

Verkehrsunfallstatistik 2011 **für das** **Stadtgebiet Erlangen**

Wesentliche Trends:

Leichte Zunahme der Gesamtunfallzahlen

Anstieg der Verkehrsunfallfluchten

**Anstieg der Verkehrsunfälle mit verletzten Personen, jedoch
Rückgang der insgesamt verletzten Personen**

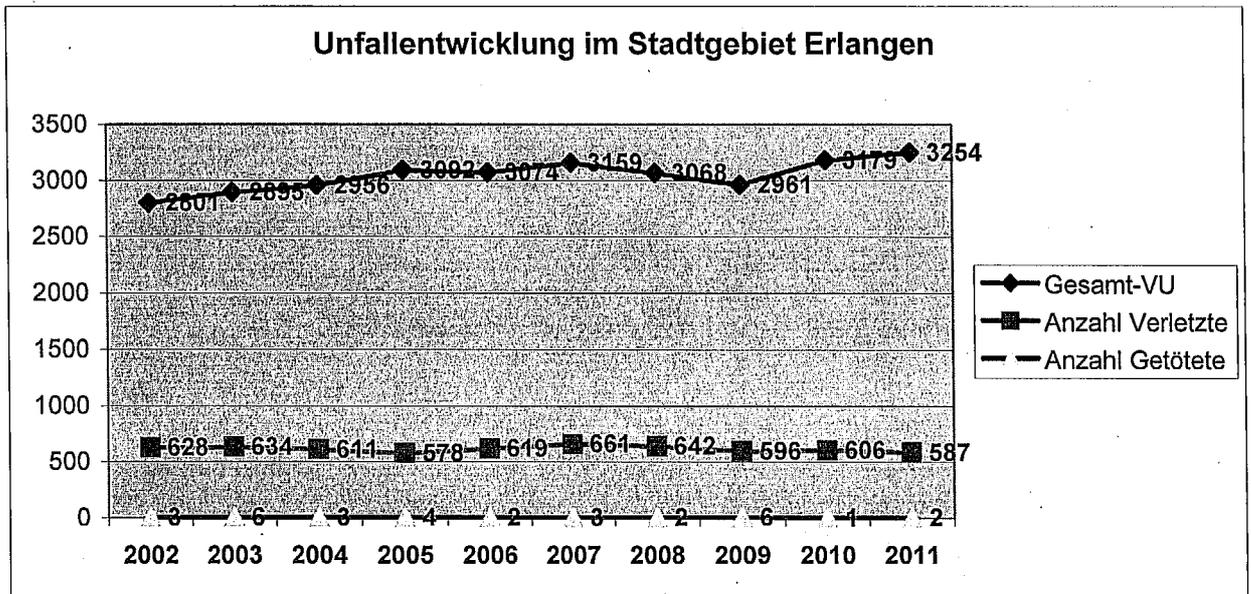
Deutlich weniger Alkoholunfälle

1. Verkehrsunfallgeschehen im Überblick

1.1 Gesamtentwicklung (Vergleichszahlen 2010 in Klammern)

Der im letzten Jahr festgestellte Trend steigender Unfallzahlen setzte sich 2011 leider fort.

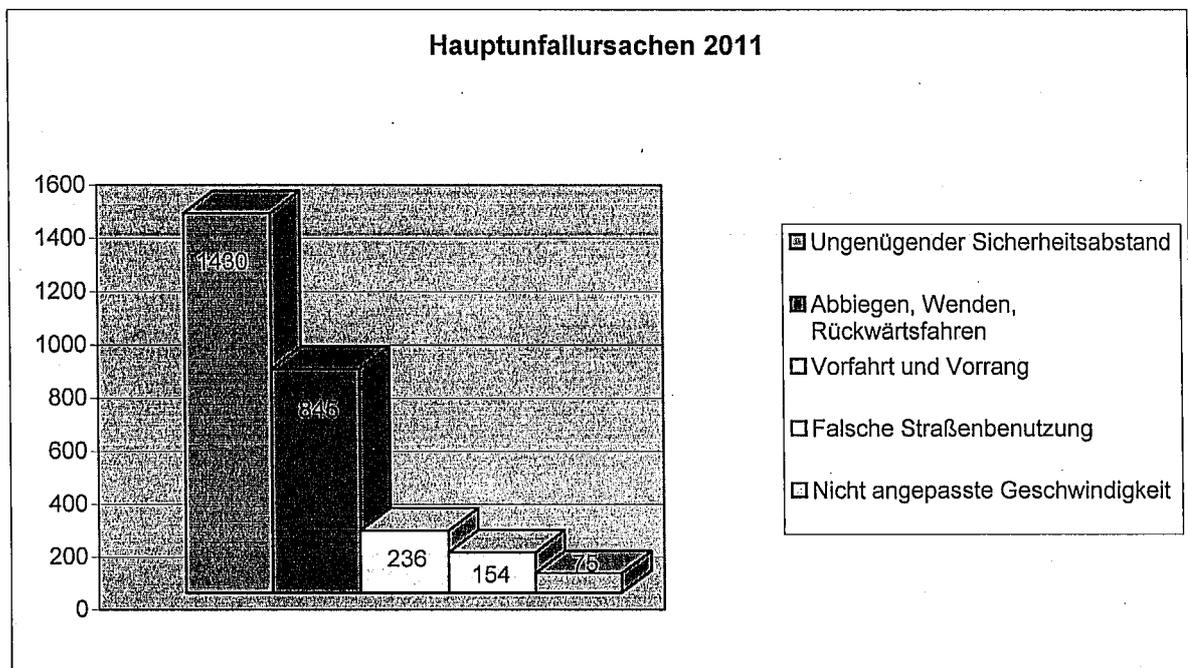
Die Gesamtzahl der im Jahre 2011 polizeilich registrierten Verkehrsunfälle in Erlangen stieg um 2,35 % von 3.179 auf 3.254.



Rein rechnerisch gesehen ereignete sich im Stadtgebiet Erlangen alle 2 h und 41 Minuten ein Verkehrsunfall.

Die 1.641 Kleinunfälle (1.612) entsprechen mit 50,43 % etwas mehr als der Hälfte des Gesamtunfallgeschehens.

1.2 Hauptunfallursachen



Als Hauptunfallursache liegt bei **allen registrierten Unfällen** mit Abstand auf Platz 1 der ungenügende Sicherheitsabstand mit 1.430 Fällen, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (845). Platz 3 belegt bei den Ursachen das Nichtbeachten der Vorfahrt bzw. des Vorranges (236). Danach folgen die falsche Straßenbenutzung (154) und die nicht angepasste Geschwindigkeit (75).

1.3 Unfallfolgen im Überblick

Im Jahre 2011 wurden bei Verkehrsunfällen im Stadtgebiet Erlangen insgesamt 587 Personen (2010 = 606) verletzt. Dies ist ein Rückgang von 3,13 %.

Ebenso ist bei den Leichtverletzten eine Verringerung von 531 in 2010 auf 515 in 2011 zu verzeichnen.

Auch bei den Schwerverletzten wurde ein Minus von 4 %, mit 72 Betroffenen in 2011 zu 75 aus 2010 registriert.

Im Jahre 2011 kamen in Erlangen 2 Verkehrsteilnehmer (1) bei einem Verkehrsunfall ums Leben.

	2011	2010	
Leichtverletzte Personen	515	531	- 3,01%
Schwerverletzte Personen	72	75	- 4,00%
Gesamtanzahl der Verletzten	587	606	- 3,14%
Getötete Personen	2	1	+ 100 %

Die tödlichen Verkehrsunfälle ereigneten sich unter folgenden Umständen:

Mittwoch, 24.08.2011 um 16.38 Uhr - Motorradfahrer tödlich verletzt

Ein 52-jähriger Pkw-Fahrer befuhr die Staatsstraße 2263 von Fürth-Vach in Richtung Niederndorf. Auf Höhe km 3,200 bog er nach rechts in einen Feldweg ein, um dort zu wenden. Als er wieder nach links auf die Staatsstraße einfuhr, übersah er einen aus Richtung Vach kommenden 29-jährigen Motorradfahrer. Trotz eines sofortigen Bremsmanövers konnte dieser nicht mehr anhalten und fuhr dem Pkw in die Fahrerseite. Der Motorradfahrer erlag kurz nach dem Unfall im Krankenhaus Fürth seinen schweren Verletzungen.

Donnerstag, 24.11.2011 um 11.17 Uhr - Fußgänger von Lkw überrollt

Ein 40-jähriger Lkw-Fahrer befuhr die Möhrendorfer Straße in Richtung Norden. Auf Höhe der Hausnummer 4 musste er verkehrsbedingt an einer Rotlicht zeigenden Fußgänger-Lichtsignalanlage anhalten. Die Haltelinie befand sich, auf Grund einer eingerichteten Bushaltestelle, ca. 10 m südlich der Lichtsignalanlage. Als die Ampel auf Grünlicht umschaltete und der Lkw-Fahrer gerade losfuhr, überquerte direkt vor dem Lkw ein 90-jähriger Fußgänger die Fahrbahn. Der Mann wurde zunächst vom Lkw erfasst und schließlich vom linken Vorderreifen überrollt. Der Fußgänger erlag noch am Unfallort seinen Verletzungen.

1.4 Unfallverursachende Beteiligungsgruppen (ohne Kleinunfälle)

Bei den 3.093 Unfallbeteiligten, die in der Statistik auch als Verursacher geführt werden, zeigt sich folgendes Bild:

Mit 2.062 Fällen (66,66 %) stellen die Pkw-Fahrer den größten Anteil. Durch die Fahrer von sonstigen Fahrzeugen (So-Kfz, wie z.B. Wohnmobile, Müllfahrzeuge, SZM usw.) wurden 409 Unfälle (13,22 %) verursacht. In Erlangen rangieren auf dem dritten Platz dann schon die Radfahrer, die mit 334 Unfällen auf einen Anteil von 10,79 % kommen. 4,00 % stellen die Lkw mit 124 Unfällen dar. Bei den motorisierten Zweirädern sind 51 Motorräder (1,64 %) und 38 Mofas (1,22 %) zu verzeichnen. 75 Fußgänger (2,42 %) wurden 2011 als Unfallverursacher registriert.

1.5 Gesamtunfälle 2011

		Anteil am Unfallgeschehen
<u>VUK</u> Kleinunfälle	1641 (= + 1,79 %)	50,43 %
<u>VUSW</u> Schwerwiegende VU mit Sachschaden	1090 (= + 2,53 %)	33,50 %
<u>VUPS</u> VU mit Personenschaden	523 (= + 3,76 %)	16,07 %

1.6 Vergleichszahlen Gesamtfälle:

Trend:	Bayern	- 1,74 %
	Mittelfranken	- 3,17 %
	Erlangen	+ 2,32 %

2. Unfallursachen (ohne Kleinunfälle)

(Ausgangsgröße ist jeweils 1613 = Verkehrsunfälle mit Verletzten und schwerwiegende Verkehrsunfälle, welche auch polizeilich aufgenommen wurden.)

2.1 Ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Ein-/Anfahren, Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren, Vorfahrt/Vorrang und falsche Straßenbenutzung

Bei den Unfallursachen der Unfälle mit Verletzten und schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden (ohne Kleinunfälle) steht der ungenügende Sicherheitsabstand auf Platz 1, gefolgt von Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren. Auf Platz 3 folgen Verstöße gegen die Vorfahrt, bzw. den Vorrang, vor der falschen Straßenbenutzung. An 5. Stelle folgt die Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit

	2007	2008	2009	2010	2011
Ungenügender Sicherheitsabstand	598	459	475	580	613
Fehler bei Ein-/Anfahren Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	450	488	508	546	563
Vorfahrt/Vorrang	284	256	236	251	235
Falsche Straßenbenutzung	179	179	132	123	139
Nichtangepasste Geschwindigkeit	89	114	115	136	71

2.2 Geschwindigkeitsunfälle

Im Jahre 2011 ereigneten sich 71 Verkehrsunfälle (ohne Kleinunfälle), bei denen die nicht angepasste Geschwindigkeit hauptunfallursächlich war. Bei diesen Unfällen wurden 40 Personen verletzt.

Außerdem ist die Geschwindigkeit auch häufig bei Unfällen mit ungenügendem Sicherheitsabstand mit unfallursächlich.

Um dieser Unfallursache entgegenzuwirken, wurden im Stadtgebiet Erlangen konsequent Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Durch die Verkehrspolizeiinspektion Erlangen, den Einsatzzug Erlangen und die Polizeiinspektion Erlangen wurden im Jahre 2011 insgesamt **2210 Stunden** Geschwindigkeitsüberwachung geleistet. Dies entspricht einer täglichen Durchschnittsmesszeit durch die Polizei von

6 Stunden und 3 Minuten.

Seit 01.01.2010 ist für Geschwindigkeitsmessungen in verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo 30-Zonen auch der KVÜ-Zweckverband Nbg-FÜ-ER-SC zuständig. Die Polizei wird jedoch auch weiterhin im gesamten Stadtgebiet Geschwindigkeitsmessungen durchführen.

3. Unfallbeteiligung nach Alter (ohne Kleinunfälle)

3.1 Kinder

Im Jahre 2011 waren 34 Unfälle mit Beteiligung von Kindern zu verzeichnen, dies sind 3 Unfälle mehr als 2010. Die Anzahl der im Straßenverkehr verletzten Kinder stieg von 28 auf 30. Durch die Kinder selbst wurden 21 Unfälle verursacht, dies ist einer mehr als im Jahr zuvor.

	VU mit Kindern	Veränderung
2011	34	+ 9,6 %
2010	31	- 18,4 %
2009	38	+ 3,0 %

3.2 Schulwegunfälle

Leider musste im Jahr 2011 eine Steigerung der Schulwegunfälle von 8 in 2010 auf 11 verzeichnet werden. Dabei waren 5 Kinder als Fußgänger und 6 als Radfahrer unterwegs. Insgesamt wurden 8 mal die Schulkinder als Unfallverursacher aufgeführt.

Bei den 11 Schulwegunfällen aus 2011 wurden 3 Kinder schwer und 8 Schulkinder leicht verletzt.

Heuer ereigneten sich bisher 3 Schulwegunfälle.

Sehr erfreulich ist die Tatsache, dass wiederum kein Kind im Straßenverkehr ums Leben kam.

Schulwegunfälle (Langzeitentwicklung)

2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
8	5	6	5	4	17	13	9	8	11

3.3 Jugendliche

2011 waren 28 Jugendliche (2010 = 31) an Verkehrsunfällen beteiligt. In der Statistik wurden 20 Jugendliche (2010 = 26) als Verursacher erfasst. Davon waren 13 Jugendliche als Radfahrer unterwegs. Als motorisierte Zweiradfahrer nahmen 5 am Straßenverkehr teil. 1 Jugendlicher verursachte als Pkw-Fahrer und 1 Jugendlicher als Fußgänger einen Verkehrsunfall. Die Anzahl der verletzten Jugendlichen nahm mit 20 im Vergleich zu 22 in 2010 um 9,0 % ab.

3.4 Junge Erwachsene (18 – 24 Jahre)

Ein besonderes Augenmerk richtet die Polizei nach wie vor auf die Risikogruppe der „Jungen Erwachsenen“.

In Erlangen ereigneten sich insgesamt 409 Verkehrsunfälle an denen „Junge Erwachsene“ beteiligt waren. Was einer Abnahme um 6,6 % zu den 438 Unfällen im Jahre 2010 entspricht. An diesen Verkehrsunfällen waren insgesamt 440 „Junge Erwachsene“ beteiligt (2010 - 478 = -7,0 %). Immerhin ist diese kleine Gruppe mit einer Altersspanne von nur 6 Jahren an insgesamt 25,36 % der registrierten Unfälle beteiligt. Mit 224 Verkehrsunfällen wurden etwas mehr als die Hälfte (54,7 %) durch

„Junge Erwachsene“ selbst verursacht, wobei 47 mal Fehler beim Wenden und Abbiegen vorlagen und 45 mal der Sicherheitsabstand unterschritten wurde.

Diese 409 Verkehrsunfälle teilen sich auf in 147 Unfälle mit Personenschaden und 262 Verkehrsunfälle mit Sachschaden. 18 Unfälle ereigneten sich unter Alkoholeinwirkung. Unter Drogeneinwirkung ereigneten sich 2 Unfälle im Jahr 2011.

3.5 Reife Erwachsene (25 – 64 Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen „Reife Erwachsene“ beteiligt waren, stieg von 1241 im Jahre 2010 auf 1332 in 2011. Dies entspricht einer Zunahme um 7,3 %. 744 Unfälle (55,86 %) wurden durch diese Altersgruppe verursacht. Dabei wurde 2 Personen getötet, 48 schwer- und 332 leichtverletzt.

3.6 Senioren (65 – 99 Jahre)

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren stieg mit 277 in 2011 zu 266 in 2010 um 4,1 % leicht an. Die Senioren waren somit an 8,51 % aller Unfälle im Jahr 2011 beteiligt. Bei 109 Unfällen waren Personenschäden zu beklagen. Die Senioren sind damit zu 20,84 % an den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (Gesamt 2011 523) beteiligt. Dabei wurden 114 Personen verletzt, davon 61 Senioren. 1 Senior kam ums Leben.

Von den 61 verletzten Senioren waren 34 als Radfahrer unterwegs, 21 als Fußgänger, 5 als Pkw-Fahrer und 1 auf einem motorisierten Zweirad.

177 Verkehrsunfälle, also 63,9 % wurden durch Senioren selbst verursacht. Als Hauptunfallursachen wurden bei den Senioren folgende Verstöße festgestellt:

Mit 65 Vorfällen stehen auf Platz 1 Fehler beim Abbiegen und Wenden. Gefolgt vom Nichteinhalten des vorgeschriebenen Abstandes mit 44 Fällen. Missachtung des Vorranges und der Vorfahrt mit 29 Unfällen belegt den 3. Platz.

4. Verkehrsbeteiligung (ohne Kleinunfälle)

4.1 Fußgänger

An der Gesamtanzahl der Unfälle mit Verletzten oder Sachschaden waren 75 Fußgänger beteiligt. Dies ist eine Steigerung um 33,33 % zu den 50 beteiligten Fußgängern aus 2010. 53,33 %, d.h. 40 davon waren Unfallverursacher. Die Hauptunfallursache war das Überqueren der Fahrbahn ohne auf den Fahrverkehr zu achten in 13 Fällen.

4.2 Radfahrer

Die Zahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ist mit 334 im letzten Jahr zu 312 in 2010 um 7,05 % gestiegen.

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Radfahrer-VUs	288	286	321	325	315	314	312	334
Tote	1	2	2	2	1	2	0	0
Verletzte	242	249	280	264	316	250	266	263
davon schwer	23	37	26	29	46	41	38	39
davon leicht	219	212	254	235	270	209	228	224

Insgesamt wurden dabei 263 Personen verletzt (davon 224 leicht). Dies bedeutet eine Abnahme um 1,13 % zu den 266 Verletzten im Jahr 2010.

Der **Anteil an den polizeilich aufgenommen Verkehrsunfällen** liegt bei **20,71 %**, der **Anteil der Verletzten** bei **44,80 %**. D.h. etwas weniger als die Hälfte, der bei Verkehrsunfällen im Jahre 2011 verletzten Personen, waren Radfahrerinnen oder Radfahrer.

Von den 334 beteiligten Radfahrern wurden 240 (71,85 %) in der Statistik als Verursacher bzw. Mitverursacher geführt.

Die Unfallursachen teilen sich wie folgt auf, wobei bei einem Radfahrer auch mehrere persönliche Ursachen vorliegen können:

27,92 % = 67 x Radweg in falscher Ri. benutzt u. Verstoß gegen d. Rechtsfahrgebot

8,75 % = 21 x Fehler beim Abbiegen, Wenden und Einfahren

6,67 % = 16 x Ungenügender Abstand

6,67 % = 16 x Alkoholeinfluss

5,00 % = 12 x Vorfahrt/Vorrang

4,58 % = 11 x Rotlichtverstöße

3,33 % = 8 x Nicht angepasste Geschwindigkeit

2,92 % = 7 x ohne Beleuchtung gefahren

34,16 % = 82 x andere Fehler des Fahrzeugführers

4.2 Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Motorrad-, Kleinkraftrad-, Roller-, Moped- und Mofafahrer beträgt 89. Dies ist zu den in 2010 erfassten 75 Unfällen ein Zuwachs von 18,66 %. Im Gesamtunfallgeschehen der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle schlagen sich die Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern mit insgesamt lediglich 5,51 % nieder.

64 motorisierte Zweiradfahrer wurden bei den Verkehrsunfällen verletzt, davon 10 schwer. Ein Motorradfahrer wurde 2011 tödlich verletzt.

	2008	2009	2010	2011
Mot. Zweirad-VUs	84	78	75	89
davon Verursacher	35	34	49	44
davon Alkohol-VUs	3	1	1	1

4.3 Unfälle mit Lkw- und Busbeteiligung

Bei den Unfällen waren 124 Lkw und 53 Busse beteiligt. Bei den Unfällen mit Lkw-Beteiligung ist hervorzuheben, dass bei 86,29 % (107 Unfällen) die Lkw-Fahrer die Unfallursache gesetzt haben. Bei den Bussen wurden 24 Fahrer (45,28 %) als Verursacher erfasst.

Bei einem tödlichen Verkehrsunfall im Jahr 2011 war der Fahrer eines Lkw beteiligt. (siehe Nr. 1.3)

	2008	2009	2010	2011
VUs mit Lkw	101	127	128	124
VUs mit KOM	33	26	51	53

5. Alkohol im Straßenverkehr

	2008	2009	2010	2011
VUs mit Alkoholbeteiligung	40	43	44	36
davon mit Verletzten	34	30	20	22

Die Zahl der Alkoholunfälle ist im letzten Jahr von 44 auf 36 um 18,18 % zurückgegangen. Am Gesamtunfallgeschehen stellen die Alkoholunfälle mit 1,10 % einen äußerst kleinen Anteil dar.

Bei den registrierten Alkoholunfällen wurden 25 Personen (von insg. 587) verletzt. Dies bedeutet, dass 4,25 % aller in 2011 Verletzten auf Alkoholunfälle zurückzuführen sind.

Von den 36 Alkoholunfällen wurden 16 schuldhaft durch betrunkene Radfahrer verursacht. Dies bedeutet, dass fast die Hälfte (44,44 %) aller Trunkenheitsunfälle auf das Konto von Radfahrern ging.

BAK* in Promille	Anzahl der Unfälle
0,01 – 0,49	1
0,50 – 1,09	4
1,10 – 1,49	11
Mehr als 1,5	20

(*BAK = Blutalkoholkonzentration)

Durch die Beamtinnen und Beamten der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt wurden im Jahre 2010 insgesamt 10 Trunkenheitsfahrten vor Fahrtantritt unterbunden. 256 Verkehrsteilnehmer wurden angetroffen, obwohl sie wegen Alkoholgenuss nicht mehr in der Lage waren, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Davon wurden 203 wegen eines Vergehens der Trunkenheit im Straßenverkehr (ab 1,1 Promille) und 53 wegen einer Verkehrsordnungswidrigkeit (0,5 - 1,1 Promille) angezeigt.

6. Drogen- und Medikamenteneinfluss

Im Jahr 2011 wurde bei 7 Verkehrsunfällen Drogenmissbrauch als Unfallursache festgestellt. Die Statistik des Jahres 2010 wies keinen Drogenunfall aus. Die erhebliche Steigerung ist sicherlich wesentlich auf die forcierte Fortbildung der Polizeibeamtinnen und Polizeibeamten der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt zurückzuführen, die dazu anregte bei der Verkehrsunfallaufnahme gezielt auf Anzeichen von Drogenkonsum zu achten.

Im Laufe des Jahres 2011 wurden anlässlich gezielter Verkehrskontrollen zur Bekämpfung des Drogenmissbrauches im Straßenverkehr 31 Fahrzeugführer festgestellt, die ihr Fahrzeug unter Drogeneinfluss führten. Dies ist im Vergleich zum Vorjahr eine Steigerung von 63,00 %.

Die Bekämpfung der Drogenfahrten im Straßenverkehr ist für die Polizeiinspektion Erlangen-Stadt auch weiterhin einer der Überwachungsschwerpunkte.

7. Verkehrsunfallfluchten – jeder 4. Unfall war eine Unfallflucht

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
VU-Fluchten	693	757	698	681	771	802
Verletzte Personen	42	44	43	36	52	41
Aufklärungsquote	46,03%	45,17	41,83%	45,52%	42,93%	41,14%

Die Verkehrsunfälle mit Unfallfluchten stiegen im Jahr 2011 um 4,02 % von 771 auf 802.

Bei diesen 802 Verkehrsunfällen wurden 41 Personen verletzt. Tote waren in diesem Zusammenhang nicht zu beklagen.

Die Aufklärungsquote lag 2011 bei 41,14 Prozent. Dies zeigt, dass sich Unfallflucht nicht lohnt, denn fast jeder Zweite wird ermittelt.

Der Anteil der Verkehrsunfallfluchten am Gesamtunfallgeschehen liegt bei 24,65 %. Somit war wiederum jeder 4. Unfall eine Unfallflucht.

Nach wie vor betrifft der überwiegende Teil der Verkehrsunfallfluchten Unfälle mit verhältnismäßig geringen Schäden, welche beim Ein- oder Ausparken verursacht werden. Der aufgenommene Gesamtschaden für die 802 Unfallfluchten betrug 764.000 EUR.

In 2 Fällen wurden Ermittlungsverfahren eingeleitet, da die Anzeigersteller den Unfallschaden an ihren Fahrzeugen selbst verursacht und nachweislich eine Unfallflucht nur vorgetäuscht hatten.

Bei Unfallfluchten handelt es sich um eine Straftat, die gerichtlich verfolgt wird.

Ein Ziel der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt ist es, die Aufklärung in diesem Straftatenbereich weiter zu intensivieren. Denn jeder, der selbst Autofahrer ist, weiß, wie groß der Ärger ist, wenn das Fahrzeug angefahren wurde und vom Verursacher jede Spur fehlt. Zunehmend optimierte labortechnische Möglichkeiten sowie die Weiterentwicklung von landesweiten EDV-Recherchemöglichkeiten werden die deliktsspezifische Ermittlungsarbeit weiterhin voranbringen.

8. Präventionsarbeit der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt

8.1 Verkehrserziehung

Die Jugendverkehrsschule (JVS) der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt leistet einen bedeutenden Beitrag zur Verkehrssicherheit auf den Erlanger Straßen.

Bereits für das Vorschulalter führen die Beamten der JVS in Erlanger Kindergärten das sogenannte Schulwegtraining durch. So wurden im letzten Jahr 47 Kindergärten aufgesucht und 853 Vorschulkinder unterrichtet.

Aber nicht nur Vorschulkinder werden im Rahmen des Schulwegtrainings betreut. So wurden auch 846 ABC-Schützen aus 44 Klassen nochmals in den Verhaltensregeln zum verkehrssicheren Überschreiten der Straße trainiert.

Im Rahmen der Fahrradausbildung wurden 1006 Schüler aller 4. Klassen in Erlangen ausgebildet. An der abschließenden Prüfung nahmen 989 teil, davon bestanden 982 Schüler, was einer Quote von 99,29 % entspricht. Aber nicht nur im sogenannten Schonraum (Pausenhof o.ä.) wurde geübt. Nach bestandener Fahrradprüfung erhielten die Schülerinnen und Schüler einen „Fahrrad-Führerschein“ und durften ihr erlerntes Wissen unter Aufsicht der Beamten der JVS gleich im Realverkehr anwenden. Des Weiteren wurde während der Fahrradausbildung auf die Gefahren des „Toten Winkel“ eingegangen. Mit Unterstützung der Verkehrswacht Erlangen und dem Fahrlehrer Jens Michaelsen konnten die Schüler den „Toten Winkel“ neben dem Fahrschul-Lkw in der Realität „erfahren“ und „begreifen“.

Während des gesamten Schuljahres wurden 175 ehrenamtliche Schulweghelfer an 6 Schulen betreut. Im Jahre 2010 konnten 53 neue Schulweghelfer ausgebildet werden.

Zusätzlich zu den Schulweghelfern leisten regelmäßig 130 Schülerlotsen Dienst vor den Schulen. Hierzu wurden 84 neue Schülerlotsen ausgebildet.

Durch POK Stefan Dorsch und POK Stefan Keil von der JVS wird auch die Jugendverkehrswacht Erlangen betreut, u.a. waren die 15 Mitglieder bei Veranstaltungen, wie z.B. dem Stadtstaffellauf, den Skate-Nights, dem Brucker Faschingsumzug, Laternenumzügen und dem TV-Triathlon aktiv. Dabei waren sie vor allem mit Absperr- und Verkehrssicherungsmaßnahmen betraut.

8.2 Unfallkommission

Die Unfallkommission setzt sich aus je einem qualifizierten Vertreter des Straßenbauamtes, der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei zusammen.

Es gibt sie für die Bereiche

- innerörtliches Straßennetz (z.B. Stadtgebiet Erlangen)
- außerörtliches Straßennetz (Kreis-, Staats- und Bundesstraßen) und für
- Autobahnen (BAB A 3 und A 73).

Gemeinsam und somit behördenübergreifend werden unfallbegünstigende Faktoren an festgestellten Unfallhäufungsstellen (UHS) analysiert und erfolgversprechende Maßnahmen zur Entschärfung dieser Örtlichkeiten erarbeitet.

Für das Jahr 2011 wurden für das Stadtgebiet Erlangen 17 UHS ermittelt. Siehe hierzu Anlage 2.

8.3 Verkehrssicherheitsaktionen

Durch die Beamtinnen und Beamten der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt wurden im Jahr 2011 zahlreiche Verkehrssicherheitsaktionen durchgeführt bzw. unterstützt.

23.03. – 26.03.2011 = Aktion zur Bekämpfung des Zweiraddiebstahls und Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radfahrverkehrs

01.05.2011 = Aktion rund um die Fahrradsicherheit anl. der „Rädli 2011“

25.05.2011 = Aktion mit der AOK Erlangen – „Mit dem Rad zur Arbeit 2011“

23.07.2011 = Infostand anl. des Ronald McDonald's Hoffestes in Erlangen

01.08 – 04.08.2011 = Verkehrsgarten im Rahmen des Ferienprogrammes

13.09. – 30.09.2011 = Aktionstage zum Schulbeginn „Sicher zur Schule – Sicher nach Hause“

20.09.2011 = Info-Veranstaltung für die Schulweghelfer der PI Erlangen-Stadt und PI Erlangen-Land

Auch für das Jahr 2012 sind wieder zahlreiche Aktionen geplant.

8.4 Schwerpunktmaßnahmen zur Senkung der Anzahl beteiligter Radfahrer an Verkehrsunfällen

Ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit in Erlangen wird es weiterhin sein, die Fahrradfahrer für die Gefahren des Straßenverkehrs zu sensibilisieren.

Neben Informationsständen werden auch umfassende Kontrollaktionen durchgeführt, die vorher in der Presse angekündigt werden.

9. Fazit und Ausblick

Leider entwickelten sich die Unfallzahlen in Erlangen entgegen des Abwärtstrends in Bayern sowie in Mittelfranken. Die Ursachen dürften u.a. in der hohen Zahl der täglichen „Einpendler“ sowie der großen Zunahme von Studenten liegen. Diese Entwicklung nimmt die Polizeiinspektion Erlangen zum Anlass, die Verkehrssicherheitsarbeit noch mehr zu forcieren. Auch in diesem Jahr werden die Beamtinnen und Beamten der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt zahlreiche Informationsveranstaltungen und gezielte Kontrollaktionen durchführen.

Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf die Verringerung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jungen Erwachsenen und Radfahrern gerichtet werden. Ein besonderes Ziel ist die Ächtung von Alkohol- und Drogenfahrten, als auch das selbstverständliche Tragen eines Schutzhelms beim Radfahren.

Auch der Schutz der „schwachen Verkehrsteilnehmer“, wie Kinder, ältere Personen, Radfahrer und Fußgänger wird bei der Präventionsarbeit der Polizeiinspektion Erlangen-Stadt in diesem Jahr wieder einen hohen Stellenwert genießen.

Durch offensive Pressearbeit soll die Bevölkerung sensibilisiert werden, bei Verkehrsunfallfluchten genauer hinzusehen. Denn jeder Zeuge sollte sich bewusst sein, dass er der nächste Geschädigte sein könnte. Unfallflucht ist eine Straftat und kein Kavaliersdelikt!

Zusammen mit externen Organisationen, wie der Kreisverkehrswacht, der Unfallkommission, den Fahrlehrern, den Schulen und Kindergärten, wollen wir als Gemeinschaftsaufgabe versuchen, die Verkehrssicherheit in der Stadt Erlangen zu erhöhen und die Unfallzahlen in 2012 zu senken.

Adolf Blöchl
Polizeidirektor

Anlagen:

1. Tödliche Verkehrsunfälle 2011
2. Unfallhäufungsstellen 2011 (Einjahresübersicht)
3. Unfallhäufungsstellen 2011 (Dreijahresübersicht)
4. Übersicht der Unfalltypen
5. Ursachenverzeichnis
6. Unfallhäufungsstellen 2010 und deren Entwicklung im Jahr 2011

**Auflistung der tödlichen
Verkehrsunfälle**

Anlage 1:
VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

	Unfallzeit/ Unfallort	Art der Beteiligung	Unfallhergang
1	Mittwoch, 24.08.2011, 16:38 Uhr; Staatsstraße 2263 (Abschnitt 460, km 3,200)	Kraftrad (28 Jahre)	<p>Pkw-Fahrer (42 Jahre) befuhr die Staatsstraße 2263 von Fürth-Vach kommend in Richtung Niederndorf (Fahrtrichtung Nordwesten). Auf Höhe von km 3,200 (Abschnitt 460) bog er nach rechts in einen Feldweg ein, um zu wenden und die Staatsstraße 2263 in Richtung Fürth-Vach zurückzufahren. Beim rechtwinkligen Einfahren von dem Feldweg in die Fahrbahn übersah er ein von links kommendes Kraftrad, dessen Fahrer in Richtung Niederndorf unterwegs war. Beim Abbremsen kippte das Kraftrad nach links und geriet in Querstellung zum Pkw. In dieser Position rutschte das Kraftrad gegen die linke Seite des Pkw, wobei der Fahrer des Kraftrades zwischen Pkw und Kraftrad eingeklemmt wurde. Bei dem Unfall erlitt der Kradfahrer schwere Thoraxverletzungen, an deren Folgen er ca. eine Stunde nach dem Unfall verstarb.</p> <p>Zusatzangaben: Im Bereich der Unfallstelle besteht keine Geschwindigkeitsbeschränkung (100 km/h). Gemäß der Feststellungen eines Sachverständigen war der Kradfahrer zur Unfallzeit mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 80 km/h unterwegs. Zur Unfallzeit war beim Kraftrad das Abblendlicht eingeschaltet gewesen (wird bei diesem Modell automatisch mit dem Einschalten der Zündung in Betrieb genommen). Die Fahrbahn war zur Unfallzeit trocken, die Sichtverhältnisse im Bereich der Unfallstelle gut. Eine Blendung durch die tiefstehende Sonne (in südwestlicher Blickrichtung des Pkw-Fahrers beim Wendevorgang) konnte ausgeschlossen werden.</p>

**Auflistung der tödlichen
Verkehrsunfälle**

Anlage 1:
VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

	Unfallzeit/ Unfallort	Art der Beteiligung	Unfallhergang
2	Donnerstag, 01.09.2011, 09:11; Weisendorfer Straße (Staatsstraße 2240, Abschnitt 280, km 2,500)	Pkw-Fahrer (73 Jahre)	Pkw-Fahrer (73 Jahre) befuhr die Weisendorfer Straße von Dechsendorf kommend in Richtung Erlangen (Fahrtrichtung Osten). Auf Höhe von km 2,500 (Abschnitt 280) - zwischen der Bushaltestelle Heusteg und der Einmündung zur Straße Am Europakanal - kam ihm ein Kraftfahrer (38 Jahre) mit seinem Lastzug entgegen. Kurz vor Erreichen des Lastzuges zog der Pkw-Fahrer in einem spitzen Winkel nach links und prallte mit dem linken Frontbereich des Pkw gegen den linken Frontbereich des Lastzuges. Durch die Wucht des Aufpralls erlitt der Pkw-Fahrer augenblicklich tödliche Verletzungen. Zusatzangaben: Der Verkehrsunfall wurde von dem Pkw-Fahrer in suicidalen Absicht herbeigeführt (Abschiedsbrief vorhanden). Der Unfallverursacher befand sich längere Zeit wegen Depressionen in ärztlicher Behandlung. Bei dem Unfall handelt es sich aufgrund der Umstände nicht um einen tödlichen Unfall im Sinne der Unfallrichtlinien - demzufolge wird er statistisch nicht als tödlicher Unfall geführt.
3	Donnerstag, 24.11.2011, 11:26 Uhr; Möhrendorfer Straße 4 (Kreisstraße ER 2)	Fußgänger (90 Jahre)	Kraftfahrer mit Lastzug (39 Jahre) befuhr die Möhrendorfer Straße in nördliche Richtung. Auf Höhe des Anwesens Möhrendorfer Straße 4 (EDEKA-Markt) hielt er an der dortigen Signalanlage für Fußgänger (FSA) verkehrsbedingt bei Rotlicht an. Die Haltelinie der FSA befindet sich ca. 15 Meter südlich der Fußgängerfurt, um Linienbussen, die von der Bushaltestelle "Möhrendorfer Straße" in den fließenden Verkehr einfahren wollen, das Einfahren zu erleichtern. Der Fußgänger wollte die Möhrendorfer Straße zur Unfallzeit in westliche Richtung überqueren. Dabei benutzte er jedoch nicht die gesicherte Fußgängerfurt sondern lief unmittelbar vor dem Führerhaus des Lkw (rechter Frontbereich) in die Fahrbahn der Möhrendorfer Straße ein. Das Betreten der Fahrbahn durch den Fußgänger wurde von dem Kraftfahrer nicht bemerkt (sog. "Toter Winkel"). Als die FSA auf Grünlicht umschaltete fuhr der Kraftfahrer an um seine Fahrt in nördliche Richtung fortzusetzen. Der Fußgänger befand sich zu diesem Zeitpunkt unmittelbar vor dem linken Frontbereich des Lkw. Durch den anfahrenen Lkw wurde er zunächst umgeworfen und anschl. vom linken Vorderrad des Lkw im Bereich des Oberkörpers überrollt. Dabei erlitt er tödliche Verletzungen.

Unfallhäufungsstellen 2011
Einjahresübersicht
(4 Unfälle gleichen Unfalltyps)

Anlage: 2

VU-Statistik 2011
 PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall- folgen*	Unfalltypen**							Gesamt		
			1	2	3	4	5	6	7	2011	2010	
1	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Äußere Brucker Straße (S 2242)	8 P		1	3				4		14	6 (2 x Typ 6)
		6 S		1	2				1	2		
2	Adenauer-Ring - Büchenbacher Damm (K ER 1) / Frauenaucher Straße (K ER 1)	5 P		1					4		9	9 (3 x Typ 3; 2x Typ 6)
		4 S		1	1				1	1		
3	Nürnberger Straße / Werner-von- Siemens-Straße	5 P		2					3		8	4 (3 x Typ 2)
		3 S			2				1			
4	Münchener Straße / Werner-von- Siemens-Straße	4 P			1				2	1	8	7 (4 x Typ 6)
		4 S			3					1		
5	Büchenbacher Damm (K ER 1) / Bayernstraße - Leipziger Straße	3 P		1					1	1	7	6 (3 x Typ 6; 2 x Typ 2)
		4 S		4								
6	Güterbahnhofstraße / Nägelsbachstraße	3 P	1						2		6	3 (2 x Typ 6)
		3 S							3			
7	Drausnickstraße (S 2240) / Siegglitzhofer Straße (S 2242) - Kurt- Schumacher-Straße	4 P		1	2	1					6	2 (Typen 1 und 7)
		2 S			2							
8	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Günther Scharowsky-Straße - Koldestraße	3 P		3							6	7 (je 2 x Typen 3 und 6)
		3 S		1					1	1		
9	Äußere Nürnberger Straße (B 4) / nordöstliche Abfahrt BAB 3 (Abs. 300, km 0,200 - AS Tennenlohe)	0 P									5	1 (Typ 1)
		5 S	5									
10	Fahrstraße / Friedrichstraße	1 P			1						5	0
		4 S	1		3							

- * P = VU-Personenschaden
 S = VU-Sachschaden schwerwiegend
- ** Unfalltypen gem. Anlage 5
 rot = UHS sowohl im laufenden als
 auch im vergangenen Jahr
 blau = für UHS relevante VU-Typen

Unfallhäufungsstellen 2011
Einjahresübersicht
(4 Unfälle gleichen Unfalltyps)

Anlage: 2

VU-Statistik 2011
 PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall- folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2011	2010
11	Hartmannstraße (S 2240) / Luitpoldstraße (S 2240)	4 P		3					1	5	3 (3 x Typ 2)
		1 S		1							
12	Allee am Röthelheimpark / Kurt- Schumacher-Straße	3 P		2	1					5	0
		2 S		2							
13	Südspange / Abfahrt von der B 4 zur Kurt-Schumacher-Straße (Linkskurve)	1 P	1							4	1 (Typ 1)
		3 S	3								
14	Rathenaustraße / Karl-Zucker- Straße	2 P			2					4	2 (2 x Typ 3)
		2 S			2						
15	Mozartstraße / Sieboldstraße	0 P								4	2 (Typen 3 und 7)
		4 S			4						
16	Paul-Gossen-Straße (B 4) / Büchenbacher Damm (K ER 1) - westl. Zufahrt BAB 73; FR Nbg. -	2 P			2					4	5 (2 x Typ 3)
		2 S			2						
17	Allee am Röthelheimpark / Carl- Thiersch-Straße - Doris- Ruppenstein-Straße	2 P		2						4	5 (5 x Typ 2)
		2 S		2							
18											
19											
20											

- * P = VU-Personenschaden
 S = VU-Sachschaden schwerwiegend
 ** Unfalltypen gem. Anlage 5
 rot = UHS sowohl im laufenden als
 auch im vergangenen Jahr
 blau = für UHS relevante VU-Typen

Unfallhäufungsstellen 2009 - 2011
Dreijahresübersicht
(mindestens 3 VU
mit schweren Personenschäden)

Anlage 3:
VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

Unfallort	2011	2010	2009
Bundes- /Staats- /Kreisstraßen (außerorts)			
(3 VU mit schwerem Personenschaden)			

Im außerörtlichen qualifizierten Straßennetz des Stadtgebietes Erlangen sind derzeit im o. g. Dreijahreszeitraum keine Unfallhäufungsstellen vorhanden, an welchen sich mindestens drei Verkehrsunfälle mit einem schweren Personenschaden ereignet haben.

Unfalltypen-Katalog

Anlage 4:
VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

Typ 1	Fahrerunfall	Um einen "Fahrerunfall" handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er nicht mit angepasster Geschwindigkeit gefahren ist.
Typ 2	Abbiege-Unfall	Um einen "Abbiege-Unfall" handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher Richtung oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde.
Typ 3	Einbiegen-/ Kreuzen-Unfall	Um einen "Einbiegen/Kreuzen-Unfall" handelt es sich, wenn ein Konflikt zwischen Wartepflichtigen und Vorfahrtsberechtigten gegeben ist.
Typ 4	Überschreiten- Unfall	Ein "Überschreiten-Unfall" liegt vor, wenn sich ein Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ereignet hat.
Typ 5	Unfall durch ruhenden Verkehr	Ein "Unfall durch ruhenden Verkehr" liegt vor, wenn der Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn "ruhenden" (haltenden, parkenden) Fahrzeug ausgelöst wurde.
Typ 6	Unfall im Längsverkehr	Um einen "Unfall im Längsverkehr" handelt es sich, wenn ein Konflikt zwischen Fahrzeugen, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, vorliegt.
Typ 7	Sonstiger Unfall	Hierunter fallen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

Ursachenverzeichnis

Anlage 5:

VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

<p>Verkehrstüchtigkeit</p> <p>1 Alkoholeinfluss 2 Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Rauschgift)</p> <p>3 Übermüdung</p> <p>4 Sonstige körperliche oder geistige Mängel</p> <p>Fehler der Fahrzeugführer</p> <p>Straßenbenutzung</p> <p>10 Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenseite 11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot</p> <p>Geschwindigkeit</p> <p>12 Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit 13 in anderen Fällen</p> <p>Abstand</p> <p>14 Ungenügender Sicherheitsabstand (Sonstige Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung usw. zuzuordnen) 15 Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund</p> <p>Überholen</p> <p>16 Unzulässiges Rechtsüberholen 17 Überholen trotz Gegenverkehr</p> <p>18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage 19 Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse 20 Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens 21 Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts</p> <p>22 Sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand, an Fußgängerüberwegen s. Pos. 38, 39) 23 Fehler beim Überholtwerden</p> <p>Vorbefahren</p> <p>24 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim</p> <p>Vorbefahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen (§6) (ausgenommen Pos. 32)</p> <p>25 Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbefahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens</p> <p>Nebeneinanderfahren</p> <p>26 Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverf. (§7) (ausgenommen Pos. 20, 25)</p> <p>Vorfahrt, Vorrang</p> <p>27 Nichtbeachten der Regel "rechts vor links" 28 (Nichtbeachten der die Vorfahrt reglenden Verkehrszeichen (§9) (ausgenommen Pos. 29) 29 Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen (§18 Abs. 3) Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und 30 Waldwegen kommen. 31 Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgenommen Pos. 39) Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender FZ (Zeichen 208 32 STVO) 33 Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an</p> <p>Abblegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren</p> <p>35 Fehler beim Abblegen (§9) (ausgenommen Pos. 33, 40) 36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren 37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)</p> <p>Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern</p> <p>38 an Fußgängerüberwegen 39 an Fußgängerfurten 40 beim Abblegen 41 an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warmlinlicht) 42 an anderen Stellen</p>	<p>Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung</p> <p>43 Unzulässiges Halten oder Parken 44 Mangelnde Sicherung haltender oder liegendegebliebener Fahrzeuge oder von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen</p> <p>45 Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen 46 Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)</p> <p>Ladung, Besetzung</p> <p>47 Überladung, Überbesetzung 48 Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörfelle 49 Andere Fehler beim Fahrzeugführer</p> <p>Technische Mängel, Wartungsmängel</p> <p>50 Beleuchtung 51 Bereifung 52 Bremsen 53 Lenkung 54 Zugvorrichtung 55 Andere Mängel</p> <p>Falsches Verhalten der Fußgänger</p> <p>Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn</p> <p>60 An Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte 61 oder Lichtzeichen in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen 62 oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr an anderen Stellen: 63 durch plötzlichliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 64 ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten 65 durch sonstiges falsches Verhalten</p> <p>66 Nichtbenutzen des Gehweges 67 Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite 68 Spielen auf oder neben der Fahrbahn 69 Andere Fehler der Fußgänger</p> <p>Straßenverhältnisse</p> <p>Glätte oder Schlupfrigkeit der Fahrbahn</p> <p>70 Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl 71 Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer 72 Schnee, Eis 73 Regen 74 Andere Einflüsse</p> <p>Zustand der Straße</p> <p>75 Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis 76 Anderer Zustand der Straße</p> <p>77 Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen 78 Mangelhafte Beleuchtung der Straße 79 Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen</p> <p>Witterungseinflüsse</p> <p>Sichtbehinderung durch:</p> <p>80 Nebel 81 Starke Regen, Hagel, Schneegestöber 82 Blendende Sonne 83 Seitenwind</p> <p>84 Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse</p> <p>Hindernisse</p> <p>85 Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn 86 Wild auf der Fahrbahn 87 Anderes Tier auf der Fahrbahn 88 Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)</p> <p>89 Sonstige Ursachen (mit kurzer Beschreibung aufführen)</p>
--	--

**Entwicklung der Unfallhäufungsstellen
aus dem Jahr 2010 in 2011**

Anlage 6:

VU-Statistik 2011
PI Erlangen-Stadt

	Unfallort	Unfall- folgen*	Unfalltypen**							Gesamt	
			1	2	3	4	5	6	7	2011	2010
1	Kurt-Schumacher-Straße / Artilleriestraße - Christian-Ernst- Straße	3 P			3			1	1	2	9 (7 x Typ 3)
		6 S			4						
2	Hartmannstraße / Henkestraße	3 P		2	1					2	9 (4 x Typ 2)
		6 S		2	2				2		
3	Werner-von-Siemens-Straße / Münchener Straße	5 P			1			4		8	7 (4 x Typ 6)
		2 S			2						
4	Münchener Straße / Auffahrt BAB 73 (FR Bamberg)	5 P	1		3			1		0	6 (4 x Typ 3)
		1 S			1						
5	Artilleriestraße / Hartmannstraße	1 P			1					5	6 (6 x Typ 3)
		5 S			5						
6	Frauenauracher Straße / Am Hafen- Gundstraße	3 P			2			1		4	6 (4 x Typ 3)
		3 S		1	2						
7	Allee am Röthelheimpark / Carl- Thiersch-Straße - Doris- Ruppenstein-Straße	1 P			1					4	5 (5 x Typ 2)
		4 S			4						
8	Universitätsstraße / Östliche Stadtmauerstraße	2 P			2					2	4 (4 x Typ 3)
		2 S			2						
9	Werner-von-Siemens-Straße / Hofmannstraße	2 P			2					1	4 (4 x Typ 3)
		2 S			2						
10	Äußere Nürnberger Straße (B 4) / km 12,800 - 13,800; Fahrtrichtung Norden (2009: 13,000 - 14,000)	0 P								1	5 (5 x Typ 1)
		5 S	5								
11	Äußere Nürnberger Straße (B 4) / km 11,500 - 12,500; Fahrtrichtung Norden	0 P								0	4 (4 x Typ 1)
		5 S	4						1		

- * P = VU-Personenschaden
S = VU-Sachschaden schwerwiegend
- ** Unfalltypen gem. Anlage 5
rot = UHS sowohl im laufenden als
auch im vergangenen Jahr
blau = im laufenden Jahr keine UHS