



Polizeipräsidium Mittelfranken

Straßenverkehrs- und Unfallstatistik

2010





Inhaltsverzeichnis

	<i>Inhalt</i>
1. Strukturdaten	4
1.1 ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH DES POLIZEIPRÄSIDIUMS MITTELFRANKEN.	4
1.2 KRAFTFAHRZEUGBESTAND	5
1.3 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	5
1.4 STRAßENNETZ	5
2. Verkehrsunfallentwicklung.....	6
2.1 ÜBERREGIONALER VERGLEICH	6
2.2 ENTWICKLUNG DES UNFALLGESCHEHENS IN DEN LETZTEN 5 JAHREN..	7
2.3 GETÖTETE PERSONEN IN MFR. INNERHALB DER LETZTEN 5 JAHRE	8
2.4 GETÖTETE NACH BETEILIGUNGSARTEN.....	9
2.5 ÖRTLICHE UND ZEITLICHE VERTEILUNG DER VERKEHRSUNFÄLLE	10
2.6 UNERLAUBTES ENTFERNEN VOM UNFALLORT	16
3. Unfallursachen.....	17
3.1 GESCHWINDIGKEITSUNFÄLLE.....	18
3.2 ALKOHOLUNFÄLLE.....	20
3.3 VERKEHRSUNFÄLLE UNTER DROGENEINWIRKUNG.....	21
4. Risikogruppen.....	19
4.1 RISIKOGRUPPEN NACH ALTER	22
4.1.1 KINDER IM ALTER VON 0 BIS 13 JAHREN/SCHULWEGUNFÄLLE.....	22
4.1.2 „JUNGE ERWACHSENE“ IM ALTER VON 18 BIS 24 JAHREN	24
4.2 RISIKOGRUPPEN NACH VERKEHRSBETEILIGUNG	26
4.2.1 FUßGÄNGERUNFÄLLE	26
4.2.2 RADFAHRUNFÄLLE.....	27
4.2.3 MOTORRADUNFÄLLE.....	28
4.2.4 LKW-UNFÄLLE.....	29
5. Zusammenfassung und Ausblick	30



Begriffsdefinitionen

VUPS Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Unfall mit Getöteten

Als Getötete werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

Unfall mit Verletzten

Verletzte sind Personen, die bei einem Unfall Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung (d. h. mindestens 24 Stunden) in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

VUSW Verkehrsunfälle mit Sachschaden

Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn nach den Feststellungen der Polizei als Unfallursache eine Ordnungswidrigkeit, bei der nach dem bundeseinheitlichen Tatbestandskatalog eine Geldbuße festzusetzen oder eine Straftat im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr anzunehmen ist. Ein schwerwiegender Unfall mit Sachschaden liegt auch vor, wenn ohne Rücksicht auf die Art des Sachschadens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinwirkung oder sonst unter dem Einfluss berauschender Mittel gestanden ist.

VUK Sonstiger Unfall mit Sachschaden (Kleinunfall)

Ein sonstiger Unfall mit Sachschaden liegt vor, wenn von der Polizei keine oder lediglich eine geringfügige Verkehrsordnungswidrigkeit (d. h. eine VOWi, bei der gemäß Tatbestandskatalog noch keine Geldbuße festzusetzen ist) festgestellt wird.

Alkoholunfall Wenn bei einem der Beteiligten Alkoholeinwirkung vorlag.

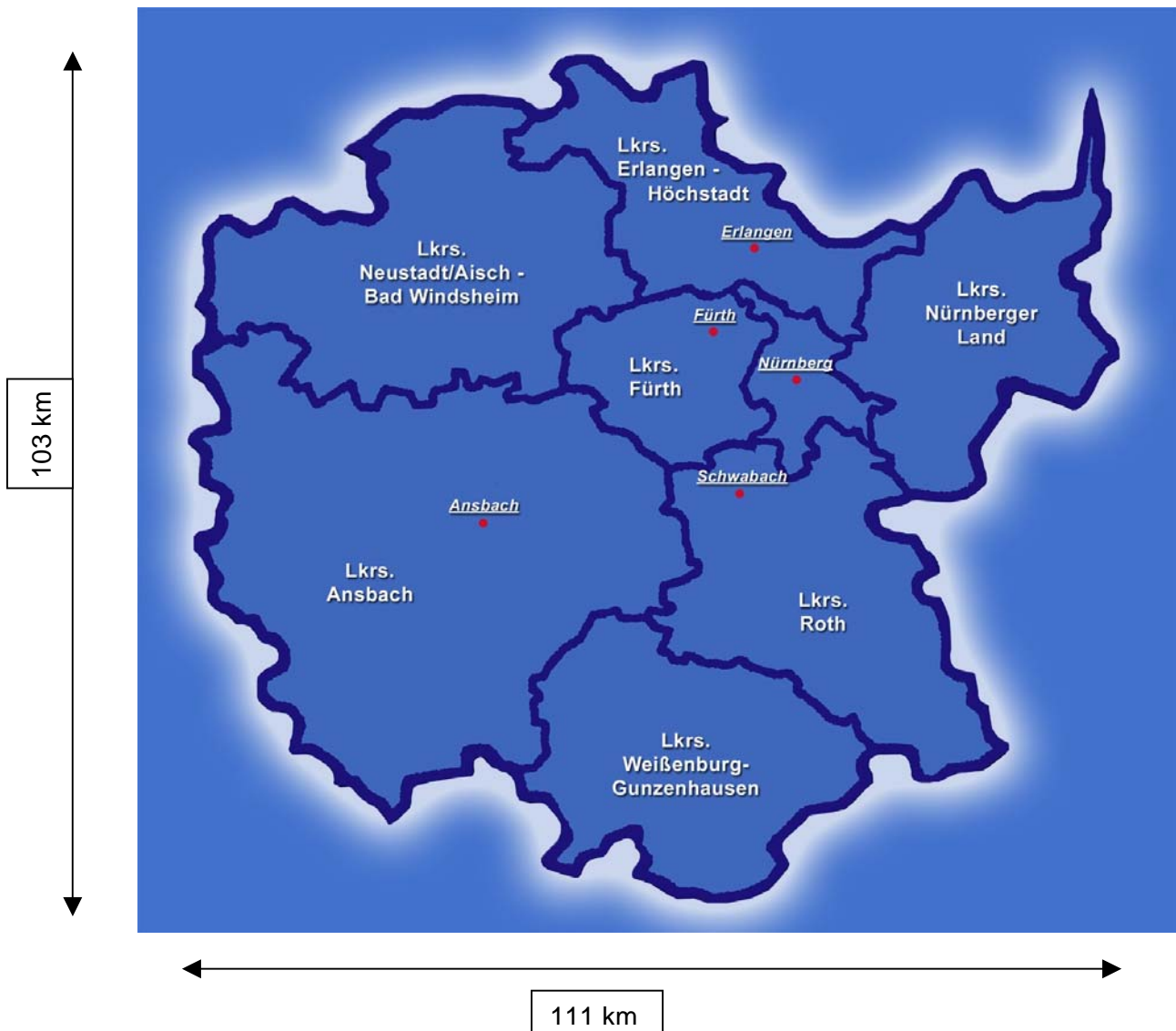
Schulwegunfall Verkehrsunfall, bei dem Kinder bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres auf dem direkten Weg von der Wohnung zum Ort regelmäßiger schulischer Veranstaltungen und zurück verletzt oder getötet werden.

Freizeitunfall Ein Freizeitunfall liegt vor, wenn Personen im Alter von 18 – 30 Jahren in der Zeit von 20.00 bis 06.00 Uhr auf Fahrten zu, zwischen oder von Vergnügungen verunglücken und dabei eine der Unfallursachen Geschwindigkeit, Alkohol- oder Drogeneinfluss oder Übermüdung durch die Polizei festgestellt wird.



1. Strukturdaten

1.1 Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Mittelfranken





1.2 Kraftfahrzeugbestand

Jahresfortschreibung	2006	2007	2008	2009	2010*	Veränderung gegenüber Vorjahr
Mittelfranken	1.207.878	1.220.972	1.097.598	1.216.958	1.115.118	-8,37%
Bayern	9.338.023	9.496.289	8.409.763	8.499.456	8.630.327	1,54%
Deutschland	54.909.867	55.511.374	49.330.037	49.602.623	50.184.419	1,17%

Rückgang des Kraftfahrzeugbestandes in Mittelfranken

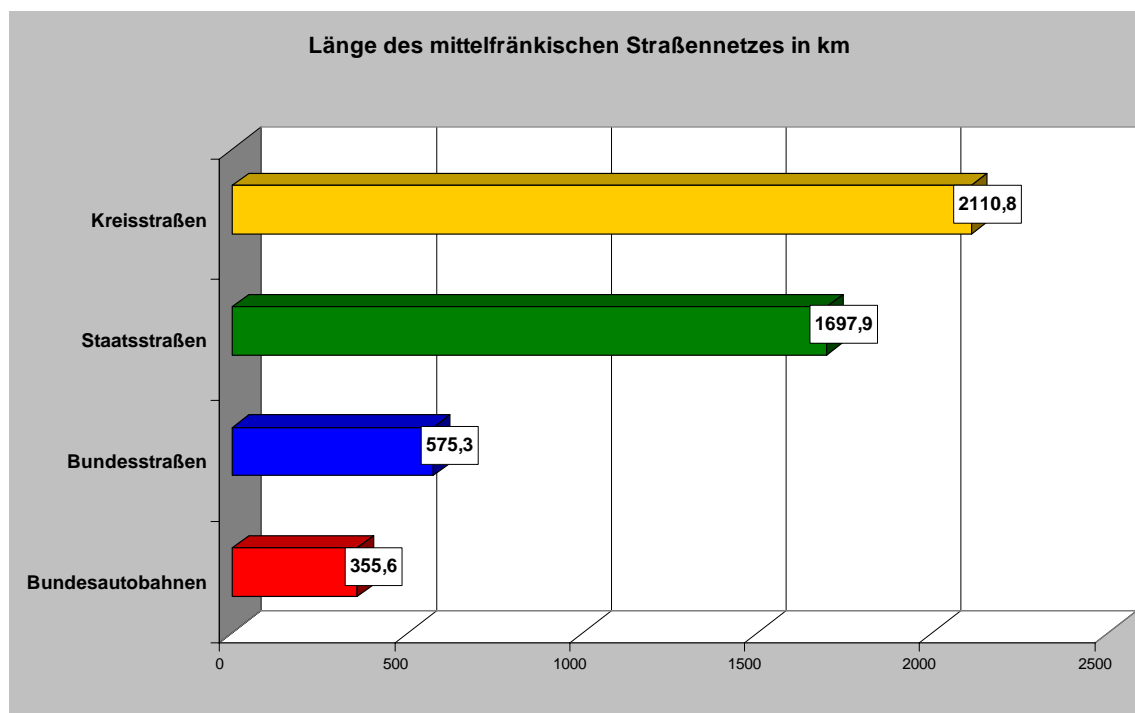
*Stand: 01.01.

1.3 Bevölkerungsentwicklung

Jahresfortschreibung	2006	2007	2008	2009	2010*	Veränderung gegenüber Vorjahr
Mittelfranken	1.712.275	1.712.622	1.714.123	1.712.405	1.710.145	-0,13%
Bayern	12.468.726	12.492.658	12.520.332	12.519.728	12.510.331	-0,08%
Deutschland	82.437.995	82.314.906	82.217.837	82.002.356	81.802.257	-0,24%

*Stand: 01.01.

1.4 Straßennetz





2. Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Überregionaler Vergleich

2.1.1 Gesamtunfälle Vergleich zum Vorjahr

Gesamtunfälle	2009	2010	Veränderung gegenüber Vorjahr
Mittelfranken	45.902	47.858	4,26%
Bayern	341.951	356.872	4,36%
Deutschland	2.313.453	2.401.007	3,78%

2.1.2 Unfallfolgen – Getötete Personen

Getötete	2009	2010	Veränderung gegenüber Vorjahr
Mittelfranken	82	88	7,32%
Bayern	784	697	-11,10%
Deutschland	4.152	3.657	-11,92%

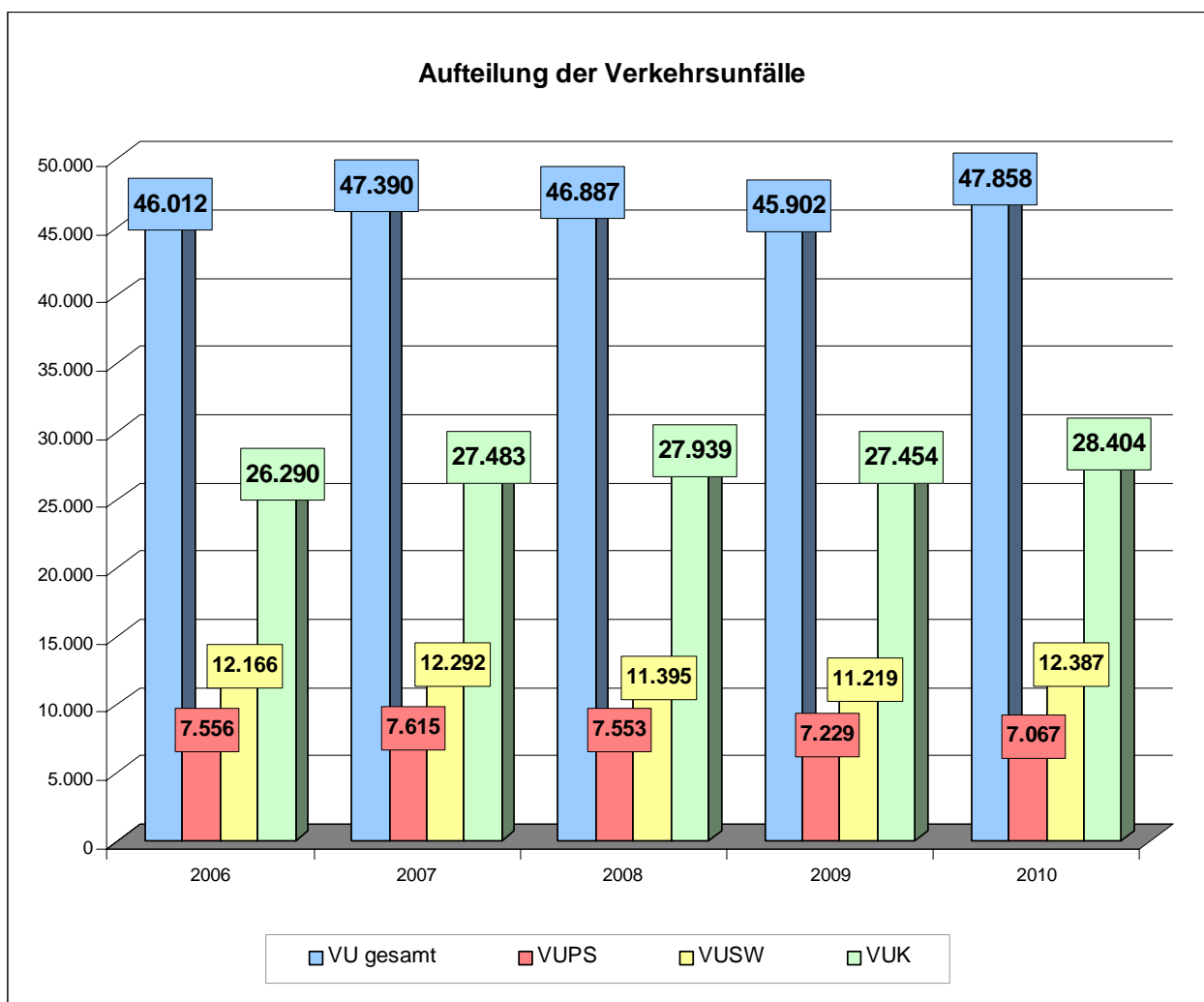
2.1.3 Unfallfolgen – Verletzte Personen

Verletzte	2009	2010	Veränderung gegenüber Vorjahr
Mittelfranken	9.448	9.253	-2,06%
Bayern	70.026	67.671	-3,36%
Deutschland	397.671	371.711	-6,53%

Deutschland 2010: vorläufige Zahlen lt. Pressemitteilung des Statistischen Bundesamtes vom 23.02.2011



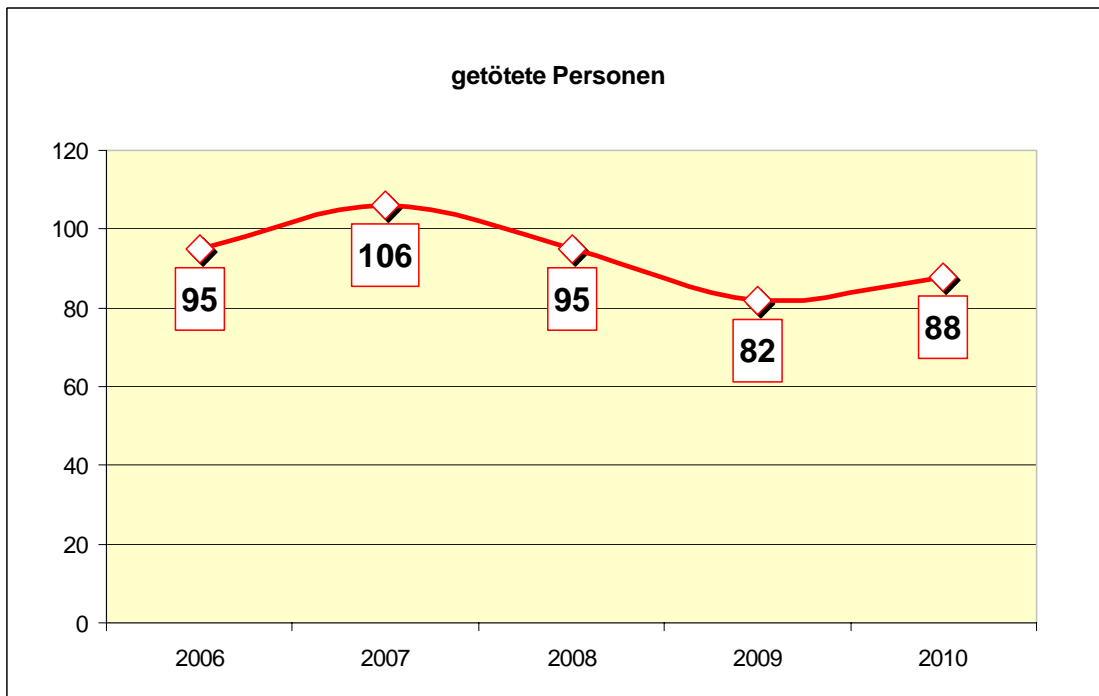
2.2 Entwicklung des Unfallgeschehens in Mittelfranken in den letzten 5 Jahren



Im Jahr 2010 erreichte das Verkehrsunfallgeschehen einen Höchststand der letzten fünf Jahre mit 47.858 Unfällen, wobei die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Verletzten einen erfreulichen Rückgang (-2,24 %) aufweist.

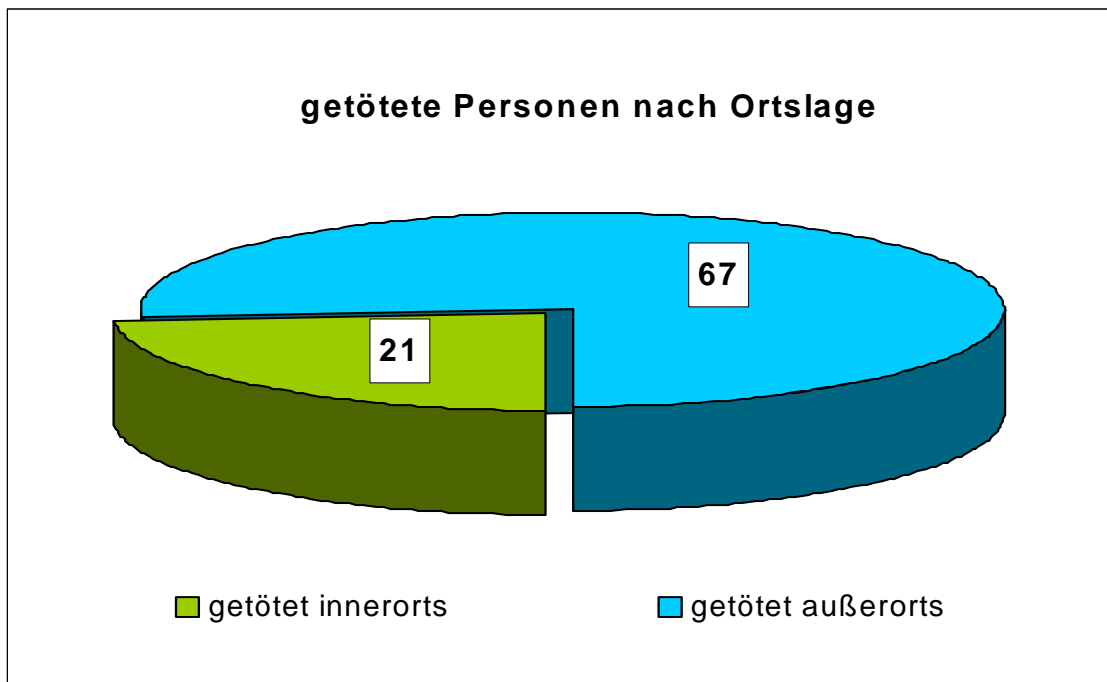


2.3 Getötete Personen in Mittelfranken innerhalb der letzten 5 Jahre



Zweitniedrigste Zahl an Verkehrstoten seit Beginn statistischer Aufzeichnungen

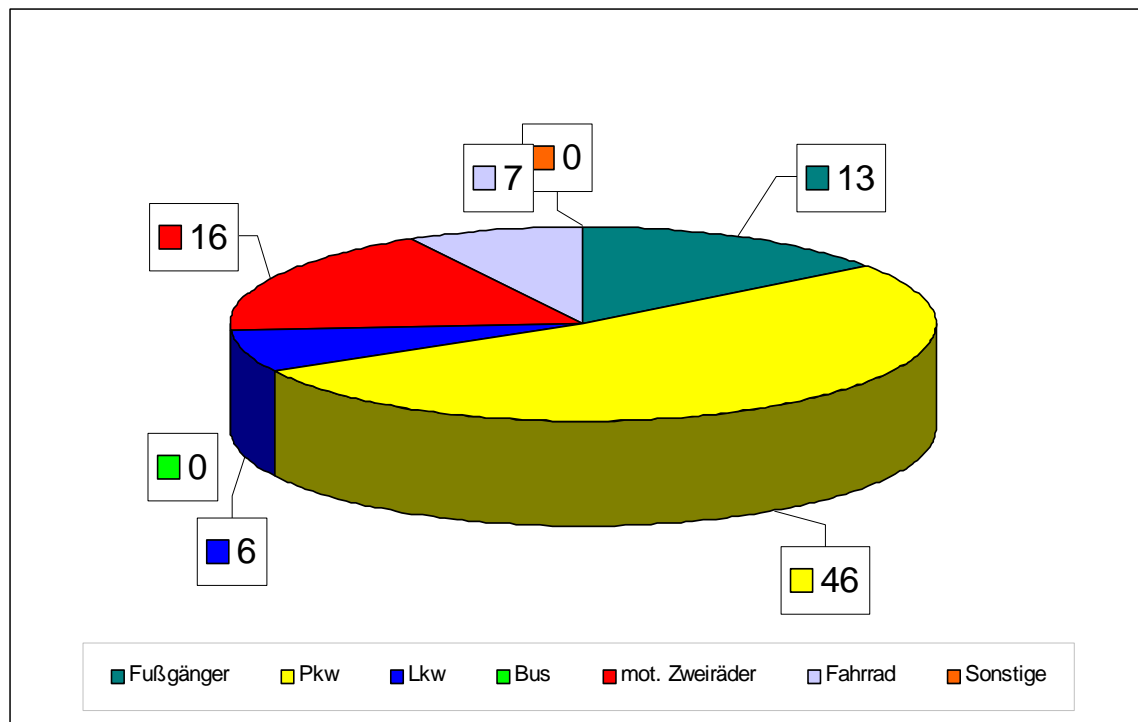
Im Verlauf der letzten fünf Jahre kamen auf Mittelfrankens Straßen im Jahresdurchschnitt 93 Menschen ums Leben. Im Jahre 2010 lag die Zahl der Verkehrstoten um 5,4 % unter diesem Durchschnittswert.



Innerorts verstarben 21 (2009: 28) Personen, außerorts wurden 67 (54) Menschen getötet.



2.4 Getötete nach Beteiligungsarten



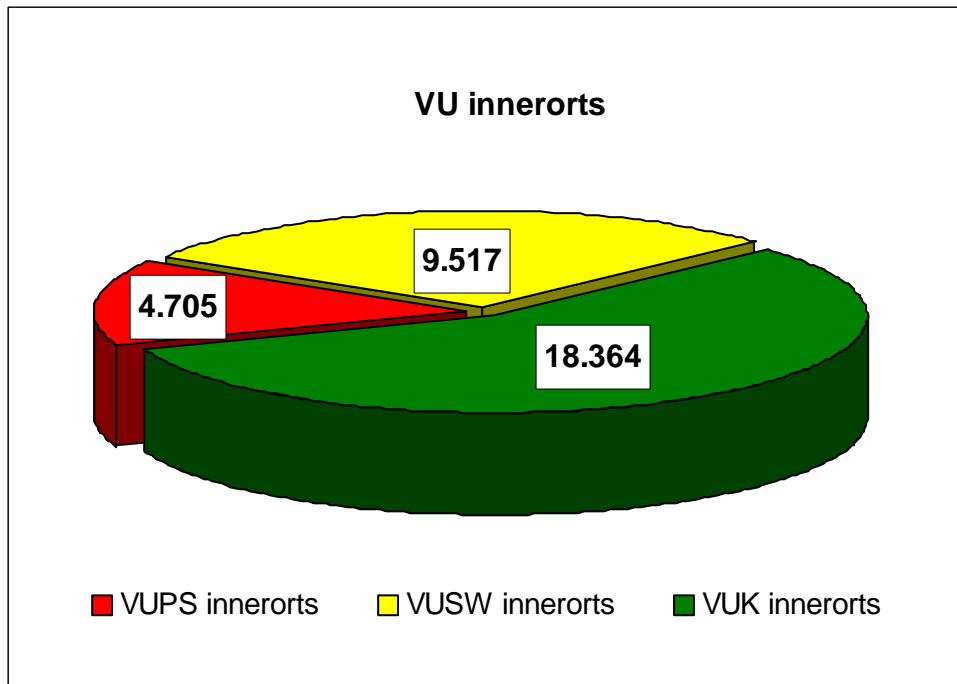
Von den insgesamt 88 Getöteten waren 46 (Vorjahr 44) Fahrer bzw. Mitfahrer im Pkw. Als Fußgänger wurden 13 (15) und als Radfahrer 7 (14) Personen getötet.

Von den 88 (82) Getöteten hatten 10 (12) den Sicherheitsgurt nicht angelegt, obwohl die entsprechenden Sicherungsmöglichkeiten vorhanden waren. Bei weiteren 5 (6) Getöteten war der Sicherungsstatus unklar.

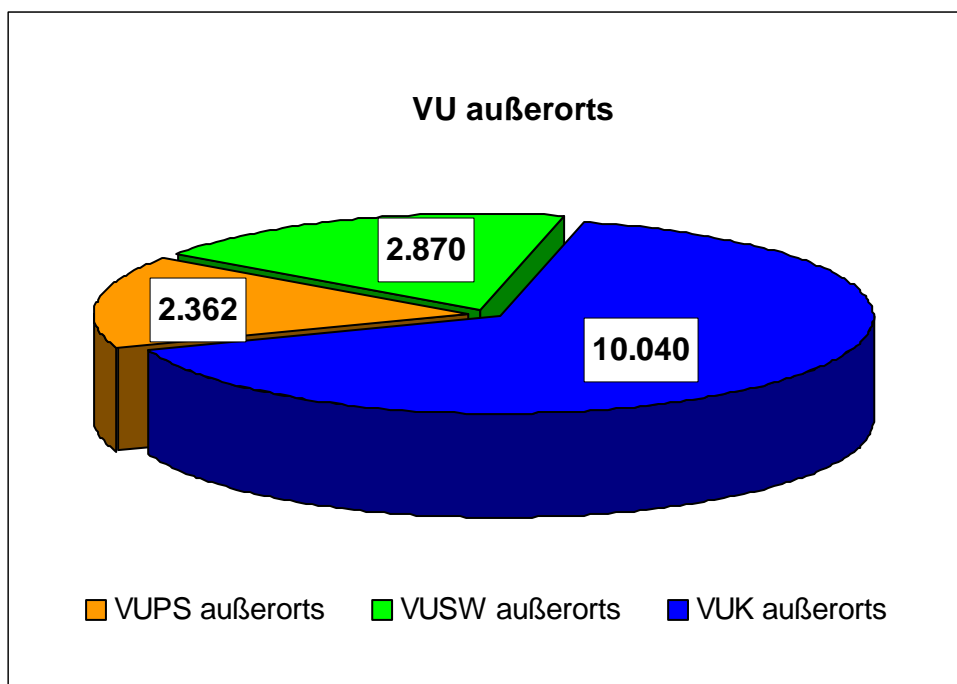


2.5 Örtliche und zeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle

2.5.1 Örtliche Verteilung



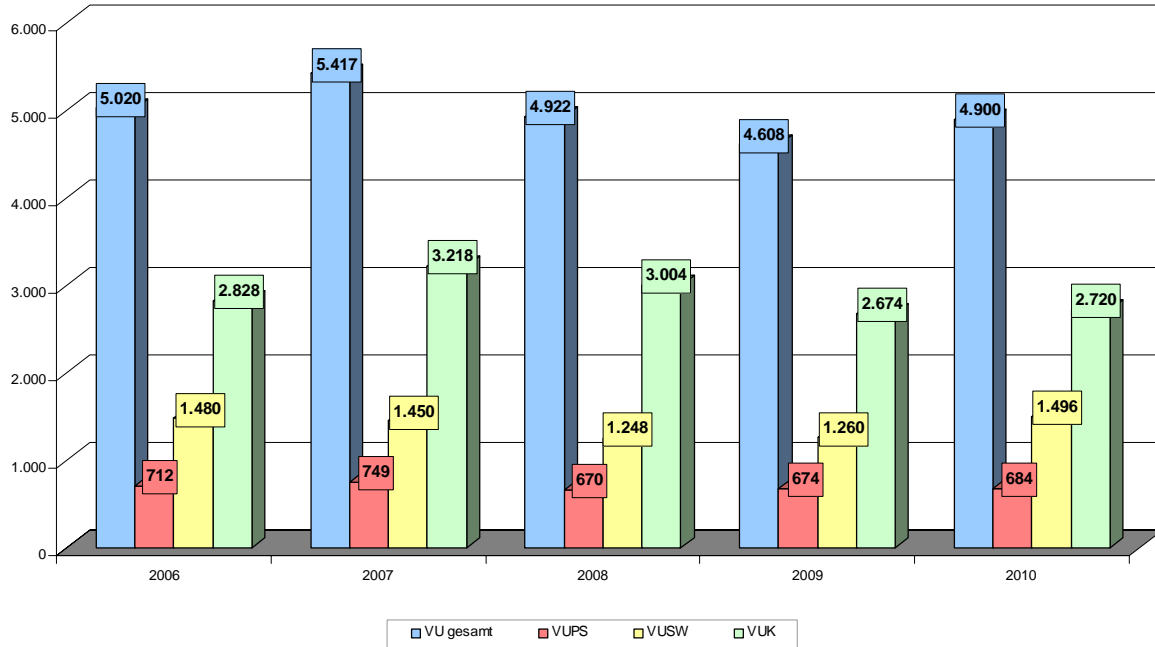
2/3 aller Unfälle ereigneten sich innerorts



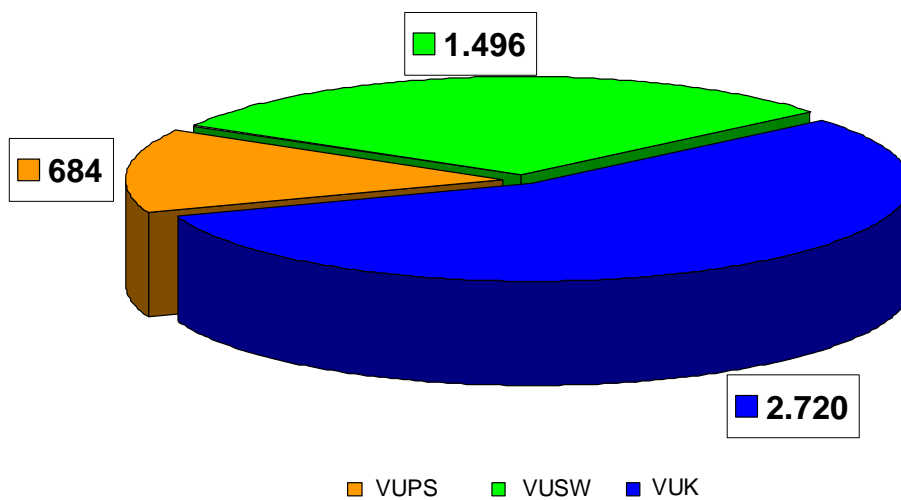
1/3 der Unfälle passierten außerorts



2.5.1.1 Entwicklung des Unfallgeschehens auf den Autobahnen



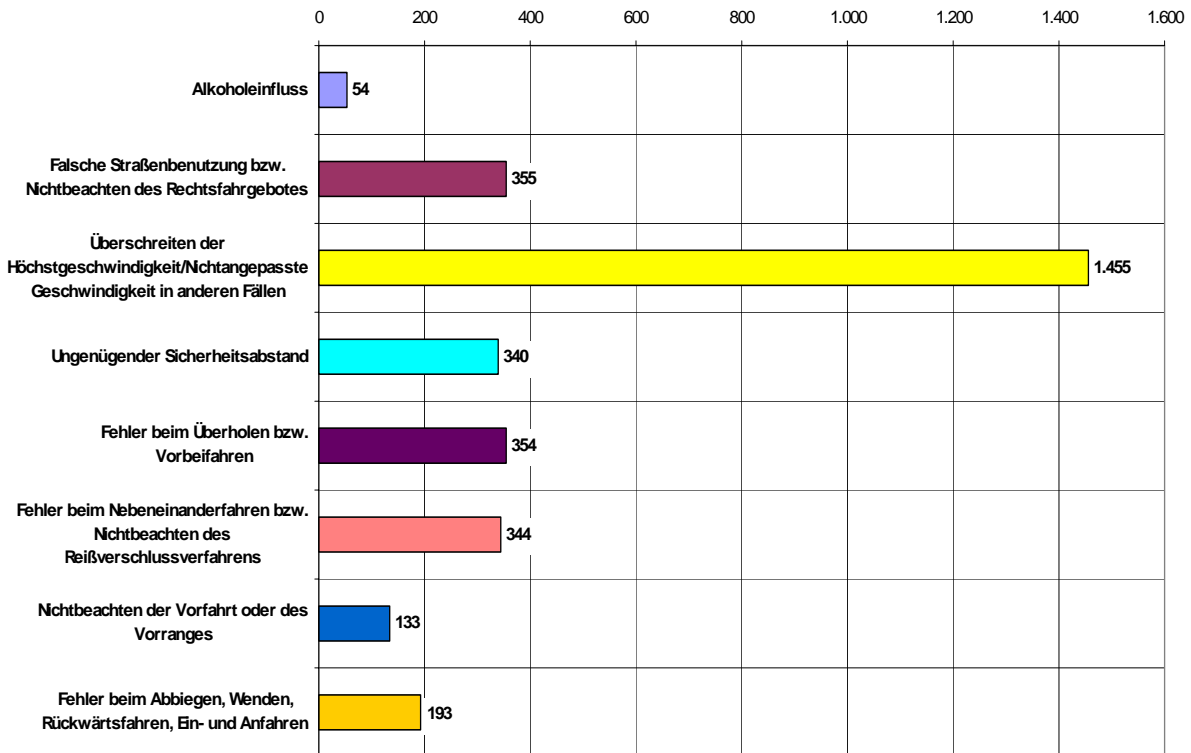
2.5.1.2 BAB-Unfälle nach Kategorien





2.5.1.3 BAB-Unfälle - Hauptunfallursachen

Hauptunfallursachen (1. Ursache beim Beteiligten 01; inkl. Kleinunfälle)

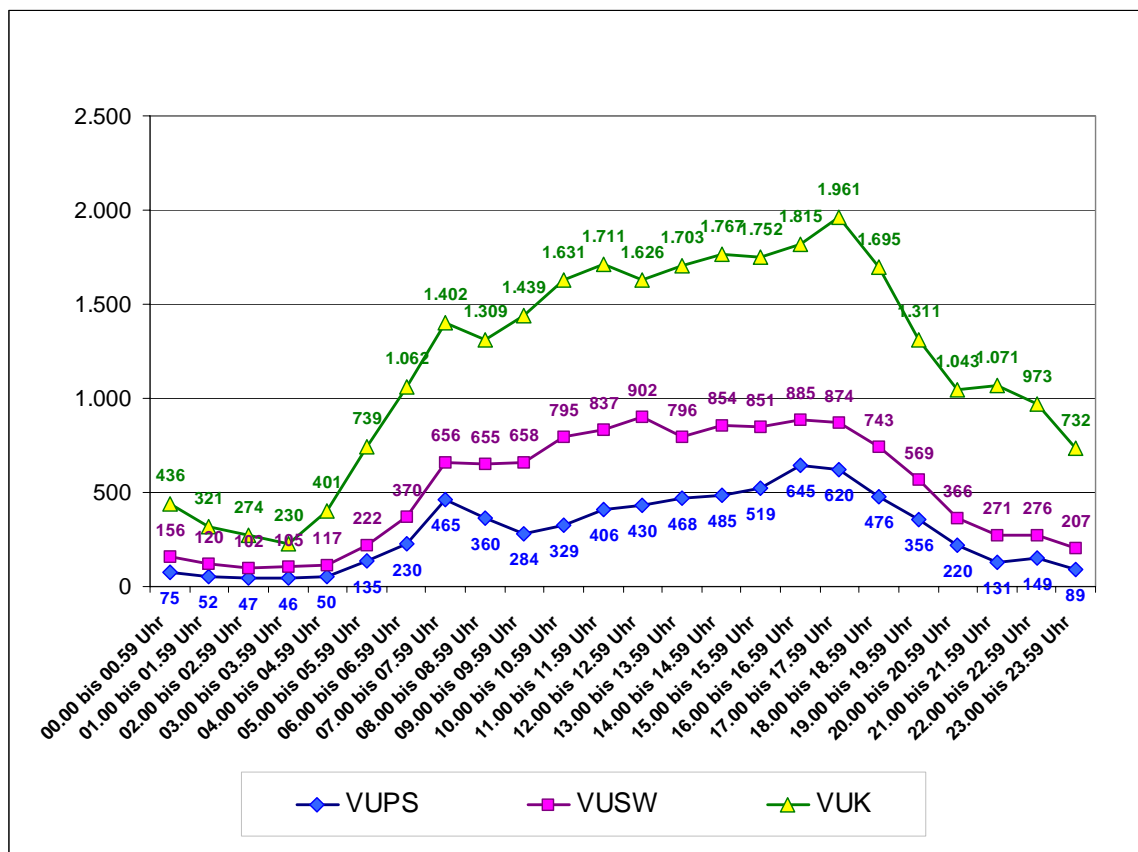


Die Hauptunfallursache auf den Autobahnen war „Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit / Nichtangepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen“



2.5.2 Zeitliche Verteilung

2.5.2.1 VU nach Tageszeiten

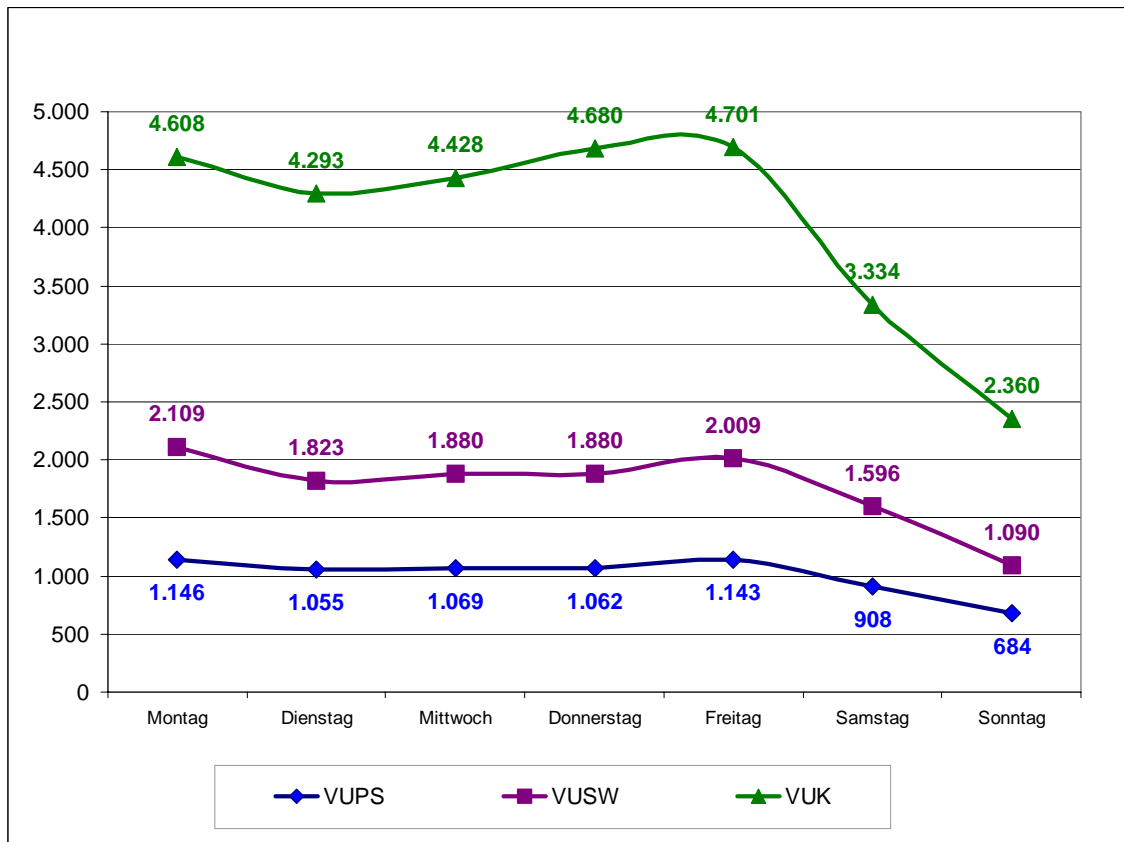


**Rush Hour
besonders gefährlich**

Insbesondere in der "Rush Hour", zwischen 16.00 und 18.00 Uhr, ereignete sich die Mehrzahl der Verkehrsunfälle.



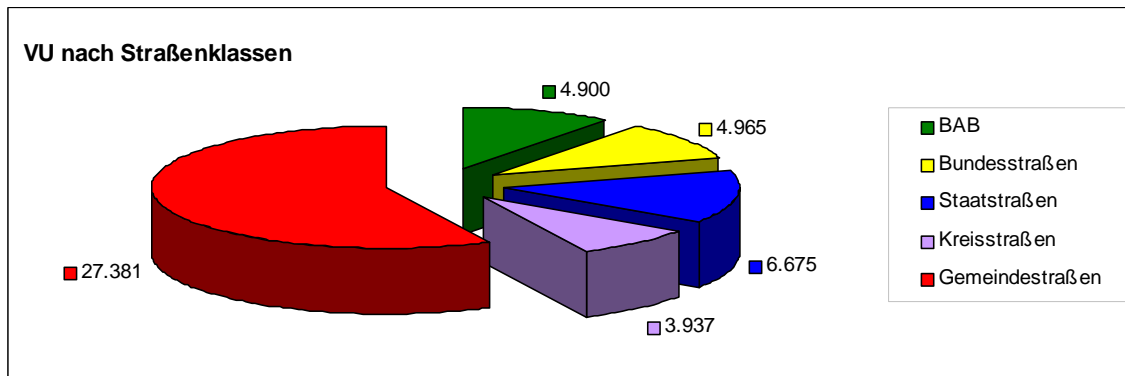
2.5.2.2 VU nach Wochentagen



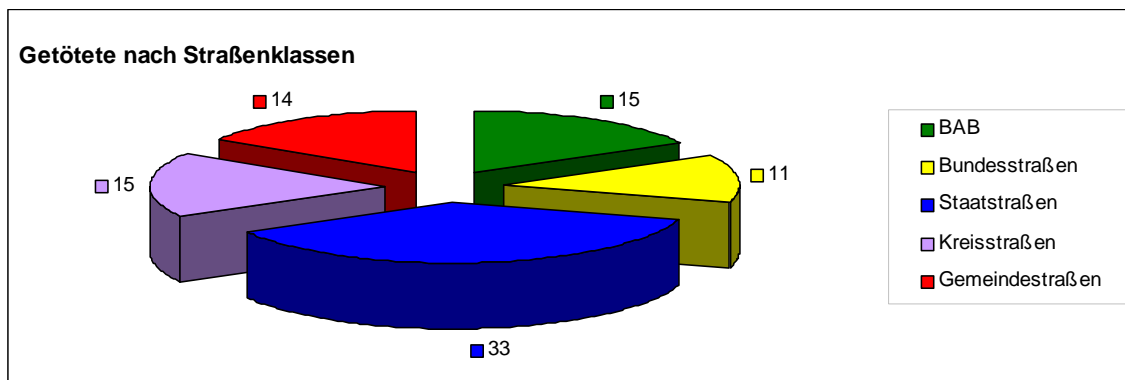
Montags und freitags wurden die meisten Unfälle gemeldet; die Sonntage waren am geringsten belastet.



2.5.2.3 VU nach Straßenklassen



2.5.2.4 Getötete nach Straßenklassen

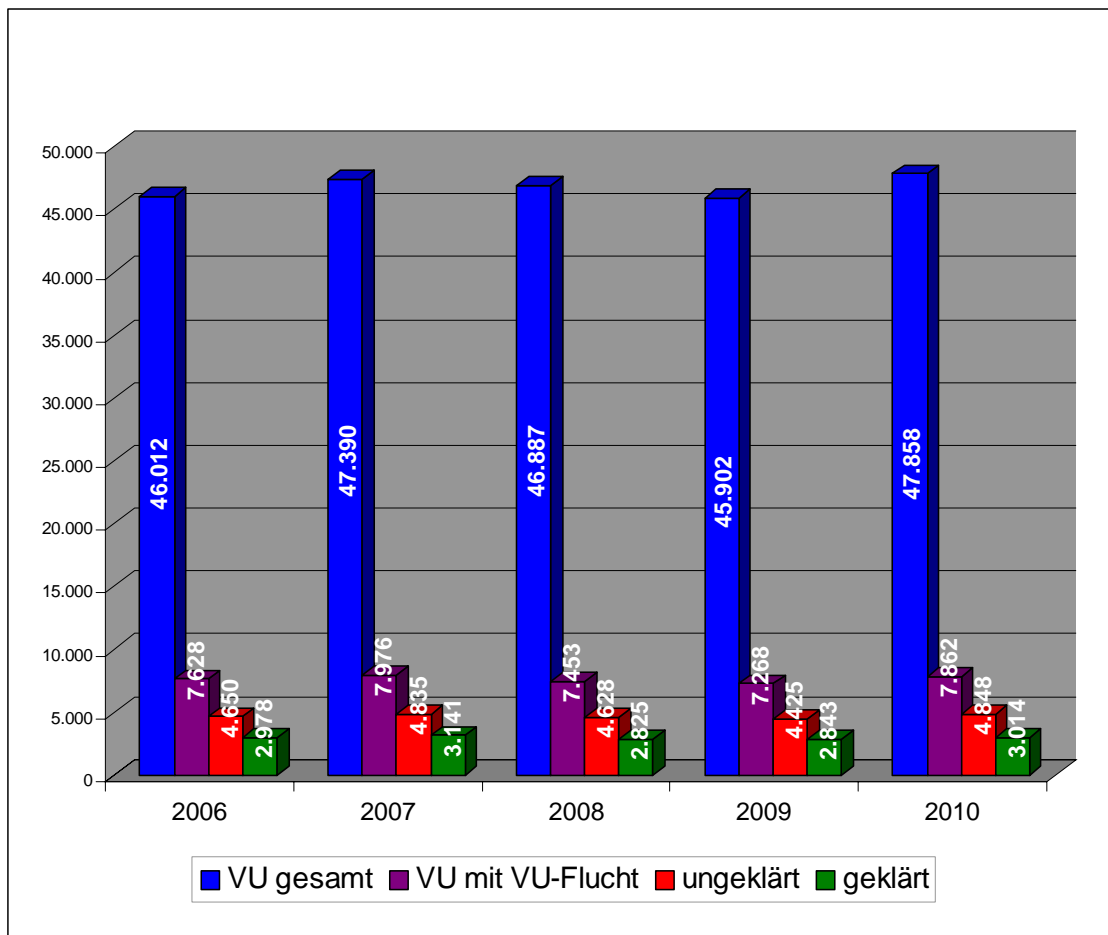


2.5.3 Statistisch gesehen

- ereignete sich in Mittelfranken alle 11 Minuten ein Verkehrsunfall,
- wurde jede Stunde ein Verkehrsteilnehmer verletzt,
- kam alle 4 Tage ein Verkehrsteilnehmer ums Leben.



2.6 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Jeder 6. gemeldete Verkehrsunfall war 2010 ein Unfall mit Flucht.

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Verkehrsunfälle mit Unfallflucht um 8 %; 38 % der Unfälle wurden geklärt.

Anstieg der Verkehrsunfälle mit Flucht

38 % der Unfallfluchten aufgeklärt



3. Unfallursachen

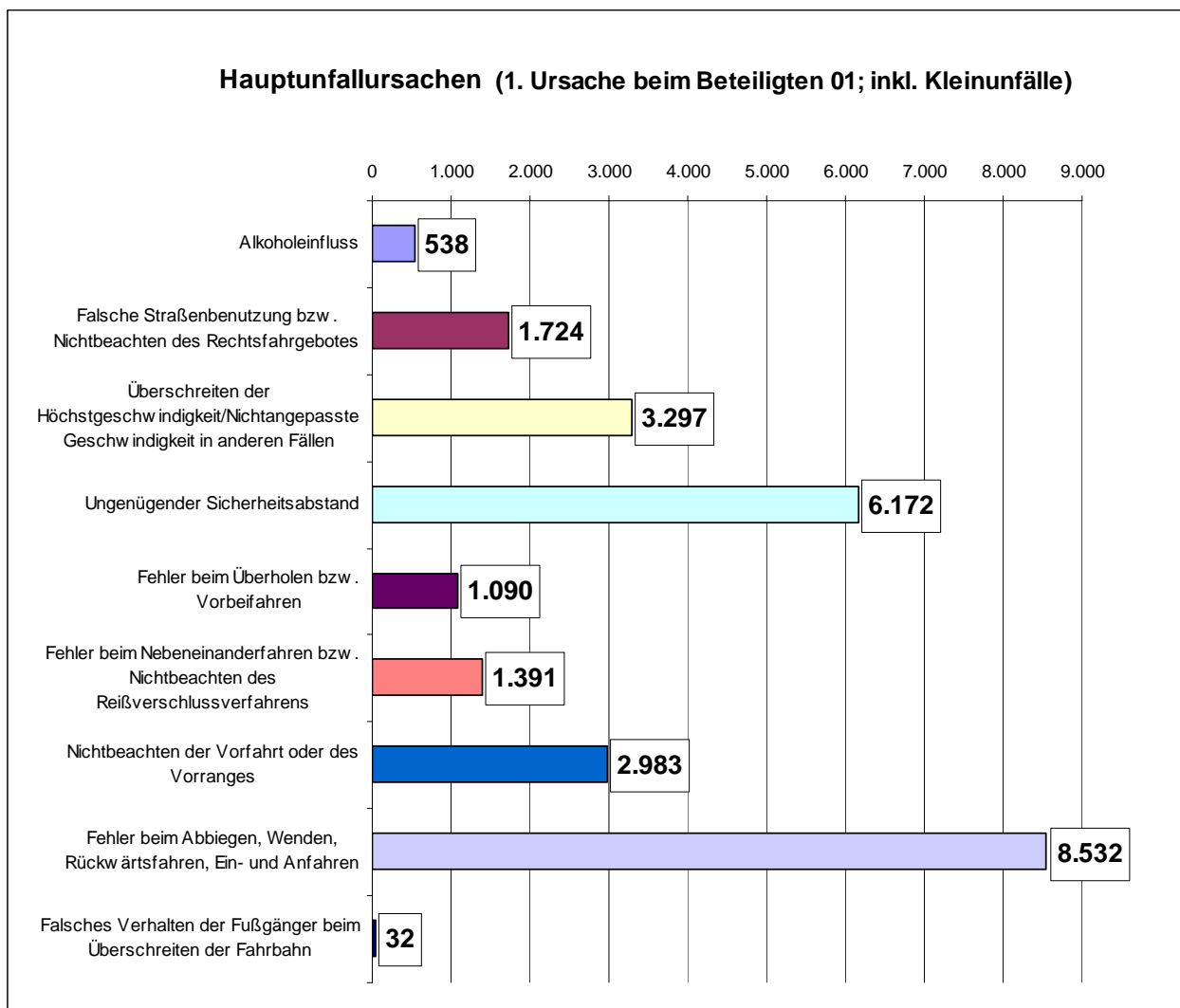
Die ersten drei festgestellten Hauptunfallursachen in Mittelfranken sind

- Fehler beim Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Anfahren
- Ungenügender Sicherheitsabstand
- Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit

Hauptunfallursachen:

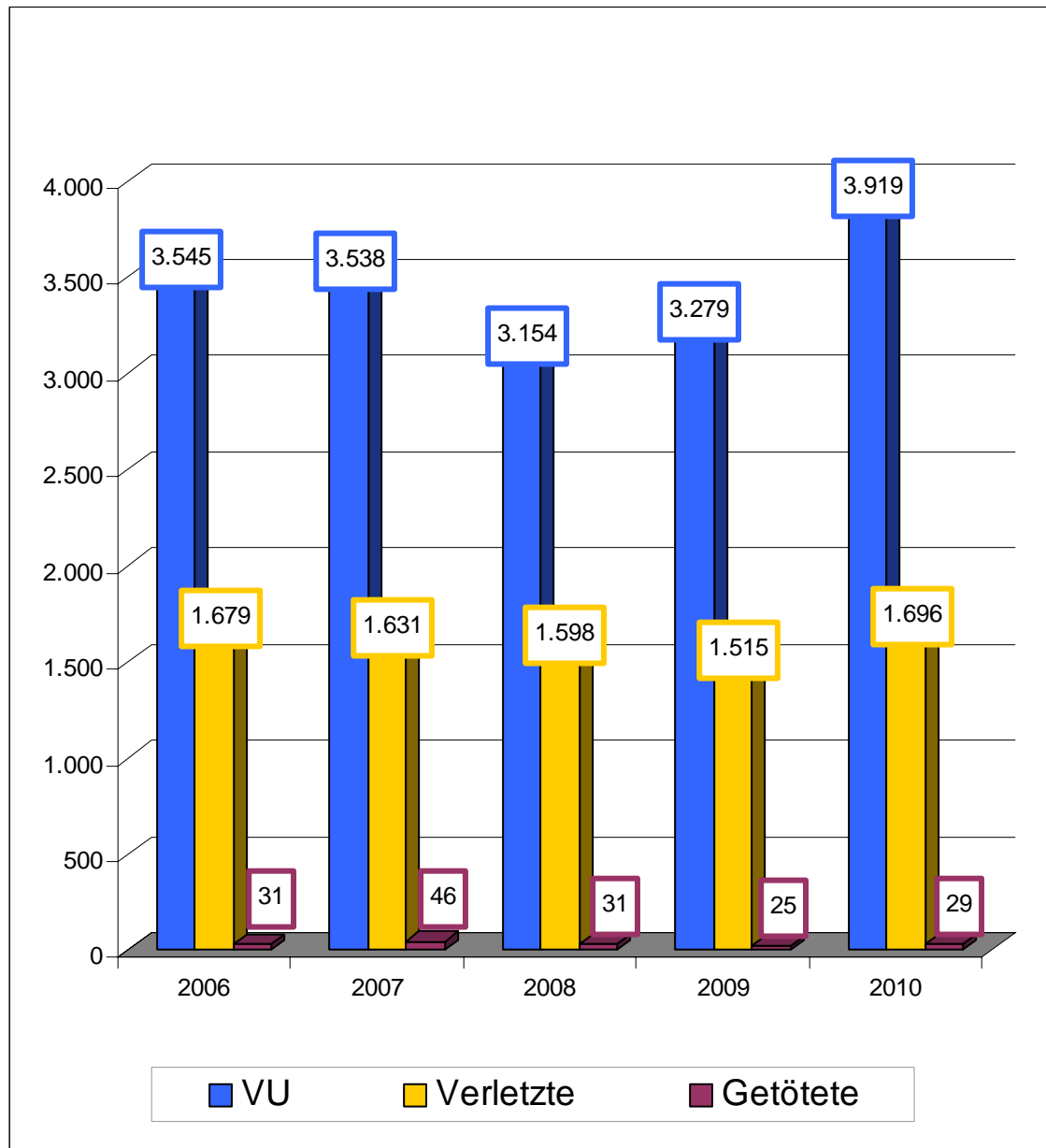
- 1. Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren**
- 2. ungenügender Sicherheitsabstand**
- 3. Geschwindigkeitsüberschreitung**

Nachfolgende Grafik stellt die wesentlichen Hauptunfallursachen beim Fahrzeugführer/Fußgänger auf Mittelfrankens Straßen dar.





3.1 Geschwindigkeitsunfälle

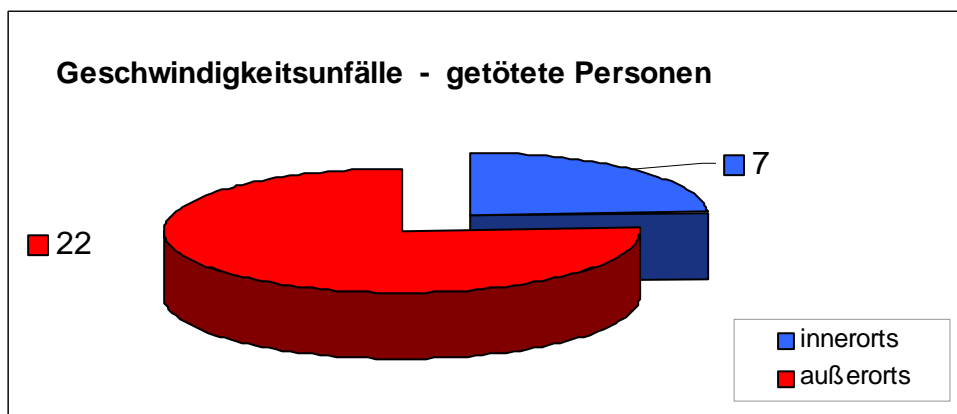
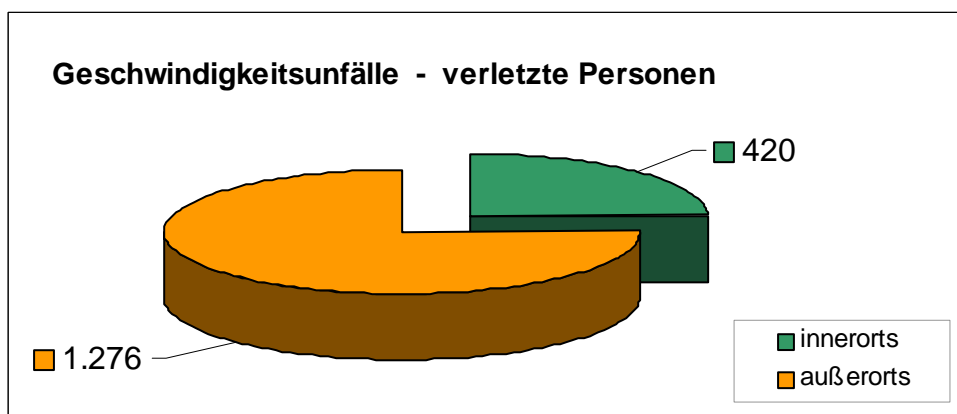
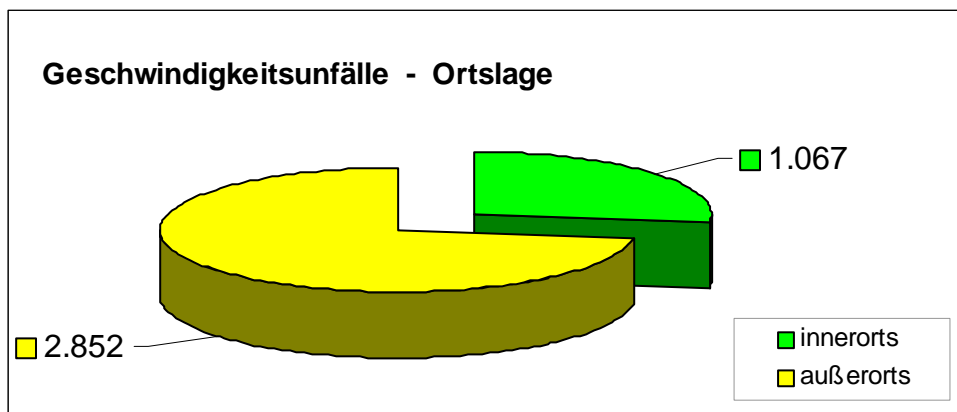


Die Anzahl der Geschwindigkeitsunfälle stieg gegenüber dem Vorjahr um 19 %.
Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt 8 %.

**1/3 der
Getöteten
aufgrund
„Raserei“**



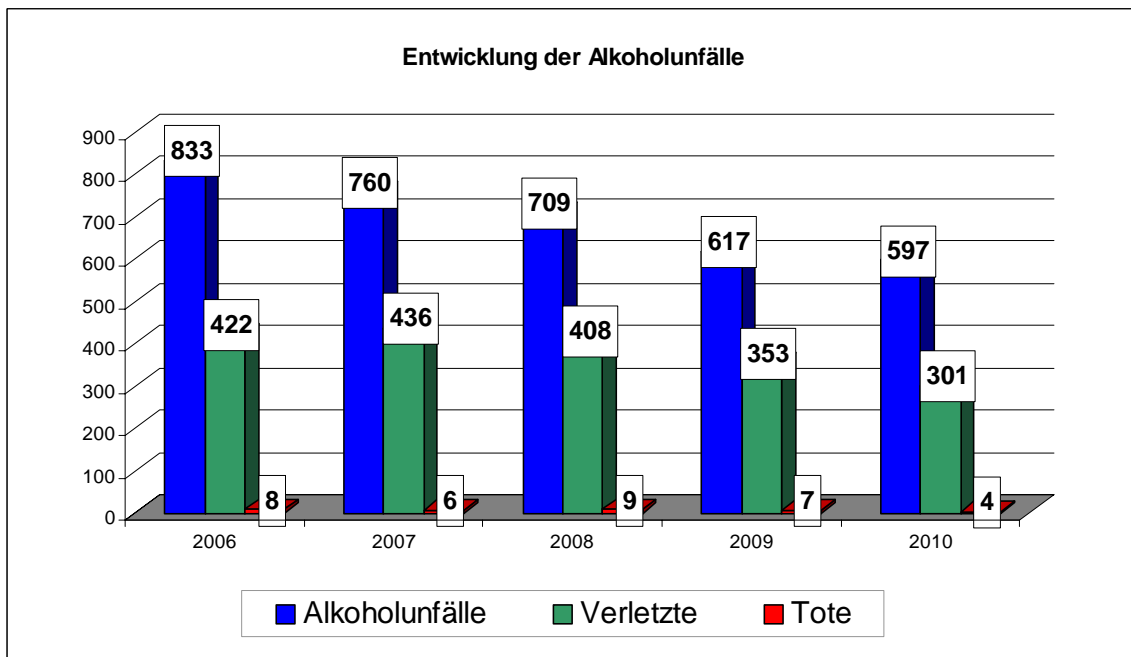
3.1.1 Geschwindigkeitsunfälle nach Ortslage



Vorstehende Schaubilder zeigen die innerorts/außerorts Verteilung der Geschwindigkeitsunfälle.

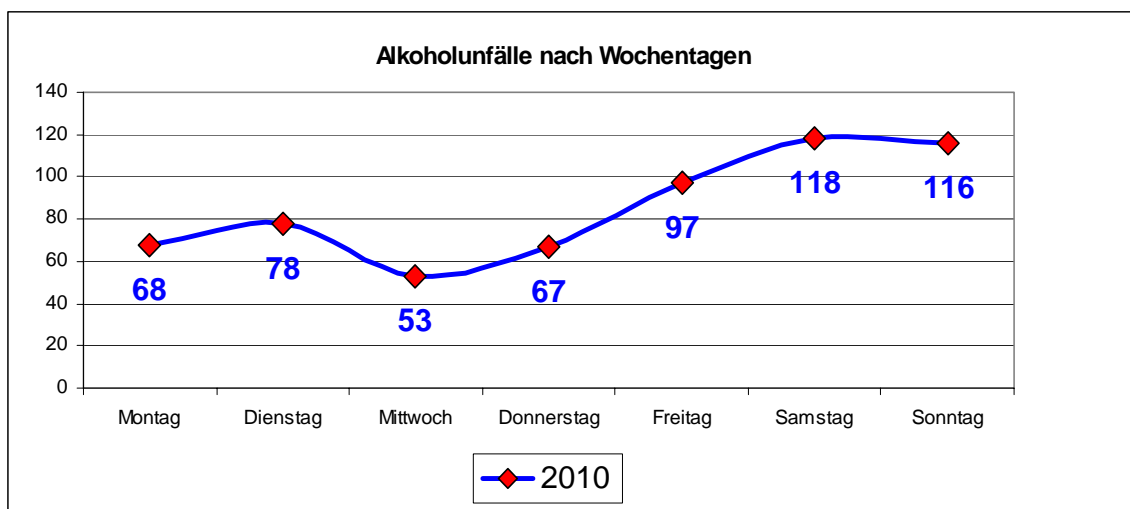


3.2 Alkoholunfälle



4 Tote durch Alkohol

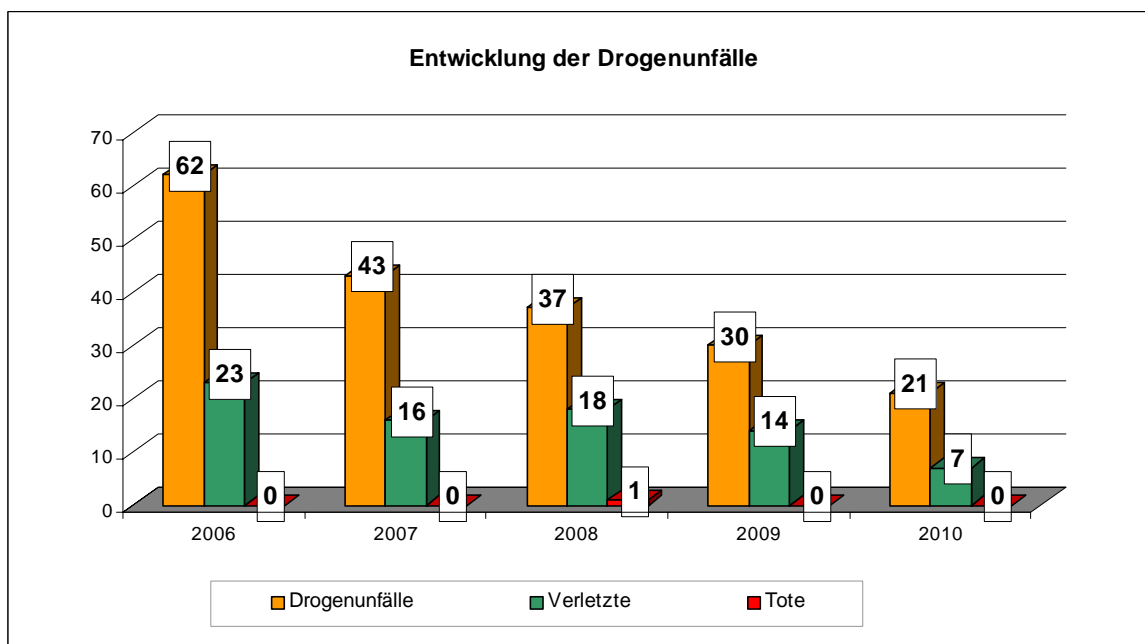
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Alkoholeinwirkung ist im Jahr 2010 (abermals) auf 597 gesunken. Es wurden 301 Personen verletzt und vier Personen getötet.



An den Wochentagen Samstag und Sonntag ereignete sich die Mehrzahl der Alkoholunfälle.

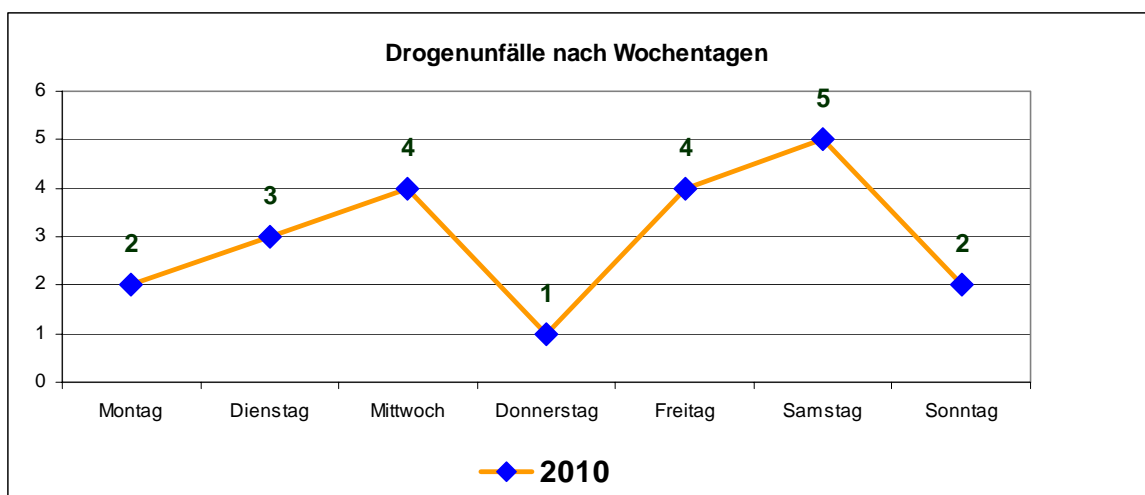


3.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinwirkung



**Kein Unfall-toter unter dem Ein-
fluss von
Drogen**

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Medikamente) hat sich erfreulicherweise von 30 auf 21 (-30,0 %) reduziert. Im Jahr 2010 war abermals kein Verkehrstoter zu beklagen.



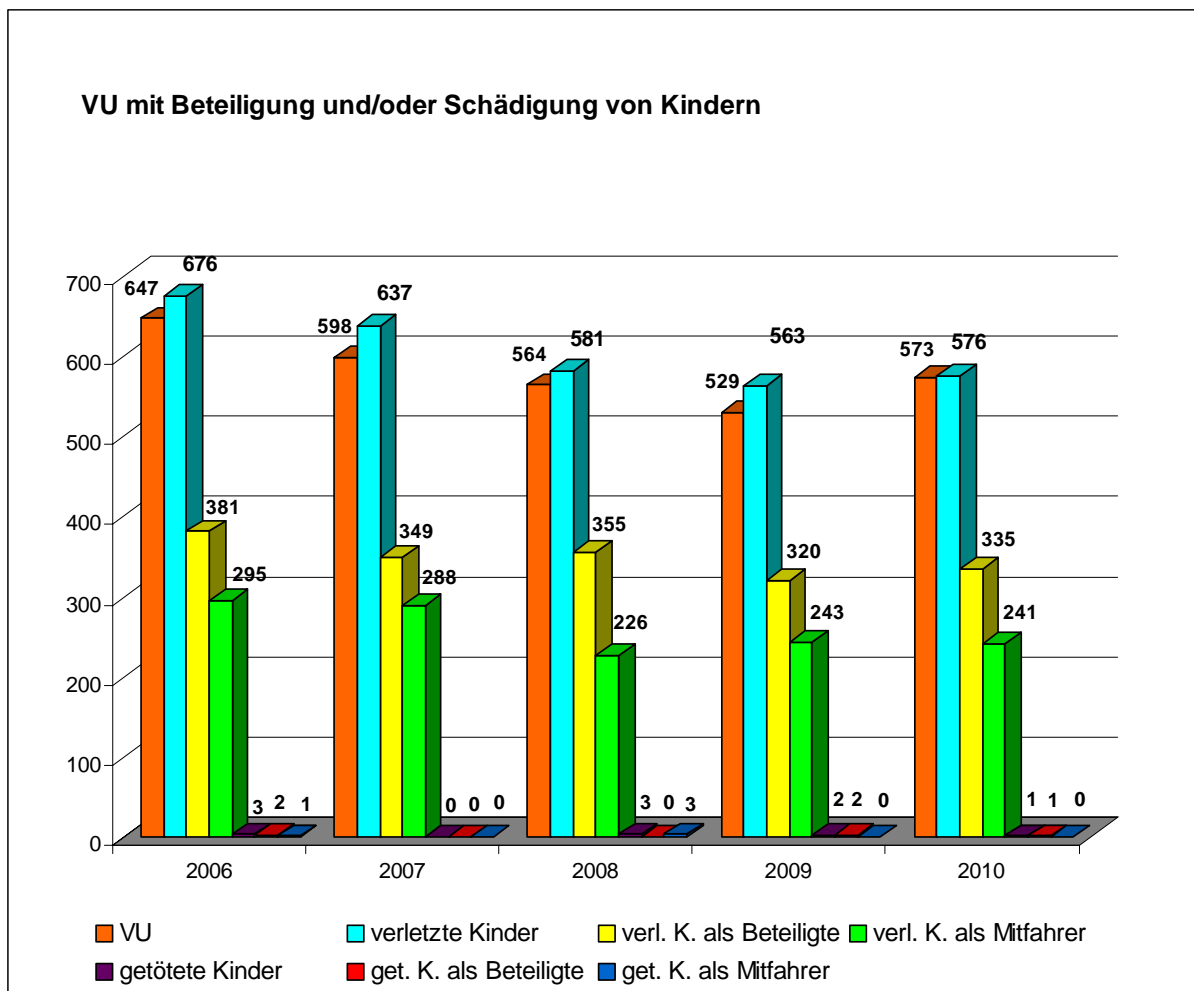
An den Samstagen wurden fünf Drogenunfälle gezählt.



4. Risikogruppen

4.1 Risikogruppen nach Alter

4.1.1 Kinder im Alter von 0 bis 13 Jahren



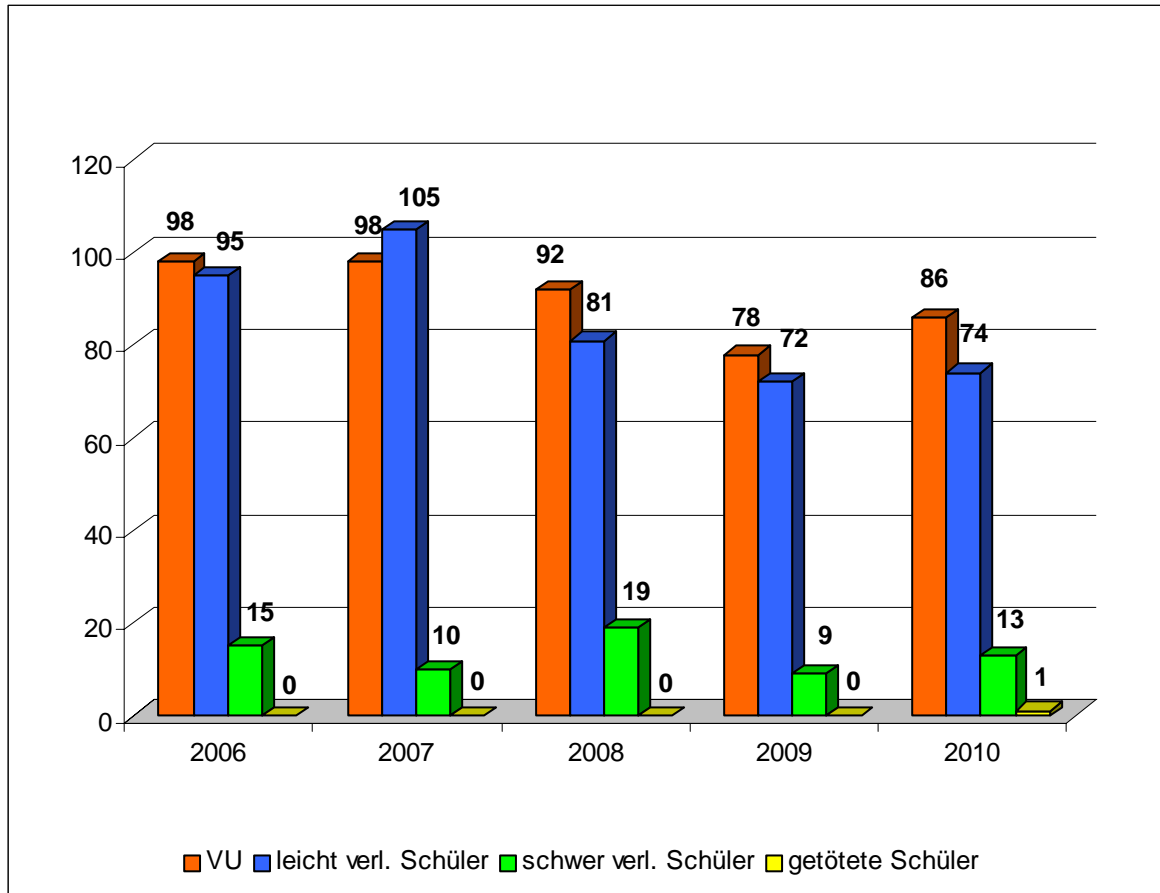
Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Kinder beteiligt waren, stieg gegenüber dem Vorjahr um 8,3 %; die Anzahl der Verletzten stieg um 2,3 %. Bei diesen Verkehrsunfällen wurde ein Kind getötet.

Ein Kind wurde getötet

Benutzung von Kinderrückhaltesystemen (ohne Kleinunfälle)	Anzahl der erfassten Fahrer/ Mitfahrer	Mitfahrer blieb / wurde			
		unverletzt	leicht verletzt	schwer verletzt	getötet
Rückhaltesystem					
- nicht vorhanden	8	0	7	1	0
- nicht benutzt	1	0	1	0	0
- benutzt gem. Feststellung	48	2	39	7	0
- benutzt gem. Behauptung	152	6	143	3	0
- Benutzung unklar	1	0	0	1	0



4.1.1.1 Schulwegunfälle

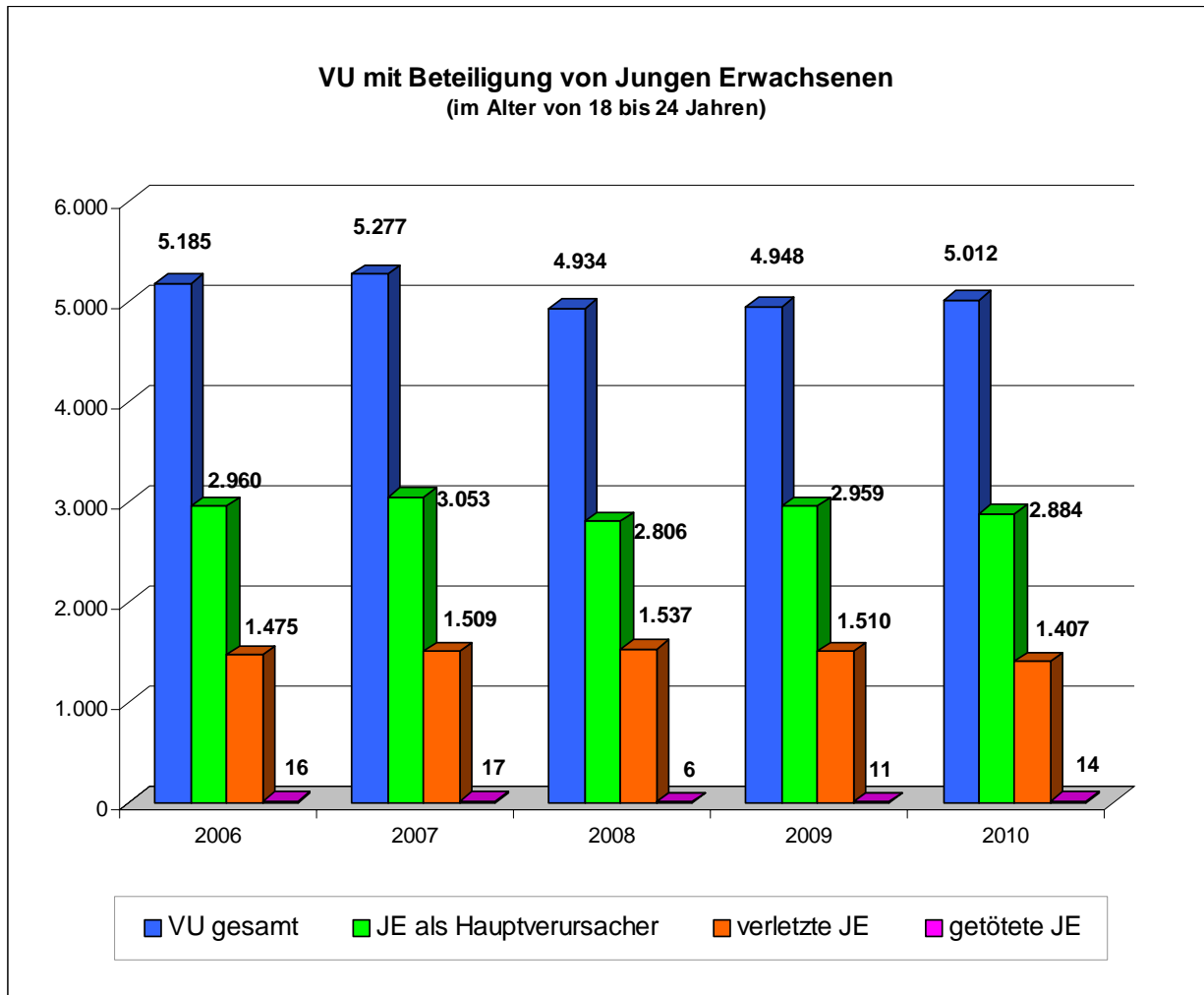


Die Zahl der Schulwegunfälle stieg im Jahr 2010 um 10,3 %; die Anzahl der Verletzten stieg um 7,4 %. Leider kam im vergangenen Jahr ein Schüler bei einem Schulwegunfall ums Leben.

Ein tödlicher Schulwegunfall



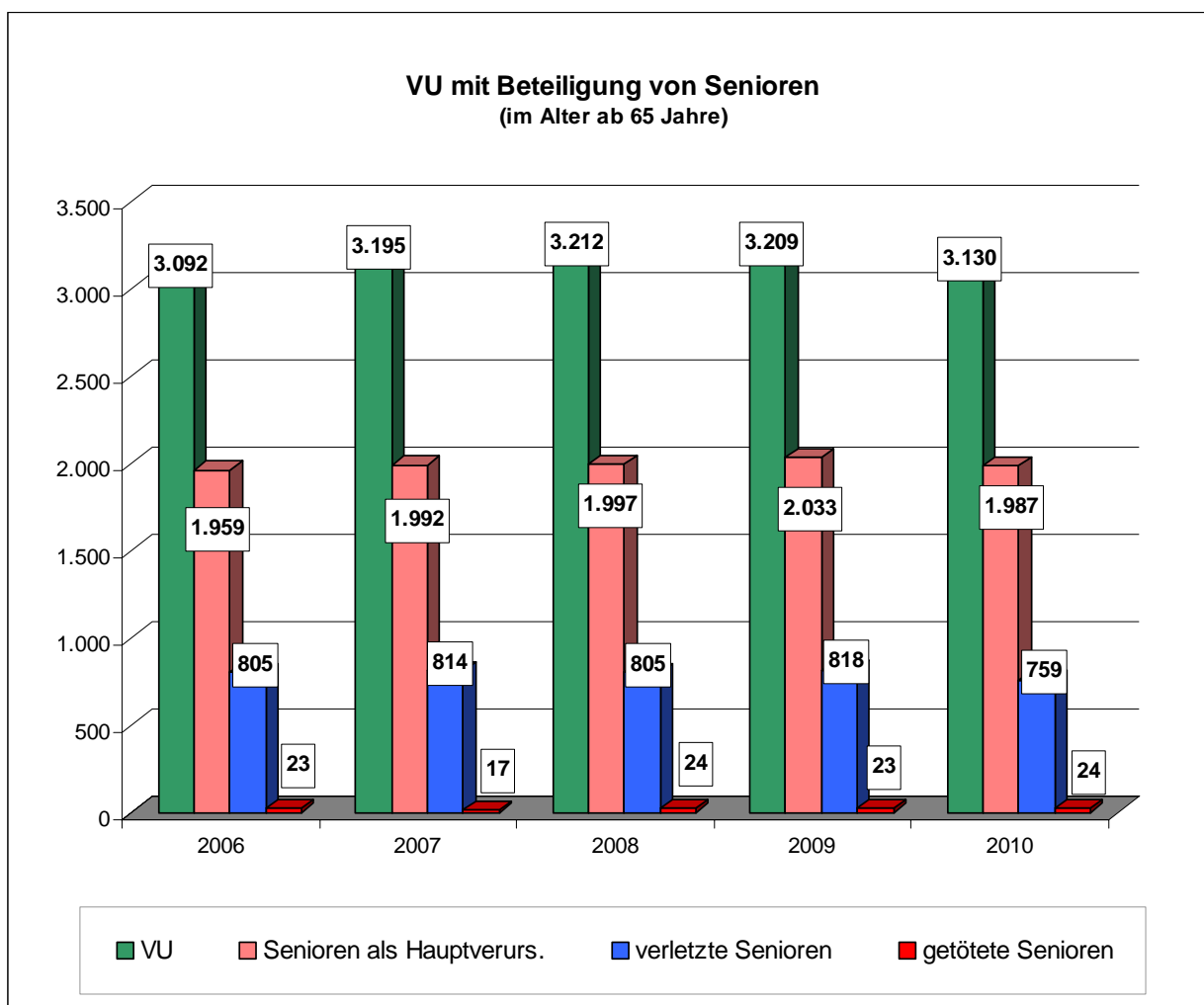
4.1.2 „Junge Erwachsene“ im Alter von 18 bis 24 Jahren



Der Anteil der Altersgruppe „Junge Erwachsene“ (18 bis 24 Jahre) am Gesamtunfallgeschehen (ohne Kleinunfälle) beträgt 25,8 %, obwohl der Bevölkerungsanteil nur bei 8 % liegt. Die jungen Erwachsenen sind deshalb die am stärksten gefährdete Altersgruppe. Im Jahr 2010 kamen 14 junge Erwachsene ums Leben.



4.1.3 Senioren



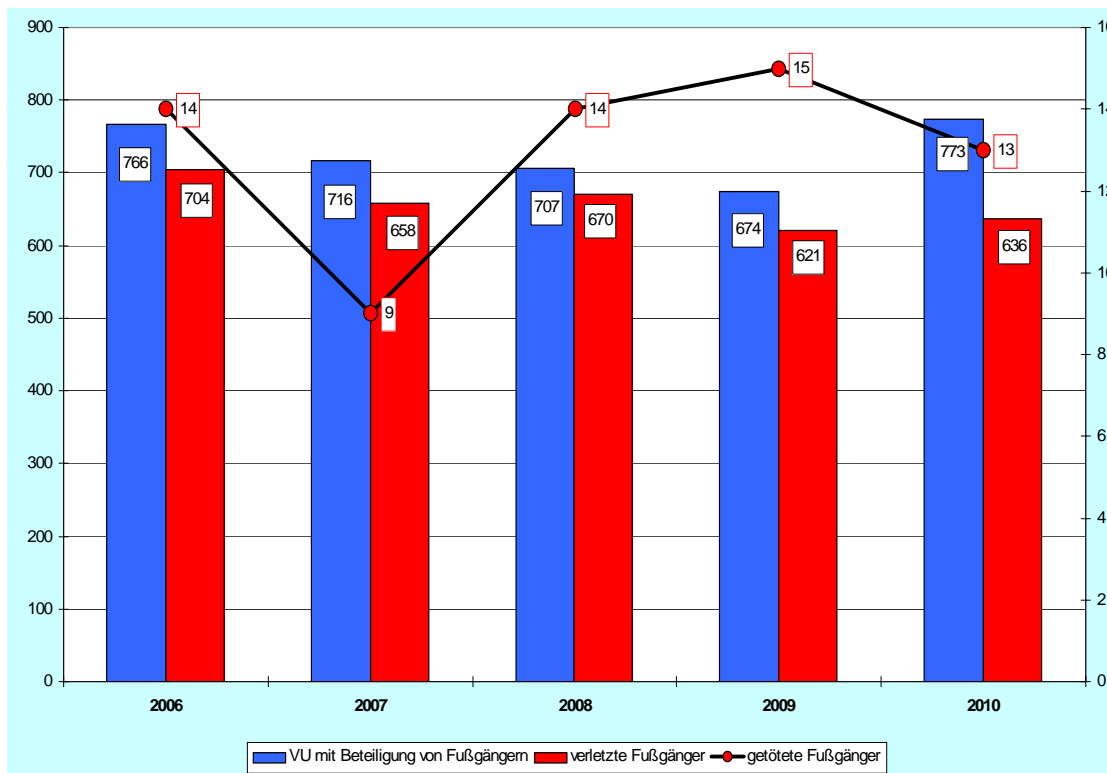
Bei der Gruppe der Senioren (ab 65 Jahre) wurden 24 Personen getötet. Die Senioren, deren Anteil an der Gesamtbevölkerung 20 % im Regierungsbezirk Mittelfranken beträgt, sind nur mit 10,2 % als Hauptunfallverursacher am Gesamtunfallgeschehen (ohne Kleinunfälle) beteiligt.

Senioren fahren sicher, aber: Mehr als ¼ der Getöteten waren Senioren



4.2 Risikogruppen nach Verkehrsbeteiligung

4.2.1 Fußgängerunfälle

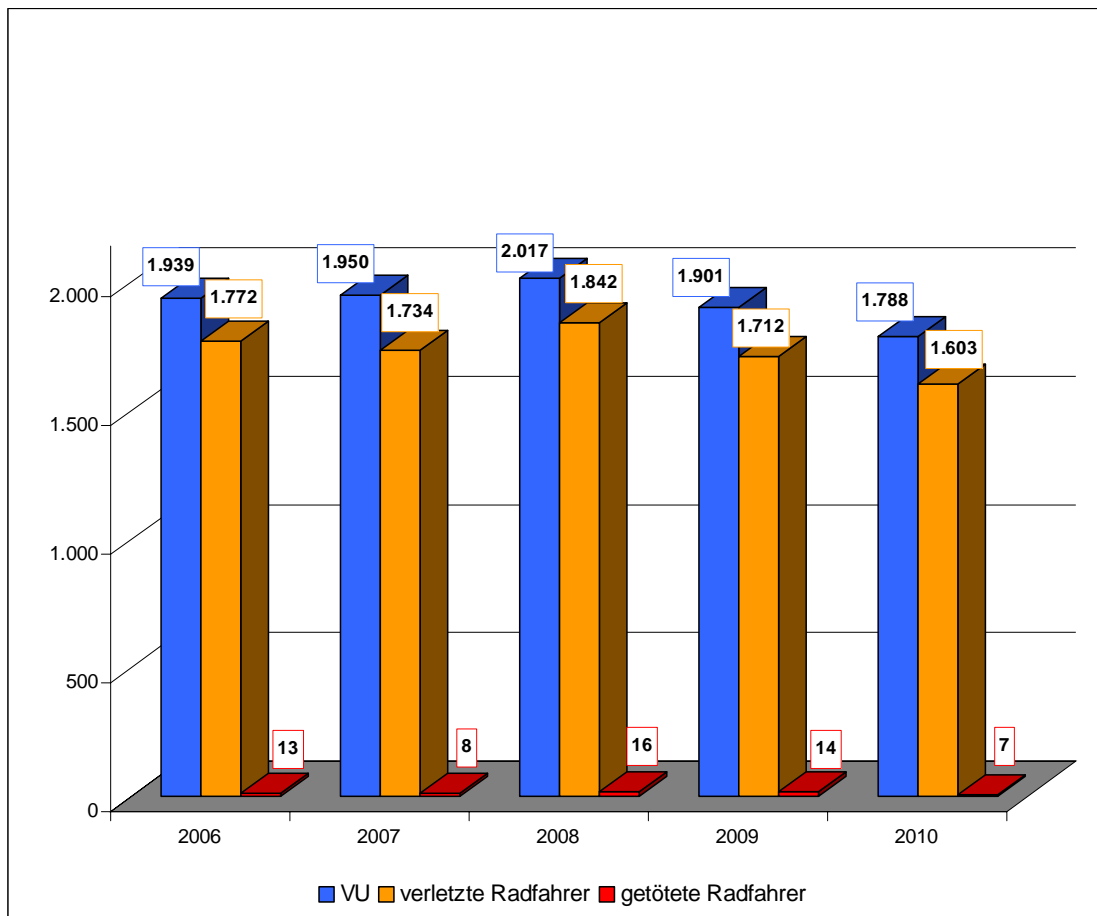


Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängern stieg um 14,7 %.
Es wurden 13 (15) Fußgänger getötet.

Fußgänger nach Altersgruppen	0 - 13	14 - 17	18 - 64	61 - 99
Leichtverletzte	134	32	225	81
Schwerverletzte	34	13	67	50
Getötete	0	0	5	8



4.2.2 Radfahrunfälle



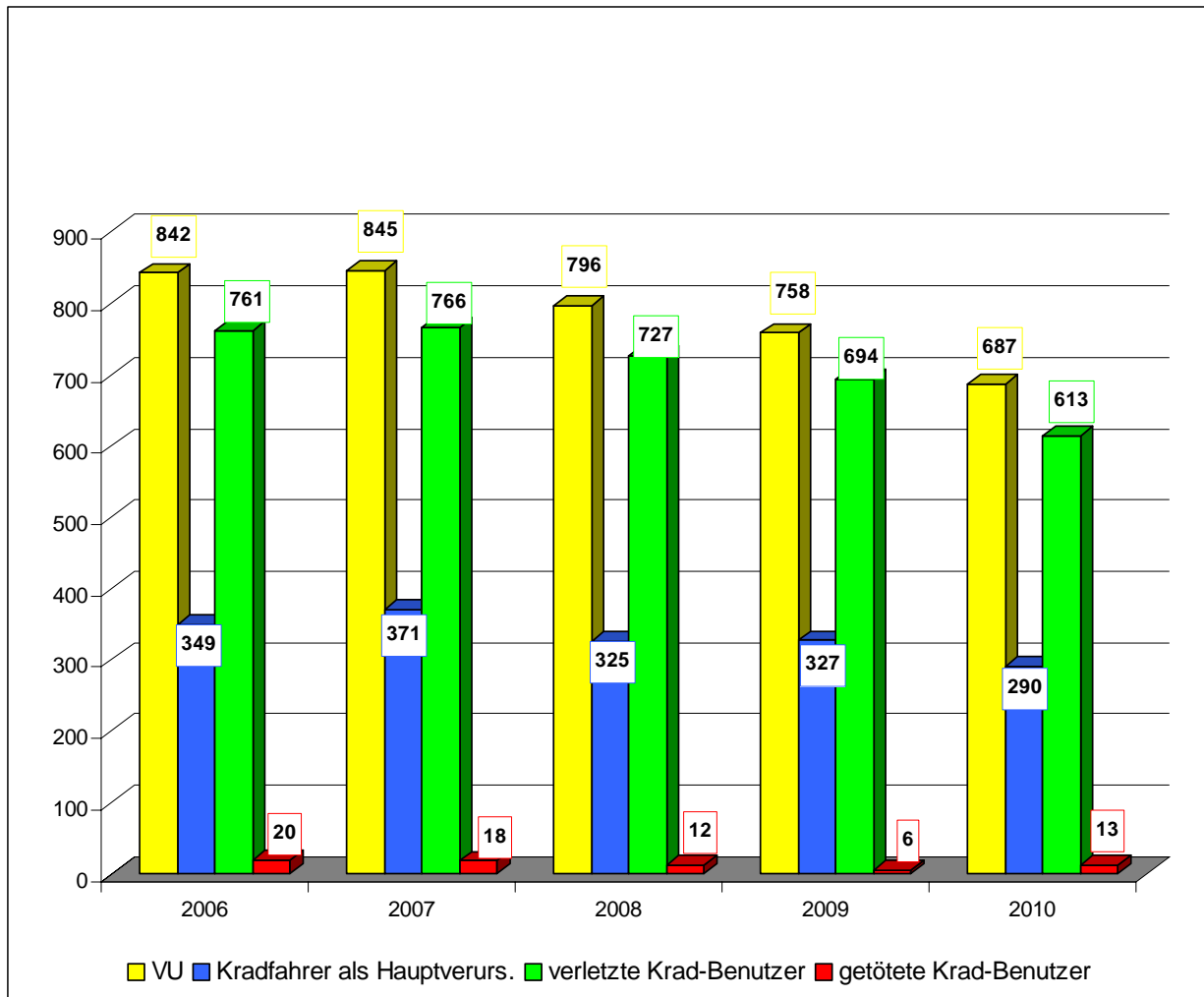
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung der Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr um 6 % gesunken. Es wurden 7 (Vorjahr 14) Radfahrer getötet.

7 Radfahrer getötet

Radfahrer nach Altersgruppen	0 - 13	14 - 17	18 - 60	61 - 99
Leichtverletzte	143	127	788	242
Schwerverletzte	29	16	154	104
Getötete	1	0	2	4



4.2.3 Motorradunfälle

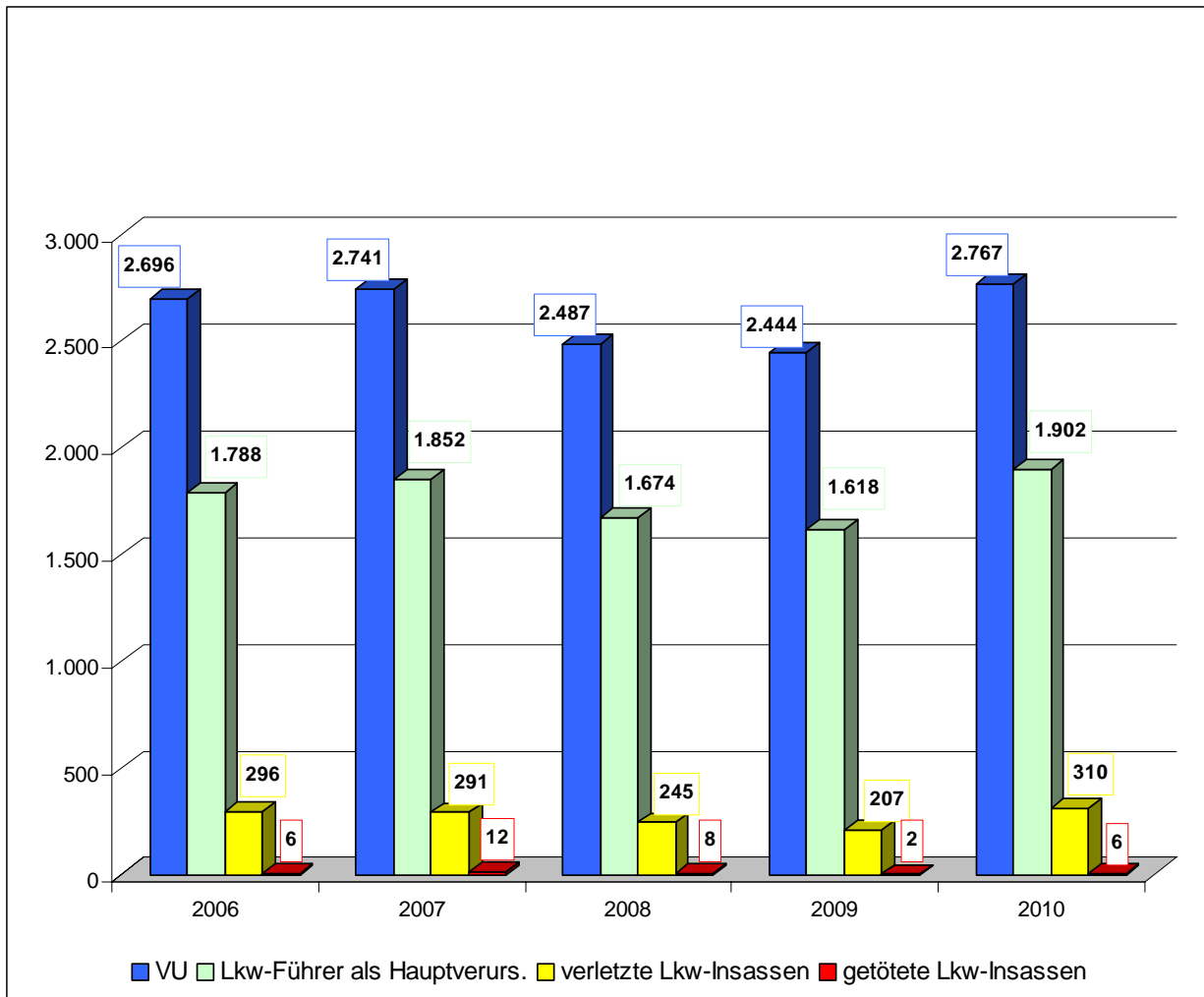


Im vergangenen Jahr sank die Zahl der Unfälle mit motorisierten Zweirädern um 9,4 %. Es wurden 13 (6) motorisierte Zweiradfahrer getötet.

Die Anzahl der getöteten motorisierten Zweiradfahrer stieg wieder an.



4.2.4 Lkw-Unfälle



Die Lkw-Unfälle stiegen um 13,2 %. Bei diesen Unfällen wurden 6 (2) Insassen getötet.

Von den 2.767 (2.444) Lkw-Unfällen ereigneten sich 874 (711) auf den mittelfränkischen Autobahnen. Vier der sechs getöteten Lkw-Insassen starben auf den Autobahnen.

Anzahl der getöteten Lkw-Fahrer stieg von 2 auf 6.



5. Zusammenfassung und Ausblick

5.1 Zusammenfassung

Nach einem Rückgang innerhalb der letzten drei Jahre **stieg** im Jahr 2010 erstmals **die Zahl der Verkehrsunfälle** in Mittelfranken (wie auch in Gesamtbayern) wieder an. Es ereigneten sich 47.858 (45.902, + 4,26 %) Verkehrsunfälle.

Erfreulich ist jedoch der **Rückgang der Unfälle mit Verletzten**. Hier wurde ein neuer Tiefststand der letzten zehn Jahre von 7.067 Verkehrsunfällen mit Personenschaden erreicht.

Bei den **Verkehrstoten** ist in Mittelfranken nach dem niedrigsten Ergebnis im Jahr 2009 **ein Anstieg von 82 auf 88 (+ 7,32 %)** gegeben. Die Anzahl der **Verletzten** verringerte sich von 9.448 auf 9.253 (- 2,06 %).

Die Hauptunfallursache „**überhöhte und nicht angepasste Geschwindigkeit**“ ist in der Mittelfrankenstatistik an 3. Stelle zu finden, jedoch mit gravierenden Folgen. Bei 3.919 (3.279, + 19,52 %) Verkehrsunfällen kamen 29 (25) Personen ums Leben und es wurden 1.696 (1.515, + 11,95 %) verletzt.

Die Anzahl der **Alkoholunfälle** hat sich auf 597 (617, - 3,24 %) reduziert. Es wurden 4 (7) Personen bei Alkoholunfällen getötet. Die Verletztenzahlen sanken auf 301 (353, - 14,73 %). Bei insgesamt 21 (30, - 30,0 %) erkannten Unfällen unter **Drogen-/Medikamenteneinfluss** kam wie im Vorjahr niemand ums Leben, 7 (14) Personen wurden verletzt.

Bei der Verkehrsbeteiligung als **Fußgänger** wurden 773 (674, + 14,7 %) Verkehrsunfälle erfasst, dabei wurden 13 (15) Fußgänger getötet und 636 (621, + 2,42 %) verletzt.

Radfahrer waren an 1.788 (1.901, - 5,94 %) Verkehrsunfällen beteiligt, wobei sie zu 68 % die Unfälle verursachten. Nachdem im Jahr 2009 insgesamt 14 Menschen bei Fahrradunfällen zu Tode kamen, halbierte sich die Zahl auf 7 im Vorjahr. Es verletzten sich 1.603 (1.712, - 6,37 %).

Kradfahrer waren an 687 (758, -9,37 %) Verkehrsunfällen beteiligt. Hierbei wurden 13 (6) Personen getötet und 613 (694, -11,67 %) verletzt.

Negativ entwickelte sich die Statistik der **Lkw-Unfälle**. Im Jahr 2010 verstarben 6 (2) Lkw-Insassen und es wurden 310 (207, + 49,76 %) Lkw-Insassen verletzt, die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung dieser Fahrzeugart stieg um 13,22 % an.

Bei 3.130 (3.209, - 2,46 %) Verkehrsunfällen waren **Senioren ab 65 Jahre** beteiligt, dabei wurden 24 (23) getötet und 759 (818) verletzt.

Anstieg der Gesamtunfälle

Rückgang der VUPS

Zweitniedrigste Zahl an Verkehrstoten seit Beginn statistischer Aufzeichnungen

Anstieg der Geschwindigkeitsunfälle um fast 20 %

Rückgang der Alkohol- und Drogenunfälle

13 (15) getötete Fußgänger

7 (14) Tote bei Fahrradunfällen

13 (6) tote Kradfahrer

50 % mehr verletzte Lkw-Insassen

24 (23) getötete Senioren



5.2 Ausblick

Verkehrssicherheitsaktion „Sicher und Fair im Straßenverkehr“

Zum Erreichen des Hauptzieles der Verkehrssicherheitsaktion „Sicher und Fair im Straßenverkehr“ des Bayerischen Staatsministeriums des Innern bis zum Jahr 2012 - Senkung der Verkehrstoten um 20 % gegenüber dem Ausgangsjahr 2006 - bedarf es auch weiterhin einer intensiven Zusammenarbeit sämtlicher beteiligter Behörden und Organisationen sowohl mit angepassten präventiven als auch repressiven Maßnahmen, um eine größtmögliche Verkehrssicherheit auf dem Straßennetz zu erreichen.

Geschwindigkeitsunfälle

Trotz eines intensiven Personaleinsatzes und Sachaufwands mit neuester Verkehrsmesstechnik ist es im Jahr 2010 nicht gelungen, die Verkehrsunfälle mit der Unfallursache „überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit“ mit den bekannten schwerwiegenden Folgen auf dem niedrigen Niveau von 2009 zu halten oder gar zu senken.

Insbesondere die Zunahme von Geschwindigkeitsunfällen mit Verkehrstoten auf Bundesautobahnen und Staatsstraßen außerorts erfordert verstärkte Maßnahmen bei den Geschwindigkeitsüberwachungen.

Lkw-Unfälle

Der Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit beteiligten Lkw, insbesondere Auffahrunfälle auf den Bundesautobahnen, bedeuten für Beteiligte und Unbeteiligte oftmals langfristige Staus aufgrund von Rettungs-, Bergungs-, Absperr- und Umleitungsmaßnahmen. Dies führt zu erheblichen volkswirtschaftlichen Schäden.

Nachdem Übermüdung, Überschreitung der Lenkzeiten, ungenügende Ladungssicherung und ein zu geringer Sicherheitsabstand als mögliche Unfallursachen erkannt wurden, wird die Kontrolle des Güterverkehrs einen Schwerpunkt in der polizeilichen Verkehrsüberwachung 2011 darstellen.

Verkehrserziehung und –prävention

Mit Schwerpunkten im Kinder-, Jugend-, Heranwachsenden- und Seniorenbereich leistet das Polizeipräsidium Mittelfranken in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen auch weiterhin einen wesentlichen Beitrag in der Verkehrssicherheitsarbeit. Das PP Mittelfranken setzt hierfür speziell ausgebildete Beamte ein, welche im engen Kontakt mit den Kindergärten und Schulen stehen.



Mit verschiedenen Beiträgen klärt die Verkehrspuppenbühne der Verkehrspolizei im Stadtgebiet Nürnberg Vorschulkinder und mittlerweile auch Senioren über verkehrsgerechtes Verhalten auf.

Zur Sicherung des Schulwegs werden auch in diesem Jahr öffentlichkeitswirksame Aktionen wie „Sicher zur Schule – Sicher nach Hause“ durchgeführt. Gut angenommen wurden im Jahr 2010 durchgeführte Geschwindigkeitskontrollen in Schulbereichen, bei denen zu schnell fahrende Fahrzeugführer über Gründe der Geschwindigkeitsüberschreitung von Schülern befragt wurden.

Die Verkehrssicherheitsaktion "Der Fahrradhelm ist ein Muss – auch für 65plus!", welche im Jahr 2010 erfolgreich durchgeführt wurde, soll auch 2011 fortgesetzt werden.

Resümee

Obwohl das vorhandene Straßennetz vorwiegend zu den Hauptverkehrszeiten bereits jetzt überlastet und nicht mit wesentlichen Straßenneubaumaßnahmen zu rechnen ist, nehmen die Fahrzeugzulassungen weiterhin zu, bis zum Jahr 2025 um bis zu 70 Prozent* im Bereich des Güterverkehrs und 20 Prozent* im Personenverkehr. Dies bedeutet weiterhin ein Muss für eine konsequente Fortsetzung der Verkehrsüberwachung in allen Bereichen, damit die vorhandenen Verkehrsvorschriften beachtet werden und so ein geordnetes Miteinander im Verkehrsgeschehen möglich ist.

* Pressemitteilung des BMVBS, Hr. Minister Ramsauer vom 22.11.2010