

Bericht zur Verkehrssicherheit Stuttgart 2010

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG - VERKEHRSUNFALLURSACHEN - VERKEHRSUNFÄLLE UNTER ALKOHOL- UND DROGENEINFLUSS - VEKEHRSUNFÄLLE -
ÜBERWACHUNG GESCHWINDIGKEIT - SCHWERPUNKTE DER VERKEHRSPRÄVENTION - PRÄVENTIONSARBEIT FÜR KINDERGARTENKINDER UND ERSTKLÄSSLER -
VERKEHRSUNFÄLLE MIT MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN - JUGENDLICHE UND JUNGE ERWACHSENE - UNFALLSCHWERPUNKTE - RADFAHRAUSBILDUNG



Baden-Württemberg

POLIZEIPRÄSIDIUM STUTTGART



IMPRESSUM

BERICHT ZUR VERKEHRSSICHERHEIT 2010

HERAUSGEBER

Polizeipräsidium Stuttgart
Hahnemannstraße 1
70191 Stuttgart

Telefon 0711 8990-0

Fax 0711 8990-2283

E-Mail

stuttgart.pp@polizei.bwl.de

Internet www.polizei-stuttgart.de

©Polizeipräsidium Stuttgart, April 2011

ANSPRECHPARTNER

VERANTWORTLICH FÜR DEN INHALT

Polizeipräsident Siegfried Stumpf

REDAKTION UND LAYOUT

Harald Trunk

Verkehrspolizei, Sachbereich Verkehr

DRUCK UND HERSTELLUNG

Harry Dirks, Uta Lechner, Hausdruckerei

VERKEHRSSICHERHEITSARBEIT	
VORBEMERKUNG _____	7
VERKEHRSPOLIZEI _____	8
VERKEHRSÜBERWACHUNG _____	10
VERKEHRSunfallAufnahme _____	12
VERKEHRSERZIEHUNG _____	13
WASSERSCHUTZPOLIZEIStation _____	14
UNFALLEntwicklung _____	15
ALLGEMEINE UNFALLEntwicklung _____	15
UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN _____	16
UNFÄLLE MIT SACHSCHADEN _____	18
UNFALLURsachen _____	19
HAUPTUNFALLURsachen _____	19
Entwicklung DER HAUPTUNFALLURsachen _____	20
UNFALLARTEN _____	21
UNFÄLLE UNTER ALKOHOLEINFLUSS _____	21
UNFÄLLE UNTER DROGENEINFLUSS _____	22
KINDERUNFÄLLE _____	23
JUNGE ERWACHSENE _____	24
SENIOREN _____	25
FußGÄNGERUNFÄLLE _____	26
SCHULWEGUNFÄLLE _____	26
UNFÄLLE MIT RADFAHRERN _____	27
UNFÄLLE MIT MOTORISIERTEN ZWEIRADFAHRERN _____	28

VORBEMERKUNG

Verkehrssicherheitsarbeit ist integraler Bestandteil der Inneren Sicherheit und neben der Kriminalitätsbekämpfung ein wesentliches Aufgabenfeld der Polizei. Elemente der Verkehrssicherheitsarbeit sind die Verkehrsüberwachung, die Verkehrssicherheitsberatung und die sichere Gestaltung des Straßenraumes. Der Öffentlichkeitsarbeit kommt besondere Bedeutung zu. Sie soll die Umsetzung der Tätigkeitsfelder unterstützen, dadurch ein normgerechtes Verhalten fördern und Verständnis für die Notwendigkeit der polizeilichen Verkehrssicherheitsmaßnahmen schaffen.

Ziel der Verkehrsüberwachung ist es, Verkehrsunfälle zu verhindern und Unfallfolgen zu reduzieren. Sie orientiert sich an den Hauptunfallursachen und an den besonders gefährdeten Zielgruppen im Straßenverkehr. Mit ihr wird dem Sicherheitsbedürfnis aller Teilnehmer am Straßenverkehr Rechnung getragen. Sie setzt eine ständige Analyse und Bewertung der Verkehrssicherheitslage voraus und fordert eine hohe polizeiliche Präsenz im Straßenraum, um Verstöße konsequent verfolgen und ahnden zu können.

Neben der Verkehrsüberwachung kommt insbesondere der zielgruppenbezogenen Verkehrssicherheitsberatung große Bedeutung zu. Sie wendet sich nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens an alle Alters- und Zielgruppen.

Bei der sicheren Gestaltung des Straßenraumes mitzuwirken, die Mitarbeit in der Unfallschwerpunktkommission sowie das Erkennen von Unfallhäufungsstellen sind weitere wesentliche Säulen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit, denn straßenbauliche und verkehrstechnische Faktoren können das Unfallgeschehen nachhaltig beeinflussen.

Die genannten verkehrspolizeilichen Aufgaben werden beim Polizeipräsidium Stuttgart zentral von der Verkehrspolizei und ihren spezialisierten Organisationseinheiten wahrgenommen. Darüber hinaus plant und koordiniert sie die Verkehrssicherheitsarbeit für die Polizeireviere und alle anderen mit Verkehrsaufgaben befassten Dienststellen der Schutzpolizei. Diese Dienststellen nehmen im Wesentlichen die allgemeinen Überwachungsmaßnahmen wahr und wirken bei verkehrsbehördlichen Anordnungen zur Regelung des Verkehrsablaufs im jeweils örtlichen Zuständigkeitsbereich mit.

VERKEHRSPOLIZEI

Die Stuttgarter Verkehrspolizei ist seit 2003 mit ihrer Führungsgruppe und ihren Organisationseinheiten Verkehrsüberwachung, Verkehrsunfallaufnahme sowie Verkehrserziehung im Gebäude Löwentorbogen 9a untergebracht. Seit Februar 2009 ist ihr auch die Stabsstelle Sachbereich Verkehr und die Wasserschutzpolizeistation, die unter anderem für die Verkehrssicherheit auf den Wasserstraßen zuständig ist, zugeordnet. Letztere hat ihren Dienstsitz im Stuttgarter Hafen.

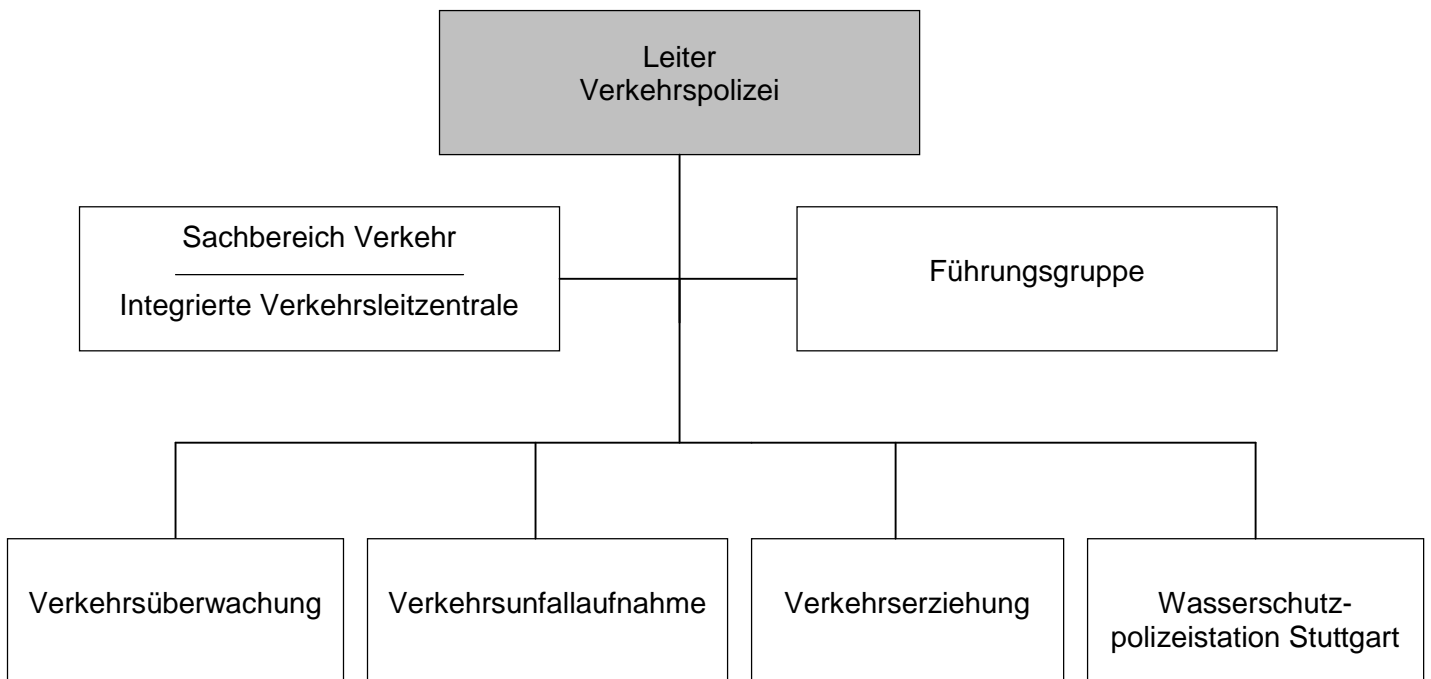
Die Verkehrspolizei steuert zentral alle strategischen und operativen verkehrspolizeilichen Vollzugs- und Sicherheitsaufgaben und ist Ansprechpartner der Stuttgarter Polizei für alle Verkehrsfragen. Der Sachbereich Verkehr ist für Grundsatzfragen zuständig, beobachtet und analysiert das Unfallgeschehen im Stadtgebiet, erstellt Lagebilder und entwickelt Konzeptionen zur zielgerichteten Bekämpfung der Hauptunfallursachen. Mitarbeiter des Sachbereichs sind auch in der Integrierten Verkehrsleitzentrale (IVLZ) der Landeshauptstadt Stuttgart vertreten. Sie entwickeln dort gemeinsam mit Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, dem Tiefbauamt und der Stuttgarter Straßenbahnen AG Verkehrslenkungsstrategien zur Verbesserung des Verkehrsablaufs auf den Stuttgarter Straßen. Darüber hinaus beobachten die Mitarbeiter der IVLZ ständig die Verkehrslage, greifen bei Verkehrsstörungen aktiv in das Verkehrsgeschehen ein und stellen aktuelle Verkehrsinformationen für alle Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. Die aktuellen Informationen können im Internet unter www.IVLZ.de eingesehen werden.

Die Führungsgruppe koordiniert und steuert die operativen verkehrspolizeilichen Einsätze und Maßnahmen. Ein Aufgabenschwerpunkt, neben der spezialisierten Verkehrsüberwachung, ist die verkehrliche Abwicklung von Demonstrationen, Staatsbesuchen, Sportveranstaltungen, Stadtfesten und z.B. Open-Air-Konzerten. Im Vordergrund steht die Aufgabe, den Verkehr zu regeln und flüssig zu halten.

Im Jahr 2010 hatte die Verkehrspolizei insgesamt 458 Einsätze, davon 163 Demonstrationen, 43 Sportveranstaltungen und 13 Staatsbesuche zu bewältigen. Dabei wurden von den Mitarbeitern rund 31.500 Einsatzstunden (davon ca. 14.000 Stunden im Rahmen des Einsatzes Stuttgart 21) geleistet.

Die Verkehrspolizei hat eine Personalstärke von 207 Mitarbeitern. Bei der Verkehrsüberwachung versehen 79 Beschäftigte ihren Dienst, die Verkehrsunfallaufnahme hat eine Stärke von 48 Personen, die Präventionsaufgaben werden von 17 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Verkehrserziehung wahrgenommen und nicht zuletzt verrichten bei der Wasserschutzpolizeistation 42 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen ihren Dienst, davon 14 im Bootsstreifen- und 21 im Ermittlungsdienst. In der Führungsgruppe, beim Sachbereich Verkehr und in der IVLZ kommen insgesamt 18 Mitarbeiter zum Einsatz. Leiter der Verkehrspolizei ist Polizeioberrat Roland Haider. Die Geschäftsstelle der Verkehrspolizei ist unter Telefon 0711 / 8990 - 5012 erreichbar.

ORGANIGRAMM



VERKEHRSÜBERWACHUNG

Verkehrsüberwachungsmaßnahmen sind vornehmlich darauf ausgerichtet, Verkehrsgefahren zu erkennen, Abhilfemaßnahmen zu treffen, Verkehrsunfälle zu verhindern bzw. deren Folgen zu reduzieren und einen reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten. Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu verfolgen ist wesentlicher Bestandteil dieser Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei wird die Polizei im Rahmen eines integrativen Ansatzes tätig und berücksichtigt bei ihrer zielgerichteten Verkehrsüberwachung auch die Kriminalitätsbekämpfung.

Neben den Streifendiensten der Polizeireviere und der Einsatzhundertschaft nehmen insbesondere die 75 spezialisierten Beamtinnen und Beamten der Verkehrsüberwachung diese Aufgaben in der Landeshauptstadt Stuttgart wahr.

Zwei Verkehrsgruppen, die ihren Dienst vorwiegend auf dem Motorrad verrichten, decken dabei den Kernbereich der gezielten Überwachungsmaßnahmen und der Verkehrslenkung ab. Auf der Grundlage von Unfalllagebildern und orientiert an den Hauptunfallursachen führen sie zielgerichtet Kontrollen im gesamten Stadtgebiet durch. Dazu zählen vornehmlich Alkohol- und Drogenkontrollen, Unfallschwerpunkt- und Rotlichtüberwachung, aber auch Handykontrollen, sowie die Überwachung des technischen Zustands von Kraftfahrzeugen.

Bei nahezu allen Großveranstaltungen gewährleisten sie einen reibungslosen Verkehrsablauf. Sie werden in der Regel mit ihren Motorrädern, z.B. bei Fußballspielen, Demonstrationen und Open-Air-Konzerten, zur Verkehrsbeobachtung und zur Verkehrsregelung bzw. -lenkung eingesetzt. Sie arbeiten dabei eng mit der Integrierten Verkehrsleitzentrale und mit anderen Behörden und Institutionen (z.B. Stadt Stuttgart, Feuerwehr, Rettungsdienste, SSB) zusammen.

Die spezialisierten Beamten des Video- und Messdienstes führen - neben der Dienststelle Verkehrsüberwachung der Landeshauptstadt Stuttgart - Geschwindigkeitskontrollen vorrangig auf den Hauptverkehrsstraßen der Landeshauptstadt durch. Zur Bekämpfung dieser Hauptverkehrs- unfallursache stehen Geschwindigkeitsmessgeräte (eine Lichtschranke und ein Einseitensensor) zur Verfügung. Einsatzorte sind regelmäßig Straßenabschnitte, bei denen überhöhte Geschwindigkeit ursächlich für Verkehrsunfälle war.

Darüber hinaus kommt ein ziviles Videokamerafahrzeug zum Einsatz. Mit ihm soll aggressives und besonders rücksichtsloses Fahrverhalten (Drängeln, Schneiden, falsches Überholen usw.) im fließenden Verkehr dokumentiert und geahndet werden. Festgestellte Verstöße haben in der Regel ein Fahrverbot zur Folge. Im Jahr 2010 wurden insgesamt 334 Kraftfahrzeugführer festgestellt, die anschließend für ein bis drei Monate auf ihr Fahrzeug verzichten mussten.

Den integrativen Ansatz der polizeilichen Verkehrsüberwachung verfolgen insbesondere die Beamten der Verkehrswegefahndung. Im Zuge des Wegfalls der Grenzkontrollen in Europa kommt der Fahndung nach Straftätern im Straßenverkehr wesentliche Bedeutung zu. Besonderes Augenmerk richten die fünf speziell geschulten Beamten dabei auf gesuchte Personen, Drogen- und Waffendelikte, Eigentumsdelikte sowie Urkundsdelikte, wie z.B. die Fälschung von Ausweisdokumenten oder Führerscheinen.

Zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kommen die Beamten des Prüfdienstes zum Einsatz. Der hohe Wettbewerbsdruck im Transportgewerbe, das kontinuierlich zunehmende Güterverkehrsaufkommen und das von den schweren Kraftfahrzeugen ausgehende Gefahrenpotenzial erfordern zielgerichtete Überwachungsmaßnahmen, die auf Grund der komplexen Rechtsvorschriften und der technischen Ausstattung der Fahrzeuge nur von speziell ausgebildeten Mitarbeitern wahrgenommen werden können. Geprüft werden insbesondere die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, die Beachtung der Vorschriften des Güterkraftverkehrsrechts, des Personenbeförderungs- und Gefahrgutrechts. Daneben stehen der technische Zustand der Fahrzeuge sowie die Ladungssicherung im Fokus der Kontrolltätigkeit. Die Ergebnisse der Kontrollen bestätigen die Notwendigkeit dieser umfangreichen und nachhaltigen Maßnahmen.

Die Beanstandungsquote beim Schwerlastverkehr lag im Jahr 2010 bei rund 72%. Insgesamt 211 der 1.312 überprüften Fahrzeuge musste die Weiterfahrt untersagt werden. Im gewerblichen Personenverkehr wurden 53 Busse kontrolliert. Die Beanstandungsquote lag bei rund 98% und 22 der überprüften Fahrzeuge musste überwiegend wegen schwerwiegender technischer Mängel die Weiterfahrt untersagt werden. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei um Busse, die im grenzüberschreitenden internationalen Linienverkehr tätig sind.

Wegen des selektiven Kontrollansatzes ist die hohe Beanstandungsquote nicht repräsentativ für das Transportgewerbe.

VERKEHRSunFALLAUFNAHME

Die Aufnahme von Verkehrsunfällen ist ein wesentlicher Bestandteil polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Neben der Feststellung und Verfolgung der dem Verkehrsunfall zu Grunde liegenden Rechtsverstöße, der Sicherung der Unfallstelle und einer möglichst raschen Wiederherstellung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, werden durch die Unfallaufnahme unverzichtbare statistische Daten für die örtliche Unfalluntersuchung erhoben. Die Verkehrsunfallaufnahme erfolgt je nach Schwere des Unfalls durch unterschiedliche Dienststellen.

Einfach gelagerte Verkehrsunfälle mit geringfügigen Folgen werden in der Regel durch die Streifendienste der Polizeireviere bearbeitet. Die Beamten der Verkehrsunfallaufnahme werden zu Unfällen gerufen, bei denen Personen verletzt oder getötet wurden. Aber auch bei Unfällen mit besonders hohem Sachschaden oder bei Beteiligung eines Schienenfahrzeuges übernehmen die 30 Beamten der Verkehrsunfallaufnahme, die rund um die Uhr Dienst verrichten, die Unfallbearbeitung. Die Verkehrsunfallaufnahme bearbeitete im Jahr 2010 insgesamt 1.538 Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Soweit möglich, nehmen die Beamten neben ihrer eigentlichen Aufgabe auch allgemeine Verkehrsüberwachungsmaßnahmen wahr. Insbesondere beteiligen sie sich an Alkohol- und Drogenkontrollen und führen vorwiegend zur Nachtzeit Geschwindigkeitskontrollen durch.

Die sieben Spezialisten der Unfallfluchtermittlung bearbeiten zentral Verkehrsunfälle mit Unfallflucht. Insbesondere wenn bei einer Verkehrsunfallflucht Personen verletzt wurden, Anhaltspunkte bzw. Fahndungsansätze zur Ermittlung des Unfallverursachers vorliegen (z.B. Fahrzeugteile, Lackspuren, Glassplitter, Faserspuren usw.) oder umfangreiche und spezifische Ermittlungen notwendig sind, übernehmen die Beamten die Bearbeitung des Falles. Von den 5.671 Verkehrsunfällen mit Unfallflucht im Jahr 2010 wurden rund 1.850 Vorgänge von der Unfallfluchtermittlung bearbeitet. Die Aufklärungsquote bei Unfallfluchten mit Personenschaden lag bei rund 53% und bei denen mit Sachschaden bei rund 29%.

Seit 2004 ist bei der Verkehrsunfallaufnahme auch eine ständige Ermittlungsgruppe eingerichtet, die sich auf manipulierte Verkehrsunfälle und dem damit verbundenen Versicherungsbetrug spezialisiert hat. Das Versicherungsgewerbe geht davon aus, dass etwa 10% aller Verkehrsunfälle provoziert sind. In der Landeshauptstadt Stuttgart wäre demnach von rund 2.400 manipulierten Verkehrsunfällen auszugehen.

Zur Verdachtsgewinnung werten die Beamten der Ermittlungsgruppe systematisch die in der Landeshauptstadt Stuttgart an Unfällen beteiligten Fahrzeuge und die Verursacher von Verkehrsunfällen aus oder gehen Hinweisen auf entsprechende Betrugsdelikte nach.

VERKEHRSERZIEHUNG

Wie dargestellt, ist die Verkehrssicherheitsberatung eines der vier wesentlichen Aufgabenfelder der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Die Präventionsarbeit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit nimmt beim Polizeipräsidium Stuttgart grundsätzlich die Verkehrserziehung wahr. Nach dem Prinzip des lebenslangen Lernens wendet sich die Verkehrsaufklärung an alle Altersgruppen oder besonders gefährdete Zielgruppen (Kinder, Jugendliche, Heranwachsende, Senioren). Der Schwerpunkt der Präventionsaktivitäten der 17 Beamten der Verkehrserziehung liegt aktuell bei Kindergartenkindern sowie Kindern der Klassenstufe 1, Kinder der Klassenstufe 4 (Radfahrausbildung), Junge Erwachsene und Menschen mit Behinderungen.

Kinder im Alter von 3 bis 6 Jahren sind entwicklungsbedingt nicht oder nur sehr eingeschränkt in der Lage, sich eigenverantwortlich und sicher im Straßenverkehr zu bewegen. Bei Kindergartenbesuchen werden den Kindern in Kleingruppen deshalb die elementaren Sicherheitsregeln für den Straßenverkehr vermittelt.

Mit dem Weg zur Schule beginnt ab dem 6. Lebensjahr für die Kinder die erste eigenverantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr. Auf die besonderen Anforderungen, die der Verkehr in einer Großstadt stellt, werden die Schulkinder von zwei Beamten der Verkehrserziehung mit einem theoretischen und praktischen Verkehrssicherheitstraining vorbereitet. Ziel ist es, bei jedem Kind dieser Altersstufe ein altersentsprechendes Gefahrenbewusstsein für den Straßenverkehr zu entwickeln. Jedes teilnehmende Kind erhält zur Verdeutlichung der Wichtigkeit dieses Trainings einen „Kinderfußgängerschein“.

Die Radfahrausbildung ist Bestandteil des Lehrplans für die Schüler der 4. Klassen. Bei den fünf Übungseinheiten in den drei stationären und einer mobilen Jugendverkehrsschule erlernen die Schüler die verkehrssichere Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr. Rund 95% der Schüler einer Altersstufe werden regelmäßig geschult und legen am Ende der Ausbildung eine theoretische und praktische Prüfung ab.

Mit dem Erwerb einer Fahrerlaubnis nehmen Jugendliche und Heranwachsende erstmals aktiv mit Kraftfahrzeugen am Straßenverkehr teil. Bei Verkehrssicherheitstagen und Projektwochen werden unter anderem die Themen Geschwindigkeit, Anhalteweg, Alkohol und Drogen im Straßenverkehr behandelt und die führerscheinrechtlichen Auswirkungen bei Verstößen gegen Verkehrsvorschriften erläutert. Die Beamten der Verkehrserziehung setzen bei dieser Zielgruppe bewusst auf zeitgemäße und moderne Präsentationstechniken.

Zwei speziell geschulte Beamte kommen bei der Präventionsarbeit für Menschen mit Behinderungen zum Einsatz. Sie bieten Hilfestellungen an, um gemeinsam die eigenverantwortliche und jeweils behinderungsspezifische Verkehrsteilnahme zu erlernen.

Im Jahr 2010 führten die Beamtinnen und Beamten der Verkehrserziehung insgesamt 1.621 Veranstaltungen durch und erreichten dabei rund 22.500 Verkehrsteilnehmer.

WASSERSCHUTZPOLIZEISTATION

Die Wasserschutzpolizeistation Stuttgart ist für die Sicherheit auf der Schifffahrtsstraße Neckar zwischen Hafen Plochingen und Kirchheim zuständig. Sie betreut damit 75 Fluss-Kilometer und 13 Schleusen.

Für ihre Arbeit auf dem Wasser stehen der Dienststelle ein „schweres“ Polizeiboot und zwei leichte, trailerbare Boote zur Verfügung. Die Boote kommen an rund 320 Tagen im Jahr zu Einsatz, wobei die durchschnittliche Einsatzdauer sechs Stunden beträgt.

Die 14 Beamten des Streifendienstes verrichten ihren Dienst im Stationsgebäude am Mittelkai 62, in Stuttgart-Hedelfingen. Schwerpunkt ihrer Tätigkeit ist die Überwachung der gewerblichen Schifffahrt und der Sportschifffahrt. Neben der Aufnahme von Schiffsunfällen überprüfen sie die Schiffe und Besatzungen, die technische Ausrüstung, die Kennzeichnung sowie die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften und kontrollieren die erforderlichen Patente und Atteste. Pro Jahr werden durchschnittlich 250 bis 270 Schiffe überprüft.

Für zielgerichtete Gefahrgutkontrollen auf dem Wasser und in den Häfen Stuttgart und Plochingen stehen zwei Beamte zur Verfügung, die als Gefahrgutbeauftragte ausgebildet sind.

Ob Ruderregatten oder Modellbootrennen, bei den zahlreichen Veranstaltungen auf dem Neckar sorgen die Beamten in enger Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt in Stuttgart für ein reibungs- und gefahrloses Nebeneinander von Freizeitvergnügen und gewerblichem Schiffsverkehr.

Im Rahmen des landeseinheitlichen Hochwassermelddienstes überwacht die Wasserschutzpolizei bei Hochwasserlagen die Pegelstände und überprüft Einschränkungen, Behinderungen oder Sperrungen der Schifffahrt. Bei Kontrollen werden drohende oder bestehende Überflutungen erkannt und erforderliche Maßnahmen zu Gefahrenabwehr eingeleitet. Die ständige Informationsweitergabe an das Regierungspräsidium Karlsruhe trägt zur Erstellung eines aktuellen landesweiten Gesamtlagebildes bei.

Die Wasserschutzpolizei Stuttgart verfügt über eine Tauchergruppe mit sechs Polizeitauchern. Sie werden im gesamten Land zu etwa 20 Taucheinsätzen pro Jahr herangezogen, z.B. bei der Suche und Bergung von vermissten Personen, nach Tatwaffen und Beweismitteln aus Straftaten.

Seit 2005 ist der Wasserschutzpolizei der Ermittlungsdienst Gewerbe / Umwelt zugeordnet. Die 21 Beschäftigten sind – wie die Organisationsbezeichnung schon ausweist – für die Gewerbeüberwachung und dem Umweltschutz in der Landeshauptstadt Stuttgart zuständig.

Die speziell ausgebildeten Beschäftigten bearbeiten unter anderem Delikte in den Bereichen

- Markenrecht / Urheberrecht,
- Wettbewerbs- bzw. Gewerberecht,
- Naturschutz,
- Luftverunreinigung,
- Abfallrecht,
- Jagd- und Fischwilderei.

ALLGEMEINE UNFALLENTWICKLUNG

Im Jahr 2010 ereigneten sich in der Landeshauptstadt Stuttgart 24.202 Verkehrsunfälle.

Im Vergleich zum Jahr 2009 sind dies 711 bzw. 3,0% Unfälle mehr. Die in den Jahren 2007 und 2008 beobachtete leicht rückläufige Tendenz bei der Entwicklung der Gesamtunfallzahlen setzt sich nicht fort (2006: 23.171 Unfälle, 2007: 23.156 Unfälle, 2008: 23.065 Unfälle, 2009: 23.491 Unfälle).

24.202 Verkehrsunfälle sind der höchste Stand seit 10 Jahren. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist in diesem Zeitraum von 22.667 auf 24.202 um 1.535 Verkehrsunfälle (6,77%) gestiegen. Verglichen mit dem tiefsten Stand im Jahr 2003 (21.595 Unfälle) liegt die Unfallbilanz im Jahr 2010 sogar um rund 12% höher.

Diese Entwicklung dürfte aus folgenden Gründen weniger mit den verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt Stuttgart im Zusammenhang stehen:

Die Ursachen für Verkehrsunfälle sind nahezu ausschließlich im Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu suchen. Das vorsätzliche oder fahrlässige Missachten von Verkehrsvorschriften ist zu rund 99,5% der Grund für Verkehrsunfälle. Lediglich 0,5% der Verkehrsunfälle sind auf einen technischen Defekt oder Mängel im Verkehrsraum zurückzuführen.

Die Analyse der Verkehrsunfallentwicklung bei den unterschiedlichen Unfallarten, Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmern sowie die Erforschung der spezifischen Unfallursachen im innerstädtischen Verkehr der Landeshauptstadt Stuttgart sind deshalb zwingende Voraussetzungen für eine zielgerichtete Verkehrsunfallbekämpfung.

Die verkehrlichen Rahmenbedingungen in der Landeshauptstadt Stuttgart stellen sich in den letzten 10 Jahren wie folgt dar:

- Die Anzahl der in Stuttgart zugelassenen Kraftfahrzeuge hat sich im o.g. Zeitraum verringert (von 365.296 auf 310.378 Kraftfahrzeuge).
- Die an der Gemarkungsgrenze von Stuttgart gezählten Verkehrsmengen haben sich von 803.963 auf 812.000 Kraftfahrzeuge erhöht.
- Die Streckennetzlänge aller Straßen ist hingegen gleich geblieben (rund 1.380 km, davon rund 490 km Vorbehaltsstraßen).

UNFÄLLE MIT PERSONENSCHADEN

Unfälle mit Personenschaden sind im Vergleich zum Jahr 2009 um 51 (- 2,50%) von 2.036 auf 1.985 Unfälle gesunken. Im 10-Jahresvergleich ist sogar ein Rückgang um 21% (533 Unfälle) von 2.518 auf 1.985 Unfälle festzustellen.

Bei den Verkehrsunfallfolgen zeigt sich eine ähnliche Entwicklung.

- Zwar steigt die Zahl der tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer von 8 auf 9, darunter zwei Pkw-Führer, zwei Krad-Lenker, zwei Fußgänger, zwei Radfahrer und ein Mitfahrer, im 10-Jahresvergleich ging die Zahl der Getöteten jedoch von 24 auf neun zurück. Insgesamt kamen in den letzten zehn Jahren 104 Verkehrsteilnehmer bei Verkehrsunfällen zu Tode (38 Fußgänger, 26 Pkw-Führer, 18 Kradlenker, 13 Radfahrer und neun Mitfahrer).
- Die Zahl der Schwerverletzten sank von 324 um 20 auf 304 (- 6,17%). Innerhalb von 10 Jahren ist ebenfalls ein deutlicher Rückgang um 22,4% (von 392 auf 304) zu verzeichnen.
- Die Zahl der Leichtverletzten sank von 2.372 um 105 auf 2.267 (- 4,43%). Innerhalb von 10 Jahren beträgt der Rückgang 22,8% (von 2.937 auf 2.267).

Der Rückgang (10-Jahresvergleich) bei den verletzten bzw. getöteten Verkehrsteilnehmern ist zweifellos auf die Verbesserung der passiven technischen Sicherheitseinrichtungen in Kraftfahrzeugen zurückzuführen (Rückhaltesysteme, Fahrerassistenzsysteme, Airbag usw.), jedoch auch durch den in den letzten Jahren weiterentwickelten konzeptionellen Ansatz bei der ursachenbezogenen Verkehrsüberwachung.

Kernpunkte dieses konzeptionellen Ansatzes sind interne Analysen bzw. Lagebilder zum Unfallgeschehen in der Landeshauptstadt Stuttgart. Ausgewertet wurden Hauptunfallursachen sowie Unfallhäufungsstellen bzw. -strecken. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage einer „Fachkonzeption zur Verringerung der Unfallbelastung. Sie gilt seit 2007 gewissermaßen als „Leitfaden“ für eine lagebildorientierte Verkehrsüberwachung der Stuttgarter Polizei.

Aufbauend auf diesem „Leitfaden“ wurden für das Segment Unfälle mit Personenschaden folgende Analysen und Konzeptionen erstellt:

- 3-Jahres-Analyse zu Unfallhäufungsstellen,
- Lagebild zur Unfallbeteiligung motorisierte Zweiradfahrer,
- Lagebilder zu den Hauptunfallursachen Abbiegen/Wenden, Vorfahrt/Vorrang, Geschwindigkeit.

Ergänzend dazu hat die Polizei Stuttgart die bestehende Konzeption „Niederschwelliges Einschreiten“ an den Erkenntnissen der o.g. Unfallanalysen ausgerichtet. So werden zum Beispiel die Ansnallpflicht und die Nutzung von Kinderrückhaltesystemen als wichtiger Ansatz zur Minimierung des Verletzungsrisikos zielgerichtet überwacht.

Im Rahmen der Unfallschwerpunkterkennung wurden in enger Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde zielgerichtet und zeitnah Maßnahmen beschlossen und in die Wege geleitet, um Unfallhäufungsstellen zu entschärfen. Die Stuttgarter Polizei hat hierzu auf der Grundlage der elektronischen Unfalltypensteckkarte im Jahr 2010 über 41 Unfallhäufungsstellen identifiziert, eine Analyse des jeweiligen Unfallgeschehens erstellt und Ausgleichsmaßnahmen zur Verhinderung weiterer gleichartiger Unfälle vorgeschlagen.

UNFÄLLE MIT SACHSCHADEN

Im Gegensatz zu den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Sachschaden im Vergleich zum Jahr 2009 von 21.455 auf 22.217 um 3,6% gestiegen. Im langfristigen 10-Jahresvergleich ist sogar eine Steigerung um 10,3% von 20.149 auf 22.217 Unfälle festzustellen.

Dabei zeigt sich folgende Entwicklung:

- Die sogenannten „Kleinstunfälle“ (den Unfällen liegt eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zu Grunde, die mit bis zu 35 €Verwarnungsgeld geahndet werden kann) sind um 383 von 14.799 auf 15.182 Unfälle (2,59%) gestiegen.
- Unfälle mit Sachschaden, denen eine bedeutende Ordnungswidrigkeit zu Grunde lag, sind um 249 von 6.656 auf 6.905 Unfälle (3,74%) gestiegen.
- Verkehrsunfälle mit schwerwiegendem Sachschaden (mindestens ein unfallbeteiligtes Fahrzeug ist nicht mehr fahrbereit) sind um 29 von 556 auf 585 Unfälle (5,22%) gestiegen.

Diese Verkehrsunfallsituation entspricht der Entwicklung der Vorjahre. Einem relativ geringen Anstieg bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist ein deutlicher Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden und eine deutliche Zunahme bei den Unfällen mit Sachschaden festzustellen.

Auffällig zum Vorjahr ist allerdings die Zahl der „winterbedingten“ Verkehrsunfälle. Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf „winterglatten Straßen“ nahmen von 209 Verkehrsunfällen im Jahr 2009 auf 691 Verkehrsunfälle im Jahr 2010 (230,62%) zu. Da die sogenannten „Kleinstunfälle“ hier noch nicht berücksichtigt sind, wäre bei normalen Straßenverhältnissen eine günstigere Entwicklung möglich gewesen.

Um die Verkehrsunfalllage und damit die Verkehrssicherheit in der Landeshauptstadt Stuttgart weiter zu verbessern, beabsichtigt die Stuttgarter Polizei weitere Detailanalysen zu bestimmten Verkehrsarten und Unfallursachen zu erstellen.

HAUPTUNFALLURSACHEN

Wie dargestellt, ist die zielgerichtete ursachenbezogene Bekämpfung von Fehlverhaltensweisen im Straßenverkehr eine der wichtigsten Voraussetzungen zur langfristigen Verbesserung der Unfalllage und der Verkehrssicherheit. Bei der Auswertung der Verkehrsunfälle ergeben sich für die Landeshauptstadt Stuttgart folgende Hauptunfallursachen:

- Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren 35,2%,
- Nichtbeachten der Vorfahrt 27,7%,
- Abstand 9,8%,
- Fehler beim Fahrstreifenwechsel 6,1%,
- Alkoholeinfluss 5,9%,
- Geschwindigkeit 5,6%.

Über 70% der Verkehrsunfälle sind somit auf typisch innerstädtische Unfallursachen zurückzuführen. An dieser allgemeinen Tendenz hat sich über die Jahre hinweg kaum etwas geändert. Diese Hauptunfallursachen sind deshalb die Maßnahmenfelder der Stuttgarter Polizei bei ihrer verkehrspolizeilichen Arbeit.

Die wesentlichen Säulen unserer Verkehrsüberwachung sind dabei

- die allgemeinen Überwachungsmaßnahmen im Rahmen des täglichen Streifendienstes sowie bei Sonderverkehrskontrollen durch alle Beamte der Schutzpolizei als ständiger Auftrag, (z.B. Niederschwelliges Einschreiten zur Verbesserung der Verkehrsmoral, wobei im Jahr 2010 allein bei Verkehrskontrollen 4.354 Verkehrsverstöße unterschiedlichster Art festgestellt wurden),
- gezielte Schwerpunktmaßnahmen auf der Grundlage von spezifischen Lagebildern (z.B. Geschwindigkeitsüberwachung durch die Verkehrspolizei und die Einsatzhundertschaft, bei der im Jahr 2010 mehr als 21.000 Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt wurden),
- die spezialisierte Verkehrsüberwachung (z.B. Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs, bei der im Jahr 2010 über 1.350 Lastkraftwagen bzw. Omnibusse kontrolliert und rund 1.000 Fahrzeuge beanstandet wurden sowie in rund 230 Fällen die Weiterfahrt mit dem Fahrzeug untersagt werden musste).

ENTWICKLUNG DER HAUPTUNFALLURSACHEN

Bei einer genaueren Betrachtung der Entwicklung von Hauptunfallursachen über 10 Jahre ist folgendes festzustellen:

- die Ursache Abbiegen, Wenden hat um 10,6% abgenommen (von 1.672 auf 1.495),
- die Ursache Nichtbeachten der Vorfahrt hat um 20,5% abgenommen (von 1.484 auf 1.179),
- die Ursache Abstand hat um 28,9% abgenommen (von 585 auf 416),
- die Ursache Fahrstreifenwechsel hat um 11,1% abgenommen (von 290 auf 258),
- die Ursache Alkoholeinfluss hat um 47,9% abgenommen (von 478 auf 249),
- die Ursache Geschwindigkeit hat sogar um 61,7% abgenommen (von 626 auf 240).

Die Unfallursache „Abstand“ im innerstädtischen Verkehr bedeutet dabei nicht, dass stets der gesetzliche Mindestabstand im Sinne der Straßenverkehrsordnung (Faustregel: halber Tachoabstand) unterschritten wurde. Sie wird vielmehr von den unfallaufnehmenden Beamten in der Regel immer dann benannt, wenn Unaufmerksamkeit, Gedankenlosigkeit, mangelnde Konzentration, Ablenkung (z.B. durch die Nutzung des Handys während der Fahrt), nicht vorausschauendes Fahren usw. zu einem Verkehrsunfall - in der Regel zu einem Auffahrunfall - führt.

Die Entwicklung zeigt eindrucksvoll, dass Unfallursachen, die konzeptionell und im Rahmen der polizeilichen (bei Geschwindigkeitskontrollen auch der städtischen) Verkehrsüberwachung bekämpft werden, deutlich rückläufig sind.

Zusammenfassend ist deshalb festzustellen:

- Bei den Unfallursachen überwiegen in der Landeshauptstadt Stuttgart die typischen innerstädtischen Normverletzungen
 - Ø Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren,
 - Ø Nichtbeachten der Vorfahrt,
 - Ø Abstand.
- Dort, wo ursachenbezogen eine gezielte Überwachung stattfindet und Sanktionen bei festgestelltem Fehlverhalten auch ausgesprochen werden, trägt dies zu einer Reduzierung der Hauptunfallursachen und damit nachhaltig zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.
- Bei der Ursache „Abstand“ ist im innerstädtischen Verkehr mit den herkömmlichen verkehrspolizeilichen Instrumentarien nur sehr eingeschränkt eine erfolgversprechende Überwachung möglich.

UNFÄLLE UNTER ALKOHOLEINFLUSS

Bei den Unfällen unter Alkoholeinfluss ist im Vergleich zum Jahr 2009 (314) ein deutlicher Rückgang um 65 auf 249 Verkehrsunfälle (- 20,70%) zu verzeichnen. In den letzten 10 Jahren ist sogar ein Rückgang um 47,9% (229 Verkehrsunfälle) von 478 auf 249 Unfälle festzustellen.

Diese positive Bilanz ist unstrittig auf Sanktionserhöhungen in den letzten Jahren (absolute Fahruntüchtigkeit ab 1,1 Promille und Einführung der 0,5 Promille-Grenze /Nullpromille-Grenze für Fahranfänger), auf eine breit angelegte Verkehrsaufklärungskampagne über die Gefahren von Alkohol am Steuer, die gezielte polizeiliche Überwachung dieser Unfallursache und letztendlich wohl auch auf die Einsicht der Fahrzeugführer zurückzuführen. Wer unter Alkoholeinwirkung fährt oder gar einen Verkehrsunfall verursacht, riskiert seinen Führerschein.

Im Jahr 2010 wurden von der Stuttgarter Polizei bei ihren zielgerichteten Kontrollen insgesamt 1.557 folgenlose Trunkenheitsfahrten festgestellt. Im Jahr 2009 waren es noch 1.679.

Trotz eines deutlichen Rückgangs der Unfallzahlen unterstreicht das Ergebnis, dass die Bekämpfung von Alkohol im Straßenverkehr nach wie vor eines der wichtigsten Maßnahmenfelder zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ist und schwerwiegende Unfälle verhindert. Dies insbesondere deshalb, weil nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ein Alkoholfahrer noch immer rund 600-mal sein Fahrzeug benutzen kann, ohne entdeckt zu werden.

UNFÄLLE UNTER DROGENEINFLUSS

Bei den Drogenunfällen ist im Vergleich zum Jahr 2009 ein Rückgang von 25 auf 19 Verkehrsunfälle (- 24%) zu verzeichnen. Bei vier Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden vier Personen leicht verletzt. Drogeneinfluss wurde bei 18 Pkw-Führern und einem Radfahrer festgestellt.

In den letzten 10 Jahren hat sich die Zahl der festgestellten Drogenunfälle um 5,0% (von 20 auf 19) verringert. 45 Verkehrsunfälle im Jahr 2006 waren bisher der Höchststand.

Der geringen Zahl an Drogenunfällen stehen im Jahr 2010 insgesamt 439 entdeckte, folgenlose Drogenfahrten gegenüber. Berücksichtigt man dazu noch die bisherigen Erkenntnisse der Dunkelfeldforschung – ähnlich wie bei Trunkenheitsfahrten geht man bei einer erkannten Drogenfahrt von mindestens 600 nicht entdeckten weiteren Fahrten aus – dann zeigt dies, welche erhebliches Gefahrenpotenzial auf der Straße unterwegs ist.

Die Intensivierung der polizeilichen Verkehrsüberwachung in diesem Deliktsbereich in den letzten Jahren, die Verfügbarkeit und ständige Verbesserung von Testgeräten zur Erkennung einer Drogenbeeinflussung, die grundlegende Ausbildung und Schulung aller Beamtinnen und Beamten im Streifendienst sowie das erlangte Erfahrungswissen haben zu zurückgehenden Deliktszahlen geführt.

Aufgrund der oft schweren Folgen bei Drogenunfällen wird dieser Deliktsbereich weiterhin im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachung stehen. Bei der Kontrollstrategie setzen wir - wie im Übrigen bei der Alkoholeinwirkung auch - auf Grund der Erfahrungen und Lagebilder auf eine breit angelegte ständige Überwachung.

KINDERUNFÄLLE (KINDER UNTER 14 JAHREN)

Die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Kindern sank im Jahresvergleich geringfügig um 1,12% von 178 auf 176 Unfälle. Bei 37,5% der Unfälle (66) im Jahr 2010 waren Kinder die Verursacher. Vor 10 Jahren lag dieser Anteil noch bei 46% (114 Unfälle).

Im Vergleich zum Bevölkerungsanteil von 11,6% sind Kinder als Verursacher weniger als 1% am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Im 10-Jahresvergleich ist bei Unfällen unter Beteiligung von Kindern ein Rückgang um 29% (von 248 auf 176 Unfälle) zu verzeichnen.

Hauptunfallursachen sind nach wie vor:

- Nicht auf den Fahrzeugverkehr geachtet mit 38,7% und
- plötzliches Hervortreten hinter Sicht Hindernissen mit 27,4%.

Die polizeiliche Verkehrsprävention setzt genau an diesen Unfallursachen an. Zielgruppen der Verkehrserziehungsarbeit sind deshalb Kindergartenkinder sowie die Kinder der Klassenstufen 1 und 4.

Bei Kindergartenbesuchen werden die elementaren Sicherheitsregeln des Straßenverkehrs vermittelt. Mit der Einschulung beginnt für die Kinder die eigenverantwortliche Teilnahme am Straßenverkehr. Bei einem theoretischen und praktischen Verkehrssicherheitstraining wird das hierzu erforderliche Gefahrenbewusstsein gefördert. Kinder, die ein solches Training für ihren Schulweg absolviert haben, erhalten einen „Kinderfußgängerschein“. In der Klassenstufe 4 erlernen die Kinder die verkehrssichere Teilnahme am Straßenverkehr mit dem Fahrrad. Rund 97% der Kinder in der jeweiligen Altersstufe werden Jahr für Jahr an der Jugendverkehrsschule ausgebildet.

JUNGE ERWACHSENE (ZWISCHEN 18 UND 24 JAHREN)

Die Zahl der Unfälle, an denen „Junge Fahrer“ beteiligt waren, stieg im Jahresvergleich um fünf Verkehrsunfälle auf 1.585 Unfälle. Im 10-Jahresvergleich ist ein Rückgang um 17,7% (von 1.927 auf 1.585 Unfälle) zu verzeichnen.

Bei rund 49% (777) der Unfälle im Jahr 2010 waren „Junge Fahrer“ die Verursacher.

Die Hauptunfallursachen der Jungen Erwachsenen unterscheiden sich bei einzelnen Segmenten von den allgemeinen Hauptunfallursachen im innerstädtischen Verkehr.

- | | |
|--|---------------------|
| • Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren | mit 32,7% zu 35,2%, |
| • Vorfahrt | mit 32,8% zu 27,7%, |
| • Abstand | mit 14,4% zu 9,8%, |
| • Geschwindigkeit | mit 9,7% zu 5,6%, |
| • Verkehrstüchtigkeit | mit 7,3% zu 7,0% |

Im Vergleich zum Bevölkerungsanteil von 8,3% sind „Junge Fahrer“ als Verursacher zu 8,6% am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. „Junge Fahrer“ sind deshalb im Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart noch keine besondere Risikogruppe. Im Bereich der Alkohol- und Drogendelinquenz sind sie jedoch nach wie vor eine besondere Zielgruppe der polizeilichen Verkehrsüberwachung und der polizeilichen Präventionsarbeit.

Im Mittelpunkt unserer Aufklärungsarbeit steht seit Jahren das Vermitteln des bei Fahranfängern notwendigen Gefahrenbewusstseins sowie Aspekte der verantwortlichen Teilnahme am Straßenverkehr mit einem Kraftfahrzeug. Dies erfolgt vorwiegend im Rahmen von Unterrichten und Projekttagen an weiterführenden Schulen.

In Diskussionsrunden und mit Übungen an Fahrsimulatoren werden die Gefahren des Straßenverkehrs vertiefend erörtert und erlebbar gemacht.

Darüber hinaus ist die Polizei auch bei Messen und an Treffpunkten von Jungen Erwachsenen präsent.

SENIOREN (AB 65 JAHREN)

Die Zahl der Unfälle, an denen Senioren beteiligt waren, stieg im Jahresvergleich um 41 Verkehrsunfälle von 1.223 auf 1.264 Unfälle. Die Tendenz bei diesen Unfällen ist seit 2005 steigend (Anstieg um 60% bzw. 476 Unfälle von 788 auf 1.264). Bei 57% der Unfälle (725) waren die Senioren die Verursacher. Im Jahr 2005 lag dieser Anteil noch bei rund 65%.

Senioren verunglücken im Straßenverkehr weit überwiegend als Kraftfahrzeugführer (91,5%) Die Hauptunfallursachen unterscheiden sich dabei prinzipiell nicht von den allgemeinen Hauptunfallursachen. Auffallend ist jedoch, dass mit 36% die Vorfahrtsverletzungen weit häufiger die Ursache für Verkehrsunfälle sind als beim Gesamtunfallgeschehen (28%). Dies gilt auch für die Ursache Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren mit 41,3% zu 35,2%.

Im Vergleich zum Bevölkerungsanteil von 18,9% sind Senioren „nur“ zu 8,0% als Verkehrsunfallverursacher am gesamten Verkehrsunfallgeschehen beteiligt.

Betrachtet man Senioren unter dem Aspekt des Unfallopfers ergibt sich für 2010 folgendes Bild: Es wurde ein Senior getötet, 34 schwer und 161 leicht verletzt. Im Vergleich der Unfallfolgen aller aktiven Verkehrsteilnehmer liegt der prozentuale Anteil der Getöteten bei 11,1 %, der Schwerverletzten bei 11,2 % und der Leichtverletzten bei 7,1 %. Der Gesamtanteil getöteter /verletzter Senioren zu allen Getöteten / Verletzten beträgt 7,6 % und liegt auch hier unter dem Bevölkerungsanteil.

Die Gruppe der Senioren als Verkehrsteilnehmer gilt damit im Bereich der Landeshauptstadt Stuttgart noch als unauffällig. Auf Grund der demographischen Entwicklung gewinnen Senioren als Zielgruppe für präventive Maßnahmen allerdings immer mehr an Bedeutung.

Aktuell werden für Senioren die Präventionsprogramme „Öffentlicher Personennahverkehr“ und „sicher fit unterwegs“, ein Gemeinschaftsprojekt der Polizei, der Landesverkehrswacht und des Landesapothekerverbandes angeboten.

Beim Angebot ÖPNV werden Gefahren an Gleisquerungs- und Haltestellen erläutert und die daraus resultierenden Verhaltensweisen trainiert. Die Stuttgarter Straßenbahnen AG unterstützt dieses Präventionsprogramm.

Das zweite Angebot richtet sich an Senioren, die aktiv am Straßenverkehr teilnehmen. Erläutert und vertieft werden die wichtigsten Verkehrsregeln und aktuelle Neuerungen im Straßenverkehrsrecht. Weitere Bestandteile des Präventionsprogramms sind die Themenbereiche Verkehrssicherheit als aktiver Verkehrsteilnehmer und die Risiken von Arzneimitteln im Straßenverkehr.

FUßGÄNGERUNFÄLLE

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Fußgängerunfälle gestiegen. Die Auswertung ergab einen Anstieg um 11 Unfälle von 286 auf 297 (3,9%). Bei der langfristigen Entwicklung über 10 Jahre ist ein deutlicher Rückgang um 24% festzustellen (von 390 auf 297 Unfälle).

Positiv ist auch die Entwicklung der Unfallfolgen bei Fußgängern. Der Anteil der getöteten bzw. verletzten Fußgänger ging in den letzten 10 Jahren um 20% (von 361 auf 289) zurück. Bei 36% der Verkehrsunfälle haben die Fußgänger die Ursache gesetzt. Entsprechend der Art der Verkehrsteilnahme sind die wesentlichen Hauptunfallursachen

- Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten (49,2%),
- Plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (16,1%),
- Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichenanlagen (19,4%).

Fußgängerunfälle ereignen sich regelmäßig dort, wo Fußgänger die Fahrbahn queren oder sich die Wege von Fußgängern und Fahrzeugen kreuzen. Sie sind also überall im gesamten Straßennetz möglich. Meist ist es Unaufmerksamkeit, Ablenkung oder Eile, die zu solchen Unfällen führt. Das vorsätzliche Nichtbeachten von Lichtzeichenanlagen gilt leider noch immer als „Kavaliersdelikt“, meist im irrigen Glauben, die jeweilige Verkehrssituation meistern zu können.

Bei dieser Ausgangslage gibt es keine polizeilichen Patentrezepte, um solche Verkehrsunfälle nachhaltig zu verringern. Hinweise und Ermahnungen werden meist ignoriert, Sanktionen zeigen kaum Wirkung. Im Rahmen der Verkehrsprävention bleibt deshalb der dringende Appell an die Fußgänger, sich - im eigenen Interesse - normgerecht zu verhalten und die Generalklausel der Straßenverkehrsordnung „Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht“ zu verinnerlichen und zu praktizieren.

SCHULWEGUNFÄLLE (SCHÜLER IM ALTER ZWISCHEN 6 UND 16 JAHREN)

Die Zahl der Schulwegunfälle sank im Jahr 2010 um sieben Unfälle auf 13 Unfälle. Bei sechs der Unfälle wurde von den Schülern die Ursache gesetzt.

Das Niveau bei den Schulwegunfällen ist nach wie vor außergewöhnlich niedrig (0,1% der Gesamtunfälle).

Bei den diesjährigen Schulwegunfällen, wie auch bei der Betrachtung der Schulwegunfälle der letzten fünf Jahre, ist keine örtliche, zeitliche oder ursächliche Häufung von Unfällen erkennbar.

UNFÄLLE MIT RADFAHRERN

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern um 32 Unfälle von 423 auf 391 (-7,57%) zurückgegangen. 348 Unfälle hatten einen Personenschaden zur Folge, nur bei 43 Unfällen blieb es beim Sachschaden. Die Zahl der Schwerverletzten sank um sechs von 86 auf 80 (- 6,98%) und die Zahl der Leichtverletzten um 18 von 278 auf 260 (- 6,47%). Die Radfahrnunfälle wurden im Jahr 2010 zu 48% (188 Unfälle) von den Radfahrern verursacht.

Bei der Entwicklung der Radfahrnunfälle ist zu berücksichtigen, dass diese witterungsabhängigen Schwankungen unterworfen sind.

Im 10-Jahresvergleich blieb die Zahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern nahezu unverändert (2001: 388 Unfälle).

Ursachen sind

- Missachtung der Vorfahrt (29,7%),
- Falsches Abbiegen (18,6%),
- Fehler bei der Straßenbenutzung (16,9%),
- Nicht angepasste Geschwindigkeit (16,9%).

Auffällig ist der hohe Anteil bei der Ursache Vorfahrt. Gleiches gilt für die Ursache nicht angepasste Geschwindigkeit, die mit 16,9% weit über die Ursache Geschwindigkeit beim allgemeinen Verkehrsunfallgeschehen (5,6%) liegt. Hinzu kommt, dass in 18% der Fälle Verkehrstüchtigkeit ursächlich für den Verkehrsunfall war, während diese nur bei 7% bei den Gesamtursachen liegt.

Die örtliche Verteilung der Unfallstellen lässt keine Brennpunkte erkennen, was die zielgerichtete Verkehrsunfallbekämpfung erschwert.

UNFÄLLE MIT MOTORISIERTEN ZWEIRADFÄHRERN

Im Vergleich zum Vorjahr ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern um 20 Unfälle von 394 auf 374 (- 5,08%) zurückgegangen. Insgesamt waren bei den Zweiradfahrern 297 Verletzte und zwei Tote (im Jahr 2009 noch 318 Verletzte und ein Toter) zu beklagen.

Das sind rund 12% der insgesamt bei Verkehrsunfällen getöteten bzw. verletzten Verkehrsteilnehmer, obwohl der Anteil der Unfälle mit Zweiradfahrern am Gesamtunfallgeschehen „nur“ 4,2% beträgt.

Die Unfälle wurden zu 38,5 % (144 Unfälle) von den Zweiradfahrern verursacht. 115 Unfälle davon waren Unfälle mit Personenschaden, 29 solche mit Sachschaden.

Bei einer langfristigen Betrachtung dieser Unfallart bestätigt sich der positive Zweijahrestrend. In den letzten 10 Jahren ist ein Rückgang von 403 auf 374 Unfälle (- 7,2 %) zu verzeichnen.

Hauptunfallursachen bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern sind

- Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit (27,9%),
- Falsches Überholen (22,1%),
- Abstand (19,8%),
- Nichtbeachten der Vorfahrt (11,6%).

Es fällt auf, dass sich diese typischen Hauptunfallursachen wesentlich von den Ursachen beim Gesamtunfallgeschehen unterscheiden. Während nicht angepasste Geschwindigkeit allgemein nur zu 5,6% als Unfallursache zu verzeichnen ist, kommt dieser Ursache bei den Zweiradunfällen mit 27,9% eine besondere Bedeutung zu. Falsches Überholen kommt bei den allgemeinen Ursachen mit 3% nur eine völlig untergeordnete Bedeutung zu, während sie bei den Zweiradfahrern eine der wesentlichen Hauptunfallursachen ist.

NOTIZEN

2010

VERKEHRS SICHERHEITSBERICHT