Anlage 1 zur
Drucksache Nr. 2003

Bericht

über das Unfallgeschehen und Maßnahmen zur Unfallprävention in der Landeshauptstadt Hannover

Landeshauptstadt Hannover – Der Oberbürgermeister – Fachbereich Bauen
Verkehr und Technik - Straßenverkehrsbehörde

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort
1.1 Arbeitsauftrag
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

2. Gesamtbetrachtung
2.1 Unfallsituation
2.2 Handlungsfelder

3. Unfallgeschehen
3.1 Polizeidirektion Hannover
3.2 Bundesweit

4. Verkehrsunfallzahlen auf dem Gebiet der Polizeidirektion Hannover
4.1 Gesamtübersicht der Verkehrsunfälle und Straftaten – Zeitraum 1993 bis 2002 –
4.2 Gesamtübersicht der Verkehrsunfälle – Zeitraum 1998 bis 2002 –
4.3 Verkehrsunfälle unterteilt nach Rubriken
4.3.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden
4.3.2 Verkehrsunfälle auf Autobahnen
4.3.3 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, aufgeschlüsselt nach Betroffenen
4.3.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, aufgeschlüsselt nach Verkehrsteilnehmern
4.3.5 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung
4.4 Trunkenheitsfahrten
4.5 Unfallfluchten

5. Verkehrsunfallentwicklung im Stadtgebiet Hannover

5.1 Unfälle und Kraftfahrzeugbestand

5.2 Gesamtübersicht der Verkehrsunfallzahlen, aufgeschlüsselt nach Verkehrsteilnehmern und Betroffenen

5.3 Unfälle mit Inlineskatern

6. Präventivmaßnahmen

6.1 Neubau von Lichtsignalanlagen

6.2 Optimierung von Schaltungen

6.3 Verkehrslenkerische Maßnahmen

6.4 Stationäre Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung

6.5 Unfallentwicklung an Geschwindigkeitsüberwachungsstandorten

6.6 Unfallentwicklung an Rotlichtüberwachungsstandorten

7. Fazit

8. Anlagen

8.1 Unfallursachen

8.2 Unfallarten

1. Vorwort

1.1 Arbeitsauftrag

Mit dem Ratsbeschluss vom 17.10.2002 (DS-Nr.: 1732/2002) wurde die Verwaltung erstmals beauftragt, ein Verkehrssicherheitsprogramm für das Gebiet der Landeshauptstadt Hannover zu erarbeiten. Dieses Programm soll umfangreiche Informationen über die Anzahl und die Art der Verkehrsunfälle der letzten Jahre enthalten. Darüber hinaus sollen Aussagen zu besonderen Unfallschwerpunkten und über die entsprechend veranlassten Maßnahmen zur Unfallprävention gegeben werden.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Nach dem Erlass des Niedersächsischen Ministeriums des Innern (jetzt: für Inneres und Sport) vom 30.12.1999 ist die Polizei (in Hannover die Polizeidirektion für die Gebiete der Städte Hannover, Laatzen und Langenhagen) federführende Behörde für die Arbeit der Unfallkommission. In dieser Kommission werden Unfallschwerpunkte, insbesondere aber Verkehrsunfälle mit Personenschäden, gemeinsam mit der Straßenverkehrsbehörde, dem Träger der Straßenbaulast (Straßenbauamt des Landes, Fachbereich Bauen der Stadt) den Verkehrsbetrieben, der Unfallforschung der Medizinischen Hochschule Hannover und weiteren Beteiligten erörtert und Maßnahmen festgelegt. Grundlage für statistische Überblicke der Unfallentwicklung – auch über einen längeren Zeitraum – sind ausschließlich die polizeilichen Unterlagen.

Die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (StVO) verpflichten die Straßenverkehrsbehörden zur Behebung örtlicher Gefahrenquellen auf der Grundlage der Unfallstatistiken. Durch verkehrsregelnde und/oder bauliche Maßnahmen ist für eine Entschärfung der Gefahrenquellen zu sorgen.

2. Gesamtbetrachtung

2.1 Unfallsituation

Unfälle sind unvorhersehbare Ereignisse, bei denen durch Eigen- oder Fremdverschulden Sach- und/oder Personenschäden entstehen.

Es sind in den vergangenen Jahren bundesweit umfangreiche Maßnahmen zur Unfallprävention eingeleitet worden, die insbesondere darauf abzielen, die Anzahl der

Toten und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen zu vermindern. So wurde u.a. landesweit die Verkehrssicherheitsinitiative 2000 mit dem Ziel eingeführt, eine Reduzierung von Toten und Schwerverletzten bei Unfällen um jährlich 5 % zu erreichen. Im Regierungsbezirk Hannover wurde diese Zielvorgabe mit einer Verminderung um 12,94 % in der Zusammenfassung dieser Rubriken deutlich erreicht. Noch markanter ist der Rückgang innerhalb des Stadtgebietes gewesen. Dort war in dem Zeitraum von 2000 bis 2002 eine Verminderung um 32,8 % zu verzeichnen.

2.2 Handlungsfelder

Unabhängig von diesen Tatsachen ist eindeutig darauf hinzuweisen, dass die angefangenen Bestrebungen weiter verfolgt werden müssen. Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in den letzten beiden Jahren sind zwar sowohl im Bundesgebiet, als auch im Stadtgebiet zurückgegangen, aber unabhängig davon ist innerhalb der Polizeidirektion Hannover der Trend zu verzeichnen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen im Jahr 2002 deutlich häufiger (+ 26,4%) als im Vorjahr missachtet wurden. Hauptunfallursachen sind in der Reihenfolge: zu geringer Sicherheitsabstand, Missachtung der Vorfahrtsregelungen, überhöhte Geschwindigkeit, Alkoholmissbrauch und Überholen.

Zur Förderung der Sicherheit im Straßenverkehr muss neben der Aufgabenerfüllung durch die zuständigen Behörden auch das Bewusstsein der Verkehrsteilnehmer ständig den Erfordernissen des Zusammenlebens und des technischen Fortschrittes gestärkt werden. Maßnahmen zur Unfallverhütung und zur notwendigen Erfolgskontrolle kann die Straßenverkehrsbehörde nur in Zusammenarbeit mit der Polizei und den Straßenbaulastträgern durchsetzen. Das Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer lässt sich jedoch nur bedingt – durch die Akzeptanz der allgemein gültigen Verkehrsvorschriften und besondere Verkehrsmaßnahmen – und durch Ausüben von Kontrollen mit nachfolgender Ahndung erreichen.

3. Verkehrsunfallgeschehen

3.1 Verkehrsunfallgeschehen auf dem Gebiet der Polizeidirektion Hannover

Gegenüberstellung der Verkehrsunfallzahlen für 1991 und 2000 bis 2002 Polizeidirektion Hannover (einschl. Laatzen und Langenhagen)

Hannover	1991	2000	2001	2002	Veränderungen in % 2002 gegenüber 1991
Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle Insgesamt	23.318	21.932	20.501	20.104	- 13,8
Davon mit **Personenschaden**	3.837	3.925	3.708	3.563	- 7,1
Sachschaden	19.481	18.007	16.793	16.541	- 15,1
Verunglückte insgesamt	4.624	4.957	4.583	4.460	- 3,5
Davon **Getötete**	26	18	18	19	- 27,0
Verletzte	4.598	4.939	4.565	4.441	- 3,4 *

3.2 Verkehrsunfallgeschehen bundesweit

Gegenüberstellung der Verkehrsunfallzahlen für 1991 und 2000 bis 2002 in der Bundesrepublik Deutschland

Gesamtes Bundesgebiet	1991	2000	2001	2002	Veränderungen in % 2002 gegenüber 1991
Polizeilich erfasste Verkehrsunfälle Insgesamt	2.311.466	2.350.227	2.373.556	2.279.613	- 2,4
Davon mit **Personenschaden**	385.147	382.949	375.345	362.060	- 6,0
Sachschaden	1.926.319	1.967.278	1.998.211	1.917.553	- 0,5
Verunglückte insgesamt	516.835	511.577	501.752	483.254	- 6,5
Davon **Getötete**	11.300	7.503	6.977	6.832	- 39,5
Verletzte	505.535	504.074	494.775	476.413	- 5,8 *

* Die Zahl der Schwerverletzten hat stark abgenommen, bei den Leichtverletzten ist ein geringer Zuwachs zu verzeichnen

4. Verkehrsunfallzahlen in der Polizeidirektion Hannover

4.1. Gesamtübersicht der Verkehrsunfälle und Straftaten

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Verkehrsunfälle gesamt	**23.076**	**21.671**	**21.663**	**21.700**	**20.733**	**20.614**	**21.984**	**21.932**	**20.501**	**20.104**
mit Personenschaden	3.701	3.702	3.840	3.434	3.671	3.468	3.733	3.925	3.708	3.563
mit Sachschaden	19.375	17.969	17.823	18.266	17.062	17.146	18.251	18.007	16.793	16.541
Getötete gesamt	**22**	**23**	**15**	**23**	**16**	**21**	**29**	**18**	**18**	**19**
bis einschl. 14 Jahre	3	1	0	0	1	1	3	1	0	0
18 - 25 Jahre	4	5	1	2	1	5	3	3	1	2
ab 65 Jahren	6	6	7	4	6	4	5	4	8	6
Schwerverletzte gesamt	**539**	**511**	**438**	**384**	**420**	**367**	**378**	**394**	**292**	**268**
bis einschl. 14 Jahre	55	35	45	42	46	42	41	33	25	27
18 - 25 Jahre	117	120	96	70	56	47	47	55	32	29
ab 65 Jahren	72	85	66	55	76	61	69	52	51	50
Leichtverletzte gesamt	**3.843**	**3.949**	**4.165**	**3.854**	**4.035**	**3.908**	**4.183**	**4.545**	**4.273**	**4.172**
bis einschl. 14 Jahre	307	316	328	287	303	287	329	309	285	307
18 - 25 Jahre	1.037	985	962	876	823	707	761	879	833	770
ab 65 Jahren	211	223	236	222	245	228	316	333	306	302
Blutentnahmen gesamt	**2.169**	**2.280**	**2.079**	**1.872**	**2.136**	**2.420**	**2.740**	**2.572**	**2.046**	**2.215**
nach										
Trunkenheitsfahrt ohne VU	1.392	1.578	1.460	1.283	1.502	1.834	2.172	2.046	1.574	1.742
Trunkenheitsfahrt mit VU	777	702	619	589	586	634	568	526	472	473
Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort										
bekanntgewordene Fälle	**4.889**	**4.706**	**4.541**	**4.613**	**4.349**	**4.526**	**4.945**	**5.025**	**4.741**	**4.915**
aufgeklärte Fälle	2.308	2.312	2.290	2.255	2.153	2.269	2.573	2.468	2.413	2.576

4.2 Übersicht über die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

	1998	1999	2000	2001	2002
Verkehrsunfälle gesamt	20.614	21.948	21.932	20.501	20.104
davon					
- mit Personenschaden	3.468	3.733	3.925	3.708	3.563
Anteil in %	16,8	17,0	19,9	18,1	17,7
- mit Sachschaden	17.146	18.251	18.007	16.793	16.541
Anteil in %	83,2	83,0	82,1	81,9	82,3

Im Jahr **1999** stiegen im gesamten Bundesgebiet die Verkehrsunfallzahlen an. Dieser Trend war auch in Hannover zu verzeichnen. Im Jahr **2000** waren die Unfallzahlen in Niedersachsen leicht rückläufig. Trotz der deutlich höheren Verkehrsmengen zur EXPO 2000 gingen auch die Unfallzahlen im Bereich der PD Hannover zurück, obwohl auf den Hauptanfahrtsrouten zur EXPO die Unfallzahlen eine leicht aufsteigende Tendenz aufwiesen. Im Jahr **2001** ging die Zahl der Unfälle um 6,5 % zurück, der Anteil der Unfälle mit Personenschaden verringerte sich auf 3.708 = 18,1 %. Der gleiche Trend war im Jahr **2002** zu verzeichnen. Die Zahl der Verkehrsunfälle reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr nochmals um 2 % und auch der Anteil der Unfälle mit Personenschäden ging ebenfalls noch weiter zurück.

4.3 Verkehrsunfälle unterteilt nach Rubriken

4.3.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

	1998	1999	2000	2001	2002
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	3.468	3.733	3.925	3.708	3.563
dabei wurden Personen					
- getötet	21	29	18	18	19
- schwer verletzt	367	378	394	292	268
- leicht verletzt	3.908	4.183	4.545	4.273	4.173
Personenschaden ges.	4.296	4.590	4.957	4.583	4.460

1999 war ein Anstieg der Unfälle mit Personenschaden um 7,6 % zu verzeichnen. Bei 28 Verkehrsunfällen starben 29 Personen, in 10 Fällen war eine Stadtbahn Unfallbeteiligte. Im Jahr **2000** ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden zwar um 5,1 % gestiegen, die Zahl der Verkehrstoten war aber deutlich rückläufig. In diesem Jahr war keine Stadtbahn bei Unfällen mit Todesfolge beteiligt. Mit 18 Verkehrstoten im Stadtgebiet Hannover war es der niedrigste Stand seit 1997 (16 Unfalltote). In **2001** ging die Ge-

samtunfallzahl wieder zurück (- 5,5 % gegenüber 2000). Insbesondere der Anteil der Schwerverletzten (in 2000 noch 10 % der Unfälle mit Personenschaden) wurde mit rund 7,9 % der Unfälle mit Personenschäden markant vermindert. Dieser Abwärtstrend setzte sich in **2002** fort. Die Zahl der Unfalltoten stieg zwar leicht an, aber der Anteil der Schwer- und Leichtverletzten als Unfallfolge verringerte sich gegenüber dem Vorjahr erneut. Die Zahl der Toten im Zusammenhang mit Unfällen, an denen die Stadtbahn beteiligt war, verminderte sich von 7 (in 2001) auf 2 (in 2002). In diesem Zusammenhang muss aber darauf hingewiesen werden, dass Unfälle mit Todesfolge wegen Übersteigens der Anhängerkupplung in alkoholisiertem Zustand oder Schlafen im Gleisbett statistisch gesehen Verkehrsunfälle sind, aber von Ursache und Hergang absolut untypisch sind.

4.3.2 Verkehrsunfälle auf Autobahnen

Die Gesamtunfallzahl auf den Autobahnabschnitten rund um Hannover ist von 3.592 Unfälle (in 2001) ganz geringfügig auf 3.594 Unfälle (in 2002) gestiegen. Die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer fiel um 33,33 % von 18 (in 2001) auf 12 (in 2002). Die Zahl der schwer verletzten Personen blieb im Wesentlichen konstant (87 Personen in 2001, 86 Personen in 2002).

4.3.3 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, aufgeschlüsselt nach Betroffenen

	1998	1999	2000	2001	2002
Personenschaden ges.	4.296	4.590	4.957	4.583	4.460
davon - Kinder (bis 14 J.)	327	370	343	313	334
Anteil in %	7,6	8,1	6,9	6,8	7,5
- Jugendliche (18-24 J.)	754	761	937	866	801
Anteil in %	17,6	16,6	18,9	18,9	18,0
- Senioren (ab 65 J.)	289	316	389	365	358
Anteil in %	6,7	6,9	7,8	8,0	8,0

Der Anteil von Kindern, die als Unfallfolge Personenschaden erlitten haben, ist im Wesentlichen in den letzten 5 Jahren konstant geblieben. In den Jahren 2001 und 2002 sind keine Kinder in Unfälle mit tödlichem Ausgang verwickelt gewesen. Zu diesem Themenkomplex wird auf Punkt 7 verwiesen, in dem die Entwicklung der

Verkehrsunfallzahlen mit Kinderbeteiligung für den Zeitraum von 1995 bis 2002 aufgelistet ist.

Anders stellt sich die Entwicklung bei den Jugendlichen und den Senioren dar. In diesen Rubriken ist seit 1998 eine zum Teil deutliche Steigerung eingetreten (Jugendliche: + 6,2 %; Senioren: + 23,8 %)

4.3.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, aufgeschlüsselt nach Verkehrsteilnehmern

	1998	1999	2000	2001	2002
Personenschaden ges.	4.296	4.590	4.597	4.583	4.460
davon - Fußgänger	374	481	507	469	460
Anteil in %	8,7	10,5	10,1	10,1	10,2
- Radfahrer	1.044	1.170	1.072	1.060	1.066
Anteil in %	24,3	25,5	21,7	21,7	23,1

Der Anteil an Verkehrsunfallbeteiligung mit Personenschaden von Fußgängern und Radfahrern ist seit 1999 im Wesentlichen konstant geblieben.

4.3.5 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, aufgeschlüsselt nach Verkehrsteilnehmern

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
als Fußgänger								
getötet	0	0	1	1	1	0	0	0
verletzt	120	115	136	101	114	112	125	111
gesamt	**120**	**115**	**137**	**102**	**115**	**112**	**125**	**111**
als Rad-fahrer								
getötet	0	0	0	0	0	0	0	0
verletzt	169	118	129	96	118	107	95	106
gesamt	**169**	**118**	**129**	**96**	**118**	**107**	**95**	**106**
als Fahrzeug-Insasse								
getötet	0	0	0	0	2	1	0	0
verletzt	125	119	94	129	125	123	93	117
gesamt	**125**	**119**	**94**	**129**	**127**	**124**	**93**	**117**
Gesamtvergleich								
getötet	0	0	1	1	3	1	0	0
verletzt	414	352	359	326	357	342	313	334
Total	**414**	**352**	**360**	**327**	**360**	**343**	**313**	**334**

Hierbei fällt besonders auf, dass die Zahl der getöteten und verletzten Kinder als Fahrzeuginsassen im Durchschnitt der Jahre 1995 bis 2002 ca. 33 % ausmacht. Das lässt den Rückschluss zu, dass in vielen Fällen die Fahrzeugführer/innen ihren Pflichten zur Sicherung der Kinder im Fahrzeug nur unzureichend nachkommen (§ 21 Absatz 1 a StVO)

4.4 Trunkenheitsfahrten

	1998	1999	2000	2001	2002
Blutentnahmen ges.	2.420	2.762	2.572	2.046	2.215
nach Trunkenheitsfahrt mit Verkehrsunfall	586	568	526	472	473
ohne Verkehrsunfall	1.834	2.194	2.046	1.574	1.742

Die Zahl der festgestellten Trunkenheitsfahrten ist in den Jahren 1999 bis 2001 stetig gesunken. Im Jahr 2002 ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen.

4.5 Unfallfluchten

	1998	1999	2000	2001	2002
Entfernen vom Unfallort bekannt gewordene Fälle	4.526	4.945	5.025	4.741	4.915
davon mit Personenschaden	275	329	315	330	311
aufgeklärte Fälle	2.269	2.573	2.468	2.413	2.576
davon mit Personenschaden	173	185	146	149	169

Von den Fällen, in denen sich Unfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort entfernt hatten, konnten etwa die Hälfte aufgeklärt werden, von denen mit Personenschaden lag die Aufklärungsquote zwischen 45 und 63 %.

5. Verkehrsunfallentwicklung im Stadtgebiet Hannover

5.1 Unfälle und Kraftfahrzeugbestand

Jahr	Unfälle	Vorjahr in %	Kfz.-Bestand	Vorjahr in %
1998	18.270		253.456	
1999	19.524	+ 6,86	256.902	+1,36
2000	19.425	- 0,51	262.783	+ 2,29
2001	18.090	- 6,88	265.549	+ 1,06
2002	17.787	- 1,68	270.903	+ 2,01

Zwischen 1998 und 2002 (Stand: 31.12.) ist der Bestand an zugelassenen Kraftfahrzeugen und Anhängern von 253.456 um 17.447 auf 270.903 gestiegen. (= 6,88 %)

Die Gesamtzahl der im Stadtgebiet polizeilich erfassten Unfälle ist zwischen 1998 und 2002 um 2,66 % gefallen. In 2002 waren von den 17.787 polizeilich erfassten Unfällen 3.164 mit Personenschaden und 14.623 mit Sachschaden.

5.2 Gesamtübersicht der Verkehrsunfallzahlen, aufgeschlüsselt nach Benutzungsarten und Benutzern

	1998			1999			2000			2001			2002		
Gesamtzahl der	18.270			19.524			19.425			18.090			17.787		
Verkehrsunfälle (VU)															
davon															
VU mit Personenschaden	3.091			3.325			3.412			3.273			3.164		
	sv	lv	t	sv	lv	t	sv	lv	t	sv	lv	t	sv	lv	t
Kfz.-Nutzer	103	2.391	7	133	2.408	9	140	2.800	9	107	2.559	4	75	2.467	5
davon															
Pkw-Fahrer	35	1.174	0	54	1.308	0	56	1.476	0	41	1.451	2	28	1.391	2
Krad	25	139	0	26	152	0	30	146	0	25	152	2	19	133	0
Kleinkraftrad	26	151	0	14	148	0	14	174	0	13	137	0	7	156	0
Fußgänger	87	257	5	90	332	15	110	368	4	72	349	12	79	330	6
Radfahrer	115	829	6	116	956	3	101	884	1	63	874	2	75	895	5
Gesamt	305	3.477	18	339	3.696	27	351	4.052	14	242	3.782	18	229	3.692	16
davon															
Senioren	45	202	5	61	275	5	46	291	3	45	268	8	48	266	5
Kinder	35	256	3	37	292	0	32	267	1	24	240	0	22	241	0

t = tot
sv = schwerverletzt
lv = leichtverletzt

5.3 Unfälle mit Inlineskatern

	1999	2000	2001	2002
Unfälle gesamt	16	25	9	20
davon gegen				
Radfahrer	4	12	3	9
Kraftfahrzeug	11	11	4	9
Fußgänger	0	0	1	1
Alleinunfall	1	2	1	1
Unfälle am Maschsee	3	9	2	7

Aufgrund einer von der obersten Landesbehörde erteilten Ausnahmegenehmigung wurde das Skaten, das nach höchstrichterlicher Rechtsprechung nicht auf Fahrbahnen und Radwegen ausgeführt werden darf, auf dem Radweg rund um den Maschsee (mit Ausnahme der Teillänge entlang des Arthur-Menge-Ufers) durch Zusatzbeschilderung seit April 2003 zugelassen. Inwieweit das Auswirkungen auf das zukünftige Unfallgeschehen haben wird, wird beobachtet.

Erläuterung zu den Unfällen am und um den Maschsee:

1999

- Radler überholt Skater und stößt mit anderem Skater im Gegenverkehr zusammen
- Skater verliert bei Kurvenfahrt das Gleichgewicht und kollidiert mit einem Pkw
- Skater stürzt und bleibt bewusstlos liegen (Alleinunfall)

2000

- Radler kollidiert beim Überholen mit einem Skater (4 x)
- Skater fährt rückwärts auf dem Radweg und kollidiert mit Radler
- Skater wird von Radler von hinten angefahren
- Frontalzusammenprall mit Radler (3 x)

2001

- Skater kniet auf dem Radweg und wird von einem Radler angefahren
- Skater wird von Radler von hinten angefahren

2002

- Kollision mit Radlern im Gegenverkehr (4 x)
- Skater kollidiert beim Überqueren der Fahrbahn mit einem Pkw
- Skater kollidiert mit ausparkendem Pkw
- 2 Skater behindern auf dem Radweg einen Radler (Flucht)

6. Präventivmaßnahmen zur Vermeidung von Unfällen

Seit 1975 (Erlass des damaligen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 23.09.1975) beschäftigt sich eine Unfallkommission (früher: Verkehrssicherheitskommission) innerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Polizeidirektion Hannover mit der Untersuchung von Unfallschwerpunkten (Aufstellungen über die häufigsten Unfallursachen und -arten sind als Anlage 8.1 und 8.2 diesem Bericht beigefügt). Die Kommission besteht im Wesentlichen aus Vertretern der betroffenen Straßenverkehrsbehörden, der öffentlichen Verkehrsbetriebe, der Straßenbaulastträger und der Polizei.

Ziel der Arbeit dieser Kommission ist es, durch gemeinsamen Erfahrungsaustausch und Koordination der erforderlichen Maßnahmen die Zahl der Verkehrsunfälle an diesen neuralgischen Punkten zu reduzieren. Eine Erkenntnis aus dieser jahrelangen Studie ist, dass die Zahl der Verkehrsunfälle auf viel befahrenen Straßen - realistisch betrachtet - nicht auf Null reduziert werden kann und an bestimmten Kreuzungsbereichen aufgrund der hohen Verkehrsdichte in Spitzenzeiten eine weitere spürbare Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen unwahrscheinlich ist. Innerhalb des Stadtgebietes sind dies insbesondere folgende Bereiche:

Ricklinger Kreisel
Schwanenburgkreuzung
Deisterplatz und
Tönniesbergkreisel.

Diese Bereiche zählen seit Jahren zu den Örtlichkeiten mit einem erhöhten Verkehrsunfallaufkommen und die in den letzten Jahren veranlassten, umfangreiche Präventionsmaßnahmen zur Unfallverhütung, wie

- Optimierung der (Vor-) Wegweisungsbeschilderung - sogenannte Spurentafeln,
- Verbesserung / Ergänzung der Fahrbahnmarkierungen, z. B. Sperrflächenmarkierung zur Veränderung des Einfahrtwinkels mit einhergehender Verbesserung der Sichtverhältnisse,
- Verdeutlichung der Streckenführung durch entsprechende Zusatzbeschilderung, z. B. Linkseinordnen,
- Signalisierung von Fahrradfurten,
- Zusätzliche Sicherung von Fußgängerüberwegen mit gelben Springlichtern,
- Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und

- Veränderung des Fahrbahnbelages, z. B. Aufrauhen der Fahrbahn

haben letztendlich keinen dauerhaften Rückgang der Verkehrsunfallzahlen nach sich gezogen.
Dieses lässt den Schluss zu, dass die Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden und der Polizei letztendlich nur bewirken können, dass die Unfallzahlen auf ein Mindestmaß reduziert werden und die Gefahr von schweren Verkehrsunfällen auf ein Minimum eingegrenzt wird.

Die Arbeit der Unfallkommission und der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt ist aber trotzdem insgesamt als erfolgreich zu beurteilen, denn gerade in den vergangenen 3 Jahren ist die Zahl der Verkehrsunfälle innerhalb des Stadtgebietes stetig gefallen (seit 1991 um 13,8 % / seit 1999 um 8,9 %) und damit einhergehend auch die Zahl der Toten und Schwerverletzten bei Unfällen deutlich (seit 1999 um rd. 35 %) gesunken. Die verringerte Zahl an Verkehrsunfalltoten und Schwerverletzten ist sicherlich auch auf die stark verbesserten aktiven und passiven Schutzmechanismen, insbesondere der Pkw sowie den rechtlich eingeführten Sicherungsmaßnahmen nach den §§ 21 und 21 a StVO zurückzuführen, finden ihren Ursprung aber auch in der stetig steigenden Qualität der vorgenannten verkehrslenkerischen Maßnahmen.

Die Vielzahl von Unfällen mit Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung verteilt sich über das gesamte Stadtgebiet, sodass diese – ortsbezogen – nicht als besondere Schwerpunkte herausgestellt werden können.

Eine sinnvolle und nachhaltige Prävention setzt jedoch voraus, dass Erfolgskontrollen kontinuierlich, sachgerecht und mit großem Sachverstand durchgeführt werden und die entsprechend festgestellten Mängel zeitnah behoben werden. Es ist aber auch erforderlich, dass weiterhin insbesondere der Bereich Geschwindigkeitsüberwachung nachhaltig gestärkt und ausgebaut wird und die festgestellten Verstöße geahndet werden. Nur auf diese Weise wird sich ein nachhaltiger „Erziehungseffekt“ erzielen lassen.

Neben den Bestrebungen von Stadt und Polizei zur Unfallprävention ist es zwingend erforderlich, dass sich auch die Verkehrsteilnehmer an diesem Prozess beteiligen. Besonders positive Ergebnisse sind in diesem Zusammenhang durch die Zusammenarbeit mit den Schulen zum Thema Schulwegsicherung zu verzeichnen

gewesen. Im Rahmen von Projektarbeit wurden von Schulen unter Einbeziehung der Schüler, die potentiellen Gefahrenpunkte auf den Schulwegen ermittelt und danach in Zusammenarbeit mit Vertretern der Polizei, der Straßenverkehrsbehörde und des für die Schulwegsicherung zuständigen ehemaligen Schulamtes, Konzepte zu deren Optimierung entwickelt. Auf diese Weise konnte die Zahl der Schulwegunfälle innerhalb des Stadtgebietes in 2002 im Vergleich zum Vorjahr um 22 % reduziert werden.

In diesem Zusammenhang ist auch die intensive Arbeit der Polizei zu erwähnen, die durch ihre Verkehrsicherheitsarbeit in den Schulen und Kindergärten (u.a. Puppenbühne der Verkehrserziehungsgruppe und die Aktion "Sicherer Schulweg“ auf der Parkbühne – 25.000 Besucher -) zur weiteren Sensibilisierung für die Gefahren des Straßenverkehrs und dem sicheren und geschulten Umgang mit entsprechenden Situationen beigetragen hat.

Beispielhaft haben sich folgende Maßnahmen zur nachhaltigen Unfallprävention als sinnvoll herausgestellt:

6.1 Neubau von Lichtsignalanlagen

In dem Zeitraum von 1998 bis 2002 wurden innerhalb des Stadtgebietes 25 Fußgängersignalanlagen, 35 Kreuzungssignalanlagen und 1 Engstellenanlage gebaut (ein Abbau von bestehenden Lichtsignalanlagen erfolgte in diesen Jahren nicht). Von diesen Neubaumaßnahmen erfolgte ein Großteil (18 Neuanlagen) im Zusammenhang mit Baumaßnahmen der üstra (insbesondere Verlängerung Stadtbahnlinie C-Ost und Stadtbahnlinie D). Diese hohe Zahl an Lichtsignalanlagen ist durch die umfangreichen Vorgaben der technischen Aufsichtsbehörde begründet, die grundsätzlich eine vollständige technische Sicherung des Gleisbereiches fordert. Ein weiterer Schwerpunkt (15 Neuanlagen) bildete die Erschließung des Expo-Geländes und des Kronsberges. Die weiteren Lichtsignalanlagen wurden im Wesentlichen aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssituationen, vor allem zur Schulwegsicherung erstellt.

Die Kosten für den Neubau von Lichtsignalanlagen belaufen sich auf durchschnittlich 50.000,00 € für Fußgängersignalanlagen und 85.000,00 € für Kreuzungssignalanlagen (einschließlich deren Einbindung in das Verkehrsrechnersystem Hannover).

Die originäre Kostenträgerschaft für Neuanlagen liegt nur dann bei der Stadt, sofern deren Erstellung nicht im Zusammenhang mit Baumaßnahmen der üstra erfolgt. Für den Neubau / wesentliche Erweiterung von Lichtsignalanlagen wurde in den vergangenen Jahren ein Haushaltsansatz von rd. 77.000,00 € etatisiert. Die in Kostenträgerschaft der Stadt gebauten Anlagen wurden jedoch auch aus den Projekten Schulwegsicherheit, Fußgänger- und Radfahrersicherheit oder Straßenneubau finanziert. Soweit die Erstellung von Neuanlagen im Zusammenhang mit durchgeführtem Straßenneubau erfolgte, wurden die Maßnahmen je nach Projekt zwischen 60 und 75 % nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bezuschusst.

Die jährlichen Betriebskosten liegen für eine Fußgängersignalanlage bei ca. 1.800,00 € und für eine Kreuzungssignalanlage bei ca. 3.600 €. Soweit die Stadtbahn von der Signalisierung betroffen ist, erfolgt eine anteilige Beteiligung an diesen Kosten. Zur Reduzierung solcher Aufwandspositionen wird in allen künftigen Ausschreibungen auch ein Vergleichsangebot mit der LED-Technik (Leuchtdioden anstelle von Glühlampen) für Signalgeber eingeholt, die zwar in der Anschaffung teurer ist als die derzeit installierte Technik, aber deren Unterhaltungskosten zwischen 10 und 15 % niedriger liegen.

Zur langfristigen Planung erstellt die Stadt in Absprache mit der Polizei ein Neubauprogramm für Lichtsignalanlagen, das in jährlichen Abständen aktualisiert wird und die Erforderlichkeit von Anlagen unterschiedlichen Prioritäten zuordnet.

Ein Projekt mit höchster Priorität in dieser Rubrik ist die Signalisierung der Kreuzung Limmerstraße / Abfahrt Westschnellweg. In diesem Kreuzungsbereich haben sich den letzten 10 Jahren durchschnittlich ca. 30 Verkehrsunfälle ereignet, wobei davon durchschnittlich 10 % der Unfälle unter Stadtbahnbeteiligung zu verzeichnen waren. Für diese in Zusammenarbeit mit dem Straßenbauamt des Landes durchzuführende Baumaßnahme liegt bereits konkrete Kostenermittlung vor, nach der der von der Stadt zu tragende Anteil (ca. 2/3 der Kosten) 164.000,00 € beträgt.

Als ein bereits umgesetztes sehr erfolgreiches Projekt zur Unfallprävention ist beispielhaft der Neubau der separaten Lichtsignalanlage für Linksabbieger im Kreuzungsbereich Hermann-Bahlsen-Allee/Gehägestraße im Jahr 2000 zu nennen.

Aufgrund der hohen Zahl an Abbiegeunfällen von der Hermann-Bahlsen-Allee in die Gehägestraße wurde von der Unfallkommission vorgeschlagen, den vorgenannten Bereich mit einer eigenständigen Signalisierung für Linksabbieger zu versehen. Dadurch konnte die Zahl der Verkehrsunfälle im Vergleich von 1999 zu 2000 um rd. 65 % verringert werden. Aufgrund der nachhaltigen Wirkung dieser Maßnahme, ist dieser Bereich nicht mehr als Unfallschwerpunkt zu qualifizieren.

6.1.1 Optimierung von Ampelschaltungen

Auf der Grundlage der von der Polizei festgestellten Unfallzahlen unterliegen alle Ampelschaltungen einer ständigen Qualitätskontrolle. Insbesondere an den neuralgischen Kreuzungsbereichen kann durch eine optimierte Abfolge der Signalisierungen erreicht werden, dass auftretende Gefahrensituationen auf ein Minimum reduziert werden. Hierbei ist das Hauptaugenmerk darauf gerichtet, die einzelnen Ampelphasen so zu koordinieren, dass die tatsächlich erforderlichen Räumzeiten innerhalb des Kreuzungsbereiches Berücksichtigung finden.

Exemplarisch ist hier der Kreuzungsbereich Königsworther Platz zu nennen, wo es durch Veränderung der Ampelphase für die Linksabbieger aus der Nienburger Straße in die Schloßwender Straße gelungen ist, die Zahl der Verkehrsunfälle von vorher durchschnittlich 18 Verkehrsunfällen/Jahr auf zuletzt 2 Verkehrsunfälle/Jahr zu reduzieren.

6.2 Verkehrslenkerische Maßnahmen

Unter dem Oberbegriff "verkehrslenkerische Maßnahmen“ sind alle die Maßnahmen zusammengefasst, für deren Ausführung ausschließlich die Straßenverkehrsbehörden zuständig sind. Zum Themenbereich Unfallpräventionen gehören hierzu insbesondere die Anordnung von Gefahr- und Vorschriftzeichen nach §§ 40 und 41 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und Fahrbahnmarkierungen. Die zur StVO erlassenen Verwaltungsvorschriften legen den Handlungsrahmen für die Straßenverkehrsbehörde fest und regeln bundeseinheitlich die Tatbestände, bei deren Vorliegen die Anordnung der entsprechenden Beschilderung vorgenommen werden kann.

Aus dem umfangreichen Maßnahmenkatalog sind nachfolgend exemplarisch einige anschauliche Beispiele angefügt, wie bereits mit verhältnismäßig einfachen und kostengünstigen Mitteln die Verkehrsunfallzahlen positiv beeinflusst werden können. Eines dieser Instrumente ist die Anordnung von Halteverboten an einmündenden Straßen, sodass die Einsichtnahmemöglichkeit in den jeweiligen Kreuzungsbereich gewährleistet wird. Auf diese Weise wird ein gefahrloseres Ab-/Einbiegen ermöglicht. Diese Maßnahme hat beispielsweise im Kreuzungsbereich Gneisenaustraße/Schackstraße zu einer Verminderung der Verkehrsunfälle von bis zu 10 Unfällen/Jahr auf 3 Unfälle im Jahr 2000 geführt.
Es hat sich ebenso bewährt, dass trotz rechtlich eindeutiger Vorfahrtregelung teilweise zusätzliche Hinweisschilder angebracht werden. Insbesondere in Tempo-30-Zonen gilt, da keine besondere Beschilderung die Vorfahrt regelt, der Grundsatz "Rechts vor Links“. Es hat sich jedoch gezeigt, dass es an besonders auffälligen Punkten sinnvoll ist, ein Hinweisschild "Rechts hat Vorfahrt“ zumindest übergangsweise anzubringen. In der Regel gehen nach Anbringung dieser Hinweisschilder die Verkehrsunfälle sehr deutlich zurück. So auch an der Kreuzung Liebigstraße/Wittekamp, wo dadurch eine Reduzierung der Unfallzahl um 60 % erreicht werden konnte.

6.3 Stationäre Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachung

Die Richtlinien für die Überwachung des fließenden Straßenverkehrs durch Straßenverkehrsbehörden (Gem. RdErl. des MI u. d. MW vom 25.11.1994) bestimmen, dass neben der vorrangig für die Verkehrsüberwachung zuständigen Polizei nach § 44 Abs. (1) der Straßenverkehrsordnung (StVO) auch die Straßenverkehrsbehörden Verkehrsüberwachung durchführen dürfen. Neben der Überwachung des ruhenden Verkehrs gehört dazu ebenfalls die Kontrolle der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten (Geschwindigkeitskontrolle) und der Lichtzeichen an Signalanlagen (Rotlichtüberwachung).
Die Übertragung von Verkehrsüberwachungsaufgaben einschließlich deren Durchführung an Private ist ausgeschlossen. Die Anhaltebefugnis nach § 36 Abs. (5) StVO bleibt der Polizei vorbehalten. Mit der Geschwindigkeitskontrolle durch die Straßenverkehrsbehörde wurde in Hannover Anfang 1998 begonnen. Vorrangiges Ziel der Überwachung ist dabei die Verkehrsunfallprävention. Durch die Überwachung sollen – wie es in den Richtlinien formuliert ist - Unfälle verhütet und Unfallfolgen gemindert sowie schädliche Umwelteinflüsse begrenzt werden.

Daneben sollen die Verkehrsteilnehmer zu verkehrsgerechterem und rücksichtsvollerem Verhalten veranlasst werden.
Die Überwachungsmaßnahmen werden mit denen der Polizei koordiniert und sollen auf der Grundlage von Unfallauswertungen und Empfehlungen der Unfallkommission durchgeführt werden. Die durch die Überwachungstätigkeit erzielten Einnahmen aus der Verhängung von Buß- und Verwarngeldern sind nicht Grund für die Überwachungstätigkeit. Die Einnahmen sind vielmehr eine Folge dieser Tätigkeit und gehen als allgemeine Deckungsmittel in den Haushalt ein.
Übergangsweise wurde auch die Kontrolle mit mobilen Radargeräten von städtischen Mitarbeiter/-innen in der gleichen Weise durchgeführt, wie sie seit vielen Jahren von der Polizei praktiziert wurde. Allerdings waren die Geräte und ein für die Aufgabenerledigung eingesetztes Fahrzeug nicht Eigentum der Stadt, sondern wurden von einer Spezialfirma, die auch einen Fahrer stellte, angemietet. Die Verwaltung hatte sich für diese Form entschieden, weil so keine eigene Vorhaltung betrieben werden musste. In der Praxis hat sich das aber nicht bewährt, weil es neben der Überwachungstätigkeit im fließenden Verkehr außerdem Aufgabe der eingesetzten Mitarbeiterinnen war und ist, die Auswertung der festgestellten Verstöße an Bildschirmarbeitsplätzen vorzunehmen und darüber hinaus ständig als Zeuginnen in anhängigen Bußgeldverfahren vor Gericht auszusagen. Deshalb stand immer weniger Arbeitszeit für die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen zur Verfügung.
Aus arbeitsökonomischen Gründen wurde die mobile Geschwindigkeitsüberwachung zu Gunsten der stationären Überwachung eingestellt. Die mobile Überwachung wird in Hannover weiterhin von der Polizei wahrgenommen. Ab Mai 2002 wurde die stationäre Geschwindigkeitskontrolle an zunächst 3 Standorten und seit Juni 2003 an weiteren 2 Standorten begonnen. Die Verwaltung ist darüber hinaus beauftragt worden (VA-Beschluss vom 24.10.2002), kombinierte Rotlicht- und Geschwindigkeitskontrollanlagen zu installieren. Das wird voraussichtlich 2004 der Fall sein.

6.3.1 Unfallentwicklung an den Geschwindigkeitsüberwachungsstandorten, die im April 2002 in Betrieb genommen wurden

Standort	**Unfälle**		
	2000	**2001**	**2002**
Hildesheimer Straße Höhe Döhrener Turm*	66	75	48
Westschnellweg Höhe Limmerstraße	65	67	56
Hermesallee	88	44	34

*Unfälle zwischen Altenbekener Damm und Willmerstraße

Es ist seit der Installation der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen im April 2002 ein deutlicher Rückgang (zwischen 16,5 % und 36 %) gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Zudem ist zumindest bei der Geschwindigkeitsüberwachungsanlage "Westschnellweg“ ein Sekundäreffekt erzielt worden, da die Unfallzahlen an der nahegelegenen Auffahrt von der Limmerstraße auf den Westschnellweg im Zeitraum von Januar bis April 2003 auch um 23 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zurückgegangen sind.

6.3.2 Unfallentwicklung an den Rotlichtüberwachungsstandorten

Standort	**Unfälle**		
	2000	**2001**	**2002**
Hamburger Allee/ Celler Straße in Richtung Raschplatzhochstr	49	39	35
Leibnizufer/Friederikenplatz in Richtung Aegi	11	17	5
Berliner Allee/Schiffgraben in Richtung Marienstr.	43	47	29
Leibnizufer/Goethestraße in Richtung Brühlstr.	20	25	25
Arndtstraße/Hamburger Allee in Richtung Vahrenwalder Str.	24	41	24
Hildesheimer Straße/Südschnellweg in Richtung Innenstadt	58	53	41
Kurt-Schumacher-Straße/Herschelstraße in Richtung Steintor	16	9	17
Vahrenwalder Straße/Niedersachsenring in Richtung Innenstadt	55	41	47
Herschelstraße/Celler Straße in Richtung Klagesmarkt	29	19	25
Langenforther Str. / General-Wever-Str. stadteinwärts	6	3	10
Schiffgraben/ Lavesstraße in Richtung Aegi	3	5	2
Berliner Allee/Hamburger Allee/Lister Meile in Richtung Vahrenwalder Str.	9	4	5
Mecklenheidestr./Jädekamp Richtung B6	41	29	58
Bremer Damm/Königsworther Platz Richtung Bremer Damm	47	57	64
Vahrenwalder Str./Kugelfangtrift stadtauswärts	33	17	12
Podbielskistraße/Vier Grenzen stadteinwärts	6	11	18
Westschnellweg/Schwanenburgkreuzung Richtung Herrenhausen	72	87	93
Am Leineufer (B6)/ Mecklenheidestr. stadtauswärts	49	40	44

Die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen an Standorten, an denen stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen installiert sind, ist differenzierter zu betrachten. Es ist anhand der vorliegenden Zahlen deutlich zu erkennen, dass dieses Instrument lediglich bedingt dazu beiträgt, dass die Unfallzahlen sinken, wobei die oben genannten Unfallzahlen nicht nach Unfallarten und Fahrtrichtung differenziert sind, sondern sich auf den gesamten Knotenpunkt (einschließlich aller Verkehrsteilnehmer) beziehen.

Die Überwachung durch Rotlichtkameras erfolgt jedoch nur in Bezug auf den Fahrbahnverkehr aus einer Fahrtrichtung.

Unabhängig davon ist das Konzept, Überwachungseinrichtungen zu installieren, die ausschließlich Rotlichtverstöße ermitteln, zu überdenken und weiter zu entwickeln. Zum einen werden die Richtungen, in die die Anlagen an den Kreuzungen die Verstöße erfassen, zu ändern sein und zum anderen ist vorgesehen, um zu einer nachhaltigen Verminderung der Verkehrsunfälle zu kommen, an den neuralgischen Punkten kombinierte Überwachungseinrichtungen zu installieren, die sowohl Rotlichtverstöße als auch Geschwindigkeitsüberschreitungen überwachen. Hier folgt dann die Ahndung mittels Geldbußen bzw. Fahrverboten, was vor allem einen erzieherischen Effekt (vgl. Ziff. 6) auslösen wird.

7. Fazit

Aus der vorliegenden Untersuchung geht hervor, dass trotz immer noch erkennbarer Zunahme der Kraftfahrzeuge und der damit verbundenen höheren Verkehrsdichte die Zahl der Unfälle und – was bei aller Tragik und der damit verbundenen Schicksale positiv zu sehen ist – die Zahl der Getöteten und Verletzten deutlich zurückgegangen ist. Das ist auch auf den Einsatz erheblicher finanzieller Mittel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zurückzuführen. Die Verkehrssicherheitsarbeit zählt zu den wichtigsten Aufgaben von Stadt und Polizei, um urbane Lebensqualität und Mobilität zu sichern und Bürgerinnen und Bürgern den notwendigen Schutz im Straßenverkehr zu Teil werden zu lassen. Deshalb muss das Ziel auch weiterhin die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung des allgemeinen Klimas auf der Straße sein.

8 Anlagen
8.1 Unfallursachen

Ursachenbezeichnung

Verkehrstüchtigkeit
Alkoholeinfluß
Einfluß anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)
Übermüdung
Sonstige körperliche oder geistige Mängel.

Fehler d. Fahrzeugführer

Straßenbenutzung
Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

Geschwindigkeit
Nicht angepaßte Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
in anderen Fällen

Abstand
Ungenügender Sicherheitsabstand
Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund

Überholen
Unzulässiges Rechtsüberholen
Überholen trotz Gegenverkehrs
Überholen trotz unklarer Verkehrslage
Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse
Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohnr rechtzeitige Ankündigung des Ausscherens
Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts
Sonstige Fehler beim Überholen (z.B. ohne genügenden Seitenabstand; an Fuußgängerüberwegen)
Fehler beim Überholtwerden

Vorbeifahren
Nichtbeachten de Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens,

Nebeneinanderfahren
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens

Vorfahrt, Vorrang
Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“
Nichtbeachten der Vohrfahrt regelnden Zeichen
Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen
Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge
Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein – und Anfahren
Fehler beim Abbiegen
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)

Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern
an Fußgängerüberwegen
an Fußgängerfurten
beim Abbiegen
an Haltestellen
an anderen Stellen

Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung
Unzulässiges Halten oder Parken
Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen
Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen

Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften

Ladung, Besetzung
Überladung, Überbesetzung
Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile

Technische Mängel, Wartungsmängel
Beleuchtung
Bereifung
Bremsen
Lenkung
Zugvorrichtung
Andere Mängel

Falsches Verhalten der Fußgänger

Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn

an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war
auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr
an anderen Stellen:
durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
durch sonstiges falsches Verhalten

Nichtbenutzung des Gehweges
Nichtbenutzung der vorgeschriebenen Straßenseite
Spielen auf oder neben der Fahrbahn
Andere Fehler der Fußgänger

Straßenverhältnisse

Glätte oder Schlüpfigkeit der Fahrbahn

Verunreinigungen durch ausgeflossenes Öl
Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer
Schnee, Eis, Regen
Andere Einflüsse (Laub, angeschwemmter Lehm)
Spurrillen im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis
Anderer Zustand der Straße

Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder –einrichtungen

Mangelhafte Beleuchtung der Straße

Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen

Witterungseinflüsse
Sichtbehinderung durch Nebel, starken Regen, Hagel, Schneegestöber oder blendende Sonne
Seitenwind
Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse

Hindernisse
Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn
Tiere auf der Fahrbahn
Sonstige Hindernisse auf der Fahrbahn

8.2 Unfallarten

1 Fahrunfall (F)

Unfall infolge des Verlustes der Kontrolle über ein Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufes, des Straßenzustandes o.ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer zum Entstehen dieser Situation beigetragen haben. Infolge der unkontrollierten Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen.

2 Abbiege – Unfall (AB)

Unfall infolge einer Konfliktsituation zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- und Parkplatzzufahrten.

3 Einbiegen/Kreuzen – Unfall (EK)

Unfall infolge einer Konfliktsituation zwischen einem wartepflichtigen (einbiegendem oder kreuzendem) Fahrzeug und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.

4 Überschreiten-Unfall (ÜS)

Unfall infolge einer Konfliktsituation zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung geht und sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist.

5 Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)

Unfall infolge einer Konfliktsituation zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält (§ 12 StVO) bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken durchführt.

6 Unfall im Längsverkehr (LV)

Unfall infolge einer Konfliktsituation zwischen einem Fahrzeug und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Fahrzeug oder Fußgänger, ohne das Abbiegen, Einbiegen/Kreuzen, Überschreiten oder ruhender Verkehr eine Rolle gespielt hat.

7 Sonstiger Unfall (SO)

Unfall der nicht den Typen 1 – 6 zuzuordnen ist. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Hindernis oder Tier/Wild auf der Fahrbahn, plötzlich auftretender Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschaden).