

ANTWORT

zu der

Anfrage des Abgeordneten Karl-Josef Jochem (FDP)

Betr.: Geschwindigkeitsüberwachung auf saarländischen Straßen

Vorbemerkung des Fragestellers:

„Anlässlich der Vorstellung der Polizeilichen Verkehrsunfallstatistik 2004 Saarland kündigte die saarländische Innenministerin an, der Kontrolldruck gegen Raser werde weiter erhöht. Es würden weitere mobile Tempomessgeräte angeschafft.“

Welche statistischen Erkenntnisse hat die Landesregierung über die Auswirkungen der Warnungen von Radiosendern vor Geschwindigkeitskontrollen?

Inwieweit misst die Landesregierung diesen Warnungen eine präventive Wirkung zu, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Vollzugspolizei selbst Geschwindigkeitskontrollen ankündigt?

Zu den Fragen 1 und 2:

Empirische Untersuchungen – nicht statistische Erhebungen – belegen, dass die Kraftfahrzeugführer, die sich vorsätzlich und rücksichtslos über Geschwindigkeitsregelungen hinwegsetzen und dabei oftmals auch andere Verkehrsteilnehmer konkret gefährden, sich grundsätzlich nur im unmittelbaren Bereich bekannter Messstellen (einige 100 Meter davor und dahinter) verkehrsgerecht verhalten. Durch die sog. Blitzermeldungen werden diese aktuell und punktgenau informiert, zu welcher Zeit und an welchem Ort sie sich angepasst verhalten müssen. Insoweit wird das Entdeckungsrisiko gerade von diesen Verkehrsteilnehmern, denen das Hauptaugenmerk der Polizei gilt, deutlich erschwert.

Ausgegeben: 24.05.2005 (04.04.2005)

Die Ankündigung von Geschwindigkeitskontrollen durch die Vollzugspolizei über die Hörfunk- und Printmedien unterscheidet sich grundlegend von den sog. Blitzzermeldungen. Die Polizei kündigt bereits seit 1. August 1998 täglich ihre Kontrollmaßnahmen an. Sie verzichtet dabei allerdings bewusst auf punktgenaue Angaben zu den Kontrollzeiten und den Kontrollörtlichkeiten, sondern beschränkt sich auf die Angabe des Tages und die Ortsangabe im weiteren Sinne (z.B. Bundesautobahn, Bundes- oder Landstraße zwischen Stadt x und Gemeinde y). Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass Kontrollen am gleichen Tag auch an anderen, nicht veröffentlichten Orten stattfinden können und richtet an die Verkehrsteilnehmer den Appell, die Geschwindigkeit den Vorgaben und der Verkehrssituation anzupassen. Weiterhin erfolgt der Hinweis, dass es sich bei den angekündigten Messstellen um Unfallbrennpunkte handelt, die nach Unfallhäufigkeit, Unfallfolgen und Unfallursachen ausgewählt werden.

In dieser Form der Ankündigung wird – im Gegensatz zu den sog. Blitzzermeldungen – eine generalpräventive Wirkung gesehen. Es erfolgt eine permanente Bewusstseins-schärfung der Verkehrsteilnehmer zur Beachtung der Geschwindigkeitsregelungen. Das Entdeckungsrisiko bleibt grundsätzlich hoch und nach Einschätzung der Polizei wird dadurch flächendeckend das normentreue Verhalten im Sinne der Verkehrssicherheit gefördert. Nicht zuletzt wird die Maßnahme als ergänzendes sinnvolles Instrument zur Vermeidung geschwindigkeitsverursachter Verkehrsunfälle bewertet.

Wenngleich die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einer Forschung u.a. zu dem Ergebnis gelangt, dass der polizeilichen Verkehrsüberwachungstätigkeit vor allem dann eine generalpräventive Wirkung zuzusprechen ist, wenn die Verkehrsteilnehmer nicht wissen, wann und wo sie mit Kontrollen rechnen müssen und insoweit nach Möglichkeit auf die Ankündigung verzichtet werden soll, vertreten europäische Verkehrssicherheitsexperten in einer Studie eine gegenteilige Auffassung.¹ Danach sei es allgemein anerkannt, dass die Wahrnehmung der Kontrollaktivität durch den Autofahrer wichtiger sei, als das tatsächliche Ausmaß der Kontrollen. Hieraus sei abzuleiten, dass Kontrollen dann am effektivsten seien, wenn sie unübersehbar und groß angekündigt werden. Allerdings wird nicht für eine zeitlich und örtlich konkrete Bekanntgabe von Kontrollen plädiert.

Nach welchen Kriterien wählt die Vollzugspolizei Standorte für Geschwindigkeitskontrollen aus?

Wo sieht die Landesregierung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht die Unfallschwerpunkte auf saarländischen Straßen?

Zu den Fragen 3 und 4:

Die Verkehrsüberwachung der Polizei findet nach Maßgabe der Verkehrsunfallkommissionen schwerpunktmäßig an Unfallhäufungen im Straßenraum statt. Im Jahr 2004 hat die Polizei 70 % ihrer Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen an den von den Verkehrsunfallkommissionen analysierten Unfallschwerpunkten durchgeführt; darüber hinaus 30 % nach Bürgerbeschwerden, aufgrund von Ersuchen der Kommunen, zur Erstellung von Geschwindigkeitsprofilen sowie aufgrund eigener Verkehrsbeobachtungen.

¹ SARTRE-Gruppe (Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe), Mehr Sicherheit für unsere Fahrer und Straßen – Ausgewählte Ergebnisse einer europäischen Umfrage, November 2004

Übersichten über die Unfallschwerpunkte mit schweren Verkehrsunfällen (Getötete und Schwerverletzte) der Jahre 1999 bis 2001 und 2002 bis 2004 sind als **Anlage 1** beigefügt.

Unfälle verteilen sich nicht zufällig im Straßenraum, sondern konzentrieren sich zu einem großen Teil an Unfallhäufungen. Sie sind auch nicht ausschließlich die Folge von menschlichen Fehlern, sondern häufig auf mitwirkende Einflüsse der Örtlichkeit zurückzuführen.

Um unfallauffällige Bereiche im Straßenraum zu erkennen, werden bei der Landespolizeidirektion „Unfalltypen-Steckkarten“ für den Zeitraum von einem Jahr („Einjahreskarten“ aller polizeilich erfassten Unfälle) und drei Jahren („Dreijahreskarten“ der schweren Unfälle) geführt, die ständig aktualisiert werden.

Hierbei werden auf topografischen Karten Unfälle mit farblichen Stecknadeln nach Typen (verkehrliche Situation vor dem Unfall, z.B. Fahrplanfall, Abbiegeunfall, Überschreitens-Unfall) und mit unterschiedlicher Größe nach der Schwere dargestellt.

In einer näheren Untersuchung wird analysiert, warum sich die Unfälle gerade an dieser Stelle oder in diesem Bereich des Straßennetzes ereignen. Dazu wird geprüft, welche Besonderheiten des Straßenraumes, der Verkehrsregelung und des Verkehrsteilnehmerverhaltens die Entstehung dieser Unfälle möglicherweise begünstigt haben. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse beschließen Straßenverkehrsbehörde, Polizei und Straßenbaubehörde in sogenannten Verkehrsunfallkommissionen im Land zielgerichtet geeignete und angemessene Maßnahmen der Sicherung und Ordnung des Verkehrs nach der Straßenverkehrs-Ordnung, des Straßenbaus, der Verkehrstechnik und der Überwachung.

Ziel dieser von Innen- und Wirtschaftsministerium gegründeten Verkehrsunfallkommissionen ist, insbesondere die Zahl der schweren Unfälle abzusenken.

Auf Landesebene ist dies die Verkehrsunfallkommission Saarland, die Ende 2002 als zentrales Controlling-Organ für Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden und gleichzeitig Verkehrsunfallkommission für Unfallhäufungen auf den Bundesautobahnen im Land ihre Arbeit aufnahm.

Für das übrige Straßennetz wurden Anfang 2003 neun örtliche Verkehrsunfallkommissionen bei den Landkreisen, dem Stadtverband Saarbrücken, der Landeshauptstadt Saarbrücken sowie den Mittelstädten St. Ingbert und Völklingen gegründet, die nach Ausbildung Mitte des Jahres 2003 ihre Arbeit aufgenommen haben.

Wie verteilen sich die Geschwindigkeitskontrollen prozentual auf Bundesautobahnen und sonstige Straßen?

Zu Frage 5:

Im Zeitraum 2002 bis 2004 haben sich die vollzugspolizeilichen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen im saarländischen Straßennetz wie folgt dargestellt, wobei es sich jeweils um Anhaltswerte handelt.

Jahr	Bundesautobahnen	Sonstige Straßen
2002	ca. 20 %	ca. 80 %
2003	ca. 33 %	ca. 67 %
2004	ca. 45 %	ca. 55 %

Mit welcher Intensität werden die Geschwindigkeitskontrollen zu bestimmten Tageszeiten und zu bestimmten Jahreszeiten durchgeführt?

Zu Frage 6:

Die Geschwindigkeitskontrollen richten sich nach den von den Verkehrsunfallkommissionen analysierten unfallrelevanten Zeiten, die sich aus der Unfallanalyse der Landespolizeidirektion (Unfalllisten) ergeben.

Von welchen Statistiken und Erfahrungswerten lässt sich die Vollzugspolizei bei der Auswahl der Standorte und des Zeitpunkts für Geschwindigkeitskontrollen leiten?

Zu Frage 7:

Die Örtlichkeiten und die Zeiten polizeilicher Geschwindigkeitskontrollen werden u.a. unter Berücksichtigung folgender Erkenntnisquellen festgelegt:

- Verkehrsunfall-Lagebild,
- Unfalltypensteckkarten der Landespolizeidirektion (als „Einjahreskarten“ für alle polizeilich erfassten Verkehrsunfälle sowie als „Dreijahreskarten“ für Verkehrsunfälle mit schweren Personenschäden),
- von den Verkehrsunfallkommissionen veranlasste Therapiemaßnahmen,
- Beschwerden von Bürgern oder Hinweise von Kommunen,
- eigene oder kommunale Geschwindigkeitsprofilmessungen,
- Planungsdaten zu kommunalen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen.

Wie werden die Erfolge von Geschwindigkeitskontrollen statistisch ausgewertet und inwieweit lässt sich dadurch der Erfolg von Geschwindigkeitskontrollen auf saarländischen Straßen nachweisen, zum einen insgesamt durch den Rückgang der Zahl der Verkehrsunfälle bzw. der Zahl der Verletzten und Getöteten, zum anderen durch den Rückgang der Unfallzahlen gerade an Standorten, an denen bevorzugt Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden?

Zu Frage 8:

Wirksamkeitsuntersuchungen erfolgen insbesondere durch Vorher/Nachher-Vergleiche von Unfallzahlen und Unfalldiagrammen.

Die Landespolizeidirektion berichtet daher in jeder Sitzung der Verkehrsunfallkommissionen über die jeweils aktuelle Unfallentwicklung an den Unfallhäufungen. Die Unfallentwicklung – vor Umsetzung und nach Umsetzung der Maßnahmen – wird in einem Controllingblatt zu der jeweiligen Unfallhäufung eingetragen. Der Betrachtungszeitraum für die Maßnahmenwirkung umfasst dabei mehrere Jahre, entspricht jedoch mindestens der jeweiligen Jahreskarte.

Die Befolgungsquoten bei Verkehrsbeschränkungen werden im Betrachtungszeitraum ständig überprüft.

Ein Vergleich aller 22 Unfallschwerpunkte auf saarländischen Straßen aus den Jahren 1999 bis 2001 mit den Unfällen der Jahre 2002 bis 2004 ergab, dass sich im „Nachher-Zeitraum“ deutlich weniger schwere Unfälle ereignet haben. Die Anzahl der Getöteten ging von 14 auf 3, die der Schwerverletzten von 133 auf 21 zurück.

Dies ist auf die von den Verkehrsunfallkommissionen beschlossenen und von der Polizei an den Unfallschwerpunkten durchgeführten Überwachungsmaßnahmen zurückzuführen.

Welche Kosten verursachen die Geschwindigkeitskontrollen durch die Vollzugspolizei pro Jahr?

Zu Frage 9:

Nach dem Saarländischen Polizeigesetz ist die Vollzugspolizei sachlich u.a. zuständig für die Verkehrsüberwachung. Die Wahrnehmung der Aufgabe ist schwerpunktmäßig der landesweit zuständigen Verkehrspolizeiinspektion (VPI) der Landespolizeidirektion übertragen. Die VPI ist zur Aufgabenwahrnehmung mit zurzeit 135 Polizeivollzugsbeamtinnen und Polizeivollzugsbeamten bedarfsorientiert, sachgerecht und im Verhältnis zu anderen Dienststellen der Polizei ausgewogen personalisiert. Davon sind rund 30 % wechselweise im Rahmen ihrer Verkehrssicherheitsarbeit zur Durchführung von Geschwindigkeitskontrollen eingesetzt, überwiegend Beamte der Besoldungsgruppe A 9. Die Anzahl der Einsatzkräfte der VPI und der Einsatz der entsprechenden Verkehrstechnik sind dabei letztlich abhängig vom Anlass und von der Art der Geschwindigkeitskontrolle (z.B. Kontrolle mit oder ohne Anhalteposten). Geschwindigkeitskontrollen werden zudem u.a. auch zusammen mit den Polizeibezirksinspektionen bzw. Polizeiinspektionen der Landespolizeidirektion durchgeführt.

Eine Kostenberechnung (Personal- und Sachkosten) von Geschwindigkeitskontrollen liegt nicht vor und wäre, insbesondere retrograd, vor dem oben genannten Hintergrund zielgenau kaum möglich und auch nur mit erheblichem Verwaltungsaufwand zu leisten. Neben der Anzahl der Einsätze und der Einsatzkräfte, ihres jeweiligen Besoldungssamtes sowie der Dauer der Maßnahmen wären u.a. zu berücksichtigen:

- Kosten der Verkehrstechnik und Trägerfahrzeuge,
- Kosten für Betrieb, Wartung, Reparatur und Eichungen,
- Schulung und Fortbildung des Bedienpersonals,
- Personal- und Sachkosten der zentralen Auswerte- und Eingabestelle.
- Kosten, die bei Polizei und anderen Ermittlungsbehörden (z.B. Staatsanwaltschaft, Bußgeldbehörden und Gerichten) für die Ermittlung der verantwortlichen Fahrzeugführer anfallen.

Welche Einnahmen werden durch die Geschwindigkeitskontrollen der Vollzugspolizei pro Jahr erzielt?

Zu Frage 10:

Aus Geschwindigkeitskontrollen der Vollzugspolizei haben die Landkreise Saarlouis, Merzig, St. Wendel, Saarpfalz-Kreis, die Landeshauptstadt Saarbrücken, der Stadtverband Saarbrücken und die Mittelstadt St. Ingbert im Jahr 2004 insgesamt 1.412.370,00 € an Verwarnungs- oder Bußgeldern eingenommen.

Die Mittelstadt Völklingen kann derzeit keine Angaben über diese Einnahmen machen, da die festgesetzten Geldbußen aus den Geschwindigkeitsanzeigen der Polizei und der Ortspolizeibehörde mit allen anderen Geldbußen der Bußgeldbehörde erfasst und vereinnahmt werden.

Durch die Erhebung von Barverwarnungen der Polizei sind im Jahr 2004 302.000 € dem Landeshaushalt zugeführt worden. Es liegen allerdings keine Aufzeichnungen über den Anteil des Betrages vor, der dabei auf Barverwarnungen durch die Polizei wegen Sanktionierung von Geschwindigkeitsverstößen entfällt. Generell werden bei der Polizei keine Statistiken mit Kennzahlen über die Einnahmen aus Verkehrsüberwachungsmaßnahmen geführt. Ziel der Verkehrsüberwachung ist die Gewährleistung und die Optimierung der Verkehrssicherheit und nicht die Optimierung der Einnahmen.

Die Verkehrsunfallstatistik nennt „Geschwindigkeit“ als eine Ursache für Verkehrsunfälle mit Personenschäden.

- a) Wer bestimmt in den Fällen, die mit der Unfallursache „Geschwindigkeit“ statistisch erfasst werden, ob eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit vorliegt, und zu welchem Zeitpunkt geschieht dies?

Zu Frage 11 a):

Die Festlegung, ob ein Überschreiten der zulässigen (absoluten) oder angepassten (relativen) Höchstgeschwindigkeit unfallursächlich war, trifft der sachbearbeitende Polizeivollzugsbeamte zum Zeitpunkt eigener Feststellungen vor Ort oder nach Angaben von Zeugen bei Protokollaufnahme eines Verkehrsunfalls.

- b) Mit welchen Methoden wird in diesen Fällen die Überschreitung bzw. Nichtangepasstheit der Geschwindigkeit ermittelt?

Zu Frage 11 b):

Die Ermittlungen zu der zum Unfallzeitpunkt gefahrenen Geschwindigkeit erfolgen durch Polizeivollzugsbeamte oder durch von der Staatsanwaltschaft beauftragte Kraftfahrzeug-Sachverständige auf Grund der an der Unfallörtlichkeit getroffenen Feststellungen zum objektiven (vorhandene Spuren an Fahrzeugen oder auf der Fahrbahn) und / oder subjektiven Befund (Aussage des Betroffenen oder von Zeugen) auf Grund empirischen Erfahrungswissens bzw. wissenschaftlicher Methoden.

- c) In wie viel Prozent der in die Statistik unter dem Begriff „Geschwindigkeit“ eingegangenen Fälle lag eine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, in wie viel Prozent nicht angepasste Geschwindigkeit vor?

Zu Frage 11 c):

Nach Auswertung der Verkehrsunfallstatistik (Quelle: EDV- Lagebild Landeskriminalamt – Dezernat 21) verteilen sich die Unfallursachen nicht angepasste Geschwindigkeit „mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit“ (Nr. 12 laut Ursachenverzeichnis) bzw. „in anderen Fällen“ (Nr. 13 laut Ursachenverzeichnis) wie folgt:

	2002	2003	2004
Verkehrsunfälle gesamt	14.883	14.827	15.360
hiervon nicht angepasste Geschwindigkeit als unfallursächlich polizeilich festgestellt	1.242	1.294	1.430
auf Unfallursache Nr. 12 entfielen	157	169	187
auf Unfallursache Nr. 13 entfielen	1.085	1.125	1.243

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit wird oftmals von einer festgestellten Ursache (z.B. Fehler beim Überholen, ungenügender Sicherheitsabstand, Nichtbeachten der Vorfahrt) überlagert. Daher besteht ähnlich wie bei Alkohol und Drogen im Straßenverkehr auch hinsichtlich des Erkennens der Hauptunfallursache Geschwindigkeit im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme ein erhebliches statistisches Dunkelfeld.

- d) Inwieweit ist es möglich, durch Geschwindigkeitskontrollen eine nicht angepasste Geschwindigkeit zu kontrollieren?

Zu Frage 11 d):

Die Vollzugspolizei hat lediglich die technischen Möglichkeiten, Verstöße gegen die zulässige (absolute) Höchstgeschwindigkeit zu messen.

- e) Inwieweit werden bei der Einstufung eines unter „Geschwindigkeit“ in der Statistik geführten Unfalls auch nachträglich – zum Beispiel im Rahmen eines Gerichtsverfahrens – gewonnene Erkenntnisse genutzt, um eine fälschliche Einstufung als durch die Geschwindigkeit bedingter Unfall zu korrigieren?

Zu Frage 11 e):

Nach Ermittlung bzw. Festlegung der Unfallursache durch den sachbearbeitenden Polizeivollzugsbeamten und Übersendung der Akte an die Staatsanwaltschaft oder Bußgeldbehörde erhält die Polizei grundsätzlich keine Rückmeldung zum Ausgang des Verfahrens bezüglich der Unfallursache.

- f) Wie hoch fällt in den unter „Geschwindigkeit“ gefassten Fällen die durchschnittliche Überschreitung der zugelassenen/angepassten Geschwindigkeit aus?

Zu Frage 11 f):

Eine statistische Auswertung dazu liegt nicht vor.

- g) Wie wird bei der Erstellung der Statistik verfahren, wenn mehrere Ursachen bei der Unfallverursachung zusammentreffen, beispielsweise Geschwindigkeit/Abstand, Geschwindigkeit/Alkohol?
- h) In wie viel Prozent der Fälle, in denen die Statistik „Geschwindigkeit“ als Unfallursache ausweist, lag eine weitere Ursache vor, und welche statistischen Erkenntnisse liegen der Landesregierung darüber vor, welche Ursachen mit welcher Häufigkeit mit der Ursache „Geschwindigkeit“ zusammentreffen?

Zu den Fragen 11 g) und 11 h):

Falls der sachbearbeitende Polizeivollzugsbeamte mehrere Unfallursachen festgestellt hat, werden diese auch in der schriftlichen Verkehrsunfallanzeige aufgenommen, wobei die nach Einschätzung der unfallaufnehmenden Beamten vorliegende Hauptunfallursache an erster Stelle aufgeführt wird. Bei der rechnergestützten Eingabe zu Zwecken der Verkehrsunfallstatistik ist es möglich, zu den beiden zuerst erwähnten Unfallbeteiligten jeweils bis zu drei weitere Unfallursachen zu erfassen.

Für die Erstellung der Verkehrsunfallstatistik wird jedoch nur die Hauptunfallursache herangezogen.

- i) Welche verschiedenen Unfallursachen – insbesondere „allgemeine Unachtsamkeit“ – kennt die Verkehrsunfallstatistik im Einzelnen?

Zu Frage 11 i):

Es wird dazu auf das in **Anlage 2** beigefügte Unfallursachenverzeichnis des statistischen Landesamtes verwiesen.

Anlage 1

Auswertung der 3 Jahreskarte (Schwerer Personenschaden) der Jahre 1999 - 2001		
<u>Örtlichkeit</u>	Anzahl der schweren Ver- kehrsunfälle	Auffälligkeiten in zeitlicher Hinsicht
BAB 8 , Anschlussstelle Nalbach, in Richtung Luxemburg	4	Wochentag: Sonntag
L 177 , Mettlach-Orscholz, (Gemarkung: Weiße Mark)	8	Wochentag: Mittwoch Monat: November - Dezember
L 108 , Ensheim-Sengscheid, (Staffel)	4	Monat: Juli - September
L 176 , Mettlach, zwischen Mettlach und Weiten	5	Wochentag Samstag-Sonntag Monat: August - September
L 157 , Losheim-Mitlosheim, zwischen Mitlosheim-Rappweiler	5	Wochentag: Dienstag Monat: September - Oktober
B 51 , Kleinblittersdorf, Ortsteil Rilchingen-Hanweiler	13	Wochentag: Mittwoch Monat: Dezember - April
L 171 , Rehlingen-Siersburg	9	Wochentag: Sonntag Monat: März – Juni
L 112 , Eppelborn-Dirmingen, Ortsdurchfahrt Dirmingen	10	Wochentag: Donnerstag Monat: Januar
BAB 8 , Neunkirchen-Heinitz, „Spieser Loch“	7	Monat: Januar - April
B 268 , Heusweiler	7	Wochentag: Dienstag Monat: Dezember - Januar
BAB 1 , Tholey-Hasborn	5	Monat: Januar - April
B 51 - L 253 , Kleinblittersdorf	8	Wochentag: Freitag Monat: November - Februar
B 51 – L 140 Saarbrücker Straße – Kreisstraße, Bous	4	Monat: November - Januar
BAB 620 , Saarbrücken, in Höhe Messegelände	4	Wochentag: Samstag - Sonntag
L 149 – L 366 , Wadern	4	Wochentag: Montag Monat: Juli – Oktober
B 269 – L 351 , Wallerfangen	4	Wochentag: Samstag Monat: Juni - Oktober
L 253 - Grenzübergang, Kleinblittersdorf	4	Wochentag: Samstag - Sonntag Monat: Juli - August
L 256 zwischen Quierschied und Dudweiler	4	Wochentag: Donnerstag Monat: September - November
Kreuzungsbereich L 115 Industrie- ring , Neunkirchen-Wellesweiler	3	Wochentag: Freitag Monat: Juni – August
L 170 zwischen Wallerfangen und Dillingen	3	Wochentag: Samstag - Sonntag Monat: Mai – Juli
L 147 - L 329 , Nonnweiler-Kastel,	3	Wochentag: Freitag
Kreuzungsbereich L 266 – L 265 , Illingen	3	Wochentag: Sonntag Monat: Mai - Juli

Auswertung der 3 Jahreskarte (Schwerer Personenschaden) der Jahre 2002-2004		
<u>Örtlichkeit</u>	Anzahl der schweren Verkehrsunfälle	Auffälligkeiten in zeitlicher Hinsicht
B 406 , zwischen Perl-Sinz und "Potsdamer Platz"	4	Wochentag: Samstag/Sonntag Monat: Mai - August
L 157 , zwischen Losheim und Losheim-Mitlosheim	3	Wochentag: Samstag/Sonntag/Montag
L 156 , Ortsdurchfahrt von Beckingen-Haustadt	3	keine
L 292 , Ortsdurchfahrt von Schiffweiler	4	Wochentag: Sonntag Monat: Juni - September
B 10 , Bubach-Calmesweiler (Illtalstrasse)	4	Monat: Februar - Mai
B 419 , zwischen Perl-Besch und Perl-Nennig	6	Wochentag: Freitag/Samstag/Sonntag Monat: Juli - Oktober
L 271 , Ortsdurchfahrt von Wadgasen-Schaffhausen	6	Wochentag: Samstag / Sonntag Monat: Juni - August
L 122 , Freisen-Oberkirchen	5	Wochentag: Montag / Mittwoch Monat: April - Mai
L 170/L 355 , Ortsdurchfahrt von Wallerfangen	5	Wochentag: Donnerstag Monat: Januar – Februar Juni-Juli-August
B 405 , Ittersdorf (innerhalb geschlossener Ortschaft und außerhalb geschlossener Ortschaft)	6	Wochentag: Sonntag
L 157 , zwischen Mitlosheim und Rappweiler	4	Wochentag: Freitag/Samstag/Sonntag Monat: Juni - September
B 51 (alt) , Ortsdurchfahrt von Ens Dorf (Provinzialstrasse)	12	Wochentag: Freitag / Samstag Monat: Mai
B 51 , Ortsdurchfahrt von Bous (Saarbrücker Strasse)	3	Wochentag: Montag
B 10 , Ortsdurchfahrt von Eppelborn (Dirminger Strasse)	4	Wochentag: Dienstag Monat: Dezember - März
L 152 , Wadern-Nunkirchen	5	Wochentag: Samstag Monat: August - September
Schmelz, Kreuzung Saarbrücker, Hüttersdorfer, Trierer Strasse	4	Wochentag: Samstag / Sonntag
B 423 , Blieskastel	4	Wochentag: Montag Monat: August
L 126 – L 250 , Sulzbach-Neuweiler	4	Wochentag: Dienstag Monat: Februar - Juli
Saarbrücken-Malstatt, Camphauser Strasse	3	
A 620 , Saarbrücken-Gersweiler	3	

Anlage 2

Erhebung bundeseinheitlicher Merkmale von Straßenverkehrsunfällen

A3 Anhang 3: Derzeitiges Unfallursachenverzeichnis (Stand 1995)

Nr.	Ursachenberechnung	Nr.	Ursachenberechnung
	Verkehrslüchtigkeit	25	Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausweichens
01	Alkoholeinfluß		
02	Einfluß anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)		
03	Übermüdung		
04	Sonstige körperliche oder geistige Mängel		
	Fehler der Fahrzeugführer	26	Nebeneinanderfahren
	Straßenbenützung		Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens (§ 7) (ausgenommen Pos. 20, 25)
10	Benützung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benützung anderer Straßenteile		
11	Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot		
	Geschwindigkeit	27	Vorfahrt, Vorrang
	Nicht angepaßte Geschwindigkeit	28	Nichtbeachten der Regel "rechts vor links"
12	mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	29	Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (§ 8) (ausgenommen Pos. 29)
13	in anderen Fällen	29	Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen (§ 18, Abs. 3)
	Abstand	30	Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen
14	Unzulängender Sicherheitsabstand (Sonstige Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, sind den zukünftigen Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung usw. zuzuordnen)	31	Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgenommen Pos. 39)
15	Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	32	Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (Zeichen 208 StVO)
	Überholen	33	Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen
16	Unzulässiges Rechtsüberholen		
17	Überholen trotz Gegenverkehrs		
18	Überholen trotz unklarer Verkehrslage		
19	Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse		
20	Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausweichens	35	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren
21	Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	35	Fehler beim Abbiegen (§ 9) (ausgenommen Pos. 33, 40)
22	Sonstige Fehler beim Überholen (z.B. ohne genügenden Seitenabstand; an Fußgängerüberwegen s. Pos. 38, 39)	36	Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
23	Fehler beim Überholtwerden	37	Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)
	Vorbeifahren		
24	Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen (§ 6) (ausgenommen Pos. 32)	38	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen
		39	an Fußgängerlaternen
		40	beim Abbiegen
		41	an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warmlinlicht)
		41	an anderen Stellen

Anlage 2**Erhebung bundeseinheitlicher Merkmale von Straßenverkehrsunfällen**

	Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	66	Nichtbenutzen des Gehweges
43	Unzulässiges Halten oder Parken	67	Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite
44	Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie von Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen	68	Spielen auf oder neben der Fahrbahn
45	Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	69	Andere Fehler der Fußgänger
			Straßenverhältnisse
		70	Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn
46	Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)	71	Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl
		72	Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer
		73	Schnee, Eis
47	Ladung, Besetzung	74	Regen
48	Überladung, Überbesetzung		Andere Einflüsse (u.a. Laub, angeschwemmter Lehm)
49	Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehöre		Zustand der Straße
		75	Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis
		76	Anderer Zustand der Straße
50	Technische Mängel, Wartungsmängel	77	Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen
51	Beleuchtung	78	Mangelhafte Beleuchtung der Straße
52	Bereifung	79	Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen
53	Bremsen		Witterungseinflüsse
54	Lenkung		Sichtbehinderung durch:
55	Zugvorrichtung	80	Nebel
	Andere Mängel	81	Starken Regen, Hagel, Schneegestöber usw.
	Falsches Verhalten der Fußgänger	82	Blendende Sonne
	Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	83	Seitenwind
60	an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	84	Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse
61	auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen		Hindernisse
62	in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr an anderen Stellen:	85	Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn
63	durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	86	Wild auf der Fahrbahn
64	ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	87	Anderes Tier auf der Fahrbahn
65	durch sonstiges falsches Verhalten	88	Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)
		89	Sonstige Ursachen (mit kurzer Beschreibung aufzuführen)