

Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten

**Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung**

Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten

Ekkehard Brühning
Kai-Uwe von Fintel
Martin Nußbaum

Bundesanstalt für Straßenwesen
Bereich Unfallforschung
Bergisch Gladbach, Februar 1987

Herausgeber:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bereich Unfallforschung

5060 Bergisch Gladbach 1, Brüderstr. 53

Tel. 02204/430, Telex 8878483 bas d

Es wird darauf hingewiesen, daß die unter dem Namen der Verfasser veröffentlichten Berichte nicht in jedem Falle die Ansicht des Herausgebers wiedergeben.

Nachdruck und photomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, bedürfen der Genehmigung der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Druck: Fotodruck J. Mainz, 5100 Aachen

Lfd. Nr. 152

ISSN 0173 - 7066

INHALT

	Seite
1. Aufgabenstellung und Ziel der Arbeit	3
2. Methodische Fragen, Datenbeschaffung	5
2.1 Hinweise zum Problem der Vergleichbarkeit	5
2.2 Vorgehensweise und Ablauf der Arbeit	7
2.3 Spezielle Probleme der Datenbeschaffung	9
2.3.1 Schwer zugängliche Daten	9
2.3.2 Vergleichbarkeit der internationalen Daten	9
3. Inhalt der Datenbank	14
3.1 Datenrahmen	14
3.2 Derzeitiger Stand der Datensammlung	17
4. Formaler Aufbau der Datenbank	18
4.1 Hierarchische Struktur	18
4.2 Kommandos und Variablennamen in der "SCHEMA DEFINITION"	22
5. Hinweise für den Zugriff auf die Datenbank	24
6. Hinweise für die Weiterführung und Pflege der Datenbank	29
6.1 Einrichtung der Datenbank	29
6.2 SIR/FORMS - Einlesen von Datensätzen	32
6.2.1 WRITE SCHEMA FORMS	32
6.2.2 Eingabe von Daten	32
6.3 Sicherungskopien	40
6.3.1 UNLOAD FILE	40
6.3.2 RELOAD	41
6.3.3 SIR FILE DUMP	43
6.4 Schemaänderungen	43
6.4.1 MODIFY SCHEMA	43
6.4.2 Weitergehende Veränderungen	44
7. Dokumentation der Quellen	46
7.1 Quellendatei	46
7.2 Ein- und Ausgabe von Quellenangaben	47
Literatur	48
Kurzfassung	49
Abstract	52
Résumé	55

Anhänge

Anhang 1: Datenbankschema (RECTYPEs 2 und 4, Langform)	59
Anhang 2: Datenbankschema (Alle RECTYPEs, Kurzform)	73
Anhang 3: SIR/FORMS - Schema	95
Anhang 4: Beispiele für typische RETRIEVALs mit Ausgabetafeln	107
Anhang 5: Anmerkungen zu den einzelnen Ländern	117
Anhang 6: Übersicht über den Stand der Datensammlung	127

1. AUFGABENSTELLUNG UND ZIEL DER ARBEIT

In früheren Jahren, in der Zeit des steilen Anstiegs der Motorisierung, stand die Entwicklung der nationalen Unfallzahlen und des nationalen Verkehrssystems im Vordergrund des Interesses; dies lag nicht nur am Mangel an vergleichbaren Daten. Nachdem in den siebziger Jahren Verbesserungen bei der nationalen Unfallbilanz erreicht und auch aus dem Ausland Erfolge bekannt wurden, verstärkte sich der Wunsch nach internationalen Vergleichen.

Internationale Zusammenstellungen von statistischen Daten werden - soweit es Unfalldaten und andere im Zusammenhang mit Unfällen interessierende Bezugsgrößen betrifft - von verschiedenen internationalen Organisationen veröffentlicht: Hier sind insbesondere die UN, die Konferenz der europäischen Verkehrsminister CEMT, das Statistische Amt der EG und die International Road Federation IRF zu nennen (siehe Literaturverzeichnis).

Mit zunehmender Nachfrage nach tiefergehenden Vergleichen zeigte sich jedoch, daß die dort veröffentlichten Zahlen für Zwecke der Unfallforschung und die verkehrspolitischen Informationsbedürfnisse des Bundesministeriums für Verkehr nicht ausreichen. Dies liegt an deren Aktualität (vielfach sind die Daten bei Erscheinen schon 2 Jahre alt), der Länge der verfügbaren Zeitreihen, der Detailliertheit, der Vergleichbarkeit und z.T. an Widersprüchen, die nicht ohne weiteres geklärt werden können.

In Absprache mit dem Bundesministerium für Verkehr (Ref. StV10) wurde daher von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) der im folgenden beschriebene Aufbau einer Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten begonnen. Dabei waren zunächst nach Festlegung des Datenrahmens und der einzubeziehenden Länder (vgl. Abschnitt 3) die bereits vorhandenen nationalen und internationalen statistischen Veröffentlichungen auszuwerten; auch bei der Verwendung schon veröffentlichter Zahlen ist es von Vorteil, wenn diese bereits DV-gerecht vorgehalten sind. Zur Klärung von Widersprüchen und um Daten früher zu erhalten, war es dann erforderlich, Kontakte zu den zuständigen ausländischen Stellen zu nutzen bzw. zu suchen. Es bestätigte sich, daß wichtige Verkehrsstatistiken in den meisten Ländern außerhalb der statistischen Zentralämter erstellt und fortgeschrieben werden.

Bereits während des Aufbaus der Datenbank konnten die verfügbaren Informationen vielfach genutzt werden. Dabei waren einerseits zahlreiche Anfragen aus dem verkehrspolitischen Raum, aber auch Anfragen von Verbänden und Unternehmen zu beantworten. Andererseits bestätigte sich auch der Bedarf an umfassenden und interpretierenden Darstellungen. So wurde ein Vergleich der Straßenverkehrssicherheit zwischen Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Japan (Brühning, Praxenthaler, Zimmermann; 1983) fortgeführt, ein Vergleich zur Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen erstellt und fortgeschrieben (Brühning; 1985) und anlässlich des Jahres der Verkehrssicherheit der Bericht "Verkehrssicherheit international" (Brühning, Heinrich, Klöckner, Zimmermann; 1985) erarbeitet.

Der vorliegende Bericht dient der Dokumentation der Datenbank und ihrer Nutzungsmöglichkeiten; zugleich wird der Datenrahmen beschrieben. Hinsichtlich des Datenbestandes kann - von der Natur der Sache her - nur ein Zwischenstand angegeben werden, da die Datenbank laufend aktualisiert werden muß. Unbefriedigend, aber nicht änderbar ist, daß viele Länder nicht alle vorgesehenen Datenfelder füllen konnten bzw. können. Jedoch sind auch hier die Bemühungen noch nicht abgeschlossen.

Da die Daten laufend fortgeschrieben und noch fehlende Werte, soweit möglich, ergänzt werden sollen, sich gelegentlich auch ganze Zeitreihen "rückwärts" ändern, wäre es - auch von den erforderlichen rd. 180 Druckseiten her - unzweckmäßig gewesen, den kompletten Datenbankbestand in diesem Bericht zu dokumentieren. Dagegen wird ein vergleichsweise knapper Überblick vermittelt, zu welchen Daten ein Eintrag in der Datenbank vorliegt (siehe Anhang 6). Die Datenbank soll nach dem Erreichen eines hinreichenden Ausbaustandes allen Nutzern des Rechenzentrums BMV/BAST offen stehen.

Besonderer Dank gilt den zahlreichen ausländischen Fachleuten in Verwaltungs- und Forschungseinrichtungen, ohne deren bereitwillige Unterstützung diese Datensammlung nicht hätte entstehen können. Zum Teil wurden von diesen sogar erhebliche Anstrengungen unternommen, um erfragte Zahlen eigens für diese Datenbank verfügbar zu machen.

2. METHODISCHE FRAGEN, DATENBESCHAFFUNG

2.1 HINWEISE ZUM PROBLEM DER VERGLEICHBARKEIT

"Stellt man sich die Aufgabe, die Sicherheit des Straßenverkehrs verschiedener Länder zu vergleichen, so wird rasch deutlich, daß eigentlich das System Straßenverkehr in seinen nationalen Strukturen und Eigenschaften im einzelnen abgebildet und das Unfallgeschehen zu zahlreichen Einflußgrößen in Beziehung gesetzt werden müßte. Bereits ein Minimalkatalog umfaßt etwa folgendes: Verkehrsteilnehmer, Verkehrswege, Fahrzeuge, Verkehrsablauf, Art der Verkehrsteilnahme, Siedlungsstruktur, Topographie, Klima. Schon am Beispiel der Verkehrswege werden Probleme des Vergleiches erkennbar. Die Angabe der Länge des Straßennetzes sagt wenig aus, denn Straßen differieren nach Fahrbahnbreite, nach Deckenart und -zustand, nach 'Verkehrsqualität' und daraus resultierend wiederum in ihrem Sicherheitsgrad. Unterteilt man nach Straßenklassen, so stößt man sogleich auf Unterschiede in den Definitionen der einzelnen Länder; kaum anders ist es bei weiteren Merkmalen wie der Kategorisierung der Fahrzeugbestände, die vor allem - so insbesondere in Japan - wesentliche Unterschiede bei der Zuordnung der sogenannten leichten Kraftfahrzeuge, der Krafträder und der 'sonstigen Fahrzeuge' aufweist. Ähnliches gilt für die Art der Verkehrsbeteiligung, der Zuordnung von Unfallzahlen zu verschiedenen Altersgruppen, der Abgrenzung nach der Schwere der Verletzungen bzw. des Eintritts des Unfalltodes u.a.m. Weiter ist der statistische Vergleich durch die unterschiedliche Art der Erhebungsverfahren erschwert; schon die den Zahlenwerken entsprechenden Grundgesamtheiten sind nicht immer eindeutig durch die tabellenbegleitenden Texte definiert. Schließlich ist die Qualität der Erhebungsinstrumente unterschiedlich; dies trifft in besonderem Maße für die Schätzung der Fahrleistungen zu.

Diese Hinweise sollen genügen, um die Gefahr statistischer Verzerrungen und Fehlschlüsse zu verdeutlichen. Dennoch ist es, wie bisherige Arbeiten zeigen, sinnvoll und zielführend, mit Hilfe geeigneter Kenngrößen und Risikomaße aufzudecken, wo gravierende zahlenmäßige Unterschiede bestehen; dann nämlich ist es auch gerechtfertigt, auf ein unterschiedliches Sicherheitsniveau zu schließen.

Offensichtlich ist, daß die absolute Anzahl der Unfälle, der Personen- und Sachschäden allein nicht für den Vergleich ausreicht. Daher sind die absoluten Zahlen auf sogenannte Exposure-Größen zu beziehen, d.h. auf Größen, die das Ausmaß der Verkehrsbeteiligung bzw. der Unfallexposition beschreiben. Von besonderer Bedeutung für die Beurteilung des Sicherheitsniveaus ist der Bezug auf die Einwohnerzahlen und die Fahrleistungen; demgegenüber wird als weniger bedeutsam der Bezug zur Anzahl der Fahrzeuge angesehen, da diese die Unfallexposition der Verkehrsteilnehmer nicht hinreichend genau kennzeichnet. Mit dem Bezug auf Einwohnerzahlen (u.U. untergliedert nach Altersgruppen) wird das mittlere Risiko der Bevölkerung (z.B. Getötete/100.000 Einwohner) beschrieben. Bei Bezug auf die Fahrleistungen - auf die erheblichen Unsicherheitsbereiche und das Gebot vorsichtiger Interpretation wurde bereits hingewiesen - wird das mit dem Verkehrsgeschehen bzw. der Mobilität im Mittel auftretende Risiko beschrieben (z.B. Getötete/1 Mrd. Fahrzeugkilometer). Diese Größe genießt weithin Vorrang, stellt sie doch am deutlichsten den Bezug zur Gefahrenexposition her. Sie wird allerdings als Maß für den Sicherheitsfortschritt dann problematisch, wenn sie bei stark steigender Motorisierung zwar noch sinkt, die absoluten Unfallzahlen aber steigen. Dies wäre schwerlich noch als echter Fortschritt in der Sicherheit zu werten; es stellte sich dann nicht zuletzt die Frage, ob und bis zu welcher Grenze wachsende Mobilität als Verbesserung der gesellschaftlichen Wohlfahrt zu verstehen ist.

Neben den genannten Risikokenngrößen ermittelt man auch Anteilswerte, z.B. den Anteil der getöteten Pkw-Insassen an der Summe der im Straßenverkehr Getöteten. Dies führt dann zur Beschreibung der Struktur des Unfallgeschehens.

Wenn im folgenden besonders die Zahl der Verkehrstoten herangezogen wird, so geschieht dies nicht nur, weil dem Tod eines Menschen als schwerstmöglicher Unfallfolge besonderes Gewicht zukommt, sondern auch, weil der Tod im Vergleich zur Feststellung einer bestimmten Verletzungsschwere oder Sachschadenshöhe weitgehend frei von Problemen der definitorischen Abgrenzung ist; ferner ist die Dunkelziffer bei Unfällen mit Getöteten als niedrig einzuschätzen."

Nicht in allen betrachteten Ländern gilt der international empfohlene 30-Tage-Zeitraum für die statistische Erfassung von Straßenverkehrstoten. "Die richtige Wahl der Umrechnungswerte ist jedoch schwierig; diese sind infolge unterschiedlicher Überlebensfähigkeit und Unfallmuster insbesondere vom Lebensalter, aber auch von der Art der Verkehrsbeteiligung und der Ortslage des Unfalls abhängig. Es liegt zudem auf der Hand, daß das Rettungswesen einen entsprechenden Einfluß hat. Als noch nicht hinreichend geklärt muß allerdings gelten, ob mit der Verbesserung des Rettungswesens und den Fortschritten der Intensivmedizin der Anteil von Straßenverkehrstoten, die erst nach mehr als 30 Tagen sterben, nicht merklich zugenommen hat."

Wenn in der Datenbank die international gebräuchlichen bzw. von der CEMT genannten Umrechnungsfaktoren herangezogen werden (vgl. Abschnitt 2.3.2), so stellt dies naturgemäß nur eine Näherung dar. (Zitate aus: Brühning, Praxenthaler, Zimmermann; 1983)

2.2 VORGEHENSWEISE UND ABLAUF DER ARBEIT

In die Datenbank wurden Daten aus 14 Ländern einbezogen (vgl. Abschnitt 3.1). Dabei handelt es sich um die meisten unserer Nachbarländer und weitere große europäische Länder; zum außereuropäischen Vergleich wurden zusätzlich die USA und Japan vorgesehen.

Bei der Datensammlung wurde auf das in der BAST verfügbare Zahlenmaterial zurückgegriffen. Das statistische Archiv des Bereichs Unfallforschung der BAST enthält zahlreiche nationale und internationale Veröffentlichungen zum Verkehrs- und Unfallgeschehen in den betreffenden Ländern.

Für jedes Land wurde zunächst ein Tabellenrahmen erstellt, der sämtliche Variablen (s. Abschnitt 3.1) für alle interessierenden Jahre enthält. Diese Arbeitstabelle wurde mit dem vorliegenden Datenmaterial - soweit möglich - gefüllt und ging nach Überprüfung in die Datenbank ein. Danach wurden Anschreiben an die zuständigen Stellen der Länder verschickt, denen Datenbankauszüge beilagen. Zumeist war es erforderlich, einzelne Datengruppen (Bevölkerungsdaten, Unfalldaten, Streckennetzlängen, Fahrleistungen und Fahr-

zeug-Bestandsdaten) bei mehreren Adressaten unterschiedlicher Zuständigkeit zu erfragen. Zusammen mit der Bitte um Überprüfung der bereits eingetragenen Werte und um Auffüllung der Lücken wurden in den Anschreiben Fragen zum Datenmaterial gestellt, die Widersprüche in den vorliegenden Daten oder Probleme der Definition und Abgrenzung der Daten betrafen.

Nach Durchsicht der eintreffenden Antwortschreiben und Übernahme des übersandten Datenmaterials in die Datenbank, ergaben sich regelmäßig erneut Fragen; häufig waren Datenlücken geblieben. Daraufhin waren weitere Schreiben an die verschiedenen Adressaten in den Ländern zu richten. Dieser Vorgang wiederholte sich für die meisten Länder einige Male, bis die Daten widerspruchsfrei vorlagen oder aber definitiv erklärt wurde, die Daten seien nicht verfügbar; bei einigen Ländern ist dieser Arbeitsteil auch noch nicht abgeschlossen.

In einigen Fällen mußten über die Auswertung von Veröffentlichungen hinaus weitere Bemühungen unternommen werden, um an benötigte Daten zu gelangen. So wurde in der BAST eine spezielle Auswertung der Daten der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik der Jahre 1970 - 1984 vorgenommen, um fehlende Getötetenanzahlen für zwei Altersgruppen zu ermitteln. In einem Fall wurden ausländische Magnetbänder mit Unfalldaten früher Jahre in der BAST entschlüsselt und ausgewertet, weil dies im betreffenden Land nicht mehr möglich war.

Der heutige Stand der Datenbank ist in Abschnitt 3 und Anhang 6 dokumentiert.

2.3 SPEZIELLE PROBLEME DER DATENBESCHAFFUNG

2.3.1 SCHWER ZUGÄNLICHE DATEN

Bei der Zusammenstellung der Datensammlung zeigte sich - relativ länderunabhängig - immer wieder, daß bestimmte Werte schwer zu beschaffen sind. Zu diesen zählen insbesondere:

- Fahrzeugfahrleistungen, unterteilt nach Innerorts/Außerorts und nach Art der Verkehrsbeteiligung.
- Die Zahl der Verkehrstoten unbekannter Verkehrsbeteiligung, weil diese häufig mit "Übrigen" zusammengefaßt sind (s.a. Abschnitt 2.3.2).
- Die Zahl der Verkehrstoten in der vorgegebenen Abgrenzung nach Altersgruppen (insbesondere Kinder bis unter 6 Jahre, Senioren ab 60 Jahre).
- Angaben über die Straßennetzlängen; hier im besonderen in der Unterteilung nach Innerorts/Außerorts.
- Die Verkehrsmittelwahl (VMW).

Besonders bei den Fahrzeugfahrleistungen wurde deutlich, daß diese in den Ländern mit unterschiedlichen Methoden und auch mit abweichender Genauigkeit geschätzt werden.

2.3.2 VERGLEICHBARKEIT DER INTERNATIONALEN DATEN

Die Einrichtung der Datenbank und die Auswahl der Variablen erfolgte in Anbetracht der absehbaren Fragestellungen und ging von den in Deutschland üblichen Kategorien aus, welche aber mit den z.B. in der UN-Statistik verwendeten Abgrenzungen verträglich sind. Damit wurden international unübliche Festlegungen weitgehend vermieden. Dennoch ergaben sich (erwartungsgemäß) Probleme hinsichtlich der Einbeziehung ausländischer Daten. Diese Probleme seien anhand einiger Beispiele erläutert:

- Die KFZ-Bestandszahlen werden in die Kategorien GESAMTBESTAND, MOPED UND MOFA, KRAFTRAD UND -ROLLER, PKW UND KOMBI, LKW, BUS und ÜBRIGE KFZ eingeteilt. Diese Aufteilung ist in den meisten Ländern nachvollziehbar. In einigen Ländern jedoch ist diese Klassifizierung nur schwer, manchmal gar nicht durchführbar. In den USA z.B. wird die Zahl der MOPED UND MOFA nicht amtlich erhoben, und die Spezialfahrzeuge, wie Krankenwagen und Feuerwehrfahrzeuge, rechnet man dort nicht, wie international üblich den ÜBRIGEN KFZ, sondern den LKW zu.

In allen Ländern wird die Grenze zwischen MOPED UND MOFA bzw. KRAFTRAD UND -ROLLER bei 50 ccm Hubraum gezogen. In einigen Ländern existieren jedoch Kleinkrafträder, die bei 50 ccm Hubraum keine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit haben; eine zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch ist in allen Ländern zusätzliches Merkmal für MOPED UND MOFA. In der Datenbank sind Klein- bzw. Leichtkrafträder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h einheitlich der Kategorie KRAFTRAD UND -ROLLER zugeschlagen worden.

Bei der Verwendung ausländischen Datenmaterials war somit auf die genaue Definition der einzelnen Kfz-Typen zu achten. Im besonderen galt es - soweit feststellbar - die Vergleichbarkeit der Kfz-Klassen bei den Bestandszahlen und den Unfallzahlen (nach Verkehrsbeteiligung) zu prüfen.

Grundsätzlich besteht bei der Erfassung der Bestandszahlen von Land zu Land ein Unterschied, je nachdem, ob abgemeldete Fahrzeuge mitgezählt wurden oder nicht. Im Regelfall verfügen die Länder nicht über Angaben zu beiden Größen.

- Die **Fahrzeugfahrleistungen** wurden bereits oben als besonders schwer zugängliche Daten bezeichnet. Die Problematik bei der Beschaffung dieser Daten ist bei den Ländern unterschiedlich. Für Italien z.B. liegen, ausgenommen die Autobahnen, nur Zahlen über die Fahrleistungen der inländischen Kraftfahrzeuge vor. Diese Zahlen sind jedoch, da Italien als ausgesprochenes Reiseland anzusehen ist, sicherlich nicht identisch mit der Gesamtheit der in Italien erbrachten Fahrleistung.

In Frankreich wurde für die Jahre ab 1980 eine Neuschätzung der Jahresfahrleistungen vorgenommen, deren Werte deutlich über dem Niveau der zuvor für die Jahre bis 1980 angegebenen Jahresfahrleistung liegen. Beim Aufbau der Datenbank wurden die früher angegebenen Zeitreihenwerte der Jahre bis 1980 den neugeschätzten Daten ab 1980 angepaßt. Gleiches gilt für die Jahre 1980 bis 1985.

Diese Beispiele sollen verdeutlichen, daß zahlreiche Sonderprobleme bei den Ländern vorlagen. Dabei gilt als grundlegende Einschränkung für die Vergleichbarkeit, daß die Fahrleistungsschätzungen der Länder generell auf unterschiedlichen Methoden beruhen.

- Für die Erfassung von **Straßenverkehrstoten** gilt bzw. galt bei den in die Datenbank einbezogenen Ländern der international empfohlene 30-Tage-Zeitraum nicht in Italien (7 Tage), Frankreich (1965: 3 Tage; ab 1970: 6 Tage), Spanien (24 Stunden), DDR (bis 1977: 3 Tage), Österreich (ab 1970: 3 Tage), der Schweiz (keine zeitliche Begrenzung) und Japan (Polizeistatistik: 24 Stunden; Ministry of Health and Welfare: keine zeitliche Begrenzung). Zur Verbesserung der Vergleichbarkeit müssen daher die Zahlen dieser Länder um einen Zuschlag für die bis zum 30. Tag gestorbenen Unfallopfer erhöht bzw. bei der Schweiz und Japan muß eine Reduzierung vorgenommen werden.

Zur Erleichterung der Auswertung ist in der Datenbank der Teil RECTYPE 2 (s. Abschnitt 4.1) eingerichtet worden, in dem alle Verkehrstotenzahlen auf den 30-Tage-Zeitraum umgerechnet sind. Dabei wurden die Zahlen der Schweiz und Japans mit dem Faktor 0,97 multipliziert, ansonsten gelten die von der CEMT genannten Umrechnungsfaktoren (24 Stunden: 1,30; 3 Tage: 1,15 (Österreich ab 1983: 1,12); 6 Tage: 1,09; 7 Tage: 1,08).

- Die **Verkehrsmittelwahl VMW** (auch Modal Split), die den Anteil der Verkehrsmittelarten an der gesamten Personenverkehrsleistung eines Landes beschreibt, wurde bereits als schwer zugänglich bezeichnet. Selbst wenn Werte vorliegen, sind diese unterschiedlich brauchbar: So kann die Personenverkehrsleistung der Eisenbahn von den meist staatlichen Einheitsgesellschaften

recht genau beziffert werden. Im Vergleich hierzu ergaben sich beim Flugverkehr erhebliche Probleme bezüglich der Einbeziehung des grenzüberschreitenden und Transitverkehrs. Oft wird nur die Personenverkehrsleistung auf Inlandsflügen, z.B. in den Niederlanden nur von einer bestimmten Gesellschaft, erhoben. Während ein Vergleich der VMW bei den Landverkehrsmitteln (PKW, Öffentlicher Nahverkehr, Eisenbahn) zu brauchbaren Resultaten führen dürfte, sind die Werte zum Flugverkehr daher für internationale Vergleiche kaum verwendbar.

- Die Unterteilung nach Innerorts/Außerorts, welche in der Datenbank bei der Fahrleistung, den Unfällen, den Verkehrstoten sowie der Netzlänge verwendet wird, ist in manchen Ländern gänzlich unüblich. Hier wird manchmal nur eine Einteilung der Straßen nach Verwaltungszugehörigkeit vorgenommen. Auch sind die Definitionen bei den Ländern, die hierzu Angaben machten, nicht ganz einheitlich.

So gibt es für Großbritannien in der Statistik keine Kategorie "Innerhalb von Ortschaften", wie es in anderen Ländern üblich ist. Als Innerorts werden sogenannte "Built-up roads" gezählt, die dadurch definiert sind, daß dort eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 Meilen/Stunde oder weniger gilt. Sobald eine Geschwindigkeitsbegrenzung von mehr als 40 Meilen/Stunde gilt, wird von "Non Built-up roads" gesprochen.

In Frankreich werden in manchen Statistiken kleinere Ortschaften (bis etwa 5.000 Einwohner) als "Außerorts" gezählt. Die in der Datenbank verwendeten Statistiken zählen jedoch auch kleinere Ortschaften unter "Innerorts".

- Sofern Stichtage bei der Erfassung von Daten eine Rolle spielen (Bevölkerung, Kfz-Bestand, Straßennetzlängen), wurde generell der 1. Januar des jeweiligen Jahres gewählt. Diese Vereinbarung konnte jedoch nicht für alle Länder und alle Datengruppen eingehalten werden.

- Unstimmigkeiten waren des öfteren festzustellen, wenn mehrere Quellen (internationale und nationale Veröffentlichungen, Antwortschreiben) mit voneinander abweichenden Daten vorlagen. Bei solchen Widersprüchen mußten Anfragen an die betreffenden Stellen der Länder gerichtet werden; dies führte in den meisten Fällen zur Klärung.

Im Anhang 5 erfolgt eine Übersicht zu den jeweils geltenden Stichtagen der Bestands- und Straßenlängendaten. Dort sind ebenfalls - soweit bislang geklärt - definitorische Abgrenzungen bzw. Besonderheiten zu den Daten der einzelnen Länder aufgeführt.

3. INHALT DER DATENBANK

3.1 DATENRAHMEN

In die Datenbank sind Daten aus 14 Ländern einbezogen.¹

Im Hauptteil der Datenbank (RECTYPE 1 BIS 3) sind für jedes Land, nach Jahren (1965, ab 1970 jährlich) aufgeschlüsselt, die folgenden Datengruppen zum Verkehrs- und Unfallgeschehen sowie zu den Einwohner- und Fahrzeugbeständen vorgesehen:

- Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen
- Bestände der einzelnen Kraftfahrzeugklassen
- Fahrleistungen nach Straßennetzbereichen und Fahrzeugklassen
- Anzahl der Unfälle mit Personenschaden nach Straßennetzbereichen
- Anzahl der Verunglückten
- Anzahl der Verkehrstoten nach Fahrzeugklassen, Altersgruppen und Straßennetzbereichen
- Straßenlängen nach Netzbereichen
- Verkehrsmittelwahl nach Transportmitteln
- Fläche des Staatsgebietes
- Risikogrößen (nur in RECTYPE 2): Getötete bzw. Verunglückte bezogen auf Einwohner bzw. Fahrleistung; Unfälle je Einwohner.

Insgesamt sind in RECTYPE 2 126 Variablen vorgesehen, die folgende Kurz- bzw. Langbezeichnungen haben:

BVGES	ANZAHL DER WOHNBEVOELKERUNG/
BV0B5	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 5 JAHRE/
BV6B9	WOHNBEVOELKERUNG 6 - 9 JAHRE/
BV10B14	WOHNBEVOELKERUNG 10 - 14 JAHRE/
BV15B17	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 17 JAHRE/
BV18B20	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 20 JAHRE/
BV21B24	WOHNBEVOELKERUNG 21 - 24 JAHRE/
BV25B34	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 34 JAHRE/
BV35B44	WOHNBEVOELKERUNG 35 - 44 JAHRE/
BV45B54	WOHNBEVOELKERUNG 45 - 54 JAHRE/
BV55B64	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 64 JAHRE/
BV65B69	WOHNBEVOELKERUNG 65 - 69 JAHRE/

¹ Einbezogene Länder: D - Bundesrepublik Deutschland, I - Italien, GB - Großbritannien, F - Frankreich, E - Spanien, DDR - Deutsche Demokratische Republik, NL - Niederlande, B - Belgien, S - Schweden, A - Österreich, CH - Schweiz, DK - Dänemark, USA, J - Japan.

BV70UM	WOHNBEVOELKERUNG 70 JAHRE UND MEHR/
BV0B14	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 14 JAHRE/
BV15B24	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 24 JAHRE/
BV25B64	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 64 JAHRE/
BV65UM	WOHNBEVOELKERUNG 65 JAHRE UND MEHR/
BV18B24	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 24 JAHRE/
BV55B59	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 59 JAHRE/
BV60B64	WOHNBEVOELKERUNG 60 - 64 JAHRE/
BV25B59	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 59 JAHRE/
BV60UM	WOHNBEVOELKERUNG 60 JAHRE UND MEHR/
BGES	GESAMTBESTAND ALLER KRAFTFAHRZEUGE/
BMOPFA	BESTAND AN MOPEDS UND MOFAS/
BKRAD	BESTAND AN KRAFTRAEDERN UND -ROLLERN/
BPKW	BESTAND AN PKW UND KOMBI/
BLKW	BESTAND AN LASTKRAFTWAGEN/
BBUS	BESTAND AN KRAFTOMNIBUSSEN/
BUEBR	BESTAND AN UEBRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN/
FLGES	GESAMTFAHRLEISTUNG ALLER KFZ/
FLINORT	FAHRL. INNERORTS/
FLAUORT	FAHRL. AUSSERORTS/
FLLAND	FAHRL. LANDSTRASSE/
FLAB	FAHRL. AUTOBAHN/
FLMOPFA	FAHRL. MOPED UND MOFA/
FLKRAD	FAHRL. KRAFTRAEDER UND -ROLLER/
FLPKW	FAHRL. PKW UND KOMBI/
FLLKW	FAHRL. LASTKRAFTWAGEN/
FLBUS	FAHRL. KRAFTOMNIBUSSE/
UPSGES	ANZAHL DER UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN/
UPSINORT	UPS INNERORTS/
UPSAUORT	UPS AUSSERORTS/
UPSLAND	UPS LANDSTRASSE/
UPSAB	UPS AUTOBAHN/
UPSBEORT	UPS BEKANNTER ORTSLAGE/
UPSUNORT	UPS UNBEKANNTER ORTSLAGE/
VGES	VERUNGLUECKTE/
GTGES	VERKEHRSTOTE/
GTUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GTRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GTMOPFA	GETOETETE BENUTZER VON MOPED UND MOFA/
GTRAD	GET. BENUTZER VON KRAFTRAD UND -ROLLER/
GTPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GTUEBR	GET. UEBRIGER VERKEHRSBET., OHNE UNBEK./
GTBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GTUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GT0B5	VERKEHRSTOTE 0 - 5 JAHRE/
GT6B9	VERKEHRSTOTE 6 - 9 JAHRE/
GT10B14	VERKEHRSTOTE 10 - 14 JAHRE/
GT15B17	VERKEHRSTOTE 15 - 17 JAHRE/
GT18B20	VERKEHRSTOTE 18 - 20 JAHRE/
GT21B24	VERKEHRSTOTE 21 - 24 JAHRE/
GT25B34	VERKEHRSTOTE 25 - 34 JAHRE/
GT35B44	VERKEHRSTOTE 35 - 44 JAHRE/
GT45B54	VERKEHRSTOTE 45 - 54 JAHRE/
GT55B64	VERKEHRSTOTE 55 - 64 JAHRE/

GT65UM	VERKEHRSTOTE 65 JAHRE UND MEHR/
GTBEKA	VERKEHRSTOTE BEKANNTEN ALTERS/
GTUNBA	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTEN ALTERS/
GT0B14	VERKEHRSTOTE 0 - 14 JAHRE/
GT15B24	VERKEHRSTOTE 15 - 24 JAHRE/
GT25B64	VERKEHRSTOTE 25 - 64 JAHRE/
GT18B24	VERKEHRSTOTE 18 - 24 JAHRE/
GT55B59	VERKEHRSTOTE 55 - 59 JAHRE/
GT60B64	VERKEHRSTOTE 60 - 64 JAHRE/
GT25B59	VERKEHRSTOTE 25 - 59 JAHRE/
GT60UM	VERKEHRSTOTE 60 JAHRE UND MEHR/
GTINORT	VERKEHRSTOTE INNERORTS/
GTAUORT	VERKEHRSTOTE AUSSERORTS/
GTLAND	VERKEHRSTOTE LANDSTRASSE/
GTAB	VERKEHRSTOTE AUTOBAHN/
GTBEKORT	VERKEHRSTOTE BEKANNTER ORTSLAGE/
GTUNBORT	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTER ORTSLAGE/
LGES	GESAMTE STRASSENNETZLAENGE/
LINORT	NETZLAENGE INNERORTS/
LAUORT	NETZLAENGE AUSSERORTS/
LLAND	NETZLAENGE LANDSTRASSE/
LAB	NETZLAENGE AUTOBAHN/
VMWPKW	VMW PKW UND KOMBI/
VMWOENV	VMW OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL/
VMWZUG	VMW EISENBAHN/
VMWFLUG	VMW FLUGZEUG/
FLAECHE	FLAECHE DES STAATSGEBIETES/
GRGES	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM/
GRINORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM INNERORTS/
GRAUORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUSSERORTS/
GRLAND	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM LANDSTRASSE/
GRAB	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUTOBAHN/
URGES	UPS PRO 1 MIO. FZKM/
URINORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM INNERORTS/
URAUORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUSSERORTS/
URLAND	UPS PRO 1 MIO. FZKM LANDSTRASSE/
URAB	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUTOBAHN/
GBGES	GETOETETE PRO 100 000 EINW. GESAMT/
GB0B5	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 5 J.)/
GB6B9	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (6 - 9 J.)/
GB10B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (10 - 14 J.)/
GB15B17	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 17 J.)/
GB18B20	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 20 J.)/
GB21B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (21 - 24 J.)/
GB25B34	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 34 J.)/
GB35B44	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (35 - 44 J.)/
GB45B54	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (45 - 54 J.)/
GB55B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 64 J.)/
GB65UM	GET. PRO 100 000 EINW. (65 J. UND MEHR)/
GB0B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 14 J.)/
GB15B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 24 J.)/
GB25B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 64 J.)/
GB18B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 24 J.)/

GB55B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 59 J.)/
GB60B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (60 - 64 J.)/
GB25B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 59 J.)/
GB60UM	GET. PRO 100 000 EINW. (60 J. UND MEHR)/
UPSBVGES	UPS PRO 100 000 EINWOHNER/
VGFLGES	VERUNGLUECKTE PRO 1 MIO. FZKM/
VGBVGES	VERUNGLUECKTE PRO 100 000 EINWOHNER/

Angaben zu Stichtagen und definitorischen Besonderheiten sind im Anhang 5 aufgeführt.

In einem separaten Teil der Datenbank (RECTYPE 4 bis 6) sind Daten der Länder zur Zahl der Verunglückten, der Getöteten und der Verletzten, gegliedert nach Altersgruppen (10 Klassen) und Verkehrsbeteiligung (9 Klassen; vgl. Abschnitt 4, Bild 2), enthalten. Diese Daten sind der jährlich erscheinenden Veröffentlichung der UN "Statistics of Road Traffic Accidents in Europe" entnommen.

3.2 DERZEITIGER STAND DER DATENSAMMLUNG

Wie in Abschnitt 1 erläutert, wäre es unzweckmäßig, den kompletten Datenbankbestand in diesem Bericht zu dokumentieren. Stattdessen ist in Anhang 6 für jedes Land eine Übersicht über den Stand der Datensammlung gegeben. Dabei sind die Risikogrößen, deren Vorliegen von dem Stand der Sammlung der Grunddaten abhängt, sowie die Daten der RECTYPES 4 bis 6 (vgl. Abschnitt 4.1) nicht berücksichtigt. Ein "XX" in den Tabellen des Anhang 6 bedeutet, daß die betreffende Zahl in der Datenbank vorhanden ist; "-" zeigt an, daß die Zahl noch nicht beschafft werden konnte oder definitiv nicht verfügbar ist.

Wie ein kurzer Blick auf den Anhang 6 zeigt, ist der Grad der Vollständigkeit von Land zu Land durchaus unterschiedlich. Während z.B. die Daten von Großbritannien und der Schweiz weitgehend vollständig vorliegen, ist dieser Stand bei einigen anderen Ländern noch nicht erreicht.

4. FORMALER AUFBAU DER DATENBANK

Es handelt sich um eine SIR-Datenbank mit hierarchischem Aufbau. SIR steht für Scientific Information Retrieval; es soll dem Wissenschaftler die Möglichkeit geben, selbst und ohne vertiefte EDV-Kenntnisse eine Datenbank zu benutzen.

4.1 HIERARCHISCHE STRUKTUR

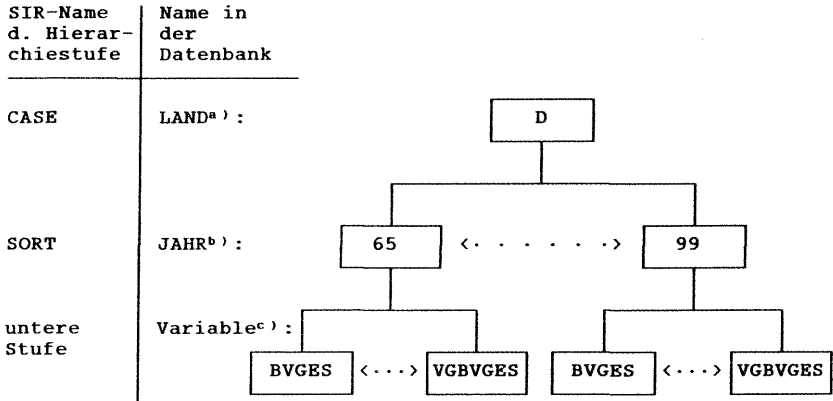
Die Struktur der SIR-Datenbank ist durch das Datenbankschema (siehe Anhang 1) definiert. Des weiteren enthält das Schema Informationen über jede einzelne Variable hinsichtlich ihres Typs (CASE ID, SORT ID oder Variable der unteren Hierarchiestufen, ihres Formates (DATA LIST), ihrer Grenzwerte (VAR RANGES), ihrer fehlenden Werte (MISSING VALUES), ihrer Verschlüsselung (VALUE LABELS) und ihrer Langtexte (VAR LABELS).

Anhand von Bild 1 soll der hierarchische Aufbau verdeutlicht werden.

Die höchste Stufe in der hierarchischen Rangfolge der Variablen ist der CASE, hierauf folgen eine oder mehrere SORT-Variablen. Die unterste Stufe in der Hierarchie bildet die Gesamtheit der übrigen, nicht weiter hierarchisch strukturierten Variablen.

Ein Datensatz, in SIR RECORD genannt, besteht somit in dieser Datenbank-Realisierung aus einem CASE ID (case identifier), einem SORT ID (sort identifier) und der Gesamtheit der Variablen der untersten Hierarchiestufe. Wird eine Variable angesprochen, so erfolgt der Aufruf immer über den CASE ID, den SORT ID und den Variablennamen selbst. Gleichartig strukturierte RECORDS sind in einem RECORD TYPE zusammengefaßt.

BILD 1: STRUKTUR VON RECTYPE 1,2,3 (AM BEISPIEL EINES LANDES)



- a) Z. Zt. beinhaltet die Datenbank Daten zum Unfallgeschehen für 14 Länder (vgl. Fußnote 1 zu Abschnitt 3.1)
- b) Die Datenbank beginnt mit dem Jahr 1965 und wurde zunächst bis zum Jahre 1999 angelegt. (Siehe auch SCHEMA: MAX REC COUNT und VAR RANGES JAHR)
- c) RECTYPE 1 und 3 beinhalten 93, RECTYPE 2 (mit den zusätzlichen Risikogrößen) hat 126 Variablen; jede Variable ist im entsprechenden RECORD SCHEMA mit dazugehörigem Label-Text aufgeführt (unter VAR LABELS).

Innerhalb der vorliegenden Unfalldatenbank sind z.Zt. sechs RECORD TYPES, im folgenden kurz RECTYPE genannt, vorgesehen:

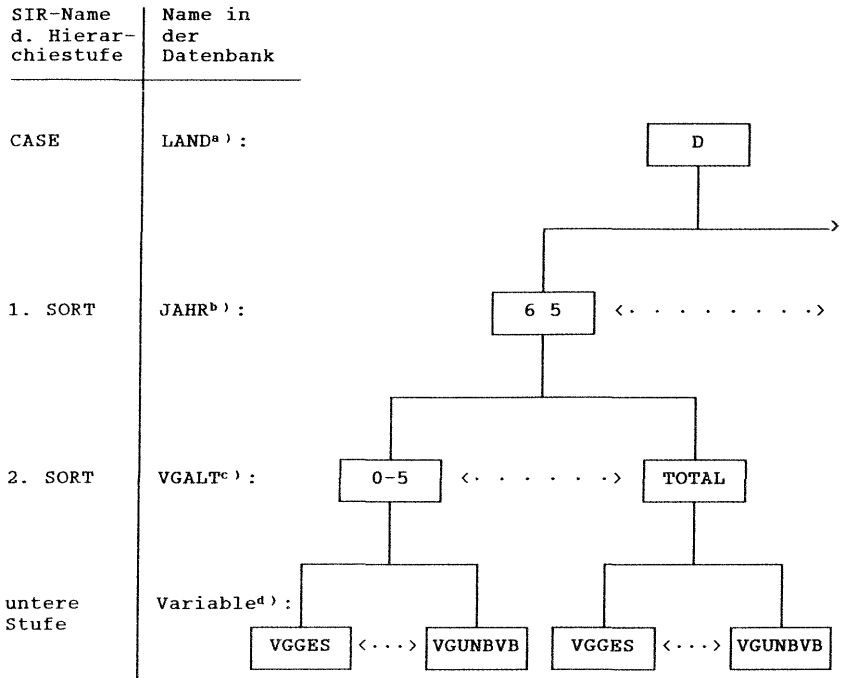
- RECTYPE 1 hat den Namen "ROHDATEN" und beinhaltet Rohdaten über das Unfallgeschehen verschiedener Länder.
- RECTYPE 2 ("KORRDAT") enthält die Daten des RECTYPE 1, wobei die Getötetenanzahlen auf die eines 30-Tage Erfassungszeitraumes umgerechnet sind.¹ Zusätzlich sind hier Daten zu verschiedenen Risikogrößen gespeichert.

¹ Wie in Abschnitt 2.1 und 2.3.2 begründet, wurden die Getötetenanzahlen wie folgt umgerechnet: Italien +8%; Frankreich 1965 +15%, ab 1970 +9%; Spanien +30%; DDR bis 1977 +15%; Österreich 1970...1982 +15%, ab 1983 +12%; Schweiz -3%; Japan -3% (Zahlen des Ministry of Health and Welfare).

- RECTYPE 3 Dieser RECTYPE liefert für jede unter RECTYPE 1 abgespeicherte Zahl die Quelle und trägt demzufolge den Namen "QUELLEN".
- RECTYPE 4 trägt den Namen "VERUNGL" und enthält Zahlen über Verunglückte, gegliedert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung für verschiedene Länder.
- RECTYPE 5 trägt den Namen "GETOET" und enthält Zahlen über Getötete, gegliedert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung für verschiedene Länder.
- RECTYPE 6 trägt den Namen "VERLETZ" und enthält Zahlen über Verletzte, gegliedert nach Altersgruppen und Verkehrsbeteiligung für verschiedene Länder.

Abweichend von der identischen hierarchischen Struktur der RECTYPES 1, 2, 3 besitzen die RECTYPES 4 bis 6 eine zusätzliche Unterteilung (siehe Bild 2). Der Zugriff auf Variablen dieser RECTYPES erfolgt somit über den CASE ID, den 1. SORT ID, den 2. SORT ID und den Variablennamen.

BILD 2: STRUKTUR VON RECTYPES 4,5,6 (AM BEISPIEL EINES LANDES)



^{a)} Z. Zt. beinhaltet die Datenbank Daten zum Unfallgeschehen für 14 Länder (vgl. Fußnote 1 zu Abschnitt 3.1)

^{b)} Die Datenbank beginnt mit dem Jahre 1965 und wurde zunächst bis zum Jahre 1999 angelegt. (Siehe auch SCHEMA: MAX REC COUNT und VAR RANGES JAHR)

^{c)} Die Einteilung der Altersgruppen erfolgte in 10 Klassen (genaue Information s. RECORD SCHEMA 4 bis 6, VALUE LABELS, VGALT in den Anhängen 1 und 2).

^{d)} Jede Variable bezeichnet eine Verkehrsbeteiligungsart. Im Bild sind die Labels für den RECTYPE 4 angegeben. Die entsprechenden Labels des RECTYPES 5 lauten GGES ... GUNBVB, die des RECTYPES 6 lauten VLGES ... VLUNBVB (genaue Information hierzu s. RECORD SCHEMA 4 bis 6, VAR LABELS in den Anhängen 1 und 2).

4.2 KOMMANDOS UND VARIABLENNAMEN IN DER "SCHEMA DEFINITION"

Im folgenden werden kurze Erläuterungen zu den Kommandos in der "Record Schema Definition" gegeben (siehe hierzu Anhang 1 mit der "Schema Definition" der RECTYPES 2 und 4; RECTYPE 1 und 3 entsprechen RECTYPE 2, wobei in ihnen nicht die zusätzlichen Risikogrößen enthalten sind; RECTYPE 5 und 6 entsprechen RECTYPE 4):

DATA LIST Hierin enthalten ist die Information, in welcher Reihenfolge und in welchem Format die Variablen innerhalb eines RECORDs gespeichert sind. So steht z.B. in der Unfalldatenbank, RECTYPE 1, der Wert der Variablen GTFUG (Getötete Fußgänger) als Integervariable in den Spalten 281-285.

VAR RANGES Die Angaben in den VAR RANGES geben Unter- und Obergrenzen für jede aufgeführte Variable an. Fällt bei der Dateneingabe der Wert einer Variablen aus diesem Bereich heraus, so wird dieser Wert abgewiesen. Wird ein unzulässiger Wert im Zuge eines RETRIEVALs erzeugt, so wird der Lauf mit einer Fehlermeldung abgebrochen. Grobe Fehler in der Größenordnung der Daten werden so vermieden.

MISSING VALUES In diesem Abschnitt des RECORD SCHEMAS ist für jede Variable der Wert oder das Zeichen angegeben, der als MISSING erkannt werden soll. Besondere Vorsicht ist bei der Wahl der MISSING VALUES angebracht, da nicht alle SIR-Prozeduren zur späteren Datenauswertung eine nachträgliche Änderung dieser Werte zulassen. Auch kann die falsche Wahl des MISSING VALUES zu Verwechslungen führen; eine nachträgliche Änderung im Schema ist zwar grundsätzlich möglich, bedeutet aber u.U. einen erheblichen Arbeitsaufwand.

Folgendes Negativbeispiel sei berichtet:

Das MISSING VALUE sämtlicher Variablen wurde auf "BLANK" gesetzt; dies erschien zunächst sinnvoll, da es eine bequeme Dateneingabe ermöglichte. Die Anwendung der TABLE-Prozedur führte zu folgendem

Problem: TABLE wurde zum Aufsummieren benutzt (d.h. im Falle der vorliegenden Datenbank zum Zeigen der Variablen = Feldinhalte). Ein "BLANK" wurde als Wert "0" (Null) erkannt und auch so in den Ausgabe-File übernommen. Da nun aber der Wert "0" (Null) auch als tatsächlicher Wert in der Datenbank vorkommt, konnten MISSING-Werte nicht mehr von tatsächlichen unterschieden werden.

**VALUE
LABELS**

Dieses Kommando erlaubt es, für einzelne Werte einer Variablen bestimmte Labels zu vergeben. Diese Labels dürfen eine Maximallänge von 20 Zeichen haben. So hat z.B. die Variable LAND mit dem Wert "7" das Label "NIEDERLANDE" in allen 4 RECTYPES.

VAR LABELS

In den VAR LABELS könnte grundsätzlich für jede Variable (Variablenname hat als Name maximal 8 Zeichen) ein Labeltext beliebiger Länge aufgeführt werden. Bei der Realisierung der Datenbank wurde jedoch die Länge des Textes auf 40 Zeichen beschränkt, da diese "short labels" mühelos in RETRIEVALS oder SPSS FILEs übernommen werden können.

5. HINWEISE FÜR DEN ZUGRIFF AUF DIE DATENBANK

Grundsätzlich kann von jedem dem Rechenzentrum BMV/BAST angeschlossenen Bildschirmterminal auf die Datenbank zugegriffen werden. Erforderlich ist die Zuteilung bzw. Kenntnis eines Paßwortes.

Benutzer der Datenbank sollten mit dem Schreiben von RETRIEVALs im Rahmen von SIR, sowie mit dem Dateibearbeiter EDOR vertraut sein.

Der Zugriff auf die Daten der Datenbank erfolgt mittels eines SIR-RETRIEVALs, das am komfortabelsten mit Hilfe von EDOR geschrieben werden kann. Im Anhang 4 werden drei Beispiele für besonders häufige und typische Anwendungen angegeben.

Für weitergehende Anfragen sind eigens konzipierte RETRIEVALs zu schreiben: Es wird hingewiesen auf das SIR-Manual, Abschnitt 6, Data Retrieval und die Beschreibung der SIR-Prozeduren.

Liegt das gewünschte RETRIEVAL vor, so gliedert sich der weitere Ablauf wie folgt (vgl. auch das Beispiel eines einfachen Dialogs mit SIR/DBMS im Bildschirmauszug 5.1):

Bildschirmauszug 5.1: Beispiel für den Einsatz eines Retrievals

```

(IN) EXEC $DV.SIR.DBMS
(OUT) % P500 PROGRAMM SIRDBMS, VERS. 212 VOM 84-05-10 WURDE GELADEN
(OUT) BS2000 F O R 1 : FORTRAN PROGRAM "SIRDBMS"
(OUT) STARTED ON 86-10-13 AT 15:39:20
(OUT) Enter SIR/DBMS parameters >
(IN) ia,p='invud.',ts=20000
(OUT) *** REMARK *** BEGIN SIR/DBMS 2.1.2 RUN.
(OUT) Welcome to SIR/DBMS Version 2.1.2.
(OUT) Good afternoon.
(OUT) Database name:
(IN) intunf
(OUT) Password:
(IN) *
(OUT) Security:
(IN) *,*
(OUT) SIR/DBMS EDITOR READY >
(IN) read retr.all.d
(OUT) 172 lines read from "RETR.ALL.D"
(IN) run
(OUT) *** REMARK *** START RETRIEVAL TRANSLATION.
(OUT) *** REMARK *** START RETRIEVAL EXECUTION.
(OUT) enter H/C/N/S or (CR):
(OUT) *** REMARK *** RETRIEVAL COMPLETE.
(OUT) *** REMARK *** SIR/DBMS run ended normally.
(OUT) SIR/DBMS EDITOR READY >
(IN) end
(OUT) end SIR/DBMS interactive run.
(OUT) *** REMARK *** END SIR/DBMS RUN: 0
(OUT) *** REMARK *** TOTAL CPU TIME: 00:00:14
(OUT) *** REMARK *** TABLE SPACE USED: 17659
(OUT) *** REMARK *** UNUSED: 2341
(OUT) *** REMARK *** PROGRAM ENDED (0000)
(OUT) /

```

1. Aufruf von SIR/DBMS mit

```
/EXEC $DV.SIR.DBMS
```

Auf die Abfrage der Parameter ist zu antworten

```
IA, P = 'INVUD.', TS = 20000
```

wobei IA das interaktive Arbeiten meint, INVUD das Präfix der Datenbank ist und mit TS = 20000 der vom Betriebssystem zur Verfügung zu stellende Speicherraum (table space) angegeben wird, da der voreingestellte (default-) Wert oft zu niedrig ist. Bei sehr umfangreichen RETRIEVALS kann es notwendig werden, noch höhere Werte zu wählen.

Die weiteren notwendigen Parameter werden im Dialog von SIR/DBMS erfragt

Database name: INTUNF

Password:

Security:

Es wurden verschiedene Sicherheitsstufen definiert. An "normale" Benutzer der Datenbank werden Paßwörter vergeben, die ihnen nur den Zugriff auf die Daten mittels RETRIEVAL gestattet.

Bei falscher Parametereingabe kann man in einen SIR-Modus geraten, der durch ein Sternchen auf dem Bildschirm zu erkennen ist. Er kann mit FINISH verlassen werden.

2. Es meldet sich der SIR-Editor mit dem Bildschirmzeichen ("prompt"):

>

Zunächst muß dann das auf Betriebssystemebene gespeicherte RETRIEVAL in den Arbeitsspeicher von SIR/DBMS eingelesen werden mit

> *READ ldi*

ldi steht für logical dataset identifier. An dieser Stelle ist der Dateiname des RETRIEVALs einzusetzen. Das RETRIEVAL kann dann gestartet werden; sofern im RETRIEVAL vorgehen, können noch aktuelle Parameter übergeben werden.

> *RUN* (Parameterliste)

Nach der Übersetzung des RETRIEVALs meldet sich SIR mit der Abfrage

enter H/C/N/S or (CR):

Damit kann der weitere Ablauf kontrolliert werden. Die einzelnen Befehle haben folgende Bedeutung:

H (für help) hierauf wird ein kurzer Hilfstext ausgegeben, der die Abfrage erklärt.

C (für continue) unterbindet für den Rest des RUNs die Ausgabe von **Meldungen**.

N (für none) unterdrückt jegliche Ausgabe von **Ergebnissen** auf dem Bildschirm, die Aufgabe wird dennoch ausgeführt.

S (für stop) bricht die Ausführung ab.

CR (carriage return,
oder <DUE>)

läßt die Ausführung mit allen Meldungen und Ergebnissen ablaufen.

Ist das RETRIEVAL fehlerfrei gelaufen, kann SIR/DBMS verlassen werden durch

> *END*

3. Mit EDOR kann die Ausgabe des RETRIEVALS weiter für den Druck aufbereitet werden. Da für die Variablen als MISSING VALUE in der Datenbank '-1' gegeben ist, dies aber in einer Tabelle im allgemeinen nicht gewünscht wird, hat sich folgender EDOR-Befehl als nützlich erwiesen:

SF (--, ++), '-1'=' -':TA

Damit wird vom Anfang der Datei bis zum Ende 'frei' gesucht, d.h. ohne Kontrolle am Bildschirm. Dabei wird jede Zeichenkette '-1' in einen einfachen Gedankenstrich geändert; dies erfolgt in allen Sätzen.

Falls das RETRIEVAL noch Fehler enthält, wird die Übersetzung des RETRIEVALS unterbrochen und SIR meldet sich mit entsprechenden Fehleranzeigen. Die Korrektur des RETRIEVALS kann dann entweder in EDOR geschehen oder direkt mit dem SIR/DBMS-Editor. (Man kann das RETRIEVAL auch mittels SIR/DBMS-Editor schreiben, es hat sich jedoch gezeigt, daß EDOR komfortabler ist.)

Zumindest zur Lokalisierung der Fehler ist es nützlich, einige SIR-Editor-Befehle zu kennen:

Auflisten des Inhalts des Arbeitsspeichers (d.h. des gespeicherten RETRIEVALs) mit:

L			(es wird alles aufgelistet)
L	Zeilennummer		(es wird diese Zeile gelistet)
L	Zeilennummer	L	(es wird ab dieser Zeile bis zum Ende gelistet)
L	Anfangszeile	End- zeile	(es wird ein Bereich gelistet)

Zeilen werden hinzugefügt oder verändert, indem die Zeilennummer und der gewünschte Text eingegeben werden:

Zeilennummer Text

Zeilen werden gelöscht mit:

DEL Zeilennummer

Weitere Informationen sind in Kapitel 10 des SIR-Manuals aufgeführt.

6. HINWEIS FÜR DIE WEITERFÖHRUNG UND PFLEGE DER DATENBANK

Die Ausführungen des Abschnitts 6 sind für die Arbeit bei der Pflege und Fortschreibung der Datenbank bestimmt.

6.1 EINRICHTUNG DER DATENBANK

Ausgehend von der in Abschnitt 4 dargestellten hierarchischen Struktur der Datenbank wurde das Datenbankschema unter Berücksichtigung der voraussichtlich benötigten RETRIEVALS erstellt.

Die Darstellung des Datenbankschemas kann in ausführlicher Form (s. Anhang 1, am Beispiel der RECTYPES 2 und 4) oder in verkürzter Form (s. Anhang 2, für alle 6 RECTYPES) erfolgen. Aus Gründen der Arbeitersparnis wurde für den Datenbankaufbau die verkürzte Form (Anhang 2) benutzt.

Zu einzelnen Abschnitten des Anhangs 2 folgende Bemerkungen:

N OF CASES 20

Die Datenbank wurde für maximal 20 CASES, d.h. Länder, ausgelegt (Stand z.Zt.: 14).

MAX INPUT COLS 1880

Die maximale Rekordlänge beträgt 1880

(Zur Erinnerung: Ein RECORD besteht aus values der SORT IDS, dem CASE ID value und den verschiedenen Werten der Variablen (data items), in dieser Reihenfolge hintereinander weggeschrieben) (vgl. Abschnitt 4.1).

RECTYPE COLS 1878

Die RECTYPE NUMBER beginnt in der Spalte 1878 der Datenbank.

MAX REC TYPES 10

Es können bis zu 10 verschiedene RECTYPES in der Datenbank eingerichtet werden (z.Zt. existieren 6).

CASE ID LAND

Variablenname der ersten (höchsten) Hierarchiestufe (vgl. Abschnitt 4).

RECORD SCHEMA 1, ROHDATEN

Hiermit wird jedem Recordtyp eine Nummer und ein Name zugewiesen (vgl. Abschnitt 4).

DOCUMENT

Hierunter kann zusätzliche Information zur Datenbank abgelegt werden, auf die SIR jedoch nicht zugreift (z.B. Kommentare zum Inhalt eines RECTYPES).

SEQUENCE CHECK OFF

Durch diese Anweisung wird vereinbart, daß keine RECTYPES auftreten, deren Recordlänge über mehrere Zeilen reicht.

MAX REC COUNT 35

Gibt die höchste zulässige Anzahl von RECORDs eines RECTYPES an, die je CASE eingegeben werden können. (Also maximal 35 (Jahre) von 1965 bis 1999).

SORT IDS JAHR

Variablenname der zweiten und ggfs. weiterer Hierarchiestufen (vgl. Abschnitt 4).

VARIABLE LIST und INPUT FORMAT

Die Kombination dieser beiden Kommandos erlaubt eine komfortable Eingabe der Variablennamen und ihres Formates; eine genaue Angabe der Spaltenposition ist hierbei nicht notwendig.

VAR LABELS**VALUE LABELS**

Diese Kommandos sind in Abschnitt

MISSING VALUES

4.2 erläutert.

VAR RANGES**END SCHEMA und FINISH**

Beenden als letzte Kommandos das Datenbankschema.

Zum Einlesen des zuvor aufgebauten Datenbankschemas wird SIR/DBMS (SIR - Data Base Management System) am Bildschirm aufgerufen (beschrieben wird an dieser Stelle der interaktive Modus; ausführlicher wird darauf in Abschnitt 5 'Hinweis für den Zugriff auf die Datenbank' eingegangen).

Mit dem Befehl READ ldi wird das Datenbankschema in den Arbeitsspeicher geladen. Mit RUN wird das Schema in SIR/DBMS gespeichert.

Beim erstmaligen Aufruf von SIR/DBMS kreiert SIR vier RANDOM FILES (SIR1 bis SIR4):

SIR1 (RANDOM CODEBOOK FILE) enthält Angaben über die Struktur der CASES und RECORDS und eine Beschreibung sämtlicher Variablen. Hierbei wird auf das gespeicherte Datenbankschema zurückgegriffen. Sofern dort bestimmte Angaben fehlen, die wahlweise gemacht werden können, setzt SIR sogen. "default"-Werte fest.

SIR2 (RANDOM DETAIL FILE) beinhaltet Informationen der Datenbank, wie sie z.B. unter DOCUMENT, VAR LABELS und VALUE LABELS gemacht werden.

SIR3 (RANDOM DATA FILE) enthält die Datensätze (vgl. Abschnitt 4.2, DATA LIST).

SIR4 (RANDOM PROCEDURE FILE) speichert vom Benutzer geschriebene Texte, wie z.B. RETRIEVALs. Diese Texte können mit dem SIR-Interactive Editor bearbeitet und in SIR4 gespeichert werden.

Mit diesen vier RANDOM FILES ist die Datenbank bei gegebenem Datenbankschema formal eingerichtet, enthält jedoch keine Datensätze (SIR3) und auch der PROCEDURE FILE (SIR4) ist noch leer.

6.2 SIR/FORMS - EINLESEN VON DATENSÄTZEN

6.2.1 WRITE SCHEMA FORMS

SIR/FORMS ist interaktiv und bildschirmorientiert.

Mittels des WRITE SCHEMA FORMS-Kommandos in DBMS kreiert SIR einen Bildschirmsatz, der die Dateneingabe erlaubt. Der Ablauf ist wie folgt:

In SIR/DBMS gebe man das Kommando:

WRITE SCHEMA FORMS /FILENAME = ldi,

wobei ldi einen logical dataset identifier, also einen Dateinamen bedeutet, unter dem das SIR/FORMS SCHEMA abgelegt wird. In dieses SCHEMA (siehe Anhang 3) muß nun (bei Version 2.1) noch mittels Dateibearbeiter die Zeile "*prefix*" eingefügt werden.

Um die Datenbank gegen unberechtigten Zugriff zu sichern, werden sogen. '*users groups*' gebildet; die Benutzungsrechte dieser Gruppen können durch bestimmte Kommandos (*activities*) nach Bedarf eingeschränkt werden.

Des weiteren gibt es noch eine Vielzahl von Möglichkeiten, das von SIR/DBMS kreierte SIR/FORMS SCHEMA den eigenen Bedürfnissen anzupassen, so z.B. zusätzliche HELP- oder ERROR-Texte einzufügen, Gruppen von Variablen zu bilden oder Variablen vor Zugriff zu schützen. Detaillierte Informationen hierzu sind dem 'SIR/FORMS Screen Designer's Manual' zu entnehmen.

6.2.2 EINGABE VON DATEN

Um Daten am Bildschirm in die Datenbank eingeben zu können, benötigt man zunächst ein SIR/FORMS SCHEMA (s. Abschnitt 6.2.1).

Dieses Schema muß nun übersetzt werden. Die Vorgehensweise ist wie folgt (siehe hierzu auch den Bildschirmauszug 6.1):

Bildschirmauszug 6.1

```

(IN) EXEC $DV.SIR.FORMS 1)
(OUT) % P500 PROGRAMM SIRFRMS,VERS. 212 VOM 85-11-21 WURDE GELADEN
(OUT) BS2000 F O R 1 : FORTRAN PROGRAM "SIRFRMS"
(OUT) STARTED ON 86-10-13 AT 15:51:38
(OUT) Enter SIR/FORMS parameters >
(IN) compile=invud.forms/form=invud.f/ts=40000 2)

(OUT) SIR/FORMS Version 2.1.2.
(OUT) Forms Compiler.

(OUT) Terminal type:
(IN) S9750 3)
(OUT) Database INTUNF password:
(IN) *
(OUT) database INTUNF read security:
(IN) * 4)
(OUT) Database INTUNF write security:
(IN) * 4)
(OUT) Group name:
(IN) * 5)
(OUT) Group password:
(IN) * 5)

```

1) Aufruf

2) Übersetzen des Schemas (Hierbei wird der Inhalt der Datei "INVUD.FORMS" übersetzt und in die Datei "INVUD.F" geschrieben. INVUD.FORMS wurde mit dem Kommando WRITE SCHEMA FORMS in DBMS vorher erzeugt und, wie in 6.2.1 beschrieben, bearbeitet. Da der voreingestellte (default-) table space nicht für die Größe der Datenbank ausreicht, muß an dieser Stelle der erweiterte table space angegeben werden; dies erreicht man durch den Zusatz "/TS = 40 000".)

3) Angabe des Terminaltyps

4) Angabe der read- und write-security (Paßwörter)

5) Angabe der usergroup und des usergroup-Paßwortes

Nach Aufruf von SIR/FORMS werden die Funktionstasten 4 - 20 mit Operator-Kommandos belegt (siehe Tafel 6.1). Die Gesamtheit der Operator-Kommandos sind im SIR/FORMS Screen Designer's Manual, Anhang C aufgeführt.

Tafel 6.1: Belegung der Funktionstasten durch SIR/FORMS

4 # WRITE	5 @ MARK RECORD	6 . STOP
7 = MOVE TO COMMAND:	8 ? CUSTOM HELP	9 ! SCHEMA HELP
10 (FIRST RECORD	11 ^ TOP FIELD	12) LAST RECORD
13 A PREVIOUS RECORD	14 * RESTART	15 O NEXT RECORD
16 < PREV. SCREEN OR PAGE	17 / FIRST OF NEXT GROUP	18 > NEXT SCREEN OR PAGE
19 (CR)	20 O PREVIOUS FIELD	P

Von den in Tafel 6.1 aufgeführten Kommandos werden bei der Arbeit insbesondere benötigt:

WRITE	schreibt den gezeigten RECORD in die Datenbank.
STOP	läßt am Bildschirm einen "stop screen" erscheinen, d.h. den ersten screen nach dem Einstieg in SIR/FORMS (vgl. Bildschirmauszug 6.2). Wird "STOP" nochmals im stop-screen gegeben, führt das zum Ausstieg aus SIR/FORMS.
MOVE TO COMMAND	bewegt den cursor in die Command-Zeile am unteren Rand des screens (vgl. Bildschirmauszug 6.4).
CUSTOM HELP	zeigt für das betreffende field die HELP-Informationen, die vorliegen. Spezielle HELP-Texte können im SIR/FORMS-Schema angegeben werden.
SCHEMA HELP	zeigt die HELP-Informationen, die aus der Schemadefinition vorliegen (Variablenname, Langtext, INPUT FORMAT, VALUE LABEL, VARRANGES, MISSING VALUE).
FIRST RECORD	zeigt den ersten RECORD des entsprechenden RECTYPES.
TOP FIELD	bewegt den cursor zum ersten field einer page.
LAST RECORD	zeigt den letzten RECORD des entsprechenden RECTYPES.
PREVIOUS RECORD	zeigt den vorhergehenden RECORD des entsprechenden RECTYPES.
RESTART	zeigt einen leeren screen des entsprechenden RECTYPES.
NEXT RECORD	zeigt den nächsten RECORD des entsprechenden RECTYPES.
PREVIOUS SCREEN OR PAGE	'blättert' eine page eines screens zurück.
FIRST OF NEXT GROUP	bewegt den cursor auf das erste field in der nächsten group.
NEXT SCREEN OR PAGE	'blättert' eine page eines screens vor.
(CR)	setzt den cursor um ein field vor.
PREVIOUS FIELD	setzt den cursor um ein field zurück.

Nach dem Einstieg in SIR/FORMS (siehe Bildschirmauszug 6.1) erscheint Bildschirmauszug 6.2. Der Cursor steht dort auf dem Fragezeichen in der ersten Zeile.

Bildschirmauszug 6.2

CIR ?

ROHDATEN ?

KORRDAT ?

QUELLEN ?

VERUNGL ?

COMMAND:

MODE: F-R/W

SCREEN: MAINMENU

CIR/Rec: MENUE

STATUS:

Will man nun z.B. im RECTYPE 1 (ROHDATEN) Daten eingeben, bewegt man den Cursor mit (CR) oder Funktionstaste 19 auf das Fragezeichen in der Zeile 'ROHDATEN' und blättert eine Seite weiter (Funktionstaste 18). Dann erscheint am Bildschirm die erste Seite eines 'screens'. (Mit screen wird in SIR/FORMS diejenige Menge von Bildschirmen bezeichnet, die zu einem vollständigen RECORD gehört.) (Im hier behandelten Falle sind dies sieben Bildschirme.)

Bildschirmauszug 6.3

```

LAND                ...      key field
JAHR                ...      key field

  prompt area                response area
ANZAHL DER WOHNBEVÖLKERUNG      .....
WOHNBEVÖLKERUNG  0 - 5 JAHRE    .....      data field

WOHNBEVÖLKERUNG  15 - 24 JAHRE .....
COMMAND
MODE: F-R/W          SCREEN: 1/ROHDATEN (1/7)   CIR/Rec:
                                      Init (0)/Init

STATUS:

```

Hierbei kann man schon die Struktur eines RECORDS erkennen: In den ersten beiden Zeilen stehen der CASE (hier: LAND) gefolgt vom SORT (hier: JAHR). Anschließend folgen sämtliche untergeordneten Variablen in ihren short labels, den max. 40 Zeichen umfassenden Labeltexten (siehe auch Abschnitt 4.2, VAR LABELS).

Im SIR/FORMS-Bildschirm werden die Zeilen entsprechend den Vereinbarungen im Datenbank-Schema als 'key field' und als 'data field' bezeichnet. Jedes field besteht aus einer 'prompt area' (Abfragefeld) und einer 'response area' (Antwortfeld). In der prompt area wird die Variable angesprochen (angefragt), deren Wert in der response area eingegeben werden soll. Die Anzahl der Punkte in der response area gibt an, wie viele Zeichen die Eingabe umfassen kann darf.

In der COMMAND-Zeile am unteren Rand des Bildschirms kann der Benutzer Kommandos eingeben; durch Betätigen der Funktionstaste 7 gelangt man in diese Zeile.

Die MODE-Area zeigt an, in welchem Operations-Modus man sich befindet (FIND, READ, SAME, SEARCH oder WRITE) und welche READ/WRITE - Zulassung der Benutzer hat.

In der SCREEN-Area erscheinen die Nummer und der Name des RECTYPES und - falls sinnvoll - die Seitennummer und Anzahl der Seiten eines screens.

Informationen über den CASE und den RECORD werden in der CIR/REC-Area angezeigt.

In der STATUS-Zeile erscheinen Auskünfte über HELP-, ERROR- und informative SIR/FORMS-Meldungen.

Jede Dateneingabe beginnt mit der Initialisierung, d.h. in die response areas der key fields werden Werte eingetragen. (Nach Eingabe eines Wertes in die response area und Drücken der Funktionstaste 19 springt der cursor automatisch an den Anfang der folgenden response area.) Nach der Initialisierung kann in der CIR/REC-Area abgelesen werden, ob es sich um einen neuen CASE bzw. RECORD handelt oder um einen bereits eingelesenen. Zusätzlich zu dieser Information erscheint bei Eingabe eines neuen CASE bzw. RECORDs eine Meldung in der STATUS Zeile.

Durch die Funktionstaste 4 oder das Kommando WRITE (in der COMMAND-Zeile) wird ein neuer RECORD in die Datenbank übernommen. Danach erscheint ein neuer screen am Bildschirm und die Dateneingabe kann fortgesetzt werden.

Eine Korrektur von Daten erfolgt durch einfaches Überschreiben der betroffenen Feldinhalte mit abschließendem WRITE-Kommando.

Der Ausstieg aus SIR/FORMS erfolgt durch Betätigen der Funktionstaste 6.

Beim neuerlichen Aufruf von SIR/FORMS bedarf es keiner erneuten Übersetzung des SIR/FORMS SCHEMAs, sondern es kann auf das bereits compilierte Schema zurückgegriffen werden. Siehe nachfolgenden Bildschirmauszug 6.4

Bildschirmauszug 6.4

```

(IN) EXEC $DV.SIR.FORMS
(OUT) % P500 PROGRAMM SIRFRMS, VERS. 212 VOM 85-11-21 WURDE GELADEN
(OUT) BS2000 F O R I : FORTRAN PROGRAM "SIRFRMS"
(OUT) STARTED ON 86-10-13 AT 16:06:43
(OUT) Enter SIR/FORMS parameters >
(IN) FORM=INVUD.F/TS=40000
(OUT) SIR/FORMS Version 2.1.2.
(OUT) Data Entry System.
(OUT) Terminal type:
(IN) S9750
(OUT) Group name:
(IN) *
(OUT) Group password:
(IN) *

```

Hierbei ist zu beachten, daß der erhöhte table-space erneut in der Parameter-Zeile anzugeben ist.

Besondere Vorsicht ist geboten, wenn man durch frühzeitiges Betätigen einer (DUE)-Taste aus SIR/FORMS heraus auf Betriebssystemebene "fällt". Es ist dann angeraten, mit dem Kommando 'RESUME' (Kurzform: 'R') sofort in SIR/FORMS zurückzugehen, da es sonst zu erheblichen Komplikationen beim Wiedereinstieg kommt. Unter Umständen gehen bis zu dem Zeitpunkt eingelesene Datensätze verloren und der RANDOM FILE SIR 3 wird für die weitere Benutzung gesperrt. Manchmal genügt es dann, die SIR-Utility 'VERIFY FILE' laufen zu lassen. Dazu ruft man SIR/DBMS auf und gibt den Befehl

X, VERIFY FILE

Ein erneuter Versuch, in SIR/FORMS einzusteigen, ist danach möglicherweise erfolgreich. Falls dies nicht funktioniert, bleibt nur noch übrig, eine ältere Version der Datenbank neu zu laden und die zwischenzeitlich vorgenommenen Änderungen zu wiederholen.

6.3 SICHERUNGSKOPIEN

6.3.1 UNLOAD FILE

Da es, wie oben dargestellt durchaus zu einer Sperrung der Datenbank kommen kann (in der Regel durch Bedienungsfehler in SIR/FORMS) ist es dringend ratsam, Sicherungskopien der Datenbank anzulegen.

Am besten erfolgt dies durch die regelmäßige Anwendung der UNLOAD FILE-Utility des SIR/DBMS nach jeder Änderung der Datenbank, und auch nach Eingabe von neuen Daten. Diese Utility legt eine sequentielle Datei an, in der sämtliche Informationen, die die Datenbank ausmachen, vorhanden sind. Auf diese Datei kann zurückgegriffen werden, wenn es nötig wird, die Datenbank neu zu laden.

Bildschirmauszug 6.5: Anlegen einer Sicherungskopie der Datenbank

```
(IN) x, unload file filename=seq.l8.03.86
(OUT) *** REMARK *** BEGIN UNLOAD.
(OUT) *** REMARK *** CODEBOOK UNLOADED.
(OUT) *** REMARK *** DETAIL FILE UNLOADED.
(OUT) *** REMARK *** PROCEDURE FILE UNLOADED.
(OUT)
(OUT) REGULAR UNLOAD STATISTICS
(OUT) -----
(OUT)
(OUT) UNLOAD FILE IS UPDATE LEVEL:          130
(OUT) DATE/TIME OF LAST UPDATE:           03/18/86 09:56:14
(OUT)
(OUT) CASES COPIED:                          14
(OUT) RECORDS COPIED:                        476
(OUT)
(OUT) END OF REPORT
(OUT)
(OUT) *** REMARK *** DATA FILE UNLOADED.
(OUT) *** REMARK *** UNLOAD COMPLETE
(OUT) *** REMARK *** SIR/DBMS run ended normally
```

6.3.2 RELOAD

Das Vorgehen bei einem Neuladen der Datenbank sieht wie folgt aus:

Man löscht die unbrauchbar gewordenen SIR FILES 1-4 (entweder auf Betriebssystemebene oder von SIR/DBMS aus mit: X, PURGE SIR FILE). Dann wird SIR/DBMS neu aufgerufen (siehe Abschnitt 5). Es kommt dann die Meldung, daß das System nicht in der Lage ist, die Datenbank zu öffnen, verbunden mit der Frage

IS THIS DATABASE NEW/OLD/RELOAD:

Man antwortet mit RELOAD und muß dann eine Reihe von Parametern angeben: Obligatorisch ist dabei nur die Angabe des Namens der sequentiellen Datei, auf die zurückgegriffen werden soll; auf die anderen Abfragen kann man ohne weiteres mit CR antworten, es werden default-Werte automatisch zugeordnet. Die vier SIR FILES werden dann von der sequentiellen Datei gelesen und neu eingerichtet. Damit ist die Datenbank wiederhergestellt und zur Benutzung offen (vgl. folgenden Bildschirmauszug 6.6).

Bildschirmauszug 6.6: Vorgehen beim RELOAD

```

(IN) er invud.intunf.
(OUT) % D516 ALLE DATEIEN INVUD.INTUNF. LOESCHEN? ANTWORT (Y=JA; N=NEIN)?
(IN) Y
(OUT) % D800 DATEI INVUD.INTUNF.SIR1 GELOESCHT
(OUT) % D800 DATEI INVUD.INTUNF.SIR2 GELOESCHT
(OUT) % D800 DATEI INVUD.INTUNF.SIR3 GELOESCHT
(OUT) % D800 DATEI INVUD.INTUNF.SIR4 GELOESCHT
(IN) /EXEC $DV.SIR.DBMS
(OUT) % P500 PROGRAMM SIRDBMS, VERS. 212 VOM 84-05-10 WURDE GELADEN
(OUT) BS2000 F O R 1 : FORTRAN PROGRAM "SIRDBMS"
(OUT) STARTED ON 86-10-13 AT 16:15:23
(OUT) Enter SIR/DBMS parameters >
(IN) ia,p='invud.',ts=20000
(OUT) *** REMARK *** BEGIN SIR/DBMS 2.1.2 RUN.
(OUT) Welcome to SIR/DBMS Version 2.1.2.
(OUT) Good afternoon.
(OUT) Database name:
(IN) intunf
(OUT) Password:
(IN) *
(OUT) *** REMARK *** UNABLE TO OPEN FILE SIR1
(OUT) Is this database NEW/OLD/RELOAD:
(IN) reload
(OUT) Security:
(IN) *,*
(OUT) Reload filename:
(IN) seq.13.10.86
(OUT) Update level:
(IN) <CR>
(OUT) File number:
(IN) <CR>
(OUT) Loading factor:
(IN) <CR>
(OUT) N of cases:
(IN) <CR>
(OUT) Recs per case:
(IN) <CR>
(OUT) *** REMARK *** BEGIN RELOAD.
(OUT) *** REMARK *** CODEBOOK RELOADED.
(OUT) *** REMARK *** DETAIL FILE RELOADED.
(OUT) *** REMARK *** PROCEDURE FILE RELOADED.
(OUT) *** REMARK *** DATA FILE RELOADED.
(OUT) *** REMARK *** RELOAD COMPLETE.
(OUT) *** REMARK *** DATABASE IS NOW AT UPDATE LEVEL 295
(OUT) SIR/DBMS EDITOR READY >
(IN) end
(OUT) end SIR/DBMS interactive run.
(OUT) *** REMARK *** END SIR/DBMS RUN: 0
(OUT) *** REMARK *** TOTAL CPU TIME: 00:00:34
(OUT) *** REMARK *** TABLE SPACE USED: 3757
(OUT) *** REMARK *** UNUSED: 16243
(OUT) *** REMARK *** PROGRAM ENDED (DOOO)

```

6.3.3 SIR FILE DUMP

Diese Utility kreiert eine Datei, die sämtliche Daten der angegebenen RECTYPES der Datenbank enthält. Der Aufruf in SIR/DBMS lautet:

X, SIR FILE DUMP FILENAME = ldi/RECTYPES = rectype number

6.4 SCHEMAÄNDERUNGEN

Soll das der Datenbank zugrunde liegende Schema nachträglich geändert werden, so stehen dafür je nach Art und Umfang der gewünschten Veränderung zwei Wege zur Verfügung.

6.4.1 MODIFY SCHEMA

Mit dem MODIFY SCHEMA-Befehl kann man die Teile des Schemas verändern, die nicht die Struktur der Datenbank betreffen. Die Veränderungen werden unmittelbar ausgeführt, da sie keine Umstrukturierung herbeiführen. Die allgemeine Syntax des Befehls lautet:

X, MODIFY SCHEMA rectype number

Danach folgen die zu verändernden oder hinzuzufügenden Definitionsbefehle. Im einzelnen können u.a. spezifiziert werden:

REC SECURITY

DOCUMENT

VAR SECURITY

VAR LABELS

VALUE LABELS

6.4.2 WEITERGEHENDE VERÄNDERUNGEN

Vor weitergehenden Veränderungen sollte auf jeden Fall eine sequentielle Datei als Sicherungskopie durch UNLOAD FILE (vgl. Abschnitt 6.3.1) erstellt werden.

Der Ablauf der Modifikation ist dann wie folgt:

1. Das aktuelle Schema wird in EDOR nach Wunsch verändert.
(Die Kurzform des Schemas, die zur Arbeit an der Datenbank benutzt wird, ist als INVUD.SCHEMA auf BS-Ebene gespeichert. Bei auftretenden Schwierigkeiten kann die Schemaänderung auch am von SIR/DBMS mit
X, WRITE SCHEMA FILENAME = WRITE
produzierten Schema (INVUD.WRITE) vorgenommen werden.)

2. Das veränderte Schema wird in den Arbeitsspeicher von SIR/DBMS eingelesen und mit RUN gestartet.

3. Wenn die Veränderungen die Struktur der Datenbank angreifen, gibt SIR Warnmeldungen und sperrt zugleich die betreffenden RECORDS.

Um die Sperrung aufzuheben, muß eine Restrukturierung der Datenbank vorgenommen werden. Dabei verfährt man wie unter 6.3.1 und 6.3.2 dargelegt. Danach wird zunächst mit der UNLOAD FILE-Utility die Datenbank auf eine sequentielle Datei geschrieben. Im Unterschied zu einem normalen UNLOAD wird dabei nach einer Schemaveränderung die Datenbank restrukturiert. Deshalb ist ein solches UNLOAD auch wesentlich zeitintensiver.

Nachdem die Datenbank restrukturiert und auf der sequentiellen Datei gesichert ist, sind die alten RANDOM FILES vom Bearbeiter zu löschen.

Um die 'neue' Datenbank benutzen zu können, muß dann nach einem SIR/DBMS-Aufruf die Datenbank mit der RELOAD-Option (vgl. Abschnitt 6.3.2) neu geladen werden.

4. Als letztes ist dann das SIR/FORMS SCHEMA der neuen Struktur anzupassen. Dies kann entweder durch einen neuerlichen WRITE SCHEMA FORMS-Befehl geschehen oder durch eigenhändige Änderung des alten SIR/FORMS SCHEMAS. Beim nächstfolgenden SIR/FORMS-Aufruf wird das geänderte Schema neu übersetzt.

Damit ist die Modifikation der Datenbank abgeschlossen. Es ist zu beachten, daß eine solche Änderung Zeit kostet (mit allen notwendigen Tests und Änderungen in den Unterlagen ist ungefähr ein halber Arbeitstag erforderlich) und sich sehr leicht Fehler einschleichen. Man sollte daher sorgfältig prüfen, ob eine Änderung tatsächlich notwendig ist.

7. DOKUMENTATION DER QUELLEN

Dieser Abschnitt ist - ebenso wie Abschnitt 6 - für die Arbeit bei der Pflege und Fortschreibung der Datenbank bestimmt.

7.1 QUELLENDATEI

Wie im Kapitel 2 ausgeführt, stammen die Daten der Datenbank aus vielen verschiedenen Quellen (Veröffentlichungen, Korrespondenz, persönliche Mitteilungen u.ä.). Da es bei der Arbeit mit den Daten zu Widersprüchen im Vergleich zu anderen Quellen kommen kann, ist es sehr wichtig, die Herkunft der Daten detailliert zu dokumentieren. Insbesondere muß es möglich sein, neu eingehende Daten mit den alten abgleichen und bei etwaigen Abweichungen bei der Originalquelle rückfragen zu können.

Die im folgenden beschriebene Quelldatei ist nur für interne Zwecke der pflegenden Stelle zugänglich. Daher ist dieser Teil der Datenbank mit einem eigenen Paßwort gesichert.

Für jede im RECTYPE 1 abgespeicherte Zahl ist im RECTYPE 3 ("Quellen") die jeweilige Quelle angegeben. Da der RECTYPE 3 dieselbe hierarchische Struktur wie der RECTYPE 1 aufweist, erfolgt der Zugriff auf die jeweilige Quellenangabe in gleicher Weise, wie der Zugriff auf die entsprechende Zahl im RECTYPE 1 vor sich gehen würde. Dementsprechend wird jedes Feld des RECTYPES 3 mit CASE-ID, SORT-ID sowie Variablenbezeichnung angesprochen.

Für die im RECTYPE 2 zusätzlich zum RECTYPE 1 enthaltenen Risiko-
größen ist keine Quellenangabe vorgesehen, da diese unmittelbar aus den Rohdaten des RECTYPES 1 berechnet werden.

Für die RECTYPES 4 bis 6 ist als Quelle durchweg die Veröffentlichung der UN "Statistics of Road Traffic Accidents in Europe" benutzt worden, sodaß für diesen Teil der Datenbank keine spezielle Quelldokumentation durchgeführt wurde.

Für die Quellenangabe wurde eine 10-stellige Kurzschreibweise gewählt. Die den Schlüsseln entsprechenden ausführlichen Angaben sind in der Datei INVUD.QUELLEN aufgelistet, dabei ist diese Datei in Korrespondenzen und Veröffentlichungen unterteilt.

Ein Beispiel:

Im RECTYPE 1 ist unter dem CASE ID 3 (für Großbritannien), dem SORT ID 84 (für das Jahr 1984) und unter der Variablenbezeichnung GTOB14 (für Verkehrstote im Alter von 0 bis 14 Jahren) die Zahl 521 gespeichert. Im RECTYPE 3 findet man unter dem CASE ID 3, dem SORT ID 84, der Variablenbezeichnung GTOB14 die Angabe GB-TRANS.4. In der Datei INVUD.QUELLEN findet sich dann unter GB-TRANS.4 die Spezifizierung eines Schreibens vom 4.10.1985.

7.2 EIN- UND AUSGABE VON QUELLENANGABEN

Wie in 6.2.2 erwähnt, belegt das SIR/FORMS-System die Funktionstasten des Keyboards mit bestimmten vorgegebenen Operatorbefehlen. Dabei werden jedoch die Tasten 1-3 freigelassen, stehen also dem Benutzer zur Programmierung frei. Es hat sich als eine wesentliche Arbeitserleichterung erwiesen, wenn die aktuell benötigten Quellenangaben auf diesen Tasten gespeichert werden.

Beim Pflegen der Datenbank steht ein RETRIEVAL zur Verfügung, welches für ein anzugebendes Land eine Berichtstabelle erzeugt, in der für jede Variable und jedes Jahr die entsprechende Quelle ausgedruckt ist. Dieses RETRIEVAL, das die SIR-Prozedur REPORT benutzt, ist als REPORT.QUELLEN abgespeichert. Da die Prozedur REPORT nur kurze Tabellen produziert, muß das RETRIEVAL zehn einzelne Tabellen erzeugen, die mit Hilfe von EDOR zu einer Ausgabedatei zu vereinigen sind. Dazu ist eine EDOR-Befehlsdatei mit Namen REPORT.HELP vorhanden, die dieses Zusammenfassen automatisch ausführt.

LITERATUR

Brühning, E.; Praxenthaler, H.; Zimmermann, G.; 1983:

Straßenverkehrssicherheit - wo steht die Bundesrepublik Deutschland im Vergleich zu Großbritannien, Frankreich, den Niederlanden und Japan?

In: Internationales Verkehrswesen 35 (1983) 2, S. 93-99

Brühning, E.; 1985:

Entwicklung der Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen
- Vergleich einiger Länder mit hohem Motorisierungsgrad

In: Straße und Autobahn (1985), Nr. 1, S. 1-3

Brühning, E.; Heinrich, C.; Klöckner, J.H.; Zimmermann, G.; 1985:

Verkehrssicherheit international

Bundesanstalt für Straßenwesen, 1985
auszugsweise veröffentlicht in: PVT 7 (1986), S. 185-191

Robinson, B. et. al.; 1980:

SIR, scientific information retrieval - user's manual - Version 2.

SIR Inc., Evanston, Illinois, 1980.

Internationale Zusammenstellungen von statistischen Daten werden - soweit es Unfalldaten und andere im Zusammenhang mit Unfällen interessierende Bezugsgrößen betrifft - in Europa insbesondere von den folgenden internationalen Organisationen veröffentlicht:

- UN, Economic Commission for Europe
(Genf)
- CEMT (Konferenz der Europäischen Verkehrsminister)
Vertrieb durch OECD Publications Office, Paris
- EUROSTAT (Statistisches Amt der EG)
Brüssel und Luxemburg
- IRF (International Road Federation)
Genf und Washington

DATENBANK INTERNATIONALER VERKEHRS- UND UNFALLDATEN

Kurzfassung

In den zurückliegenden Jahren verstärkte sich der Wunsch nach internationalen Vergleichen der Verkehrssicherheit. Die von verschiedenen internationalen Organisationen veröffentlichten Daten erwiesen sich für die verkehrspolitischen Informationsbedürfnisse und für die Zwecke der Unfallforschung häufig nicht als ausreichend. Dies liegt einerseits an der mangelnden Detailliertheit, der unzureichenden Aktualität und an auftretenden Widersprüchen. Andererseits fehlen vielfach konsistente Zeitreihen, die bis zum Zeitraum der maximalen Verkehrstotenzahlen der Länder zurückreichen. Schließlich ist es von erheblichem Vorteil, die Daten DV-gestützt fortschreiben und verarbeiten zu können.

In Absprache mit dem Bundesministerium für Verkehr wurde daher in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) eine Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten aufgebaut.

Zunächst wurden alle verfügbaren nationalen und internationalen statistischen Veröffentlichungen ausgewertet. Danach wurde im Schriftwechsel mit den zuständigen Stellen der verschiedenen Länder versucht, die fehlenden Daten zu erhalten und die dabei auftretenden Fragen zu klären. Es bestätigte sich, daß wichtige Verkehrsstatistiken in den meisten Ländern außerhalb der statistischen Zentralämter erstellt und fortgeschrieben wurden. Die Datenbeschaffung gestaltete sich zum Teil sehr schwierig und ist für verschiedene Länder noch nicht abgeschlossen. (Der derzeitige Stand der Datensammlung ist in Anhang 6 dokumentiert.) Zum Teil wurden von den ausländischen Fachkollegen besondere Anstrengungen unternommen, um die Daten eigens für diese Datenbank verfügbar zu machen. Gegenwärtig sind Daten aus 14 Ländern in die Datenbank einbezogen: Bundesrepublik Deutschland, Italien, Großbritannien, Frankreich, Spanien, Deutsche

Demokratische Republik, Niederlande, Belgien, Schweden, Österreich, Schweiz, Dänemark, USA und Japan.

Im Hauptteil der Datenbank sind für jedes Land, nach Jahren (1965; ab 1970 jährlich) aufgeschlüsselt, die folgenden Daten-
gruppen zum Verkehrs- und Unfallgeschehen sowie zu den Einwohner- und Fahrzeugbeständen vorgesehen:

- Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen,
- Bestände der einzelnen Kraftfahrzeugklassen,
- Fahrleistungen nach Straßennetzbereichen und Fahrzeugklassen,
- Anzahl der Unfälle mit Personenschaden nach Straßennetzbereichen,
- Anzahl der Verkehrstoten nach Art der Verkehrsbeteiligung, Altersgruppen und Straßennetzbereichen,
- Straßennetzlängen nach Netzbereichen,
- Verkehrsmittelwahl nach Transportmitteln,
- Fläche des Staatsgebietes,
- Risikogrößen: Getötete bzw. Verunglückte bezogen auf Einwohner bzw. Fahrleistung; Unfälle je Einwohner.

(Die vollständige Merkmalsliste ist in Abschnitt 3.1 aufgeführt.)

Für die Zwecke der Pflege und Fortschreibung der Datenbank ist in einer Quellen-Datenbank zu jeder abgespeicherten Zahl die zugehörige Quelle (Veröffentlichung, Korrespondenz, persönliche Mitteilung u.ä.) verzeichnet.

In einem weiteren Teil der Datenbank sind Länderdaten zur Zahl der Verunglückten, der Getöteten sowie der Verletzten, gegliedert nach Altersgruppen (10 Klassen) und innerhalb einer Altersgruppe weiter unterteilt nach Art der Verkehrsbeteiligung (9 Klassen), enthalten; die Daten wurden der jährlich erscheinenden Veröffentlichung der UN "Statistics of Road Traffic Accidents in Europe" entnommen.

Zum Aufbau der Datenbank wurde das Datenbanksystem SIR mit hierarchischem Aufbau verwendet (vgl. Abschnitt 4). Für die Benutzung der Datenbank sind zumindest Grundkenntnisse der DV er-

forderlich; die Benutzer müssen mit dem Schreiben von RETRIEVALs im Rahmen von SIR sowie mit dem Dateibearbeiter EDOR vertraut sein. Im Abschnitt 5 und in Anhang 4 des Berichtes wird der Datenbankzugriff an Beispielen erläutert.

Nach dem Erreichen eines hinreichenden Ausbauzustandes soll die Datenbank allen Nutzern des Rechenzentrums BMV/BAST offenstehen. Daneben besteht für interne und externe Interessenten die Möglichkeit, Datenwünsche in begrenztem Umfang an die BAST, Bereich "Unfallforschung", zu richten.

Besonderer Dank gilt den zahlreichen ausländischen Fachkollegen in Verwaltungs- und Forschungseinrichtungen, ohne deren bereitwillige Unterstützung diese Datensammlung nicht hätte entstehen können

INTERNATIONAL ROAD TRAFFIC AND ACCIDENT DATABASE

Abstract

In past years there has been an increasing demand for international comparisons of road safety. The data published by various international organizations often proved to be inadequate for the needs of transport policy and for accident research purposes. On the one hand this was due to insufficient details and up-to-dateness of the data and the contradictions raised by them. On the other hand, there were frequently no consistent time series reaching back to the periods when countries had maximum fatality records. It is finally of considerable advantage to be able to update and process these data on a computer-assisted basis.

For these reasons an international road traffic and accident database has been established at the Federal Highway Research Institute (BAST) in agreement with the Federal Ministry of Transport (BMV).

As a first step, all available national and international statistical publications were evaluated. This was followed by contacting the responsible authorities in the various countries in order to obtain the missing data and to settle questions arising in this process. It was found that in most countries important traffic statistics are compiled and updated at institutions other than the central statistical offices. The acquisition of the data turned out to be very difficult at times and has yet to be completed for a number of countries. (The current state of the data collection is documented in Annex 6.) However, in some instances, our correspondence partners abroad took great pains to make the data available especially for inclusion into this database. At present the database contains data from 14 countries: Federal Republic of Germany, Italy, Great Britain, France, Spain, German Democratic Republic, the Netherlands, Belgium, Sweden, Austria, Switzerland, Denmark, U.S.A. and Japan.

The main part of the database comprises the following groups of road traffic and accident data as well as figures on population and vehicle population classified on a yearly basis (1965; 1970 up to the present):

- population figures with a breakdown by age groups
- vehicle population with a breakdown by vehicle types
- mileage classified by network areas and vehicle types
- number of injury accidents classified by road network areas
- fatality figures with a breakdown by types of road usage, age groups and network areas
- network length classified by network areas
- modal split
- area of the state
- risk values: fatalities or accident victims in relation to population or mileage figures; accidents/inhabitants.

(A complete list of available information is given at the end of the abstract.)

For purposes of database maintenance and updating, a source database has been established containing the source for each figure in the database (publication, correspondence, personal information, etc.).

A separate part of the database contains national data on the number of accident victims, casualties and injured persons with a breakdown by age groups (10 groups) and a further breakdown within each age group by types of road usage (9 groups); these data stem from the annual UN publication "Road Traffic Accidents in Europe".

The database has been established using the SIR database system with a hierarchical structure. Some practical examples describing database access are given in Chapter 5 and Annex 4.

As soon as the development of the database has reached an operational state, it will be open to all users of the BMV/BAST Computer Center. Apart from that, other interested parties are

free to address requests for (limited amounts of) data to the Accident Research Department of BAST.

Grateful acknowledgement is made to the large number of staff members of administrative agencies and research organizations outside Germany without whose ready cooperation and kind assistance this collection of data could not have been compiled.

The detailed information comprised in the main part of the database is listed below:

TOTAL HOME POPULATION	KILLED AGED 35 - 44 YEARS
HOME POPULATION AGED 0 - 5 YEARS	KILLED AGED 45 - 54 YEARS
HOME POPULATION AGED 6 - 9 YEARS	KILLED AGED 55 - 64 YEARS
HOME POPULATION AGED 10 - 14 YEARS	KILLED AGED 65 YEARS AND MORE
HOME POPULATION AGED 15 - 17 YEARS	KILLED OF UNKNOWN AGE
HOME POPULATION AGED 18 - 20 YEARS	KILLED AGE: 0 - 14 YEARS
HOME POPULATION AGED 21 - 24 YEARS	KILLED AGED 15 - 24 YEARS
HOME POPULATION AGED 25 - 34 YEARS	KILLED AGED 25 - 64 YEARS
HOME POPULATION AGED 35 - 44 YEARS	KILLED AGED 18 - 24 YEARS
HOME POPULATION AGED 45 - 54 YEARS	KILLED AGED 55 - 59 YEARS
HOME POPULATION AGED 55 - 64 YEARS	KILLED AGED 60 - 64 YEARS
HOME POPULATION AGED 65 - 69 YEARS	KILLED AGED 25 - 59 YEARS
HOME POPULATION AGED 70 YEARS AND MORE	KILLED AGED 60 YEARS AND MORE
HOME POPULATION AGED 0 - 14 YEARS	KILLED INSIDE URBAN AREAS
HOME POPULATION AGED 15 - 24 YEARS	KILLED OUTSIDE URBAN AREAS
HOME POPULATION AGED 25 - 64 YEARS	KILLED ON COUNTRY ROADS
HOME POPULATION AGED 65 YEARS AND MORE	KILLED ON MOTORWAYS
HOME POPULATION AGED 18 - 24 YEARS	KILLED AT KNOWN LOCATION
HOME POPULATION AGED 55 - 59 YEARS	KILLED AT UNKNOWN LOCATION
HOME POPULATION AGED 60 - 64 YEARS	TOTAL NETWORK LENGTH OF ALL PUBLIC ROADS
HOME POPULATION AGED 25 - 59 YEARS	TOTAL NETWORK LENGTH INSIDE URBAN AREAS
HOME POPULATION AGED 60 YEARS AND MORE	TOTAL NETWORK LENGTH OUTSIDE URBAN AREAS
NUMBER OF ALL MOTOR VEHICLES	TOTAL NETW. LENGTH OF ALL COUNTRY ROADS
NUMBER OF MOPEDS AND MOPAS	TOTAL NETWORK LENGTH OF ALL MOTORWAYS
NUMBER OF MOTORCYCLES AND -SCOOTERS	MODAL SPLIT: PASSENGER CARS AND STAT. WAG.
N.O. PASSENGER CARS AND STATION WAGONS	MODAL SPLIT: PUBLIC TRANSPORTATION
NUMBER OF GOODS MOTOR VEHICLES	MODAL SPLIT: RAILWAY
NUMBER OF BUSES	MODAL SPLIT: AIRPLANE
NUMBER OF OTHER MOTOR VEHICLES	AREA OF STATE
TOTAL MILEAGE OF ALL MOTOR VEHICLES	DEATH RATE, TOTAL
MILEAGE INSIDE URBAN AREAS	DEATH RATE, INSIDE URBAN AREAS
MILEAGE OUTSIDE URBAN AREAS	DEATH RATE, OUTSIDE URBAN AREAS
MILEAGE ON COUNTRY ROADS	DEATH RATE, COUNTRY ROADS
MILEAGE ON MOTORWAYS	DEATH RATE, MOTORWAYS
MILEAGE OF ALL MOPEDS AND MOPAS	ACCIDENT RATE, TOTAL
MILEAGE OF ALL MOTORCYCLES AND -SCOOTERS	ACCIDENT RATE, INSIDE URBAN AREAS
MILEAGE OF ALL PASS. CARS AND STAT. WAG.	ACCIDENT RATE, OUTSIDE URBAN AREAS
MILEAGE OF ALL GOODS MOTOR VEHICLES	ACCIDENT RATE, COUNTRY ROADS
MILEAGE OF ALL BUSES	ACCIDENT RATE, MOTORWAYS
INJURY ACCIDENTS - INV. INJURY OR DEATH	KILLED PER 100 000 POPULATION, TOTAL
INJURY ACC. INSIDE URBAN AREAS	KILLED PER 100 000 POP. (0 - 5 Y.)
INJURY ACC. OUTSIDE URBAN AREAS	KILLED PER 100 000 POP. (6 - 9 Y.)
INJURY ACC. ON COUNTRY ROADS	KILLED PER 100 000 POP. (10 - 14 Y.)
INJURY ACC. ON MOTORWAYS	KILLED PER 100 000 POP. (15 - 17 Y.)
INJURY ACC. AT KNOWN LOCATION	KILLED PER 100 000 POP. (18 - 20 Y.)
INJURY ACC. AT UNKNOWN LOCATION	KILLED PER 100 000 POP. (21 - 24 Y.)
KILLED AND INJURED PERSONS	KILLED PER 100 000 POP. (25 - 34 Y.)
TOTAL NUMBER OF KILLED ROAD USERS	KILLED PER 100 000 POP. (35 - 44 Y.)
KILLED PEDESTRIANS	KILLED PER 100 000 POP. (45 - 54 Y.)
KILLED OCCUPANTS OF BICYCLES	KILLED PER 100 000 POP. (55 - 64 Y.)
KILLED OCCUPANTS OF MOPEDS AND MOPAS	KILLED PER 100 000 POP. (65 Y. AND MORE)
KILLED OCC. OF MOTORCYCLES AND -SCOOTERS	KILLED PER 100 000 POP. (0 - 14 Y.)
KILLED OCC. OF PASS. CARS AND STAT. WAG.	KILLED PER 100 000 POP. (15 - 24 Y.)
KILLED OTHER ROAD USERS (EXCL. UNKNOWN)	KILLED PER 100 000 POP. (25 - 64 Y.)
KILLED - KNOWN TRAFFIC PARTICIPATION	KILLED PER 100 000 POP. (18 - 24 Y.)
KILLED - UNKNOWN TRAFFIC PARTICIPATION	KILLED PER 100 000 POP. (55 - 59 Y.)
KILLED AGED 0 - 5 YEARS	KILLED PER 100 000 POP. (60 - 64 Y.)
KILLED AGED 6 - 9 YEARS	KILLED PER 100 000 POP. (25 - 59 Y.)
KILLED AGED 10 - 14 YEARS	KILLED PER 100 000 POP. (60 Y. AND MORE)
KILLED AGED 15 - 17 YEARS	INV. ACCS. PER 100 000 POPULATION
KILLED AGED 18 - 20 YEARS	KILLED AND INJURED PER 1 MILL. VEH.-KM
KILLED AGED 21 - 24 YEARS	KILLED AND INJURED PER 100 000 POP.
KILLED AGED 25 - 34 YEARS	

BANQUE DE DONNÉES INTERNATIONALE SUR LA CIRCULATION ROUTIERE
ET LES ACCIDENTS

Résumé

Au cours des dernières années, on a vu se renforcer considérablement le désir de pouvoir comparer la sécurité routière à niveau international. Les données publiées par différentes organisations internationales se sont révélées pas toujours suffisantes pour les besoins d'information au niveau de la politique de la circulation ainsi que pour les objectifs de la recherche sur les accidents. Cela s'explique d'un côté par les manques en ce qui concerne les détails et l'actualité des données et les contradictions qui se présentent. De l'autre côté, ce sont souvent les séries chronologiques consistantes remontant à la période qui comptait le maximum des victimes de la route qui font défaut. Enfin, il serait décidément avantageux de pouvoir réaliser la mise à jour et le traitement des données à l'aide d'un ordinateur.

Voilà pourquoi l'Institut Fédéral de Recherches Routières (BAST) se chargeait, en accord avec le Ministère Fédéral des Transports (BMV), d'établir une banque de données internationale sur la circulation et les accidents.

Le premier pas du travail consistait en l'exploitation de toutes les publications nationales et internationales disponibles. Ensuite, on entraînait en correspondance avec les offices compétents de divers pays afin d'obtenir les données manquantes et de trouver des réponses aux questions qui s'y posaient. Il se vérifiait que dans la plupart des pays, certaines statistiques routières importantes sont établies et mises à jour hors des Offices Nationaux des Statistiques. Le rassemblement des données s'avérait parfois très difficile et pour quelques pays, ce travail n'est pas encore terminé (voir annexe 6). En certains cas, des confrères d'autres pays faisaient tous leurs efforts afin de rendre les données disponibles particulièrement pour cette banque de données. Elle contient, actu-

ellement, des données provenant de 14 pays: République Fédérale d'Allemagne, Italie, Grande-Bretagne, France, Espagne, République Démocratique d'Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Suède, Autriche, Suisse, Danemark, Etats-Unis et Japon.

La partie principale de la banque de données prévoit pour chaque pays les groupes de données suivants, répartis selon les ans (1965; annuellement à partir de 1970) et portant sur l'évolution du trafic et des accidents ainsi que sur le nombre d'habitants et de véhicules:

- population par tranche d'âge
- parcs des différentes catégories de véhicules
- kilomètres parcourus par catégorie de réseaux et catégorie de véhicules
- accidents corporels par catégorie de réseaux
- tués par catégorie d'usagers, tranche d'âge, et réseaux routiers
- longueurs des différents réseaux routiers
- répartition modale
- superficie
- valeur du risque: tués et blessés par nombre d'habitants et kilomètres parcourus; accidents par habitants

(La liste complète suit à la fin du résumé.)

L'entretien et la mise à jour de la banque de données sont soutenus par l'inscription des sources correspondantes à chaque chiffre enregistré (publication, correspondance, information à titre personnel, etc.) dans une banque de données-sources.

Une autre partie de la banque de données contient les données des pays portant sur le nombre des victimes, tués et blessés, répartis selon tranches d'âge regroupées à leur tour par catégorie d'usagers (9 catégories); les données ont été empruntées à la publication annuelle de l'ONU "Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe".

La banque de données a été établie à base du système SIR à structure hiérarchique.

Dans le chapitre 5 et l'annexe 4 du rapport, l'accès à la banque de données est enseignée à l'aide d'exemples.

Nous adressons nos meilleurs remerciements aux nombreux confrères étrangers dans les institutions à caractère administratif ou scientifique, sans l'appui obligeant desquels cette collection de données n'aurait jamais vu le jour.

Enfin, vous trouvez ci-après la liste des informations accessibles dans la partie principale de la banque de données:

POPULATION TOTAL	TUES 35 - 44 ANS
POPULATION DE 0 - 5 ANS	TUES 45 - 54 ANS
POPULATION DE 6 - 9 ANS	TUES 55 - 64 ANS
POPULATION DE 10 - 14 ANS	TUES 65 ANS ET PLUS
POPULATION DE 15 - 17 ANS	TUES, AGE COMMU
POPULATION DE 18 - 20 ANS	TUES, AGE INCOMMU
POPULATION DE 21 - 24 ANS	TUES 0 - 14 ANS
POPULATION DE 25 - 34 ANS	TUES 15 - 24 ANS
POPULATION DE 35 - 44 ANS	TUES 25 - 64 ANS
POPULATION DE 45 - 54 ANS	TUES 18 - 24 ANS
POPULATION DE 55 - 64 ANS	TUES 55 - 59 ANS
POPULATION DE 65 - 69 ANS	TUES 60 - 64 ANS
POPULATION DE 70 ANS ET PLUS	TUES 25 - 59 ANS
POPULATION DE 0 - 14 ANS	TUES 60 ANS ET PLUS
POPULATION DE 15 - 24 ANS	TUES EN MILIEU URBAIN
POPULATION DE 25 - 64 ANS	TUES EN RASE CAMPAGNE
POPULATION DE 65 ANS ET PLUS	TUES EN RASE CAMP. SAUF AUTOROUTES
POPULATION DE 18 - 24 ANS	TUES SUR AUTOROUTES
POPULATION DE 55 - 59 ANS	TUES, LIEU COMMU
POPULATION DE 60 - 64 ANS	TUES, LIEU INCOMMU
POPULATION DE 25 - 59 ANS	LONGUEUR DU RESEAU (L.D.R.) TOTAL
POPULATION DE 60 ANS ET PLUS	L.D.R. EN MILIEU URBAIN
PARC TOTAL	L.D.R. EN RASE CAMPAGNE
PARC: CYCLOMOTEURS, <= 50 CCM	L.D.R. EN RASE CAMP. SAUF AUTOROUTES
PARC: MOTOS, > 50 CCM	L.D.R. DES AUTOROUTES
PARC: VOITURES DE TOURISME	REPARTITION MODALE: VOITURE DE TOURISME
PARC: CAMIONS ET CANTONNETTES	REPARTITION MODALE: TRANSPORT PUBLIC
PARC: AUTOBUS ET AUTOCARS	REPARTITION MODALE: CHEMIN DE FER
PARC: AUTRES VEHICULES	REPARTITION MODALE: AVION
PARCOURS TOTAL	SUPERFICIE
PARCOURS EN MILIEU URBAIN	TAUX DE TUES, TOTAL
PARCOURS EN RASE CAMPAGNE	TAUX DE TUES, MILIEU URBAIN
PARCOURS EN RASE CAMP. SAUF AUTOROUTES	TAUX DE TUES, RASE CAMPAGNE
PARCOURS SUR AUTOROUTES	TAUX DE TUES, RASE CAMP. SAUF AUTOROUTE
PARCOURS CYCLOMOTEURS	TAUX DE TUES, AUTOROUTES
PARCOURS MOTOS	TAUX D'ACCIDENTS, TOTAL
PARCOURS VOITURES DE TOURISME	TAUX D'ACC., MILIEU URBAIN
PARCOURS CAMIONS ET CANTONNETTES	TAUX D'ACC., RASE CAMPAGNE
PARCOURS AUTOBUS ET AUTOCARS	TAUX D'ACC., RASE C. SAUF AUTOROUTES
ACCIDENTS CORPORELS (A.C.) TOTAL	TAUX D'ACC., AUTOROUTES
A.C. EN MILIEU URBAIN	TUES POUR 100 000 POPULATION, TOTAL
A.C. EN RASE CAMPAGNE	TUES POUR 100 000 POP. (0 - 5 ANS)
A.C. EN RASE CAMP. SAUF AUTOROUTES	TUES POUR 100 000 POP. (6 - 9 ANS)
A.C. SUR AUTOROUTES	TUES POUR 100 000 POP. (10 - 14 ANS)
A.C., LIEU COMMU	TUES POUR 100 000 POP. (15 - 17 ANS)
A.C., LIEU INCOMMU	TUES POUR 100 000 POP. (18 - 20 ANS)
BLESSES ET TUES TOTAL	TUES POUR 100 000 POP. (21 - 24 ANS)
TUES TOTAL	TUES POUR 100 000 POP. (25 - 34 ANS)
TUES PIETONS	TUES POUR 100 000 POP. (35 - 44 ANS)
TUES CYCLISTES	TUES POUR 100 000 POP. (45 - 54 ANS)
TUES USAGERS D. CYCLOMOTEURS, <= 50 CCM	TUES POUR 100 000 POP. (55 - 64 ANS)
TUES USAGERS DES MOTOS, > 50 CCM	TUES P. 100 000 POP. (65 ANS ET PLUS)
TUES USAGERS DES VOITURES DE TOURISME	TUES POUR 100 000 POP. (0 - 14 ANS)
TUES AUTRE TYPE D'IMPLIC., SAUF INCOMMU	TUES POUR 100 000 POP. (15 - 24 ANS)
TUES, TYPE D'IMPLICATION COMMU	TUES POUR 100 000 POP. (25 - 64 ANS)
TUES, TYPE D'IMPLICATION INCOMMU	TUES POUR 100 000 POP. (18 - 24 ANS)
TUES 0 - 5 ANS	TUES POUR 100 000 POP. (55 - 59 ANS)
TUES 6 - 9 ANS	TUES POUR 100 000 POP. (60 - 64 ANS)
TUES 10 - 14 ANS	TUES POUR 100 000 POP. (25 - 59 ANS)
TUES 15 - 17 ANS	TUES P. 100 000 POP. (60 ANS ET PLUS)
TUES 18 - 20 ANS	ACCIDENTS POUR 100 000 POPULATION
TUES 21 - 24 ANS	TUES ET BLESSES POUR 1 MILL. VER.-KH
TUES 25 - 34 ANS	TUES ET BLESSES POUR 100 000 POP.

ANHANG 1:

DATENBANKSCHEMA DER RECTYPES 2 UND 4 IN LANGFORM


```

RUN NAME          FILE INTUNF  CODEBOOK DEFINITION
TASK NAME        INITIALIZATION COMMANDS
NEW FILE         INTUNF
TASK NAME        CASE DEFINITION
N OF CASES       20
RECS PER CASE    1023
MAX INPUT COLS   1880
RECTYPE COLS     1878
MAX REC TYPES    10
MAX REC COUNT    100
SPACE            4
CASE ID          LAND
COMMON VARS      LAND      (1,2)      /

```

```

TASK NAME        RECORD 2 (KORRDAT )  SCHEMA DEFINITION
RECORD SCHEMA    2 KORRDAT
SPACE            4
DOCUMENT

```

```

*****
*
* IN DEN SAETZEN DIESES 2.RECTYPES WERDEN JAHRGANGSWEISE
* AGGREGIERTE DATEN UEBER DAS UNFALLGESCHEHEN IN VERSCHIEDENEN
* LAENDERN GESPEICHERT. DIE GETOETETENZAHLEN SIND MIT DEN
* CEMT-UMRECHNUNGSFAKTOREN AUF EINEN 30-TAGE ERFASSUNGSZEITRAUM
* UMGERECHNET.
*
*
*
* UMRECHNUNGSFAKTOREN DER EINZELNEN LAENDER :
*
* ITALIEN (7-TAGE-FRIST)..... 1,08 *
* FRANKREICH (1965: 3-TAGE / AB 1970: 6-TAGE-FRIST).....1,15 / 1,09 *
* SPANIEN (24-STUNDEN-FRIST).....1,30 *
* DDR (BIS 1977: 3-TAGE-FRIST).....1,15 *
* OESTERREICH (AB 1970: 3-TAGE-FRIST).....1,15 / AB 1983 : 1,12 *
* SCHWEIZ (ENDLOS-FRIST).....0,97 *
* JAPAN (ENDLOS-FRIST).....0,97 *
*
*
* FOLGENDE VARIABLEN HABEN DEN JEWEILIGEN MULTIPLIKATOR (EINHEIT) :
*
* BVGES, BV0B5, BV6B9,....., BV60UM      1 000 EINWOHNER      *
* BGES, BMOPFA, BKRAD,....., BUEBR      1 000 FAHRZEUGE      *
* FLGES, FLINORT, FLAUORT,....., FLBUS  1 000 000 FAHRZEUGKILOMETER *
* LGES, LINORT, LAUORT, LLAND, LAB..... 1 KILOMETER          *
* VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG..... 1 000 000 PERSONENKILOMETER *
* FLAECHE..... 1 QUADRATKILOMETER *
* GRGES, GRINORT, GRAUORT,....., VGBVGS  SIEHE VAR LABELS *
*
*****

```

```

SPACE            4
SORT IDS         JAHR (A)
SPACE            4
SEQUENCE CHECK   OFF
SPACE            4
MAX REC COUNT    35

```


SPACE
DATA LIST

	4			
	FIXED (1)			
/1	JAH	1	-	2 (I)
/1	LAND	3	-	4 (I)
/1	BVGES	5	-	10 (I)
/1	BV0B5	11	-	16 (I)
/1	BV6B9	17	-	22 (I)
/1	BV10B14	23	-	28 (I)
/1	BV15B17	29	-	34 (I)
/1	BV18B20	35	-	40 (I)
/1	BV21B24	41	-	46 (I)
/1	BV25B34	47	-	52 (I)
/1	BV35B44	53	-	58 (I)
/1	BV45B54	59	-	64 (I)
/1	BV55B64	65	-	70 (I)
/1	BV65B69	71	-	76 (I)
/1	BV70UM	77	-	82 (I)
/1	BV0B14	83	-	88 (I)
/1	BV15B24	89	-	94 (I)
/1	BV25B64	95	-	100 (I)
/1	BV65UM	101	-	106 (I)
/1	BV18B24	107	-	112 (I)
/1	BV55B59	113	-	118 (I)
/1	BV60B64	119	-	124 (I)
/1	BV25B59	125	-	130 (I)
/1	BV60UM	131	-	136 (I)
/1	BGES	137	-	142 (I)
/1	BMOPFA	143	-	147 (I)
/1	BKRAD	148	-	151 (I)
/1	BPKW	152	-	157 (I)
/1	BLKW	158	-	162 (I)
/1	BBUS	163	-	165 (I)
/1	BUEBR	166	-	170 (I)
/1	FLGES	171	-	177 (I)
/1	FLINORT	178	-	184 (I)
/1	FLAUORT	185	-	191 (I)
/1	FLLAND	192	-	198 (I)
/1	FLAB	199	-	205 (I)
/1	FLMOPFA	206	-	211 (I)
/1	FLKRAD	212	-	216 (I)
/1	FLPKW	217	-	223 (I)
/1	FLLKW	224	-	230 (I)
/1	FLBUS	231	-	235 (I)
/1	UPSGES	236	-	242 (I)
/1	UP SINORT	243	-	249 (I)
/1	UPSAUORT	250	-	256 (I)
/1	UPSLAND	257	-	263 (I)
/1	UPSAB	264	-	268 (I)
/1	UPSBEORT	269	-	275 (I)
/1	UPSUNORT	276	-	280 (I)
/1	VGGES	281	-	287 (I)
/1	GTGES	288	-	292 (I)
/1	GTFUG	293	-	297 (I)
/1	GTRAD	298	-	302 (I)
/1	GTMOPFA	303	-	307 (I)
/1	GTKRAD	308	-	312 (I)
/1	GTPKW	313	-	317 (I)
/1	GTUEBR	318	-	322 (I)
/1	GTBEKVB	323	-	327 (I)

/1	GTUNBVB	328 - 331	(I)
/1	GTOB5	332 - 336	(I)
/1	GT6B9	337 - 341	(I)
/1	GT10B14	342 - 346	(I)
/1	GT15B17	347 - 351	(I)
/1	GT18B20	352 - 356	(I)
/1	GT21B24	357 - 361	(I)
/1	GT25B34	362 - 366	(I)
/1	GT35B44	367 - 371	(I)
/1	GT45B54	372 - 376	(I)
/1	GT55B64	377 - 381	(I)
/1	GT65UM	382 - 386	(I)
/1	GTBEKA	387 - 391	(I)
/1	GTUNBA	392 - 395	(I)
/1	GTOB14	396 - 400	(I)
/1	GT15B24	401 - 405	(I)
/1	GT25B64	406 - 410	(I)
/1	GT18B24	411 - 415	(I)
/1	GT55B59	416 - 420	(I)
/1	GT60B64	421 - 425	(I)
/1	GT25B59	426 - 430	(I)
/1	GT60UM	431 - 435	(I)
/1	GTINORT	436 - 440	(I)
/1	GTAUORT	441 - 445	(I)
/1	GTLAND	446 - 450	(I)
/1	GTAB	451 - 455	(I)
/1	GTBEKORT	456 - 460	(I)
/1	GTUNBORT	461 - 465	(I)
/1	LGES	466 - 472	(I)
/1	LINORT	473 - 479	(I)
/1	LAUORT	480 - 486	(I)
/1	LLAND	487 - 493	(I)
/1	LAB	494 - 499	(I)
/1	VMWPKW	500 - 506	(I)
/1	VMWOENV	507 - 513	(I)
/1	VMWZUG	514 - 520	(I)
/1	VMWFLUG	521 - 527	(I)
/1	FLAECHE	528 - 534	(I)
/1	GRGES	535 - 538	(F1)
/1	GRINORT	539 - 542	(F1)
/1	GRAUORT	543 - 546	(F1)
/1	GRLAND	547 - 550	(F1)
/1	GRAB	551 - 554	(F2)
/1	URGES	555 - 559	(F3)
/1	URINORT	560 - 564	(F3)
/1	URAUORT	565 - 569	(F3)
/1	URLAND	570 - 574	(F3)
/1	URAB	575 - 579	(F3)
/1	GBGES	580 - 583	(F2)
/1	GBOB5	584 - 587	(F2)
/1	GB6B9	588 - 591	(F2)
/1	GB10B14	592 - 595	(F2)
/1	GB15B17	596 - 599	(F2)
/1	GB18B20	600 - 603	(F2)
/1	GB21B24	604 - 607	(F2)
/1	GB25B34	608 - 611	(F2)
/1	GB35B44	612 - 615	(F2)
/1	GB45B54	616 - 619	(F2)
/1	GB55B64	620 - 623	(F2)

/1	GB65UM	624 - 627	(F2)
/1	GB0B14	628 - 631	(F2)
/1	GB15B24	632 - 635	(F2)
/1	GB25B64	636 - 639	(F2)
/1	GB18B24	640 - 643	(F2)
/1	GB55B59	644 - 647	(F2)
/1	GB60B64	648 - 651	(F2)
/1	GB25B59	652 - 655	(F2)
/1	GB60UM	656 - 659	(F2)
/1	UPSBVGES	660 - 663	(I)
/1	VGFLGES	664 - 666	(F2)
/1	VGBVGES	667 - 670	(I)
SPACE			
4			
VAR RANGES			
Jahr	(65 99)/		
Land	(1 14)/		
BVGES	(1000 300000)/		
BV0B5	(1 100000)/		
BV6B9	(1 100000)/		
BV10B14	(1 100000)/		
BV15B17	(1 100000)/		
BV18B20	(1 100000)/		
BV21B24	(1 100000)/		
BV25B34	(1 100000)/		
BV35B44	(1 100000)/		
BV45B54	(1 100000)/		
BV55B64	(1 100000)/		
BV65B69	(1 100000)/		
BV70UM	(1 100000)/		
BV0B14	(1 100000)/		
BV15B24	(1 100000)/		
BV25B64	(1 150000)/		
BV65UM	(1 100000)/		
BV18B24	(1 100000)/		
BV55B59	(1 100000)/		
BV60B64	(1 100000)/		
BV25B59	(1 150000)/		
BV60UM	(1 100000)/		
BGES	(500 500000)/		
BMOPFA	(10 99999)/		
BKRRAD	(1 9999)/		
BPKW	(500 200000)/		
BLKW	(5 99999)/		
BBUS	(0 999)/		
BUEBR	(0 99999)/		
FLGES	(1000 4000000)/		
FLINORT	(1000 3000000)/		
FLAUORT	(1000 3000000)/		
FLLAND	(1000 3000000)/		
FLAB	(100 1000000)/		
FLMOPFA	(100 40000)/		
FLKRRAD	(100 50000)/		
FLPKW	(1000 3000000)/		
FLLKW	(100 1000000)/		
FLBUS	(50 20000)/		
UPSGES	(5000 3000000)/		
UP SINORT	(3000 2000000)/		
UPSAUORT	(3000 2000000)/		
UPSLAND	(3000 2000000)/		
UPSAB	(50 50000)/		

UPSBEORT (5000 3000000)/
 UPSUNORT (0 100000)/
 VGGES (5000 4500000)/
 GTGES (100 70000)/
 GTFUG (10 20000)/
 GTRAD (10 10000)/
 GTMOPFA (10 10000)/
 GTKRAD (10 10000)/
 GTPKW (100 40000)/
 GTUEBR (10 20000)/
 GTBEKVB (100 70000)/
 GTUNBVB (0 1500)/
 GTOB5 (5 10000)/
 GT6B9 (5 10000)/
 GT10B14 (10 10000)/
 GT15B17 (10 10000)/
 GT18B20 (10 10000)/
 GT21B24 (10 10000)/
 GT25B34 (10 15000)/
 GT35B44 (10 10000)/
 GT45B54 (10 10000)/
 GT55B64 (10 10000)/
 GT65UM (10 10000)/
 GTBEKA (100 70000)/
 GTUNBA (0 1000)/
 GTOB14 (10 20000)/
 GT15B24 (10 20000)/
 GT25B64 (100 40000)/
 GT18B24 (10 20000)/
 GT55B59 (10 10000)/
 GT60B64 (10 10000)/
 GT25B59 (10 40000)/
 GT60UM (10 15000)/
 GTINORT (100 50000)/
 GTAUORT (100 50000)/
 GTLAND (100 50000)/
 GTAB (1 10000)/
 GTBEKORT (100 70000)/
 GTUNBORT (0 15000)/
 LGES (10000 8000000)/
 LINORT (10000 6000000)/
 LAUORT (10000 6000000)/
 LLAND (10000 6000000)/
 LAB (50 150000)/
 VMWPKW (10000 5000000)/
 VMWOENV (1000 1000000)/
 VMWZUG (500 1000000)/
 VMWFLUG (5 1000000)/
 FLAECHE (10000 9500000)/
 GRGES (1 200)/
 GRINORT (1 200)/
 GRAUORT (1 200)/
 GRLAND (1 200)/
 GRAB (1 200)/
 URGES (.10000 20)/
 URINORT (.10000 20)/
 URAUORT (.10000 20)/
 URLAND (.10000 20)/
 URAB (.10000 20)/

	GBGES	(1 100) /
	GBOB5	(1 100) /
	GB6B9	(1 100) /
	GB10B14	(1 100) /
	GB15B17	(1 100) /
	GB18B20	(1 100) /
	GB21B24	(1 100) /
	GB25B34	(1 100) /
	GB35B44	(1 100) /
	GB45B54	(1 100) /
	GB55B64	(1 100) /
	GB65UM	(1 100) /
	GBOB14	(1 100) /
	GB15B24	(1 100) /
	GB25B64	(1 100) /
	GB18B24	(1 100) /
	GB55B59	(1 100) /
	GB60B64	(1 100) /
	GB25B59	(1 100) /
	GB60UM	(1 100) /
	UPSBVGES	(100 1500) /
	VGFLGES	(.10000 10) /
	VGBVGES	(100 2000) /
<i>MISSING VALUES</i>	Jahr	(-1) /
	LAND	(-1) /
	BVGES	(-1) /
	BVOB5	(-1) /
	BV6B9	(-1) /
	BV10B14	(-1) /
	BV15B17	(-1) /
	BV18B20	(-1) /
	BV21B24	(-1) /
	BV25B34	(-1) /
	BV35B44	(-1) /
	BV45B54	(-1) /
	BV55B64	(-1) /
	BV65B69	(-1) /
	BV70UM	(-1) /
	BVOB14	(-1) /
	BV15B24	(-1) /
	BV25B64	(-1) /
	BV65UM	(-1) /
	BV18B24	(-1) /
	BV55B59	(-1) /
	BV60B64	(-1) /
	BV25B59	(-1) /
	BV60UM	(-1) /
	BGES	(-1) /
	BMOPFA	(-1) /
	BKRAD	(-1) /
	BPKW	(-1) /
	BLKW	(-1) /
	BBUS	(-1) /
	BUEBR	(-1) /
	FLGES	(-1) /
	FLINORT	(-1) /
	FLAUORT	(-1) /
	FLLAND	(-1) /
	FLAB	(-1) /

FLMOPFA (-1) //
FLKRAD (-1) //
FLPKW (-1) //
FLLKW (-1) //
FLBUS (-1) //
UPSGES (-1) //
UPFSINORT (-1) //
UPSAUORT (-1) //
UPFLAND (-1) //
UPSAB (-1) //
UPSBEORT (-1) //
UPSUNORT (-1) //
VGGES (-1) //
GTGES (-1) //
GTFUG (-1) //
GTRAD (-1) //
GTMOPFA (-1) //
GTKRAD (-1) //
GTPKW (-1) //
GTUEBR (-1) //
GTBEKVB (-1) //
GTUNBVB (-1) //
GT0B5 (-1) //
GT6B9 (-1) //
GT10B14 (-1) //
GT15B17 (-1) //
GT18B20 (-1) //
GT21B24 (-1) //
GT25B34 (-1) //
GT35B44 (-1) //
GT45B54 (-1) //
GT55B64 (-1) //
GT65UM (-1) //
GTBEKA (-1) //
GTUNBA (-1) //
GT0B14 (-1) //
GT15B24 (-1) //
GT25B64 (-1) //
GT18B24 (-1) //
GT55B59 (-1) //
GT60B64 (-1) //
GT25B59 (-1) //
GT60UM (-1) //
GTINORT (-1) //
GTAUORT (-1) //
GTLAND (-1) //
GTAB (-1) //
GTBEKORT (-1) //
GTUNBORT (-1) //
LGES (-1) //
LINORT (-1) //
LAUORT (-1) //
LLAND (-1) //
LAB (-1) //
VMWPKW (-1) //
VMWOENV (-1) //
VMWZUG (-1) //
VMWFUG (-1) //
FLAECHE (-1) //

	GRGES	(BLANK)//
	GRINORT	(BLANK)//
	GRAUORT	(BLANK)//
	GRLAND	(BLANK)//
	GRAB	(BLANK)//
	URGES	(BLANK)//
	URINORT	(BLANK)//
	URAUORT	(BLANK)//
	URLAND	(BLANK)//
	URAB	(BLANK)//
	GBGES	(BLANK)//
	GB0B5	(BLANK)//
	GB6B9	(BLANK)//
	GB10B14	(BLANK)//
	GB15B17	(BLANK)//
	GB18B20	(BLANK)//
	GB21B24	(BLANK)//
	GB25B34	(BLANK)//
	GB35B44	(BLANK)//
	GB45B54	(BLANK)//
	GB55B64	(BLANK)//
	GB65UM	(BLANK)//
	GB0B14	(BLANK)//
	GB15B24	(BLANK)//
	GB25B64	(BLANK)//
	GB18B24	(BLANK)//
	GB55B59	(BLANK)//
	GB60B64	(BLANK)//
	GB25B59	(BLANK)//
	GB60UM	(BLANK)//
	UPSBVGES	(-1)//
	VGFLGES	(BLANK)//
	VGBVGES	(-1)//
VALUE LABELS	LAND	(1) 'DEUTSCHLAND' (2) 'ITALIEN' (3) 'GROSSBRITANNIEN' (4) 'FRANKREICH' (5) 'SPANIEN' (6) 'DDR' (7) 'NIEDERLANDE' (8) 'BELGIEN' (9) 'SCHWEDEN' (10) 'OESTERREICH' (11) 'SCHWEIZ' (12) 'DAENEMARK' (13) 'USA' (14) 'JAPAN' /
SPACE	4	
VAR LABELS	BVGES	ANZAHL DER WOHNBEVOELKERUNG/
	BV0B5	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 5 JAHRE/
	BV6B9	WOHNBEVOELKERUNG 6 - 9 JAHRE/
	BV10B14	WOHNBEVOELKERUNG 10 - 14 JAHRE/
	BV15B17	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 17 JAHRE/
	BV18B20	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 20 JAHRE/
	BV21B24	WOHNBEVOELKERUNG 21 - 24 JAHRE/
	BV25B34	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 34 JAHRE/
	BV35B44	WOHNBEVOELKERUNG 35 - 44 JAHRE/
	BV45B54	WOHNBEVOELKERUNG 45 - 54 JAHRE/
	BV55B64	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 64 JAHRE/

BV65B69	WOHNBEVOELKERUNG 65 - 69 JAHRE/
BV70UM	WOHNBEVOELKERUNG 70 JAHRE UND MEHR/
BV0B14	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 14 JAHRE/
BV15B24	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 24 JAHRE/
BV25B64	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 64 JAHRE/
BV65UM	WOHNBEVOELKERUNG 65 JAHRE UND MEHR/
BV18B24	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 24 JAHRE/
BV55B59	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 59 JAHRE/
BV60B64	WOHNBEVOELKERUNG 60 - 64 JAHRE/
BV25B59	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 59 JAHRE/
BV60UM	WOHNBEVOELKERUNG 60 JAHRE UND MEHR/
BGES	GESAMTBESTAND ALLER KRAFTFAHRZEUGE/
BMOPFA	BESTAND AN MOPEDS UND MOFAS/
BKRAD	BESTAND AN KRAFTRAEDERN UND -ROLLERN/
BPKW	BESTAND AN PKW UND KOMBI/
BLKW	BESTAND AN LASTKRAFTWAGEN/
BBUS	BESTAND AN KRAFTOMNIBUSSEN/
BUEBR	BESTAND AN UEBRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN/
FLGES	GESAMTFAHRLEISTUNG ALLER KFZ/
FLINORT	FAHRL. INNERORTS/
FLAUORT	FAHRL. AUSSERORTS/
FLLAND	FAHRL. LANDSTRASSE/
FLAB	FAHRL. AUTOBAHN/
FLMOPFA	FAHRL. MOPED UND MOFA/
FLKRAD	FAHRL. KRAFTRAEDER UND -ROLLER/
FLPKW	FAHRL. PKW UND KOMBI/
FLLKW	FAHRL. LASTKRAFTWAGEN/
FLBUS	FAHRL. KRAFTOMNIBUSSE/
UPSGES	ANZAHL DER UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN/
UPSINORT	UPS INNERORTS/
UPS AUORT	UPS AUSSERORTS/
UPS LAND	UPS LANDSTRASSE/
UPS AB	UPS AUTOBAHN/
UPS BEORT	UPS BEKANNTER ORTSLAGE/
UPS UNORT	UPS UNBEKANNTER ORTSLAGE/
VGGES	VERUNGLUECKTE/
GTGES	VERKEHRSTOTE/
GT FUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GTRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GTMOPFA	GETOETETE BENUTZER VON MOPED UND MOFA/
GTKRAD	GET. BENUTZER VON KRAFTRAD UND -ROLLER/
GTPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GTUEBR	GET. UEBRIGER VERKEHRSBET., OHNE UNBEK./
GTBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GTUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GT0B5	VERKEHRSTOTE 0 - 5 JAHRE/
GT6B9	VERKEHRSTOTE 6 - 9 JAHRE/
GT10B14	VERKEHRSTOTE 10 - 14 JAHRE/
GT15B17	VERKEHRSTOTE 15 - 17 JAHRE/
GT18B20	VERKEHRSTOTE 18 - 20 JAHRE/
GT21B24	VERKEHRSTOTE 21 - 24 JAHRE/
GT25B34	VERKEHRSTOTE 25 - 34 JAHRE/
GT35B44	VERKEHRSTOTE 35 - 44 JAHRE/
GT45B54	VERKEHRSTOTE 45 - 54 JAHRE/
GT55B64	VERKEHRSTOTE 55 - 64 JAHRE/
GT65UM	VERKEHRSTOTE 65 JAHRE UND MEHR/
GTBEKA	VERKEHRSTOTE BEKANNTEN ALTERS/
GTUNBA	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTEN ALTERS/
GT0B14	VERKEHRSTOTE 0 - 14 JAHRE/

GT15B24	VERKEHRSTOTE 15 - 24 JAHRE/
GT25B64	VERKEHRSTOTE 25 - 64 JAHRE/
GT18B24	VERKEHRSTOTE 18 - 24 JAHRE/
GT55B59	VERKEHRSTOTE 55 - 59 JAHRE/
GT60B64	VERKEHRSTOTE 60 - 64 JAHRE/
GT25B59	VERKEHRSTOTE 25 - 59 JAHRE/
GT60UM	VERKEHRSTOTE 60 JAHRE UND MEHR/
GTINORT	VERKEHRSTOTE INNERORTS/
GTAUORT	VERKEHRSTOTE AUSSERORTS/
GTLAND	VERKEHRSTOTE LANDSTRASSE/
GTAB	VERKEHRSTOTE AUTOBAHN/
GTBEKORT	VERKEHRSTOTE BEKANNTTER ORTSLAGE/
GTUNBORT	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTER ORTSLAGE/
LGES	GESAMTE STRASSENNETZLAENGE/
LINORT	NETZLAENGE INNERORTS/
LAUORT	NETZLAENGE AUSSERORTS/
LLAND	NETZLAENGE LANDSTRASSE/
LAB	NETZLAENGE AUTOBAHN/
VMWPKW	VMW PKW UND KOMBI/
VMWOENV	VMW OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL/
VMWZUG	VMW EISENBAHN/
VMWFLUG	VMW FLUGZEUG/
FLAECHE	FLAECHE DES STAATSGEBIETES/
GRGES	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM/
GRINORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM INNERORTS/
GRAUORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUSSERORTS/
GRLAND	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM LANDSTRASSE/
GRAB	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUTOBAHN/
URGES	UPS PRO 1 MIO. FZKM/
URINORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM INNERORTS/
URAUORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUSSERORTS/
URLAND	UPS PRO 1 MIO. FZKM LANDSTRASSE/
URAB	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUTOBAHN/
GBGES	GETOETETE PRO 100 000 EINW. GESAMT/
GB0B5	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 5 J.)/
GB6B9	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (6 - 9 J.)/
GB10B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (10 - 14 J.)/
GB15B17	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 17 J.)/
GB18B20	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 20 J.)/
GB21B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (21 - 24 J.)/
GB25B34	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 34 J.)/
GB35B44	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (35 - 44 J.)/
GB45B54	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (45 - 54 J.)/
GB55B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 64 J.)/
GB65UM	GET. PRO 100 000 EINW. (65 J. UND MEHR)/
GB0B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 14 J.)/
GB15B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 24 J.)/
GB25B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 64 J.)/
GB18B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 24 J.)/
GB55B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 59 J.)/
GB60B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (60 - 64 J.)/
GB25B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 59 J.)/
GB60UM	GET. PRO 100 000 EINW. (60 J. UND MEHR)/
UPSBVGGES	UPS PRO 100 000 EINWOHNER/
VGFLGES	VERUNGLUECKTE PRO 1 MIO. FZKM/
VGBVGGES	VERUNGLUECKTE PRO 100 000 EINWOHNER/

TASK NAME RECORD 4 (VERUNGL) SCHEMA DEFINITION
RECORD SCHEMA 4 VERUNGL
SPACE 4
DOCUMENT

*
* IN DEN SAETZEN DIESES 4.RECTYPES WIRD EINE TABELLE *
* VON VERUNGLUECKTEN GEGLIEDERT NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG *
* EINERSEITS UND NACH ALTERSGRUPPEN ANDERERSEITS GESPEICHERT. *
* *

SPACE 4
SORT IDS JAHR (A) VGALT (A)
SPACE 4
SEQUENCE CHECK OFF
SPACE 4
MAX REC COUNT 35
SPACE 4
DATA LIST FIXED (1)
/1 JAHR 1 - 2 (I)
/1 VGALT 3 - 4 (I)
/1 LAND 5 - 6 (I)
/1 VGGES 7 - 13 (I)
/1 VGFUG 14 - 18 (I)
/1 VGRAD 19 - 23 (I)
/1 VMOPFA 24 - 28 (I)
/1 VGKRAD 29 - 33 (I)
/1 VGPKW 34 - 40 (I)
/1 VGUEBR 41 - 46 (I)
/1 VGBEKVB 47 - 53 (I)
/1 VGUNBVB 54 - 58 (I)
SPACE 4
VAR RANGES
JAHR (65 99)/
VGALT (1 10)/
LAND (1 14)/
VGGES (0 4500000)/
VGFUG (0 99999)/
VGRAD (0 99999)/
VMOPFA (0 99999)/
VGKRAD (0 99999)/
VGPKW (0 2000000)/
VGUEBR (0 1000000)/
VGBEKVB (0 4500000)/
VGUNBVB (0 1000000)/
MISSING VALUES
LAND (-1)/
VGGES (-1)/
VGFUG (-1)/
VGRAD (-1)/
VMOPFA (-1)/
VGKRAD (-1)/
VGPKW (-1)/
VGUEBR (-1)/
VGBEKVB (-1)/
VGUNBVB (-1)/
VALUE LABELS
VGALT (1)'0 - 5 JAHRE'
(2)'6 - 9 JAHRE'
(3)'10 - 14 JAHRE'

```

(4) '15 - 17 JAHRE'
(5) '18 - 20 JAHRE'
(6) '21 - 24 JAHRE'
(7) '25 - 64 JAHRE'
(8) '65 JAHRE UND MEHR'
(9) 'UNBEKANNT'
(10) 'TOTAL' /
LAND (1) 'DEUTSCHLAND'
      (2) 'ITALIEN'
      (3) 'GROSSBRITANNIEN'
      (4) 'FRANKREICH'
      (5) 'SPANIEN'
      (6) 'DDR'
      (7) 'NIEDERLANDE'
      (8) 'BELGIEN'
      (9) 'SCHWEDEN'
      (10) 'OESTERREICH'
      (11) 'SCHWEIZ'
      (12) 'DAENEMARK'
      (13) 'USA'
      (14) 'JAPAN' /

SPACE 4
VAR LABELS VGALT ALTERSGRUPPE DER VERUNGLUECKTEN/
            VGGES GESAMTANZAHL ALLER VERUNGLUECKTEN/
            VGFUG VERUNGLUECKTE FUSSGAENGER/
            VGRAD VERUNGLUECKTE RADFAHRER/
            VGMOPFA VERUNGLUECKTE BENUTZER V. MOPED UND MOFA/
            VGKRAD VERUNGL. BENUTZER V. KRAFTRAD UND-ROLLER/
            VGPKW VERUNGLUECKTE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
            VGUEBR UEBRIGE VERUNGLUECKTE/
            VGBEKVB VERUNGLUECKTE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
            VGUNBVB VERUNGLUECKTE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/

SPACE 4
END SCHEMA

```

ANHANG 2:

DATENBANKSCHEMA ALLER RECTYPES IN KURZFORM

RUN NAME	FILE ROHDATEN CODEBOOK DEFINITION
N OF CASES	20
MAX INPUT COLS	1880
RECTYPE COLS	1878
MAX REC TYPES	10
CASE ID	LAND

RECORD SCHEMA 1, ROHDATEN

DOCUMENT

```

*****
*
* IN DEN SAETZEN DIESES 1.RECTYPES WERDEN JAHRGANGSWEISE
* AGGREGIERTE DATEN UEBER DAS UNFALLGESCHEHEN IN VERSCHIEDENEN
* LAENDERN GESPEICHERT.
*
*
* FOLGENDE VARIABLEN HABEN DEN JEWEILIGEN MULTIPLIKATOR (EINHEIT) :
*
* BVGES, BVOB5, BV6B9,....., BV6OUM      1 000 EINWOHNER
* BGES, BMOPFA, BKRAD,....., BUEBR      1 000 FAHRZEUGE
* FLGES, FLINORT, FLAUORT,....., FLBUS  1 000 000 FAHRZEUGKILOMETER
* LGES, LINORT, LAUORT, LLAND, LAB..... 1 KILOMETER
* VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG..... 1 000 000 PERSONENKILOMETER
* FLAECHE.....                          1 QUADRATKILOMETER
*
*****

```

SEQUENCE CHECK OFF
MAX REC COUNT 35
SORT IDS JAHR

VARIABLE LIST JAHR,

LAND,

BVGES,
BVOB5, BV6B9, BV10B14, BV15B17, BV18B20, BV21B24,
BV25B34, BV35B44, BV45B54, BV55B64, BV65B69, BV70UM,
BVOB14, BV15B24, BV25B64, BV65UM,
BV18B24, BV55B59, BV60B64,
BV25B59, BV6OUM,

BGES,
BMOPFA, BKRAD, BPKW, BLKW, BBUS, BUEBR,

FLGES,
FLINORT, FLAUORT, FLLAND, FLAB,
FLMOPFA, FLKRAD, FLPKW, FLLKW, FLBUS,

UPSGES,
UPSINORT, UPSAUORT, UPSLAND, UPSAB, UPSBEORT, UPSUNORT,

VGGES,

GTGES,
 GTFUG, GTRAD, GTMOPFA, GTKRAD, GTPKW, GTUEBR,
 GTBEKVB, GTUNBVB,
 GTOB5, GT6B9, GT10B14, GT15B17, GT18B20, GT21B24,
 GT25B34, GT35B44, GT45B54, GT55B64, GT65UM, GTBEKA,
 GTUNBA,
 GTOB14, GT15B24, GT25B64,
 GT18B24, GT55B59, GT60B64,
 GT25B59, GT60UM,
 GTINORT, GTAUORT, GTLAND, GTAB, GTBEKORT, GTUNBORT,

LGES,
 LINORT, LAUORT, LLAND, LAB,

VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG,

FLAECHE

INPUT FORMAT (2I2, 23I6, I5, I4, I6, I5, I3, I5, 5I7, I6, I5, 2I7,
 I5, 4I7, I5, I7, I5, I7, 8I5, I4, 12I5, I4, 14I5,
 4I7, I6, 5I7)

VAR LABELS

BVGES	ANZAHL DER WOHNBEVOELKERUNG/
BVOB5	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 5 JAHRE/
BV6B9	WOHNBEVOELKERUNG 6 - 9 JAHRE/
BV10B14	WOHNBEVOELKERUNG 10 - 14 JAHRE/
BV15B17	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 17 JAHRE/
BV18B20	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 20 JAHRE/
BV21B24	WOHNBEVOELKERUNG 21 - 24 JAHRE/
BV25B34	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 34 JAHRE/
BV35B44	WOHNBEVOELKERUNG 35 - 44 JAHRE/
BV45B54	WOHNBEVOELKERUNG 45 - 54 JAHRE/
BV55B64	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 64 JAHRE/
BV65B69	WOHNBEVOELKERUNG 65 - 69 JAHRE/
BV70UM	WOHNBEVOELKERUNG 70 JAHRE UND MEHR/
BVOB14	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 14 JAHRE/
BV15B24	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 24 JAHRE/
BV25B64	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 64 JAHRE/
BV65UM	WOHNBEVOELKERUNG 65 JAHRE UND MEHR/
BV18B24	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 24 JAHRE/
BV55B59	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 59 JAHRE/
BV60B64	WOHNBEVOELKERUNG 60 - 64 JAHRE/
BV25B59	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 59 JAHRE/
BV60UM	WOHNBEVOELKERUNG 60 JAHRE UND MEHR/
BGES	GESAMTBESTAND ALLER KRAFTFAHRZEUGE/
BMOPFA	BESTAND AN MOPEDS UND MOFAS/
BKRAD	BESTAND AN KRAFTRAEDERN UND -ROLLERN/
BPKW	BESTAND AN PKW UND KOMBI/
BLKW	BESTAND AN LASTKRAFTWAGEN/
BBUS	BESTAND AN KRAFTOMNIBUSSEN/
BUEBR	BESTAND AN UEBRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN/
FLGES	GESAMTFAHRLEISTUNG ALLER KFZ/
FLINORT	FAHRL. INNERORTS/

FLAUORT	FAHRL. AUSSERORTS/
FLLAND	FAHRL. LANDSTRASSE/
FLAB	FAHRL. AUTOBAHN/
FLMOPFA	FAHRL. MOPED UND MOFA/
FLKRAD	FAHRL. KRAFTRAEDER UND -ROLLER/
FLPKW	FAHRL. PKW UND KOMBI/
FLLKW	FAHRL. LASTKRAFTWAGEN/
FLBUS	FAHRL. KRAFTOMNIBUSSE/
UPSGES	ANZAHL DER UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN/
UPSINORT	UPS INNERORTS/
UPSAUORT	UPS AUSSERORTS/
UPSLAND	UPS LANDSTRASSE/
UPSAB	UPS AUTOBAHN/
UPSBEORT	UPS BEKANNTER ORTSLAGE/
UPSUNORT	UPS UNBEKANNTER ORTSLAGE/
VGGES	VERUNGLUECKTE/
GTGES	VERKEHRSTOTE/
GTFUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GTRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GTMOPFA	GETOETETE BENUTZER VON MOPED UND MOFA/
GTKRAD	GET. BENUTZER VON KRAFTRAD UND -ROLLER/
GTPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GTUEBR	GET. UEBRIGER VERKEHRSBET., OHNE UNBEK./
GTBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GTUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GT0B5	VERKEHRSTOTE 0 - 5 JAHRE/
GT6B9	VERKEHRSTOTE 6 - 9 JAHRE/
GT10B14	VERKEHRSTOTE 10 - 14 JAHRE/
GT15B17	VERKEHRSTOTE 15 - 17 JAHRE/
GT18B20	VERKEHRSTOTE 18 - 20 JAHRE/
GT21B24	VERKEHRSTOTE 21 - 24 JAHRE/
GT25B34	VERKEHRSTOTE 25 - 34 JAHRE/
GT35B44	VERKEHRSTOTE 35 - 44 JAHRE/
GT45B54	VERKEHRSTOTE 45 - 54 JAHRE/
GT55B64	VERKEHRSTOTE 55 - 64 JAHRE/
GT65UM	VERKEHRSTOTE 65 JAHRE UND MEHR/
GTBEKA	VERKEHRSTOTE BEKANNTEN ALTERS/
GTUNBA	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTEN ALTERS/
GT0B14	VERKEHRSTOTE 0 - 14 JAHRE/
GT15B24	VERKEHRSTOTE 15 - 24 JAHRE/
GT25B64	VERKEHRSTOTE 25 - 64 JAHRE/
GT18B24	VERKEHRSTOTE 18 - 24 JAHRE/
GT55B59	VERKEHRSTOTE 55 - 59 JAHRE/
GT60B64	VERKEHRSTOTE 60 - 64 JAHRE/
GT25B59	VERKEHRSTOTE 25 - 59 JAHRE/
GT60UM	VERKEHRSTOTE 60 JAHRE UND MEHR/
GTINORT	VERKEHRSTOTE INNERORTS/
GTAUORT	VERKEHRSTOTE AUSSERORTS/
GTLAND	VERKEHRSTOTE LANDSTRASSE/
GTAB	VERKEHRSTOTE AUTOBAHN/
GTBEKORT	VERKEHRSTOTE BEKANNTER ORTSLAGE/
GTUNBORT	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTER ORTSLAGE/
LGES	GESAMTE STRASSENNETZLAENGE/
LINORT	NETZLAENGE INNERORTS/
LAUORT	NETZLAENGE AUSSERORTS/

LLAND NETZLAENGE LANDSTRASSE/
LAB NETZLAENGE AUTOBAHN/

VMWPKW VMW PKW UND KOMBI/
VMWOENV VMW OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL/
VMWZUG VMW EISENBAHN/
VMWFLUG VMW FLUGZEUG/

FLAECHE FLAECHE DES STAATSGEBIETES/

VALUE LABELS LAND (1) DEUTSCHLAND
(2) ITALIEN
(3) GROSSBRITANNIEN
(4) FRANKREICH
(5) SPANIEN
(6) DDR
(7) NIEDERLANDE
(8) BELGIEN
(9) SCHWEDEN
(10) OESTERREICH
(11) SCHWEIZ
(12) DAENEMARK
(13) USA
(14) JAPAN /

MISSING VALUES JAHR TO FLAECHE (-1)/

VAR RANGES LAND (1,14)/
JAHR (65,99)/
BVGES (1000,300000)/
BV0B5 (1,100000)/
BV6B9 (1,100000)/
BV10B14 (1,100000)/
BV15B17 (1,100000)/
BV18B20 (1,100000)/
BV21B24 (1,100000)/
BV25B34 (1,100000)/
BV35B44 (1,100000)/
BV45B54 (1,100000)/
BV55B64 (1,100000)/
BV65B69 (1,100000)/
BV70UM (1,100000)/
BV0B14 (1,100000)/
BV15B24 (1,100000)/
BV25B64 (1,150000)/
BV65UM (1,100000)/
BV18B24 (1,100000)/
BV55B59 (1,100000)/
BV60B64 (1,100000)/
BV25B59 (1,150000)/
BV60UM (1,100000)/
BGES (500,500000)/
BMOPFA (10,99999)/

BKRAD	(1,9999)/
BPKW	(500,200000)/
BLKW	(5,99999)/
BBUS	(0,999)/
BUEBR	(0,99999)/
FLGES	(1000,4000000)/
FLINORT	(1000,3000000)/
FLAUORT	(1000,3000000)/
FLLAND	(1000,3000000)/
FLAB	(100,1000000)/
FLMOPFA	(100,40000)/
FLKRAD	(100,50000)/
FLPKW	(1000,3000000)/
FLLKW	(100,1000000)/
FLBUS	(50,20000)/
UPSGES	(5000,3000000)/
UP SINORT	(3000,2000000)/
UPSAUORT	(3000,2000000)/
UPSLAND	(3000,2000000)/
UPSAB	(50,50000)/
UPSBEORT	(5000,3000000)/
UPSUNORT	(0,100000)/
VGES	(5000,4500000)/
GTGES	(100,70000)/
GT FUG	(10,20000)/
CTRAD	(10,10000)/
GTMOPFA	(10,10000)/
GTRAD	(10,10000)/
GTPKW	(100,40000)/
GTUEBR	(10,20000)/
GTBEKVB	(100,70000)/
GTUNBVB	(0,1500)/
GT0B5	(5,10000)/
GT6B9	(5,10000)/
GT10B14	(10,10000)/
GT15B17	(10,10000)/
GT18B20	(10,10000)/
GT21B24	(10,10000)/
GT25B34	(10,15000)/
GT35B44	(10,10000)/
GT45B54	(10,10000)/
GT55B64	(10,10000)/
GT65UM	(10,10000)/
GTBEKA	(100,70000)/
GTUNBA	(0,1000)/
GT0B14	(10,20000)/
GT15B24	(10,20000)/
GT25B64	(100,40000)/
GT18B24	(10,20000)/
GT55B59	(10,10000)/
GT60B64	(10,10000)/
GT25B59	(10,40000)/
GT60UM	(10,15000)/
GTINORT	(100,50000)/
GTAUORT	(100,50000)/

GTLAND	(100,50000)/
GTAB	(1,10000)/
GTBEKORT	(100,70000)/
GTUNBORT	(0,15000)/
LGES	(10000,8000000)/
LINORT	(10000,6000000)/
LAUORT	(10000,6000000)/
LLAND	(10000,6000000)/
LAB	(50,150000)/
VMWPKW	(10000,5000000)/
VMWOENV	(1000,1000000)/
VMWZUG	(500,1000000)/
VMWFLUG	(5,1000000)/
FLAECHE	(10000,9500000)/

RECORD SCHEMA 2, KORRDAT

DOCUMENT

```

*****
*
* IN DEN SAETZEN DIESER 2.RECTYPES WERDEN JAHRGANGSWEISE
* AGGREGIERTE DATEN UEBER DAS UNFALLGESCHEHEN IN VERSCHIEDENEN
* LAENDERN GESPEICHERT. DIE GETOETETENZAHLEN SIND MIT DEN
* CEMT-UMRECHNUNGSFAKTOREN AUF EINEN 30-TAGE ERFASSUNGSZEITRAUM
* UMGERECHNET.
*
*
*
* UMRECHNUNGSFAKTOREN DER EINZELNEN LAENDER :
*
* ITALIEN (7-TAGE-FRIST)..... 1,08
* FRANKREICH (1965: 3-TAGE / AB 1970: 6-TAGE-FRIST).....1,15 / 1,09
* SPANIEN (24-STUNDEN-FRIST).....1,30
* DDR (BIS 1977: 3-TAGE-FRIST).....1,15
* OESTERREICH (AB 1970: 3-TAGE-FRIST).....1,15 / AB 1983 : 1,12
* SCHWEIZ (ENDLOS-FRIST).....0,97
* JAPAN (ENDLOS-FRIST).....0,97
*
*
*
* FOLGENDE VARIABLEN HABEN DEN JEWEILIGEN MULTIPLIKATOR (EINHEIT) :
*
* BVGES, BVOB5, BV6B9,....., BV60UM 1 000 EINWOHNER
* BGES, BMOPFA, BKRAD,....., BUEBR 1 000 FAHRZEUGE
* FLGES, FLINORT, FLAUORT,....., FLBUS 1 000 000 FAHRZEUGKILOMETER
* LGES, LINORT, LAUORT, LLAND, LAB..... 1 KILOMETER
* VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG..... 1 000 000 PERSONENKILOMETER
* FLAECHE..... 1 QUADRATKILOMETER
* GRGES, GRINORT, GRAUORT,....., VGBVGES SIEHE VAR LABELS
*
*****

```

SEQUENCE CHECK OFF
 MAX REC COUNT 35
 SORT IDS JAHR

VARIABLE LIST JAHR,

LAND,

BVGES,

BVOB5, BV6B9, BV10B14, BV15B17, BV18B20, BV21B24,
 BV25B34, BV35B44, BV45B54, BV55B64, BV65B69, BV70UM,
 BVOB14, BV15B24, BV25B64, BV65UM,
 BV18B24, BV55B59, BV60B64,
 BV25B59, BV60UM,

BGES,

BMOPFA, BKRAD, BPKW, BLKW, BBUS, BUEBR,

FLGES,

FLINORT, FLAUORT, FLLAND, FLAB,
 FLMOPFA, FLKRAD, FLPKW, FLLKW, FLBUS,

UPSGES,

UPSINORT, UPSAUORT, UPSLAND, UPSAB, UPSBEORT, UPSUNORT,

VGGES,

GTGES,

GTFUG, GTRAD, GTMOPFA, GTRKAD, GTPKW, GTUEBR,
 GTBEKVB, GTUNBVB,
 GTOB5, GT6B9, GT10B14, GT15B17, GT18B20, GT21B24,
 GT25B34, GT35B44, GT45B54, GT55B64, GT65UM, GTBEKA,
 GTUNBA,
 GTOB14, GT15B24, GT25B64,
 GT18B24, GT55B59, GT60B64,
 GT25B59, GT60UM,
 GTINORT, GTAUORT, GTLAND, GTAB, GTBEKORT, GTUNBORT,

LGES,

LINORT, LAUORT, LLAND, LAB,

VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG,

FLAECHE,

GRGES,

GRINORT, GRAUORT, GRLAND, GRAB,

URGES,

URINORT, URAUORT, URLAND, URAB,

GBGES,

GBOB5, GB6B9, GB10B14, GB15B17, GB18B20, GB21B24,
 GB25B34, GB35B44, GB45B54, GB55B64, GB65UM,
 GBOB14, GB15B24, GB25B64,
 GB18B24, GB55B59, GB60B64,
 GB25B59, GB60UM,

UPSBVGGES,

VGFLGGES,

VGBVGGES

INPUT FORMAT (2I2, 23I6, I5, I4, I6, I5, I3, I5, 5I7, I6, I5, 2I7,
I5, 4I7, I5, I7, I5, I7, 8I5, I4, 12I5, I4, 14I5,
4I7, I6, 5I7, 4F4.1, F4.2, 5F5.3, 20F4.2, I4, F3.2, I4)

VAR LABELS

BVGES	ANZAHL DER WOHNBEVOELKERUNG/
BVOB5	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 5 JAHRE/
BV6B9	WOHNBEVOELKERUNG 6 - 9 JAHRE/
BV10B14	WOHNBEVOELKERUNG 10 - 14 JAHRE/
BV15B17	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 17 JAHRE/
BV18B20	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 20 JAHRE/
BV21B24	WOHNBEVOELKERUNG 21 - 24 JAHRE/
BV25B34	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 34 JAHRE/
BV35B44	WOHNBEVOELKERUNG 35 - 44 JAHRE/
BV45B54	WOHNBEVOELKERUNG 45 - 54 JAHRE/
BV55B64	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 64 JAHRE/
BV65B69	WOHNBEVOELKERUNG 65 - 69 JAHRE/
BV70UM	WOHNBEVOELKERUNG 70 JAHRE UND MEHR/
BVOB14	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 14 JAHRE/
BV15B24	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 24 JAHRE/
BV25B64	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 64 JAHRE/
BV65UM	WOHNBEVOELKERUNG 65 JAHRE UND MEHR/
BV18B24	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 24 JAHRE/
BV55B59	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 59 JAHRE/
BV60B64	WOHNBEVOELKERUNG 60 - 64 JAHRE/
BV25B59	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 59 JAHRE/
BV60UM	WOHNBEVOELKERUNG 60 JAHRE UND MEHR/
BGES	GESAMTBESTAND ALLER KRAFTFAHRZEUGE/
BMOPFA	BESTAND AN MOPEDS UND MOPAS/
BKRAD	BESTAND AN KRAFTRAEDERN UND -ROLLERN/
BPKW	BESTAND AN PKW UND KOMBI/
BLKW	BESTAND AN LASTKRAFTWAGEN/
BBUS	BESTAND AN KRAFTOMNIBUSSEN/
BUEBR	BESTAND AN UEBRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN/
FLGES	GESAMTFAHRLEISTUNG ALLER KFZ/
FLINORT	FAHRL. INNERORTS/
FLAUORT	FAHRL. AUSSERORTS/
FLLAND	FAHRL. LANDSTRASSE/
FLAB	FAHRL. AUTOBAHN/
FLMOPFA	FAHRL. MOPED UND MOFA/
FLKRAD	FAHRL. KRAFTRAEDER UND -ROLLER/
FLPKW	FAHRL. PKW UND KOMBI/
FLLKW	FAHRL. LASTKRAFTWAGEN/
FLBUS	FAHRL. KRAFTOMNIBUSSE/
UPSGES	ANZAHL DER UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN/
UPSINORT	UPS INNERORTS/
UPS AUORT	UPS AUSSERORTS/
UPS LAND	UPS LANDSTRASSE/
UPS AB	UPS AUTOBAHN/

UPSBEORT	UPS BEKANNTER ORTSLAGE/
UPSUNORT	UPS UNBEKANNTER ORTSLAGE/
VGGES	VERUNGLUECKTE/
GTGES	VERKEHRSTOTE/
GTFUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GTRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GTMOPFA	GETOETETE BENUTZER VON MOPED UND MOFA/
GTKRAD	GET. BENUTZER VON KRAFTRAD UND -ROLLER/
GTPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GTUEBR	GET. UEBRIGER VERKEHRSBET., OHNE UNBEK./
GTBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GTUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GT0B5	VERKEHRSTOTE 0 - 5 JAHRE/
GT6B9	VERKEHRSTOTE 6 - 9 JAHRE/
GT10B14	VERKEHRSTOTE 10 - 14 JAHRE/
GT15B17	VERKEHRSTOTE 15 - 17 JAHRE/
GT18B20	VERKEHRSTOTE 18 - 20 JAHRE/
GT21B24	VERKEHRSTOTE 21 - 24 JAHRE/
GT25B34	VERKEHRSTOTE 25 - 34 JAHRE/
GT35B44	VERKEHRSTOTE 35 - 44 JAHRE/
GT45B54	VERKEHRSTOTE 45 - 54 JAHRE/
GT55B64	VERKEHRSTOTE 55 - 64 JAHRE/
GT65UM	VERKEHRSTOTE 65 JAHRE UND MEHR/
GTBEKA	VERKEHRSTOTE BEKANNTEN ALTERS/
GTUNBA	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTEN ALTERS/
GT0B14	VERKEHRSTOTE 0 - 14 JAHRE/
GT15B24	VERKEHRSTOTE 15 - 24 JAHRE/
GT25B64	VERKEHRSTOTE 25 - 64 JAHRE/
GT18B24	VERKEHRSTOTE 18 - 24 JAHRE/
GT55B59	VERKEHRSTOTE 55 - 59 JAHRE/
GT60B64	VERKEHRSTOTE 60 - 64 JAHRE/
GT25B59	VERKEHRSTOTE 25 - 59 JAHRE/
GT60UM	VERKEHRSTOTE 60 JAHRE UND MEHR/
GTINORT	VERKEHRSTOTE INNERORTS/
GTAUORT	VERKEHRSTOTE AUSSERORTS/
GTLAND	VERKEHRSTOTE LANDSTRASSE/
GTAB	VERKEHRSTOTE AUTOBAHN/
GTBEKORT	VERKEHRSTOTE BEKANNTER ORTSLAGE/
GTUNBORT	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTER ORTSLAGE/
LGES	GESAMTE STRASSENNETZLAENGE/
LINORT	NETZLAENGE INNERORTS/
LAUORT	NETZLAENGE AUSSERORTS/
LLAND	NETZLAENGE LANDSTRASSE/
LAB	NETZLAENGE AUTOBAHN/
VMWPKW	VMW PKW UND KOMBI/
VMWOENV	VMW OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL/
VMWZUG	VMW EISENBAHN/
VMWFLUG	VMW FLUGZEUG/
FLAECHE	FLAECHE DES STAATSGEBIETES/
GRGES	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM/
GRINORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM INNERORTS/
GRAUORT	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUSSERORTS/
GRLAND	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM LANDSTRASSE/

GRAB	GETOETETE PRO 1 MRD. FZKM AUTOBAHN/
URGES	UPS PRO 1 MIO. FZKM/
URINORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM INNERORTS/
URAUORT	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUSSERORTS/
URLAND	UPS PRO 1 MIO. FZKM LANDSTRASSE/
URAB	UPS PRO 1 MIO. FZKM AUTOBAHN/
GBGES	GETOETETE PRO 100 000 EINW. GESAMT/
GB0B5	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 5 J.)/
GB6B9	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (6 - 9 J.)/
GB10B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (10 - 14 J.)/
GB15B17	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 17 J.)/
GB18B20	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 20 J.)/
GB21B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (21 - 24 J.)/
GB25B34	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 34 J.)/
GB35B44	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (35 - 44 J.)/
GB45B54	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (45 - 54 J.)/
GB55B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 64 J.)/
GB65UM	GET. PRO 100 000 EINW. (65 J. UND MEHR)/
GB0B14	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (0 - 14 J.)/
GB15B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (15 - 24 J.)/
GB25B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 64 J.)/
GB18B24	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (18 - 24 J.)/
GB55B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (55 - 59 J.)/
GB60B64	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (60 - 64 J.)/
GB25B59	GETOETETE PRO 100 000 EINW. (25 - 59 J.)/
GB60UM	GET. PRO 100 000 EINW. (60 J. UND MEHR)/
UPSBVGES	UPS PRO 100 000 EINWOHNER/
VGFLGES	VERUNGLUECKTE PRO 1 MIO. FZKM/
VGBVGES	VERUNGLUECKTE PRO 100 000 EINWOHNER/

VALUE LABELS	LAND	(1) DEUTSCHLAND
		(2) ITALIEN
		(3) GROSSBRITANNIEN
		(4) FRANKREICH
		(5) SPANIEN
		(6) DDR
		(7) NIEDERLANDE
		(8) BELGIEN
		(9) SCHWEDEN
		(10) OESTERREICH
		(11) SCHWEIZ
		(12) DAENEMARK
		(13) USA
		(14) JAPAN /

MISSING VALUES	JAHR TO FLAECHE	(-1)/
	GRGES TO GB60UM	(BLANK)/
	UPSBVGES	(-1)/
	VGFLGES	(BLANK)/
	VGBVGES	(-1)/

<i>VAR RANGES</i>	LAND	(1,14)/
	JAHR	(65,99)/
	BVGES	(1000,300000)/
	BV0B5	(1,100000)/
	BV6B9	(1,100000)/
	BV10B14	(1,100000)/
	BV15B17	(1,100000)/
	BV18B20	(1,100000)/
	BV21B24	(1,100000)/
	BV25B34	(1,100000)/
	BV35B44	(1,100000)/
	BV45B54	(1,100000)/
	BV55B64	(1,100000)/
	BV65B69	(1,100000)/
	BV70UM	(1,100000)/
	BV0B14	(1,100000)/
	BV15B24	(1,100000)/
	BV25B64	(1,150000)/
	BV65UM	(1,100000)/
	BV18B24	(1,100000)/
	BV55B59	(1,100000)/
	BV60B64	(1,100000)/
	BV25B59	(1,150000)/
	BV60UM	(1,100000)/
	BGES	(500,500000)/
	BMOPFA	(10,99999)/
	BKRAD	(1,9999)/
	EPKW	(500,200000)/
	BLKW	(5,99999)/
	BBUS	(0,999)/
	BUEBR	(0,99999)/
	FLGES	(1000,4000000)/
	FLINORT	(1000,3000000)/
	FLAUORT	(1000,3000000)/
	FLLAND	(1000,3000000)/
	FLAB	(100,1000000)/
	FLMOPFA	(100,40000)/
	FLKRAD	(100,50000)/
	FLPKW	(1000,3000000)/
	FLLKW	(100,1000000)/
	FLBUS	(50,20000)/
	UPSGES	(5000,3000000)/
	UP SINORT	(3000,2000000)/
	UPSAUORT	(3000,2000000)/
	UPSLAND	(3000,2000000)/
	UPSAB	(50,50000)/
	UPSBEORT	(5000,3000000)/
	UPSUNORT	(0,100000)/
	VGGES	(5000,4500000)/
	GTGES	(100,70000)/
	GTFUG	(10,20000)/
	GTRAD	(10,10000)/

GTMOPFA	(10,10000)/
GTKRAD	(10,10000)/
GTPKW	(100,40000)/
GTUEBR	(10,20000)/
GTBEKVB	(100,70000)/
GTUNBVB	(0,1500)/
GTOB5	(5,10000)/
GT6B9	(5,10000)/
GT10B14	(10,10000)/
GT15B17	(10,10000)/
GT18B20	(10,10000)/
GT21B24	(10,10000)/
GT25B34	(10,15000)/
GT35B44	(10,10000)/
GT45B54	(10,10000)/
GT55B64	(10,10000)/
GT65UM	(10,10000)/
GTBEKA	(100,70000)/
GTUNBA	(0,1000)/
GTOB14	(10,20000)/
GT15B24	(10,20000)/
GT25B64	(100,40000)/
GT18B24	(10,20000)/
GT55B59	(10,10000)/
GT60B64	(10,10000)/
GT25B59	(10,40000)/
GT60UM	(10,15000)/
GTINORT	(100,50000)/
GTAUORT	(100,50000)/
GTLAND	(100,50000)/
GTAB	(1,10000)/
GTBEKORT	(100,70000)/
GTUNBORT	(0,15000)/
LGES	(10000,8000000)/
LINORT	(10000,6000000)/
LAUORT	(10000,6000000)/
LLAND	(10000,6000000)/
LAB	(50,150000)/
VMWPKW	(10000,5000000)/
VMWOENV	(1000,1000000)/
VMWZUG	(500,1000000)/
VMWFLUG	(5,1000000)/
FLAECHE	(10000,9500000)/
GRGES	(1,200)/
GRINORT	(1,200)/
GRAUORT	(1,200)/
GRLAND	(1,200)/
GRAB	(1,200)/
URGES	(.1,20)/
URINORT	(.1,20)/
URAUORT	(.1,20)/
URLAND	(.1,20)/
URAB	(.1,20)/

GBGES (1 100)/
 GBOB5 (1 100)/
 GB6B9 (1 100)/
 GB10B14 (1 100)/
 GB15B17 (1 100)/
 GB18B20 (1 100)/
 GB21B24 (1 100)/
 GB25B34 (1 100)/
 GB35B44 (1 100)/
 GB45B54 (1 100)/
 GB55B64 (1 100)/
 GB65UM (1 100)/
 GBOB14 (1 100)/
 GB15B24 (1 100)/
 GB25B64 (1 100)/
 GB18B24 (1 100)/
 GB55B59 (1 100)/
 GB60B64 (1 100)/
 GB25B59 (1 100)/
 GB60UM (1 100)/

 UPSBVGES (100,1500)/

 VGFLGES (.1,10)/

 VGBVGES (100,2000)/

RECORD SCHEMA 3,QUELLEN

DOCUMENT

 *
 * IN DEN SAETZEN DIESSES 3.RECTYPES WERDEN JAHRGANGSWEISE DIE *
 * QUELLEN DER IM 1.RECTYPE ABGELEGTE DATEN GESPEICHERT. *
 *
 * HIERBEI HANDELT ES SICH UM STARK VERKUERZTE QUELLENANGABEN, DEREN *
 * LANGFASSUNG GESONDERT AUFGEFUEHRT IST. *
 *

SEQUENCE CHECK OFF
 MAX REC COUNT 35
 SORT ID JAHR

VARIABLE LIST JAHR,

 LAND,

 BVGES,
 BV0B5, BV6B9, BV10B14, BV15B17, BV18B20, BV21B24,

BV25B34, BV35B44, BV45B54, BV55B64, BV65B69, BV70UM,
 BV0B14, BV15B24, BV25B64, BV65UM,
 BV18B24, BV55B59, BV60B64,
 BV25B59, BV60UM,

BGES,
 BMOPFA, BKRAD, BPKW, BLKW, BBUS, BUEBR,

FLGES,
 FLINORT, FLAUORT, FLLAND, FLAB,
 FLMOPFA, FLKRAD, FLPKW, FLLKW, FLBUS,

UPSGES,
 UPSINORT, UPSAUORT, UPSLAND, UPSAB, UPSBEORT, UPSUNORT,

VGGES,

GTGES,
 GTFUG, GTRAD, GTMOPFA, GTKRAD, GTPKW, GTUEBR,
 GTBEKVB, GTUNBVB,
 GTOB5, GT6B9, GT10B14, GT15B17, GT18B20, GT21B24,
 GT25B34, GT35B44, GT45B54, GT55B64, GT65UM, GTBEKA,
 GTUNBA,
 GTOB14, GT15B24, GT25B64,
 GT18B24, GT55B59, GT60B64,
 GT25B59, GT60UM,
 GTINORT, GTAUORT, GTLAND, GTAB, GTBEKORT, GTUNBORT,

LGES,
 LINORT, LAUORT, LLAND, LAB,

VMWPKW, VMWOENV, VMWZUG, VMWFLUG,

FLAECHE,

INPUT FORMAT (2I2, 93A10)

<i>VAR LABELS</i>	ANZAHL DER WOHNBEVOELKERUNG/
BVGES	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 5 JAHRE/
BV0B5	WOHNBEVOELKERUNG 6 - 9 JAHRE/
BV6B9	WOHNBEVOELKERUNG 10 - 14 JAHRE/
BV10B14	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 17 JAHRE/
BV15B17	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 20 JAHRE/
BV18B20	WOHNBEVOELKERUNG 21 - 24 JAHRE/
BV21B24	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 34 JAHRE/
BV25B34	WOHNBEVOELKERUNG 35 - 44 JAHRE/
BV35B44	WOHNBEVOELKERUNG 45 - 54 JAHRE/
BV45B54	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 64 JAHRE/
BV55B64	WOHNBEVOELKERUNG 65 - 69 JAHRE/
BV65B69	WOHNBEVOELKERUNG 70 JAHRE UND MEHR/
BV70UM	WOHNBEVOELKERUNG 0 - 14 JAHRE/
BV0B14	WOHNBEVOELKERUNG 15 - 24 JAHRE/
BV15B24	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 64 JAHRE/
BV25B64	WOHNBEVOELKERUNG 65 JAHRE UND MEHR/
BV65UM	WOHNBEVOELKERUNG 18 - 24 JAHRE/
BV18B24	WOHNBEVOELKERUNG 55 - 59 JAHRE/
BV55B59	WOHNBEVOELKERUNG 60 - 64 JAHRE/
BV60B64	

BV25B59	WOHNBEVOELKERUNG 25 - 59 JAHRE/
BV60UM	WOHNBEVOELKERUNG 60 JAHRE UND MEHR/
BGES	GESAMTBESTAND ALLER KRAFTFAHRZEUGE/
BMOPFA	BESTAND AN MOPEDS UND MOFAS/
BKRAD	BESTAND AN KRAFTRAEDERN UND -ROLLERN/
BPKW	BESTAND AN PKW UND KOMBI/
BLKW	BESTAND AN LASTKRAFTWAGEN/
BBUS	BESTAND AN KRAFTOMNIBUSSEN/
BUEBR	BESTAND AN UEBRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN/
FLGES	GESAMTFAHRLEISTUNG ALLER KFZ/
FLINORT	FAHRL. INNERORTS/
FLAUORT	FAHRL. AUSSERORTS/
FLLAND	FAHRL. LANDSTRASSE/
FLAB	FAHRL. AUTOBAHN/
FLMOPFA	FAHRL. MOPED UND MOFA/
FLKRAD	FAHRL. KRAFTRAEDER UND -ROLLER/
FLPKW	FAHRL. PKW UND KOMBI/
FLLKW	FAHRL. LASTKRAFTWAGEN/
FLBUS	FAHRL. KRAFTOMNIBUSSE/
UPSGES	ANZAHL DER UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN/
UPSINORT	UPS INNERORTS/
UPSAUORT	UPS AUSSERORTS/
UPSLAND	UPS LANDSTRASSE/
UPSAB	UPS AUTOBAHN/
UPSBEORT	UPS BEKANNTER ORTSLAGE/
UPSUNORT	UPS UNBEKANNTER ORTSLAGE/
VGES	VERUNGLUECKTE/
GTGES	VERKEHRSTOTE/
GTUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GTRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GTMOPFA	GETOETETE BENUTZER VON MOPED UND MOFA/
GTKRAD	GET. BENUTZER VON KRAFTRAD UND -ROLLER/
GTPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GTUEBR	GET. UEBRIGER VERKEHRSBET., OHNE UNBEK./
GTBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GTUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GT0B5	VERKEHRSTOTE 0 - 5 JAHRE/
GT6B9	VERKEHRSTOTE 6 - 9 JAHRE/
GT10B14	VERKEHRSTOTE 10 - 14 JAHRE/
GT15B17	VERKEHRSTOTE 15 - 17 JAHRE/
GT18B20	VERKEHRSTOTE 18 - 20 JAHRE/
GT21B24	VERKEHRSTOTE 21 - 24 JAHRE/
GT25B34	VERKEHRSTOTE 25 - 34 JAHRE/
GT35B44	VERKEHRSTOTE 35 - 44 JAHRE/
GT45B54	VERKEHRSTOTE 45 - 54 JAHRE/
GT55B64	VERKEHRSTOTE 55 - 64 JAHRE/
GT65UM	VERKEHRSTOTE 65 JAHRE UND MEHR/
GTBEKA	VERKEHRSTOTE BEKANNTEN ALTERS/
GTUNBA	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTEN ALTERS/
GT0B14	VERKEHRSTOTE 0 - 14 JAHRE/
GT15B24	VERKEHRSTOTE 15 - 24 JAHRE/
GT25B64	VERKEHRSTOTE 25 - 64 JAHRE/
GT18B24	VERKEHRSTOTE 18 - 24 JAHRE/
GT55B59	VERKEHRSTOTE 55 - 59 JAHRE/

GT60B64	VERKEHRSTOTE 60 - 64 JAHRE/
GT25B59	VERKEHRSTOTE 25 - 59 JAHRE/
GT60UM	VERKEHRSTOTE 60 JAHRE UND MEHR/
GTINORT	VERKEHRSTOTE INNERORTS/
GTAUORT	VERKEHRSTOTE AUSSERORTS/
GTLAND	VERKEHRSTOTE LANDSTRASSE/
GTAB	VERKEHRSTOTE AUTOBAHN/
GTBEKORT	VERKEHRSTOTE BEKANNNTER ORTSLAGE/
GTUNBORT	VERKEHRSTOTE UNBEKANNTER ORTSLAGE/

LGES	GESAMTE STRASSENNETZLAENGE/
LINORT	NETZLAENGE INNERORTS/
LAUORT	NETZLAENGE AUSSERORTS/
LLAND	NETZLAENGE LANDSTRASSE/
LAB	NETZLAENGE AUTOBAHN/

VMWPKW	VMW PKW UND KOMBI/
VMWOENV	VMW OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL/
VMWZUG	VMW EISENBahn/
VMWFLUG	VMW FLUGZEUG/

FLAECHE	FLAECHE DES STAATSGEBIETES/
---------	-----------------------------

<i>VALUE LABELS</i>	LAND	(1) DEUTSCHLAND
		(2) ITALIEN
		(3) GROSSBRITANNIEN
		(4) FRANKREICH
		(5) SPANIEN
		(6) DDR
		(7) NIEDERLANDE
		(8) BELGIEN
		(9) SCHWEDEN
		(10) OESTERREICH
		(11) SCHWEIZ
		(12) DAENEMARK
		(13) USA
		(14) JAPAN /

<i>MISSING VALUES</i>	JAHR TO LAND (-1)/
	BVGES TO FLAECHE ('-')/

<i>VAR RANGES</i>	LAND	(1,14) /
	JAHR	(65,99) /

RECORD SCHEMA 4, VERUNGL

DOCUMENT

```

*****
*
* IN DEN SAETZEN DIESES 4.RECTYPES WIRD EINE TABELLE
* VON VERUNGLUECKTEN GEGLIEDERT NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG
* EINERSEITS UND NACH ALTERSGRUPPEN ANDERERSEITS GESPEICHERT.
*
*****

```

```

SORT IDS      JAHR, VGALT
SEQUENCE CHECK OFF
MAX REC COUNT 35

```

```

VARIABLE LIST  JAHR, VGALT, LAND, VGGES, VGFUG, VGRAD, VGMOPFA, VGKRAD
                , VGPKN, VGUEBR, VGBEKVB, VGUNBVB

```

```

INPUT FORMAT  (I2, I2, I2, I7, 4I5, I7, I6, I7, I5)

```

```

VAR LABELS    VGALT  ALTERSGRUPPE DER VERUNGLUECKTEN/
                VGGES  GESAMTANZAHL ALLER VERUNGLUECKTEN/
                VGFUG  VERUNGLUECKTE FUSSGAENGER/
                VGRAD  VERUNGLUECKTE RADFAHRER/
                VGMOPFA VERUNGLUECKTE BENUTZER V. MOPED UND MOFA/
                VGKRAD VERUNGL. BENUTZER V. KRAFTRAD UND-ROLLER/
                VGPKN  VERUNGLUECKTE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
                VGUEBR UEBRIGE VERUNGLUECKTE/
                VGBEKVB VERUNGLUECKTE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
                VGUNBVB VERUNGLUECKTE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/

```

```

VALUE LABELS  VGALT  (1)  0 - 5  JAHRE
                  (2)  6 - 9  JAHRE
                  (3)  10 - 14 JAHRE
                  (4)  15 - 17 JAHRE
                  (5)  18 - 20 JAHRE
                  (6)  21 - 24 JAHRE
                  (7)  25 - 64 JAHRE
                  (8)  65 JAHRE UND MEHR
                  (9)  UNBEKANNT
                  (10) TOTAL/

```

```

MISSING VALUES  VGGES TO VGUNBVB (-1)/

```

```

VAR RANGES     LAND   (1,14)/
                JAHR  (65,99)/
                VGALT (1,10)/
                VGGES (0,4500000)/
                VGFUG (0,99999)/
                VGRAD (0,99999)/
                VGMOPFA (0,99999)/

```

VGKRAD (0,99999)/
 VGPKW (0,2000000)/
 VGUEBR (0,1000000)/
 VGBEKVB (0,4500000)/
 VGUNBVB (0,100000)/

RECORD SCHEMA 5, GETOET

DOCUMENT

 *
 * IN DEN SAETZEN DIESER 5.RECTYPES WIRD EINE TABELLE *
 * VON GETOETETEN GEGLIEDERT NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG *
 * EINERSEITS UND NACH ALTERSGRUPPEN ANDERERSEITS GESPEICHERT. *
 *

SORT IDS JAHR, GALT
SEQUENCE CHECK OFF
MAX REC COUNT 35

VARIABLE LIST JAHR, GALT, LAND, GGES, GFUG, GRAD, GMOPFA, GKRAD
 , GPKW, GUEBR, GBEKVB, GUNBVB

INPUT FORMAT (I2, I2, I2, I7, 4I5, I7, I6, I7, I5)

VAR LABELS

GALT	ALTERSGRUPPE DER GETOETETEN/
GGES	GESAMTANZAHL ALLER GETOETETEN/
GFUG	GETOETETE FUSSGAENGER/
GRAD	GETOETETE RADFAHRER/
GMOPFA	GETOETETE BENUTZER V. MOPED UND MOFA/
GKRAD	GETOET. BENUTZER V. KRAFTRAD UND-ROLLER/
GPKW	GETOETETE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
GUEBR	UEBRIGE GETOETETE/
GBEKVB	GETOETETE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
GUNBVB	GETOETETE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/

VALUE LABELS

GALT	(1)	0 - 5	JAHRE
	(2)	6 - 9	JAHRE
	(3)	10 - 14	JAHRE
	(4)	15 - 17	JAHRE
	(5)	18 - 20	JAHRE
	(6)	21 - 24	JAHRE
	(7)	25 - 64	JAHRE
	(8)	65	JAHRE UND MEHR
	(9)		UNBEKANNT
	(10)		TOTAL/

MISSING VALUES GGES TO GUNBVB (-1)/

<i>VAR RANGES</i>	LAND	(1,14)/
	Jahr	(65,99)/
	GALT	(1,10)/
	GGES	(0,70000)/
	GFUG	(0,20000)/
	GRAD	(0,10000)/
	GMOPFA	(0,10000)/
	GKRAD	(0,10000)/
	GPKW	(0,40000)/
	GUEBR	(0,20000)/
	GBEKVB	(0,70000)/
	GUNBVB	(0,1500)/

*RECORD SCHEMA 6, VERLETZ**DOCUMENT*

```

*****
*
* IN DEN SAETZEN DIESES 6.RECTYPES WIRD EINE TABELLE
* VON VERLETZTEN GEGLIEDERT NACH ART DER VERKEHRSBETEILIGUNG
* EINERSEITS UND NACH ALTERSGRUPPEN ANDERERSEITS GESPEICHERT.
*
*****

```

<i>SORT IDS</i>	Jahr, VLALT
<i>SEQUENCE CHECK</i>	OFF
<i>MAX REC COUNT</i>	35

<i>VARIABLE LIST</i>	Jahr, VLALT, LAND, VLGES, VLFUG, VLRAD, VLMOPFA, VLKRAD, VLPKW, VLUEBR, VLBEKVB, VLUNBVB
----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------

<i>INPUT FORHAT</i>	(I2, I2, I2, I7, 4I5, I7, I6, I7, I5)
---------------------	---------------------------------------

<i>VAR LABELS</i>	VLALT	ALTERSGRUPPE DER VERLETZTEN/
	VLGES	GESAMTANZAHL ALLER VERLETZTEN/
	VLFUG	VERLETZTE FUSSGAENGER/
	VLRAD	VERLETZTE RADFAHRER/
	VLMOPFA	VERLETZTE BENUTZER V. MOPED UND MOFA/
	VLKRAD	VERLETZ. BENUTZER V. KRAFTRAD UND-ROLLER/
	VLPKW	VERLETZTE INSASSEN VON PKW UND KOMBI/
	VLUEBR	UEBRIGE VERLETZTE/
	VLBEKVB	VERLETZTE BEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/
	VLUNBVB	VERLETZTE UNBEK. VERKEHRSBETEILIGUNG/

<i>VALUE LABELS</i>	VLALT	(1)	0 - 5 JAHRE
		(2)	6 - 9 JAHRE
		(3)	10 - 14 JAHRE
		(4)	15 - 17 JAHRE

- (5) 18 - 20 JAHRE
- (6) 21 - 24 JAHRE
- (7) 25 - 64 JAHRE
- (8) 65 JAHRE UND MEHR
- (9) UNBEKANNT
- (10) TOTAL/

MISSING VALUES VLGES TO VLUNBVB (-1) /

<i>VAR RANGES</i>	LAND	(1,14) /
	JAHR	(65,99) /
	VLALT	(1,10) /
	VLGES	(0,4500000) /
	VLFGU	(0,99999) /
	VLRAD	(0,99999) /
	VLMOFPA	(0,99999) /
	VLKRAD	(0,99999) /
	VLPKW	(0,2000000) /
	VLUEBR	(0,1000000) /
	VLBEKVB	(0,4500000) /
	VLUNBVB	(0,100000) /

END SCHEMA

FINISH

ANHANG 3 :

SIR/FORMS - SCHEMA


```

*
* SIR/DBMS Version 2.1.2 produced SIR/FORMS schema definition
*
* Database name: INTUNF
* Date: 01/23/87
* Time: 12:00:00
*
*
* You MUST insert database password and security
* passwords in the FORM command that follows.
*
* You MUST check all FINAL, ACCEPT and REJECT
* clauses for correctness.
*
form INTUNF -
  database INTUNF -
    password * -
    prefix 'INVUD.' -
    security *,* -
  labels 20 -
  root MAINMENU -
  users group */* -
    group */* -
    activities nowrite

*
* Main Menu
*
menu MAINMENU
  group
    call CIR
  endgroup

  group at +1
    call ROHDATEN
    call KORRDAT
    call QUELLEN
    call VERUNGL
    call GETOET
    call VERLETZ
  endgroup
endmenu

*
* Record type: CIR
*
record CIR
  group
    field LAND
  endgroup
endrecord
*

```

* Record type: 1 (ROHDATEN)
*

record ROHDATEN -

```

group
  field LAND
  field JAHR
endgroup

group at +3
  field BVGES
  field BV0B5
  field BV6B9
  field BV10B14
  field BV15B17
  field BV18B20
  field BV21B24
  field BV25B34
  field BV35B44
  field BV45B54
  field BV55B64
  field BV65B69
  field BV70UM
endgroup

group at +1
  field BV0B14
  field BV15B24
  field BV25B64
  field BV65UM
endgroup

group at +1
  field BV18B24
  field BV55B59
  field BV60B64
endgroup

group at +1
  field BV25B59
  field BV60UM
endgroup

group at +1
  field BGES
  field BMOPFA
  field BKRAD
  field BPKW
  field BLKW
  field BBUS
  field BUEBR
endgroup

group at +1
  field FLGES
  field FLINORT
  field FLAUORT
  field FLLAND
  field FLAB
endgroup

group at +1
  field FLMOPFA
  field FLKRAD

```

```

    field FLPKW
    field FLLKW
    field FLBUS
endgroup
group at +2
    field UPSGES
    field UPSINORT
    field UPSAUORT
    field UPSLAND
    field UPSAB
    field UPSBEORT
    field UPSUNORT
endgroup
group at +1
    field VGGES
endgroup
group at +1
    field GTGES
    field GTFUG
    field GTRAD
    field GTMOPFA
    field GTPKAD
    field GTPKW
    field GTUEBR
    field GTBEKVVB
    field GTUNBVB
endgroup
group at +1
    field GT0B5
    field GT6B9
    field GT10B14
    field GT15B17
    field GT18B20
    field GT21B24
    field GT25B34
    field GT35B44
    field GT45B54
    field GT55B64
    field GT65UM
    field GTBEKA
    field GTUNBA
endgroup
group at +1
    field GT0B14
    field GT15B24
    field GT25B64
endgroup
group at +1
    field GT18B24
    field GT55B59
    field GT60B64
endgroup
group at +1
    field GT25B59
    field GT60UM
endgroup
group at +1
    field GTINORT
    field GTAUORT

```

```

    field GTLAND
    field GTAB
    field GTBEKORT
    field GTUNBORT
endgroup
group at +1
    field LGES
    field LINORT
    field LAUORT
    field LLAND
    field LAB
endgroup
group at +2
    field VMWPKW
    field VMWOENV
    field VMWZUG
    field VMWFLUG
endgroup
group at +2
    field FLAECHE
endgroup
endrecord

```

```

*
*   Record type:  2 (KORRDAT )
*

```

record KORRDAT - usw.

identisch mit dem vorangegangenen Record type 1, bis auf folgende Gruppen:

```

group at +1
    field GRGES
    field GRINORT
    field GRAUORT
    field GRLAND
    field GRAB
endgroup
group at +1
    field URGES
    field URINORT
    field URAUORT
    field URLAND
    field URAB
endgroup
group at +1
    field GBGES
    field GB0B5
    field GB6B9
    field GB10B14
    field GB15B17
    field GB18B20
    field GB21B24
    field GB25B34
    field GB35B44
    field GB45B54
    field GB55B64

```

```

    field GB65um
  endgroup
  group at +2
    field GB0B14
    field GB15B24
    field GB25B64
  endgroup
  group at +1
    field GB18B24
    field GB55B59
    field GB60B64
  endgroup
  group at +1
    field GB25B59
    field GB60UM
  endgroup
  group at +1
    field UPSBVGES
  endgroup
  group at +1
    field VGFLGES
  endgroup
  group at +1
    field VGBVGES
  endgroup
endrecord

```

```

*
*   Record type:   3 (QUELLEN )
*

```

```

record QUELLEN -

```

```

  group
    field LAND
    field JAHR
  endgroup

  group at +3
    field BVGES
    field BV0B5
    field BV6B9
    field BV10B14
    field BV15B17
    field BV18B20
    field BV21B24
    field BV25B34
    field BV35B44
    field BV45B54
    field BV55B64
    field BV65B69
    field BV70UM
  endgroup
  group at +1
    field BV0B14
    field BV15B24
    field BV25B64
    field BV65UM
  endgroup

```



```
group at +1
  field BV18B24
  field BV55B59
  field BV60B64
endgroup
group at +1
  field BV25B59
  field BV60UM
endgroup
group at +1
  field BGES
  field BMOPFA
  field BKRAD
  field BPKW
  field BLKW
  field BBUS
  field BUEBR
endgroup
group at +1
  field FLGES
  field FLINORT
  field FLAUORT
  field FLLAND
  field FLAB
endgroup
group at +1
  field FLMOPFA
  field FLKRAD
  field FLPKW
  field FLLKW
  field FLBUS
endgroup
group at +2
  field UPSGES
  field UPSINORT
  field UPSAUORT
  field UPSLAND
  field UPSAB
  field UPSBEORT
  field UPSUNORT
endgroup
group at +1
  field VGGES
endgroup
group at +1
  field GTGES
  field GTFUG
  field GTRAD
  field GTMOPFA
  field GTKRAD
  field GTPKW
  field GTUEBR
  field GTBEKVB
  field GTUNBVB
endgroup
group at +1
  field GTOB5
  field GT6B9
  field GT10B14
```

```

    field GT15B17
    field GT18B20
    field GT21B24
    field GT25B34
    field GT35B44
    field GT45B54
    field GT55B64
    field GT65UM
    field GTBEKA
    field GTUNBA
  endgroup
  group at +1
    field GT0B14
    field GT15B24
    field GT25B64
  endgroup
  group at +1
    field GT18B24
    field GT55B59
    field GT60B64
  endgroup
  group at +1
    field GT25B59
    field GT60UM
  endgroup
  group at +1
    field GTINORT
    field GTAUORT
    field GTLAND
    field GTAB
    field GTBEKORT
    field GTUNBORT
  endgroup
  group at +1
    field LGES
    field LINORT
    field LAUORT
    field LLAND
    field LAB
  endgroup
  group at +2
    field VMWPKW
    field VMWOENV
    field VMWZUG
    field VMWFLUG
  endgroup
  group at +2
    field FLAECHE
  endgroup
endrecord

```

```

*
*   Record type:   4 (VERUNGL )
*

```

```
record VERUNGL -
```

```

  group
    field LAND

```

```

    field JAHR
    field VGALT
endgroup

```

```

group at +1
  field VGGES
  field VGFUG
  field VGRAD
  field VMOPFA
  field VGKRAD
  field VGPKW
  field VGUEBR
  field VGBEKVB
  field VGUNBVB
endgroup
endrecord

```

```

*
*   Record type:   5 (GETOET )
*

```

```

record GETOET -

```

```

  group
    field LAND
    field JAHR
    field GALT
  endgroup

```

```

  group at +1
    field GGES
    field GFUG
    field GRAD
    field GMOPFA
    field GKRAD
    field GPKW
    field GUEBR
    field GBEKVB
    field GUNBVB
  endgroup
endrecord

```

```

*
*   Record type:   6 (VERLETZ )
*

```

```

record VERLETZ -

```

```

  group
    field LAND
    field JAHR
    field VLALT
  endgroup

```

```

  group at +1
    field VLGES
    field VLFUG

```

```
field VLRAD
field VLMOPFA
field VLKRAD
field VLPKW
field VBLUEBR
field VLBEKVB
field VLUNBVB
endgroup
endrecord

endform
```


ANHANG 4:

BEISPIELE FÜR TYPISCHE RETRIEVALS MIT AUSGABETABELLEN

BEISPIEL 1. KREUZTABELLE: VARIABLEN, LAND BY JAHR

```

RETRIEVAL
PROCESS CASE LIST=1 THRU 3,8
PROCESS REC 2
COMPUTE J=JAHR;L=LAND
COMPUTE X1=UPSGES;
        X2=URGES*1000;
        X3=GTGES;
        X4=GRGES;
        X5=(X3/BGES)*100;
        X6=VGGES-X3;
        X7=(X6/FLGES)*1000;
        X8=(X6/BGES)*100;
        X9=GTAB;
        X10=GRAB;
        X11=UPSAB;
        X12=URAB*1000
VAR LABELS X1,UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UPS) /
           X2,UPS PRO 1 MRD FZKM /
           X3,VERKEHRSTOTE GESAMT /
           X4,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM /
           X5,VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ /
           X6,VERLETZTE GESAMT /
           X7,VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM /
           X8,VERLETZTE PRO 100.000 KFZ /
           X9,VERKEHRSTOTE AUTOBAHN /
           X10,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB /
           X11,UPS AUTOBAHN /
           X12,UPS PRO 1 MRD FZKM AB /
VALUE LABELS L (1) DEUTSCHLAND
              (2) ITALIEN
              (3) GROSSBRITANNIEN
              (8) BELGIEN
PERFORM PROCS
VALID VALUES J (82,83,84)
VALID VALUES L (1,2,3,8)
END PROCESS REC
END PROCESS CASE
TABLE X1 THEN X2 THEN X3 THEN X4 THEN X5 THEN X6 THEN X7 THEN X8
      THEN X9 THEN X10 THEN X11 THEN X12 , L BY J /
      FILENAME=TABLE.BEISPIEL.1 /
      PAGETITLE='KREUZTABELLE BEIPIEL 1 : VARIABLEN, LAND BY JAHR' /
      HEADERDIVIDER='*' /
      HEADERWIDTH=13 /
      NOWAFERTITLE /
      STUBDIVIDER='*' /
      STUBWIDTH=35 /
      PRINTFORMATS=X10 (2) X4,X5,X12 (1) /
      NOZEROS /
      COLLAPSE /
      WAFERNOTES=' DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
                  FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
                  ANGEGLICHEN : * 1.08 ' /
END RETRIEVAL

```

*	*	DEUTSCHLAND				*	ITALIEN			*
*	*	*****								
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
*	*	J=82	J=83	J=84	J=82	J=83	J=84	*	*	

UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UFS):		358693 *	374107 *	359485 *	159858 *	161114 *	159051 *			
UPS PRO 1 MRD FZKM.....		1062 *	1074 *	1003 *	- *	- *	- *			
VERKEHRSTOTE GESAMT.....		11608 *	11732 *	10199 *	8322 *	8299 *	7756 *			
VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM.....		34,4 *	33,7 *	28,5 *	- *	- *	- *			
VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ.....		38,4 *	38,0 *	32,4 *	31,9 *	29,9 *	- *			
VERLETZTE GESAMT.....		467188 *	489210 *	466033 *	216810 *	219130 *	216979 *			
VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM.....		1383 *	1405 *	1301 *	- *	- *	- *			
VERLETZTE PRO 100.000 KFZ.....		1544 *	1586 *	1481 *	832 *	791 *	- *			
VERKEHRSTOTE AUTOBAHN.....		803 *	878 *	708 *	680 *	751 *	679 *			
VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM AB.....		9,47 *	9,90 *	7,65 *	19,32 *	21,15 *	18,18 *			
UPS AUTOBAHN.....		14773 *	15765 *	15716 *	6508 *	6860 *	7024 *			
UPS PRO 1 MRD FZKM AB.....		174,2 *	178,0 *	169,7 *	184,9 *	193,2 *	188,0 *			

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

*	*	GROSSBRITANNIEN				*	BELGIEN			*
*	*	*****								
*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	
*	*	J=82	J=83	J=84	J=82	J=83	J=84	*	*	

UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UFS):		255980 *	242876 *	253183 *	57407 *	58778 *	58659 *			
UPS PRO 1 MRD FZKM.....		987 *	919 *	918 *	- *	- *	- *			
VERKEHRSTOTE GESAMT.....		5934 *	5445 *	5599 *	2064 *	2090 *	1893 *			
VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM.....		23,9 *	20,6 *	20,3 *	- *	- *	- *			
VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ.....		30,7 *	27,5 *	27,7 *	48,6 *	49,2 *	44,2 *			
VERLETZTE GESAMT.....		328262 *	303139 *	318715 *	77693 *	79397 *	79678 *			
VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM.....		1266 *	1167 *	1155 *	- *	- *	- *			
VERLETZTE PRO 100.000 KFZ.....		1697 *	1533 *	1577 *	1829 *	1869 *	1859 *			
VERKEHRSTOTE AUTOBAHN.....		206 *	187 *	211 *	145 *	163 *	161 *			
VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB.....		7,10 *	6,24 *	6,03 *	- *	- *	- *			
UPS AUTOBAHN.....		4277 *	3857 *	4412 *	1887 *	1859 *	1907 *			
UPS PRO 1 MRD FZKM AB.....		147,5 *	128,7 *	126,2 *	- *	- *	- *			

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

BEISPIEL 2. KREUZTABELLE: VARIABLEN, JAHR BY LAND

```

RETRIEVAL
PROCESS CASE LIST=1 THRU 3,8
PROCESS REC 2
COMPUTE J=JAHR;L=LAND
COMPUTE X1=UPSGES;
        X2=URGES*1000;
        X3=GTGES;
        X4=GRGES;
        X5=(X3/BGES)*100;
        X6=VGGES-X3;
        X7=(X6/FLGES)*1000;
        X8=(X6/BGES)*100;
        X9=GTAB;
        X10=GRAB;
        X11=UPSAB;
        X12=URAB*1000
VAR LABELS X1,UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UPS) /
           X2,UPS PRO 1 MRD FZKM /
           X3,VERKEHRSTOTE GESAMT /
           X4,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM /
           X5,VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ /
           X6,VERLETZTE GESAMT /
           X7,VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM /
           X8,VERLETZTE PRO 100.000 KFZ /
           X9,VERKEHRSTOTE AUTOBAHN /
           X10,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB /
           X11,UPS AUTOBAHN /
           X12,UPS PRO 1 MRD FZKM AB /
VALUE LABELS L (1) DEUTSCHLAND
              (2) ITALIEN
              (3) GROSSBRITANNIEN
              (8) BELGIEN
PERFORM PROCS
VALID VALUES J (82,83,84)
VALID VALUES L (1,2,3,8)
END PROCESS REC
END PROCESS CASE
TABLE X1 THEN X2 THEN X3 THEN X4 THEN X5 THEN X6 THEN X7 THEN X8
      THEN X9 THEN X10 THEN X11 THEN X12 , J BY L /
      FILENAME=TABLE.BEISPIEL.2 /
      PAGETITLE='KREUZTABELLE BEIPIEL 2 : VARIABLEN, JAHR BY LAND' /
      HEADERDIVIDER='*' /
      HEADERWIDTH=15 /
      NOWAFERTITLE /
      STUBDIVIDER='*' /
      STUBWIDTH=35 /
      PRINTFORMATS=X10 (2) X4,X5,X12 (1) /
      NOZEROS /
      COLLAPSE /
      WAFERNOTES=' DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
                FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
                ANGEGLICHEN : * 1.08 ' /
END RETRIEVAL

```



```

*****
*                                     *
*                                     *           J=84 *
*                                     *           *
*                                     *           *
*                                     * DEUTSCHLAND * ITALIEN *GROSSBRITANNIEN* BELGIEN *
*****
*                                     *           *           *           *
*UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UPS).* 359485 * 159051 * 253183 * 58659 *
*UPS PRO 1 MRD FZKM.....* 1003 * - * 918 * - *
*VERKEHRSTOTE GESAMT.....* 10199 * 7758 * 5599 * 1893 *
*VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM.....* 28.5 * - * 20.3 * - *
*VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ.....* 32.4 * - * 27.7 * 44.2 *
*VERLETZTE GESAMT.....* 466033 * 216979 * 318715 * 79678 *
*VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM.....* 1301 * - * 1155 * - *
*VERLETZTE PRO 100.000 KFZ.....* 1481 * - * 1577 * 1859 *
*VERKEHRSTOTE AUTOBAHN.....* 708 * 679 * 211 * 161 *
*VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB.....* 7.65 * 18.18 * 6.03 * - *
*UPS AUTOBAHN.....* 15716 * 7024 * 4412 * 1907 *
*UPS PRO 1 MRD FZKM AB.....* 169.7 * 188.0 * 126.2 * - *
*****
    
```

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

BEISPIEL 3. KREUZTABELLE: LAND, VARIABLEN BY JAHR

```

RETRIEVAL
PROCESS CASE LIST=1 THRU 3,8
PROCESS REC 2
COMPUTE J=JAHR;L=LAND
COMPUTE X1=UPSGES;
        X2=URGES*1000;
        X3=GTGES;
        X4=GRGES*1000;
        X5=(X3/BGES)*100;
        X6=VGGES-X3;
        X7=(X6/FLGES)*1000;
        X8=(X6/BGES)*100;
        X9=GTAB;
        X10=GRAB;
        X11=UPSAB;
        X12=URAB*1000
VAR LABELS X1,UNFAELLE MIT PERSONENSCHADEN (UPS) /
           X2,UPS PRO 1 MRD FZKM /
           X3,VERKEHRSTOTE GESAMT /
           X4,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM /
           X5,VERKEHRSTOTE PRO 100.000 KFZ /
           X6,VERLETZTE GESAMT /
           X7,VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM /
           X8,VERLETZTE PRO 100.000 KFZ /
           X9,VERKEHRSTOTE AUTOBAHN /
           X10,VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB /
           X11,UPS AUTOBAHN /
           X12,UPS PRO 1 MRD FZKM AB /
VALUE LABELS L (1) DEUTSCHLAND
              (2) ITALIEN
              (3) GROSSBRITANNIEN
              (8) BELGIEN
PERFORM PROCS
VALID VALUES J (82,83,84)
VALID VALUES L (1,2,3,8)
END PROCESS REC
END PROCESS CASE
TABLE L , (X1 THEN X2 THEN X3 THEN X4 THEN X5 THEN X6 THEN X7 THEN X8
          THEN X9 THEN X10 THEN X11 THEN X12) BY J /
        FILENAME=TABLE.BEISPIEL.3 /
        PAGETITLE='KREUZTABELLE BEIPIEL 3 : LAND,VARIABLEN BY JAHR' /
        HEADERDIVIDER='*' /
        HEADERWIDTH=11 /
        NOWAFERTITLE /
        STUBDIVIDER='*' /
        STUBWIDTH=15 /
        PRINTFORMATS=X10 (2) X4,X5,X12 (1) /
        NOZEROS /
        COLLAPSE /
        WAFERNOTES=' DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
                    FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
                    ANGEGLICHEN : * 1.08 ' /
END RETRIEVAL

```

Chunk 1 and 2 of 4

* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
DEUTSCHLAND....	358693 *	374107 *	359485 *	1062 *	1074 *	1003 *	11608 *	11732 *	10199 *		
ITALIEN.....	159858 *	161114 *	159051 *	- *	- *	- *	8322 *	8299 *	7758 *		
GROSSBRITANNIEN	255980 *	242876 *	253183 *	987 *	919 *	918 *	5934 *	5445 *	5599 *		
BELGIEN.....	57407 *	58778 *	58659 *	- *	- *	- *	2064 *	2090 *	1893 *		

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *	* * *
DEUTSCHLAND....	34.4 *	33.7 *	28.5 *	38.4 *	38.0 *	32.4 *	467188 *	489210 *	466033 *		
ITALIEN.....	- *	- *	- *	31.9 *	29.9 *	- *	216810 *	219130 *	216979 *		
GROSSBRITANNIEN	22.9 *	20.6 *	20.3 *	30.7 *	27.5 *	27.7 *	328362 *	303139 *	318715 *		
BELGIEN.....	- *	- *	- *	48.6 *	49.2 *	44.2 *	77693 *	79397 *	79678 *		

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

```

*****
* * * * *
* * VERLETZTE PRO 1 MRD FZKM * VERLETZTE PRO 100.000 KFZ * VERKEHRSTOTE AUTOBAHN *
* * * * *
* * * * *
* * J=82 * J=83 * J=84 * J=82 * J=83 * J=84 * J=82 * J=83 * J=84 *
* * * * *
* * * * *
*DEUTSCHLAND...* 1383 * 1405 * 1301 * 1544 * 1586 * 1481 * 803 * 878 * 708 *
*ITALIEN.....* - * - * - * 832 * 791 * - * 680 * 751 * 679 *
*GROSSBRITANNIEN* 1266 * 1147 * 1155 * 1697 * 1533 * 1577 * 206 * 187 * 211 *
*BELGIEN.....* - * - * - * 1829 * 1869 * 1859 * 145 * 163 * 161 *
*****
    
```

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

```

*****
* * * * *
* * VERKEHRSTOTE PRO 1 MRD FZKM AB * UPS AUTOBAHN * UPS PRO 1 MRD FZKM AB *
* * * * *
* * * * *
* * J=82 * J=83 * J=84 * J=82 * J=83 * J=84 * J=82 * J=83 * J=84 *
* * * * *
* * * * *
*DEUTSCHLAND...* 9.47 * 9.90 * 7.65 * 14773 * 15785 * 15716 * 174.2 * 178.0 * 169.7 *
*ITALIEN.....* 19.32 * 21.15 * 18.18 * 6508 * 6860 * 7024 * 184.9 * 193.2 * 188.0 *
*GROSSBRITANNIEN* 7.10 * 6.24 * 6.03 * 4277 * 3857 * 4412 * 147.5 * 128.7 * 126.2 *
*BELGIEN.....* - * - * - * 1887 * 1859 * 1907 * - * - * - *
*****
    
```

Notes:

DIE VERKEHRSTOTENZAHLEN VON ITALIEN WURDEN MIT FOLGENDEM
FAKTOR AN DEN INTERNATIONAL UEBLICHEN 30-TAGE-ZEITRAUM
ANGEGLICHEN : * 1.08

ANHANG 5:

ANMERKUNGEN ZU DEN EINZELNEN LÄNDERN

FUER ALLE LAENDER GUELTIGE ANMERKUNGEN :BEVOELKERUNG in 1.000 EinwohnerBESTAENDE in 1.000 FahrzeugeFAHRLEISTUNGEN in 1.000.000 FahrzeugkilometerSTRASSENNETZLAENGEN in KilometerVerkehrsmittelwahl (VMW) in 1.000.000 PersonenkilometerFlaeche in Quadratkilometer

INNERORTS: ohne AUTOBAHN / AUSSERORTS: mit AUTOBAHN

LANDSTRASSE: AUSSERORTS ohne AUTOBAHN

INNERORTS + AUSSERORTS = GESAMT

ANMERKUNGEN FUER DEUTSCHLAND :BEVOELKERUNG : Stand 01.01.19.. ; fuer 1965DurchschnittszahlenBESTAENDE : Stand 1.7.19..Einschl. der voruebergehend abgemeldeten Fahrzeuge-MOPED UND MOFA: Mofas und Kleinkraftraeder.Mofa: Fahraeder mit Hilfsmotor, Hubraum \leq 50ccm, Hoechstgeschwindigkeit \leq 25km/h, mit Versicherungskennzeichen.

Kleinkraftrad (Mopeds und Mokicks): Kraftraeder mit Hubraum

 \leq 50ccm, Hoechstgeschwindigkeit \leq 40 bzw. 50 km/h mit Versicherungskennzeichen.-KRAFTRAD UND -ROLLER: Leichtkraftraeder, Kraftraeder und -roller.Leichtkraftrad: Kraftrad/roller mit Hubraum \leq 50ccm und einerHoechstgeschwindigkeit $>$ 40 bzw. 50 km/h oder Hubraum \leq 80ccm undHoechstgeschwindigkeit \leq 80km/h.Kraftrad: Motorrad $>$ 80ccm Hubraum.Kraftroller: Motorroller $>$ 80ccm Hubraum.-PKW UND KOMBI: Personenkraftwagen einschl. Kombinations- und

Dreiradkraftwagen, mit hoechstens 9 Sitzplaetzen einschl.

Fuehrersitz.

-LKW: Lastkraftwagen mit Normal- u. Spezialaufbau, Sattelschlepper

und andere als landwirtschaftliche Zugmaschinen.

-BUS: Kraftomnibusse mit mehr als 9 Sitzplaetzen einschl.

Fuehrersitz.

-UEBRIGE KFZ: Landwirtschaftliche Zugmaschinen, Krankenkraftwagen

Feurwehrfahrzeug, Strassenreinigungsfahrzeug, Muellwagen,

Abschlepp-, Kranwagen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen, Bagger,

Krankenfahrstuhl usw.

FAHRLEISTUNGEN deutscher und auslaendischer Fahrzeuge auf dem Strassennetz der Bundesrepublik Deutschland einschl. Berlin (West). Nicht enthalten sind die FAHRLEISTUNGEN der Kfz der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der auslaendischen Streitkraefte

STRASSENNETZLAENGEN : Stand 1.1.19..

Verkehrsmittelwahl (VMW) :

--PKW UND KOMBI : Verkehr mit Pkw, Kombi, Kraftraedern, Mopeds, Taxis und Mietwagen.

--OEFFENTL. NAHVERKEHRSMITTEL: Oeffentlicher Strassenpersonenverkehr, d.h. Stadtschnellbahn-(U-Bahn), Strassenbahn-, Obus- und Kraftomnibusverkehr der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, jedoch ohne Befoerderungsleistung (Ein- und Durchfahrten) auslaendischer Unternehmen in der Bundesrepublik. Ab 1970 einschl. des freigestellten Schuelerverkehrs.

--EISENBAHN: Schienenverkehr einschl. S-Bahnverkehr.

--FLUGZEUG: Verkehrsleistungen ueber dem Bundesgebiet sowie von und nach Berlin (West).

ANMERKUNGEN FUER ITALIEN :

BEVOELKERUNG : 01.01.19..

BESTAENDE :

--MOPED UND MOFA: Ciclomotori <=50 cc.

--KRAFTRAD UND --ROLLER: Motocicli e Motorette >50 cc.

--PKW UND KOMBI: Autovetture e Vetture familiari.

--LKW: Autocarri.

--BUS: Autobus.

--UEBRIGE KFZ: Altri autoveicoli.

GETOETETE: Verstorben innerhalb von 7 Tagen nach dem Unfallereignis.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER GROSSBRITANNIEN :

BEVOELKERUNG : am 30.06.19..

BESTAENDE : am 01.01.19..

--MOPED UND MOFA: Moped.

Moped: Hubraum von maximal 50 ccm, gesetzlich vorgeschriebene

Hoechstgeschwindigkeit 30 mph.

--KRAFTRAD UND --ROLLER: Motorcycle and Motorscooter.

Motorcycle: Zweiraedriges Fahrzeug, das weder Moped noch Motor-

scooter ist, inkl. Motorrad mit Beiwagen.

Motorscooter: Zweiraedriges Motorfahrzeug mit Trittbrett und

kleineren Raedern als ein konventionelles Motorcycle.

-PKW UND KOMBI: Cars.

Cars: inkl. taxis, estate cars, invalid tricycles, three and four-wheeledcars, minibuses and motorcaravans.

-LKW: Goods vehicles.

Goods vehicles: Vans, lorries, tankers, milk floats, tractor units.

-UEBRIGE KFZ: Other motor vehicles.

Other motor vehicles: Agricultural tractors and machinery, other licensed vehicles, Crown and exempt vehicles.

FAHRLEISTUNGEN :

-KRAFTRAD UND -ROLLER:beinhaltet auch MOPED UND MOFA !!

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.04.19..

Verkehrsmittelwahl (VMW) :

-PKW UND KOMBI: Private transport ; based on statistics of vehicle mileage derived from the traffic counts and estimates of average numbers of persons per vehicle, derived from the Motoring and Travel surveys.

-OEFFENTLICHE NAHVERKEHRSMITTEL: Public service vehicles ; Calculated from operator's return of numbers of passengers carried, using estimates for average length of journey.

-EISENBAHN: Rail; Including British Rail, London Transport and other railway systems. The basis of calculating London Transport railway's passenger kilometers has been revised from passenger kilometers paid to passenger kilometers travelled.

-FLUG: Air; Domestic scheduled services including Northern Ireland, Isle of Man and Channnel Islands.

INNERORTS : Strassen mit Geschwindigkeitsbegrenzung (<= 40 mph ('built up roads')).

AUSSERORTS : Strassen mit Geschwindigkeitsbegrenzung > 40 mph ('non built up') mit AUTOBAHN.

LANDSTRASSE: Strassen mit Geschwindigkeitsbegrenzung > 40 mph ('non built up') ohne AUTOBAHN.

AUTOBAHN : ohne Ein- und Ausfahrten (Sliproads).

ANMERKUNGEN FUER FRANKREICH :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.01.19..

-MOPED UND MOFA: Cyclomoteurs (<=50 ccm.

-KRAFTRAD UND -ROLLER:Motos >50 ccm.

Motos >50 ccm: Velomoteurs, Scooters, Motos et Sidecars.

-PKW UND KOMBI: Voitures de tourisme.

Voitures de tourisme: Voitures particulieres et commerciales.

-LKW: Vehicules utilitaires.

Vehicules utilitaires: Camionettes, camions, tracteurs routieres et vehicules speciaux.

-BUS: Autobus, autocars.

-UEBRIGE KFZ: Autres vehicules.

GETOETETE: Verstorben innerhalb von 6 Tagen
nach dem Unfallereignis, 1965: innerhalb von 3 Tagen.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER SPANIEN :

BEVOELKERUNG : zum 01.01.19..

BESTAENDE : zum 01.01.19..
MOPED UND MOFA: Ciclomotores.
KRAFTRAD UND -ROLLER: Motocicletas y Motocarros.
PKW UND KOMBI: Turismos (incl. Ambulancias).
LKW: Camiones y Furgonetas.
BUS: Autocares y Microbuses.

GETOETETE: Verstorben innerhalb von 24 Stunden nach dem
Unfallereignis.

AUSSERORTS = "Carreteras sin Travesias"
INNERORTS = "Zona Urbana y Travesias"

AUTOBAHN = Autopistas

ANMERKUNGEN FUER DIE DDR :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE :
UEBRIGE KFZ: Spezialkraftfahrzeuge, Zugmaschinen und Traktoren.

GETOETETE : bis einschl. 1977: Verstorben innerhalb von 3 Tagen nach dem Un-
fallereignis . Ab 1978: 30-Tage-Frist.

GESAMTE STRASSENNETZLAENGE: Kommunale + Bezirks + Staatsstrassen

AUTOBAHN : inkl. Autobahnanschlussstellen

ANMERKUNGEN FUER DIE NIEDERLANDE :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.08.19..
MOPED UND MOFA: Bromfietsen
KRAFTRAD UND -ROLLER: Motortweewielers
PKW UND KOMBI: Personenautos

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

Verkehrsmittelwahl (VMW) :
 FLUG: nur Inlandsfluege der Gesellschaft NLN.

ANHERKUNGEN FUER BELGIEN :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.08.19..

- PKW UND KOMBI: Voitures ordinaires, minibus, vehicules de camping, ambulances, cordbillards, vehicules mixtes a la fois pour le transport de personnes et de marchandises, plaques d'immatriculation pour marchands et plaques d'immatriculation pour vehicules d'essai.
- UEBRIGE KFZ: Tracteurs agricoles, motoculteurs, vehicules-grues, depannenses, morssonnenses, materiel agricole, materiel industriel, vehicule d'incendie, blindes legers.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

Verkehrsmittelwahl (VMW) :
 -PKW UND KOMBI: Voitures.
 -OEFFENTL.NAHVERKEHRSMITTEL: Transport public (Trams et metro et autobus).
 -EISENBAHN: Chemin de fer.

ANMERKUNGEN FUER SCHWEDEN :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.01.19.. ausser KRAFTRAD UND -ROLLER: 30.06.19..
 Ohne voruebergehend abgemeldete Fahrzeuge

- MOPED UND MOFA: Mopeds.
- KRAFTRAD UND -ROLLER: Motorcyklar.
- PKW UND KOMBI: Personbilar.
- LKW: Lastbilar.
- BUS: Bussar.
- UEBRIGE : Traktor.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

AUTOBAHN: Motorvaeger

ANMERKUNGEN FUER OESTERREICH :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.01.19..

-MOPED UND MOFA: Motorfahrrad ohne Kleinmotorrad.

Motorfahrrad: Hubraum <=50ccm, gestzlich vorgeschriebene
Hoechstgeschwindigkeit 40 km/h.

-KRAFTRAD UND -ROLLER:Motorrad inkl. Kleinmotorrad und ab 1970
inkl. Motordreiraeder und Invalidenfahrzeuge.

Kleinmotorrad: Hubraum <=50 ccm, keine Beschraenkung der
Hoechstgeschwindigkeit.

-LKW: Ab 1970 inkl. Tankwagen.

-UEBRIGE KFZ: Zugmaschinen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
Maehdrescher und sonstige Kfz.

GETOETETE : Verstorben innerhalb von 3 Tagen nach dem Unfallereignis,
ausser 1965: Standarddefinition (30-Tage-Tote)

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER DIE SCHWEIZ :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 30.09.19..; ausser Moped: 31.12.19..

ab 1971 Kategorien geaendert.

-MOPED UND MOFA: Motorfahrrad.

Motorfahrrad: Fahrrad mit einem Motor von hoechstens 50 ccm
Zylinderinhalt und Versicherungskennzeichen, Hoechstgeschwindigkeit
<= 30 km/h.

-KRAFTRAD UND -ROLLER:Motorrad und -rollerplus Kleinmotorrad.

Kleinmotorrad: Motorrad und Kleinroller mit einem Zylinderinhalt
von hoechstens 50 ccm und gelbem Kontrollschild, keine
Geschwindigkeitsbegrenzung.

-LKW: Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper.

-BUS: Gesellschaftswagen.

Gesellschaftswagen: Personentransportwagen mit 10 und mehr Sitz-
plaetzen.

-UEBRIGE: Spezialfahrzeuge und gewerbliche Traktoren, ab 1978
inkl. landwirtschaftliche Traktoren, Motorkarren und Arbeits-
motorwagen.

GETOETETE : Ohne explizite zeitliche Begrenzung an den Unfall-
folgen Verstorbene.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER DAENEMARK :

BEVOELKERUNG : am 01.01.19..

BESTAENDE : am 01.01.19..

- MOPED UND MOFA: Two-wheelers with a cylinder capacity \leq 50 cc.
- KRAFTRAD UND ROLLER: Two-wheelers with a cylinder capacity $>$ 50cc.
- PKW UND KOMBI: Personbiler.
- LKW: Varebiler, Lastbiler und Pahaengs-og Saettevogne.
- BUS: Busser.
- UEBRIGE KFZ: Traktorer und Fire Vehicles.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER DIE USA :

BEVOELKERUNG : am 1.7.19..

BESTAENDE : am 1.10.19..

- MOPED UND MOFA werden nicht gezaehlt
- KRAFTRAD UND ROLLER: Motorcycles.
- PKW UND KOMBI: Automobiles.
- LKW: Trucks inkl. UEBRIGE KFZ.
- BUS: Buses.

STRASSENNETZLAENGEN : am 01.01.19..

ANMERKUNGEN FUER JAPAN :

BEVOELKERUNG : am 01.10.19..

BESTAENDE : am 01.01.19..

- Ausser Moped 2nd class, moped und small-sized special vehicle: 01.04.19..
- MOPED UND MOFA: Moped 1st class.
- Moped 1st class: Gross displacement \leq 50 cc.
- KRAFTRAD UND ROLLER: Moped 2nd class, light motorcycle und motorcycle.
- Moped 2nd class: Gross displacement 50cc to 125cc.
- Light motorcycle: Gross displacement 125cc to 250cc.
- Motorcycle: Gross displacement $>$ 250cc.
- PKW UND KOMBI: Passenger cars.
- Passenger car: BUS, Minibus, Ordinary and 4-wheeled light.
- BUS: Passenger capacity $>$ 30.
- Minibus: Passenger capacity 11 to 30.
- Ordinary: Passenger capacity \leq 10.
- 4-wheeled light: Passenger capacity \leq 4, gross displacement \leq 550cc.

-LKW: Truck.

Truck: Ordinary, 4-wheeledlight, 3-wheeled,3-wheeledlight,
large-sizedspecial and large sized.

Ordinary: Gross vehicle weight \leq 8 tons, maximum loadage 5 tons

4-wheeledlight: Gross displacement \leq 550cc.

3-wheeled:Gross displacement \geq 550cc.

3-wheeledlight: Gross displacement $<$ 550cc.

Large-sizedspecial: Gross vehicle weight \geq 11 tons, maximum
loadage \geq 6.5 tons. It is used for carrying gravel or ready-
mixed concrete.

Large-sized:Gross vehicle weight \geq 8 tons, maximum loadage
 \geq 5 tons.

GETOETETE : Ohne explizite zeitliche Begrenzung an den Unfall-
folgen Verstorbene (Statistik des Ministry of Health and Welfare)

STRASSENNETZLAENGEN : am 31.03.19.. bzw. 01.04.19..

AUTOBAHN: Expressway

ANHANG 6

ÜBERSICHT ÜBER DEN STAND DER DATENSAMMLUNG

	* 65	* 70	* 71	* 72	* 73	* 74	* 75	* 76	* 77	* 78	* 79	* 80	* 81	* 82	* 83	* 84	* 85	* 86	
*FAHRL. AUSSERORTS *																			*
* X.....*																			*
*FAHRL. LANDSTRASSE *																			*
* X.....*																			*
*FAHRL. AUTOBAHN *																			*
* X.....*																			*
FAHRL. MOPED U. MOFA																			*
* X.....*																			*
*FAHRL. KRAFTRAEDER *																			*
* X.....*																			*
FAHRL. PKW UND KOMBI																			*
* X.....*																			*
*FAHRL. LKW *																			*
* X.....*																			*
*FAHRL. BUSSE *																			*
* X.....*																			*
UNF. PERSONENSCHADEN																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*UPS INNERORTS *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*UPS AUSSERORTS *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*UPS LANDSTRASSE *																			*
* X.....*												XX	XX	XX	XX				*
*UPS AUTOBAHN *																			*
* X.....*												XX	XX	XX	XX				*
*UPS BEK. ORTSLAGE *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*UPS UNBEK. ORTSLAGE *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*VERUNGLUECKTE *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*VERKEHRSTOTE *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE ; FUSSGAENGER *																			*
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE ; RADFAHRER *																			*
* X.....*		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE ; MOPED, MOFA *																			*
* X.....*		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE ; KRAD,-ROLLER *																			*
* X.....*		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
TOTE ; PKW UND KOMBI																			*
* X.....*		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
TOTE UEBR. VERK. BET.																			*
* X.....*												XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
TOTE BEK. VERK. BET.																			*
* X.....*												XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE 0 - 5 JAHRE *																			*
* X.....*				XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			*
*TOTE 6 - 9 JAHRE *																			*
* X.....*				XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			*
*TOTE 10 - 14 JAHRE *																			*
* X.....*				XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			*
*TOTE 15 - 17 JAHRE *																			*
* X.....*		XX		XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	*
*TOTE 18 - 20 JAHRE *																			*
* X.....*								XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			*
*TOTE 21 - 24 JAHRE *																			*
* X.....*								XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			*

	* 65	* 70	* 71	* 72	* 73	* 74	* 75	* 76	* 77	* 78	* 79	* 80	* 81	* 82	* 83	* 84	* 85	* 86	
*GESAMTBEVOELKERUNG *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 0 - 5 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 5 - 9 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 10 - 14 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 15 - 17 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 18 - 20 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 21 - 24 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 25 - 34 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 35 - 44 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 45 - 54 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 55 - 64 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 65 - 69 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 70 JAHRE U.M. *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 0 - 14 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 15 - 24 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 25 - 64 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 65 JAHRE U.M. *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 18 - 24 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 55 - 59 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 60 - 64 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 25 - 59 JAHRE *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BEV. 60 JAHRE U.M. *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BESTAND: ALLE KFZ *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BESTAND: MOPED, MOFA *																			
* X.....*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
BESTAND: KRAD, ROLLER																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BESTAND: PKW, KOMBI *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BESTAND: LKW *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*BESTAND: BUS *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
BESTAND: UEBRIGE KFZ																			
* X.....*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
*FAHRL. ALLE KFZ *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			
*FAHRL. INNERORTS *																			
* X.....*	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX	XX			

ÜBERSICHT

der bisher in dieser Reihe erschienenen Berichte

Nr. Thema

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>1 Kurse für auffällige Kraftfahrer
Statistische Grundlagen für die Zuweisung alkohol-auffälliger Kraftfahrer
Jacobshagen
1977
vergriffen</p> <p>2 Örtliche Unfallerehebungen
Behrens, Gotzen, Richter, Stürtz, Suren, Wanderer, Weber
1978
vergriffen</p> <p>3 Möglichkeiten zur Verbesserung der Fahrer-ausbildung
Graf, Keller
1976</p> <p>4 Beseitigung von Unfallstellen
Band 2
Bewertung von Maßnahmen zur Beseitigung von Unfall-stellen
Klöckner
1977
vergriffen</p> <p>5 Beeinflussung und Behandlung alkohol-auffälliger Kraftfahrer
PG ALK
1978
vergriffen</p> <p>6 Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit
Band 1
Strack, Streich
1978
vergriffen</p> <p>7 Gesamtwirkung von unfallinduzierten Schäden auf den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß
Jäger
1977</p> <p>8 Einführung in den motorisierten Straßen-verkehr
Band IV
Teil 6
Edelmann
1978</p> <p>9 Leistungsmöglichkeiten von Kindern im Straßenverkehr
Fischer, Cohen
1978
vergriffen</p> <p>10 Kriterien für Gestaltung, Einsatz und Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsplakaten
Graf, Keller
1977
vergriffen</p> <p>11 Der Einfluß des Rauchens auf das Fahr-verhalten und die Verkehrssicherheit
Pupka V.
1977
vergriffen</p> <p>12 Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit
Band 2
Stengel, Fahnberg, Märschalk
1978
vergriffen</p> | <p>12a Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit
Band 2
Anlage 1
Stengel, Fahnberg, Märschalk
1978
vergriffen</p> <p>13 Einbau- und Anlegeverhalten Sicherheitsgurte
Volks
1978
vergriffen</p> <p>14 Beseitigung von Unfallstellen
Band 3
Identifikation von Unfallstellen
Benner, Bock, Brühning, Klöckner, Riediger, Siegener
1978
vergriffen</p> <p>15 Untersuchungen zum Rettungswesen
Bericht 4
Kontrolle des Ausbildungserfolges in "Sofortmaßnahmen am Unfallort"
Jungchen
1978
vergriffen</p> <p>16 Nachtunfälle
Eine Analyse auf der Grundlage der Daten der amtlichen Straßenverkehrs-unfallstatistik
Brühning, Hippchen, Weißbrodt
1978</p> <p>17 Belastung und Beanspruchung am Steuer eines Kraftfahrzeuges
Untersuchungen mit Meßfahrzeugen
IAAF-Kongreß
1979
vergriffen</p> <p>18 Schutzwirkung von Sicherheitsgurten
Band 2
Literaturanalyse
Rüter
1978</p> <p>19 Untersuchungen von Einzelelementen zur Erhöhung der Wirksamkeit von Sicherheitsgurten
Rüter, Hontschik, Schicker
1977
vergriffen</p> <p>20 Analyse des Entwicklungsstandes des passiven Unfallschutzes für motorisierte Zweiradfahrer
Jeszl, Rüter
1978
vergriffen</p> <p>21 Fahrversuche mit Beta-Rezeptorenblockern
Braun, Reker, Friedel, Kockelke
1978
vergriffen</p> <p>22 Beseitigung von Unfallstellen
Band 4
Typologie von Verkehrssicherheitsmaßnahmen
Büschges
1978</p> <p>23 Beseitigung von Unfallstellen
Band 5
Nutzwertanalytische Bewertung von Unfallstellen mit Linksabbiegeverkehr
Segner, Zangemeister
1978
vergriffen</p> <p>24 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"
Band 1
Forschungsstand, Erklärungsansätze und Modell-entwicklung
Karstedt-Henke
1979
vergriffen</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

- 25 Schutzwirkung von Sicherheitsgurten**
Band 3
Auswertung von Gurtunfällen
Appel, Vu-Han
1979
vergriffen
- 26 Einführung in den motorisierten Straßenverkehr**
Band V
Teil 7
Edelmann, Pfafferott
1979
- 27 Mitführen von Feuerlöschern in Personenkraftwagen**
Nicklisch, Krupp
1979
- 28 Einfluß auf die Verkehrssicherheit infolge nachts ausgeschalteter Signalanlagen**
Kockelke, Haas
1979
vergriffen
- 29 Einfluß der psychophysischen Leistungsfähigkeit der Verkehrsteilnehmer auf das Unfallgeschehen**
Lewrenz
1979
- 30 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 5
Beobachtung des Verhaltens am Unfallort
Metreveli
1979
- 31 Einführung in den motorisierten Straßenverkehr**
Band VI
Teil 8
Koch
1979
- 32 Räumliches Orientierungsverhalten von Kraftfahrern**
Ellinghaus
1979
vergriffen
- 33 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 6
Simulation von Rettungssystemen
Rüffer, Schmitt, Siegener
1979
- 34 Schutzwirkung von Sicherheitsgurten**
Band 1
Gurtunfälle
Herzog, Spann
1980
- 35 Experimentelle Evaluation des Tübinger Elterntrainingsprogramms für die Verkehrserziehung von Kindern im Vorschulalter**
Limbourg, Gerber
1979
- 36 Sicht aus Kraftfahrzeugen**
Literaturstudie
Einfluß eingefärbter Scheiben auf die Sicht bei Dunkelheit
Albrecht, Burrow, Tupowa, Engel
1979
- 37 Nutzungskonkurrenz in Verkehrsräumen**
Baier, Switaiki, Westenberger, Zündorf
1979
vergriffen
- 38 Psychologische Erprobungsstudie mit dem Fahrerleistungsmeßfahrzeug**
Echterhoff
1980
- 39 Sammlung und Bewertung ausländischer Maßnahmen zur Erhöhung der innerörtlichen Verkehrssicherheit**
Ruwenstroth, Fleischhauer, Kuller
1979
- 40 Erprobung des Kinder-Verkehrs-Clubs**
Briefs, Lennertz
1978
vergriffen
- 41 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 2
Einfluß der Trinkgewohnheiten bestimmter Fahrergruppen auf die Verkehrssicherheit
Gebauer, Büschges
1976
vergriffen
- 42 Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit**
Band 3
Einfluß der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrssicherheit
Henning, Uhlenbrock
1980
- 43 Wirksamkeit von Lichtsignalanlagen zur Sicherung von Bahnübergängen**
Erke, Wimber
1980
vergriffen
- 44 Kriterien für Gestaltung, Einsatz und Wirksamkeit von Verkehrssicherheitsplakaten**
Teil 1 - 3
Graf, Keller
1980
- 45 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 3
Analyse der Unfalldaten
Theoretische Konzeption
Bomsdorf, Schmidt, Schwabl
1980
- 46 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 4
Analyse der Unfalldaten
Untersuchungsjahr 1977
Bomsdorf, Schmidt, Schwabl
1980
- 47 Zahl und Struktur der Führerscheininhaber in der Bundesrepublik Deutschland**
Hautzinger, Hunger, Frey
1980
- 48 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 5
Literaturauswertung über Ursachen der Alkoholdelinquenz im Straßenverkehr
Gebauer
1980
vergriffen
- 49 Einfluß von Radwegen auf die Verkehrssicherheit**
Band 1
Untersuchungen von Außerortsunfällen im Landkreis Karlsruhe und im Rhein-Neckarkreis
Köhler, Leutwein
1981
vergriffen

- 50 Innerstädtische Planung als Einflußgröße der Verkehrssicherheit**
Band 4
Sicherheit und Verhalten in verkehrsberuhigten Zonen
Eichenauer, Streichert, von Winning
1980
vergriffen
- 51 Repräsentativbefragung zur präklinischen Notfallversorgung**
Sorgatz, Riegel
1980
- 52 Lehrziele in der schulischen Verkehrserziehung**
Bestandsaufnahme und Klassifikation
Erläuterungen und Anhang A
Heinrich, Hohenadel
1981
vergriffen
- 52a Lehrziele in der schulischen Verkehrserziehung**
Bestandsaufnahme und Klassifikation
Anhang B
Heinrich, Hohenadel
1981
- 53 Informelle Zeichengebung im Straßenverkehr**
Merten
1981
- 54 Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr**
Bliersbach, Dellen
1981
- 55 Frage der Ausdehnung der Schutzhelmtragepflicht**
Krupp, Löffelholz, Marburger
1980
vergriffen
- 56 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 6
Beobachtung am Beispiel von Trinkmusterstudien
Schanz
1981
- 57 Maßnahmen zur Sicherung des innerörtlichen Fahrradverkehrs**
Henning, Schmitz, Faludi
1981
vergriffen
- 57a Maßnahmen zur Sicherung des innerörtlichen Fahrradverkehrs**
- Anlagen
Henning, Schmitz, Faludi
1981
vergriffen
- 58 Vier-Länder-Vergleich von Kenngrößen der Straßenverkehrssicherheit**
Japan, Großbritannien, Niederlande, Bundesrepublik Deutschland
vergriffen
- 59 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 7
Medienanalyse
Schanz, Kutteroff, Groß
1981
- 60 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 8
Analyse der Unfalldaten
Untersuchungsjahr 1978
Bomsdorf, Schmidt, Schwabl
1980
- 61 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 9
Analyse der Unfalldaten
Untersuchungsjahr 1979
Bomsdorf, Schmidt, Schwabl
1981
- 62 Einfluß von Radwegen auf die Verkehrssicherheit**
Band 2
Radfahrerunfälle auf Stadtstraßen
Knoche
1980
vergriffen
- 63 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 7
Organisation und Kosten des Rettungsdienstes
Teil 1 und 2
Kühner
1981
- 64 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 8
Zu Kostenbegriffen im Rettungswesen
Kühner
1981
- 65 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 9
Tarife und Tarifsysteme im Rettungsdienst
Kühner
1981
- 66 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 10
Zur Anwendung des Simulationsmodells Rettungswesen
Anwendung in Karlsruhe
Schmiedel, Puhán, Siegener
1981
vergriffen
- 67 Internationale Erfahrungen mit der Gurtanlagepflicht**
Marburger, Krupp, Löffelholz
1982
- 68 Verkehrsbewährung in Abhängigkeit von Leistungsmotivation, Zielsetzungsverhalten und Urteilsfähigkeit**
Sömen
1982
- 69 Methoden und Kriterien zur Überprüfung des Erfolges von Aufklärungskampagnen**
Pfaff
1982
- 70 Ältere Menschen und Verkehrsaufklärung**
Huber
1982
vergriffen
- 71 Kriterien für Gestaltung und Einsatz der Anlagen des Fußgängerquerverkehrs**
Rose, Schönharting, Uschkamp
1982
vergriffen
- 72 Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
Teil 1
Einbahnstraßen
Ruwenstroth, Habermeier
1982
vergriffen
- 73 Möglichkeiten zu einer Neugestaltung des Fahrerausbildungssystems**
Heinrich, Hundhausen
1982

- 74 **Fahrverhalten von Kraftfahrern bei der Begegnung mit Kindern nach der StVO-Änderung**
Kockelke, Ahrens
1982
vergriffen
- 75 **Wirkungszusammenhang Fahrer – Fahrzeug**
Elinghaus
1982
- 76 **Interaktion von Kraftfahrzeuginsassen**
Färber, Pultwitt, Cichos
1982
vergriffen
- 77 **Umfang und Schwere dauerhafter Personenschäden im Straßenverkehr**
Krupp, Joo
1982
vergriffen
- 78 **Ermittlung der an Fahr-Prüfungsorte zu stellenden Anforderungen**
Hampel, Küppers
1982
vergriffen
- 79 **Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 11
Organisationsformen im Rettungsdienst
Kühner
1983
- 80 **Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 12
Dokumentationsstudie Rettungsdienst und Krankentransport
Bonn
1982
- 81 **Sicherheitsorientierte Ausbildung von Berufskraftfahrern**
Rüter
1983
- 82 **Verhaltenorientierte Verkehrserziehung im Vorschulalter**
Limbourg
1983
- 83 **Einflüsse von Fahrer- und Straßenmerkmalen auf die Fahrgeschwindigkeit in Ortschaften**
Haas, Herberg
1983
- 84 **Medienangebote und Mediennutzung durch Kinder
Orientierungsrahmen für Verkehrsaufklärung**
Hagen, Beike, Blothner, Kellner
1983
- 85 **Funktion und Wirkung von Aufklebern an Personenkraftwagen**
Haas
1983
vergriffen
- 86 **Streuung von Schutzkriterien in kontrollierten Aufprallversuchen gegen die starre 30-Grad-Barriere**
Färber
1983
- 87 **Wirksamkeitsuntersuchung zum ADAC-Motorradsicherheitstraining**
Große-Bernd, Niesen
1983
- 88 **Einfluß von Verkehrssicherheitsinformationen auf unfallbeteiligte Kraftfahrer**
Echterhoff
1983
vergriffen
- 89 **Klassifikation und Gefährlichkeit von Straßenverkehrssituationen**
v. Benda, Graf Hoyos, Schaible-Rapp
1983
- 90 **Untersuchung der Vorfahrtregelung "Rechts vor Links" unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit**
Kockelke, Steinbrecher
1983
- 91 **Schutzhelme für motorisierte Zweiradfahrer**
Band 1
Jessl, Flögl, Hontschik, Rüter
1983
- 92 **Junge Kraftfahrer in Japan**
Renge
1983
- 93 **Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
Teil 2: Fußgängerzonen
Harder
1983
- 94 **Beeinflussung von Lichtsignalanlagen durch Rettungsfahrzeuge im Einsatz**
Bosserhoff, Hubschneider, Leutzbach, Mott, Swiderski, Zmacek
1983
- 95 **Förderung des sozialen Verständnisses von Grundschulern im Straßenverkehr**
Baumgardt-Elms, Küting, Müller,
1984
- 96 **Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
Teil 3: Knotenpunkt
Angenendt
1984
- 97 **Verkehrserziehung in der Sekundarstufe I**
Jensch, Schippers, Spoerer
1984
- 98 **Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
Teil 4: Sicherung in verkehrsberuhigten Straßen
Adelt, Hoffmanns, Kaulen, Richter-Richard
1984
- 99 **Verkehrssicherheit in Wohngebieten**
Einflußgrößen, Bewertung und Planungshinweise
Czerwenka, Henning-Hager
1984
- 100 **Einflußgrößen auf das nutzbare Sehfeld**
Cohen
1984

- 101 Untersuchungen zum Rettungswesen**
 Bericht 13
 Ablauforganisation in Rettungsleitstellen
 Witte
 1984
- 102 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
 Band 10
 Analyse der Unfalldaten
 Untersuchungsjahr 1980
 Bomsdorf, Schwabl
 1984
- 103 Akzeptanz flächenhafter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen**
 Bechmann, Hofmann
 1984
- 104 Fahrzeugwerbung und Verkehrssicherheit**
 Inhaltsanalyse und Folgerungen
 Pfafferott
 1984
- 105 Untersuchungen zu Medikamenten und Verkehrssicherheit**
 Norpeth
 1984
- 106 Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
 Teil 5: Radwegtrassen
 Ruwenstroth
 1984
- 107 Schutzkleidung für motorisierte Zweiradfahrer**
 Danner, Langwieder, Polauke, Sporer
 1984
- 108 Zum Einfluß zusätzlicher hochgesetzter Bremsleuchten auf das Unfallgeschehen**
 Marburger
 1984
- 109 Typisierung von Straßen im Innerortsbereich nach dem Nutzerverhalten**
 Golle, Molt, Patscha
 1985
- 110 Überprüfung des Unfallursachenverzeichnis**
 Erke
 1985
- 111 Genauigkeit der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik**
 Barg, Hautzinger, Ottmann, Potderin, Stenger
 1985
- 112 Verkehrssicherheit von städtischen Altbaugebieten**
 Müller, Stete, Topp
 1985
- 113 Schutzhelme für motorisierte Zweiradfahrer**
 Band 2
 Otte, Suren
 1985
- 114 Schutzhelme für motorisierte Zweiradfahrer**
 Band 3
 Unfallanalyse
 Beier, Helbling, Mattern, Schmidt, Schüller, Schuller, Spann
 1985
- 115 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
 Band 11
 Gesetzgebung, Polizeiliche Überwachung und Strafgerichtsbarkeit in der Bundesrepublik Deutschland
 Dornick, Feltes, Kerner, Philipp, Triebler
 1985
- 116 Die Häufigkeit von Verkehrssituationen**
 von Benda
 1985
- 117 Stichproben- und Hochrechnungsverfahren für Verkehrssicherheitsuntersuchungen**
 Hautzinger
 1985
- 118 Sicherheitsrelevante Ausstattung von Fahrrädern**
 von der Osten-Sacken, Schuchard
 1985
- 119 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
 Band 12
 Die Entwicklung des Alkoholkonsums in der Bundesrepublik Deutschland
 Persy
 1985
- 120 Fußgängersicherheit an Haltestellen**
 Rainer R. Haman
 1984
- 121 Sicherung liegengebliebener Kraftfahrzeuge**
 Willing
 1985
- 122 Verletzung durch einen Kraftfahrzeugunfall als Ausgangspunkt für die Verkehrssicherheit**
 Echterhoff
 1985
- 123 Sichere Gestaltung markierter Wege für Fahrradfahrer**
 Band 1
 Angenendt, Hausen, Jansen, Wutschka
 1985

- 124 Der Einfluß der Anpassungsfähigkeit des Auges auf die visuelle Wahrnehmung**
Hesse, Krueger, Zülich
1985
- 125 Flächenhafte Verkehrsberuhigung Unfallanalyse Berlin-Charlottenburg**
Brilon, Kahrmann, Senk, Thiel, Werner
1985
- 126 Unfälle beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße 1982 - 1984**
Bressin
1985
- 127 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 14
Effektivität der Erste-Hilfe - Ausbildung
Sefrin, Schäfer, Zenk
Januar 1986
- 128 Untersuchungen zu "Alkohol und Fahren"**
Band 13
Orientierungs- und Verhaltensmuster der Kraftfahrer
Kretschmer - Bäumel, Karstedt - Henke
1986
- 129 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 15
Überprüfung von Erste-Hilfe-Kästen in Kraftfahrzeugen
Wobben
1986
- 130 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 16
Literaturanalyse "Wirksamkeit des Rettungswesens"
Garms - Homolová, Schaeffer, Schepers
1986
- 131 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 17
Unfallursachen bei Unfällen von Rettungsfahrzeugen im Einsatz
Schmidel, Unterkofler
1986
- 132 Bestandsaufnahme von Art und Dauer der Fahrerschulerausbildung. Für die Fahrerlaubnisklassen 3, 1 und 1b**
Haas
1986
- 133 Verbrauch psychotroper Medikamente durch Studenten Ergebnis einer Befragung**
Joó
1986
- 134 Analyse von Unfalldunkelziffern**
Lenhart, Siegener
1986
- 135 Flächenhafte Verkehrsberuhigung Methodenstudie zur Gefahrenbewertung für verkehrsberuhigte Bereiche**
Fechtel, Ruske
1986
- 136 Geschwindigkeitsverhalten auf Mischflächen**
Ahrens, Kockelke
1986
- 137 Versuche zur Krebsgangbarriere**
Pullwitt, Sievert
1986
- 138 Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich**
Teil 6: Gemeinsame Verkehrsflächen für Fußgänger und Radfahrer
Eger, Retzko
1986
- 139 Bewertung der Lichtsignalsteuerung mit Hilfe der Verkehrskonflikttechnik**
Hoffmann, Slapa
1986
- 140 Verkehrsspezifische Unfallsituationen und -folgen von Fahrradfahrern**
Alrutz, Otte
1986
- 141 Verbesserung der Sichtbedingungen aus Nutzfahrzeugen**
Henseler, Heuser, Krüger
1986
- 142 Regelabweichendes Verhalten von Fahrradfahrern**
Kuller, Gersemann, Ruwenstroth
1986
- 143 Untersuchung zur Auswirkung der vorübergehenden Anordnung von Tempo 100 auf Bundesautobahnstrecken im Rahmen des Abgas - Großversuchs auf das Unfallgeschehen**
Marburger, Meyer, Ernst
1986
- 144 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 18
Erste Hilfe in der Bundesrepublik Deutschland - Literaturanalyse -
Kuschinsky, Schmidel, Unterkofler
1986
- 145 Untersuchungen zum Rettungswesen**
Bericht 19
Effizienz der Rettungsorganisation
Borjans
1986

- 146 **Verkehrserziehung in der Primarstufe: Sozial- kognitive Anforderungen und Konzeption**
Kuling
1986
- 147 **Statistische Verfahren zur Analyse qualitativer Variablen**
Aiminger, Küster
1986
- 148 **Einführung in das Arbeiten mit GLIM zur Analyse mehrdimensionaler Kontingenztafeln mittels loglinearer und Logit- Modelle**
Ernst, Brühning
1987
- 149 **Analyse und Beseitigung von Unfallstellen im außerörtlichen Straßennetz**
Kraus, Trapp
1986
- 150 **Schutzhelme für motorisierte Zweiradfahrer Band 4 Helmvisiere**
Buser, Christ, Jessi, Stangl
1987
- 151 **Wirkung von Neuroleptika auf relevante Aspekte der Fahrtüchtigkeit bei schizophrenen Patienten**
Grübel- MATHYL
1987
- 152 **Datenbank internationaler Verkehrs- und Unfalldaten**
Brühning, von Fintel, Nußbaum
1987

Ab der lfd. Nr. 93 werden die Forschungsberichte des Bereiches Unfallforschung der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Preis von DM 10,— (sehr umfangreiche Berichte DM 15,—) verkauft. Vorherige Hefte werden, soweit nicht vergriffen, zum Stückpreis von DM 5,— abgegeben. Die vergriffenen Veröffentlichungen können in der BAST eingesehen werden.

Bei Interesse am Dauerbezug besteht die Möglichkeit des Abonnements, gegen Vorauszahlung eines Betrages von DM 100,— jährlich, werden alle im betreffenden Jahr erscheinenden Hefte beider Reihen kostenfrei zugesandt. Einzelhefte und Abonnements sind zu beziehen durch: Verlag G. Mainz, Neupforte 13, 5100 Aachen, Telefon 0241/27305