

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und Übersicht über das Rettungswesen 2000 und 2001 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2000/2001 –

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Auftrag	3
Kurzfassung	3
1 Verkehrssicherheitsstrategien: Ziele und Aufgaben der Straßenverkehrssicherheitspolitik	3
1.1 Straßenverkehrssicherheitspolitik in Deutschland	4
1.2 Ziele und Strategien der Verkehrssicherheit in Europa	5
2 Unfälle im Straßenverkehr	5
2.1 Allgemeine Unfallentwicklung	5
2.2 Unfallursachen	8
2.3 Prioritätsbezogene Betrachtungen zum Unfallgeschehen	9
2.3.1 Schwächere Verkehrsteilnehmer	9
2.3.2 Junge Fahrer	9
2.3.3 Schwere Nutzfahrzeuge	10
2.3.4 Unfälle auf Landstraßen	10
2.4 Straßenverkehrsunfälle in Europa	10
3 Maßnahmen im Berichtszeitraum 2000/2001	12
3.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)	12
3.1.1 Finanzielle Mittel	12
3.1.2 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	12
3.1.3 Verkehrsrecht	13
3.1.4 Fahrzeugtechnik	14
3.1.5 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik	16
3.1.6 Telematik und Fahrerassistenzsysteme	17
3.1.7 Gefahrguttransporte	19

	Seite
3.1.8 Raumordnung, Bauwesen und Städtebau	19
3.1.9 Internationale Zusammenarbeit	19
3.2 Andere Bundesministerien	21
3.2.1 Bundesministerium des Innern (BMI)	21
3.2.2 Bundesministerium der Finanzen (BMF)	21
3.2.3 Bundesministerium für Verteidigung (BMVg)	21
3.2.4 Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)	22
3.2.5 Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMA)	23
3.2.6 Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL)	23
3.3 Nachgeordnete Bundesbehörden	23
3.3.1 Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	23
3.3.2 Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)	25
3.3.3 Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	25
3.4 Private Träger	26
3.4.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)	26
3.4.2 Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)	27
4 Maßnahmen ab dem Jahr 2002	28
4.1 Finanzielle Mittel	28
4.2 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung	28
4.3 Verkehrsrecht	28
4.4 Fahrzeugtechnik	29
4.5 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik	29
4.6 Telematik und Fahrerassistenzsysteme	31
4.7 Gefahrguttransporte	31
4.8 Forschung	31
4.9 Kontrollen	31
5 Rettungswesen	32
5.1 Vorbemerkungen	32
5.2 Rettungskette	32
5.3 Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen	35
5.4 Forschung zum Rettungswesen	37
5.5 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit	37

Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss vom 14. Juni 1973 (Bundestagsdrucksache 7/693) die Bundesregierung ersucht, jährlich Unfallverhütungsberichte für den Straßenverkehr zu erstellen und diese über den Rückblick hinaus zu einem Instrument der Fortschreibung der Verkehrssicherheitsstrategie zu machen. Seit 1975 soll der Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr in zweijährigem Abstand vorgelegt werden (Bundestagsdrucksache 7/4164 vom 17. Oktober 1975). Am 23. Juni 1976 (Bundestagsdrucksache 7/5318) wurde die Bundesregierung ersucht, erstmals zum 31. Dezember 1977 eine Übersicht über die Weiterentwicklung des Rettungswesens anzufügen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) legt hiermit den „Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr und die Übersicht über das Rettungswesen 2000 und 2001“ – kurz: den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2000/2001 – vor.¹

Kurzfassung

Mobilität der Gesellschaft ist eine wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Allen Prognosen zufolge ist für die nächsten Jahre ein erhebliches Verkehrswachstum zu erwarten. Die Verkehrspolitik sieht sich vor die Aufgabe gestellt, diese Mobilität zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich.

Das Programm „Besser sicher – Sicher besser: 10 Punkte für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ aus dem Jahr 1999 und daran anschließend das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ aus dem Jahr 2001, das sich seit 1984 erstmals wieder umfassend mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit befasst, prägen im Berichtszeitraum die Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBW. Die Programme haben das Ziel, Mobilität so umweltgerecht und so sozial gerecht wie möglich zu gewährleisten, Menschenleben im Straßenverkehr zu schützen und somit den volkswirtschaftlichen Schaden infolge von Straßenverkehrsunfällen (zurzeit in Deutschland 35 Mrd. Euro pro Jahr) dauerhaft zu vermindern. Dabei werden folgende Prioritäten gesetzt:

- Verkehrsklima in Deutschland verbessern,
- schwächere Verkehrsteilnehmer schützen,
- Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren,
- Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern,
- Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland ist erfolgreich. Trotz der starken Verkehrszunahme sank die Zahl

der Verunglückten in den letzten zehn Jahren um etwa 3 % auf 501 443. Die schweren Unfallfolgen sind noch wesentlich stärker zurückgegangen; so verringerten sich die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von 11 300 im Jahr 1991 um 38,4 % auf 6 962 und die Zahl der Schwerverletzten um 27,5 % auf 95 009.

Im Berichtszeitraum wurden für die Verkehrssicherheit in den Bereichen Verkehrserziehung und -aufklärung, Verkehrsrecht, Fahrzeugtechnik, Gefahrguttransporte, Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Telematik und Fahrerassistenzsysteme sowie bei der Zusammenarbeit auf internationaler Ebene erhebliche Anstrengungen unternommen und erhebliche Mittel eingesetzt.

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist langfristig angelegt. Deshalb wird in Kapitel 4 des vorliegenden Berichts dargestellt, welche Maßnahmen des Programms ab dem Jahr 2002 eingeleitet und realisiert werden.

1 Verkehrssicherheitsstrategien: Ziele und Aufgaben der Straßenverkehrssicherheitspolitik

Mobil sein bedeutet für die Bürgerinnen und Bürger unseres Landes ein hohes Maß an Freiheit und Lebensqualität. Für den Weg zur Arbeit, im Berufsleben und in der Freizeit ist Mobilität immer wichtiger geworden. Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen möglichst reibungslos funktioniert. Mobilität der Gesellschaft ist auch künftig wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Wirtschaftliche Entwicklung, europäische Integration und Osterweiterung der Europäischen Union (EU) lassen allen Prognosen zufolge für die nächsten Jahre ein erhebliches Verkehrswachstum erwarten.

Die Verkehrspolitik sieht sich vor die Aufgabe gestellt, diese Mobilität zu gewährleisten, und zwar so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich. Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt dabei zu den wichtigsten Aufgaben der Verkehrspolitik, denn die zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft nur dann akzeptiert, wenn sich die Verkehrssicherheit erhöht und sich das allgemeine Klima auf den Straßen spürbar verbessert.

In einem mehr und mehr zusammenwachsenden Europa erlangt die Verkehrssicherheitsarbeit auch auf europäischer Ebene eine immer größere Bedeutung. Aus diesem Grund ist eine klare Kompetenzverteilung notwendig. So sind beispielsweise Fragen der technischen Harmonisierung im Fahrzeugbereich oder Regelungen von Lenk-, Ruhe- und Arbeitszeiten von Berufskraftfahrern – auch wegen des unabweisbaren Harmonisierungsbedarfs – auf internationaler Ebene zu behandeln. Andere Aufgaben – wie insbesondere die Gestaltung von Verhaltensvorschriften – sollten weiterhin unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips auf nationaler Ebene wahrgenommen werden.

¹ Der Bericht bezieht sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2001. Soweit bis Redaktionsschluss, 31. Mai 2002, aktualisierte Sachstände zu verzeichnen sind, wurde dies in der Regel durch Fußnoten kenntlich gemacht.

1.1 Straßenverkehrssicherheitspolitik in Deutschland

Die Verkehrssicherheitsarbeit des BMVBW wurde im Berichtszeitraum durch zwei Programme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bestimmt:

- das Programm „Besser sicher – Sicher besser: 10 Punkte für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ aus dem Jahr 1999 und
- das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ aus dem Jahr 2001.

Beide Programme zeigen zielgerichtet Mittel und Wege auf, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, Unfallfolgen zu lindern und den volkswirtschaftlichen Schaden infolge von Straßenverkehrsunfällen, der zurzeit in einer Größenordnung von 35 Mrd. Euro pro Jahr in Deutschland liegt, zu vermindern.

Prioritäten der Verkehrssicherheitspolitik

Ziel der deutschen Verkehrssicherheitspolitik ist die Verbesserung und Gewährleistung der Sicherheit bei wachsender Mobilität. Die Verkehrssicherheitspolitik des BMVBW setzt deshalb folgende Prioritäten:

- Verkehrsklima in Deutschland verbessern

Das allgemeine Klima auf Deutschlands Straßen leidet zusehends an Aggressivität im Straßenverkehr. Daher gehört ein Klimawechsel zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit. Eine breit angelegte Öffentlichkeitsarbeit soll für mehr Rücksichtnahme und Gelassenheit sorgen.

- Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen

Insbesondere Kinder und ältere Menschen, aber auch Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder sind im Straßenverkehr einem besonders hohen Risiko ausgesetzt. Deshalb soll der Schutz gerade dieser Gruppen weiter verbessert werden.

- Unfallrisiken junger Fahrer reduzieren

Junge Fahrer sind überproportional häufig in Verkehrsunfälle verwickelt. Hier müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, die Risikobereitschaft junger Fahrer zu senken und das freiwillige „Dazulernen“ der Fahranfänger zu fördern.

- Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern

Schwere Nutzfahrzeuge und Lkws werden von vielen Verkehrsteilnehmern als bedrohlich empfunden, weil Verkehrsunfälle, in die sie verwickelt sind, oft verheerende Folgen haben. Diesem Empfinden soll auch durch die Reduzierung des Gefahrenpotenzials entgegen gewirkt werden.

- Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen

Zwei von drei im Straßenverkehr Getöteten sind Opfer von Unfällen auf Landstraßen, deshalb muss das Hauptaugenmerk auf die Bekämpfung der Unfallursachen auf Landstraßen gerichtet werden.

Maßnahmen, die bereits durchgeführt wurden

Im Berichtszeitraum wurden viele Maßnahmen der vorgeannten Verkehrssicherheitsprogramme des BMVBW bereits durchgeführt. In Kapitel 3 dieses Berichtes wird hierüber berichtet. An dieser Stelle sind vor allem zu nennen:

- die Einführung der 0,5-Promille-Grenze,
- die Änderung der StVO, um die Anordnung von Tempo-30-Zonen in Städten und Gemeinden wesentlich zu erleichtern,
- Telefonieren während der Fahrt nur noch mit Freisprecheinrichtungen,
- das Untersagen der Benutzung von technischen Einrichtungen (Radarwarnern und ähnlichen Geräten) zur Beeinträchtigung von Anlagen und Maßnahmen der Verkehrsüberwachung,
- die Verkehrssicherheitskampagne „Gelassen läuft’s“, die für einen fairen Umgang und ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr wirbt und
- europaweite Einführung der einheitlichen Notrufnummer „112“ für Rettungsdienste.

Maßnahmen, an denen gearbeitet wird

- Die allgemeine Verkehrserziehung weiter ausbauen

Vor allem zwischen dem Ende der Grundschulzeit und dem Erwerb des Führerscheins geht das Angebot der Verkehrserziehung an den Schulen zurück. Das BMVBW und die zuständigen Kultusminister der Länder wollen gemeinsam Wege zur Verbesserung der Situation aufzeigen.

- Komplizierte Regeln oder Vorschriften vereinfachen und erweitern

Die Straßenverkehrsregeln und Vorschriften sollen für den Bürger verständlicher gemacht werden. Zu diesem Zweck soll die Straßenverkehrsordnung (StVO) unter Beteiligung von Bürgern überarbeitet werden.

- Sicherheit in der Ausbildung verstärken

Sicheres Autofahren und die Verbesserung der eigenen Fahrpraxis sollen gefördert werden. Durch eine freiwillige zweite Ausbildungsphase soll die Probezeit für Fahranfänger verkürzt werden. Darüber hinaus sollen zusammen mit der Versicherungswirtschaft Möglichkeiten für finanzielle Anreize im Rahmen des Kfz-Versicherungssystems ausgelotet werden.

- Anti-Blockier-System (ABS) für alle

Das BMVBW wird auf europäischer Ebene dafür eintreten, dass möglichst viele Neufahrzeuge mit ABS ausgerüstet werden. Die diesbezügliche Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie wird vom BMVBW unterstützt.

- Sicherheit mit System

Auf Initiative und mit maßgeblicher Unterstützung Deutschlands wird bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) in Genf das Ziel verfolgt, sicherheitserhöhende elektronische Systeme in die Vorschriften mit einzubeziehen, um den Einbau in Neufahrzeuge zu fördern.

- Mehr Kontrolle von Lkw und Bus

Mit der geplanten Einführung eines digitalen Kontrollgeräts in Lkws und Bussen in der EU soll die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten und Geschwindigkeiten erleichtert und verbessert werden.

- Fußgängerschutz von Anfang an

Die Europäische Kommission bereitet umfassende Vorschriften einer fußgängerfreundlichen Gestaltung der Frontpartie von Kraftfahrzeugen vor. Die Bundesregierung unterstützt dieses Vorhaben und wird sich für eine rasche Umsetzung einsetzen.

- Frontschutzbügel

Auf deutsche Initiative beabsichtigt die Europäische Kommission eine Ergänzung der bestehenden Richtlinie über vorstehende Außenkanten an Fahrzeugen, um gefährliche Konstruktionen vom Markt fern zu halten, die insbesondere für Kinder eine große Gefahr darstellen. Parallel dazu hat die Bundesregierung ein nationales Verbot gefährlicher Frontschutzbügel aus Metall vorbereitet.²

- Sicherheitsstandards für Straßen

Es wird ein standardisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange in allen Phasen des Straßenentwurfs entwickelt, das durch die Straßenbauverwaltungen der Länder erprobt wird.

- Sicherheitsanalyse von Straßennetzen

Zur Analyse von Sicherheitsmängeln in regional begrenzten Straßennetzen werden Richtlinien erarbeitet und Erfahrungen mit Sicherheitsanalysen durch die örtlich zuständigen Behörden gesammelt.

- Unfälle schneller lokalisieren

Zur schnelleren Lokalisierung schwerer Unfälle wirkt das BMVBW auf eine vermehrte Anwendung von Übersichtskarten durch die örtlichen Polizeidienststellen der Länder hin.

- Unfallverhütung und Erfolgskontrolle

Der zweijährlich erscheinende „Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr“ wird zu einem Controlling-Instrument weiterentwickelt, um die Veränderungen im

Verkehrsverhalten und Unfallgeschehen zu erfassen und im aktuellen Bericht Empfehlungen für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit auszuweisen.

1.2 Ziele und Strategien der Verkehrssicherheit in Europa

Bei Themen der Straßenverkehrssicherheit berät sich die Europäische Kommission mit Fachbeamten der Mitgliedstaaten, die ein- bis zweimal jährlich in der so genannten „High Level Group on Road Safety“ zusammentreten.

Im Mai 2001 veröffentlichte die Kommission das Diskussionspapier „3rd Road Safety Action Plan 2002 bis 2010; A partnership for safety“. Ziel des Dokuments waren die Anregung einer Debatte zum Thema Verkehrssicherheit und die Suche nach einer langfristigen Strategie zur Reduzierung der sozialen Kosten von Unfällen und Verletzungen innerhalb der EU. Auf der Grundlage der Beschlüsse dieser Diskussion und der Beratungen durch die „High Level Group on Road Safety“ wird die Kommission ein längerfristiges Strategiepapier zur Straßenverkehrssicherheitspolitik (2002 bis 2010) sowie ein Aktionsprogramm für die Jahre 2002 bis 2004 erarbeiten. Der Kommission wurde das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr zugeleitet.

Darüber hinaus ruft die Kommission in ihrem im September 2001 veröffentlichten Weissbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ dazu auf, alle Kräfte zu mobilisieren, um die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2010 zu halbieren. Es ist geplant, im Jahr 2005 die Straßenverkehrssicherheitslage in Europa zu bilanzieren und auf dieser Grundlage, falls erforderlich, gesetzgeberische Maßnahmen einzuleiten.³

2 Unfälle im Straßenverkehr

2.1 Allgemeine Unfallentwicklung

Die Gesamtzahl aller im Jahr 2001 polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle in Deutschland ist gegenüber 1991 mit rund 2,37 Mio. Unfällen leicht angestiegen; darunter waren etwa 2 Mio. Unfälle mit Sachschaden und rund 375 000 Unfälle mit Personenschaden.

Das Risiko, bei einem Straßenverkehrsunfall getötet oder schwer verletzt zu werden, war zu Beginn der 90er-Jahre höher als heute.

Die Zahl der Verunglückten fiel gegenüber 1991 um etwa 2,9 % auf rund 501 700. Die schweren Unfallfolgen sind im Zeitablauf wesentlich stärker zurückgegangen; so hat sich die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer im Jahr 2001 gegenüber 1991 um 38,3 % und die Zahl der Schwerverletzten um 27,5 % verringert.

² Das Anhörungsverfahren wurde im Mai 2002 abgeschlossen.

³ Der Rat Verkehr wird voraussichtlich im Juni 2002 Schlussfolgerungen des Rates zum Weißbuch annehmen.

Tabelle 1

Verkehrsunfälle und Verunglückte

Gesamtes Bundesgebiet	1991	2000	2001	Veränderungen in % 2001 gegenüber 1991
Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle insgesamt	2 311 466	2 350 227	2 373 556	2,7
Davon mit				
Personenschaden	385 147	382 949	375 345	– 2,5
Sachschaden	1 926 319	1 967 278	1 998 211	3,7
Verunglückte insgesamt	516 835	511 577	501 752	– 2,9
Davon				
Getötete	11 300	7 503	6 977	– 38,3
Schwerverletzte	131 093	102 416	95 040	– 27,5
Leichtverletzte	374 442	401 658	399 735	6,8

Von 1991 bis 2001 sank die Zahl der schwer verletzten Verkehrsteilnehmer je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer⁴ um 32,4 %, die der getöteten Verkehrsteilnehmer um 42,6 %.

Die Anzahl der tödlich verunglückten Pkw-Insassen ist im Jahr 2001 insgesamt auf 4 023 zurückgegangen; 1991 lag dieser Wert noch bei 6 801. 2001 wurden ferner 1 102 Fahrer und Beifahrer von motorisierten Zweirädern, 900 Fußgänger und 635 Fahrradfahrer⁵ sowie 317 Insassen von Güterkraftfahrzeugen, Bussen und sonstigen Fahrzeugen bei Straßenverkehrsunfällen getötet.

⁴ Fahrleistungen deutscher und ausländischer Fahrzeuge.

⁵ Siehe hierzu auch Kapitel 2.3.1.

Auf Innerortsstraßen wurden im Berichtszeitraum mehr Unfälle mit Personenschaden registriert als auf Landstraßen oder Autobahnen. Jedoch kamen mehr als 2/3 aller tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer auf Landstraßen ums Leben.⁶ Im Jahr 2001 wurden 1 726 Verkehrsteilnehmer innerorts, 4 481 auf Landstraßen und 770 auf Autobahnen getötet.

Im Jahr 2000 verunglückten je 1 Mio. Einwohner 91 Verkehrsteilnehmer tödlich. Im Jahr 2001 sank diese Zahl auf 85. Insgesamt wurden dabei mehr Männer als Frauen im Straßenverkehr getötet.

⁶ Siehe hierzu auch Kapitel 2.3.4.

Abbildung 1

Getötete und schwer verletzte Verkehrsteilnehmer je 1 Mrd. Fahrzeugkilometer

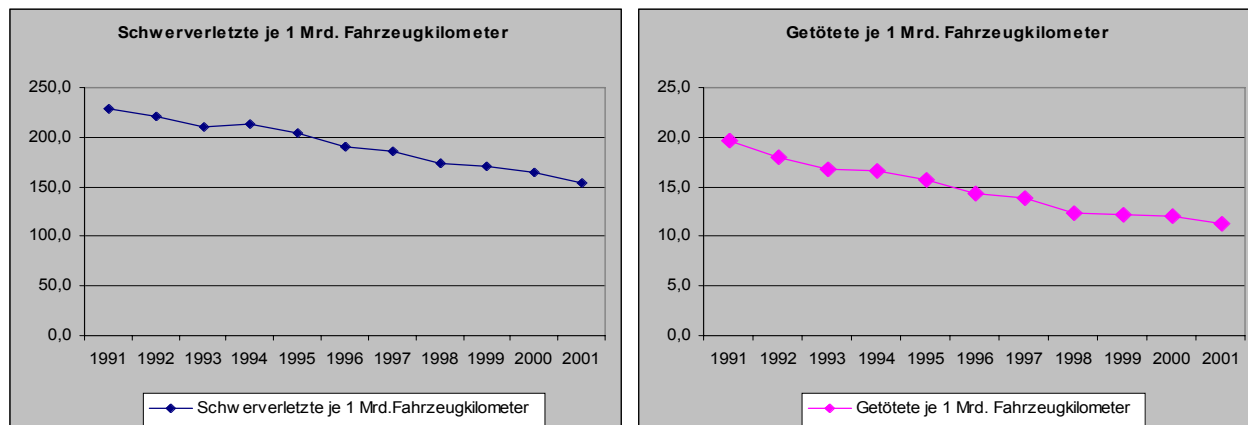


Abbildung 2

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Art der Verkehrsteilnahme

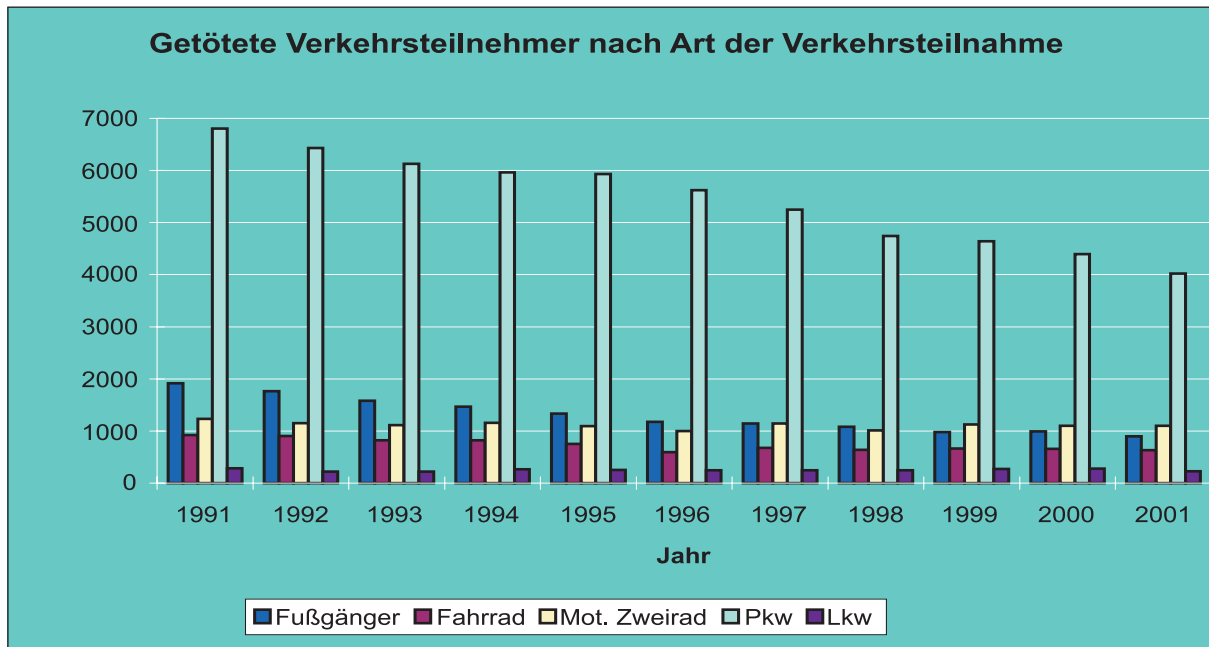
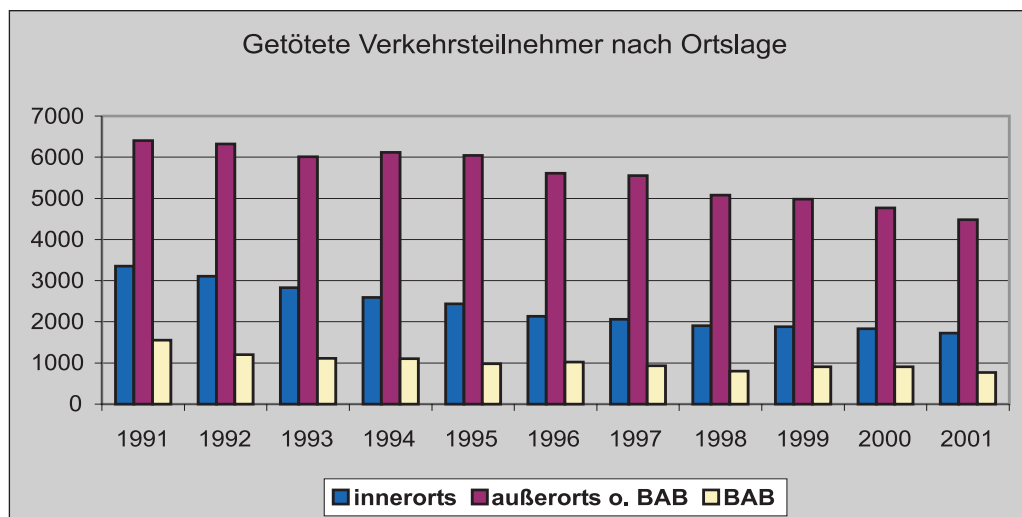


Abbildung 3

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Ortslage



Die Gruppe der jungen Verkehrsteilnehmer ist mit besonderen Verkehrssicherheitsproblemen verbunden. Im Jahr 2001 wurden bezogen auf 1 Mio. Einwohner zwischen 18 und 24 Jahren etwa 250 Menschen dieser Altersgruppe im Straßenverkehr getötet, am häufigsten als Insassen von Pkws.⁷

Während die Zahl der als Pkw-Insassen verunglückten Kinder seit 1991 nur um etwa 8,4 % auf 15 185 zurückgegangen ist, hat sich die Zahl der in Pkw zu Tode gekommenen Kinder halbiert. 2001 starben 93 Kinder unter 15 Jahren als Pkw-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen. Auch die Zahl der schwer verletzten Kinder ist in den letzten zehn Jahren um mehr als 45 % auf 1 883 Schwerverletzte gesunken.

Zurückzuführen ist diese Entwicklung u. a. auf die vermehrte Nutzung von Rückhalteeinrichtungen. Bei der Sicherung von Kindern im Auto zeigen sich allerdings deutliche, altersabhängige Unterschiede:

- Kinder im Alter bis 5 Jahre werden fast immer durch Kinderrückhaltesysteme gesichert.
- Ältere Kinder werden dagegen seltener – im Jahr 2001 innerorts nur zu 59 % – durch Kinderrückhaltesysteme gesichert; allerdings haben weitere 34 % den Dreipunktgurt angelegt.⁸

⁷ Siehe hierzu auch Kapitel 2.3.2.

⁸ Weiteres zu Kinderunfällen im Straßenverkehr siehe auch Kapitel 2.3.1.

2.2 Unfallursachen

Relativ schwierig ist eine objektive Beschreibung der Unfallursachen. Für die Polizei steht bei der Unfallaufnahme das unmittelbar personenbezogene Fehlverhalten im Vordergrund. Erfasst werden auch allgemeine, unfallbegleitende Ursachen wie Straßenverhältnisse (z. B. Glätte) und Witterungseinflüsse (z. B. Sichtbehinderung durch Nebel).

Im Jahr 2001 wurden etwa 466 000 personenbezogene Unfallursachen registriert, die auf Fehlverhalten von Fahrzeugführern beruhen; mehr als 72 % dieses Fehlverhaltens wurde Pkw-Fahrern angelastet.

Innerorts dominieren Fehlverhalten beim Abbiegen, Wenden oder Anfahren sowie durch Vorfahrtsmissachtung. Außerorts ist vor allem nicht angepasste Geschwindigkeit eine häufige Unfallursache.

Einige personenbezogene Unfallursachen zeigen eine deutliche Altersabhängigkeit. Nicht angepasste Geschwindigkeit, Abstandsfehler oder Fehler beim Überholen sind überdurchschnittlich häufig bei jüngeren Fahrern anzutreffen, während Abbiegefehler oder Vorfahrtsmissachtung mit steigendem Alter deutlich zunehmen.

Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer wurde innerorts häufiger beanstandet als außerhalb geschlossener Ortschaften. Bei Alkoholunfällen auf Landstraßen starben jedoch mehr Menschen als im Innerortsverkehr (647 in 2000; 569 in 2001).

Tabelle 2

Ausgewählte Unfallursachen im Berichtszeitraum

Ausgewählte Unfallursachen (bei Unfällen mit Personenschaden)		2000		2001	
		innerorts	außerorts	innerorts	außerorts
Personenbezogene Ursachen	Abbiegen/Wenden/Anfahren	57 735	10 848	56 404	10 787
	Vorfahrt-Missachtung	51 096	18 122	49 587	17 348
	Abstand	37 296	19 116	37 146	18 594
	Geschwindigkeit	34 072	54 085	33 535	55 253
	Fehlverhalten der Fußgänger	24 458	2 341	23 055	2 102
	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	17 974	1 001	17 805	993
	Alkoholeinfluss beim Fahrzeugführer	15 038	10 353	14 125	9 739
	Überholen	6 946	13 233	6 666	12 077
Allgemeine Unfallursachen	Straßenverhältnisse (Glätte u. Ä.)	8 555	12 166	9 980	15 291
	Witterungsverhältnisse (Sichtbehinderung u. Ä.)	1 427	1 668	1 531	1 749

Ein bekanntes Unfallproblem auf Landstraßen stellen so genannte „Baumunfälle“ dar. Im Berichtszeitraum betrug die Anzahl der bei Baumunfällen auf Landstraßen getöteten Verkehrsteilnehmer jeweils rund 1 400. Die Anzahl der dabei schwer verletzten Verkehrsteilnehmer lag im Jahr 2000 bei rund 8 900 und im Jahr 2001 bei etwa 8 400.

2.3 Prioritätsbezogene Betrachtungen zum Unfallgeschehen

2.3.1 Schwächere Verkehrsteilnehmer

Zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören Kinder und ältere Menschen, aber auch Fußgänger, Radfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder. Diese sind einem besonderen Risiko ausgesetzt:

So wurden im Jahr 2000 von 1 011 bei Fußgängerunfällen getöteten Verkehrsteilnehmern insgesamt 993 Fußgänger tödlich verletzt. War also ein Fußgänger bei einem Unfall mit Getöteten beteiligt, so war er in 98 von 100 Fällen selbst das Todesopfer. Unter den 676 bei Fahrradunfällen getöteten Verkehrsteilnehmern waren 659 Fahrer und Mitfahrer von Fahrrädern. Dies entspricht einem Wert von mehr als 97 %. Bei Fahrern und Mitfahrern von motorisierten Zweirädern liegt dieser Wert bei 93 %. Deshalb muss der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer vorrangig verbessert werden.

Im Jahr 2000 verunglückten insgesamt:

- 45 381 Kinder unter 15 Jahre, darunter 240 Getötete und 9 149 Schwerverletzte,
- 37 638 ältere Menschen (65 Jahre und älter), darunter 1 311 Getötete und 10 842 Schwerverletzte sowie
- 172 990 schwächere Verkehrsteilnehmer.

Unter den 39 108 verunglückten Fußgängern waren 69 getötete Kinder und 433 getötete ältere Menschen. Unter den 73 397 verunglückten Fahrradfahrern waren 55 getötete Kinder und 265 getötete ältere Menschen.

Im gleichen Jahr verunglückten 60 485 motorisierte Zweiradfahrer (einschließlich Mitfahrer), davon wurden 1 102 getötet und 17 579 schwer verletzt. Das Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist für die Benutzer motorisierter Zweiräder siebenmal größer als für die übrigen motorisierten Verkehrsteilnehmer. Auch aus diesem Grunde steht das BMVBW der Einführung von Tagesfahrlicht für alle Kraftfahrzeuge reserviert gegenüber.

2.3.2 Junge Fahrer

Im Jahr 2000 wurden 1 410 junge Pkw-Fahrer im Alter von 18 bis 25 Jahren getötet und 17 179 schwer verletzt; insgesamt verunglückten 88 512 Personen dieser Altersklasse in Pkws. Bei Straßenverkehrsunfällen, die von jungen Pkw-Fahrern verursacht wurden, starben im Jahr 2000 1 834 Menschen; 23 483 Verkehrsteilnehmer wurden schwer verletzt.

Unfallbeteiligte junge Pkw-Fahrer tragen häufig die Hauptschuld an einem Unfall mit Personenschaden. Im Jahr 2000 wurden fast 63 % von ihnen als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft. Den höchsten Hauptverursacheranteil hatten hierbei die männlichen jungen Fahrer.

Die häufigste Unfallursache, die die Polizei den jungen Pkw-Fahrern anlastete, war die „nicht angepasste Geschwindigkeit“. Etwa 23 % der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe fahren zu schnell.

Abbildung 4

Anzahl getöteter Fußgänger und Fahrradfahrer nach Altersklassen

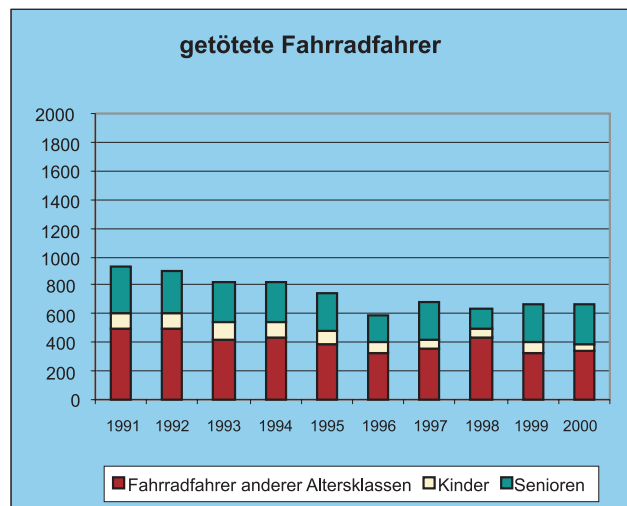
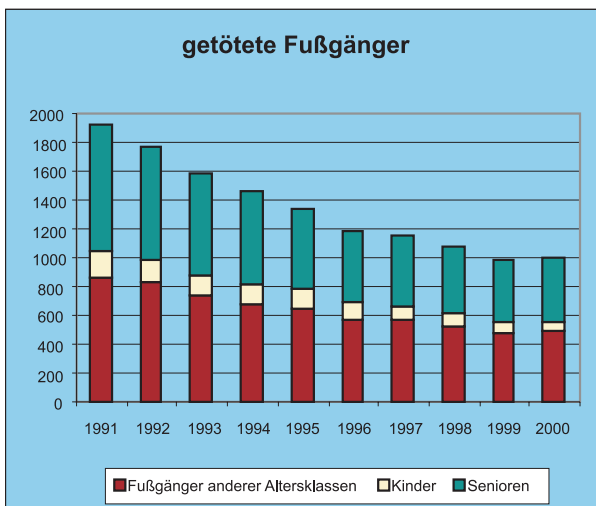
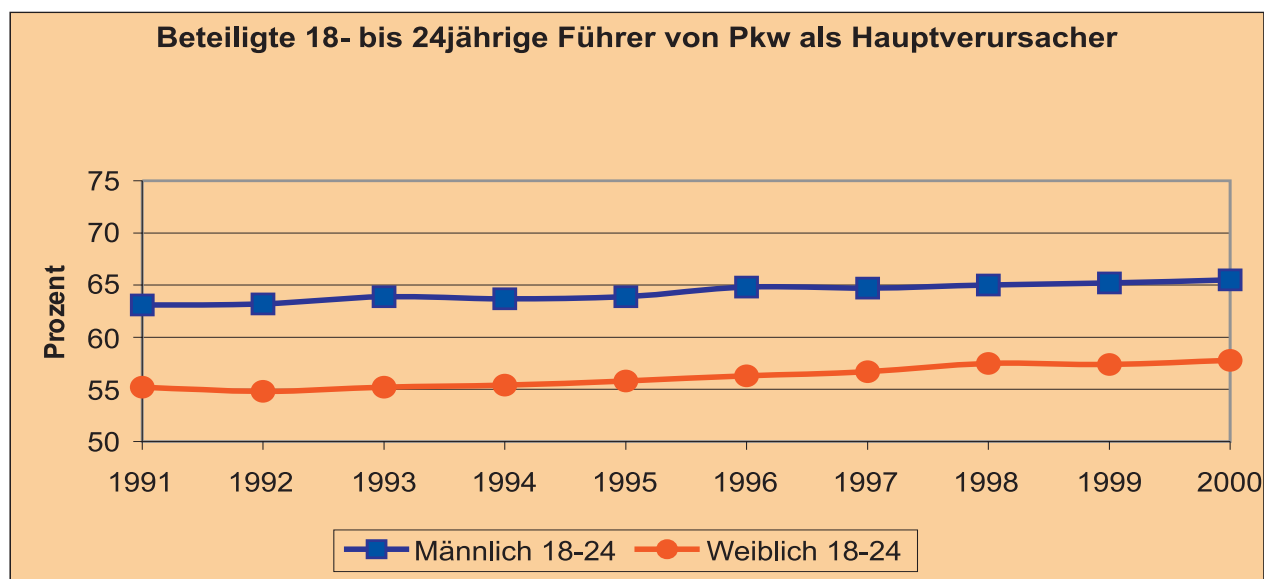


Abbildung 5

Junge Fahrer als Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden**2.3.3 Schwere Nutzfahrzeuge**

Im Jahr 2000 wurden 43 715 Unfälle mit Personenschaden mit 60 742 verunglückten Personen registriert, bei denen mindestens ein Güterkraftfahrzeug beteiligt war. Dies entspricht einem Anteil von nur 11 % aller Unfälle mit Personenschaden. Hierbei wurden 1 696 Verkehrsteilnehmer getötet, was einem Anteil von 22,6 % aller tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer entspricht. Bei diesen Unfällen wurden 279 Fahrer und Mitfahrer getötet.

Schwere Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Masse von vielen Verkehrsteilnehmern als besonders bedrohlich empfunden. Im Jahr 2000 kamen bei Unfällen mit schweren Lkws, deren zulässiges Gesamtgewicht 12 t und mehr betrug, 874 Menschen ums Leben. Dies entspricht einem Anteil von 11,6 % aller Getöteten im Straßenverkehr.

2.3.4 Unfälle auf Landstraßen

Die günstige Entwicklung der Unfallzahlen, wie sie auf allen anderen Straßen zu verzeichnen ist, wurde auf Landstraßen bei weitem noch nicht erreicht. Hier liegt für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes und vor allem der Länder eine besondere Herausforderung. Unfälle auf Landstraßen sind zudem besonders folgenschwer:

- Nahezu zwei von drei im Straßenverkehr Getöteten waren Opfer von Unfällen auf Landstraßen.
- Im Jahr 2000 wurden 4 767 Personen bei Unfällen auf Landstraßen getötet und 46 489 Personen schwer

verletzt. Insgesamt verunglückten 167 845 Personen auf Landstraßen.

- Während innerorts auf 1 000 Unfälle mit Personenschaden 7 getötete Verkehrsteilnehmer kamen, lag der entsprechende Wert auf Landstraßen bei 43 Getöteten.

2.4 Straßenverkehrsunfälle in Europa

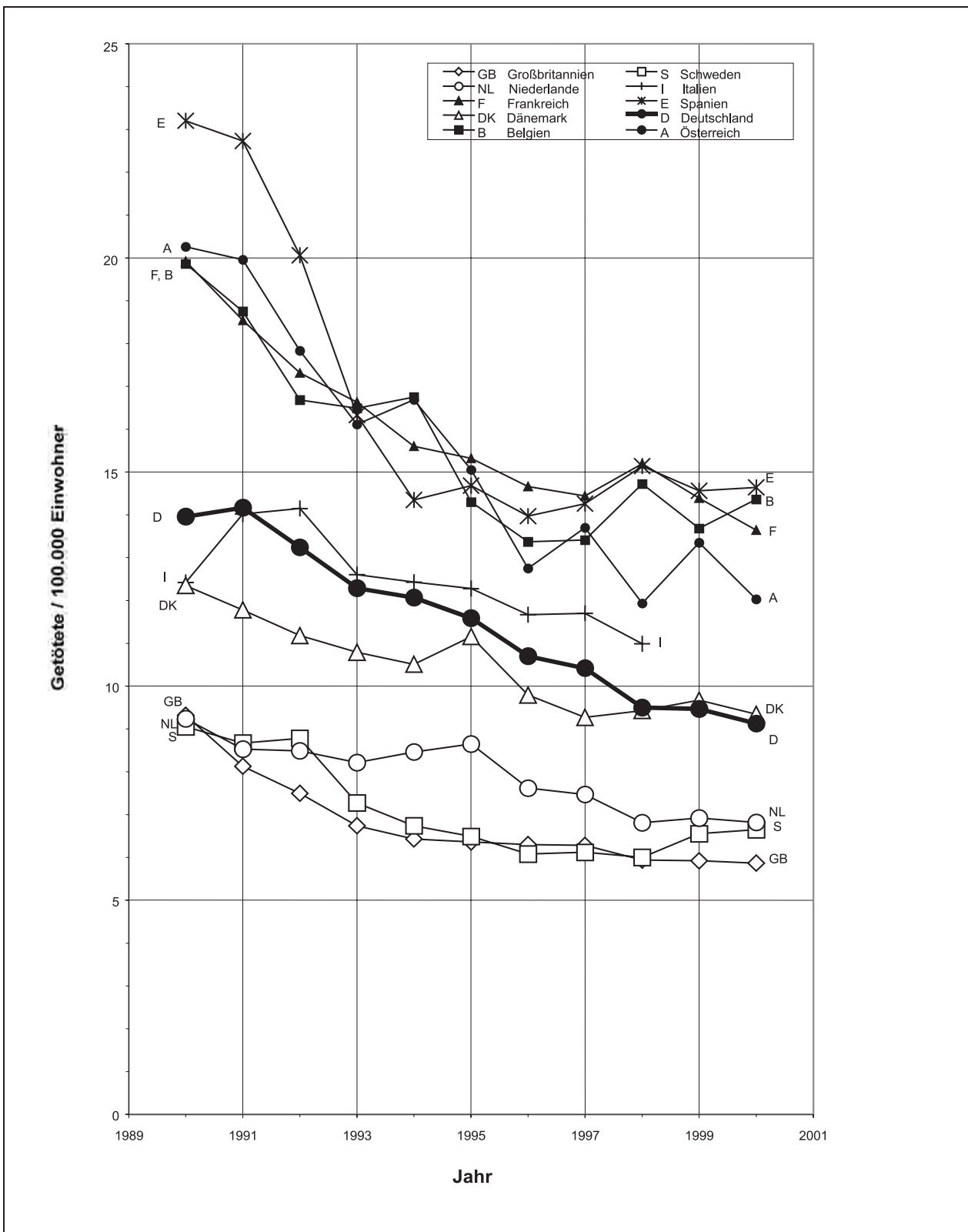
Vergleicht man die Verkehrssicherheit in Deutschland mit der anderer europäischer Länder, so ist für Deutschland eine kontinuierliche Verbesserung und insbesondere eine Annäherung an die traditionell erfolgreichen Länder wie Großbritannien, Schweden und die Niederlande zu verzeichnen.

Das bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist in Deutschland seit 1991 um fast 36 % auf etwa 9 Getötete je 100 000 Einwohner im Jahr 2000 gesunken. Im Vergleich dazu fielen die Rückgänge in Großbritannien (–28 %), Schweden (–23 %) und den Niederlanden (–20 %) weitaus geringer aus. In Schweden ist das Risiko nach 1998 sogar wieder gestiegen.

Das bevölkerungsbezogene Risiko der günstigsten europäischen Vergleichsländer liegt bei etwa 6 bis 7 Getöteten je 100 000 Einwohner. Belgien, Spanien, Frankreich und Österreich weisen dagegen etwa doppelt so hohe Risikowerte auf.

Abbildung 6

Getötete im Straßenverkehr pro 100 000 Einwohner (1990 bis 2000)



3 Maßnahmen im Berichtszeitraum 2000/2001

3.1 Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

Die aktive Verkehrssicherheitsarbeit erzielt in Deutschland seit vielen Jahren deutliche Erfolge. Trotz der starken Verkehrszunahme konnte die Zahl der Verkehrstoten von über 21 000 im Jahr 1970 auf 6 962 im Jahr 2001 gesenkt werden. Es bleibt ständiges Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr kontinuierlich weiter zu erhöhen. Messbare Erfolge werden aber künftig nur noch mit einem ganzen Bündel von Maßnahmen, einer deutlichen Zunahme des rücksichts- und verantwortungsvollen individuellen Verhaltens im Straßenverkehr und einer guten Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft und Verbänden zu erzielen sein.

3.1.1 Finanzielle Mittel

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen im Bundeshaushalt je Jahr 22 Mio. DM (11,25 Mio. Euro) zur Verfügung. Von diesen Finanzmitteln werden mehr als drei Viertel auf die Förderung von Maßnahmen und Programmen, die vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), der Deutschen Verkehrswacht (DVW) sowie anderen Verkehrssicherheitsorganisationen im Auftrag des BMVBW durchgeführt werden, erteilt.

Bundesfinanzhilfen für den ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von jährlich 3,28 Mrd. DM (ca. 1,68 Mrd. Euro) sowie die so genannten Regionalisierungsmittel an die Länder nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) in Höhe von 12,9 Mrd. DM (ca. 6,6 Mrd. Euro) im Jahr 2000 und rund 12,8 Mrd. DM (ca. 6,6 Mrd. Euro) im Jahr 2001 dienen mittelbar auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Auch intelligentes Verkehrsmanagement mit rechnergestützter Verkehrsbeeinflussung hat in der Vergangenheit zur Senkung der Unfallzahlen beigetragen. Allein in den Jahren 2000 und 2001 hat der Bund in Verkehrsbeeinflussungsanlagen an Autobahnen und Bundesfernstraßen insgesamt 73,3 Mio. Euro investiert.

29 Ortsumgehungen mit einer Länge von 136,9 km wurden im Jahr 2000 vollständig für den Verkehr freigegeben; der Bund investierte hier im Jahr 2000 rund 945 Mio. DM (483 Mio. Euro) und im Jahr 2001 wurden 30 Ortsumgehungen mit einem Investitionsvolumen von 941 Mio. DM (481 Mio. Euro) fertig gestellt.

In den Jahren 2000 und 2001 hat der Bund für die Beseitigung von Bahnübergängen der Deutschen Bahn AG an Bundesstraßen sowie für andere technische Sicherungen 62,9 Mio. DM (ca. 32,2 Mio. Euro) bzw. rund 92,7 Mio. DM (47,4 Mio. Euro) aufgewendet. In die Beseitigung von Kreuzungen zwischen Schienenwegen der DB AG und Wegen anderer Baulasträger sind 144,4 Mio. DM

(73,8 Mio. Euro) bzw. 119,7 Mio. DM (61,2 Mio. Euro) investiert worden.⁹

Für den Ausbau der Parkflächen von bewirtschafteten Autobahnrastanlagen (mit Tankstelle, Raststätte) standen im Berichtszeitraum im Rahmen eines besonderen Ausbauprogramms rund 82 Mio. DM (ca. 41,9 Mio. Euro) zusätzlich zur Verfügung. Der zügige Ausbau der Autobahnrastanlagen ist auch für die verstärkten Bemühungen, die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen der Berufskraftfahrer zu erreichen, von Bedeutung.

Der Straßenbetriebsdienst trägt täglich durch regelmäßige Kontrollfahrten, Beseitigung von gefährlichen Gegenständen auf den Fahrbahnen, Freihalten der Sicht auf Verkehrszeichen und Beschilderung und viele andere sicherheitsrelevante Tätigkeiten zur Sicherheit auf den Straßen bei. Ein besonders hoher Beitrag wird jährlich im Winterdienst durch die Beseitigung von Schnee- und Eisglätte geleistet. Für die zahlreichen Aufgaben des Betriebsdienstes auf den Bundesfernstraßen wurden im Jahre 2000 insgesamt rund 1 700 Mio. DM (ca. 870 Mio. Euro) und im Jahre 2001 insgesamt rund 1 660 Mio. DM (ca. 850 Mio. Euro) bereitgestellt.

3.1.2 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Die mit Haushaltsmitteln des BMVBW finanzierten Maßnahmen und Programme der Verkehrserziehung und -aufklärung vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und der Deutschen Verkehrswacht (DVW) für Kinder, Senioren, Radfahrer sowie junge Fahrerinnen und Fahrer wurden im Berichtszeitraum optimiert.

Das BMVBW hat das am 15. Februar 2001 gestartete Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr mit einer breit angelegten Kampagne unter dem Motto „Gelassen läuft's“ verbunden. Bei dieser Kampagne stützt sich das Ministerium auf empirische Befunde, die dringend nahe legen, vor allem für eine Verbesserung des allgemeinen Klimas im Straßenverkehr zu werben. Das BMVBW hat eine Zunahme an Aggressivität, Hektik und Geltungsdrang auf unseren Straßen registriert, die eine akute Gefährdung besonders der schwächeren Verkehrsteilnehmer zur Folge haben. Dies wird zu einer Neuorientierung in der Verkehrssicherheitsarbeit führen müssen.

Neben zahlreichen Aktivitäten, – wie z. B. technische Verbesserungen und verkehrsregelnde Maßnahmen – gilt es, durch eine breit in unserer Gesellschaft wirkende Kampagne ein neues attraktives Leitbild für das Verhalten im Verkehr zu setzen. Ein Klimawechsel auf deutschen Straßen gehört zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit.

Selbstverantwortung, Souveränität und Gelassenheit sollen das neue Leitbild prägen. Diese Neuorientierung ist

⁹ Kostendrittel des Bundes zu Kreuzungen nach § 13.1 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG).

notwendig, weil man den genannten negativen Verhaltensweisen bei zunehmender Verkehrsdichte nicht allein durch ordnungs- und strukturpolitische Maßnahmen begegnen kann. Anders ausgedrückt: Wer auch angesichts des Verkehrswachstums mobil bleiben will, muss verstehen, dass Mobilität im Kopf beginnt.

Mit dem neuen Programm setzt das BMVBW zum einen auf ein neues Leitbild verantwortungsbewusster Mobilität und mehr Gelassenheit im Straßenverkehr und zum anderen auf ein Bündel von konkreten Einzelmaßnahmen für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen.

Die im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne parallel laufenden Plakataktionen (in Ballungsräumen und an den Autobahnen) und Anzeigenschaltungen (Publikumszeitschriften, Tageszeitungen) wurden Mitte März 2001 gestartet und erstreckten sich, um eine hohe Wahrnehmungsintensität zu erreichen, zeitlich kompakt über ein ganzes Jahr. Zielgruppe war die erwachsene Bevölkerung, die kreative Umsetzung der Kampagnenidee gewährleistet den Zugang zu den vom Thema jeweils unterschiedlich betroffenen Bevölkerungs- und Altersgruppen. Diese klassischen Medien wurden eingebettet in zahlreiche Begleitaktivitäten, welche über den vorstehend genannten Schaltzeitraum hinaus gemeinsam mit Partnern aus allen gesellschaftlichen Bereichen für eine breite öffentliche und nachhaltige Durchsetzungskraft des inhaltlichen Anliegens sorgten. Um eine optimale Wirkung und Aufmerksamkeit zu erzielen, wurde die Kampagne mit den Aktivitäten des DVR und der DVW verzahnt und damit eine deutliche Breitenwirkung erreicht.

Die Wirkung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen ist in der Gesamtschau der vom BMVBW im Verkehrssicherheitsbereich angestoßenen Aktivitäten zu sehen. Die begleitende, unabhängige Evaluation zur Rezeption der Öffentlichkeitsarbeit im Verkehrssicherheitsbereich belegt, dass die Kampagne mit Blick auf das vom BMVBW aufgegriffene Thema einer Verbesserung des Verkehrsklimas in der breiten Öffentlichkeit auf hohe Akzeptanz stößt und auch in der Verhaltensreflexion bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern ihre Wirkung zeigt und damit einen Beitrag für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen leistet.

3.1.3 Verkehrsrecht

Alkohol im Straßenverkehr stellt nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Durch eine am 1. April 2001 in Kraft getretene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes werden die Rechtsfolgen der bisherigen 0,8-Promillegrenze bereits ab 0,5 Promille angewendet, sodass ab 0,5 Promille eine Geldbuße von 250 Euro (500 DM) und ein Fahrverbot von einem Monat verhängt wird; außerdem erfolgt eine Eintragung von 4 Punkten im Verkehrszentralregister. Die Gesetzesänderung war erforderlich, um der Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss durch eine angemessene Geldbuße und die Verhängung eines Fahrverbots Rechnung zu tragen. Diese Neuregelung ist ein deutliches Signal, um dem Kraftfahrer die Bedeutung und Gefährlichkeit des Fahrens unter Alkoholeinfluss klar vor Augen zu führen. Das Nebeneinander der 0,5- und 0,8-Promillegrenze wurde damit beseitigt und eine für den Bürger verständlichere Regelung eingeführt.

Im Zentrum der verhaltensrechtlichen Neuregelungen stehen die 33. und die 35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und die Überarbeitung der mit den Vorschriften korrespondierenden Allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die sich an die für den Verwaltungsvollzug zuständigen Behörden richten:

- Einen Schwerpunkt der 33. Änderungsverordnung vom 11. Dezember 2000, die zum 1. Februar 2001 in Kraft getreten ist, stellt die Neuregelung der Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften dar. Damit wurde die Möglichkeit, abseits der Hauptverkehrsstraßen Tempo 30-Zonen einzurichten, wesentlich erleichtert und dem Wunsch der Gemeinden nach Reduzierung des bislang hohen Anforderungsniveaus für die Einrichtung solcher Zonen Rechnung getragen. Zugleich wurden im Interesse der Verkehrs- und Rechtssicherheit eindeutige Anforderungen an die Straßen, die von der Zonen-Anordnung umfasst werden können, geregelt.

Einen weiteren Schwerpunkt der Novelle bildet das Verbot der Benutzung eines Mobiltelefons ohne Freisprecheinrichtung durch den Fahrzeugführer. Das Verbot gilt bei laufendem Motor auch für den Fall des Fahrzeugstillstands.

Schließlich ist auf die neue Vorschrift zum Verhalten in bestimmten Kreisverkehren und die Einführung der „blauen Ronde mit drei gekrümmten weißen Pfeilen entgegen dem Uhrzeigersinn“ als neues Vorschriftzeichen für den Kreisverkehr zu erwähnen. Die Kombination des neuen Zeichens 215 (Kreisverkehr) mit dem Zeichen 205 (Vorfahrt gewähren!) an allen Einmündungen des Kreisverkehrs zeigt die Geltung besonderer Verkehrsregeln für den Kreisverkehr an.

Im Zuge dieser Verordnung und der damit zusammenhängenden Änderung des Verwarnungsgeldkatalogs vom 26. Januar 2001 wurden u. a. Sanktionsregelungen für Zuwiderhandlungen gegen die neuen Vorschriften über den Kreisverkehr sowie das Handyverbot aufgestellt.

Einen Schwerpunkt der 35. Änderungsverordnung vom 14. Dezember 2001, die im Wesentlichen zum 1. Januar 2002 in Kraft getreten ist, bildet die Vorschrift, wonach die Benutzung oder das betriebsbereite Mitführen von Geräten, die dafür bestimmt sind, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen anzuzeigen oder zu stören, untersagt ist. Dazu zählen insbesondere die Radarwarn- oder Laserstörgeräte, aber auch Geräte, die einen vergleichbaren Effekt erreichen. Ein Verstoß gegen das Verbot ist seit dem 1. März 2002 mit einem Bußgeld von 75 Euro geahndet. Zugleich werden 4 Punkte im Verkehrszentralregister eingetragen. Damit wird ein weiterer Beitrag zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsverstößen, die nach wie vor zu den Hauptunfallursachen zählen, geleistet.

Auf Wunsch der Länder wurden für die „temporäre Benutzung von Seitenstreifen als Fahrstreifen auf Autobahnen“ neue Verkehrszeichen und Verhaltens-

regeln eingeführt. Nur bei Anordnung des neuen Verkehrszeichens 223.1 sind Seitenstreifen wie ein rechter Fahrstreifen zu benutzen. Damit kann in Zeiten der Spitzenbelastung auf Autobahnen der Seitenstreifen als zusätzlicher Fahrstreifen freigegeben werden. Dies kann, obwohl Seitenstreifen als solche grundsätzlich unverzichtbarer Bestandteil einer Autobahnen sind, helfen, Staus und staubedingte Unfälle zu verringern.

In den Berichtszeitraum fallen zudem die Bemühungen, das Sanktionsinstrumentarium zur besseren Bekämpfung unfallträchtiger Verkehrsverstöße effektiver nutzen zu können. Zu nennen sind die Verordnung zur Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung und der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 25. Februar 2000 sowie die damit zusammenhängende Änderung des Verwarnungsgeldkatalogs vom 28. Februar 2000. Deren Schwerpunkt ist die deutliche Verschärfung der Sanktionen für extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen. Erhöht wurden im Hinblick auf deren besondere Gefährlichkeit Bußgelder und Dauer des Fahrverbotes bei Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit Pkw um mehr als 50 km/h und mit Lkw um mehr als 40 km/h. Außerdem wurden die Verwarnungsgelder für Verstöße der Radfahrer durchgängig von 10 DM (heute 5 Euro) auf 20 DM (heute 10 Euro), bei besonders bedeutsamen Zuwiderhandlungen auf 30 DM (heute 15 Euro) angehoben und vorgesehen, dass sich die Verursachung konkreter Folgen (Behinderung, Gefährdung und Sachbeschädigung) in erhöhten Verwarnungsgeldern niederschlägt.

Weitere punktuelle Änderungen betrafen die Erhöhung des Verwarnungsgeldes für das Abbiegen und Wenden über durchgezogene Linien, die mangelnde Ladungssicherung sowie die rechtswidrige Benutzung der Busspur. Eine reduzierte Punktebewertung wurde für Fälle der Fahrerflucht im ruhenden Verkehr vorgesehen, wenn nur geringer Sachschaden entstanden ist, der Täter sich innerhalb von 24 Stunden nachträglich meldet und das Gericht von Strafe absieht oder die Strafe mildert. Hiermit wurde das Punktesystem an die zuvor im Strafrecht vorgenommenen Änderungen angepasst.

Mit der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 13. November 2001 sind die Sanktionsvorschriften vereinfacht und auf den Euro umgestellt worden. Während bis dahin mit dem Bußgeldkatalog¹⁰ einerseits und dem Verwarnungsgeldkatalog¹¹ andererseits zwei Regelwerke bestanden, enthält die neue Bußgeldkatalog-Verordnung sämtliche Regelsanktionen.¹² Die Verkehrsteilnehmer können sich somit über die bundesweit geltenden Ahndungsregeln nunmehr in einem einzigen Regelwerk informieren. Die im Zusammenhang mit der Einführung des Euro erforderlich gewordene Glättung der Beträge erfolgte im Wege der Abrundung. Die Bußgeldkatalog-Verordnung wurde in das Internetangebot des BMVBW aufgenommen, um

auch auf diese Weise die Informationen über den Zusammenhang von Verkehrssicherheit und Ahndung von Verkehrsverstößen zu verbessern.

Angesichts der in den vergangenen Jahren ständig gestiegenen Zahl von Inlineskatern (zuletzt ca. 12 Mio. Besitzer von Inlineskates) im öffentlichen Verkehrsraum wurde im Berichtszeitraum schließlich die Frage der rechtlichen Einordnung dieser Verkehrsteilnahme diskutiert. Die Diskussionen verliefen anfänglich kontrovers. Vor allem in der Literatur wurde die Auffassung vertreten, dass Inlineskates wegen der mit ihnen erzielbaren Geschwindigkeiten und ihrer mit Fahrrädern vergleichbaren Funktionalität nicht als „besondere Fortbewegungsmittel“ im Sinne des § 24 StVO, sondern als „Fahrzeuge“ eingestuft werden müssten.

Untersuchungen haben bestätigt, dass die von der Bundesregierung im Einvernehmen mit den Ländern vertretene Zuordnung der Inlineskater zu den „besonderen Fortbewegungsmitteln“ und damit zum Fußgängerverkehr im Interesse aller Verkehrsteilnehmer grundsätzlich richtig ist und daher davon nicht abgewichen werden sollte. Denn anders als das Radfahren ist das Skaten weniger eine Form der alltäglichen Verkehrsteilnahme, sondern vorwiegend Freizeitsport.

Seit dem 1. Juli 2001 sind die Berufszugangsverordnungen für den Straßengüter- und -personenverkehr (PBZugV) vom 15. Juni 2000 vollständig in Kraft getreten. Mit diesen Verordnungen wird die Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstiger Befähigungsnachweise für die Beförderung von Personen im Straßenverkehr in deutsches Recht übernommen. Die Verordnungen setzen Maßstäbe für die Beurteilung der persönlichen Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers. Durch Abschluss einer Fachkundeprüfung sind die notwendigen Kenntnisse und Befähigungen nachzuweisen. Im Rahmen der Fachkundeprüfung werden auch Aspekte der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes behandelt.

Des Weiteren ist am 1. August 2001 die Verordnung über die Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin (Berufskraftfahrer-Ausbildungsverordnung – BKV) in Kraft getreten. Im Rahmen der Ausbildung werden gleichfalls Kenntnisse vermittelt, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beitragen.

3.1.4 Fahrzeugtechnik

Auf dem Gebiet des Baus und der Ausrüstung von Fahrzeugen 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. Dies gilt ins-

¹⁰ Enthielt die Bußgeldregelsätze ab 80 DM sowie Regelfahrverbote.

¹¹ Enthielt die Verwarnungsgeldregelsätze bis 75 DM.

¹² Verwarnungsgeldregelsätze, Bußgeldregelsätze und Regelfahrverbote.

besondere für die Arbeiten zur Harmonisierung der kraftfahrtechnischen Vorschriften für Fahrzeuge zur Personen- und Güterbeförderung, für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, Krafträder und zugehörige Teile im Rahmen der EU.

Bei der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE) ist am 25. August 2000 ein weiteres Übereinkommen („Parallelübereinkommen“) in Kraft getreten. Ziel ist, auf der Grundlage global harmonisierter fahrzeugtechnischer Vorschriften, die die Vertragsparteien im Genehmigungsverfahren für Fahrzeuge, Teile und Ausrüstungsgegenstände zugrunde legen können, ein hohes Niveau an Sicherheit, Umweltschutz, Energieeffizienz und Diebstahlsicherheit zu erreichen. Neben den USA, Japan und der Europäischen Gemeinschaft (EG) ist auch Deutschland Vertragspartei des Übereinkommens.

Die nationalen Vorschriften werden dem EG-Recht schrittweise angepasst. Darüber hinaus sind im Rahmen der ECE über 110 Regelungen mit vereinheitlichten Vorschriften für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie zugehörige Teile verabschiedet worden, von denen in Deutschland über 100 Regelungen angewandt werden.

Um die Insassen von Pkws und leichten Nutzfahrzeugen sowie Radfahrer bei Zusammenstößen mit schweren Lkws besser zu schützen, wurden die Vorschriften der ECE-Regelung Nr. 93 (Vorderer Unterfahrschutz) als Richtlinie 2000/40/EG in verbindliches EG-Recht sowie in nationales Recht übernommen. Die Richtlinie schreibt ab dem 10. August 2003 europaweit obligatorisch für alle Lkws über 3,5 t die Ausrüstung mit einem vorderen Unterfahrschutz vor.

Die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen in der EU ist durch die Richtlinie 96/96/EG vorgegeben. Danach sind bereits die Zeitabstände für die Untersuchung von Kraftomnibussen, Taxen, Krankenkraftwagen, Pkws sowie Nutzfahrzeugen vorgeschrieben. Eine Einbeziehung von Motorrädern, Motorcaravans und Wohnwagen in die Überwachung, die in allen Staaten der EU gelten soll, wurde von deutscher Seite vorgeschlagen. Die Bundesregierung setzt sich weiterhin 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.

In die Richtlinie 74/60/EWG (Innenausstattung der Kraftfahrzeuge) wurden mit der Änderungsrichtlinie 2000/4/EG Vorschriften für Scheiben mit elektrischen Fensterhebern aufgenommen, damit insbesondere Kinder beim Schließen dieser Scheiben nicht mehr gefährdet werden können. Ähnliche Bestimmungen wurden für elektrisch betriebene Schiebedächer und Trennwände eingeführt.

Zur Verbesserung der passiven Sicherheit von Reisebussen wurden bereits in den vergangenen Jahren mehrere verschärfte EG-Richtlinien in nationale Vorschriften

übernommen.¹³ Seit dem 1. Oktober 2001 müssen jetzt auch alle erstmals in den Verkehr kommenden Reisebusse bis 3,5 t mit Automatik-Dreipunkt-Gurten ausgerüstet sein. Weiterhin wurde die EG-Richtlinie 2001/85/EG verabschiedet, die umfassende Bestimmungen enthält, um die Sicherheit der Fahrgäste von Bussen zu gewährleisten und die Zugänglichkeit dieser Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität zu verbessern.

Die Europäische Kommission bereitet zurzeit umfassende Vorschriften zum Fußgängerschutz vor. An den vorbereitenden Arbeiten war Deutschland maßgeblich beteiligt. Inhalt der neuen Vorschriften ist die Festlegung von Anforderungen an den Frontbereich von Pkws und Geländefahrzeugen mit dem Ziel einer „fußgängerfreundlicheren“ Gestaltung der Fahrzeugfront. Hierdurch soll die Zahl der Verkehrstopfer unter den schwächeren Verkehrsteilnehmern (Fußgänger und Radfahrer, insbesondere Kinder) weiter gesenkt sowie Verletzungen vermindert werden.

Auf Vorschlag des europäischen Verbandes der Automobilhersteller (ACEA) wird bei der Kommission zurzeit in Erwägung gezogen, die Anforderungen zum Fußgängerschutz nicht in einer verbindlichen Richtlinie, sondern im Wege einer freiwilligen Vereinbarung zwischen Automobilindustrie und Kommission zu regeln. Die Kommission will nach der noch ausstehenden Stellungnahme des Europäischen Parlaments ihre Entscheidung zur Form der Vorschrift – Richtlinie oder Selbstverpflichtung der Automobilindustrie – bekannt geben.¹⁴ Der ebenfalls mit der Selbstverpflichtung befasste Rat hat im November 2001 diesen Weg grundsätzlich, jedoch mit Veränderungen gutgeheißen.

Die Bundesregierung begrüßt die Bereitschaft der europäischen Automobilindustrie, die Frontpartien der Kraftfahrzeuge in Zukunft weniger aggressiv zu gestalten, hat bisher jedoch den Erlass einer verbindlichen Richtlinie befürwortet. Wenn sich aber auf dem Wege der Selbstverpflichtung der Industrie schneller und ebenso gute Ergebnisse erzielen lassen wie durch eine Richtlinie, wird die Bundesregierung diesen Weg mitgehen.

Der in der Selbstverpflichtung enthaltene Verzicht auf starre Frontschutzbügel an Kfz bis 2,5 t ist allerdings nicht ausreichend, da hiermit viele große Geländewagen (bis über 3 t) nicht erfasst würden. Außerdem blieben die über den freien Zubehörmarkt vertriebenen Nachrüstteile unberücksichtigt.

Die Bundesregierung tritt daher für die kurzfristige Einführung zusätzlicher verbindlicher Vorschriften für Frontschutzbügel an Neufahrzeugen sowie als Nachrüstteile ein, und zwar für alle Pkws. Dies könnte durch eine ent-

¹³ Danach müssen bereits 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.

¹⁴ Bei Redaktionsschluss war bekannt, dass die Stellungnahme des Europäischen Parlaments Mitte des Jahres 2002 vorliegen soll.

sprechende Ergänzung der Richtlinie 74/483/EWG über vorstehende Außenkanten durch den Anpassungsausschuss schnell geschehen. Aufgrund des anhaltenden Drängens der Bundesregierung hat die Europäische Kommission zugesichert, so bald wie möglich einen entsprechenden Vorschlag zur Anpassung der Richtlinie über vorstehende Außenkanten vorzulegen.

Um die Europäische Kommission in ihren Überlegungen zur baldigen Vorlage ihres Richtlinienvorschlages zu unterstützen, bereitet die Bundesregierung ein nationales Verbot gefährlicher Frontschutzbügel aus Metall vor. Der Verordnungsentwurf muss gemäß dem vorgeschriebenen Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften bei der Europäischen Kommission notifiziert werden.¹⁵ Hierdurch werden Fristen in Gang gesetzt, innerhalb derer die Kommission reagieren muss. Erst nach Ablauf dieser Fristen – je nach Reaktion der Kommission 6 bis 18 Monate – kann die nationale Vorschrift erlassen werden.

Auf Anregung des BMVBW hat sich die Konferenz der Verkehrsabteilungsleiter der Länder (VALK) unter dem Vorsitz des Landes Nordrhein-Westfalen im September 2000 mit der „Verbesserung der Verkehrssicherheit bei der Schülerbeförderung“ befasst. Nordrhein-Westfalen berichtete über den Erfahrungsaustausch anlässlich der VALK im März 2001. In dem Bericht sind Empfehlungen für die Länder zu den Schwerpunkten „Verhalten im Schulbus“ und „Überqueren der Fahrbahn an Haltestellen“ enthalten. Der Bericht wurde von der VALK zur Kenntnis genommen.

3.1.5 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

An Landstraßen stellen Bäume am Fahrbahnrand ein ernstes Unfallpotenzial dar. Bei Vorrang der Verkehrssicherheit ist auch der Schutz von Bäumen ein hochrangiges Anliegen der Bundesregierung. Durch die im Jahr 2001 im Entwurf aufgestellten „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen“ soll gewährleistet werden, dass gefährliche Strecken erkannt und Unfallschwerpunkte entschärft werden. Alleine sollen jedoch in ihrem Bestand nicht gefährdet und dauerhaft erhalten werden. Neue Gefahrenpunkte sollen durch ausreichenden Abstand oder passive Schutzeinrichtungen vermieden werden.¹⁶

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 Verkehrsaufkommens unterliegen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten kommen auch vermehrt Kreisverkehrsplätze zum Einsatz. Durch die 33. Verordnung zur Änderung der StVO vom 11. Dezem-

ber 2000 ist der zunehmenden Bedeutung von Kreisverkehren auch im Straßenverkehrsrecht Rechnung getragen worden.

Passive Schutzeinrichtungen an Straßen wie z. B. Schutzplanken, Betonschutzwände und Anpralldämpfer mindern die Verletzungsschwere bei Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn. Die für den Einsatz maßgebenden „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeugrückhaltesysteme“ werden den europäischen Normen derzeit angepasst.

Baustellen an Bundesautobahnen sind zur Substanzerhaltung und zum Ausbau des Autobahnnetzes erforderlich.¹⁷ Um die Behinderungen und damit auch die Unfallgefahr in Baustellenbereichen für die Autofahrer auf das absolut notwendige Maß zu beschränken, koordiniert der Bund mit den Ländern die längerfristigen Bauarbeiten¹⁸ im Rahmen der Baubetriebsplanung. Ziel ist die Minimierung der Anzahl der Baustellen an Strecken mit starker Belastung in der Hauptreisezeit – insbesondere an staufgefährdeten Abschnitten¹⁹ – und die Vermeidung von Baustellenhäufungen vor allem auf parallelen Strecken. In Zusammenarbeit mit den Obersten Straßenbaubehörden der Länder wurde der Öffentlichkeit im Internet ein bundesweites Baustelleninformationssystem zur Verfügung gestellt. Die Kraftfahrer haben damit die Möglichkeit, sich frühzeitig über Autobahnbaustellen zu informieren, situationsbedingt Reiseweg und Reisezeit zu wählen oder auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen und so mit einem angepassten Verkehrsverhalten Unfallgefahren zu vermeiden.

Zur Verbesserung der Eindeutigkeit der Wegweisung sind die in der Straßenverkehrsordnung festgeschriebenen Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB) sowie die Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA) neu gefasst worden.²⁰ Der Erfolg wird maßgeblich von der konsequenten Anwendung der Richtlinien abhängen.

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sieht ebenfalls vor, die Straßenoberflächen griffig und geräuscharm zu gestalten. Bautechnisches Ziel dieser Maßnahme ist die Realisierung eines gleich bleibenden oder steigenden Griffigkeitsniveaus im Netz durch die verbesserte Möglichkeit, vor Ort messwert- und zeitbezogen früher auf niedrige Griffigkeitsmesswerte zu reagieren.

Es wurden bereits folgende Regelwerke während des Berichtszeitraumes eingeführt und bekannt gemacht:

- Merkblatt für die Herstellung von Oberflächentexturen auf Fahrbahndecken aus Beton (MOB 2000);

¹⁵ Das Anhörungsverfahren wurde im Mai 2002 abgeschlossen.

¹⁶ Der Entwurf der Empfehlungen befand sich Ende Mai 2002 noch in der Abstimmung.

¹⁷ 40 % der Autobahnen in den alten Bundesländern sind mehr als 20 Jahre alt.

¹⁸ 14 Tage und mehr.

¹⁹ Umgekehrt sollen Baustellenaktivitäten an Strecken, an denen saisonale Verkehrsbelastungsrückgänge zu verzeichnen sind, entsprechend ausgeweitet werden.

²⁰ Aktuelle Verkehrssicherheitsaspekte der Wegweisung wurden hierbei berücksichtigt.

- Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für den Bau von Fahrbahndecken aus Asphalt (ZTV Asphalt-StB 2001) und Beton (ZTV Beton-StB 2001);
- Hinweise für die Herstellung von Gussasphaltdeckschichten mit lärmtechnisch verbesserten Eigenschaften (Ausgabe 2000).

Ein bautechnisches Ziel des Pavement-Management-Systems (PMS) besteht darin, durch eine netzweit optimierte Erhaltungsplanung auch bei den anderen sicherheitsrelevanten Oberflächenmerkmalen Ebenheit (inkl. Spurrinnen) und Oberflächensubstanz (Ausbrüche, Risse) das Qualitätsniveau bedarfsgerecht anzuheben. Die benötigten Daten für eine netzweit optimierte Erhaltungsplanung werden systematisch vervollständigt und genutzt.

In den vergangenen Jahren 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, wurde mit dem Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland von 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 km Radwege entlang der Bundesstraßen dazu bei, dass Radfahren sicherer wird.

In der öffentlichen Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über „Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs“²¹ am 24. Januar 2001 wurde mehrheitlich angeregt, dass unter Federführung des BMVBW ein „Nationaler Radverkehrsplan“ (NRVP) erstellt wird. Er soll den Stellenwert des Fahrrades im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden für eine dauerhafte und nachhaltige Mobilität erhöhen und insgesamt ein besseres Fahrradklima schaffen.²²

Auch die dauerhafte Einführung der Einbahnstraßenregelung und die Einrichtung von Tempo 30-Zonen dient der Förderung und Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs. 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 Bund-Länder-Arbeitskreis „Radverkehr“.

3.1.6 Telematik und Fahrerassistenzsysteme

Im Verkehr steht der Begriff „Telematik“ für Kommunikationstechnik in Verkehrsleit- und Informations-

systemen der verschiedenen Verkehrsträger. Die Systeme machen gleichzeitig die Infrastruktur effizienter und fördern durch Verknüpfung die Vorteile der einzelnen Verkehrsträger. Sie unterstützen damit die integrierte Verkehrspolitik der Bundesregierung. Hierzu gehören beispielsweise neben Verkehrsbeeinflussungsanlagen auch Informations- und Kommunikationsgeräte in Kraftfahrzeugen, die telematische Elemente nutzen, um den Fahrer bei der Erfüllung seiner Fahraufgaben zu unterstützen, wie z. B. Kfz-Navigationssysteme, die selbst jedoch eher den Fahrerassistenzsystemen zuzuordnen sind.

Die Bundesregierung hat für eine breite Einführung telematischer Anwendungen von Anfang an auf eine enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrspolitik, Industrie, Verkehrsträgern und dem Dienstleistungssektor gesetzt. Dabei wurden Rahmenbedingungen geschaffen, von denen hier 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 besonders hervorzuheben sind.

Durch die Einführung des Musters eines Straßenbenutzungsvertrages zur Mitbenutzung von Bundesfernstraßen und Brücken in der Unterhaltungslast des Bundes zum Bau und Betrieb von Verkehrsinformationssystemen im April 2000 wird es privatwirtschaftlichen Unternehmen ermöglicht, dem Verkehrsteilnehmer Verkehrstelematikdienste anzubieten. Durch gezielte und frühzeitige Information kann der Verkehrsteilnehmer sich auf die vor ihm liegende Verkehrssituation einstellen. Damit wird ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und zur effizienteren Nutzung des Fernstraßennetzes geleistet.

Gemeinsam mit den Rundfunkanstalten, den Straßen- und Polizeibehörden und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat das BMVBW die Verbreitung des so genannten RDS-TMC Verkehrsfunks (Radio Data System-Traffic Message Channel) weiter vorgebracht. TMC ermöglicht es dem Autofahrer, immer dann, wenn er es braucht, gezielt Verkehrsmeldungen für seine Bedürfnisse abzurufen. Auch dies hilft, Staus und Gefahrenstellen auszuweichen. In Deutschland werden die aktuellen Verkehrsmeldungen inzwischen über 12 Rundfunkanstalten in insgesamt 19 Programmen ausgestrahlt. Aber auch in vielen europäischen Ländern, wie Dänemark, Schweden, Finnland, Großbritannien, Belgien, den Niederlanden, Frankreich, Österreich und Portugal wird der digitale Verkehrskanal ausgestrahlt und kann in weiten Bereichen sogar in der Muttersprache gehört werden.

Informations- und Kommunikationssystemen in Kraftfahrzeugen kommt ein hoher Stellenwert zu. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und der Kapazität im Straßenverkehr, sie sorgen dafür, ihn effizienter, komfortabler und nicht zuletzt umweltfreundlicher zu gestalten. Zunehmende Bedeutung erlangen Zielführungs- und Navigationssysteme in Fahrzeugen. Im Jahr 1999 betrug die Anzahl dieser Geräte nur 200 000. Inzwischen sind nach den Angaben der Elektronikindustrie ca. 1,5 Mio. TMC-gestützte Navigationssysteme, die Meldungen über Verkehrsstörungen anzeigen und/oder

²¹ Bundestagsdrucksache 14/3445 vom 23. Mai 2000.

²² Der Nationale Radverkehrsplan wurde am 24. April 2002 der Öffentlichkeit vorgestellt.

bei der Routensuche berücksichtigen, in Betrieb. Es ist also eine enorme Steigerung der Anwendung zu konstatieren.

Mit der Positionsbestimmung via Satellit²³ und einer digitalen Straßenkarte berechnen Bordcomputer die zügigste Route. Das verringert unnötige Suchfahrten, baut Staus ab und verhindert Unfälle. Die Bundesregierung unterstützt deshalb nachhaltig die Entwicklung des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo.

Fahrerassistenzsysteme erlangen immer mehr Bedeutung, weil sie den Fahrer bei seiner Fahraufgabe erheblich unterstützen, ihm beispielsweise auch in kritischen Situationen derart assistieren, dass sie einem möglichen Fehlverhalten entgegenwirken und somit die Unfallhäufigkeit verringern können. Dabei spielen auch Fragen der Akzeptanz eine wesentliche Rolle, die u. a. Voraussetzung für die Annahme der Systeme, deren Durchsetzung am Markt und damit für den gewünschten Sicherheitsgewinn ist. Durch die Reduzierung der Unfallhäufigkeit tragen Fahrerassistenzsysteme auch zur Stauvermeidung und damit gleichzeitig zur Erhöhung der Mobilität der Bevölkerung bei.

Ausgehend davon, dass elektronischen Fahrerassistenzsystemen in Kraftfahrzeugen eine weiterhin wachsende Bedeutung zukommt, unterstützt die Bundesregierung die Einführung der den genannten Erfordernissen entsprechenden Systeme und deren Durchsetzung und Etablierung am Markt.

Beispiele dafür sind:

- Fahrzeuginterne Technologien
 - Fahrerassistenzsysteme zur Unterstützung der Fahraufgabe wie z. B. Anti-Blockier-System, Bremsassistent, automatische Abstandsregelung zur Reduzierung der Auffahrunfälle; Sensortechnik (Schlupfsensorik zur Feststellung des Reibwertes auf der Straße),
 - Fahrdynamikregelungen (z. B. Elektronisches Stabilitätsprogramm) zur Verhinderung des Ausbrechens und Schleuderns von Fahrzeugen,
 - Spurhalteassistenten/Sensorik zur Warnung des Fahrers vor kritischen Spurwechseln,
 - Systeme zur Sichtverbesserung (in Kurven mitschwenkende Scheinwerfer, Regensensoren für automatische Scheibenwischerbetätigung) sowie
 - Komfortsysteme für mehr „Konditionssicherheit“ (Automatikgetriebe, Klimatisierung).
- Technologien unter Nutzung telematischer Elemente
 - Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur (z. B. bei der Parkplatzsuche),

- automatischer Notruf verkürzt die Eintreffzeiten für den Rettungsdienst und verringert damit Verkehrsbehinderungen,
- Systeme zur Verkehrszeichenerkennung und Verkehrszeicheninformation bei Verknüpfung mit der Fahrgeschwindigkeit,
- Navigationssysteme mit Sprachinformation zur Reduzierung der Blickabwendezeiten.

Neben diesen sicherheitserhöhenden Anwendungen ist auch eine Reihe von Informations- und Kommunikationssystemen im Fahrzeug nutzbar, die nicht mit der Fahraufgabe in unmittelbarer Verbindung stehen, den Fahrer aber ablenken können und das Gefährdungspotenzial erhöhen, wie z. B. herkömmliche Internetnutzung, Fernsehen oder Erledigung von Büroaufgaben per Mobilfunk – Gleiches gilt für möglichen Missbrauch (z. B. Radarwarnsysteme). Es gilt, die sicherheitserhöhenden Elemente nachdrücklich zu unterstützen und abträglichen Entwicklungen konsequent entgegenzutreten.

Intelligentes Verkehrsmanagement mit rechnergestützter Verkehrsbeeinflussung hat in der Vergangenheit zur Senkung der Unfallzahlen beigetragen. Deshalb wurden auch im Berichtszeitraum weitere Teilstücke des Fernstraßennetzes damit ausgerüstet. Verkehrsbeeinflussungsanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf Bundesautobahnen. Situationsangepasste Wechselverkehrszeichen, die nur bei Bedarf steuernd eingesetzt werden, sind für die Verkehrsteilnehmer genauso verbindlich wie „starre“ Verkehrszeichen. Folgende Systeme kommen zum Einsatz:

- Streckenbeeinflussungsanlagen

Durch Variierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die Fahrgeschwindigkeiten den aktuellen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen angepasst. Zusätzliche Zeichen warnen vor Gefahren (z. B. Stau, Nebel). Die Harmonisierung des Verkehrsablaufes sorgt auf hoch belasteten und unfallträchtigen Strecken für eine Reduzierung der Unfälle um ca. 30 %.²⁴

- Netzbeeinflussungsanlagen

Mit Wechselwegweisern wird der Verkehr von überlasteten Routen abgelenkt und über aufnahmefähige günstige Alternativrouten geführt. Je nach Länge des Umweges lassen sich 20 bis 40 % des Durchgangsverkehrs an solchen Verzweigungspunkten umleiten. Die gleichmäßigere Netzauslastung führt insgesamt zu Reisezeitgewinnen; das geringere Staurisiko hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (z. B. durch weniger Auffahrunfälle).

- Knotenbeeinflussungsanlagen

Dauerlichtzeichen über der Fahrbahn weisen Fahrstreifen variabel und bedarfsgerecht zu und bewirken

²³ Global Positioning System (GPS).

²⁴ Bei gleichzeitiger geringfügiger Kapazitätserhöhung des Streckenabschnittes.

eine Verbesserung des Zusammenflusses und der Verteilung von Verkehrsströmen auf die weiterführenden Fahrstreifen. Lichtsignalanlagen an Anschlussstellen regeln den Zufluss zur Autobahn in Verkehrsspitzenzeiten, sodass der Verkehr auf der Autobahn flüssig bleibt und die Sicherheit beim Einfahren erhöht wird.

Neben der Umsetzung des Programms zur Verkehrsbeeinflussung auf Autobahnen 1996 bis 2001 konnten auch eine beträchtliche Anzahl zusätzlicher Projekte realisiert werden.²⁵ Im Ergebnis waren Ende 2001 ca. 850 km des Autobahnnetzes mit Streckenbeeinflussungsanlagen und etwa 1700 km mit Netzbeeinflussungsanlagen ausgestattet.

Verkehrsbeeinflussungsanlagen dienen in zunehmendem Maße auch der Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf Bundesstraßen. Folgende Anlagentypen kommen dabei zum Einsatz:

- verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten,
- punktuelle Anlagen zur verkehrs- oder witterungsabhängigen Gefahrenwarnung,
- Streckenbeeinflussungsanlagen in kritischen Abschnitten sowie
- Netzbeeinflussungsanlagen zur Umfahrung von Stau-bereichen.

Zur Verbesserung des Winterdienstes wurde das Straßenzustands- und Wetterinformationssystem SWIS auf den Autobahnen weiter ausgebaut. Auf der Basis eines rechnergesteuerten Telekommunikationssystems stehen den Leitern der Autobahnmeistereien ständig aktuelle Witterungs- und Fahrbahndaten der Messstellen und spezielle auf der Grundlage dieser Messwerte und der Informationen zur Großwetterlage erstellte regionale Straßenzustandsvorhersagen des Deutschen Wetterdienstes für die Planung und Steuerung der Einsätze zur Verfügung. Ziel ist es, einen möglichst frühzeitigen Winterdienstesatz zu ermöglichen, um den besonders unfallträchtigen Zeitraum unmittelbar nach Auftreten einer winterbedingten Straßenglatte weiter zu reduzieren.

3.1.7 Gefahrguttransporte

Die Sicherung von Gefahrguttransporten im Allgemeinen und im Besonderen auf der Straße ist wichtig zur Gefahrenabwehr. Die Regelungen im Straßengefahrguttransportrecht tragen dem Rechnung.

Gefahrguttransportunternehmen müssen in Deutschland seit dem 1. Oktober 1991 Gefahrgutbeauftragte bestellen. 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 Gefahrgut-

transportvorschriften. 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. Auch die umstrukturierten Vorschriften des ADR/RID haben die Regelungen zum Sicherheitsberater übernommen.

Unter maßgeblicher deutscher Beteiligung sind zum 1. Juli 2001 die umstrukturierten Vorschriften des ADR/RID in Kraft getreten. Kernstück der neuen Regelwerke ist eine UN-numerische Tabelle, aus der für jedes Gut die maßgeblichen Vorschriften entnommen werden können.

3.1.8 Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Ein Ziel der Raumordnungs- und Städtebaupolitik ist die sinnvolle Funktionszuordnung und -mischung mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung, um damit auch zu größerer Verkehrssicherheit beizutragen. Der in den 90er-Jahren unter Mitwirkung der Länder erarbeitete raumordnungs-politische Orientierungsrahmen stellt Perspektiven, Leitbilder und Strategien für die räumliche Entwicklung des Bundesgebietes dar. Im Leitbild „Verkehr“ wird hierbei auf die besondere Bedeutung von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsentlastung hingewiesen.

Durch Förderung des Einsatzes öffentlicher Verkehrsmittel beispielsweise mittels integrierter Raum- und Verkehrsplanung und die Entlastung der Kommunen vom durchfahrenden Straßengüterverkehr wird ein mittelbarer Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit geleistet. Der Ausbau von Güterverkehrs- und Güterverteilzentren fördert den kombinierten Verkehr Straße/Schiene/Wasserstraße und entlastet somit die Straßen von substituierbaren Fahrten.

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.

3.1.9 Internationale Zusammenarbeit

Die mit der europäischen Integration verbundenen Bestrebungen der Einzelstaaten um Harmonisierung ihrer

²⁵ Zum Beispiel Verkehrssteuerung für die EXPO 2000.

nationalen Vorschriften finden im Vertrag von Amsterdam ihre Grundlage. In Artikel 71 Abs. 1 Buchstabe c des EG-Vertrags wird die Aufgabe der Verkehrssicherheit der EG zugewiesen, wobei das Subsidiaritätsprinzip zur Anwendung kommt. Dazu heißt es in Artikel 5 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.

Die Grundlage der europäischen Straßenverkehrssicherheitspolitik war im Berichtszeitraum 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. Hochrangige Beamte des BMVBW engagieren sich in der die Europäische Kommission in Fragen der Verkehrssicherheit beratenden High Level Group on Road Safety für die kontinuierliche Umsetzung des Zweiten Aktionsprogramms. Europäische Straßenverkehrssicherheitsorganisationen wie der „European Transport Safety Council“ (ETSC), die „European Road Safety Federation“ (ERSF) und die „Prévention Routière International“ (PRI) wirken bei der europäischen Willensbildung mit, indem sie die Kommission beraten.

Im März 2000 legte die Europäische Kommission die Mitteilung „Fortschrittsbericht und Einstufung der Maßnahmen: Prioritäten für die Sicherheit des Straßenverkehrs in der EU“ vor, in der kurz- und mittelfristig die Prioritäten der EU für die Straßenverkehrssicherheit definiert werden:

- EuroNCAP (Crash-Tests von Neufahrzeugen zur Verbraucherberatung in Verkehrssicherheitsfragen des Kfz);
- Sicherheitsgurte und Kinderrückhaltesysteme;
- Alkohol;
- Geschwindigkeitsbegrenzer für leichtere Fahrzeuge (3,5 bis 12 t);
- 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;
- Führerscheinprüfungen;
- Fahren mit Abblendlicht bei Tag;
- Auswirkungen von Medikamenten auf das Fahrverhalten;
- Unfallopferversorgung;
- CARE-Unfalldatenbank;
- Aufbau eines integrierten Informationssystems zu Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen, Forschungen im Bereich der Fahrzeugstandards und der Telematik.

Mit dem Ziel, einer möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit infolge falscher Anwendung von Informations- und Kommunikationssystemen entgegenzuwirken, hat die Europäische Kommission eine „Empfehlung der Kommission vom 21. Dezember 1999 an die Mitgliedstaaten und die Industrie über sichere und effiziente On-board-Informations- und Kommunikationssysteme: Europäischer Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle“ herausgegeben. An der Umsetzung der Empfehlung der Europäischen Kommission wird intensiv gearbeitet; die Bundesregierung hat die Kommission über ihre Bewertung der Einhaltung der Grundsätze in Deutschland unterrichtet. Mit der 35. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2001 wurde auf die Gefahren im Zusammenhang mit Radarwarngeräten in Deutschland bereits reagiert.²⁶

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

Auf der Grundlage der TEN (Trans European Network)-Leitlinien und der TEN-Zuschussverordnung gewährt die Europäische Gemeinschaft seit 1995 umfangreiche Zuschüsse im Verkehrstelematikbereich. Gemeinsam mit einem Großteil der Bundesländer ist der Bund an den euro-regionalen Projekten CENTRICO, CORVETTE, SERTI und VIKING beteiligt. Die Projekte dienen der Koordinierung der nationalen Planung der Einführung grenzüberschreitender Verkehrsmanagement- und Informationsdienste auf dem Trans European Road Network (TERN). Die Europäische Kommission hat am 19. September 2001 die Fortführung dieser Projekte im Rahmen eines mehrjährigen Finanzprogramms für transeuropäische Verkehrsnetze für den Zeitraum 2001 bis 2006

²⁶ Siehe hierzu auch Kapitel 3.1.3.

beschlossen. Ein klar strukturiertes Netzwerk, insbesondere für den Durchgangsverkehr dient der Verkehrssicherheit.

3.2 Andere Bundesministerien

3.2.1 Bundesministerium des Innern (BMI)

Der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr kommt beim Bundesgrenzschutz (BGS) eine erhebliche Bedeutung zu. Im Berichtszeitraum wurden die für den BGS geltenden Polizeidienstvorschriften für das Kraftfahr- und Verkehrswesen, einschließlich Aus- und Fortbildung sowie technische Überwachung, neu erarbeitet und in Kraft gesetzt.

In die darin enthaltenen Regelungen zur polizeispezifischen Ergänzungsbildung zum sicheren Führen von Dienst-Kfz und zur Vorbereitung der Polizeikraftfahrer auf die erhöhten Anforderungen bei Einsatz- und Sonderrechtsfahrten – Einsatzfahrtraining – wurden die in der Praxis gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse einbezogen sowie Möglichkeiten zur Fortentwicklung unter Berücksichtigung neuer Anforderungen, so z. B. für das sichere Führen besonders leistungsstarker Krafträder, aufgenommen. Das in Theorie und Praxis durchgeführte Einsatzfahrtraining wird als wirksame und effiziente Maßnahme von den Polizeikraftfahrern gut angenommen und zeigt hinsichtlich der Verbesserung des Fahrverhaltens und der Verkehrssicherheit durchweg positive Wirkungen.

Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit beim BGS wird durch die Grenzschutzschule bei der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern, Einsatzfahrtrainern und Verkehrslehrern – neben den rechtlichen Aspekten – besonderer Wert auf Didaktik und Methodik gelegt. Diese Mitarbeiter tragen als Multiplikatoren in den Organisationen des BGS wesentlich zur Bewusstmachung der Verkehrssicherheit als gesamtgesellschaftliche Aufgabe bei.

Bei der Erneuerung des Kraftfahrzeugparks des BGS liegt besonderes Augenmerk auf den Anforderungen der aktiven und passiven Sicherheit. Sicherheitstechnischen Ausstattungen wie ABS, Airbag-Systeme, Fahrdynamikregelungen, Ladungssicherungssysteme u. a. sind Standard neuer Dienstkraftfahrzeuge.

Vom BGS wurden im Rahmen seiner Zuständigkeit und seiner personellen und materiellen Möglichkeiten im Berichtszeitraum an allen deutschen Grenzen mehr als 120 000 Verkehrsmittel beanstandet. Die Beanstandungen bei der Einreise waren dabei etwa doppelt so hoch wie bei der Ausreise. An den EU-Außengrenzen wurden im ersten Berichtsjahr 75 741 und im zweiten 51 165 Fahrzeuge bemängelt. Am häufigsten wurden Mängel bei der Ladungssicherung,²⁷ Defekte an den Signal- und Beleuchtungseinrichtungen²⁸ und Mängel an den Bremsen und Reifen²⁹ aufgedeckt. Verstöße gegen Lenk- und

Ruhezeiten bildeten einen weiteren Schwerpunkt der Beanstandungen.³⁰

Auf 16 Hubschrauberstationen werden die vom Bund beschafften 24 Rettungshubschrauber von Piloten des BGS geflogen und von 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 im Jahr 2000 19 246 Einsätze und im Jahre 2001 19 045 Einsätze, wobei insgesamt 6 470 bzw. 6 428 verletzte Personen transportiert wurden. Primäres Ziel des Rettungshubschraubereinsatzes ist die Sicherstellung der schnellstmöglichen Erstversorgung am Notfallort. Art und Umfang der Verletzung entscheidet darüber, ob der Patient mit dem Rettungshubschrauber oder mit einem Fahrzeug zur weiteren Behandlung in ein Krankenhaus transportiert wird.

3.2.2 Bundesministerium der Finanzen (BMF)

Die deutschen Zollstellen an den Außengrenzen der EU wirken im Rahmen von zollamtlichen und grenzpolizeilichen Kontrollen bei der Überwachung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs mit. Kontrollmaßnahmen tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit in der Bundesrepublik Deutschland positiv zu beeinflussen. Im Einzelnen geht es dabei um die Kontrolle des Fahrpersonals³¹ der Lenk- und Ruhezeiten, der Verkehrssicherheit³² 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 dann nicht mehr vorgenommen, wenn das Verkehrsmittel in einem Mitgliedstaat der EU registriert oder zugelassen ist, und es sich um eine Beförderung zwischen Mitgliedstaaten oder um das Durchfahren von Drittländern handelt. In den Jahren 2000 und 2001 wurden in 14 369 bzw. 3 121 Fällen³³ Verkehrsmittel beanstandet, in 2 537 bzw. 1 887 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt und in 939 bzw. 1 108 Fällen wurde Anzeige erstattet.

3.2.3 Bundesministerium für Verteidigung (BMVg)

Die Gesamtzahl der Unfälle, an denen Dienstkraftfahrzeuge der Bundeswehr im In- und Ausland beteiligt waren, war im Berichtszeitraum 1998/1999 noch leicht angestiegen. Dieser Trend hat sich für den jetzigen Berichtszeitraum nicht weiter fortgesetzt. Gründe hierfür sind, dass sich die Kraftfahrer infolge der intensivierten Dienstaufsicht besser auf die in den Einsatzländern

²⁷ In 16 237 Fällen.

²⁸ In 14 982 Fällen.

²⁹ In 11 245 Fällen.

³⁰ In 4 785 Fällen.

³¹ Kontrolle von Führerscheinen, Fahrtüchtigkeit nach äußerem Anschein, Alkoholgenuss, Übermüdung.

³² Überprüfung von Reifen, Beleuchtung, Ladung, Gewichte, Abmessungen.

³³ Die gegenüber dem Jahr 2000 deutlich reduzierte Zahl beruht auf einer geänderten Zählweise an der Grenze zur Schweiz, die mit der Einführung neuer Vordrucke bei BGS und Zoll am 1. Januar 2001 zusammenhängt.

herrschenden besonderen Verkehrsverhältnisse eingestellt haben. Die Tatsache, dass bei insgesamt erhöhtem Verkehrsaufkommen die militärische Unfallbilanz konstant gehalten werden konnte, ist positiv zu werten und Folge der bundeswehrinternen Verkehrssicherheitsmaßnahmen.

Grundlage für die Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr ist die gründliche Aus- und Weiterbildung der Kraftfahrer der Bundeswehr. Die Erstausbildung für die Erlangung der Dienstfahrerlaubnis erfolgt ausschließlich in ganztägiger, lehrgangsgebundener Form in Kraftfahrersausbildungszentren und -kompanien der Bundeswehr mit anschließender Fahrerlaubnisprüfung durch amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer. Bewährt hat sich auch, bei angehenden Militärkraftfahrern, die bereits im Besitz der entsprechenden allgemeinen Fahrerlaubnis sind, die Dienstfahrerlaubnis der Bundeswehr erst nach zusätzlicher Ausbildung und Überprüfung zu erteilen. Weiterhin wird vor dem Einsatz eines Kraftfahrers der Bundeswehr auf einem anderen, für ihn neuen Kraftfahrzeugtyp eine intensive Einweisung und Überprüfung durchgeführt.

In die Fahrlehrerausbildung der Bundeswehr sind die Sicherheitsprogramme des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V. und eine dreitägige Schulung über die Ausbildung in energiesparender Fahrweise eingebunden. Obligatorisch für Fahrlehreranwärter sind sowohl ein Pkw- und Motorrad-Sicherheitstraining als auch die Teilnahme an Lkw- und Omnibus-Sicherheitsprogrammen. Die so ausgebildeten Fahrlehrer der Bundeswehr können den Fahrschülern sicheres, verantwortungsvolles und umweltbewusstes Verkehrsverhalten vermitteln.

Im Rahmen der militärischen Verkehrs- und Transportführung der Bundeswehr werden Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehrsunfällen durch Militärfahrzeuge getroffen. Dazu zählen zeitliche und räumliche Koordination von Marschkolonnen sowie einzelner militärischer Großraum- und Schwerfahrzeuge. So wurden im Berichtszeitraum etwa 30 000 dieser Bewegungen mit einem eigens dafür entwickelten DV-System koordiniert. Um den zivilen Verkehrsfluss nicht noch mehr durch Militärverkehr zu belasten, werden durch die Bundeswehr nicht nur verkehrslenkende Maßnahmen während der Ferienreisezeit eingehalten (Fahrverbote bzw. Nachtfahrten für festgelegte Bundesautobahnen und -straßen), sondern es erfolgt auch das großräumige Umfahren von Messe- und Großveranstaltungen in Abstimmung mit den kommunalen Behörden. Allerdings nahm die Bundeswehr im Einvernehmen mit dem BMVBW gegen Ende des Berichtszeitraumes vermehrt die Ausnahmeregelungen vom Sonn- und Feiertagsfahrverbot im Zusammenhang mit den militärischen Operationen in der Golfregion und Afghanistan in Anspruch. Erfreulicherweise hatte dies keine negativen Auswirkungen auf das Unfallgeschehen. Darüber hinaus wird durch die militärische Verkehrsführung, wo immer möglich und wirtschaftlich vertretbar, die Transportleistung auf die Schiene verlagert.

Die Feldjägertruppe der Bundeswehr leistet nach wie vor einen nicht unerheblichen Beitrag zur vorbeugenden

Unfallverhütung sowohl im engeren Bereich der Streitkräfte als auch im Bereich der zivilen Bundeswehrdienststellen. Unverändert wird der militärische Straßenverkehr – auch für Fahrzeuge verbündeter oder befreundeter Streitkräfte – überwacht und bei Bedarf geregelt, um Gefährdungen auszuschließen und den Verkehrsfluss nicht mehr als unvermeidbar zu beeinträchtigen. Darüber hinaus kontrolliert die Feldjägertruppe den Zustand der Verkehrs- und Betriebssicherheit an Dienstfahrzeugen der Bundeswehr, das Einhalten von Geschwindigkeitsbeschränkungen und – im Berichtszeitraum in deutlich gestiegenem Maße – das Einhalten von bestehenden Umwelt- bzw. Gefahrgutbestimmungen. Durch unmittelbares Abstellen von Mängeln oder durch entsprechende Auflagen werden so Belästigungen oder Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer weitgehend ausgeschlossen.

Die bereits im letzten Bericht erwähnten Nachrüstungen zur Erhaltung und Verbesserung des Sicherheitsstandards des Fahrzeugparks der Bundeswehr werden fortgesetzt. Auf die möglichen Ausnahmen von gesetzlichen Bauvorschriften für Kraftfahrzeuge, die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, wird verzichtet, wenn Gründe der Verteidigung nicht entgegenstehen. Bereits bei der Entwicklung von Fahrzeugen für die Bundeswehr wird in diesem Sinne auf die Hersteller Einfluss genommen.

Ziel des Verkehrssicherheitsprogramms der Bundeswehr ist die Unterrichtung junger Soldaten über partnerschaftliches Verkehrsverhalten. Ein Schwerpunkt dieses Programms ist die Durchführung eines Verkehrssicherheitstrainings für Pkw- und Motorradfahrer in Liegenschaften der Bundeswehr. Diese Aktionen finden regelmäßig in Zusammenarbeit mit dem DVR, der DVW und dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC) statt.

3.2.4 Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert seit vielen Jahren in Abstimmung mit dem BMVBW Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf den Straßen. Dies wird vor dem Hintergrund der weiterhin stetig anwachsenden Verkehrsleistungen als eine kontinuierliche Aufgabe und ständige Herausforderung gesehen.

Im Mai 2000 wurden auf dem Symposium „Mobilitätsforschung für das 21. Jahrhundert“ die Ergebnisse des abgelaufenen Forschungsverbundes „MOTIV“ (Mobilität und Transport im intermodalen Verkehr), in dem neue und intelligente technische Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Unterstützung des Fahrers bei der Fahrzeugführung – wie z. B. moderne Leit- und Informationssysteme sowie fahrzeuggebundene Assistenzsysteme – entwickelt wurden, einer breiten interessierten Öffentlichkeit vorgestellt.

Die auf diesen Ergebnissen aufbauende und im Jahr 2001 begonnene Forschungsinitiative INVENT (Intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik) führt die im Projekt MOTIV begonnenen Arbeiten fort. Ziel ist es, intelligente Einzelfahrzeuge mit intelligenter Verkehrsumgebung zu

verbinden, um den Verkehr der Zukunft sicherer und effizienter zu gestalten. Im sicherheitsrelevanten Teilschwerpunkt FAS (Fahrerassistenzsysteme) werden in Zusammenarbeit mit Industrie und Verkehrsbereich neue Konzepte zur Stauassistentz, zur vorausschauenden aktiven Sicherheit und zur Erfassung der Fahrumgebung realisiert und die verkehrlichen Wirkungen sowie Rechts- und Akzeptanzfragen untersucht.

Die o. g. technikbezogenen Ansätze werden durch die FuE-Arbeiten im Forschungsnetzwerk „Die sichere Straße“ ergänzt. In diesem Netzwerk geht es um grundlegende Betrachtungen zur Bedienfreundlichkeit und zur Interaktion zwischen Fahrer- und Assistenzsystemen sowie um Fragen des Schutzes von schwächeren und ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern, Radfahrern und Kindern, sowohl durch technische als auch durch erzieherische Maßnahmen.

3.2.5 Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung (BMA)

Straßenverkehrsunfälle von Arbeitnehmern unterliegen dem Schutz durch die gesetzliche Unfallversicherung, wenn sie bei der beruflichen Tätigkeit (Arbeitsunfall) oder auf dem Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte (Wegeunfall) geschehen. Die Unfallversicherungsträger beziehen daher die Verhütung von Straßenverkehrsunfällen in die Ausfüllung ihres gesetzlichen Auftrages zur Verhütung von Unfällen, Berufskrankheiten und arbeitsbedingten Gesundheitsgefahren ein. Gemeinsam mit dem DVR planen und finanzieren sie problem-, unternehmens- und zielgruppenorientierte Aktionen und führen Programme für die betriebliche Verkehrssicherheitsarbeit erfolgreich durch. Dadurch beträgt der Anteil der tödlichen Arbeits- und Wegeunfälle im Straßenverkehr an allen tödlichen Straßenverkehrsunfällen nur ca. 15 %, obwohl der beruflich bedingte Straßenverkehr einen viel größeren Anteil am gesamten Straßenverkehr einnimmt.

In den Zuständigkeitsbereich des BMA fällt auch der Schutz der Arbeitnehmer beim Transport gefährlicher Güter. Im Rahmen dieser Zuständigkeit wirkte das BMA im Berichtszeitraum an der Ausarbeitung von Rechtsvorschriften mit, wie z. B. an der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und mit Eisenbahnen (GGVSE).

3.2.6 Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL)

Im Bereich der Landwirtschaft wurden vonseiten des Bundesministeriums für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft (BMVEL), des Auswertungs- und Informationsdienstes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten (aid) e. V. und der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft e. V. (DLG) verschiedene Aktivitäten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit entwickelt.

Beim aid erscheint mit Förderung durch das BMVEL die Broschüre „Landwirtschaftliche Fahrzeuge im Straßen-

verkehr“. Neben einer detaillierten Aufzählung notwendiger technischer Ausrüstungsgegenstände sind darin auch Anweisungen zum Verhalten beim Führen landwirtschaftlicher Fahrzeuge gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu finden.

Die vom BMVEL bezuschusste DLG führt in ihrer Prüfungsabteilung für Landmaschinen in Groß-Umstadt gemäß eines Auftrages des BMVEL Untersuchungen insbesondere unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit durch. An der Entwicklung entsprechender Vorschriften zur Verkehrssicherheit (z. B. in der StVZO) ist das BMVEL regelmäßig beteiligt.

Das BMVEL tritt ferner regelmäßig über die Presse an die Öffentlichkeit, um über besondere Gefahrenquellen, die sich aus landwirtschaftlichen Verkehren (z. B. dem saisonalen Ernteverkehr) ergeben, zu informieren.

3.3 Nachgeordnete Bundesbehörden

3.3.1 Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

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 führt im Auftrag des BMVBW eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeiten durch und vergibt im Rahmen ihrer Aufgabenstellung und der ihr zugewiesenen Haushaltsmittel Forschungsprojekte an Dritte (Universitäten, Hochschulen, Institute und Firmen) zur externen Bearbeitung, betreut diese Forschungsprojekte fachlich und wertet die Ergebnisse aus.

Als größtes Einzelprojekt finanziert die BASt seit mehr als 25 Jahren vertiefte Unfallerhebungen 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 Dresden 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 Schutzplanen 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.

Wesentliche Forschungsaktivitäten der BASt waren auf die Überprüfung und Optimierung der vom BMVBW geförderten Zielgruppenprogramme gerichtet.

Zur weiteren Intensivierung der Verkehrserziehung im Sekundarbereich der Schulen hat das BMVBW die Kultusminister der Länder zu einer gemeinsamen Initiative aufgefordert. In der BAST wurde eine koordinierende Arbeitsgruppe eingerichtet, die ein entsprechendes Konzept ausarbeiten soll.

Auf einem internationalen Kongress „Junge Fahrer“ wurden im Herbst 2001 Forschungsergebnisse und Erfahrungen aus vielen europäischen Ländern und aus Übersee ausgetauscht. Im Kern ging es um die Gestaltung von jugendspezifischen Kampagnen sowie die Verbesserung der Aus- und Weiterbildung von Fahranfängern. Die Ergebnisse des Kongresses haben Eingang in aktuelle Maßnahmenüberlegungen in Deutschland gefunden.

Die „Akkreditierungsstelle Fahrerlaubniswesen“ der BAST akkreditiert und überwacht gemäß § 72 Fahrerlaubnisverordnung die deutschen Begutachtungsstellen für Fahrerlaubnis, Fahrerlaubniswesen und die Stellen, die Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahrerlaubnis durchführen, im Hinblick auf die Einhaltung der deutschen Vorschriften und der einschlägigen europäischen Normen.

Mit der Empfehlung der Europäischen Kommission vom Dezember 1999 an die Mitgliedstaaten und die Industrie über sichere On-Board-Informations- und Kommunikationssysteme (Europäischer Grundsatzkatalog) werden die Fahrzeug- und Zulieferindustrie dazu angehalten, die in der Empfehlung genannten Grundsätze zu beachten. Die BAST wurde beauftragt, die Einhaltung der Empfehlung unter Einbeziehung aller Beteiligten³⁴ zu überprüfen. Im Rahmen eines externen Forschungsprojektes wurden parallel Kriterien zur Bewertung der Einhaltung des Europäischen Grundsatzkataloges erarbeitet.

Zur Erstellung wissenschaftlicher Grundlagen für Bau- und Wirkvorschriften auf dem Gebiet der passiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen setzt die Europäische Kommission den Regierungsvertreter-Ausschuss „European Enhanced Vehicle-safety Committee (EEVC)“ ein. Verschiedene Arbeitsgruppen des EEVC erarbeiten unter Mitarbeit der BAST die Grundlagen für neue Regelungen zur passiven Sicherheit von Kraftfahrzeugen.

Über diese Mitarbeit ist die BAST auch an den Arbeiten von IHRA (International Harmonized Research Activities) beteiligt, die das Ziel haben, weltweit auf ausgewählten Themen die Forschungsbemühungen zu koordinieren, um eine weltweite Harmonisierung der wissenschaftlichen Grundlagen für zukünftige Vorschriften zu fördern.

Kraftfahrzeuge haben heute viele Elemente der aktiven und passiven Sicherheit. Auf der Aufprallversuchsanlage der BAST werden Unfälle simuliert und damit Ursachen für Verletzungen und ihre Folgen erforscht.³⁵ Die BAST ist dabei fest in das Europäische Verbraucherschutzprogramm EuroNCAP (New Car Assessment Program) ein-

gebunden. Die Aufprallversuchsanlage der BAST ist neben den Anlagen dreier weiterer europäischer Institute als einziges deutsches Testlabor für alle Testverfahren akkreditiert. Durch die Mitarbeit der BAST in allen Gremien des Euro NCAP ist gewährleistet, dass die aufgestellten Beurteilungskriterien die Fahrzeugsicherheit weiter verbessert und die deutschen Interessen international vertreten werden.

Reale Aufprallversuche im Rahmen von Typzulassungsverfahren werden zukünftig mehr und mehr durch rechnerische Crashtest-Simulationen ersetzt werden können. Im Berichtszeitraum wurden Untersuchungen zum Stand der Technik in der numerischen Simulation unter dem Gesichtspunkt der Berücksichtigung in der zukünftigen Gesetzgebung durchgeführt und gegenwärtig im Rahmen von europaweiten und eigenen Projekten in der BAST eingesetzt.

Unfallrisiko und Unfallschwere sind auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen sehr viel größer als innerorts oder auf Autobahnen. Die Projektgruppe AOSI (Außerortssicherheit) der BAST 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 Schutzeinrichtungen abzusichern. Lösungsvarianten werden jetzt an 20 Versuchsstrecken erprobt.

Motorradfahrer unterliegen einem hohen Risiko schwerer Unfälle. In mehreren Forschungsprojekten untersucht die BAST, welche Schutzeinrichtungen am ehesten geeignet sind, Motorradfahrer beim Anprall zu schützen und an welchen Stellen des Straßennetzes diese angeordnet werden sollten.

Im Autobahnnetz gibt es Abschnitte, die durch regelmäßige Staus und staubedingte Unfälle auffällig werden. Für solche Engpässe kann eine befristete Freigabe des Seitenstreifens kurzfristig so lange Entlastungsmöglichkeiten bieten, bis der geplante Regelausbau vollzogen ist. Die BAST entwickelte ein Verfahren zur wirtschaftlichen Bewertung der temporären Standstreifenfreigabe und begleitet erste realisierte Projekte.

Unter der Leitung der BAST wurde ein für die deutsche Planungs- und Verwaltungspraxis geeignetes Verfahren für Sicherheitsaudits entwickelt. Solche Audits, die Sicherheitsmängel schon bei der Planung und beim Entwurf von Straßen vermeiden sollen, haben sich im Ausland bewährt und werden jetzt in Deutschland erprobt.

Zur Erhöhung der Sicherheit in Straßentunneln wurden die maßgebenden Normen und Richtlinien zur Beleuchtung von Straßentunneln den gestiegenen Sicherheitsanforderungen angepasst und Anforderungen an die Fluchtwegkennzeichnung und Brand-Notbeleuchtung in Straßentunneln aufgenommen, um im Katastrophenfall eine schnelle Selbstrettung der Tunnelbenutzer zu ermöglichen.

³⁴ Industrie, Verbraucher, Wissenschaftler und BMVBW.

³⁵ Verbunden werden diese Ergebnisse mit den Unfalluntersuchungen der Medizinischen Hochschule Hannover und der Technischen Universität Dresden.

3.3.2 Kraffahrt-Bundesamt (KBA)

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVBW mit Sitz in Flensburg und einer Außenstelle in Dresden. Zu den Aufgaben der etwa 1 070 Mitarbeiter gehören die Führung des Zentralen Fahrzeugregisters (ZFZR), des Verkehrszentralregisters (VZR) und des Zentralen Fahrerlaubnisregisters (ZFER) sowie die Erteilung von Typgenehmigungen für Fahrzeuge und Fahrzeugteile.

Im ZFZR sind die Fahrzeug- und Halterdaten von Kraftfahrzeugen (einschließlich der Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen) und von Anhängern mit amtlichem Kennzeichen gespeichert. Aus diesem Register werden jährlich rund 47 Mio. Auskünfte an nationale und europäische Behörden und Versicherer sowie ca. 180 000 an Privatpersonen erteilt. Mit dem Zentralen Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) können Polizeidienststellen durch Direktabruf Halter- und Fahrzeugdaten abfragen.

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

Das KBA stellt jährlich die Ergebnisse aller technischen Hauptuntersuchungen (u. a. nach § 29 StVZO) zusammen und veröffentlicht sie u. a. auf ihrer Internet-Homepage. So wurden in den Jahren 2000 und 2001 je rund 21 Mio. Kraftfahrzeuge und -anhänger zur Hauptuntersuchung vorgeführt.

Mit dem Produktsicherheitsgesetz vom 1. August 1997 wurde die Richtlinie 92/95/EWG 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.

Nach Überprüfung der datenschutzrechtlichen Unbedenklichkeit der Rückrufmaßnahme lieferte das KBA auch Halteranschriften aus dem Zentralen Fahrzeugregister oder übernahm im Auftrag der Hersteller den Versand der Halterbenachrichtigung unmittelbar. Hersteller nehmen diesen Service gern in Anspruch. Im Jahr 2001 unterstützte das KBA 113 Rückrufaktionen unterschiedlicher Wertigkeit, wofür rund 2,028 Mio. Halter ermittelt wurden. Im Jahr 2000 gab es 94 Rückrufaktionen mit über 883 000 ermittelten Haltern. Vorsorgliche Rückrufmaßnahmen können bei bereits zugelassenen Fahrzeugen erforderlich sein, um Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auszuschließen.

Nach dem Wegfall der Binnengrenzen und der Umtauschpflicht der Führerscheine bei Wohnsitzwechsel in einen anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder

des europäischen Wirtschaftsraums sowie einer weit gehenden Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts wurde 1999 das zentrale Fahrerlaubnisregister (ZFER) eingerichtet. Mithilfe dieses Registers nimmt Deutschland am europaweiten Informationsaustausch über Fahrerlaubnisse und Führerscheine EUCARIS (European Car and Driving Licence Information-System) teil.³⁶ Mit der vollständigen Übernahme des Datenbestandes der ca. 660 örtlichen Register in das ZFER sowie der technischen Einrichtung eines automatisierten Abrufverfahrens können die örtlichen Fahrerlaubnisregister in einigen Jahren aufgelöst werden.

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. Das Punktesystem enthält auch Angebote zum Abbau von Eignungsdefiziten durch freiwillige Teilnahme an verkehrspsychologischen Beratungen und Aufbau Seminaren. Ein Punkte-Rabattsystem bietet zudem einen Anreiz zum freiwilligen Seminarbesuch. Im VZR werden auch 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 einen angemessenen Datenschutzstandard gewährleisten.

3.3.3 Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVBW mit Sitz in Köln und elf Außenstellen in den Bundesländern. Die etwa 980 Mitarbeiter erfüllen Aufgaben der Überwachung des Güterkraftverkehrs im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals).

Überwacht werden: das Güterkraftverkehrsrecht, das Fahrpersonalrecht einschließlich Sozialversicherungsausweis und Arbeiterlaubnis, die Entrichtung der Autobahnbenutzungsgebühr, das Gefahrgutrecht (ADR), das Straßenverkehrsrecht³⁷, das Abfallrecht, die Vorschriften über die Verwendung von Containern (CSC), das Kraft-

³⁶ Das System zeichnet sich durch einen direkten Datenaustausch zwischen den zentralen Fahrzeug- und Führerscheinregistern der beteiligten Staaten aus. Bisher nehmen Großbritannien, Nordirland, Belgien, Luxemburg und die Niederlande an EUCARIS teil.

³⁷ Abmessungen, zulässige Achslasten und Gesamtgewicht, Geräusche und Emissionen.

fahrzeugsteuergesetz, das Lebensmitteltransportrecht, das Kriegswaffenkontrollgesetz und seit September 2001 das Gesetz zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr.

Während die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge im Jahr 1996 noch bei rund 485 000 lag – mit weniger Kontrollpersonal als in den darauf folgenden Jahren – wurden im Jahr 2000 über 670 000 und im Jahr 2001 mehr als 634 000 Fahrzeuge kontrolliert (etwa je zur Hälfte in- und ausländische Fahrzeuge).

Gefahrgutunfälle können zu folgenschweren Personen- und Sachschäden führen. Besonders intensiv überwacht das BAG deshalb die Beförderung gefährlicher Güter. Im Jahr 2000 wurden 43 509 Fahrzeuge auf die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften kontrolliert; 2001 lag dieser Wert bei 32 356. Bei 1 209 Fahrzeugen führten im Jahr 2000 die festgestellten Beanstandungen zur vorübergehenden Stilllegung bzw. zum Einreiseverbot; 2001 mussten diese Maßnahmen bei 687 Fahrzeugen vorgenommen werden.

Das Bundesamt kontrolliert auch den Einsatz von so genannten 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 kontrolliert das BAG auch Omnibusse hinsichtlich der Einhaltung der Fahrpersonalvorschriften. Feststellungen über besonders schwer wiegende Zuwiderhandlungen gegen das Straßenverkehrsrecht³⁸ sowie gegen bestimmte Vorschriften des Tierschutzgesetzes, übermittelt das Bundesamt den zuständigen Behörden. Ebenfalls überwacht wird das Vorhandensein und der ordnungsgemäße Betrieb des für größere Lkw vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbegrenzers.

Eine enge Zusammenarbeit mit der Polizei und den Ordnungsbehörden der Länder fördert die Arbeitseffizienz und reduziert die unzulässige und verkehrssicherheitsgefährdende Umgehung von Ordnungsvorschriften im Straßengüter- und Personenverkehr.

Die Beanstandungsquote bei Straßenkontrollen lag im Berichtszeitraum bei ca. 20 % je Jahr³⁹, wobei deutsche und ausländische Fahrzeuge in etwa gleicher Häufigkeit betroffen sind. Mehr als zwei Drittel der festgestellten Verstöße tangieren die Verkehrssicherheit oder den Umweltschutz. So handelt es sich in beiden Jahren bei 64 % der Beanstandungen um Zuwiderhandlungen gegen die

Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)⁴⁰ und bei rund 14 % um Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht.⁴¹

Wegen gravierender Verstöße untersagten die Kontrolleure des BAG im Jahr 2000 aus Verkehrssicherheitsgründen insgesamt mehr als 11 700 Kraftfahrzeugführern die Weiterfahrt bis zur Behebung der Mängel bzw. verweigerten ausländischen Fahrzeugen an den deutschen Außengrenzen der EU die Einreise. Im Jahr 2001 sank dieser Wert auf etwa 11 200.

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 34 000 Bußgeldbescheide gegen Gebietsfremde. Der Hauptteil hiervon betrifft Verstöße gegen Sozialvorschriften.

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

3.4 Private Träger

3.4.1 Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR)

Der 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. 250 Mitgliedern des DVR zählen unter anderem die Berufsgenossenschaften, alle Bundesländer, die kommunalen Spitzenverbände, Arbeitgeberorganisationen, Gewerkschaften, die Kirchen, die Versicherungen, die Industrie und Automobilclubs sowie die Deutsche Verkehrswacht.

Für die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR wurden im Jahr 2000 ca. 11,6 Mio. DM (5,9 Mio. Euro) und 2001 ca. 9,1 Mio. DM (4,65 Mio. Euro) vom BMVBW zur Verfügung gestellt. Die Arbeit des DVR und seiner Mitglieder wurde darüber hinaus durch den Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften in beiden Berichtsjahren mit jeweils 11 Mio. DM (5,6 Mio. Euro) unterstützt. Weitere Finanzierungsbeiträge leistet der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

³⁸ Zum Beispiel größere Geschwindigkeitsübertretungen, technische Mängel der Fahrzeuge, ungesicherte Ladung, Fahren unter Alkoholeinfluss.

³⁹ Im Jahr 2000 mussten fast 131 000 und 2001 mehr als 129 000 aller kontrollierten Fahrzeuge beanstandet werden.

⁴⁰ Im Jahr 2000 wurden mehr als 121 000 Verstöße gegen Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften festgestellt. Im Jahr 2001 sank der Wert geringfügig auf etwa 120 000 Verstöße.

⁴¹ Maße und Gewichte, Geräusche und Emissionen. Im Berichtszeitraum betrug die Anzahl dieser Verstöße jeweils mehr als 26 000 pro Jahr.

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr des BMVBW, an dessen Umsetzung der DVR mitwirkt, hatte unmittelbar Auswirkungen auf die Schwerpunkte und thematische Orientierung der Verkehrssicherheitsarbeit. So wurde die darin enthaltene Zielsetzung, das Verkehrsklima zu verbessern, z. B. durch die Plakatierung an Bundesautobahnen – finanziert durch die Berufsgenossenschaften – aufgegriffen. Der Slogan „Gelassen läuft’s“ (Schwanenmotiv) im Jahr 2001 war Kernstück von konzentrierten Aktivitäten des DVR in Zusammenarbeit mit dem BMVBW, den Berufsgenossenschaften und der DVW, in Form von Kinospots, Anzeigenschaltungen, Postkarten und Aktivitäten in den Ländern.

Nach Abschluss der Vorbereitungen zur Optimierung der Zielgruppenprogramme „Kind und Verkehr“ sowie „Senioren“ wurden konkrete Maßnahmen zur Veränderung und Erprobung eingeleitet. Mit diesen Programmen leisten der DVR und seine Mitglieder einen wichtigen Beitrag zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer.

Die Senkung des Unfallrisikos junger Fahrer stand im Mittelpunkt einer Reihe von DVR-Aktivitäten. Im Jahr 2000 wurde vom DVR und den Berufsgenossenschaften das Symposium „Risikoprävention“ unter Einbeziehung von Erfahrungen von Präventionsdienstleistern aus anderen Bereichen (Aids, Drogen und Gesundheit) veranstaltet. Im Jahr 2001 wurde der Internationale Fachkongress „Junge Fahrerinnen und Fahrer“ in Kooperation mit der BASt und weiteren Partnern durchgeführt.

Von 1997 bis 2000 erreichte die Aktion „Darauf fahr ich ab ... Trinken und Fahren könnt Ihr Euch sparen“ insgesamt 700 000 junge Frauen und Männer im Alter zwischen 16 und 24 Jahren.⁴² Die Kampagne, als Modellversuch in den Regionen Schleswig-Flensburg, Oberlausitzkreis sowie Niesky durchgeführt, stieß auf eine breite Akzeptanz in der Zielgruppe der jungen Autofahrer. Eine Untersuchung der BASt hat ergeben, dass die Aktion – in Verbindung mit der intensivierten polizeilichen Überwachung – einen deutlichen Einfluss auf die Zahl der Fahrten unter Alkoholeinfluss ausgeübt hat. Die gesammelten Erfahrungen fanden u. a. Eingang in konkrete Vorschläge zur Neugestaltung des Fahrerlaubnisrechts.

Mit dem „Driver-Check – das Handbuch zum Führerschein“ wurden jährlich ca. 1 Mio. Führerscheinneulinge mit Tipps und Informationen zur Sicherheit und Mobilität ausgestattet.

Um das Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge zu mindern, wurden neben der verstärkten Umsetzung der zertifizierten Lkw- und Bus-Sicherheitsprogramme zahlreiche Empfehlungen durch die DVR-Gremien formuliert.

Folgende Einzelprojekte und Kampagnen im Berichtszeitraum sind hervorzuheben:

- Die erfolgreiche Fortsetzung der Kooperation mit der Zeitschrift AutoBild „Gesucht: Deutschlands beste

Autofahrer“, an der sich im Zeitraum 2000/2001 über 200 000 Leserinnen und Leser beteiligt haben.

- Die im Jahr 2000 neu eingeführte Verkehrssicherheitskampagne „ReifenCheck“, ein kostenloses Angebot zur Überprüfung von Pkw-Reifen, wurde von über 2 000 000 Pkw-Fahrerinnen und -Fahrern genutzt.
- Im Jahr 2001 wurde das „Handbuch für Verkehrssicherheit“ als Nachschlagewerk für Multiplikatoren zu bundesweit angebotenen Programmen und Maßnahmen zum siebten Mal aufgelegt.

Durch eine umfangreiche Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurden die verschiedenen Zielgruppen auf besondere Unfallrisiken angesprochen und über Präventionsmöglichkeiten informiert.

3.4.2 Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)

Die 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 durch das BMVBW sowie durch Mitglieder und Sponsoren Programme und Maßnahmen für die bundesweite Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt und umgesetzt.

Für die Arbeit der DVW stellte das BMVBW in den Jahren 2000 und 2001 jeweils rund 8 Mio. DM (4,1 Mio. Euro) zur Verfügung.

Die bundesweite Kampagne „Fahrradwochen der DVW/Fahrrad ... aber sicher!“ bildete die Grundlage für lokale Aktivitäten rund um das Fahrradfahren. Die örtlichen Verkehrswachten boten im gesamten Bundesgebiet Sicherheitstipps zum Radfahren an.

Die seit 1984 bundesweit durchgeführte „Aktion Junge Fahrer (AJF)“ richtete sich mit den Kampagnen „Mensch, denk doch mal nach“ und „Gelassen läuft’s“ an junge Verkehrsteilnehmer zwischen 18 und 25 Jahren.

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 300 000 DM (153 000 Euro) zur Verfügung.

Der Fernsehsender RTL 2 strahlte die Serie „Vampy“ aus, in der eine Puppenfigur sicherheitsrelevante Botschaften zum Verhalten im Verkehr überbrachte. Die MDR-Sendereihe Telethek zeigte Kurzfilme zum Thema „Kind und Auto“ und informierte über verkehrsgerechtes Verhalten Jugendlicher. Der ORB und der NRD übernahmen diese Produktion in ihr Programm.

Die 44. und 45. Internationale Kfz-Beleuchtungsaktion („Lichttest“) wurde 2000 bzw. 2001 jeweils im Oktober gemeinsam mit dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) durchgeführt. Ziel dieser Aktionen ist es, Beleuchtungsmängel an Kraftfahrzeugen aufzudecken und damit die hierbei auftretenden Unfallrisiken zu minimieren.

⁴² Sie wurden angeschrieben und dazu motiviert, zum Beispiel nach einem Discobesuch rechtzeitig eine sichere Heimfahrt zu organisieren.

Der Filmbestand der DEA Mediathek der Deutschen Verkehrswacht wuchs bis zum Ende des Berichtszeitraums auf rund 700 Titel.

4 Maßnahmen ab dem Jahr 2002

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist langfristig angelegt. Im Folgenden wird dargestellt, welche Maßnahmen des Programms ab dem Jahr 2002 umgesetzt werden sollen. Neben den Plänen des BMVBW werden auch Pläne seiner nachgeordneten Behörden sowie der privaten Träger der Verkehrssicherheitsarbeit dargestellt.

Die von den geplanten Maßnahmen erwartete Verbesserung der Verkehrssicherheit soll auch dazu beitragen, unfallbedingte Staus und staubedingte Einschränkungen der Mobilität zu verringern. Dadurch kann die Kapazität der Straßeninfrastruktur besser genutzt und die Effizienz der geplanten Investitionen in den Straßenbau verbessert werden.

4.1 Finanzielle Mittel

Als Zuschüsse für Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle sind im Bundeshaushalt für das Jahr 2002 11,248 Mio. Euro vorgesehen.

Mit dem im Berichtszeitraum 2000 bis 2001 verabschiedeten Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 sowie dem Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 soll ein Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit geleistet werden. Trotz bisheriger hoher Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gibt es infolge der Verkehrszunahme weiterhin stauauslösende Engpässe, die früher als es die vorherige Finanzplanung erlaubt hätte, beseitigt werden sollen.

Die Finanzierung des Anti-Stau-Programms erfolgt mit zusätzlichen Mitteln: Diese Mittel sind ein Teilbetrag der voraussichtlich ab 2003 verfügbaren Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahng Gebühr für schwere Lkw. Im Berichtszeitraum hat darüber hinaus die Bundesregierung eine Verstärkung der Zukunftsinvestitionen durch Verwendung der eingesparten Zinsausgaben aus der Versteigerung der UMTS-Lizenzen beschlossen. Im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms werden zusätzlich für den Zeitraum von 2001 bis 2003 Bundesmittel für das Bundesfernstraßennetz zur Verfügung gestellt.

Wie im Berichtszeitraum wird der Bund auch in Zukunft allein über 5 Mio. Euro je Jahr für verkehrsbeeinflussende Maßnahmen auf Bundesstraßen bereitstellen. Da sich im Zuge der weiter steigenden Verkehrsbelastung neue Problembereiche herauskristallisiert haben, hat das BMVBW das Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen für die Jahre 2002 bis 2007 fortgeschrieben und sieht für die nächsten sechs Jahre Bundesinvestitionen in Höhe von 200 Mio. Euro vor.

Für das Jahr 2002 sind im Straßenbauhaushalt des Bundes 100 Mio. Euro zweckgebunden für den Radwegebau an

Bundesstraßen eingeplant. Dies entspricht etwa einer Verdopplung der Ausgaben der Vorjahre.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, das hohe Sicherheitsniveau deutscher Tunnel weiter zu erhöhen. Deshalb werden in den kommenden Jahren rund 230 Mio. Euro für Nachrüstungen an diesen Bauwerken zur Verfügung gestellt.

Im Zuge des Nachholbedarfs in den neuen Ländern wird der Bund zur Beseitigung der Bahnübergänge an Bundesfernstraßen – insbesondere auch im Zusammenhang mit den Maßnahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Schiene –, erhebliche Anstrengungen unternehmen, diese kreuzungsfrei zu gestalten. Dazu werden auch in den kommenden Jahren die hierfür vorgesehenen Bundesmittel auf hohem Niveau fortgeschrieben.

4.2 Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung

Die bei der Optimierung der Verkehrserziehungs- und -aufklärungsmaßnahmen gewonnenen Erkenntnisse werden umgesetzt.⁴³ Mitte 2002 werden dann die neuen Medien, Präsentationsformen etc. in der Praxis eingesetzt und – soweit Mittel bereitgestellt werden können – kontinuierlich evaluiert. Ziel der Maßnahmen ist es, die Unfallzahlen in den genannten Gruppen Kinder, Senioren, Radfahrer sowie junge Fahrerinnen und Fahrer weiter kontinuierlich zu senken.

4.3 Verkehrsrecht

Das Fahrerlaubnisrecht hatte bereits zum 1. Januar 1999 mit der Erweiterung der Fahrerlaubnis auf Probe, der Verbesserung der Fahrlehrerausbildung, der Fahreignungsdiagnostik und der Rehabilitation auffällig gewordener Kraftfahrer wesentliche Änderungen erfahren. Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sieht vor, die Unfallrisiken junger Fahrer weiter zu reduzieren, das Fahrerlaubnisrecht zu optimieren und eine freiwillige zweite Phase der Fahrausbildung nach dem Fahrerlaubniswerb zu erproben.

Um die rechtlichen Voraussetzungen zur Erprobung dieser freiwilligen zweiten Ausbildungsphase für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe zu schaffen, wurde im Jahr 2001 ein Verordnungsentwurf des BMVBW vorgelegt. Den Ländern soll dadurch die Möglichkeit geschaffen werden, entsprechende Modellversuche durchzuführen, die im Auftrag des BMVBW von der BAST wissenschaftlich begleitet werden sollen. Die Verordnung sieht Fortbildungsseminare⁴⁴ für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe der Klasse B (Pkw) vor. Als Anreiz zur freiwilligen Teilnahme einer möglichst großen Zahl von Fahranfängern wird eine Verkürzung der Probezeit um ein Jahr gewährt.

⁴³ Siehe hierzu auch Kapitel 3.1.2.

⁴⁴ Es handelt sich hierbei um eine Kombination aus Unterricht in Form von Gruppensitzungen, einer Übungs- und Beobachtungsfahrt sowie praktischen Sicherheitsübungen speziell für Fahranfänger.

Derzeit beträgt die Probezeit für Fahranfänger zwei Jahre; wenn Fahranfänger mit Verkehrsverstößen auffällig werden, verlängert sich die Probezeit um zwei auf vier Jahre.

Aufgrund der umfassenden Neuregelungen vom 1. Januar 1999 und der mittlerweile gemachten ersten Erfahrungen wurden einige Änderungen insbesondere der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der Durchführungs-Verordnung zum Fahrlehrergesetz erforderlich. Vorgesehen ist, die dass die Verordnung im Laufe dieses Jahres in Kraft tritt. Dabei geht es neben redaktionellen Anpassungen insbesondere um folgende Punkte:

- neues Konzept für die Anforderungen und die Überprüfung des Sehvermögens (relevant insbesondere für Lkw-, Bus- und Taxifahrer),
- Neufassung der Liste der Drittstaaten, deren Führerscheine eine prüfungsfreie „Umschreibung“ in eine deutsche Fahrerlaubnis zulassen; namentlich Aufnahme von Polen und einer Reihe von US-Bundesstaaten,
- Ermöglichung des Erwerbs einer „Bus-Fahrerlaubnis“ im Alter von 20 anstatt 21 Jahren durch Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung, soweit der Erwerb im Rahmen einer Berufskraftfahrerausbildung erfolgt.
- Einführung einer Grundfahraufgabe „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“ für die „Pkw-Fahrerlaubnisprüfung“,
- Möglichkeit die Dauer der Unterrichtsstunden im theoretischen Fahrschulunterricht flexibel zu gestalten,
- Einführung von regelmäßigen Wiederholungsuntersuchungen für Altinhaber ab dem 60. Lebensjahr der Klasse 3 (Pkw-Fahrerlaubnis), soweit diese Fahrerlaubnisinhaber Fahrzeuge oberhalb von 3,5 t fahren wollen. Die Einführung ist aufgrund der Zweiten EU-Führerscheinrichtlinie erforderlich. Wer als Altinhaber lediglich Fahrzeuge der Klasse B (Pkw bis 3,5 t) fahren will, ist von dieser Regelung nicht betroffen,
- Abbau bürokratischer Hemmnisse (z. B. neues Formular der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, vereinfachte Formulare im Fahrlehrwesen).

Im Anhang II der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 91/439/EWG) werden die Mindestanforderungen an die Fahrprüfungen festgelegt. Mit der Richtlinie 2000/56/EG der Kommission vom 14. September 2000 wurde der Anhang II weitgehend überarbeitet und die Anforderungen an die Fahrprüfungen weiter harmonisiert und das Niveau angehoben. Das BMVBW hat an der Erarbeitung maßgeblich mitgewirkt:

Unter anderem werden für die theoretische Prüfung die Bereiche, die in jeder Prüfung abgefragt werden müssen, genau bezeichnet. Für die praktische Prüfung werden die Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge den tatsächlichen Gegebenheiten im Straßenverkehr angepasst. Darüber hinaus werden die Mindestanforderungen für die praktische Prüfung, beispielsweise Fahrmanöver, die zwingend verlangt werden müssen, sowie die Prüfungs-

dauer weiter harmonisiert. Die Vorbereitungen für eine Umsetzung in deutsches Recht haben begonnen. Die Richtlinie wird zum Herbst 2003 in nationales Recht umgesetzt werden.

Zur Klarstellung der Rechtslage sollen Inlineskates (Rollschuhe) in die Aufzählung des § 24 Abs. 1 StVO aufgenommen und damit ihre Zuordnung zum Fußgängerverkehr unmissverständlich verdeutlicht werden.

4.4 Fahrzeugtechnik

Zur Verbesserung des Schutzes der schwächeren Verkehrsteilnehmer wurden auf europäischer Ebene Vorschriften für die Gestaltung der Frontpartien von Kfz verhandelt.⁴⁵ Es liegt ein Vorschlag der europäischen Automobilindustrie für eine Selbstverpflichtung zum Fußgängerschutz vor. Die Selbstverpflichtung enthält u. a. Anforderungen an den Frontbereich von Kfz bis zu 2,5 t zulässige Gesamtmasse einschließlich Prüfvorschriften und biomechanische Beurteilungskriterien. Die Anforderungen sollen in zwei Phasen in Kraft treten: 1. Phase mit zunächst geringeren Anforderungen ab 2005, 2. Phase ab 2010.

Die Automobilindustrie verpflichtet sich weiterhin, ab Anfang August 2002 die oben genannten Kfz werksseitig nicht mehr mit starren Frontschutzbügeln („Bullbars“) aus Metall auszurüsten.

Der Rat der Europäischen Union (Binnenmarkt) hat am 26. November 2001 die „Schlussfolgerungen des Rates über den Schutz besonders gefährdeter Straßenverkehrsteilnehmer“ einstimmig verabschiedet und damit die Selbstverpflichtung der Automobilindustrie begrüßt. Die Kommission will nach der noch ausstehenden Stellungnahme des Europäischen Parlaments, die im Juli 2002 erwartet wird, ihre Entscheidung zur Form der Vorschrift – Richtlinie oder Selbstverpflichtung der Automobilindustrie – bekannt geben.

Darüber hinaus hat die Kommission auf Drängen der Bundesregierung zugesagt, zusätzlich zur Selbstverpflichtung der Industrie verbindliche europäische Vorschriften für ein Verbot gefährlicher starrer Frontschutzbügel vorzulegen, die auch für große Geländewagen (über 2,5 t) sowie für Nachrüstteile gelten.⁴⁶ Parallel dazu hat das BMVBW auf nationaler Ebene einen Vorschlag zur Änderung der StVZO vorgelegt, der die gleiche Zielsetzung verfolgt.

4.5 Straßenbau und Straßenverkehrstechnik

Mit dem Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 soll nahtlos an die Baumaßnahmen des Anfang November 1999 veröffentlichten Investitionsprogramms 1999 bis 2002 angeschlossen werden, das Grundlage für die derzeitigen Baumaßnahmen ist. Auch wenn die Mittel des Anti-Stau-

⁴⁵ Siehe hierzu auch Kapitel 3.1.4.

⁴⁶ Anpassung der Richtlinie 74/483/EWG über vorstehende Außenkanten.

Programms für den Bereich der Bundesautobahnen erst ab 2003 verfügbar sein werden, schafft die Ankündigung des Programms jetzt die Planungssicherheit und die erforderliche Zeit zur Erlangung der Baureife der Projekte, die notwendig ist, wenn ab 2003 mit dem Bau begonnen werden soll.

Um mit diesen Mitteln die größtmöglichen Wirkungen zu erzielen, erfolgt die Projektauswahl nach klaren und einheitlichen verkehrstechnischen Kriterien:

- Es werden nur 4-streifige Autobahnen mit durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken von über 65 000 Kraftfahrzeugen pro Tag sowie
- Autobahnstrecken mit hohem Lkw-Anteil, fehlenden Standstreifen und großen Steigungen oder Gefällen ausgewählt.
- Es müssen entscheidende Lücken im Netz, die bislang regelmäßig zu Staus im vorhandenen Netz geführt haben, geschlossen werden.

Bestimmend für die Projektaufnahme in das Zukunftsinvestitionsprogramm 2001 bis 2003 sind die Kriterien Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Verkehrsentslastung von Städten und Gemeinden. Entsprechend werden die verfügbaren Investitionsmittel vorrangig zur Finanzierung von Ortsumgehungen eingesetzt. Darüber hinaus werden auch substanzerhaltende Maßnahmen im Brückenbereich finanziert. Die einzelnen Projekte sind mit den Ländern abgestimmt.

Um die Straßenverkehrssicherheit zu fördern, wurde mit dem Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs⁴⁷ eine umfassende Bestandsaufnahme vorgelegt. Pilotprojekte sollen im Rahmen der Forschung notwendige Standards für eine verkehrssichere Infrastruktur erarbeiten helfen. Der „Zweite Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ soll 2004 vorgelegt werden.

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sieht vor, die Straßenoberflächen griffig und geräuscharm zu gestalten. Seit 1. Januar 2002 gelten für Bundesfernstraßen durch Regelungen im Bauvertrag konkrete Abnahmewerte für die Griffbarkeit von Fahrbahndecken aus Asphalt bzw. Beton bei Fertigstellung/Verkehrsfreigabe und bis zum Ende der Gewährleistungsfrist.

Weiter ist die Einführung und Bekanntmachung folgender Regelwerke geplant:

- Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Erneuerung von Fahrbahndecken aus Beton (ZTV BEB-StB 2001); Einführung Mitte 2002;
- Merkblatt zur Bewertung der Straßengriffbarkeit bei Nässe unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherungspflicht; Einführung Mitte 2002.

⁴⁷ Siehe hierzu auch Kapitel 3.1.5.

Durch eine netzweit optimierte Erhaltungsplanung mit einem rechnergestützten Pavement-Management-System (PMS) wird auch bei den anderen sicherheitsrelevanten Oberflächenmerkmalen Ebenheit (inkl. Spurrinnen) und Oberflächensubstanz (Ausbrüche, Risse) das Qualitätsniveau bedarfsgerecht angehoben werden. Die dafür benötigten Daten sollen systematisch vervollständig und genutzt werden.

Mit dem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr hat die Bundesregierung eine Initiative gestartet, die auch das Gefahrenpotenzial schwerer Lkw abbauen soll. Verkehrsunfälle mit Lkw-Beteiligung können besonders in Tunneln verheerende Auswirkungen haben, wie die Unfälle im Montblanc- und im Tauerntunnel im Jahr 1999 gezeigt haben.⁴⁸ Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, das Sicherheitsniveau deutscher Tunnel durch nachfolgende Maßnahmen weiter zu erhöhen:⁴⁹

- Optimierung der Branderkennung und -lokalisierung,
- Verbesserung der verkehrstechnischen Störfallerkennung durch verdichtete Verkehrsdatenerfassung in Verbindung mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Videotechnik,
- wirksamere automatische Tunnelsperrung durch zusätzlichen Einbau von Schranken, weil das vorhandene Rotlicht häufig missachtet wird,
- schnellere und gezieltere Information der Tunnelnutzer durch lückenlosen Empfang des Verkehrsfunks sowie Verbesserung der Lautsprecher-technik,
- Verbesserung der Fluchtwegsysteme durch die Erhöhung der Anzahl von Notausgängen sowie den Bau von Fluchttunneln bei Gegenverkehrstunneln,
- deutlichere Kennzeichnung der Fluchtwege durch gut sichtbare Entfernungsangabe zu den Notausgängen in Verbindung mit einer Brandnotbeleuchtung

und ergänzend hierzu die

- intensivere Unterrichtung der Verkehrsteilnehmer über das richtige Verhalten in Tunneln durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit.

Bei den zahlreichen laufenden Tunnelbaumaßnahmen sind bereits im Berichtszeitraum betriebstechnische und bauliche Vorkehrungen gemäß den vorgenannten Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsniveaus ergänzt worden. Parallel sind die Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT), Ausgabe 1994, vom zuständigen Arbeitsausschuss 3.6 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) überarbeitet worden. Es ist beabsichtigt, die neue RABT als Ausgabe 2002 in den Bereich der Bundesfernstraßen baldmöglichst einzuführen.

⁴⁸ An dieser Stelle gilt es jedoch festzuhalten, dass die Frage der Sicherheit auf unseren Straßen und speziell in Tunneln nicht allein auf den Lkw reduziert werden darf. Der Unfall im Gotthartunnel im Jahre 2001 zeigt dies deutlich.

⁴⁹ Hierfür werden in den kommenden Jahren rund 230 Mio. Euro zur Verfügung gestellt.

Darüber hinaus setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene dafür ein, auch die Sicherheitsstandards in Tunneln der Europäischen Union zu erhöhen. Ein entsprechender Richtlinien-Entwurf, der zurzeit in den europäischen Gremien erörtert wird, soll so schnell wie möglich umgesetzt werden.

4.6 Telematik und Fahrerassistenzsysteme

Moderne Verkehrs telematik leistet neben dem Ausbau der Infrastruktur weiterhin einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit und Mobilitätssicherung. Ziel des im Januar 2002 vorgestellten Programm zur Verkehrsbeeinflussung 2002 bis 2007 ist der Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die sich als wirksame Hilfe gegen Unfälle und Staus erwiesen haben. Bis Ende 2007 wird die Länge der mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestatteten Autobahnen um mehr als 300 Kilometer auf dann insgesamt rund 1 200 Kilometer zunehmen.⁵⁰

Das Straßenzustands- und Wetterinformationssystem SWIS für den Winterdienst wird weiter ausgebaut. Auf der Basis eines rechnergesteuerten Telekommunikationssystems stehen den Leitern der Meistereien ständig aktuelle Witterungs- und Fahrbahndaten der Messstellen an den Autobahnen und spezielle auf der Grundlage dieser Messwerte und der Informationen zur Großwetterlage erstellte regionale Straßenzustandsvorhersagen des Deutschen Wetterdienstes für die Planung und Steuerung der Einsätze zur Verfügung. Ziel ist es, einen möglichst frühzeitigen Winterdiensteinsatz zu ermöglichen, um den besonders unfallträchtigen Zeitraum nach Beginn einer winterbedingten Straßenglätte weiter zu reduzieren.

Im Rahmen des BMBF-Projektnetzwerks „Sichere Straße“ wird im Projekt „Videobasiertes Assistenzsystem zur Erhöhung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ (VESUV) ein neuartiges Fahrerassistenzsystem entwickelt und erprobt, das automatisch ungeschützte Verkehrsteilnehmer in der Umgebung des Fahrzeugs erkennt und den Fahrer frühzeitig darüber informiert.⁵¹ Bei der Entwicklung dieses neuartigen Fahrerassistenzsystems sind mögliche Begegnungssituationen zwischen Autofahrern und ungeschützten Verkehrsteilnehmern zu identifizieren und klassifizieren, sowie Sicherheitsanforderungen an das Fahrerassistenzsystem und eine Überprüfung des Sicherheitsbeitrages dieses Systems zu definieren.

4.7 Gefahrguttransporte

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 Da-

tenbanksystem kurzfristig im behördlichen und danach auch im wirtschaftlichen Bereich einzurichten. Die damit verfügbaren Informationen können künftig für vorbeugende Maßnahmen zur Unfallvermeidung genutzt werden.

4.8 Forschung

Die BASt wird auch in den kommenden Jahren auf dem Gebiet der Sicherheitsforschung im Straßenverkehr im Auftrag des BMVBW für eine anwendungsorientierte Forschungsplanung und -koordinierung sorgen und Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit prüfen.

Unter anderem:

- soll auf der Basis eines von der BASt zusammen mit der TU Berlin entwickelten Konzepts, das eine objektivere Berücksichtigung des realen Unfallgeschehens ermöglicht, das EuroNCAP-Verfahren fortentwickelt und verbessert werden.
- Potenzielle aggressive Fahrzeugstrukturen müssen bereits im Entwicklungsprozess eines Pkw erkannt und vermieden werden. In einem von der EU-Kommission geförderten Projekt wird in den kommenden drei Jahren die gegenseitige Kompatibilität von Pkw sowie die Kompatibilität zwischen Pkw und Lkw untersucht. Dabei soll auch der Schutz von Fußgängern berücksichtigt werden. Die Forschungsergebnisse sollen zur Entwicklung von Richtlinien führen.
- In den Jahren 2002 und 2003 sollen die „Empfehlungen für ein Sicherheitsaudit für Straßen in Deutschland“ fertig gestellt, ein Curriculum für die Auditorenausbildung entwickelt und das Sicherheitsaudit für Straßen in den Verwaltungen mit begleitender Erfahrungssammlung erprobt werden.

4.9 Kontrollen

Das BAG leistet mit seinen Straßenkontrollen einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zum Umweltschutz und zur Überwachung der Marktordnung im Straßengüterverkehr, da bei Straßenkontrollen, anders als bei Betriebsprüfungen, nicht nur Inländer, sondern auch Ausländer erfasst werden.

Nach den Vorgaben des BMVBW ist deshalb beabsichtigt, die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge auf etwa 800 000 pro Jahr zu erhöhen.⁵² Gleichzeitig soll das BAG eine möglichst qualitativ hochwertige Kontrolle gewährleisten. So werden im Rahmen der so genannten Standardkontrolle schon jetzt die vier Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht, Straßenverkehrsrecht und Autobahnbenutzungsgebührenrecht überprüft. Mittelfristig ist beabsichtigt, die Kontrollanteile der besonders sicherheitsrelevanten Bereiche Gefahrgut und Abfallbeförderungen auf bis zu 20 %⁵³ bzw. auf bis zu 10 % zu erhöhen.

⁵⁰ Hierfür stehen in den kommenden sechs Jahren 200 Mio. Euro bereit.

⁵¹ Zur Realisierung dieses Vorhabens wurde ein interdisziplinäres Konsortium mit den Partnern BMW AG, Institut für Neuroinformatik an der Ruhruniversität Bochum, C-Vis Computer Vision/Automation GmbH, Institut für Automation & Kommunikation e. V. an der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg und der Bundesanstalt für Straßenwesen gebildet.

⁵² Zur Entwicklung der Kontrollzahlen siehe hierzu auch Kapitel 3.3.3.

⁵³ Das heißt, dass künftig bis zu 160 000 Kontrollen pro Jahr im Bereich Gefahrgut erfolgen werden. Zum gegenwärtigen Stand der Kontrollzahlen in diesem Bereich siehe Kapitel 3.3.3.

Außerdem soll auch die Effizienz der Kontrollen des Bundesamtes weiter erhöht werden. Dafür werden derzeit weitere organisatorische Verbesserungen vorgenommen. Dies betrifft z. B. den Ausbau eines Messstellennetzes zur Erfassung der Achslasten von Lastkraftwagen. Hierdurch sollen Überladungen besser und schneller als bisher erkannt und verfolgt werden, um die Zahl der schweren Unfälle und die übermäßige Beanspruchung der Straße durch den Schwerlastverkehr zu verringern.

5 Rettungswesen

5.1 Vorbemerkungen

Der Rettungsdienst ist eine öffentliche Aufgabe sowohl im Bereich der Daseinsfürsorge als auch der Gefahrenabwehr. Zuständig sind die Bundesländer. Neben den ambulanten und klinischen Einrichtungen im Gesundheitswesen ist er flächendeckend organisiert. Die folgenden Ausführungen behandeln die festgestellten Veränderungen im Bereich des Rettungswesens im Vergleich zum Berichtszeitraum des letzten Unfallverhütungsberichts Straßenverkehr 1998/99.

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 Anzahl der öffentlichen Telefonstellen, von denen aus eine unentgeltliche Benachrichtigung von Rettungsleitstellen möglich ist, hat sich im Vergleich zum vergangenen Berichtszeitraum von 139 000 auf 110 000 verringert. Die Verfügbarkeit von Mobiltelefonen hat dagegen stark zugenommen. Gleichzeitig eingehende Notrufe aus Mobilfunknetzen für ein und den selben Notfall können die Kapazität von Rettungsleitstellen stark belasten. Zudem gibt es bei Notrufen mit mobilen Telefonen Probleme mit der Lokalisierbarkeit des Anrufenden und der Notfallstelle.

An den Bundesautobahnen sind insgesamt ca. 15 000 Notrufsäulen, alle mit automatischer Standorterkennung, aufgestellt. Zusätzlich sind vor allem von privaten Stiftungen an Straßen außerhalb der Bundesautobahnen insgesamt rund 9 000 Notruftelefone eingerichtet worden, die eine genaue Standorterkennung ermöglichen.

Im Zeitraum 2000/2001 erfolgte im Zusammenhang mit dem organisierten Rettungsdienst eine bundesweite Erfassung der rettungsdienstlichen Infrastruktur für das Jahr 2000.⁵⁴ Danach gibt es in der Bundesrepublik Deutschland fast 320 Rettungsleitstellen in 325 Rettungsdienstbereichen. Ein Rettungsdienstbereich erstreckt sich im Durchschnitt über eine Fläche von etwa 1 100 qkm,

auf der ca. 253 000 Einwohner leben. Pro Rettungsdienstbereich errechneten sich im Mittel 3,9 Notarztstandorte und 6,8 Rettungswachen, sodass auf jede Rettungswache etwa 41 000 Einwohner entfallen.

Insgesamt gibt es mehr als 1 800 Rettungswachen, von denen etwa 90 % ständig mit mindestens einem Rettungsfahrzeug besetzt waren. Der bodengebundene Rettungsdienst verfügt über mehr als 1 050 Notarztstandorte. Nahezu 7 700 Fahrzeuge gehörten zum Bestand des öffentlichen Rettungsdienstes, in dem etwa 31 800 hauptamtliche Personen und fast 4 200 Zivildienstleistende beschäftigt sind. Hinzu kommen 17 000 Notärzte. In einem Rettungsdienstbereich sind im Durchschnitt 118 hauptamtliche Personen und Zivildienstleistende eingesetzt. Die Anzahl der ehrenamtlich geleisteten Stunden beträgt im Jahr mehr als 3,7 Millionen.

Ergänzend gibt es in Deutschland ein flächendeckendes Luftrettungswesen, mit 51 Stützpunkten für Rettungshubschrauber (RTH) und 26 Stützpunkten von Intensivtransporthubschraubern (ITH), von denen ausgehend im Berichtszeitraum mehr als 81 000 Rettungsflüge je Jahr unternommen wurden. Von diesen Flügen entfallen etwa 67 500 auf RTH-Einsätze und rund 13 500 auf Einsätze eines ITH.

Die Leistungen des Rettungsdienstes hat das BMVBW entsprechend dem Auftrag des Deutschen Bundestages durch die „Analyse des Leistungsniveaus im Rettungswesen“ untersuchen lassen. Die Ergebnisse der Untersuchung werden im Unfallverhütungsbericht mit dem Ziel dargestellt, einen aussagefähigen Überblick über das Leistungsgeschehen im bodengebundenen öffentlichen Rettungsdienst, darunter im Straßenverkehr, 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 2000/2001 beruhen somit auf Angaben aus 60 repräsentativ ausgewählten Rettungsdienstbereichen der alten und neuen Länder. Entgegen den bisherigen Leistungsanalysen erfolgte die bundesweite Hochrechnung erstmals auf der Zuordnung der Rettungsdienstbereiche nach den Regionstypen des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR).

Nach vorliegenden Ergebnissen der Hochrechnung für den Berichtszeitraum werden in der Bundesrepublik Deutschland pro Jahr rund 10,3 Mio. Einsätze durchgeführt. Unter Berücksichtigung der Doppelfahrten – bedingt durch das „Rendezvous-System“⁵⁵ beim Notarzteinsatz – fanden insgesamt 11,9 Mio. Einsatzfahrten im öffentlichen Rettungsdienst statt. Damit nahm durchschnittlich jeder achte Einwohner den öffentlichen Rettungsdienst einmal im Jahr in Anspruch.

⁵⁴ Ohne Angaben zur bodengebundenen rettungsdienstlichen Infrastruktur für das Land Niedersachsen.

⁵⁵ 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.

Tabelle 3

Anzahl und Verteilung der Rettungsdienstleistungen (1990/1991 bis 2000/2001)⁵⁶

Einsatzart	1990/1991		1992/93		1994/95		1996/97		1998/99		2000/2001	
	in Mio.	in %	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	2,082	47,0
– ohne Notarzt	1,32	61	1,77	55	1,899	56,6	1,816	52,4	2,053	51,1	2,349	53,0
Notfall	2,16	33	3,20	39	3,356	39,7	3,466	38,4	4,022	40,6	4,431	42,9
Krankentransport	4,37	76	5,04	61	5,091	60,3	5,574	61,6	5,878	59,4	5,887	57,1
Einsätze gesamt	6,53	100	8,24	100	8,447	100	9,040	100,0	9,900	100,0	10,318	100,0

⁵⁶ Ab 1993 einschließlich der neuen Länder.

Von den insgesamt rund 10,3 Mio. rettungsdienstlichen Hilfeersuchen, die in den Rettungsleitstellen bundesweit eingehen, entfallen rund 5,9 Mio. Einsätze (57 %) 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 Rettungsdienstleistungen höher als hier angegeben liegt, da der Anteil der statistisch systematisch nicht erfassten gewerblichen Anbieter speziell im

Bereich der Krankentransporte zugenommen hat. Die Anzahl der Notfalleinsätze beträgt im Vergleichszeitraum jährlich rund 4,4 Mio., das sind rund 43 % des Gesamteinsatzaufkommens. Im bodengebundenen Rettungsdienst gab es im Berichtszeitraum pro Jahr 2,082 Mio. Notfälle mit Notarztbeteiligung. Insgesamt wurden 97,1 % aller Einsätze eines Notarztes im bodengebundenen Rettungsdienst durchgeführt, 2,9 % aller Notarztalarmierungen betrafen die Luftrettung.

Abbildung 7

Verteilung der Rettungsdienstleistungen 2000/2001

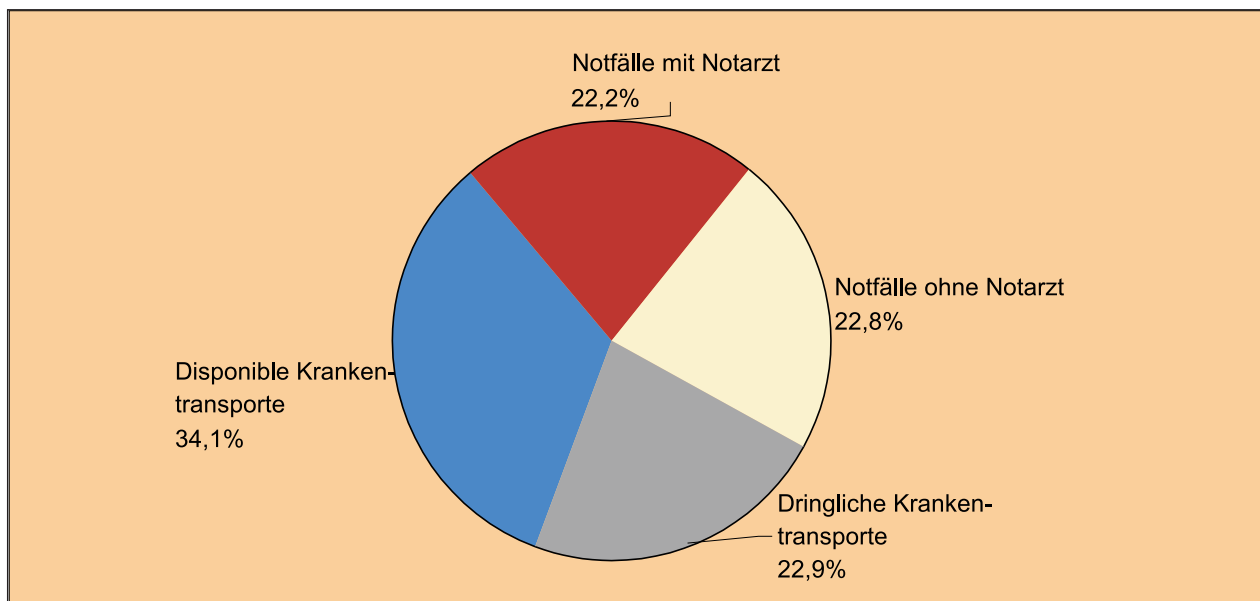
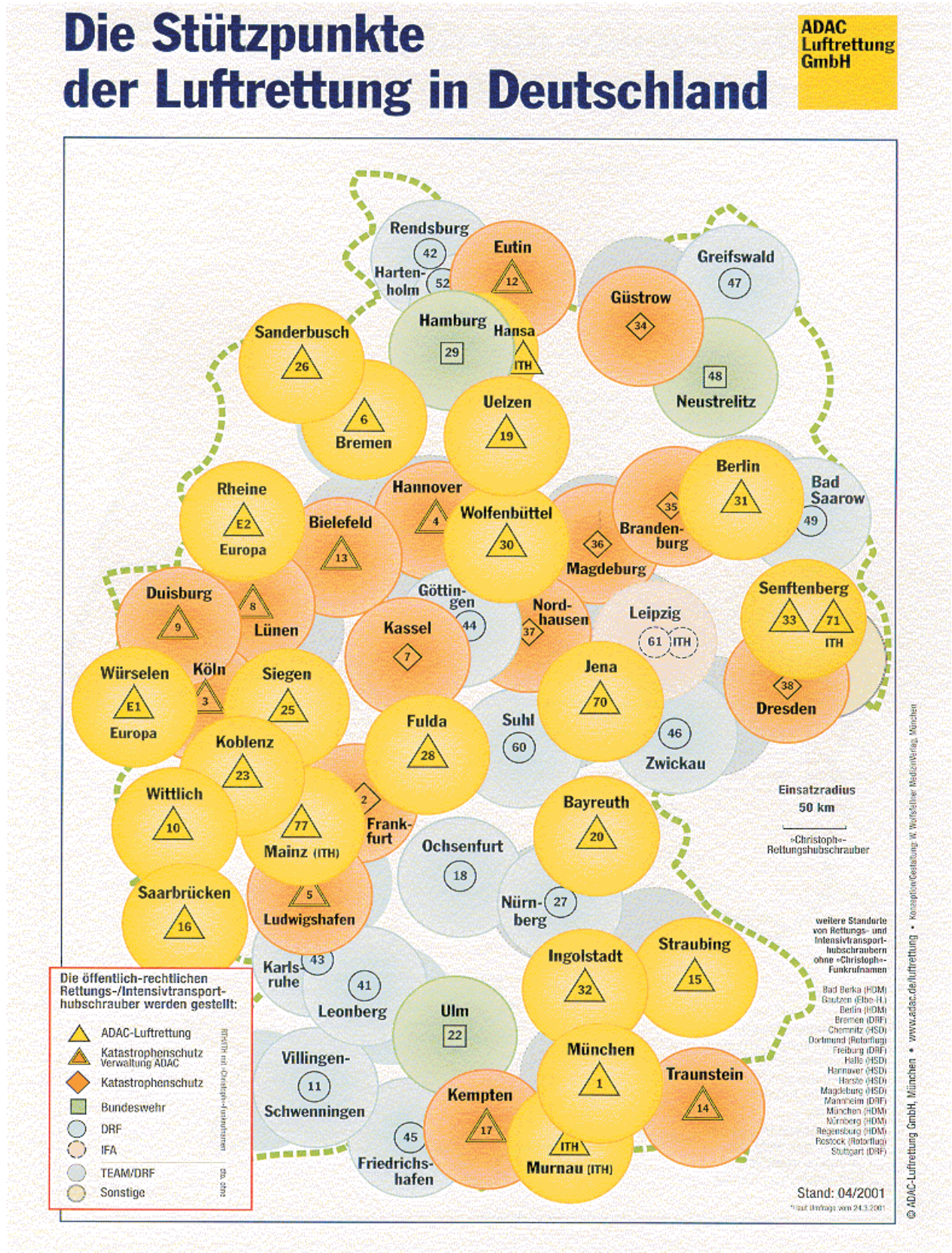


Abbildung 8

Hubschrauberstationen in der Bundesrepublik Deutschland



Der Aufkommensanteil der Notfalleinsätze an der Gesamteinsatzleistung hat sich von 33 % 1990/1991 auf 43 % im Berichtszeitraum erhöht.

Die Fehlfahrtquote liegt bei 8,1 %; jede 12. Alarmierung war nicht indiziert.

Im Berichtszeitraum gab es jährlich rund 268 000 Notfalleinsätze des öffentlichen Rettungsdienstes zu Verkehrsunfällen. Die Bedeutung des Verkehrsunfalls als Einsatzanlass für das Tätigwerden des öffentlichen Rettungsdienstes geht anteilmäßig zurück. Galten 1992/1993 noch 12,4 % der Notfalleinsätze Verkehrsunfällen, so beträgt der Vergleichswert im aktuellen Berichtszeitraum rund 6 %. Für die Altersgruppe der Kinder unter 15 Jahren ist die Bedeutung des Notfalleinsatzes hingegen sehr groß. Von den bei Verkehrsunfällen geschädigten Kindern erleiden über 45 % ein Schädel-Hirn-Trauma, bei dem besonders schwere Langzeitfolgen auftreten können.

Häufigster Notfallanlass ist der internistische Notfall (41,8 %). Auf den sonstigen Notfall, wie Suizide, hilflose Personen oder dringende Blut- oder Organspenden entfällt mehr als ein Drittel (35,2 %) der Notfallanlässe, gefolgt von den sonstigen Unfällen, wie Haus-, Sport- oder Freizeitunfälle mit 15,6 % und dem Arbeitsunfall mit 1,3 %.

5.3 Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen

Die Bedienschnelligkeit des Rettungsdienstes ist ein wichtiges Beurteilungsmerkmal für seine Leistungsfähig-

keit. 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 trifft unter Verwendung von Sonderrechten auf der Anfahrt zu Verkehrsunfällen das erste Rettungsmittel nach 7,6 Minuten am Unfallort ein. 95 % der Verkehrsunfälle werden innerhalb von 16,8 Minuten bedient.

Der Durchschnittswert für das Eintreffen des bodengebundenen Notarztes bei Verkehrsunfällen beträgt 10,6 Minuten, 95 % der Notärzte sind binnen 22,8 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 (s. Tabelle 4, Seite 36). Tagsüber beträgt innerorts die Eintreffzeit für das erste Rettungsmittel unter Verwendung von Sonderrechten auf der Anfahrt durchschnittlich 6,9 Minuten, in der Nacht durchschnittlich 7,1 Minuten; Verkehrsunfälle an Straßen außerorts sind am Tag durchschnittlich innerhalb von 8,6 Minuten bedient, in der Nacht nach 8,9 Minuten.

Abbildung 9

Einsatzanlässe bei Notfalleinsätzen 2000/2001

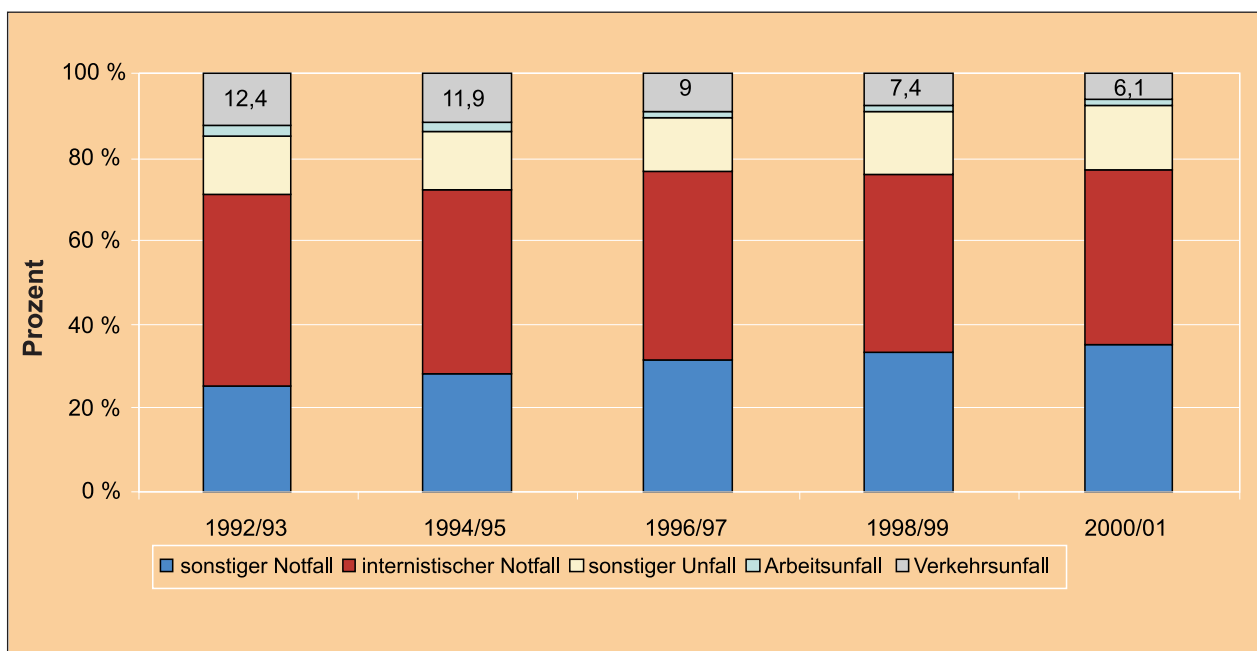


Abbildung 10

Mittlere Eintreffzeiten des 1. Rettungsmittels bei Verkehrsunfällen 2000/2001

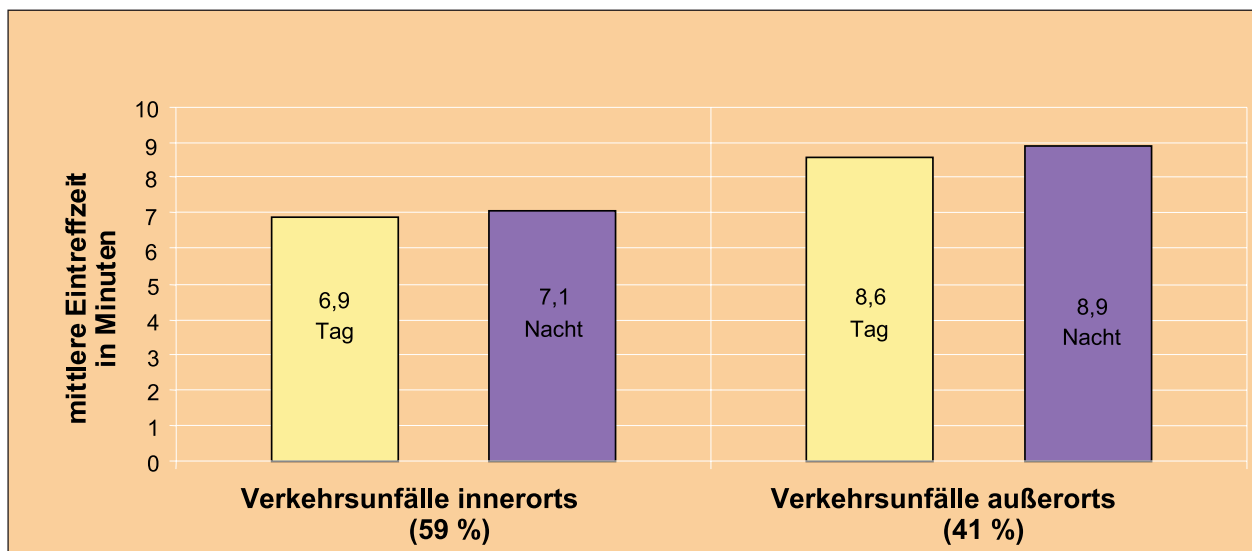


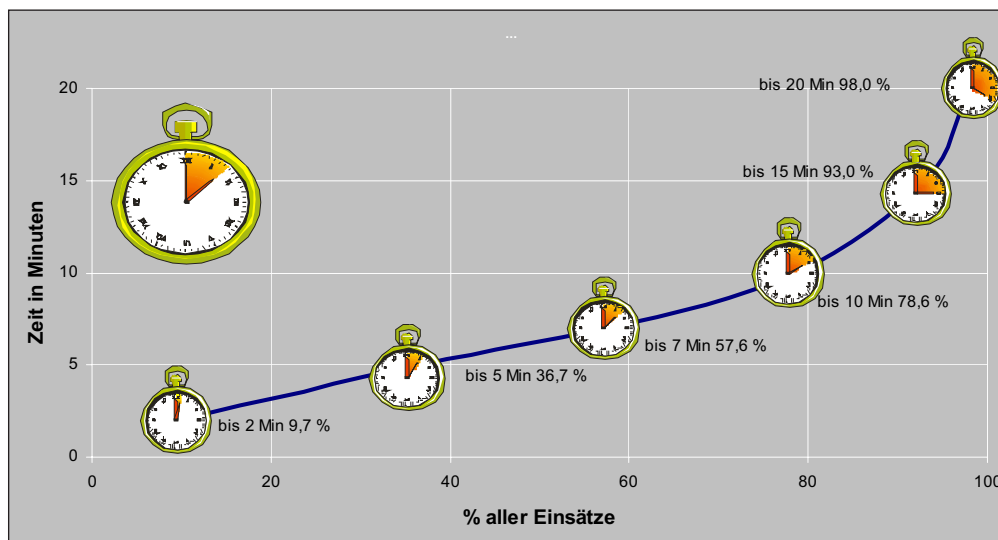
Tabelle 4

Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen 2000/2001

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	9,7	36,7	57,6	78,6	86,4	93,0	98,0	7,6	16,8
Eintreffen Notarzt	5,7	19,5	35,3	60,7	72,0	81,9	92,2	10,6	22,8

Abbildung 11

Eintreffzeiten bei Verkehrsunfällen 2000/2001



5.4 Forschung zum Rettungswesen

Die Bundesanstalt für Straßenwesen lässt neben einer in periodischen Abständen durchgeführten Analyse des Leistungsniveaus im Rettungsdienst verschiedene Aspekte des Rettungswesens untersuchen, die für das Unfallgeschehen und die Unfallfürsorge im Straßenverkehr von besonderer Bedeutung sind. In einem Projekt wurden Bedingungen für das optimale Funktionieren des Rettungsdienstes in Großschadensfällen untersucht, wie sie beispielsweise in jüngster Zeit bei Unfällen in Straßentunneln, aber auch bei anderen Verkehrsunfällen aufgetreten sind. Ein anderes Projekt beschäftigte sich mit der Optimierung von Rettungsdienstesätzen und der Bedeutung des Rettungsdienstes bei Verkehrsunfällen mit schädel-hirn-traumatisierten Kindern. Bei Kindern sind unfallbedingte Verletzungen die häufigste Todesursache, wobei das schwere Schädel-Hirn-Trauma im Bereich der verkehrsunfallbedingten Notfälle das schwerste Krankheitsbild darstellt.

5.5 Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit

In enger Zusammenarbeit mit den Hilfsorganisationen, die in der Bundesarbeitsgemeinschaft Erste Hilfe organisiert sind (Deutsches Rotes Kreuz, Arbeiter-Samariter-Bund, Malteser Hilfsdienst, Johanniter-Unfall-Hilfe, Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft) unterstützt das BMVBW durch die Produktion von Fernsehbeiträgen konkrete Angebote wie die freiwilligen „fresh-up“-Kurse der Hilfsorganisationen zur Wiederauffrischung der Erste-Hilfe-Kenntnisse. In diesen Kursen wird den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, auch ohne gesetzliche Regelung Verantwortungsbewusstsein zu demonstrieren. Dabei werden Grundkenntnisse vermittelt sowie die einmal erlernten Kenntnisse aufgefrischt und darüber hinaus Mut gemacht, diese Kenntnisse auch anzuwenden. Ein Werbeclip zur Ersten Hilfe wurde vor allem in Sendern mit „jungem Publikum“ eingesetzt, um diese Maßnahmen zu unterstützen.

