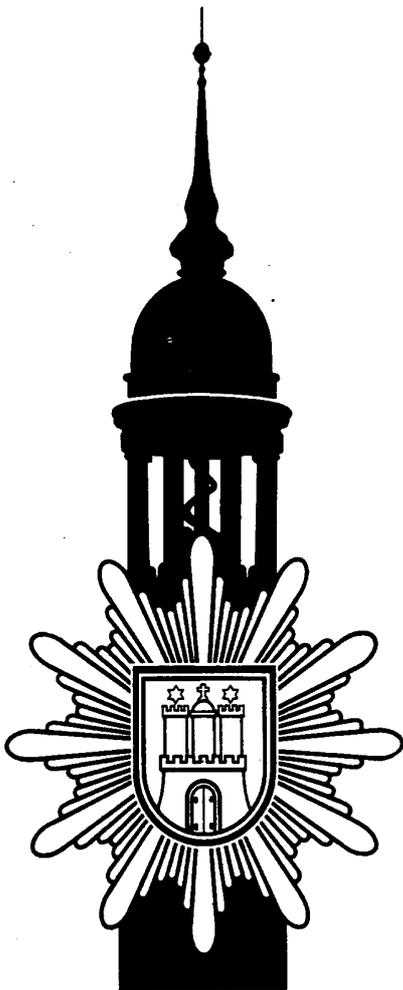

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Inneres



Polizei Hamburg



Verkehrsbericht

2002

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

Nachdruck - auch auszugsweise- ist nur mit Quellenangabe gestattet.

Inhalt

Verkehrsbericht	1
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1. Die Zahlen im Überblick.....	7
1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	8
1.3 Verkehrsunfallübersichten	11
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	11
1.3.1.1 Straßenklassen.....	11
1.3.1.2 Polizeidirektionen.....	12
1.3.1.3 Bezirke	13
1.3.2 Zeitvergleiche	14
1.3.2.1 Jahresübersicht	14
1.3.2.2 Monatsübersicht	15
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten	15
1.3.3 Verkehrsunfallflucht.....	16
1.4 Unfallfolgen	17
1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	17
1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	20
1.5 Unfallursachen	21
1.5.1 Alle Ursachen der Hauptverursacher	21
1.5.2 Hauptunfallursachen und ihre Folgen	22
1.5.3 Alkohol.....	24
1.5.4 Drogen	26
1.6 Verkehrsteilnehmergruppen.....	27
1.6.1 Kinder	27
1.6.1.1 Verkehrsunfälle.....	27
1.6.1.2 Verunglückte.....	29
1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	29
1.6.2 Junge Erwachsene.....	31
1.6.2.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.6.2.2 Verunglückte.....	32
1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	33
1.6.3 Senioren	35
1.6.3.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.6.3.2 Verunglückte.....	36
1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	36
1.6.4 Fußgänger	38
1.6.4.1 Verkehrsunfälle.....	38
1.6.4.2 Verunglückte.....	39
1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	40
1.6.5 Radfahrer.....	42
1.6.5.1 Verkehrsunfälle.....	42
1.6.5.2 Verunglückte.....	43
1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	44
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer	46
1.6.6.1 Verkehrsunfälle.....	46
1.6.6.2 Verunglückte.....	48
1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	49

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	51
2.1 Unfallbekämpfung	53
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	53
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfalhäufungen	53
2.2 Verkehrserziehung	54
2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung	54
2.2.2 Aktion Kleinkind	55
2.2.3 Schulische Verkehrserziehung	55
2.3 Verkehrsaufklärung und -information	56
2.3.1 Junge Erwachsene	56
2.3.2 Senioren	56
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	56
2.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	57
2.4 Verkehrsüberwachung	57
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	57
2.4.2 Rotlichtüberwachung	58
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	58
2.4.4 Radfahrer	58
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	58
2.4.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	58
2.4.5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs	59
2.4.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen	59
2.5 Verkehrsregelung und -lenkung	59
2.6 Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen	60
2.6.1 Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen	60
2.6.2 Tempo 60 auf Hauptverkehrsstraßen	60
2.6.3 Abbau von Absperrelementen	61
2.6.4 Einführung des Grünpeils	62
2.6.5 Tempo 30 vor Schulen	63
3. Sonstige Maßnahmen	65
Vorbemerkung	67
3.1 Sichergestellte Fahrzeuge	67
3.2 Verkehrsordnungswidrigkeiten	67
3.3 Gutachten, Prüfungen und Untersuchungen	68
3.4 Periodische Untersuchungen von Fahrzeugen	68
3.5 Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen	70
4. Anlagen	71
4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik	73
4.1.1 Vorbemerkung	73
4.1.2 Unfallkategorien	73
4.1.3 Begriffe	74
4.2 Strukturdaten	75
4.3 Unfallursachenverzeichnis	76
4.4 Unfalltypen	80

1. Verkehrsunfallentwicklung 2002

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2002 ist – bezogen auf das Vorjahr 2001 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Unfälle auf 57.311 (- 2,7 %), davon**
 - leichter Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 9.491
 - deutlicher Rückgang der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 47.820 (- 3,1 %)

Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 12.427 (- 1 %), dabei**
 - weniger Getötete (34; - 22), darunter keine Kinder
 - weniger Schwerverletzte (857; - 5 %)
 - gleiche Anzahl der Leichtverletzten (11.536)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2001	2002	Veränderung
Gesamt	58.876	57.311	-2,7%
davon			
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9.510	9.491	0%
>> mit getöteten Personen	55	34	-21
>> mit schwerverletzten Personen	841	807	-4%
>> mit leichtverletzten Personen	8.614	8.650	0%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	49.366	47.820	-3,1%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.636	2.431	-8%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	46.730	45.389	-2,9%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von			
> Alkohol	1.379	1.417	3%
> Drogen	70	83	13
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht			
Gesamt	14.765	14.372	-2,7%
> davon mit Personenschaden	1.002	947	-5%
Anzahl verunglückter Personen			
Gesamt	12.494	12.427	-1%
- davon			
> Getötete	56	34	-22
> Schwerverletzte	902	857	-5%
> Leichtverletzte	11.536	11.536	0%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.726128) und Kfz-Zulassungszahlen (949.968) wurden im Jahr 2002 in Hamburg **57.311 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (58.876) wurde damit unterschritten (-1.565 Verkehrsunfälle; - 2,7 %).

Damit hat sich der Vorjahrestrend leicht sinkender Unfallzahlen auch im Jahr 2002 fortgesetzt.

Das rückläufige Gesamtergebnis lässt sich im Wesentlichen auf einen Rückgang im Bereich der Sachschadenunfälle zurückführen (von 49.366 im Vorjahr auf 47.820 in 2002; - 3,1%) während die Personenschadenunfälle in ihrer Gesamtzahl nahezu unverändert geblieben sind (- 19 Unfälle).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **14.372 Unfällen mit Flucht** ist im Verhältnis zum Vorjahr um 2,7% zurückgegangen. Allerdings bleibt festzuhalten, dass bei 25 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jeder vierte Unfall) der Verursacher sich seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 14.372 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 39% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit fast 50% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen 12.427 Menschen verunglückt. Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahresergebnis (12.494 Verunglückte) einen leichten Rückgang um 67 Verunglückte bzw. -1%.

Die 57.311 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

- 11.536 Leichtverletzte (keine Veränderung)
- 857 Schwerverletzte (Rückgang um 45 Schwerverletzte; - 5%)
- 34 Getötete (Rückgang um 22 Getötete)

Damit gibt es zum zweiten mal in Folge einen Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(4) Getötete

Mit 34 Getöteten (Rückgang um 22) wurde ein neuer historischer Tiefstand erreicht; unter den Getöteten befanden sich keine Kinder.

Zugleich wurde der bislang niedrigste Stand von 41 Getöteten im Jahre 2000 noch einmal um 7 unterschritten.

Von den Getöteten sind 11 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Rückgang um 13) und 10 als Fußgänger (Rückgang um 11) verunglückt, darunter befanden sich 6 Senioren als Fußgänger (Rückgang um 5).

Es wurden 7 Radfahrer (Vorjahr: 6) bei Verkehrsunfällen getötet.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

Bezogen auf die Art der Verkehrsbeteiligung gibt es folgende Verunglückten-Zahlen:

- 7.201 verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 7.428 - 3%)
- 821 verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 821 + 0%)
- 2.177 verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer (Vorjahr: 2.097 + 4%)
- 1.281 verunglückte Fußgänger (Vorjahr: 1.238 + 3%)

Insgesamt 59,8 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

Hervorzuheben sind die Anstiege der Zahlen verunglückter Fahrradfahrer und Fußgänger. Die Verkehrsunfalllage hat sich insofern gerade im Bereich der schwächer geschützten Verkehrsteilnehmer nach einer Verbesserung im Vorjahr wieder verschlechtert.

→ 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 (8.796)
- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (6.774)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (5.156)
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (4.721)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang (3.006) sowie
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.961).

(7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (12.427 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (3.029)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.889)
- überhöhte Geschwindigkeit (2.530)

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 57.311 Unfälle wurde bei 1.500 Unfällen (= 2,6 %) Alkohol- bzw. Drogeneinfluss als Hauptursache festgestellt.

Bezogen auf die 1.500 Unfälle unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss ist es in 549 Fällen (= ca. 37 %) zu Personenschäden gekommen. Dabei verunglückten insgesamt 704 Personen (576 Leichtverletzte, 119 Schwerverletzte und 9 Getötete). Insofern haben diese Unfallursachen hinsichtlich der Schwere der Folgen eine herausgehobene Bedeutung.

➔ **siehe Kapitel 1.5 Unfallursachen**

Verunglückte nach Altersgruppen

(9) Kinder

Kinder (0 - 14 Jahre) verunglücken korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Entwicklung und der daraus resultierenden Verkehrsbeteiligung. So sind sie bei der Gruppe der Kleinkinder (0 - 5 Jahre) zu 50% als Mitfahrer im PKW (116 von 233) verunglückt, die 6 – 10-jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (154 von 400) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 – 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (247 von 476). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Gefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Im Verhältnis zum Vorjahr sind die Zahlen der verunglückten Kinder merklich angestiegen (+ 8,7%). Zwar sind keine getöteten Kinder zu beklagen, jedoch stieg die Zahl verunglückter Kinder auf insgesamt 1.109 (130 schwerverletzt, 979 leichtverletzt). Im Wesentlichen ist dieses auf einen Anstieg der Unfälle zurückzuführen, bei denen Kinder als Radfahrer im Straßenverkehr verunglückten (391 Verunglückte). Typische Gefahrensituation sind das Abbiegen sowie das Kreuzen mit dem Kraftfahrzeugverkehr.

➔ **siehe Kapitel 1.6.1 Kinder**

(10) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-25 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9 % entspricht die Zahl von 2.350 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 19 % der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen mit 1.727 bzw. 24 % aller verunglückten PKW-Fahrer / -Mitfahrer.

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

Bemerkenswert ist auch der überproportionale Anteil junger Erwachsener bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (280 Fälle: 19,8%) und insbesondere unter Drogeneinfluss (32 von 83 Fälle).

➔ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Signifikant ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (10 von insgesamt 34).

Schwerste Unfallfolgen waren hauptsächlich im Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger (6 Getötete; -5 Getötete ggü. Vorjahr) zu verzeichnen.

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 Unfallursachen wie Fehler im Zusammenhang mit Wenden/Rückwärtsfahren (602 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (319 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (306 Fälle), Nebeneinanderfahren (241 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (205 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 3.191 mal als Pkw-Hauptverursacher im Jahr 2002 auf.

➔ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger ist rückläufig. Allerdings stellen sie mit 10 Getöteten (Vorjahr 21) nach den PKW-Fahrern die zweitgrößte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 10 getöteten Fußgänger waren 6 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen.

Deutliche Zunahmen gab es bei der Zahl schwerverletzter (267 = + 6%) und leichtverletzter Fußgänger (1004 = + 6%).

➔ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer und auch die Zahl der getöteten Radfahrer (7 Getötete; Vorjahr 6) haben sich in mittelfristiger Betrachtung nur in geringem Umfang verändert. Bezogen auf das Vorjahr gab es bei den Schwerverletzten (164 = + ca. 8%) und den Leichtverletzten (2.006 = + 3,5%) deutliche Steigerungen.

➔ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.390 Unfälle (+ 6%) angestiegen; zugleich gab es ggü. dem Vorjahr einen Rückgang bei der Zahl der Verunglückten (942; - 3%).

Bei Motorradfahrern ergibt sich im Zusammenhang mit Verunglückten ein Schwerpunkt im Bereich der Erwachsenen mit den Hauptunfallursachen Abstand sowie überhöhte Geschwindigkeit der Motorradfahrer.

Sofern Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Motorradfahrern durch PKW verursacht wurden, steht die vielfach festgestellte Unfallursache „Missachtung der Vorfahrt“ bei Kreuzungs- und insbesondere Abbiegevorgängen in einem engen Zusammenhang mit der allgemein schlechteren Erkennbarkeit der Motorräder und auch einer schlechteren Einschätzbarkeit ihrer gefahrenen Geschwindigkeit.

➔ **siehe Kapitel 1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

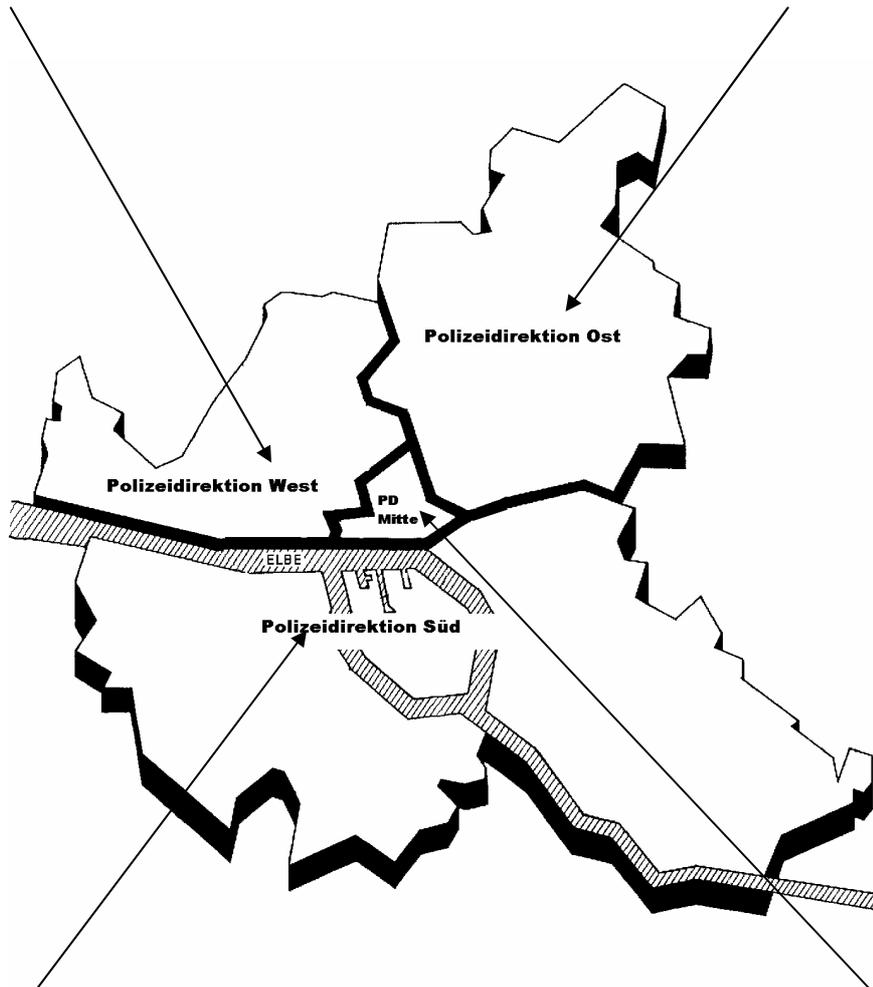
1.3.1.2 Polizeidirektionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

PD 2	2002	2001	Veränderung
alle VUPS	2.503	2.427	3%
dabei Verunglückte	3.194	3.125	2%
davon			
Getötete	10	19	-9
Schwerverletzte	185	221	-16%
Leichtverletzte	2.999	2.885	4%

Tabellen 3

PD 3	2002	2001	Veränderung
alle VUPS	3.218	3.194	1%
dabei Verunglückte	4.210	4.146	2%
davon			
Getötete	11	18	-7
Schwerverletzte	292	292	0%
Leichtverletzte	3.907	3.836	2%



PD 4	2002	2001	Veränderung
alle VUPS	2.561	2.716	-6%
dabei Verunglückte	3.433	3.684	-7%
davon			
Getötete	10	16	-6
Schwerverletzte	292	310	-6%
Leichtverletzte	3.131	3.358	-7%

PD 1	2002	2001	Veränderung
alle VUPS	1.209	1.173	3%
dabei Verunglückte	1.590	1.539	3%
davon			
Getötete	3	3	0
Schwerverletzte	88	79	11%
Leichtverletzte	1.499	1.457	3%

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen				
Bezirke		Jahr		Veränderung
		2002	2001	
Mitte	Verkehrsunfälle	1.951	2.019	-3%
	Verunglückte	2.624	2.736	-4%
	Getötete	8	7	1
Einwohner (in Tausend): 235	Schwerverletzte	164	179	-8%
Fläche: 106,5 km ²	Leichtverletzte	2.452	2.550	-4%
Altona	Verkehrsunfälle	1.250	1.203	4%
	Verunglückte	1.586	1.537	3%
	Getötete	4	13	-9
Einwohner (in Tausend): 244	Schwerverletzte	94	109	-14%
Fläche: 78,3 km ²	Leichtverletzte	1.488	1.415	5%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.318	1.371	-4%
	Verunglückte	1.703	1.764	-3%
	Getötete	6	7	-1
Einwohner (in Tausend): 247	Schwerverletzte	105	118	-11%
Fläche: 49,8 km ²	Leichtverletzte	1.592	1.639	-3%
Nord	Verkehrsunfälle	1.647	1.638	1%
	Verunglückte	2.142	2.128	1%
	Getötete	3	9	-6
Einwohner (in Tausend): 280	Schwerverletzte	140	127	10%
Fläche: 57,5 km ²	Leichtverletzte	1.999	1.992	0%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.809	1.762	3%
	Verunglückte	2.364	2.285	3%
	Getötete	8	10	-2
Einwohner (in Tausend): 407	Schwerverletzte	170	179	-5%
Fläche: 147,8 km ²	Leichtverletzte	2.186	2.096	4%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	472	478	-1%
	Verunglückte	610	624	-2%
	Getötete	2	5	-3
Einwohner (in Tausend): 116	Schwerverletzte	84	73	15%
Fläche: 154,7 km ²	Leichtverletzte	524	546	-4%
Harburg	Verkehrsunfälle	818	806	1%
	Verunglückte	1.067	1.102	-3%
	Getötete	2	5	-3
Einwohner (in Tausend): 197	Schwerverletzte	86	95	-9%
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	979	1.002	-2%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	9.491	9.510	0%
	Verunglückte	12.427	12.494	-1%
	Getötete	34	56	-22
Einwohner : 1.726.128	Schwerverletzte	857	902	-5%
Fläche: 755,2 km ²	Leichtverletzte	11.536	11.536	0%

* Es wurde auf Angabe der gesamten Verkehrsunfälle verzichtet, weil für den größten Teil der „Verkehrsunfälle nur mit Sachschaden“ laut Statistikgesetz keine Gemeindeangaben (in Hamburg Ortsteilnummern) festzuhalten und deshalb regionale Angaben nur für die Verkehrsunfälle mit Personenschaden vergleichbar sind.

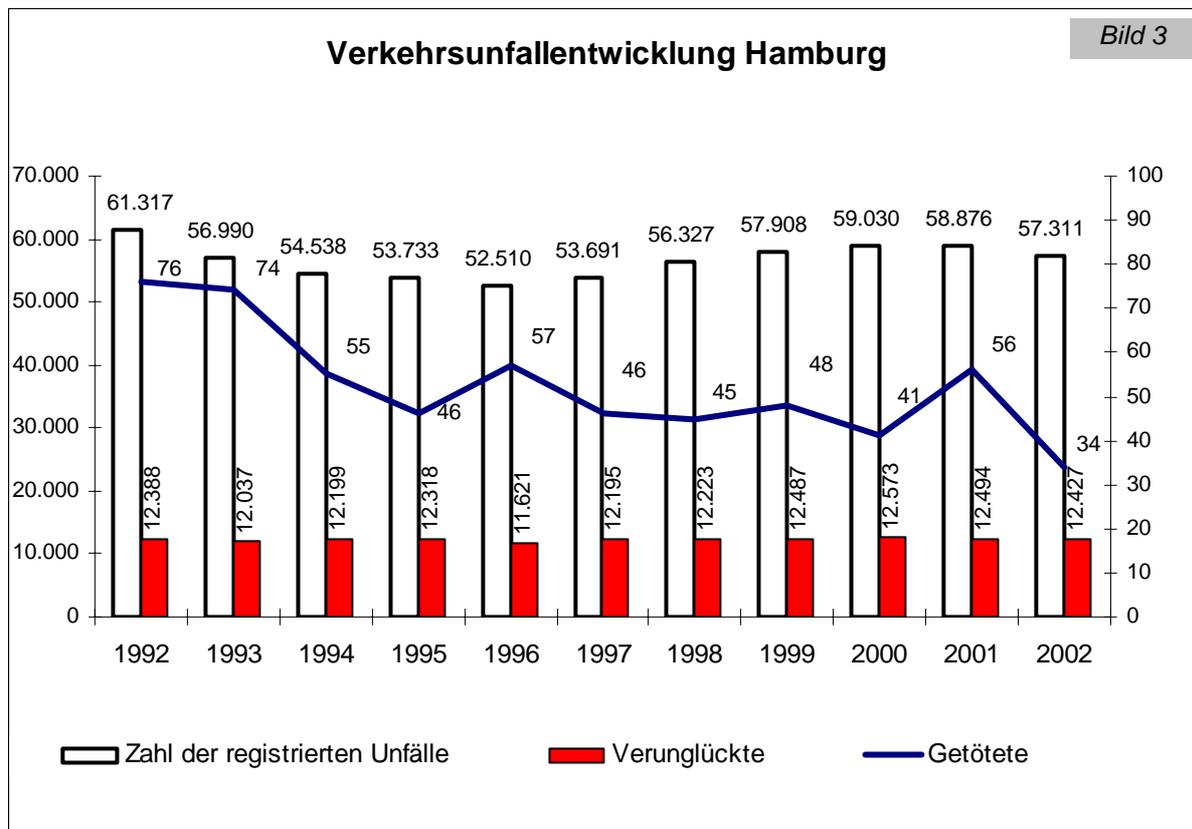
Auch ergeben die hier dargestellten Teilangaben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, weil in einigen Fällen keine Ortsteilnummern angegeben wurden.

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	
1992	784.444	1.688.785	61.317	9.579	12.388	11.213	1.099	76	729,0
1993	797.562	1.702.887	56.990	9.165	12.037	10.914	1.049	74	702,5
1994	803.430	1.705.872	54.538	9.336	12.199	11.061	1.083	55	711,9
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	711,9
1996	809.232	1.707.986	52.510	8.840	11.621	10.617	947	57	674,3
1997	812.652	1.704.731	53.691	9.197	12.195	11.184	965	46	711,8
1998	814.436	1.700.089	56.327	9.294	12.223	11.285	893	45	716,3
1999	856.884	1.704.735	57.908	9.603	12.487	11.501	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
2002	949.968	1.726.128	57.311	9.491	12.427	11.536	857	34	719,9



1.3.2.2 Monatsübersicht

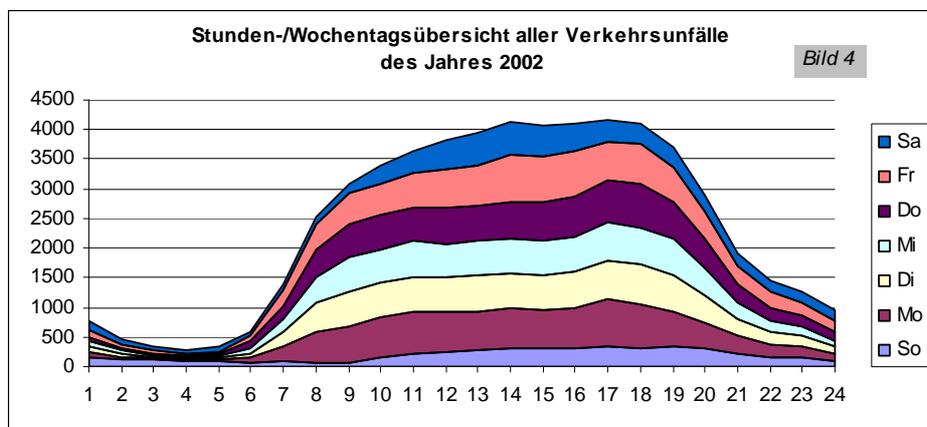
Tabelle 6

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. 5							
	Kat. 1		Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4		Kat. 6								
2001		4V					4 V				5 V				
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	
2002															
Januar	4.279	606	3	63	540	3.673	156	41	1.365	2.111	786	720	63	3	
Februar	4.719	711	2	56	653	4.008	136	42	1.435	2.395	959	897	60	2	
März	4.429	683	3	59	621	3.746	131	45	1.427	2.143	943	879	61	3	
April	5.075	839	2	57	780	4.236	147	56	1.519	2.514	1.161	1.101	58	2	
Mai	4.548	828	2	72	754	3.720	149	49	1.414	2.108	1.078	998	78	2	
Juni	4.938	975	1	89	885	3.963	147	67	1.444	2.305	1.252	1.157	94	1	
Juli	4.646	819	2	60	757	3.827	153	56	1.363	2.255	1.070	1.006	62	2	
August	4.816	930	1	79	850	3.886	129	56	1.490	2.211	1.193	1.109	83	1	
September	4.763	888	2	71	815	3.875	144	49	1.443	2.239	1.138	1.057	79	2	
Oktober	5.431	879	6	73	800	4.552	172	65	1.670	2.645	1.140	1.055	79	6	
November	5.136	792	5	83	704	4.344	202	42	1.589	2.511	995	902	88	5	
Dezember	4.531	541	5	45	491	3.990	135	62	1.416	2.377	712	655	52	5	
Gesamt	57.311	9.491	34	807	8.650	47.820	1.801	630	17.575	27.814	12.427	11.536	857	34	
Veränderung	-3%	0%	-21	-4%	0%	-3%	-10%	-1%	-1%	-4%	-1%	0%	-5%	-22	

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

- deutlich weniger VU mit Getöteten und dabei weniger getötete Personen,
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden bewegt sich auf gleichem Niveau wie im Vorjahr. Davon haben VU mit Schwerverletzten (-4%) spürbar abgenommen,
- Sachschadensunfälle sind tendenziell in allen Kategorien rückläufig, wenn auch unterschiedlich ausgeprägt.

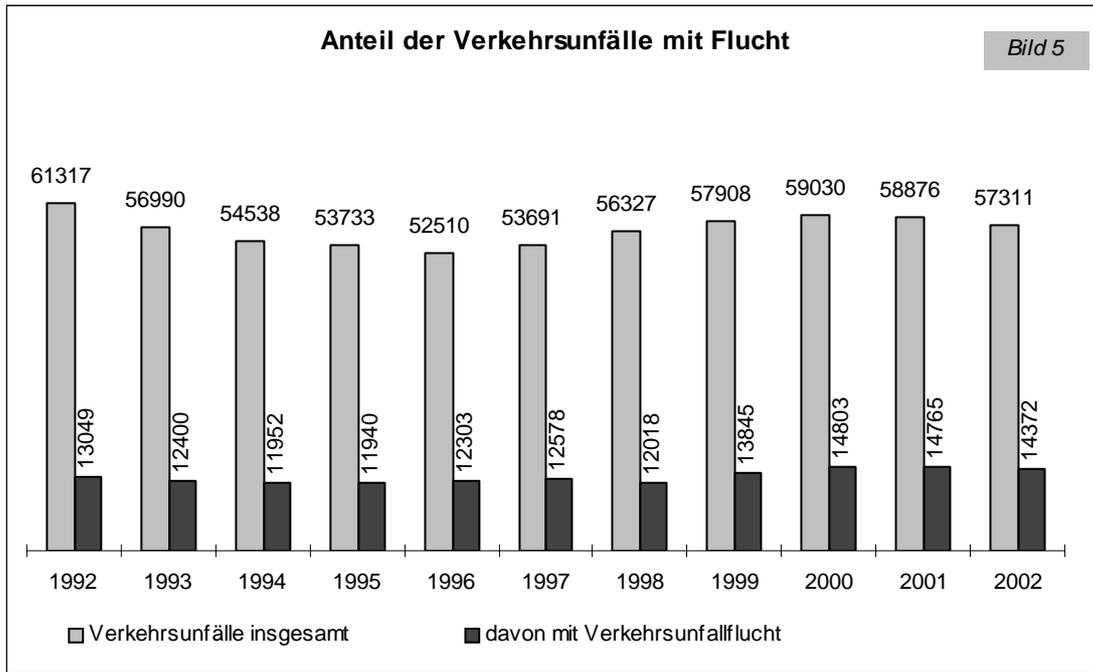
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 19 Uhr, die Spitzenbelastung liegt bei 17-18 Uhr.

1.3.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 14.372 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2002 (-2,7% im Vergleich zum Vorjahr) hat sich der Positivtrend des Vorjahres fortgesetzt.

Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich der Verursacher bei 25 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

Jahr	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Anteil	21%	22%	22%	22%	23%	23%	21%	24%	25%	25%	25%

Tabelle 7

Dabei ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 14.372 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 39% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 50% noch höher.

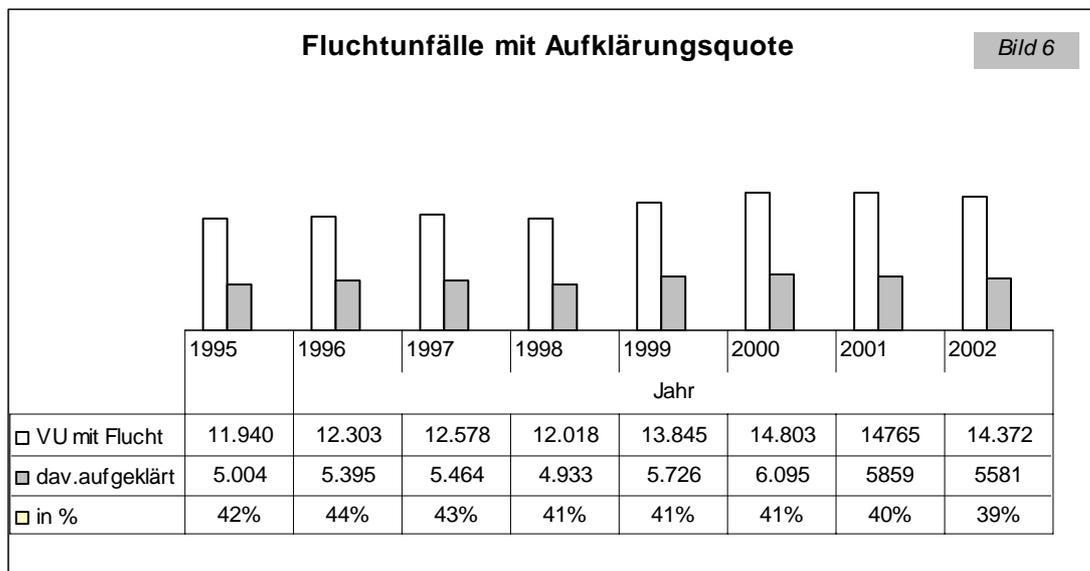


Bild 6

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 er nur ein sogenannter sonstiger Geschädigter (in der Regel Mitfahrer) war.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2002												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	
Krad		1	7	43	113	370	271	11	5	821	821	
Pkw	116	102	95	115	1.727	2.642	1.976	371	57	7.201	7.428	-3%
Lkw	2	1	2	1	55	113	79	3		256	277	-8%
Bus	23	10	7	3	22	71	127	85	27	375	304	23%
Sonst. Kfz			1		13	23	11		1	49	50	-2%
Mofa/Moped			1	24	14	37	35	10		121	148	-18%
Fußgänger	70	154	102	62	141	263	297	173	19	1.281	1.238	3%
Radfahrer	18	126	247	110	243	651	571	196	15	2.177	2.097	4%
Inlineskater	1	2	5			4	3			15	28	-46%
Sonst.Fz./o. A.	3	4	9	4	22	34	36	17	2	131	103	27%
Gesamt 2002	233	400	476	362	2.350	4.208	3.406	866	126	12.427		-1%
Gesamt 2001	240	371	409	343	2.428	4.388	3.287	862	166		12.494	
Veränderung	-3%	8%	16%	6%	-3%	-4%	4%	0%	-24%	-1%		

Nachfolgende Tabelle 9 enthält nur die Anzahl der **sonstigen Geschädigten** (in der Regel Mitfahrer), die in der oben dargestellten Tabelle enthalten ist.

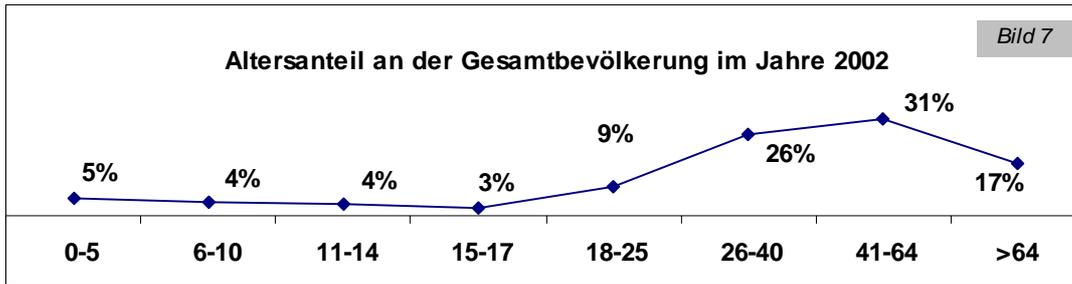
Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte) des Jahres 2002												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	
Krad		1	6	8	9	16	6			46	55	-16%
Pkw	115	101	94	106	587	568	476	133	41	2.221	2.323	-4%
Lkw	2	1	2	1	11	20	10	1		48	47	2%
Bus	20	9	7	3	22	65	113	80	27	346	276	25%
Sonst. Kfz			1		8	11	5			25	22	14%
Mofa/Moped			1	1	1	3	1			7	11	-36%
Fußgänger	5		3			2				10	5	100%
Radfahrer	3	6	2		1		1		1	14	14	
Inlineskater												
Sonst.Fz./o. A.	1	2	5	4	9	15	18	8	2	64	63	2%
Gesamt 2002	146	120	121	123	648	700	630	222	71	2.781		-1%
Gesamt 2001	158	125	91	126	646	722	618	256	74		2.816	
Veränderung	-8%	-4%	33%	-2%	0%	-3%	2%	-13%	-4%	-1%		

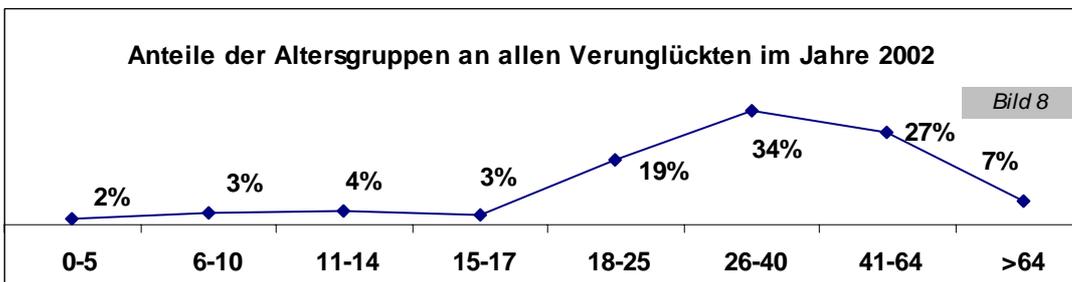
Die Gesamtschau der Tabellen 8 und 9 lässt folgende Schwerpunkte erkennen:

- Die Gesamtzahl aller Verunglückten wird wesentlich bestimmt durch die Beteiligungsarten als PKW-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger
- Der Anteil der Jungen Erwachsenen (Altersstufe 18 – 25) an allen Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert (2.350; -78) mit einem dominierenden Anteil der PKW-Fahrer, 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 –
 - als Fußgänger mit Altersschwerpunkt 6 – 10 Jahren
 - als Radfahrer mit Altersschwerpunkt 11 – 14 Jahren
- Auffällig ist die gestiegene Zahl der Verunglückten als Mitfahrer in Bussen von 276 auf 346 (25%).

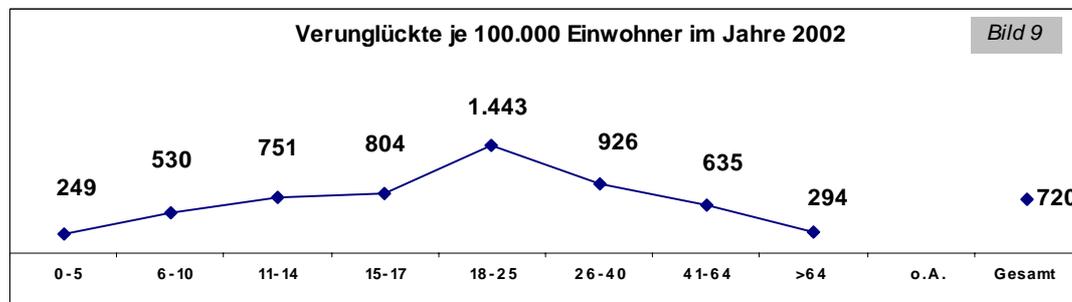
Das Bild 7 zeigt die demografische Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs.



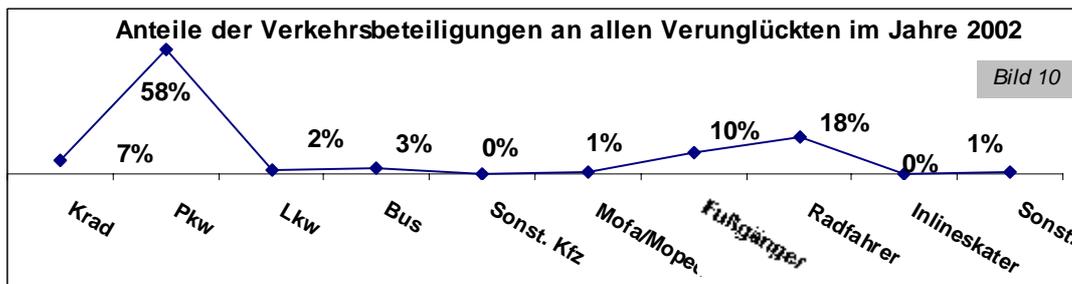
Die Grafik ermöglicht Relationen zwischen den Anteilen der einzelnen Jahrgangsguppen (Bild 7) und dem Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten (Bild 8). Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 9% sind Junge Erwachsene (18 – 25 Jahre) mit 19 % aller Verunglückten überproportional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



Bezogen auf den Vergleichswert "Verunglückte je 100.000 Einwohner" werden Junge Erwachsene immer noch mit der höchste Verunglücktenrate (1.443) registriert. Allerdings hat sich dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück entwickelt. Eine Steigerung von 665 im Jahre 2001 auf 751 in diesem Jahr ist bei den 11-14-jährigen festzustellen (Bild 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.



Im Folgenden werden die Verunglückten (Tab. 9) noch einmal nach Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten differenziert dargestellt (Tab. 10 – 12):

- Deutliche Abnahme bei der Anzahl der Getöteten (-13) und Schwerverletzten (-47) in der Verkehrsbeteiligung Pkw, ebenso bei den Leichtverletzten (-167)
- Fußgänger stellen wieder die zweitstärkste Gruppe der Unfallgetöteten, aber hier mit einer ggü. dem Vorjahr deutlich niedrigeren Anzahl (-11). Die Zahlen der schwerverletzten Fußgänger sind dagegen um + 16 und die Zahl der leichtverletzten Fußgänger um + 38 angestiegen.
- Die Zahlen der verunglückten Radfahrer sind durchgängig leicht angestiegen: Getötete um + 1, Schwerverletzte um + 12 und Leichtverletzte um + 67.
- Signifikanter Anstieg der Leichtverletzten im Zusammenhang mit dem Verkehrsmittel „Bus“ (+ 66).

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2002													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001		
Krad						2	2	1			5	4	1
Pkw					2	4	4	1			11	24	-13
Lkw						1					1	1	
Bus													
Sonst. Kfz													
Mofa/Moped													
Fußgänger					1	1	2	6			10	21	-11
Radfahrer				1	1	1	2	2			7	6	1
Inlineskater													
Sonst. Fahrz./ohne Ang.													
Gesamt 2002				1	4	9	10	10			34		
Gesamt 2001	3			1	9	13	10	20				56	
Veränderung	-3				-5	-4		-10					-22

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2002													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001		
Krad				3	12	66	51				132	139	-7
Pkw	3	3	4	5	64	84	51	32			246	293	-47
Lkw					2	3	5	1			11	24	-13
Bus	1					1	1	6			9	4	5
Sonst. Kfz												4	-4
Mofa/Moped			1	1		1	5	2			10	23	-13
Fußgänger	17	41	24	14	23	40	57	50	1		267	251	16
Radfahrer	2	12	20	6	18	30	50	26			164	152	12
Inlineskater			1			1					2	5	-3
Sonst. Fz./o. A.	1				4	2	4	5			16	7	9
Gesamt 2002	24	56	50	29	123	228	224	122	1		857		
Gesamt 2001	30	49	42	29	149	262	205	133	3			902	
Veränderung	-6	7	8		-26	-34	19	-11	-2				-5%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2002													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001		
Krad		1	7	40	101	302	218	10	5		684	678	1%
Pkw	113	99	91	110	1.661	2.554	1.921	338	57		6.944	7.111	-2%
Lkw	2	1	2	1	53	109	74	2			244	252	-3%
Bus	22	10	7	3	22	70	126	79	27		366	300	22%
Sonst. Kfz			1		13	23	11		1		49	46	7%
Mofa/Moped				23	14	36	30	8			111	125	-11%
Fußgänger	53	113	78	48	117	222	238	117	18		1.004	966	4%
Radfahrer	16	114	227	103	224	620	519	168	15		2.006	1.939	3%
Inlineskater	1	2	4			3	3				13	23	-10
Sonst. Fz./o. A.	2	4	9	4	18	32	32	12	2		115	96	20%
Gesamt 2002	209	344	426	332	2.223	3.971	3.172	734	125		11.536		
Gesamt 2001	207	322	367	313	2.270	4.113	3.072	709	163			11.536	
Veränderung	1%	7%	16%	6%	-2%	-3%	3%	4%	-23%				

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

	2001			2002		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€		€	€
Personenschäden						
Getötete	56	1.193.350	66.827.600	34	1.174.064	39.918.176
Schwerverletzte	902	81.733	73.723.166	857	83.412	71.484.084
Leichtverletzte	11.536	3.650	42.106.400	11.536	3.737	43.110.032
Summe			182.657.166			154.512.292
Veränderung der Kosten für Personenschäden						-15,4%
Sachschäden						
aller Unfälle mit Personenschaden						
innerorts	9.185	6.462	59.353.470	9.149	6.779	62.021.071
außerorts (ohne BAB)	20	14.127	282.540	12	14.565	174.780
BAB	305	29.926	9.127.430	330	30.701	10.131.330
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden						
innerorts	1.878	11.188	21.011.064	1.724	11.574	19.953.576
außerorts (o.BAB)	7	12.320	86.240	1	11.932	11.932
BAB	114	17.619	2.008.566	76	16.543	1.257.268
aller übrigen Sachschadensunfälle						
innerorts	44.861	5.517	247.498.137	43.667	6.769	295.581.923
außerorts (o.BAB)	104	5.797	602.888	43	4.276	183.868
BAB	1.765	7.742	13.665.500	1.679	3.872	6.501.088
aller sonstigen Sachschadensunfälle unter Alkoholeinwirkung						
innerorts	627	4.294	2.692.338	615	4.457	2.741.055
außerorts (o.BAB)	0	4.511	0	1	4.398	4.398
BAB	10	6.026	60.260	14	6.294	88.116
Summe der Unfälle	58.876			57.311		
Summe der Sachschäden			356.388.433			398.650.405
Veränderung der Kosten für Sachschäden						12%
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			539.045.599	553.162.697		

Die in Teilbereichen niedrigeren volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle im Jahre 2002 korrespondieren mit den allgemein rückläufigen Zahlen der Verkehrsunfälle, strukturellen Veränderungen bei der Zahl der Unfallbeteiligten sowie beim Anteil der beteiligten Fahrzeugarten und führen damit zu Veränderungen bei den einzelnen Kostensätzen.

¹ **Kosten für 2001:** Preistand der BAST von 1998 (zu Vergleichszwecken Umrechnung in EUR)

Kosten für 2002: Preistand der BAST von 2001 (umgerechnet in EUR)

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 Hauptverursacher³

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 2002													
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen									Jahr		Veränderung	
	Kräder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst. Verk.-bet./o. A.	2002		2001
Verkehrstüchtigkeit	41	1.096	62	2	5	16	62	69		43	1.396	1.359	3%
Straßenbenutzung	13	376	72	5	6	13		244		17	746	750	-1%
Geschwindigkeit	131	4.159	565	54	42	12		51		142	5.156	5.398	-4%
Abstand	118	7.337	996	67	62	22		23		171	8.796	9.109	-3%
Überholen	51	570	144	10	8	4		19		19	825	969	-15%
Vorbeifahren	2	408	69	11	9	2		5		19	525	525	
Nebeneinanderfahren	14	3.136	1.366	58	47	4		4		92	4.721	4.907	-4%
Vorfahrt/Vorrang	17	2.686	192	16	13	8		67		7	3.006	3.172	-5%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	14	632	48	9	12	2		101		10	828	806	3%
Abbiegen	24	2.393	430	55	14	10		38		34	2.998	3.039	-1%
Wenden/Rückwärtsfahren	5	5.198	1.247	31	112	1		1		179	6.774	6.783	0%
Einfahren i. d. fl. Verkehr	10	2.449	281	45	20	7		105		44	2.961	3.097	-4%
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	7	505	21	22	6	2		48		12	623	589	6%
Ruhender Verkehr	3	745	163	1	16			6		25	959	937	2%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	5	36	148	1	9			10		38	247	277	-11%
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	161	9.883	3.394	466	322	43		391		5.393	20.053	21.343	-6%
Technische Mängel	6	87	37	1	6	3		30		8	178	178	
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn							733		6		739	717	3%
Fußgängerfehler sonst. Art							113		7		120	101	19%
Gesamt 2002	622	41.696	9.235	854	709	149	908	1.212	13	6.253	61.651		-4%
Gesamt 2001	551	43.680	9.303	894	693	190	860	1.210	22	6.653	64.056	64.056	
Veränderung	13%	-5%	-1%	-4%	2%	-22%	6%	0%	-9	-6%	-4%		

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Zu geringer Sicherheitsabstand (8.796)
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (6.774)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (5.156)
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (4.721)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt / Vorrang (3.006)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.961)

Weitere 20.053 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 20.023 Nennungen (Vorjahr: 20.353) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren)
- Mit 16.567 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 (7.337), Wenden / Rückwärtsfahren (5.198) und Geschwindigkeit (4.159) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (733 von 908).

Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (244), Fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (105), Missachtung des Rotlichts (101) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (67).

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 Verunglückten in %
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten	
Geschwindigkeit	5.156	2.530	15	20%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	739	766	7	6%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	1.205	529	7	4%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	12.733	3.029	4	24%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	623	639	2	5%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ- Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	3.006	1.235	2	10%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	746	455	3	4%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	828	619	1	5%
Ungenügender Sicherheitsabstand	8.796	2.889	0	23%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		verunglückt 12.427	Davon Getötet 34	

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.

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:

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr; fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (3.029 = 24 %)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.889 = 23 %)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (2.530 = 20 %).

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

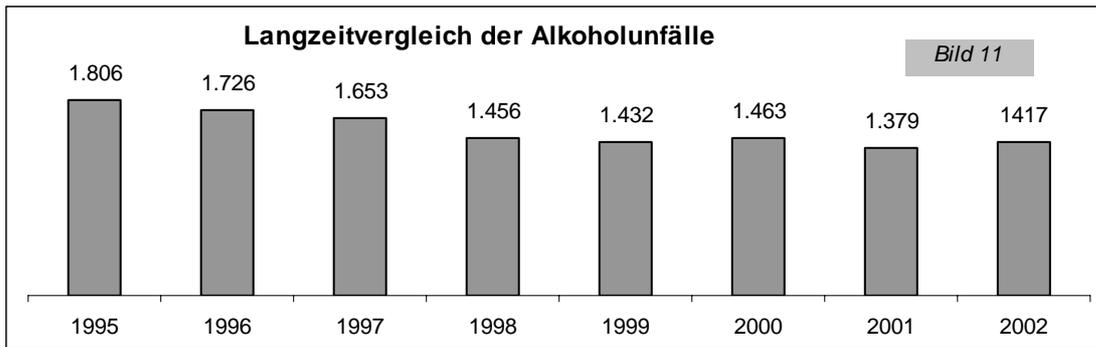
1.5.3 Alkohol

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 1.417 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 664 Verunglückten (544 Leichtverletzte, 111 Schwerverletzte, 9 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl der polizeilich registrierten Alkoholunfälle wird auch durch die im Jahre 2002 leicht angestiegene Zahl (+ 38) nicht signifikant unterbrochen.



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

Bezogen auf 34 Getötete des Jahres 2002 war in 8 Fällen Alkohol mindestens mitursächlich.

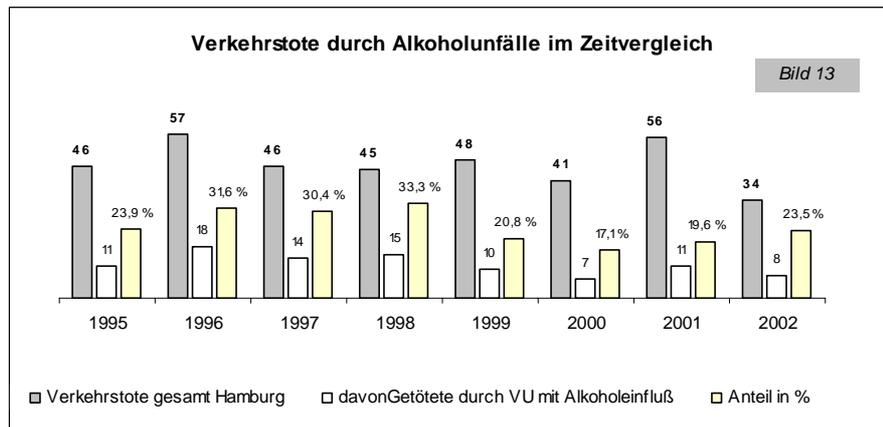


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereignen sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

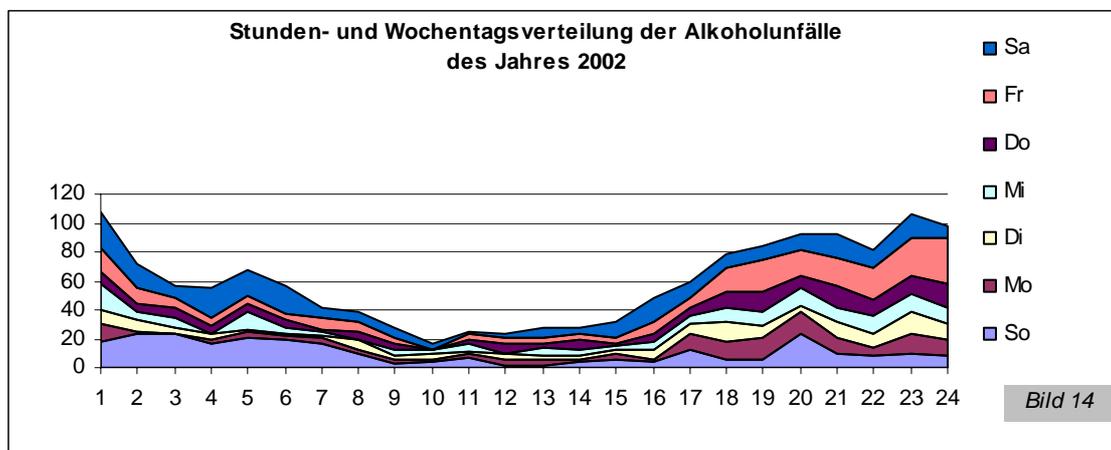


Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				Ohne Angaben	Beteiligte
	unter 0,5 ‰	0,5 bis unter 0,8	0,8 bis unter 1,1 ‰	1,1 und mehr ‰		
1999	125	159	158	919	84	1445
2000	122	138	150	850	216	1476
2001	98	112	159	821	204	1394
2002	90	93	165	790	279	1417
% an allen Alkoholunfällen	8%	9%	11%	59%	14%	

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 das Unfallrisiko ansteigt (siehe Tabelle 16).

1.5.4 Drogen ⁵

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss				
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr			
	1999	2000	2001	2002
Anzahl der Verkehrsunfälle	47 (13)	41 (10)	70 (41)	83 (46)
dabei wurden				
getötet			1 (1)	0 (0)
schwer verletzt	2 (1)	9 (5)	7 (5)	8 (5)
leicht verletzt	26 (5)	25 (6)	29 (14)	32 (10)
Verunglückte gesamt	28 (6)	34 (11)	37 (20)	40 (15)

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 Erkenntnissen der Dunkelfeldforschung von einer nicht unbedeutenden Zahl weiterer unerkannter Drogenunfälle auszugehen sein.

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.

Der im Vergleich der Jahre 2001 und 2002 festgestellte Anstieg der Zahlen dürfte in erster Linie auf die Möglichkeiten einer verbesserten Erkennung und eine dem entsprechende Aufhellung des Dunkelfeldes zurückzuführen sein.

⁵ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss 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.

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 18 ff).

Tabelle 18

Kinderunfälle												
Kategorien	VUPS			Summe 1-3	VUSS			Summe 4+6	VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3		4	6	5		2002	2001		
Januar		9	36	45				9	54	54		
Februar		11	37	48				9	57	41	16	
März		8	32	40				12	52	34	18	
April		16	48	64				11	75	59	16	
Mai		10	58	68				14	82	106	-24	
Juni		18	86	104				11	115	97	18	
Juli		10	34	44		1	1	9	54	102	-48	
August		6	62	68				20	88	52	36	
September		12	99	111				17	128	67	61	
Oktober		8	49	57	1		1	8	66	70	-4	
November		8	49	57				11	68	73	-5	
Dezember		7	30	37		1	1	9	47	51	-4	
Gesamt 2002		123	620	743	1	2	3	140	886			
Gesamt 2001	2	112	554	668	7	2	9	129		806		
Veränderung	-2	11	66	75	-6		-6	11	80		10%	

Im direkten Jahresvergleich 2002 / 2001 kann folgendes festgestellt werden:

- Zunahme der Kinderunfälle auf 886 (+ 80 ; + 10%), insbesondere
 - Zunahme der Unfälle mit Personenschaden (+ 75 ; + 11%)
- Keine getöteten Kinder (im Vorjahr 3)
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (743 von 886 VU = 92%, Vorjahr 83%). Es bleibt abzuwarten, ob der Anstieg der Unfallzahlen in diesen Altersgruppen auf eine zunehmende Nutzung des Fahrrades in jüngeren Jahren hindeutet.⁶ In den Monaten Mai bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2002 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 Bild 15 zeigt, verlief ansonsten die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig. Hiervon ausgenommen ist der September, der fast die doppelte Zahl an Kinderunfällen im Verhältnis zum Vorjahr aufweist. Schlüssige Erklärungsansätze gibt es hierzu nicht.

⁶ Altersgruppe 6 - 10 Jahre eine Zunahme um 33 Fälle. Altersgruppe 11 -14 J. eine Zunahme um 43 Fälle.

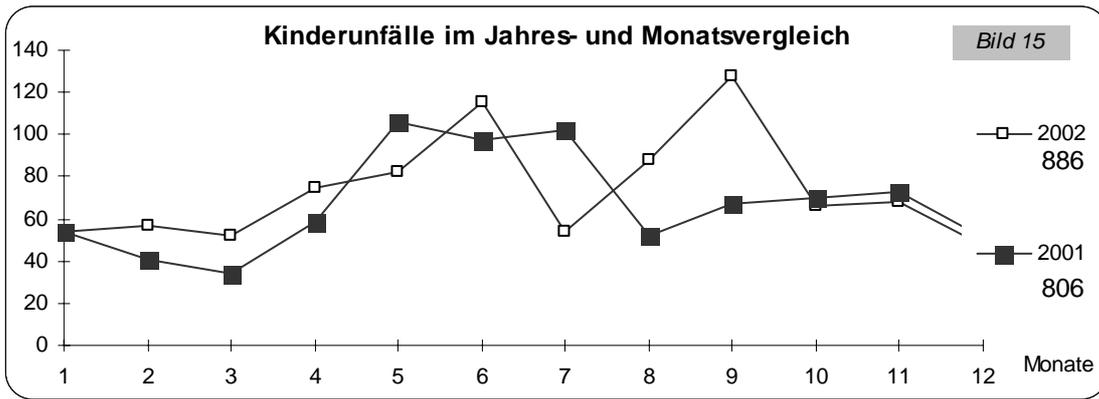
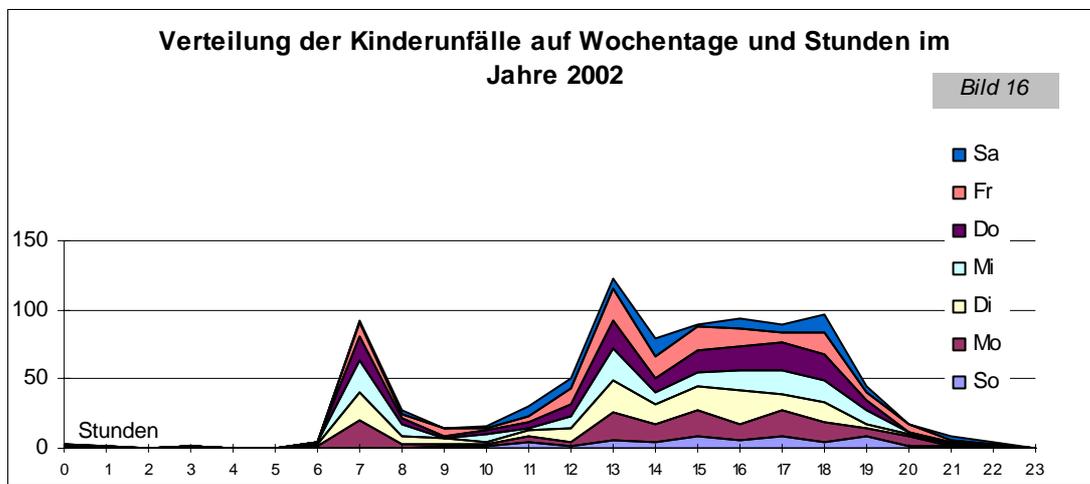


Bild 16 verdeutlicht die werktägliche und stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:



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. Hier hat es im Vergleich zum Vorjahr keine strukturellen Veränderungen ergeben. Die 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 2002 verunglückten bei Verkehrsunfällen 1.109 Kinder (im Vorjahr 1.020; vgl. Tabellen 8 – 12). Davon wurden

- 130 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 121),
- 979 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 898)

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	7	8
Pkw	116	102	95	313
Lkw	2	1	2	5
Bus	23	10	7	40
sonst. Kfz			1	1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	70	154	102	326
Radfahrer	18	126	247	391
Inlineskater	1	2	5	8
sonst. Verk.-teiln./o.A.	3	4	9	16
Gesamt 2002	233	400	476	1.109
Gesamt 2001	240	371	409	1.020
Veränderung	-3%	8%	16%	8,7%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst. Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	6	7
Pkw	115	101	94	310
Lkw	2	1	2	5
Bus	20	9	7	36
Sonst. Kfz			1	1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	5		3	8
Radfahrer	3	6	2	11
Inlineskater				
sonst. Verk.-teiln./o.A.	1	2	5	8
Gesamt 2002	146	120	121	387
Gesamt 2001	153	125	91	369
Veränderung	-5%	-4%	33%	5%

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

- als Fußgänger mit einem Altersschwerpunkt 6 – 10 Jahre: 154 (Vorjahr 145)
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 126 (Vorjahr 93) und 11 - 14 Jahre: 247 (Vorjahr 204).

Der auffällige Anstieg der verunglückten Kinder in der Altersgruppe 6 – 14 als Radfahrer weist möglicherweise auf einen Trend zum früheren Umstieg auf das Fahrrad hin. 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.

1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen ⁷

Tabelle 21 beinhaltet die Angaben zu den 886 Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2002, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 21

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	Veränderung
Kfz-Führer	1	2	16		60	126	148	46	49	448	398	50
Fußgänger	34	77	65	2		5			4	187	182	5
Radfahrer	8	70	125	1	3	5	6	2	14	234	183	51
Inlineskater			5							5	9	-4
Sonstige/o.Ang.	1		2	1		2	1		5	12	34	-22
Gesamt 2002	44	149	213	4	63	138	155	48	72	886		
Gesamt 2001	52	129	201	4	58	110	126	49	77		806	
Veränderung	-8	20	12		5	28	29	-1	-5			10%

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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Bei insgesamt 886 Unfällen mit Kinderbeteiligung wurde der Unfall in **406 Fällen** von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Fußgänger (176 Fälle) und Radfahrer (203 Fälle).

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2002.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle des Jahres 2002													
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	sonst.	2002	2001	
Verkehrstüchtigkeit													
Straßenbenutzung		7				1		45			53	35	18
Geschwindigkeit	2	46	2	1				5			56	54	2
Abstand		9	2					6			17	9	8
Überholen		2		1				1			4	9	-5
Vorbeifahren		2									2	2	
Nebeneinanderfahren		2	2								4	5	-1
Vorfahrt/Vorrang	2	43	3					9			57	53	4
Rotlicht Fz.		19	1	1				12			33	26	7
Abbiegen		69	7	3				9			88	84	4
Wenden/Rückwärtsfahren		14	2					1			17	30	-13
Einfahren i.d.fl.Verkehr		42	1		1			40			84	70	14
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	81	2	2	1	1		7			96	93	3
Ruhender Verkehr		2						1			3	9	-6
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1						1			2	1	1
Sonst. Fehler d.Fahrerführer	1	53	2	6				84		1	147	117	30
Technische Mängel								4			4	3	1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.								161		4	165	160	5
Fußgängerfehler sonst. Art								24		1	25	31	-6
o.Ä.		6		1				2	9		11	15	14
Gesamt 2002	7	398	24	15	2	2	187	234	5	12	886		
Gesamt 2001	4	363	26	7	5	6	182	183	9	21		806	
Veränderung	3	35	-2	8	-3	-4	5	51	-4	-9			10%

Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten (398 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (81), Fehler beim Abbiegen (69), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (46) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr(42).

Das 81 mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (18)
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeitanlagen (20)
- beim Abbiegen (8)
- an Haltestellen (5)
- an anderen Stellen (30)

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (187 mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (161).

Von den insgesamt 161 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 154 Kinder.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (66)
- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (42)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeitanlagen (28)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeitanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (14)
- Fehlerhaftes Überqueren auf „Zebrastrifen“ [z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastrifen, für den Fahrer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] (1)

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle mit „Jungen Erwachsenen“ (JE) sind diejenigen, bei denen mindestens ein JE (18 bis 25 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

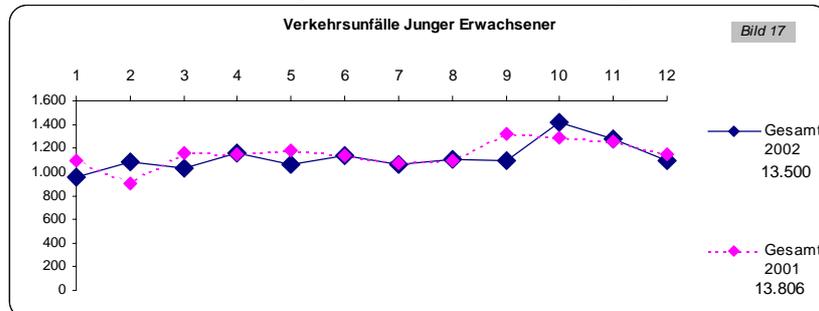
Tabelle 23

Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen im Jahre 2002											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2002	2001	
Januar		22	202	224	43	10	53	679	956	1.090	-134
Februar		13	209	222	39	11	50	813	1.085	906	179
März		19	208	227	43	11	54	747	1.028	1.161	-133
April	1	16	238	255	42	11	53	856	1.164	1.148	16
Mai		22	242	264	47	14	61	743	1.068	1.186	-118
Juni		19	259	278	51	14	65	800	1.143	1.139	4
Juli	1	16	242	259	45	16	61	746	1.066	1.070	-4
August	1	20	251	272	33	10	43	791	1.106	1.094	12
September		15	241	256	43	11	54	789	1.099	1.319	-220
Oktober	1	19	261	281	64	13	77	1.061	1.419	1.286	133
November	1	17	236	254	58	14	72	947	1.273	1.259	14
Dezember	2	16	156	174	45	17	62	857	1.093	1.148	-55
Gesamt 2002	7	214	2.745	2.966	553	152	705	9.829	13.500		
Gesamt 2001	17	249	2.844	3.110	651	162	813	9.883	13.806		
Veränderung	-10	-35	-99	-144	-98	-10	-108	-54	-306		-2%

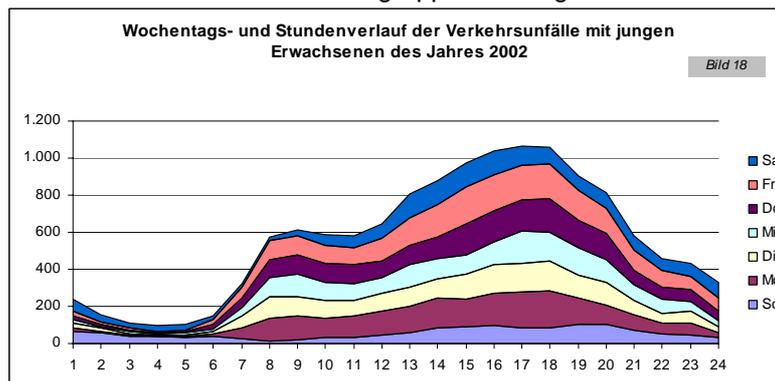
Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 13.500 (-306; - 2,2 %) zurückgegangen. Der Rückgang bezieht sich auf alle Unfallkategorien:

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 2.966 (- 144; - 4,5%), davon
 - Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 2.745 (- 99; - 3,5%)
 - Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 214 (- 35)
 - Unfälle mit Getöteten auf 7 (- 10)
- Sonstige Sachschadensunfälle (VULS) auf 9.829 (- 54)

Die Verteilung der Verkehrsunfälle mit JE zeigt über das Jahr einen weitgehend konstanten Verlauf.



Das Bild 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. JE sind auch in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger an Verkehrsunfällen als andere Altersgruppen beteiligt.



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2002 verunglückten insgesamt 2.350 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.702 als Fahrer
- 648 als Mitfahrer

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9% entspricht die Zahl von 2.350 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 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 1.727 JE, davon

- 1.140 als Fahrer
- 587 als Mitfahrer

In 482 Fällen waren JE als verunglückte PKW-Fahrer die Hauptverursacher für Unfälle mit JE.

JE 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 JE verursacht wurden, insgesamt 2.543 Personen, davon 682 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	56	12	44
Pkw	2.125	1.643	482
Lkw	146	122	24
Bus	7	7	
sonst. Kfz	23	22	1
Mofa/Moped	4		4
Fußgänger	72	12	60
Radfahrer	94	34	60
Inlineskater			
Sonstige	16	9	7
Gesamt 2002	2.543	1.861	682

1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen ⁸

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen junger Erwachsener												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	
Krad				2	75	20	17	1	6	121	113	8
Pkw			3	2	7.391	1.517	1.219	303	232	10.667	11.163	-496
Lkw		1			973	275	271	10	59	1.589	1.498	91
Bus					34	11	53	1	2	101	98	3
sonst. Kfz					123	23	17		2	165	138	27
Mofa/Moped				3	13		1	2		19	32	-13
Fußgänger	6	14	4	4	79	20	21	10	15	173	159	14
Radfahrer		1	17	5	112	22	16	8	14	195	194	1
Inlineskater											2	-2
Sonstige					163	40	32	4	231	470	409	61
Gesamt 2002	6	16	24	16	8.963	1.928	1.647	339	561	13.500		
Gesamt 2001	6	20	21	17	9.805	1.763	1.440	270	464		13.806	
Veränderung		-4	3	-1	-842	165	207	69	97	-306		-2%

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2002 gab es 13.500 Verkehrsunfälle mit insgesamt 14.672 beteiligten JE.

Davon wurden in 8.963 Fällen (= 66 %) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 57.311 Verkehrsunfälle des Jahres 2002 in Hamburg sind JE zu ca. 16 % 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 2002 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (8.650): 1.663 mal (= **19%**, Vorjahr:20%) davon 82 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (807): 136 mal (= **17%**, Vorjahr: 20%) davon 21 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (34): 4 mal 1 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.

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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

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

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.	2002	2001	
Verkehrstüchtigkeit	2	18	2				1				23	49	-26
Straßenbenutzung		56	11		1	1		30			99	95	4
Geschwindigkeit	22	1.190	68	4	13	2		7			1.306	1.420	-114
Abstand	13	1.697	125	2	13	4		3		1	1.858	2.086	-228
Überholen	4	97	8	1	2			2			114	123	-9
Vorbeifahren		55	7		1			1		1	65	76	-11
Nebeneinanderfahren		604	96	1	14			1			716	722	-6
Vorfahrt/Vorrang	3	475	22	1	3			9			513	564	-51
Rotlicht	1	104	11		2			16			134	149	-15
Abbiegen	4	435	38	3	2						482	576	-94
Wenden/Rückwärtsfahren	1	793	179		25	1					999	1.127	-128
Einfahren i. d. fließ. Verkehr		470	34	2	2			6			514	524	-10
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	52	2	1				4			60	41	19
ruhender Verkehr		94	16		5			1			116	133	-17
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	5		1						7	15	-8
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	22	1.121	328	18	34	4		27		1	1.555	1.889	-334
technische Mängel		9	6								16	21	-5
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn								67			67	54	13
Fußgängerfehler sonst. Art								9			9	8	1
o.A.	2	120	15	1	5	1	2	4		160	310	133	177
Gesamt 2002	75	7.391	973	34	123	13	79	112		163	8.963		-842
Gesamt 2001	77	8.146	1.019	40	108	22	65	110	1	217		9.805	
Veränderung	-2	-755	-46	-6	15	-9	14	2	-1	-54	-842		-8,6%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 7.391 von 8.963 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen sind zu geringer Sicherheitsabstand (1.697), Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.190), Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (793), Fehler beim Nebeneinanderfahren (604), Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (475) und beim Abbiegen (435).

1.6.3 Senioren

1.6.3.1 Verkehrsunfälle

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

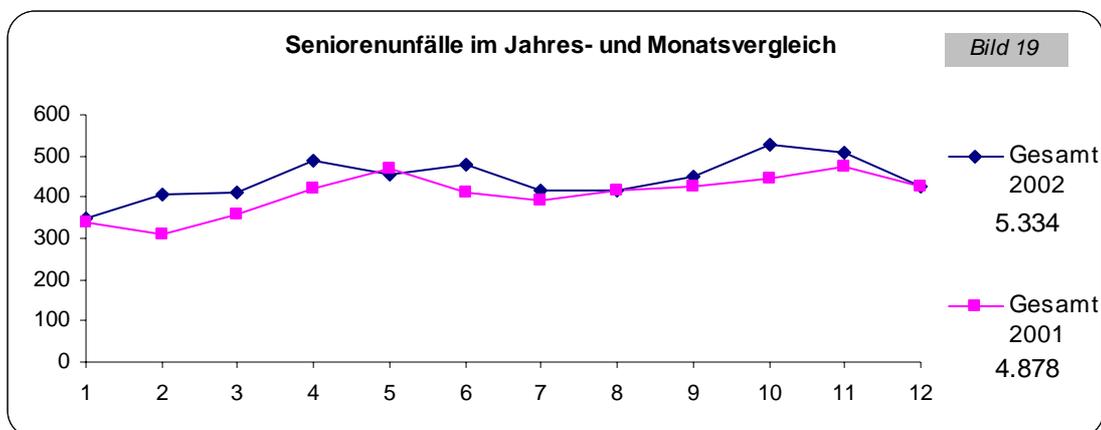
Tabelle 27

alle Seniorenunfälle 2002												
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung	
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2002	2001		
1	3	12	71	86	18	1	19	245	350	340	10	
2		10	77	87	13	3	16	305	408	308	100	
3	1	10	81	92	15	1	16	302	410	356	54	
4	1	15	98	114	15	4	19	355	488	419	69	
5		11	104	115	13	2	15	326	456	467	-11	
6		16	122	138	11	3	14	329	481	409	72	
7	1	11	85	97	15	6	21	297	415	393	22	
8		17	103	120	14	2	16	280	416	416		
9	1	12	109	122	17	4	21	305	448	428	20	
10	3	18	106	127	13	6	19	381	527	444	83	
11		18	81	99	27	4	31	379	509	473	36	
12		9	58	67	17	2	19	340	426	425	1	
Gesamt 2002	10	159	1.095	1.264	188	38	226	3.844	5.334		456	
Gesamt 2001	19	158	960	1.137	164	31	195	3.546		4.878		
Veränderung	-9	1	135	127	24	7	31	298			9%	

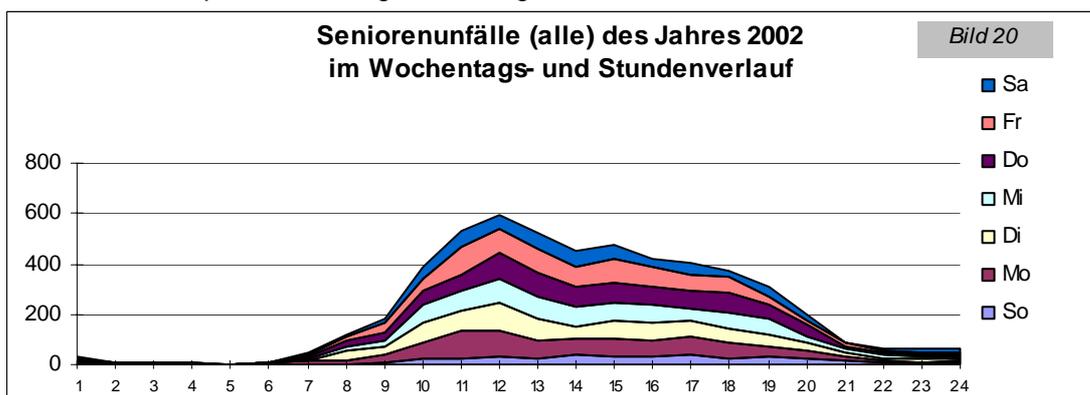
In einer Gesamtschau der Jahre 2002 / 2001 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

- Anstieg der Seniorenunfälle auf 5.334 (+ 456; + 9%), davon
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.264 (+ 127; + 11%), der insbesondere bei den VU mit Leichtverletzten zu verzeichnen war, dabei aber Rückgang der dabei getöteten Senioren von 19 auf 10, während die Zahl der Schwerverletzten nahezu unverändert blieb,
 - Anstieg der Seniorenunfälle mit schwerem Sachschaden auf 226 (+ 31),
 - Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle (VULS) auf 3.844 (+298; + 8 %).

In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 19 zeigen die Jahre 2001 und 2002 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle mit höheren Werten in den Monaten April und Oktober/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.



1.6.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2002 verunglückten insgesamt 866 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 4 Verunglückte.

Von den insgesamt 866 Senioren wurden

- 734 leicht verletzt (+25)
- 122 schwer (-11)
- 10 getötet (-10)

1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen⁹

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.	2002	2001	
Krad				2	1	10	7	12	1	33	14	19
Pkw			1		233	518	442	3.191	51	4.436	4.167	269
Lkw		1			23	129	103	116	21	393	277	116
Bus					1	11	19	9		40	34	6
Sonst.Kfz					2	19	7	22	2	52	36	16
Mofa/Moped				2		1	1	9		13	13	
Sonstige/o.Ang.		10	8	3	2	6	14	53	4	100	140	-40
Fußgänger		3	9	4	9	21	12	59	11	128	82	46
Radfahrer				1						1	113	-112
Inlineskater		1			3	16	11	73	34	138	2	136
Gesamt 2002		15	18	12	274	731	616	3.544	124	5.334		456
Gesamt 2001		3	8	9	8	241	571	453	3.431	154	4.878	
Veränderung		-3	7	9	4	33	160	163	113	-30	456	9%

Danach ergibt sich im Hinblick auf Alter und Verkehrsbeteiligung im Vergleich zum Vorjahr ein erneuter Anstieg der Zahlen:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tab. 28) auf 5.334 (+ 456; + 9%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 4.436 (+ 269; + 6%). Der Anstieg in der Verkehrsbeteiligung Lkw (+116; +42%) ist merklich, hat jedoch wieder den Stand von 2000 erreicht.
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29), auf 3.544 (+ 113; + 14%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 3.191 (+65; + 2%).

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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

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 2002													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2002	2001	
Verkehrstüchtigkeit		10						1			11	14	-3
Straßenbenutzung	1	27				2		8			38	41	-3
Geschwindigkeit	4	190	6								200	213	-13
Abstand	2	306	13		4	2		2			329	295	34
Überholen		35						1			36	36	
Vorbeifahren		31	1					2			34	42	-8
Nebeneinanderfahren	1	241	20		5	2					269	279	-10
Vorfahrt/Vorrang	1	319	7	1				7		1	336	294	42
Rotlicht Fz.	1	58	1			1		9		1	71	60	11
Abbiegen		188	5	1	1			2			197	212	-15
Wenden/Rückwärtsfahren		602	24	2	4						632	546	86
Einfahren i. d. fließ. Verkehr		205	2			1		7			215	217	-2
Fehlverhalten ggü Fußgängern		38						1			39	56	-17
Ruhender Verkehr		42	1								43	58	-15
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	1		1						3	4	-1
Sonst. Fehlverhalten d. Fahrzeugführer	2	837	34	4	7	1		16		3	904	973	-69
Technische Mängel		1									1	4	-3
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn							47				47	41	6
Fußgängerfehler sonst. Art							6				6	7	-1
Sonstige/o.A.		60	1	1				3		68	133	39	94
Gesamt 2002	12	3.191	116	9	22	9	53	59		73	3.544		113
Gesamt 2001	5	3126	88	12	20	11	49	60		60		3.431	
Veränderung	7	65	28	-3	2	-2	4	-1		13	113		3%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (632),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (336),
- ungenügender Sicherheitsabstand (329),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (269),
- Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (200).

Damit stellt sich die Rangliste der häufigsten Ursachen grundsätzlich anders dar als bei allen anderen Altersgruppen.

1.6.4 Fußgänger

1.6.4.1 Verkehrsunfälle

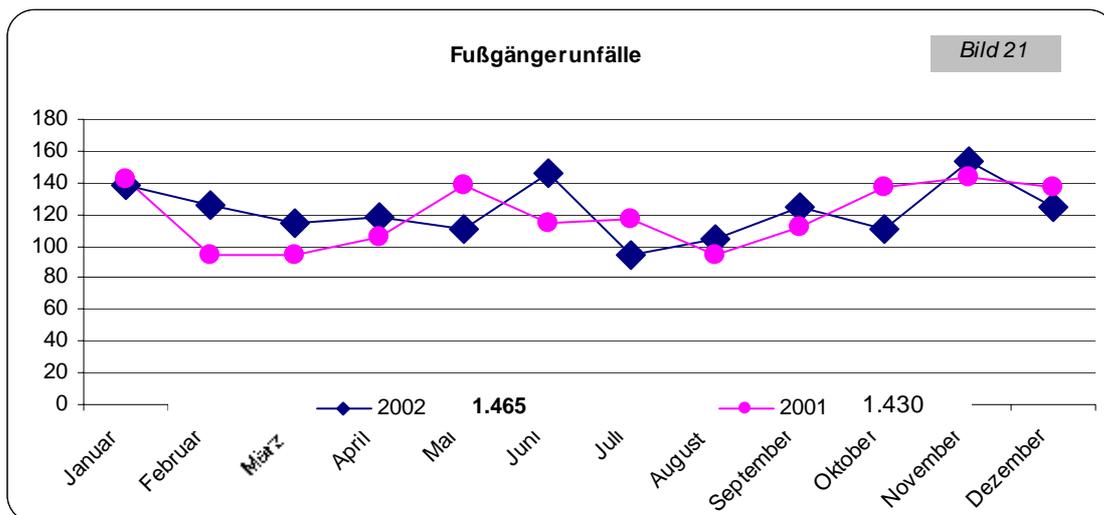
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Fußgängerunfälle auf 1.465 (+ 35), darunter
 - Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.334 (+ 40)
 - Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden (Kategorie 2) auf 273 (+20).
- Rückgang bei den Unfällen mit Getöteten auf 10 (- 11).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle 2002												
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	2002		2001	Veränderung
	1	2	3		4	6		5				
Januar	3	32	96	131				7	138	142	-4	
Februar		23	93	116				10	126	95	31	
März		24	78	102	1		1	11	114	94	20	
April	1	23	86	110		1	1	7	118	106	12	
Mai		17	79	96	2		2	13	111	138	-27	
Juni		26	102	128		1	1	17	146	114	32	
Juli		21	66	87	1	1	2	5	94	117	-23	
August		18	80	98	1		1	6	105	95	10	
September		11	100	111	1		1	12	124	112	12	
Oktober	3	20	81	104		1	1	6	111	137	-26	
November	1	38	99	138		1	1	14	153	143	10	
Dezember	2	20	91	113	2	2	4	8	125	137	-12	
Gesamt 2002	10	273	1.051	1.334	8	7	15	116	1.465			
Gesamt 2001	21	253	1.020	1.294	1	3	4	132		1.430		
Veränderung	-11	20	31	40	7	4	11	-16	35		2%	

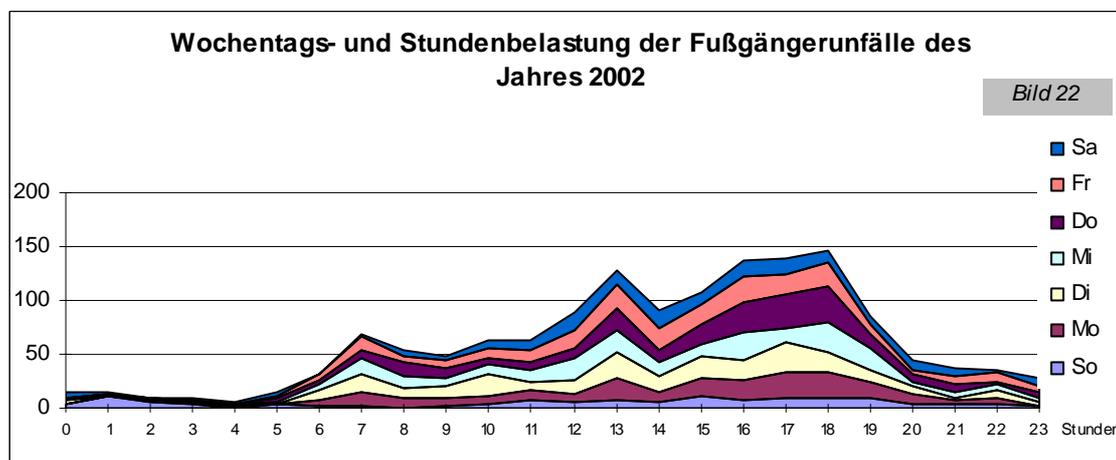
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die signifikanten Abweichungen liegen keine Erklärungen vor.



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

Wesentliche Erkenntnis daraus ist:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2002 – wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet.
- Die Spitzen in den Stunden 7, 13 und 18 Uhr korrespondieren mit den Unfallzeiten der Kinderunfälle (Schulweg und Freizeit).



1.6.4.2 Verunglückte

Bild 23

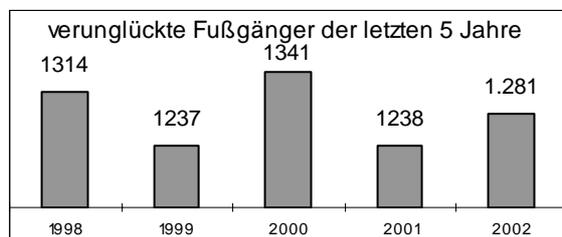
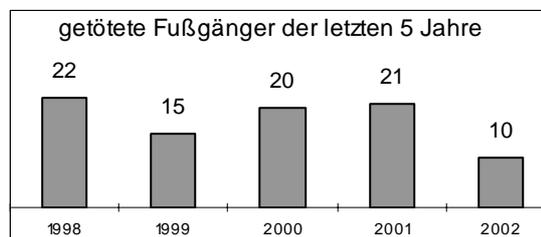


Bild 24



Vorstehende Bilder 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; die Zahl von insgesamt 1.281 Verunglückten ist gegenüber dem Vorjahr um 43 (+3,5%) angestiegen, befindet sich jedoch noch unter dem Niveau der Jahre 1998 und 2000.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger bewegt sich mit 10 im Jahre 2002 (-11 zum Vorjahr) – auch im mittelfristigen Vergleich – auf dem niedrigsten Stand.

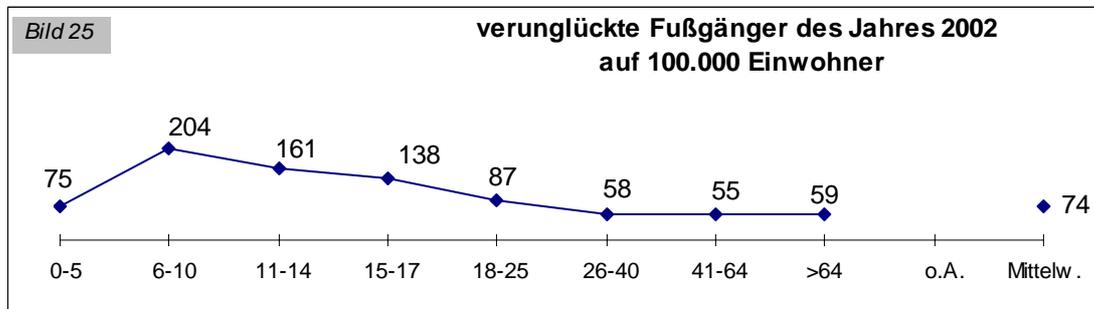
Bezogen auf die 10 getöteten Fußgänger waren

- 6 Fußgänger¹¹ selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen,
- 4 mal waren Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
 - je 1 Krad- und PKW-Fahrer durch Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit,
 - 2 LKW-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen bzw. an einer anderen Stelle.

¹⁰ Die Zahl der verunglückten Fußgänger (1.281) ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.334); demnach sind bei diesen Verkehrsunfällen nicht nur die beteiligten Fußgänger, sondern auch andere Personen verunglückt.

¹¹ In einem Fall ist vom Suizid des Fußgängers auszugehen.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 26 - 40-jährigen Personen die meisten Verunglückten (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual stärkere Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider. 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 Bild 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 (+ 16).

1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen ¹²

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	
Kfz-Führer	1		1	2	101	217	236	62	87	707	690	17
Fußgänger	34	77	65	35	79	106	113	53	76	638	627	11
Radfahrer		3	7	3	14	21	17	3	30	98	96	2
Sonstige				1	1	4		1	15	22	17	5
Gesamt 2002	35	80	73	41	195	348	366	119	208	1.465		35
Gesamt 2001	33	79	75	29	162	356	372	128	196		1.430	
Veränderung	2	1	-2	12	33	-8	-6	-9	12	35		2%

Bezogen auf alle 1.465 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 48% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (707)
- in 44% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (638)

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

- Von allen 707 Kfz-Führern des Jahres 2002, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 623 (+ 42; + 7%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Wesentliche Hauptursachen sind in 323 (+ 12; 4%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
 - beim Abbiegen 59
 - an Fußgängerfurten (mit LZA) 54
 - an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 57
 - an Haltestellen 6
 - an anderen Stellen 147

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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (515 = + 16: + 3%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 202 (- 3)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 123 (+3)
- an Querungsstellen mit LZA 117 (+21)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 51 (- 4)
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA
[z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 2 (- 7)
- durch sonstiges falsches Verhalten 20 (+ 6)

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle des Jahres 2002													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als										Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	sonst.	2002	2001	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit							4				4	6	-2
Straßenbenutzung	2	10	2			2		40			56	54	2
Geschwindigkeit	2	54	1	2		1		8			68	65	3
Abstand	1	5						1			7	14	-7
Überholen	1	4									5	1	4
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren												1	-1
Vorfahrt	1	3									4	1	3
Rotlicht		18		1							19	22	-3
Abbiegen	1	42	1								44	37	7
Wenden/Rückwärtsfahren		77	6	1							84	76	8
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		8	2	1				1			12	17	-5
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	3	323	12	15	6	2		27			388	398	-10
Ruhender Verkehr		4									4		4
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	2								3	2	1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		64	6	9				18			97	101	-4
Technische Mängel		1				1		1			3		3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							515				515	499	16
Fußgängerfehler sonst. Art							96		1		97	95	2
Ohne Angaben		9					23	2		21	55	41	14
Gesamt 2002	11	623	32	29	6	6	638	98	1	21	1.465		
Gesamt 2001	12	581	59	28		7	627	96		20		1.430	
Veränderung	-1	42	-27	1		-1	11	2	1	1	35		2%

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

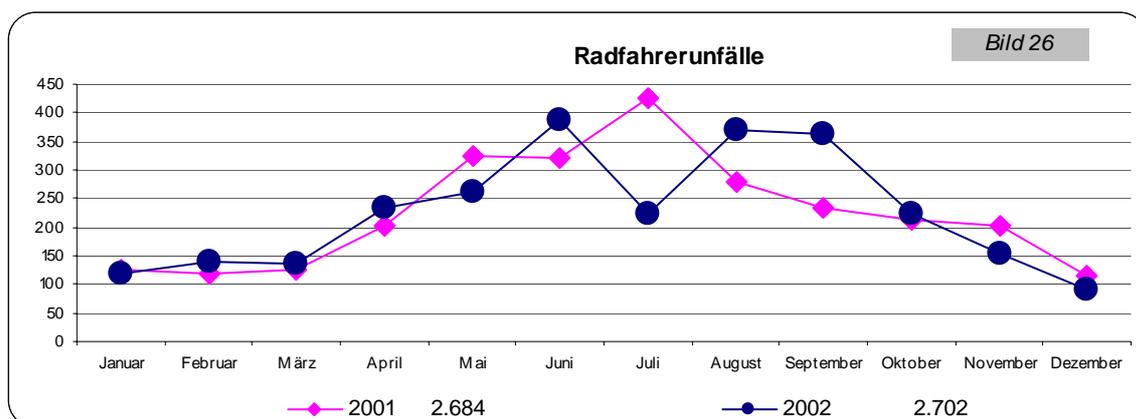
Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens 1 Radfahrer beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Radfahrerunfälle auf 2.702 (+18; + 1 %),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 2.193 (+ 29; + 1 %),
 - Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 172 (+ 12; + 8 %),
 - Anstieg auch bei VU mit Getöteten (7; + 1).

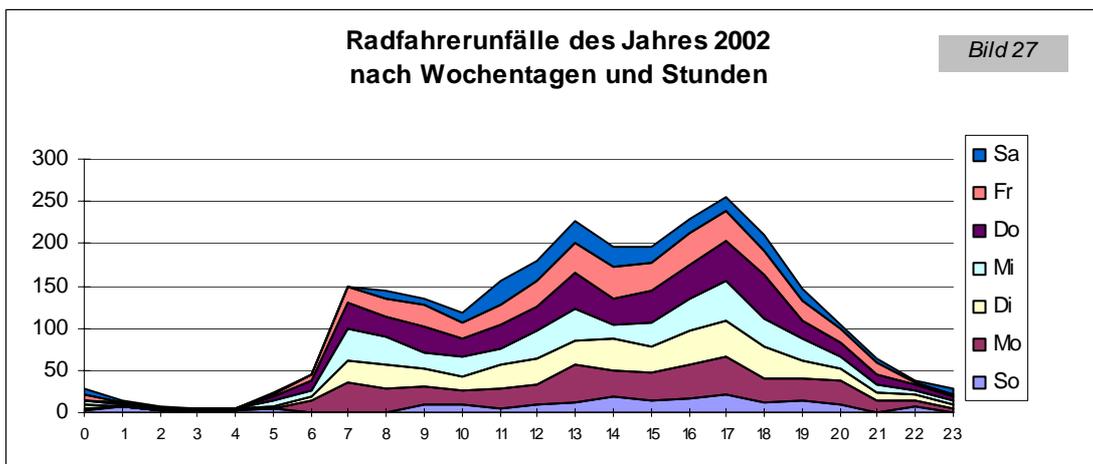
Tabelle 33

Radfahrerunfälle des Jahres 2002												
Monat	VUPS			Summe 1-3	VUSS			Summe 4+6	VULS	2002	2001	Veränderung
	1	2	3		4	6	5					
Januar		3	80	83		1	1	33	117	124	-7	
Februar		10	101	111		1	1	27	139	118	21	
März	1	9	99	109		2	2	26	137	124	13	
April		15	177	192		2	2	40	234	204	30	
Mai		23	197	220				40	260	325	-65	
Juni		23	295	318	1	5	6	63	387	320	67	
Juli	1	10	165	176	1	4	5	44	225	426	-201	
August	1	22	285	308		6	6	57	371	279	92	
September	1	28	270	299		2	2	63	364	233	131	
Oktober	1	15	166	182	2	3	5	37	224	214	10	
November	1	9	117	127		1	1	24	152	203	-51	
Dezember	1	5	62	68				24	92	114	-22	
Gesamt 2002	7	172	2.014	2.193	4	27	31	478	2.702			
Gesamt 2001	6	160	1.998	2.164	5	32	37	483		2.684		
Veränderung	1	12	16	29	-1	-5	-6	-5	18		1%	

Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Höhere Unfallzahlen in den Monaten Mai – September bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Sommermonaten ab. Für die unterschiedlichen Werte im Monat Juli gibt es keinen schlüssigen Erklärungsansatz.



Das nachfolgende Bild 27 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Radfahrerunfälle.



1.6.5.2 Verunglückte

Die folgenden Bilder 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.

Bild 28

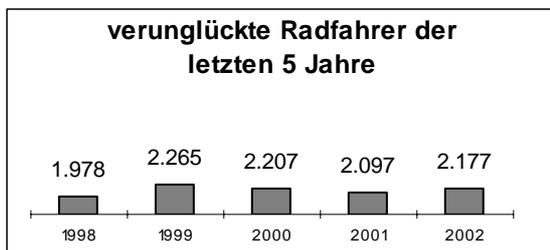
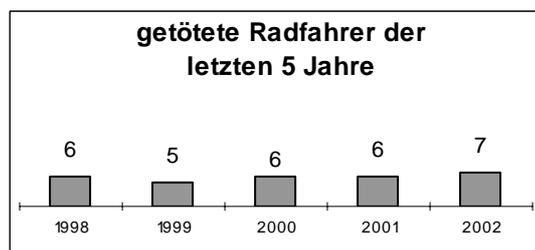
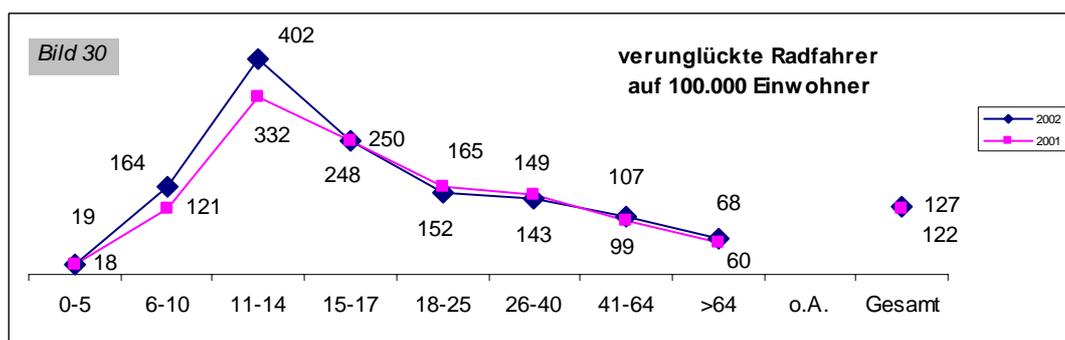


Bild 29



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

Entsprechend ihrer altersgemäßen Entwicklung und in Relation zu ihrem Bevölkerungsanteil verunglückten 11-14-jährige Kinder und Jugendliche (15-17Jahre) als Radfahrer besonders häufig. Dabei zeigt sich der deutlichste Anstieg in der Gruppe der 11-14-jährigen, die von 332 im Vorjahr auf jetzt 402 um 70 zugenommen hat.



1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen¹³

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

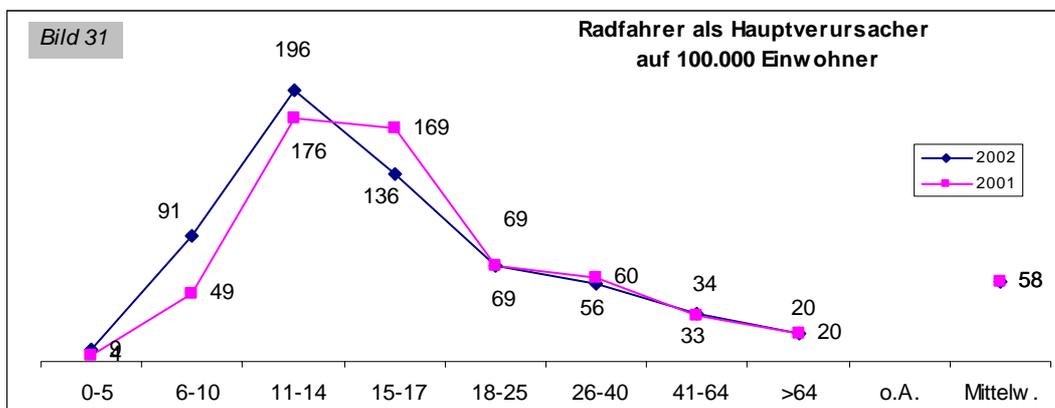
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2002	2001	
Kfz -Führer				1	175	508	603	161	134	1.582	1.554	28
Fußgänger	3	5	7	6	10	18	10	7	9	75	85	-10
Radfahrer	8	69	124	61	112	256	183	59	123	995	989	6
Inlineskater			2			1				3	2	1
Sonstige	1				4	6	6	1	29	47	54	-7
Gesamt 2002	12	74	133	68	301	789	802	228	295	2.702		
Gesamt 2001	8	45	117	76	306	813	756	225	338		2.684	
Veränderung	4	29	16	-8	-5	-24	46	3	-43	18		1%

Bezogen auf alle 2.702 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 37 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (995),
- in 59 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.582).

Innerhalb der Gruppe der 995 Radfahrer, die selbst die wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt haben, zeigt der Altersvergleich in Relation zur Bezugsgröße 100.000 Einwohner (Schaubild 31), dass Kinder (6-14) besonders häufig als Hauptverursacher in Erscheinung treten.



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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

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

Tabelle 35

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrunfälle des Jahres 2002								
Ursachen	Beteiligte					Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonstige	2002	2001	
Verkehrstüchtigkeit			4			4	6	-2
Straßenbenutzung	15		209			224	225	-1
Geschwindigkeit	42		35			77	79	-2
Abstand	18		22			40	34	6
Überholen	19		17			36	60	-24
Vorbeifahren	4		5			9	12	-3
Nebeneinanderfahren	2		4			6	8	-2
Vorfahrt/Vorrang	338		62			400	414	-14
Rotlicht Fahrz.	56		97			153	136	17
Abbiegen	523		30			553	555	-2
Wenden/Rückwärtsfahren	54		1			55	64	-9
Einfahren i.d.fl.Verkehr	258		90			348	325	23
Fehlverhalten ggü Fußgängern	24		27			51	55	-4
Ruhender Verkehr	70		6			76	89	-13
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1		5			6	9	-3
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	95		333		7	435	451	-16
Technische Mängel	1		17			18	14	4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		37		2		39	51	-12
Fußgängerfehler sonst. Art		37		1		38	32	6
o.A.	62	1	31		40	134	65	69
Gesamt 2002	1.582	75	995	3	47	2.702		
Gesamt 2001	1.554	85	989	2	54		2.684	
Veränderung	28	-10	6	1	-7	18		1%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

Sofern Kfz-Führer als Hauptverursacher für Radfahrerunfälle registriert sind, beziehen sich die Ursachen wesentlich auf folgende Verkehrssituationen, die im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben sind:

- Fehler beim Abbiegen (523; \triangleq 33%)
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (338; \triangleq 21%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (258, \triangleq 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 in Fahrtrichtung linken Radweges (209; \triangleq 21%)
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (97; \triangleq 10%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (90; \triangleq 9%)

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden:

- Kreuzende Verkehrsabläufe (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 Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens eines der am Unfall beteiligten Fahrzeuge ein motorisiertes Zweirad ist.

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm³ oder 11 kW Nennleistung)
- Krafroller
- Leichtkraftrad
- 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 gibt, werden sie herausgestellt.

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

Tabelle 36

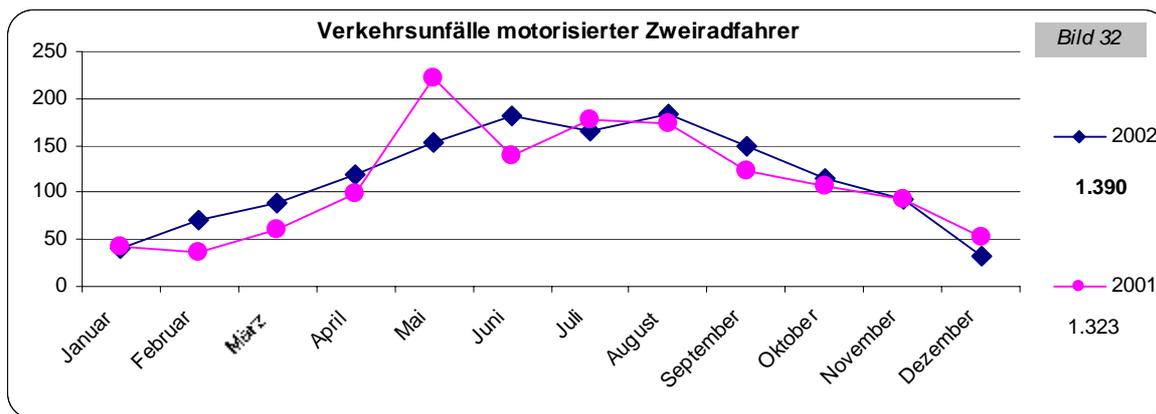
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer											
Monat	VUPS				VUSS			VULS			
Kategorie	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2002	2001	Veränderung
Januar		4	25	29	1		1	10	40	42	-2
Februar		6	42	48	3		3	20	71	36	35
März		10	52	62	3		3	24	89	61	28
April	1	7	64	72	2	4	6	40	118	98	20
Mai	2	15	83	100	5	1	6	47	153	221	-68
Juni	1	21	99	121	5		5	56	182	140	42
Juli	1	13	101	115	1	1	2	48	165	177	-12
August		17	113	130	5	3	8	45	183	173	10
September		15	78	93	7	1	8	49	150	122	28
Oktober	1	13	60	74	3	3	6	34	114	107	7
November		16	48	64	3	2	5	23	92	93	-1
Dezember		6	15	21	2	1	3	9	33	53	-20
Gesamt 2002	6	143	780	929	40	16	56	405	1.390		
Gesamt 2001	4	165	782	951	40	12	52	320		1.323	
Veränderung	2	-22	-2	-22	0	4	4	85	67		5%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.390 (+ 67; + 5%)
- Absinken der Unfälle mit Personenschaden auf 929 (- 22; - 2%).

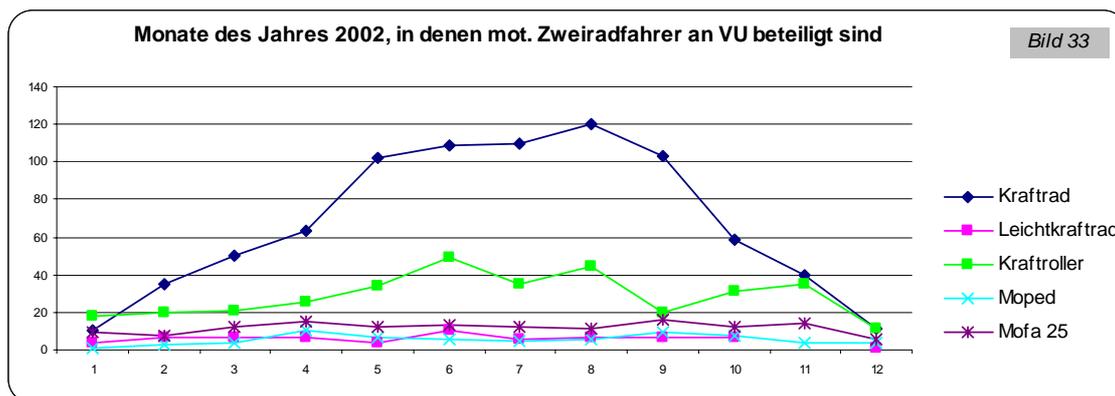
Das nachfolgende Bild 32 stellt im jahreszeitlichen Ablauf die Unfallzahlen dar. Danach wird das Unfallgeschehen mit motorisierten Zweirädern stark von saisonalen Aspekten geprägt.

Ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen ist im Frühjahr mit Beginn der warmen Jahreszeit zu verzeichnen, ein Rückgang der Unfallzahlen dann im Herbst mit Beginn der Schlechtwetter-Periode.



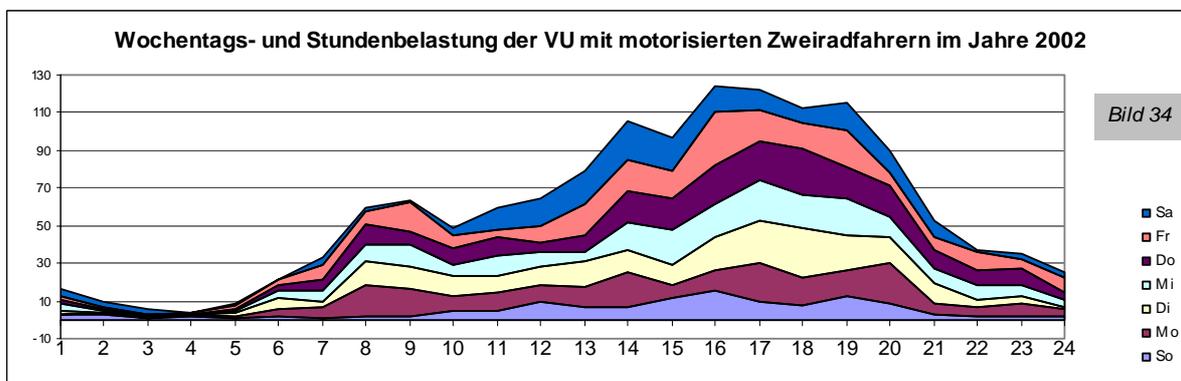
Besondere Auffälligkeiten ergeben sich dabei in Bezug auf die Krafräder mit höherer Motorisierung (vgl. nachfolgendes Bild 33).

Das Unfallgeschehen wird nachhaltig durch Verkehrsunfälle mit höher motorisierten Krafrädern geprägt, während die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für die anderen motorisierten Zweiräder durch ein deutlich niedrigeres Zahlenniveau sowie einen gleichmäßigeren Verlauf gekennzeichnet ist. Das klassische Krafrad hat in den monatlichen Werten leicht zugelegt und weist in den Monaten Mai bis September immer mehr als 100 Unfälle auf.



Das nachfolgende Bild 34 verdeutlicht die wochentägliche und stündliche Unfallverteilung. Zeitliche Schwerpunkte im Unfallgeschehen bilden sich ab

- an Samstagen ab 13 Uhr mit Spitzenwerten zwischen 16 und 19 Uhr,
- an Sonntagen ab 11 Uhr,
- an übrigen Wochentagen ab 13 Uhr mit Spitzenwerten um 17 und 18 Uhr.



1.6.6.2 Verunglückte

Bei insgesamt 1.390 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 942 Personen (- 27 ; - 3%).

Davon waren

- 544 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (+4) davon 3 getötet (+/-0)
- 229 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers (+2) davon 2 getötet (+1)
- 48 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (+2)
- 40 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (-9)
- 81 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (-18)

Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Bild 35

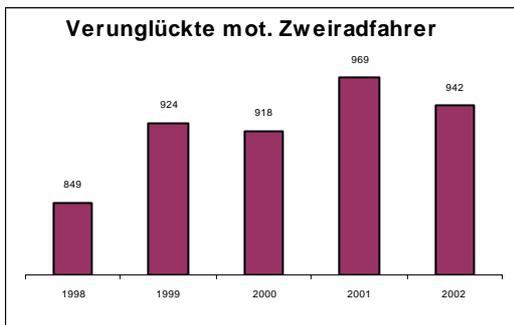
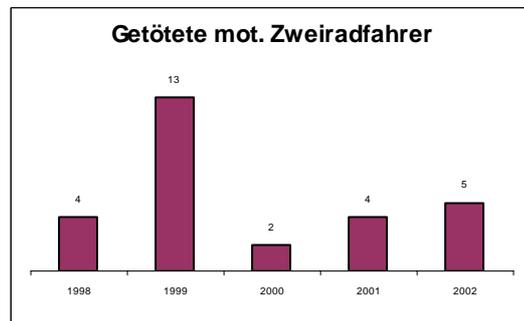


Bild 36



Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Zahl der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer ist gesunken, liegt aber noch über den Werten von 1999 und 2000.
- Die Zahl der getöteten motorisierten Zweiradfahrer bewegt sich in den letzten 3 Jahren auf niedrigem Niveau.

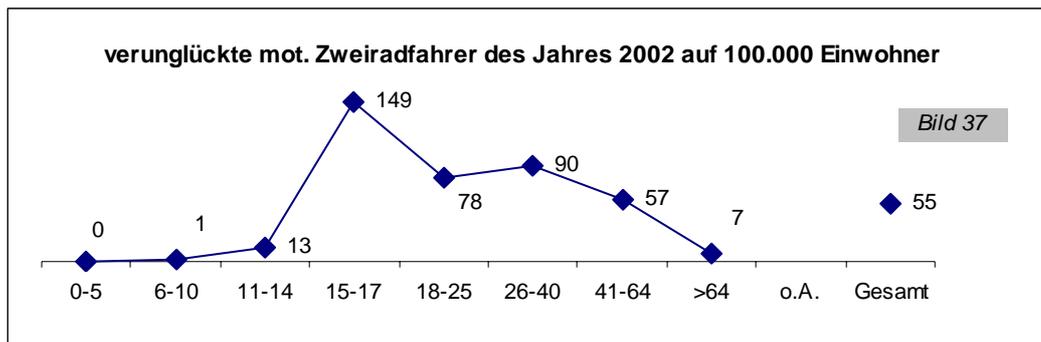


Bild 37

Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 942 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.

Wesentliche Erkenntnisse:

Insgesamt 67 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 3 %) 7 % aller verunglückten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.

- Alle 67 Verunglückten dieser Altergruppe haben das motorisierte Zweirad gefahren; in 21 Fällen handelte es sich dabei um eine Mofa 25. Insofern ist der Einstieg junger Menschen in die motorisierte Verkehrsteilnahme mit besonderen Risiken verbunden. Dem begegnet die Polizei durch verstärkte Unterstützung der schulischen Mofa-Projekte durch Polizeiverkehrslehrer (vgl. Ziff. 2.2 des Berichts).
- Mit 18 Jahren erfolgt dann offensichtlich der Wechsel zum Kraftrad; immerhin verunglückten die meisten aller 18-25jährigen motorisierten Zweiradfahrer (113 von 127) mit einem Kraftrad
- Einen deutlichen Schwerpunkt bei den verunglückten Kradfahrern bildet die Gruppe der Erwachsenen von 26 – 40 Jahre. Diese stellen einen Anteil von 39% der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer und sind im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil (27%) deutlich überrepräsentiert.
- Hingegen entspricht in der Altergruppe von 41 – 64 Jahre die Zahl der verunglückten Kradfahrern (32%) in etwa dem Bevölkerungsanteil (31%).

1.6.6.3 Hauptverursacher/ –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 2002												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	65 und älter	o.A.	2002	2001	
motor.Zweiradfahrer	0	0	4	69	87	220	162	21	62	625	591	34
übrige Kfz	0	0	0	0	121	269	237	42	42	711	661	50
Fußgänger	1	1	1	0	1	1	3	1	4	13	19	-6
Radfahrer	0	0	2	2	0	8	3	2	1	18	23	-5
Sonstige	0	0	0	0	0	1	1	1	20	23	29	-6
Gesamt 2002	1	1	7	71	209	499	406	67	129	1390		
Gesamt 2001	1	1	7	48	241	477	357	62	129		1.323	
Veränderung	0	0	0	23	-32	22	49	5	0	67		5%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 25 Jahre) sind bei einem Bevölkerungsanteil von 9 % überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (209 von 1.390 = 15 %, Vorjahr: 241 von 1323 = 18%). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr eine Reduzierung der Werte dar. 42% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer.
- Die Altersgruppe von 26 – 40 Jahre stellt mit 36% die stärkste Gruppe der Verursacher. Auch hier sind 44% der Verursacher selbst motorisierte Zweiradfahrer.

Diese Zahlen spiegeln die bei JE höhere Risikobereitschaft wider; mit zunehmenden Alter sinkt diese. Zugleich unterliegen die JE einem erhöhtem Risiko des Verunglückens.

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 Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) 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 2002								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2002	2001	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	6	1	0	0	0	7	6	1
Straßenbenutzung	23	10	0	1	0	34	34	0
Geschwindigkeit	134	32	0	0	0	166	153	13
Abstand	116	43	0	0	0	159	116	43
Überholen	42	21	0	0	0	63	74	-11
Vorbeifahren	3	12	0	0	0	15	9	6
Nebeneinanderfahren	15	96	0	0	0	111	102	9
Vorfahrt/Vorrang	25	93	0	4	0	122	129	-7
Rotlicht Fahrz.	15	15	0	6	0	36	34	2
Abbiegen	29	162	0	2	0	193	182	11
Wenden/Rückwärtsfahren	6	99	0	0	0	105	102	3
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	15	69	0	3	0	87	109	-22
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	7	1	0	0	0	8	7	1
ruhender Verkehr	1	1	0	0	0	2	1	1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	3	2	0	0	0	5	7	-2
sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	163	43	0	2	0	208	206	2
Technischer Mangel	2	3	0	0	0	5	5	0
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrba	0	0	9	0	0	9	13	-4
Fußgängerfehler sonst. Art	0	0	4	0	0	4	4	0
o.A.	20	8	0	0	23	51	30	21
Gesamt 2002	625	711	13	18	23	1.390		
Gesamt 2001	591	661	19	23	29		1.323	
Veränderung	34	50	-6	-5	-6	67		5%

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 (134, Vorjahr: 122)
- Zu geringer Abstand (116, Vorjahr 89)
- Fehler beim Überholen (42, Vorjahr 58)

Bei den beiden erstgenannten Ursachen sind im Vergleich zum Vorjahr deutliche Steigerungen festzustellen. Dies korrespondiert auch mit Erfahrungswerten über die erhöhte Risikobereitschaft bestimmter Altersgruppen.

Sofern übrige 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 (162, Vorjahr 152)
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (93, Vorjahr 105)
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (99, Vorjahr 96)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (69, Vorjahr 96)
- Missachtung Rotlicht (15, Vorjahr 21)

Hier gibt es im Vergleich zum Vorjahr meist niedrigere Werte.

Häufig sind motorisierte Zweiradfahrer im Verkehrsgeschehen für andere Verkehrsteilnehmer schlechter erkennbar. Begünstigt wird dies häufig durch ein zusätzliches Fehlverhalten der motorisierte Zweiradfahrer; dies gilt besonders dann, wenn sie sich mit überhöhter Geschwindigkeit im Straßenverkehr bewegen.

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1 Unfallbekämpfung

Die Bekämpfung von Verkehrsunfällen an Unfallhäufungsstellen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden (vgl. VwV-StVO zu § 44).

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:

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

Mit ihrer Hilfe erhalten die örtlich 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 **Unfalllage-Meldung** der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt. Bezieht sich die Unfalllage-Meldung auf einen lichtzeichengeregelten Knoten, wird zusätzlich die zentrale Straßenverkehrsbehörde in der Landeseinsatzdirektion 4 informiert. Es ist Aufgabe dieser Dienststellen, erforderliche Maßnahmen zur Unfallbekämpfung zu prüfen und ggf. 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 (vgl. Anl. 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 gleichartige Unfälle innerhalb eines Jahres, 5 Unfälle mit verunglückten Personen innerhalb von 3 Jahren oder aber 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb von drei Jahren 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. Im Ergebnis verfolgen alle Analysen das Ziel, konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.

Werden erkennbar umfangreiche und kostenintensive Umbauten an Unfallhäufungsstellen notwendig, wird die Unfallanalyse mit einer entsprechenden Empfehlung der **Unfallkommission** zugestellt. Die Unfallkommission Hamburg wurde im Jahre 2000 gegründet, tagte nach Abschluss der Fortbildungsmaßnahmen erstmals im April 2001 und setzt sich aus Vertretern der Polizei (Straßenverkehrsbehörde) und der Baubehörde (Straßenbaubehörde) zusammen. Sie ist mit fachlicher Kompetenz für Anordnung, Planung und Finanzierung ausgestattet, um notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu realisieren. Geschäftsführung und Koordination liegen bei der zentralen Straßenverkehrsbehörde der Polizei. Die Bürgerschaft wurde durch den Zwischenbericht des Bau- und Verkehrsausschusses vom 25.06.01 (Drs. 16/6281) informiert.

Die Unfallkommission hat im Jahre 2002 ihre Beratungen in insgesamt 2 Sitzungen fortgesetzt und weitere fünf Unfallhäufungsstellen analysiert, beraten und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst, die zum Teil bereits umgesetzt wurden. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch umfangreiche bauliche Maßnahmen, die einer gesonderten Planung und damit längeren Vorbereitung bedürfen, eingeleitet. Für Maßnahmen der Unfallbekämpfung stehen der Unfallkommission Mittel aus dem Titel 6300.741.01 „Beseitigung von Unfallstellen“ der Behörde für Bau und Verkehr zur Verfügung.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2002 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Neuhöfer Str. / Reiherstieg-Hauptdeich	Linksabbiegeunfälle aus allen Richtungen; hoher Lkw-Anteil (28-30 Prozent) verhindert die Sicht auf den Gegenverkehr.	Bauliche Verlegung der Mittelinseln, Verlegung der Linksabbiegefahrstreifen linksseitig der Mittelinseln. Planung wurde eingeleitet.
Tarpenbekstr. / Rosenbrook / Nedderfeld	Vielzahl von Verflechtungsunfällen vor allem im Bereich Nedderfeld / Rosenbrook aufgrund starker konkurrierender Verkehrsströme	1. Wegweisung wird verbessert. 2. Weitere Maßnahmen erfordern zunächst detaillierte Erhebungen der tatsächlichen Verkehrsverhältnisse
Julius-Vosseler-Str. / Koppelstr.	Auffahrunfälle vor den Haltelinien, weil die Griffigkeit der Fahrbahn nicht mehr gegeben war	1. Sofortmaßnahme: Hinweisschilder „Unfallgefahr“ 2. Neue Fahrbahndecke (4.5.03)
Saseler Str. / Kriegkamp	In drei Jahren 23 Vorfahrtunfälle. Verursacher wännen sich in der bevorrechtigten Straße.	Einrichtung eines Minikreisels. Planung wurde eingeleitet.
Bürgerweide / Wallstr. / Steinhauerdamm	Zahlreiche Verflechtungs- und Auffahrunfälle	Verbesserte Wegweisung durchfahrstreifenbezogene Überkopfbeschilderung an der Brücke Berlinertordamm Richtung Bürgerweide / Wallstr. (15.05.2003)

Nach Realisierung 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.

In Umsetzung der verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung des Senats zur Stärkung der Verkehrserziehung ist vorgesehen, die Kapazitäten bis zum Ende der Legislaturperiode um insgesamt weitere 15 Stellen zu erweitern.

Davon sind

- 5 Stellen für die vorschulische Verkehrserziehung (vgl. 2.2.1) und
- 10 Stellen für die schulische Verkehrserziehung (vgl. 2.2.3) vorgesehen.

Die Verstärkung des Verkehrslehrerbereichs erfolgt zunächst im Rahmen der Prioritätensetzung durch die vorübergehende Nutzung vorhandener Stellen sowie in einem zeitlich gestuften Verfahren unter Berücksichtigung der personalwirtschaftlichen Möglichkeiten (Auswahl und Ausbildung des Personals).

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“ und beraten darüber hinaus Eltern und Erziehungsberechtigte in den Fragen der sicheren Verkehrsteilnahme des Kindes im Lebens- und Wohnumfeld.

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) können derzeit mit vier hauptamtlich tätigen Polizeiverkehrslehrerinnen und sechs nebenamtlich tätigen Verkehrssicherheitsberatern allerdings nur ca. 80 % erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund ist vorgesehen, zeitlich gestuft weitere Kapazitäten im Umfang von 5 Stellen in diesem Aufgabenbereich zu schaffen. Ziel ist es, künftig die vorschulische Verkehrserziehung in allen Einrichtungen anbieten zu können. Die personellen Voraussetzungen hierzu werden voraussichtlich im Jahr 2004 gegeben sein.

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 (Klasse 1 – 4). Alle Hamburger Schulkinder der Grundschulen erhalten umfangreichen Verkehrsunterricht. Das wesentliche Ziel besteht darin, junge Kinder zu einer sicheren und altersgemäßen Verkehrsteilnahme zu befähigen. Der Unterricht umfasst die Themen „Kind als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer“.

Themenbezogen werden die Polizeiverkehrslehrer durch die mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrrad-ausbildung sowie vom Polizeiverkehrskasper unterstützt.

In der Sekundarstufe I (5. und 6. Klasse) der allgemeinbildenden Schulen wird der Verkehrsunterricht im Themenbereich Radfahrausbildung / Radfahrprojekte wieder aufgenommen, nachdem dieser Wirkungsbereich zum Ende des Jahres 2000 aus Gründen der Haushaltskonsolidierung ersatzlos aufgegeben werden musste.

Die thematische Schwerpunktsetzung korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätserweiterung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades) und den damit einhergehenden Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

Für diese Kapazitätserweiterung sind 10 Stellen bis zum Ende der Legislaturperiode vorgesehen, die zunächst im Rahmen einer Prioritätensetzung durch Nutzung vorhandener Stellen realisiert wird. Damit wird sich der Personalbestand der Polizeiverkehrslehrer/-innen an den Polizeikommissariaten von zur Zeit 33,5 auf 43,5 Stellen erhöhen.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen konnte im Jahr 2002 in unverändertem Umfang fortgeführt werden.

Im Bereich der schulischen Mofa-Projekte wurden bisherige Aktivitäten der Polizei fortgeführt und um einen zusätzlichen Ausbildungstag erweitert. Polizeiverkehrslehrer unterstützen in der fahrpraktischen Ausbildung sowie bei der Abnahme der Prüfungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag für den verkehrssicheren Einstieg junger Menschen (Altersgruppe ca. 14 – 16 Jahre; 7. – 9. Klasse) in den motorisierten Verkehr. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am Institut für Lehrerfortbildung durch die Polizei.

Schuljahr 2001 / 2002 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 2.838 Stunden
- in Schulen 18.503 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 4.597 Stunden

Aktion Kleinkind

- Verteilte Schulwegskizzen 26 Veranstaltungen mit 1.687 Kindern
ca. 1850 Skizzen

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 709 Vorstellungen
- in Kindergärten 63 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 57 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- mobil 3.100 Stunden
- Sonderveranstaltungen 466 Stunden
- Radfahrausbildung 13.000 Teilnehmer

Mofaprojektunterricht

53 Kurse (insges. 844 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 2002 gab es 12 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

Aus der Erkenntnis heraus, dass Verkehrssicherheit für Kinder nicht nur alleinige Aufgabe der Polizei ist und das Ziel „Verringerung der Kinderunfälle“ nur durch gemeinsame Aktivitäten von erfahrenen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden kann, wurde in 2002 die Aktion „Rücksicht auf Kinder...kommt an“ ins Leben gerufen. Mitwirkende Partner der Polizei Hamburg sind die Behörde für Bildung und Sport (BBS), der ADAC-Hansa, die Landesunfallkasse Hamburg (LUK), die Verkehrswacht Hamburg e. V. und die Elternkammer Hamburg.

Absicht war und ist es, die vorhandenen Möglichkeiten der Beteiligten in enger Kooperation noch wirkungsvoller als bisher zu bündeln.

Als Einstieg in ein mittelfristig angelegtes Maßnahmenbündel zur Senkung der Kinderunfälle haben die Beteiligten im Herbst 2002 eine „Konzertierte Aktion“ durchgeführt. Unter dem Motto „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“ gab es an den darauffolgenden 14 Tagen im gesamten Hamburger Stadtgebiet insgesamt 197 Aktivitäten in Form von Verkehrskontrollen und Informationsveranstaltungen zum Thema Kinderunfälle.

Die „Konzertierte Aktion“ war eine Mischung aus „Repression“ und „Prävention“, orientierte sich an den drei Themenfeldern

- Kinder als Mitfahrer im PKW
- Kinder als Fußgänger
- Kinder als Radfahrer.

und zeigte – angelehnt an die typischen Unfallgefahren - konsequent die Möglichkeiten zu verkehrssicherem Verhalten und zur Unfallvermeidung auf.

Im Blickpunkt der Aktivitäten standen hierbei vor allem die Erwachsenen, denn Unfälle mit Kindern werden zu ca. 60 % von Erwachsenen verursacht.

Neben der verstärkten Kontrolle der (richtigen) Anwendung von Kinderrückhaltesystemen, Geschwindigkeitskontrollen auch an Örtlichkeiten mit bedeutender Frequentierung von Kindern in den Nachmittags- und frühen Abendstunden (Freizeitunfälle) wurden vermehrt Radfahrer und Fußgänger überprüft.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der LUK, des ADAC und der Verkehrswacht) über die o. g. Themenfelder informierten. Das Infomobil der Polizei Hamburg wurde zu diesem Zweck mit Kinderrückhaltesystemen, Fahrradhelmen, einem „verkehrssicheren Fahrrad“, Videos und Informationsbroschüren ausgerüstet. Auch der Gurtschlitten der Verkehrswacht kam bei örtlichen Aktionen zum Einsatz und demonstrierte anschaulich die Notwendigkeit einer richtigen Kindersicherung im Kfz.

Alle Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter www.ruecksicht-auf-kinder.de veröffentlicht. Im Internet gab es außerdem ein vielfältiges Informationsangebot im Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

Die „Konzertierte Aktion“ wird keine einmalige „Sache“ bleiben, sondern auch in 2003 weitergeführt werden.

2.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Daneben gab es im Jahr 2002 wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitswoche im Elbe-Einkaufszentrum
- Präventionsveranstaltungen in den EKZ „Quarree“ und „Hamburger Straße“
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn mit dem Schulsenator und dem Liedermacher Rolf Zuckowski

Neben dem „normalen“ Einsatz des Polizeiverkehrskaspers und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 57 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“ sowie „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Accor-Tag zu Gunsten des Behindertensportverbandes
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Eröffnung Kinder-Hospiz „Sternenbrücke“

Seit dem 25.03.02 verfügt der Verkehrskasper (Glacischaussee 2-4, 20359 Hamburg, Anmeldung über Tel. 040 / 4286-55496) über einen eigenen Bühnenraum. Damit können jetzt auch Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen, in denen aufgrund der schlechten räumlichen Gegebenheiten ein Bühnenaufbau und damit eine Vorführung nicht möglich war, Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen „Motorradtage“, „Reisen“, „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.

2.4 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentrierte sich auch im Jahr 2002 auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen

- Überhöhte Geschwindigkeit
- Trunkenheit im Straßenverkehr
- Missachtung des Rotlichtes

und orientierte sich hier wesentlich an Unfallschwerpunkten.

2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen

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

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei Hamburg orientiert sich an folgenden Leitlinien:

Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Darüber hinaus setzt die Polizei einen weiteren Schwerpunkt im Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten, Altenheimen etc.

Daneben werden mit geringerem Ressourceneinsatz Geschwindigkeitsmessungen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen erfahrungsgemäß die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten wird.

Die Steuerung des Einsatzes stationärer und mobiler Überwachungstechnik im Sinne der beschriebenen Leitlinie erfolgt auf Basis entsprechender Analysen der Unfalllage unter besonderer Berücksichtigung der geschwindigkeitsbezogenen Unfälle mit Personenschäden.

Insgesamt führte die Polizei 4075 Geschwindigkeitskontrollen durch, bei denen 3.469.782 Kraftfahrzeuge gemessen wurden. Insgesamt 133.779 Kraftfahrzeuge (= 3,85 %) fuhren zu schnell und wurden mit einem Verwarn- oder Bußgeld belegt.

An insgesamt 19 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung werden stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. Diese Überwachungstechnik vermeidet eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei.

In 2002 wurden insgesamt 215.312 Verstöße registriert.

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 2002 wurden 6.312 Verstöße registriert, davon 1.288 im Bußgeld- und 5.024 im Verwarngeldbereich.

2.4.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit stationären Anlagen überwacht.

An den 11 Rotlichtüberwachungsanlagen wurden im Jahr 2002 insgesamt **10.932 Verstöße** polizeilich registriert.

Daneben wurden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie mittels zielgerichteter Maßnahmen verfolgt, so dass sich für das Jahr 2002 insgesamt **13.662 abgeschlossene Fälle** der Rotlichtmissachtung (Feststellung mobil / stationär) ergeben.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt sowohl der Überwachung als auch der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei im Jahre 2002 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2002), „Reisemesse“ (Februar 2002), und „Du und Deine Welt“ (August 2002) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 1.081 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 3.331 Fällen festgestellt; gegenüber den Fallzahlen von 2001 (2.902) ist ein Anstieg von 14,8 % zu verzeichnen.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 165 Fällen und § 24 (2) StVG in 65 Fällen festgestellt und zur Anzeige gebracht.

2.4.4 Radfahrer

Radfahrer zählen zur Kategorie der schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind unverändert häufiger Opfer von Verkehrsunfällen, sowohl aufgrund von Fehlern anderer - insbesondere motorisierter - Fahrzeugführer, als auch 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 2002 von Anfang Juni bis Ende Oktober die Fahrradstaffel mit 6 Beamten in der PD Mitte eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2002 insgesamt 1.805 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern Bestandteil der Konzertierten Aktion „Rücksicht auf Kinder ...kommt an“ 2002 (vgl. auch Ziff. 2.3.3)

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 Güterverkehrs. 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 (hierunter werden alle als Lkw zugelassenen Kraftfahrzeuge von 2t bis 40t verstanden).

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 2002 im Rahmen gezielter Kontrollen insgesamt 4.415 Schwerlastfahrzeuge überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im März und September 2002 wurden 38,8 % der überprüften Fahrzeuge hauptsächlich wegen technischer Mängel und Verstöße gegen Sozialvorschriften und Ladungssicherung beanstandet.

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,
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens.

Zur Erhaltung des Verkehrsflusses sowie der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wird seit Februar 2002 konzentriert gegen das verbotswidrige Parken in 2. Reihe vorgegangen. Dabei richten sich die Maßnahmen nicht nur gegen das regelwidrige Halten und Parken auf der Fahrbahn, sondern es wird auch gegen Falschparker auf Seitenstreifen, in Ladezonen und auf Parkstreifen vor dem Hintergrund vorgegangen, da dieses Verhalten vielfach ursächlich für ein verbotswidriges „2. Reihe-Parken“ ist.

Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden 61.397 Ordnungswidrigkeitenanzeigen erstattet und 2.233 Fahrzeuge abgeschleppt.

Dieses Konzept wird mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit begleitet und im Jahr 2003 fortgesetzt.

Im Jahr 2002 wurden insgesamt 863.345 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 50.796 Fahrzeuge abgeschleppt.

2.4.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen

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

Hamburg hat im Jahr 2002 an Kontrollen teilgenommen, die insbesondere die Überwachung des Schwerlastverkehrs, die Verfolgung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr sowie die Bekämpfung des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss zum Ziel hatten.

2.5 Verkehrsregelung und -lenkung

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

An den Hamburger Autobahnen und an stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt sind 53 Fernsehkameras aufgestellt, deren Bilder ständig in die VLZ übertragen werden. Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus 72 Kameras - ausgestattet.

Mit diesen Systemen - ergänzt um Informationen aus weiteren Quellen - wird die Verkehrslage ständig beobachtet. Behinderungen und Störungen im Verkehrsablauf fallen deshalb auf dem Hauptverkehrsstraßennetz schnell auf, Gegenmaßnahmen können schnell eingeleitet werden.

Von den insgesamt 1700 Lichtzeichenanlagen in Hamburg werden 1436 durch Computerprogramme gesteuert. Im Jahr 2002 hat die VLZ durch 88.061 Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden.

Die TBZ lenkt den Verkehr im Elbtunnel durch Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen oder Tunnelröhren, insbesondere zur Beseitigung von Störungen.

Im Herbst 2002 wurde die 4. Tunnelröhre in Betrieb genommen. Bedingt durch erforderliche Baumaßnahmen in den übrigen Röhren stehen dem Verkehr zur Zeit grundsätzlich drei Fahrstreifen je Richtung zur Verfügung. Die Behörde für Bau und Verkehr und die Polizei optimieren zur Zeit die verkehrstechnischen Einrichtungen zur Verkehrslenkung und -beeinflussung im 4-Röhren-Betrieb.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im selben Zeitraum von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst 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.

2.6 Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen

Im Rahmen der verkehrspolitischen Zielsetzung des Senats haben die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege, die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses sowie die Beseitigung von Verkehrshindernissen eine besonders herausgehobene Bedeutung.

Zur Erreichung dieser Ziele sind eine Reihe von Maßnahmen begonnen und zum Teil bereits zu einem vorläufigen Abschluss gebracht worden, die im Nachfolgenden näher beschrieben werden.

2.6.1 Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen

Nach den 1997 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommenen Bestimmungen des § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur noch angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bedeutender Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung am 5.4.2001 festgelegt, dass auch vor 1997 getroffene straßenverkehrsbehördliche Anordnungen diesen Bestimmungen genügen müssen.

Vor dem Hintergrund der veränderten Rechtslage und der Zielsetzung zur Beschleunigung des Verkehrsflusses hat die Straßenverkehrsbehörde sämtliche auf den durch das Gebiet der Freien und Hansestadt Hamburg führenden Bundesautobahnen (BAB A 1, A 7, A 23, A 24, A 25, A 252, A 253, A 255 sowie A 261) bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen überprüft.

Im Ergebnis der Überprüfungen werden die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Wahrung der Verkehrssicherheit wie folgt modifiziert:

A 1	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h zwischen dem AK HH-Süd und der AS Harburg in beiden Fahrtrichtungen
A 7	Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Süden ab dem Elbtunnel unter gleichzeitiger Verdeutlichung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h; Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Norden ab der Landesgrenze zu Niedersachsen bis zum Elbtunnel im Bereich der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf 120 km/h
A 25	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h auf der gesamten Strecke in beiden Fahrtrichtungen
A 255	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h in Fahrtrichtung stadtauswärts bis zum AK HH-Süd

Die entsprechenden straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen sind Ende des Jahres 2002 erteilt worden; die Realisierung der Maßnahmen durch entsprechende Beschilderung ist im Laufe des Jahres 2003 zu erwarten.

2.6.2 Tempo 60 auf Hauptverkehrsstraßen

Auf Basis des bürgerschaftlichen Ersuchens, die Möglichkeiten einer Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h auf Hauptverkehrsstraßen unter Abwägung der Sicherheits- und Emissionsgesichtspunkte zu prüfen, untersucht die Straßenverkehrsbehörde derzeit alle hierfür infrage kommenden Hauptverkehrsstraßen mit größerer Verkehrsbedeutung auch für den überregionalen Verkehr.

Bezweckt wird ein verbesserter innerstädtischer Verkehrsfluss auf den Haupttrouten sowie eine schnellere Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes auch aus dem Umland.

Abweichend von der herkömmlichen innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h kann die Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit sowie der baulichen und verkehrstechnischen Ausgestaltung des Verkehrsweges auch eine höhere Geschwindigkeit zulassen. Die näheren Voraussetzungen ergeben sich aus § 41 StVO, VwV Nr. 31 VI zu Zeichen 274 und § 45 Absatz 8 StVO.

Im Einzelnen sind in die Überprüfung alle Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und auch diejenigen Straßen einbezogen, in denen bis 1992 bereits eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h angeordnet war.

Im Rahmen der Untersuchungen werden die örtlichen Polizeikommissariate zu Sicherheitsfragen, die Bezirke bzw. die Behörde für Bau und Verkehr - BBV – in der Funktion des Straßenbaulastträgers beteiligt. Inhaltlich umfasst die Untersuchung der Sicherheitsaspekte u.a. folgende Punkte:

- Analyse der Verkehrsunfallsituation und der Unfallursachen,
- Berücksichtigung der Verkehrssicherheitsbelange spezieller Verkehrsteilnehmergruppen (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren)
- Bewertung der aktuellen Verkehrsmengen (DTV) im jeweiligen Straßenraum als ein wesentlicher Faktor für den Umfang möglicher Verkehrskonflikte.

Weiterhin werden geprüft:

- Straßenausbauzustand, Fahrbahnbeschaffenheit; Randbebauung,
- Besondere Verkehrsbeziehungen (z.B. Schul- und Seniorenwege),
- Lärmemissionen.

Die Untersuchungen sind für einzelne Straßen / Straßenzüge bereits abgeschlossen; im Übrigen wird sich die Überprüfung im Jahr 2003 fortsetzen.

Für folgenden Straßenzug ist im Jahr 2002 - im Einvernehmen mit dem örtlichen Polizeikommissariat - eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h angeordnet worden:

Straßenzug	von	bis
B 75	Stein-Hardenberg-Str. / Tonndorfer Hauptstr.	Meiendorfer Str. / Spitzbergenweg (Anschluss an bestehende 60km/h-Regelung)

Nachtrag: Realisierung ist am 09.05.2003 mit entsprechender Beschilderung erfolgt.

Es ist damit zu rechnen, dass weitere Straßenzüge für eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h vorgeschlagen werden können, weil sich die Verkehrssicherheitslage in diesen Straßenzügen im Quervergleich aller untersuchten Hauptverkehrsstraßen Hamburgs vergleichsweise gut darstellt und sowohl bauliche als auch Emissionsgesichtspunkte einer derartigen Entscheidung nicht entgegenstehen.

Im übrigen werden Verkehrsabläufe, Verkehrsverhalten und mögliche Auswirkungen der Neuregelung auf die Verkehrssicherheit sorgfältig beobachtet, um erfahrungsabhängig die Praktikabilität der Regelung bewerten und ggf. notwendige Konsequenzen zeitgerecht treffen zu können.

2.6.3 Abbau von Absperrerelementen

Ein weiteres Projekt der Straßenverkehrsbehörde besteht in der Entfernung künstlich geschaffener Absperrerelemente, die nicht der Verkehrssicherheit dienen und daher entbehrlich sind. In der Öffentlichkeit ist dieses Vorgehen vielfach mit dem Begriff „Entpollerung“ belegt worden.

Beim Einsatz von Absperrerelementen hatte sich im Laufe vieler Jahre aus unterschiedlichen Gründen eine Verwaltungspraxis entwickelt, die neben sinnvollen Maßnahmen offenkundig auch Übermaß an Reglementierung im Verkehrsraum hervorgebracht hatte.

Ein wesentliches Ziel des Projektes besteht darin, den „Wildwuchs“ der vergangenen Jahrzehnte durch Abbau nicht mehr benötigter Absperrerelemente auf ein sinnvolles Maß zurückzuführen. Weiterhin sollen zusätzliche Parkflächen für den motorisierten Verkehr geschaffen und das Stadtbild verbessert werden.

Absperrerelemente sind Verkehrseinrichtungen und gemäß § 45 Abs. 9 StVO nur dort von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zur Verkehrssicherheit oder zum Schutz von Wegeflächen dringend geboten ist. Bei Absperrerelementen kann es sich im Einzelnen um Sperrpfosten, -bügel, Gitter, Schranken, Betonelemente unterschiedlichster Form, Pflanzkübel, Natursteine wie z.B. Findlinge oder andere Komponenten handeln. Eine Fachanweisung beschreibt unter Nennung konkreter Beispiele restriktiv den Handlungsrahmen für den Aufbau bzw. Fortbestand von Absperrerelementen und gewährleistet mit diesen Entscheidungskriterien die Einheitlichkeit der Verwaltungspraxis in allen Stadtteilen Hamburgs.

Auf dieser Grundlage überprüft die Polizei (= zugleich Straßenverkehrsbehörde) seit August 2002 systematisch alle Straßen in Hinblick auf entbehrliche Absperrerelemente. Bis Ende 2002 hat die Polizei ca. 39.800 ent-

behrliche Absperrerelemente festgestellt, die nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zwingend erforderlich sind, und hierzu entsprechende Abbau-Anordnungen im Rahmen der Anhörung der Straßenbaubehörde an die jeweils zuständigen Bezirksämter übermittelt.

Die Bezirksämter entfernen - ggf. nach vorheriger Befassung der ehrenamtlichen Gremien - die von der Polizei zum Abbau vorgesehenen Absperrerelemente mit eigenen Kräften oder mit dieser Aufgabe beauftragten Firmen. Bis Ende 2002 sind nach Auskunft der Bezirksämter und Polizeikommissariate ca. 5.900 entbehrliche Absperrerelemente bereits entfernt worden.

Zeitgleich zur Abbauanordnung haben die Polizeikommissariate bei den Bezirken die straßenbauliche Prüfung zur Einrichtung von ca. 730 neuen Parkplätzen angeregt; hiervon wurden bereits 170 zusätzliche Parkplätze tatsächlich eingerichtet und zum Parken freigegeben.

Die Überprüfung wird im Verlauf des Jahres 2003 weitgehend zum Abschluss gelangen.

2.6.4 Einführung des Grünpfeils

Die verkehrspolitische Entscheidung des Senates zur weitgehenden Einführung der Verkehrsregelung - Rechtsabbiegen bei Rot mit Grünpfeil (§ 37 StVO) – stellte einen weiteren Arbeitsschwerpunkt der Straßenverkehrsbehörde dar.

Mit Einführung der seit 1994 in der StVO verankerten Regelung ist die Verbesserung der lokalen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Kreuzung / Einmündung beabsichtigt, weil insbesondere in den verkehrsschwachen Zeiten die Wartezeit bei Rotlicht in Abhängigkeit zur Verkehrssituation verkürzt werden kann. Hierdurch erhöht sich der Verkehrsfluss bei gleichzeitiger Verminderung von Lärm- und Abgasimmissionen.

Die Grünpfeil-Regelung erlaubt dem Fahrzeugführer unter bestimmten Voraussetzungen das Abbiegen bei Rot, wenn dieses ohne Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist, sie zwingt aber niemanden dazu. Bedeutsam ist die Anhaltepflicht, auf die mittels einer unter jedem Grünpfeil angebrachten Hinweistafel gesondert hingewiesen wird. Verstöße können je nach Sachlage mit bis zu drei Punkten und einem Bußgeld in Höhe von € 100,- geahndet werden.

Der Umsetzung dieser Maßnahme war eine systematische Prüfung aller Hamburger Kreuzungen und Einmündungen mit Licht-Signalregelungen vorausgegangen, da die Zulässigkeit einer Grünpfeilregelung an bestimmte, in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 37 (2), Ziff. XI Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgeführte Bedingungen geknüpft ist.

Grundlage für diese Prüfungen waren die in der Verwaltungsvorschrift zu § 37 StVO genannten Kriterien, ergänzende Hinweise einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zur Grünpfeilregelung als auch die zum Teil mehrjährigen Erfahrungen aus anderen Bundesländern (z.B. München und Heilbronn). Insgesamt handelte es sich um 17 einzelne Prüfpunkte, die sich sowohl auf die Örtlichkeit als auch auf die dort vorhandene Signalisierung bezogen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2002 wurden von der Zentralen Straßenverkehrsbehörde unter Beteiligung der örtlichen Straßenverkehrsbehörden an den Polizeikommissariaten alle in Betracht kommenden signalisierten Kreuzungen und Einmündungen (insgesamt 1120) unter Sicherheitsaspekten sowie hinsichtlich ihrer Tauglichkeit für die Grünpfeil-Regelung überprüft. Das Prüfverfahren ist seit dem 30.06.02 für Hamburg abgeschlossen.

Im Ergebnis wurden bis zum Jahresende 2002 für 216 Kreuzungen und Einmündungen insgesamt 326 Grünpfeile angeordnet und durch die HEW montiert. In diese Bilanz einbezogen sind auch einzelne Fälle, in denen ein Grünpfeil aufgrund von Bürgerhinweisen oder aber polizeilichen Feststellungen wieder demontiert werden musste, weil wider Erwarten nicht alle Voraussetzungen für diese Regelung vorlagen oder aber sich die tatsächlichen Verkehrsabläufe ungünstig und damit anders als prognostiziert entwickelt hatten.

Nach polizeilichen Erfahrungen und Erkenntnissen aus Verkehrskontrollen ist die Grünpfeil-Regelung auf breite Akzeptanz und Zustimmung gestoßen. Sie leistet den erhofften Beitrag zur Verbesserung des Verkehrsflusses an den jeweiligen Örtlichkeiten, auch wenn im Einzelfall die absolute Anhalteverpflichtung (noch) nicht immer von allen Nutzern gleich stark beachtet wird.

Als Ergebnis der sorgfältigen Überprüfung und Auswahl der Standorte bleibt auch in einer ersten Zwischenbilanz festzuhalten, dass das Unfallgeschehen – gerade auch im Hinblick auf die vermeintlich stärker gefährdeten Gruppen der Fußgänger und Radfahrer - keine signifikanten Veränderungen aufweist.

Zwar kam es seit Einführung der Regelung - wie auch bei allen anderen Verkehrsregelungen durch Verkehrszeichen oder Signalanlagen - im Zusammenhang mit dem „Rechtsabbiegen bei Rot“ zu insgesamt 29 polizeilich registrierten, überwiegend leichten Unfällen.

Sowohl in Relation zum Unfallgeschehen in Hamburg (insgesamt 57.311 Verkehrsunfälle im Jahr 2002) als auch im Vergleich zu den - seit Einführung der Grünpfeil-Regelung am 14.2.2002 - registrierten 2.520 Unfällen mit den Ursachen „Vorfahrtverletzung / Rotlichtmissachtung“ ist diese Zahl aber als ausgesprochen niedrig zu bewerten.

Auch hat die Unfallauswertung keine Anzeichen für örtliche Unfallhäufungen oder aber andere strukturelle Sicherheitsdefizite erbracht.

2.6.5 Tempo 30 vor Schulen

Ab 1994 wurde in Hamburg nach und nach für die meisten allgemeinbildenden Schulen, die an Hauptstraßen mit einstreifiger Verkehrsführung pro Richtung liegen, für eine begrenzte Strecke der Hauptstraße im unmittelbaren Schulbereich eine zeitlich unbefristete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet, soweit davon über mögliche anderweitige Sicherungen hinaus eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Schüler erwartet werden konnte. Damit war eine gewisse Angleichung im Sicherheitsstandard vollzogen worden, der bei der Mehrzahl der Hamburger Schulen durch Lage in sogenannten Tempo 30-Wohngebieten und bei Schulen an großen Hauptstraßen insbesondere durch technische Vorsorgen (z.B. Lichtzeichenanlagen) geboten wird.

Diese Regelung wurde zu Beginn des Jahres 2002 durch die Zusatzbeschilderung „werktags 6 – 22 h“ in eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung umgewandelt.

Vorangegangen waren dieser Entscheidung längerfristige Vergleiche zwischen der Wirkung der uneingeschränkten und einer versuchsweise tageszeitlich eingeschränkten Geschwindigkeitsanordnung vor Schulen im Bereich des Bezirksamtes Wandsbek. Im Ergebnis haben die Vergleiche keine Präferenz für eine der beiden Lösungen erkennen lassen; die Verkehrssicherheit im Schulumfeld ist auch bei einer zeitlichen Befristung im vollem Umfang gewährleistet geblieben. Es war daher im Sinne der Vermeidung einer Überreglementierung eine zeitlich beschränkte Gültigkeit der Geschwindigkeitsregelung zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit ausreichend.

Dabei berücksichtigt der Zeitraum 6 – 22 h angemessen die Kernzeiten mit erhöhter Kinderfrequenz, und zwar sowohl die frühen Schulanmarschzeiten als auch Aktivitäten und Spiele auf dem Schulgelände außerhalb der Unterrichtszeiten bis in die Abendstunden sowie an Sonnabenden.

Abweichungen von dieser Regelung der zeitlichen Befristung, die versuchen, individuell auf die Situation einzelner Einrichtungen einzugehen, wurden im Interesse einer einheitlichen Handhabung grundsätzlich nicht vorgesehen.

Dabei sind allerdings die Schulen im Bereich Esteddeich und Moorburger Elbdeich von der zeitlichen Befristung ausgenommen worden, da die dortige 30 km/h Regelung aufgrund einer straßenbaulichen Anordnung (Straßenschäden) besteht.

3. Sonstige Maßnahmen

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 Landesbetriebes 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	2001	2002	Änderung
gesamt	3.038	3171	+ 4,4 %
Davon			
> nicht abgeholt und nach Fristablauf versteigert	289	315	+ 9 %
> durch Gerichtsurteil eingezogen	71	70	- 1
> Fundbüro (Mofa)	-	15	

3.2 Verkehrsordnungswidrigkeiten

Diese Übersicht enthält die von der **Verwarnungs- und Bußgeldstelle** in den Jahren **2001** und **2002** 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

Tabelle 40

	2001	2002
Aufkommen an Ordnungswidrigkeitenanzeigen	1.366.383	1.336.158
> davon		
Verkehrsunfallanzeigen	30.268	30.212
Wirksame Verwarnungen mit Verwarngeld	970.352	945.423
> darunter aus dem Unfallbereich	15.191	15.269
Eingeleitete Bußgeldverfahren	260.230	257.762
> darunter aus dem Unfallbereich	4.212	3.969
Bußgeldbescheide	251.729	239.123
> darunter aus dem Unfallbereich	10.151	10.048
Kostenentscheidungen nach § 25a StVG (Halterhaftung)	26.112	22.327
Anträge auf gerichtliche Entscheidungen nach § 25a StVG	465	384

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	2001	2002
Gutachten nach § 17 StVZO (Mängelmeldungen)	760	737
Gutachten und Abnahmen nach Änderungen (§ 19 StVZO)	10.549	6.238
Gutachten nach § 21 StVZO	3.328	2.340
Gutachten nach § 21c StVZO (Oldtimer)	230	144
Gutachten für Bauartgenehmigungen nach § 22 a StVZO	0	0
Taxen / Mietwagen (§ 42 BOKraft)	372	406
Begutachtung von sichergestellten Fahrzeugen / Unfallrekonstruktionen	259	312
Gutachten für 100 km/h – Gespanne	175	112
Ausfuhrgutachten / - untersuchungen (§ 7 VOInt)	1.139	1080
andere Gutachten (Exportdaten, ADR)	7.044	6.632

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

Fahrerlaubnisprüfungen

Tabelle 42

Theoretisch	25.816	26.160
Praktisch	29.573	31.230
davon nicht bestanden		
Theoretisch	7.214	7.720
Praktisch	13.129	13.474

3.4 Periodische Untersuchungen von Fahrzeugen

Hauptuntersuchungen nach § 29 StVZO einschl. §41 BOKraft

2001	2002
101.090	88.486

Tabelle 43

Mangeleinstufungen bei Hauptuntersuchungen

Tabelle 44

2001	2002	Mangeleinstufung
35.094 = 34,7 %	32.056 = 36,2 %	Fahrzeuge mit geringen Mängeln
13.475 = 13,3 %	12.953 = 14,6 %	Fahrzeuge mit erheblichen Mängel
57 = 0,06 %	75 = 0,08 %	verkehrsunsichere Fahrzeuge
52.464 = 51,9 %	43.402 = 49,0 %	Fahrzeuge ohne Mängel

Anzahl der festgestellten Mängel bei Hauptuntersuchungen

2001	2002
126.900	102.979

Tabelle 45

Art und Sitz der Mängel bei Hauptuntersuchungen

Tabelle 46

	2001	2002
Bremsanlage	23.857	19.574
Lenkanlage	5.494	4.680
Sichtverhältnisse	7.785	6.345
aktive Lichttechnische Einrichtungen	28.750	22.768
passive Lichttechnische Einrichtungen	546	416
andere Teile der elektrischen Anlage	1.611	2.026
Achsen, Räder, Reifen, Aufhängungen	18.514	12.402
Fahrgestell / Rahmen	12.319	10.339
Sonstige Ausstattungen	6.171	5.743
Lärmentwicklung	6.696	5.605
Motorabgase	839	668
Funkentstörung	9	9
Öl, Hydraulik, Flüssigkeitsverlust	13.703	11.889
besondere Mängel an Kraftomnibussen	13	7
besondere Mängel an Taxen und Krankenkraftwagen	0	72
Identifizierung des Fahrzeugs	492	436

Sicherheitsprüfungen nach § 29 StVZO

2001	2002
532	402

Tabelle 47

bei Sicherheitsprüfungen

Tabelle 48

2001	2002	Mangeleinstufung
83 = 15,6 %	51 = 12,7 %	Fahrzeuge mit Mängeln
4 = 0,75 %	1 = 0,25 %	verkehrsunsichere Fahrzeuge
445 = 83,65 %	350 = 87,1 %	Fahrzeuge ohne Mängel

Anzahl der festgestellten Mängel bei Sicherheitsprüfungen

2001	2002
439	166

Tabelle 49

Art und Sitz der Mängel bei Sicherheitsprüfungen

Tabelle 50

	2001	2002
Fahrgestell, Fahrwerk, Verbindungseinrichtungen	26	62
Lenkung	12	16
Räder, Reifen	47	7
Auspuffanlage	3	5
Bremsanlage	351	76

Abgasuntersuchungen nach § 49a StVZO

2001	2002
33.240	29.775

Tabelle 51

3.5 Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen

Nachfolgende Tabelle beinhaltet Angaben zu erteilten Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen.

Tabelle 52

Vorgänge	2001	2002
Ausnahmegenehmigungen nach der StVZO (§ 70 StVZO) - Ausnahmen von den Bau- und Betriebsvorschriften, Fahrerlaubnisrecht	3.137	2.527
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 46 StVO) - Halten/Parken, Anwohnerparken	4.290	4.204
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 30 StVO) - Sonntagsfahrgenehmigungen	6.500	6.920
Erlaubnisse zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten und Ausnahmegenehmigungen zur Durchführung von Langholz- und Langeisentransporten mit nach hinten/vorne herausragender Ladung	26.674	27.303
Sonstige AG - Abschleppdienst, Filmaufnahmen, Fußgängerzone, Gesperrte Straßen, Gurtbefreiung, Staumelder	260	317
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO für Schwerbehinderte und Ärzte	2.087	2.457
Gesamt	42.948	43.728

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	4V [*]	1 oder mehr getötete Verkehrsteilnehmer (VT)
Kategorie 2		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.

Unfallhäufungen liegen 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.

Unfalllage-Meldungen werden an die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde gesandt, wenn an einer Örtlichkeit innerhalb von 90 Tagen drei gleichartige Unfälle erfasst wurden.

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>2001</u>	<u>2002</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ¹⁵	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ¹⁶ in km	3947	3947
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	149	149
- andere Straßen	3716	3716
Einwohner Hamburgs ¹⁷ (Stand: 31.12.des Vorjahres)	1.715.392	1.726.128
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²)	2.270	2.286
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Januar des Jahres)	942.158	949.968
Fahrleistungen Deutschland in Mrd. km ¹⁸	615,5	620,3
darunter Pkw	507,0	511,3

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, Übermüdung pp zuzuordnen.	14
* Einfluß and. berauschender Mittel (Drogen, Medikamente)	02		
* Übermüdung	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
		* Überholen trotz Gegenverkehr	17
* Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	11	* 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 von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	33
* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperungen (§ 6 StVO /ausg. Pos.32)	24	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Abbiegen	
* Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperrungen und / oder ohne rechtzeitige Ankündigung des Ausschierens	25	* Fehler beim Abbiegen (§ 9 StVO), ausgen. Pos. 33, 40)	35
Nebeneinanderfahren		* Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren	36
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens (§ 7 StVO /ausg. Pos. 20, 25)	26	* Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B.aus Grundstück, vom Fahrbahnrand oder anderem Straßenteil)	37
Vorfahrt / Vorrang		Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	
* Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	27	* an Fußgängerüberwegen	38
* Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (ausg. Pos. 29).	28	* an Fußgängerfurten	39
* Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf BAB / Kraftfahrstraßen (§18 (3) StVO)	29	* beim Abbiegen	40
* Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld - und Waldwegen kommen	30	* an Haltestellen (auch haltende Schulbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	41
		* 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		
* Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	48	* durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	63
* Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49	* ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	64
Techn. Mängel, Wartungsmängel		* durch sonstiges falsches Verhalten	65
* Beleuchtung	50	Nichtbenutzen des Gehweges	66
* Bereifung	51	Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Fahrbahnseite	67
* Bremsen	52		
* Lenkung	53	Spielen auf / neben der Fahrbahn	68
* Zugvorrichtung	54	Andere Fehler der Fußgänger	69
* 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>Fahrerfall (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 Unfalltypensteckarten).