

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Klaus-Peter Hesse (CDU) vom 26.05.03

und Antwort des Senats

Betr.: Unfälle mit und durch Fahrradfahrer

Nach Aussage der Behörde für Inneres sind Hamburgs Straßen sicherer geworden. So ist insgesamt für den Straßenverkehr in Hamburg festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle zwischen 2001 und 2002 um 1,6 Prozent und die Anzahl der Verkehrstoten um 37,5 Prozent zurückgegangen ist.

Fahrradfahrer stellen einen beträchtlichen Anteil der Verkehrsteilnehmer dar. Insbesondere jüngere Menschen, die noch kein Kraftfahrzeug fahren dürfen, sind häufig auf das Fahrrad als Fortbewegungsmittel angewiesen. Aber auch die Anzahl der gewerblichen Fahrradfahrer scheint aufgrund der Flexibilität des Fahrrads kontinuierlich zu steigen.

Dies vorausgeschickt, frage ich den Senat:

- 1. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle mit und durch Fahrradfahrer in den letzten drei Jahren entwickelt? (Bitte getrennt angeben für die einzelnen Jahre und die Altersgruppen der Beteiligten.)*

Die Anzahl der Fahrradunfälle ist in den letzten drei Jahren annähernd gleich geblieben. Nach einem Rückgang vom Jahr 2000 zum Jahr 2001 um 3 Prozent gab es im Jahr 2002 einen geringfügigen Anstieg um 0,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Lediglich bei den Radfahrerunfällen im Kinder- und Jugendlichenbereich (Altersgruppen 0–5, 6–10, 11–14 und 15–17) ist nach einem Absinken der Unfallzahlen von 2000 auf 2001 um 11,8 Prozent für das Jahr 2002 ein Anstieg um 16,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Zu den Unfallzahlen im Einzelnen vgl. *Anlage 1*.

- 2. Welche Unfallursachen der Hauptverursacher konnten bei Unfällen mit Fahrrädern in den letzten drei Jahren festgestellt werden? (Bitte getrennt angeben für die einzelnen Jahre und die Altersgruppen der Beteiligten.)*

Bei den 2702 Radfahrerunfällen des Jahres 2002 wurden zu 37 Prozent Radfahrer und zu 59 Prozent Kfz-Führer als Hauptverursacher registriert. Bei Radfahrern als Hauptverursacher wurden vor allem folgende Ursachen festgestellt:

- Falsche Straßenbenutzung, z. B. regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder des linken Radweges in Fahrtrichtung
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Bei Kfz-Führer als Hauptverursacher wurden vor allem folgende Ursachen registriert:

- Fehler beim Abbiegen
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Diese Erkenntnisse haben mit geringen, nicht tendenzverändernden Abweichungen auch für die Jahre 2001 und 2000 Gültigkeit. Zu den Unfallursachen im Detail vgl. *Anlage 2*.

3. Welche Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung konnten bei Fahrradfahrern in den letzten drei Jahren festgestellt werden? (Bitte getrennt angeben für die einzelnen Jahre und die Altersgruppen der Beteiligten.)
4. Welche Mängel wurden an den Fahrrädern in den letzten drei Jahren festgestellt? (Bitte getrennt angeben für die einzelnen Jahre und die Altersgruppen der Beteiligten.)

In den vergangenen drei Jahren wurden wegen des Fehlverhaltens von Fahrradfahrern im Straßenverkehr (Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung und/oder Straßenverkehrszulassungsordnung sowie ggf. andere straßenverkehrsrechtliche Vorschriften) in folgender Zahl Ordnungswidrigkeitenverfahren registriert:

Jahr	2000	2001	2002
abgeschlossene Verfahren	1490	1380	1229

Eine Differenzierung nach der Art der Verkehrsverstöße war in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht möglich. Eine Unterscheidung nach dem Alter des Verkehrsteilnehmers und/oder bestimmten Berufsgruppen erfolgt im Rahmen der Statistik über das Ordnungswidrigkeitenverfahren nicht.

5. Wie beurteilt der Senat das Verkehrsverständnis bzw. das Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen?

Das Verkehrsverständnis und Verkehrsverhalten von Kindern und Jugendlichen entspricht ihrer altersgemäßen Entwicklung und ist im Übrigen unterschiedlich ausgeprägt. Die schulische und vorschulische Verkehrserziehung mit Unterstützung der Polizei geht auf den Entwicklungsstand der Kinder und Jugendlichen ein und knüpft an ihre Rolle im Straßenverkehr (Fußgänger, Roller- und Fahrradfahrer, Mitfahrer im Auto, Bus- und Bahnfahrer, motorisierte Zweiradfahrer) an.

Abhängig sind die Entwicklungsschritte zunächst vom Wachstum der Kinder und Jugendlichen (Körpergröße, optisches Blickfeld, Fähigkeit zur Bedienung von Fahrradtechnik, Fähigkeit zum Einschätzen von Entfernung und Geschwindigkeit, Spieltrieb / Fähigkeit zum rationalen Handeln). Weiterhin wird die Entwicklung maßgeblich vom jeweils Erlernten bestimmt. Dabei ist das Vorbildverhalten der Eltern in erster Linie prägend für die Fähigkeiten der Kinder in ihrer jeweiligen Rolle als Verkehrsteilnehmer.

Darüber hinaus wird von Kindern und Jugendlichen das beobachtete Verhalten von sonstigen Erwachsenen oder Vorbildern in der jeweiligen Gruppe in das eigene Verkehrsverhalten mit einbezogen. Dies gilt natürlich auch für das beobachtete Fehlverhalten anderer, welches – bedingt durch altersspezifische Verstandesdefizite, aber auch als ganz bewusste Regelüberschreitung – von Kindern und Jugendlichen angenommen wird.

6. Welche Maßnahmen hat der Senat bisher ergriffen, um die Zahl der Fahrradunfälle mit Kindern und Jugendlichen zu reduzieren, und welche weiteren Maßnahmen plant der Senat?

Die Unfallprävention ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Insbesondere das Vorbildverhalten der Erwachsenen sowie die Erziehung der Eltern prägen das Verkehrsverhalten der Kinder. Schule und Polizei unterstützen die Entwicklung der Kinder durch die vorschulische und schulische Verkehrserziehung, zu deren zentralen Zielen die Befähigung zur sicheren Verkehrsteilnahme zählt, unter anderem mit dem Fahrrad. Durch fünf mobile Jugendverkehrsschulen der Polizei wird in den 3. und 4. Klassen Radfahrunterricht sowohl im „Schonraum“ (Schulgelände/Turnhalle) als auch im „Realverkehr“ durchgeführt. Hierdurch wurden im Jahr 2002 ca. 13 000 Schüler beschult.

Im Mittelpunkt einer zurzeit laufenden Stärkung der schulischen Verkehrserziehung steht unter anderem eine Ausdehnung der Radfahrausbildung im Bereich der schulischen Sekundarstufe I (5./6. Klasse) in Form von Fahrradprojekten, die durch den neuen Rahmenplan Verkehrserziehung (Mai 2003) für diese Schulstufe ausdrücklich als thematischer Schwerpunkt festgelegt werden. Unterstützt wird dies durch eine Verstärkung der Personalkapazitäten der Polizeiverkehrslehrer um 15 Stellen bis zum Ende des Schuljahres 2004/2005, die schwerpunktmäßig in diesem Bereich tätig werden sollen. Damit wird bei den Polizeiverkehrslehrern der Personalbestand vor der Streichung von 15 Stellen zum Schuljahr 2000/2001 wiederhergestellt.

Begleitend zur schulischen Verkehrserziehung werden in Elternabenden die Eltern der Schüler informiert. Des Weiteren führt die Polizei Präventionsveranstaltungen z.B. in Einkaufszentren mit entsprechenden Angeboten zum Thema „Fahrrad“ durch und ist auf diversen Hamburger Publikumsmessen mit einem Infostand vertreten.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion „Rücksicht auf Kinder ... kommt an“ hat die Polizei im Oktober 2002 gemeinsam mit verschiedenen externen Partnern eine Vielzahl von präventiven und repressiven Maßnahmen durchgeführt, deren Ziel die Reduzierung von Unfällen mit Kindern war. Schwerpunktthema der zweiten Phase dieser Aktion, die am 2. Juni 2003 begonnen hat, ist die Reduzierung der Fahrradunfälle von Kindern. Insgesamt werden bis zum 20. Juni ca. 300 präventive und repressive Aktionen durchgeführt.

Auch außerhalb besonderer Verkehrssicherheitsaktionen führt die Polizei Überwachungsmaßnahmen durch, die den Sicherheitsinteressen von Fahrradfahrern Rechnung tragen. Speziell sind dies Geschwindigkeitskontrollen an relevanten Örtlichkeiten, die Verfolgung des Fehlverhaltens jugendlicher und erwachsener Radfahrer (Vorbildfunktion), die Überprüfung des verkehrssicheren Zustandes von Fahrrädern und die Ahndung von entsprechenden Verstößen. Die Fahrradstaffel der Polizei wird schwerpunktmäßig für die zuletzt genannten Aufgaben eingesetzt.

Der Zustand der Radverkehrsanlagen wird durch vielfältige Baumaßnahmen im Straßenraum und Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden aus unterschiedlichem Anlass kontinuierlich verbessert. Dadurch wird ein Beitrag zur Reduzierung von Fahrradunfällen im Allgemeinen und somit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen geleistet. In 2002 wurde zusätzlich im Rahmen des Sonderinvestitionsprogramms für Maßnahmen im Bereich Straße mit 1,4 Millionen Euro

ein erheblicher Anteil in die Grundinstandsetzung von Radwegen investiert. Auch in 2003 sind aus zusätzlich bereitgestellten Mitteln für die Unterhaltung und Instandsetzung von Straßen Anteile zur Verbesserung von Radwegen vorgesehen.

7. Wie hat sich die Anzahl der gewerblichen Fahrradfahrer in Hamburg in den letzten drei Jahren entwickelt? (Bitte getrennt angeben für die einzelnen Jahre.)

Die Branche der Fahrradkuriere wird statistisch nicht gesondert erfasst; Erkenntnisse über die Entwicklung der Anzahl der gewerblichen Fahrradkuriere liegen nicht vor.

8. Wie viele Anzeigen hat es gegenüber gewerblichen Fahrradfahrern in den letzten drei Jahren gegeben? (Bitte Aufteilung nach Jahr und Art des vorgeworfenen Delikts.)

Siehe Antwort zu 3. und 4.

9. Welche Maßnahmen führt der Senat durch, um gewerbliche Fahrradfahrer zur Einhaltung der Verkehrsvorschriften zu bewegen?

Die polizeiliche Überwachung von Verkehrsverstößen durch Fahrradfahrer umfasst auch das Fehlverhalten der gewerblichen Fahrradfahrer. Insbesondere die Fahrradstaffel der Polizei führt Schwerpunkteinsätze mit der Zielrichtung „Verkehrswidriges Verhalten von Fahrradkurieren“ durch. In Zusammenarbeit mit anderen Institutionen wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club und dem Dachverband der Fahrradkuriere erörtern Beamte der Fahrradstaffel der Polizei sowie anderer Polizeidienststellen (z. B. die jeweils örtlich zuständigen Polizeikommissariate) und Behörden im Rahmen eines „Runden Tisches“ das Verkehrsverhalten der gewerblichen Fahrradfahrer und andere hiermit verknüpfte Themen, um gemeinsam Lösungsansätze für die Bekämpfung von Fehlverhalten gewerblicher Fahrradfahrer zu erarbeiten.

Darüber hinaus pflegt die Fahrradstaffel der Polizei den ständigen Informationsaustausch mit dem Dachverband der Fahrradkuriere, um hierdurch das Gefahrenbewusstsein der gewerblichen Fahrradfahrer zu sensibilisieren und unfallträchtige Verkehrsverstöße zu reduzieren.

10. Wie ist der Stand der Verfahren vor den Verwaltungsgerichten zur Radwegebenutzungspflicht im Hinblick auf die Radwegebreite und gibt es hierzu Bestrebungen, ggf. die rechtlichen Grundlagen zu ändern?

Zurzeit sind zwei Klageverfahren gegen die bestehende Radwegebenutzungspflicht in der Eppendorfer Landstraße und im Heußweg bei Gericht anhängig:

- Für die Eppendorfer Landstraße hat das Verwaltungsgericht (VG) Hamburg in seinem nicht rechtskräftigen Urteil vom 29. November 2001 (20 VG 1279/2001) die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben. Das Hamburgische Obergericht (OVG) hat die Klage jedoch in zweiter Instanz (ebenfalls noch nicht rechtskräftig) durch Urteil vom 4. November 2002 (3 Bf 23/02) als unzulässig wegen fehlender Klagebefugnis des Klägers abgewiesen. Die Revision wurde zugelassen und inzwischen vom Kläger eingelegt. Eine Entscheidung steht noch aus.
- Mit seinem nicht rechtskräftigen Urteil vom 28. Januar 2002 (5 VG 4258/2000) hat das VG Hamburg die Radwegebenutzungspflicht im größten Teil des Heußweges aufgehoben. Die Berufung gegen dieses Urteil wurde durch Beschluss des OVG vom 24. Oktober 2002 (3 Bf 193/02) zugelassen. Eine Entscheidung steht noch aus.
- Zu keinem Verfahren ist also bisher die Radwegebenutzungspflicht durch ein Gericht rechtswirksam aufgehoben worden.

Unabhängig von den genannten Gerichtsverfahren wird zurzeit auf Bund/Länder-Ebene über eine Novellierung der rechtlichen Bestimmungen für den Radverkehr diskutiert.

Anlagen

Zu 1:

a) Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrern

Die nachfolgenden Tabellen (getrennt nach den Jahren 2000 bis 2002) geben die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrern pro Jahr an. Gleichzeitig erfolgt eine Aufschlüsselung der Hauptverursacher dieser Radfahrerunfälle nach Altersgruppen und Art ihrer Verkehrsbeteiligung. Beispielsweise haben Pkw-Fahrer insgesamt 1458 Unfälle mit Radfahrern verursacht, davon 167 in der Altersgruppe von 18 bis 25 Jahren, 479 in der Altersgruppe von 26 bis 40 Jahren. Unfälle mit Kraftfahrzeugführern unter 18 Jahren sind entweder durch Spielen von Kindern im Kfz der Eltern oder durch Kfz-Diebstahl von Minderjährigen verursacht worden.

2000										
Beteiligungsgruppe	Altersgruppe								Summe	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +		o. A.
Krad					1	6			2	9
Pkw			1		167	479	568	131	112	1458
Lkw					17	53	38	3	7	118
Bus						3	4	1		8
Sonst. Kfz					2	4	3			9
Mofa/Moped				1			3		1	5
Fußgänger	3	4	4	2	9	14	20	8	8	72
Inlineskater		2	2						1	5
Radfahrer	8	63	120	67	123	260	190	48	141	1020
Sonst. Fz/o.A.		1	1		4	11	9	1	38	65
Gesamtergebnis	11	70	128	70	323	830	835	192	310	2769

2001										
Beteiligungsgruppe	Altersgruppe								Summe	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +		o. A.
Krad						3	5		1	9
Pkw		1			173	465	512	154	129	1434
Lkw					8	42	23	2	10	85
Bus					1	4	5		1	11
Sonst. Kfz					1	4	3		1	9
Mofa/Moped					1	2	1	1	1	6
Fußgänger	4	6	6	1	10	14	23	8	13	85
Inlineskater			1						1	2
Radfahrer	4	38	108	75	110	271	178	59	146	989
Sonst. Fz/o.A.			2		2	8	6	1	35	54
Gesamtergebnis	8	45	117	76	306	813	756	225	338	2684

2002										
Beteiligungsgruppe	Altersgruppe								Summe	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +		o. A.
Krad					1	4	4	2	2	13
Pkw				1	163	449	535	157	118	1423
Lkw					8	44	50		8	110
Bus					1	9	10		2	22
Sonst. Kfz					2	2	3	1	1	9
Mofa/Moped							1	1	3	5
Fußgänger	3	5	7	6	10	18	10	7	9	75
Inlineskater			2			1				3
Radfahrer	8	69	124	61	112	256	183	59	123	995
Sonst. Fz/o.A.	1				4	6	6	1	29	47
Gesamtergebnis	12	74	133	68	301	789	802	228	295	2702

b) Anzahl aller Beteiligten an Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrern

Die folgenden Tabellen (getrennt nach den Jahren 2000 bis 2002) geben alle Beteiligten von Unfällen mit Fahrradfahrern an, wiederum aufgeschlüsselt nach der Art ihrer Beteiligung und der Altersgruppen. Die Gesamtzahl aller Beteiligten bei den Radfahrerunfällen pro Jahr ist entsprechend höher als die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung pro Jahr, da es außer bei den so genannten Alleinunfällen mindestens zwei, oft auch mehrere Beteiligte pro Unfall gegeben hat (in den nachfolgenden Aufstellungen bis zu sechs Beteiligte bei einem Verkehrsunfall).

2000										
Beteiligungsgruppe	Alter									Summe
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +	o. A.	
Krad				1	3	18	1	1	4	28
Pkw			1		223	659	736	166	185	1970
Lkw					19	67	44	3	9	142
Bus						11	8	1		20
Sonst. Kfz					2	5	4			11
Mofa/Moped				2		1	4		1	8
Fußgänger	8	16	9	5	17	41	52	35	9	192
Inlineskater		3	4						1	8
Radfahrer	16	112	293	159	379	889	708	173	219	2948
Sonst. Fz/o.A.	1	1	1		13	28	36	2	138	220
Gesamtergebnis	25	132	308	167	656	1719	1593	381	566	5547

2001										
Beteiligungsgruppe	Altersgruppe									Summe
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +	o. A.	
Krad					1	15	11		2	29
Pkw		2			242	630	668	175	219	1936
Lkw					9	52	28	3	18	110
Bus					4	11	11		1	27
Sonst. Kfz					1	4	3	1	2	11
Mofa/Moped				1	1	3	2	2	1	10
Fußgänger	14	17	11	2	18	35	48	26	14	185
Inlineskater		1	4						1	6
Radfahrer	10	110	268	173	343	907	660	190	202	2863
Sonst. Fz/o.A.			3		6	24	25	6	99	163
Gesamtergebnis	24	130	286	176	625	1681	1456	403	559	5340

2002										
Beteiligungsgruppe	Alter									Summe
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 +	o. A.	
Krad				1	6	10	10	2	5	34
Pkw				1	234	624	706	184	237	1986
Lkw					10	58	55	1	15	139
Bus					1	12	17		2	32
Sonst. Kfz					2	3	4	1	1	11
Mofa/Moped				1			1	1	3	6
Fußgänger	8	19	13	10	15	38	42	30	10	185
Inlineskater			2			1				3
Radfahrer	17	154	316	153	329	863	700	219	159	2910
Sonst. Fz/o.A.	2				6	17	22	5	77	129
Gesamtergebnis	27	173	331	166	603	1626	1557	443	509	5435

9

Zu 2.:

Die folgenden Tabellen geben die Unfallursachen der Hauptverursacher bei Unfällen mit Fahrradfahrern pro Jahr (getrennt nach den Jahren 2000 bis 2002) an, aufgeschlüsselt nach der für die Unfallverursachung maßgeblichen Hauptunfallursache und der Art der Verkehrsbeteiligung des Hauptverursachers. Eine weitergehende Aufschlüsselung nach Altersgruppen der Beteiligten für jede Unfallursache war in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit mit vertretbarem Verwaltungsaufwand nicht zu leisten.

2000											
Ursachengruppen	Beteiligungsgruppe										Summe
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/moped	Fußgänger	Inlineskater	Radfahrer	Sonst. Fz/o.A.	
Verkehrstüchtigkeit		1					1		8		10
Straßenbenutzung	1	11	1			3	3		223	2	244
Geschwindigkeit	1	28	5			1			44		79
Abstand		13	1	1					16	2	33
Überholen	2	21	1	1					17	1	43
Vorbeifahren		16	2		1				7		26
Nebeneinanderfahren											
Vorfahrt/Vorrang		333	11		2		1		57	1	405
Rotlicht Fahrz.	3	40	4	1		1			94		143
Abbiegen	1	486	47	4	3				33	7	581
Wenden/Rückwärtsfahren		46	10		2				2		60
Einfahren i.d.fl.Verkehr	1	268	14		1				115	1	400
Fehlverhalten ggü Fußgängern		13					1		44	1	59
Ruhender Verkehr		82	5						7		94
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	2						3		6
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		86	12	1			1		292	16	408
Technische Mängel			1						13		14
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							33	2	7		42
Fußgängerfehler sonst. Art							26	2	6	6	40
o.A.		13	2				6	1	32	28	82
Gesamtergebnis	9	1458	118	8	9	5	72	5	1020	65	2769

2001											
Ursachengruppe	Beteiligungsgruppe										Summe
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Inlineskater	Radfahrer	Sonst. Fz/o.A.	
Verkehrstüchtigkeit									6		6
Straßenbenutzung		9	1			4			208	1	223
Geschwindigkeit		30	2		1				44	2	79
Abstand		12		2					20		34
Überholen		29	2						29		60
Vorbeifahren		10	1						1		12
Nebeneinanderfahren		2							6		8
Vorfahrt/Vorrang	1	312	16	3	1				80	1	414
Rotlicht Fahrz.		47	2	1					85	1	136
Abbiegen	4	488	28	5	2	2			24	2	555
Wenden/Rückwärtsfahren		55	5		1				2	1	64
Einfahren i.d.fl.Verkehr	1	233	7		3				77	4	325
Fehlverhalten ggü Fußgängern		14			1				39	1	55
Ruhender Verkehr		80	6						2	1	89
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			2						7		9
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	3	98	13						322	17	453
Technische Mängel		1							13		14
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							45	1			46
Fußgängerfehler sonst. Art							36	1			37
o.A.		14					4		24	23	65
Gesamtergebnis	9	1434	85	11	9	6	85	2	989	54	2684

2002											
Ursachengruppen	Beteiligungsgruppe										Summe
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Inlineskater	Radfahrer	Sonst. Fz/o.A.	
Verkehrstüchtigkeit									4		4
Straßenbenutzung	5	10							209		224
Geschwindigkeit	1	37	3	1					35		77
Abstand		15	2	1					22		40
Überholen		11	5	3					17		36
Vorbeifahren		4							5		9
Nebeneinanderfahren		1		1					4		6
Vorfahrt/Vorrang	1	319	16	1	1				62		400
Rotlicht Fahrz.	2	50	4						97		153
Abbiegen	1	468	41	11	1	1			30		553
Wenden/Rückwärtsfahren		47	6	1					1		55
Einfahren i.d.fl.Verkehr		241	14		3				90		348
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	21	1						27		51
Ruhender Verkehr		64	6						6		76
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			1						5		6
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		82	5	3	1	4			333	7	435
Technische Mängel		1							17		18
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							37	2			39
Fußgängerfehler sonst. Art							37	1			38
o.A.	1	52	6		3		1		31	40	134
Gesamtergebnis	13	1423	110	22	9	5	75	3	995	47	2702