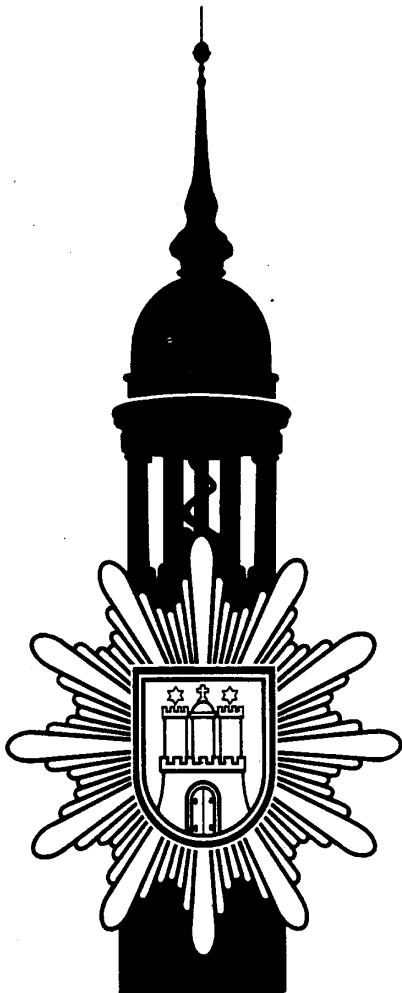

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres



Polizei Hamburg



Verkehrsbericht

2001

Landeseinsatzdirektion/Verkehr -LED 422- , Postfach 600280, 22202 Hamburg
Tel.: 040/21095750, Fax: 040/2195476

Nachdruck - auch auszugsweise- ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1. Die Zahlen im Überblick	6
1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen	7
1.3 Verkehrsunfallübersichten	10
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	10
1.3.1.1 Straßenklassen	1
1.3.1.2 Polizeidirektionen	11
1.3.1.3 Bezirke	12
1.3.2 Zeitvergleiche	13
1.3.2.1 Jahresübersicht.....	1
1.3.2.2 Monatsübersicht.....	1
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten	1
1.3.3 Verkehrsunfallflucht	15
1.4 Unfallfolgen	16
1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	16
1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	19
1.5 Unfallursachen	20
1.5.1 Alle Ursachen der Hauptverursacher	20
1.5.2 Hauptunfallursachen und ihre Folgen	21
1.5.3 Alkohol.....	22
1.5.4 Drogen	23
1.6 Verkehrsteilnehmergruppen.....	24
1.6.1 Kinder	24
1.6.1.1 Verkehrsunfälle	24
1.6.1.2 Verunglückte	25
1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	26
1.6.2 Junge Erwachsene	27
1.6.2.1 Verkehrsunfälle	27
1.6.2.2 Verunglückte	29
1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	29
1.6.3 Senioren	31
1.6.3.1 Verkehrsunfälle	31
1.6.3.2 Verunglückte	32
1.6.3.3 Hauptverursacher / -ursachen	32
1.6.4 Fußgänger	34
1.6.4.1 Verkehrsunfälle	34
1.6.4.2 Verunglückte	35
1.6.4.3 Hauptverursacher und –ursachen	36
1.6.5 Radfahrer.....	37
1.6.5.1 Verkehrsunfälle	37
1.6.5.2 Verunglückte	39
1.6.5.3 Hauptverursacher und -ursachen	39
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer	41
1.6.6.1 Verkehrsunfälle	41
1.6.6.2 Verunglückte	43
1.6.6.3 Hauptverursacher und –ursachen	44

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	47
2.1 Unfallbekämpfung und Unfallkommission	48
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	48
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	48
2.2 Verkehrserziehung	49
2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung	49
2.2.2 Aktion Kleinkind	49
2.2.3 Schulische Verkehrserziehung	49
2.3 Verkehrsaufklärung und -information	50
2.3.1 Junge Erwachsene	50
2.3.2 Senioren	50
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	50
2.4 Verkehrsüberwachung	51
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	51
2.4.2 Rotlichtüberwachung	52
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	52
2.4.4 Radfahrer	52
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	53
2.4.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	53
2.4.5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs	53
2.5 Verkehrsregelung und -lenkung	54
3. Sonstige Maßnahmen	55
3.0 Vorbemerkung	56
3.1 Sichergestellte Fahrzeuge	56
3.2 Verkehrsordnungswidrigkeiten	56
3.3 Gutachten, Prüfungen und Untersuchungen	57
3.4 Periodische Untersuchungen von Fahrzeugen	57
3.5 Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen	60
4. Anlagen	61
4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik	62
4.1.1 Vorbemerkung	62
4.1.2 Unfallkategorien	62
4.1.3 Begriffe	63
4.2 Strukturdaten	64
4.3 Unfallursachenverzeichnis	65
4.4 Unfalltypen	69

1. Verkehrsunfallentwicklung 2001

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2001 ist – bezogen auf das Vorjahr 2000 – durch folgende **Eckdaten** gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Unfälle auf 58.876 (- 0,3 %), dabei ...**
 - **Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 9.510 (- 2%)**
 - **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 49.366 (+ 0,1 %)**
- **Erstmals seit 1996 kein weiterer Anstieg der Unfallzahlen**

Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 12.494 (- 1 %), dabei ...**
 - **Mehr Getötete (56; + 15), darunter 3 Kinder**
 - **Weniger Schwerverletzte (902; - 5 %)**
 - **Weniger Leichtverletzte (11.536; - 0,4 %)**

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2000	2001	Veränderung
Gesamt	59.030	58.876	-0,3%
Davon			
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9.715	9.510	-2%
>> mit getöteten Personen	40	55	+15
>> mit schwerverletzten Personen	889	841	-5%
>> mit leichtverletzten Personen	8.786	8.614	-2%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	49.315	49.366	0,1%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.768	2.636	-5%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	46.547	46.730	0,4%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von			
> Alkohol	1.463	1.379	-6%
> Drogen	41	70	+29
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht			
Gesamt	14.803	14.765	-0,3%
> davon mit Personenschaden	1.065	1.002	-6%
Anzahl verunglückter Personen			
Gesamt	12.573	12.494	-1%
Davon			
> Getötete	41	56	+15
> Schwerverletzte	945	902	-5%
> Leichtverletzte	11.587	11.536	-0,4%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei gestiegenen Bevölkerungs- (+1%) und Kfz-Zulassungszahlen (+4%) wurden im Jahr 2001 in Hamburg **58.876 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Die Zahl des Vorjahres (59.030) wurde damit knapp unterschritten (-154 Verkehrsunfälle oder - 0,3 %).

Damit hat sich der seit 1996 andauernde Trend jährlich leicht ansteigender Unfallzahlen im Jahr 2001 erstmals nicht fortgesetzt.

Das leicht rückläufige Gesamtergebnis lässt sich im wesentlichen auf einen Rückgang im Bereich der Personenschadenunfälle zurückführen (von 9.715 im Vorjahr auf 9.510 in 2001; -205 Unfälle bzw. -2 %), während die reinen Sachschadenunfälle in ihrer Gesamtzahl nahezu unverändert geblieben sind (+ 51 Unfälle bzw. + 0,1 %).

→ **siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten**

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Mit der Gesamtzahl von **14.765 Unfällen mit Flucht** (- 0,3 %) im Jahre 2001 hat sich die seit 1996 zu verzeichnende Entwicklung ansteigender Unfallzahlen in diesem Bereich nicht fortgesetzt. Jeder vierte Unfallverursacher entzieht sich seiner Verantwortung durch Flucht. „Fluchtunfälle“ werden zu 40%, sofern dabei Personenschaden entstanden ist, zu 49% aufgeklärt.

→ **siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht**

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **12.494 Menschen** verunglückt (Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete). Dieses bedeutet gegenüber der Zahl des Vorjahres (12.573 Verunglückte) einen leichten Rückgang (- 79 Verunglückte bzw. -1%.)

Insgesamt haben die 58.876 Verkehrsunfälle zu folgenden Personenschäden geführt:

- 11. 536 Leichtverletzte (Rückgang um 51 Leichtverletzte; - 0,4%)
- 902 Schwerverletzte (Rückgang um 43 Schwerverletzte; - 5%)
- 56 Getötete (Anstieg um 15 Getötete)

Im Gesamtergebnis hat sich die seit 1996 bestehende Entwicklung jährlich steigender Zahlen bei den Verunglückten im Jahre 2001 nicht mehr fortgesetzt. Allerdings wird diese positive Entwicklung durch den Anstieg bei den Getöteten getrübt.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen**

(4) Getötete

Insgesamt sind 56 Menschen bei Verkehrsunfälle getötet worden. Der historische Tiefstand des Jahres 2000 (41 Getötete) wird damit um 15 überschritten.

Von den Getöteten sind 24 in der Verkehrsbeteiligung als PKW-Fahrer/-Mitfahrer und 21 als Fußgänger verunglückt.

Unter den Getöteten befanden sich erstmals auch wieder 3 Kleinkinder.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen**

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

Bezogen auf einzelne Arten der Verkehrsbeteiligung gibt es folgende Verunglückten-Zahlen:

- 7.428 verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 7.270 ; + 2%)
- 821 verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 788; + 4 %)
- 2.097 verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 2.207; - 5%)
- 1.238 verunglückte Fußgänger (Vorjahr: 1.341; - 8%).

Insgesamt 59,5 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz dieses Verkehrsmittels PKW ab.

Bezogen auf das Vorjahr gibt es einen Anstieg der Verunglücktenzahlen im Zusammenhang mit der motorisierten Verkehrsteilnahme; rückläufig war die Zahl der Verunglückten im Zusammenhang mit der nicht-motorisierten Verkehrsteilnahme.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen**

Unfallursachen

(6) **Häufigkeit von Ursachen, Unfallfolgen**

Bezogen auf alle registrierten Verkehrsunfälle waren – nach Häufigkeit in absteigender Reihenfolge - als Hauptunfallursachen konkret ermittelbar

- Ungenügender Sicherheitsabstand (9.109)
- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (6.783)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. einer der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (5.398)
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (4.907)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang (3.172) sowie
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (3.097).

(7) **Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden**

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (12.494 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.977)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.965) sowie
- überhöhte Geschwindigkeit (2.878)

eine herausgehobene Bedeutung für Personenschäden.

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind für diese besonders schwerwiegenden Personenschäden als wesentliche Hauptursachen überhöhte Geschwindigkeit, Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn sowie Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern ermittelt worden.

(8) **Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss**

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 58.876 Unfälle wurde bei 1.449 Unfällen (= 2,5 %) Alkohol- bzw. Drogeneinfluss als Hauptursache festgestellt.

Bezogen auf die 1.449 Unfälle unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss ist es in 536 Fällen (= 37 %) zu Personenschäden gekommen. Dabei verunglückten insgesamt 720 Personen (592 Leichtverletzte, 116 Schwerverletzte und 12 Getötete). Insofern haben diese Unfallursachen hinsichtlich der Schwere der Folgen eine herausgehobene Bedeutung.

➔ **siehe Kapitel 1.5 Unfallursachen**

Verunglückte nach Altersgruppen

(9) **Kinder**

(0 - 14 Jahre) verunglücken korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Entwicklung und der daraus resultierenden Verkehrsbeteiligung bei der Gruppe der Kleinkinder (0-5 Jahre) zur Hälfte als Mitfahrer im PKW (120 von 242), die 6-10-jährigen überwiegend als Fußgänger (145 von 371) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11-14-jährigen überwiegend als Radfahrer (204 von 409). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Gefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Typische Gefahrensituation bestehen für sie beim Kreuzen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

In der statistischen Langzeitbetrachtung stagnieren die Zahlen der im Straßenverkehr verunglückten Kinder. ➔ **siehe Kapitel 1.6.1 Kinder**

(10) **Junge Erwachsene**

(18 - 25 Jahre) sind weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9 % entspricht die Zahl von 2.428 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 19 % der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen mit 24,3 % aller verunglückten PKW-Fahrer/-Mitfahrer.

In diesen Zahlen spiegeln sich u.a. Mobilitätsbedürfnisse und Freizeitverhalten junger Erwachsener wider, häufig einher gehend mit erhöhter Risikobereitschaft im motorisierten Straßenverkehr bei gleichzeitig geringerem Erfahrungsschatz als motorisierte Verkehrsteilnehmer.

➔ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (65 Jahre und älter) ist auf 4.878 angestiegen (+ 6 %), und zwar wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung der Senioren als PKW-Fahrer. In Relation zur Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle in 2001 liegt der Anteil der Senioren-Unfälle bei 8,3 %. Mit 20 von insgesamt 56 Getöteten im Straßenverkehr stellen Senioren den größten Altersgruppen-Anteil unter den Getöteten.. In 11 Fällen sind sie dabei als Fußgänger tödlich verunglückt. Bezogen auf alle Verunglückten der Altersgruppe Senioren besteht eine typische Gefahrensituation als Fußgänger im plötzlichen Hervortreten auf die Fahrbahn hinter Sichthindernissen, in erster Linie außerhalb geschützter Fahrbahn-Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg; Fußgänger - LZA). Bei Senioren als Pkw-Fahrer dominieren die komplexeren Unfallursachen wie Vorfahrtsverletzungen und Fehler beim Abbiegen.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung**(12) Fußgänger**

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger ist rückläufig. Allerdings stellen sie mit 21 Getöteten (Vorjahr 20) die zweitgrößte Gruppe unter allen Getöteten dar. In 12 Fällen waren die Fußgänger selbst die Hauptverursacher des Unfalles (Mißachtung Rotlicht, unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn). Deutliche Rückgänge gab es bei der Zahl schwerverletzter (251; -17%) und leichtverletzter Fußgänger (966; -5%).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer und auch die Zahl der getöteten Radfahrer (6 Getötete; Vorjahr 6) haben sich in mittelfristiger Betrachtung nur in geringem Umfang verändert. Bezogen auf das Vorjahr verlief die Entwicklung bei den Schwerverletzten (152; -24%) und den Leichtverletzten (1.936; -3%) günstig.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern sind um 4 % angestiegen. Ebenso ist die Zahl der bei Unfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrer verunglückten Personen auf 969 angestiegen (4 Getötete, 139 Schwerverletzte, 678 Leichtverletzte; insgesamt + 6 %).

Besondere Risikofaktoren bestehen einerseits in überhöhter bzw. nicht angepasster Geschwindigkeit der motorisierten Zweiradfahrer, andererseits in fehlerhaften Verkehrsverhalten der übrigen Kraftfahrzeugführer insbesondere in kreuzenden Verkehrssituationen (Mißachtung der Vorfahrt, Fehler beim Abbiegen), auch in Verbindung mit der schlechteren Erkennbarkeit der motorisierten Zweiräder.

→ **siehe Kapitel 1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.3 Verkehrsunfallübersichten

1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

1.3.1.1 Straßenklassen

Tabelle 2

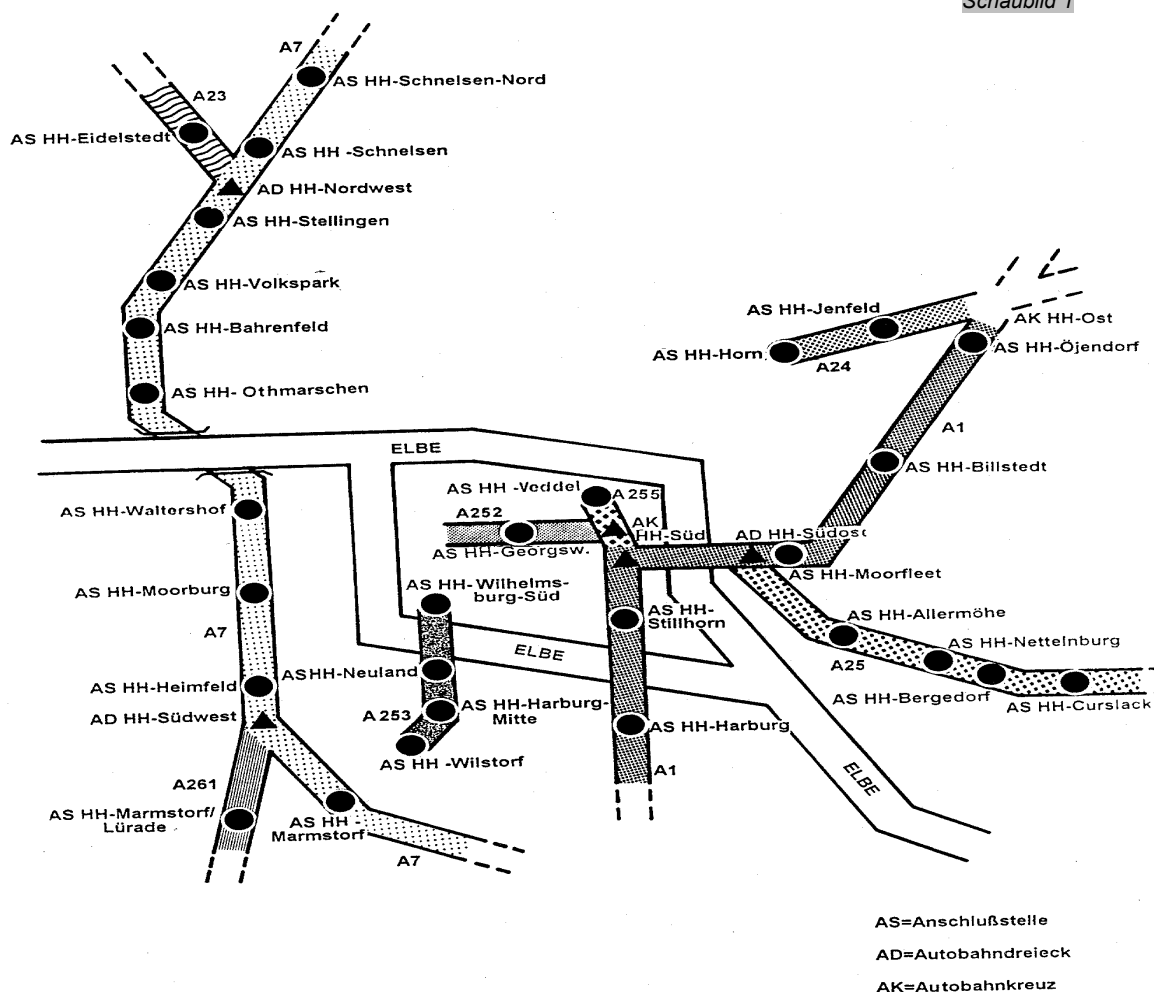
Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2001										
Straßenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	82	2.194	27	305	4	484	6	3	50	431
Bundesstrassen	149	7.773	52	1.989	13	2.716	18	10	181	2.525
andere	3.706	48.909	13	7.216	2	9.294	3	43	671	8.580
gesamt	3.937	58.876	15	9.510	2	12.494	3	56	902	11.536

Um die Straßenklassen hinsichtlich der Unfall- und Verunglücktenbelastung vergleichbar zu machen, wird hier die Belastung je km Straßenlänge dargestellt (Unfalldichte).

Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen mit Abstand am höchsten liegt, das betrifft sowohl die Verkehrsunfälle als auch die verunglückten Personen.

BAB-NETZ IN HAMBURG

Schaubild 1



Die Autobahnen (BAB) A 1 und A 7 sind Fernautobahnen mit erheblichen Durchgangsverkehrsanteilen. Die BAB A 23, A 24, A 25, A 252, A 253, A 255 und A 261 haben dagegen eine stärker auf die Region ausgerichtete Zubringer- bzw. Verbindungsfunktion. Das Gesamtnetz umfasst 29 Anschlussstellen, 3 BAB-Dreiecke und 1 BAB-Kreuz (siehe BAB-Netzschema).

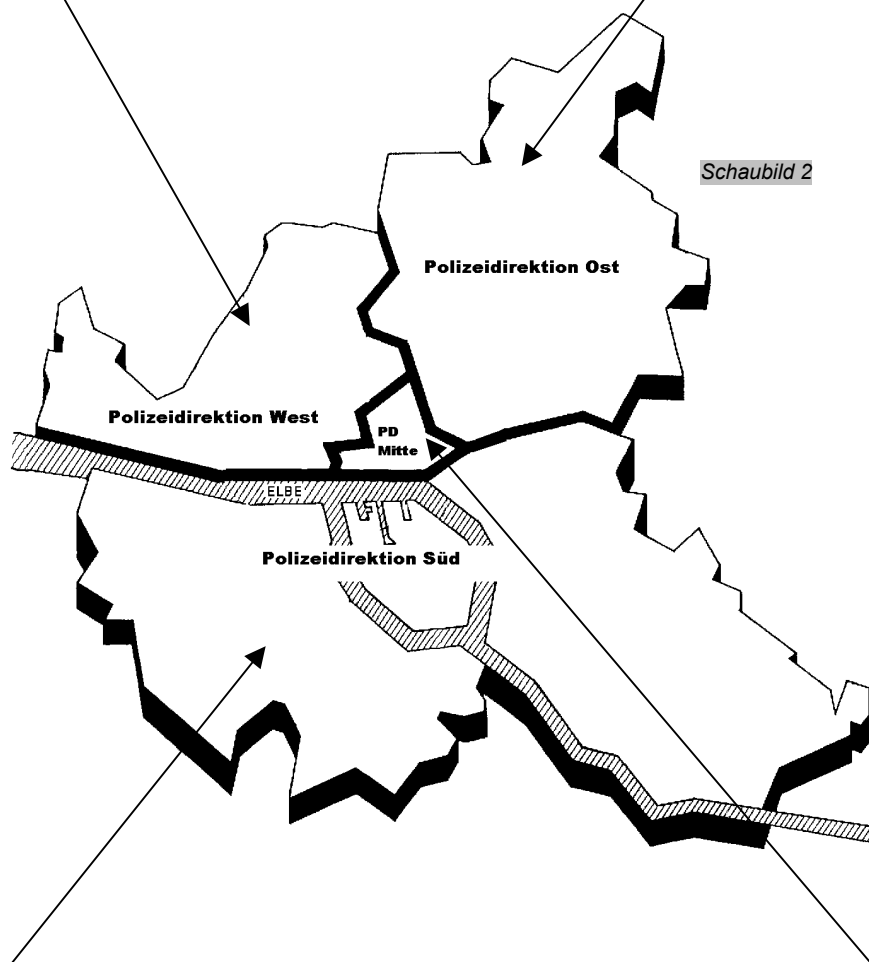
1.3.1.2 Polizeidirektionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

PD 2	2000	2001	Veränderung
alle VUPS	2.546	2.427	-5%
dabei Verunglückte	3.251	3.125	-4%
davon			
Getötete	13	19	6
Schwerverletzte	251	221	-12%
Leichtverletzte	2.987	2.885	-3%

Tabellen 3

PD 3	2000	2001	Veränderung
alle VUPS	3.231	3.194	-1%
dabei Verunglückte	4.182	4.146	-1%
davon			
Getötete	7	18	11
Schwerverletzte	286	292	2%
Leichtverletzte	3.889	3.836	-1%



PD 4	2000	2001	Veränderung
alle VUPS	2.694	2.716	1%
dabei Verunglückte	3.561	3.684	3%
davon			
Getötete	14	16	2
Schwerverletzte	304	310	2%
Leichtverletzte	3.243	3.358	4%

PD 1	2000	2001	Veränderung
alle VUPS	1.243	1.173	-6%
dabei Verunglückte	1.579	1.539	-3%
davon			
Getötete	7	3	-4
Schwerverletzte	104	79	-24%
Leichtverletzte	1.468	1.457	-1%

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2000	2001		
HH-Mitte	Verkehrsunfälle	2.093	2.019	-4%	
	Verunglückte	2.756	2.736	-1%	
	Getötete	12	7	-5	
	Einwohner (in Tausend): 244	Schwerverl	183	179	-2%
	Fläche: 106,5 km ²	Leichtverl	2.561	2.550	0%
Altona	Verkehrsunfälle	1.265	1.203	-5%	
	Verunglückte	1.636	1.537	-6%	
	Getötete	5	13	8	
	Einwohner (in Tausend): 241	Schwerverletzte	120	109	-9%
	Fläche: 78,3 km ²	Leichtverletzte	1.511	1.415	-6%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.415	1.371	-3%	
	Verunglückte	1.782	1.764	-1%	
	Getötete	7	7	0	
	Einwohner (in Tausend): 244	Schwerverletzte	143	118	-17%
	Fläche: 49,8 km ²	Leichtverletzte	1.632	1.639	0%
HH-Nord	Verkehrsunfälle	1.711	1.638	-4%	
	Verunglückte	2.199	2.128	-3%	
	Getötete	3	9	6	
	Einwohner (in Tausend): 283	Schwerverletzte	142	127	-11%
	Fläche: 57,5 km ²	Leichtverletzte	2.054	1.992	-3%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.762	1.762	0%	
	Verunglückte	2.281	2.285	0%	
	Getötete	5	10	5	
	Einwohner (in Tausend): 396	Schwerverletzte	170	179	5%
	Fläche: 147,8 km ²	Leichtverletzte	2.106	2.096	0%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	488	478	-2%	
	Verunglückte	654	624	-5%	
	Getötete	2	5	3	
	Einwohner (in Tausend): 108	Schwerverletzte	70	73	4%
	Fläche: 154,7 km ²	Leichtverletzte	582	546	-6%
Harburg	Verkehrsunfälle	872	806	-8%	
	Verunglückte	1.124	1.102	-2%	
	Getötete	7	5	-2	
	Einwohner (in Tausend): 198	Schwerverletzte	106	95	-10%
	Fläche: 160,6	Leichtverletzte	1.011	1.002	-1%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	9.715	9.510	-2%	
	Verunglückte	12.573	12.494	-1%	
	Getötete	41	56	15	
	Einwohner : 1.704.731	Schwerverletzte	945	902	-5%
	Fläche: 755,2 km ²	Leichtverletzte	11.587	11.536	0%

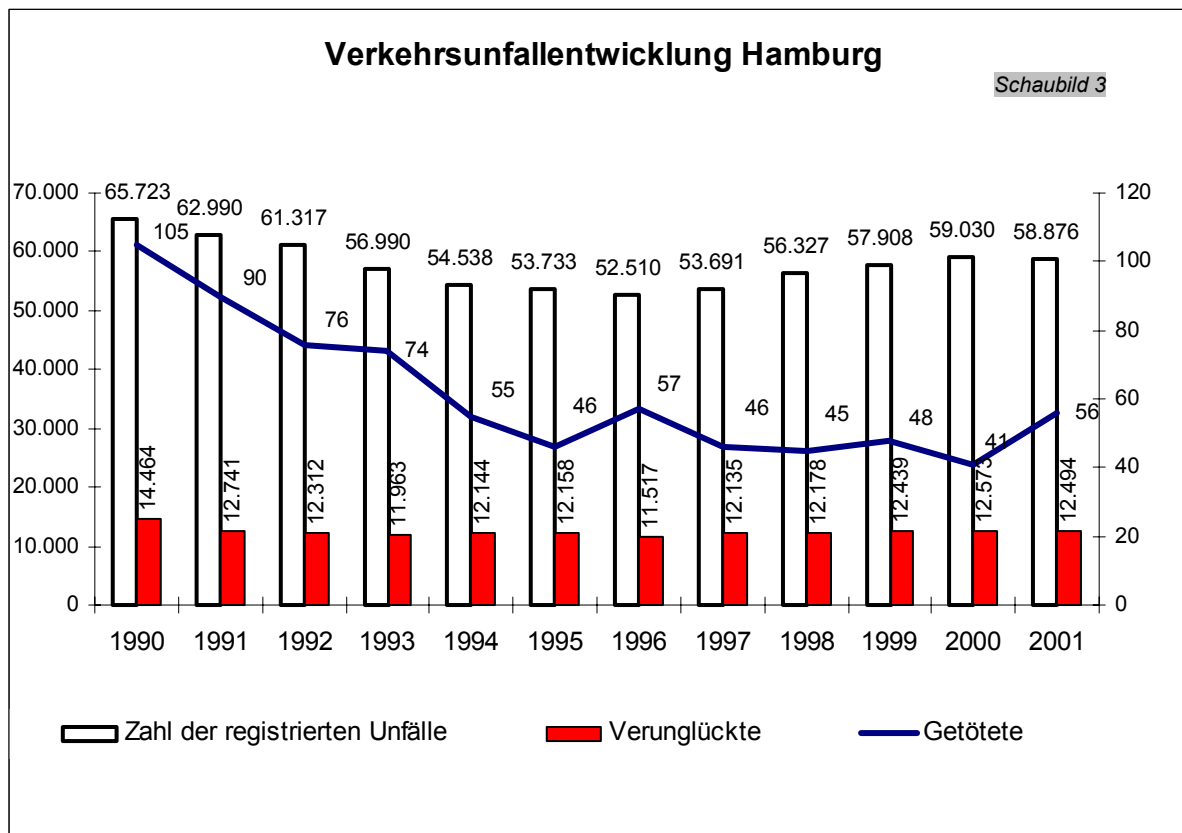
* Es wurde auf Angabe der gesamten Verkehrsunfälle verzichtet, weil für den größten Teil der Verkehrsunfälle mit nur Sachschaden laut Statistikgesetz keine Gemeindeangaben (in Hamburg Ortsteilnummern) festzuhalten und deshalb regionale Angaben nur für die Verkehrsunfälle mit Personenschaden vergleichbar sind. Auch ergeben die hier dargestellten Teilangaben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, weil in einigen Fällen keine Ortsteilnummern angegeben wurden.

1.3.2 Zeitvergleiche

1.3.2.1 Jahresübersicht

Tabelle 5

	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1990	752.996	1.652.363	65.723	11.091	14.464	13.106	1.358	105	875,4
1991	764.103	1.688.757	62.990	9.902	12.741	11.508	1.233	90	754,5
1992	784.444	1.688.785	61.317	9.579	12.312	11.213	1.099	76	729,0
1993	797.562	1.702.887	56.990	9.165	11.963	10.914	1.049	74	702,5
1994	803.430	1.705.872	54.538	9.336	12.144	11.061	1.083	55	711,9
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.158	11.156	1.052	46	711,9
1996	809.232	1.707.986	52.510	8.840	11.517	10.571	946	57	674,3
1997	812.652	1.704.731	53.691	9.197	12.135	11.166	969	46	711,8
1998	814.436	1.700.089	56.327	9.294	12.178	11.285	893	45	716,3
1999	856.884	1.704.735	57.908	9.603	12.439	11.502	938	48	729,7
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2001	942.158	1.715.392	58.876	9.510	12.494	11.536	902	56	728,3



1.3.2.2 Monatsübersicht

Tabelle 6

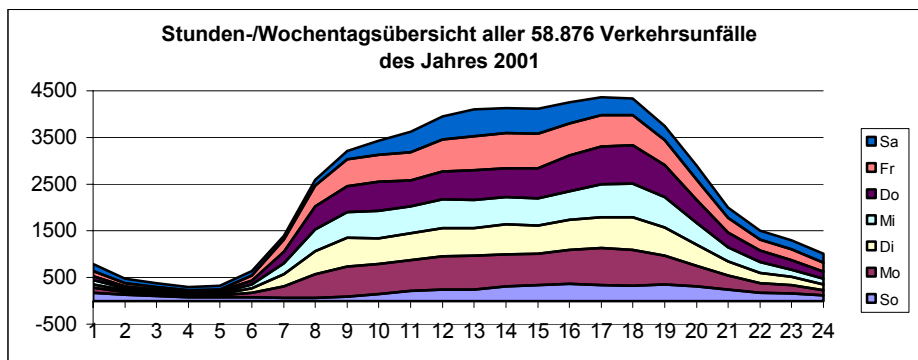
Jahr	Monat	Verkehrsunfälle										Verunglückte				
		gesamt	mit Personenschaden					mit nur Sachschaden					gesamt	Verletzte		Getötete
			gesamt	Kategorien 1 bis 3			gesamt	schwere Unfälle		sonstige	leicht	schwer				
				mit getöteten	schwerverf.	leichtverf.		im engeren Sinne	mit Alkohol Fzg.fahrbereit							
														Kat. 1	Kat. 2	
2000	4V					4 V			5 V							
Januar	4.395	650	2	58	590	3.745	144	46	1.421	2.134	829	762	65	2		
Februar	4.887	765	4	89	672	4.122	195	52	1.504	2.371	1.003	907	92	4		
März	4.969	698	4	61	633	4.271	173	44	1.545	2.509	905	837	64	4		
April	4.749	781	4	80	697	3.968	158	52	1.493	2.265	1.015	926	85	4		
Mai	5.579	1.054	4	84	966	4.525	194	65	1.671	2.595	1.338	1.247	87	4		
Juni	4.835	832	4	63	765	4.003	172	51	1.506	2.274	1.108	1.035	69	4		
Juli	4.690	835	4	61	770	3.855	159	55	1.334	2.307	1.059	991	64	4		
August	4.451	809	1	75	733	3.642	161	54	1.349	2.078	1.063	986	76	1		
September	5.171	887	2	73	812	4.284	191	69	1.534	2.490	1.145	1.063	80	2		
Oktober	5.210	893	2	80	811	4.317	189	51	1.609	2.468	1.142	1.050	89	3		
November	5.296	844	5	91	748	4.452	211	53	1.659	2.529	1.082	984	93	5		
Dezember	4.798	667	4	74	589	4.131	178	51	1.520	2.382	884	799	81	4		
Gesamt	59.030	9.715	40	889	8.786	49.315	2.125	643	18.145	28.402	12.573	11.587	945	41		
2001																
Januar	4.772	680	6	80	594	4.092	197	79	1.442	2.374	884	789	89	6		
Februar	4.201	542	1	37	504	3.659	144	40	1.349	2.126	710	670	39	1		
März	4.861	690	5	61	624	4.171	183	48	1.517	2.423	927	854	68	5		
April	4.793	740	4	60	676	4.053	170	52	1.442	2.389	949	885	60	4		
Mai	5.329	1.002	3	83	916	4.327	144	47	1.574	2.562	1.313	1.221	89	3		
Juni	4.867	873	3	80	790	3.994	175	50	1.490	2.279	1.154	1.063	88	3		
Juli	4.970	950	3	76	871	4.020	133	49	1.476	2.362	1.236	1.152	81	3		
August	4.636	849	4	73	772	3.787	143	57	1.313	2.274	1.102	1.021	77	4		
September	5.085	870	6	75	789	4.215	166	67	1.510	2.472	1.154	1.067	80	7		
Oktober	5.053	817	10	80	727	4.236	181	50	1.505	2.500	1.111	1.013	88	10		
November	5.418	834	7	70	757	4.584	193	49	1.640	2.702	1.082	1.000	75	7		
Dezember	4.891	663	3	66	594	4.228	170	49	1.575	2.434	872	801	68	3		
Gesamt	58.876	9.510	55	841	8.614	49.366	1.999	637	17.833	28.897	12.494	11.536	902	56		
Veränderung	0%	-2%	38%	-5%	-2%	0%	-6%	-1%	-2%	2%	-1%	0%	-5%	15		

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation folgendermaßen dar:

- mehr VU mit Getöteten und 15 getötete Personen mehr
 - dabei besonders starke Zunahmen in den Monaten Januar und September bis November, ohne dass gleichzeitig in all diesen Monaten die Zahl der gesamten VU anstieg (Gründe dafür sind nicht erkennbar)
- weniger VU mit Personenschaden (-2%) jedoch nur 1% weniger Verunglückte, darunter aber 5% weniger schwerverletzte Personen
- sonstige Sachschadensunfälle (Kategorie 5) haben sich unterschiedlich entwickelt:
 - Abnahme bei VU mit schwerwiegendem, mit Bußgeld zu ahndendem Verstoß (4V) um -2%,
 - Zunahme bei VU mit verwarnbarem Verstoß (5V) um +2%

1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten

Schaubild 4

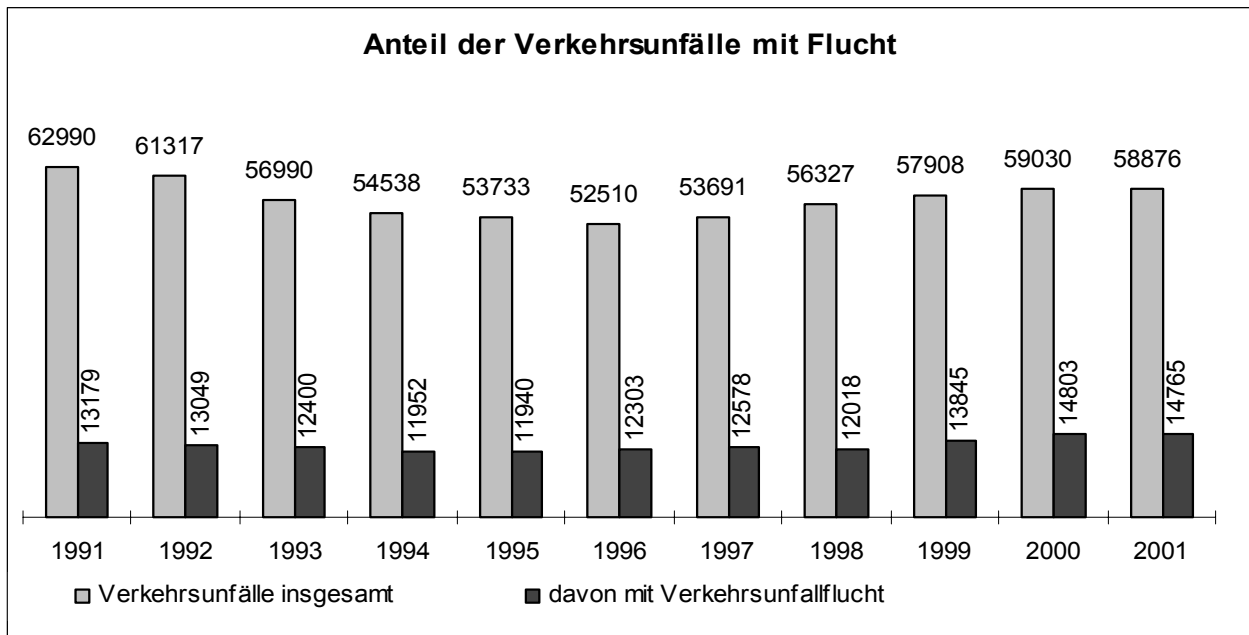


In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung etwa um 17 - 18 Uhr.

1.3.3 Verkehrsunfallflucht

Schaubild 5



Mit der Gesamtzahl von 14.765 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2001 (-0,3% im Vergleich zum Vorjahr) hat sich die seit 1996 zu verzeichnende Entwicklung steigender Unfallzahlen nicht fortgesetzt. Allerdings bleibt festzuhalten, dass bei 25 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) der Verursacher sich seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen										
1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
21%	21%	22%	22%	22%	23%	23%	23%	24%	25%	25%

Tabelle 7

In diesem Zusammenhang ist das Entdeckungsrisiko höher, als vielfach angenommen. Von allen 14.765 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 40 % aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 49 % noch höher.

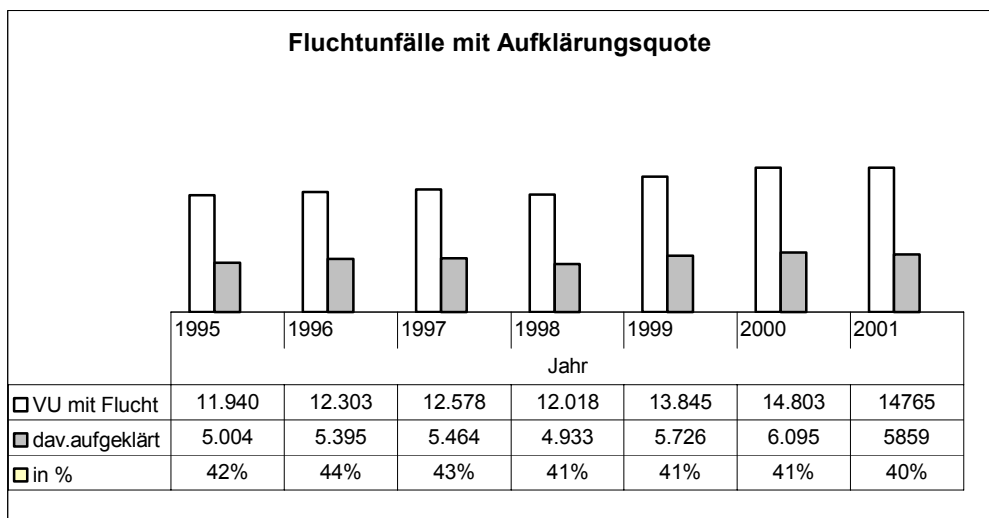


Schaubild 6

1.4 Unfallfolgen

1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

Die Tabelle 8 gibt eine Übersicht zur **Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen** (Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte), und zwar aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung.

Dabei wird in **Tabelle 8** nicht danach unterschieden, ob der Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt war oder für ihn die Unfallfolge des „Verunglückens“ im Status eines sogenannten sonstigen Geschädigten (in der Regel Mitfahrer) eintrat.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2001												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad		1	4	31	117	426	233	4	5	821	788	4%
Pkw	120	112	81	106	1.804	2.764	1.977	395	69	7.428	7.270	2%
Lkw				3	46	131	93	2	2	277	313	-12%
Bus	19	4	4	5	13	47	94	95	23	304	316	-4%
Sonst. Kfz	1		1		4	24	16	3	1	50	66	-24%
Mofa/Moped			3	31	16	39	44	12	3	148	130	14%
Fußgänger	77	145	100	50	146	254	271	166	29	1.238	1.341	-8%
Radfahrer	17	93	204	111	264	678	530	175	25	2.097	2.207	-5%
Inlineskater		12	8	1	1	4	2			28	29	-3%
Sonst. Fahrz./ohne Ar	6	4	4	5	17	21	27	10	9	103	113	-9%
Gesamt 2001	240	371	409	343	2.428	4.388	3.287	862	166	12.494		-1%
Gesamt 2000	209	364	443	388	2.463	4.416	3.322	780	188		12.573	
Veränderung	15%	2%	-8%	-12%	-1%	-1%	-1%	11%	-12%	-1%		

Nachfolgende Tabelle 9 enthält nur die in der Gesamtzahl der Verunglückten (Tabelle 8) enthaltenen **sonstigen Geschädigten**.

Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte) des Jahres 2001												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad		1	4	4	11	22	13			55	40	38%
Pkw	120	112	79	105	603	611	495	155	43	2.323	2.250	3%
Lkw				3	8	26	9	1		47	63	-25%
Bus	19	4	4	5	10	34	83	94	23	276	282	-2%
Sonst. Kfz	1		1		1	13	4	1	1	22	35	-37%
Mofa/Moped			2	5	1	1	1		1	11	6	83%
Fußgänger	4	1								5	5	
Radfahrer	9	3	1		1					14	21	-33%
Sonst. Fahrz./ohne Ar	5	4		4	11	15	13	5	6	63	64	-2%
Gesamt 2001	158	125	91	126	646	722	618	256	74	2.816		2%
Gesamt 2000	125	122	96	154	622	712	604	209	122		2.766	
Veränderung	26%	2%	-5%	-18%	4%	1%	2%	22%	-39%	2%		

Die Gesamtschau der Tabellen 8 und 9 lässt folgende Schwerpunkte erkennen:

- Die Gesamtzahl aller Verunglückten wird wesentlich bestimmt durch die Beteiligungsarten als PKW-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger
- Etwa 19 % aller Verunglückten (2.428) sind Junge Erwachsene (Altersstufe 18 – 25) mit dominierendem Anteil in der Verkehrsbeteiligung PKW, davon zu einem Drittel als Sonstige Geschädigte (i.d.R. Mitfahrer)
- Sofern Kinder (0-14) im Straßenverkehr verunglücken, erfolgt dieses – parallel zur altersgemäßen Entwicklung ihrer Mobilität –
 - in der Beteiligungsart Fußgänger mit Altersschwerpunkt 6 – 10 Jahren
 - in der Beteiligungsart Radfahrer mit Altersschwerpunkt 11 – 14 Jahren

Das Schaubild 7 zeigt die demografische Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs.

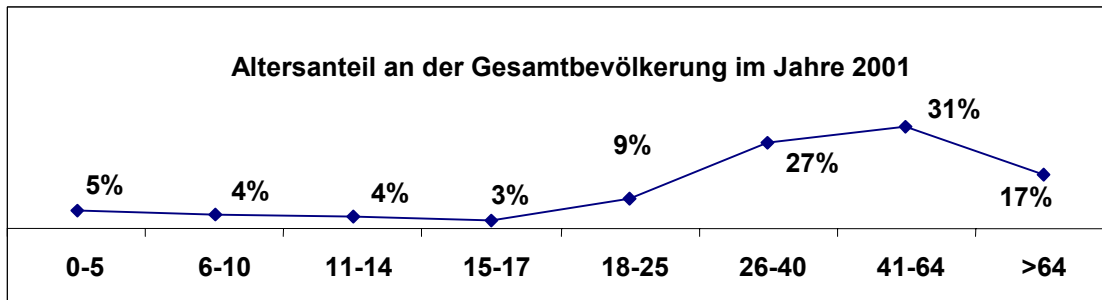


Schaubild 7

Die Grafik ermöglicht Relationen zwischen den Anteilen der einzelnen Jahrgangsguppen (Schaubild 7) und dem Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten (Schaubild 8). Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 9% sind Junge Erwachsene (18 – 25 Jahre) mit 19 % aller Verunglückten überproportional häufig im Unfallgeschehen von Personenschäden betroffen.

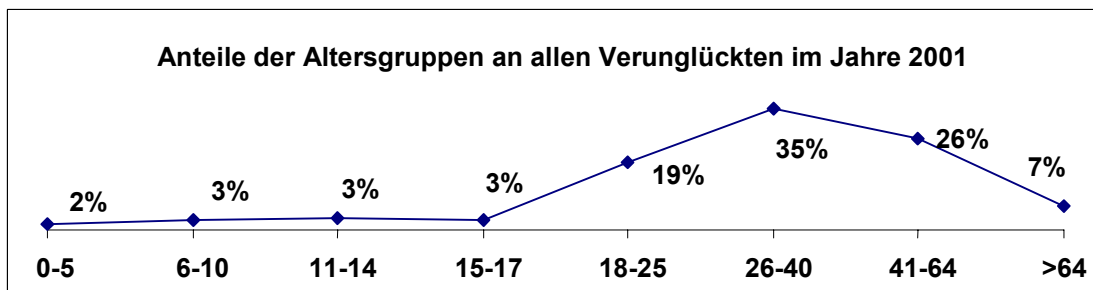


Schaubild 8

Bezogen auf den Vergleichswert "Verunglückte je 100.000 Einwohner" haben Junge Erwachsene die höchste Verunglücktenrate mit 1.518 (Schaubild 9).

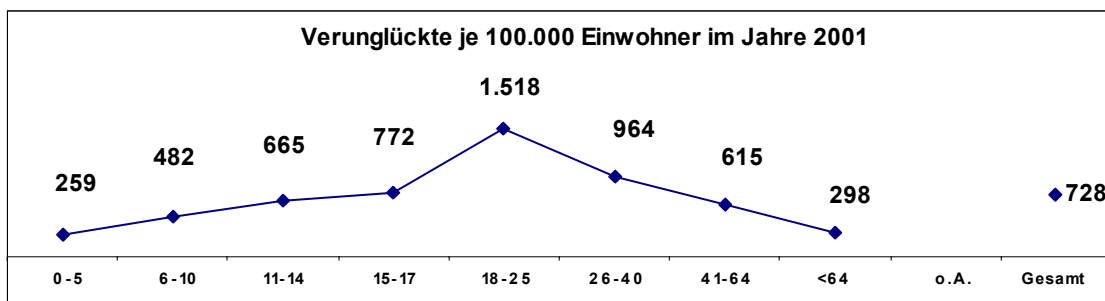


Schaubild 9

Bezogen auf die Verkehrsbeteiligungsart stellen Pkw-Fahrer und –Mitfahrer den größten Anteil aller Verunglückten. Dieser Wert korrespondiert mit der herausgehobenen Bedeutung des PKW im Rahmen des Individualverkehrs und der allgemeinen Mobilität.

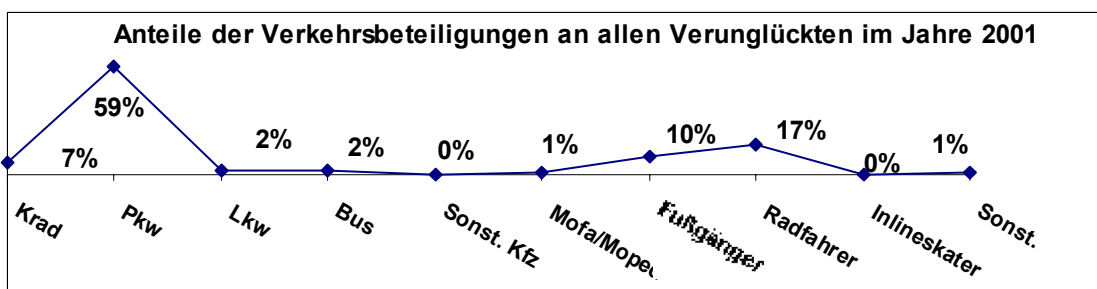


Schaubild 10

Die folgenden drei Tabellen 10, 11 und 12 enthalten Angaben zu allen Verunglückten der Tabelle 8, aufgeschlüsselt nach Altersstufen, Art der Verkehrsbeteiligung und Schwere der Unfallfolge.

Bezogen auf das Vorjahr sind für 2001 folgende wesentliche Veränderungen festzustellen:

- Eine deutliche Zunahme bei der Anzahl der Getöteten (+11) und Schwerverletzten (+46) in der Verkehrsbeteiligung Pkw, ebenso bei den Leichtverletzten (+101)
- Fußgänger stellen zwar wieder die zweitstärkste Gruppe der Unfallgetöteten, verzeichnen jedoch starke Rückgänge bei den Schwerverletzten (-51) und den Leichtverletzten (-53)
- Rückgänge bei schwerverletzten Radfahrern (-47), Rückgänge bei den leichtverletzten Radfahrern (-63)

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2001												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad						2	2			4	2	2
Pkw	1				9	3	3	8		24	13	11
Lkw						1				1		1
Bus												
Sonst. Kfz												
Mofa/Moped												
Fußgänger	2					6	2	11		21	20	1
Radfahrer				1		1	3	1		6	6	
Inlineskater												
Sonst.Fahrz./ohne Ang.												
Gesamt 2001	3			1	9	13	10	20		56		
Gesamt 2000					7	8	12	14			41	
Veränderung	3			1	2	5	-2	6				15

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2001												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad				4	25	72	36		2	139	121	15%
Pkw	8	1	1	6	80	98	50	49		293	247	19%
Lkw					2	9	13			24	28	-14%
Bus	1							3		4	13	-69%
Sonst. Kfz						2	2			4	4	
Mofa/Moped			1	3	3	5	6	5		23	20	15%
Fußgänger	19	37	24	12	19	32	54	53	1	251	302	-17%
Radfahrer	2	8	14	4	18	43	42	21		152	199	-24%
Inlineskater		3	2							5	7	
Sonst.Fahrz./ohne Ang.					2	1	2	2		7	4	75%
Gesamt 2001	30	49	42	29	149	262	205	133	3	902		
Gesamt 2000	23	52	46	36	127	260	257	140	4		945	
Veränderung	30%	-6%	-9%	-19%	17%	1%	-20%	-5%	-25%			-5%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2001												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad		1	4	27	92	352	195	4	3	678	665	2%
Pkw	111	111	80	100	1.715	2.663	1.924	338	69	7.111	7.010	1%
Lkw				3	44	121	80	2	2	252	285	-12%
Bus	18	4	4	5	13	47	94	92	23	300	303	-1%
Sonst. Kfz	1		1		4	22	14	3	1	46	62	-26%
Mofa/Moped			2	28	13	34	38	7	3	125	110	14%
Fußgänger	56	108	76	38	127	216	215	102	28	966	1.019	-5%
Radfahrer	15	85	190	106	246	634	485	153	25	1.939	2.002	-3%
Inlineskater		9	6	1	1	4	2			23	22	
Sonst.Fahrz./ohne Ang.	6	4	4	5	15	20	25	8	9	96	109	-12%
Gesamt 2001	207	322	367	313	2.270	4.113	3.072	709	163	11.536		
Gesamt 2000	186	312	397	352	2.329	4.148	3.053	626	184		11.587	
Veränderung	11%	3%	-8%	-11%	-3%	-1%	1%	13%	-11%			0%

1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten¹

Auf der Basis der Kostensätze, die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) berechnet und festgesetzt werden, ermittelt auch die Polizei Hamburg die „volkswirtschaftlichen Kosten“, die jährlich durch Verkehrsunfälle in Hamburg entstehen.

„Grundlage für die Ermittlung der Unfallkosten sind Betrachtungen über den volkswirtschaftlichen Nutzen, der aus vermiedenen Unfällen entsteht, d.h. wenn Personen nicht getötet/nicht schwerverletzt / nicht leichtverletzt werden und Sachschaden vermieden wird.“²

Es werden für Personen- und Sachschäden u.a. nach Verletzungsschweregraden, Kostenarten und Ortslagen der Unfälle mit empirisch ermittelten Anpassungsfaktoren Kostenschätzungen vorgenommen.

Tabelle 13

	2000			2001		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		DM	DM		DM	DM
Personenschäden						
Getötete	41	2.333.989	95.693.549	56	2.333.989	130.703.384
Schwerverletzte	945	159.856	151.063.920	902	159.856	144.190.112
Leichtverletzte	11.587	7.139	82.719.593	11.536	7.139	82.355.504
Summe			329.477.062			357.249.000
Veränderung der Kosten für Personenschäden						8,4%
Sachschäden						
aller Unfälle mit Personenschaden						
innerorts	9.383	12.639	118.591.737	9.185	12.639	116.089.215
außerorts (ohne BAB)	1	27.630	27.630	20	27.630	552.600
BAB	331	58.530	19.373.430	305	58.530	17.851.650
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden						
innerorts	2.021	21.881	44.221.501	1.878	21.881	41.092.518
außerorts (o.BAB)	2	24.095	48.190	7	24.095	168.665
BAB	102	34.459	3.514.818	114	34.459	3.928.326
aller übrigen Sachschadensunfälle						
innerorts	44.766	10.791	483.069.906	44.861	10.791	484.095.051
außerorts (o.BAB)	68	11.337	770.916	104	11.337	1.179.048
BAB	1.713	15.143	25.939.959	1.765	15.143	26.727.395
aller sonstigen Sachschadenunfälle unter Alkoholeinwirkung						
innerorts	619	8.398	5.198.362	627	8.398	5.265.546
außerorts (o.BAB)	1	8.823	8.823	0	8.823	0
BAB	23	11.785	271.055	10	11.785	117.850
Summe der Unfälle	59.030			58.876		
Summe der Sachschäden			701.036.327			697.067.864
Veränderung der Kosten für Sachschäden						-1%
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			1.030.513.389	1.054.316.864		

Fazit:

Die höheren volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle im Jahre 2001 sind im wesentlichen durch Personenschäden (+8,4%) entstanden und hier insbesondere durch die 56 Getöteten (+15).

¹ Nach den Kostensätzen der BAST von 1998

² Zitat aus: GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS-, Heft 13, Seite 137 (Anhang 2, Unfallkenngrößen)

1.5 Unfallursachen

1.5.1 Alle Ursachen der Hauptverursacher ³

Die Gesamtmenge der für die Hauptverursacher polizeilich registrierten Unfallursachen nach dem Unfallursachenverzeichnis (siehe Anlage 4.3) hat sich fast nicht verändert.

Tabelle 14

Häufigkeit des Auftretens aller signierten Ursachen der Hauptverursacher aller Verkehrsunfälle des Jahres 2001														
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen											Jahr		Veränderung
	Kräder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst. Verk.-bet./o. A.	2001	2000		
Verkehrstüchtigkeit	19	1.098	80	1	6	25	49	63			18	1.359	1.422	-4%
Straßenbenutzung	13	377	63	8	2	17	3	245			22	750	867	-13%
Geschwindigkeit	114	4.336	583	65	42	22	1	59	1	175		5.398	5.155	5%
Abstand	101	7.736	961	71	67	22		26		125		9.109	9.058	1%
Überholen	53	663	164	12	6	11		33		27		969	886	9%
Vorbeifahren	1	429	64	9	7	3		1		11		525	462	14%
Nebeneinanderfahren	20	3.381	1.278	67	47	5		6		103		4.907	4.792	2%
Vorfahrt/Vorrang	13	2.820	204	15	14	6		88		12		3.172	3.323	-5%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	8	602	72	9	7	4	3	97	1	3		806	787	2%
Abbiegen	21	2.454	433	39	18	11		29		34		3.039	3.059	-1%
Wenden/Rückwärtsfahren	5	5.227	1.205	49	98			2		197		6.783	7.014	-3%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	9	2.587	279	36	30	2	1	92		61		3.097	3.212	-4%
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	5	450	40	14	5	3	3	53		16		589	610	-3%
Ruhender Verkehr	1	780	121	1	10			2		20		937	958	-2%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1	32	172	1	4	1		14		52		277	279	-1%
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	162	10.629	3.531	493	327	56	33	360	2	5.750		21.343	21.037	1%
Technische Mängel	5	75	53	3	3	2		28		9		178	165	8%
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbah		3					692	6	15	1		717	805	-11%
Fußgängerfehler sonst. Art		1		1			73	6	3	17		101	119	-15%
Gesamt 2001	551	43.680	9.303	894	693	190	860	1.210	22	6.653		64.056		0%
Gesamt 2000	552	43.722	9.677	775	640	142	926	1.253	26	6.297			64.010	
Veränderung	0%	0%	-4%	15%	8%	34%	-7%	-3%		6%			0%	

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Zu geringer Sicherheitsabstand (9.109)
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (6.783)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (5.398)
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (4.907)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt / Vorrang (3.172)
- Fehler beim einfahren in den fließenden Verkehr (3.097)

Weitere 21.343 Nennungen „sonstiger Fehler“ der Fahrzeugführer beziehen sich auf Unfallursachen, die nicht eindeutig und konkret feststellbar waren, bzw. für die im Ursachenverzeichnis keine spezielle Ursachenbezeichnung vorhanden ist.

Eine Gruppierung der Hauptursachen nach typischen Fahrsituationen führt zu folgenden Feststellungen:

- In 20.908 Nennungen (Vorjahr: 20.353) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren)
- Mit 16.897 Nennungen (Vorjahr: 17.395) wurden Unfallursachen registriert, die typischerweise kreuzenden Verkehrsvorgängen zuzurechnen sind (Vorfahrt/Vorrang, Rotlichtverstoß der Fahrzeugführer, Abbiegen, Wenden/Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr).

Bezogen auf das vorherrschende Verkehrsmittel Pkw wurden als besonders häufige Unfallursachen Abstand (7.736), Geschwindigkeit (4.336) und Wenden / Rückwärtsfahren (5.227) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (692 von 860).

Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (245), Missachtung des Rotlichts (97), Fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (92) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (87)

³ Es können für maximal 2 Beteiligte (darunter immer den Hauptverursacher) je Beteiligten bis zu 3 Ursachen vergeben werden. Daraus ergibt sich, dass die Zahl der registrierten Ursachen, auch wenn sie nur den Hauptverursacher betreffen, höher ist, als die Zahl der Verkehrsunfälle.

1.5.2 Hauptunfallursachen und ihre Folgen ⁴

Während im vorigen Abschnitt eine quantitative Betrachtung der Unfallursachen erfolgte, setzt die nachfolgende Übersicht die Hauptunfallursachen in eine Beziehung zu den entstandenen Folgen.

<i>Tabelle 15</i>				Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller	Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		Verunglückten in %	Getöteten in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten		
Geschwindigkeit	5.398	2.878	23	23%	41%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	717	769	16	6%	29%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	1.296	616	9	5%	16%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	12.919	2.965	7	24%	13%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	589	605	6	5%	11%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ- Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	3.172	1.347	5	11%	9%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	750	450	4	4%	7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	806	529	2	4%	4%
Ungenügender Sicherheitsabstand	9.109	2.977	1	24%	2%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		verunglückt 12.494	Davon Getötet 56		

Aus der Häufigkeit, mit der bestimmte Ursachen bei Hauptverursachern bei Verkehrsunfällen mit Verunglückten (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte) genannt werden, lässt sich ein Rückschluss auf das allgemeine Gefahrenpotential bestimmter Fehlverhaltensweisen (Unfallursachen) ziehen.

Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Hauptunfallursachen

- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.977 = 24 %)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr; Fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (2.965 = 24 %)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (2.878 = 23 %).

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen Geschwindigkeit, Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn und Alkoholenuss im Straßenverkehr, teilweise in Kombination, festgestellt worden.

⁴ Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

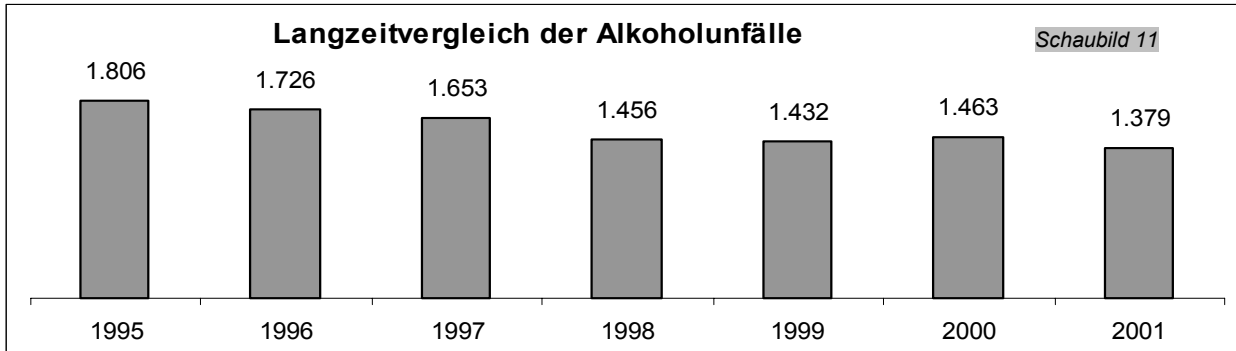
1.5.3 Alkohol

Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss (Alkoholunfälle) sind alle Verkehrsunfälle, bei denen mindestens einer der Beteiligten unter Alkoholeinfluss stand.

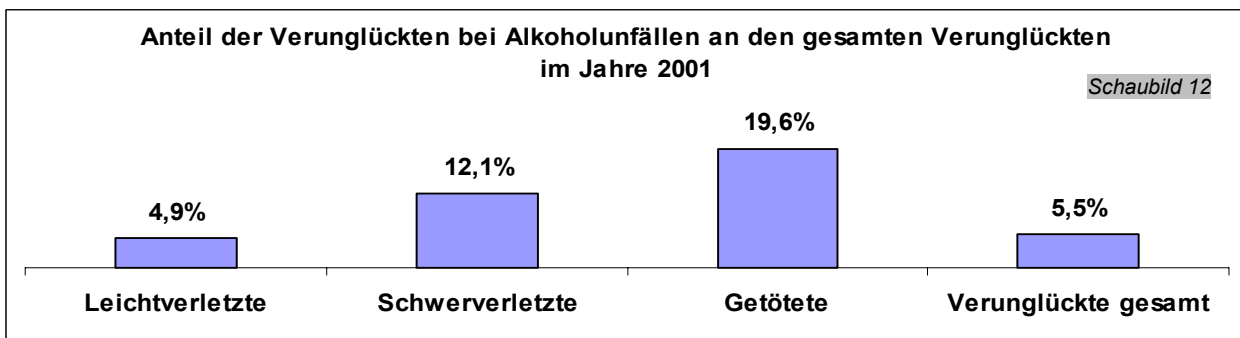
Die Auswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe, weil die Ursache Alkohol sowohl als erste, zweite oder dritte Ursache vergeben werden kann und dieses nicht nur beim Hauptverursacher.

Deshalb kann die Anzahl der Alkoholunfälle nicht direkt mit den Ursachenzahlen „Verkehrstüchtigkeit“ verglichen werden, die zudem noch mehr Gründe mangelnder Verkehrstüchtigkeit (z.B. Verkehrsteilnahme unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss; Übermüdung) enthalten.



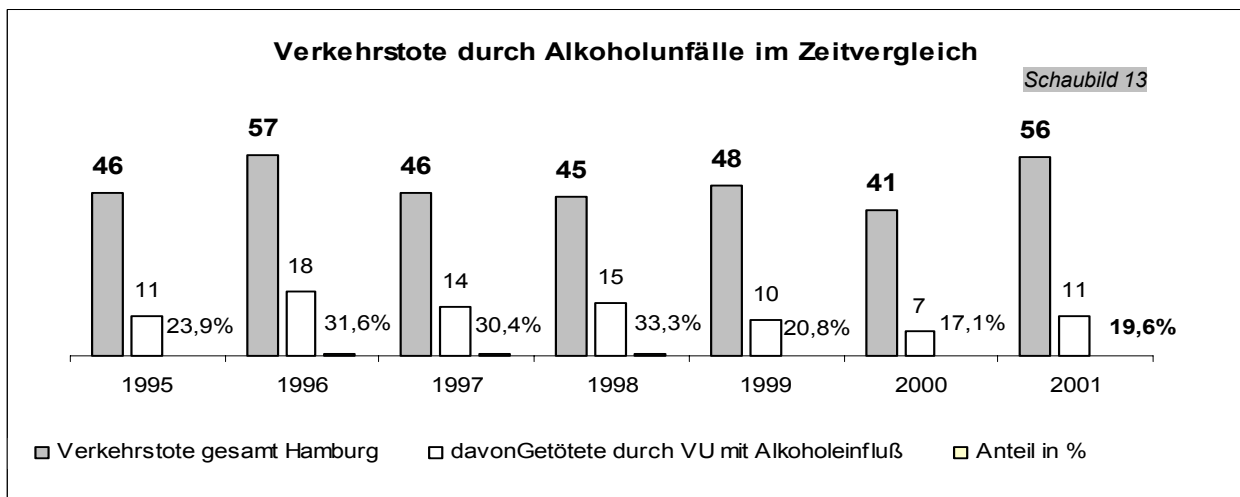
Bei den 1.379 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 683 Verunglückten (563 Leichtverletzte, 109 Schwerverletzte, 11 Getötete).

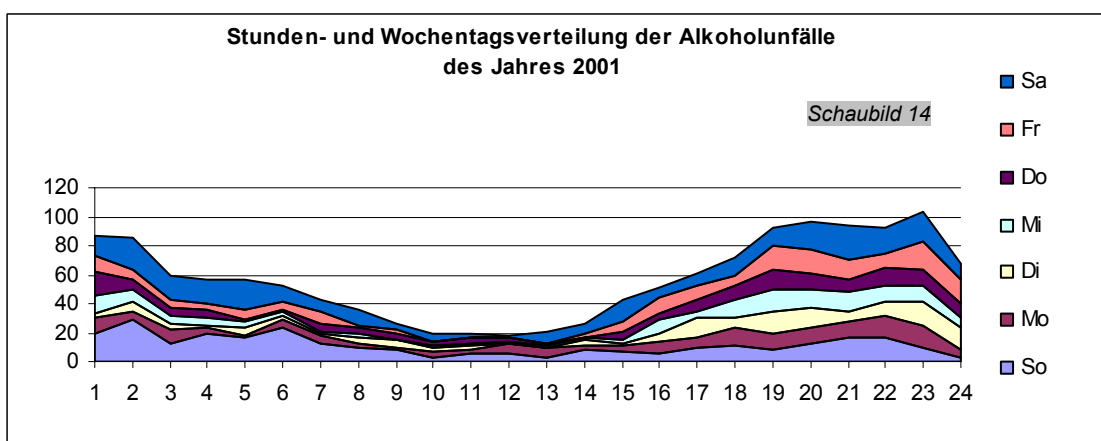
Die Zahl der polizeilich registrierten Alkoholunfälle ist in einer mittelfristigen Zeitbetrachtung rückläufig.



Im vorstehenden Schaubild wird deutlich, dass die Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss ein erhebliches Gefahrenpotential darstellt.

Bezogen auf 56 Getötete des Jahres 2001 war in 11 Fällen Alkohol mindestens mitursächlich.





Vorstehendes Schaubild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereignen sich Montags bis Freitags vorwiegend in den Abendstunden, Sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und Sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				Ohne Angaben	Beteiligte Gesamt
	unter 0,5 ‰	0,5 bis unter 0,8	0,8 bis unter 1,1 ‰	1,1 und mehr ‰		
1998	129	173	165	968	37	1472
1999	125	159	158	919	84	1445
2000	122	138	150	850	216	1476
2001	98	112	159	821	204	1394
% an allen Alkoholunfällen	8%	10%	11%	61%	9%	100%

Vorstehende Tabelle 16 umfasst die letzten vier Jahre und bildet alle Beteiligten an Alkoholunfällen ab, differenziert nach dem festgestellten Grad der Alkoholisierung. Die Zahl der Beteiligten übersteigt daher die Zahl der Alkoholunfälle.

Nicht enthalten sind Fälle, in denen aus unterschiedlichen Gründen eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb ein ‰-Wert für die Blutalkoholkonzentration nicht festgestellt wurde.

Die Zahlen verdeutlichen, dass mit zunehmender Alkoholisierung sowohl das Unfallrisiko als auch die Schwere der Unfallfolgen deutlich ansteigen. (vgl. Schaubilder 12 und 13).

1.5.4 Drogen ⁵

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluß				
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluß vor.	Jahr			
	1998	1999	2000	2001
Anzahl der Verkehrsunfälle	30 (6)	47 (13)	41 (10)	70 (41)
dabei wurden				
getötet				1 (1)
schwer verletzt	3	2 (1)	9 (5)	7 (5)
leicht verletzt	15 (7)	26 (5)	25 (6)	29 (14)
Verunglückte gesamt	18 (7)	28 (6)	34 (11)	37 (20)

Tabelle 17

Bezogen auf die Gesamtzahl aller Unfälle ist die Zahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle, bei denen Drogeneinfluss erkannt wurde und (mit)ursächlich war, zahlenmäßig gering.

Gleichwohl dürfte aufgrund von abgesicherten Erkenntnissen aus der Dunkelfeldforschung von einer nicht unbedeutenden Zahl weiterer unerkannter Drogenunfälle ausgegangen werden können.

Vortestmedien zum Erkennen der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme befinden sich gegenwärtig in der praktischen Erprobung. Über eine Einführung wird unter den Aspekten der Marktreife dieser Testmedien und Ihrer Praxistauglichkeit für den Polizeivollzug entschieden.

⁵ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss des Jahres 2001 basiert auf den bei der Ersterfassung erhobenen und in der Unfalldatenbank gespeicherten Daten, ergänzt um eine – erstmals in 2001 durchgeführte – Aktenanalyse mit Auswertung der ärztlichen Gutachten zur Frage der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme. Insofern ist die Zahl des Jahres 2001 nicht ohne weiteres direkt mit den Zahlen der Vorjahre zu vergleichen.

1.6 Verkehrsteilnehmergruppen

1.6.1 Kinder

1.6.1.1 Verkehrsunfälle

Um Kinderunfälle handelt es sich, wenn bei Verkehrsunfällen jeweils mindestens ein Kind (0 – 14 Jahre) aktiv beteiligt war.

Kinder, die als sonstige Geschädigte (z.B. als Mitfahrer) verunglückten, sind deshalb überwiegend nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten. Die insgesamt verunglückten Kinder zeigen die Tabellen im Kapitel Unfallfolgen (Seite 16 ff).

Tabelle 18

Kinderunfälle											
Monat	VUPS			VUPS gesamt	VUSS		VUSS gesamt	VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	4	6	5	2001	2000			
1		10	38	48			6	54	43	11	
2		5	32	37	1		1	41	61	-20	
3	2	6	21	29	1		1	34	48	-14	
4		7	43	50			9	59	72	-13	
5		14	79	93	1		1	106	129	-23	
6		12	71	83	1		1	97	85	12	
7		14	64	78		1	1	102	79	23	
8		7	36	43			9	52	53	-1	
9		11	43	54			13	67	81	-14	
10		12	41	53		1	1	70	69	1	
11		8	45	53	1		1	73	64	9	
12		6	41	47	2		2	51	55	-4	
Gesamt 2001	2	112	554	668	7	2	9	129	806		
Gesamt 2000		116	575	691	6		6	142	839		
Veränderung		-4	-21	-23	1	2	3	-13	-33	-4%	

Im direkten Jahresvergleich 2001 / 2000 kann folgendes festgestellt werden:

- Rückgang der Kinderunfälle auf 806 (- 33 ; - 4%), insbesondere
 - Rückgang der Unfälle mit Personenschaden (- 23 ; - 3%)
- davon jedoch 2 Unfälle mit je einem getöteten Kind (1 weiteres Kind wurde als Mitfahrer im Pkw getötet; siehe Fußnote 6 auf Seite 25)
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (668 von 806 VU = 83%). Hier gibt es enge Zusammenhänge mit der altersgemäßen Mobilität der Kinder als Fußgänger und Radfahrer als einer schwächer geschützten Verkehrsteilnehmergruppe mit deutlich geringerer Erfahrungs- und Handlungssicherheit in ihrer Verkehrsteilnahme.
- In den Monaten Mai bis Juli haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2001 ereignet. Signifikante Erklärungen dafür sind - bis auf den Umstand, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.
- Wie das folgende Schaubild 15 zeigt, verlief ansonsten die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig.

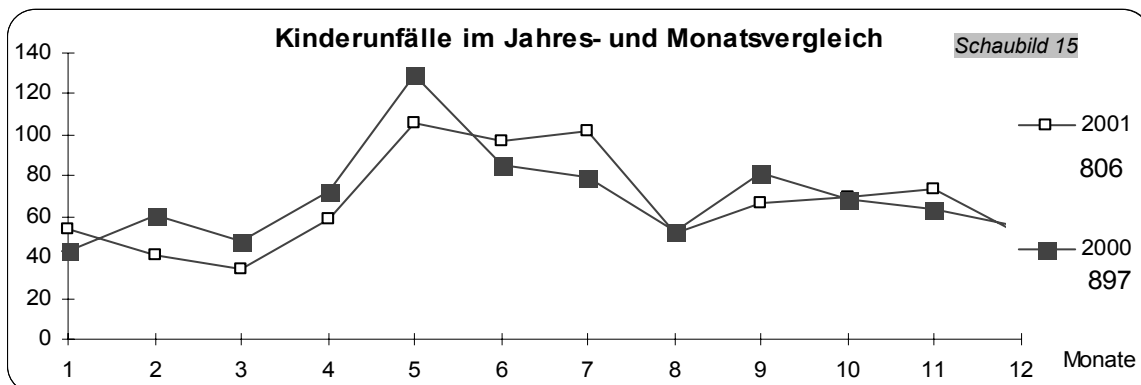
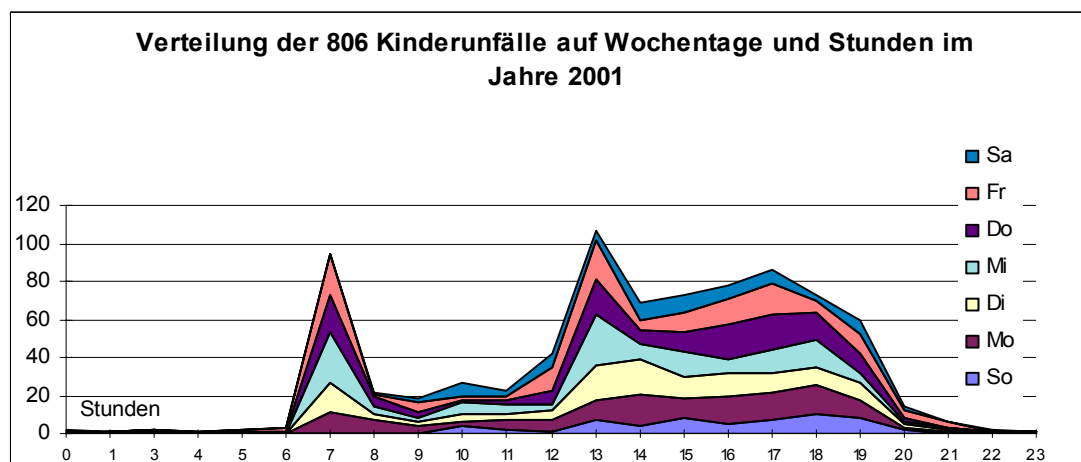


Schaubild 16 verdeutlicht die werktägliche und stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

Schaubild 16



Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich an Montagen bis Freitagen morgens um 7 Uhr zu Zeiten des Schul-Hinweges und etwa um 13 Uhr zu Zeiten des Rückweges von der Schule, darüber hinaus im Freizeitbereich von 14 bis 19 Uhr.

Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder verfolgt insofern den umfassenden Ansatz einer Befähigung zur altersgerechten, situationsangemessenen und sicheren Verkehrsteilnahme sowohl auf dem Schulweg als auch im Freizeitbereich.

1.6.1.2 Verunglückte

Im Jahre 2001 verunglückten bei den 806 Kinderunfällen und weiteren Unfällen, bei denen Kinder nur passiv beteiligt waren (z.B. als Mitfahrer) 1.020 Kinder (im Vorjahr 1.016; vgl. Tabellen 10 – 12).

Davon wurden

- 3 Kinder getötet⁶, eines davon als Mitfahrer im Pkw.
- 121 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 121),
- 896 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 895)

Die nachfolgenden Tabellen 19 und 20 beinhalten die Zahlen zu allen verunglückten Kindern, aufgeschlüsselt nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung.

Gesamt:

Tabelle 19

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	4	5
Pkw	120	112	81	313
Bus	19	4	4	27
sonst. Kfz	1		1	2
Mofa/Moped			3	3
Fußgänger	77	145	100	322
Radfahrer	17	93	204	314
Inlineskater		12	8	20
sonst. Verk.-teiln./o.A.	6	4	4	14
Gesamt 2001	240	371	409	1.020
Gesamt 2000	209	364	443	1.016
Veränderung	15%	2%	-8%	0,4%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst. Geschädigte*				
* überwiegend Mitfahrer				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	4	5
Pkw	120	112	79	311
Bus	19	4	4	27
Sonst. Kfz	1		1	2
Mofa/Moped			2	2
Fußgänger	4	1		5
Radfahrer	9	3	1	13
sonst. Verk.-teiln./o.A.	5	4		9
Gesamt 2001	153	125	91	369
Gesamt 2000	125	122	96	343
Veränderung	22%	2%	-5%	8%

⁶ Hierzu die Unfallsituationen:

a: Ein **5-jähriges Mädchen** stand mit seiner Mutter und einem 3-jährigen Bruder an der Fußgängerampel Barsbütteler Str / Gleiwitzer Bogen und musste zunächst bei Rotlicht warten. Als die Ampel für den Fahrverkehr auf Rot umsprang, konnte ein 19-jähriger Pkw-Fahrer sein Fahrzeug infolge deutlich überhöhter Geschwindigkeit nicht mehr abbremsen, er geriet ins Schleudern und schlidderete mit seinem Fahrzeug in die am Fahrbahnrand wartenden drei Personen. Das 5-jährige Mädchen wurde getötet, Mutter und Bruder schwerstverletzt.

b: In einer sog. „Spielstraße“ (verkehrsberuhigter Bereich) in Wilhelmsburg fuhr ein Lkw rückwärts und übersah dabei einen **2-jährigen Jungen**, der überrollt und getötet wurde.

c: Ein **3-jähriger Junge** war Mitfahrer in einem Pkw. Infolge eines Verkehrsunfalls wurde der Junge, der im PKW vorschriftsmäßig gesichert war, getötet

Erkennbar korrespondieren die Unfallzahlen mit der altersgemäßen Mobilität der Kinder und den damit einhergehenden Gefahrensituationen. Sie verunglücken

- in der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger mit einem Altersschwerpunkt in den Jahren 6 – 10 (145, Vorjahr 143)
- in der Verkehrsbeteiligung als Radfahrer mit einem Altersschwerpunkt in den Jahren von 11-14 (204, Vorjahr 230).

1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen ⁷

Tabelle 21 beinhaltet die Angaben zu den 806 Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2001, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 21

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Kfz-Führer		7	23		55	102	115	48	48	398	389	9
Sonstige/o. Ang.	15	1	2		1		2		13	34	15	19
Fußgänger	33	77	67			1	1		3	182	199	-17
Radfahrer	4	39	106	4	2	7	7	1	13	183	225	-42
Inlineskater		5	3				1			9	11	-2
Gesamt 2001	52	129	201	4	58	110	126	49	77	806		
Gesamt 2000	57	171	213	1	50	110	136	34	67		839	
Veränderung	-5	-42	-12	3	8		-10	15	10			-4%

Bei insgesamt 806 Unfällen mit Kinderbeteiligung wurde der Unfall in **382 Fällen** von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt in der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger und Radfahrer.

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2001.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle des Jahres 2001													
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	sonst.	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	2001	2000	
Verkehrstüchtigkeit												3	
Straßenbenutzung		1				2			32		35	36	-1
Geschwindigkeit		48	2	1					3		54	44	10
Abstand		9									9	16	-7
Überholen		3	1			1			4		9	7	2
Vorbeifahren		2									2	1	1
Nebeneinanderfahren		3	2								5	8	-3
Vorfahrt/Vorrang		36	3	1					13		53	52	1
Rotlicht Fz.		8	1	1		1	1		14		26	46	-20
Abbiegen		73	4	1	1				5		84	84	
Wenden/Rückwärtsfahren		23	4				1		2		30	20	10
Einfahren i.d.fl.Verkehr		37	1				1		31		70	90	-20
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	65	3	2	2	2	4		13		93	81	12
Ruhender Verkehr		7					2				9	6	3
Beleuchtung/Ladung/Besetzung									1		1	2	-1
Sonst. Fehler d.Fahrerführer	2	45	5		2		3		60		117	114	3
Technische Mängel							1		2		3	5	-2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.								154		6	160	197	-37
Fußgängerfehler sonst. Art							2	26		3	31	8	23
o.A.		3		1			6	2	3		15	19	-4
Gesamt 2001	4	364	26	7	5	6	21	182	183	9	806		
gesamt 2000	5	345	23	5	8	3	15	199	225	11		839	
Veränderung	-1	19	3	2	-3	3	6	-17	-42	-2			-4%

⁷ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen der Hauptverursacher genannt werden.

Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten (364 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (73), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (65), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (48) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr(37).

Das 65 mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (13)
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (11)
- beim Abbiegen (13)
- an Haltestellen (6)
- an anderen Stellen (23)

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (182 mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (154).

Von den insgesamt 154 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 153 Kinder.

Im einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (68)
- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (48)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (20)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (14)
- Fehlerhaftes Überqueren auf „Zebrastrifen“ [z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastrifen, für den Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] (3)

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

Als „Junge Erwachsene“ (JE) werden Personen zwischen 18 und 25 Jahren bezeichnet. Verkehrsunfälle mit JE sind diejenigen, bei denen mindestens ein Junger Erwachsener bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war. Mitfahrende junge Erwachsene sind nur dann in die Betrachtung einbezogen, wenn die vorstehende Bedingung erfüllt ist.

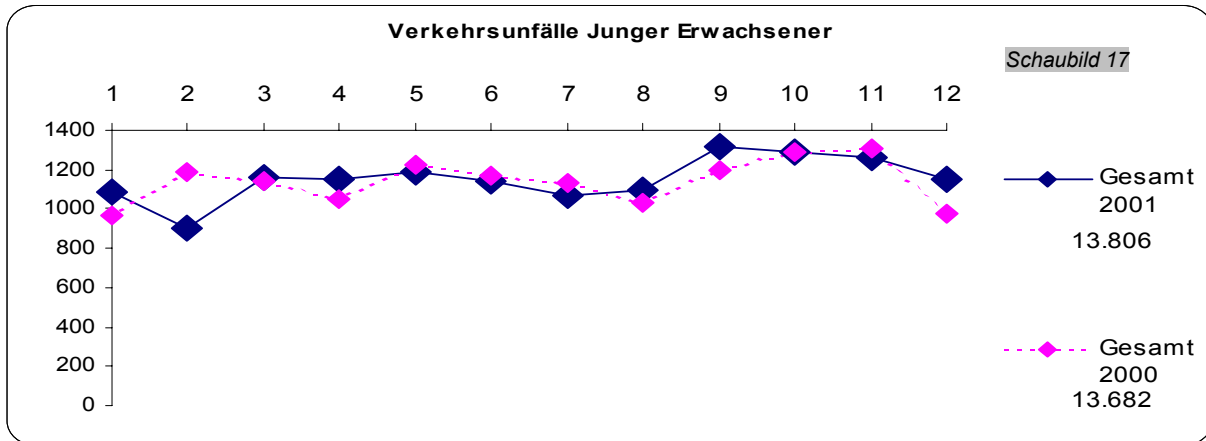
Tabelle 23

Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen im Jahre 2001													
Monat	VUPS			VUPS gesamt		VUSS		VUSS gesamt		VULS		Veränderung	
	1	2	3	4	6	8	10	12	1	2			
Gesamt											2001	2000	Veränderung
Kategorie													
1		28	215	243	65	24		89	758	1.090	963	127	
2		6	185	191	50	12		62	653	906	1.191	-285	
3	3	22	228	253	54	14		68	840	1.161	1.145	16	
4	1	15	231	247	52	9		61	840	1.148	1.046	102	
5	1	25	284	310	39	14		53	823	1.186	1.224	-38	
6	1	28	253	282	55	7		62	795	1.139	1.174	-35	
7	2	21	247	270	53	12		65	735	1.070	1.134	-64	
8	1	24	242	267	47	11		58	769	1.094	1.029	65	
9	2	22	288	312	60	14		74	933	1.319	1.199	120	
10	4	28	254	286	62	15		77	923	1.286	1.293	-7	
11	1	21	243	265	59	18		77	917	1.259	1.311	-52	
12	1	9	174	184	55	12		67	897	1.148	973	175	
Gesamt 2001	17	249	2.844	3.110	651	162		813	9.883	13.806		124	
Gesamt 2000	10	244	2.926	3.180	682	164		846	9.656		13.682		
Veränderung	7	5	-82	-70	-31	-2		-33	227	124		1%	

Die Entwicklung ist gegenüber dem Vorjahr durch folgende Aspekte gekennzeichnet:

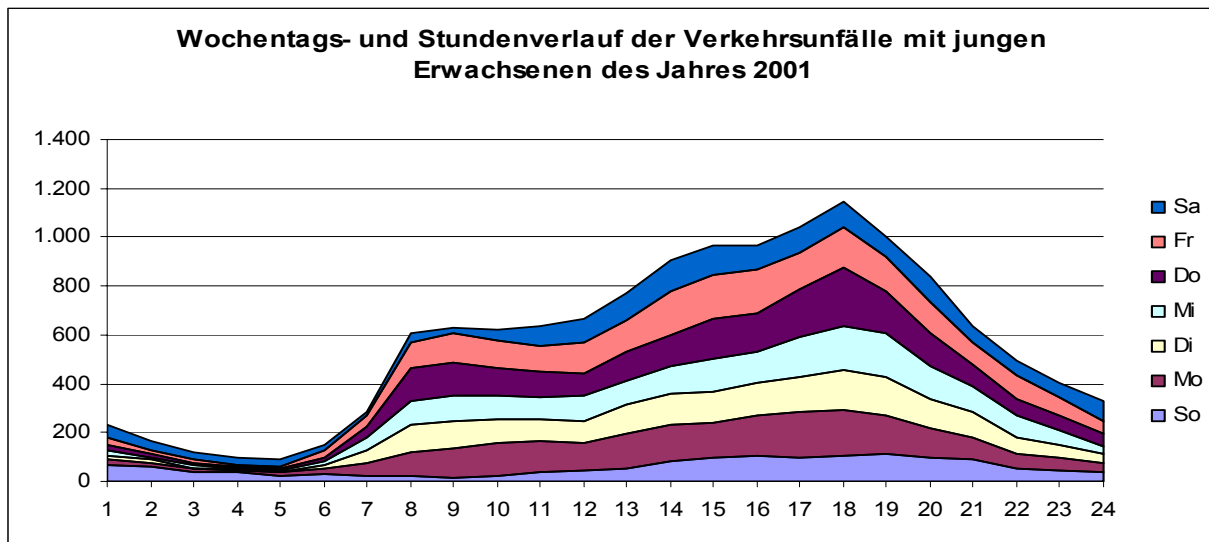
- Anstieg der Verkehrsunfälle mit JE auf 13.806 (+124; +1 %), wesentlich geprägt durch
 - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 2.844 (-70), davon
 - Rückgang bei Unfällen mit leichtem Personenschaden auf 2.844 (-82; -3%)
 - Anstieg bei Unfällen mit schwerem Personenschaden auf 249 (+5)
 - Anstieg bei Unfällen mit Getöteten auf 17 (+7)
 - Anstieg der sonstigen Sachschadenunfälle (VULS) auf 9.883 (+227; +2%)

Die Verteilung der Verkehrsunfälle mit JE zeigt über das Jahr einen weitgehend konstanten Verlauf. Die Abweichung im Februar 2001 korrespondiert mit der Gesamtunfallentwicklung 2001 im Februar und ist nicht typisch für die Unfälle mit jungen Erwachsenen.



Das Schaubild 18 stellt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen danach in der Zeit zwischen 13 und 21 Uhr. Junge Erwachsene sind auch in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger an Verkehrsunfällen als andere Altersgruppen beteiligt.

Schaubild 18



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2001 verunglückten insgesamt 2.428 Junge Erwachsene (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.782 als Fahrer
- 646 als Mitfahrer

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9% entspricht die Zahl von 2.428 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 19% aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

Bezogen auf alle Verunglückten in der Gruppe der JE nimmt der Pkw als Verkehrsmittel eine dominierende Rolle ein.

Bezogen auf alle Verunglückten JE verunglückten im PKW insgesamt 1.804 JE, davon

- 1.201 als Fahrer
- 603 als Mitfahrer

In 508 Fällen waren JE als verunglückte PKW-Fahrer die Hauptverursacher für Unfälle mit JE.

Junge Erwachsene sind nicht nur selbst gefährdet, sondern von ihnen geht – korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Mobilität und häufig verbunden mit geringerem Erfahrungsschatz als motorisierter Verkehrsteilnehmer sowie erhöhter Risikobereitschaft im Verkehrsverhalten – auch eine besondere Gefahr für andere aus (vgl. Tabelle 24).

Danach verunglückten bei Verkehrsunfällen, die durch Junge Erwachsene verursacht wurden, insgesamt 2.689 Personen, davon 705 Verursacher selbst.

Tabelle 24

Verunglückte, wenn JE Verursacher von VU sind			
beteiligt mit/als	Verunglückte gesamt	davon	
		andere Beteiligte und Mitfahrer	JE als Verursacher
Krad	57	10	47
Pkw	2.239	1.731	508
Lkw	175	152	23
Bus	19	17	2
sonst. Kfz	23	22	1
Mofa/Moped	12	4	8
Fußgänger	55	11	44
Radfahrer	98	29	69
Inlineskater	1		1
Sonstige	10	8	2
Gesamt 2001	2.689	1.984	705

1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen ⁸

Nachfolgende Tabelle 25 beinhaltet die Angaben zu allen Verkehrsunfällen mit jungen Erwachsenen, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

⁸ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und –ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen der Hauptverursacher genannt werden.

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen junger Erwachsener											Gesamt		Veränderung
beteiligt als	Alter									2001	2000		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.				
Krad				5	77	21	7		3	113	116	-3	
Pkw			2	2	8.146	1.381	1.146	243	243	11.163	10.987	176	
Lkw					1.019	246	182	6	45	1.498	1.680	-182	
Bus					40	19	36		3	98	55	43	
sonst. Kfz					108	14	15		1	138	127	11	
Mofa/Moped				3	22	2	3	1	1	32	29	3	
Fußgänger	6	15	10	1	65	22	17	11	12	159	173	-14	
Radfahrer		5	9	6	110	28	15	4	17	194	197	-3	
Inlineskater					1				1	2	2		
Sonstige					217	30	19	5	138	409	316	93	
Gesamt 2001	6	20	21	17	9.805	1.763	1.440	270	464	13.806			
Gesamt 2000	8	26	19	21	9.851	1.673	1.353	252	479		13.682		
Veränderung	-2	-6	2	-4	-46	90	87	18	-15	124		1%	

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2001 gab es 13.806 Verkehrsunfälle mit insgesamt 14.861 beteiligten JE.

Davon wurden in 9.805 Fällen (= 71 %) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 58.876 Verkehrsunfälle des Jahres 2001 in Hamburg sind JE zu 17 % Hauptverursacher.

Eine Auswertung bezogen ausschließlich auf die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** ergibt - differenziert nach den jeweiligen Unfallfolgen - folgendes Bild:

Junge Erwachsene waren die **Hauptverursacher von allen Verkehrsunfällen** des Jahres 2001 in Hamburg

- mit **Leichtverletzten** (8.614): 1.702 mal (=20%, Vorjahr:19%) davon 67 unter Alkoholeinfluss
- mit **Schwerverletzten** (841): 164 mal (=20%, Vorjahr: 17%) davon 25 unter Alkoholeinfluss
- mit **Getöteten** (55): 13 mal (=24%, Vorjahr: 13%) davon 4 unter Alkoholeinfluss.

Damit sind JE bei nur 9% Bevölkerungsanteil besonders stark als Verursacher von schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Auch hier gilt, dass Alkoholeinfluss mit zunehmender Schwere der Unfallfolgen besonders häufig registriert wurde.

Tabelle 26

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	sonst.	2001	2000	
Verkehrstüchtigkeit		43	3		2			1			49	45	4
Straßenbenutzung	2	53	5		1	2	1	31			95	113	-18
Geschwindigkeit	22	1.245	88	6	11	3		4		41	1.420	1.277	143
Abstand	9	1.888	135	6	18	3		1		26	2.086	2.147	-61
Überholen	3	99	16				1	4			123	145	-22
Vorbeifahren		67	6		1	1				1	76	64	12
Nebeneinanderfahren	2	597	104	1	5					13	722	736	-14
Vorfahrt/Vorrang	3	528	24	1	2			5		1	564	637	-73
Rötlicht	2	121	9	1			1	13		1	149	145	4
Abbiegen	4	514	48		2	1		4		3	576	516	60
Wenden/Rückwärtsfahren	1	897	184	4	15					26	1.127	1.151	-24
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	468	36		2			7		10	524	565	-41
Fehlverhalten ggü. Fußgängern ruhender Verkehr	1	34	3			1		2			41	51	-10
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	10							2	15	15	
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	26	1.356	322	21	46	9	3	30		76	1.889	1.906	-17
technische Mängel		14	2		1			4			21	21	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							51	2	1		54	51	3
Fußgängerfehler sonst. Art							6			2	8	13	-5
o.A.	1	103	13		1		3	2		10	133	132	1
Gesamt 2001	77	8.146	1.019	40	108	22	65	110	1	217	9.805		-46
Gesamt 2000	78	8.131	1.181	23	102	23	69	123	1	120		9.851	
Veränderung	-1	15	-162	17	6	-1	-4	-13		97	-46		-0,5%

Tabelle 26 enthält die Angaben zu allen Verkehrsunfällen, bei denen JE als Hauptverursacher registriert wurden, aufgeschlüsselt nach Unfallursachen und Art der Verkehrsbeteiligung:

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 8.146 von 9.805 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen sind zu geringer Sicherheitsabstand (1.888), Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.245), Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (897), Fehler beim Nebeneinanderfahren (597), Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (528) und beim Abbiegen (514).

1.6.3 Senioren

1.6.3.1 Verkehrsunfälle

Seniorenunfälle sind alle Verkehrsunfälle mit mindestens einer beteiligten Person älter als 64 Jahre.

Tabelle 27 beinhaltet die Daten zu den Seniorenunfällen des Jahres 2001.

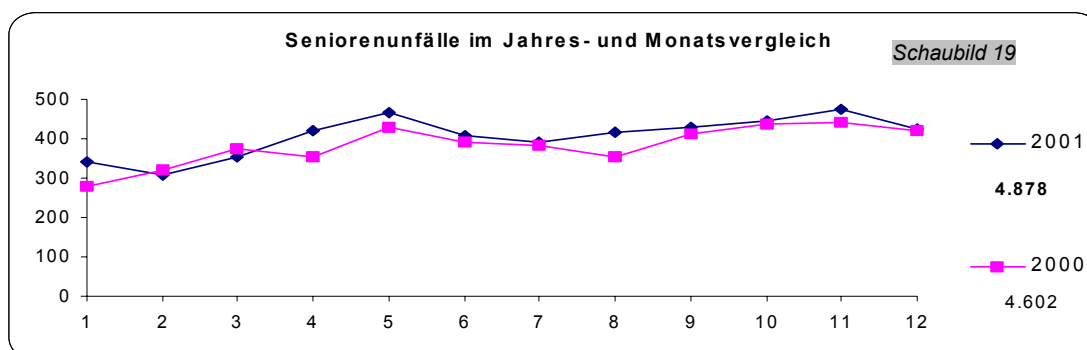
Tabelle 27

alle Seniorenunfälle 2001											
	VUPS			VUPS ges.	VUSS		VUSS ges.	VULS	Gesamt		Veränderung
Monat	1	2	3	4	6	5	2001	2000			
1	2	15	61	78	10	3	13	249	340	280	60
2		5	54	59	7		7	242	308	321	-13
3		16	72	88	12		12	256	356	376	-20
4	3	14	66	83	20	5	25	311	419	353	66
5	2	12	95	109	18	3	21	337	467	431	36
6		14	78	92	11	2	13	304	409	392	17
7		10	97	107	11	2	13	273	393	383	10
8		8	93	101	18	3	21	294	416	353	63
9	3	16	88	107	9	5	14	307	428	411	17
10	4	11	89	104	8		8	332	444	439	5
11	4	13	95	112	21	3	24	337	473	441	32
12	1	24	72	97	19	5	24	304	425	422	3
Gesamt 2001	19	158	960	1.137	164	31	195	3.546	4.878		276
Gesamt 2000	14	161	914	1.089	184	25	209	3.304		4.602	
Veränderung	5	-3	46	48	-20	6	-14	242	276		6%

In einer Gesamtschau der Jahre 2001 / 2000 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

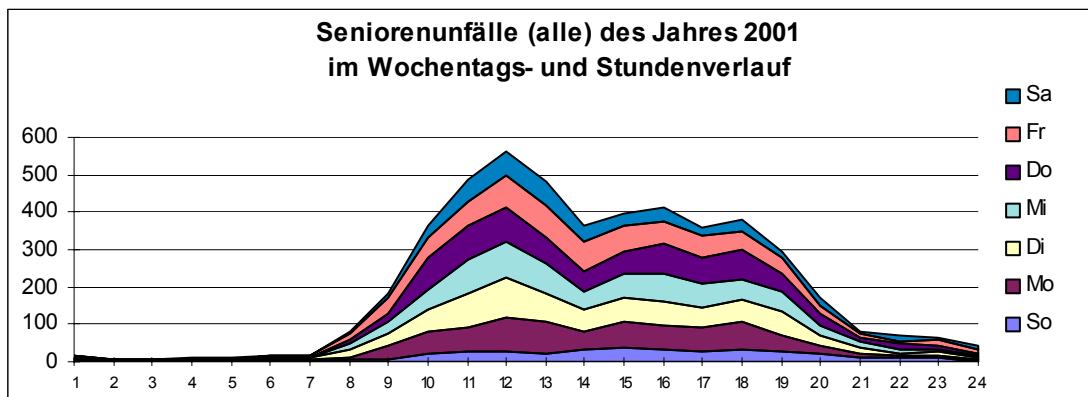
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 4.878 (+ 276; + 6%), davon
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.137 (+ 48; +4%), darunter
 - Anstieg der Verkehrsunfällen mit Getöteten (Kategorie 1) auf 19 (+ 5)
 - Rückgang der Seniorenunfälle mit schwerem Sachschaden auf 195 (-14)
 - Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle (VULS) auf 3.546 (+242; + 7%)

In der Monatsdarstellung des folgenden Schaubildes 19 zeigen beide Jahre einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle mit höheren monatlichen Werten im Mai und November.



Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 10 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zum Mittag um 12 Uhr.

Schaubild 20



1.6.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2001 verunglückten insgesamt 862 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 82 Verunglückte (+11%).

Von den insgesamt 862 Senioren wurden

- 709 leicht verletzt (+83), davon 478 als Beteiligte und 231 als Mitfahrer
- 133 schwer verletzt (-7), davon 111 als Beteiligte und 22 als Mitfahrer
- 20 getötet (+6), davon 17 als Beteiligte und 3 als Mitfahrer

1.6.3.3 Hauptverursacher / -ursachen ⁹

Tabelle 28 enthält Daten zu den Hauptverursachern aller Seniorenunfälle, aufgeschlüsselt nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Krad						4	3	5	2	14	15	-1
Pkw				1	198	425	348	3.126	69	4.167	3.879	288
Lkw					16	93	64	88	16	277	321	-44
Bus					1	9	9	12	3	34	24	10
Sonst.Kfz					6	3	6	20	1	36	38	-2
Mofa/Moped						1	1	11		13	9	4
Sonstige/o.Ang.			1		5	20	10	60	44	140	98	42
Fußgänger	3	3	3	1	5	6	7	49	5	82	97	-15
Radfahrer		4	5	6	10	10	5	60	13	113	121	-8
Inlineskater		1							1	2		2
Gesamt 2001	3	8	9	8	241	571	453	3.431	154	4.878		276
Gesamt 2000	4	13	13	12	225	488	425	3.287	135		4.602	
Veränderung	-1	-5	-4	-4	16	83	28	144	19	276		6%

⁹ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen der Hauptverursacher genannt werden.

Bezogen auf alle Seniorenunfälle bildet sich im Hinblick auf Alter und Verkehrsbeteiligung im Vergleich zum Vorjahr folgendes Bild (Tabelle 28):

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung auf 4.878 (+ 276; + 6%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 4.167 (+ 288; +7%)
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden, auf 3.431 (+ 144; + 14%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 3.126 (+155; + 5%)

Damit sind die Senioren in der Verkehrsbeteiligung PKW zu ca. 81 % Hauptverursacher aller Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung.

Der Wert korrespondiert mit der demografischen Entwicklung sowie der zunehmenden Mobilität der Senioren.

Tabelle 29 enthält Angaben zur allen Seniorenunfällen, die von Senioren hauptverursacht wurden, aufgeschlüsselt nach Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen:

Tabelle 29

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle 2001												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2001	2000	
Verkehrstüchtigkeit		10						2	2	14	7	7
Straßenbenutzung		28	1	1		4		6	1	41	33	8
Geschwindigkeit	1	201	5	1				1	4	213	176	37
Abstand	3	286	2		1	1			2	295	298	-3
Überholen		33	1					2		36	40	-4
Vorbeifahren		41	1							42	25	17
Nebeneinanderfahren	1	251	16	3	6				2	279	275	4
Vorfahrt/Vorrang		280	1			2		11		294	257	37
Rotlicht Fz.		54						6		60	57	3
Abbiegen		205	4			1			2	212	208	4
Wenden/Rückwärtsfahren		523	16	1	1				5	546	567	-21
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		203	4		1			6	3	217	226	-9
Fehlverhalten ggü Fußgängern		52				1	1	2		56	39	17
Ruhender Verkehr		53	3						2	58	38	20
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	1		1			1		4	5	-1
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer		872	30	6	9	2	2	20	32	973	923	50
Technische Mängel		3	1							4	9	-5
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							40	1		41	58	-17
Fußgängerfehler sonst. Art							5		2	7	4	3
Sonstige/o.A.		30	2		1		1	2	3	39	42	-3
Gesamt 2001	5	3.126	88	12	20	11	49	60	60	3.431		144
Gesamt 2000	7	2971	118	5	21	6	63	48	48		3.287	
Veränderung	-2	155	-30	7	-1	5	-14	12	12	144		4%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (546), ungenügender Sicherheitsabstand (295), Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (294) und Fehler beim Nebeneinanderfahren (279).

1.6.4 Fußgänger

1.6.4.1 Verkehrsunfälle

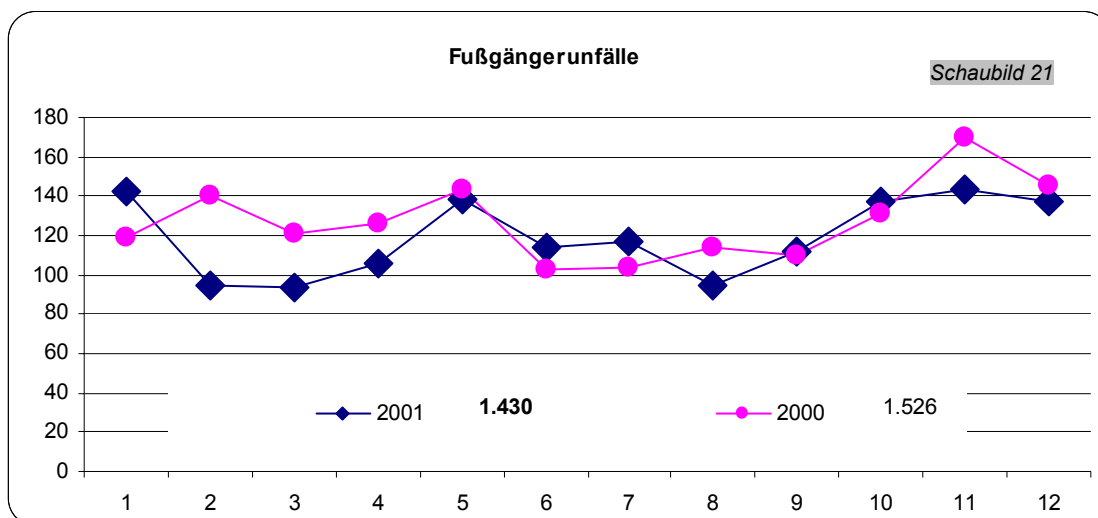
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Rückgang der Fußgängerunfälle auf 1.430 Fußgängerunfälle (-96; -6%)darunter
 - Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 1.294 (- 95; -7%)
 - Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden (Kategorie 2) auf 253 (- 53; -17%).
- Anstieg bei den Unfällen mit Getöteten auf 21 (+ 1).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle 2001											
Monat	VUPS			alle VUPS	VUSS		alle VUSS	VULS	VU Gesamt		Veränderung
	Kategorie				Kategorie				Kategorie		
	1	2	3		4	6		5	2001	2000	
1	3	28	98	129		1	1	12	142	119	23
2		12	77	89				6	95	140	-45
3	2	19	68	89				5	94	121	-27
4	2	19	75	96				10	106	126	-20
5	2	23	103	128				10	138	143	-5
6		17	83	100				14	114	103	11
7		19	84	103				14	117	104	13
8	2	14	62	78	1	1	2	15	95	114	-19
9	1	23	77	101		1	1	10	112	110	2
10	6	25	94	125				12	137	131	6
11	1	22	109	132				11	143	170	-27
12	2	32	90	124				13	137	145	-8
Gesamt 2001	21	253	1.020	1.294	1	3	4	132	1.430		
Gesamt 2000	20	306	1.063	1.389	11	4	15	122		1.526	
Veränderung	1	-53	-43	-95	-10	-1	-11	10			-6%

Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die signifikanten Abweichungen liegen keine Erklärungen vor.

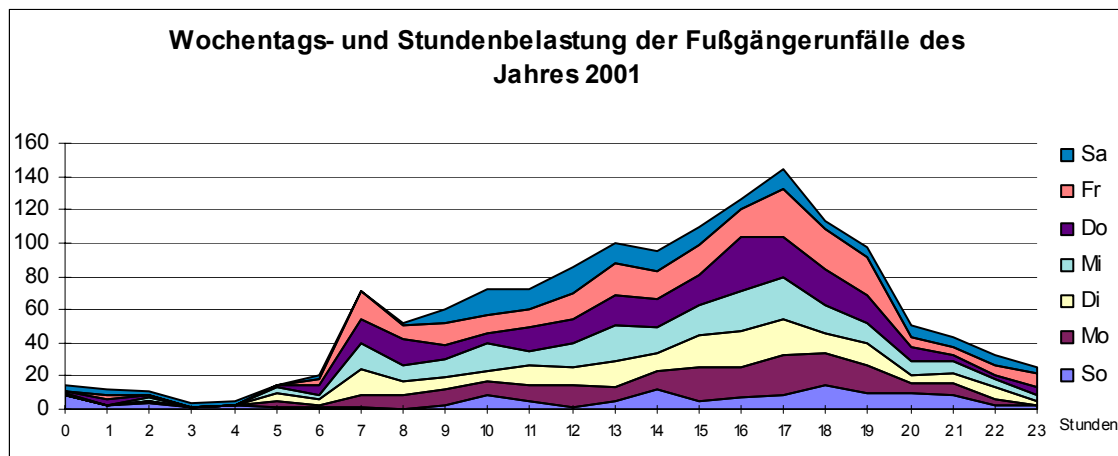


Das nachfolgende Diagramm 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

Wesentliche Erkenntnis daraus ist:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2001 vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet.
- Die Spitzen in den Stunden 7, 13 und 17 Uhr korrespondieren mit den Unfallzeiten der Kinderunfälle (Schulweg und Freizeit).

Schaubild 22



1.6.4.2 Verunglückte

Schaubild 23

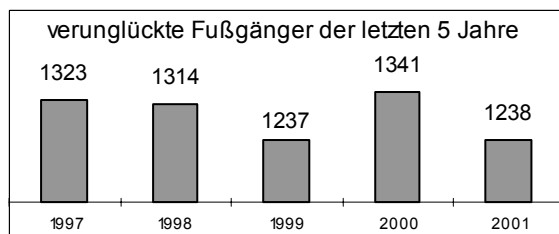
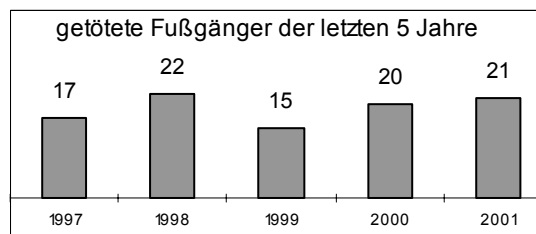


Schaubild 24



Vorstehende Schaubilder 23 und 24 präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger¹⁰, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.

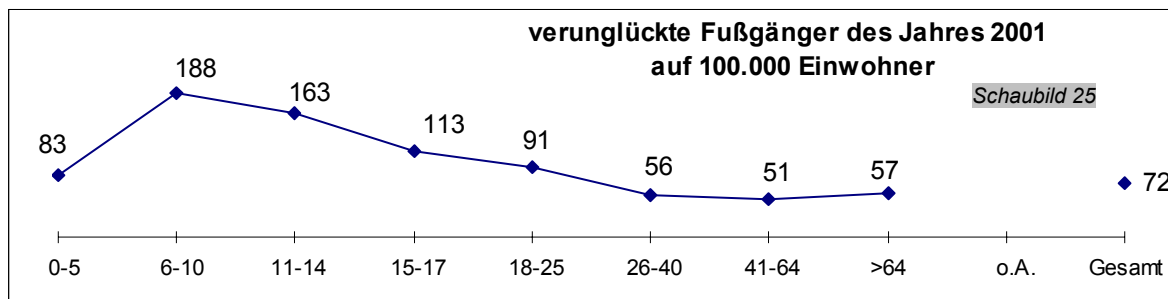
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief – bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren – uneinheitlich; der Wert für 2001 mit insgesamt 1.238 Verunglückten bedeutet einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr (-103; - 8%) und bewegt sich auf dem Niveau von 1999.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger bewegt sich mit 21 im Jahre 2001 (+1 zum Vorjahr) auf dem Niveau der Jahre 1998 und 2000. In diesem Zusammenhang ist erwähnenswert:
 - Bezogen auf die 21 getöteten Fußgänger waren
 - 12 Fußgänger selbst die Hauptverursacher (5 mal Rotlicht an LZA¹¹ missachtet, 7 mal außerhalb gesicherter Querungshilfen unvorsichtig die Fahrbahn überquert)
 - 9 mal waren Kraftfahrzeugführer die Verursacher.

¹⁰ Soweit die Zahl der verunglückten Fußgänger (1.238) kleiner ist als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.294), sind bei diesen Verkehrsunfällen nicht die beteiligten Fußgänger, sondern andere Personen verunglückt.

¹¹ Lichtzeichenanlage

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen sind 26 bis 40-jährige Personen die Gruppe mit den meisten Verunglückten (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual stärkere Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung. Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden. Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner für die einzelnen Altersgruppen wie folgt dar:



Im vorstehenden Schaubild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität

- junge Menschen bis 25 Jahren als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken
- 6 -10-jährige Kinder davon am stärksten betroffen sind.

1.6.4.3 Hauptverursacher und –ursachen ¹²

Nachfolgende Tabelle 31 enthält Angaben zu den Hauptverursachern von Fußgängerunfällen, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen											Veränderung	
beteiligt als	Alter									Gesamt		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Kfz-Führer					91	214	230	74	81	690	699	-9
Fußgänger	33	78	67	21	65	116	124	49	74	627	682	-55
Radfahrer		1	8	7	6	25	15	5	29	96	114	-18
Sonstige				1		1	3		12	17	31	-14
Gesamt 2001	33	79	75	29	162	356	372	128	196	1.430		-96
Gesamt 2000	38	95	70	39	184	400	372	123	205		1.526	
Veränderung	-5	-16	5	-10	-22	-44		5	-9	-96		-6%

Bezogen auf alle 1.430 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 48% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (690)
 - in 44% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (627)

Die nachfolgende Tabelle 32 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie der Art der Verkehrsbeteiligung. Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

- Von allen 690 Kfz-Führern des Jahres 2001, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 581 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Wesentliche Hauptursachen sind in 311 Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
 - beim Abbiegen 61
 - an Fußgängerfurten (mit LZA) 59
 - an Fußgängerüberwegen ohne Lichtzeichenanlagen (LZA) 31
 - an Haltestellen 7
 - an anderen Stellen 153

¹² Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und –ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen des Hauptverursachers genannt werden.

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (499).

Im einzelnen haben sich die Fußgänger fehlerhaft verhalten:

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 205
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 120
- an Querungsstellen mit LZA 96
- in der Nähe vorstehender Sicherungseinrichtungen 55
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA
[z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 9
- durch sonstiges falsches Verhalten 14

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle des Jahres 2001												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als								Gesamt			
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Mofa/ Moped	Fuß- gänger	Rad- fahrer	sonst.	2001	2000	Ver- änderung	
Verkehrstüchtigkeit		1				5			6	13	-7	
Straßenbenutzung	2	9	3	1	2		37		54	56	-2	
Geschwindigkeit	1	55	3	4			1	1	65	74	-9	
Abstand		13		1					14	3	11	
Überholen			1						1	3	-2	
Vorbeifahren										1	-1	
Nebeneinanderfahren		1							1	3	-2	
Vorfahrt							1		1	5	-4	
Rotlicht		18	2		1		1		22	22		
Abbiegen	1	30	3				1	2	37	34	3	
Wenden/Rückwärtsfahren		66	9					1	76	88	-12	
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		14	1	2					17	15	2	
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	4	311	26	10	3		35	9	398	412	-14	
Ruhender Verkehr										7	-7	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			2						2		2	
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	4	55	9	10	1		18	4	101	118	-17	
Technische Mängel										3	-3	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							499		499	544	-45	
Fußgängerfehler sonst. Art							95		95	67	28	
Ohne Angaben		8					28	2	41	58	-17	
Gesamt 2001	12	581	59	28	7	627	96	20	1.430			
Gesamt 2000	10	607	50	21	4	682	114	36		1.526		
Veränderung	2	-26	9	7	3	-55	-18	-16			-6%	

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

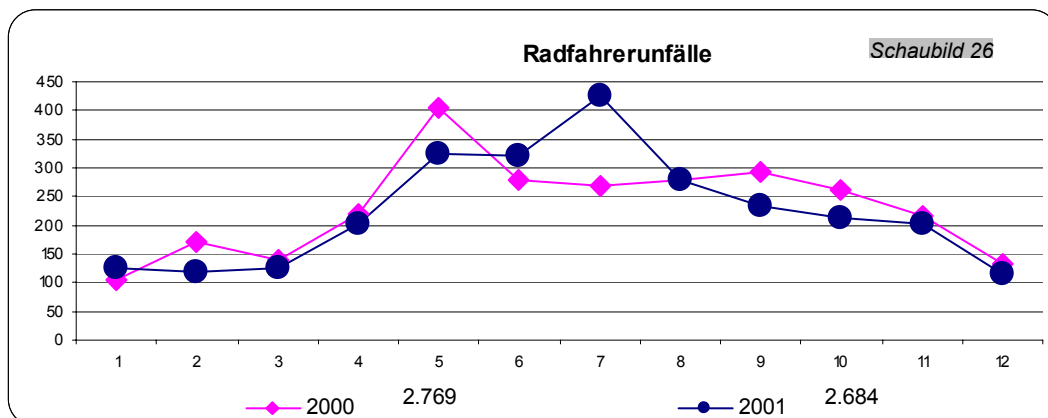
Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens 1 Radfahrer beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Rückgang der Radfahrerunfälle auf 2.684 (- 85; - 3%)
 - Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 2.164 (-103; -5%)
 - deutlicher Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 160 (- 59; - 27 %)

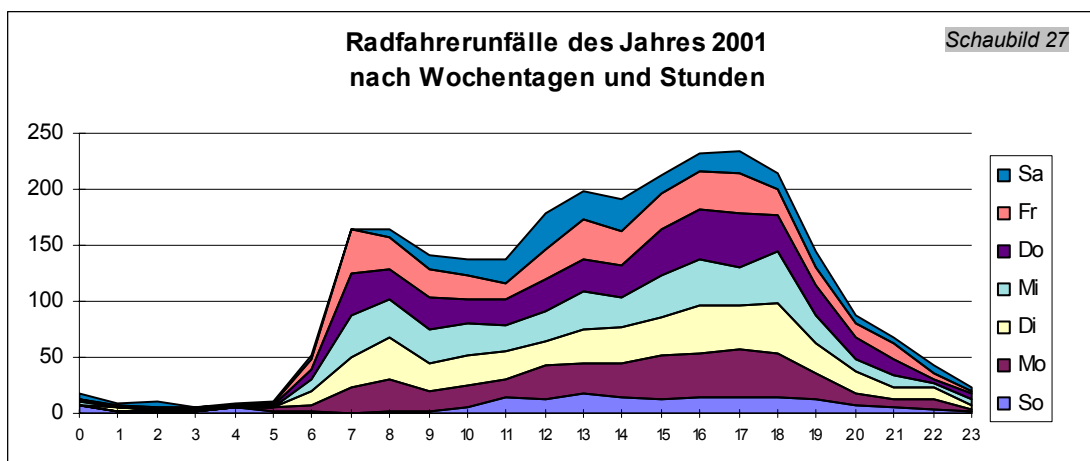
Tabelle 33

Radfahrerunfälle des Jahres 2001											
Monat	VUPS			VUSS			VULS	VU Gesamt		Veränderung	
	Kategorie			Kategorie		Kategorie	2001	2000			
	1	2	3	alle VUPS	4	6			alle VUSS		5
1	1	20	85	106		1	1	17	124	105	19
2		5	89	94	1		1	23	118	171	-53
3		6	88	94		1	1	29	124	140	-16
4		11	146	157		3	3	44	204	221	-17
5	1	18	250	269	1	4	5	51	325	403	-78
6	1	18	249	268	1	4	5	47	320	280	40
7		24	299	323		8	8	95	426	270	156
8	1	13	214	228		6	6	45	279	279	
9	1	15	180	196		1	1	36	233	292	-59
10		11	163	174				40	214	260	-46
11	1	9	154	164	2	3	5	34	203	217	-14
12		10	81	91		1	1	22	114	131	-17
Gesamt 2001	6	160	1.998	2.164	5	32	37	483	2.684		
Gesamt 2000	6	219	2.042	2.267	6	18	24	478		2.769	
Veränderung		-59	-44	-103	-1	14	13	5			-3%

Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Höhere Unfallzahlen in den Monaten Mai – August bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Sommermonaten ab. Die Spitze im Juli 2001 korrespondiert mit einem hohen Wert der gesamten Unfälle mit Personenschaden in diesem Monat.



Das nachfolgende Diagramm 27 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Radfahrerunfälle. Die kleinen Spitzen der Stunden 7 und 13 korrespondieren mit den Schulwegzeiten.



1.6.5.2 Verunglückte

Die folgenden Schaubilder 28 und 29 beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.

Sowohl die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer als auch die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Radfahrer haben sich mittelfristig nur in geringem Umfang verändert.

Schaubild 28

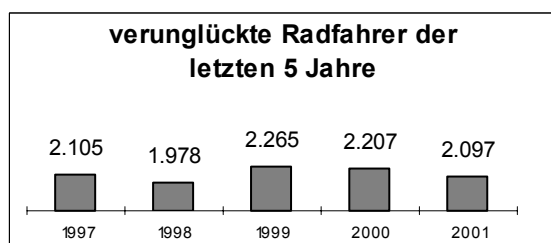
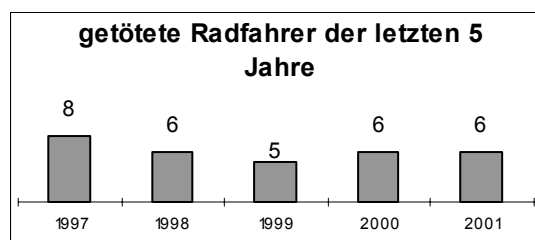


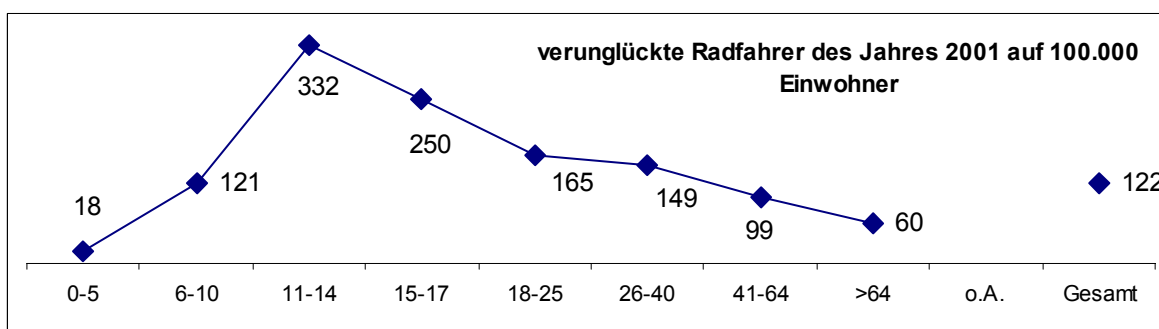
Schaubild 29



Die nachfolgende Relation von Verunglücktenzahl der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100.000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Schaubild 30).

Entsprechend ihrer altersgemäßen Entwicklung und ihrem Bevölkerungsanteil verunglücken 11-14-jährige Kinder und Jugendliche (15-17 Jahre) als Radfahrer besonders häufig.

Schaubild 30



1.6.5.3 Hauptverursacher und -ursachen¹³

Nachfolgende Tabelle 34 enthält Angaben zu den Hauptverursachern von Radfahrerunfällen, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 34

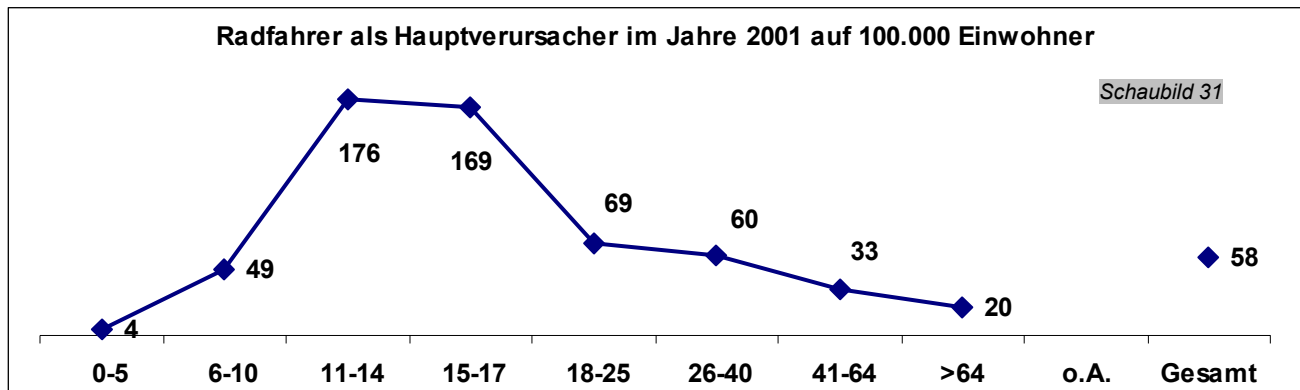
Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2001	2000	
Kfz-Führer		1			184	520	549	157	143	1.554	1.607	-53
Sonstige			2		2	8	6	1	35	54	65	-11
Inlineskater			1						1	2	5	-3
Fußgänger	4	6	6	1	10	14	23	8	13	85	72	13
Radfahrer	4	38	108	75	110	271	178	59	146	989	1.020	-31
Gesamt 2001	8	45	117	76	306	813	756	225	338	2.684		
Gesamt 2000	11	70	128	70	323	830	835	192	310		2.769	
Veränderung	-3	-25	-11	6	-17	-17	-79	33	28			-3%

Bezogen auf alle 2.684 Radfahrerunfälle bleibt festzuhalten:

- in 37 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (989)
- in 58 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.554)

¹³ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen des Hauptverursachers genannt werden.

Innerhalb der Gruppe der 989 Radfahrer, die selbst die wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt haben, zeigt der Altersvergleich in Relation zur Bezugsgröße 100.000 Einwohner (Schaubild 31), dass ältere Kinder (11-14) und Jugendliche (15-17) besonders häufig als Hauptverursacher in Erscheinung treten.



Die nachfolgende Tabelle 35 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 35

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle des Jahres 2001								
Ursachen	Beteiligte					Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Sonstige	Inlineskater	Fußgänger	Radfahrer	2001	2000	
Verkehrstüchtigkeit					6	6	10	-4
Straßenbenutzung	14	1		2	208	225	244	-19
Geschwindigkeit	33	2			44	79	79	
Abstand	14				20	34	33	1
Überholen	31				29	60	43	17
Vorbeifahren	11				1	12	26	-14
Nebeneinanderfahren	2				6	8		8
Vorfahrt/Vorrang	333	1			80	414	405	9
Rotlicht Fahrz.	50	1			85	136	143	-7
Abbiegen	529	2			24	555	581	-26
Wenden/Rückwärtsfahren	61	1			2	64	60	4
Einfahren i. d. fl. Verkehr	244	4			77	325	400	-75
Fehlverhalten ggü Fußgängern	15	1			39	55	59	-4
Ruhender Verkehr	86	1			2	89	94	-5
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2				7	9	6	3
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	114	15	1	6	315	451	408	43
Technische Mängel	1				13	14	14	
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			1	45	5	51	42	9
Fußgängerfehler sonst. Art		2		28	2	32	40	-8
o.A.	14	23		4	24	65	82	-17
Gesamt 2001	1.554	54	2	85	989	2.684		
Gesamt 2000	1.607	65	5	72	1.020		2.769	
Veränderung	-53	-11	-3	13	-31			-3%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

Sofern Kfz-Führer als Hauptverursacher für Radfahrerunfälle registriert sind, beziehen sich die Ursachen wesentlich auf folgende Verkehrssituationen:

- Fehler beim Abbiegen (529; = 34%)
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (333; = 21%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (244, = 16%).

Sofern Radfahrer die Hauptursache für die Radfahrerunfälle gesetzt haben, sind folgende Ursachen schwerpunktmäßig festgestellt worden:

- Falsche Straßenbenutzung, z.B. regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder des linken Radweg in Fahrtrichtung (208; = 21%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (77; = 8%)
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (85; = 9%)

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden:

- Kreuzende Verkehre (ausgewiesen durch die Ursachen „Abbiegen“, „Vorfahrt / Vorrang“, „Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Rotlichtmissachtung“), bergen für Radfahrer ein höheres Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer (208) erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre, weil viele Kraftfahrer nicht in Betracht ziehen, dass Radfahrer von links (und damit häufig regelwidrig) ihre Fahrtrichtung kreuzen.

1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.6.6.1 Verkehrsunfälle

Als Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern werden Verkehrsunfälle bezeichnet, bei denen mindestens eines der am Unfall beteiligten Fahrzeuge ein motorisiertes Zweirad ist.

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraffrad (über 125 cm³ oder 11 Kw Nennleistung)
- Kraffroller
- Leichtkraffrad
- Moped und
- Mofa 25.

Die zusammenfassende Betrachtung der genannten Fahrzeuge unter dem Sammelbegriff „Motorisiertes Zweirad“ ist angesichts der gleichgelagerten Problemlagen sinnvoll (hohe Verletzungsrisiken für die Fahrzeugführer; schlechtere Erkennbarkeit dieser Fahrzeuge im Verkehrsgeschehen). Sofern es bezüglich einzelner Fahrzeugarten Unterschiede von Bedeutung sind, werden sie herausgestellt.

Nachfolgende Tabelle 36 beschreibt die Unfallentwicklung, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Monaten sowie nach Schwere der Unfälle.

Tabelle36

Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer												
Monat	VUPS			VUPS gesamt	VUSS		VUSS gesamt	VULS	Gesamt		Veränderung	
	1	2	3	4	6	5	2001	2000				
1		4	28	32	2	1	3	7	42	41	1	
2	1	3	22	26	2	1	3	7	36	56	-20	
3	1	10	35	46	3		3	12	61	70	-9	
4		12	58	70	1		1	27	98	130	-32	
5		29	129	158	7	2	9	54	221	172	49	
6		22	73	95	7	1	8	37	140	123	17	
7		25	99	124	4	1	5	48	177	126	51	
8		22	103	125	3	4	7	41	173	142	31	
9	1	13	83	97	4	1	5	20	122	138	-16	
10		9	76	85		1	1	21	107	113	-6	
11	1	10	52	63	3		3	27	93	104	-11	
12		6	24	30	4		4	19	53	56	-3	
Gesamt 2001	4	165	782	951	40	12	52	320	1.323		52	
Gesamt 2000	2	148	775	925	26	14	40	306		1.271		
Veränderung	2	17	7	26	14	-2	12	14	52		4%	

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.323 (+ 52; + 4%)
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 951 (+ 26; + 3%).

1.6.6.2 Verunglückte

Bei insgesamt 1.323 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 969 Personen (+ 51 ;+ 6%).

Davon waren

- 548 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (+23) davon 3 getötet (+1)
- 227 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers (+14) davon 1 getötet
- 46 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (-4)
- 49 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+1)
- 99 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+17)

Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Schaubild 35

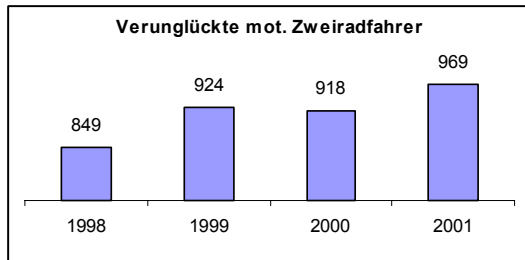
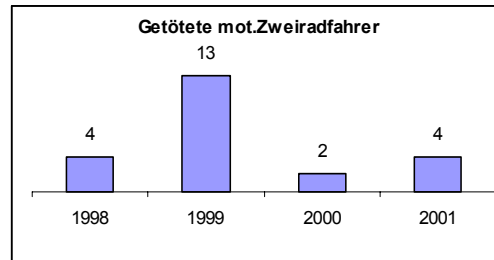


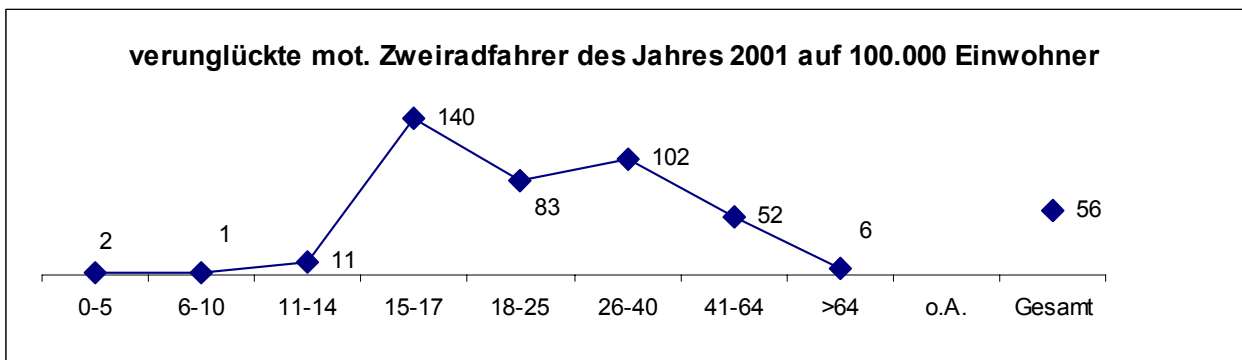
Schaubild 36



Die Schaubilder 35 und 36 verdeutlichen:

- die Zahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer ist mittelfristig angestiegen
- die Zahl der getöteten motorisierten Zweiradfahrer schwankte in den letzten Jahren stark

Schaubild 37



Das Schaubild 37 stellt die Zahl der insgesamt 969 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.

Wesentliche Erkenntnisse:

Insgesamt 62 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 3 %) 6 % aller Verunglückten dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.

- Von den 62 Verunglückten dieser Altersgruppe haben 53 das motorisierte Zweirad gefahren; in 22 Fällen handelte es sich dabei um eine Mofa 25. Insofern ist der Einstieg junger Menschen in die motorisierte Verkehrsteilnahme mit besonderen Risiken verbunden.
- Mit 18 Jahren erfolgt dann offensichtlich der Wechsel zum Kraftrad; immerhin verunglückte mehr als die Hälfte aller 18-25jährigen motorisierten Zweiradfahrer (73 von 133) mit einem Kraftrad
- Einen deutlichen Schwerpunkt bei den Verunglückten Kradfahrern bildet die Gruppe der Erwachsenen (insgesamt 426 von 821 gehören der Altersgruppe 26 – 40 Jahre an).

1.6.6.3 Hauptverursacher und –ursachen ¹⁴

Nachfolgende Tabelle 37 enthält Angaben zu den Hauptverursachern, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 37

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern im Jahre 2001												
	Alter									Gesamt		Veränderung
	o.A.	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 und älter	2001	2000	
motor. Zweiradfahrer	57			2	46	98	232	140	16	591	569	22
übrige Kfz	42					138	230	208	43	661	638	23
Fußgänger	3	1		3		2	5	5		19	27	-8
Radfahrer	4		1	2	2	1	7	4	2	23	16	7
Sonstige	23					2	3		1	29	21	8
Gesamt 2001	129	1	1	7	48	241	477	357	62	1.323		
Gesamt 2000	95	4	4	7	53	217	517	326	48		1.271	
Veränderung	34	-3	-3	0	-5	24	-40	31	14			4%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 25 Jahre) sind bei einem Bevölkerungsanteil von 9 % überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (241 von 1.323; = 18 %)

¹⁴ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und –ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller bis zu 3 möglichen Ursachen der Hauptverursacher genannt werden.

Nachfolgende Tabelle 38 enthält Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 38

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern des Jahres 2001								
Ursachengruppen	beteiligt als					2001	Gesamt	
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige		2000	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	4	2				6	11	-5
Straßenbenutzung	24	6		4		34	34	0
Geschwindigkeit	122	30		1		153	164	-11
Abstand	89	27				116	140	-24
Überholen	58	15			1	74	53	21
Vorbeifahren	4	5				9	7	2
Nebeneinanderfahren	24	77			1	102	101	1
Vorfahrt/Vorrang	18	105		5	1	129	138	-9
Rotlicht Fahrz.	9	21		4		34	26	8
Abbiegen	27	152		3		182	156	26
Wenden/Rückwärtsfahren	5	96			1	102	95	7
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	9	96		3	1	109	112	-3
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	7					7	5	2
ruhender Verkehr	1					1	6	-5
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2	2			3	7	1	6
sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	171	23	2	2	8	206	167	39
Technischer Mangel	4				1	5	2	3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn			13			13	24	-11
Fußgängerfehler sonst. Art			2		2	4	1	3
o.A.	13	4	2	1	10	30	28	2
Gesamt 2001	591	661	19	23	29	1.323		
Gesamt 2000	569	638	26	16	22		1.271	
Veränderung	22	23	-7	7	7			4%

Sofern motorisierte Zweiradfahrer als Hauptverursacher für die Unfälle registriert wurden, gibt es eine Häufung geschwindigkeitsbezogener Ursachen. Im einzelnen:

- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht der Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit (122)
- Zu geringer Abstand (89)
- Fehler beim Überholen (58)

Sofern übrigen Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert. Im einzelnen:

- Fehler beim Abbiegen (152)
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (105)
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (96)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (96)
- Missachtung Rotlicht (21)

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1 Unfallbekämpfung und Unfallkommission

Eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Unfallbekämpfung ist das Erkennen und Beseitigen von Unfallgefahren im Verkehrsraum. Hierzu erfolgt eine kontinuierliche und zeitnahe Analyse der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle. Ziel ist es, Ansatzpunkte für geeignete Maßnahmen der Verkehrsprävention, der sicheren Verkehrsraumgestaltung und der Verkehrsüberwachung zu gewinnen.

Für Hamburg werden alle polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle zentral in einer Unfall-Datenbank erfasst. Die Auswertung des Unfallgeschehens erfolgt auf Basis der bei der Unfallaufnahme signierten Kriterien und ermöglicht Kurz- und Langzeitbetrachtungen des Verkehrsunfallgeschehens unter verschiedenen Blickwinkeln. Nachfolgend erfolgen hierzu einige Erläuterungen.

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

Mit ihrer Hilfe erhalten die örtliche zuständigen Polizeidienststellen die notwendigen Informationen über kurzfristige Entwicklungen und Veränderungen im Unfallgeschehen. Grundlage für diese Analysen sind die signierten Unfallursachen, die das Fehlverhalten eines Unfallbeteiligten beschreiben.

Werden an einer Örtlichkeit innerhalb von 90 Tagen drei gleichartige Unfälle erfasst, wird diese Unfallsituation automatisiert erkannt und als **Unfallbrennpunkt** der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt. Handelt es sich bei einem Unfallbrennpunkt um einen lichtzeichengeregelten Knoten, wird zusätzlich die zentrale Straßenverkehrsbehörde in der Landeseinsatzdirektion 4 informiert. Es ist Aufgabe dieser Dienststellen, mögliche Maßnahmen zur Unfallbekämpfung zu prüfen und erforderlichenfalls einzuleiten.

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

Diese Analysen dienen dem Erkennen von langfristigen Entwicklungen und Unfallhäufungen. Auf Basis einer bundeseinheitlichen Untersuchungsmethodik werden alle Unfälle nach Örtlichkeiten, ihrer Anzahl sowie nach Unfalltyp und Unfallschwere im jeweiligen Zeitbezug (Ein-Jahres-Zeitraum oder Drei-Jahres-Zeitraum) erfasst, ausgewertet und priorisiert. Wesentlichen Erkenntniswert haben u.a. die signierten Unfalltypen (siehe Anlage 4.4), die über Betrachtungen eines persönlichen Fehlverhaltens der Unfallbeteiligten hinausgehen und auf die gesamte Konfliktsituation am Unfallort abstellen.

Eine **Unfallhäufungsstelle** liegt vor, wenn an einer Örtlichkeit mindestens 5 Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Jahres, 5 Unfälle mit verunglückten Personen innerhalb von 3 Jahren oder aber 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb eines Jahres zu verzeichnen sind.

Schwerpunkte in der Unfallbekämpfung setzt die Polizei insbesondere an **Unfallhäufungsstellen**.

Bezogen auf diese Örtlichkeiten werden die Unfallakten systematisch ausgewertet, der Unfallort mit seinen Verkehrsabläufen und der baulichen Ausgestaltung besichtigt. Lichtzeichenanlagen und die zur Unfallzeit aufgeschalteten Signalprogramme werden in die Prüfung einbezogen.

Die Analysen münden in konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Werden erkennbar umfangreiche und kostenintensive Umbauten am Unfallhäufungsstellen notwendig, wird die Unfallanalyse mit einer entsprechenden Empfehlung der **Unfallkommission** zugeleitet. Die Unfallkommission Hamburg wurde im Jahre 2000 gegründet und setzt sich aus Vertretern der Polizei (Straßenverkehrsbehörde) und der Behörde für Bau und Verkehr (Straßenbaulastträger) zusammen. Sie ist mit fachlicher Kompetenz für Anordnung, Planung und Finanzierung ausgestattet, um notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu realisieren.

Im Jahre 2001 wurden nach Beratung in der Unfallkommission an insgesamt 11 Örtlichkeiten Maßnahmen eingeleitet für z.B.

- signalisiertes 2-streifiges Linksabbiegen
- Veränderung von Umlaufzeiten im Signalschaltplan
- Verlängerung von Auslegermasten mit Signallicht über der Fahrbahn von 4 m auf 6 m
- Ausbesserungen der Fahrbahndecke – Beseitigung von Spurrillen-
- Erneuerung von Markierungen auf der Fahrbahn im Kreuzungsbereich
- zusätzliche Signalgeber
- Vergrößerung und Beleuchtung von Vorwegweiser-Transparenten
- andere bauliche Maßnahmen wie Rückbau von Verkehrsinseln, Abbindung von parallel geführten Nebenfahrbahnen, Beseitigung von Sichtbehinderungen (Bäume und Buschwerk).

Nach Abschluss der Maßnahmen wird die Unfalllage in einem Vorher-/Nachher-Vergleich untersucht.

2.2 Verkehrserziehung

Die Verhinderung von Unfällen steht im Zentrum aller Aktivitäten der Polizei im Bereich der Verkehrserziehung. Zielgruppenbezogen und verhaltensorientiert werden Verkehrsteilnehmer über Unfallgefahren informiert und mit den Möglichkeiten einer verkehrssicheren und situationsangemessenen Verkehrsteilnahme vertraut gemacht. Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg:

2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Polizeiverkehrslehrerinnen und ausgebildete Verkehrssicherheitsberater der Polizeikommissariate unterrichten in Kindergärten und Kindertagesheimen zum Thema „Kind als Fußgänger“. Ergänzt wird dieses Angebot durch den „Polizeiverkehrskasper“; mit ihm werden die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht durch das Medium des Handpuppenspiels vermittelt. Von den bestehenden Einrichtungen (ca. 850) werden derzeit ca. 80 % erreicht. Ziel ist es, weitere Polizeibeamte zusätzlich als Verkehrssicherheitsberater auszubilden und schrittweise alle Einrichtungen zu erreichen.

2.2.2 Aktion Kleinkind

Nahezu 14.000 Sechsjährige werden jedes Jahr in Hamburg eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und ihre Eltern Wochen-Veranstaltungen zur künftigen Schulwegsicherheit in den Stadtteilen an. Dazu spielt der Polizeiverkehrskasper.

2.2.3 Schulische Verkehrserziehung

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrserziehung liegt im Primarbereich. Alle Hamburger Schulkinder der Grundschulen erhalten umfangreichen Verkehrsunterricht. Das wesentliche Ziel besteht darin, junge Kinder zu einer sicheren und altersgemäßen Verkehrsteilnahme zu befähigen, und umfasst die Themen „Kind als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer“.

Themenbezogen werden die Polizeiverkehrslehrer durch die mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrradausbildung sowie vom Polizeiverkehrskasper unterstützt.

In der Sekundarstufe I wurde als Folge der Einsparung von 15 Stellen im Jahr 2000 die Polizeiverkehrserziehung weitgehend aufgegeben.

Allerdings war der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen von den Maßnahmen der Haushaltskonsolidierung des Jahres 2000 nicht betroffen und konnte im Jahr 2001 in unverändertem Umfang fortgeführt werden.

Auch wurden weiterhin die schulischen Mofa-Projekte durch einen Polizeiverkehrslehrer in der fahrpraktischen Ausbildung sowie bei der Abnahme der Prüfungen unterstützt. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am Institut für Lehrerfortbildung.

Ende 2001 sind Überlegungen aufgenommen worden, mittelfristig die personellen Kapazitäten in der Verkehrserziehung zu erhöhen.

Schuljahr 2000 / 2001 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 3.520 Stunden
- in Schulen 23.880 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 2.850 Stunden

Aktion Kleinkind

47 Veranstaltungen mit 2.200 Kindern
ca. 500 Skizzen

- Verteilte Schulwegskizzen

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 720 Vorstellungen
- in Kindergärten 38 Vorstellungen
- in Kindergärten: Verkehrsunterricht im Realverkehr 70 Stunden
- Sonderveranstaltungen 28 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- mobil 3.380 Stunden
- stationär 140 Stunden
- Sonderveranstaltungen 280 Stunden
- Radfahrausbildung 13.300 Teilnehmer

Mofaprojektunterricht

45 Kurse (insges. 745 Teilnehmer)

2.3 Verkehrsaufklärung und -information

2.3.1 Junge Erwachsene

In Hamburg gibt es ca. 170.000 Personen in der Altersgruppe 18-25, sogenannte Junge Erwachsene und vielfach „Fahranfänger“. Diese Altersgruppe ist nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt und insofern spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten. In 2001 gab es 8 größere Schwerpunktkontrollen mit der Zielrichtung „Alkohol / Drogen - Junge Fahrer“. Es ist beabsichtigt, präventiv ausgerichtete Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsinformationsprojekten („Christophorus-Seminar“ in der Trägerschaft der Berufsgenossenschaft Metall Nord) im Bereich der Berufsschulen zu etablieren.

2.3.2 Senioren

In Hamburg leben ca. 290.000 ältere Mitbürger (= 17% der Bevölkerung), davon ca. 14.000 Ausländer. Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt seit 1995 über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit als auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention.

Aktuell sind 71 Beamte sowie 3 ausländische Mitarbeiter in der Seniorenberatung tätig. Bürgernahe Beamte haben in ihrem Zuständigkeitsbereich in zahlreichen Veranstaltungen Vorträge vor Seniorengruppen gehalten, um u.a. über die Gefahren im Straßenverkehr aufzuklären.

Die Beratung von Senioren wurde insbesondere durch den Erfahrungsaustausch mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates intensiviert.

2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

Die Verkehrssicherheitsaktion „...nur bei Grün...den Kindern ein Vorbild...“ wurde in kleinem Rahmen fortgeführt. Durch die Anbringung von Schildern an Ampelmasten wurden Erwachsene an ihre Vorbildfunktion gegenüber Kindern beim Überqueren der Fahrbahn erinnert.

Im Jahr 2001 gab es eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen u. a.

- Sicherheitswoche im Einkaufszentrum Rahlstedt
- Präventionsveranstaltungen im Alstereinkaufszentrum
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn mit der Schulsenatorin und dem Liedermacher Rolf Zuckowski

Neben dem „normalen“ Einsatz des Polizeiverkehrskaspers und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 28 Sonderveranstaltungen, darunter

- türkisches Kinderfest auf der Jahnkampfbahn
- Ferienprogramm „Planten un Blumen“ sowie „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- „Spiel ohne Grenzen“ der „Wünsche-Stiftung“
- „Ferienprogramm Radfahrtsicherheit“ in der Spitaler Straße
- „Anti-Graffiti-Aktion“ in Wihelmsburg

Aus Anlass der Einführung des „Handyverbots am Steuer“ und der Neuregelung der „Promillegrenzen“ wurden zwei neue **Infolyer** aus der Reihe „Polizei Hamburg informiert...“ (gesamt 13 Flyer) entwickelt und über die Polizeikommissariate bzw. bei Verkehrssicherheitsaktionen an die Bevölkerung verteilt.

Auf den Hamburger **Messen** „Motorradtage“, „Reisen“, „Autovision“, „Du und Deine Welt“ sowie auf der „Fahrradmesse des ADFC“ war die Polizei mit einem Infostand vertreten.

Durch zahlreiche Gespräche konnte die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermitteln und interessierte Bürger informieren. Die wesentlichen Themen waren

- die neuen Promillegrenzen
- Telefonieren am Steuer
- Rund um's Fahrrad
- Sicherung von Kindern im Auto
- Geschwindigkeitsunfälle
- EU-Führerschein

2.4 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentrierte sich auch im Jahr 2001 auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen

- Überhöhte Geschwindigkeit
- Trunkenheit im Straßenverkehr
- Missachtung des Rotlicht

und orientierte sich hier in erster Linie an Unfallschwerpunkten.

2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitskontrollen verfolgten das Ziel, die Einhaltung zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, Unfallgefahren zu mindern und das Gefahrenbewusstsein der Kraftfahrer zu stärken.

Örtliche Schwerpunkte für Geschwindigkeitskontrollen waren in der Regel Unfallhäufungen. Daneben wurden Kontrollen insbesondere an Örtlichkeiten mit hoher Frequentierung von besonders gefährdeten Zielgruppen (Kinder, Senioren) durchgeführt, also im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Seniorenwohnheimen. Im übrigen werden Kontrollen an sonstigen, nicht unfallbelasteten Stellen durchgeführt, an denen nach polizeilichen Erfahrungen regelmäßig deutlich überhöhte Fahrgeschwindigkeiten festzustellen sind.

Insgesamt führte die Polizei 5.430 Geschwindigkeitskontrollen durch, bei denen 5.469.997 Kraftfahrzeuge gemessen wurden. Insgesamt 197.345 Kraftfahrzeuge (= 3,6 %) fuhren zu schnell und wurden mit einem Verwarn- oder Bußgeld belegt.

Das Instrument der **stationären Geschwindigkeitsüberwachung** kam an insgesamt 20 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung zum Einsatz. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. Insgesamt wurden 133.590 Verstöße registriert. Im übrigen vermeidet diese Überwachungstechnik eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei.

Weiterhin wurden 31 **Handlasermessgeräte** zur Geschwindigkeitsüberwachung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in 30 km/h-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen eingesetzt.

Im Jahr 2001 wurden 9.908 Verstöße registriert, davon 2.036 im Bußgeld- und 7.872 im Verwarngeldbereich.

2.4.2 Rotlichtüberwachung

Neben der Überwachung von Rotlichtverstößen durch den täglichen Dienst werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche auch mit stationären Anlagen überwacht. Ziel ist auch hier die konsequente Verfolgung des besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens.

Von den ursprünglich vorhandenen 17 Anlagen wurden im Jahr 2001 sechs Standorte aufgegeben, weil sich an diesen Stellen die verkehrlichen Umfeldbedingungen verändert hatten und die Anlagen dort nicht mehr zur Unfallbekämpfung erforderlich waren.

Alle übrigen Anlagen werden unter dem Gesichtspunkt des Erfordernis zur Unfallbekämpfung ebenfalls kontinuierlich überprüft.

Insgesamt wurden im Jahr 2001 **10.932 Verstöße** polizeilich registriert.

Die Statistik der Bußgeldstelle weist für das Jahr 2001 insgesamt **13.041 abgeschlossene Fälle** der Rotlichtmissachtung (Feststellung mobil / stationär) aus.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt sowohl der Überwachung als auch der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei im Jahre 2001 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2001), „Reisemesse“ (Februar 2001), „Autovision“ (März 2001) und „Du und Deine Welt“ (Sept.2001) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol bzw. Drogen eingehend dargestellt und in Bürgergesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 906 Verstöße gegen § 24 a StVG (Fahren unter Alkoholeinfluss) registriert, dabei erfolgte die Beweisführung in 187 Fällen durch eine Blutprobe (BAK) und in 719 Fällen durch eine Atemalkoholmessung (AAK). Somit wurde das neue Atemalkoholmessverfahren bereits in ca. 80 % aller Trunkenheitsfälle im Ordnungswidrigkeitenbereich angewendet. Für die Atemalkoholmessung stehen der Polizei zur Zeit 20 Messgeräte an ausgewählten Polizeikommissariaten zur Verfügung.

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.902 Fällen festgestellt; gegenüber den Fallzahlen von 2000 (2.984) ist ein geringer Rückgang von 2,7 % zu verzeichnen.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB bzw. § 24 a (2) StVG wurde in 253 Fällen festgestellt und zur Anzeige gebracht.

2.4.4 Radfahrer

Radfahrer zählen zur Kategorie der schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind unverändert häufiger Opfer von Verkehrsunfällen nach Fehlern anderer, insbesondere motorisierter Fahrzeugführer, als durch eigenes Verschulden. Dies spiegelt sich regelmäßig in den Unfallzahlen wider.

Allerdings verhalten sich auch Radfahrer nicht selten regelwidrig. Ihr Fahrverhalten ist überwiegend von dem Ziel bestimmt, ggf. auch unter Missachtung von Rechtsvorschriften so schnell wie möglich von einem Ort zum anderen zu gelangen.

Um Fehlverhalten sowohl von Radfahrern als auch gegenüber Radfahrern in Gebieten mit relativ starkem Radverkehr überwachen zu können, wurde auch im Jahre 2001 in der PD Mitte die Fahrradstaffel (6 Beamte) wiederum von Anfang April bis Ende Oktober eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2001 insgesamt 1.887 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet, gegen Kraftfahrzeugführer in 1.657 Fällen mit Bezug zum Radfahr- bzw. Fußgängerverkehr.

2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.4.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld, das absehbar in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird, sind Kontrollen des Güterfernverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung des Wirtschaftsverkehrs, steigende Tonnage und Transportleistungen auf den Straßen, einen hohen Konkurrenzdruck im Speditionsgewerbe und auch immer wieder spektakuläre Unfälle mit LKW.

Kontrollmaßnahmen der Polizei im Verbund mit anderen Behörden (z.B. BAG, Zoll) konzentrieren sich vorwiegend auf die Einhaltung der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten), auf Fragen der Ladungssicherheit, technische Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer.

In Hamburg wurden im Jahr 2001 im Rahmen gezielter Kontrollen insgesamt 4.384 Schwerlastfahrzeuge überprüft. Dabei wurden 2.364 Fahrzeuge bzw. deren Fahrzeugführer beanstandet und 2.840 Verstöße festgestellt.

Davon entfielen 621 Verstöße auf die vom Fahrer zu beachtenden Sozialvorschriften, und es wurden 720 technische Mängel an den Fahrzeugen festgestellt.

Um bei gezielten Verkehrskontrollen einen spürbaren Überwachungsdruck und eine hohe Öffentlichkeitswirkung erzielen zu können, führen die nord-ost-deutschen Bundesländer seit mehreren Jahren gemeinsame und abgestimmte Kontrollen durch, die jeweils von einem Bundesland koordiniert und ausgewertet werden.

Im Jahr 2001 wurden länderübergreifend zwei Schwerlastkontrollen, eine Alkoholkontrolle und zwei Kontrollen in Hinblick auf Aggressions- / Geschwindigkeitsdelikte auf BAB, teilweise auch im europäischen Rahmen unter Beteiligung vieler Nationen durchgeführt.

Aufgrund der guten Erfahrungen wird das Konzept von den Ländern fortgesetzt.

2.4.5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer und die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses sind vorrangige verkehrspolitische Ziele des Senats.

Daher setzt die Polizei folgende Prioritäten in der Überwachung des ruhenden Verkehrs:

- Freihaltung von Rettungswegen
- Beseitigen von Störungen des Fliessverkehrs, insbesondere durch Zweite-Reihe-Parker, aber auch ausgelöst durch Dauerparker in Ladezonen, Parkstreifen etc.
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens

Im Jahr 2001 wurden 938.314 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und insgesamt 53.010 Fahrzeuge abgeschleppt.

2.5 Verkehrsregelung und -lenkung

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die Verkehrsleitzentrale (VLZ) der Polizei Hamburg durch verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen sowie die Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst mit aktuellen Informationen zur Verkehrslage einen wichtigen Beitrag.

An den Hamburger Autobahnen und stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt platzierte Fernsehkameras (49) gewährleisten eine ständige Beobachtung der Verkehrslage sowie die Erfassung von Verkehrsstörungen auf diesen Streckenabschnitten.

Von insgesamt 1707 Lichtzeichenanlagen (LZA) sind 1379 rechnergesteuerte LZA an den Zentralrechner der VLZ angeschlossen. Im Jahr 2001 konnten über gezielte Veränderung der Programmschaltung in 79.730 Fällen einzelne Verkehrsströme beschleunigt sowie Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden werden.

Die Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst hat an die Medien – insbesondere Rundfunkanstalten – ca. 45.000 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Verkehrsleitzentrale und Landesmeldestelle sind damit wesentliche Steuerungsinstrumente der Polizei Hamburg, um den Verkehrsablauf zu optimieren.

3. Sonstige Maßnahmen

3.0 Vorbemerkung

Der Teil 3 des Verkehrsberichtes beinhaltet Angaben zu sonstigen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und bezieht sich dabei auf Angaben der Polizei (Nr. 3.1), des Einwohnerzentralamtes –E 6 – (Nr. 3.2) sowie des Landesbetrieb Verkehr (Nr. 3.3 – 3.5).

Der Landesbetrieb Verkehr (LBV) veröffentlicht einen eigenen Jahresbericht, der ggf. dort angefordert werden kann.

3.1 Sichergestellte Fahrzeuge

Gründe für Sicherstellungen waren weit überwiegend strafprozessuale Maßnahmen, daneben in geringen Anteilen Eigentumssicherungen oder behauptete technische Mängel bei Verkehrsunfällen.

Tabelle 39

Sichergestellte Fahrzeuge im Jahre	2000	2001	
gesamt	3.097	3.038	- 1,9 %
Davon			
> nicht abgeholt und nach Fristablauf versteigert	228	289	+ 26,8 %
> durch Gerichtsurteil eingezogen	40	71	+ 77,5 %
> Fundbüro (Mofa)	14	-	

3.2 Verkehrsordnungswidrigkeiten

Diese Übersicht enthält die von der **Verwarnungs- und Bußgeldstelle** in den Jahren **2000** und **2001** bearbeiteten Vorgänge. (Wegen der zeitlichen Abfolge im Ordnungswidrigkeitenverfahren – von der Anzeigenfertigung bis zum rechtskräftigen Abschluss – sind die nachfolgenden Zahlen nicht identisch mit den Vorgangszahlen der Polizei).

Tabelle 40

	2000	2001
Aufkommen an Ordnungswidrigkeitenanzeigen	1.490.751	1.366.383
Davon		
Verkehrsunfallanzeigen	31.440	30.268
Wirksame Verwarnungen mit Verwarngeld	1.058.951	970.352
> darunter aus dem Unfallbereich	15.477	15.191
Eingeleitete Bußgeldverfahren	306.867	260.230
> darunter aus dem Unfallbereich	4.620	4.212
Bußgeldbescheide	300.855	251.729
> darunter aus dem Unfallbereich	10.780	10.151
Kostenentscheidungen nach § 25a StVG (Halterhaftung)	27.018	26.112
Anträge auf gerichtliche Entscheidungen nach § 25a StVG	506	465

3.3 Gutachten, Prüfungen und Untersuchungen

Nachfolgende Tabelle beinhaltet Angaben zu den durch den Landesbetrieb Verkehr, Technische Prüfstelle Hamburg, durchgeführten Begutachtungen von Fahrzeugen:

Tabelle 41

Begutachtungen von Fahrzeugen	2000	2001
Gutachten nach § 17 StVZO (Mängelmeldungen)	--- ¹⁾	760
Gutachten und Abnahmen nach Änderungen (§ 19 StVZO)	12.333	10.549
Gutachten nach § 21 StVZO	4.427	3.328
Gutachten nach § 21c StVZO (Oldtimer)	--- ¹⁾	230
Gutachten für Bauartgenehmigungen nach § 22 a StVZO	0	0
Taxen / Mietwagen (§ 42 BOKraft)	--- ¹⁾	372
Begutachtung von sichergestellten Fahrzeugen / Unfallrekonstruktionen	266	259
Gutachten für 100 km/h – Gespanne	--- ¹⁾	175
Ausfuhrgutachten / -untersuchungen (§ 7 VOInt)	--- ¹⁾	1.139
andere Gutachten (Exportdaten, ADR)	--- ¹⁾	7.044

¹⁾ aufgrund EDV-Programmumstellung für 2000 nicht ermittelt

Bezogen auf die Zulassung von Verkehrsteilnehmern zum Straßenverkehr sind folgende Prüfungsergebnisse zu verzeichnen:

Fahrerlaubnisprüfungen

Tabelle 42

Theoretisch	25.001	25.963
Praktisch	29.800	30.532

davon nicht bestanden

Theoretisch	7.543	7.255
Praktisch	12.937	13.651

3.4 Periodische Untersuchungen von Fahrzeugen

Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO einschl. §41 BOKraft

2000	2001
112.692	101.090

Tabelle 43

Tabelle 44

Mangeleinstufungen bei Hauptuntersuchungen

2000	2001	Mangeleinstufung
39.213 = 36,0 %	35.094 = 34,7 %	Fahrzeuge mit geringen Mängeln
14.759 = 13,5 %	13.475 = 13,3 %	Fahrzeuge mit erheblichen Mängel
97 = 0,1 %	57 = 0,06 %	verkehrsunsichere Fahrzeuge
54.980 = 50,4 %	52.464 = 51,9 %	Fahrzeuge ohne Mängel

Anzahl der festgestellten Mängel bei Hauptuntersuchungen

2000	2001
127.582	126.900

Tabelle 45

Tabelle 46

Art und Sitz der Mängel bei Hauptuntersuchungen

	2000	2001
Bremsanlage	--- ¹⁾	23.857
Lenkanlage	--- ¹⁾	5.494
Sichtverhältnisse	--- ¹⁾	7.785
aktive Lichttechnische Einrichtungen	--- ¹⁾	28.750
passive Lichttechnische Einrichtungen	--- ¹⁾	546
andere Teile der elektrischen Anlage	--- ¹⁾	1.611
Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen	--- ¹⁾	18.514
Fahrgestell / Rahmen	--- ¹⁾	12.319
Sonstige Ausstattungen	--- ¹⁾	6.171
Lärmentwicklung	--- ¹⁾	6.696
Motorabgase	--- ¹⁾	839
Funkentstörung	--- ¹⁾	9
Öl, Hydraulik, Flüssigkeitsverlust	--- ¹⁾	13.703
besondere Mängel an Kraftomnibussen	--- ¹⁾	13
besondere Mängel an Taxen und Krankenkraftwagen	--- ¹⁾	0
Identifizierung des Fahrzeugs	--- ¹⁾	492

¹⁾ aufgrund EDV-Programmumstellung für 2000 nicht ermittelt

Sicherheitsprüfungen nach § 29 StVZO

2000	2001
¹⁾	532

Tabelle 47

¹⁾ aufgrund EDV-Programmumstellung für 2000 nicht ermittelt

bei Sicherheitsprüfungen

Tabelle 48

2000	2001	Mangeleinstufung
1)	99 = 18,61 %	Fahrzeuge mit Mängeln
1)	4 = 0,75 %	verkehrsunsichere Fahrzeuge
1)	429 = 80,64 %	Fahrzeuge ohne Mängel

Anzahl der festgestellten Mängel bei Sicherheitsprüfungen

2000	2001
1)	452

Tabelle 49

Art und Sitz der Mängel bei Sicherheitsprüfungen

Tabelle 50

	2000	2001
Fahrgestell, Fahrwerk, Verbindungseinrichtungen	-- ¹⁾	351
Lenkung	-- ¹⁾	12
Räder, Reifen	-- ¹⁾	47
Auspuffanlage	-- ¹⁾	8
Bremsanlage	-- ¹⁾	67

¹⁾ aufgrund EDV-Programmumstellung für 2000 nicht ermittelt

Abgasuntersuchungen nach § 49a StVZO

2000	2001
36.838	33.240

Tabelle 51

3.5 Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen

Nachfolgende Tabelle beinhaltet Angaben zu erteilten Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen.

Tabelle 52

Vorgänge	2000	2001
Ausnahmegenehmigungen nach der StVZO (§ 70 StVZO) - Ausnahmen von den Bau- und Betriebsvorschriften, Fahrerlaubnisrecht	2.366	3.137
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 46 StVO) - Halten/Parken, Anwohnerparken	4.535	4.290
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 30 StVO) - Sonntagsfahrgenehmigungen	6.320	6.500
Erlaubnisse zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten und Ausnahmegenehmigungen zur Durchführung von Langholz- und Langeisentransporten mit nach hinten/vorne herausragender Ladung	25.176	26.674
Sonstige AG - Abschleppdienst, Filmaufnahmen, Fußgängerzone, Gesperrte Straßen, Gurtbefreiung, Staumelder	300	260
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO für Schwerbehinderte und Ärzte	1.936	2.087
Gesamt	40.633	42.948

Tabelle 53

Einnahmen (in DM)	2.000	2001
Ausnahmegenehmigungen nach der StVZO (§ 70 StVZO)	241.160	289.864
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 46 StVO)	813.695	772.880
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 30 StVO)	575.740	504.040
Genehmigungen von Groß- und Schwertransporten (§ 29 StVO)	1.660.395	1.756.854
Sonstige Ausnahmegenehmigungen	27.690	26.919
Gesamt	3.318.680	3.350.557

4. Anlagen

4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

4.1.1 Vorbemerkung

Dieser Verkehrsbericht enthält eine Reihe grafischer Schaubilder, zu denen parallel keine Tabellen mit den Bezugswerten dargestellt sind. Darauf wurde hier bewusst verzichtet, da einerseits die Schaubilder zur Vermittlung des Unfallbildes besser geeignet sind und um andererseits den Gesamtumfang des Berichtes überschaubar zu halten. Diese Statistik berücksichtigt nur die von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle (VU). Abweichungen von den Angaben des Statistischen Landesamtes sind systembedingt, weil dort Monatszahlen zu Jahreswerten fortgeschrieben, die Angaben zum Verkehrsbericht jedoch als komplette Jahreszahlen ermittelt werden. Nachträgliche Unfallanzeigen und Ermittlungsergebnisse fließen in die Angaben zum Verkehrsbericht noch mit ein.

Nach dem Gesetz zur Durchführung einer Straßenverkehrsunfallstatistik liegt ein meldepflichtiger Unfall vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Verkehrsunfälle werden nach Schadenarten - wobei jeweils die schwerste Schadenart Kriterium für die Zuordnung ist - wie folgt eingeteilt:

4.1.2 Unfallkategorien

Unfälle mit Personenschaden (VUPS)		
Kategorie 1		1 oder mehr getötete Verkehrsteilnehmer (VT)
Kategorie 2	4V	1 oder mehr schwerverletzte (SV) VT, aber keine Getöteten (G)
Kategorie 3	*	1 oder mehr leichtverletzte VT, aber keine G oder SV
Unfälle mit Sachschaden (VUS)		
schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSS)		
Kategorie 4	4V	Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle mit Alkoholeinwirkung.
Kategorie 6	4V	Unfallbeteiligter stand unter Alkoholeinwirkung und alle beteiligten Fahrzeuge waren fahrbereit (wenn mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit war, liegt Kategorie 4 vor).
Sonstiger Sachschadensunfall (VULS)		
Kategorie 5	5V	alle sonstigen Sachschadensunfälle ohne Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld), unabhängig davon, ob beteiligtes Fahrzeug fahrbereit war oder nicht
	4V	mit Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und alle Fahrzeuge fahrbereit, aber ohne Alkoholeinwirkung

* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

4.1.3 Begriffe

Unfallkategorien ergeben sich aus dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz. Dabei bestimmt die schwerste Folge die Kategorie.

Beteiligte haben aktiv am Straßenverkehr teilgenommen, zum Beispiel als Radfahrer oder Kraftfahrer.

Sonstige Geschädigte sind zwar in den Unfall verwickelt, jedoch als passiver Teilnehmer wie zum Beispiel Mitfahrer.

Verunglückte sind Verletzte und Getötete. Bei einem Unfall können zugleich mehrere Personen verunglücken, so dass die Zahl der Verletzten oder Getöteten größer sein kann, als die Unfallzahl. Sie können als Beteiligte oder Sonstige Geschädigte verunglücken.

Als **Getötete** werden alle Personen gezählt, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Folgen des Unfalles gestorben sind.

Leichtverletzte sind Personen, die bei dem Unfall Körperschäden erlitten haben.

Schwerverletzte sind Personen, die wegen ihrer verkehrsunfallbedingten Verletzung stationär in ein Krankenhaus aufgenommen werden.

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen (Ordnungsnummer 1).

Ihre erstgenannte Ursache (von drei möglichen Nennungen) ist die Hauptunfallursache. Angaben über Sachschadenhöhen beruhen in der Regel auf Schätzungen der unfallaufnehmenden Polizeibeamten.

Hinweis:

Seit dem 1.1.1995 werden alle in Hamburg von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle im EDV-System UDEFO (Unfalldatenerfassung und -forschung) bei der Landeseinsatzdirektion 4 –LED 422- erfasst. Alle Unfalldaten dieses Berichtes seit dem Datum entstammen diesem System. Anders als in der Bundesstatistik sind in UDEFO auch Unfälle der Kategorie 5 mit Einzelheiten erfasst und nicht nur als Gesamtzahl (mit der Angabe, ob innerorts, außerorts oder auf BAB). Sie sind mit begrenzten Daten (u.a. Ort, Zeit, Verkehrsbeteiligung, Ursachen) in UDEFO enthalten.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes seit dem 1.1.1995 (Aufgabe der Abgrenzung nach Schadenhöhen zugunsten der Deliktsschwere und dem Kriterium „Fahrzeug musste abgeschleppt werden“) sind Langzeitvergleiche der Sachschadenunfälle nur bedingt möglich.

4.2 Strukturdaten



	<u>2000</u>	<u>2001</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ¹⁵	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ¹⁶ in km	3937	3947
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	149	149
- andere Straßen	3706	3716
Einwohner Hamburgs ¹⁷ (Stand: 31.12. des Vorjahres)	1.704.735	1.715.392
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²)	2.258	2.270
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs ¹ (1. Juli des Jahres)	903.873	942.158
Fahrleistungen Deutschland in Mrd. km ¹⁸	623,3	615,5
darunter Pkw	516,7	507,0

¹⁵ Quelle: Statistisches Landesamt

¹⁶ Quelle: Behörde für Bau und Verkehr, Amt für Verkehr -VE 30-

¹⁷ Quelle: Statistisches Landesamt, amtliche Fortschreibung

¹⁸ Quelle: DESTATIS: Unfallgeschehen 2001

4.3 Unfallursachenverzeichnis

Nachfolgende Übersicht beinhaltet das bundeseinheitliche Verzeichnis möglicher Unfallursachen als Basis der polizeilichen Unfallaufnahme.

Bei der Unfallaufnahme sind stets alle konkret feststellbaren Ursachen (im Höchstfall drei pro Unfallbeteiligten) zu registrieren.

Für den Fall, dass Unfallursachen nicht konkret ermittelbar sind oder die vorliegenden konkreten Beschreibungen auf das jeweilige Verkehrsgeschehen nicht genau zutreffen, gibt es im jeweiligen Abschnitt ergänzend sogenannte "Auffangtatbestände" (z.B. Ursachen 04, 49, 55, 69, 74, 84 und 88).

Nur wenn eine Zuordnung zu den vorgenannten „Auffangtatbeständen“ auch nicht möglich ist, ist die Ursache 89 zu verwenden.

Die Ursachen 01 - 69 werden den jeweiligen unfallbeteiligten Personen zugeordnet.

Die Ursachen 70 - 88 sind als sonstige Informationen zu den Umfeldbedingungen des Unfalles zu erheben. Das so gewonnene Datenmaterial ist eine der wesentlichen Grundlagen für die Analyse und Bewertung des Verkehrsgeschehens. Auf diesem Wege erhalten Polizei / Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger sowie externe Träger der Verkehrssicherheitsarbeit wesentliche Informationen für eine zielgenaue Ausrichtung ihrer Arbeit in den Bereichen Verkehrsraumgestaltung, Verkehrsüberwachung und Verkehrsprävention

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Verkehrstüchtigkeit		Abstand	
* Alkoholeinfluß	01	* Ungenügender Sicherheitsabstand (sonst. Ursachen, die zum Verkehrsunfall führten, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Ermüdung pp zuzuordnen.	14
* Einfluß and. berauschender Mittel (Drogen, Medikamente)	02		
* Ermüdung	03		
* sonstige körperliche oder geistige Mängel.	04	* Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	15
Fehler der Fahrzeugführer		Überholen	
* Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	10	* Unzulässiges Rechtsüberholen	16
* Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	11	* Überholen trotz Gegenverkehr	17
		* Überholen trotz unklarer Verkehrslage	18
Geschwindigkeit		* Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	19
Nicht angepaßte Geschwindigkeit		* Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und / oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	20
* mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	12		
* in anderen Fällen	13	* Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	21

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Überholen		Vorfahrt / Vorrang	
* sonst. Fehler beim Überholen (z.B. ohne genügenden Seitenabstand; an FGÜ siehe 38,39)	22	* Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgen. Pos. 39)	31
* Fehler beim Überholtwerden	23	* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge (Z. 208 StVO)	32
Vorbeifahren			
* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperungen (§ 6 StVO /ausg. Pos.32)	24	* Nichtbeachten des Vorrangs von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	33
* Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperrungen und / oder ohne rechtzeitige Ankündigung des Ausserens	25	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Abbiegen	
		* Fehler beim Abbiegen (§ 9 StVO), ausgen. Pos. 33, 40)	35
		* Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren	36
Nebeneinanderfahren		* Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B.aus Grundstück, vom Fahrbahnrand oder anderem Straßenteil)	37
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens (§ 7 StVO /ausg. Pos. 20, 25)	26	Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	
Vorfahrt / Vorrang		* an Fußgängerüberwegen	38
* Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	27	* an Fußgängerfurten	39
* Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (ausg. Pos. 29).	28	* beim Abbiegen	40
* Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf BAB / Kraftfahrstraßen (§18 (3) StVO)	29	* an Haltestellen (auch haltende Schulbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	41
* Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld - und Waldwegen kommen	30	* an anderen Stellen	42
		Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	
		* Unzulässiges Halten oder Parken	43

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung		<u>Fußgänger</u>	
* Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- und aussteigen	44	Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn * an Stellen, an denen der Fußgänger-verkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	60
* Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- und Entladen	45	* auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	61
Nichtbeachten der Beleuchtungs- vorschriften (ohne Pos. 50)	46	* in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	62
Ladung, Besetzung, Überladung, Überbesetzung		an anderen Stellen	
* Überladung, Überbesetzung	47	* durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	63
* Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehöerteile	48	* ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	64
* Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49	* durch sonstiges falsches Verhalten	65
Techn. Mängel, Wartungsmängel		Nichtbenutzen des Gehweges	66
* Beleuchtung	50	Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Fahrbahnseite	67
* Bereifung	51	Spielen auf / neben der Fahrbahn	68
* Bremsen	52	Andere Fehler der Fußgänger	69
* Lenkung	53		
* Zugvorrichtung	54		
* Andere Mängel	55		

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<u>Straßenverhältnisse</u>		Hindernisse	85
Glätte/Schlüpfrigkeit der Fahrbahn		* Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn	86
* Verunreinigung durch ausgelaufenes Öl	70	* Wild auf der Fahrbahn	87
* Andere Verunreinigung durch Straßenbenutzer	71	* anderes Tier auf der Fahrbahn	88
* Schnee / Eis	72	* sonst. Hindernis auf der Fahrbahn (ohne Pos. 43,44)	
* Regen	73		
* Andere Einflüsse (u.a.Laub, angeschwemmter Lehm)	74	Sonstige Ursache (kurz beschreiben)	89
Zustand der Straße			
* Spurrillen im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis	75		
* Anderer Zustand der Straße	76		
Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen	77		
Mangelhafte Beleuchtung der Straße	78		
Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen	79		
Witterungseinflüsse			
Sichtbehinderung durch			
* Nebel	80		
* Starken Regen, Hagel, Schnee usw.	81		
* blendende Sonne	82		
Seitenwind	83		
Unwetter/sonstige Witterungs-einflüsse	84		

4.4 Unfalltypen ¹⁹

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Verlauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß.

Die Bestimmung des Unfalltyps spielt eine wichtige Rolle in der örtlichen Unfallanalyse.

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

1	<p>Fahrerunfall (F)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.</p>
2	<p>Abbiege-Unfall (AB)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.</p>
3	<p>Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.</p>
4	<p>Überschreiten-Unfall (ÜS)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.</p>
5	<p>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.</p>
6	<p>Unfall im Längsverkehr (LV)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.</p>
7	<p>Sonstiger Unfall (SO)</p> <p>Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.ä.)</p>

¹⁹ GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckkarten).