ beschlossen.

Im Auftrag des Ministeriums betreut das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung Projekte, in denen der Planungsprozess und die Auswirkungen vorhandener Siedlungs- und Verkehrsstrukturen auf das Mobilitätsverhalten und die Stadtqualität untersucht werden. Für die räumliche Planung liegt eine wichtige Aufgabe darin, durch Einflussnahme auf die siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen der Verkehrserzeugung mithilfe der Regional- und Bauleitplanung eine Reduzierung unnötiger Verkehrsnachfrage zu bewirken.

Ziele wie eine verkehrsreduzierende Veränderung der Stadtstruktur, die eine Innenentwicklung fördert, die Wiederherstellung funktionsfähiger Nahbereiche mit einer ausgewogenen Mischung von Wohnfunktion und Arbeitsplätzen sowie einer leistungsfähigen Nahbereichsversorgung mit fußläufigen Entfernungen und eine schwerpunktorientierte Entwicklung im Umland sind Ausgangspunkt der Planungen.

4.2 Andere Bundesministerien

Auch andere Bundesministerien sind verantwortlich für Aufgaben, die zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen und führen entsprechend ihres gesetzlichen Auftrags engagierte Verkehrssicherheitsarbeit durch.

Bundesministerium des Innern

Der Sicherheit im Straßenverkehr kommt beim Bundesgrenzschutz (BGS) sowohl in der Aus- als auch in der Fortbildung erhebliche Bedeutung zu. Die im Vorbereitungsdienst des mittleren Polizeivollzugsdienstes im Bundesgrenzschutz stehenden Polizeivollzugsbeam-

ten/innen erhalten eine polizeispezifische Zusatzfortbildung zur Führung von Dienstfahrzeugen im Straßenverkehr. Darüber hinaus nehmen sie an einem Einsatzfahrtraining (Fahr- und Sicherheitstraining) teil, das die Polizeikraftfahrer noch besser auf die erhöhten Anforderungen bei Einsatz- und Sonderrechtsfahrten vorbereitet. Diese Fortbildung soll schrittweise weiter ausgebaut werden.

Die regelmäßige Unterrichtung über neue straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, Hinweise zur Unfallverhütung und saisonale Verhaltensempfehlungen z. B. bei winterlichen Straßenverhältnissen sowie die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen sind Standard.

Im Rahmen eines Pilotprojekts wird in ausgewählten Dienstfahrzeugen des BGS der Einsatz eines elektronischen Unfalldatenspeichers getestet. Dieser Großversuch dient der Erprobung neuer präventiver Verkehrssicherheitsmaßnahmen und zielt vor allem auf eine Reduzierung der Unfälle mit Dienstfahrzeugen, einer besseren Aufklärung der Unfallursachen und letztlich auf eine Reduzierung der durch Unfälle verursachten Kosten.

Der BGS hat im Rahmen seiner personellen und materiellen Möglichkeiten im Berichtszeitraum an allen deutschen Grenzen bei der Ein- und Ausreise jährlich mehr als 40 000 Verkehrsmittel (44 030 Fahrzeuge in 1998, 44 098 Fahrzeuge in 1999) beanstandet. An den Ostgrenzen wurden davon im ersten Berichtsjahr 25 579 und im zweiten 27 253 Fahrzeuge bemängelt. Am häufigsten traten 1999 Defekte an den Signal- und Beleuchtungseinrichtungen (in 9 631 Fällen), an Bremsen und Reifen (in 5 536 Fällen) und Mängel bei der Ladungssicherung (in 5 256 Fällen) auf. Falsche Ladungssicherung und defekte Bremsen wurden überwiegend an den Ostgrenzen festgestellt, Beanstandungen an den Signal- und Beleuchtungseinrichtungen kamen dagegen größtenteils an den anderen deutschen Grenzen vor.

Auf 16 Hubschrauberstationen werden die vom Bund beschafften 24 Rettungshubschrauber von Piloten des BGS geflogen und von den Technikern des BGS gewartet. Diese Hubschrauber stehen den Ländern für Einsätze bei Katastrophen, in Unglücksfällen und sonstigen Notfällen als Ergänzung des bodengebundenen Rettungsdienstes zur Verfügung. BGS-Piloten flogen 18 471 Einsätze 1998 und 19 486 Einsätze 1999, wobei sie im ersten Berichtsjahr insgesamt 6 120 und im zweiten 61 44 verletzte Personen transportierten. Der Bund finanziert die Beschaffung der Hubschrauber und trägt 25 % der laufenden Betriebskosten.

Bundesministerium der Justiz

Sanktionsrechtliche Maßnahmen, die das Bundesministerium der Justiz in enger Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen erarbeitet, nützen der Verkehrssicherheit. Auf der

Grundlage einer frühzeitig aufgestellten und seitdem ständig fortgeschriebenen Konzeption ist für die Verfolgung und Ahndung von Zuwiderhandlungen im Straßenverkehr ein Sanktionssystem geschaffen worden, das der Praxis vielfältige Möglichkeiten zu angemessenen und Erfolg versprechenden Reaktionen bietet.

In den Jahren 1998 und 1999 wurden zur Bekämpfung von Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen Änderungen von § 24 a StVG verabschiedet.¹

Änderungen in § 69 a Abs. 7 StGB und in § 153 a Abs. 1 StPO sollen bewirken, dass die Nachschulung insbesondere von Trunkenheitstätern von der gerichtlichen Praxis stärker berücksichtigt wird. Nachschulungskurse und Aufbauseminare haben ihre positive Wirkung vor allem auf Trunkenheitstäter im Straßenverkehr nachgewiesen. Deshalb hat der Gesetzgeber der Nachschulung auch im Strafrecht zur stärkeren Bedeutung verholfen. Seit dem 1. Januar 1999 kann die erfolgreiche Teilnahme an einem Aufbauseminar zur Einstellung des Strafverfahrens nach § 153 a Abs. 1 Nr. 5 StPO führen. Weiterhin kann bei erfolgter Verurteilung wegen einer Verkehrsstraftat gemäß § 69 a Abs. 7 StGB eine nachträgliche Verkürzung der Sperrfrist auf bis zu drei Monate erfolgen, wenn die erfolgreiche Teilnahme an einem Seminar nachgewiesen werden kann.

Wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten wurden in den letzten Jahren jeweils mehrere Millionen Bußgeldbescheide erlassen und Verwarnungen ausgesprochen. Die Ausgestaltung des Bußgeldverfahrens hat daher hohe praktische Bedeutung. Mit einer umfangreichen Änderung des Ordnungswidrigkeitengesetzes, das am 1. Mai 1998 in Kraft getreten ist, soll eine Beschleunigung des Bußgeldverfahrens erreicht werden. Dies trägt letztlich dazu bei, dass Rechtssicherheit und Rechtsfrieden schneller hergestellt werden. Bei dieser Änderung hat der Gesetzgeber außerdem den Bußgeldrahmen für die allgemeinen (Verkehrs-) Ordnungswidrigkeiten der Preisentwicklung in den letzten Jahren angepasst (§ 17 OwiG).

Hinsichtlich der internationalen rechtlichen Zusammenarbeit wurde die Verfolgung von Zuwiderhandlungen innerhalb der EU erleichtert. Die Verfolgung soll künftig nicht mehr daran scheitern, dass der Täter die Grenzen eines Mitgliedstaates der EU verlässt. So ist das EU-Übereinkommen über den Entzug der Fahrerlaubnis am 17. Juni 1998 gezeichnet worden. Das Übereinkommen gewährleistet, dass die Entziehung der Fahrerlaubnis europaweit wirkt, wenn ein Fahrer eines EU-Landes in einem anderen Land in erheblicher Weise gegen Verkehrsvorschriften verstößt. Neben der gegenseitigen Unterrichtungspflicht sieht das Übereinkommen Vollstreckungshilfe vor, die unmittelbar oder nach Umsetzung mittels einer eigenen inländischen gerichtlichen

¹ siehe Kap. 4.1.2 „Verkehrsrecht“

Entscheidung erfolgen kann. Weiterhin ist im Jahre 1999 das Übereinkommen über die Zusammenarbeit in Verfahren wegen Zuwiderhandlung gegen Verkehrsvorschriften und bei der Vollstreckung von dafür verhängten Geldbußen und -strafen von den Schengen-Staaten gezeichnet worden. Nach diesem Übereinkommen verpflichten sich die Unterzeichnerstaaten zur gegenseitigen Zusammenarbeit bei der Ermittlung der Verstöße und bei der Vollstreckung von Geldsanktionen, die gegen den Betroffenen in einem EU-Land verhängt worden sind und in seinem Wohnsitzstaat vollstreckt werden sollen. Beide Übereinkommen bedürfen noch der Ratifizierung.

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. Kontrollmaßnahmen tragen insbesondere 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 rein verkehrsrechtliche Kontrollen nicht mehr vorgenommen, wenn das Verkehrsmittel in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union registriert oder zugelassen ist, und es sich um eine Beförderung zwischen Mitgliedstaaten oder um das Durchfahren von Drittländern handelt. In den Jahren 1997 und 1998 wurde in 15 544 bzw. 25 214 Fällen Verkehrsmittel beanstandet, in 5 558 bzw. 4 038 die Weiterfahrt untersagt und in 1 278 bzw. 2 088 Fällen wurde Anzeige erstattet.

Bundesministerium der Verteidigung

Die Gesamtzahl der Unfälle, an denen Dienstkraftfahrzeuge der Bundeswehr (Bw) im In- und Ausland beteiligt waren, ist im Berichtszeitraum leicht angestiegen. Hauptsächliche Ursache hierfür ist die verstärkte Beteiligung der Bw an internationalen Einsätzen (SFOR/KFOR), bei denen an die Kraftfahrer aufgrund der zum Teil katastrophalen Verkehrsverhältnisse erheblich höhere Anforderungen gestellt werden. Vor diesem Hintergrund ist die Unfallbilanz insgesamt jedoch positiv und als Ergebnis der internen Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu werten.

Im Interesse eines hohen Sicherheitsstandards der Bw sind für die Erstausbildung der Kraftfahrer grundsätzlich ganztägige Lehrgänge in den Bundeswehrfahrerschulen mit anschließender Fahrprüfung durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer vorgesehen. Kraftfahrer, die bereits im Besitz einer entsprechenden Fahrerlaubnis sind, erhalten erst nach Absolvierung einer zusätzlichen Ausbildung und Überprüfung die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr. Zudem nimmt jeder Kraftfahrer der Bundeswehr an einer Einweisung in die Bedienung eines neuen Kraftfahrzeugtyps und an einer anschließenden praktischen Überprüfung teil.

Für eine noch qualifiziertere Aus- und Weiterbildung der Bundeswehr-Fahrlehrer entsprechend dem neuen Fahrlehrergesetz hat die Bw die Trainingsprogramme des DVR (PKW- und Motorradsicherheitstraining, Sicherheitsprogramme für Lkw und Reisebusse) und eine dreitägige Unterrichtung in eine energiesparende Fahrweise in ihr Fahrlehrerausbildungsprogramm aufgenommen.

Zur Erhaltung und Verbesserung des Sicherheitsstandards des Fahrzeugparks werden Nachrüstungsmaßnahmen fortgesetzt. Auf das der Bw zugestandene Recht, von gesetzlich vorgeschriebenen, der Verkehrssicherheit zuträglichen Bauvorschriften für Kraftfahrzeuge abzuweichen, wird weitgehend verzichtet. Bereits während der Entwicklung nimmt die Bw in diesem Sinne Einfluss auf die Hersteller.

Im Rahmen der militärischen Verkehrs- und Transportführung der Bundeswehr werden Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen durch Militärfahrzeuge getroffen. Dazu zählt die zeitliche und räumliche Koordinierung von Marschkolonnen und von einzelnen militärischen Großraum- und Schwerlasttransporten. Mithilfe eines für die Koordinierung entwickelten DV-System werden die notwendigen „Marschkredite“ ermittelt. Um weitere Belastungen durch Militärverkehr auszuschließen, werden Fahrverbote während der Ferienreisezeit eingehalten bzw. verstärkt Nachtfahrten auf festgelegten Strecken des Bundesfernstraßennetzes angeordnet und Messe- und Großveranstaltungen in Absprache mit den Kommunen großräumig umfahren. Die Beförderung von Kettenfahrzeugen und Großgeräten erfolgt grundsätzlich mit der Bahn.

Darüber hinaus leistet die Feldjägertruppe der Bw einen erheblichen Beitrag zur vorbeugenden Unfallverhütung sowohl im militärischen als auch im Bereich der Bundeswehrverwaltung. Mit notwendiger Intensität und Sorgfalt wird der militärische Straßenverkehr – auch für Fahrzeuge befreundeter und verbündeter Streitkräfte – überwacht und bei Bedarf geregelt. Die Feldjägertruppe kontrolliert zudem die Verkehrs- und Betriebssicherheit der Dienstfahrzeuge der Bw, das Einhalten von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Umwelt- und Gefahrgutbestimmungen in höherem Maße.

Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundeswehr ist die Erziehung und Motivation junger Soldaten zum partnerschaftlichen Verkehrsverhalten. Ein Schwerpunkt des Programms ist die Durchführung von Verkehrssicherheitstrainings für PKW- und Motorradfahrer in Liegenschaften der Bundeswehr. Diese Aktionen finden regelmäßig in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) und dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) statt.

Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend

Das Forschungsprojekt „Anbindung – Anforderungen Älterer an eine benutzergerechte Vernetzung individueller und gemeinschaftlich genutzter Verkehrsmittel“, das derzeit bei der TU Dresden läuft, verfolgt das Ziel, Grundbedingungen einer flexiblen Verkehrsmittelwahl sowie Möglichkeiten einer altengerechten Kombination von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln aufzuzeigen. Dabei werden Bedürfnisse und Gewohnheiten älterer Autofahrer bei ihrer Verkehrsmittelwahl sowie ihre Anforderungen an Verkehrsmittel und Verkehrsmittelkombinationen untersucht. Die bisher vorliegenden Ergebnisse lassen erkennen, dass das Projekt „Anbindung“ eine Reihe von wichtigen und umsetzbaren Erkenntnissen hinsichtlich der Mobilität älterer Menschen im untersuchten Bereich bringen wird.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Die Forschungs- und Modellvorhaben zur Verkehrsberuhigung unterstützen nicht nur die Entwicklung eines umwelt- und stadtverträglichen Verkehrs, sie erhöhen auch die Verkehrssicherheit.

In laufenden Vorhaben wie z. B. „Chancen des Rad- und Fußgängerverkehrs zur Umweltbelastung“ oder „Umweltschonender Einkaufs- und Freizeitverkehr in Halle und Leipzig“ ist die Förderung der Verkehrssicherheit ein wichtiger Aspekt.

Planungshilfen für Fachleute und interessierte Bürger geben die „Planungsempfehlungen für eine umweltlastende Verkehrsberuhigung“ von 1992, die 1999 in einer überarbeiteten Neuauflage auf CD erschienen sind.

Einen Sicherheitsbeitrag zu den Zielen einer integrierten Umwelt-, Städtebau- und Verkehrspolitik leisten nicht nur Maßnahmen zur Anpassung von Verkehrsinfrastruktur (z. B. Radwege- und Fußwegenetze), Verkehrsregelungen (z. B. Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche, Querungshilfen für Schulkinder) und Verkehrsverhalten, sondern auch vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit fachlich und finanziell geförderte organisatorische Maßnahmen,

z. B. zur Herausgabe von Broschüren zum Mobilitätsmanagement.

Bundesministerium für Bildung und Forschung

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert gegenwärtig in zwei Forschungsverbänden Projekte mit Bezug zur Verkehrssicherheit. Gegenstand der Untersuchungen und Entwicklungen im Verbund „MO-TIV“ (Mobilität und Transport im intermodalen Verkehr) sind neue intelligente technische Lösungen wie zum Beispiel moderne Leit- und Informationssysteme sowie fahrzeuggebundene Assistenzsysteme. Diese technikbezogenen Ansätze werden durch das Forschungsnetzwerk „Die sichere Straße“ ergänzt. Hierbei geht es um grundlegende Betrachtungen zur Bedienfreundlichkeit und zur Interaktion zwischen Fahrer und Assistenzsystem sowie zu Fragen des Schutzes von schwächeren und ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern und Kindern sowohl durch technische als auch erzieherische Maßnahmen.

In den Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung

Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung (BMA) fällt der Schutz der Arbeitnehmer beim Transport gefährlicher Güter. Im Rahmen dieser Zuständigkeit wirkte das BMA an der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften mit:

- Gesetz zur Änderung des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter,
- Verordnung zur Änderung der Gefahrgutausnahmereverordnung,
- Verordnung zur Änderung der Gefahrgutbeauftragtenverordnung,
- Erste Verordnung zur Änderung der Gefahrgutverordnung Straße und
- Verordnung zur Änderung gefahrgutrechtlicher Vorschriften.

Straßenverkehrsunfälle von Arbeitnehmern gelten als Arbeitsunfälle und unterliegen somit dem Schutz durch die gesetzliche Unfallversicherung, wenn sie bei der beruflichen Tätigkeit oder auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte geschehen. Die Unfallversicherungsträger beziehen daher die Verhütung von Unfällen im Berufsverkehr in ihren gesetzlichen Auftrag zur Unfallverhütung ein. Gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat finanzieren sie problem-, unternehmens- und zielgruppenorientierte Aktionen und führen Programme erfolgreich durch. Der Anteil der Todesfälle im Berufsverkehr an allen tödlichen Straßenverkehrsunfällen konnte inzwischen auf ca. 12 % reduziert werden, obwohl der beruflich bedingte Verkehr einen viel größeren Anteil am gesamten Verkehr einnimmt.

4.3 Nachgeordnete Bundesbehörden

4.3.1 Bundesanstalt für Straßenwesen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist eine dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nachgeordnete Behörde mit Forschungs- und Beratungsaufgaben auf dem Gebiet des Straßen- und Brückenbaus, der Straßenverkehrstechnik sowie der Straßenverkehrssicherheit und Fahrzeugtechnik. Sie hat ihren Sitz in Bergisch Gladbach und unterhält eine Außenstelle in Inzell. Die BASt beschäftigte im Berichtszeitraum rd. 400 Mitarbeiter/innen (davon 120 Wissenschaftler verschiedener Fachdisziplinen), darunter rd. 70 Mitarbeiter/innen für Fragen der Verkehrssicherheit. Im Berichtszeitraum wurden Forschungsaufträge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Umfang von 12 Mio. DM an externe Auftragnehmer (Universitäten, Ingenieurbüros und Beraterfirmen etc.) vergeben.

Als größtes Einzelprojekt finanziert die BASt seit mehr als 20 Jahren vertiefte Unfallerbhebungen und -analysen der Medizinischen Hochschule Hannover, bei denen täglich rund um die Uhr im Großraum Hannover ca. 1 000 Unfälle im Jahr vor Ort erfasst und ausgewertet werden. Diese Erhebungen haben seit 1999 eine deutliche Erweiterung der Datenbasis durch ein paralleles Kooperationsprojekt erfahren, das von der Technischen Universität Hannover durchgeführt und vom Verband der Deutschen Automobilindustrie finanziert wird. Die Ergebnisse dienen der Beurteilung der Fahrzeugsicherheit (z. B. Schutzwirkung von Airbag und Gurtstraffer, Erkennung von Verletzungsmustern, Anforderungen an Crashtests), der Straßenausstattung (z. B. Unfälle in Zusammenhang mit Schutzplanken oder Bäumen), der Verletzungsschwere bei Unfällen mit Fußgängern und Radfahrern sowie von Fragen zu Unfallabläufen und stellen somit wichtige Grundlagendaten für den Gesetzgeber und die Automobilindustrie zur Verfügung.

Im Rahmen der deutschen EU-Präsidentschaft führte die BASt im April 1999 einen europäischen Kongress zum Thema „Verkehrssicherheitskampagnen – Konfrontation und andere Anspracheformen“ und im September 1999 einen Workshop der europäischen Kommission zum Thema „Intelligentes Geschwindigkeits-Management“ (ISM) durch. Die BASt beteiligte sich an der europäischen Forschung: so wurde im Rahmen des EU – Projektes „GADGET“ (Guarding automobile drivers through guidance, education and technology) eine verhaltenswissenschaftliche Systematik zur empirischen Bewertung des Sicherheitsbeitrags von Fahrerassistenzsystemen entwickelt, im Rahmen des EU-Projekts PROMISING (Development and promotion of measures for vulnerable road users with regard to mobility integrated with safety taking into account the Inexperience of the different Groups) leitete die BASt das Unterprojekt „Junge Fahrer“. Die BASt führt seit 1970 im Auftrag der OECD die Unfalldatenbank IRTAD „International Road

Traffic Accident Database“. Diese enthält aggregierte Daten über die Verkehrsteilnahme und die Unfallbeteiligung in 28 OECD-Mitgliedsländern.

Rückläufige Teilnehmerzahlen des Elternbildungsprogramms „Kind und Verkehr und geringe Wirkungsgrade des Zielgruppenprogramms „Senioren“ veranlassten das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen den Gründen nachzugehen. Dazu wurden zwei BASt-Projektgruppen eingerichtet, die anhand gezielter Untersuchungen neue Impulse für die Programmdurchführung und -steuerung entwickeln sollen. Evaluiert wurde die Verkehrssicherheitskampagne für junge Fahrer „Darauf fahr ich ab – Trinken und Fahren könnt ihr euch sparen“ und das PKW-Sicherheitstraining.

Ziel eines dem BMBF-Projekt Netzwerk „Sichere Straße“ zugehörigen Unterprojekts VESUV (Video-basiertes Assistenzsystem zur Erhöhung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer) ist die Erprobung und Entwicklung eines Fahrerassistenzsystems, das den Fahrer frühzeitig warnt, um Gefahren von Radfahrern und Fußgängern abzuwenden.

Zum 1. Juni 1998 wurde auf der Grundlage von § 72 Fahrerlaubnisverordnung die „Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen“ in der BASt neu eingerichtet. Adressaten sind Träger von Begutachtungsstellen für Fahreignung, von Fahrerlaubnisprüfstellen und von Kursen zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung. Bei den neuen Begutachtungs-Leitlinien zur Kraftfahreignung wurden erstmals medizinische und psychologische Aspekte gleichermaßen berücksichtigt. Die Leitlinien basieren auf den Vorschriften der zweiten Führerscheintrichtlinie der EG und der neuen Fahrerlaubnisverordnung.

Die zur Verbesserung der Sicherheit im Gefahrguttransport von der BASt im Auftrag des BMVBW eingerichtete Projektgruppe hat den Forschungsbedarf auf diesem Gebiet systematisch ermittelt. Insbesondere der Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasser sollten die Schwerpunkte gewidmet werden. Das BMVBW hat die Vergabe der ersten Projekte bereits eingeleitet. Zur Verminderung des Risikos von Gefahrguttransporten in Transportketten wurden Risikoanalysen in Auftrag gegeben. Ein Prototyp eines Systemmodells für die Risikobewertung wurde zwischenzeitlich fertig gestellt.

Vor dem Hintergrund positiver ausländischer Erfahrungen mit der Durchführung eines Straßen-Sicherheits-Audits veranlasste das BMVBW die Bildung einer Arbeitsgruppe unter dem Dach der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehr. Unfallrisiken und Unfallschwere auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen sind auf Empfehlung der Projektgruppe Außerortsicherheit (AOSI) in 24 längeren Versuchsstrecken mit geeigneten Konzepten erprobt worden. Die schnell

wachsende Verkehrsdichte auf den Autobahnen führt immer häufiger dazu, dass die Kapazität der vorhandenen Querschnitte insbesondere in Ballungszentren nicht mehr ausreicht. Um rasch Abhilfe zu schaffen, werden bis zum endgültigen Ausbau vorhandene Standstreifen umgenutzt und für Zwecke des fließenden Verkehrs freigegeben. Die BASt untersucht in verschiedenen Projekten die Auswirkungen von Standstreifenumnutzungen auf Verkehrssicherheit, Verkehrsablauf und die betriebliche Straßenunterhaltung. Mehrere schwere Unfälle mit Abstürzen schwerer LKW von Brücken lösten ein Forschungsprojekt zur Entwicklung von absturzsichernden Schutzeinrichtungen aus. Das Symposium „Technische Maßnahmen gegen Baumunfälle“ diente der Erörterung in- und ausländischer Erfahrungen zur Vermeidung von Baumunfällen und Verminderung der Unfallschwere. Die Sicherheit in deutschen Tunneln stand im Mittelpunkt eines Workshops mit 80 Experten aus dem In- und Ausland. Die Ergebnisse des Workshops fließen in die Richtlinienarbeit ein. Zum Zwecke des internationalen Informations- und Erfahrungsaustauschs fand darüber hinaus in der BASt eine Sondertagung der Lichttechnischen Gesellschaft „Aktuelles zur Tunnelbeleuchtung“ statt.

Gemeinsam mit der DEKRA führt die BASt Anprallversuche von motorisierten Zweiradfahrern an verschiedene Schutzeinrichtungen durch. Die Versuchsergebnisse sollen als Grundlage für die Neukonstruktion von Schutzeinrichtungen dienen, die Verletzungsgefahren für Motorradfahrer verringern. Mittels Rechnersimulation wurde das Fahrverhalten von schweren LKW mit breiter Einzelbereifung auf der Antriebsachse untersucht. Das Handbuch zur bürgerfreundlichen und behindertengerechten Gestaltung des Straßenraums wurde überarbeitet.

Die Europäische Kommission setzte das European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC) dazu ein, die wissenschaftlichen Grundlagen für Bau- und Wirkvorschriften zur passiven Sicherheit – insbesondere zum Crashverhalten – von Kraftfahrzeugen aufzubereiten. Die BASt arbeitet in verschiedenen Arbeitsgruppen des Committees mit. Das EEVC befasst sich mit der Weiterentwicklung der Prüfpuppen für das Seitentestverfahren, mit der Entwicklung eines Testverfahrens zur Beurteilung des Kopfaufpralls im Fahrzeuginnenraum, mit der Kompatibilität von PKW im Fahrzeugaufprall und mit der Entwicklung eines Unterfahrschutzes für LKW. Die Projektergebnisse fließen in europäische Richtlinien und dienen der Erhöhung der passiven Sicherheit von Kfz. Seit 1998 sind beispielsweise die EG-Richtlinien zum Schutz der Fahrzeuginsassen beim Frontal- und Seitenaufprall in der EU in Kraft, deren Fortschreibung das Committee weiterhin betreut. Derzeit wird die Einführung einer europäischen Richtlinie zur Prüfung des fahrzeugseitigen Fußgängerschutzes vorbereitet. Über die Mitarbeit in dem EEVC ist die BASt auch an den Arbeiten von IHRA (International, Harmonized Research

Activities (IHRA)) beteiligt. Die beteiligten Regierungen der USA, Kanadas, Australiens, Japans und der Europäischen Union arbeiten auf eine weltweite Harmonisierung der wissenschaftlichen Grundlagen für Vorschriften zum Seiten- und Frontalaufprall, zur Entwicklung von Prüfkörpern (Dummies), zur Kompatibilität und zum Fußgängerschutz hin. Seit 1997 stellt das European New Car Assessment-Konsortium EuroNCAP Verbraucherinformationen zur passiven Sicherheit von Fahrzeugen zur Verfügung. Basis hierfür ist das QUPASI-Verfahren (Quantifizierung der passiven Sicherheit von Fahrzeugen), das in Deutschland in langjähriger, kooperativer Forschungsarbeit entwickelt und validiert wurde. Kinderrückhaltesysteme werden in Europa entsprechend der ECE-Regelung 44 bei Frontalaufpralltests geprüft. Im Zuge der Revision dieser Regelung setzt sich die BASt für die Aufnahme der neuen Befestigung ISOFIX ein. Im Rahmen des Forschungsprojektes „Testverfahren für Kinderschutzsysteme im Seitenaufprall“ wird von der BASt an der Technischen Universität Berlin der bisher nicht berücksichtigte Seitenaufprall untersucht. Die Erkenntnisse der von der Europäischen Kommission geförderten und mit BASt-Beteiligung gegründeten Forschungsgruppe CREST (Child Restraint Systems for Cars) sollen in die ECE-Regelung 44 implementiert werden.

4.3.2 Kraftfahrt-Bundesamt

Das **Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)** ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Sitz in Flensburg. Zu den Aufgaben der etwa 1 180 Mitarbeiter zählen u. a. die Führung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR), des Verkehrszentralregisters (VZR) und des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER).

Im **ZFZR** sind die Fahrzeug- und Halterdaten von Kraftfahrzeugen (einschließlich der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen) und von Anhängern mit amtlichen Kennzeichen gespeichert. Aus diesem Register werden jährlich ca. 175 000 Auskünfte an nationale und europäische Behörden, Versicherer und Privatpersonen erteilt. Mit dem Zentralen Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) können Polizeidienststellen durch Direktabruf Halter- und Fahrzeugdaten abfragen.

Durch den Wegfall der Binnengrenzen und der Umtauschpflicht der Führerscheine bei Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedstaat sowie einer weitgehenden Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts wurde mit Jahresbeginn 1999 das ZFER eingerichtet. Mithilfe dieses Registers nimmt Deutschland am EU-weiten Informationsaustausch über Fahrerlaubnisse und Führerscheine teil. Mit der vollständigen Übernahme des Datenbestandes der ca. 660 örtlichen Register in das ZFER und der technischen Einrichtung eines automatisierten

Abrufverfahrens werden die örtlichen Fahrerlaubnisregister in einigen Jahren aufgelöst. Alle übrigen EU-Staaten haben bereits zentrale Register eingerichtet oder beabsichtigen dies.

Im VZR sind Entscheidungen von Gerichten, Fahrerlaubnis- und Bußgeldbehörden abgelegt und Fahrerlaubnis-Verzichtserklärungen gespeichert. Diese Eintragungen werden vorrangig für die Eignungsbeurteilung von Kraftfahrern, die Ahndung von Verkehrsverstößen und für die Prüfung der Berechtigung zum Führen eines Fahrzeugs benötigt. Darüber hinaus sind sie Bewertungsgrundlage für die Maßnahmen zur Fahrerlaubnis auf Probe wie auch für Maßnahmen nach dem Punktesystem.

Dieses System hat sich in der Verwaltungspraxis und als Instrument der Verkehrserziehung bewährt und ist inzwischen auf eine gesetzliche Grundlage gestellt. Das Punktesystem enthält jetzt auch Angebote zum Abbau von Eignungsdefiziten durch die freiwillige Teilnahme an verkehrspsychologischen Beratungen und Aufbauseminaren. Bei freiwilligem Seminarbesuch bietet ein Punkte-Rabattsystem zudem einen Anreiz zum frühzeitigen Punkteabbau.

Im VZR werden Entscheidungen ausländischer Gerichte und Verwaltungsbehörden erfasst, in denen Inhabern einer deutschen Fahrerlaubnis das Recht aberkannt wird, von der Fahrerlaubnis in dem betreffenden Land Gebrauch zu machen. Unter bestimmten Voraussetzungen dürfen die Eintragungen im VZR auch an die zuständigen Stellen anderer Staaten übermittelt werden. Das Empfängerland muss jedoch die Einhaltung der Datenschutzvorschriften gewährleisten.¹

Der Bereich Technik des KBA genehmigt und überwacht serienmäßig gefertigte Fahrzeuge und Fahrzeugteile sowie deren Produktionsstätten. Die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug oder Fahrzeugteil wird vom KBA nur erteilt, wenn geltende nationale oder internationale Bau- und Betriebsvorschriften erfüllt sind. Die Anzahl von Unfällen aufgrund fahrzeugtechnischen Versagens oder technischer Mängel von Straßenfahrzeugen soll dadurch gering gehalten werden. Außerdem wird die Einhaltung der Umweltstandards zum Geräusch- und Abgasverhalten sichergestellt.

Mit dem Produktsicherheitsgesetz wurde die EWG-Richtlinie über Allgemeine Produktsicherheit in nationales Recht umgesetzt. Das Gesetz ist darauf gerichtet, das Inverkehrbringen gefährlicher Produkte zu verhindern. Das KBA kann Hinweisen über Produktmängel selbst nachgehen und öffentliche Warnungen oder Rückrufmaßnahmen anordnen. Bei Gefahr im Verzuge ist das KBA sogar befugt, die Öffentlichkeit zu warnen, falls

nötig das Fahrzeug oder Fahrzeugteil sicherzustellen und ggf. seine Verschrottung zu veranlassen.

Der Bereich Statistik stellt Hintergrund- und Referenzdaten für die Unfallforschung sowie Analysedaten für Untersuchungen zur Wirkung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Verfügung. Die Statistik des Fahrzeugbestandes liefert differenziertes Zahlenmaterial zum Wachstum des Straßenverkehrs und veröffentlicht gemeinsam mit dem Bundesamt für Güterverkehr die Statistik „Verkehrsleistung deutscher Lastkraftfahrzeuge“.

Daten zum Verkehrsverhalten werden aus den Statistiken zum Verkehrszentralregister sowie dem Register zur Fahrerlaubnis auf Probe gewonnen. Im Auftrag der BASt werden auf der Grundlage dieser und weiterer Daten Untersuchungen zur Wirksamkeit von Unfalldatenspeichern und zu Möglichkeiten einer Wirkungsprognose von Verkehrssicherheitsmaßnahmen durchgeführt.

4.3.3 Bundesamt für Güterverkehr

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen mit Sitz in Köln und 11 Außenstellen in den Bundesländern. Die etwa 980 Mitarbeiter erfüllen auch Aufgaben der Überwachung des Güterkraftverkehrs im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Einhaltung der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals). Bei Straßenkontrollen des BAG werden jährlich rd. 640 000 Fahrzeuge kontrolliert.

Überwacht werden: Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht einschließlich Sozialversicherungsausweis und Arbeitserlaubnis, die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr, das Gefahrgutrecht (ADR), das Straßenverkehrsrecht (Abmessungen, zulässige Achslasten und Gesamtgewichte, Geräusche und Emissionen), das Abfallrecht, die Vorschriften über die Verwendung von Containern (CSC), das Kraftfahrzeugsteuergesetz, Lebensmitteltransportrecht und das Kriegswaffenkontrollgesetz. Das Bundesamt kontrolliert auch den Einsatz von sog. grünen Genehmigungen für umweltfreundliche und besonders verkehrssichere LKW im Rahmen der CEMT und der bilateralen Kontingente für Fahrzeuge aus den mittel- und osteuropäischen Staaten. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird begutachtet, ob der hintere Unterfahrschutz und die seitlichen Schutzvorrichtungen ordnungsgemäß sind und eine entsprechende Prüfbescheinigung vorliegt. Seit Ende 1992 überprüft das BAG auch Omnibusse auf Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften. Feststellungen über schwerwiegende Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht (z. B. hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, technische Mängel der Fahrzeuge, ungesicherte Ladung, Fahren unter Alkoholeinfluss) sowie gegen bestimmte Vorschriften des

¹ siehe auch Beitrag des Bundesministeriums der Justiz im Kap. 4.2

Tierschutzgesetzes übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden. Das Vorhandensein und der ordnungsgemäße Betrieb des für schwere LKW vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzers werden ebenfalls überwacht.

Die Beanstandungsquote¹ bei Straßenkontrollen liegt bei ca. 22 %, wobei deutsche und ausländische Fahrzeuge etwa gleich oft betroffen sind. Mehr als zwei Drittel der festgestellten Verstöße tangieren die Verkehrssicherheit oder den Umweltschutz. So handelt es sich bei rd. 60 % der Beanstandungen um Zuwiderhandlungen der Sozialvorschriften und bei ca. 20 % um Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht. Wegen gravierender Verstöße untersagten die Kontrolleure des BAG im Zeitraum Oktober 1998 bis September 1999 insgesamt 11 731 Kraftfahrzeugführern die Weiterfahrt bis zur Behebung der Mängel bzw. verweigerten bei ausländischen Fahrzeugen die Einreise.

Das BAG überwacht die Beförderung gefährlicher Güter besonders gründlich. Im o. g. Zeitraum wurden 54 254 Fahrzeuge auf Einhaltung der Gefahrgutvorschriften kontrolliert. Bei 1 622 Fahrzeugen führten die festgestellten Beanstandungen zur vorübergehenden Stilllegung bzw. zum Einreiseverbot. Mittelfristig strebt das BAG an, 20 % seiner Kapazität für die Überwachung von Gefahrgutbeförderungen einzusetzen.

Das Bundesamt wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten als Ermittlungs- und/oder als Bußgeldbehörde tätig. Im Rahmen seiner Zuständigkeit erlässt das BAG jährlich mehr als 30 000 Bußgeldbescheide an Gebietsfremde vor allem aufgrund von Verstößen gegen die Sozialvorschriften.

Auf dem Gebiet der Sozialvorschriften im Straßenverkehr koordiniert das Bundesamt u. a. Amtshilfeersuchen der EU-Mitgliedstaaten und der Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) zur Aufklärung des Sachverhalts mit den zuständigen Länderbehörden. Umgekehrt leitet es Ersuchen deutscher Behörden wegen Zuwiderhandlungen Gebietsfremder an die Mitgliedstaaten und EWR-Vertragsstaaten weiter.²

4.4 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 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, nahezu alle Bundesländer, die kommunalen

Spitzenverbände, Arbeitgeberorganisationen, Gewerkschaften, die Kirchen, die Berufsgenossenschaften, die Versicherungen, die Industrie, Automobilclubs und die Deutsche Verkehrswacht. Der DVR befasst sich insbesondere mit Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung, mit Straßenverkehrs- und Fahrzeugtechnik, Verkehrsrecht, Verkehrsmedizin und der Öffentlichkeitsarbeit.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 1998 10,2 Mio. DM und 1999 11 Mio. DM zur Verfügung. Darüber hinaus wurde die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR von seinen Mitgliedern, insbesondere dem Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften, in beiden Berichtsjahren mit jeweils 14,5 Mio. DM unterstützt.

Der DVR hat auch in den Jahren 1998/99 die gemeinsam mit seinen Mitgliedern entwickelten Programme fortgeführt und mit der Evaluation der Programme „Kind und Verkehr“ sowie „Senioren“ und deren Optimierung begonnen.

Zum Spektrum der zielgruppenorientierte Programme gehören: Kind und Verkehr; Mofakurse; Zweiradtraining; Sicherheitstraining Motorrad; PKW-Sicherheitstraining; Sicherheitsprogramm LKW; Spezialkurse für die Fahrer von Tankwagen, Reisebussen, Transportern, Geländewagen; Programm zur Ladungssicherung; Aufbau Seminare für Fahranfänger; Aufbaukurse für Punkteauffällige; Sicherheit für den Radverkehr; Sicherheit auf allen Wegen; Fahr und spar mit Sicherheit; Sicher fahren in Land- und Forstwirtschaft; Seniorenprogramme; Nüchtern fahren, sicher ankommen, Apropos Verkehrssicherheit und Der Mensch im Mittelpunkt moderner Verkehrsraumgestaltung.¹

Insgesamt 28 Seminare für Heimerziehungspfleger und andere Bezugspersonen von behinderten Kindern und Jugendlichen führte der DVR gemeinsam mit regionalen und Landeseinrichtungen der Behindertenarbeit im Berichtszeitraum durch.

Als Fachmagazin für Verkehrssicherheit erscheint quartalsweise der „DVR-report“. Der DVR hatte im Berichtszeitraum zu vier Presse Seminaren zu den Themen „Kinder im Straßenverkehr“, „Illegale Drogen und Medikamente im Straßenverkehr“, „Ältere Menschen im Straßenverkehr“ und „Fahrstile, Motive und Emotionen im Straßenverkehr“ eingeladen. Die schon bewährten Kooperationen mit TV-Sendern und Druckverlagen wurden fortgesetzt. Die Zeitschrift AutoBild setzte beispielsweise ihre schon seit 12 Jahren erscheinende Werbung für das PKW-Sicherheitstraining in den Jahren 1998 und 1999 ebenfalls fort. Der DVR und das Bundesministerium für Verkehr,

¹ Beanstandungen bezogen auf die Grundgesamtheit der kontrollierten Kfz

² siehe auch Beitrag des Bundesministeriums der Justiz im Kap. 4.2

¹ Details zu den Programmen: „Handbuch für Verkehrssicherheit, Hrsg. Bundesministerium für Verkehr, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, Deutsche Verkehrswacht; „Wer macht was?“, Hrsg. Bundesanstalt für Straßenwesen

Bau- und Wohnungswesen beteiligten sich gemeinsam an der Kinderserie „Sesamstraße“.

Die Plakatierung an Bundesautobahnen auf insgesamt etwa 300 Plakatständern in nahezu allen Bundesländern wechselt jährlich zweimal. Die Berufsgenossenschaften finanzieren diese Form der Verkehrsaufklärung und stimmen den Inhalt mit Bund und Ländern ab. Die Themen/Slogans für 1998 waren „Geschnallt?“ und „... auch zu schnell?“, für das Folgejahr „Ja, wo fahren Sie denn?“ und „Sind Sie pausenlos fit?“. Zur Steigerung ihres Bekanntheitsgrades und ihres Aufmerksamkeitswertes waren die Themen „Geschnallt?“ und „Ja, wo fahren Sie denn?“ Motive einer breit angelegten Medienkampagne mit Hörfunk- und TV-Sendezeiten, mit Kinowerbung und Anzeigen in Druckmedien.

Deutsche Verkehrswacht

Die Deutsche Verkehrswacht (DVW) ist ein 1924 gegründeter gemeinnütziger Verein. Unter ihrem Dach arbeiten 16 Landesverkehrswachten und über 650 örtliche Verkehrswachten mit insgesamt 90 000 Mitgliedern. Die DVW hat mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie von Mitgliedern und Sponsoren Programme und Maßnahmen für die bundesweite Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt und umgesetzt.

Für die Arbeit der DVW stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Jahre 1998 rd. 9 Mio. DM und 1999 mehr als 11 Mio. DM zur Verfügung. Dazu kamen wieder gemeinsame Projekte mit Sponsoren in Höhe von etwa 8,4 Mio. DM 1998 und von etwa 8,7 Mio. DM 1999.

Etwa 50 000 Schülerlotsen waren im Berichtszeitraum im Einsatz. Für ihre Ausrüstung, zusätzliche Materialien

und den jährlich stattfindenden Bundeswettbewerb der Schülerlotsen stellte der Verband der Automobilindustrie (VDA) jeweils etwa 300 000 DM zur Verfügung.

Der Fernsehsender RTL 2 strahlte die Serie „Vampy“ aus. Eine bei den Kindern beliebte Puppenfigur überbrachte spielerisch und kindgerecht sicherheitsrelevante Botschaften zum Verhalten im Verkehr. Die Kampagne „Fahrradwochen der DVW/FahrRad ... aber sicher!“ floss 1999 in lokale Aktivitäten rund ums Fahrrad und um das Fahrradfahren ein. Die MDR-Sendereihe Telethek zeigte 1998 und 1999 jeweils zwanzig, vierminütige Kurzfilme zum Thema „Kind und Auto“ und informierte über verkehrsgerechtes Verhalten Jugendlicher. Der ORB und der NDR übernahmen diese Produktion in ihr Programm. Die seit 1984 durchgeführte „Aktion Junge Fahrer (AJF)“ richtete sich unter dem Motto „Mensch, denk doch mal nach“ an junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren. Bei der gemeinsamen Aktion mit DEKRA „Safety Check“ stand die technische Sicherheit von Kraftfahrzeugen im Mittelpunkt. Mit dem Programm „Fahr und spar mit Sicherheit“ wollte die DVW interessierte Kraftfahrer mit einer energiesparenden und zugleich verkehrssicheren Fahrweise vertraut machen. Die 42. und 43. internationale Beleuchtungsaktion wurde 1998 und 1999 jeweils im Oktober gemeinsam mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe durchgeführt. Der Filmbestand der Mediathek der Mineralölfirma DEA wuchs bis zum Ende des Berichtszeitraums auf rd. 650 Titel. Die im Abstand von zwei Monaten erscheinende Schriftenreihe „Verkehrswacht aktiv“ hat eine Auflage von 400 000 Exemplaren. Aufgenommene Themen im Berichtszeitraum waren: Vorbereitung auf den Schulweg, Fußgänger, Dunkelheit, Behinderte, Sehen und Alkohol. Als weitere Printmedien sind die Faltblattserie für Verkehrssicherheit und die Schriftenreihe Verkehrswachtforum zu nennen.

5. Rettungswesen 1998/99

5.1 Vorbemerkung

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe sowohl im Bereich der Daseinsfürsorge als auch der Gefahrenabwehr. Er hat sich in Deutschland in den letzten Jahrzehnten zu einem national und international anerkannten System entwickelt. Neben den ambulanten und klinischen Einrichtungen im Gesundheitswesen ist er flächendeckend organisiert. Auf Straßenverkehrsunfälle entfällt bei gestiegener Anzahl von Rettungsdienstseinsätzen nur noch rund einer von dreizehn Einsätzen (ca. 8 %). Die folgenden Ausführungen behandeln die festgestellten Veränderungen bzw. Aktualisierungen im Bereich des Rettungswesens im Vergleich zum Berichtszeitraum des letzten Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr 1996/97.

5.2 Rettungskette

Die Rettungskette beinhaltet die Teilbereiche „Erste Hilfe“, „Notfallmeldung“, „organisierter Rettungsdienst“ und „Krankenhaus“. Zur Gewährleistung einer optimalen Notfallversorgung müssen alle Glieder der Rettungskette reibungslos ineinander greifen.

Die Zahl der öffentlichen Telefonstellen zur Benachrichtigung der Rettungsleitstellen (Notfallmeldung) hat sich im Vergleich zum letzten Berichtszeitraum von 161 000 auf 139 000 verringert. Auch die Zahl der Standorte, die automatisch mit der Wahl der Notrufnummern die Standortkennung an die Rettungsleitstellen übermittelt, hat sich um 9 500 auf 79 000 verkleinert. Dafür hat die Verfügbarkeit von Funktelefonen (Handys) zugenom-

men, auch wenn von diesen abgegebene Notrufe durchaus Probleme bei der Lokalisierbarkeit auslösen können. Notrufe aus Mobilfunknetzen werden zunehmend auch zur Belastung der Notrufabfragekapazitäten in Leitstellen. Diese Entwicklung ist zu beobachten. An den Autobahnen sind besondere Notrufmelder aufgestellt. Das Notrufnetz ist mit rd. 14 000 Notrufsäulen ausgestattet. An Bundesstraßen und anderen unfallbelasteten Strecken sind, unterstützt durch private Initiativen, Notruftelefone installiert.

1994/95 erfolgte letztmalig im Zusammenhang mit dem organisierten Rettungsdienst eine bundesweite Erfassung der rettungsdienstlichen Infrastruktur. Diese Ergebnisse wurden im Rahmen der Berichterstattung 1996/97 bezüglich der rettungsdienstlichen Leistungszahlen bzw. neuerer Einwohner und Flächenangaben fortgeschrieben. Danach gab es 1996/97 in der Bundesrepublik Deutschland knapp 400 Rettungsleitstellen in 326 Rettungsdienstbereichen. Ein Rettungsdienstbereich erstreckte sich im Durchschnitt über eine Fläche von etwa 1 100 qkm, auf der ca. 250 000 Einwohner lebten. Pro Rettungsdienstbereich errechneten sich im Mittel 3,7 Notarztstandorte und 6,5 Rettungswachen, sodass auf jede Rettungswache etwa 41 000 Einwohner entfielen.

Insgesamt gab es mehr als 1 800 Rettungswachen, von denen etwa 90 % ständig mit mindestens einem Rettungsfahrzeug besetzt waren. Der bodengebundene Rettungsdienst verfügte über mehr als 1 000 Notarztstandorte. Nahezu 7 000 Fahrzeuge gehörten zum Bestand des öffentlichen Rettungsdienstes, in dem etwa 25 600 hauptamtliche Vollzeitkräfte und über 5 000 Zivildienstleistende beschäftigt waren. Hinzu kamen 16 300 Notärzte. In einem Rettungsdienstbereich waren im Durchschnitt 111 hauptamtliche Vollzeitkräfte und Zivildienstleistende eingesetzt. Die Anzahl der ehrenamtlich geleisteten Stunden betrug im Jahr mehr als 4 Millionen. Im bodengebundenen Rettungsdienst gab es pro Jahr ca. 1,55 Mio. Notarztalarme, bei denen ein Notarzt mit Sonderrechten den Weg zum Notfallort zu-

rücklegte. Insgesamt wurden 98,1 % aller Einsätze eines Notarztes im bodengebundenen Rettungsdienst durchgeführt.

Daneben gibt es in Deutschland ein flächendeckendes Luftrettungswesen, mit mehr als 50 Hubschrauberstationen, von denen ausgehend im Zeitraum 1996/97 pro Jahr rund 52 000 Rettungsflüge – und somit rund 1 000 pro Stützpunkt – unternommen wurden. Von diesen Flügen waren rund 30 000 Primäreinsätze, also Flüge mit Notarztbeteiligung zum Notfallort.

Zu den Leistungen des Rettungsdienstes lässt das Bundesverkehrsministerium seit Jahren kontinuierlich Untersuchungen zur „Analyse des Leistungsniveaus im Rettungswesen“ der Bundesrepublik Deutschland durchführen. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Unfallverhütungsbericht mit dem Ziel dargestellt, einen aussagefähigen Überblick über das Leistungsgeschehen im bodengebundenen öffentlichen Rettungsdienst zu vermitteln.

Die Ergebnisse der Hochrechnung für die alten Bundesländer basieren seit 1985 auf den Angaben aus zuletzt 33 Rettungsdienstbereichen. Die neuen Länder werden in analoger Vorgehensweise seit 1991 mit 27 Rettungsdienstbereichen in die Untersuchung einbezogen. Die nachfolgenden Ergebnisse der Hochrechnung 1998/99 beruhen somit auf Angaben aus 60 repräsentativ ausgewählten Rettungsdienstbereichen der alten und neuen Länder.

Nach vorliegenden Ergebnissen der Hochrechnung für die Jahre 1998/99 werden in der Bundesrepublik Deutschland pro Jahr rd. 9,9 Mio. Einsätze durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Doppelfahrten – bedingt durch das „Rendezvous-System“¹ beim Notarzteinsatz – fanden insgesamt 11,4 Mio. Einsatzfahrten im öffentlichen Rettungsdienst statt. Damit nahm statistisch durchschnittlich jeder neunte Einwohner den öffentlichen Rettungsdienst einmal im Jahr in Anspruch.

Tabelle 4

Anzahl und Verteilung der Rettungsdiensteinsätze (1990/1991 bis 1998/1999)²

Einsatzart	1990/1991		1992/93		1994/95		1996/97		1998/99	
	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in %	in Mio.	in
Notfall										
– mit Notarzt	0,84	39	1,43	45	1,457	43,4	1,650	47,6	1,969	48,9
– ohne Notarzt	1,32	61	1,77	55	1,899	56,6	1,816	52,4	2,053	51,1
Notfall	2,16	33	3,20	39	3,356	39,7	3,466	38,4	4,022	40,6
Krankentransport	4,37	76	5,04	61	5,091	60,3	5,574	61,6	5,878	59,4
Einsätze gesamt	6,53	100	8,24	100	8,447	100	9,040	100,0	9,900 ~	100,0

1 Der Notarzt wird von der Klinik oder Praxis mit einem Notarzt-Einsatzfahrzeug (PKW mit Zusatzausstattung) zum Notfallort gebracht; gleichzeitig fährt auch ein Rettungswagen zum Unfallort.

2 Ab 1993 einschließlich der neuen Länder

Von den insgesamt rd. 9,9 Mio. rettungsdienstlichen Hilfeersuchen, die in den Rettungsleitstellen bundesweit eingehen, entfallen rd. 5,9 Mio. Einsätze (59 %) auf die Kategorie Krankentransport. Davon werden etwa drei Fünftel als zeitlich planbar eingestuft. Es muss davon ausgegangen werden, dass der Anteil der Krankentransporte an den gesamten Rettungsdiensteinsätzen höher als

hier angegeben liegt, da der Anteil der statistisch nicht erfassten gewerblichen Anbieter speziell im Bereich der Krankentransporte zugenommen hat. Die Anzahl der Notfalleinsätze beträgt im Vergleichszeitraum jährlich rd. 4,0 Mio., das sind rd. 41 % des Gesamteinsatzaufkommens.

Abbildung 9

Hubschrauberstationen in der Bundesrepublik Deutschland

Die Stützpunkte der Luftrettung in Deutschland

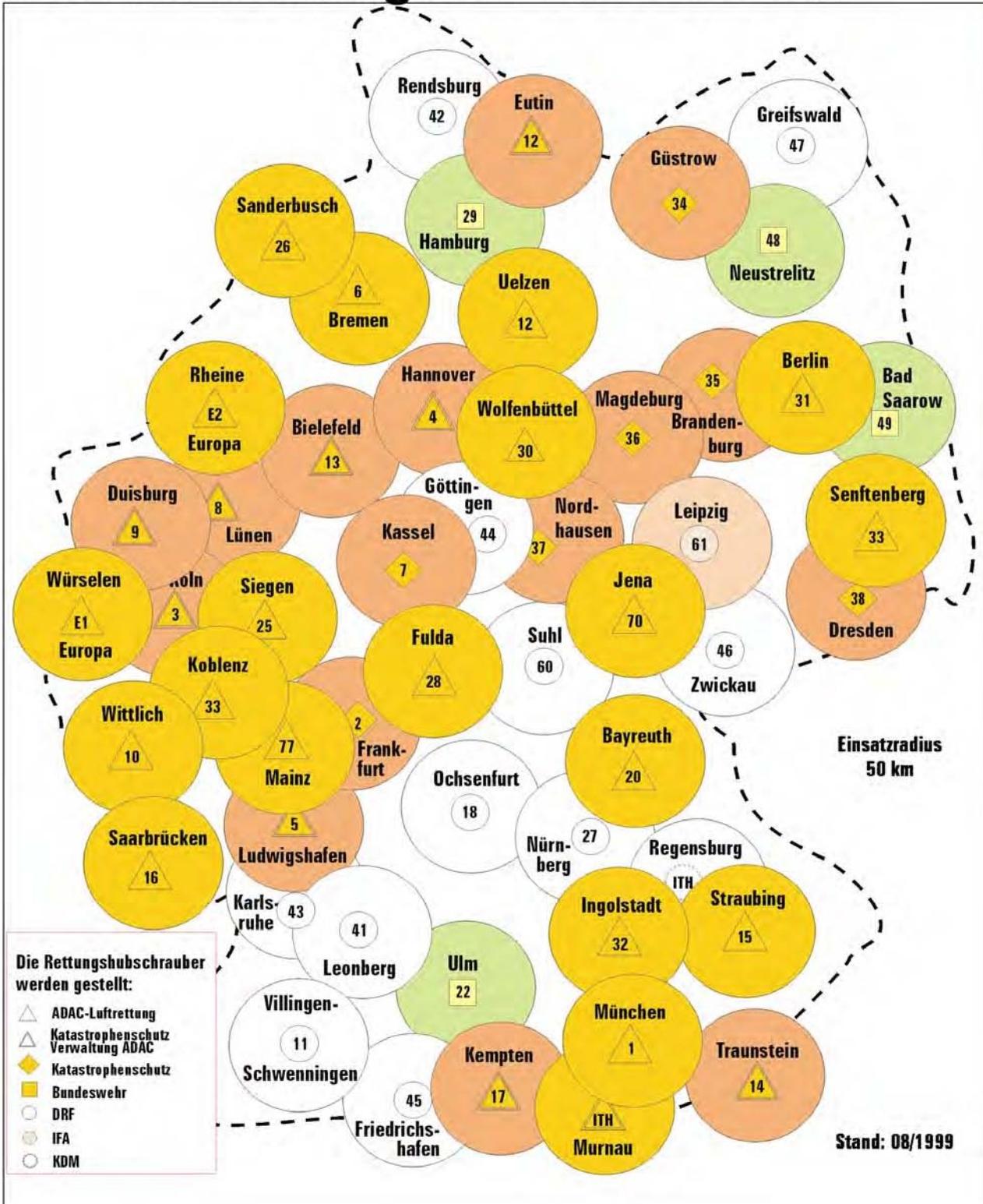
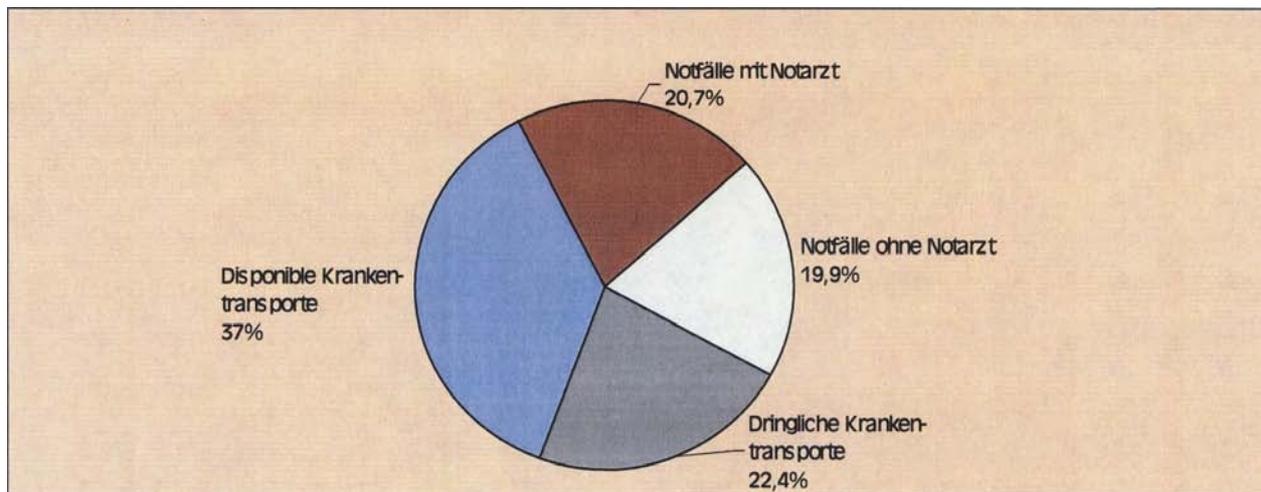


Abbildung 10

Verteilung der Rettungsdiensteinsätze 1998/99



Der Aufkommensanteil der Notfalleinsätze an der Gesamteinsatzleistung hat sich von 29 % im Jahr 1985 auf 40,6 % im Erhebungszeitraum 1998/99 erhöht.

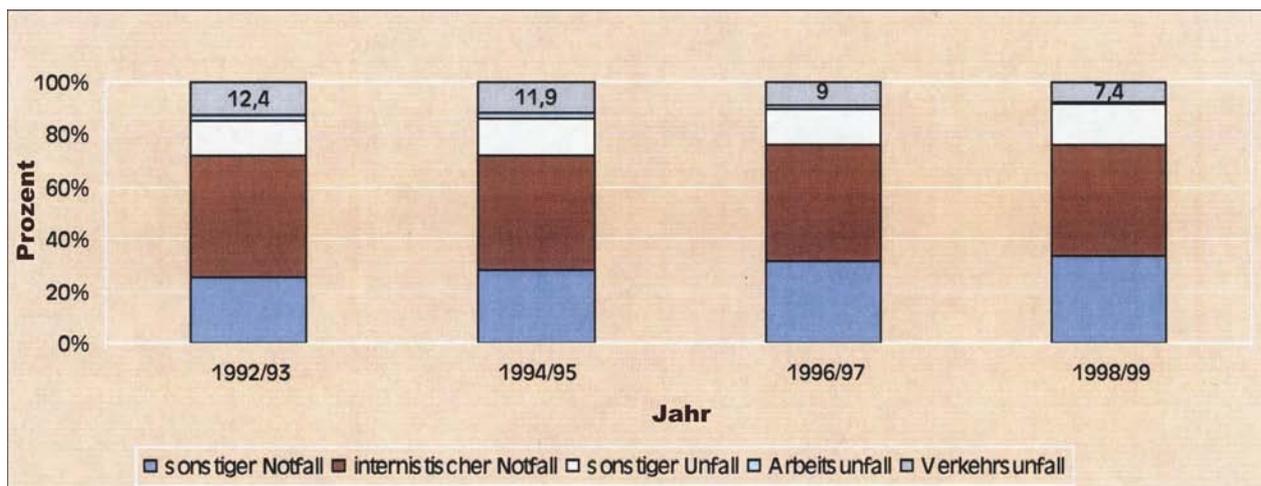
Die Fehleinsatzquote liegt bei 8,5 %, jede 12. Alarmierung war nicht indiziert.

Im Berichtszeitraum 1998/99 gab es jährlich rd. 318 000 Notfalleinsätze des öffentlichen Rettungsdienstes zu Verkehrsunfällen. Die Bedeutung des Verkehrsunfalls

als Einsatzerlass für das Tätigwerden des öffentlichen Rettungsdienstes geht anteilmäßig zurück. Galten 1985 noch 15,7 % der Notfalleinsätze Verkehrsunfällen, so beträgt der Vergleichswert im aktuellen Berichtszeitraum rd. 8 %. Häufigster Notfallanlass ist der internistische Notfall (44,2 %). Auf den sonstigen Notfall, wie Suizide, hilflose Personen oder dringende Blut- oder Organspenden entfällt rd. ein Drittel (33,2 %) der Notfallanlässe, gefolgt von den sonstigen Unfällen, wie Haus-, Sport- oder Freizeitunfälle mit 13,4 %.

Abbildung 11

Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen



5.3 Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen

Die Bedienschnelligkeit des Rettungsdienstes ist ein wichtiges Beurteilungsmerkmal für seine Leistungsfähigkeit. Das zentrale Messkriterium ist hierbei die Eintreffzeit. Eintreffzeiten oder Hilfsfristen werden in den Ländern unterschiedlich definiert und zeitlich festgelegt. Im vorliegenden Bericht bezieht sich der Begriff auf die Zeitspanne vom Eingang der Meldung in der zuständigen Rettungsleitstelle bis zum Eintreffen des Rettungsmittels am Notfallort.

Im Durchschnitt tritt unter Verwendung von Sonderrechten auf der Anfahrt zu Verkehrsunfällen das erste Rettungsmittel nach 8,1 Minuten am Unfallort ein. 95 % der Verkehrsunfälle werden innerhalb von 17,2 Minuten bedient.

Der Durchschnittswert für das Eintreffen des bodengebundenen Notarztes beträgt 9,8 Minuten, 95 % der Notärzte sind binnen 18,7 Minuten eingetroffen. Nach Untersuchungen in Rheinland-Pfalz ist in fast allen Fällen (95 %), in denen ein Notarzt medizinisch notwendig war, dieser auch zum Einsatz gekommen.

Die Eintreffzeit der Notfalleinsätze bei Verkehrsunfällen ist je nach Tageszeit und Ortslage verschieden. Tagsüber beträgt innerorts die Eintreffzeit für das erste Rettungsmittel unter Verwendung von Sonderrechten auf der Anfahrt durchschnittlich 6,6 Minuten, in der Nacht durchschnittlich 7,4 Minuten; Verkehrsunfälle an Straßen außerorts sind am Tag durchschnittlich innerhalb von 9 Minuten bedient, in der Nacht erst nach 11 Minuten.

Abbildung 12

Mittlere Eintreffzeiten des 1. Rettungsmittels bei Verkehrsunfällen 1998/99

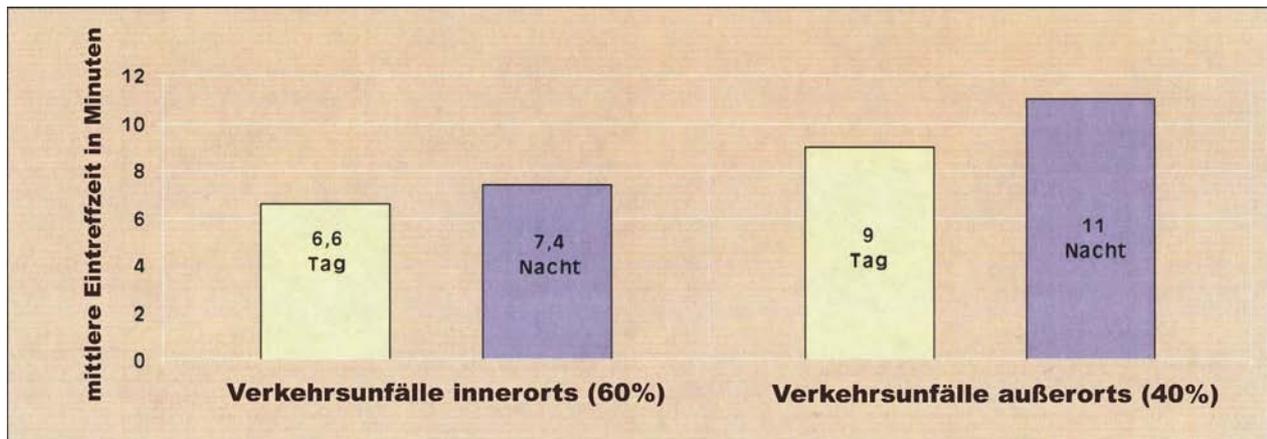


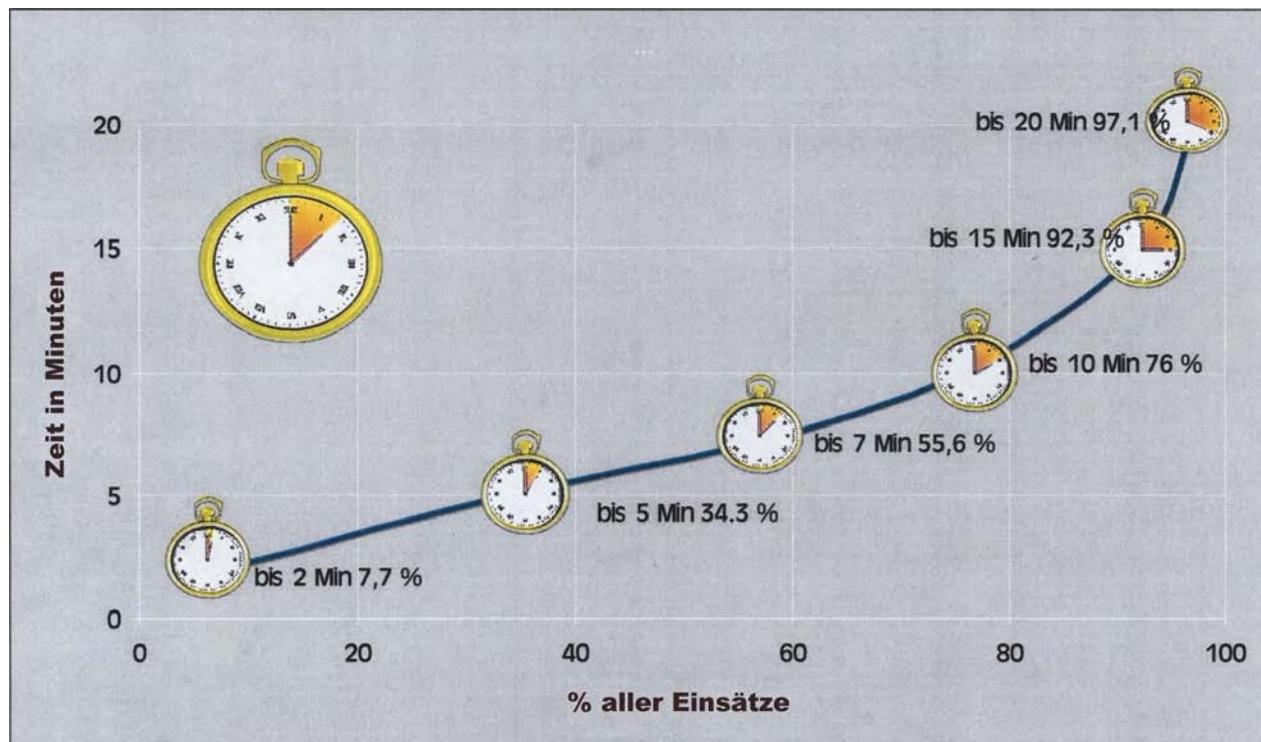
Tabelle 5

Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen 1998/1999

Anfahrt mit Sonderrechten zu Verkehrsunfällen	Eintreffzeit bis ...							Mittelwert in Min	95-Prozent-Eintreffzeit in Min
	2 Min	5 Min	7 Min	10 Min	12 Min	15 Min	20 Min		
Eintreffen 1. Rettungsmittel	7,7	34,3	55,6	76	83,6	92,3	97,1	8,1	17,2
Eintreffen Notarzt	4,4	22,7	37,5	62,1	74,6	87,3	96,3	~9,8	18,7

Abbildung 13

Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen 1998/1999



5.4 Forschung zum Rettungswesen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen lässt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in periodischen Abständen eine Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst durchführen. Diese Leistungsanalyse ist zur Erfüllung des vom Deutschen Bundestag an die Bundesregierung bereits 1976 erteilten Auftrages zur Erstellung einer Übersicht über die Weiterentwicklung des Rettungswesens (s. Kapitel „Auf-

trag“) notwendig. Dieser Auftrag wurde vom Parlament trotz der vom Bundesrechnungshof bezüglich der Bundeszuständigkeit erhobenen Bedenken bisher nicht aufgehoben. Die letzte Leistungsanalyse zu den Jahren 1994/95 zeigte in Verbindung mit einer Zusammenstellung der Ausstattungs- und Leistungsdaten den erreichten Stand auf diesem Gebiet. Fortgesetzt bestätigte sich, dass die Anzahl der Rettungsdiensteinsätze von Jahr zu Jahr zunimmt, der Anteil der Einsätze zu Straßenverkehrsunfällen dagegen weiter abnimmt (8 %).

