

Konfliktanalyse Radfahren in Fußgängerzonen – Wien Karlsplatz vor dem TU Hauptgebäude

Dominik Koller

Kurzfassung. In dieser Arbeit wird eine Einschätzung des Unfallrisikos für die Verkehrsteilnehmergruppen Fußgänger und Fahrradfahrer im Bereich des Haupteinganges der TU Wien durchgeführt. Sie beinhaltet nach der Beschreibung des zu untersuchenden Gebietes alle nötigen Erhebungs- und Auswerteverfahren, mit ihren Diagrammen und Tabellen, die für eine Verkehrskonfliktuntersuchung benötigt werden und durch die RVS 1.22 festgelegt sind. Anschließend werden Schlussfolgerungen gezogen, indem die Konfliktstatistik und die Auswertung der verkehrsrelevanten Daten interpretiert werden.

1 Einleitung

Radfahren soll in Österreich beliebter werden. Das ergeht aus den jüngsten Aktivitäten größerer Städte in Österreich. Wien hat sich, wie auf der offiziellen Homepage [4] nachlesbar ist, das Ziel gesetzt, das Radfahren attraktiver und sicherer zu machen und bis ins Jahr 2015 das Radverkehrsaufkommen zu verdoppeln. Ein anderes aktuelles Beispiel, das auf das vermehrte Aufkommen von Radfahrern in Fußgängerbereichen schließen lässt, ist die Stadt Wiener Neustadt. Hier wird durch eine gezielte Kampagne [5] der Stadt und der Radlobby Wiener Neustadt, gefördert durch den Klima- und Energiefond, der Umstieg vom Auto zum Fahrrad propagiert.

Von Szybalski 1994 [1] wird darauf eingegangen, dass sich Fußgänger meist subjektiv stark unsicher oder gar gefährdet durch Radfahrer fühlen, wenn Sie dieselben Wege benutzen müssen. Daher stehen Sie der Vermischung der Verkehrsgruppen vorwiegend Ablehnend gegenüber.

Um die tatsächliche Gefährdung objektiv erfassen zu können, bedarf es einer Konfliktanalyse, welche in der RVS 1.22 [3] geregelt ist.

Es gibt unterschiedliche Ansätze, wann die Begegnungen von Radfahrern und Fußgängern als unkritisch angesehen werden. Nach Harder und Theine 1993 [2] etwa, wird die Verkehrsfrequenz als kritisch angeführt, wenn: „über etwa 100 Fußgänger pro 5 Minuten bei gleichzeitig bis etwa 30 Radfahrern pro 5 Minuten“ auftreten.

Vor diesem Hintergrund soll die tatsächliche Gefährdung der Verkehrsgruppen Fußgänger und Fahrradfahrer vor dem Haupteingang der TU Wien untersucht werden.

2 Das Untersuchungsgebiet

Das zu untersuchende Gebiet ist eine Fußgängerzone, in welcher das Radfahren erlaubt ist. Es erstreckt sich, wie in **Abb. 1** dargestellt, auf dem Karlsplatz je 20 Meter vom Haupteingang des TU-Hauptgebäudes in Richtung TU-Bibliothek, Karlskirche und U-Bahn Station U4.

Abgesehen von den Universitätsgebäuden und der U-Bahn Station im Norden des Karlsplatzes, kann man durch die Volksschule, welche sich zwischen dem Hauptgebäude und der Bibliothek befindet, eine erhöhte Anzahl von Fußgängern, vor allem von Kindern unter 12

Jahre, erwarten. Die Karlskirche auf der anderen Seite des Hauptgebäudes ist ein bekanntes Touristenziel. Weiters wird die Fußgängerzone durch Kraftfahrzeuge der Stadtverwaltung oder anderer Berechtigten befahren.

Die Bodenfläche besteht augenscheinlich aus Asphalt. Die nutzbare Breite entspricht in jeder Richtung etwa 14m, welche gelegentlich durch Fahnenmasten oder Lichtmasten beengt wird.

West- und Ostseitig des Untersuchungsgebietes befinden sich Fahrradständer.



Abb. 1: Untersuchungsgebiet (Das zu untersuchende Gebiet rot hinterlegt)

3 Grundlagenermittlung

3.1 Verkehrsströme

Als Erhebungszeitraum wurde Dienstag, der 10.12.2013, gewählt. In der Zeitspanne von 07:00 Uhr bis 09:00 Uhr kam es zur Feststellung der Verkehrsströme. Unter Berücksichtigung der RVS 1.22 [3] wurden die Ergebnisse in einem 15 minütigen Intervall schriftlich festgehalten (Siehe **Tab.1** bis **Tab.12**).

In **Abb. 2** werden zum besseren Verständnis der Tabellen die Verkehrsstromrichtungen R1 bis R12 grafisch veranschaulicht. In dieser Abbildung sieht man zusätzlich den Beobachtungspunkt mit Blickrichtung (in **Abb. 2** mit einem B gekennzeichnet), von dem aus die Verkehrsströme erhoben worden sind.

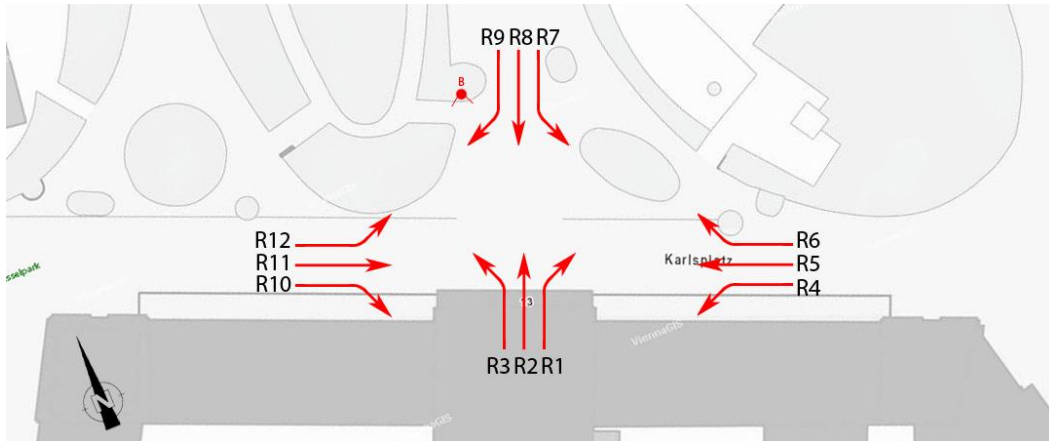


Abb. 2: Richtungsverläufe der Knotenpunktzählung R1 bis R12, sowie Beobachtungspunkt mit Blickrichtung

Tab.1: Knotenpunktzählung in R1: Von TU-Haupteingang in Richtung Karlskirche

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	0	0	0	0	0
7:15-7:30	0	0	0	0	0
7:30-7:45	0	0	0	0	0
7:45-8:00	0	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	0	0
8:15-8:30	1	0	0	0	0
8:30-8:45	0	0	0	0	0
8:45-9:00	3	0	0	0	0

Tab.2: Knotenpunktzählung in R2: Von TU-Haupteingang in Richtung U-Bahn Station U4

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	0	0	0	0	0
7:15-7:30	2	0	0	0	0
7:30-7:45	4	0	0	0	0
7:45-8:00	2	0	0	0	0
8:00-8:15	5	0	0	0	0
8:15-8:30	2	0	0	0	0
8:30-8:45	4	0	0	0	0
8:45-9:00	11	0	0	0	0

Tab 3: Knotenpunktzählung in R3: Von TU-Haupteingang in Richtung TU-Bibliothek

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	0	0	0	0	0
7:15-7:30	0	0	0	0	0
7:30-7:45	0	0	0	0	0
7:45-8:00	0	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	0	0
8:15-8:30	1	0	0	0	0
8:30-8:45	0	0	0	0	0
8:45-9:00	3	0	0	0	0

Tab.4: Knotenpunktzählung in R4: Von Karlskirche in Richtung TU-Haupteingang

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	2	0	0	0	0
7:15-7:30	0	0	0	0	0
7:30-7:45	4	0	0	0	0
7:45-8:00	4	0	0	0	0
8:00-8:15	4	0	0	0	0
8:15-8:30	2	0	0	0	0
8:30-8:45	1	0	0	0	0
8:45-9:00	11	0	0	0	0

Tab.5: Knotenpunktzählung in R5: Von Karlskirche in Richtung TU-Bibliothek

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	1	0	1	0	0
7:15-7:30	6	0	6	0	0
7:30-7:45	20	0	7	6	3
7:45-8:00	29	0	13	8	0
8:00-8:15	7	2	14	0	0
8:15-8:30	7	0	17	0	1
8:30-8:45	9	0	10	0	1
8:45-9:00	12	0	18	0	0

Tab.6: Knotenpunktzählung in R6: Von Karlskirche in Richtung U-Bahn Station U4

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	7	0	0	0	0
7:15-7:30	12	0	0	1	0
7:30-7:45	16	0	0	1	0
7:45-8:00	14	0	0	0	1
8:00-8:15	18	0	0	0	0
8:15-8:30	14	0	0	0	0
8:30-8:45	20	0	0	0	0
8:45-9:00	27	0	0	0	0

Tab.7: Knotenpunktzählung in R7: Von U-Bahn Station U4 in Richtung Karlskirche

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	5	0	0	0	0
7:15-7:30	15	0	0	0	2
7:30-7:45	23	0	0	0	0
7:45-8:00	35	0	0	1	1
8:00-8:15	23	0	0	0	1
8:15-8:30	27	0	0	0	0
8:30-8:45	33	0	0	0	0
8:45-9:00	61	0	0	0	0

Tab.8: Knotenpunktzählung in R8: Von U-Bahn Station U4 in Richtung TU-Haupteingang

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	9	0	0	0	0
7:15-7:30	18	0	0	0	0

7:30-7:45	27	0	0	0	0
7:45-8:00	54	0	0	0	0
8:00-8:15	42	0	0	1	0
8:15-8:30	56	0	0	0	0
8:30-8:45	48	0	0	0	0
8:45-9:00	74	0	0	0	0

Tab.9: Knotenpunktzählung in R9: Von U-Bahn Station U4 in Richtung TU-Bibliothek

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	0	0	0	0	0
7:15-7:30	0	0	0	0	0
7:30-7:45	2	0	0	0	0
7:45-8:00	0	0	0	0	0
8:00-8:15	1	0	0	0	0
8:15-8:30	3	0	0	0	0
8:30-8:45	7	0	0	0	0
8:45-9:00	3	0	0	0	0

Tab.10: Knotenpunktzählung in R10: Von TU-Bibliothek in Richtung TU-Haupteingang

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	6	0	0	0	0
7:15-7:30	8	0	0	0	0
7:30-7:45	12	0	0	0	0
7:45-8:00	17	0	0	0	0
8:00-8:15	22	0	0	0	0
8:15-8:30	27	0	0	0	0
8:30-8:45	22	0	0	0	0
8:45-9:00	48	0	0	0	0

Tab 11: Knotenpunktzählung in R11: Von TU-Bibliothek in Richtung Karlskirche

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	9	0	3	0	2
7:15-7:30	6	0	7	1	0
7:30-7:45	10	0	23	2	0
7:45-8:00	30	2	15	1	0
8:00-8:15	26	0	13	1	1
8:15-8:30	19	0	17	0	0
8:30-8:45	27	0	19	0	0
8:45-9:00	33	4	20	0	2

Tab.12: Knotenpunktzählung in R12: Von TU-Bibliothek in Richtung U-Bahn Station U4

Zeit	Fußgänger	Läufer	Radfahrer	Roller	Auto
7:00-7:15	0	0	0	0	0
7:15-7:30	0	0	0	0	0
7:30-7:45	2	0	0	0	0
7:45-8:00	0	0	0	0	0
8:00-8:15	1	0	0	0	0
8:15-8:30	1	0	0	0	0
8:30-8:45	0	0	0	0	0



Abb. 5: Geh- und Fahrlinien im Zeitraum von 09:20-09:30

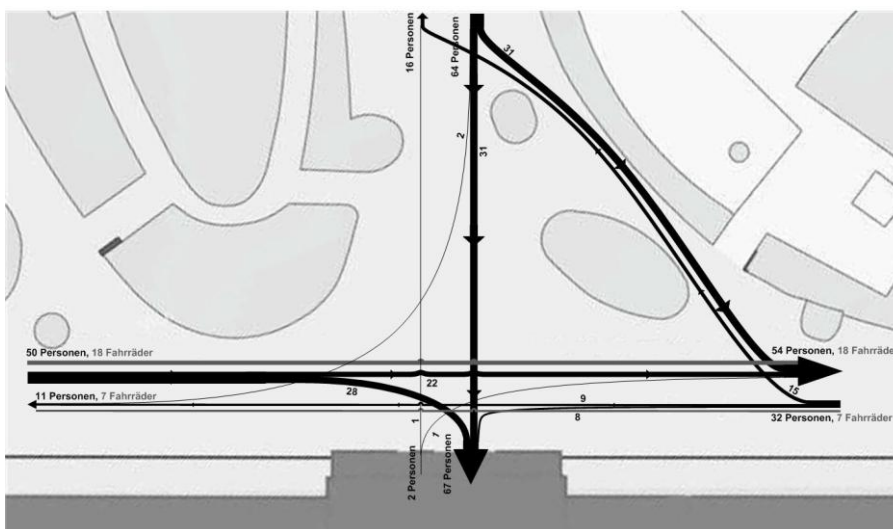


Abb. 6: Geh- und Fahrlinien im Zeitraum von 09:30-09:40

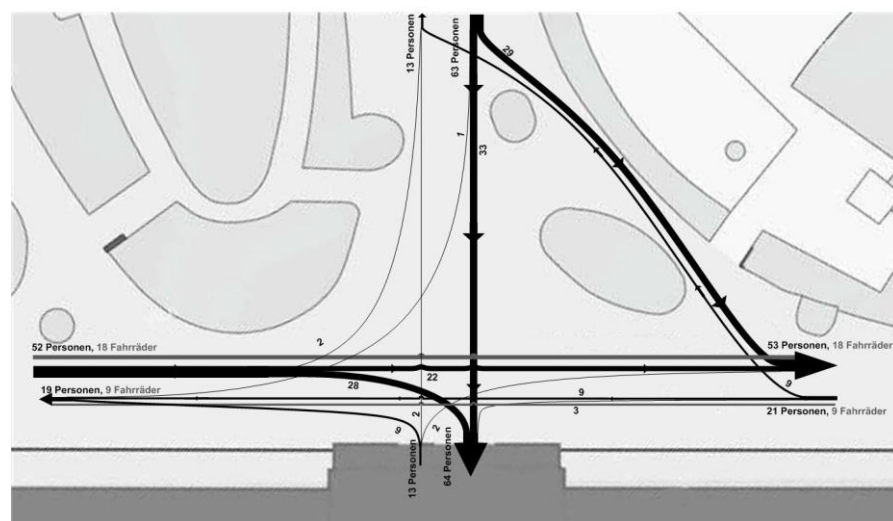


Abb. 7: Geh- und Fahrlinien im Zeitraum von 09:40-09:50

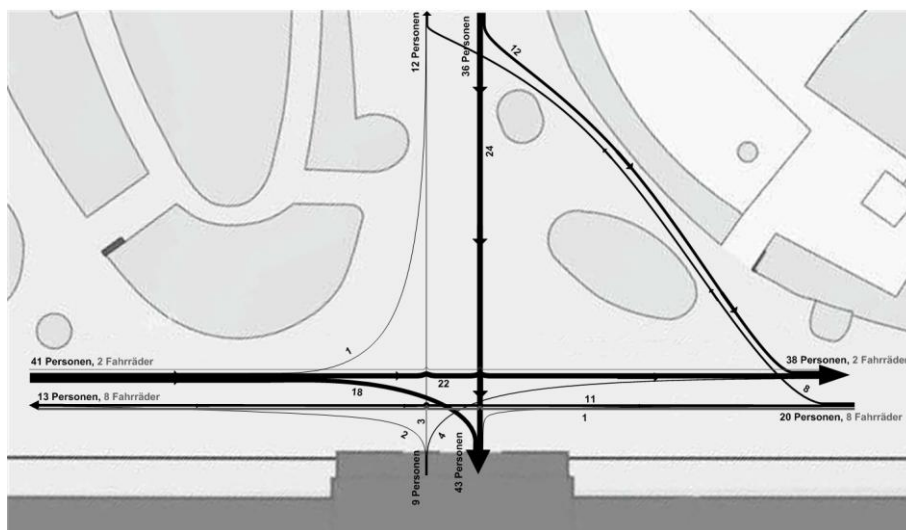


Abb. 8: Geh- und Fahrlinien im Zeitraum von 09:50-10:00

4 Verkehrskonflikte¹

4.1 Erhebung

Aufgrund der zahlreichen Verkehrsteilnehmer und Richtungen wurde die Grundlagenermittlung (Verkehrsströme und Geh- und Fahrlinien) einen Tag vor der Verkehrskonfliktanalyse durchgeführt. Dies sollte Fehlern in der Datenerfassung vorbeugen.

Folglich startete die Erhebung der Verkehrskonflikte am 11.12.2013, um 08:00 Uhr. In Übereinstimmung mit der RVS 1.22 [3] wurde die Erhebungsdauer von den empfohlenen 8 Stunden auf 3 Stunden reduziert. Grund dafür waren die häufig auftretenden typengleichen Konflikte in kurzer Zeit. Dies ist auf einen Blick in der Frequenztafel der vorkommenden Konflikte (**Tab.13**) ersichtlich, in welcher die einzelnen Konflikte nach Typ (Erläuterung der Typen befinden sich im Anhang) addiert wurden.

Somit war der Erhebungszeitraum der Verkehrskonflikte der Mittwoch, der 11.12.2013, von 08:00 bis 11:00 Uhr. Als Standort des Beobachtungspunktes wurde derselbe, wie bereits zur Erhebung der Verkehrsströme (siehe **Abb. 2**), gewählt.

4.2 Auswertung

Um die aufgenommenen Daten auswerten zu können, werden sie in Tabellen und Diagrammen übersichtlich dargestellt. Diese Auswerteverfahren sind in der RVS 1.22 geregelt. **Tab.13** zeigt, wie bereits erwähnt, die Häufigkeit der einzelnen Konflikttypen, während die **Tab.14** jeden einzelnen festgestellten Konflikt chronologisch auflistet und alle verkehrstechnisch relevanten Daten aufzeigt (Alle Abkürzungen wurden aus der RVS 1.22 [3] entnommen und im Anhang aufgelistet).

¹ Verkehrskonflikte sind Situationen, in denen ein Verkehrsteilnehmer aufgrund eines Hindernisses oder eines anderen Verkehrsteilnehmers seine bisher gewählte Bewegungsart plötzlich verändern muss (ausweichen, verlangsamen). Oder eine nur geringfügige Änderung einen Unfall herbeigeführt hätte.

Um diese Tabelle leichter lesen zu können, wurde ein Konfliktdiagramm (übersichtlichkeitshalber wurde dieses auf 2 Abbildungen aufgeteilt. **Abb. 9** und **Abb. 10**) beigelegt. Darin kann zusätzlich auch noch die Position abgelesen werden, an welcher die Konflikte entstanden.

Tab.13: Frequenztafel der vorkommenden Konflikte

Obergruppe	Typ	Häufigkeit
Konflikte im Richtungsverkehr	111	1
Konflikte im Richtungsverkehr	131	3
Konflikte im Richtungsverkehr	141	1
Konflikte im Richtungsverkehr	181	1
Konflikte beim Abbiegen und Umkehren	322	1
Fußgängerkonflikte	811	10
Fußgängerkonflikte	814	11
Fußgängerkonflikte	871	3
Fußgängerkonflikte	873	1
Fußgängerkonflikte	874	1
Fußgängerkonflikte	875	1

Tab. 14: Verkehrskonflikttafel

Erhebungsbereich: Haupteingang Hauptgebäude TU Wien										
Datum: 11.12.2013 Wochentag: Mittwoch										
Erhebungszeit von: 08:00 Uhr bis: 11:00 Uhr										
Uhr	K-Typ	EK/ZU	FBZ	NR	BET	SYM	K-U.	SI	ZH	RI
08:04	814	EK	TRFA	01	19	m	27,54,56	KA		84
					22	m	61			26
08:15	811	EK	TRFA	02	19	m	27,56	KA		48
					22	w	61			26
08:17	111	EK	TRFA	03	19	m	54			48
					19	m	3,30	VH		48
08:21	811	EK	TRFA	04	19	w	27,54,56			48
					22	m	61	VH		26
08:23	814	ZU	TRFA	05	22	m	38	KA		26
					19	w	27,54			84
08:23	141	ZU	TRFA	06	19	w	54	KA		84
					19	m	21			84
08:31	814	EK	TRFA	07	22	w	61	KA		26
					19	w	56			84
08:39	814	EK	TRFA	08	22	m	61	UN		24
					19	m	56			84
08:47	874	EK	TRFA	09	22	m	61	KA		48
					19	w	27,56			48
08:48	131	EK	TRFA	10	3	m	54	KA		48
					19	w	21			48
08:56	811	EK	TRFA	11	22	w	61	KA		26
					19	w	27,56			48
09:12	814	EK	TRFA	12	22	w	61	KA		62
					19	m	27,56			48

09:14	814	EK	TRFA	13	22	m	64	KA	62
					19	m	53		48
09:16	181	EK	TRFA	14	19	w	21	KA	48
					19	w	11		48
09:27	322	EK	TRFA	15	3	m	8,10	KA	82
					19	m	21		84
09:36	811	EK	TRFA	16	22	m	61	KA	26
					19	w	27,56		48
09:45	811	EK	TRFA	17	22	w	61	KA	26
					19	w	27,56		48
09:52	871	EK	TRFA	18	22	m	38,61	KA	84
					19	m	27,55		48
10:00	814	EK	TRFA	19	22	m	27,55	KA	84
					19	m	61		26
10:06	814	EK	TRFA	20	22	m	61	KA	26
					19	w	27,55		84
10:19	811	EK	TRFA	21	22	m	60	KA	62
					19	w	52		84
10:20	814	EK	TRFA	22	22	w	61	KA	24
					19	w	27,56		84
10:26	875	EK	TRFA	23	19	m	52	KA	48
					19	m	27,55		48
					22	m	64		84
10:27	811	EK	TRFA	24	22	m	27,54	KA	48
					19	m	61		26
10:38	873	EK	TRFA	25	22	w	61	KA	84
					19	w	27,55		84
10:39	811	ZU	TRFA	26	22	m	61	KA	26
					19	m	27,56		48
10:39	131	ZU	TRFA	27	19	m	27,56	KA	48
					19	m	21		48
10:41	871	EK	TRFA	28	22	m	38,61	KA	48
					19	w	27,55		84
10:43	811	EK	TRFA	29	22	m	61	KA	26
					19	m	27,56		48
10:46	814	EK	TRFA	30	22	w	61	KA	26
					19	m	27,55		84
10:50	814	EK	TRFA	31	22	w	61	KA	26
					19	m	27,55		84
10:51	811	EK	TRFA	32	22	m	61	KA	62
					19	w	27,55		84
10:54	131	EK	TRFA	33	19	m	54	KA	48
					19	w	21		48
10:59	871	EK	TRFA	34	22	w	38,61	KA	84
					19	m	27,55		48

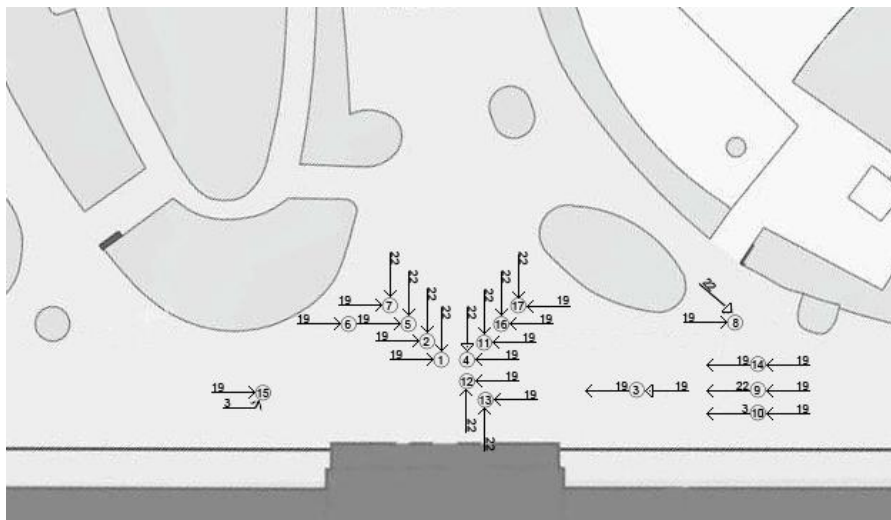


Abb. 9: Konfliktdiagramm 1 von 2

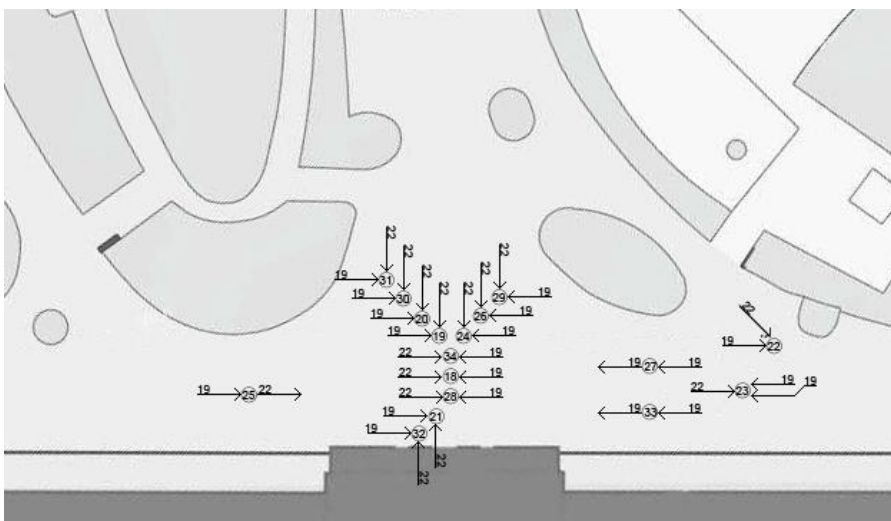


Abb. 10: Konfliktdiagramm 2 von 2

5 Schlussfolgerungen

Die zu erwartende Konflikthäufung tritt direkt vor dem Haupteingang der TU Wien auf, bei dem sich die Wege der Fußgänger und Fahrradfahrer kreuzen.

Was jedoch unerwartet anmutet ist, dass nicht die Fußgänger, sondern hauptsächlich die Fahrradfahrer in ihrem Verkehrsfluss beeinträchtigt werden. 84% aller dokumentierten Konflikte entstehen durch unachtsame oder unvorsichtige Fußgänger, wodurch Fahrradfahrer gezwungen werden, Ersatzhandlungen² auszuführen. In lediglich 16% der Konflikte wird dieser von einem Fahrradfahrer herbeigeführt.

Dazu kommt, dass auf hochgerechnet 1714 Fußgänger und 304 Fahrradfahrer in 3 Stunden lediglich 24 Konflikte zwischen diesen beiden Verkehrsteilnehmergruppen auftreten (jeder 70te Fußgänger und jeder 13te Fahrradfahrer ist an einem Konflikt beteiligt).

² Ersatzhandlung beschreibt eine Handlung, die an die Stelle der ursprünglichen tritt, wenn sie auf Grund von äußeren Einwirkungen (andere Verkehrsteilnehmer) nicht mehr ausgeführt werden kann.

Legt man den Verkehr auf 5 Minuten um, erhält man im Durchschnitt 43 Fußgänger und 9 Fahrradfahrer. Was weit unter der von Harder und Theine 1993 [2] beschrieben und oben bereits erwähnten verkehrskritischen Obergrenze liegt.

Was nicht in den oben angeführten Tabellen und Diagrammen aufscheint, die Beobachtung aber gezeigt hat, ist, dass Fahrradfahrer sich prinzipiell vorsichtiger durch das Beobachtungsgebiet bewegen als Fußgänger. Zweitere queren den Weg vor der TU meist ohne Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer, telefonieren oder sind anderweitig abgelenkt.

Der Vollständigkeit halber muss noch erwähnt werden, dass kein tatsächlicher Unfall stattgefunden hat.

Abschließend lässt anhand der erwähnten Schlussfolgerungen sagen, dass keine besondere Gefährdung der Fußgänger durch Fahrradfahrer beobachtet werden konnte.

Literaturverzeichnis

- [1] Szybalski, W., Draeger, W., Böhme, S., Hergeth, A. and Oellers, F.W. (1994) Radverkehr in Fußgängerzonen, Beiträge zur Stadtforschung – Stadtentwicklung – Stadtplanung, Hg.: Oberstadtdirektor der Stadt Münster, Stadtplanungsamt, Münster.
- [2] Harder, G., Theine, W., (1993) Führung des Radverkehrs im Innerortsbereich Teil 2. Fussgängerzonen, Bundesanstalt für Strassenwesen – Bereich Unfallforschung, Hg.: TIC Interdisziplinäre Beratungsges. Für Verkehrs-, Stadt- u. Raumplanung mbH, Hemmingen.
- [3] Verkehrssicherheit RVS 122 (1995) Forschungsgesellschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen, Arbeitsgruppe Stadtverkehr, Arbeitsausschuss Verkehrssicherheit-Ortsgebiete
- [4] Homepage der Stadt Wien – Bereich Verkehr – Radfahren: www.wien.gv.at/verkehr/radfahren
- [5] Homepage der Kampagne „wn.radelt“: <https://wnradelt.wordpress.com>

Anhang

6 Abkürzungen der Frequenztafel

Um die Arbeit Übersichtlich zu halten wurden Zahlen eingefügt, welche für bestimmte Typen von Verkehrskonflikten stehen (**Tab. 13**). In den folgenden Tabellen (**Tab. 13.1 – Tab. 13.3**) werden diesen Typen die Bezeichnungen nach RVS 1.22 [3] zugeordnet.

Tab. 13.1: Auszug aus dem Konflikttypenkatalog, Obergruppe 1

Obergruppe 1: Konflikte im Richtungsverkehr		
Typ	Untergruppe	Typ
111	Beim Überholen	Überholen rechts
131	Beim Hintereinanderfahren (fahrendes FZG)	Auf der Geraden
141	Beim Hintereinanderfahren (stehendes FZG)	Auf der Geraden
181	Durch Einordnen	Von rechts

Tab. 13.2: Auszug aus dem Konflikttypenkatalog, Obergruppe 3

Obergruppe 3: Konflikte beim Abbiegen und Umkehren		
Typ	Untergruppe	Typ
322	Mit Linksabbieger	Linksabbg. Aus rechter Spur

Tab. 13.3: Auszug aus dem Konflikttypenkatalog, Obergruppe 8

Obergruppe 8: Fußgängerkonflikte		
Typ	Untergruppe	Typ
811	Mit Fußgänger von rechts, FZG biegt nicht ab	Vor der Kreuzg., rechts
814	Mit Fußgänger von links, FZG biegt nicht ab	Nach der Kreuzg., links
871	Fußgänger, der auf der Straße geht (in entgegengesetzter Richtung)	Auf rechter Straßenseite
873	Mit Fußgänger, der auf der Straße geht (in gleicher Richtung)	Auf rechter Straßenseite
874	Mit Fußgänger, der auf der Straße geht (in gleicher Richtung)	Auf linker Straßenseite
875	Mit Fußgänger, der auf der linken Straßenseite geht (während des Überholens)	In entgegengesetzt. Richtung

7 Abkürzungen der Verkehrskonflikttabelle

In der folgenden Tabelle (**Tab. 14.1**) werden die Abkürzungen der Verkehrskonflikttabelle (**Tab. 14**) erläutert.

Tab. 14.1: Abkürzungen der Verkehrskonflikttabelle

Abkürzung	Bedeutung
Uhr	Uhrzeit
K-Typ	Konflikttyp – siehe Tab.13.1-Tab.13.3
EK	Einzelkonflikt
ZU	Zusammenhängender Konflikt
FBZ	Fahrbahnzustand
NR	Fortlaufende Nummer
BET	Beteiligte (3=PKW, 19=Fahrrad, 22=Fußgänger)
SYM	Symbol (m=Männlich, w=Weiblich)
K-U.	Konfliktumstände - siehe Tab. 14.2
SI	Subjektive Interpretation (VH=vorsätzliche Handlung, UN=Unsicherheit, KA=Kein auffälliges Verhalten)
ZH	Zusatzhandlung
RI	Richtung (siehe Konfliktdiagramme)

Tab. 14.2: Konfliktumstände

Abkürzung	Bedeutung
3	Kurvenschneiden
8	Fehlen der Richtungsanzeige/Falsche Richtungsanzeige
10	Einbiegen nach links
21	Zufahren zum linken/rechten Fahrbahnrand

27	Konflikt mit Fußgänger
30	Überholen
38	Sonstige Ablenkung wie Telefonieren, Rauchen, Bedienen von Zusatzgeräten udgl.
52	Fahrzeug rollt
53	Fahrzeug beschleunigt
54	Fahrzeug verzögert
55	Ausweichen links
56	Ausweichen rechts
61	Fußgänger geht
64	Fußgänger weicht aus (springt zur Seite)