

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2002 und 2003 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2002/2003 –

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Auftrag	4
0 Kurzfassung	4
1 Straßenverkehrssicherheitspolitik	5
1.1 Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	5
1.2 Ziele, Strategien der Verkehrssicherheitsarbeit in der Europäischen Union	9
1.2.1 Drittes Europäisches Aktionsprogramm	9
1.2.2 eSafety-Initiative	10
1.2.3 Nutzung neuer Informations- und Kommunikationseinrichtungen	11
1.3 Verkehrssicherheitsarbeit auf Ebene der Vereinten Nationen	14
2 Unfälle im Straßenverkehr	14
2.1 Allgemeine Unfallentwicklung	14
2.2 Unfallursachen	19
2.3 Prioritäre Zielgruppen des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	20
2.3.1 Schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ...	20
2.3.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer	25

	Seite
2.3.3 Güterkraftfahrzeuge	26
2.3.4 Unfälle auf Landstraßen	26
2.4 Straßenverkehrsunfälle in Europa	27
3 Umsetzung des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr	28
3.1 Verkehrssicherheit und Gesellschaft	28
3.1.1 Verkehrsklima und Aggressionspotenziale	28
3.1.2 Gesellschaftliches Engagement für die Verkehrssicherheit	29
3.1.3 Forschung	31
3.1.4 Europäische und internationale Verkehrssicherheitsarbeit	31
3.2 Prioritäten setzen	32
3.2.1 Erste Priorität: Verkehrsklima in Deutschland verbessern	32
3.2.2 Zweite Priorität: Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen	33
3.2.2.1 Ausrichtung des Wohnumfelds auf die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen	33
3.2.2.2 Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit	33
3.2.2.3 Verbesserung der Bussicherheit	35
3.2.2.4 Ausbau des Radwegenetzes	35
3.2.2.5 Freiwilliges Tragen von Fahrradhelmen	36
3.2.2.6 Standlicht für Fahrräder	36
3.2.2.7 Maßnahmen bezogen auf öffentliche Verkehrsmittel	36
3.2.3 Dritte Priorität: Unfallrisiken junger Fahrerinnen und Fahrer reduzieren	37
3.2.3.1 Senkung der Risikobereitschaft durch Weiterentwicklung der Fahrausbildung	37
3.2.3.2 Förderung des freiwilligen „Dazulernens“ der Fahranfänger	37
3.2.4 Vierte Priorität: Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern	38
3.2.4.1 Überwachung des Bundes im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge ...	38
3.2.4.2 Übernahme der Richtlinie 2000/30/EG über Unterwegskontrollen in deutsches Recht	40
3.2.4.3 Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestabstandes	40
3.2.4.4 LKW-Kontur-Markierungen für Gefahrgutfahrzeuge europaweit vorschreiben	40
3.2.5 Fünfte Priorität: Unfälle auf Landstraßen reduzieren	40
3.3 Gezielte Maßnahmen für mehr Sicherheit	41
3.3.1 Verkehrsverhalten	41
3.3.1.1 Sicherheitskommunikation	41

	Seite
3.3.1.2 Verkehrsrecht	44
3.3.1.3 Verhaltensanreize	46
3.3.2 Sichere Fahrzeuge und Telematik	47
3.3.2.1 Aktive Sicherheit	47
3.3.2.2 Passive Sicherheit	50
3.3.2.3 Telematik	53
3.3.3 Sichere Verkehrswege	54
3.3.3.1 Gefahrenstellen identifizieren und entschärfen	54
3.3.3.2 Verkehrssicherheit bei der Straßennetzplanung	54
3.3.3.3 Sicherheitsaudits zum Straßenentwurf einführen und erproben ...	55
3.3.3.4 Unterstützung der Unfallkommissionen	56
3.3.3.5 Unfallgeschehen auf Landstraßen reduzieren	56
3.3.3.6 Verkehrssicherheit bei der Straßenerhaltung auf Autobahnen beachten	57
3.3.3.7 Systematische Straßenerhaltung	58
3.3.3.8 Busse und Bahnen bei der Straßenplanung berücksichtigen	58
3.3.3.9 Straßenoberfläche griffig und lärmarm gestalten	58
3.3.3.10 Sicherheit von Tunneln	58
3.3.3.11 Straßenbetriebsdienst	59
3.3.3.12 Ermittlung des wetterbedingten Straßenzustands	59
Anhang	60

Auftrag

Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss vom 14. Juni 1973 (Drucksache 7/693) die Bundesregierung ersucht, jährlich einen Unfallverhütungsbericht für den Straßenverkehr zu erstellen und diesen über den Rückblick hinaus zu einem Instrument der Fortschreibung der Verkehrssicherheitsstrategie zu machen. Seit 1975 soll der Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr in zweijährigem Abstand vorgelegt werden (Drucksache 7/4164 vom 17. Oktober 1975).

Am 23. Juni 1976 (Drucksache 7/5318) wurde die Bundesregierung ersucht, erstmals zum 31. Dezember 1977 eine Übersicht über die Weiterentwicklung des Rettungswesens beizufügen. Mit Beschluss des Deutschen Bundestages vom 13. Februar 2003 (Bundesdrucksache 15/388) wird die Bundesregierung in Abänderung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 23. Juni 1976 gebeten, eine Übersicht über die Weiterentwicklung des Rettungswesens nur noch jedem zweiten Unfallverhütungsbericht beizufügen (erstmal wieder im Bericht der Jahre 2004 und 2005).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen legt hiermit den „Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2002 und 2003“ – kurz: den Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2002/03 – vor.

0 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, sodass sich die Verkehrspolitik vor die Aufgabe gestellt sieht, diese Mobilität so sicher, so umweltfreundlich und so sozial gerecht wie möglich zu gewährleisten.

Die Verkehrssicherheitsarbeit erzielt in Deutschland seit vielen Jahren deutliche Erfolge. Die Zahl der Verunglückten sank seit 1991 um etwa 9,3 Prozent auf 468 670¹⁾. Die schweren Unfallfolgen sind noch wesentlich stärker zurück gegangen; so verringerte sich die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von 11 300 im Jahr 1991 um 41,4 Prozent auf 6 618 und die Zahl der Schwerverletzten um 34,7 Prozent auf 85 586 im Jahr 2003; in den letzten zwölf Jahren ist also eine durchschnittliche Reduktion der Zahl der Getöteten um 3,5 Prozent bzw. der Schwerverletzten um 2,9 Prozent je Jahr zu verzeichnen.

Das langfristig angelegte „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) aus dem Jahr 2001 prägte im Berichtszeitraum die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung. Das Programm hat das Ziel, Menschenleben im Straßenverkehr zu schützen und gleichzeitig den volkswirtschaftlichen Schaden infolge von Stra-

ßenverkehrsunfällen, der zurzeit in Deutschland bei einer Größenordnung von rund 34 Mrd. Euro pro Jahr liegt, nachhaltig 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.

Das Verkehrssicherheitsprogramm umfasst darüber hinaus viele gezielte Einzelmaßnahmen, die den Maßnahmen-schwerpunkten Verkehrsverhalten, Sichere Fahrzeuge und Telematik sowie Sichere Verkehrswege zuzuordnen sind.

In seinem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr vom Februar 2001 hat das BMVBW vorgesehen, den Unfallverhütungsbericht zu einem Kontroll-Instrument für die Umsetzung des Programms weiterzuentwickeln. Hierüber wurde bereits im letzten Unfallverhütungsbericht der Bundesregierung (Drucksache 14/9730) berichtet. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ist beauftragt, zu prüfen, wie über die Maßnahmenumsetzung hinaus auch auf die Fragen nach der Wirksamkeit und der Effizienz der Maßnahmen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit eingegangen werden kann und Vorschläge für ein entsprechendes Vorgehen zu entwickeln.

Die neue Struktur des Unfallverhütungsberichts der Jahre 2002 und 2003 trägt mithin der Weiterentwicklung zu einem Kontroll-Instrument für die Maßnahmen des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr Rechnung. Im Gegensatz zu Berichten früherer Jahre wurde die Struktur des aktuellen Berichts der Gliederung und dem Inhalt des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr angepasst. Aufbauend auf einer tief gehenden Analyse der aktuellen Unfallentwicklung wird in dem neu gestalteten Kapitel 3 des Unfallverhütungsberichts von der in früheren Berichten üblichen Gliederung der Darstellung der Maßnahmen nach den verantwortlichen Institutionen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheitsarbeit abgesehen und eine maßnahmenbezogene Darstellung der Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms aufgegriffen. In dem neu gestalteten Kapitel 3 werden daher rückblickend für den Berichtszeitraum die Maßnahmen zur Durchführung des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr dargestellt und ein Ausblick darauf gegeben, welche weiteren Schritte zur Umsetzung des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr (Verkehrssicherheitsprogramm) angegangen werden.

Bei der Erstellung des Berichts sind die Grundsätze des Gender Mainstreaming berücksichtigt worden, indem insbesondere im Kapitel 2 die Analyse des Unfallgeschehens so weit wie möglich geschlechterdifferenziert erfolgte. Ansatzpunkte hinsichtlich einer geschlechtergerechten Sicherheitskommunikation werden zurzeit in einem Forschungsvorhaben untersucht. Ergebnisse und Konsequenzen im Hinblick auf das Ergreifen geschlechtergerechter

¹⁾ Endgültige Zahlen für das Jahr 2003 lagen zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch nicht vor. Die verwendeten Straßenverkehrsunfalldaten entsprechen dem Stand April 2004.

Maßnahmen sollen erst im folgenden Unfallverhütungsbericht dargelegt werden.

Die verantwortlichen Institutionen, die Beiträge zum Bericht geliefert haben, sind im Anhang aufgeführt.

1 Straßenverkehrssicherheitspolitik

Straßenverkehrssicherheitspolitik ist Bestandteil einer modernen Verkehrspolitik, die gleichzeitig Teil einer dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichteten Wachstumspolitik ist, die ökonomische, ökologische und soziale Belange ausgewogen berücksichtigt. Mobilität der Gesellschaft ist auch künftig wichtige Voraussetzung für Fortschritt, Wohlstand, Wachstum und Beschäftigung. Die Sicherung der Mobilität für eine wachstumsorientierte Wirtschaft und für Arbeitsplätze, aber auch für Freiheit und Flexibilität des Einzelnen ist zentrales verkehrspolitisches Ziel der Bundesregierung.

Prognosen zufolge werden die Verkehrsleistungen in Deutschland als Folge der Globalisierung der Märkte, des europäischen Integrationsprozesses, und hier insbesondere auch der Ost-Erweiterung der Europäischen Union, bis zum Jahr 2015 (gegenüber 1997) im Güterverkehr um 64 Prozent (im Straßengüterfernverkehr um 58 Prozent) und im Personenverkehr um 20 Prozent (im Individualverkehr auf der Straße um 16 Prozent) steigen.

Kernelement der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist daher ein integriertes Gesamtverkehrskonzept, das alle Verkehrsträger einbezieht und es ihnen ermöglicht, ihre spezifischen Leistungspotenziale zur Geltung zu bringen. Das Konzept einer integrierten Verkehrspolitik bedeutet einen Verkehrsträger übergreifenden Ansatz bei investitions-, ordnungs- und innovationspolitischen Maßnahmen.

Handel und Gewerbe sind existenziell darauf angewiesen, dass der Verkehr mit Gütern und Personen möglichst reibungslos funktioniert. Für die Mehrzahl der Bundesbürger ist das Auto nach wie vor Garant individueller Mobilität. Die Mobilität in unserer freiheitlichen Gesellschaft optimal zur Entfaltung zu bringen, ist für die Bundesregierung mit dem Auftrag verbunden, diese Mobilität vor allem mit einem hohen Maß an Verkehrssicherheit zu ermöglichen. Die Verkehrspolitik sieht sich deshalb vor die Aufgabe gestellt, die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu gewährleisten, und zwar so sicher, umweltfreundlich und sozial gerecht wie möglich.

Ein wichtiger Schritt hierzu ist – auch mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit – mit dem Beschluss des Bundeskabinetts vom 2. Juli 2003 zum Bundesverkehrswegeplan 2003 getan worden. Der Planungszeitraum für die Jahre 2001 bis 2015 umfasst einen Investitionsrahmen für die Verkehrsinfrastruktur von voraussichtlich 150 Mrd. Euro. Zu den vorrangigen Aufgaben, die auch die Sicherheit verbessernde Maßnahmen enthalten, gehören:

- Beseitigung von Verkehrsengpässen, u. a. 6-streifige Autobahnerweiterung,
- Verkehrsentlastung und Steigerung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden durch den Bau von Ortsumgehungen,

- Stärkung der Infrastruktur in Ostdeutschland,
- Erhöhung der Bestandsnetzinvestitionen,
- Förderung moderner Verkehrstechnologien.

Mit der konsequenten Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesens leistet die Bundesregierung einen wesentlichen und wichtigen Beitrag in der Verkehrssicherheitspolitik.

1.1 Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Mobilität ist Voraussetzung für Wohlstand und Wachstum. Zunehmende Mobilität wird in unserer Gesellschaft jedoch nur dann akzeptiert, wenn sich gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht und sich das allgemeine Klima auf den Straßen spürbar verbessert. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) hat in seinem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr Mittel und Wege aufgezeigt, Menschenleben durch Unfallvermeidung zu schützen, Unfallfolgen zu lindern und volkswirtschaftlichen Schaden als Folge von Straßenverkehrsunfällen nachhaltig zu vermindern. Ziel des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr ist die Verbesserung und Gewährleistung der Sicherheit bei wachsender Mobilität.

Neben gesetzgeberischem Handeln erfordert die Verbesserung der Verkehrssicherheit das Verantwortungsbewusstsein jeder und jedes Einzelnen und die Bereitschaft, einen eigenen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit zu leisten. Das Verkehrssicherheitsprogramm zielt darauf ab, die Verkehrssicherheit als Aufgabe aller gesellschaftlichen Kräfte zu begreifen. In dem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr wurden deshalb fünf Prioritäten gesetzt und vielfältige Maßnahmen vorgesehen, die die Sicherheit in Deutschland nachhaltig verbessern sollen. Die Realisierung des Programms und seine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sollen ständig beobachtet und mit dem Ziel einer Optimierung an die aktuelle Entwicklung der Verkehrssicherheit angepasst werden.

Die fünf Prioritäten des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sind:

Verkehrsklima in Deutschland verbessern

Das allgemeine Klima auf Deutschlands Straßen leidet zusehends an Aggressivität im Straßenverkehr. Erhöhte Aggressivität, die sich in Verhaltensweisen wie Rasen, Drängeln und Rücksichtslosigkeit äußert, erhöht das Unfallrisiko auf den Straßen. Zeitdruck ist dabei oft, aber bei weitem nicht immer und allein, ein entscheidender Faktor. Das wachsende Verkehrsaufkommen in Deutschland kann – vor allem im Berufsverkehr – zu Stress und Aggressivität führen und erfordert von allen Verkehrsteilnehmern hohe Konzentration und ein besseres Sozialverhalten. Ein Klimawechsel, der sich in mehr Rücksichtnahme und mehr Gelassenheit der Verkehrsteilnehmer äußert, tut Not. Wir brauchen ein verständnisvolles Miteinander für eine sichere Mobilität. Daher gehört

ein Klimawechsel zu den dringlichsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit.

Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen

Rund 37 Prozent aller Getöteten im Jahre 2002 und rund 38 Prozent aller Getöteten im Jahre 2003²⁾ sind so genannte „schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer“. Im Sinne des Verkehrssicherheitsprogramms zählen dazu Kinder, ältere Menschen und im weitesten Sinne ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Fahrradfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder. Sie sind im Straßenverkehr einem vergleichsweise höheren Risiko ausgesetzt als stärkere Verkehrsteilnehmer, denn die persönlichen Konsequenzen eines Verkehrsunfalls sind für sie ungleich höher.³⁾ Deshalb gilt es, den Schutz gerade dieser Gruppen weiter zu verbessern.

Unfallrisiken junger Fahrerinnen und Fahrer reduzieren

Junge Fahranfängerinnen und Fahranfänger sind überproportional häufig in Verkehrsunfälle verwickelt. Junge Fahrerinnen und Fahrer stellen einen Anteil an der Gesamtbevölkerung von rund 8 Prozent, ihr Anteil an allen im Straßenverkehr Verunglückten und Getöteten liegt aber bei jeweils rund 21 Prozent. Die Zahlen verzeichnen zwar einen kontinuierlichen Rückgang, der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe an den Verkehrsunfallopfern ist jedoch nach wie vor unakzeptabel hoch. Die hohe Unfallbeteiligung der Fahranfänger im Alter von 18 bis 24 Jahren wird im Wesentlichen auf mangelnde Fahrerfahrung und eine erhöhte Bereitschaft zu risikoreichem Verhalten zurückgeführt. Hier müssen alle Möglichkeiten genutzt werden, die Risikobereitschaft junger Fahrer zu senken und das freiwillige „Dazulernen“ zu fördern.

Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern

Das Verkehrssicherheitsprogramm bezweckt weiter, das Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge zu mindern. Wegen ihrer Größe und ihres Gewichts enden Verkehrsunfälle mit schweren Nutzfahrzeugen nicht selten verheerend. Das Gefahrenpotenzial, das besonders von schweren LKW ausgeht, muss deshalb konsequent verringert werden. Vor dem Hintergrund eines wachsenden internationalen Gütertransports gewinnt diese vierte Priorität des Programms vor allem auf europäischer Ebene besondere Bedeutung.

Verkehrssicherheit auf Landstraßen erhöhen

Unfälle auf Landstraßen sind meist besonders folgenschwer: Nahezu zwei von drei im Straßenverkehr Getöteten sind Opfer von Unfällen auf Landstraßen. Deshalb ist die fünfte Priorität des Verkehrssicherheitsprogramms darauf gerichtet, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen.

²⁾ Die verwendeten Straßenverkehrsunfalldaten entsprechen dem Stand April 2004.

³⁾ Vergleiche hierzu insbesondere Kapitel 2.3.1.

Das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr beinhaltet darüber hinaus eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen, um die Verbesserung der Verkehrssicherheit entsprechend der gesetzten Prioritäten zu erreichen. Die Einzelmaßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms werden den Maßnahmenswerpunkten Verkehrsverhalten, Sichere Fahrzeuge und Telematik sowie Sichere Verkehrswege zugeordnet. Der Unfallverhütungsbericht der Jahre 2002 und 2003 übernimmt diese Systematik⁴⁾ bei der Beschreibung der Maßnahmenumsetzung und führt diese in Kapitel 3 aus⁵⁾.

Zusammenfassung aller umgesetzten Maßnahmen im Berichtszeitraum

Im Berichtszeitraum wurden viele Maßnahmen des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geplant und umgesetzt. In Kapitel 3 dieses Berichts wird hierüber ausführlich berichtet. An dieser Stelle können die im Berichtszeitraum umgesetzten Maßnahmen – bezogen auf die Handlungsfelder sicheres Verhalten, sichere Fahrzeuge, sichere Infrastruktur – wie folgt zusammengefasst werden:

Sicheres Verhalten

Kampagne des BMVBW unter dem Motto „Gelassen läuft's“: Bei dieser Kampagne stützte sich das Ministerium auf empirische Befunde, die dringend nahe legen, vor allem für eine Verbesserung des allgemeinen Klimas im Straßenverkehr zu werben.

Förderung des freiwilligen „Dazulernens“ der Fahranfänger: Um die Sicherheit der jungen Fahrerinnen und Fahrer zu verbessern, hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Mai 2003 auf Basis des Straßenverkehrsgesetzes mit einer Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe die Rechtsgrundlage für eine „Zweite Ausbildungsphase“ geschaffen (zweite Phase der Fahrausbildung). Gemeinsam mit den zuständigen Ländern und Verbänden ist ein Mustereinführungserlass erarbeitet worden, der letzte Details regelt. In der Praxis ist die „Zweite Ausbildungsphase“ mit ersten Seminaren bereits gestartet. Sicheres Autofahren und die Verbesserung der eigenen Fahrpraxis sollen so gefördert werden.

Dem Ziel der Reduzierung der Unfallzahlen von Fahranfängern dient ebenso die Maßnahme „Begleitetes Fahren ab 17“. Es soll die überdurchschnittliche Unfallgefährdung junger Fahranfänger am Anfang des selbstständigen Fahrens dadurch reduziert werden, dass sie bereits vor der Erlangung der Fahrerlaubnis umfangreiche Fahrpraxis in Begleitung von Erwachsenen erlangen dürfen. Mehrere

⁴⁾ Aufgrund notwendig gewordener Anpassungen war es erforderlich, die Maßnahmen teilweise in anderen Zusammenhängen als im VSP dargestellt aufzugreifen und um aktuelle Entwicklungen zu erweitern.

⁵⁾ Erste Implementierungen wurden im Unfallverhütungsbericht der Jahre 2000 und 2001 bereits dargestellt. Die Beschreibung der Fortführung der Maßnahmen erfolgt im vorliegenden Bericht.

Bundesländer haben bereits ihr Interesse an einer Erprobung des Modellvorschlags bekundet.

Verkehrserziehung in der Schule: Vor allem zwischen dem Ende der Grundschulzeit und dem Erwerb des Führerscheins geht das Angebot der Verkehrserziehung an den Schulen zurück. Eine Arbeitsgruppe der zuständigen Kultusminister der Länder und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die die Verbesserung der Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen zum Ziel hat⁶⁾ hat im Berichtszeitraum eine Dokumentation erarbeitet, in der alle Angebote zur Verkehrserziehung, die seitens der Länder und einiger Verbände angeboten werden, aufgeführt sind. Darüber hinaus ist beabsichtigt, Verfahren zur Leistungserfassung für die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe zu entwickeln und die Wirksamkeit von Ausbildungskonzepten zur Verkehrserziehung für Referendare zu untersuchen.

Ausbau des Radwegenetzes: Die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr durch den Bau von Radwegen hat erheblich zur Vermeidung von Unfällen beigetragen und das Fahrradfahren sicherer gemacht. Diesem Ziel dient der kontinuierliche Ausbau des Radwegenetzes an Bundesstraßen. Das BMVBW trägt dem Wunsch des Deutschen Bundestages nach verstärkter Förderung des Radwegebaus Rechnung, u. a. in dem seit 2002 Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro zweckgebunden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen im Straßenbauplan zur Verfügung gestellt werden. Im Berichtszeitraum 2002/2003 hat das BMVBW in den Bau von Radwegen insgesamt rund 175 Mio. Euro investiert. Im Jahre 2002 wurden ca. 280 km Radwege und im Jahre 2003 ca. 440 km Radwege fertig gestellt.

Verbesserung der Reisebussicherheit: Vor dem Hintergrund der schweren Unfälle deutscher Reisebusse im Jahr 2003 in Ungarn und in Frankreich mit vielen Toten erfolgte eine Auswertung des Unfallgeschehens, eine Bewertung des bestehenden Rechtsrahmens sowie die Bestimmung weiterer Schritte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Busverkehr. Aufgrund eines entsprechenden Vorstoßes der Bundesregierung konnte mit den Ländern die „Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit“ am 2. Juli 2003 vereinbart werden. Der Schwerpunkt aufseiten des Bundes liegt bei der Gesetz- und Verordnungsgebung, der Schwerpunkt aufseiten der Länder – ihrer verfassungsmäßigen Zuständigkeit für den Gesetzesvollzug entsprechend – bei der Umsetzung und der Kontrolle geltender wie neuer Rechtsvorschriften.

Ausbau der Überwachung des Bundes im Bereich LKW und Omnibus: Im Jahr 2002 wurden rund 610 000 und im Jahr 2003 ca. 649 000 Fahrzeuge durch das BAG kontrolliert (etwa je zur Hälfte in- und ausländische Fahrzeuge)⁷⁾. Nach den Vorgaben des BMVBW ist beabsichtigt, die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge langfristig auf etwa 800 000 pro Jahr zu erhöhen. Dabei soll das

BAG eine qualitativ hochwertige Kontrolle gewährleisten und die Effizienz der Kontrollen weiter verbessern.

Bürgerfreundliche Straßenverkehrsregeln: Die mit dem Ziel einer größeren Bürgernähe und Verständlichkeit der Straßenverkehrsregeln begonnene Überarbeitung der Straßenverkehrsordnung (StVO) in Deutschland ist so weit vorangeschritten, dass nach einer ersten Anhörung der Fachverbände und Organisationen von Verkehrsteilnehmern voraussichtlich noch im Jahr 2004 auch die Beteiligung einzelner Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Form erfolgen kann.

Sichere Fahrzeuge

Nutzung neuer Informations- und Kommunikationseinrichtungen in Kraftfahrzeugen: Die Bundesregierung unterstützt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Einführung entsprechender Systeme und deren Durchsetzung und Etablierung am Markt. Darüber hinaus beteiligt sich das BMVBW aktiv an der eSafety-Initiative der Europäischen Kommission, die eine Arbeitsgruppe zum Thema „Mensch-Maschine-Schnittstelle“ gebildet hat und sich u. a. mit der Fortschreibung der Sicherheitsanforderungen an die Schnittstelle befasst.

Fahrzeuggestaltung zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer: Zur Verbesserung des Fußgängerschutzes beim Frontalaufprall mit PKW enthält die europäische Richtlinie 2003/102/EG zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern Anforderungen an die Konstruktion der Frontpartie von PKW und leichten Nutzfahrzeugen (bis 2,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse), die bewirken sollen, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen weniger schwere Verletzungen erleiden. An den vorbereitenden Arbeiten war Deutschland maßgeblich beteiligt. Die Bundesregierung tritt darüber hinaus für die kurzfristige Einführung zusätzlicher verbindlicher Vorschriften für Frontschutzbügel an Neufahrzeugen sowie als Nachrüstteile ein, und zwar für alle PKW. Aufgrund des anhaltenden Drucks der Bundesregierung hat die Kommission inzwischen zur Ergänzung der Richtlinie im Oktober 2003 einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen vorgelegt.

Sichere Infrastruktur

Besonders der Entschärfung der Unfallsituationen auf Landstraßen dient der Bau neuer Ortsumgehungen, der wichtiger Bestandteil der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen ist. Im Zeitraum von 2001 bis 31. Dezember 2003 wurden bundesweit 189 Ortsumgehungen mit einem Ausgabevolumen von rund 1,8 Mrd. Euro und einer Gesamtlänge von rund 515,1 km fertig gestellt. Ihr Neubau hat für die Bundesregierung weiterhin eine hohe Priorität mit der Folge, dass bis 2015 mehr als 700 dieser Projekte realisiert werden sollen.

⁶⁾ Alle Bundesländer sind in der Arbeitsgruppe vertreten.

⁷⁾ Darunter befanden sich im Jahr 2002 rund 6 900 und im Jahr 2003 rund 11 600 Busse.

Sicherheitsaudits zum Straßenentwurf einführen und erproben: Der sicheren Gestaltung der Verkehrswege dient auch die durch das Verkehrssicherheitsprogramm vorgesehene Entwicklung eines Sicherheitsaudits für Deutschland. Das Sicherheitsaudit für Straßen ist ein formalisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange eines Straßenentwurfs in allen Arbeitsschritten vom Entwurf über den Bau bis zur Verkehrsfreigabe. Vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen im Ausland mit der Durchführung eines Sicherheitsaudits für Straßenneubauten und umfassenden Um- bzw. Ausbauten wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die im Jahr 2002 ein für Deutschland geeignetes Sicherheitsaudit für Autobahnen, Landstraßen und kurze Ortsdurchfahrten entwickelt sowie Schulungsmaßnahmen für Auditoren konzipiert hat. Umfangreiche Tests an realen Entwürfen haben die Wirksamkeit der Maßnahme nachgewiesen. Aus diesem Grund hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen diese „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS)“ an die Länder mit der Empfehlung übersandt, diese künftig bei allen Planungen und Entwürfen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen an Bundesfernstraßen zu beachten.

Die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen (ESN)“ hat das BMVBW den Ländern im Jahre 2003 zur Anwendung empfohlen. Mithilfe der in diesen Empfehlungen dargestellten Verfahren kann festgestellt werden, wo in Straßennetzen Sicherheitsdefizite (viele/schwere Unfälle) vorliegen. Die Ergebnisse der Sicherheitsanalyse geben dabei wichtige Hinweise auf mögliche Mängel in der Straßenführung, der Straßengestaltung oder des Straßenzustands und ergänzen so die Überlegungen zur Straßennetzgestaltung aus den Belangen Verkehrs-, Raum- und Umweltplanung.

Gefahrloses Überholen auf Landstraßen: Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen wurde ein Untersuchungsprogramm erarbeitet, mit dem die Wirksamkeit baulicher, verkehrstechnischer und ergänzender verkehrsregelnder Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf einbahniger Außerortsstraßen in kontrollierten Versuchen beurteilt werden soll. Aus den Ergebnissen sollen Empfehlungen für künftige sicherheitsverbessernde Maßnahmen abgeleitet werden.

Hindernisfreie Seitenräume: Der Entwurf von „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)“ wurde im Berichtszeitraum überarbeitet. Nach Abschluss der Abstimmungen mit den Ressorts, Verbänden und Ländern sollen die ESAB 2004 den Obersten Straßenbaubehörden der Länder mit der Bitte um künftige Beachtung übersandt werden. Im Hinblick auf den Naturschutz und die Landschaftspflege wird darin empfohlen, das Fällen von Bäumen erst dann vorzusehen, wenn alle anderen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausscheiden.

Straßenoberfläche griffig und lärmarm gestalten: Seit Januar 2002 gelten für Bundesfernstraßen durch Regelung

gen im Bauvertrag konkrete Abnahmewerte für die Griffigkeit von Fahrbahndecken aus Asphalt bzw. Beton bei Fertigstellung/Verkehrsfreigabe und bis zum Ende der Gewährleistungsfrist.

Sicherheit von Tunneln: Zur Erhöhung der Sicherheit in Straßentunneln wurden im Berichtszeitraum die überarbeiteten Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) eingeführt.

Telematik

Intelligentes Verkehrsmanagement: Das BMVBW hat ein Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 aufgestellt und die Schwerpunkte zukünftiger Aktivitäten neu festgelegt. Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind in den Jahren 2002 bis 2007 Bundesmittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro vorgesehen.

Verkehrsmeldungen gezielt anbieten: Die Bundesregierung hat für eine breite Einführung telematischer Anwendungen eine enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrspolitik, Industrie, Verkehrsträgern und dem Dienstleistungssektor angestrebt. Dabei wurden Rahmenbedingungen geschaffen, von denen 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.

Europäisches Satellitensystem: Die Bundesregierung unterstützt nachhaltig die Entwicklung des europäischen Satellitennavigationssystems Galileo. Durch eine deutlich bessere Qualität der Navigationsleistungen für den Verkehr sollen neue Telematikdienstleistungen ermöglicht werden, die insbesondere auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können.

Die im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr aufgeworfenen Forschungsfragen werden von der BAST aufgegriffen und seit dem Jahr 2002 im Rahmen des Gesamtforschungsprogramms des BMVBW planmäßig bearbeitet.

Verkehrspolitische Entscheidungen werden in Deutschland auf vielen Ebenen getroffen; daher sind bei der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms nicht nur der Bund, sondern auch die Länder und Gemeinden, nichtstaatliche Organisationen sowie auch jeder einzelne Verkehrsteilnehmer angesprochen. Im aktuellen Unfallverhütungsbericht kann jedoch nur auf die Verantwortungsbereiche des Bundes und der privaten Institutionen, die finanzielle Mittel des Bundes für ihre Verkehrssicherheitsbemühungen erhalten, eingegangen werden.

Im Anhang zu diesem Bericht werden die Institutionen auf Bundesebene vorgestellt, die maßgeblich an der Umsetzung der Verkehrssicherheitspolitik der Bundesregierung beteiligt sind.

1.2 Ziele, Strategien der Verkehrssicherheitsarbeit in der Europäischen Union

1.2.1 Drittes Europäisches Aktionsprogramm

Die Europäische Kommission hat sich in ihrem Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik⁸⁾ vom 12. September 2001 das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union bis zum Jahr 2010 um die Hälfte zu verringern⁹⁾. Am 2. Juni 2003 hat die Europäische Kommission das 3. Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: „Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“¹⁰⁾ beschlossen und dem Europäischen Rat und Parlament zugeleitet. In dem Programm wird unter Bezugnahme auf das Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik präzisiert, dass es sich um das Ziel handelt, die Anzahl der im Straßenverkehr Getöteten bis 2010 um 50 Prozent zu reduzieren. Das 3. Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit stellt ein rechtlich nicht verbindliches Programm der Europäischen Kommission dar. Darin kündigt sie an, welche Maßnahmen zur Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union (nicht in jedem einzelnen Mitgliedstaat) bis 2010 auf den Gebieten

- Verhalten der Verkehrsteilnehmer,
- Nutzung des technischen Fortschritts im Bereich Fahrzeugsicherheit,
- Verbesserung der Straßeninfrastruktur,
- Sicherheit des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs,
- Rettungswesen,
- Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten

ergriffen werden sollten. Im Aktionsprogramm wird angekündigt, die Fortschritte bei der Zielerreichung auf nationaler sowie gemeinschaftlicher Ebene über Erfolgsindikatoren zu überprüfen. Im Jahr 2005¹¹⁾ soll eine Zwischenbilanz aufgestellt werden, die u. a. die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen, den Zielerreichungsgrad sowie Vorschläge für neue Verkehrssicherheitsmaßnahmen ausweisen soll.

Die Kommission schlägt darüber hinaus die Einrichtung einer europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit vor, wobei nach Ansicht des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses gewährleistet werden soll, dass die Stelle unabhängig arbeiten und über

ausreichende Finanzmittel verfügen kann¹²⁾. Sie wird mit der Organisation und Steuerung der Aktivitäten im Zusammenhang mit den gemeinschaftlichen Leitlinien für vorbildliche Praktiken betraut sein und könnte sich auch der Aufgabe annehmen, die Verbreitung der Ergebnisse von Forschungsprojekten zur Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Der Rat der Verkehrsminister der Europäischen Union hat sich in seinen „Schlussfolgerungen“¹³⁾ am 5. Dezember 2003 (vgl. dazu unten) darauf verständigt, eine Europäische Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit als eine interne Stelle der Kommission einzurichten und ist diesbezüglich übereingekommen, Beiträge zu den Maßnahmen zu leisten, die von der Europäischen Beobachtungsstelle für die Straßenverkehrssicherheit entwickelt werden. Eine neue „Agentur für die Straßenverkehrssicherheit“ bedeutet unter Umständen auch eine neue kostenintensive Bürokratie, die nach Ansicht der Bundesregierung vermieden werden sollte. Aus Sicht der Bundesregierung erscheint die Effizienz einer solchen Einrichtung am ehesten gewährleistet, wenn diese Aufgaben innerhalb bereits bestehender Organisationseinheiten der Kommission wahrgenommen werden, zumal es aus deutscher Sicht dringend erforderlich erscheint, grundlegende definitorische Unterschiede bei den Daten der einzelnen Länder (z. B. Definition des Verkehrstoten) aber auch Unterschiede in der Datenqualität und im Erfassungsumfang zunächst einmal zu harmonisieren, damit die Aussagekraft der Daten aus den einzelnen Ländern nicht sehr zu relativieren ist.

Ein Anhang zum 3. Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit enthält die „Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit“ (Charta). Mit der „Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit“ beabsichtigt die Kommission, die Gesellschaft in die Zielerreichung des 3. Aktionsprogramms (Halbierung der Zahlen der Verkehrsunfalltoten in der EU bis zum Jahre 2010) einzubinden. Potenzielle Unterzeichner der Charta sind demgemäß: Verkehrssicherheitsorganisationen, Firmen, Gesellschaften, Nichtregierungsorganisationen, regionale oder lokale Behörden, Schulen, Versicherungen, Medien, Automobilverbände, Automobilindustrie, Automobilclubs usw.¹⁴⁾ Diese sollen sich – über ihre engere Interessenlage hinaus – verpflichten und engagieren. Die so eingegangenen Verpflichtungen sollen veröffentlicht und ihre Einhaltung durch die Europäische Kommission überprüft werden.

Am 5. Juni 2003 und am 5. Dezember 2003 hat der Rat zum 3. Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit einschließlich der Charta

⁸⁾ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft“ [KOM(2001)370].

⁹⁾ Dabei ist die Halbierung der Getötetenzahlen nicht auf jeden einzelnen Mitgliedstaat, sondern auf die Gemeinschaft als Ganzes bezogen.

¹⁰⁾ „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ [Mitteilung der Kommission KOM(2003)311 endg.].

¹¹⁾ Rat und Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss plädieren für 2006 (s. u.).

¹²⁾ Siehe hierzu auch TEN/152 „Straßenverkehrssicherheit 2003 bis 2010“, vom 10. Dezember 2003, vgl. Fußnote 16.

¹³⁾ Pressemitteilung des Rates: 2551. Tagung des Rates – VERKEHR, TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE – am 5. Dezember 2003 in Brüssel (15101/03 [Presse 335]).

¹⁴⁾ Nach einer Pressemitteilung der Europäischen Kommission vom 6. April 2004 (IP/04/462) haben am diesem Tag – anlässlich der ersten offiziellen Unterzeichnungs-Zeremonie – 39 Gesellschaften und Verbände die Charta unterzeichnet, darunter: Deutscher Verkehrssicherheitsrat, ADAC, DEKRA e. V., VdTÜV, Fa. Bosch, AvD.

„Schlussfolgerungen“¹⁵⁾ verabschiedet, die auch die Zustimmung des Rates zum Ziel der Halbierung der Zahl der im Straßenverkehr Getöteten in der Europäischen Union bis 2010 beinhalten. Der Rat bittet die Kommission u. a., ihre Arbeiten zu Fragen der Straßenverkehrssicherheit fortzusetzen, die hierzu erforderlichen Initiativen zu ergreifen, im Jahr 2006 einen Fortschrittsbericht in Bezug auf die Zielvorgabe und die durchgeführten Maßnahmen vorzulegen und gegebenenfalls Legislativvorschläge zu unterbreiten.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat am 10. Dezember 2003 zum dritten Aktionsprogramm Stellung genommen¹⁶⁾. In seiner Stellungnahme hat er darauf hingewiesen,

- dass das Ziel, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr bis 2010 um 50 Prozent zu verringern, ein Ziel darstelle, bei dem der „Zugewinn“ vornehmlich in den Ländern erzielt werden müsse, in denen die Bedeutung von Straßenverkehrssicherheitsmaßnahmen derzeit nicht gebührend anerkannt werde. In Ländern, die bereits viel erreicht haben, werde es sehr schwer sein, noch weitere Verbesserungen zu erzielen – was jedoch nicht bedeute, dass in diesen Ländern kein Handlungsbedarf bestehe;
- dass die Kosteneffizienz ein wesentlicher Grundsatz des Programms sei; für alle durchzuführenden Maßnahmen, die von der Kommission in ihre Mitteilung aufgenommen wurden, sollten Kosten-Nutzen-Analysen durchgeführt werden;
- dass die Gruppe der aggressiven Straßenverkehrsteilnehmer im Rahmen eines Straßenverkehrssicherheitsprogramms besonders ins Visier genommen werden müsse.

Am 11. Februar 2004 hat der Ausschuss der Regionen zum Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit Stellung genommen¹⁷⁾. Er tritt u. a. dafür ein, die Zielsetzung des Aktionsprogramms zu verfeinern. Er gibt zu bedenken, dass die Zielsetzung einer weiteren Verringerung um 50 Prozent bis 2010 möglicherweise zu ehrgeizig sei. Angesichts der in der Europäischen Union stark voneinander abweichenden Unfallquoten im Straßenverkehr mit Todes- oder Verletzungsfolge komme es ebenso darauf an, dass die angestrebte Verringerung in den Mitgliedstaaten insbesondere unter Berücksichtigung der Unfallquote eines Landes und der dort bereits erzielten Erfolge bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit erreicht werde.

Die Straßenverkehrssicherheitspolitik hat für die Bundesregierung höchste Priorität, daher wird das Programm

grundsätzlich positiv bewertet. Die konkreten, im Programm angekündigten Vorschläge bleiben abzuwarten. Die Rechtsakte, die im Berichtszeitraum von der Europäischen Gemeinschaft erlassen bzw. vorgeschlagen worden sind, werden im Weiteren im Kapitel 3.1.4 im Abschnitt „Europäische und internationale Verkehrssicherheitsarbeit“ dargestellt.

1.2.2 eSafety-Initiative

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages hat anlässlich seiner Befassung mit der „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge“ (im Weiteren als eSafety-Initiative bezeichnet) am 10. Dezember 2003 [Ausschussdrucksache 15(14)396] darum gebeten, diesem Thema besondere Aufmerksamkeit zukommen zu lassen und im anstehenden Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr für die Jahre 2002/2003 besonders zu berücksichtigen.

Die von der Europäischen Kommission gemeinsam mit der Industrie im Frühjahr 2002 ins Leben gerufene eSafety-Initiative ist aus Sicht des BMVBW besonders bedeutsam, weil sie darauf abzielt, die Fahrzeuge sicherer zu machen, insbesondere durch elektronische Technologien (eSafety) und diesbezüglich eine europäische Strategie für die Entwicklung, Implementierung und Nutzung so genannter „Integrierter Intelligenter Straßenverkehrssicherheitsysteme“¹⁸⁾ zu erarbeiten und deren Umsetzung voranzutreiben. Wegen der großen Bedeutung, die der „Fehlerneigung“ des Menschen für das Unfallgeschehen beigemessen wird, werden von Fahrerassistenzsystemen (FAS) entscheidende Beiträge zur Erreichung der angestrebten Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in Europa erwartet. Durch Information und Warnung oder auch korrigierende Eingriffe in die Fahrzeugführung sollen sicherheitskritische Missverhältnisse zwischen fahrenerischen Fähigkeiten und den Anforderungen der Verkehrssituation ausgeglichen werden. Die Rolle des Kraftfahrers wird zum Teil neu definiert. Dabei soll der Grundsatz verfolgt werden, dass die letzte Verantwortung der Fahrzeugführung beim Fahrer bleibt¹⁹⁾.

Die „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zu Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge“ vom 19. September 2003 ist ein weiterer Schritt zur Umsetzung der eSafety-Initiative und ist Bestandteil von eEurope.

Die acht Arbeitsgruppen, an der sich nicht alle Mitgliedstaaten beteiligen, befassen sich generell mit Technologien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kraftfahrzeugen sowie deren möglichen Einführungssterminen. Darüber hinaus werden neu zu entwickelnde Servicedienste, die auch die Möglichkeit der automatischen An-

¹⁵⁾ Pressemitteilungen des Rates: 2515. Tagung des Rates – VERKEHR, TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE – am 5. Juni 2003 in Luxemburg (9686/03 [Presse 146]) und 2551. Tagung des Rates – VERKEHR, TELEKOMMUNIKATION UND ENERGIE – am 5. Dezember 2003 in Brüssel (15101/03 [Presse 335]).

¹⁶⁾ EG-Amtsblatt 2004, C 80 vom 30. März 2004, S. 77 ff.

¹⁷⁾ Dokument verfügbar: (<http://coropinions.cor.eu.int/coropiniodocument.aspx?language=de&docnr=184&year=2003>)

¹⁸⁾ Intelligent Integrated Road Safety Systems; betrachtet werden Fahrer, Fahrzeug und Infrastruktur.

¹⁹⁾ „Keeping the driver in the loop“.

forderung von Hilfsleistungen verschiedenster Art bieten, berücksichtigt. Die Verbesserung und Dynamisierung der Verkehrsinformation, europaweite Analysen von Unfallschwerpunkten sowie die Fortschreibung der Vorgaben zur Mensch-Maschine-Schnittstelle sind weitere Themen.

Im Rahmen der eSafety-Initiative wird auch der Übergang zu geodatenreferenzierten Systemen (Bestimmung des Ereignisortes nach Längen- und Breitengrad) vorbereitet. Damit bestehen dann die notwendigen Voraussetzungen für ein dynamisches Informationssystem. Da hier gleichzeitig eine größere Datenmenge generiert werden muss, unterstützt das BMVBW die weitere Einführung von breitbandigen Übertragungssystemen, wie digitales Radio (z. B. DAB – Digital Audio Broadcast). DAB bietet für die Verbreitung von Verkehrsinformationen auch dadurch die besten Voraussetzungen, dass zumindest in Deutschland bereits eine fast 100-prozentige Abdeckung erreicht ist. Die notwendigen technischen Standards existieren weitestgehend. Damit würde gleichzeitig das erwähnte bekannte und umfassend eingeführte TMC fortgeschrieben; durch Einbindung von TMC in DAB ist auch für den Nutzer eine sinnvolle Migration vorhandener und bekannter Dienste erkennbar.

Ein großer Beitrag für die Straßenverkehrssicherheit wird von der so genannten 24GHz-Rundumsicht erwartet. Die 24GHz-Technologie spielt auch nach Auffassung der Europäischen Kommission eine Schlüsselrolle bei der angestrebten Halbierung der Zahl der Todesopfer im Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 gemäß dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit und gilt als Einstieg in wesentliche Innovationen im Kfz-Bereich. Dabei wird davon ausgegangen, dass mit dem Einsatz der technologischen Lösung „Radar-Rundumsicht“ Einfluss auf mehr als 50 Prozent aller Unfälle genommen werden kann. Des Weiteren kann mit der 24-GHz-Technik ein Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsflusses geleistet werden, da ein erheblicher Teil unfallbedingter Staus (ca. 30 Prozent) vermieden werden kann. Die Automobilindustrie arbeitet zurzeit daran, 24-GHz-Systeme auch für die Vermeidung von Abbiegeunfällen mit schweren LKW zu nutzen. Der in der Studienkommission der European Conference of Postal and Telecommunications Administrations (CEPT) vorgeschlagene 2-Phasen-Plan 24/79GHz sieht als Enddatum für 24 GHz das Jahr 2014 vor. Danach dürfen Systeme nur noch bei 79 GHz auf den Markt gebracht werden.

Dabei handelt es sich um eine Technologie, die von der Bundesregierung nachdrücklich auf internationaler Ebene unterstützt wird, da die Markteinführung des Systems und der positive Effekt für die Verkehrssicherheit erst mit der Zulassung dieser Frequenz für Kraftfahrzeuge möglich wird. Für den Fall, dass auf internationaler Ebene die in wirtschaftlichen Interessen begründete unterschiedliche Position der einzelnen Staaten zu einer zeitweiligen Ablehnung aus Gründen der Frequenzordnung führen sollte, wird in Übereinstimmung mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit übergangsweise eine nationale Lösung angestrebt.

Zu den Zielen der eSafety-Initiative gehört auch die Beseitigung gesellschaftlicher und unternehmerischer Hemmnisse bei der Anwendung von eSafety-Instrumenten. Beziehungen zwischen Telekommunikationsindustrie, Automobilwirtschaft und Infrastrukturinvestoren sollen intensiviert und aktualisiert werden. Seitens der Industrie besteht eine Erwartungshaltung hinsichtlich ergänzender Investitionen in die Infrastruktur. Sich abzeichnende Infrastrukturkosten müssen aus Sicht der Bundesregierung angemessen und partnerschaftlich zwischen Industrie und öffentlicher Hand aufgeteilt werden²⁰⁾.

Die Bundesregierung hat ein Interesse an der Mitgestaltung und dem Erfolg der Initiative sowie an der wirtschaftlichen Zielsetzung sicherheitsrelevanter Innovationen. Sie unterstützt die eSafety-Initiative der Europäischen Kommission und setzt sich dafür ein, Rahmenbedingungen für den diskriminierungsfreien Marktzugang und die Mitwirkung des öffentlichen Bereichs im Sinne des Beschlusses des Bundesrates 700/03 vom 28. November 2003 zu schaffen. Untersuchungen zu Potenzialen und Hemmnissen des Bereichs Telematik in Fahrzeugen werden deshalb verstärkt. Um eine abgestimmte deutsche Auffassung auch in den o. a. Arbeitsgruppen zu sichern, wird der Dialog zwischen Industrie und Politik aufrecht erhalten. Pilotanwendungen mit Demonstrationscharakter, z. B. im Hinblick auf die Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2006, und Bezug zur Entwicklung von Schnittstellenstandards werden verstärkt in die Technologieförderung einbezogen.

Die beteiligten Generaldirektionen der Europäischen Kommission planen neben der Durchführung zweier hochrangiger Foren im September und November 2004 einen Bericht mit Schlussfolgerungen aus dem Bereich eSafety vorzulegen.

1.2.3 Nutzung neuer Informations- und Kommunikationseinrichtungen

Informations- und Kommunikationssysteme in Kraftfahrzeugen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und der Kapazität im Straßenverkehr. Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer bei seiner Fahraufgabe, wirken in kritischen Situationen einem möglichen Fehlverhalten entgegen und tragen somit zur Vermeidung von Unfällen bei. Durch die Vermeidung von Unfällen tragen Fahrerassistenzsysteme auch zur Stauvermeidung und damit gleichzeitig zur Erhöhung der Mobilität bei. Die Bundesregierung begrüßt deshalb die Einführung der entsprechenden Systeme und deren Durchsetzung und Etablierung am Markt.

Die Informations- und Kommunikationssysteme können unterschieden werden in (a) solche mit rein fahrzeuginternen Technologien und (b) so genannter telematischen Technologien, die eine Kommunikation des Fahrzeuges mit anderen Fahrzeugen oder der Straßeninfrastruktur ermöglichen.

²⁰⁾ Private Public Partnership (PPP).

zu a) Fahrzeuginterne Technologien:

Fahrerassistenzsysteme zur Unterstützung der Fahraufgabe wie z. B.

- Antiblockiersystem, 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,
- Einschlaf-Verhinderer/Einschlaf-Warner,
- Systeme zur Sichtverbesserung (in Kurven mit-schwenkende Scheinwerfer, Regensensoren für automatische Scheibenwischerbetätigung),
- Komfortsysteme für mehr „Konditionssicherheit“ (Automatikgetriebe, Klimatisierung)

zu b) Technologien unter Nutzung telematischer Elemente:

- Radio Data System/Traffic Message Channel (RDS/TMC) für Verkehrsinformation,
- Kommunikation zwischen Fahrzeugen,
- Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur (z. B. Parkplatzsuche),
- Automatischer Notruf (verkürzt die Eintreffzeiten für den Rettungsdienst und verringert damit Verkehrsbehinderungen),
- Systeme zur Verkehrszeichenerkennung und Verkehrszeicheninformation bei Verknüpfung mit der Fahrzeugschwindigkeit,
- Navigationssysteme mit Sprachanweisungen zur Reduzierung der Blickabwendezeiten,
- Head Up Display als ergonomisches Fahrerinformationssystem (Übermittlung von Informationen zum Straßenverkehr und visuelle Informationen im Nahbereich können gleichzeitig aufgenommen werden).

Um den zu erwartenden Verkehrszuwachs im Straßenverkehr mit einem hohen Maß an Sicherheit bewältigen zu können, ist dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrer nicht durch Nutzung vielfältiger zusätzlicher Informationen, die nicht der Unterstützung der Fahraufgabe dienen, überfordert wird.

Trotz des zunehmenden Einflusses elektronischer Fahrerassistenzsysteme muss das Grundprinzip der Verkehrssicherheitsarbeit, an das Verantwortungsbewusstsein des Kraftfahrers zu appellieren und die Entscheidungsverantwortung nicht auf eine Maschine zu übertragen, erhalten bleiben.

Um möglichen Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und dem Missbrauch von Informations- und Kommunika-

tionssystemen 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-Informationssysteme: Europäischer Grundsatzkatalog zur Mensch-Maschine-Schnittstelle“ herausgegeben. Über die Einhaltung der Grundsätze dieser Empfehlung durch die Industrie hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen die Kommission im März 2001 informiert.

Das BMVBW beteiligt sich aktiv an der eSafety-Initiative der Europäischen Kommission, die eine Arbeitsgruppe zu Thema Mensch-Maschine-Schnittstelle gebildet hat und sich u. a. mit der Fortschreibung der Sicherheitsanforderungen an die Schnittstelle befasst.²¹⁾

Die Forschung auf diesem Gebiet ist notwendige Voraussetzung zur Schaffung von Sicherheitsstandards für entsprechende Systeme. Einige Beispiele von nationalen und internationalen Forschungsprojekten unter Beteiligung des Bundes werden nachfolgend dargestellt:

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) fördert die in 2001 begonnene Forschungsinitiative INVENT²²⁾, an der 23 Unternehmen der Automobil-, Zuliefer-, Elektronik-, Telekommunikations- und IT-Industrie, einen Logistikdienstleister, Softwarehäuser sowie Forschungsinstitute teilnehmen. INVENT verfolgt den integralen Ansatz, intelligente Einzelfahrzeuge mit intelligenter Verkehrsumgebung zu verbinden, um den Verkehr der Zukunft sicherer und effizienter zu gestalten. Im sicherheitsrelevanten INVENT-Teilprojekt FAS²³⁾ werden neue Konzepte zur Stauassistent, zur vorausschauenden aktiven Sicherheit, zur Erfassung der Fahrumgebung und zur Mensch-Maschine-Schnittstelle realisiert. Darüber hinaus werden die verkehrlichen Wirkungen sowie Rechts- und Akzeptanzfragen untersucht. Die bei verstärktem Einsatz von Fahrerassistenzsystemen nicht auszuschließenden negativen Folgen werden dabei ausdrücklich von Anfang an in die Entwicklung und Evaluation mit einbezogen. Das Projekt FAS endet im Jahr 2005. Bis dahin sind noch ca. 8,971 Mio. Euro Fördermittel bewilligt.

In diesem Zusammenhang sind auch die Ergebnisse der abgeschlossenen Projekte EMPHASIS²⁴⁾ und SANTOS²⁵⁾ aus dem Netzwerk „Sichere Straße“ zu erwähnen. In EMPHASIS wurde ein erstes Werkzeug zur Überprüfung der Wirkung von Fahrerassistenzsystemen auf die Sicherheit entwickelt. Im Projekt SANTOS wurde ein um Komfortfunktionen erweitertes und situationsadaptives Fahrerassistenzsystem entwickelt und in Bezug auf die Verkehrssicherheit untersucht. Dabei stellte sich heraus, dass mit solchen Systemen eine Steigerung der Sicherheit

²¹⁾ Siehe hierzu auch Kapitel 1.2.2.

²²⁾ Intelligenter Verkehr und nutzergerechte Technik.

²³⁾ Fahrerassistenz, Aktive Sicherheit.

²⁴⁾ Effort-Management und Performance-Handling in sicherheitsrelevanten Situationen.

²⁵⁾ Situationsangepasste und Nutzertypzentrierte Optimierung von Systemen zur Fahrerunterstützung.

möglich sein könnte. Zur wissenschaftlich fundierten Absicherung der Ergebnisse sind jedoch weitere Arbeiten erforderlich. Diese Weiterentwicklung der Fahrerassistenzsysteme und der Untersuchungsmethoden erfolgt vor allem im bereits angeführten Projekt INVENT. Forschung auf dem Gebiet ist deshalb dringend erforderlich, weil aufgrund der Neuartigkeit der Assistenzfunktionen (z. B. Ausweich- und Abbiegeassistent) kaum vergleichbare praktische Erfahrungen vorliegen und aufgrund der hohen Anforderungen an die Zulassung sicherheitsrelevanter Systeme vorher noch zahlreiche Fragen zu beantworten sind.

Im Rahmen des BMBF-Projektnetzwerks „Sichere Straße“ wurde im Projekt VESUV²⁶⁾ die Entwicklung eines neuartigen Fahrerassistenzsystems vorangetrieben, das automatisch ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Zweiradfahrer) in der Umgebung des Fahrzeugs erkennt und den Fahrer frühzeitig darüber informiert. 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 BAST gebildet.

Die Projekte WARN²⁷⁾ und IVHW²⁸⁾ haben im nationalen Bereich und im Rahmen der deutsch-französischen Kooperation auf dem Gebiet der Verkehrsforschung²⁹⁾ funkbasierte Fahrzeug-Fahrzeug-Warnsysteme hervorgebracht. Damit können Kraftfahrzeuge, die z. B. nach einem Unfall die Straßen blockieren, die nachfolgenden Fahrzeuge warnen. Unter Mitwirkung mehrerer Automobilhersteller und Zulieferer in Deutschland und Frankreich wurde ein Vorschlag zur Standardisierung eines preisgünstigen Systems (Kosten ca. 30 bis 50 Euro pro Fahrzeug) entwickelt. Begleitet und evaluiert wurde dieser Standardisierungsvorschlag von der BAST³⁰⁾. Zurzeit erfolgt eine Diskussion des Vorschlages im Rahmen der europäischen Automobilhersteller. Es zeichnet sich jedoch ab, dass ohne eine geeignete Unterstützung, z. B. durch die Versicherer oder die öffentliche Hand, eine Einführung derartiger Systeme trotz des relativ geringen Preises und einer nachweisbar positiven Wirkung bereits bei einem Ausrüstungsgrad ab ca. 10 Prozent aller Fahrzeuge nur langsam realisierbar sein wird. Aus diesem Grunde ist vorgesehen, Institutionen und Nutzerorganisationen im Rahmen eines Dialogs zusammenzuführen, die bereit sind, durch Förderung solcher Fahrzeug-Fahrzeug-Warn-

systeme zur allgemeinen Risikominderung in den entsprechenden Verkehrssituationen beizutragen.

Die BAST arbeitete im Berichtszeitraum an dem EU-Projekt COMUNICAR³¹⁾ mit, bei dem die Mensch-Maschine-Interaktion über einen benutzerzentrierten Ansatz, d. h. unter Berücksichtigung der Benutzerbedürfnisse und der ergonomischen Anforderungen, optimal gestaltet wird. Hauptziel des Projekts war die Entwicklung und Evaluierung eines Systems, das den Fahrer bei der Bewältigung der eingehenden Informationen unterstützt und eine zentrale Bedienmöglichkeit aufweist. Dieses im Rahmen des Projekts entwickelte so genannte COMUNICAR-System enthält folgende wesentliche Elemente:

- verschiedene Funktionen zu Telematikdiensten (z. B. Navigation, SMS, E-Mail, Mobiltelefon), Fahrerassistenz (z. B. Kollisionswarnung, Spurwarnung), Unterhaltung (z. B. Radio, CD, MP 3) und zur digitalen Darstellung der traditionellen, für die primäre Fahraufgabe notwendigen Informationen (z. B. Geschwindigkeit, Drehzahl);
- eine als Informationsmanager (IM) bezeichnete regelbasierte Filterlogik, die die von den verschiedenen Assistenz-, Telematik- und Unterhaltungsfunktionen übermittelten Informationen aufeinander abstimmen soll;
- eine multimediale integrierte Mensch-Maschine-Schnittstelle (I-MMS) zur zentralen Bedienung und Informationsausgabe der o. g. Funktionen.

Im EU-Projekt ADVISORS³²⁾ wurde unter Beteiligung der BAST das Fahrerverhalten bei der Nutzung eines Spurhalteassistenten untersucht. Bei dem Projekt SpeedAlert wird die technische, wirtschaftliche, organisatorische und rechtliche Machbarkeit eines Geschwindigkeitsinformations- bzw. -warnsystems bewertet. Es wird außerdem eine Abschätzung der möglichen Verbesserung der Verkehrssicherheit erarbeitet, eine Implementierungsstrategie durchgeführt und ein Konsens auf europäischer Ebene angestrebt.

Im Projekt SafeMap³³⁾ arbeitet die BAST an einer Machbarkeitsstudie zu digitalen Straßenkarten, die sicherheitsrelevante Informationen beinhalten, mit. Im ersten Jahr sollen die sicherheitsrelevanten Inhalte einer digitalen Straßenkarte definiert und eine vorläufige Kosten-Nutzen-Abschätzung vorgenommen werden. Sofern das Projekt dann im zweiten Projektjahr fortgesetzt wird, werden die relevanten technischen Spezifikationen entwickelt sowie die notwendigen organisatorischen und rechtlichen Voraussetzungen für deren Implementierung untersucht. Zudem werden Fahrzeugfunktionen, die auf einer SafeMap basieren, prototypisch in einem Testfahrzeug implementiert, um deren Wirkung auf das Fahrerverhalten zu untersuchen.

²⁶⁾ Videobasiertes Assistenzsystem zur Erhöhung der Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer.

²⁷⁾ Funkbasiertes Gefahrenwarnsystem.

²⁸⁾ Inter Vehicle Hazard Warning – Fahrzeug/Fahrzeug-Gefahrenwarnsystem.

²⁹⁾ DEUFRAKO.

³⁰⁾ Die BAST war an der Konzeption und Evaluation eines auf Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation basierenden Warnsystems beteiligt. Bei auftretenden Gefahren konnte ein vorausfahrendes Fahrzeug diese Informationen an den nachfolgenden Verkehr übermitteln.

³¹⁾ Communication Multimedia Unit Inside Car.

³²⁾ Action for Advanced Driver Assistance and Vehicle Control Systems Implementation, Standardization, Optimum Use of the Road Network and Safety.

³³⁾ Projekt wird ebenfalls im Rahmen der DEUFRAKO durchgeführt.

1.3 Verkehrssicherheit auf Ebene der Vereinten Nationen

Die Vereinten Nationen haben im Berichtszeitraum auf ihrer 58. Generalversammlung auf Initiative von Oman eine Resolution über die Global Road Safety Crisis verabschiedet. Darin drücken sie ihre Sorge über die rasche Zunahme der Unfallopferzahlen (1,26 Mio. Tote im Jahr 2000 weltweit) und die durch Unfälle entstehenden volkswirtschaftlichen Kosten von ca. 518 Mrd. Dollar aus. Sie betrachten die Versorgung und Betreuung der Verletzten als ein zentrales Problem des öffentlichen Gesundheitswesens, insbesondere in Ländern mit mittleren oder geringeren Einkommen.

In der Resolution wird grundsätzlich festgestellt, dass

- Verletzungen aus Straßenverkehrsunfällen vermieden und behandelt werden können,
- der Privatsektor und Nicht-Regierungsorganisationen in die Förderung der Straßenverkehrssicherheit einbezogen werden sollten,
- die Verantwortung für die Straßenverkehrssicherheit auf örtlicher, regionaler und nationaler Ebene liegt,
- die Entwicklungsländer nur über begrenzte Ressourcen verfügen, um diesen Problemen zu begegnen und von den Vereinten Nationen und anderen Organisationen unterstützt werden sollten.

Die Resolution begrüßt, dass die Weltgesundheitsorganisation (WHO) den Weltgesundheitstag am 7. April 2004 dem Thema „Vorbeugung von Verletzungen im Straßenverkehr“ gewidmet hat³⁴⁾. Mit der Annahme dieser Resolution beschloss die Generalversammlung, eine Sondersitzung im April 2004 im Zusammenhang mit dem Weltgesundheitstag abzuhalten. Sie forderte den Generalsekretär der Vereinten Nationen dazu auf, für die 60. Generalversammlung einen Bericht über die erzielten Fortschritte im Bereich der Straßenverkehrssicherheit abzugeben. Die Bundesregierung hat im Rahmen der EU-Koordinierung an der Ausarbeitung dieser Resolution mitgewirkt und die Verabschiedung der Resolution mitgetragen.

2 Unfälle im Straßenverkehr

2.1 Allgemeine Unfallentwicklung

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung lagen für das Jahr 2003 noch keine endgültigen Angaben zur deutschen Straßenverkehrsunfallstatistik vor. Die nachfolgend verwendeten Zahlen für dieses Jahr entsprechen dem Stand April 2004³⁵⁾. Dort wo noch keine Daten für das Jahr

2003 ausgewertet werden konnten, wird eine Analyse bezogen auf das Jahr 2002 vorgenommen.

Während sich die Fahrleistungen und der Kfz-Bestand vom Jahr 1970 bis zum Jahr 2002 jeweils etwa verdreifacht haben, ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr – von 19 193 (allein in den alten Bundesländern) im Vergleichsjahr 1970 – auf 6 618 (in Deutschland insgesamt) im Jahre 2003 zurückgegangen (vgl. Abb. 1). Dies ist die niedrigste Zahl Verkehrstoter seit Einführung der Straßenverkehrsunfallstatistik im Jahre 1953.

Die Gesamtzahl aller im Jahr 2003 polizeilich erfassten Straßenverkehrsunfälle ist von 2,31 Mio. im Jahr 1991 auf 2,26 Mio. Unfälle leicht gefallen. Der Rückgang ist ausschließlich einem Rückgang der Unfälle mit Personenschaden um 6 Prozent zuzuschreiben, während die Zahl der Unfälle mit nur Sachschaden praktisch unverändert geblieben ist.

Im Jahr 2003 wurden insgesamt 6 618 Personen getötet (Rückgang gegenüber 1991: minus 41 Prozent), 85 586 schwer verletzt (minus 35 Prozent) und 376 460 leicht verletzt (Anstieg um 0,5 Prozent).

Der Anteil der Frauen und Männer betrug 2002

- bei den 6 842 Getöteten: rund 28 Prozent Frauen und rund 72 Prozent Männer;
- bei den 88 382 Schwerverletzten: 37 Prozent Frauen und 63 Prozent Männer
- und bei den 388 031 Leichtverletzten 45 Prozent Frauen und 55 Prozent Männer.

Den größten Anteil an den Getöteten im Jahr 2003 haben die PKW-Insassen (rund 57 Prozent). Es folgen die motorisierten Zweiradbenutzerinnen und Zweiradbenutzer (rund 16 Prozent) und an dritter Stelle die Fußgängerinnen und Fußgänger (rund 12 Prozent).

Das Sicherungsverhalten von PKW-Fahrerinnen und -Fahrern ist in den letzten Jahren leicht zurückgegangen. Im Jahr 2003 schnallten sich im Durchschnitt rund 93 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer an (auf Autobahnen 97 Prozent, auf Landstraßen 93 Prozent und innerorts nur zu 90 Prozent). 1991 waren es noch durchschnittlich 96 Prozent (auf Autobahnen 98 Prozent, auf Landstraßen 97 Prozent und innerorts 93 Prozent)³⁶⁾. Im gleichen Zeitraum ist die Sicherheitsquote der Beifahrerinnen und Beifahrer nicht wesentlich zurückgegangen (2003: 95 Prozent; 1991: 96 Prozent). Die Gurtanlegequoten erwachsener Personen im Fond des PKW sind demgegenüber gestiegen (von rund 50 Prozent in 1991 auf 86 Prozent im Jahr 2003), bleiben jedoch weit hinter den Sicherheitsquoten der Fahrerinnen und -Fahrer und Beifahrerinnen und Beifahrer zurück.

Das bevölkerungsbezogene Risiko, im Straßenverkehr getötet zu werden, ist von 141 Getötete je 1 Mio. Einwoh-

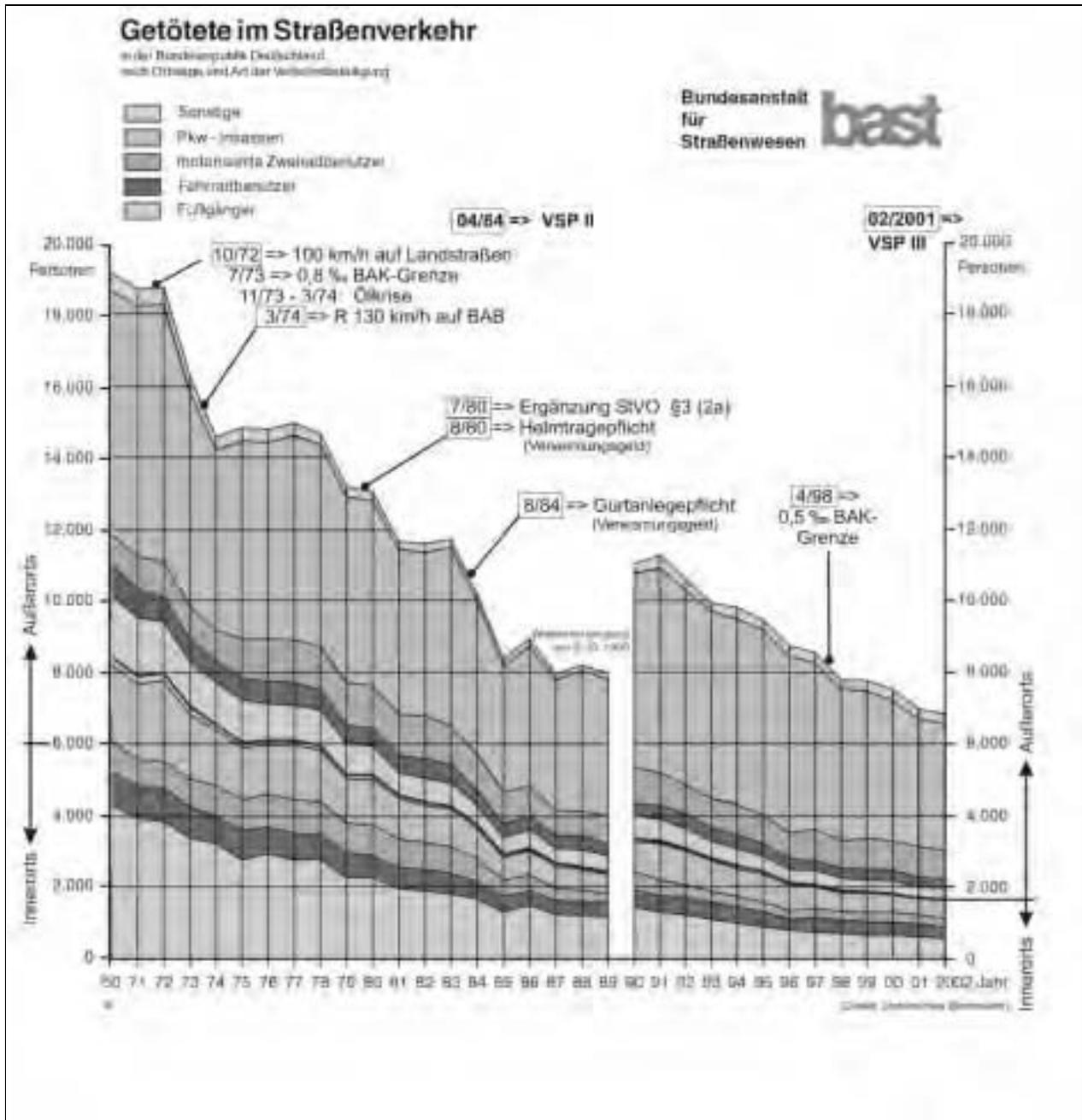
³⁴⁾ Der Weltgesundheitstag steht in Deutschland unter dem Motto „Sicher fahren – gesund ankommen“ und thematisiert die Unfallproblematik der jungen Fahrerinnen und Fahrer. Das Bundesministerium für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) eröffnete im April 2004 die Auftaktveranstaltung, an deren inhaltlicher Planung und Durchführung das BMVBW, der DVR und die BASt beteiligt waren.

³⁵⁾ Eine Ausnahme hiervon betrifft die Informationen zum Sicherungsverhalten der Verkehrsteilnehmer (Gurtanlege- und Helmtragequoten); hier liegen für das Jahr 2003 endgültige Zahlen schon vor.

³⁶⁾ Gerundete Werte: 1991 wurden die Anschnallquoten in West- und Ostdeutschland zu unterschiedlichen Zeiten erhoben. Es wurde hier ein Durchschnitt gebildet.

Abbildung 1

Getötete im Straßenverkehr 1970 bis 2002



ner im Jahr 1991 um 43 Prozent auf 80 Getötete je 1 Mio. Einwohner im Jahr 2003 gesunken. Gemessen an der zugrunde liegenden Fahrleistung ist das Risiko, getötet zu werden, infolge eines weiteren Anstiegs der Fahrleistungen sogar um 46 Prozent gesunken (Abb. 2, S. 16).

Das bevölkerungsbezogene Risiko unterscheidet sich erheblich von Region zu Region (Abb. 3, S. 17). Es ist mit 163 Getöteten je 1 Mio. Einwohner in Mecklenburg-Vor-

pommern am höchsten, gefolgt von Brandenburg (128) und Thüringen (123). Die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen weisen dagegen mit 23 bis 25 Getöteten je 1 Million Einwohner ein erheblich niedrigeres Risiko auf, u. a. weil im Stadtgebiet keine Landstraßenunfälle vorkommen, die die Unfallbilanz am stärksten belasten³⁷⁾.

³⁷⁾ Vgl. Kap. 2.3.4, Abb. 15.

Tabelle 1

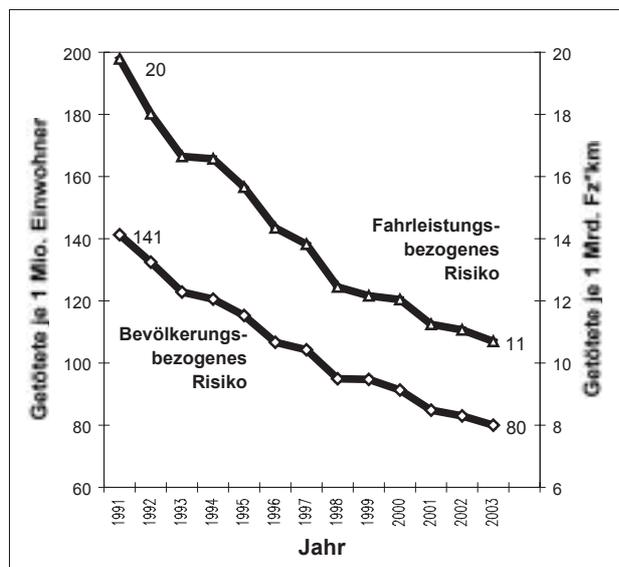
Verkehrsunfälle und Verunglückte

Gesamtes Bundesgebiet	1991	2002	Veränderungen in Prozent gegenüber 1991	2003 ¹
Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle insgesamt	2.311.466	2.289.474	– 1,0	2.258.710
davon mit				
Personenschaden	385.147	362.054	– 6,0	354.440
Sachschaden	1.926.319	1.927.420	0,1	1.904.270
Verunglückte insgesamt	516.835	483.255	– 6,5	468.670
davon				
Getötete	11.300	6.842	– 39,5	6.618
Getötete männlich	8.308	4.952	– 40,4	–
Getötete weiblich	2.981	1.889	– 36,6	–
Schwerverletzte	131.093	88.382	– 32,6	85.586
Schwerverletzte männlich	83.946	55.325	– 34,1	–
Schwerverletzte weiblich	46.986	33.013	– 29,7	–
Leichtverletzte	374.442	388.031	3,6	376.466
Leichtverletzte männlich	218.535	212.950	– 2,6	–
Leichtverletzte weiblich	155.165	174.652	+ 12,6	–

¹ Zahlen entsprechen dem Stand April 2004

Abbildung 2

Entwicklung des fahrleistungs- und bevölkerungsbezogenen Risikos in Deutschland 1991 bis 2003
(Stand 30. April 2004)



2003 ereigneten sich etwa zwei von drei Unfällen mit Personenschaden innerhalb von Ortschaften (1991 waren es rund 75 Prozent). Bei diesen Unfällen sind die Folgen für die Verkehrsteilnehmer jedoch deutlich geringer als außerhalb von Ortschaften; drei von vier im Straßenverkehr Getöteten kamen außerorts ums Leben. Dabei stellten Landstraßen einen besonderen Problemschwerpunkt der Verkehrssicherheit dar, weil hier rund 63 Prozent aller getöteten Verkehrsteilnehmer registriert wurden (siehe auch Abb. 4).

Auf Autobahnen kamen bei insgesamt steigender Anzahl der Unfälle sehr viel weniger Menschen ums Leben (2002 nur rund 13 Prozent aller getöteten Verkehrsteilnehmer) (siehe Abb. 5). Im Vergleich zum Vorjahr ist das fahrleistungsbezogene Getötetenrisiko auf Autobahnen von 3,73 auf 4,06 Getötete/Mrd. Fahrzeugkilometer leicht angestiegen. Aufgrund der relativ kleinen Fallzahlen sind jährliche Schwankungen jedoch nicht ungewöhnlich. Im Vergleich der Straßenkategorien sind Autobahnen jedoch nach wie vor die sichersten Straßen (zum Vergleich: auf Bundesstraßen³⁸⁾ sind 2002 15,6 Getötete pro 1 Mrd. Fahrzeugkilometer zu verzeichnen).

³⁸⁾ Bundesstraßen im Sinne des Fernstraßengesetzes, für Landstraßen im Sinne aller Außerortsstraßen ohne Autobahnen liegen keine fahrleistungserhebungen und daher auch keine fahrleistungsbezogenen Getötetenraten vor.

Abbildung 3

Entwicklung der Getötetenzahlen nach Bundesländern
(Stand 30. April 2004)

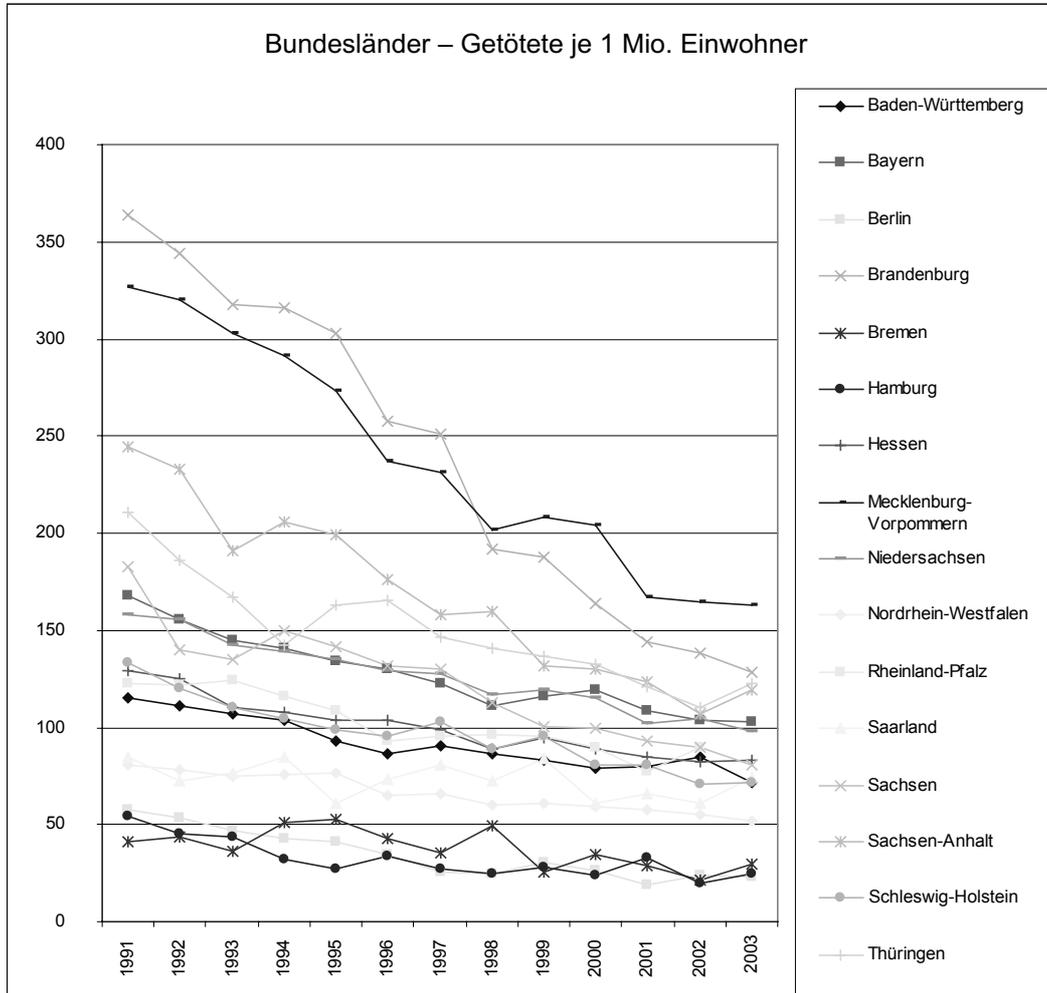


Abbildung 4

Getötete Verkehrsteilnehmer nach Ortslage
(Stand 30. April 2004)

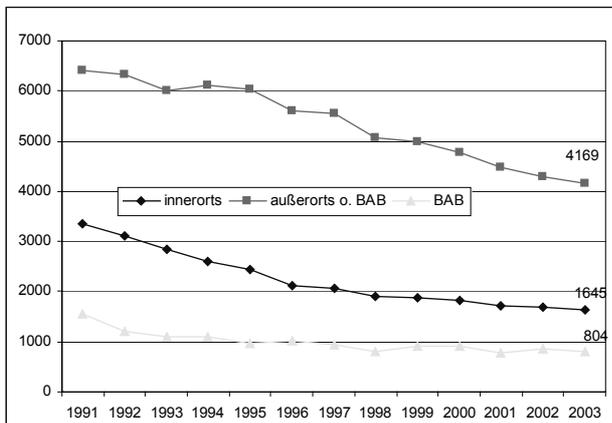


Abbildung 5

Anzahl der Unfälle auf Autobahnen
(Stand 30. April 2004)

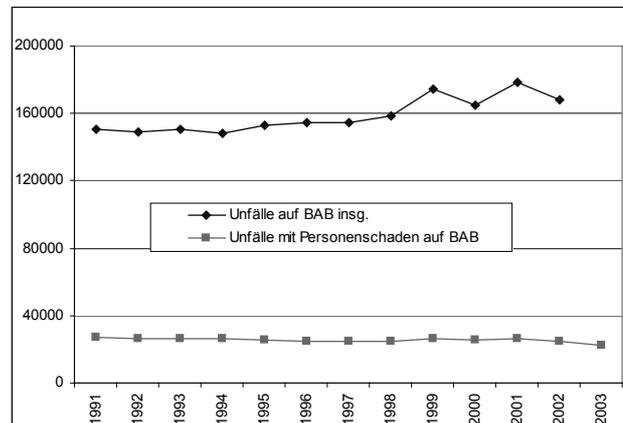
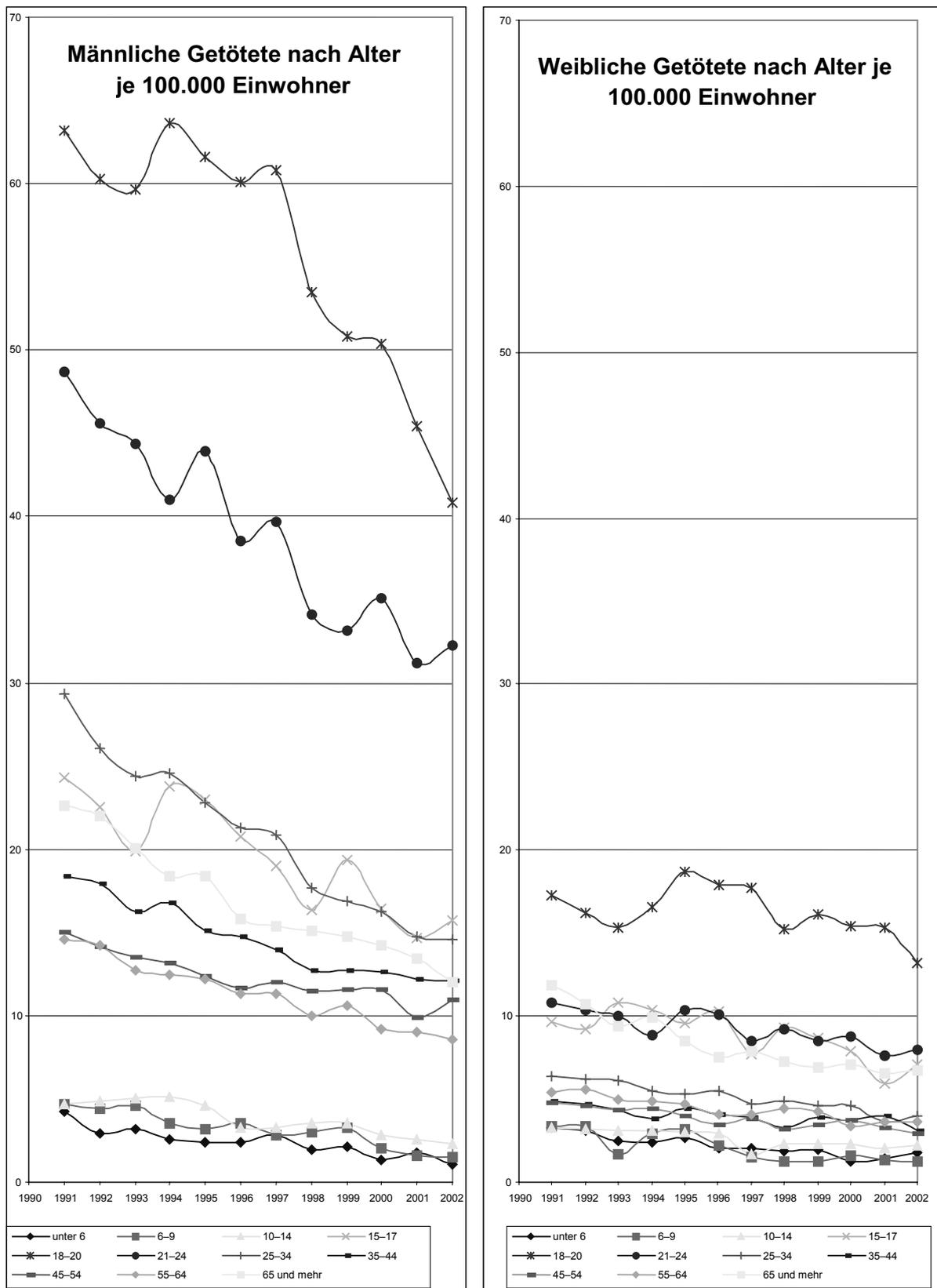


Abbildung 6

Getötete nach Alter und Geschlecht pro 100 000 Einwohner seit 1991



Im Straßenverkehr sterben weitaus mehr Männer (Anteil 2002: 72,4 Prozent) als Frauen (27,6 Prozent). Die geschlechtsspezifischen Unterschiede in den Anteilen sind bei Kindern bis zu 14 Jahren relativ gering. Ab dem 15. Lebensjahr, also mit dem Beginn der Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr (zunächst mit Mofas) wird der Anteil der männlichen Personen dann erheblich größer (siehe auch Abb. 6)³⁹⁾. Das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben, liegt auch bei männlichen älteren Verkehrsteilnehmern (im Alter von 65 Jahren und mehr) deutlich über dem der gleichaltrigen Frauen.

Die am stärksten gefährdete Altersgruppe sind junge Männer im Alter zwischen 18 und 20 Jahren, gefolgt von

³⁹⁾ Das bevölkerungsbezogene Risiko männlicher Jugendlicher im Alter von 15 bis 17 tritt gegenüber gleichaltrigen Mädchen hervor.

den männlichen 21- bis 24-Jährigen. Auch bei den Frauen sind die 18- bis 20-Jährigen deutlich stärker gefährdet als weibliche Verkehrsteilnehmer anderer Altersklassen. Höhe und Entwicklung des Risikos von weiblichen Jugendlichen zwischen 15 und 17 sowie von Frauen im Alter von 21 bis 24 Jahren ähneln sich im Zeitablauf (vgl. Abb. 6). Das Risiko älterer Verkehrsteilnehmerinnen (ab 65 Jahre) hebt sich nicht wesentlich hiervon ab.

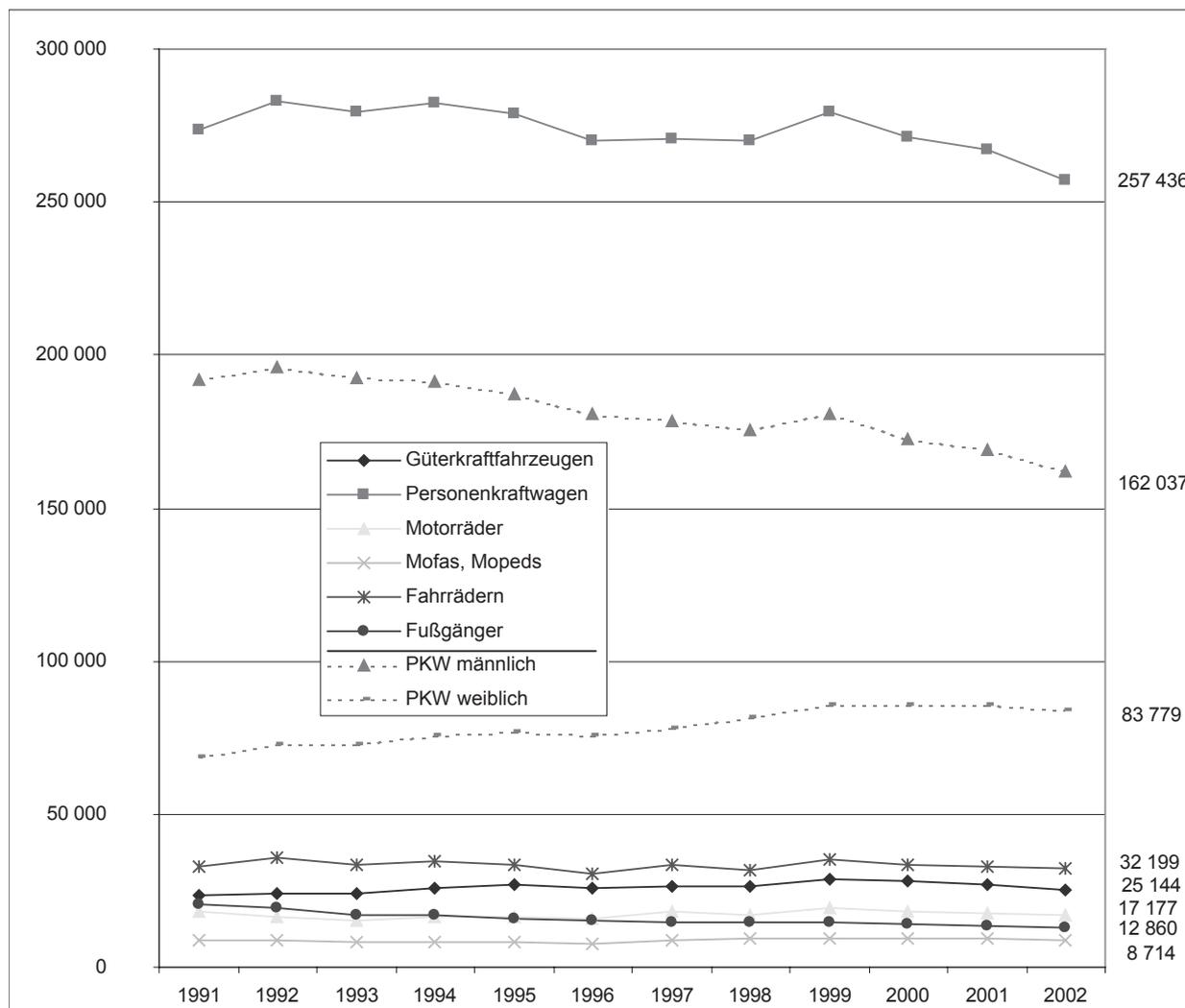
2.2 Unfallursachen

PKW-Fahrerinnen und -Fahrer sind in den weitaus meisten Fällen für Unfälle mit Personenschaden verantwortlich. Hierbei treten vor allem die männlichen Fahrer im Alter zwischen 18 und 20 Jahren hervor.

Durch die unfallaufnehmende Polizei können beim ersten Beteiligten eines Unfalls (Hauptverursacher) und einem weiteren Beteiligten jeweils bis zu drei Unfallursachen

Abbildung 7

Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden



genannt werden. Dabei wird nach Alleinunfällen (rund 19 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden) und Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten (rund 81 Prozent) unterschieden. Beteiligte an Alleinunfällen gelten immer als Hauptverursacher (siehe Abb. 8)⁴⁰⁾.

Bei 55 Prozent der Alleinunfälle ist „nicht angepasste Geschwindigkeit“ die Hauptursache. Danach kommt dem „Alkoholeinfluss“ mit 17 Prozent auch weiterhin eine besondere Bedeutung zu. Im Gegensatz dazu stehen bei den Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten die Unfallursachen „Vorfahrt, Vorrang“, „Abbiegen, Wenden“ sowie „Abstand“ im Vordergrund.

Trotz der insgesamt günstigen Entwicklung beim alkoholbedingten Unfallgeschehen stellt Alkoholkonsum als Unfallursache in Deutschland nach wie vor ein bedeutsames Sicherheitsproblem dar, auch hinsichtlich der Unfallschwere. Die Zahl der Getöteten pro 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist bei Alkoholunfällen fast doppelt so hoch (36,8) als bei allen Unfällen mit Personenschaden (18,9). 1998, dem Jahr der Einführung der 0,5-Promille-Grenze zeigte sich ein erheblicher Rückgang sowohl der alkoholbedingten Unfälle als auch bei der Anzahl der dabei Getöteten. Diese positive Entwicklung flachte in den Folgejahren allerdings ab. Nachdem zum 1. April 2001 die 0,5-Promille-Grenze anstelle der alten 0,8-Promille-

⁴⁰⁾ Hier dargestellt werden die dem als Hauptverursacher eingestuften Fahrzeugführer zugewiesenen Unfallursachen.

Grenze mit voller Strafbewehrung in Kraft gesetzt wurde, waren die Rückgänge im Jahr 2002 geringer als erwartet. Zwar ist die Zahl der Alkoholunfälle sowie der dabei Verunglückten wiederum gesunken, allerdings in deutlich geringerem Maße als in den Jahren zuvor. Die Zahl der bei Alkoholunfällen Getöteten ist im Jahre 2002 sogar um 2,5 Prozent gestiegen. Nach vorläufigen Ergebnissen des statistischen Bundesamtes ist für 2003 jedoch wieder mit deutlichen Rückgängen beim Alkoholunfallgeschehen zu rechnen (Alkoholunfälle mit Personenschaden: – 4 Prozent; Getötete bei Alkoholunfällen: – 13 Prozent).

2.3 Prioritäre Zielgruppen des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

2.3.1 Schwächere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer

Zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören Kinder und ältere Menschen sowie Fußgänger, Radfahrer und Fahrer motorisierter Zweiräder. Diese sind im Vergleich zu PKW- und LKW-Insassen einem besonderen Risiko ausgesetzt:

Betrachtet man nur die Unfälle, bei denen es Getötete gegeben hat und mindestens ein schwächerer Verkehrsteilnehmer bzw. eine schwächere Verkehrsteilnehmerin beteiligt war, hat dieser/diese die ungleich schlechtesten Überlebenschancen aller Beteiligten des Unfalls. So wurden im Jahr 2002 von 902 bei Fußgängerunfällen

Abbildung 8

Anteil der Unfallursachen bei Alleinunfällen und Unfällen mit zwei oder mehr Beteiligten (Mehrfachnennung möglich) (Unfälle mit Personenschaden 2002)

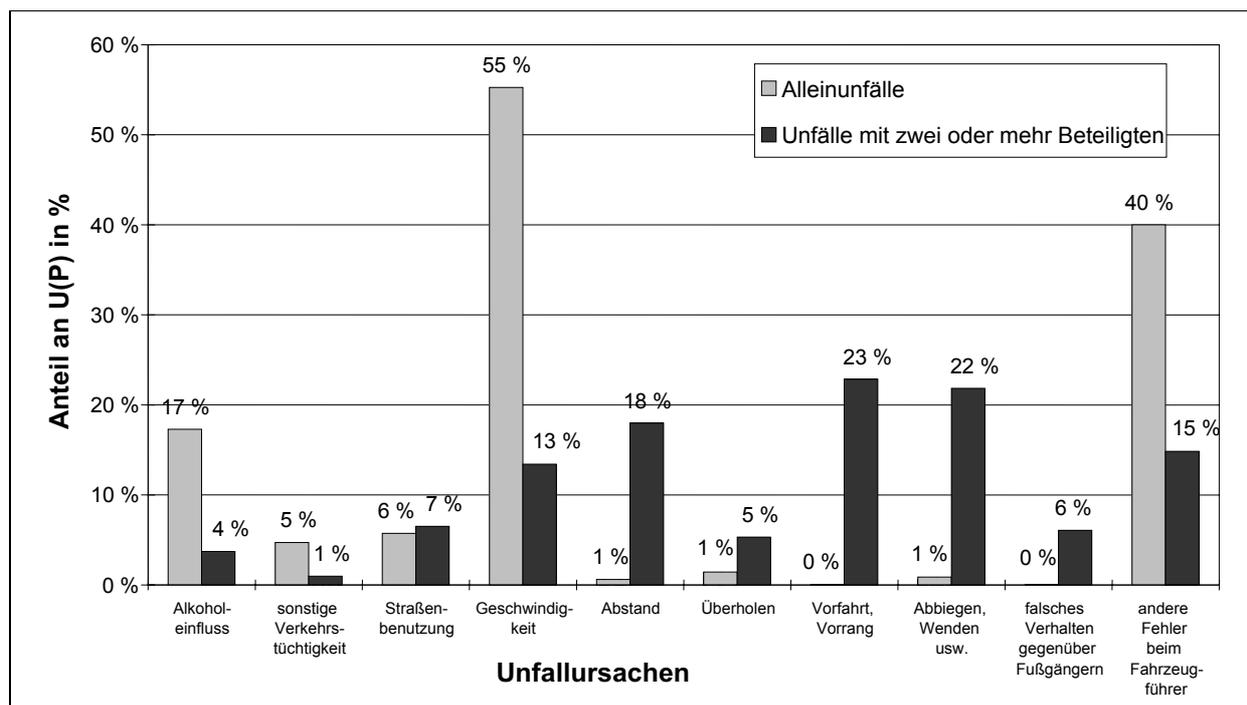


Abbildung 9

**Anteil der Alkoholunfälle und Getöteten bei Alkoholunfällen an allen Unfällen/Getöteten seit 1994
(Stand 30. April 2004)**

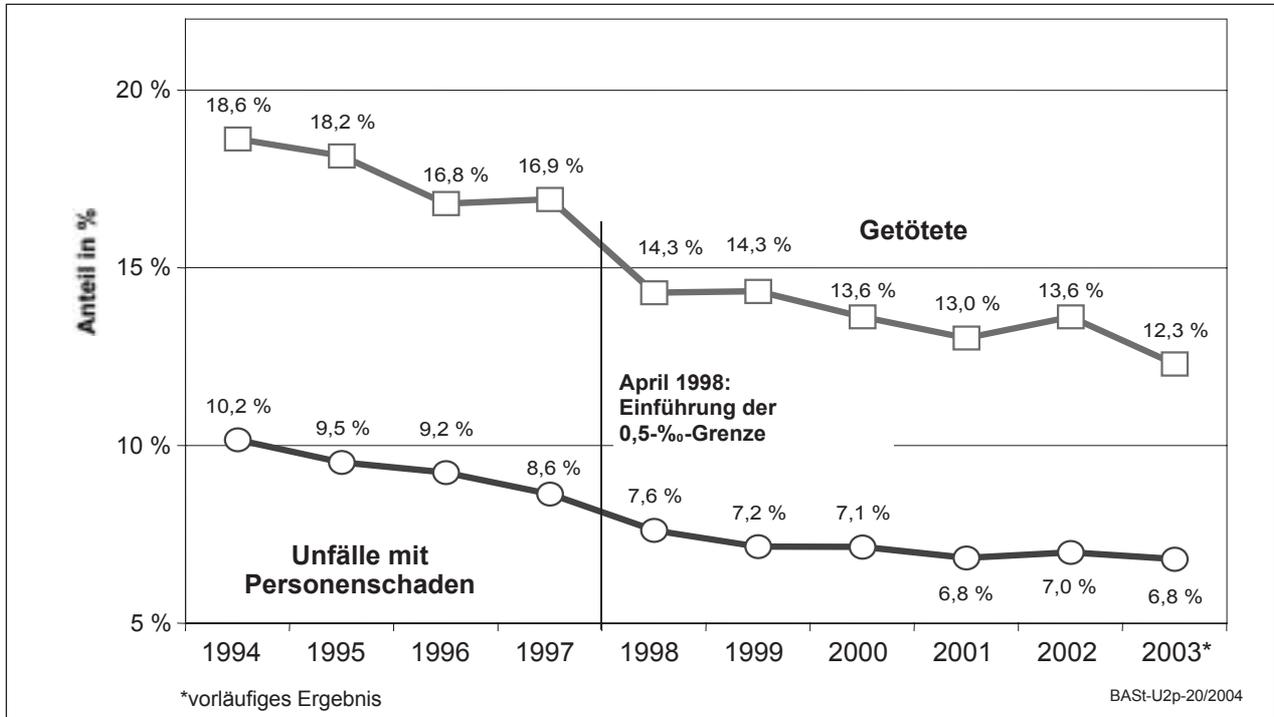
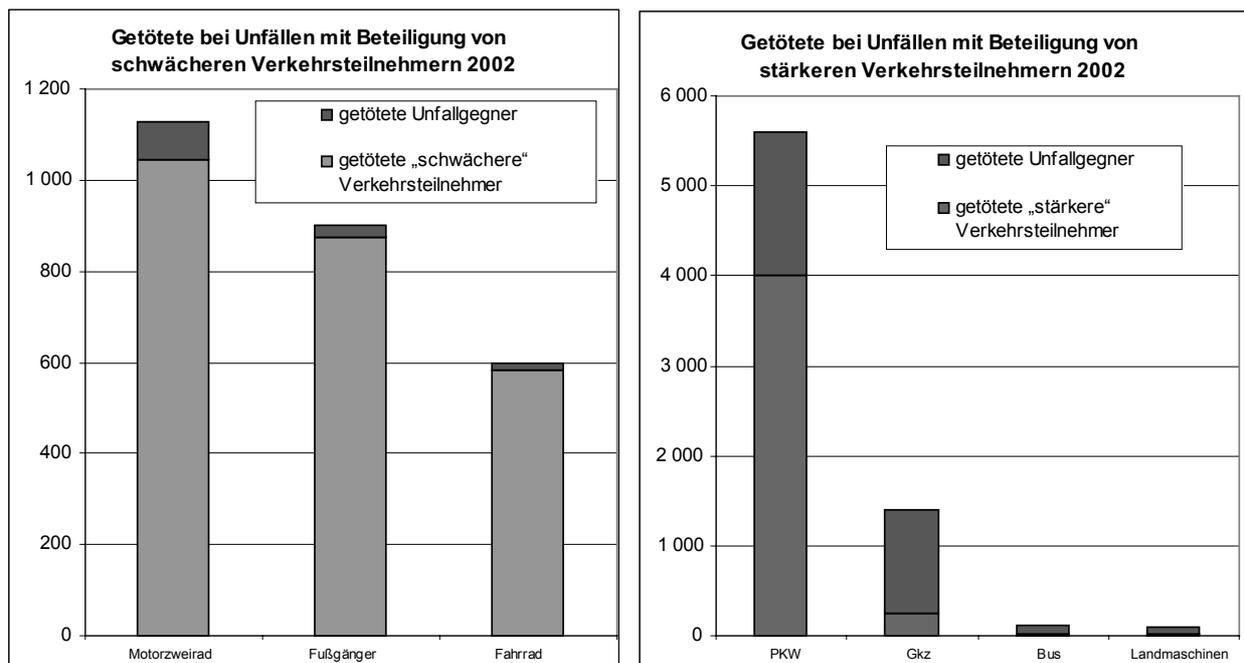


Abbildung 10

Risiko von schwächeren und stärkeren Verkehrsteilnehmern



getöteten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern insgesamt 873 Fußgänger tödlich verletzt. Ein PKW-Fahrer z. B. hat gegenüber einem Fußgänger oder Fahrradfahrer eine ungleich höhere Überlebenschance⁴¹⁾. Dies ändert sich, wenn ein noch stärkerer Verkehrsteilnehmer (z. B. ein LKW oder Bus) beteiligt ist.

War also eine Fußgängerin oder ein Fußgänger bei einem Unfall mit Getöteten beteiligt, so war er/sie in 97 von 100 Fällen selbst das Todesopfer. Unter den 600 bei Fahrradunfällen getöteten Verkehrsteilnehmern waren 583 Fahrerinnen und Fahrer und Mitfahrerinnen und Mitfahrer von Fahrrädern. Dies entspricht einem Wert von mehr als 97 Prozent. Bei Fahrerinnen und Fahrern und Mitfahrerinnen und Mitfahrern von motorisierten Zweirädern liegt dieser Wert bei 93 Prozent. Diese Relationen belegen die Bedeutung der Zielsetzung des Verkehrssicherungsprogramms, den Schutz der schwächeren gegenüber stärkeren Verkehrsteilnehmern zu verbessern bzw. die stärkeren Verkehrsteilnehmer zur besonderen Rücksichtnahme anzuhalten.

Kinder

Im Jahr 2003 wurden 209 Kinder unter 15 Jahren im Straßenverkehr getötet, davon waren 94 im PKW⁴²⁾, 50 als Fußgänger⁴³⁾, 47 mit dem Fahrrad⁴⁴⁾ und 18 als Übrige

⁴¹⁾ Es kann jedoch auch den Fall geben, dass ein PKW-Fahrer einem Fußgänger oder Fahrradfahrer ausweichen muss und getötet wird, weil er beispielsweise von der Fahrbahn abkommt und gegen einen Baum prallt.

⁴²⁾ Im Jahr 2002 42 Jungen und 62 Mädchen.

⁴³⁾ Im Jahr 2002 37 Jungen und 26 Mädchen.

⁴⁴⁾ Im Jahr 2002 22 Jungen und 20 Mädchen.

z. B. auf dem Motorzweirad und mit sonstigen Fahrzeugen unterwegs. 7 114 Kinder wurden schwer verletzt.

Während die Zahl der als PKW-Insassen verunglückten Kinder seit 1991 nur um etwa 18,6 Prozent auf 13 499 zurückgegangen ist, hat sich die Zahl der im PKW zu Tode gekommenen Kinder fast halbiert. Im Jahr 2003 starben 94 Kinder unter 15 Jahren als PKW-Insassen bei Straßenverkehrsunfällen, im Jahr 1991 waren es dagegen noch 196 Kinder. Auch die Zahl der im PKW schwer verletzten Kinder ist in den letzten zehn Jahren um mehr als 50,4 Prozent auf 1 705 Kinder im Jahr 2002 gesunken.

Zurückzuführen ist diese Entwicklung u. a. auf die vermehrte Nutzung von Rückhaltesystemen im PKW. 1992 wurden nur rund 70 Prozent⁴⁵⁾ der Kinder in PKW angeschnallt; 2003 waren es demgegenüber schon 96 Prozent. Es zeigen sich jedoch deutliche, altersabhängige Unterschiede bei der Nutzung spezieller Rückhalteeinrichtungen für Kinder⁴⁶⁾.

- Kinder bis fünf Jahre wurden 2003 fast ausschließlich unter Benutzung von speziellen Kinderrückhaltesystemen (KRS) im Auto mitgenommen (zu 93 Prozent auf Landstraßen und zu 90 Prozent innerorts)⁴⁷⁾. Aber auch einfache Dreipunktgurte wurden genutzt

⁴⁵⁾ Gerundeter Wert: Bis Juni 1992 wurden in Westdeutschland 74 Prozent und bis September 1992 62 Prozent der Kinder in Ostdeutschland angeschnallt in PKW angetroffen.

⁴⁶⁾ Kinder im Alter bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, die kleiner als 1,50 m sind, dürfen im PKW nur in geeigneten Rückhaltesystemen (d. h. dem Gewicht und der Körpergröße entsprechend) befördert werden.

⁴⁷⁾ Auf Autobahnen lässt sich das Sicherungsverhalten getrennt nach Sicherungsart (3-Punkt-Gurt oder Kinderrückhaltesystem) nicht ausreichend genug beobachten, sodass hierfür keine Daten vorliegen.

Abbildung 11

Getötete Kinder im Straßenverkehr nach Verkehrsteilnahme 1991 bis 2003 (Stand 30. April 2004)

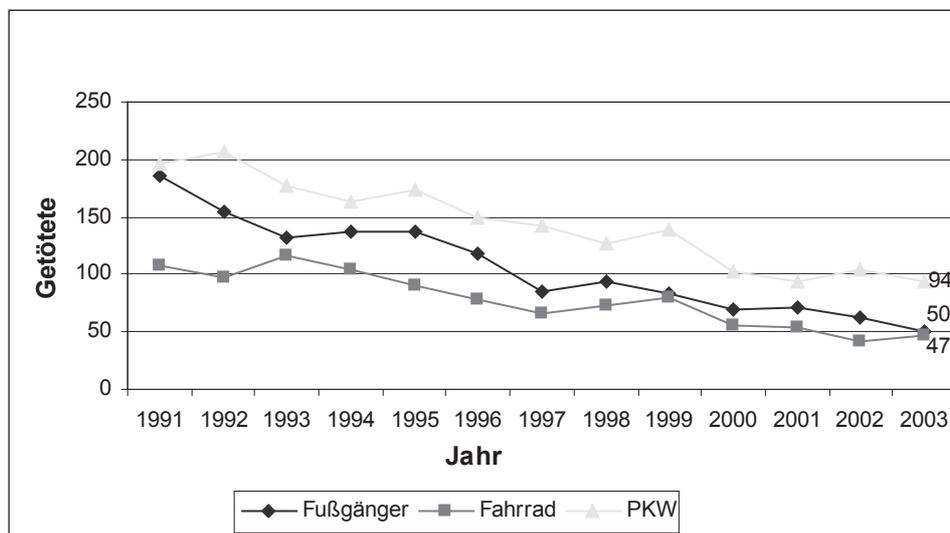
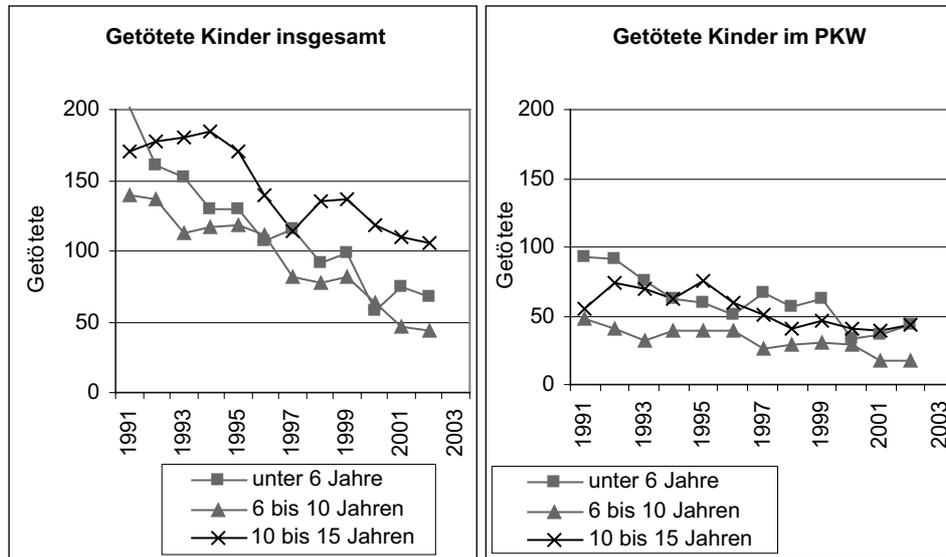


Abbildung 12

Getötete Kinder nach Alter, davon im PKW



(4 Prozent auf Landstraßen und 5 Prozent innerorts). Die Gesamtsicherungsquote auf deutschen Straßen lag bei 97 Prozent⁴⁸⁾.

- Kinder ab sechs Jahre wurden jedoch weitaus seltener altersgerecht geschützt. Nur 55 Prozent der Kinder wurden auf Landstraßen in geeigneten Rückhaltesystemen (KRS) transportiert (53 Prozent innerorts). Dafür wurden zumindest 42 Prozent der Kinder auf Landstraßen mit Dreipunktgurten gesichert (39 Prozent innerorts). Die Gesamtsicherungsquote (einschließlich der Sicherung mit Dreipunktgurten) betrug 95 Prozent⁴⁹⁾.
- Dreipunktgurte sind auf die Größe und das Gewicht von Erwachsenen ausgelegt. Für Kinder kann es im Falle einer Frontalkollision bei Benutzung eines normalen Dreipunktgurtes infolge ungünstigen Gurtbandverlaufes zum Durchrutschen des Beckens unter den Beckengurt und im Halsbereich durch den steilen Gurtbandverlauf zu Verletzungen kommen. Im Bauchbereich können innere und im Halsbereich erhebliche Weichteil- und Halswirbelsäulenverletzungen auftreten.

Ältere Verkehrsteilnehmer

Das bevölkerungsbezogene Risiko bei einem Straßenverkehrsunfall zu sterben liegt bei männlichen älteren Verkehrsteilnehmern⁵⁰⁾ deutlich über dem der gleichaltri-

gen Frauen⁵¹⁾. Bei den Frauen ab 65 hebt sich das bevölkerungsbezogene Risiko nicht wesentlich von dem der 21- bis 24-jährigen und der 15- bis 17-jährigen Verkehrsteilnehmerinnen ab (siehe hierzu auch Abb. 6).

Im Jahr 2003 wurden 1326 ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Straßenverkehr getötet (28,4 Prozent weniger als 1991), davon waren 567 Personen im PKW, 392 als Fußgänger, 273 mit dem Fahrrad und 94 Übrige (mit dem Motorzweirad oder mit Kraftomnibussen oder mit sonstigen Fahrzeugen) unterwegs (Abb. 13). Weitere 10 373 ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer wurden schwer verletzt (1991: 11 556).

Wenn ältere Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer im Jahr 2002 als PKW-Fahrer in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt waren, dann waren sie in zwei von drei Fällen auch Hauptverursacher des Unfalls. Hierbei verursachten Frauen am Steuer von PKW häufiger Straßenverkehrsunfälle (68,2 Prozent) als Männer (64,3 Prozent)⁵²⁾. Weibliche Senioren verursachen als PKW-Fahrerinnen dabei im Durchschnitt ähnlich schwere Unfälle wie männliche.

Seit 1991 ist die Gruppe der über 65-Jährigen um mehr als 2 Millionen Personen gewachsen, während die Anzahl der Personen zwischen 18 und 64 Jahren nur um rund 400 000 anstieg. Der Anteil der älteren Verkehrsteilnehmer an der

⁴⁸⁾ Autobahnen, Landstraßen und innerorts.

⁴⁹⁾ Autobahnen, Landstraßen und innerorts.

⁵⁰⁾ Personen im Alter von 65 Jahren und mehr.

⁵¹⁾ Jedoch auch die Frauen anderer Altersklassen – abgesehen der 18 bis 20-jährigen Frauen – sterben weniger häufig im Straßenverkehr als ältere Männer ab 65.

⁵²⁾ Zum Vergleich: Jüngere PKW-Fahrer von 25 bis 64 Jahren sind relativ seltener Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden (Männer zu 49,8 und Frauen zu 47,8 Prozent).

Abbildung 13

Getötete ältere Verkehrsteilnehmer (ab 65 Jahre) im Straßenverkehr nach Verkehrsteilnahme
(Stand 30. April 2004)

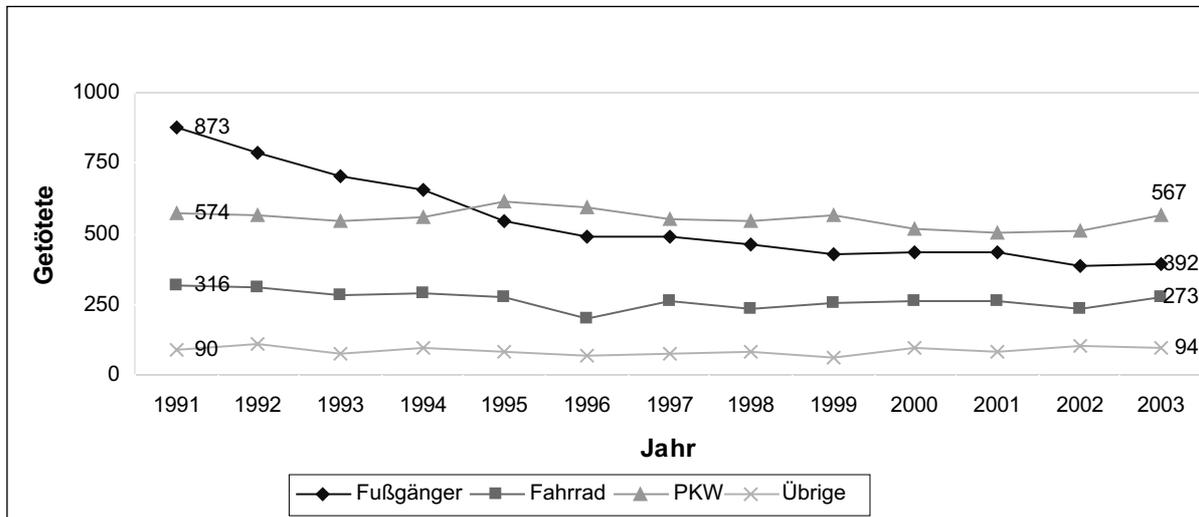
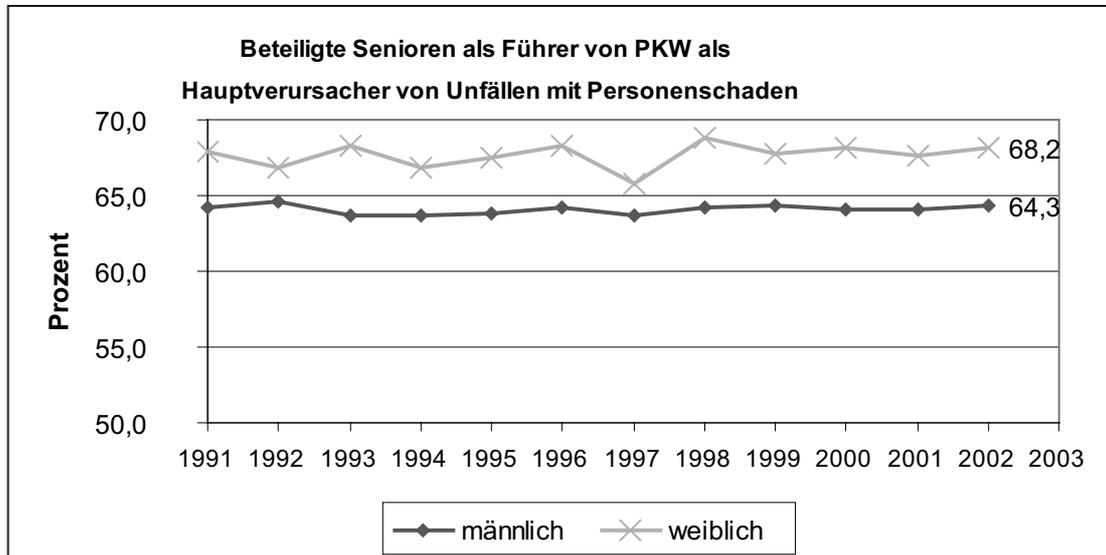


Abbildung 14

Ältere Verkehrsteilnehmer als PKW-Fahrer



Gesamtbevölkerung ist entsprechend von 15 Prozent im Jahr 1991 auf 17,1 Prozent in 2002 gestiegen. Dieser Trend wird sich fortsetzen⁵³⁾, sodass in Zukunft das Un-

fallgeschehen dieser Bevölkerungsgruppe eine stärkere Beachtung finden wird.

Fußgänger, Fahrradfahrer und motorisierte Zweiradfahrer

Unter den 873 getöteten Fußgängern im Jahr 2002 waren 63 getötete Kinder unter 15 Jahren (Mädchen: 26/Jungen: 37) und 385 getötete ältere Menschen ab 65 Jahren (Frauen: 246/Männer: 139). Unter den 583 getöteten Fahrradfahrern waren 42 getötete Kinder (Mädchen: 20/

⁵³⁾ In Deutschland wird sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen älteren und jüngeren Menschen in den nächsten Jahrzehnten sogar noch erheblich stärker verschieben. Nach neuesten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes wird im Jahr 2050 etwa ein Drittel der Bevölkerung 60 Jahre oder älter sein.

Jungen: 22) und 235 getötete ältere Menschen (Frauen: 89/Männer: 146).

Im Innerortsverkehr werden Radfahrerinnen und -fahrer ab 17 Jahre selten mit einem Radhelm angetroffen (die Quoten in allen Altersgruppen ab 17 liegen bei unter 5 Prozent.) Kinder bis zehn Jahre werden sehr viel häufiger beim Radfahren mit einem Helm gesichert (bis zum 5. Lebensjahr zu 60 Prozent und Kinder im Alter zwischen sechs und zehn Jahren zu 38 Prozent). Allerdings geht die Sicherungsquote bei Kindern und Jugendlichen zwischen elf und 16 Jahren auf 10 Prozent zurück. Der Radhelm dämpft bei einem Unfall den Aufprall des Kopfes und verhindert so schwere Kopfverletzungen, die tödlich enden oder bleibende Schäden ohne Heilchancen (z. B. irreversible Gehirnverletzungen) zur Folge haben können.

Im Jahr 2002 verunglückten 56 281 motorisierte Zweiradfahrerinnen und -fahrer (einschließlich Mitfahrerinnen und -fahrer), davon wurden 1 044 getötet und 15 935 schwer verletzt. Das fahrleistungsbezogene Risiko, mit einem motorisierten Zweirad tödlich zu verunglücken, ist sieben- bis achtmal so hoch wie das für PKW-Insassen.

Leider ist hier ein leichter Rückgang des Sicherungsverhaltens zu beobachten: Trug im Jahr 1991⁵⁴⁾ noch fast jede FahrerIn und jeder Fahrer eines motorisierten Zweirads einen Helm, beträgt die durchschnittliche Helmtragequote im Jahr 2003 nur noch 97,3 Prozent. 2003 wur-

⁵⁴⁾ 1991 wurden die Helmtragequoten in West- und Ostdeutschland zu unterschiedlichen Zeiten erhoben. Es wurde hier ein einfacher Durchschnitt gebildet (99 Prozent in Westdeutschland bis Juni 1991 und 100 Prozent in Ostdeutschland bis September 1991).

den in der Hauptsache Mofafahrer (17 Prozent) und Kleinkraftradfahrer (4 Prozent) ohne Helm angetroffen.

2.3.2 Junge Fahrerinnen und Fahrer

Bei Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2002 war rund jede bzw. jeder fünfte Unfallbeteiligte 18 bis 24 Jahre alt. Der Anteil der 18- bis 24-Jährigen an der Bevölkerung beträgt hingegen lediglich 8 Prozent. Die 18- bis 24-jährigen verunfallten überwiegend als PKW-Fahrerinnen und -Fahrer (81 Prozent); von den 18- bis 24-jährigen Beteiligten waren 2002 rund 66 Prozent Männer und rund 34 Prozent Frauen; der Anteil der Frauen ist seit 1991 (27 Prozent) deutlich gestiegen.

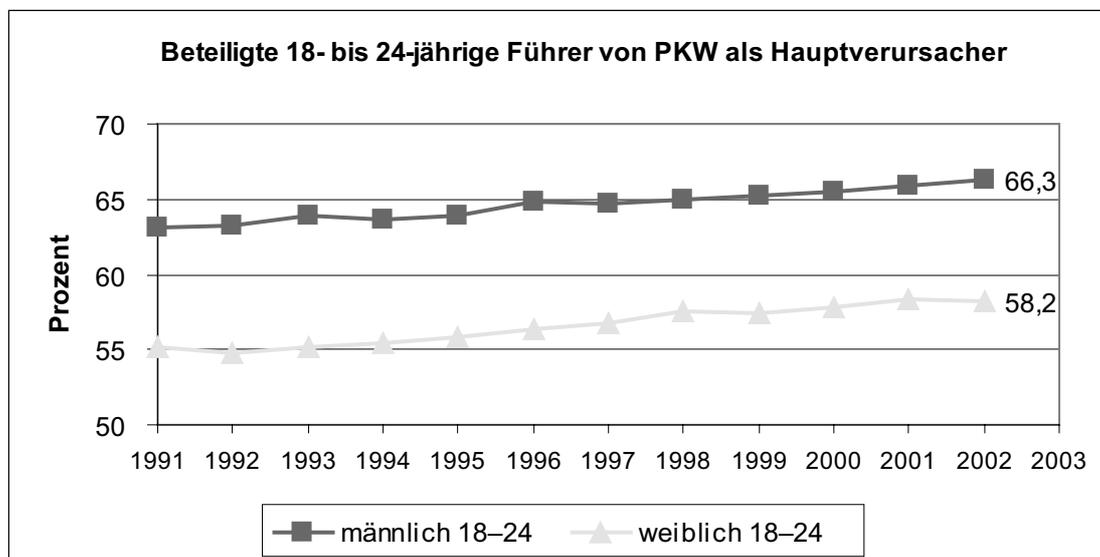
Unfallbeteiligte junge PKW-Fahrerinnen und -Fahrer tragen deutlich häufiger die Hauptschuld an einem Unfall mit Personenschaden als Personen der mittleren Altersgruppe zwischen 25 und 64 Jahren. Im Jahr 2002 wurden fast 63 Prozent von ihnen als Hauptverursacher eines Unfalls mit Personenschaden eingestuft⁵⁵⁾. Den höchsten Hauptverursacheranteil hatten hierbei die männlichen jungen Fahrer mit 66 Prozent. Junge Frauen werden dagegen mit einem Hauptverursacheranteil von 58 Prozent nicht häufiger beschuldigt als ältere Fahrer und Fahrerinnen im Alter ab 65 Jahren (Abb. 15).

Den als Hauptverursacher eingestuften 18- bis 24-jährigen Fahrerinnen und Fahrern wurde in einem von drei Unfällen mit Personenschaden die Unfallursachengruppe „Geschwindigkeit“ zugewiesen (den 35- bis 64-Jährigen in weniger als einem von fünf Unfällen).

⁵⁵⁾ Bei PKW-Fahrern im Alter zwischen 25 und 64 Jahren lag dieser Wert 2002 bei 49 Prozent).

Abbildung 15

Junge Fahrer als Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden



2.3.3 Güterkraftfahrzeuge

Im Jahr 2002 ereigneten sich in Deutschland 39 629 Unfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen. Insgesamt waren an diesen Unfällen 43 672 Güterkraftfahrzeuge beteiligt. Dabei starben 1 408 Personen (davon 207 Fahrer und 37 Mitfahrer von Güterkraftfahrzeugen), schwer verletzt wurden 10 030 und leicht verletzt 43 411 Personen.

Im Jahr 2002 waren insgesamt 6 213 Unfälle, bei denen Menschen getötet wurden, zu verzeichnen. An 20 Prozent (1 255) dieser Unfälle waren Güterkraftfahrzeuge beteiligt. Dabei wurde in 42 Prozent der Fälle (521) der Fahrer des Güterkraftfahrzeuges von der Polizei am Unfallort als Hauptverursacher eingestuft.

Gegenüber 1995 ist die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen um knapp 7 Prozent gesunken, allerdings war dieser Verlauf nicht kontinuierlich. Nach einem Rückgang von 1995 auf 1996 um 5 Prozent, erfolgte eine relativ starke Zunahme im Jahr 1999. Seit 2000 sinken die Unfallzahlen wieder. Das Risiko, bei diesen Unfällen getötet oder schwer verletzt zu werden, ist im Laufe der Zeit deutlich gesunken. So ist die Zahl der Getöteten bei Unfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen in diesem Zeitraum um 23 Prozent gesunken und die Zahl der Schwerverletzten sogar um 29 Prozent.

Die Zahl der bei Güterkraftfahrzeugunfällen auf Autobahnen Verunglückten stieg seit 1995 um 3 Prozent⁵⁶⁾. Bei den Getöteten ist ein leichter Anstieg um 1,6 Prozent

⁵⁶⁾ Dieser Anstieg ist überwiegend auf einen Anstieg leicht verletzter Personen um 8 Prozent zurückzuführen.

zu verzeichnen, die Zahl der Schwerverletzten ist um 24 Prozent gesunken.

Bei den Güterkraftfahrzeugunfällen auf Autobahnen handelte es sich zum großen Teil um Auffahrunfälle (46 Prozent), die besonders schwere Folgen haben. Auf Autobahnen wurden dabei im Jahre 2002 48 Prozent aller bei Unfällen mit Güterkraftfahrzeugen Getöteten registriert. Als Unfallursachen wurden vor allem „nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Abstand“ genannt; innerorts und außerorts (ohne BAB) auch „Vorfahrt/Vorrang“ und „Abbiegen/Wenden“. Die Anteile sind über die Jahre relativ konstant geblieben.

Die Anzahl ausländischer Güterkraftfahrzeuge, die insgesamt an Unfällen mit Personenschaden beteiligt waren, hat sich gegenüber 1995 nur geringfügig erhöht (1 Prozent). Ihr Anteil an allen Güterkraftfahrzeugunfällen liegt seit 1995 konstant bei etwa 6 Prozent.

2.3.4 Unfälle auf Landstraßen

Der seit 1991 zu verzeichnende allgemeine Rückgang der Anzahl getöteter Personen fällt auf Landstraßen deutlich geringer aus (nur – 33 Prozent) als innerorts (– 50 Prozent) bzw. auf Autobahnen (– 45 Prozent). Der Anteil der Getöteten auf Landstraßen ist sogar deshalb von 57 Prozent im Jahre 1991 auf 63 Prozent im Jahre 2002 gestiegen. Die Anzahl und der Anteil der Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen hat sich im gleichen Zeitraum jedoch kaum verändert (seit 1993 liegt er bei rund 30 Prozent).

Im Jahr 2002 waren 38 Prozent der Unfälle mit Personenschaden auf Landstraßen Fahrtenfälle (auf BAB

Abbildung 16

Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen nach Ortslage

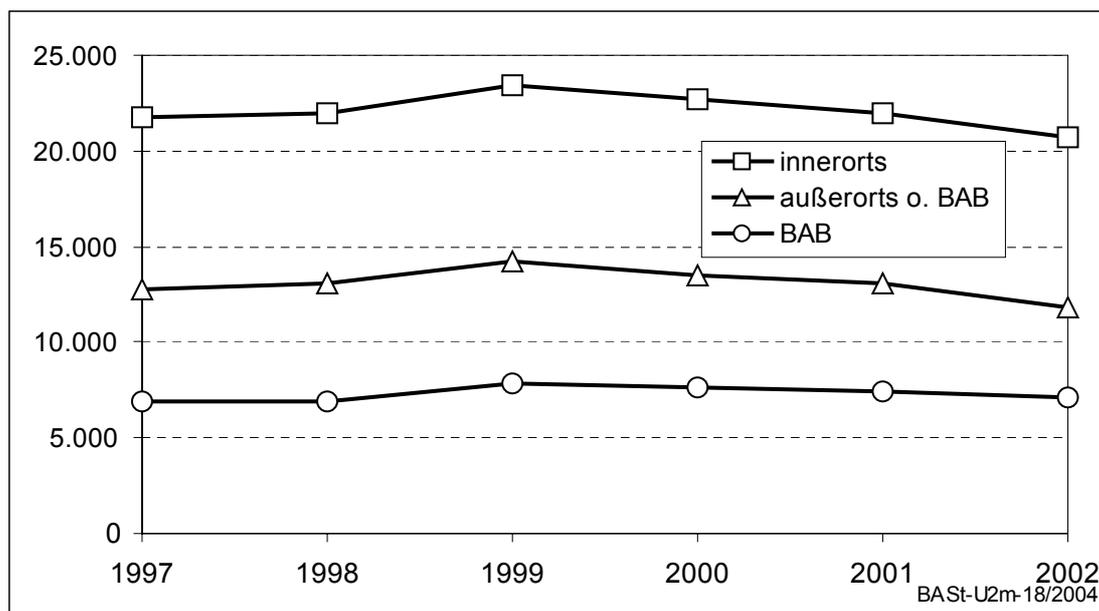
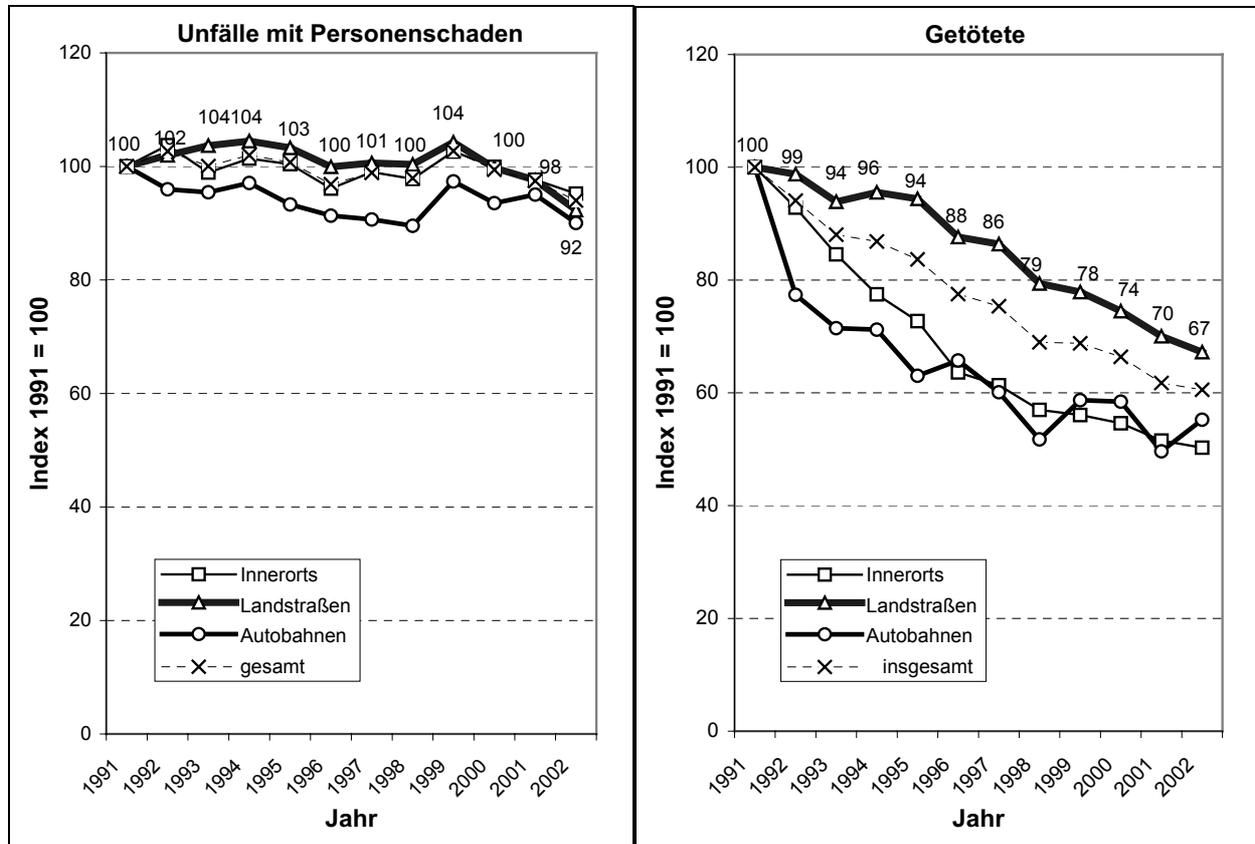


Abbildung 17

Entwicklung der Unfälle mit Personenschaden und der Getöteten nach Ortslage
(Stand 30. April 2004)



33 Prozent). Beim Fahrnunfall verliert der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug ohne einen vorausgehenden Konflikt mit einem anderen Verkehrsteilnehmer. Im Verlauf eines Fahrnunfalls kann es jedoch zu Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen. Fahrnunfälle haben im Mittel die schwersten Folgen: 51,6 Prozent der Getöteten auf Landstraßen wurden bei Fahrnunfällen registriert. Hierbei waren das „Abkommen von der Straße“ (36 Prozent der Getöteten) und die Kollision mit „entgegenkommenden“ Verkehrsteilnehmern (12,6 Prozent der Getöteten) die Hauptunfallarten. Fahrnunfälle auf Landstraßen sind deutlich schwerer als auf Autobahnen.

Auf Landstraßen wurde bei 35 Prozent der Unfälle mit Personenschaden dem Hauptverursacher die Unfallursache „Geschwindigkeit“ zugewiesen. Die Unfallursache „Alkohol“ trat auf Landstraßen anteilmäßig häufiger auf als innerorts oder auf Autobahnen.

Die Unfallschwere von Landstraßenunfällen wird in besonderem Maße von Unfällen mit „Aufprall auf ein Hindernis“ bestimmt. Hier wurde 2002 38 Prozent der Getöteten auf Landstraßen registriert, darunter allein 30 Prozent bei Baumunfällen. Baumunfälle sind beson-

ders schwerwiegend. Hier wurden im Durchschnitt 91 Personen je 1 000 Unfälle mit Personenschaden getötet. Der Anteil der Getöteten bei Baumunfällen fällt regional sehr unterschiedlich aus. Im gesamten Bundesgebiet kamen rund 30 Prozent der Getöteten auf Landstraßen bei Unfällen mit Aufprall auf einen Baum ums Leben. In Baden-Württemberg wurden nur 13 Prozent der Getöteten bei einem Baumunfall registriert; in Brandenburg dagegen liegt der Anteil bei 60 Prozent.

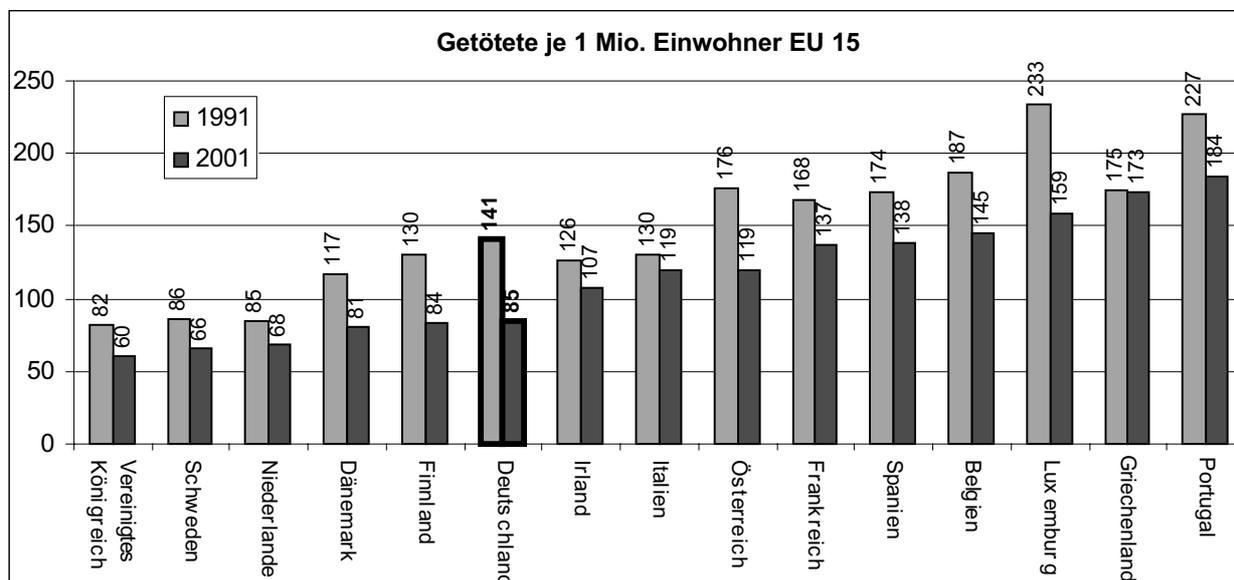
2.4 Straßenverkehrsunfälle in Europa

Für internationale Vergleiche kann nur die Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen Getöteten als annähernd sichere Vergleichsgrößen herangezogen werden, da die Definition⁵⁷⁾ für Schwer- und Leichtverletzte in den einzelnen Ländern zu unterschiedlich ist.

⁵⁷⁾ In Deutschland lauten die Definitionen wie folgt: „Verunglückte“ sind Personen, die beim Unfall verletzt oder getötet wurden. „Getötete“ sind Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen starben. „Schwerverletzte“ sind Personen, die unmittelbar zur stationären Behandlung (mind. 24 Std.) in einem Krankenhaus aufgenommen wurden. „Leichtverletzte“: alle übrigen Verletzten.

Abbildung 18

Getötete im Straßenverkehr EU15 pro 1 Millionen Einwohner (1991 bis 2001)



Bezogen auf die Einwohnerzahl von 1 Mio. Einwohnern starben in Deutschland im Jahr 2001 85 Personen bei Straßenverkehrsunfällen (1991: 141 Personen). Damit liegt Deutschland innerhalb der fünfzehn EU-Länder auf Rang 6 (1991: Rang 8). Der Abstand zu den Ländern auf den Rängen 1 bis 3 (Vereinigtes Königreich, Schweden und die Niederlande) konnte aber deutlich verringert werden. Das bevölkerungsbezogene Risiko in Deutschland ist heute um etwa 42 Prozent höher als im Vereinigten Königreich; 1991 lag der Abstand noch bei 72 Prozent.

Das bevölkerungsbezogene Risiko unterscheidet sich stark in den Altersgruppen. Deutschland liegt bei den Kindern etwas günstiger (Rang 5) als in der Gesamtbetrachtung. Bei den jungen Verkehrsteilnehmern im Alter von 15 bis 24 Jahren nimmt Deutschland mit Rang 8 noch einen mittleren Platz ein.

In der Altersgruppe der 25- bis 64-Jährigen liegt Deutschland unter den EU-Ländern auf Rang 6 und damit auf einem mittleren Platz. Bei älteren Menschen ab 65 Jahren ist die Spanne des bevölkerungsbezogenen Risikos unter den EU-Ländern vergleichsweise gering. Deutschland zählt hier mit einem Risikowert 94 und Rang 3 sogar zu den günstigeren Ländern.

3 Umsetzung des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Die aktive Verkehrssicherheitsarbeit erzielt in Deutschland seit vielen Jahren deutliche Erfolge (vgl. Kap. 2 Abb.1). 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 gu-

ten Zusammenarbeit von Politik, Wirtschaft und Verbänden zu erzielen sein, wie es im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr vorgesehen ist.

Im Folgenden wird anhand der Einzelmaßnahmen des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr über ihre Umsetzung berichtet bzw. es wird ein Ausblick auf die weiteren Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben, soweit eine Zuständigkeit des Bundes zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben ist.

3.1 Verkehrssicherheit und Gesellschaft

3.1.1 Verkehrsklima und Aggressionspotenziale

Um das allgemeine Verkehrsklima zu verbessern und Aggressionspotenziale abzubauen, hat das BMVBW das Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr mit einer breit angelegten Kampagne unter dem Motto „Gelassen läuft's“ verbunden. Bei dieser Kampagne stützte sich das Ministerium auf empirische Befunde, die dringend nahe legen, vor allem für eine Verbesserung des allgemeinen Klimas im Straßenverkehr zu werben. Eine Zunahme an Aggressivität, Hektik und Geltungsdrang auf unseren Straßen hat eine akute Gefährdung besonders der schwächeren Verkehrsteilnehmer zur Folge. Dies verlangt eine entsprechende Orientierung in der Verkehrssicherheitsarbeit⁵⁸⁾. Die Kampagne unter dem Motto „Gelassen läuft's“ wurde im Berichtszeitraum abgeschlossen und evaluiert (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Kapitel 3.2.1). Das Ergebnis der Evaluation war sehr positiv.

⁵⁸⁾ Näheres hierzu siehe Kapitel 3.2.2.

Tabelle 2

Getötete pro 100 000 Einwohner („GT-Belastung“) in den EU-Ländern nach Altersgruppen im Jahre 2001¹⁾

Land	0 bis 14 Jahre		15 bis 24 Jahre		25 bis 64 Jahre		65 Jahre und mehr	
	GT-Belastung	Rang	GT-Belastung	Rang	GT-Belastung	Rang	GT-Belastung	Rang
A	19	6	230	10	117	9	150	12
B	29	12	308	13	143	11	139	10
D	18	5	204	8	77	6	94	3
DK	21	8	150	4	73	4	129	9
E	27	10	207	9	145	12	127	8
F	27	11	287	11	137	10	143	11
FIN	20	7	158	5	76	5	124	6
GB	17	4	121	3	58	2	70	1
GR	25	9	295	12	196	14	234	15
I	15	2	199	6	103	8	127	7
IRL	32	13	201	7	102	7	110	5
L	37	14	354	15	184	13	172	13
NL	16	3	115	1	57	1	102	4
P	52	15	337	14	215	15	232	14
S	11	1	119	2	60	3	86	2

¹⁾ B, GR, I, L: Stand 200; P: Stand 1999; Quelle: IRTAD.

Das Forschungsprojekt „Aggressionen im Straßenverkehr“⁵⁹⁾, dessen Ergebnisse im Sommer 2003 veröffentlicht wurden, dokumentiert den aktuellen Stand der Grundlagenforschung zu diesem Thema. Danach sind aggressive Verhaltensweisen auf der Autobahn in den letzten Jahren häufiger geworden. Vor allem männliche Fahrer höherklassiger Fahrzeuge fallen in diesem Zusammenhang negativ im Straßenverkehr auf. Bei einer Befragung gaben über 50 Prozent der Kraftfahrer und -fahrerinnen an, Aggressionen oft oder sehr oft zu erleben. Über 80 Prozent der Befragten halten die Wahrscheinlichkeit, dass ein drängelnder Fahrer von der Polizei entdeckt wird, für sehr gering oder gering.

Mit einer weiteren Kampagne des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die auch der Verbesserung des Verkehrsklimas und der Verringerung der Aggressionspotenziale dienen soll, und in welche die Ergebnisse der Evaluation der Kampagne „Gelassen läuft's“ eingeflossen sind, bleibt das Thema für das Bundesminis-

terium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen weiterhin aktuell.

3.1.2 Gesellschaftliches Engagement für die Verkehrssicherheit

Viele Maßnahmen, die Aufklärung und freiwillige Verhaltensänderungen von Verkehrsteilnehmern betreffen, werden mit Unterstützung des Deutschen Verkehrssicherheitsrats und seiner Mitglieder und vieler haupt- und ehrenamtlicher Helfer durchgeführt (vgl. Kap. 3.3.1.1 – Sicherheitskommunikation). Viele Bürgerinnen und Bürger arbeiten ehrenamtlich – neben staatlichen und privaten Institutionen – bereits an der Verbesserung der Sicherheit auf deutschen Straßen mit. Das Verkehrssicherheitsprogramm zielt darauf ab, noch mehr Menschen für diese Aufgabe zu gewinnen, die Zusammenarbeit der verschiedenen Gruppen zu verbessern und gemeinsame Lösungen für Verkehrssicherheitsprobleme zu finden. Mit dem Programm werden alle gesellschaftlichen Kräfte zur Mitwirkung an der Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgerufen. Im Folgenden werden Beispiele von Kooperationen genannt, die in den letzten Jahren zustande kamen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern.

⁵⁹⁾ Vergleiche auch Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit; Heft M 151 aus August 2003.

Ein Beispiel hierfür ist das Projekt „Fit in den Straßenverkehr“, bei dem die Deutsche Verkehrswacht (DVW) im Jahr 2002 gemeinsam mit dem Berufsverband der Kinder- und Jugendärzte und mit finanzieller Unterstützung des BMVBW einen Spielkalender zum Thema „Bewegungssicherheit von Kindern“ über die Kinderarztpraxen und Gesundheitsämter in Deutschland an Eltern verteilt⁶⁰). Hierbei wird der Ansatz verfolgt, dass Kinder, die sich viel bewegen und über eine gut ausgebildete Motorik verfügen, auch im Straßenverkehr wesentlich sicherer zurecht kommen.

Die Volkswagen AG, die DVW und der Ernst Klett Grundschulverlag haben unter der Schirmherrschaft des Bundesverkehrsministers die Initiative LernWerkStadt.de gegründet. Ziel der Initiative ist es, Pädagogen alters- und interessengemäße Methoden und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen, die die Handlungskompetenzen von Kindern und jungen Erwachsenen umfassend erweitern und sie so zu sicheren und souveränen Verkehrsteilnehmern machen sollen.

Die Adam Opel AG und die DVW starteten gemeinsam im Oktober 2002 ein besonderes PKW-Sicherheitstraining: „Frauen trainieren Frauen“. Für die Teilnahme an den Trainingsterminen im Jahr 2002 meldeten sich insgesamt 400 Interessentinnen. Im Jahr 2003 wurde das Programm auf 20 Trainings ausgebaut, wobei es rund 1 000 Bewerberinnen gab.

Mit der Aktion „safety check“ bieten die DEKRA und der DVW mit Unterstützung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) jungen Fahrern die Möglichkeit, ihr Auto freiwillig und kostenlos an Bremsen, Reifen, Licht und Lenkung auf Sicherheitsmängel überprüfen zu lassen. „Safety check“ findet bundesweit in ausgewählten DEKRA-Niederlassungen statt und wird von Veranstaltungen und Informationen der örtlichen Verkehrswachten rund ums Thema Autofahren begleitet. In 2002 und 2003 wurden 57 „safety check“-Aktionen mit mehr als 12 000 Fahrzeugüberprüfungen durchgeführt.

Durch das finanzielle Engagement der Deutschen Sisi-Werke⁶¹), konnte die DVW einen Videofilm zur Begleitung der Radfahrausbildung an Grundschulen produzieren und den Schulen kostenfrei zur Verfügung stellen. Als prominenter Verkehrslehrer konnte Jochen Senf alias Tatort-Kommissar Max Palu gewonnen werden⁶²). Der Film hat eine Länge von etwa zehn Minuten und eignet sich zur Begleitung der Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4. Das Video wird Verkehrserziehern,

⁶⁰ Der Spielkalender enthält für jeden Monat verschiedene Spielideen, die von den Kindern im Elternhaus realisiert werden können und zudem viel Spaß durch Bewegung bringen.

⁶¹ Hersteller des Fruchtsaftgetränks „Capri-Sonne“.

⁶² In dem Film, der als Lehrmittel für die Verkehrserziehung an Grundschulen konzipiert ist, zeigt Kommissar Palu, worauf es beim sicheren Radfahren ankommt. Die DVW gibt Hinweise zu den wichtigsten Verhaltensregeln auf dem Fahrrad und zur notwendigen Ausstattung des Rades.

Schulen und Verkehrswachten kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Bereits zum siebten Mal stand die Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr im Mittelpunkt der so genannten „Bodyguard-Verkehrssicherheitstage“. Im Oktober 2003 konnten sich Eltern und Kinder in fast allen deutschen C&A-Filialen unter dem Motto „Sehen und gesehen werden“ über bessere Sichtbarkeit und das richtige Verhalten im Straßenverkehr informieren. In den meisten C&A-Filialen wurde darüber hinaus ein kostenloser Sehtest angeboten. Initiiert wurden die Bodyguard-Verkehrssicherheitstage vom Arbeitskreis „Mehr Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr“, dem neben dem Modehaus C&A auch 3M Scotchlite, die DVW und der Verein „Hilfe für das verkehrsgeschädigte Kind“ angehören.

Die oben dargestellten Kooperationen stellen nur einen sehr kleinen Ausschnitt des Engagements nichtstaatlicher Organisationen in der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Die Einbindung von allen gesellschaftlichen Gruppen bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit ist weiterhin Ziel der Bundesregierung. Beispielsweise werden in dem vom BMVBW geförderten Modellprojekt der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt „Mobile Verkehrserziehung – Aktion Junge Fahrer“ neue Wege erprobt, um zusätzliche gesellschaftliche Einrichtungen und Kräfte an der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit für die Zielgruppe junger Fahrer und Fahrerinnen zu beteiligen⁶³). Auch mit dem Maßnahmenvorschlag „Begleitetes Fahren ab 17“ werden Perspektiven für ein persönliches Engagement zahlreicher zusätzlicher Personen als Begleiter der Fahranfänger eröffnet⁶⁴).

Als Beispiel für zahlreiche und bewährte ehrenamtliche Tätigkeiten sei an dieser Stelle auf den Schülerlotsendienst verwiesen, der in Deutschland 1953 bundesweit eingeführt wurde und sich seitdem als zuverlässiges und erfolgreiches Element der Verkehrssicherheitsarbeit bewährt hat. Schülerlotsen überwachen den Verkehr an besonders gefährlichen Stellen in der Umgebung von Schulen und helfen den Schülern, diese zu überqueren. Bis heute gab es an den von Schülerlotsen gesicherten Übergängen keinen Unfall mit tödlichem Ausgang. Im Berichtszeitraum waren rund 50 000 Schülerlotsen bundesweit tätig.

Der Schülerlotsendienst wurde auch im Berichtszeitraum breit unterstützt⁶⁵). Aus den bereitgestellten Mitteln wurden u. a. Ausrüstungen für die Lotsen beschafft, Zuschüsse an die Landesverkehrswachten für die Durchführung von regionalen Wettbewerben gegeben und der alljährlich stattfindende Bundeswettbewerb finanziert. Dieser soll dazu beitragen, einem kleinen repräsentativen Teil der 50 000 bundesweit tätigen Schülerlotsen für ihre Arbeit zu danken⁶⁶).

⁶³ Zum Modellprojekt siehe auch Kapitel 3.3.1.

⁶⁴ Zum Maßnahmenvorschlag „Begleitetes Fahren ab 17“ siehe auch Kapitel 3.2.3.

⁶⁵ Unter anderem vom Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA).

⁶⁶ Er fand in 2003 am 24. und 25. Oktober in Nürnberg statt.

3.1.3 Forschung

Um für die im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr aufgeworfenen politischen und fachlichen Fragestellungen wissenschaftlich gesicherte Entscheidungshilfen zur Verfügung zu stellen, hat die BAST im Auftrag des BMVBW bisher mehr als 30 Forschungsprojekte im Rahmen des Forschungsprogramms Straßenverkehrssicherheit⁶⁷⁾ geplant und größtenteils bereits gestartet. Für einige Projekte liegen bereits erste Ergebnisse vor und werden in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

Auch 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. Dem Forschungscharakter entsprechend gehen die Ergebnisse, die zumeist in Form von neuen Verfahren und wissenschaftlichen Erkenntnissen vorliegen, mittelbar in Produkte, Normen etc. ein. In den Jahren 2002 und 2003 wurden Zuwendungen in Höhe von ca. 5,844 Mio. Euro für solche Forschungsprojekte gewährt. Die Evaluierung der Projektergebnisse erfolgt in der Regel im Rahmen wissenschaftlicher Begleituntersuchungen. Einzelne besonders relevante Ergebnisse und Umsetzungsprobleme werden in den nachfolgenden Kapiteln dargestellt.

Das KBA stellt Hintergrund- und Referenzdaten für die Unfallforschung sowie Analysedaten für Untersuchungen zur Wirkung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Verfügung. So liefert die Fahrzeugbestandsstatistik zusammen mit der Statistik zum Güterkraftverkehr Daten zum Wachstum des Straßenverkehrs, die eine wichtige Bezugsgröße für die Unfallforschung darstellen. Daten zum Verkehrsverhalten (Verkehrsordnungswidrigkeiten und Verkehrsstraftaten) aus den Statistiken zum Verkehrszentralregister sowie zur Fahrerlaubnis auf Probe werden auch als Grundlagen für die Sicherheitsforschungsprojekte der BAST genutzt.

3.1.4 Europäische und internationale Verkehrssicherheitsarbeit

Das Verkehrssicherheitsprogramm geht davon aus, dass in einem mehr und mehr zusammenwachsenden Europa die Verkehrssicherheitsarbeit in Europa im Hinblick auf den Personenverkehr mit Bussen und LKW als auch auf den zunehmenden Güterverkehr mit LKW eine immer größere Bedeutung erlangt und intensiviert werden sollte.

Das BMVBW arbeitet in den Gremien der Organisationen für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung in Europa (Organisation for Economic Cooperation and Development – OECD), der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (Conférence Européenne des Ministres des Transports – CEMT) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (United Nations Economic Commission for Europe – UNECE). Dort wird u. a. in den Gremien der UNECE WP. 1 (Arbeitsgruppe Straßenverkehrssicherheit) und WP. 29 (World Forum for

Harmonization of Technical Vehicle Regulations) tatkräftige Mitarbeit geleistet.

Darüber hinaus engagiert sich das BMVBW in der die Europäische Kommission (Generaldirektion Energie und Verkehr, DG TREN) in Fragen der Verkehrssicherheit beratenden High Level Group on Road Safety (HLG, hochrangige Expertengruppe zu Straßenverkehrssicherheitsfragen) für die Erarbeitung und kontinuierliche Umsetzung des im Berichtszeitraum vorgelegten Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit und hat Sachverständige in die entsprechenden Unterarbeitsgruppen der High Level Group on Road Safety entsandt. Daneben wurde in Gremien der Europäischen Kommission (Generaldirektionen Unternehmen/Informationsgesellschaft DG ENTR/INFSO) und der Industrie in Fragen der Erarbeitung des eSafety-Action-Plans Mitarbeit geleistet.

Auf bilateraler Ebene wurde im Berichtszeitraum die Abstimmung vor allem mit Frankreich zur Vorbereitung der Sitzungen der HLG und zum Erarbeiten einer gemeinsamen Haltung gegenüber der Kommission fortgesetzt. Im Jahre 2004 werden weitere Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Frankreich zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sondiert werden. Daneben wurde die bilaterale Arbeit in den sieben ständigen Arbeitsgruppen für Straßenbau fortgesetzt, die neben den straßenbautechnischen Aspekten auch der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit dienen.

Mit Polen wurde am 10. Oktober 2003 eine Gemeinsame Erklärung über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Bundesfernstraßen zwischen dem BMVBW und der Generaldirektion der Nationalstraßen und Autobahnen der Republik Polen unterzeichnet. Darin wurde ein Informations- und Erfahrungsaustausch auch auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit vereinbart. Des Weiteren hat das BMVBW im Berichtszeitraum Kontakte mit Tschechien aufgenommen; im März 2004 besuchte der tschechische Vize-Minister mit einer Delegation das BMVBW und die Bundesanstalt für Straßenwesen zum Zwecke des Erfahrungs- und Informationsaustauschs über Fragen der Straßenverkehrssicherheit. Das BMVBW hat gegenüber weiteren Beitrittsstaaten der Europäischen Union ebenso seine Bereitschaft erklärt, sie durch bilateralen Informations- und Erfahrungsaustausch bei der Erzielung von Fortschritten bei der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit einschließlich der Straßeninfrastruktur zu unterstützen.

Darüber hinaus werden viele internationale Forschungsprojekte unter deutscher Beteiligung durchgeführt. Ein Beispiel hierfür ist das im Oktober 2002 gestartete „Europäische Thematische Netzwerk“ ROSEBUD⁶⁸⁾, in dessen Mittelpunkt die Erforschung ökonomischer Bewertungsverfahren für Verkehrssicherheitsmaßnahmen steht⁶⁹⁾. ROSEBUD soll ein Netzwerk verschiedener

⁶⁷⁾ Dem so genannten Sicherheitsforschungsprogramm (SiFo).

⁶⁸⁾ Road Safety and Environmental Benefit-Cost and Cost-Effectiveness Analysis for Use in Decision Making.

⁶⁹⁾ Das Netzwerk wird von der Europäischen Kommission finanziert und hat eine Laufzeit von drei Jahren.

Organisationen errichten, Aktivitäten koordinieren und Wissen austauschen. Es repräsentiert insofern eine neue Form der internationalen Kooperation von erfahrenen und interdisziplinären Partnern aus verschiedenen EU- und Nicht-EU-Ländern. Das Konsortium setzt sich unter der Führung der BASt aus vier Hauptvertragspartnern und zehn Netzwerkmitgliedern aus insgesamt zwölf verschiedenen europäischen Ländern sowie Israel zusammen. Weitere Anwender und Experten aus der ganzen Welt werden durch eine Anwender-Referenzgruppe mit einbezogen.

Diskussionsforen wie die „Dreiländertagungen“, die vom Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) und der Deutschen Verkehrswacht durchgeführt werden, fördern im deutschsprachigen Raum den Austausch von Wissen und Erfahrungen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit. Im Berichtszeitraum fanden die 9. und 10. Dreiländertagung in Salzburg bzw. Bern statt. Im Fokus der Veranstaltungen standen die Themen „Nationale Verkehrssicherheitsprogramme im Vergleich“ und „Schwerpunkte aus den nationalen Verkehrssicherheitsprogrammen“ in Österreich, Deutschland und der Schweiz.

Die genannten Beispiele stellen einen kleinen Ausschnitt der internationalen Tätigkeiten dar; sie zeigen, wie die internationale Zusammenarbeit auf vielfältige Weise als Instrument zur Verbesserung der Verkehrssicherheit genutzt wird.

Fachbezogen wird das BMVBW auf europäischer Ebene insbesondere im Bereich der von der EG im Berichtszeitraum erlassenen Rechtsakte, Vorschläge für Rechtsakte und Empfehlungen tätig, neben verschiedenen Vorschlägen zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit insbesondere im Hinblick auf:

- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Sicherheit von Tunneln im transeuropäischen Straßennetz [KOM(2002)769 endg.]⁷⁰⁾,
- Vorschlag für eine Richtlinie EG des Europäischen Parlament und des Rates über den Führerschein (Neufassung), [KOM(2003)621 endg.].

Als „Paket der Kontroll- und Durchsetzungsmaßnahmen (enforcement package)“ sind von der Kommission folgende Dokumente verabschiedet worden:

- (i) Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen bei der Anwendung der Richtlinie 2002/15/EC und der Vorschriften Nr. 3820/895 und 3281/85 (EEC) betreffend die Sozialgesetzgebung in Bezug auf den Straßenverkehr [COM(2003)628 vom 21. Oktober 2003].
- (ii) Empfehlung der Kommission zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit [C(2003)3861 vom 21. Oktober 2003].

⁷⁰⁾ Vergleiche hierzu auch Kap.3.3.3.10.

Daneben befasst sich das BMVBW zurzeit mit der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates.

Die Richtlinie wurde am 10. September 2003 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist am gleichen Tag in Kraft getreten. Sie muss innerhalb von drei Jahren (spätestens bis 9. September 2006) in nationales Recht übernommen werden. Die Richtlinie sieht als Voraussetzung für die Tätigkeit als Kraftfahrer – neben der erforderlichen Fahrerlaubnis – eine zusätzliche Ausbildung, so genannte Grundqualifikation von 280 Unterrichtsstunden mit Prüfung, alternativ das Ablegen einer umfangreichen theoretischen und praktischen Prüfung (sechs Stunden – vier Stunden Theorie, zwei Stunden Praxis) vor. Auch können die Mitgliedstaaten für Kraftfahrer ab dem Mindestalter von 21 Jahren für die Klassen C und CE und von 23 Jahren für die Klassen D und DE eine beschleunigte Grundqualifikation, die 140 Unterrichtsstunden mit Prüfung umfasst, vorsehen. Die Pflicht zur Grundqualifikation wird nach den Überleitungsvorschriften für Busfahrer spätestens ab 2008 und für LKW-Fahrer spätestens ab 2009 wirksam.

Neben Kenntnissen und Fertigkeiten, die Verkehrssicherheitsbezug haben, sollen auch Kenntnisse zur Wirtschaftssituation, Sozialvorschriften, Dienstleistung, Verhalten in Notfällen u. a. nachgewiesen werden. Für alle LKW- und Busfahrer wird ferner eine 35-stündige Weiterbildung in einem Fünfjahreszeitraum obligatorisch. Die Pflicht zur Weiterbildung wird nach den Überleitungsvorschriften erst ab 2008/2009 wirksam.

3.2 Prioritäten setzen

Zu den in Kap. 2 des Programms für mehr Sicherheit im Straßenverkehr: „Prioritäten setzen“ enthaltenen Maßnahmen wird – bezogen auf die genannten Prioritäten des Verkehrssicherheitsprogramms – wie im Folgenden berichtet. Ergänzend wird an dieser Stelle auch auf die Ausführungen zu den in Kap. 3.3.1.1. „Sicherheitskommunikation“ genannten Maßnahmen verwiesen.

3.2.1 Erste Priorität: Verkehrsklima in Deutschland verbessern

Ein Klimawechsel auf deutschen Straßen gehört zu den vorrangigsten Aufgaben der Verkehrssicherheitsarbeit. Mit einer breit angelegten Kampagne unter dem Motto „Gelassen läuft's“ hat das BMVBW versucht, ein neues attraktives Leitbild für das Verhalten im Verkehr zu setzen. Selbstverantwortung, Souveränität und Gelassenheit sollen das neue Leitbild prägen. Diese Neuorientierung ist notwendig, um den genannten negativen Verhaltensweisen bei zunehmender Verkehrsdichte nicht allein durch ordnungs- und strukturpolitische Maßnahmen begegnen zu müssen. Anders ausgedrückt: Wer auch ange-

sichts des Verkehrswachstums mobil bleiben will, muss verstehen, dass nachhaltige Mobilität im Kopf beginnt.

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 12-monatigen Zeitraum des Medieneinsatzes hinaus gemeinsam mit Partnern aus allen gesellschaftlichen Bereichen für eine breite 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 gesteigerte Breitenwirkung erreicht.

Die Wirkung der öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen ist in der Gesamtschau der vom BMVBW im Verkehrssicherheitsbereich angestoßenen Aktivitäten zu sehen. Eine begleitende, unabhängige Evaluation der Rezeption der Öffentlichkeitsarbeit im Verkehrssicherheitsbereich hat gezeigt, dass die Kampagne mit Blick auf das vom BMVBW aufgegriffene Thema einer Verbesserung des Verkehrsklimas in der breiten Öffentlichkeit auf hohe Akzeptanz gestoßen ist und auch in der Verhaltensreflexion bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern gewirkt und damit einen Beitrag für mehr Sicherheit auf deutschen Straßen geleistet hat. Die Kampagne wurde im Jahre 2002 abgeschlossen.

3.2.2 Zweite Priorität: Schwächere Verkehrsteilnehmer schützen

3.2.2.1 Ausrichtung des Wohnumfelds auf die Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen

Das BMVBW hat den Ländern in den Jahren 2002 und 2003 Bundesfinanzhilfen für die Städtebauförderung in Höhe von rund 1 074 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Ziel der Städtebauförderung ist es auch, die Kommunen an die heutigen Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen anzupassen.

In den neuen Ländern wird das 2002 begonnene Programm „Stadtumbau Ost“ ermöglichen, vor allem die Innenstädte kinderfreundlicher zu gestalten.

Darüber hinaus wurde Ende 2002 das Forschungsprojekt „Mobilitätsbedürfnisse von Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehrs- und Baurecht“ gestartet⁷¹⁾. Zentraler Gegenstand der Untersuchung sind die Anforderungen von Kindern und Jugendlichen an Straßenräume zur Sicherung eines angemessenen Aufenthaltes und einer eigenständigen Mobilität. Es werden Vorschläge zur Weiterentwicklung des Regelwerks der Stadt- und Verkehrsplanung erwartet, die dem rechtlichen Anspruch von Kindern und Jugendlichen auf eine angemessene körperliche, seelische und soziale Entwicklung gerecht werden. Die Ergebnisse des Projektes werden voraussichtlich im Jahr 2005 zur Verfügung stehen.

⁷¹⁾ BAST-Forschungsprojekt 77.465.

3.2.2.2 Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit

Im Zusammenhang mit dem Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, d. h. der im weitesten Sinne ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie Fußgängerinnen und Fußgänger, Fahrradfahrerinnen und -fahrer und Fahrerinnen und Fahrer motorisierter Zweiräder soll hier auch die Verbesserung der Sicherheit für Reisebusinsassen abgehandelt werden. Sie sind zwar statistisch betrachtet keine Gruppe von Verkehrsteilnehmern, die im Straßenverkehr einem besonders hohem Risiko ausgesetzt wären. Aber im Zusammenhang mit den schweren Busunglücken im Jahr 2003 in Ungarn und in Frankreich mit vielen Toten ist es in der Öffentlichkeit gleichwohl zu einer entsprechenden Wahrnehmung eines vermeintlich besonders hohen Risikopotenzials gekommen. Der Bundesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, den Reisebusverkehr so sicher wie möglich zu gewährleisten. Vor diesem Hintergrund erfolgte für die Vorbereitung der Berichterstattung des BMVBW im Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen noch im Mai 2003 eine erste Auswertung des Unfallgeschehens, eine erste Bewertung des bestehenden Rechtsrahmens sowie die Bestimmung weiterer Schritte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Reisebusverkehr.

Aufgrund eines entsprechenden Vorstoßes der Bundesregierung konnte mit den Ländern die Bund/Länder-Initiative „Reisebussicherheit“ am 2. Juli 2003 vereinbart werden. Der Schwerpunkt aufseiten des Bundes sollte bei der Gesetz- und Verordnungsgebung, der Schwerpunkt aufseiten der Länder – ihrer verfassungsmäßigen Zuständigkeit für den Gesetzesvollzug entsprechend – bei der Umsetzung und der Kontrolle geltender wie neuer Rechtsvorschriften liegen. Der Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde durch BMVBW Anfang September zum Sachstand mit einem weiteren Bericht informiert.

Mit der Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften (vom 22. Januar 2004, BGBl. I S. 117)⁷²⁾, die zum 1. April 2004 in Kraft getreten ist, sind bereits ein großer Teil der Rechtsänderungen vollzogen, die im Rahmen der Bund/Länder-Initiative ins Auge gefasst wurden, z. B.:

- Verschärfung der Sanktionen bei Geschwindigkeitsverstößen (Änderung der Bußgeldkatalogverordnung als Teil der genannten VO);
- Anhebung der Bußgelder bei Einsatz von Fahrzeugen mit erheblichen technischen Mängeln (Änderung der Bußgeldkatalogverordnung als Teil der genannten VO);
- Einführung einer Bußgeldbewehrung (30 Euro) im Falle des Nichtanlegens der Sicherheitsgurte in Reisebussen (Änderung des § 49 Abs. 1 Nr. 20 a StVO als Teil der genannten VO);

⁷²⁾ Vergleiche hierzu auch Kap. 3.3.1.2.

- Einführung einer Pflicht für Busfahrer, vor Fahrtantritt auf eine bestehende Gurtnlegepflicht hinzuweisen (Änderung des § 8 Abs. 2 a BOKraft als Teil der genannten VO).

Bereits Anfang November 2003 bzw. zum Jahresanfang 2004 sind die Regelungen Einbeziehung der Funktionsprüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern in die technische Hauptuntersuchung (1) bzw. die technische Unterwegskontrolle (2) in Kraft getreten:

- (1) als Teil der 36. VO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22. Oktober 2003 (BGBl. I S. 2085; § 29 in Verbindung mit Nr. 4.7 Anl. VIII a StVZO), in Kraft seit 1. November 2003;
- (2) als Teil der VO zur Änderung der VO über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV; BGBl. I 2003, S. 3095), in Kraft seit 1. Januar 2004.

Weitere Überlegungen für neue Rechtsvorschriften betreffen z. B. die Frage einer verschärften Ahndung von Manipulationen an Kontrollgeräten oder Geschwindigkeitsbegrenzern. Hier wird eine besondere, ja kriminelle Energie deutlich, wenn wichtige Komponenten zur Durchsetzung von Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten bzw. über Geschwindigkeitsbegrenzungen quasi routinemäßig ausgeschaltet werden. Die Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen, ob Änderungen im Ordnungswidrigkeiten- oder im Strafrecht der richtige Weg wären, um solchen Verhaltensweisen künftig besser begegnen zu können.

Zu nennen ist auch die nach der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 anstehende Einführung des digitalen – und weniger manipulationsanfälligen – Kontrollgerätes (zur Kontrolle der Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Güter- und Personenverkehr auf der Straße). Mit einem solchen Gerät müssen – so das EU-Recht – ab dem 5. August 2004 neu zugelassene Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht und Omnibusse mit mehr als acht Fahrgastplätzen ausgerüstet sein. Der von der EU gesetzte Termin ist jedoch unrealistisch, weil die Voraussetzungen für die EU-weite Einführung noch nicht gegeben sind. Hier ist die Europäische Kommission gefordert, einen gangbaren Weg aufzuzeigen, denn ein unbefristeter Zulassungsstopp für neue Fahrzeuge ab 5. August 2004 muss unbedingt verhindert werden. Die Bundesregierung setzt sich deshalb mit Nachdruck für einen neuen rechtlich tragfähigen und realistischen Einföhrungstermin ein.

Im Übrigen wird durch § 10 Abs. 2 a Fahrpersonalgesetz (neu) eine Mitteilungspflicht zwischen Bußgeld- und Genehmigungsbehörden bei Vorliegen gravierender Verstöße gegen die Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten vorgesehen. Zusätzlich ist im geänderten § 8 Abs. 2 Fahrpersonalgesetz eine Verdreifachung des Bußgeldrahmens für Verstöße gegen Fahrpersonalvorschriften durch den Unternehmer oder den Fahrzeughalter von 5 000 auf 15 000 Euro vorgesehen.

Des Weiteren betrifft die Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit technische Vorschriften: Die Industriezusage, spätestens ab Mitte 2004 alle neuen Busse mit elektronischen fahrdynamischen Stabilitätssystemen anzubieten, liegt vor. Hinsichtlich eines Einbaues von Fahrdynamiksystemen ist die Bundesregierung im Rat dahin gehend initiativ geworden, eine obligatorische Einführung genannter Systeme für Kraftomnibusse und auch für Gefahrgutfahrzeuge zumindest zu prüfen. Dies erfolgte bei der Formulierung der Schlussfolgerungen des Rates der EU zum Aktionsprogramm der Europäischen Kommission für mehr Sicherheit auf den Straßen mit dem Ziel, bis 2010 die Zahl der Unfalltoten zu halbieren. In den Schlussfolgerungen des Rates wird die Kommission ersucht, dieser Frage nachzugehen. In der ständigen Arbeitsgruppe GRRF (Bremsen und Fahrwerke) der UNECE, wurde mit deutscher Initiative ein Ausschuss beauftragt, einen diesbezüglichen Regelungsvorschlag zu entwerfen.

Den Absprachen der Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit folgend haben von Länderseite auch unter Einbindung des Bundesamtes für Güterverkehr weitere Schwerpunktkontrollen der insbesondere im Fernreiseverkehr eingesetzten Reisebusse stattgefunden.

Es besteht Übereinstimmung, dass die Kontrolltätigkeit der zuständigen Stellen (Polizeien, Gewerbeaufsichtsämter) in den Ländern und auch seitens des BAG weiterhin auf quantitativ und qualitativ hohem Niveau fortgesetzt werden soll. Von betroffenen sechs Ländern ohne eigenes Anhalterecht des BAG haben inzwischen drei (Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen, Berlin) ein Anhalterecht vereinbart, Bayern, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt bisher noch nicht.

Allein der Kontrolldienst des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) hat 2003 11 660 Busse kontrolliert, nachdem im gesamten Jahr 2002 6 921 Busse kontrolliert werden konnten, also eine Zunahme um fast 70 Prozent (68,5 Prozent).

Das BAG hat sich zudem im Jahre 2003 an mehreren bundesweiten Schwerpunktkontrollen der beim Zoll für die Bekämpfung illegaler Beschäftigung zuständigen Stellen beteiligt. Auffällig war dabei, dass gerade bei den Schwerpunktkontrollen deutlich höhere Beanstandungsquoten (19,3 Prozent) festgestellt wurden als im Jahresmittel (12,8 Prozent), im Vergleich zum Jahresdurchschnitt 2002 (9,4 Prozent) sogar eine doppelt so hohe Beanstandungsquote.

Verbesserung der Informations- und Berichtswege in den Ländern

Nach den Absprachen im Rahmen der Bund/Länder-Initiative Reisebussicherheit soll die Information der für die Busunternehmer zuständigen Genehmigungsbehörden im Gesetzesvollzug verbessert werden kann (Verstöße der Fahrer und Unternehmer gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften – StVO – oder gegen die so genannten Sozialvorschriften – Lenk- und Ruhezeiten –). Die Länder haben zugesagt, erforderliche Verbesserungen mit dem Ziel

der Entfernung „schwarzer Schafe“ aus dem Busgewerbe zu prüfen. Die Länderverkehrsminister haben bei ihrer Konferenz im Oktober 2003 diesen Aufgabenschwerpunkt bestätigt.

Sicherheitszertifikat

Im Bereich der Reisebussicherheit zeigen sich deutlich die Grenzen staatlicher Gestaltungsmöglichkeiten. Verantwortung für das, „was mit dem Bus auf der Straße geschieht“, tragen letztlich der Unternehmer und das von ihm eingesetzte Fahrpersonal. Wenn es dann darum geht, das erreichte hohe Niveau an Verkehrssicherheit zu erhalten, ja zu verbessern, ist ein Erfolg ganz wesentlich davon abhängig, ob dieses Ziel durch entsprechende organisatorische Vorkehrungen des Unternehmers andauernd und mit hoher Priorität verfolgt wird.

Deshalb ist es aus Sicht der Bundesregierung wichtig, bei den Anstrengungen für ein Mehr an Reisebussicherheit die in diesem Bereich tätigen Verbände und Institutionen, allen voran natürlich die Verbände der Busunternehmen, einzubinden.

Denn es geht nicht um eine staatliche Verpflichtung, sich als Busunternehmen für das Sicherheitsmanagement zertifizieren zu lassen. Es geht darum, dass im Busreiseverkehr tätige Unternehmen die Möglichkeit bekommen, durch eine freiwillige Zertifizierung ein besonderes, über die Einhaltung der Rechtsvorschriften hinausgehendes Engagement für ein hohes Maß an Reisebussicherheit gegenüber der Öffentlichkeit und den Fahrgästen zu dokumentieren. Eine solche Möglichkeit der Zertifizierung nach möglichst einheitlichen Kriterien, die einen „Wildwuchs“ vermeiden, würde vonseiten des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen begrüßt.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat es übernommen, diesen schwierigen Abwägungsprozess zu moderieren. Ein erstes Treffen, an dem ADAC, DEKRA, Verband der technischen Überwachungsvereine e. V. (VdTÜV) und die Gütegemeinschaft Buskomfort e. V. teilnahmen, hat bereits am 4. März 2004 stattgefunden. An weiteren Sitzungen sollen auch der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V. (bdo), der Internationale Bustouristik Verband e. V. (RDA) und der Automobilclub von Deutschland (AvD) beteiligt sein.

3.2.2.3 Verbesserung der Bussicherheit

Im Auftrag des BMVBW wurde im Berichtszeitraum an zwei Forschungsprojekten zum Brandverhalten der Innenausstattung sowie zur Verbesserung der Notausstiege von Reisebussen weitergearbeitet⁷³⁾. Unter Nutzung von Ergebnissen der Forschungsprojekte wurden einige Vorschläge bereits in internationalen Vorschriften umgesetzt. Weitere konkrete Vorschläge aus beiden Forschungsprojekten zur Änderung von technischen Vorschriften auf internationaler Ebene werden im Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik auf Grundlage der Forschungsergebnisse ausgearbeitet.

⁷³⁾ Bast-Forschungsprojekte 82.187/2000 sowie 82.188/2000.

Weiterhin wurde die EG-Richtlinie 2001/85/EG verabschiedet, die umfassende Bestimmungen enthält, die die Sicherheit der Fahrgäste von Bussen gewährleisten und die Zugänglichkeit dieser Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Mobilität verbessern sollen. Der materielle Inhalt dieser Richtlinie wurde durch die 36. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22. Oktober 2003 in die StVZO übernommen.

3.2.2.4 Ausbau des Radwegenetzes

Zwischen 1991 und 2003 wurden mit einem Kostenaufwand von rund 780 Mio. Euro rund 4 700 km Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes gebaut. Entlang von Bundesstraßen gibt es derzeit rund 16 100 km Radwege.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen trägt damit dem Wunsch des Bundestages nach verstärkter Förderung des Radwegebaus Rechnung. Es werden jährlich Mittel in Höhe von rund 100 Mio. Euro zweckgebunden für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen im Straßenbauplan zur Verfügung gestellt. Hierdurch wird ein bedarfsgerechter und zeitnaher Ausbau des Radwegenetzes erleichtert.

Die Trennung des Fahrradverkehrs vom motorisierten Verkehr durch den Bau von Radwegen hat erheblich zur Vermeidung von Unfällen beigetragen und das Fahrradfahren sicherer gemacht. Im Berichtszeitraum 2002/2003 hat das BMVBW in den Bau von Radwegen insgesamt rund 175 Mio. Euro investiert. Im Jahre 2002 wurden ca. 280 km Radwege und im Jahre 2003 ca. 440 km Radwege fertig gestellt.

Es ist beabsichtigt, im Rahmen einer speziellen Verkehrsuntersuchung, unter Berücksichtigung vorliegender Ländermeldungen, den aktuellen Bestand von Radwegen an Bundesstraßen zu erfassen und ein Instrument zu entwickeln, um zukünftig den Ausbaubedarf des Radwegenetzes ermitteln zu können. Der Radwegebau entlang von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes soll durch die Straßenbauverwaltungen der Länder, die diesbezüglich im Rahmen der Auftragsverwaltung (Artikel 90 GG) entscheiden, fortgesetzt werden. Die Radwege an Bundesstraßen sind dabei als sinnvolle Netzergänzungen in die regionalen Radwegenetze zu integrieren.

Der Nationale Radverkehrsplan (NRVP) wurde von der Bundesregierung am 24. April 2002 vorgelegt. Er wurde in enger Zusammenarbeit mit den Bundesressorts, Ländern, Kommunen und Verbänden erarbeitet und fand bei den Akteuren in Ländern und Kommunen sowie bei der Öffentlichkeit eine positive Resonanz. Der NRVP zielt insbesondere auf eine Steigerung des Radverkehrsanteils in Deutschland und die Förderung des Radverkehrs als gesundheitsförderndes Verkehrsmittel als Bestandteil einer nachhaltigen integrierten Verkehrspolitik ab. Er gibt umfangreiche Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs, für deren Umsetzung insbesondere die Länder und Kommunen als Hauptakteure der Radverkehrsförderung zuständig sind. Der Bund hat in seinen Zuständigkeitsbereich als Baulastträger seit 2002 in

einem eigens eingerichteten Haushaltstitel die Mittel zur Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen auf 100 Mio. Euro pro Jahr verdoppelt. Diese Mittel wurden in 2003 von den Bundesländern zu rund 95 Prozent abgerufen. Weitere 10 Mio. Euro pro Jahr stehen seit 2003 zweckbestimmt für den Bau von Radwegen auf Betriebswegen an Bundeswasserstraßen zur Verfügung.

Der Radwegebau des Bundes soll Anregung für andere Straßenbaulastträger sein, den sicheren Fahrradverkehr in ähnlicher Weise zu fördern, weil die Hauptaufgaben im Bereich des Fahrradverkehrs bei den Bundesländern und vor allem bei den Kommunen liegen.

3.2.2.5 Freiwilliges Tragen von Fahrradhelmen

Durch das Tragen von Fahrradhelmen können Kopfverletzungen gemildert oder vermieden werden. Untersuchungen zeigen, dass bei jüngeren Kindern die Helmtragequote in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist. Ziel des Forschungsprojekts „Ansätze zur Förderung des Helmtragens bei Rad fahrenden Kindern und Jugendlichen“⁷⁴⁾ ist es, erweiterte und differenzierte Kenntnisse über das Helmtrageverhalten von Rad fahrenden Kindern zu erhalten. Die Ergebnisse des Projekts werden im Laufe des Jahres 2004 zur Verfügung stehen.

Die BASt hat im Auftrag des BMVBW im Frühjahr 2002 ein Sicherheitsinfo zum Thema Fahrradhelm herausgegeben, das Informationen u. a. darüber enthält, worauf beim Kauf eines Radhelms geachtet werden sollte, wie man den Helm richtig benutzt und welchen Sicherheitsgewinn der Träger hierdurch erreicht. Das Faltblatt kann in Papierform bei der BASt angefordert oder als Dokument aus dem Internet abgerufen werden.⁷⁵⁾ Im Übrigen wird auf das Kap. 3.3.1.1 (Sicherheitskommunikation) verwiesen.

3.2.2.6 Standlicht für Fahrräder

Um die Sicherheit für Fahrradfahrer zu verbessern, ist technischerseits vorgesehen, mit einer Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) eine lichtmaschinenunabhängige rückwärtige Standbeleuchtung für Fahrräder vorzuschreiben. Vorab ist hierzu eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) notwendig, die im 4. Quartal 2004 zu erwarten ist. Unabhängig davon ist bereits heute eine batteriebetriebene Beleuchtung von Fahrrädern – und damit auch Standlicht – möglich.

3.2.2.7 Maßnahmen bezogen auf öffentliche Verkehrsmittel

Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel attraktiver gestalten

Im Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr werden die Landkreise, Städte und Gemeinden aufgefordert, insbesondere im Hinblick auf jüngere Verkehrsteilnehmer und ältere Menschen die Attraktivität von Bussen und

Bahnen zu verbessern. Der Bund unterstützt diese Bemühungen finanziell mit Bundesfinanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden erhielten die Bundesländer je 1,67 Mrd. Euro für 2002 und 2003. Auch die Regionalisierungsmittel an die Länder nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG) in Höhe von 6,7 Mrd. Euro für 2002 und rund 6,8 Mrd. Euro für 2003 dienen so mittelbar der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Auch um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden zu können, brauchen wir einen modernen, gut funktionierenden ÖPNV. Nur wenn ein an den Kundenbedürfnissen sich orientierender und somit qualitativ hochwertiger ÖPNV angeboten wird, können die Menschen dazu bewegt werden, „umzusteigen“.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat bereits im Jahr 2000 die „Eckpunkte für einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV“, die am 24. Mai 2000 vom Bundeskabinett zustimmend zur Kenntnis genommen wurden, der Öffentlichkeit vorgestellt. Die Eckpunkte sollen Anstöße für die Diskussion über den ÖPNV liefern und eine Plattform für den notwendigen Dialog bereitstellen. Ziel ist es, gemeinsam mit den Ländern, Städten und Kreisen sowie den Verkehrsunternehmen den ÖPNV zukunftssicher zu gestalten.

Sicherungsmaßnahmen für Haltestellen

Das Risiko von Bus- und Straßenbahnnutzern, in einen Unfall verwickelt zu werden, besteht weniger beim Mitfahren in den Fahrzeugen als vielmehr beim Ein- und Aussteigen sowie beim Warten an einer Haltestelle und beim Überqueren von Straßen zum Erreichen oder Verlassen der Haltestelle. Hierbei sind vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer, wie ältere Menschen und Kinder, betroffen.

Im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr hat das BMVBW hierzu bereits vielfältige Empfehlungen für die Planungspraxis erarbeiten lassen. Die aktuellen Forschungsergebnisse gehen auch in die derzeit in Erarbeitung befindlichen entwurfstechnischen Regelungen für die Anlage von Stadtstraßen (Erarbeitung durch die FGSV) ein. Die Ergebnisse des Forschungsprojektes „Straßenbahnhaltestellen in Mittellage mit Fahrbahnerhebungen“ geben wichtige Hinweise zu Einsatzbedingungen sowie bauliche und betriebliche Ausgestaltung dieser Anlageform, die in die Planungspraxis umgesetzt werden sollen.

Für das Jahr 2004 ist ein Forschungsprojekt geplant, das die Wissenslücken im Bereich der Unfallrisiken an Haltestellen – insbesondere bei der Beförderung von Schülern mit Schulbussen – schließen soll.⁷⁶⁾

⁷⁴⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.109.

⁷⁵⁾ Sicherheitsinfo der BASt Nr. 10, Download unter www.bast.de.

⁷⁶⁾ Die Ergebnisse, des Forschungsprojekts „Möglichkeiten zur Sicherung des Fahrgastwechsels an Straßenbahnhaltestellen mit Ein- und Ausstieg auf die Fahrbahn“ sollen hierbei ebenfalls berücksichtigt werden. Veröffentlicht in der BASt-Reihe V Nr. 96.

3.2.3 Dritte Priorität: Unfallrisiken junger Fahrerinnen und Fahrer reduzieren

3.2.3.1 Senkung der Risikobereitschaft durch Weiterentwicklung der Fahrausbildung

Durch die 1986 eingeführte Fahrerlaubnis auf Probe werden Fahranfänger in besonderem Maße zu einer sicherheitsorientierten und regelgerechten Fahrweise angehalten. Die Wirkungen der Regelungen werden im Forschungsprojekt „Wirkungsanalyse und Bewertung der neuen Regelungen im Rahmen der Fahrerlaubnis auf Probe“ untersucht⁷⁷⁾. Aus den Ergebnissen, die 2005 erwartet werden, sollen Erkenntnisse zum Erfolg und zur weiteren Optimierung des Maßnahmenansatzes abgeleitet werden.

Im Rahmen der heutigen Fahrausbildung und Prüfung ist es notwendig, die Fahranfänger auch mit dem richtigen Fahrverhalten in Gefahrensituationen vertraut zu machen. Das bereits beim Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse A (Motorrad) vorgesehene „Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung“ wurde mit der Änderung der Fahrerlaubnisordnung im August 2002 auch bei der Klasse B als alternative Grundfahraufgabe eingeführt. Die Einführung dieser neuen Grundfahraufgabe dient unmittelbar der Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Praxis soll der Bewerber den PKW durch Betätigen der Betriebsbremse mit höchstmöglicher Verzögerung aus einer Geschwindigkeit von ca. 40 km/h zum Stillstand bringen. Dabei ist sicherzustellen, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist. Hierauf hat der Fahrlehrer im Rahmen der Ausbildung und Prüfung durch Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs vor Beginn der Bremsung zu achten.

Die Senkung der Risikobereitschaft bei Fahranfängern gehört mit zu den vorrangigen Aufgaben des Fahrschulunterrichts. Die Fahrlehrerausbildung wurde durch ein fünfmonatiges Praktikum zur pädagogischen und methodischen Höherqualifizierung ergänzt. Die Bewährung dieses Praktikums in der praktischen Fahrausbildung wird im Rahmen des Forschungsprojekts „Wirksamkeit des Praktikums für Fahrlehreranwärter“ evaluiert⁷⁸⁾. Aus den Ergebnissen werden Hinweise u. a. zu Optimierungsmöglichkeiten der Regelung erwartet.

Mit der Fahrerlaubnisprüfung soll zuverlässig festgestellt werden, ob Fahrerlaubnisbewerber ausreichend zu einer sicheren Verkehrsteilnahme in der beantragten Fahrerlaubnisklasse befähigt sind. Mit dem Forschungsprojekt „Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung“⁷⁹⁾ werden die aktuellen Wissensgrundlagen aufgearbeitet, die bei einer praktischen Verbesserungen der Fahrerlaubnisprüfung, zunächst in ihrem theoretischen Teil, Verwendung finden können. Die Ergebnisse des Forschungsprojekts werden im Laufe des Jahres 2004 erwartet. Sie werden dann sowohl für die Erörterungen im verkehrspolitischen Raum als auch für die Entwicklung konkreter Optimierungsan-

sätze in dazu geeigneten fachlichen Arbeitsgruppen zur Verfügung stehen.

3.2.3.2 Förderung des freiwilligen „Dazulernens“ der Fahranfänger

Freiwillige zweite Ausbildungsphase für Fahranfänger

Mit dem Ziel der Reduzierung der Unfallzahlen von Fahranfängern hat das BMVBW im Mai 2003 eine Verordnung über die freiwillige Fortbildung von Inhabern der Fahrerlaubnis auf Probe geschaffen (zweite Phase der Fahrausbildung). Zudem hat das BMVBW zur Erleichterung der Einführung gemeinsam mit den zuständigen Ländern und Verbänden einen Mustereinführungserlass erarbeitet, der letzte Details regelt. Es wurde so die Voraussetzung für einen Start der Seminare zum 1. Januar 2004 geschaffen.

Nach den Vorgaben der Verordnung liegt die Entscheidung über die Einführung von Fortbildungsseminaren bei den Ländern. Fast alle Länder haben inzwischen die Absicht signalisiert, die Seminare einzuführen. Den Fahranfängern ist freigestellt, ob sie an einem solchen Seminar teilnehmen wollen oder nicht. Zur Teilnahme berechtigt sind Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse B (PKW), deren Probezeit noch nicht abgelaufen ist und die am Tag des Beginns des Seminars mindestens sechs Monate im Besitz dieser Klasse sind.

Die Fortbildungsseminare bestehen aus fünf Elementen:

- drei Gruppensitzungen beim Fahrlehrer zu je 90 Minuten,
- eine Übungs- und Beobachtungsfahrt mit dem Fahrlehrer und jeweils zwei oder drei Teilnehmern und einer Fahrzeit von 60 Minuten je Teilnehmer und
- praktische Sicherheitsübungen für Fahranfänger von 240 Minuten.

Für die Teilnehmer der zweiten Fahrausbildungsphase verkürzt sich die Probezeit um ein Jahr.

Die Verordnung ist zunächst bis Ende 2009 befristet. Die von den Ländern auf der Grundlage der Verordnung durchgeführten Modellversuche werden im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit wissenschaftlich von der BASt begleitet. Die BASt entwickelte hierzu einen mit den Maßnahmeträgern abgestimmten zweistufigen Evaluationsrahmen. Gegenstand der ersten Evaluationsstufe ist die Maßnahmenumsetzung im Sinne einer Prozessevaluation. Aus den Ergebnissen des ersten Evaluationsschritts werden Erkenntnisse zur Maßnahmenoptimierung erwartet. Gegenstand des zweiten Schritts ist die Ermittlung der Maßnahmenwirksamkeit. Aus den Ergebnissen beider Evaluationsteile soll eine tragfähige Grundlage für eine Entscheidung über eine obligatorische zweite Ausbildungsphase geschaffen werden. Der Beginn der Evaluationsarbeiten ist für Anfang 2005, etwa ein Jahr nach dem Anlaufen der Fortbildungsveranstaltungen, vorgesehen. Abschließende Ergebnisse der Evaluation sind in den Jahren 2008/2009 zu erwarten.

⁷⁷⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.115.

⁷⁸⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.114.

⁷⁹⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.113.

Der DVR hat im Jahr 2003 in Anlehnung an die Ergebnisse des EU-Projekts ADVANCED⁸⁰⁾ die zur Schulung notwendigen Handbücher geschrieben, überprüft und optimiert sowie die zukünftigen Ausbilder der Seminarleiter und Moderatoren in das Modell eingewiesen, sodass mit deren Ausbildung noch in 2003 begonnen wurde. Ebenso wurden ein bundesweiter Internetauftritt zur Information aller Beteiligten realisiert und erste Testseminare durchgeführt. Insgesamt sind für die Vorarbeiten in den Jahren 2002/2003 beim DVR Kosten in Höhe von ca. 250 000 Euro angefallen.

Begleitetes Fahren ab 17

Der Vorschlag für ein „Begleitetes Fahren ab 17“ zielt darauf ab, die überdurchschnittliche Unfallgefährdung junger Fahranfänger am Anfang des selbstständigen Fahrens dadurch zu reduzieren, dass sie bereits vor der Erlangung einer Fahrerlaubnis ohne Auflagen oder Beschränkungen umfangreiche Fahrpraxis in Begleitung von Erwachsenen erlangen dürfen. Im Mai 2002 richtete das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bei der BASt eine Projektgruppe zur Erarbeitung der Grundlagen eines Modells ein, an der Experten aus Bund und Ländern, Verbänden und Wissenschaft beteiligt waren. Nach dem Vorschlag der Projektgruppe erhalten Fahranfänger mit dem begleiteten Fahren die Möglichkeit einer zusätzlichen Übungspraxis von bis zu einem Jahr⁸¹⁾. Dieser Vorschlag hat unmittelbar nach seiner Vorlage Eingang in die verkehrspolitische Diskussion gefunden⁸²⁾. Mehrere Länder haben bereits ihr Interesse an einer Erprobung des Modellvorschlags bekundet. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bereitet eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vor, um den Ländern diese Möglichkeit zu eröffnen.

3.2.4 Vierte Priorität: Gefahrenpotenzial schwerer Nutzfahrzeuge mindern

3.2.4.1 Überwachung des Bundes im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge

Zu den Aufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) gehört die Überwachung des Güterkraftverkehrsrechts, des Fahrpersonalrechts einschließlich Sozialversicherungsausweis und Arbeitserlaubnis, des Gefahr-

gutrechts (ADR), des Straßenverkehrsrechts⁸³⁾, des Abfallrechts, der Vorschriften über die Verwendung von Containern (CSC), des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, des Lebensmitteltransportrechts, des Kriegswaffenkontrollgesetzes, der Umsatzsteuerpflichten⁸⁴⁾ sowie des Gesetzes zur Bekämpfung der illegalen Beschäftigung im gewerblichen Güterkraftverkehr. Zukünftig werden darüber hinaus auch die Rechtsvorschriften über die Ladung von Nutzfahrzeugen, die Regelungen zur technischen Unterwegskontrolle sowie die Entrichtung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr überwacht.

Das BAG kontrolliert auch den Einsatz von so genannten grünen Genehmigungen für umweltfreundliche und besonders verkehrssichere LKW im Rahmen der CEMT⁸⁵⁾ und der bilateralen Kontingente für Fahrzeuge aus den mittel- und osteuropäischen Staaten. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird begutachtet, ob der hintere Unterschutz 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 schwerwiegende Zuwiderhandlungen gegen das Straßenverkehrsrecht⁸⁶⁾ 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.

Das BAG wird bei der Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten als Ermittlungs- und/oder als Bußgeldbehörde tätig. Im Rahmen seiner Zuständigkeit erlässt das BAG jährlich mehr als 36 000 Bußgeldbescheide gegen Gebietsfremde. Der Hauptteil hiervon betrifft Verstöße gegen Sozialvorschriften.

Auf dem Gebiet der Sozialvorschriften im Straßenverkehr koordiniert das Bundesamt u. a. Amtshilfersuchen 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.

⁸⁰⁾ Im Rahmen des EU-Projekts ADVANCED wurden alle relevanten Erkenntnisse über eine zweite Fahrausbildungsphase aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gesichtet, ausgewertet und mit dem für Deutschland geplanten Modell verglichen. Dies führte zu einer durch das Projekt ADVANCED herausgegebenen Empfehlung von über 30 zu beachtenden Kriterien, sofern eine zweite Fahrausbildungsphase eingeführt werden soll, die sich im deutschen Konzept der zweiten Fahrausbildungsphase wiederfinden. Im Projektbericht des Projekts ADVANCED wird das deutsche Modell als ein prototypisches Beispiel für die Umsetzung der geforderten Kriterien aufgeführt.

⁸¹⁾ Auf der Grundlage wissenschaftlicher Abschätzungen zur Kompetenzentwicklung bei Fahranfängern wird ein Übungsumfang von 5 000 km empfohlen. Die Ergebnisse des Projekts wurden im Heft M 154 der BASt veröffentlicht.

⁸²⁾ Unter anderem wurde der Vorschlag Ende Januar 2003 auf dem 41. Verkehrsgerichtstag in Goslar vorgestellt.

⁸³⁾ Abmessungen, zulässige Achslasten und Gesamtgewicht, Geräusche und Emissionen.

⁸⁴⁾ Es handelt sich hierbei um die Überwachung der Umsatzsteuer, die für die Beförderung von Gütern im Binnverkehr durch ausländische Unternehmer oder mit nicht im Inland zugelassenen Fahrzeugen anfällt.

⁸⁵⁾ CEMT-Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von Beförderungen im gewerblichen Straßengüterverkehr, bei denen Be- und Entladeort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (Conférence Européenne des Ministres des Transports) liegen.

⁸⁶⁾ Zum Beispiel größere Geschwindigkeitsübertretungen, technische Mängel der Fahrzeuge, ungesicherte Ladung, Fahren unter Alkoholeinfluss.

Im Jahr 2002 wurden rund 610 000 und im Jahr 2003 ca. 649 000 Fahrzeuge kontrolliert (etwa je zur Hälfte in- und ausländische Fahrzeuge)⁸⁷⁾. In den Jahren 2000 und 2001 wurden demgegenüber rund 670 000 bzw. 634 000 Fahrzeuge kontrolliert.⁸⁸⁾ Die Schwankungen der Kontrollzahlen sind auf eine Umorientierung der Kontrolltätigkeit zurückzuführen, da jetzt u. a. umfangreichere Kontrollen in den Bereichen Gefahrgut und Verwiegung von LKW als in früheren Jahren stattfinden.

Nach den Vorgaben des Verkehrssicherheitsprogramms ist beabsichtigt, die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge langfristig auf etwa 800 000 pro Jahr zu erhöhen. Dabei soll das BAG eine qualitativ hochwertige Kontrolle gewährleisten und die Effizienz der Kontrollen weiter verbessern. Dafür werden derzeit weitere organisatorische Änderungen vorgenommen. So werden im Rahmen der so genannten Standardkontrolle schon jetzt die drei Rechtsbereiche Güterkraftverkehrsrecht, Fahrpersonalrecht und Straßenverkehrsrecht gemeinsam überprüft. Auch über den Ausbau des Messstellennetzes zur Erfassung der Achslasten von Lastkraftwagen 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.

Die Beanstandungsquote bei Straßenkontrollen lag im Berichtszeitraum bei ca. 21,5 Prozent je Jahr⁸⁹⁾, wobei deutsche Fahrzeuge relativ häufiger beanstandet wurden als gebietsfremde Fahrzeuge. Mehr als drei Viertel der festgestellten Verstöße tangieren die Verkehrssicherheit oder den Umweltschutz. So handelt es sich in beiden Jahren bei rund 64 Prozent der Beanstandungen um Zuwiderhandlungen gegen die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten)⁹⁰⁾ und bei rund 14 Prozent um Verstöße gegen das Straßenverkehrsrecht⁹¹⁾.

Wegen gravierender Verstöße untersagten die Kontrolleure des BAG im Jahr 2002 aus Verkehrssicherheitsgründen insgesamt mehr als 11 300 Kraftfahrzeugführern die Weiterfahrt bis zur Behebung der Mängel bzw. verweigerten ausländischen Fahrzeugen an den deutschen Außengrenzen der EU die Einreise. Im Jahr 2003 stieg dieser Wert auf ca. 13 900.

Gefahrgutunfälle können neben folgenschweren Personen- und Sachschäden zusätzlich auch zu Umweltschäden führen. Deshalb überwacht das BAG die Beförderung gefährlicher Güter besonders intensiv. Im Jahr

2002 wurden 28 217 Fahrzeuge auf die Einhaltung der Gefahrgutvorschriften kontrolliert; 2003 lag dieser Wert bei ca. 40 300⁹²⁾. Mittelfristig ist beabsichtigt, die Kontrollanteile dieses besonders sicherheitsrelevanten Bereichs auf bis zu 20 Prozent zu erhöhen; das heißt, dass künftig bis zu 160 000 Kontrollen pro Jahr im Bereich Gefahrgut erfolgen werden. Bei 693 Fahrzeugen führten im Jahr 2002 die festgestellten Beanstandungen zur vorübergehenden Stilllegung bzw. zum Einreiseverbot; 2003 mussten diese Maßnahmen bei 1 591 Fahrzeugen vorgenommen werden.

Einen weiteren Schwerpunkt bildeten bundesweit verstärkte Reisebuskontrollen⁹³⁾. Insgesamt wurden rund 6 900 im Jahr 2002 und rund 11 600 Busse durch die BAG kontrolliert. Hierbei wurden hohe Beanstandungsquoten bei Lenk- und Ruhezeiten festgestellt (19,3 Prozent insgesamt: davon deutsche Reisebusse 19,6 Prozent, davon gebietsfremde Reisebusse 18,5 Prozent). Diese intensive Überwachung soll weiter fortgesetzt werden.

Im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen (BMF) wirken die deutschen Zollstellen an den Außengrenzen der EU im Rahmen von zollamtlichen und grenzpolizeilichen Kontrollen bei der Überwachung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs mit. Im Einzelnen geht es dabei um die Kontrolle des Fahrpersonals⁹⁴⁾, der Lenk- und Ruhezeiten, der Verkehrssicherheit⁹⁵⁾ sowie von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Aufgrund der Verordnung EWG Nr. 4060/89 vom 21. Dezember 1989 werden an den Außengrenzen der Gemeinschaft rein verkehrsrechtliche Kontrollen jedoch dann nicht mehr durchgeführt, 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 2001 und 2002⁹⁶⁾ wurden in 3 121 bzw. 2 170 Fällen Verkehrsmittel beanstandet, in 1 887 bzw. 1 341 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt und in 1 108 bzw. 486 Fällen wurde Anzeige erstattet.

Im Auftrag des Bundesministeriums des Innern (BMI) wurden vom Bundesgrenzschutz (BGS) und den beauftragten Behörden an der tschechischen Grenze in Bayern im Rahmen ihrer Zuständigkeit im Berichtszeitraum an allen deutschen Grenzen mehr als 100 000 Kraftfahrzeuge beanstandet⁹⁷⁾. Die Beanstandungen waren bei der Einreise ca. doppelt so hoch wie bei der Ausreise. Von allen beanstandeten Fahrzeugen waren ca.

⁸⁷⁾ Darunter befanden sich im Jahr 2002 rund 6 900 und im Jahr 2003 rund 11 600 Busse.

⁸⁸⁾ Siehe hierzu auch Bundesdrucksache 14/9730; Unfallverhütungsbericht der Jahre 2000 und 2001.

⁸⁹⁾ Im Jahr 2002 mussten von 609 078 kontrollierten Fahrzeugen 131 000 beanstandet werden; im Jahr 2003 mussten bei ca. 649 000 kontrollierten ca. 139 500 Fahrzeuge beanstandet werden.

⁹⁰⁾ Im Jahr 2002 wurden mehr als 120 000 Verstöße gegen Bestimmungen der Fahrpersonalvorschriften festgestellt. Im Jahr 2003 ist dieser Wert auf etwa ca. 130 000 Verstöße angestiegen.

⁹¹⁾ Maße und Gewichte, Geräusche und Emissionen. Im Berichtszeitraum (2002 und 2003) betrug die Anzahl dieser Verstöße jeweils 21 550 und ca. 27 000.

⁹²⁾ Im Jahr 2000 wurden 43 509 und in 2001 32 356 Fahrzeuge kontrolliert. Siehe hierzu auch Bundesdrucksache 14/9730; Unfallverhütungsbericht der Jahre 2000 und 2001.

⁹³⁾ Hervorgehend aus der Bund/Länder-Initiative „Reisebussicherheit“ vom Juli 2003, vgl. Kap. 3.2.2.2.

⁹⁴⁾ Kontrolle von Führerscheinen, Fahrtüchtigkeit nach äußerem Anschein, Alkoholgenuss sowie Übermüdung.

⁹⁵⁾ Überprüfung von Reifen, Beleuchtung, Ladung, Gewichten und Abmessungen.

⁹⁶⁾ Die aktuellen Zahlen für das Jahr 2003 liegen noch nicht vor.

⁹⁷⁾ Die Kontrolltätigkeit richtet sich dabei nicht ausschließlich auf Nutzfahrzeuge.

80 Prozent im Ausland und 20 Prozent in Deutschland zugelassen.

Über 95 Prozent der Beanstandungen beziehen sich auf die Außengrenzen gemäß des Schengener Abkommens. Insgesamt wurden 166 Kraftfahrzeuge sichergestellt und 38 644 mal die Weiterreise untersagt. Am häufigsten wurden Mängel bei der Ladungssicherung (in 15 514 Fällen), Mängel an Bremsen und Reifen (in 9 313 Fällen) und Defekte an der Signal- und Beleuchtungseinrichtung (in 4 965 Fällen) aufgedeckt. Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten (in 5 926 Fällen) und manipulierte Kontrollgeräte (in 595 Fällen) bildeten einen weiteren Schwerpunkt der Beanstandungen. In 967 Fällen wurde festgestellt, dass der Fahrer unter Alkohol- oder Drogeneinfluss stand.

3.2.4.2 Übernahme der Richtlinie 2000/30/EG über Unterwegskontrollen in deutsches Recht

Im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs zielt die Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen darauf ab, dass bestimmte technische Vorschriften (insbesondere über Bremsanlagen und Auspuffemissionen) besser eingehalten werden. Eine einmalige jährliche technische Überwachung von Nutzfahrzeugen, wie sie durch die Richtlinie 96/96/EG vorgeschrieben ist, wird nicht als ausreichend angesehen. Die Richtlinie ist durch die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße (TechKontrollV) vom 21. Mai 2003 in nationales Recht übernommen worden.

Die Verordnung regelt auch Vollzugmaßnahmen und damit das Verwaltungshandeln der Länder, eine Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern, mit der Europäischen Kommission sowie zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft. Das BAG ist für grenzüberschreitende Informationen und Amtshilfe zwischen Deutschland und den Mitgliedstaaten (und deren Behörden) sowie für die Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission zuständig. Erste bundesweite Kontrollzahlen liegen noch nicht vor.

3.2.4.3 Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestabstandes

Im Zusammenhang mit der Reduzierung des von schweren Nutzfahrzeugen ausgehenden Gefahrenpotenzials ist vorgesehen, Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestabstandes zwischen den Fahrzeugen zu ergreifen. Im Rahmen des Forschungsprojekts „Wirksamkeitsanalyse der Verkehrsüberwachung“⁹⁸⁾ soll das Verhalten der LKW- und Busfahrer betrachtet, verschiedene Formen der Überwachung und die relevanten Einsatzsituationen analysiert und so Hinweise für eine effiziente Verkehrsüberwachung entwickelt werden. Die Ergebnisse des Projekts werden für das Jahr 2006 erwartet.

⁹⁸⁾ BAST-Forschungsprojekt 82.236.

Positive Erfahrungen wurden mit in Fahrzeugen eingebauten automatischen Abstandstempomaten gewonnen. Die Abstandsmessung zum vorausfahrenden Fahrzeugen erfolgt mithilfe eines 77-GHz-Long-Range-Radar.

Für die Nahfeldsensierung eines Fahrzeuges werden 24-GHz-Short-Range-Radargeräte benötigt. Die Freigabe dieser Frequenz muss noch erreicht werden (vgl. Kap. 1.2.2).

3.2.4.4 LKW-Kontur-Markierungen für Gefahrgutfahrzeuge europaweit vorschreiben

Die verbindliche Einführung der LKW-Konturmarkierung wurde vor einigen Jahren aufgrund eines Antrages der Europäischen Kommission in der UNECE-WP.15⁹⁹⁾ diskutiert und abgelehnt. Nur D unterstützte diesen Antrag. Zuvor waren die Vorteile der Konturenmarkierung in einer internationalen Arbeitsgruppe in Bonn demonstriert worden und auch die Industrie in anderen EU-Staaten hatte Überzeugungsarbeit geleistet. Ein erneuter Vorstoß vonseiten der Industrie wurde erneut nur von Deutschland unterstützt. Die Delegierten der WP.15 befürworteten allerdings eine Behandlung dieses Themas in den für den allgemeinen Verkehr zuständigen Gremien (z. B. UNECE-WP.29).

3.2.5. Fünfte Priorität: Unfälle auf Landstraßen reduzieren

Das Verkehrssicherheitsprogramm des BMVBW geht davon aus, dass das Hauptaugenmerk auf die Vermeidung von Unfällen auf Landstraßen infolge von Geschwindigkeitsüberschreitungen, durch Abkommen von der Fahrbahn und beim Überholen zu richten ist. Das BMVBW hat – unter anderem in seinen Verkehrssicherheitsprogramm und den dafür zuständigen Bund-Länder-Fachausschüssen – bereits wiederholt darauf hingewiesen, dass eine intensive Überwachung erforderlich ist. Die nach der Kompetenzordnung des Grundgesetzes für die Überwachung der Einhaltung der allgemeinen Verkehrsregeln allein zuständigen Länder sind dem auch nachgekommen, indem zum Beispiel stationäre Geschwindigkeitskontrollstellen (Starenkästen) an vielen Stellen aufgestellt worden sind, die Ausstattung der Polizei mit mobilen Kontrollgeräten (Laserpistolen) verbessert worden ist, in den Überwachungserlassen der Länder darauf hingewiesen wurde, dass die Überwachungsmaßnahmen auf Unfallschwerpunkte konzentriert werden müssen und – neben der polizeilichen Überwachung – die kommunale Geschwindigkeitsüberwachung eingeführt worden ist. Gleichwohl zeigt das Unfallgeschehen auf Landstraßen (vgl. Kap. 2.3.4), dass im Bereich der Länderzuständigkeit noch weitere Verbesserungspotenziale bezüglich der Verkehrsüberwachung auf Landstraßen bestehen.

Auch das BMVBW hat diesbezüglich zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat im Berichtszeitraum

⁹⁹⁾ Arbeitsgruppe über die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen, Binnenschiffen.

Überlegungen intensiviert, wie die Sicherheit auf Landstraßen verbessert werden könnte. Daneben dient ein Großteil der Aktivitäten des BMVBW zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur dem Ziel, das Verkehrsunfallgeschehens auf Landstraßen zu reduzieren. Darüber wird im Kap. 3.3.3.5 ausführlich berichtet.

3.3 Gezielte Maßnahmen für mehr Sicherheit

3.3.1 Verkehrsverhalten

3.3.1.1 Sicherheitskommunikation

Für Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung standen im Bundeshaushalt je Jahr 11,248 Mio. Euro¹⁰⁰⁾ zur Verfügung. Von diesen Finanzmitteln wurde ein Großteil für die Förderung von Maßnahmen und Programmen verwendet, die im Auftrag des BMVBW vom DVR und seinen Mitgliedern durchgeführt werden.

Verbesserte Verkehrsaufklärung

Maßnahmen und Programme des DVR und seiner Mitglieder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Kindern, Senioren, Radfahrern sowie jungen Fahrerinnen und Fahrern wurden einer Revision unterzogen und sollen optimiert werden. Eine Reihe neuer Medien, Präsentationsformen etc. wurde in der Praxis schon erprobt.

Die Aktivitäten zur Verbesserung dieser Zielgruppenprogramme sind noch nicht abgeschlossen. Umfangreiche Vorarbeiten aus bisherigen Untersuchungen sowie Erfahrungen aus kürzlich abgeschlossenen Modellprojekten sollen noch berücksichtigt werden. Die Ergebnisse sollen dem BMVBW im Jahr 2004 zur Verfügung stehen. Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ soll dann einer Wirkungsuntersuchung unterzogen werden. Auch das Modellprojekt „Mobile Verkehrserziehung – Aktion Junge Fahrer“ der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt wird im Hinblick auf seine Wirksamkeit evaluiert. Die Ergebnisse werden bis Mitte 2005 erwartet.

Projekte für prioritäre Zielgruppen

Schwächere Verkehrsteilnehmer

Unter dem Motto „Mobil bleiben. Aber sicher!“ hat die DVW mit Unterstützung des BMVBW Ende 2002 eine Kampagne für mehr Verkehrssicherheit für Senioren gestartet. Die für mehrere Jahre geplante Kampagne verfolgt das Ziel, ältere Menschen für eine selbstkritische Überprüfung ihrer Leistungsfähigkeit im Straßenverkehr zu sensibilisieren, Wege zum Erhalt der Mobilität aufzuzeigen und bei jüngeren Verkehrsteilnehmern Vorurteile gegenüber Älteren abzubauen¹⁰¹⁾. Schwerpunkte

sind bundesweit stattfindende örtliche Informationsveranstaltungen der Verkehrswachten. Während dieser Verkehrssicherheitstage wurden den älteren aktiven Verkehrsteilnehmern u. a. Seh- und Reaktionstests, Fahrsimulatoren, Sicherheitstrainings sowie individuelle Beratungen angeboten. Im Oktober bis November 2002 wurden bereits mehr als 80 Einzelmaßnahmen von den Verkehrswachten durchgeführt. Im Jahr 2003 konnte die Anzahl der Aktionen verdoppelt werden. Damit wurden rund 44 000 ältere Verkehrsteilnehmer erreicht.

Die DVR-Aktivitäten zur Verkehrssicherheit älterer Verkehrsteilnehmer sind gegenwärtig in die Programme „Ältere Menschen als Fußgänger im Straßenverkehr“ und „Ältere aktive Kraftfahrer“ gegliedert. Die Veranstaltungen zum Fußgängerprogramm finden meist in Seniorenheimen und kirchlichen Einrichtungen statt. Das Programm Ältere aktive Kraftfahrer wird vor allem in Fahrschulen, Volkshochschulen und in Kooperation mit Autohäusern durchgeführt. In den Berichtsjahren haben bundesweit jeweils ca. 9 000 Veranstaltungen für ältere Verkehrsteilnehmer stattgefunden.

Eine Verkehrssicherheitsberatung älterer Verkehrsteilnehmer durch Ärzte wird einen wertvollen Beitrag für die Verkehrssicherheit bedeuten. Im Rahmen eines Forschungsprojektes¹⁰²⁾ wurde ein Handbuch für Ärzte entwickelt, das diese bei der Beratung ihrer älteren kraftfahrenden Patienten unterstützt. Neben rechtlichen Grundlagen und umfassenden Informationen zu verkehrssicherheitsrelevanten Krankheitsbildern, Multimorbidität und Multimedikation, werden auch mögliche Anspracheformen im Gespräch zwischen Arzt und Patient erörtert. Das Handbuch befindet sich in der Praxiserprobung. Die dabei gewonnenen Erfahrungen werden in die abschließende Fassung einfließen, die Ende 2004 vorliegen soll.

Das Zielgruppenprogramm „Kind und Verkehr“ richtet sich an Eltern von Kindern im Vorschulalter. In den Berichtsjahren haben speziell ausgebildete Moderatoren bundesweit jeweils ca. 6 000 Veranstaltungen in Kindergärten und Kindertagesstätten durchgeführt. Ziel ist es, Eltern von Kindern in Kindergärten und anderen Vorschuleinrichtungen für alle wichtigen Aspekte des Themenbereichs „Kinder im Straßenverkehr“ zu sensibilisieren. Dabei wird auch auf die individuellen Probleme der Eltern und ihrer Kinder sowie auf die regionalen und lokalen Gegebenheiten eingegangen. Für die Umsetzung des Programms Kind und Verkehr wurden je Kalenderjahr ca. 600 000 Euro aus Bundesmitteln aufgewendet.

Für die Kinderserie Sesamstraße wurden im Berichtszeitraum zwölf neue Beiträge produziert, die ab 2004 ausgestrahlt werden. Auch eine Fortsetzung der Sendung Cool oder Crash, ein Verkehrsquiz für Kinder des Bayerischen Rundfunks, ist in 2004 vorgesehen. Die redaktionellen Beiträge werden mit Bundesmitteln finanziert; die Medienpartner stellen die kostenfreien Sendeplätze zur Verfügung.

¹⁰⁰⁾ Die gleiche Summe ist auch für das Jahr 2004 vorgesehen.

¹⁰¹⁾ Unter anderem wirbt die Deutsche Verkehrswacht auf Plakaten mit dem Vorbild rücksichtsvoller und umsichtiger Senioren. Außerdem wurde eine Zeitung entwickelt, die sich an ältere Verkehrsteilnehmer richtet und wichtige Themen unterhaltsam aufbereitet. Bundesweit wurde die Kampagne mit Anzeigen in der „Apotheken Umschau“ ergänzt.

¹⁰²⁾ BAST-Forschungsprojekt 82.112.

Im Bereich der gesetzlichen Schüler-Unfallversicherung unterstützen die Unfallversicherungsträger Projekte zur schulischen Verkehrserziehung und Mobilität, bieten entsprechende Medien an und fördern die Schulwegsicherheit z. B. durch die Fortbildung von Lehrkräften.

Das DVW-Projekt „FIT – Fahrrad im Trend“ wendet sich an jugendliche Radfahrerinnen und Radfahrer mit ihrer Risikobereitschaft und Überschätzung der eigenen Fähigkeiten im Straßenverkehr. Ein wichtiges Element bei der Umsetzung waren die so genannten FIT-Arbeitsgemeinschaften, bei denen die Jugendlichen beispielsweise Fahrradtouren organisieren¹⁰³), stationäre und mobile Fahrradwerkstätten einrichten oder innerhalb einer Theater AG das Thema Radfahren aufarbeiten konnten.

Die Fahrradwochen der DVW wurden mit 287 Aktionstagen von März bis Oktober 2002 sowie mit 435 Aktionstagen von April bis Dezember 2003 durchgeführt. Während dieser Veranstaltungen, die entweder allein von der DVW oder gemeinsam mit anderen Partnern bei Stadtfesten, Radsport-Events und sonstigen Großveranstaltungen ausgerichtet wurden und aus Bundesmitteln finanziert waren, informierten die Verkehrswachten über Sicherheitsaspekte und Unfallrisiken. Im September 2003 fand eine zentrale Großveranstaltung im Rahmen des Brandenburgtages in Potsdam statt, an dem rund 300 000 Besucher teilnahmen.

Die DVW entwickelte mit Unterstützung des GDV unter dem Namen „Skate & Roll“ ein eigenes Programm zur Prävention von Skater – Unfällen. Das Lehrerhandbuch Skate & Roll wurde in der ersten Auflage allen interessierten Lehrerinnen und Lehrern unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Im Jahre 2002 wurde gemeinsam mit dem GDV eine 20-seitige Zielgruppenbroschüre¹⁰⁴) für Jugendliche und junge Erwachsene entwickelt, die über die Grundlagen des sicheren Inlineskatens informiert. Die Broschüre wurde durch GDV und DVW verteilt und auch als Download im Internet zur Verfügung gestellt.

Junge Fahrerinnen und Fahrer

Die vom BMVBW geförderte „Aktion Junge Fahrer“ der DVW setzt an der erhöhten Risikobereitschaft¹⁰⁵), dem Imponiergehabe, der fehlenden Fahrerfahrung und auch an der Selbstüberschätzung der Jugendlichen an. Unterstützt wird die Aktion vom BMVBW, dem GDV sowie regionalen Sponsoren. Mit 368 Aktionen wurden in den Jahren 2002 und 2003 rund 834 000 junge Menschen der Zielgruppe direkt erreicht. Die Aktionstage boten u. a. zahlreiche Testgeräte zur Verkehrssicherheit (z. B. Alkohol – Fahrsimulatoren, Gurtschlitten etc.) sowie umfangreiches Informationsmaterial. In Düsseldorf, Geldern und Apolda fanden Großveranstaltungen in Diskotheken statt, die mit zielgruppengerechten Aktionen ein breites Publi-

kum ansprachen. Neue Falbblätter zu den Themen „Übermüdung und Nachtfahrten“, „Alkohol und Risiko“ sowie „Fahrzeugsicherheit“ wurden verteilt, in denen wichtige Aspekte der Problematik der jungen Fahrer zusammengefasst sind.

Ziel des vom Bund finanzierten Pilot-Projekts „Mobile Verkehrserziehung – Aktion Junge Fahrer“¹⁰⁶) der Landesverkehrswacht Sachsen-Anhalt ist die Entwicklung innovativer Anspracheformen und die Kooperation verschiedener gesellschaftlicher Einrichtungen in der praktischen Verkehrssicherheitsarbeit. Von hervorgehobener Bedeutung ist die Schule als Anspracheort. Die BAST wurde vom BMVBW mit der fachlichen Betreuung und Evaluierung des Projekts beauftragt. Die Evaluationsergebnisse werden bis Mitte 2005 erwartet. Als Ergebnis werden neue, Erfolg versprechende Ansprache- und Kooperationsformen in der Verkehrssicherheitsarbeit mit jungen Fahrerinnen und Fahrern erwartet. Neben den traditionellen Verkehrssicherheitsverbänden wie den Verkehrswachten sollen weitere Einrichtungen (Schule, Polizei, Feuerwehr u. a. m.) in die Umsetzung vor Ort eingebunden werden.

Zwei vom BMVBW finanzierte DVR-Spots zum Thema „nicht angepasste Geschwindigkeit“¹⁰⁷) wurden nach ihrer Präsentation als Kinospots auch in einem speziellen Musik- und Entertainment-Programm¹⁰⁸) auf rund 300 Veranstaltungsorten präsentiert. Es handelte sich hierbei u. a. um Veranstaltungsorte der Musikgastronomie, Diskotheken und Shops. Etwa 3 Millionen Besucher wurden damit dort angesprochen, wo sie ihre Freizeit verbringen.

Unter dem Titel „Suchtmittel im Straßenverkehr“ wurden die Plakatmotive „Clean cruisen“ und „Frei sein ohne high sein“ mit finanzieller Unterstützung des BMVBW entwickelt und allen Umsetzern in der Jugendarbeit und Jugendhilfe, in Schulen und Betrieben und in der Suchtarbeit zur Verfügung gestellt. Um den allgemeinen Bekanntheitsgrad dieser Plakatmotive zu verstärken, wurden diese computeranimiert und veröffentlicht. Im Berichtszeitraum wurden hierfür rund 276 000 Euro an Bundesmitteln investiert.

Mit Unterstützung des BMVBW wurde im Jahr 2002 eine neue Ausgabe des Jugendmagazins „Tacho“ in einer Auflage von 500 000 Exemplaren veröffentlicht. Das 24-seitige Magazin bietet nützliche Tipps und Informationen rund um das Thema Verkehrssicherheit für die Zielgruppe der 16- bis 20-jährigen Jugendlichen.

Der jährlich stattfindende Weltgesundheitstag¹⁰⁹) stand im Jahr 2004 unter dem Motto „Sicher fahren – gesund ankommen“ und thematisierte die Unfallproblematik der jungen Fahrerinnen und Fahrer. Das Bundesministerium

¹⁰³) Mit entsprechender, verkehrssicherheitstechnischer Vor- und Nachbereitung.

¹⁰⁴) 20 000 Exemplare.

¹⁰⁵) Überhöhte Geschwindigkeit, Missachtung der Vorfahrt, riskante Fahrmanöver und Alkoholgenuss gehören hierbei zu den häufigsten Vergehen junger Fahrer.

¹⁰⁶) Das Modellprojekt hat eine Laufzeit von zwei Jahren (2003 bis 2004) und wird vom BMVBW gefördert.

¹⁰⁷) Spotmotive: „Geier“ und „Gelassen läuft's“.

¹⁰⁸) Clips- und Commercials – Digital auf DVD.

¹⁰⁹) Der Weltgesundheitstag steht unter dem internationalen Motto der Weltgesundheitsorganisation (WHO) „Road Safety is no accident“.

für Gesundheit und Soziale Sicherung (BMGS) veranstaltete im April 2004 die entsprechende Eröffnungsveranstaltung, an deren inhaltlicher Planung und Durchführung das BMVBW, der DVR und die BASt beteiligt waren.

Berufskraftfahrer

Straßenverkehrsunfälle von Arbeitnehmerinnen und 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 Prozent, obwohl der beruflich bedingte Straßenverkehr einen viel größeren Anteil am gesamten Straßenverkehr einnimmt. Analog gilt dies auch für Kinder in Tageseinrichtungen, Schüler und Studenten (siehe auch Statistikreihe „Straßenverkehrsunfälle in der Schüler-Unfallversicherung 2002“, www.unfallkassen.de)

In mehreren Berufen werden Jugendliche im Straßenverkehrsbereich im Rahmen einer Erstausbildung besonders qualifiziert. Sie werden im Gegensatz zu so genannten Seiteneinsteigern, die lediglich über den Erwerb der Fahrerlaubnis in die Berufe einsteigen, vertieft mit den notwendigen Sicherheitsregeln des Straßenverkehrs vertraut gemacht, was zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Folgende Berufe wurden im Berichtszeitraum unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit neu geordnet: Fachkraft im Fahrbetrieb (11. Juli 2002), Straßenwärter (11. Juli 2002).

Der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr kommt im Bundesgrenzschutz (BGS) weiterhin eine erhebliche Bedeutung zu. Im Berichtszeitraum wurden in die Vorschriften und Regelungen zur Fortbildung von Polizeikraftfahrern zum sicheren Führen von Dienst-Kfz und zur Vorbereitung auf die erhöhten Anforderungen bei Einsatz- und Sonderrechtsfahrten – Einsatzfahrtraining – die in der Praxis gewonnenen aktuellen Erfahrungen und Erkenntnisse besonders einbezogen. Hierunter fallen auch die speziellen Anforderungen für das sichere Führen leistungsstarker Motorräder, das Führen von Omnibussen sowie für die Durchführung von Gefahrguttransporten und für die Ladungssicherung. Der Besitz der allgemeinen Fahrerlaubnis Klasse B als Einstellungsvoraussetzung für den Bundesgrenzschutz mit anschließender polizeispezifischer Ergänzungsfortbildung und Überprüfung zum Erwerb der Dienstfahrerlaubnis hat sich bewährt. Das Einsatzfahrtraining mit hohen praktischen und polizeispezifischen Anteilen genießt als wirksame und effiziente Maßnahme bei den Polizeikraftfahrern eine hohe Akzeptanz und zeigt hinsichtlich der Verbesserung des Fahrver-

haltens und der Verkehrssicherheit durchweg positive Wirkungen.

Als Voraussetzung für eine erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit beim BGS wird durch die Grenzschutzschule bei der Aus- und Fortbildung von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern, 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. Hierzu zählen ebenfalls die Bemühungen des kraftfahrtechnischen Fachpersonals des BGS über die Vermittlung einer besonders umweltfreundlichen, vorausschauenden und energiesparenden Fahrweise zu positiven Fahrverhaltensweisen anzuhalten.

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

Das Tragen von Sicherheitsgurten ist auch für LKW-Fahrer eine wirksame Maßnahme zur Verringerung von Unfallfolgen. Beobachtungen des Sicherheitsverhaltens im Jahr 2003 haben jedoch ergeben, dass die Gurtanlagequote von Fahrern von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen bei 53 Prozent (zum Vergleich PKW: 97 Prozent) und auf Landstraßen bei 48 Prozent (PKW: 93 Prozent) liegt. Es besteht also ein erhebliches Verbesserungspotenzial in diesem Bereich.

Der DVR hat anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Nutzfahrzeuge im September 2002 eine Kampagne zur Erhöhung der Gurtanlagequote bei Fahrern gewerblicher Gütertransporte mit insgesamt 22 Kooperationspartnern begonnen und in 2003 fortgesetzt. Die Fahrer wurden auch auf Rastplätzen und Autohöfen direkt auf das Thema angesprochen und zum Anlegen des Sicherheitsgurts motiviert. Die Kosten für diese Maßnahme beliefen sich auf rund 200 000 Euro pro Jahr. Im Sommer 2004 soll eine Befragung zur Akzeptanz und zur Wahrnehmung der Maßnahme durch die Zielgruppe durchgeführt werden.

Der DVR verwendete im Berichtszeitraum einen Betrag von etwa 200 000 Euro für die Fortführung und Weiterentwicklung der Zielgruppenprogramme für Berufskraftfahrer. Zielgruppe sind Fahrer von Kleintransportern, LKW, Tankwagen, Bus- oder Einsatzfahrzeugen. Vonseiten der Versicherungswirtschaft, hier speziell der HDI Versicherung, wurde ein Vergleich der Unfallzahlen und Schäden vor und nach einem solchen fahrpraktischen Sicherheitsprogramm vorgenommen. Danach lag die Reduktion des Schadensaufkommens in der Größenordnung von etwa 30 Prozent.

Übermüdung ist eine häufige Unfallursache im Schwerlastverkehr. Die zugrunde liegenden organisatorischen und arbeitsbedingten Belastungen, die zur Übermüdung der Fahrer beitragen können, sollen untersucht werden.

Im Jahr 2003 wurden im Rahmen eines Pilotprojektes Versuchsfahrten zur Erfassung von Ermüdung mit Berufskraftfahrern durchgeführt. Die Datenauswertung durch die BASt ist für das erste Halbjahr 2004 geplant.

Unfälle auf Bundesautobahnen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind häufig besonders folgenschwer. Im Rahmen einer bundesweiten Totalerhebung der Unfälle im Schwerlastverkehr sollen zentrale verhaltenswissenschaftliche Einflussgrößen ermittelt werden, die zur Entstehung dieser Unfälle beitragen, um auf dieser Basis angemessene Verkehrssicherheitsmaßnahmen zu entwickeln. Die Datenerhebung wurde im Juli 2003 begonnen. Die Ergebnisse der Auswertungen werden der BASt voraussichtlich Ende 2004 vorliegen.

Verkehrserziehung in allen Jahrgangsstufen der Schule

Zur Beurteilung der Verkehrserziehung in der Sekundarstufe wurde im Berichtszeitraum das Forschungsprojekt „Verkehrserziehung in der Sekundarstufe aus Sicht von Lehrern und Schülern“¹¹⁰⁾ durchgeführt; u. a. wurden hierbei die Kenntnisse von Schülern auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit erfragt. Die Ergebnisse lassen einen dringenden Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrserziehung vor allem an weiterführenden und beruflichen Schulen erkennen.

Die BASt leitet im Auftrag des BMVBW eine Arbeitsgruppe, die die Verbesserung der Verkehrserziehung an weiterführenden und beruflichen Schulen zum Ziel hat¹¹¹⁾. Diese hat im Berichtszeitraum eine Dokumentation erarbeitet, in der alle Angebote zur Verkehrserziehung, die seitens der Länder und einiger Verbände angeboten werden, aufgeführt sind. Die Dokumentation ist über das Internet abrufbar, sodass auch interessierte Dritte (u. a. Lehrer) Zugriff hierauf haben. Darüber hinaus ist beabsichtigt, Verfahren zur Leistungserfassung für die Verkehrserziehung in der Sekundarstufe zu entwickeln und die Wirksamkeit von Ausbildungskonzepten zur Verkehrserziehung für Referendare zu untersuchen.

Im Rahmen des BMBF-Projektes RMS (Radfahrunterricht mit Multimedia-Software) wurde ein Beitrag zur Unterstützung des Lehrplanes entwickelt. Die Lernsoftware für Kinder im Alter von etwa acht bis zwölf Jahren ergänzt den schulischen Radfahrunterricht und wird über das Projekt „Schulen ans Netz“ den Schulen zur Verfügung gestellt. Die Evaluation hat eine signifikante Verbesserung im Verhalten der Kinder während des praktischen Unterrichtes auf der Straße nach der Nutzung der Software gezeigt.

Im Forschungsprojekt „Geschlechtsspezifische Interventionen in der Unfallprävention“¹¹²⁾ soll überprüft werden, in welchem Umfang die höhere Unfallbeteiligung von Jungen mit den traditionellen geschlechtsneutralen Beeinflussungsformen nachhaltig verändert werden kann. Es

sind verschiedene Lernmodelle zu entwickeln, die auf wissenschaftlicher Grundlage eine geschlechtsspezifische Ansprache von Jungen verschiedener Altersgruppen skizzieren mit dem Ziel, in riskanten Situationen ihre Wahrnehmung zu schärfen und ihr Verhalten zu verändern. Die Ergebnisse werden für das Jahr 2005 erwartet.

3.3.1.2 Verkehrsrecht

Verkehrsrecht durchsetzen

Bei vielen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern führen die Maßnahmen der Verkehrserziehung und -aufklärung – insbesondere hinsichtlich einer durch das Verkehrssicherheitsprogramm als wünschenswert angesehenen geschwindigkeitsverringerten Fahrweise – nicht zu dem gewünschten Verhalten. Oftmals sind es grobe Verstöße gegen die Straßenverkehrsregeln, die zu schweren Unfällen führen. Daher geht das Verkehrssicherheitsprogramm davon aus, dass die Durchsetzung des geltenden Rechts durch Überwachung und Ahndung von Verstößen, gegebenenfalls auch durch gezielte Sanktionsverschärfungen, zur Einhaltung der Regeln beiträgt. Nach der geltenden Kompetenzaufteilung bezüglich des Straßenverkehrsrechts ist es Aufgabe der Länder, die Überwachungs- und Ahndungsmaßnahmen bei Verstößen gegen das geltende Verkehrsrecht durchzuführen. Insbesondere hinsichtlich der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr hat der Bund zur Unterstützung der Länder in diesem Bereich ein Forschungsvorhaben durchgeführt und den Forschungsbericht der der Bundesanstalt für Straßenwesen „Standards der Geschwindigkeitsüberwachung im Verkehr – Vergleich polizeilicher und kommunaler Überwachungsmaßnahmen“¹¹³⁾ im Jahre 2002 veröffentlicht. Das Verkehrssicherheitsprogramm geht jedoch nicht davon aus, dass ein generelles Tempolimit für PKW auf Autobahnen erforderlich ist. Dies ist nach wie vor die Auffassung der Bundesregierung. Die Autobahnen sind weiterhin im Vergleich zu anderen Straßenarten, auf denen ein generelles Tempolimit besteht, die sichersten Straßen. Die Bundesregierung hält die systematische Entschärfung unfallträchtiger Strecken und staugefährdeter Abschnitte durch streckenbezogene statische oder auch dynamische Geschwindigkeitsbeschränkungen im Wege der Anordnung durch Verkehrszeichen, welche die Länder vornehmen, für die bessere Lösung. Die Bundesregierung finanziert daher – auf dafür geeigneten hochbelasteten Autobahnabschnitten – den Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die mittels situationsangepasster Wechselverkehrszeichen gezielt Unfallschwerpunkte beseitigen und gleichzeitig zur Flüssigkeit des Verkehrs beitragen. Strecken, die nicht „auffällig“ sind, bleiben ohne Beschränkung (siehe hierzu auch Kap. 3.3.2.3 Telematik).

Bei der Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften und der Ahndung von Verstößen besteht die Aufgabe des BMVBW darin, zusammen mit den Ländern, den verhaltens- und ordnungsrechtlichen Rahmen

¹¹⁰⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.172.

¹¹¹⁾ Alle Bundesländer sind in der Arbeitsgruppe vertreten.

¹¹²⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.228.

¹¹³⁾ Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 146.

zu erarbeiten. Dazu tagen regelmäßig zwei Bund/Länder-Fachausschüsse, in denen die Erfahrungen aus der Praxis der Länder zusammengetragen und gegebenenfalls gesetzgeberischer Änderungsbedarf identifiziert wird.

Im Berichtszeitraum ist im Zusammenhang mit der Novellierung der Ahndungsregeln insbesondere die Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher und personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 22. Januar 2004 zu nennen. Die damit ergangenen Neuregelungen dienen schwerpunktmäßig der Verbesserung der Bus-sicherheit und der Sicherheit des LKW-Verkehrs. Die Verordnung ist am 1. April 2004 in Kraft getreten. Sie enthält eine

Anhebung der Sanktionen für:

- unzulässig lang andauernde Überholvorgänge mit LKW,
- die unzureichende Ladungssicherung und
- das Versäumen der vorgeschriebenen Fahrzeuguntersuchungen,
- Geschwindigkeitsverstöße mit Bussen und LKW und Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über den Geschwindigkeitsbegrenzer,
- verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Mängel an Bussen und LKW,
- die wiederholte Missachtung des Einfahr-Verbotes für Gefahrgutfahrzeuge insbesondere in Tunneln und
- die Behinderung von Rettungsfahrzeugen durch rechtswidriges Parken.

Außerdem ist mit der Verordnung die Bußgeldbewehrung für die Missachtung der Gurtanlegepflicht auf Reisebusse erstreckt und die Pflicht der Busfahlerin oder des Busfahrers, die Fahrgäste auf eine bestehende Gurtpflicht hinzuweisen, eingeführt worden.

Die zum Teil schweren Unfälle mit Reisebussen im Jahr 2003 hatten gezeigt, dass die bessere Durchsetzung der bestehenden Regelungen dringend erforderlich ist.

Außerdem sind mit der Verordnung die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen worden, damit das rechtswidrige Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung während der Fahrt schärfer geahndet werden kann. Die Regelgeldbuße ist mit Wirkung vom 1. April 2004 für Kraftfahrzeugführerinnen und -führer auf 40 Euro angehoben worden, was zugleich zur Eintragung in das Verkehrszentralregister führt. Rechtstechnisch ist dies durch eine Änderung des Bundeseinheitlichen Tatbestandskataloges umgesetzt worden.

Bürgerfreundliche Straßenverkehrsregeln

Zur Umsetzung des Auftrags des Verkehrssicherheitsprogramms, eine neue, bürgernahe und verständliche Straßenverkehrsordnung (StVO) zu erarbeiten, hat die BAST im Auftrag des BMVBW untersucht, welche Erfahrungen im europäischen Ausland mit der Deregulierung der Stra-

ßenverkehrsordnung gemacht worden sind. Auf der Basis der Ergebnisse der Umfrage konnten die Straßenverkehrsordnungen von fünf europäischen Ländern verglichen werden. Eine Umsetzung von deregulierten Inhalten ist bisher nur in den Niederlanden erfolgt. Die Maßnahme wird dort als Erfolg bewertet; quantitative Belege dafür liegen derzeit jedoch nicht vor.

Die mit dem Ziel einer größeren Bürgernähe und Verständlichkeit der Straßenverkehrsregeln begonnene Überarbeitung der StVO in Deutschland ist im Berichtszeitraum so weit vorangeschritten, dass nach einer ersten Anhörung der Fachverbände und Organisationen von Verkehrsteilnehmern voraussichtlich noch im Jahr 2004 auch die Beteiligung einzelner Bürgerinnen und Bürger in geeigneter Form erfolgen kann.

Unabhängig davon wird im Frühjahr 2004 der vom BMVBW erarbeitete Entwurf für eine „neue Fahrradnovelle“ vorliegen, mit der die Radverkehrsvorschriften gestrafft und vereinfacht werden sollen.

Darüber hinaus soll der allgemein beklagten Überbeschilderung durch eine weitere Novelle der StVO und der dazugehörigen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften (VwV) entgegengewirkt werden. Ein erster Entwurf für eine verbesserte Beschilderung mit weniger Verkehrszeichen, der sodann noch der Abstimmung insbesondere mit den Ländern und Verbänden bedarf, soll voraussichtlich im Jahr 2004 fertig gestellt werden.

Alkoholmissbrauch durch Verschärfung der Sanktionen weiter reduzieren

Alkohol im Straßenverkehr stellt nach wie vor eine der Hauptunfallursachen dar. Eine diesbezügliche Sanktionsverschärfung – durch eine am 1. April 2001 in Kraft getretene Änderung des Straßenverkehrsgesetzes – hat die Bundesregierung schon im letzten Berichtszeitraum vorgenommen, über die auch bereits berichtet worden ist. Trotz der insgesamt günstigen Entwicklung beim alkoholbedingten Unfallgeschehen – seit 1998, dem Jahr der Einführung der 0,5-Promille-Grenze, zeigte sich ein erheblicher Rückgang sowohl der alkoholbedingten Unfälle als auch bei der Anzahl der dabei Getöteten – stellt Alkoholkonsum als Unfallursache in Deutschland nach wie vor ein bedeutsames Sicherheitsproblem dar, auch hinsichtlich der Unfallschwere. Die Zahl der Getöteten pro 1 000 Unfälle mit Personenschaden ist bei Alkoholunfällen fast doppelt so hoch (36,8) wie bei allen Unfällen mit Personenschaden (18,9). Im Jahre 2002 gab es einen Anstieg sowohl der Zahl der Unfälle als auch der Verunglückten. Nach vorläufigen Ergebnissen des statistischen Bundesamtes ist für 2003 jedoch wieder mit deutlichen Rückgängen beim Alkoholunfallgeschehen zu rechnen.

Diese Entwicklung zeigt, dass die Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung zum Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ Erfolge zeigt, jedoch auch nach wie vor eine Hauptaufgabe in der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes bleiben muss.

Arzneimittelwirkung im Straßenverkehr

Im Frühjahr 2003 wurde ein Nachschlagewerk¹¹⁴⁾ für Wissenschaftler und Praktiker veröffentlicht, das den gegenwärtigen Wissensstand über die Zusammenhänge zwischen der Einnahme von Benzodiazepinen und der Fahrtüchtigkeit thematisiert¹¹⁵⁾. Es stellt insofern eine wichtige Grundlage für die weitere Forschung auf dem Gebiet „Medikamente und Verkehrssicherheit“ dar. Für 2004 ist geplant, die Analyse von experimentellen Studien zu Arzneimitteln und Fahrtüchtigkeit fortzuführen.

Über die Rolle altersbedingter Erkrankungen und Defizite bei der Unfallentstehung liegen derzeit relativ wenig wissenschaftlich gesicherte Kenntnisse vor. Um gezielte Unfallprävention betreiben zu können, ist ein detailliertes Wissen über diese Unfallursachen notwendig. Für das Jahr 2004 ist ein Forschungsprojekt geplant, das den Unfallhergang älterer Kraftfahrer zum Gegenstand haben soll. Es sollen u. a. Daten zur Unfallvorgeschichte, zum Krankheits- und Arzneimittelprofil sowie zur Lebenssituation erhoben werden, um hieraus eine zusammenfassende Darstellung des verkehrsmedizinischen und verkehrspsychologischen Profils älterer Kraftfahrer zu erstellen.

Gefahrgutrecht

Die Sicherung von Gefahrguttransporten auf der Straße ist wichtig zur Gefahrenabwehr. Regelungen im Straßen- gefahrguttransportrecht tragen dem Rechnung. Gefahrguttransportunternehmen müssen in Deutschland bereits seit 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 Gefahrguttransportvorschriften. 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 im Januar 2000 in Kraft trat.

Die zum 1. Juli 2001 in Kraft getretene anwenderfreundlichere Darstellung des internationalen Straßen- und Eisenbahngefahrgutrechts (ADR/RID-Struktureform) ist bei den Betroffenen auf positive Resonanz gestoßen. Kernstück der neuen Regelwerke ist eine UN-numerische Tabelle, aus der nach UN-Nummern sortiert für jedes Gut die maßgeblichen Vorschriften entnommen werden können.

Der Ausbau der Gefahrgutdatenbank ist abgeschlossen. Die Datenbank enthält Angaben zur Klassifizierung, Verpackung, Kennzeichnung und Beförderung für ca. 8 200 gefährliche Güter. Sie wird im behördlichen Bereich in-

¹¹⁴⁾ BAST-Bericht M 150 „Benzodiazepine: Konzentration, Wirkprofile und Fahrtüchtigkeit“.

¹¹⁵⁾ Konzentration, Wirkprofil und individueller Einnahmesituation werden hierbei berücksichtigt.

tensiv angewandt und steht auch privaten Nutzern offen. Neben ständiger Aktualisierung ist die Entwicklung einer englischsprachige Fassung vorgesehen, wodurch der Internationalität von Gefahrgutbeförderungen Rechnung getragen wird.

Unter Nutzung der Datenbank „Gefahrgut“ wurde eine Software für die systematische, IT-gestützte Durchführung von Gefahrgutkontrollen entwickelt. Diese wird im Bundesbereich und in einigen Ländern eingesetzt. Weitere Länder haben die Anwendung der Software angekündigt, stehen jedoch gegenwärtig vor dem Problem begrenzter Haushaltsmittel. Auch für diese Software ist eine private Nutzung mit dem Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und damit Sicherheit von Gefahrgutbeförderungen sicherzustellen, erwünscht. Die Software für die systematische, IT-gestützte Durchführung von Gefahrgutkontrollen dient somit auch der Vorbeugung zur Vermeidung von Unfällen.

Verkehrssicherheit von Inlineskatern

Nach dem Abschluss von Untersuchungen und umfangreichen Erörterungen insbesondere mit den Ländern, die im Berichtszeitraum stattgefunden hat, soll nunmehr im Laufe des Jahres 2004 eine Klarstellung der Rechtslage im Hinblick auf die Zuordnung von Inlineskatern zum Fußgängerverkehr erfolgen. Es ist beabsichtigt, Inlineskates in die Aufzählung der besonderen Fortbewegungsmittel im Sinne des § 24 Abs. 1 StVO aufzunehmen. Damit werden die bislang bestehenden Rechtsunsicherheiten beseitigt. Zugleich wird den wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen¹¹⁶⁾ Rechnung getragen, denen zufolge die Zuordnung zum Fußgängerverkehr unter den in Betracht kommenden Alternativen die geringste Konfliktrichtigkeit aufweist¹¹⁷⁾. Zukünftig soll es jedoch den örtlichen Verkehrsbehörden möglich sein, das Inlineskaten an Aufkommenschwerpunkten auch auf geeigneten Radwegen und Fahrbahnen durch ein entsprechendes Zusatzzeichen zuzulassen.

3.3.1.3 Verhaltensanreize

Neuere Studien¹¹⁸⁾ und ausländische Erfahrungen haben gezeigt, dass durch eine stärkere freiwillige Risikodifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung Anreize zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gesetzt werden können. Gegenwärtig wenden alle Kfz-Versicherungen Bonus-Malus-Systeme an, die auf Unfällen in der Vergangenheit beruhen, sowie Kriterien, die unabhängig vom Verkehrsgeschehen sind (z. B. Rabatt bei Vorhandensein eines Eigenheims). Möglicherweise könnte das verkehrs-

¹¹⁶⁾ Siehe auch BAST-Bericht M 135. Aufbauend auf den Ergebnissen dieser Untersuchung wurden Vorschläge für die Novellierung der Straßenverkehrsordnung und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung erarbeitet und in den Bund/Länder-Fachausschuss Straßenverkehrsordnung eingebracht.

¹¹⁷⁾ Denn anders als das Radfahren ist das Skaten weniger eine Form der alltäglichen Verkehrsteilnahme, sondern vorwiegend Freizeitsport.

¹¹⁸⁾ BAST-Forschungsprojekte 82.198/2001 und 82.204/2001 „Risikoorientierte Prämien differenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung“.

gefährdende Verhalten vor einem möglichen Unfall den Kfz-Haftpflichtversicherungen zusätzliche Informationen über das Sicherheitsverhalten ihrer Versicherten und damit über das zukünftige Unfallrisiko geben. Die Forschungsergebnisse wurden im April 2004 auf einem Workshop der Versicherungswirtschaft vorgestellt.

3.3.2 Sichere Fahrzeuge und Telematik

3.3.2.1 Aktive Sicherheit

Antiblockiersystem (ABS) für alle Kraftfahrzeuge vorschreiben

Im „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom Februar 2001 ist ausgeführt, möglichst ABV (Automatische Blockierverhinderer) in allen Kraftfahrzeugen vorzusehen. Im Unfallverhütungsbericht 2000/2001 ist ausgeführt, dass das BMVBW auf europäischer Ebene dafür eintreten wird, dass möglichst viele Neufahrzeuge mit ABV ausgerüstet werden. Die diesbezügliche Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie wird vom BMVBW unterstützt. Für alle Fahrzeuge > 3,5 Tonnen Gesamtmasse wurde inzwischen die Ausrüstung mit ABV vorgeschrieben.

Bei mehrspurigen Fahrzeugen haben Bremsanlagen mit ABV die Vorteile für die Verkehrssicherheit unter Beweis gestellt. In diesem Zusammenhang ist die Wirkung des Marktes, wie sich bei den ABV-Systemen für Personenkraftwagen zeigt, sehr wichtig. Diese Systeme gehören bei PKW bereits zur Standardausrüstung, obwohl bisher auch für PKW keine Pflicht zur Ausrüstung mit ABV-Systemen besteht.

Erleichterung von Typgenehmigungen

Der Bund/Länder-Fachausschuss Kraftfahrzeugtechnik (FKT) hat im „Sonderausschuss Elektronik“ den Entwurf einer neuen ECE-Regelung¹¹⁹⁾ erarbeiten lassen, die die Genehmigung komplexer elektronischer Systeme für Kraftfahrzeuge ermöglichen soll. Im Entwurf sind die Zulassungsvoraussetzungen und Anforderungen an die Dokumentation der Systeme festgelegt. Der Entwurf wird zurzeit bei der UNECE international diskutiert.

Verbesserung der aktiven Motorradsicherheit

Auch bei einspurigen Fahrzeugen können ABV-Systeme einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Seit Oktober 2003 liegt das wissenschaftliche Ergebnis des vom BMVBW in Auftrag gegebenen Forschungsprojektes „Anforderung an zukünftige Kraffradbremssysteme zur Steigerung der Fahrsicherheit“ vor. Eines der wichtigsten Ergebnisse ist, dass mit ABV ein kürzerer Bremsweg erreicht werden kann.

¹¹⁹⁾ Es handelt sich hierbei um international harmonisierte fahrzeugtechnische Vorschriften der UN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE).

Die derzeit angebotenen Standard- und Kombinationsbremsanlagen für Motorräder wurden in dem Forschungsprojekt¹²⁰⁾ jeweils mit und ohne Blockierverhinderer (ABV) verglichen und bewertet, um so Anforderungen an zukünftige Bremsanlagen von Kraffrädern formulieren zu können. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass es sinnvoll ist, die Ausrüstung von Motorrädern mit ABV zu forcieren, da mit ABV auch in der Kurve signifikant kürzere Bremswege unter geringerer Beanspruchung des Fahrers erzielt und Stürze vermieden werden können.

Die Typgenehmigungsrichtlinie 93/14/EWG (Bremsanlagen für zwei- oder dreirädrige Fahrzeuge) sieht heute bereits Vorschriften für ABV vor. Ein obligatorischer Einbau ist jedoch nicht vorgeschrieben.

Eine der Ursachen, weshalb ABV-Systeme sich bei Motorrädern bisher nicht im großen Umfang durchsetzen konnten, war der verhältnismäßig hohe Preis. Für die im Allgemeinen relativ kleinen Fahrzeugserien war die Entwicklung eines angepassten Systems besonders bei den Niedrigpreisfahrzeugen für die Hersteller unrentabel. Nach neuesten Informationen zeichnet sich mittlerweile ein besseres Kostenverhältnis ab, und es kann bereits bei neu auf den Markt kommenden Modellreihen ein höherer Ausstattungsgrad mit ABV-Bremssystemen verzeichnet werden.

Daher soll bei der Kommission der Europäischen Union eine entsprechende Initiative zur obligatorischen Ausrüstung von Motorrädern mit ABV eingeleitet werden und bei den anderen Mitgliedstaaten um Unterstützung dieser Initiative geworben werden.

Unabhängig davon sind die öffentlichkeitswirksamen Kampagnen für ABV-Systeme bei Motorradbremsen sehr hilfreich und werden – wie die Kampagne „besser Bremsen“ – vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unterstützt.

Beim Motorrad treten wesentlich komplexere Fahrsituationen auf als beim PKW, sodass von Systemen zur Regelung der Querdynamik erhebliche Sicherheitsgewinne erwartet werden können. Ziel des 2004 gestarteten Projektes „Objektive Erkennung kritischer Fahrsituationen von Motorrädern im Hinblick auf eine Fahrdynamikregelung für Motorräder“ ist eine möglichst frühzeitige Erkennung eines die Verkehrssicherheit gefährdenden Fahrzustandes anhand bestimmter Messgrößen. Über reale Fahrversuche und Simulationen sollen kritische Situationen beim Fahren eines motorisierten Zweirades definiert und aus den Ergebnissen technische Systeme entwickelt werden, mit denen solche Fahrsituationen entschärft oder sogar vermieden werden können, sodass das Motorrad für den Fahrer beherrschbar bleibt. Die Ergebnisse werden für 2006 erwartet.

Obwohl Motorradhelme primär die Aufgabe haben, den Kopf des Fahrers beim Unfall zu schützen, können sie bei geeigneter Konstruktion auch einen Beitrag zur

¹²⁰⁾ BAST-Forschungsprojekt 82.120 „Anforderungen an zukünftige Kraffradbremssysteme zur Steigerung der Fahrsicherheit“.

Unfallvermeidung leisten, weil die Erhaltung der vorhandenen Konzentration und Kondition des Fahrers von großer Bedeutung für die Sicherheit sind. In einem 2004 beginnenden Forschungsprojekt soll ein repräsentativer Querschnitt von gegenwärtig auf dem Markt erhältlichen Helmen untersucht und hierbei sowohl Innengeräuschmessungen während des realen Fahrbetriebes durchgeführt also auch die Temperaturverteilung in den Helmen bei unterschiedlichen Umgebungstemperaturen untersucht werden, um Erkenntnisse über das Lüftungssystem des jeweiligen Helms zu erhalten. Die im Projekt erarbeiteten Forschungsergebnisse werden voraussichtlich 2005 vorliegen und sollen zur Formulierung eines Anforderungskataloges für optimale Helme dienen, die auch zur Unfallvermeidung beitragen können.

Ladungssicherung

Eine Analyse des Unfallgeschehens zeigt, dass Defizite bei der Ladungssicherung in vielen Fällen unfallursächlich bei den Unfällen unter Beteiligung von LKW sind oder die Folgeschwere von Unfällen erhöhen. Deshalb ist es – neben der zum 1. April 2004 in Kraft getretenen Sanktionsverschärfung für mangelnde Ladungssicherung – wichtig, den LKW-Fahrerinnen und -Fahrern einerseits und den Überwachungsbehörden andererseits nicht nur klare, sondern auch überschaubare Richtlinien dafür an die Hand zu geben, auf welche Weise die jeweilige Ladung gesichert werden soll. Seitens der Wirtschaft, der Länder und der Berufsverbände gab es im Berichtszeitraum mit Unterstützung des BMVBW Initiativen, um die bestehenden Regelungen für die Praxis besser handhabbar zu machen. Im Ergebnis wurde ein Handbuch erarbeitet, das länderübergreifend eine Richtschnur sowohl für die Kraftfahrerinnen, Kraftfahrer und Unternehmen als auch für die mit der Überwachung des LKW-Verkehrs beauftragten Behörden der Länder und des Bundes (BAG) darstellt. Das BMVBW hat sich dafür eingesetzt, dieses Handbuch außerdem auch als Handreichung im Bußgeldverfahren zu verwenden.

Auch auf europäischer Ebene arbeitet das BMVBW im Rahmen einer von der hochrangigen Gruppe für Straßenverkehrssicherheit eingerichteten Sachverständigen-Gruppe an der Erstellung eines an die Transportunternehmen der EU-Mitgliedstaaten gerichteten Leitfadens für die Ladungssicherung mit. Dessen Veröffentlichung ist für das Jahr 2005 geplant.

Ziel eines für 2004 geplanten Forschungsprojekts¹²¹⁾ ist es, im Rahmen von Fahrversuchen zu ermitteln, inwieweit eine Fahrdynamikregelung bei leichten Nutzfahrzeugen zur Steigerung der aktiven Sicherheit beiträgt. Aus den Ergebnissen sollen Schlussfolgerungen gezogen werden können, ob man eine Fahrdynamikregelung für die Klasse der N1-Fahrzeuge¹²²⁾ europaweit vorschreiben

sollte. Weiterhin soll festgestellt werden, welchen Einfluss unterschiedliche Beladungen auf das Fahrverhalten von leichten Nutzfahrzeugen haben, um ableiten zu können, welche Ladungsanordnungen bzw. Ladungssicherungsmaßnahmen zur Optimierung der Verkehrssicherheit geeignet sind und deshalb vorgeschrieben werden sollten. Die Ergebnisse des Projekts werden voraussichtlich 2006 vorliegen.

Die BAST arbeitet in einem vom Verband der Deutschen Automobilhersteller (VDA) getragenen Normenausschuss (FAKRA) mit, der seit 2002 in einem Arbeitskreis¹²³⁾ die Norm DIN 75410-3 „Ladungssicherung in Kastenwagen/Transportern“ überarbeitet. Mit dem Ziel, die Mindestanforderungen an die Einrichtungen zur Ladungssicherung in Transportern zu erhöhen, soll die Mindestanzahl der im Laderaum eines Transporters befindlichen Zurrpunkte sowie die Anforderungen an die Festigkeit der Trennwand zwischen Laderaum und Fahrerhaus erhöht und deren Einbindung in die Fahrzeugstruktur verbessert werden.

Verbesserte Fahrzeugbeleuchtung

Gegenwärtig werden technische Systeme entwickelt und erprobt, die die Sichtverhältnisse und die Erkennbarkeit von anderen Verkehrsteilnehmern und Hindernissen im Straßenverkehr verbessern sollen: Beispiele hierfür sind mitschwenkende Scheinwerfer bei Kurvenfahrten, sich der Umgebungshelligkeit, der Verschmutzung der Leuchten bzw. den Witterungsbedingungen anpassende Lichtstärken oder eine an die Ortslage angepasste Lichtverteilung. Im Rahmen eines im Jahr 2004 beginnenden Forschungsprojektes¹²⁴⁾ sollen die technischen Möglichkeiten zur Optimierung der Fahrzeugbeleuchtung hinsichtlich ihres Potenzials zur Steigerung der Verkehrssicherheit bewertet werden. Dabei sollen auch Vorschläge erarbeitet werden, wie die derzeitigen rechtlichen Regelungen weiterzuentwickeln sind und gleichzeitig der Sicherheit zuwiderlaufende Entwicklungen verhindert werden können. Erste Ergebnisse werden im Jahr 2006 erwartet.

Die Erkennbarkeit von LKW bei schlechter Sicht, z. B. durch geeignete Konturmarkierungen und die Verbesserung der Sicht des LKW-Fahrers bei Dunkelheit, Nebel, Regen oder Schneefall sind wesentliche Aspekte zur Erhöhung der aktiven Verkehrssicherheit. Hier stehen einige neu entwickelte Systeme vor ihrem Einsatz. Im Rahmen eines im Jahr 2004 beginnenden Forschungsprojektes¹²⁵⁾ sollen die technischen Möglichkeiten zur Optimierung der Beleuchtung von Nutzfahrzeugen untersucht werden. Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Jahr 2006 zur Verfügung stehen.

¹²¹⁾ BAST-Forschungsprojekt „Untersuchung des Einflusses einer Fahrdynamikregelung auf die fahrdynamischen Eigenschaften von leichten Nutzfahrzeugen bei verschiedenen Beladungen“.

¹²²⁾ Es handelt sich hierbei u. a. um Fahrzeuge, die für die Güterbeförderung ausgelegt sind.

¹²³⁾ Dem Arbeitskreis gehören u. a. die im VDA vertretenen Hersteller von Transportern, Aufbauten sowie Zulieferfirmen, Vertreter der Berufsgenossenschaften, des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), die DEKRA und der Verbände der Importeure von Kraftfahrzeugen (VDIK) an.

¹²⁴⁾ BAST-Forschungsprojekt „Optimierung der PKW-Beleuchtung“.

¹²⁵⁾ BAST-Forschungsprojekt „Optimierung der Nutzfahrzeug-Beleuchtung“.

Tagesfahrlicht

An der kritischen Position der Bundesregierung zum Thema Fahren mit Licht am Tage, insbesondere in Form des Abblendlichts, hat sich im Berichtszeitraum nichts geändert. Zurzeit finden sowohl Forschungsaktivitäten auf EU-Ebene und national durch eine Studie der BAST statt. Nach deren Vorliegen werden diese ausgewertet.

Überarbeitung der EG Richtlinie über Rückspiegel bei LKW

Das Unfallgeschehen zeigt immer wieder, dass das rückwärtige Sichtfeld des Fahrers insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen oft nicht ausreicht, weil ein so genannter toter Winkel im Nahbereich des Fahrzeugs vorhanden ist. Die Bundesregierung nimmt das Problem des toten Winkels im Rückspiegel großer LKW sehr ernst und hat schon seit langer Zeit alle Anstrengungen unternommen, den toten Winkel soweit wie möglich zu beseitigen. Bereits im Jahre 2001 hat die Bundesregierung gemeinsam mit den Niederlanden die Initiative für eine zügige Überarbeitung der bestehenden EG-Richtlinie mit Verschärfung der Anforderungen an die rückwärtige Sicht bei LKWs ergriffen, wodurch das Problem des toten Winkels insbesondere bei schweren Nutzfahrzeugen europäisch einheitlich gelöst werden soll. Die Bundesregierung hält es für notwendig, dass alle europäischen LKWs mit verkehrssichereren Spiegelsystemen ausgestattet werden. Nationale Regelungen auf dem Gebiet der technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge sind nicht sinnvoll und mit den Zielen des EG-Vertrages, technische Vorschriften zu vereinheitlichen und dadurch Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedstaaten abzubauen, nicht vereinbar.

Die Europäische Kommission hat die bisherigen Vorschriften über Rückspiegel nicht nur für LKW umfassend überarbeitet. Die neue Richtlinie 2003/97/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. November 2003 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Typgenehmigung von Einrichtungen für indirekte Sicht und von mit solchen Einrichtungen ausgestatteten Fahrzeugen sowie zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG und zur Aufhebung der Richtlinie 71/127/EWG¹²⁶⁾ ist im vergangenen Januar in Kraft getreten. Durch ihre Umsetzung wird u. a. der tote Winkel weitestgehend ausgeschaltet.

Wesentliche Änderungen gegenüber der bisherigen Richtlinie sind:

- verbindliche europaweite Anwendung auf alle Fahrzeugklassen (Kraftfahrzeuge der Klassen M (PKW und Busse, Fahrzeuge zur Personenbeförderung) und N (Fahrzeuge zur Güterbeförderung));
- Verbesserung der bestehenden Rückspiegel, Zulassung stärkerer Krümmungen mit größerem Sichtwinkel;

- Einführung zusätzlicher Spiegel, z. B. Frontspiegel und Weitwinkelspiegel auch auf der Fahrerseite zur Verbesserung der Sicht im vorderen und seitlichen Nahfeld großer Nutzfahrzeuge (insgesamt in Zukunft sechs Außenspiegel für LKW über 7,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse), Außenspiegel für PKW auf der Beifahrerseite;
- Ermöglichung des Einsatzes neuartiger Systeme, z. B. Kamera-Monitor-Systeme.

Um den Fahrzeugherstellern die Möglichkeit zu geben, sich konstruktiv auf die neuen Vorschriften einzustellen, sind in der Richtlinie Übergangsfristen vorgesehen: 24 Monate für neue Typen von LKW, das heißt ab Januar 2006, und 36 Monate für erstmals in den Verkehr kommende LKW, das heißt ab Januar 2007. Die Bundesregierung hat die Übernahme dieser Richtlinie in nationales Recht bereits eingeleitet. Sie hält jedoch zwei Punkte für verbesserungsbedürftig:

1. Der Zeitraum bis zu einer obligatorischen Ausrüstung mit dem besonders wichtigen Weitwinkelspiegel auf der rechten Seite von LKWs ist zu lang. Die Bundesregierung wird diese Übergangsfrist durch eine nationale Verordnung für die in Deutschland zuzulassenden LKW verkürzen. Schon vor mehreren Monaten wurde mit den Fahrzeugherstellern vereinbart, dass sie alle neuen LKWs – sobald als technisch möglich – vorab mit verbesserten Spiegeln ausrüstet, die den Anforderungen der neuen EG-Richtlinie entsprechen.
2. Eine obligatorische Ausrüstung mit einem Weitwinkelspiegel auf der Beifahrerseite ist nur für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen und eine Nachrüstung der Fahrzeuge, die auf unseren Straßen unterwegs sind, ist nicht vorgesehen. Für die vorgezogene Serienausstattung wie auch für die Nachrüstung muss die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geändert und bei der Europäischen Kommission notifiziert werden; eine solche Änderung ist bereits auf den Weg gebracht. Damit schreiben wir gleichzeitig die Verbesserung des für die weitestgehende Beseitigung des toten Winkels besonders wichtigen Weitwinkelspiegels auf der Beifahrerseite verbindlich vor.

In einem zweiten Schritt ist eine verpflichtende Ausrüstung der schon im Verkehr befindlichen LKW mit einem rechten Weitwinkelspiegel, der die Anforderungen des jetzt geforderten Sichtfeldes erfüllt, vorgesehen. Auch diese Vorschrift muss bei der Europäischen Kommission notifiziert werden.

Überwachung der Fahrzeugqualität

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) genehmigt serienmäßig hergestellte Fahrzeuge und Fahrzeugteile nach nationalen und internationalen Bau- und Betriebsvorschriften. Neben der Einhaltung der technischen Vorschriften müssen die Hersteller ihre Eignung zur genehmigungskonformen Serienproduktion nachweisen. Sie werden vom KBA stichprobenartig überwacht. Durch den Nachweis sicherheits- und umweltrelevanter Mindestanforderungen soll die Unfallhäufigkeit aufgrund technischen Versagens

¹²⁶⁾ EG-Amtsblatt Nr. L 025 vom 29. Januar 2004, S. 1–45.

gering gehalten werden. Im Jahr 2003 erteilte das KBA 15 800 Typgenehmigungen (2002: 13 900).

Das KBA geht Hinweisen auf Fahrzeugmängel von Behörden, der Presse oder der Bevölkerung nach¹²⁷⁾. Es stellt dabei fest, ob die Mängel eine erhebliche Gefährdung für die Sicherheit und Gesundheit darstellen und Gegenmaßnahmen getroffen werden müssen. Gegenmaßnahmen können in der Anordnung von Rückrufen oder öffentlichen Warnungen bestehen. Unfallrisiken durch technisch bedingte Mängel können dadurch reduziert werden. Im Jahr 2002 wurden 127 Rückrufaktionen mit 1 Million betroffenen Fahrzeugen durchgeführt; im Jahr 2003 waren es 144 Rückrufaktionen mit 0,94 Millionen Fahrzeugen. Alle Aktionen wurden von den Herstellern selbst eingeleitet. In kritischen Fällen wurden die Rückrufe vom KBA begleitet. Unter Beachtung datenschutzrechtlicher Belange liefert das KBA den Herstellern Anschriften von Fahrzeughaltern aus dem Zentralen Fahrzeugregister. Weiterhin wurden im Jahr 2003 vier öffentliche Warnungen angeordnet.

Das KBA stellt darüber hinaus jährlich die Ergebnisse aller technischen Hauptuntersuchungen (u. a. nach § 29 StVZO) zusammen und veröffentlicht sie u. a. auf seiner Internet-Homepage. In den Jahren 2002 und 2003 wurden jeweils rund 23 Millionen Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Hauptuntersuchung vorgeführt.

3.3.2.2 Passive Sicherheit

Verfahren zur Bewertung der passiven Fahrzeugsicherheit

Seit 1997 werden Fahrzeuge durch EuroNCAP¹²⁸⁾ hinsichtlich ihrer passiven Sicherheit bewertet und die Ergebnisse im Rahmen eines vergleichenden Warentests publiziert. Die BASt beteiligt sich im Auftrag des BMVBW an EuroNCAP und verfolgt dabei das Ziel, die Bewertung objektiv und transparent zu gestalten. Gegenwärtig werden Bewertungsverfahren und -methoden entwickelt, um auch die aktive Sicherheit von Fahrzeugen vergleichen zu können. Dabei sollen die Bereiche Fahrdynamik, Bremsen, Sicht, Licht, Ergonomie und Fahrerinformationssysteme berücksichtigt werden.

Vor dem Hintergrund der Anpassung der Richtlinien 96/79/EG (Frontalaufprall) und 96/27/EG (Seitenaufprall) an den technischen Fortschritt beteiligt sich die BASt an dem vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) durchgeführten Projekt „SARAC“¹²⁹⁾, bei dem u. a. verschiedene Methoden zur Analyse von Realunfällen untersucht werden. Mit dem Ziel der Vali-

dierung der Testverfahren zur passiven Sicherheit sollen verbesserte Qualitätskriterien zur Bewertung der PKW-Sicherheit entwickelt werden. In der aktuellen zweiten Projektphase werden Aspekte zum Fußgängerschutz und zur aktiven Sicherheit in die Bewertungsverfahren aufgenommen. Die Ergebnisse des Projekts werden voraussichtlich im Jahr 2005 zur Verfügung stehen und können in die Optimierung der Bewertungsverfahren zur passiven Fahrzeugsicherheit einfließen.

Fahrzeuggestaltung zum Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer

Die Europäische Union hat die Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates am 6. Dezember 2003¹³⁰⁾ veröffentlicht. An den vorbereitenden Arbeiten war Deutschland maßgeblich beteiligt. Die Richtlinie enthält Anforderungen an die Konstruktion der Frontpartie von PKW und leichten Nutzfahrzeugen (bis 2,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse), die bewirken sollen, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen weniger schwere Verletzungen erleiden. Die Frontpartien der Kraftfahrzeuge müssen so beschaffen sein, dass bei Aufprallversuchen mit speziellen Prüfkörpern (Kopfprüfkörper und Beinprüfkörper) bestimmte biomechanische Grenzwerte nicht überschritten werden. Der Vorschlag enthält harmonisierte technische Vorschriften für die EG-Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich des Fußgängerschutzes und wird Teil des durch die Rahmenrichtlinie 70/156/EWG geregelten Typgenehmigungsverfahrens für Fahrzeuge.

Die Richtlinie beruht auf der von der europäischen Automobilindustrie im Jahr 2001 angebotenen Selbstverpflichtung. In einer ersten, im Jahr 2005 beginnenden Phase müssen neue Fahrzeugtypen zwei Prüfungen zur Ermittlung des Schutzes gegen Kopf- und Beinverletzungen bestehen. In einer zweiten, im Jahr 2010 beginnenden Phase werden neue Fahrzeugtypen vier Prüfungen mit strengeren Anforderungen unterzogen, zwei Prüfungen betreffen Kopfverletzungen und zwei Prüfungen betreffen Beinverletzungen.

Zur Ergänzung der Richtlinie 2003/102/EG hat die Europäische Kommission am 10. Oktober 2003 insbesondere auf Drängen der Bundesregierung einen Vorschlag für eine Richtlinie über die Verwendung von Frontschutzbügeln an Fahrzeugen dem Europäischen Rat und Europäischen Parlament (EP) vorgelegt, die voraussichtlich im Rat und EP bis Ende 2004 behandelt werden wird. Durch diese Richtlinie soll der Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen, die mit Frontschutzbügeln ausgestattet sind, verbessert werden. In dem Richtlinienvorschlag werden Anforderungen festgelegt, denen Frontschutzbügel als Originalausstattung eines Fahrzeugs oder als Nachrüstteil entsprechen müssen (so genannte Wirk-

¹²⁷⁾ Grundlage ist das so genannte Produktsicherheitsgesetz vom August 1997, mit dem die Richtlinie 92/59/EWG über die allgemeine Produktsicherheit in nationales Recht umgesetzt wurde. Ziel des Gesetzes ist das Erreichen eines effektiven Verbraucherschutzes. Dies geschieht durch präventives Verhindern von Schäden, die von nicht sicheren Produkten ausgehen können. Es wurden Einwirkungsmöglichkeiten der Behörden auf Hersteller und Händler geschaffen, um das Inverkehrbringen von nicht sicheren Produkten zu verhindern oder solche Produkte vom Markt zu entfernen.

¹²⁸⁾ European-New-Car-Assessment-Programme.

¹²⁹⁾ Das Projekt wird gefördert von der Europäischen Kommission.

¹³⁰⁾ EG-Amtsblatt Nr. L 321 vom 6. Dezember 2003, S. 15–25.

vorschriften). Zur Kontrolle der Erfüllung der Anforderungen werden Aufschlagprüfungen am Frontschutzbügel mit Kopf- und Beinprüfkörpern durchgeführt, wobei festgelegte biomechanische Grenzwerte einzuhalten sind. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass nur noch solche Frontschutzbügel auf den Markt und in den Verkehr kommen, von denen kein zusätzliches Verletzungsrisiko für ungeschützte Verkehrsteilnehmer ausgeht.

Diese Vorschriften sollen – entsprechend der Forderung der Bundesregierung – für PKW und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse gelten, so dass auch schwere Geländewagen erfasst sind. Die parallel vorbereitete, nationale Verordnung zum Verbot starrer Frontschutzbügel aus Metall wird im Interesse einer EU-einheitlichen Vorschrift vorerst ausgesetzt; die Option eines Erlasses der nationalen Verordnung – je nach Fortgang der Verhandlungen in der EU – wird jedoch weiter offen gehalten.

Zur Verbesserung des hinteren Unterfahrschutzes von LKW (Absenkung, Erhöhung der Belastbarkeit) wurde von Deutschland ein Vorschlag zur Anpassung der Richtlinie 70/221/EWG über Kraftstoffbehälter und den Unterfahrschutz von Kfz bei der Europäischen Kommission eingereicht. Die Behandlung des Vorschlags in der Arbeitsgruppe „Kfz“ der Europäischen Kommission steht jedoch noch aus.

Bezüglich der Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates¹³¹⁾, die in nationales Recht umgesetzt ist, werden seit März 2003 die Forschungsarbeiten zur Verbesserung des LKW-Unterfahrschutzes in dem von der EU mit insgesamt 2 Mio. Euro geförderten Forschungsprojekt „VC-COMPAT“¹³²⁾ durchgeführt. Diesbezüglich wurden die europaweit vorhandenen Unfalldaten ausgewertet und die Strukturen der europäischen Fahrzeugflotte analysiert. Es ist geplant, im Februar 2006 einen Entwurf zur Verbesserung des LKW-Unterfahrschutzes an der Front, der Seite und am Heck vorzulegen.

Sicherheit bei Kleinfahrzeugen

Bei der Klasse der Leichtkraftfahrzeuge handelt es sich um Fahrzeuge mit einer Leermasse von unter 350 kg und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Die Fahrzeuge erhalten ein Versicherungskennzeichen und der Fahrer benötigt die Fahrerlaubnis der Klasse B zum Führen dieser Fahrzeuge. Im Rahmen eines Forschungsprojektes¹³³⁾ wurde im Frühjahr 2003 u. a. die passive Sicherheit von vier gebrauchten Leichtkraftfahrzeugen in Frontaltests mit 35 km/h gegen eine starre flache Wand getestet.

¹³¹⁾ EG-Amtsblatt Nr. L 203 vom 10. August 2000, S. 9–28.

¹³²⁾ Improvement of Vehicle Crash Compatibility through the Development of Crash Test procedures. Neben der BAST sind auch Vertreter von LKW-Herstellern, Zulieferern, Verbänden und Forschungsinstituten vertreten.

¹³³⁾ Siehe Berichte der BAST Heft F 44 „Aktive und passive Sicherheit gebrauchter Leichtkraftfahrzeuge“, 2003.

Das Forschungsprojekt wurde im November 2003 abgeschlossen. Bei drei der vier Fahrzeuge wurde bereits bei dieser geringen Geschwindigkeit der Sicherheitsgurt aus seiner Verankerung gerissen. Fehlende energieaufnehmende Strukturen führten zu hohen Dummy-Belastungen und Eindringung der Lenksäulen in den Fahrzeuginnenraum. Das BMVBW befasst sich derzeit mit der Prüfung der Erkenntnisse und der Frage, ob aus Verkehrssicherheitsgesichtspunkten die Fahrzeuge in die regelmäßige technische Überwachung genommen werden sollen.

Crash-Kompatibilität

Zur Verbesserung der Interaktion zweier Fahrzeuge mit unterschiedlichen Massen und Steifigkeiten beim Crash (Problem der Kompatibilität) ist auch in diesem Zusammenhang auf das seit Februar 2003 begonnene Großprojekt der Europäischen Kommission (Volumen 5 Mio. Euro, BAST-Anteil 1,05 Mio. Euro) mit einer dreijährigen Laufzeit (Projekt VC-COMPAT) hinzuweisen. Ziel des Großprojektes ist, Regelungsentwürfe zur Entschärfung des Problems der Crash-Kompatibilität (PKW–PKW und PKW–LKW) vorzulegen um damit die Bauvorschriften hinsichtlich der Leichtkraftfahrzeuge zu optimieren.

Rückhaltesysteme/Sanfte Rückhaltesysteme

Zur Verbesserung der Gurtsysteme (Rückhalteeinrichtungen) wird an der Entwicklung so genannter sanfter Rückhaltesysteme (smart restraints) gearbeitet. Ziel eines 2002 begonnenen Projektes¹³⁴⁾ ist es, mögliche Verbesserungen der passiven Sicherheit durch „Intelligente Rückhaltesysteme“ zu analysieren. Die kommenden Generationen adaptiver Rückhaltesysteme werden in der Lage sein, die Schutzwirkung abhängig von der Unfallschwere und der Fahrzeugbesetzung zu dosieren. Weiteres Schutzpotenzial werden in naher Zukunft Systeme bieten, die das Unfallrisiko durch eine Bewertung des Fahrzeugzustandes und der Beobachtung der Fahrzeugumgebung erkennen. In diesem Zusammenhang wurden vorhandene Unfalldaten und biomechanische Erkenntnisse ausgewertet und die Auswahl und Modifizierung vorhandener Spezial-Dummies (BioRID I und II) abgeschlossen. Mit dem Ziel der Umsetzung der Erkenntnisse in zusätzliche Schutzkriterien bei den bestehenden gesetzlichen Regelungen werden im Rahmen des Projekts auch die Auswirkungen auf gesetzliche Regelungen zur Zulassung der Systeme betrachtet. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2004 erwartet.

Im Übrigen hat die Kommission am 20. Juni 2003 folgende Richtlinienvorschläge im Zusammenhang mit Rückhalteeinrichtungen vorgelegt:

- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Kraftfahrzeuge hinsichtlich der Sitze, ihrer Verankerungen und Kopfstützen [KOM (2003) 361 endg.];

¹³⁴⁾ BAST-Forschungsprojekt 82.217 „Intelligente Rückhaltesysteme“.

- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Verankerungen der Sicherheitsgurte in Kraftfahrzeugen [KOM (2003) 362 endg.].
- Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sicherheitsgurte und Haltesysteme für Kraftfahrzeuge [KOM (2003) 363 endg.].

Die Richtlinien werden voraussichtlich 2004 in Kraft treten. Damit wird die Ausstattung mit Sicherheitsgurten auch für andere Fahrzeuge als Personenkraftwagen vorgeschrieben. Betroffen sind Kleinbusse (Klasse M 2), Omnibusse (Klasse M 3), leichte Lastkraftwagen (Klasse N 1) und mittelschwere und schwere Lastkraftwagen (Klassen N 2 und N 3). Nach dem derzeit geltenden Gemeinschaftsrecht müssen nur Personenkraftwagen mit Sicherheitsgurten ausgestattet sein. In schweren Kraftfahrzeugen wie Omnibussen können Sicherheitsgurte aus technischen Gründen nicht an der Karosseriestruktur verankert werden, wie das bei PKW üblich ist, sondern müssen am Sitz verankert werden. Solche Fahrzeuge müssen deshalb den drei vorgeschlagenen Richtlinien gleichzeitig entsprechen, denn für Gurte und andere Rückhaltesysteme sind genormte und ausreichend belastbare Befestigungspunkte erforderlich, die so angeordnet sind, dass die Gurte korrekt angelegt werden können. Die vom Gurt im Falle eines Aufpralls aufgenommenen Kräfte werden zudem an die Sitzverankerung weitergeleitet, weshalb deren ausreichende Festigkeit gewährleistet sein muss.

Optimierte Kinderschutzsysteme

Die Bewertung der Sicherheit von Kindern in PKW ist seit Sommer 2003 zusätzlich Bestandteil der Sicherheitsbewertung des EuroNCAP¹³⁵⁾. Hierbei geht es um die Bewertung der vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kinderschutzsysteme (KSS) selbst und darüber hinaus auch um die Bewertung sicherheitsrelevanter Eigenschaften des Fahrzeuges zum Schutz der Kinder als Mitfahrer (z. B. ISOFIX-Befestigungssysteme, Warnhinweise zu den Airbags, leichte und verwechslungsfreie Befestigung der KSS im Fahrzeug). Die Bewertungskriterien- und -methoden wurden in den Jahren 2002 bis 2003 in einer EuroNCAP Arbeitsgruppe unter der Leitung der BASt erarbeitet. Die ersten Erfahrungen dieses neuen Bewertungsbereiches zeigen, dass sich sowohl die Fahrzeughersteller als auch die Kindersitzhersteller mit Erfolg bemühen, die hochgesteckten Anforderungen von EuroNCAP zu erreichen.

Die ECE-Regelung 44 legt die Prüfkriterien fest, nach denen Kinderschutzsysteme für den europäischen Markt getestet und zugelassen werden. Ende 2003 trat die vierte Revision dieser Regelung¹³⁶⁾ in Kraft, in der die Anforderungen

an eine standardisierte Ankopplung universeller Kinderrückhaltesysteme an einen PKW vorgeschrieben wird (ISOFIX). Damit soll eine bedienerfreundliche und sichere Umsetzung universeller Kinderrückhaltesysteme von einem PKW zu einem anderen gewährleistet werden.

Durch die ECE-Regelung 44 wird bisher nur der Frontalaufprall abgedeckt. Ein Testverfahren, um die Sicherheit von Kindern als Insassen eines PKWs bei einer Seitenkollision zu bewerten, fehlt gegenwärtig. Im Rahmen eines Forschungsprojektes¹³⁷⁾ sollen die Testverfahren für Kinderschutzsysteme bei einem Seitenaufprall untersucht und so die Voraussetzungen für künftige Regelungen gelegt werden.

Die Kenntnisse über die Interaktion zwischen Seitenairbag und Kinderrückhaltesystemen sind gegenwärtig gering. Um eine Gefährdung von Kindern durch den Seitenairbag vorzubeugen, werden in einem Forschungsprojekt¹³⁸⁾ die potenziellen Auswirkungen einer Seitenairbag-Auslösung untersucht. Die Ergebnisse werden im Laufe des Jahres 2004 zur Verfügung stehen.

Weitere Forschungsarbeiten in Bezug auf Kinderrückhaltesysteme werden u. a. in dem Forschungsprojekt CHILD¹³⁹⁾ durchgeführt, an dem die BASt beteiligt ist und das von der EU-Kommission finanziell gefördert wird. Die Ergebnisse werden im Jahr 2005 erwartet.

Passive Motorradsicherheit

Die Bedingungen für die Genehmigung der Schutzhelme und ihrer Visiere für Fahrer und Mitfahrer von Krafträdern und Mopeds werden in der ECE-Regelung Nr. 22 vorgeschrieben¹⁴⁰⁾. Die vierte Revision (ECE R.22.05) wurde im Frühjahr 2002 abgeschlossen. Sie umfasst technische Verbesserungen im Bereich der Kinnbügel, Visiere und vorstehenden Teile an der Außenfläche der Helmschale sowie Bestimmungen zur Qualitätssicherung bei der Herstellung der Helme (Produktionsqualifizierung). Spätestens 18 Monate nach Einführung der ECE R.22.05 müssen alle nach dieser Regelung produzierten Helme die gestellten Anforderungen erfüllen.

Zur Förderung der Weiterentwicklung der passiven Motorradsicherheit wurde ein Forschungsprojekt im Berichtszeitraum durchgeführt. Die Ergebnisse des Abschlussberichts werden mit Empfehlungen an die Fahrzeughersteller für die konstruktive Gestaltung ihrer Motorräder veröffentlicht.

Das BMVBW hat bereits 1997 Kriterien für den vermehrten Einsatz von Schutzplankenpfosten-Ummantelungen (SPU) an den Bundesfernstraßen festgelegt, um hiermit zur Minderung der Unfallfolgen beim Anprall von Motorradfahrern an Schutzplanken beizutragen. Mit Unterstüt-

¹³⁵⁾ European-New-Car-Assessment-Programme.

¹³⁶⁾ Die Anpassung der Regelung an den technischen Fortschritt erfolgt bei der ECE/GRSP (Groupe de Rapporteurs sur la Sécurité Passive).

¹³⁷⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.111 „Testverfahren für Kinderschutzsysteme bei Seitenaufprall“.

¹³⁸⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.176 „Seitenairbag und Kinderrückhaltesysteme“.

¹³⁹⁾ Advanced methods for improved CHILD safety.

¹⁴⁰⁾ Die Anpassung der Regelung an den technischen Fortschritt erfolgt bei der ECE/GRSP (Groupe de Rapporteurs sur la Sécurité Passive).

zung des Bundes wurden neue Schutzeinrichtungen entwickelt. Ein neues Rückhaltesystem mit Kastenprofil und Unterfahrschutz bietet sowohl beim direkten Anprall als auch beim rutschenden Anprall von Motorradfahrern verbesserte Bedingungen gegenüber der herkömmlichen Schutzplanke. Außerdem wurde für die Nachrüstung bestehender Schutzplanken das System eines untergehängten Schutzplankenholms (Unterfahrschutz mit der Typbezeichnung „Euskirchen“) in Anprallversuchen geprüft. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird das BMVBW noch im Jahr 2004 den Straßenbauverwaltungen vorläufige Hinweise zum situationsbezogenen Einsatz der vorgenannten Systeme mit höherem Schutz für Motorradfahrer an Streckenabschnitten mit besonderer Gefährdung geben.

Im Rahmen weiterer Forschungsvorhaben sollen Merkmale von besonders für Motorradfahrer gefährlichen Strecken ermittelt werden, um den Straßenbauverwaltungen ein Instrument an die Hand zu geben, mit dem präventiv Gefahrenpotenziale erkannt und beseitigt werden können. Ergebnisse hierzu werden 2005 erwartet.

3.3.2.3 Telematik

Der Begriff „Telematik“ bezeichnet im Verkehrsbereich den Einsatz neuer Kommunikationstechniken in Verkehrsleit- und Verkehrsinformationssystemen. Diese Techniken sollen einen Beitrag zur effizienteren Nutzung der Infrastruktur leisten. Durch gezielte und frühzeitige Information kann der Verkehrsteilnehmer sich auf die bevorstehende Verkehrssituation einstellen. Damit kann auch ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr geleistet werden. 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 (siehe hierzu auch die Ausführungen im Abschnitt 1.2.3 „Nutzung neuer Informations- und Kommunikationseinrichtungen in Kraftfahrzeugen“).

Intelligentes Verkehrsmanagement

Mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen konnte das Unfall- und Staurisiko auf besonders störanfälligen Autobahnstrecken deutlich gesenkt werden. Insbesondere durch die situationsangepasste Geschwindigkeitsregelung und Gefahrenwarnung im Zuge so genannter Streckenbeeinflussungsanlagen konnten Unfälle mit Personenschaden bereits um durchschnittlich 20 bis 30 Prozent reduziert werden. Noch erheblichere Reduzierungen wurden bei Massenanfällen, z. B. bei Nebel, erzielt.

Trotz der erheblichen finanziellen Anstrengungen des Bundes decken die zu Beginn des Berichtszeitraumes in Betrieb befindlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (z. B. ca. 850 km Streckenbeeinflussung) noch nicht alle problematischen Autobahnabschnitte ab.

Aufgrund der weiteren Verkehrszunahme und den bisherigen positiven Erfahrungen wird die Nutzung und Weiterentwicklung moderner Verkehrsleittechnik auch in Zu-

kunft einen hohen Stellenwert besitzen. Mit dem laufenden Programm zur Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen 2002 bis 2007 hat das BMVBW deshalb seine bisherigen Aktivitäten auch in den Berichtsjahren fortgesetzt. Weitere moderne Anlagen zur Strecken-, Netz-, Knotenbeeinflussung, Zuflussregelung sowie zur temporären Seitenstreifenfreigabe im Autobahnnetz sind im Bau oder bereits in Betrieb. Zur Umsetzung der Maßnahmen durch die Straßenbauverwaltungen der Länder sind in den Jahren 2002 bis 2007 Bundesmittel in Höhe von insgesamt 200 Mio. Euro vorgesehen.

Im Sinne der Festlegungen des Wirtschaftforums Verkehrstelematik hat das BMVBW die rechtlichen Rahmenbedingungen für öffentlich-private Kooperationen geschaffen. Für die Realisierung der technischen Voraussetzungen für ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement wurden im Berichtszeitraum die folgenden Aktivitäten zur Erarbeitung von bundesweiten Standards für die Straßenverkehrstelematik unterstützt:

- Entwicklung neuartiger hochmoderner Anzeigesysteme zur verkehrsabhängigen Netzsteuerung auf Autobahnen

Technisch variabel programmierbare Textfelder sollen bei der verkehrsabhängigen Wechselwegweisung zukünftig für noch mehr Flexibilität sorgen. Die Möglichkeit zur Anzeige aktueller und unmittelbarer entscheidungsrelevanter Stauinformationen soll dabei integriert werden. Positive Zwischenergebnisse eines Ende der Berichtsjahre noch laufenden Forschungsvorhabens weisen darauf hin, dass mit den vom BMVBW im Anschluss angestrebten bundeseinheitlichen Regelungen zu neuen Anzeigesystemen eine weitere sinnvolle Erweiterung des Repertoires der Verkehrsbeeinflussung gelingt.

- Weiterentwicklung des Merkblatts für die Ausstattung von Verkehrsrechnerzentralen und Unterzentralen (MARZ) mit dem Ziel der Realisierung einer bundeseinheitlichen Verkehrsrechnerzentrale mit modularem Aufbau.
- Weiterentwicklung der Technischen Lieferbedingungen für Streckenstationen (TLS), die die Grundlage für die Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen mit offenen Schnittstellen, insbesondere im Hinblick auf die Übertragung von Verkehrsdaten, bildet (laufende Aufgabe).
- Überarbeitung der Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Ausgabe 1992 (RILSA 92) durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Wesentliche Neuerungen betreffen folgende Bereiche: Überquerung besonderer Bahnkörper, Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte, Radfahrersignalisierung, Signalsicherung, Rechtsabbiegen bei Rot mit Grünfeilschild und Qualitätssicherung.

Mitarbeit im DATEX Technical Committee der Europäischen Kommission bei der Weiterentwicklung des DATEX-Protokolls zu einer europäischen Norm für den

Austausch von Verkehrsdaten und Informationen zwischen Verkehrsrechner-, Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementzentralen.

Verkehrsmeldungen gezielt anbieten

Die Bundesregierung hat für eine breite Einführung telematischer Anwendungen eine enge Zusammenarbeit zwischen Verkehrspolitik, Industrie, Verkehrsträgern und dem Dienstleistungssektor angestrebt. Dabei wurden Rahmenbedingungen geschaffen, von denen 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. Gemeinsam mit den Rundfunkanstalten, den Straßen- und Polizeibehörden und der BASt hat das BMVBW die Verbreitung des so genannten RDS-TMC¹⁴¹⁾-Verkehrsfunks weiter vorangebracht. TMC ermöglicht es dem Autofahrer, gezielt Verkehrsmeldungen für seine Bedürfnisse abzurufen. Dies ermöglicht, Staus und Gefahrenstellen auszuweichen. In Deutschland werden die aktuellen Verkehrsmeldungen inzwischen über 18 Rundfunkanstalten in insgesamt 30 Programmen ausgestrahlt. 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.

Für den beim digitalen Verkehrswarnfunk benötigte Location-Code-List (CLC) wurde ein Bearbeitungstool entwickelt, mit dem den Ländern die EDV-gestützte Fortschreibung der Liste erleichtert wird. Die Überarbeitung der CLC ist abgeschlossen. Alle Bundesländer haben ihre „Landes CLC“ aktualisiert. Damit wird das Meldernetz erweitert und zwischenzeitliche Streckenänderungen, beispielsweise des Autobahn- und Bundesfernstraßennetzes, werden berücksichtigt.

Die Fortschreibung der Maßnahmen zur Informationsübermittlung erfolgt auf europäischer Ebene im Rahmen der eSafety-Initiative (vgl. hierzu auch die Ausführungen im Kap. 1.2.2.).

Europäisches Satellitensystem

Informations- und Kommunikationssystemen in Kraftfahrzeugen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und der Kapazität im Straßenverkehr, und 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 ca. 2 Millionen TMC-gestützte Kfz-Navigationssysteme, die Meldungen über Verkehrsstörungen anzeigen und/oder bei der Routensuche berücksichtigen, in Betrieb. Mit der Positionsbestimmung via Satellit und einer digitalen Straßenkarte be-

rechnen 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. Mit Galileo soll Europa über ein eigenes ziviles Satellitennavigationssystem verfügen, das Europa unabhängig macht vom militärisch betriebenen Global Positioning System (GPS) der USA. Darüber hinaus soll Galileo durch eine deutlich bessere Qualität der Navigationsleistungen gerade für den Verkehr neue Telematikdienstleistungen ermöglichen, die insbesondere auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen können. So kann die Satellitennavigation auch im Bereich der Sicherheit unter Nutzung elektronischer Elemente (eSafety) eine wichtige Rolle spielen.

Bei dem Projekt Galileo konnten im Berichtszeitraum weitere Fortschritte erzielt werden. Entsprechend Verkehrsministerrats-Ratsbeschluss vom März 2002 wurde die Entwicklungsphase (bis 2005) begonnen. Zur Durchführung dieser Phase wurde ein gemeinsames Unternehmen aus zunächst EU und ESA gegründet. Die Staaten der europäischen Weltraumorganisation ESA haben zwischenzeitlich die Industrieanteile an der Galileo-Entwicklung festgelegt. Das Ziel der Bundesregierung, die industrielle Führung bei der Entwicklung des Vorhabens nach Deutschland zu holen, wurde hierbei erreicht. Die Ausschreibung der Errichtung und des Betriebs des Systems ist eingeleitet worden. Im Rahmen der Ausschreibung soll der von der Bundesregierung geforderte wesentliche private Finanzierungsanteil festgelegt und ein privater Betreiber gefunden werden.

3.3.3 Sichere Verkehrswege

3.3.3.1 Gefahrenstellen identifizieren und entschärfen

Das Verkehrssicherheitsprogramm geht davon aus, dass das Erkennen von Gefahrenstellen entsprechend den straßenbaulichen und verkehrsregelnden Faktoren und der Verkehrsentwicklung und das Ergreifen von Maßnahmen zur Beseitigung und Entschärfung von Gefahrenstellen laufend erforderlich sind. Sie sind im Voraus nicht planbar. Es handelt sich um eine Daueraufgabe, die die Länder wahrnehmen. Hierfür wurde von der FGSV unter Mitwirkung der Verkehrsbehörden der Länder ein „Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen“ (Teil 1 „Führen und Auswerten von Unfalltypen-Steckkarten“, Köln 1999 und Teil 2 „Maßnahmen gegen Unfallhäufungen“, Köln 2001) erarbeitet.

3.3.3.2 Verkehrssicherheit bei der Straßennetzplanung

Für eine gezielte Sicherheitsplanung durch netz- und streckenbezogene Sicherheitsanalysen und deren Bewertung auf der Grundlage von Unfallkostenrechnungen hat das BMVBW den Ländern im Jahr 2003 die „Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen

¹⁴¹⁾ Radio Data System-Traffic Message Channel.

(ESN)¹⁴²⁾ zur Anwendung empfohlen. Mithilfe der dort dargestellten Verfahren können Defizite¹⁴³⁾ im Straßennetz erkannt und Investitionsentscheidungen, insbesondere im Rahmen der Planung von Erhaltungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen daraus abgeleitet werden. Die Länder wurden gebeten zu gegebener Zeit über ihre Erfahrungen bei der Anwendung der ESN zu berichten.

Das Technische Regelwerk für den Straßenentwurf wird fortgeschrieben. Hierzu werden derzeit die bestehenden sektoralen Richtlinien (für Knotenpunkte, Linienführung, Querschnittsgestaltung u. a.) zusammengeführt und die Vielzahl heute bestehender sonstiger entwurfstechnischer, baulicher und betrieblicher Regelungen in einen Konzeptentwurf für eine neue Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) eingegliedert. Dabei werden neue Forschungsergebnisse berücksichtigt. Es ist beabsichtigt, im Jahr 2004 einen ersten Entwurf durch die Arbeitsgremien der FGSV zu erarbeiten und 2005 einen abgestimmten Richtlinienvorschlag vorzulegen. Ähnliches gilt für Land- und Stadtstraßen.

3.3.3.3 Sicherheitsaudits zum Straßenentwurf einführen und erproben

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung sieht die Entwicklung eines Sicherheitsaudits vor. Hierbei handelt es sich um ein formalisiertes Verfahren zur Beurteilung der Sicherheitsbelange eines Straßenentwurfs in allen Arbeitsschritten – vom Entwurf über den Bau bis zur Verkehrsfreigabe – durch eine unabhängige Person (den so genannten Auditor).

Obwohl die Belange der Verkehrssicherheit von Straßen bei Planung, Bau und Unterhaltung im technischen Regelwerk enthalten sind, werden immer wieder Straßenbaumaßnahmen geplant und realisiert, bei denen die Möglichkeiten verkehrssicherer Gestaltung nicht ausgeschöpft wurden. Diese Sicherheitsdefizite beruhen in aller Regel nicht auf Lücken im technischen Regelwerk, sondern zumeist auf dem Ausschöpfen des Ermessensspielraums des Planers im Abwägungsprozess zulasten der Verkehrssicherheit und zugunsten anderer Belange (z. B. Kostendruck, Widerstände Dritter, Vermeidung von Grunderwerb), aber auch auf Verstößen gegen geltende Vorschriften, Richtlinien etc. (z. B. durch Nichteinhalten von Mindestanforderungen).

Vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen im Ausland mit der Durchführung eines Sicherheitsaudits für Straßen von der Planung bis zur Verkehrsfreigabe von Straßenneubauten und umfassenden Um- bzw. Ausbauten wurde auf Veranlassung des BMVBW bereits 1999 unter dem Dach der FGSV eine Arbeitsgruppe, die von der BAST geleitet wird, eingerichtet. Diese Arbeitsgruppe hat im Jahr 2002 ein für Deutschland geeignetes Sicherheits-

audit für Autobahnen, Landstraßen und kurze Ortsdurchfahrten entwickelt sowie Schulungsmaßnahmen für Auditoren konzipiert.

Umfangreiche Tests an realen Entwürfen haben die Wirksamkeit der Maßnahme nachgewiesen. Es ist ein erheblicher volkswirtschaftlicher Nutzen durch die Verbesserung der Sicherheit zu erwarten, außerdem Einsparungen durch Vermeiden späterer Fehlerbeseitigung (Umbaumaßnahmen). Der Aufwand für Sicherheitsaudits wird auf deutlich weniger als 1 Prozent der Investitionskosten geschätzt. Nennenswerte zeitliche Planungsverzögerungen sind nicht zu erwarten.

Die „Empfehlungen für ein Sicherheitsaudit für Straßen in Deutschland (ESAS 2002)“ sind den Obersten Straßenbaubehörden der Länder mit ARS 18/2002 vom 13. August 2002 zur Anwendung bei Planungen von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zugesandt worden. Die Länder führen Sicherheitsaudits nun sukzessive in den Planungsablauf ein.

Ende 2002 veranstalteten DVR und GDV eine Seminarreihe¹⁴⁴⁾ zum Thema „Sicherheitsaudits“, an deren Veranstaltungen jeweils ca. 50 bis 100 Vertreter der Länderministerien, Obersten Baubehörden, Straßenbauverwaltungen der Länder und Kommunen, Verbände sowie Ingenieurbüros teilnahmen.

Die ersten Erfahrungen der Länder bei der Durchführung von Sicherheitsaudits werden im Rahmen eines im Jahr 2003 begonnenen Forschungsprojekts¹⁴⁵⁾ der BAST erhoben und analysiert. Die Ergebnisse werden in der 2. Hälfte 2005 erwartet. Die Erforschung von Anpassungsnotwendigkeiten des Sicherheitsaudits an die Besonderheiten von Stadtstraßen erfolgt im Rahmen eines 2002 begonnenen Projektes¹⁴⁶⁾, dessen Ergebnisse voraussichtlich in der 2. Hälfte 2004 vorliegen werden.

Das BMVBW fördert die Fortschreibung der ESAS 2002 sowie die verstärkte Anwendung auch im kommunalen Bereich. 2004 ist ein erster Erfahrungsaustausch mit den Straßenbauverwaltungen der Länder vorgesehen.

Um das Verfahren in der Praxis anwenden zu können, ist die Ausbildung von Auditoren erforderlich. Auf der Grundlage der ESAS soll ein Curriculum für die Ausbildung von Auditoren unter besonderer Berücksichtigung der Stadtstraßenbelange entwickelt werden. Auf dieser Grundlage sollen später Schulungen angeboten und durchgeführt werden. Die Konzeption von Schulungsmaßnahmen für Auditoren erfolgt in dem Forschungsprojekt „Qualifizierung von Mitarbeitern kommunaler Straßenverwaltungen zu Auditoren für das Sicherheitsaudit für Innerortsstraßen“¹⁴⁷⁾, dessen Ergebnisse im Jahr 2004 vorgelegt werden sollen.

¹⁴²⁾Die Empfehlungen wurden mit Beteiligung der BAST von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet. Siehe auch FGSV Nr. 383, Ausgabe 2003, S. A 4.

¹⁴³⁾Sicherheitsdefizite liegen dort vor, wo viele oder auch schwere Unfälle vorkommen. Die Untersuchung der Netze ist auf Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindeebene ausgerichtet.

¹⁴⁴⁾Es handelte sich hierbei um insgesamt sieben Veranstaltungen, die in Koblenz, Augsburg, Hannover, Dormagen, Gera, Frankfurt und Schwerin durchgeführt wurden.

¹⁴⁵⁾BAST-Forschungsprojekt 82.235 „Begleituntersuchung zum Sicherheitsaudit für Straßen“.

¹⁴⁶⁾BAST-Forschungsprojekt 77.470 „Anwendung von Sicherheitsaudits an Stadtstraßen“.

¹⁴⁷⁾BAST-Forschungsprojekt 77.471.

3.3.3.4 Unterstützung der Unfallkommissionen

Zur Erkennung und Behebung von Unfallhäufungsstellen sind Unfallkommissionen wichtige Institutionen. An der Fortbildung des Personals der Unfallkommissionen sind neben dem DVR u. a. auch die Polizeiführungsakademie (PFA), der GDV und die Länderinnenministerien beteiligt. Der DVR führt seit 2002 Seminare zur Unterstützung der Arbeit von Unfallkommissionen durch. Im Berichtszeitraum wurden sechs Seminare für Verantwortliche aus Politik und Verwaltung auf kommunaler Ebene an unterschiedlichen Orten in der Bundesrepublik durchgeführt. Es nahmen jeweils zwischen 20 und 70 Personen teil. Ein weiteres Seminar ist für 2004 vorgesehen.

Verkehrsschauen sachgerecht durchführen

Für Verkehrsschauen, die der Beurteilung der Funktionstüchtigkeit der Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen dienen und alle zwei Jahre durchgeführt werden müssen, wird das BMVBW mit den Ländern einheitliche Regelungen für die Qualitätskontrollen erarbeiten. Eine Arbeitsgruppe des Bund/Länder-Fachausschusses für den Straßenverkehr und die Verkehrspolizei (BLFA-StVO) hat diesbezüglich erste Überlegungen angestellt. Nach Vorlage eines abgestimmten Richtlinien-Entwurfs wird dieser im BLFA-StVO mit dem Ziel beraten werden, die einschlägigen Vorschriften anzupassen.

3.3.3.5 Unfallgeschehen auf Landstraßen reduzieren

Um das besorgniserregende Unfallgeschehen auf Landstraßen zu reduzieren, haben sicherheitsfördernde bauliche und straßenverkehrstechnische Maßnahmen eine große Bedeutung. Neben der Ergänzung des Straßennetzes um Ortsumgehungen steht die Beseitigung von Unfallschwerpunkten im Vordergrund. Für die Umsetzung solcher Maßnahmen – wie für die Gewährleistung, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen eingehalten werden – sind die Länder zuständig. Der Bund unterstützt die Länder bei der Wahrnehmung dieser Aufgaben durch nachfolgend genannte Maßnahmen:

Bau von Ortsumgehungen

Der Bau neuer Ortsumgehungen ist wichtiger Bestandteil der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Im Zeitraum von 2001 bis 31. Dez. 2003 wurden bundesweit 100 Ortsumgehungen mit einem Ausgabevolumen von rund 1,2 Mrd. Euro und einer Gesamtlänge vom rund 500 km fertig gestellt.

Die herausgehobene Bedeutung dieser Maßnahmengruppe findet Berücksichtigung in der Tatsache, dass Ortsumgehungen Gegenstand der Investitionsplanung des BVWP sind.

Ihr Neubau hat für die Bundesregierung weiterhin eine hohe Priorität mit der Folge, dass bis 2015 mehr als 700 dieser Projekte realisiert werden sollen.

Im Rahmen des Sicherheitsforschungsprogramms des Bundes wird von der BASt ein Projekt zur Sicherheit von Ortsumgehungen betreut.

Beim Bau von Ortsumgehungen müssen u. a. die Linienführung, der Ausbaustandard und die möglichen Veränderungen der vormaligen Ortsdurchfahrt betrachtet werden.

Gefahrloses Überholen auf Landstraßen

Auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen sind die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufs vielfach unzureichend, da die Streckenunfälle auf solchen Außerortsstraßen bis zu 70 Prozent der gesamten Unfallkosten verursachen. Die Projektgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)“ der BASt hat deshalb ein Untersuchungsprogramm erarbeitet, mit dem die Wirksamkeit baulicher, verkehrstechnischer und ergänzender verkehrsregelnder Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsablauf einbahniger Außerortsstraßen in kontrollierten Versuchen beurteilt werden soll. Im Einzelnen sollen folgende Maßnahmen erprobt werden:

- Schaffen von sicheren und geregelten Überholmöglichkeiten durch die abschnittsweise Anlage zusätzlicher Fahrstreifen,
- Durchsetzen von Überholverböten an den übrigen Streckenabschnitten sowie
- Durchsetzen von angemessenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch Geschwindigkeitsüberwachung an unfallauffälligen Strecken.

Die Umsetzung der konzipierten Maßnahmen soll an elf ausgewählten Versuchsstrecken erfolgen, deren Streckenmerkmale im Rahmen eines Projektes erhoben und dokumentiert wurden¹⁴⁸⁾. Ende 2003 hat die BASt ein Projekt zur Erhebung von Kenngrößen des Verkehrsaufkommens und des Verkehrsablaufes an diesen Versuchsstrecken vergeben.¹⁴⁹⁾ Nach der Umsetzung der Maßnahmen soll deren Wirkungen über mehrere Jahre hinweg erhoben und analysiert werden.

Aus den Ergebnissen sollen Empfehlungen für künftige sicherheitsverbessernde Maßnahmen abgeleitet werden¹⁵⁰⁾.

Höchstgeschwindigkeiten verstärkt überwachen (Einsatzgrenzen ortsfester Überwachungsanlagen)

Im Rahmen der Projektgruppe „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstraßen (AOSI)“ werden bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf ausgewählten Bundesstraßen mit auffällig vielen Streckenunfällen erprobt. Insbesondere dort, wo überhöhte

¹⁴⁸⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.179 „Verbesserung der Verkehrssicherheit auf einbahnigen, zweistreifigen Außerortsstrecken“.

¹⁴⁹⁾ BASt-Forschungsprojekt 82.0239 „Sicherheit zweistreifiger Bundesstraßen – Erhebungen zum Verkehrsablauf“.

¹⁵⁰⁾ Erste Ergebnisse hieraus sind frühestens im Jahr 2005 zu erwarten.

Geschwindigkeit die Hauptunfallursache darstellt, versagen vielfach die Möglichkeiten kleinteiliger Verbesserungen mittels verkehrstechnischer oder baulicher Maßnahmen wie Schutzplanken, Kurvenleittafeln, Markierungen oder Querneigungserhöhungen. Deshalb können Landstraßen mit fehlender Relationstrassierung (lange Geraden, plötzliche Kurven) oder mit Hindernissen im Seitenraum (z. B. Alleebäume) vielfach nur durch aufwendige bauliche Maßnahmen bis hin zum Neubau nachhaltig im Sicherheitsniveau angehoben werden. Bei unfallauffälligen Knotenpunkten kommen häufig Lichtsignalanlagen als Mittel zur dauerhaften Verbesserung der Verkehrssicherheit infrage.

Soweit – wie in der Regel – solche aufwendigen Maßnahmen nicht zeitnah möglich sind, behelfen sich die örtlich zuständigen Behörden häufig mit einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, und zwar selbst dann, wenn mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass allein die Einhaltung der zuvor zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Kraftfahrer das Unfallgeschehen entscheidend reduzieren würde. Zudem ist allein die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vielfach wirkungslos. Untersuchungsergebnisse belegen hingegen, dass ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungen (Starenkästen) zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen können.

Deshalb ist geplant, im Rahmen von AOSI auf wenigen ausgewählten Strecken in den Ländern Brandenburg und Sachsen Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen zu installieren und im Rahmen dieser Pilotanlagen weitere Erfahrungen zu sammeln.

Hindernisfreie Seitenräume

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit von Alleen ist dringend geboten, da dort die Baumunfälle besonders häufig und schwer sind. Der von der FGSV erstellte Entwurf von „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)“ wurde im Berichtszeitraum überarbeitet. Die ESAB stellen zusammenfassend dar,

- welche Möglichkeiten zur Erkennung von auffälligem Unfallgeschehen im Zusammenhang mit Bäumen sowie zur Verbesserung eines solchen Unfallgeschehens existieren und
- welche Aspekte bei Nachpflanzungen an vorhandenen Straßen zu beachten sind.

Im Hinblick auf den Naturschutz und die Landschaftspflege wird empfohlen, das Fällen von Bäumen erst dann vorzusehen, wenn alle anderen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ausscheiden. Nach Abschluss der Abstimmungen mit den Ressorts, Verbänden und Ländern sollen die ESAB auf der Grundlage der Stellungnahmen der Länder und der Verbände überarbeitet und anschließend den Obersten Straßenbaubehörden der Länder mit der Bitte um künftige Beachtung übersandt werden.

Verbesserte Linienführung

Zur qualitativen Prüfung der räumlichen Linienführung wurde ein praktikables Verfahren erarbeitet¹⁵¹⁾. Ziel dieses Verfahrens ist die Gewährleistung einer guten räumlichen Linienführung als Voraussetzung für eine hohe Verkehrssicherheit auf neuen Landstraßen. Dieses Verfahren soll zu einer quantitativen Bewertung der räumlichen Linienführung weiterentwickelt werden¹⁵²⁾.

Auf die Ausführungen zu dem Programmpunkt „Gefahrenstellen identifizieren und entschärfen“ wird insoweit verwiesen.

Kreisverkehrsanlagen

Auf Grundlage der Ergebnisse eines im Berichtszeitraum durchgeführten Forschungsprojekts¹⁵³⁾ zur Anlage von kleinen, zweistreifig befahrbaren Kreisverkehren wird zurzeit in dem zuständigen Gremium der FGSV das Merkblatt für Kreisverkehre überarbeitet. Ziel ist die Erreichung einer hohen Leistungsfähigkeit von Kreisverkehrsanlagen bei bestimmten Verkehrsbelastungen unter Beibehaltung eines hohen Sicherheitsniveaus. Die Ergebnisse fließen auch in die derzeit in Überarbeitung befindlichen Richtlinien für Land- und Stadtstraßen ein.

Situationsgerechte Geschwindigkeitswahl durch Straßengestaltung

Die derzeitige Straßenraumgestaltung berücksichtigt bereits im Rahmen der vorhandenen technischen Regelwerke die Erkenntnisse über die Abhängigkeit von Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitswahl. Eine Fortentwicklung der technischen Regelwerke aufgrund neuer Erkenntnisse ist geplant. Mitte 2003 wurde ein Forschungsprojekt begonnen, in dem der Einfluss der Straßenraumgestaltung auf das Fahrverhalten analysiert wird¹⁵⁴⁾. Ziel ist es, weitere Einflussmöglichkeiten der Straßengestaltung auf die Geschwindigkeitswahl zu entdecken. Die Ergebnisse dieses Projektes sollen Ende 2004 vorliegen.

3.3.3.6 Verkehrssicherheit bei der Straßenerhaltung auf Autobahnen beachten

Der kontinuierliche Ausbau der Autobahnen und damit die Verkehrsverlagerung auf die relativ sicheren Autobahnen hat in der Vergangenheit wesentlich zur Verringerung von Unfällen beigetragen. Der gezielte weitere Ausbau des Autobahnnetzes bleibt auch unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten weiterhin notwendig. Baustellen sind in diesem Zusammenhang jedoch unvermeidbar. Um die Verkehrssicherheit bei der Um-, Ausbau- oder Erhaltungsmaßnahmen auf Autobahnen zu gewährleisten, sollen entsprechend der bundeseinheitlichen Vorgaben zur Koordinierten Baubetriebsplanung Baustellenhäufungen

¹⁵¹⁾ Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik, Heft 849.

¹⁵²⁾ BAST-Forschungsprojekt 02.232; Ergebnisse werden für 2006 erwartet.

¹⁵³⁾ BAST-Forschungsprojekt 02.298.

¹⁵⁴⁾ BAST-Forschungsprojekt 02.217.

vermieden werden. Außerdem steht den Ländern ein ausgereiftes technisches Regelwerk zur Sicherung von Arbeitsstellen zur Verfügung. Die Fortschreibung des technischen Regelwerks zur Sicherung von Arbeitsstellen nimmt der Bund als laufende Daueraufgabe wahr.

3.3.3.7 Systematische Straßenerhaltung

Die systematische Straßenerhaltung unter Einsatz rechnergestützter Managementsysteme (PMS¹⁵⁵, BMS¹⁵⁶) zur netzweiten Optimierung der Erhaltungsplanung führt zu einem effektiven und wirtschaftlichen Mitteleinsatz mit dem Ziel, das Bundesfernstraßennetz dauerhaft und verkehrssicher zu erhalten. Die benötigten Daten für eine netzweit optimierte Erhaltungsplanung werden systematisch vervollständigt und genutzt.

3.3.3.8 Busse und Bahnen bei der Straßen-Planung berücksichtigen

Die besondere Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs bei der Straßenplanung werden durch eine Reihe von Empfehlungen und Hinweisen der FGSV sichergestellt.

Die Erfahrungen öffentlicher und privater Planungsbüros lassen erkennen, dass eine umfassende Darstellung aller für den öffentlichen Personennahverkehr relevanten Planungsdaten die Planungen wesentlich erleichtert. Die von der FGSV erarbeiteten „Empfehlungen für den Entwurf von Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ greifen diesen Wunsch unter Berücksichtigung der einschlägigen Vorschriften auf und ersetzen die zwischenzeitlich außer Kraft gesetzte Richtlinie RAS-Ö (Abschnitt 1 und 2). Sie ergänzen die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE 85/95) und die „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“, die derzeit in der Überarbeitung sind und in einem neuen Regelwerk „Empfehlungen für die Anlage von Straßen“ EAS zusammengeführt werden sollen, um ÖPNV-spezifische Aspekte.

3.3.3.9 Straßenoberfläche griffig und lärmarm gestalten

Das „Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr“ sieht vor, die Straßenoberflächen griffig und geräuscharm zu gestalten. Zur Umsetzung dieses Ziels wurden im Berichtszeitraum durch das BMVBW die Voraussetzungen geschaffen. Seit 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. Die Einführung und Bekanntmachung folgender Regelwerke wurde im Berichtszeitraum vorgenommen:

- Zusätzliche technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für die Erneuerung von Fahrbahndecken aus Beton (ZTV BEB-StB 2002),
- Merkblatt für griffigkeitsverbessernde Maßnahmen an Verkehrsflächen aus Asphalt (Ausgabe 2002),
- Merkblatt zur Bewertung der Straßengriffigkeit bei Nässe unter besonderer Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherungspflicht; Veröffentlichung durch die FGSV 2003,
- Hinweise für die Sanierung von Rissen sowie schadhafte Nähte und Anschlüsse in Verkehrsflächen aus Asphalt; Veröffentlichung durch die FGSV 2003.

Schwerpunkt der künftigen Maßnahmen wird sein, die europäischen und nationalen Regelungen für den Bau und die Erhaltung der Verkehrsflächenbefestigungen mit zunehmend funktionalen Regelungen in die Praxis umzusetzen.

3.3.3.10 Sicherheit von Tunneln

Zur Erhöhung der Sicherheit in Straßentunneln wurden im Berichtszeitraum die überarbeiteten Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) eingeführt. Mit folgenden Verbesserungen der Selbstrettungsmöglichkeiten der Tunnelnutzer im Katastrophenfall soll die Tunnelsicherheit verbessert werden:

- Deutlichere Kennzeichnung der Fluchtwege und Brandnotbeleuchtung,
- Anordnung und Verkürzung der Abstände der Notausgänge für alle Tunnel unabhängig vom Lüftungssystem,
- Verringerung der Rauch und Hitze einwirkungen auf den Fluchtwegen durch Kapazitätserweiterung der Tunnellüftung sowie Steigerung der Effizienz des Rauchabzugs,
- schnellere Information der Tunnelnutzer durch lückenlosen Empfang des Verkehrsfunks sowie
- Verbesserung der Notrufeinrichtungen.

Die Kommission hat im Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ vom 12. September 2001 einen Vorschlag für eine Richtlinie zur Sicherheit in Tunneln angekündigt. Ziel dieses am 30. Dezember 2002 vorgelegten Vorschlags ist die Erreichung eines einheitlichen, konstanten und hohen Schutzniveaus für alle europäischen Bürger innerhalb von Tunneln des transeuropäischen Straßennetzes. Nach Vorlage durch die Kommission wurde dieser Entwurf in schwierigen und intensiven Beratungen mit dem Europäischen Parlament (EP) auf der einen und dem Rat auf der anderen Seite verhandelt, sodass das EP dem Text bereits am 20. April 2004 in zweiter Lesung zustimmen konnte. Die Richtlinie legt harmonisierte Mindestanforderungen für die organisatorische, bauliche, technische und betriebliche Sicherheit von Tunneln fest und betrifft Tunnel ab 500 m Länge im transeuropäischen Straßennetz.

¹⁵⁵) Pavement-Management-System.

¹⁵⁶) Bridge-Management-System.

Für 2004 ist ein BMBF Forschungsprojekt geplant, das auf ein neu zu entwickelndes Löschesystem abzielt. Die Evakuierung im Brandfall sowie die Rettungsmaßnahmen in den ersten Minuten nach dem Ausbruch eines Brandes sollen erleichtert werden.

3.3.3.11 Straßenbetriebsdienst

Der Straßenbetriebsdienst trägt täglich, u. a. im Rahmen regelmäßiger Kontrollfahrten, durch die Beseitigung von gefährlichen Gegenständen auf den Fahrbahnen, die Absicherung von Gefahrenquellen, das 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 2002 insgesamt rund 880 Mio. Euro und im Jahre 2003 insgesamt rund 900 Mio. Euro ausgegeben.

3.3.3.12 Ermittlung des wetterbedingten Straßenzustands

Das Straßenzustands- und Wetterinformationssystem (SWIS) wurde weiter ausgebaut. Neben den Autobahnbetriebsdiensten, d. h. den Autobahnmeistereien, werden

auch Straßenmeistereien, die die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen betreuen, schrittweise eingebunden. Auf der Grundlage eines rechnergesteuerten Telekommunikationssystems stehen den Leitern der Meistereien und z. T. kommunalen Fuhrparks bzw. Reinigungsämtern für die Planung und Steuerung der Räum- und Streueinsätze ständig aktuelle Witterungsdaten und -vorhersagen zur Verfügung, die auf straßennahen Messwerten und Informationen zur Großwetterlage basieren und durch den Deutschen Wetterdienst bereitgestellt werden.

Durch Anwendung neuer Kommunikationstechniken wurde die Verfügbarkeit der genannten Daten und speziell erstellter regionaler Straßenzustandsvorhersagen auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

Ziel von SWIS ist vor allem, den besonders unfallträchtigen Zeitraum unmittelbar nach Auftreten einer winterbedingten Straßenglätte durch möglichst rechtzeitige Winterdiensteseinsätze zu vermeiden bzw. zu verringern.

Darüber hinaus werden zusätzliche Anstrengungen unternommen, durch den Einsatz besonders leistungsfähiger Räumgeräte sowie anderer neuer Technologien, wie z. B. moderner Ladetechnik für Streustoffe, Winterdiensteseinsätze noch zeitgerechter und effektiver durchzuführen, um die Beeinträchtigung durch winterliche Witterungsverhältnisse deutlich zu reduzieren.

Anhang

Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2002 und 2003 – Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2002/2003 –

Mit dem Programm für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sind alle gesellschaftlichen Kräfte zur Mitwirkung an der Verbesserung der Verkehrssicherheit aufgerufen. Daher sind zur Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms nicht nur der Bund, sondern auch die Länder und Gemeinden, nichtstaatliche Organisationen sowie auch jeder einzelne Verkehrsteilnehmer aufgerufen und gefordert.

Folgende Bundesbehörden und Institutionen haben zu dem vorliegenden Bericht einen Beitrag geleistet:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)

Die Hauptverantwortung für die Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes liegt beim BMVBW, Abteilung S (Straßenbau/Straßenverkehr).

Es gibt Verkehrssicherheitsbereiche, die weitgehend in der Zuständigkeit der Bundesländer liegen, wie beispielsweise die Überwachung des Straßenverkehrs oder die Verkehrserziehung. Hier arbeitet das BMVBW mit den zuständigen Stellen zusammen, um die gesamtgesellschaftlichen Verkehrssicherheitsprobleme zu lösen.

Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF)

Das BMBF fördert seit vielen Jahren in Abstimmung mit dem BMVBW Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Straßen. Dies wird vor dem Hintergrund der weiterhin streng anwachsenden Verkehrsleistung als eine kontinuierliche Aufgabe und ständige Herausforderung gesehen.

Bundesministerium des Innern (BMI)

Im Rahmen ihrer grenzpolizeilichen Aufgaben übernimmt der Bundesgrenzschutz (BGS) im Auftrag des BMI Überwachungsaufgaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr an allen deutschen Grenzen. Außerdem übernimmt der BGS Rettungshubschrauber-einsätze zur Sicherstellung einer schnellstmöglichen Erstversorgung an Notfallorten.

Bundesministerium der Finanzen (BMF)

Im Auftrag des BMF wirken die deutschen Zollstellen an den Außengrenzen der EU im Rahmen von zollamtlichen und grenzpolizeilichen Kontrollen bei der Überwachung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs mit. Im Einzelnen geht es dabei um die Kontrolle des Fahrperso-

nals¹⁵⁷⁾, der Lenk- und Ruhezeiten, der Verkehrssicherheit¹⁵⁸⁾ sowie von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter.

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA)

Das BMWA nimmt die Fachaufsicht über die Unfallversicherungsträger für den Aufgabenbereich Prävention von Unfällen von Versicherten der gesetzlichen Unfallversicherung (einschließlich Schülerunfallversicherung) während der Arbeit (Arbeitsunfälle) bzw. auf dem Weg zur bzw. von der Arbeit (Wegeunfälle) wahr.

Auswärtiges Amt

Die Aktivitäten zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit auf der Ebene der Vereinten Nationen werden unter der Federführung des Auswärtigen Amtes betreut.

Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Die BASt ist eine dem BMVBW 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. 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.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG)

Das BAG ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVBW mit Sitz in Köln und elf Außenstellen in den Bundesländern. Die etwa 1 600 Mitarbeiter erfüllen Aufgaben zur Überwachung des Güterkraftverkehrs im Hinblick auf Verkehrssicherheit, Umweltschutz und Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals) sowie der neu eingeführten streckenbezogenen LKW-Maut.

Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Das KBA ist eine Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des BMVBW mit Sitz in Flensburg und einer Außenstelle in Dresden. Zu den grundlegenden Aufgaben der über 1 000 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. Außerdem übernimmt das

¹⁵⁷⁾ Kontrolle von Führerscheinen, Fahrtüchtigkeit nach äußerem Anschein, Alkoholgenuss sowie Übermüdung.

¹⁵⁸⁾ Überprüfung von Reifen, Beleuchtung, Ladung, Gewichte und Abmessungen.

KBA Aufgaben im Rahmen der Überwachung der Kraftfahrzeugqualität.

Statistisches Bundesamt

Das Statistische Bundesamt führt für Unfälle, bei denen infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen Personen getötet oder verletzt wurden oder bei denen Sachschaden verursacht worden ist, eine amtliche Bundesstatistik. Dahinter steht die Verpflichtung, zuverlässige Daten nach den Grundsätzen der Objektivität, Neutralität und wissenschaftlichen Unabhängigkeit zu gewinnen. Entsprechend dem föderalen Staats- und Verwaltungsaufbau der Bundesrepublik Deutschland werden bundesweite amtliche Statistiken (Bundesstatistiken) in Zusammenarbeit zwischen dem Statistischen Bundesamt und den Statistischen Ämtern der 16 Länder geführt.

An der Spitze der nichtstaatlichen Organisationen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen, stehen zwei Institutionen, die dieses Ziel als Kernaufgabe verfolgen:

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. 260 Mitgliedern

des DVR zählen unter anderem die Deutsche Verkehrswacht, die Berufsgenossenschaften, alle Bundesländer, die kommunalen Spitzenverbände, Arbeitgeberorganisationen, Gewerkschaften, die Kirchen, die Versicherungen, die Industrie und Automobilclubs. Die Verkehrssicherheitsarbeit des DVR wird finanziell vom BMVBW, durch den Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften und den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) unterstützt.

Deutsche Verkehrswacht e. V. (DVW)

Die DVW ist ein 1924 gegründeter gemeinnütziger Verein, unter dessen Dach 16 Landesverkehrswachten und über 650 Orts-, Gebiets- und Kreisverkehrswachten mit rund 90 000 ehrenamtlichen Mitgliedern arbeiten. Die DVW hat mit Unterstützung durch das BMVBW sowie durch Mitglieder und Sponsoren Programme und Maßnahmen für die bundesweite Verkehrssicherheitsarbeit umgesetzt.

Private Kooperationen

Darüber hinaus gibt es auf Bundes-, Länder- und Kommunalebene eine Fülle privater Aktivitäten, zum Teil in Verbindung mit staatlichen Organisationen, von denen beispielhaft einige in Kap. 3 dieses Berichts genannt werden.

