



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2011

Impressum

Herausgeber: Polizei Hamburg
Verkehrsdirektion
Postfach 600280
22767 Hamburg

Telefon: 040 4286-65805
Telefax: 040 4286-65829

E-Mail: VD01@polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Wolfgang Kopitzsch

Gesamtredaktion
und Layout: Verkehrsdirektion
- Lagezentrum Verkehr -

Verkehrsberichte sind im Internet als PDF eingestellt:

www.polizei.hamburg.de

sowie

www.hamburg.de/sicherheit-verkehr/

Inhalt

Impressum	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	7
1.2 Verkehrsunfallübersichten	9
Die Zahlen im Überblick.....	9
1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	10
1.2.1.1 Straßenklassen.....	10
1.2.1.2 Bezirke.....	11
1.2.2 Zeitvergleiche.....	12
1.2.2.1 Jahresübersicht	12
1.2.2.2 Stundenübersichten.....	13
1.2.3 Verkehrsunfallflucht.....	13
1.3 Unfallfolgen.....	14
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere.....	14
1.4 Unfallursachen.....	18
1.4.1 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen	18
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	19
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	20
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen	21
1.5.1 Kinder.....	21
1.5.1.1 Verkehrsunfälle.....	21
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	23
1.5.2 Junge Erwachsene.....	25
1.5.2.1 Verkehrsunfälle.....	25
1.5.2.2 Verunglückte.....	26
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	27
1.5.3 Senioren.....	28
1.5.3.1 Verkehrsunfälle.....	28
1.5.3.2 Verunglückte.....	29
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	29
1.5.4 Fußgänger.....	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.5.4.2 Verunglückte.....	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	33
1.5.5 Radfahrer	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.5.5.2 Verunglückte.....	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle.....	39
1.5.6.2 Verunglückte.....	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	41
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ – Beteiligungsart 11).....	42
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped.....	43

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	44
2.1 Unfallbekämpfung	45
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	45
2.2 Verkehrsprävention	48
2.2.1 Verkehrserziehung	48
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	48
2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs	48
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	48
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	49
2.2.2.1 Junge Erwachsene	49
2.2.2.2 Senioren	50
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	50
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	51
2.3 Verkehrsüberwachung	52
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen	52
2.3.2 Rotlichtüberwachung	53
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	53
2.3.4 Aggressionsdelikte	53
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche	53
2.3.5.1 Radfahrer	53
2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	53
2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei	54
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	54
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information	54
Anlagen	56
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik	57
A.1 Bemerkungen	57
A.2 Unfallkategorien	57
A.3 Begriffe	58
Anlage B: Strukturdaten	59
Anlage C: Unfalltypen	60

1. Verkehrsunfallentwicklung 2011

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2011 um 2,7 % angestiegen. Von 66.118 Unfällen wurden 11,7 % als Personenschadensunfälle und 88,3 % als Sachschadensunfälle registriert.

Die Zulassungszahlen und die Bevölkerungszahl in Hamburg sind ebenfalls leicht angestiegen.

→ **siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten**

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist um 6,9 % gestiegen.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 26,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jedem vierten Unfall) der Verursacher der gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 42,9% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 55,5% noch höher.

→ **siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht**

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 6,5 % höher als im Jahr 2010.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

(4) Getötete

Mit 34 Verkehrstoten wurde der Vorjahreswert von 22 Toten deutlich überschritten.

Der Anstieg ist insbesondere bei den tödlich verunglückten Fußgängern zu verzeichnen.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

Unfallursachen

(5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen dominieren:

- Fehler beim Einfahren, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit]

Da die Ursachen überhöhte Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand in einer engen Beziehung zueinander stehen, ergibt sich für beide gemeinsam eine Dominanz als Unfallursache. In gleicher Weise gilt dies für die Unfallursachen bei Personenschadensunfällen.

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Unfallursachen „Fahrbahnüberquerung durch Fußgänger“ und „Geschwindigkeit“ festgestellt worden.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

(6) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Sowohl die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines ursächlich Unfallbeteiligten als auch die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten sind leicht angestiegen, jedoch führen ca. 32 % der Alkoholunfälle zu Verletzten.

Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen, ebenso sind die Verunglücktenzahlen im Jahr 2011 wieder angestiegen.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen**

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

(7) Kinder

Der mittelfristige Trend rückläufiger Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre) hat sich im Jahr 2011 nicht fortgesetzt.

Kinder verunglücken korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Entwicklung und der daraus resultierenden Verkehrsbeteiligung. So sind sie bei der Gruppe der Kleinkinder (0 - 5 Jahre) überwiegend als Mitfahrer im PKW und Bus sowie als mitfahrende Radfahrer verunglückt. Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

→ **siehe Kapitel 1.5.1 Kinder**

(8) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem zum Vorjahr unveränderten Bevölkerungsanteil von 8,3 % sind sie an 22,5% (Vorjahr 23,2%) aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem geringfügiger Anstieg aller Unfälle unter Beteiligung von JE um 0,1 % (Vorjahr 6,3 %) ist jedoch die Anzahl der verunglückten JE um 8,7 % deutlich angestiegen.

In den Unfallzahlen unter Beteiligung von JE spiegeln sich u.a. Mobilitätsbedürfnisse und Freizeitverhalten Junger Erwachsener wider, häufig einhergehend mit erhöhter Risikobereitschaft bei gleichzeitig geringem Erfahrungsschatz als motorisierte Verkehrsteilnehmer.

→ **siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene**

(9) Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren nimmt seit Jahren stetig zu.

Senioren sind mit 18,6% (Vorjahr 17,6 %) überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (9 von insgesamt 34), insgesamt bewegt sich die Zahl verunglückter Senioren aber auf niedrigem Niveau, ist im abgelaufenen Jahr jedoch gestiegen.

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-Lichtzeichenanlage).

Bei Senioren als Pkw-Fahrer dominieren Unfallursachen i.Z.m. komplexen Verkehrsabläufen, wie z.B. Fehler im Zusammenhang mit Wenden/Rückwärtsfahren.

→ **siehe Kapitel 1.5.3 Senioren**

Beteiligte und Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(10) Fußgänger

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist im Jahr 2011 um 19,4% gestiegen und die Zahl verunglückter Fußgänger ist ebenfalls angestiegen; es wurden 15 Fußgänger (Vorjahr 4) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sowie die Anzahl verunglückter Radfahrer ist im Jahr 2011 angestiegen.

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr gestiegen, die Zahl der dabei Verunglückten ist ebenfalls angestiegen. Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2011 mit 8 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 6).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped ist um 10,8% gestiegen.

Eine Zunahme um 20,1% ist auch bei der Anzahl von Unfällen mit Beteiligung Kraftrad („Schwere Kräder“) zu verzeichnen. Definition Ziff. 1.5.6.1.

Bei Kraftradfahrern werden als Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ sowie „Abstand“ festgestellt. Sofern Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern durch andere Kraftfahrzeuge verursacht wurden, stehen die Unfallursachen „Wenden/Rückwärtsfahren“ und „Abbiegen“ in einem engen Zusammenhang mit der allgemein schlechteren Erkennbarkeit der Motorräder und auch einer schlechteren Einschätzbarkeit ihrer gefahrenen Geschwindigkeit.

→ **siehe Kapitel 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.2 Verkehrsunfallübersichten

Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2011 ist – bezogen auf das Vorjahr 2010 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 66.118 (+ 1.743; + 2,7 %)**
 - **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.735 (+ 498; + 6,9 %)**
 - **Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 58.383 (+ 1.245; + 2,2 %)**

Verunglückte

- **Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 9.821 (+ 601; + 6,5 %), dabei**
 - **34 Getötete (+ 12)**
 - **853 Schwerverletzte (+ 105; + 14,0%)**
 - **8.934 Leichtverletzte (+ 484; + 5,7 %)**

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2011	2010	Veränderung	
Gesamt	66.118	64.375	1.743	2,7%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.735	7.237	498	6,9%
>> mit getöteten Personen	29	22	7	
>> mit schwerverletzten Personen	782	702	80	11,4%
>> mit leichtverletzten Personen	6.924	6.513	411	6,3%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	58.383	57.138	1.245	2,2%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.996	1.982	14	0,7%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	56.387	55.156	1.231	2,2%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von				
> Alkohol	834	756	78	10,3%
> Drogen	102	86	16	18,6%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	17.628	16.490	1.138	6,9%
> davon mit Personenschaden	883	871	12	1,4%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.821	9.220	601	6,5%
- davon				
> Getötete	34	22	12	
> Schwerverletzte	853	748	105	14,0%
> Leichtverletzte	8.934	8.450	484	5,7%

1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

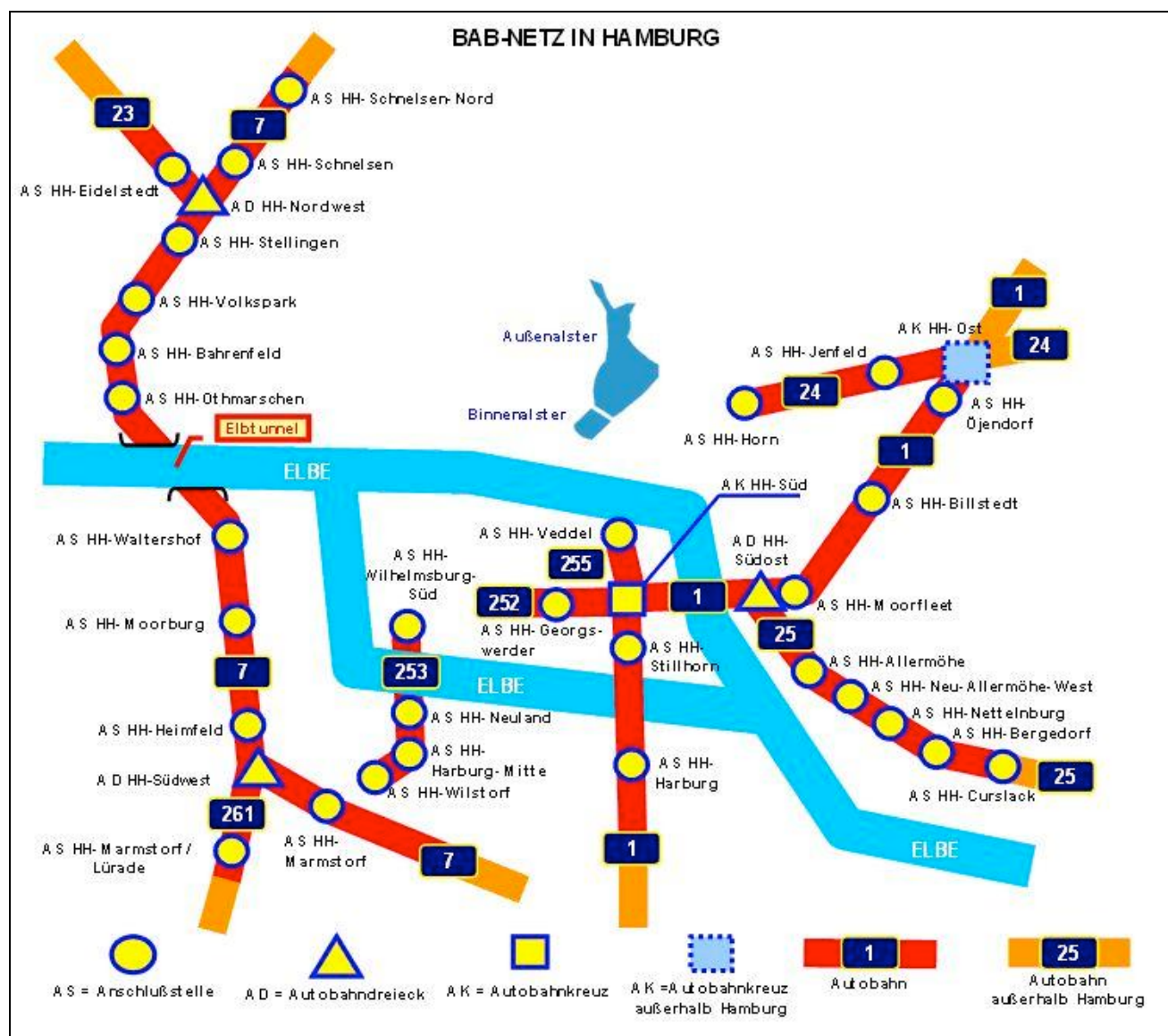
1.2.1.1 Straßenklassen

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

Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen (mit der höchsten Verkehrsdichte) mit Abstand am höchsten ist, das betrifft sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die dabei verunglückten Personen.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2011										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	83	2.624	32	270	3	395	5	0	25	370
Bundesstrassen	117	7.246	62	1.261	11	1.696	14	7	150	1.539
andere	3.728	56.248	15	6.204	2	7.730	2	27	678	7.025
gesamt	3.928	66.118	17	7.735	2	9.821	3	34	853	8.934



1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen *					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2011	2010		
Mitte	Verkehrsunfälle	15.760	15.410	350	2,3%
	mit Personenschaden	1.650	1.591	59	3,7%
	Verunglückte	2.116	2.064	52	2,5%
	Getötete	6	8	-2	
	Einwohner (in Tausend): 292	Schwerverletzte	184	166	18
Fläche: 142,3 km ²	Leichtverletzte	1.926	1.890	36	1,9%
Altona	Verkehrsunfälle	8.355	7.958	397	5,0%
	mit Personenschaden	962	902	60	6,7%
	Verunglückte	1.148	1.089	59	5,4%
	Getötete	5	0	5	
	Einwohner (in Tausend): 259	Schwerverletzte	69	76	-7
Fläche: 77,9 km ²	Leichtverletzte	1.074	1.013	61	6,0%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	8.873	8.672	201	2,3%
	mit Personenschaden	1.122	1.013	109	10,8%
	Verunglückte	1.387	1.273	114	9,0%
	Getötete	2	2	0	
	Einwohner (in Tausend): 255	Schwerverletzte	98	91	7
Fläche: 49,8 km ²	Leichtverletzte	1.287	1.180	107	9,1%
Nord	Verkehrsunfälle	11.804	11.585	219	1,9%
	mit Personenschaden	1.322	1.275	47	3,7%
	Verunglückte	1.672	1.589	83	5,2%
	Getötete	5	3	2	
	Einwohner (in Tausend): 292	Schwerverletzte	141	127	14
Fläche: 57,7 km ²	Leichtverletzte	1.526	1.459	67	4,6%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	10.637	10.770	-133	-1,2%
	mit Personenschaden	1.426	1.320	106	8,0%
	Verunglückte	1.837	1.686	151	9,0%
	Getötete	7	2	5	
	Einwohner (in Tausend): 415	Schwerverletzte	202	142	60
Fläche: 147,5 km ²	Leichtverletzte	1.628	1.542	86	5,6%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	2.950	2.856	94	3,3%
	mit Personenschaden	413	381	32	8,4%
	Verunglückte	526	490	36	7,3%
	Getötete	6	3	3	
	Einwohner (in Tausend): 121	Schwerverletzte	49	51	-2
Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	471	436	35	8,0%
Harburg	Verkehrsunfälle	4.803	4.559	244	5,4%
	mit Personenschaden	530	449	81	18,0%
	Verunglückte	686	589	97	16,5%
	Getötete	3	1	2	
	Einwohner (in Tausend): 152	Schwerverletzte	83	68	15
Fläche: 125,2 km ²	Leichtverletzte	600	520	80	15,4%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	66.118	64.375	1.743	2,7%
	mit Personenschaden	7.735	7.237	498	6,9%
	Verunglückte	9.821	9.220	601	6,5%
	Getötete	34	22	12	
	Einwohner : 1.786.448	Schwerverletzte	853	748	105
Fläche: 755,2 km ²	Leichtverletzte	8.934	8.450	484	5,7%

* Die hier dargestellten Teilangaben für die Bezirke ergeben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, weil in einigen Fällen (z.B. Autobahnen) keine Zuordnung zu Ortsteilnummern erfolgt.

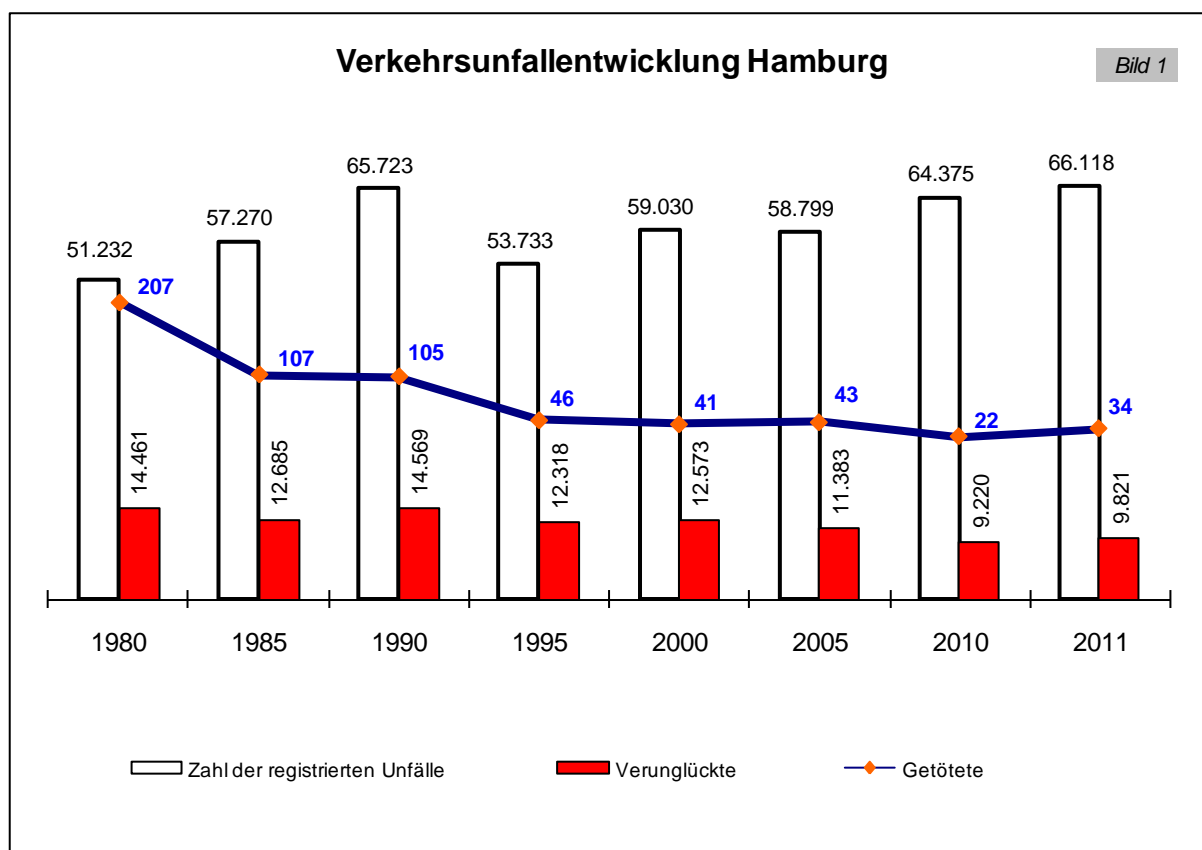
Die Werte zu den Flächenangaben sind gerundet.

1.2.2 Zeitvergleiche

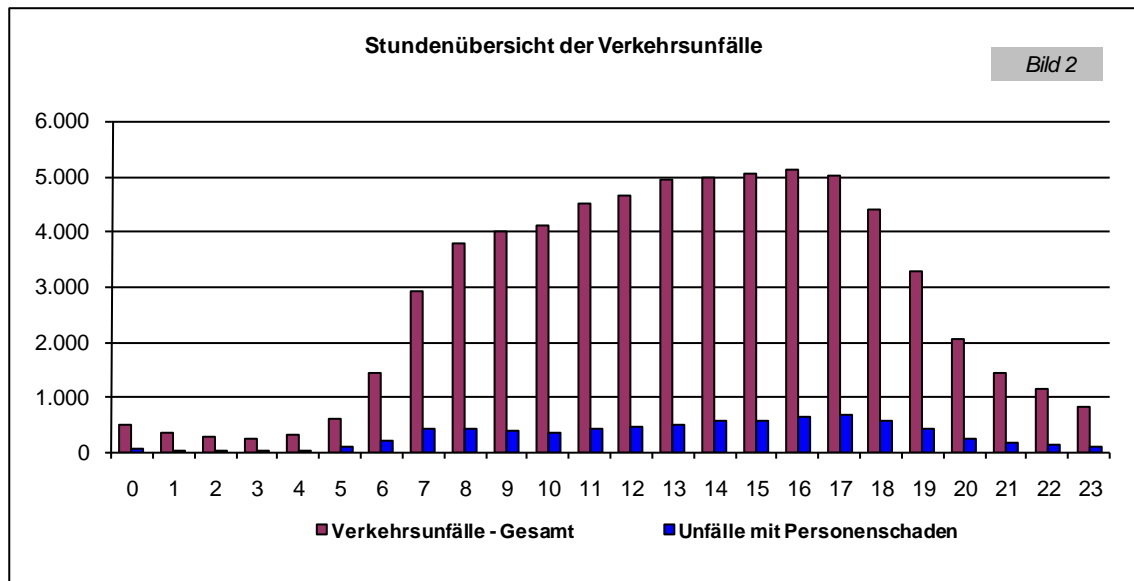
1.2.2.1 Jahresübersicht

	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	51.232	11.148	14.461	k.A.	k.A.	207	877,0
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685	k.A.	k.A.	107	796,6
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	13.106	1.358	105	888,3
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	721,2
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1
2010	823.381	1.774.224	64.375	7.237	9.220	8.450	748	22	519,7
2011	834.906	1.786.448	66.118	7.735	9.821	8.934	853	34	549,8

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand 31.12.2010)
 Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

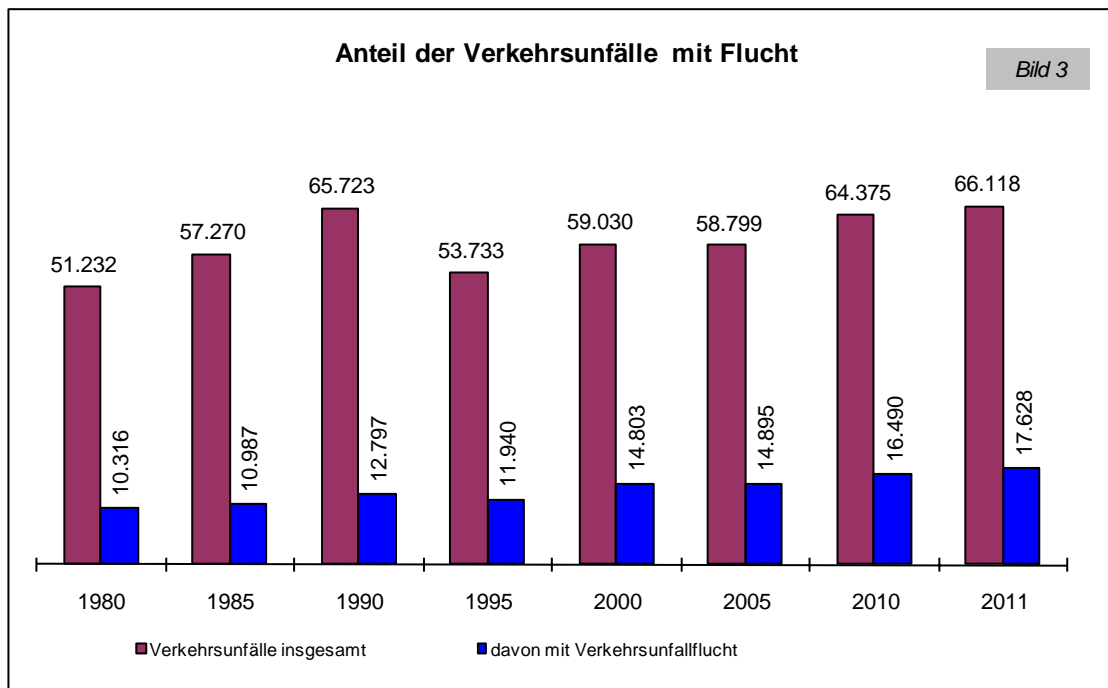


1.2.2 Stundenübersichten



Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 19 Uhr und die Spitzenbelastung liegt zwischen 11 -18 Uhr.

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 17.628 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2011 wurde der Vorjahreswert leicht überschritten.

Der Verursacher hat sich in 26,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei etwa jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen.

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 17.628 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 42,9 % aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 55,5 % für 2011 sogar noch höher.

1.3 Unfallfolgen

1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

Tabelle 5 gibt eine Übersicht zur **Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen** (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte), und zwar aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung. Dabei wird nicht danach unterschieden, ob Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt waren oder als so genannte „sonstige Geschädigte“ (in der Regel Mitfahrer) erfasst wurden.

Tabelle 5

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad	2	18	84	451	20	0	575	485	90	572
Pkw	221	56	838	3.421	391	4	4.931	4.855	76	5.262
Lkw	0	1	21	153	2	0	177	212	-35	234
Bus	48	6	39	266	94	0	453	370	83	371
Sonst. Kfz	3	0	4	31	3	0	41	68	-27	57
Mofa/Moped	0	27	53	191	23	0	294	289	5	343
Fußgänger	207	49	151	531	186	3	1.127	991	136	1.110
Radfahrer	260	84	201	1.410	238	15	2.208	1.940	268	2.276
Sonst.Fz./o. A.	0	0	2	8	5	0	15	10	5	46
Gesamt 2011	741	241	1.393	6.462	962	22	9.821	9.220	601	10.271
Gesamt 2010	692	245	1.282	6.197	800	4				
Veränderung	49	-4	111	265	162	18			6,5%	

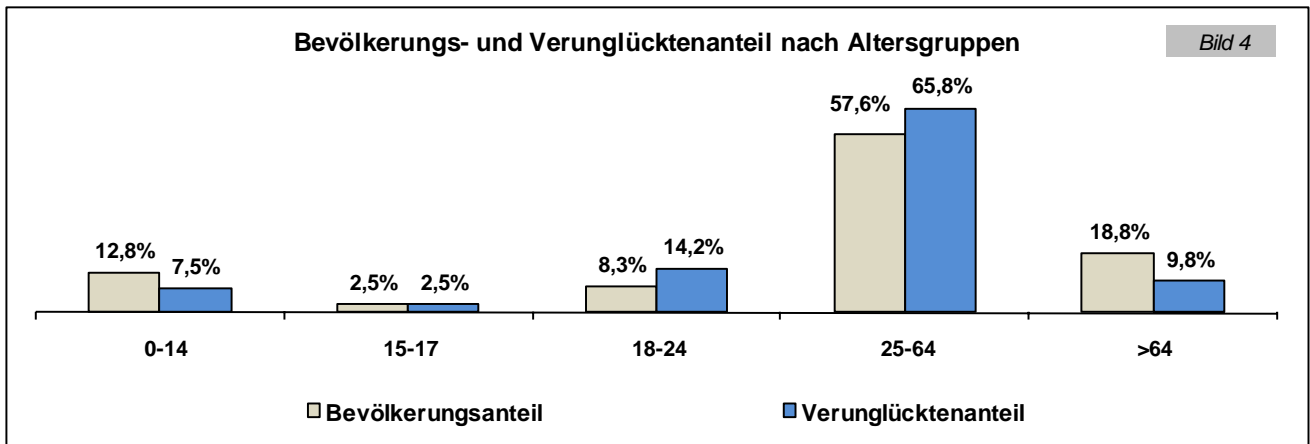
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

Nachfolgende Tabelle 6 enthält nur die Anzahl der **sonstigen Geschädigten** (in der Regel Mitfahrer), die in oben dargestellter Tabelle enthalten sind.

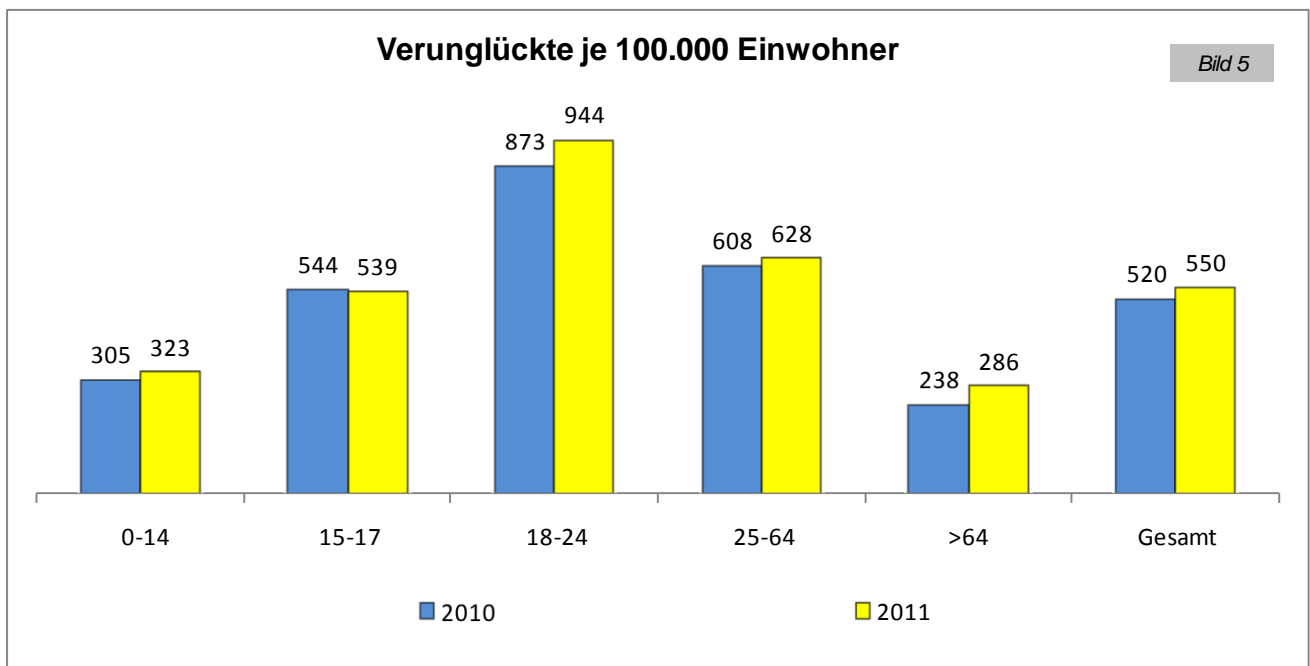
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad	2	7	7	14	1	0	31	16	15	32
Pkw	220	52	314	727	123	1	1.437	1.462	-25	1.566
Lkw	0	1	7	24	0	0	32	40	-8	43
Bus	48	6	39	245	94	0	432	337	95	344
Sonst. Kfz	3	0	1	5	0	0	9	26	-17	22
Mofa/Moped	0	1	4	6	0	0	11	12	-1	19
Fußgänger	0	0	0	0	1	0	1	0	1	2
Radfahrer	12	0	1	0	0	0	13	4	9	10
Sonst.Fz./o. A.	0	0	1	3	2	0	6	7	-1	23
Gesamt 2011	285	67	374	1.024	221	1	1.972	1.904	68	2.061
Gesamt 2010	251	68	321	1.070	192	2				
Veränderung	34	-1	53	-46	29	-1			3,6%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2011 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,3 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 14,2 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen. Dementsprechend werden auch „Junge Erwachsene“, bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“, immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (949) registriert.



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

Im Folgenden werden die Verunglückten (Tab. 5) noch einmal nach Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten differenziert dargestellt (Tab. 7 - 9):

¹ Stand 31.12.2010: 1.786.448 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

Tabelle 7

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad	0	0	1	6	0	0	7	5	2	6
Pkw	0	0	3	2	1	0	6	8	-2	6
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bus	0	0	0	1	1	0	2	0	2	0
Sonst. Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mofa/Moped	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0
Fußgänger	0	0	1	8	6	0	15	4	11	11
Radfahrer	0	0	0	2	1	0	3	4	-1	6
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2011	0	0	5	20	9	0	34	22	12	29
Gesamt 2010	1	0	3	10	8	0				
Veränderung	-1	0	2	10	1	0				

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad	0	1	13	92	4	0	110	89	21	95
Pkw	7	4	47	119	35	0	212	213	-1	203
Lkw	0	0	0	21	0	0	21	16	5	18
Bus	6	1	0	9	8	0	24	16	8	15
Sonst. Kfz	0	0	0	2	1	0	3	6	-3	4
Mofa/Moped	0	1	5	20	5	0	31	39	-8	40
Fußgänger	58	13	24	85	62	0	242	199	43	231
Radfahrer	32	6	20	109	43	0	210	170	40	203
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Gesamt 2011	103	26	109	457	158	0	853	748	105	814
Gesamt 2010	80	25	99	429	115	0				
Veränderung	23	1	10	28	43	0			14,0%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad	2	17	70	353	16	0	458	391	67	471
Pkw	214	52	788	3.300	355	4	4.713	4.634	79	5.053
Lkw	0	1	21	132	2	0	156	196	-40	215
Bus	42	5	39	256	85	0	427	354	73	356
Sonst. Kfz	3	0	4	29	2	0	38	62	-24	53
Mofa/Moped	0	26	48	170	18	0	262	249	13	303
Fußgänger	149	36	126	438	118	3	870	788	82	868
Radfahrer	228	78	181	1.299	194	15	1.995	1.766	229	2.067
Sonst.Fz./o. A.	0	0	2	8	5	0	15	10	5	41
Gesamt 2011	638	215	1.279	5.985	795	22	8.934	8.450	484	9.427
Gesamt 2010	611	220	1.180	5.758	677	4				
Veränderung	27	-5	99	227	118	18			5,7%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

Auf 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.

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

Entgegen früheren Berechnungen der BAST sind „Sachschäden aller sonstigen Sachschadenumfälle unter Alkohol- und Drogeneinwirkung“ in den Zahlen der „Sachschäden aller übrigen Sachschadenumfälle“ enthalten.

Tabelle 10

	2011		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€
Personenschäden			
Getötete	34	1.022.401	34.761.634
Schwerverletzte	853	114.020	97.259.060
Leichtverletzte	8.934	4.458	39.827.772
Summe	9.821		171.848.466
Sachschäden			
aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden			
mit Getöteten	29	45.469	1.318.601
mit Schwerverletzten	782	20.637	16.138.134
mit Leichtverletzten	6.924	13.654	94.540.296
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden			
	1.996	19.843	39.606.628
aller übrigen Sachschadenumfälle			
	56.387	5.729	323.041.123
Summe der Unfälle	66.118		
Summe der Sachschäden			474.644.782
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			646.493.248

² **Kosten für 2011:** Stand der BAST von 2010.

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen³ des Hauptverursachers und ihre Folgen

Nachfolgende Übersicht stellt die Unfallursachen der Hauptverursacher in eine Beziehung zu den entstandenen Folgen:

Tabelle 11

Ursachen	Anzahl der Unfälle	Anzahl der Unfälle *		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2011	zum Vergleich 2010
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.193	1.065	13	13,8%	17,5%
Ungenügender Sicherheitsabstand	6.871	1.254	0	16,2%	16,4%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	637	514	8	6,6%	6,2%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	994	675	0	8,7%	7,3%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.723	808	4	10,4%	8,9%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	17.422	2.021	8	26,1%	25,2%
Alkoholeinfluss	834	264	2	3,4%	3,6%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	601	561	8	7,3%	6,3%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	711	340	3	4,4%	4,3%
	Anzahl Verkehrsunfälle	davon mit Personenschaden	davon mit Getöteten		
	66.118	7.735	29		

Aus der Häufigkeit, mit der bestimmte Ursachen bei Hauptverursachern von 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 Unfallursachen:

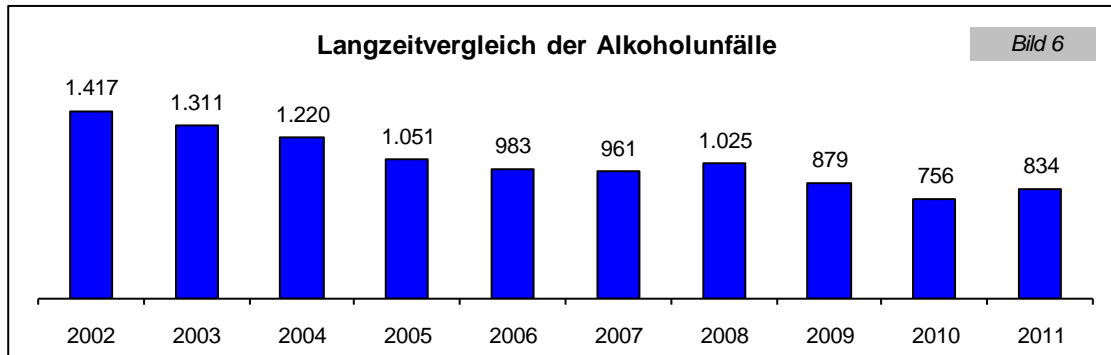
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren,
- ungenügender Sicherheitsabstand,
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit.

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen „Geschwindigkeit“, „Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“, „falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ und „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ festgestellt worden.

³ u. *Einem Hauptverursacher können bis zu drei Unfallursachen zugeschrieben werden, des Weiteren wurden in der Tabelle nur maßgebliche Ursachengruppen aufgeführt. Aus diesem Grund weicht die Gesamtzahl von den einzelnen Ursachenzählungen ab.

1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

Ein Alkoholunfall liegt vor, wenn bei mindestens einem Beteiligten Alkohol als ursächlich für den Verkehrsunfall festgestellt wurde.



In langfristiger Zeitbetrachtung ist tendenziell eine rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle zu verzeichnen. Bei 834 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2011 zu insgesamt 360 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die fünfte und sonntags bis in die sechste Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

Tabelle 12 umfasst die letzten fünf Jahre und bildet alle Beteiligten an Alkoholunfällen ab, differenziert nach dem festgestellten Grad der Alkoholisierung. Die Zahl der Beteiligten kann in einzelnen Jahren höher sein als die Zahl der Alkoholunfälle.

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		Gesamt
2007	65	62	131	602	101	961
2008	68	77	177	623	80	1.025
2009	62	65	125	565	62	879
2010	37	55	123	535	6	756
2011	40	58	105	626	5	834
Ø-Anteil	6,1%	7,1%	14,8%	66,3%	5,7%	

Aus unterschiedlichen Gründen wurde bei einer geringen Anzahl von Unfällen eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb konnte ein ‰-Wert für die Blutalkoholkonzentration nicht festgestellt werden.

Auffällig ist, dass in über 60 % der Fälle eine absolute Fahruntüchtigkeit (mehr als 1,09 ‰) festgestellt wurde.

1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁴

Ein Drogenunfall liegt vor, wenn bei mindestens einem Beteiligten Drogen oder Medikamente als ursächlich für den Verkehrsunfall festgestellt wurde.

Tabelle 13

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss										
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Anzahl der Verkehrsunfälle	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)	119 (62)	94 (44)	86 (43)	102 (35)
dabei wurden										
getötet	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (1)	0 (0)	2 (0)	5 (1)
schwer verletzt	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)	11 (5)	12 (9)	10 (4)	4 (1)	18 (3)
leicht verletzt	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)	38 (16)	50 (25)	54 (25)	40 (11)	46 (5)
Verunglückte gesamt	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)	50 (21)	65 (35)	64 (29)	46 (12)	69 (9)

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.

Die Zahl der erkannten Unfälle unter Drogeneinfluss lag im Jahr 2011 leicht über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht angestiegen; jedoch ist mit 5 tödlich verunglückten Personen eine überdurchschnittlich hohe Rate zu verzeichnen.

Hinsichtlich der Drogenarten wurden überwiegend Cannabis (THC) – Produkte festgestellt; mit deutlich geringeren Anteilen wurden Kokain, Heroin und Medikamente, u.a. registriert.

Weitere Kombinationen mit illegalen Stoffen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor.

⁴ 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.

1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

1.5.1 Kinder

1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

Kinder, die als sonstige Geschädigte (z.B. als Mitfahrer) verunglückten, sind deshalb nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten. Die insgesamt verunglückten Kinder zeigen die Tabellen im Kapitel Unfallfolgen (Seite 14 ff).

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
				2011	2010		
Januar	23		2	25	15	10	28
Februar	23		4	27	12	15	32
März	32		9	41	34	7	35
April	42		28	70	77	-7	61
Mai	81		21	102	59	43	77
Juni	56	1	19	76	98	-22	89
Juli	18		12	30	42	-12	59
August	44		16	60	55	5	47
September	53	1	22	76	87	-11	85
Oktober	36		10	46	43	3	48
November	41		7	48	48		60
Dezember	38	1	6	45	11	34	36
Gesamt 2011	487	3	156	646	581	65	657
Gesamt 2010	460	2	119				
Veränderung	27	1	37			11,2%	

Im direkten Jahresvergleich 2011/2010 kann folgendes festgestellt werden:

- Anstieg der Kinderunfälle auf 646 (+65), Erhöhung der Unfälle mit Personenschaden um 27.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juni und August bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2011 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

Das folgende Bild 7 zeigt die Unfallentwicklung beider Jahre im Monatsüberblick.

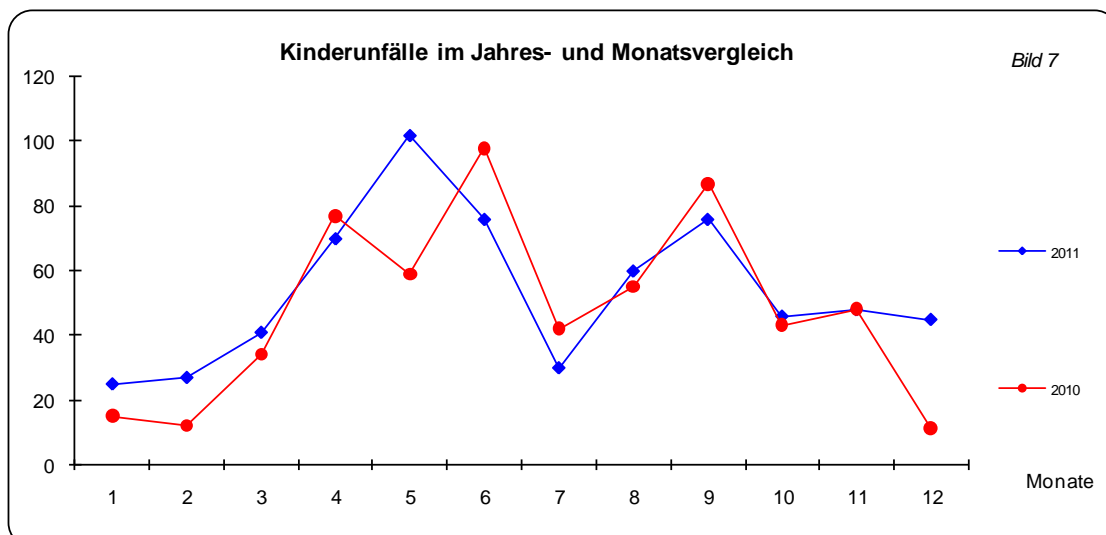
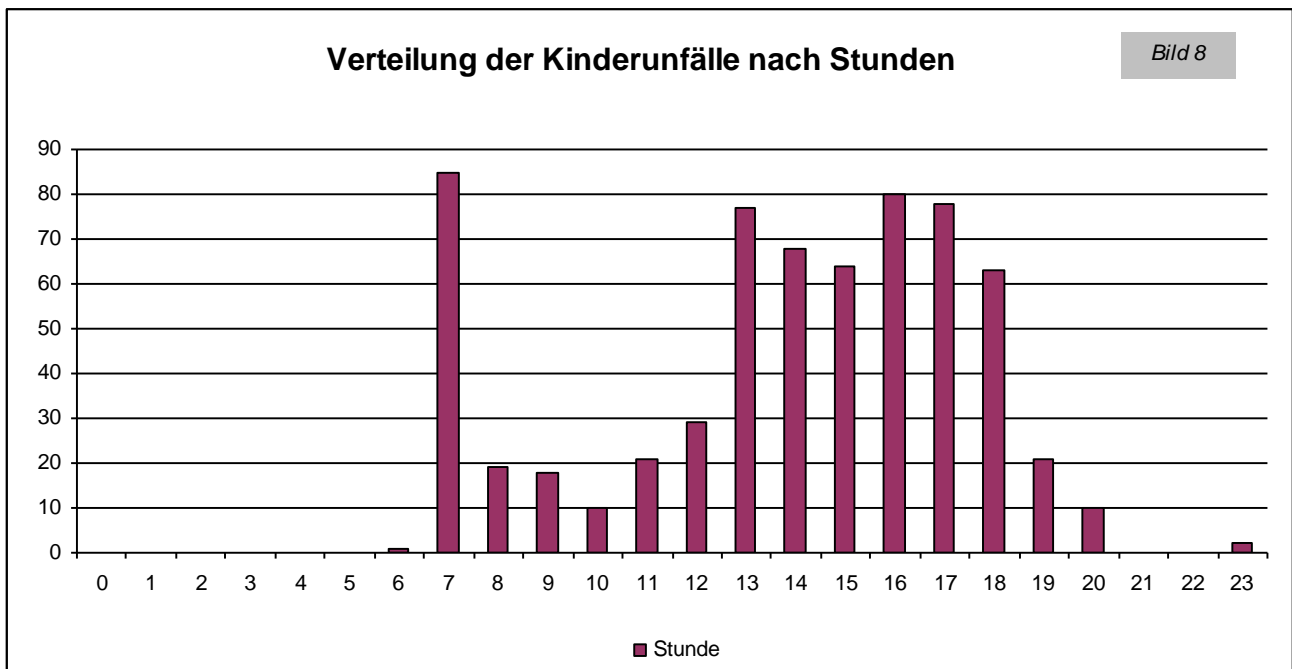


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

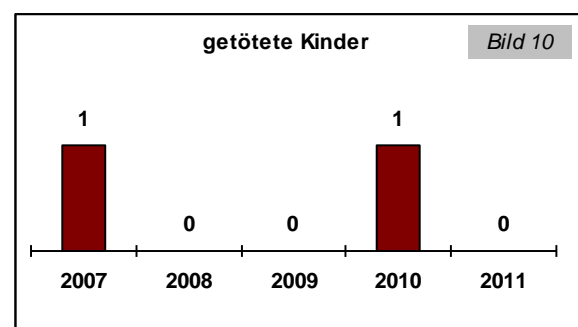
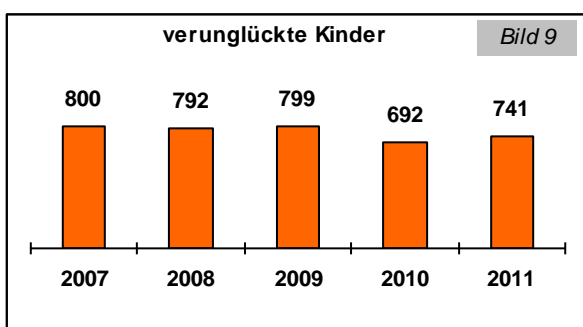


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 14.00 - 18.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung der verunglückten und getöteten Kinder.



Von den 741 im Jahr 2011 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- kein Kind getötet (- 1)
- 103 Kinder schwer verletzt (+ 23)
- 638 Kinder leicht verletzt (+ 27)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	1	2
Pkw	80	73	68	221
Lkw				
Bus	30	6	12	48
Sonst. Kfz	2		1	3
Mofa/Moped				
Fußgänger	39	99	69	207
Radfahrer	17	75	168	260
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2011	168	254	319	741
Gesamt 2010	139	238	315	692
Veränderung	20,9%	6,7%	1,3%	7,1%

Erkennbar korrespondieren die Zahlen verunglückter Kinder mit deren altersgemäßen Mobilität und den damit einher gehenden Gefahrensituationen aufgrund der deutlich geringeren Erfahrungs- und Handlungssicherheit.

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

- als Fußgänger mit dem Altersschwerpunkt 6 - 10 Jahre
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 11 - 14 Jahre

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2011, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 646 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 54,8 % von Kindern verursacht, altersbedingt als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2006 - 2010	
beteiligt als	Alter								Gesamt			+ / -
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010		
Kfz-Führer	5	7	3		27	163	39	20	264	256	8	288
Fußgänger	24	70	49		2	3	1		149	99	50	126
Radfahrer	11	65	120		2	15	2	9	224	202	22	219
Sonstige/o.Ang.							1	8	9	24	-15	24
Gesamt 2011	40	142	172		31	181	43	37	646	581	65	657
Gesamt 2010	23	113	141	2	19	187	48	48				
Veränderung	17	29	31	-2	12	-6	-5	-11			11,2%	

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2011.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2011	2010		
Straßenbenutzung						1		41			42	20	22
Geschwindigkeit		11				1		8			20	19	1
Abstand		1						4			5	6	-1
Überholen								2			2	4	-2
Vorbeifahren								1			1	1	
Nebeneinanderfahren								1			1		1
Vorfahrt/Vorrang		22	1					7			30	39	-9
Rotlicht Fz.	1	8						15	2		26	20	6
Abbiegen		64	3	2				4	1		74	67	7
Wenden/Rückwärtsfahren		15	1		1		1		1		19	17	2
Einfahren i.d.fl.Verkehr		33	1					23			57	60	-3
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		47	1	5	1		1	12	4		71	72	-1
Ruhender Verkehr		15									15	14	1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		25	3			1		100	1		130	143	-13
Technische Mängel												1	-1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn								135	1		136	96	40
Fußgängerfehler sonst. Art								12			12	2	10
o.A.								5			5		5
Gesamt 2011	1	241	10	7	2	3	149	224	9		646	581	65
Gesamt 2010	2	237	16	1			99	202	24				
Veränderung	-1	4	-6	6	2	3	50	22	-15				11,2%

Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten, konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen, Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, Vorfahrt/Vorrang, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr sowie Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren.

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

- an Fußgängerüberwegen
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeitanlagen
- an Haltestellen
- beim Abbiegen

Im Zusammenhang mit Unfällen an Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs ist bei einer Betrachtung der für diese Örtlichkeit typischen Unfallabläufe oftmals festzustellen, dass Fahrzeugführer an Omnibussen nicht vorsichtig vorbeifahren, wenn diese an einer Haltestelle stehen. Fahrzeugführern ist oft nicht bewusst, dass sie nach der Straßenverkehrsordnung verpflichtet sind, in diesen Fällen eine erhöhte Aufmerksamkeit auf Fußgänger - insbesondere Kinder - zu richten, die übereilt und unaufmerksam vor bzw. hinter einem Bus die Straße überqueren wollen.

Der häufigste Fehler der Kinder als Hauptverursacher als Fußgänger waren Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse

- Betreten/Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten
- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
- fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeitanlagen
- fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeitanlagen sowie von Fußgängerüberwegen

1.5.2 Junge Erwachsene

1.5.2.1 Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle mit „Jungen Erwachsenen“ (JE) sind diejenigen, bei denen mindestens ein JE (18 bis 24 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

Tabelle 18

Verkehrsunfälle mit JE							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
	VUPS	VUSS	VULS	2011	2010		
Januar	79	36	634	749	946	-197	830
Februar	86	30	684	800	893	-93	789
März	112	30	748	890	946	-56	883
April	164	40	803	1.007	955	52	870
Mai	180	44	836	1.060	873	187	881
Juni	181	54	821	1.056	1.088	-32	934
Juli	159	46	712	917	981	-64	915
August	175	56	975	1.206	1.118	88	962
September	167	48	795	1.010	1.039	-29	975
Oktober	177	58	841	1.076	1.038	38	1.004
November	103	47	781	931	981	-50	977
Dezember	160	80	891	1.131	962	169	893
Gesamt 2011	1.743	569	9.521	11.833	11.820	13	10.913
Gesamt 2010	1.678	590	9.552				
Veränderung	65	-21	-31			0,1%	

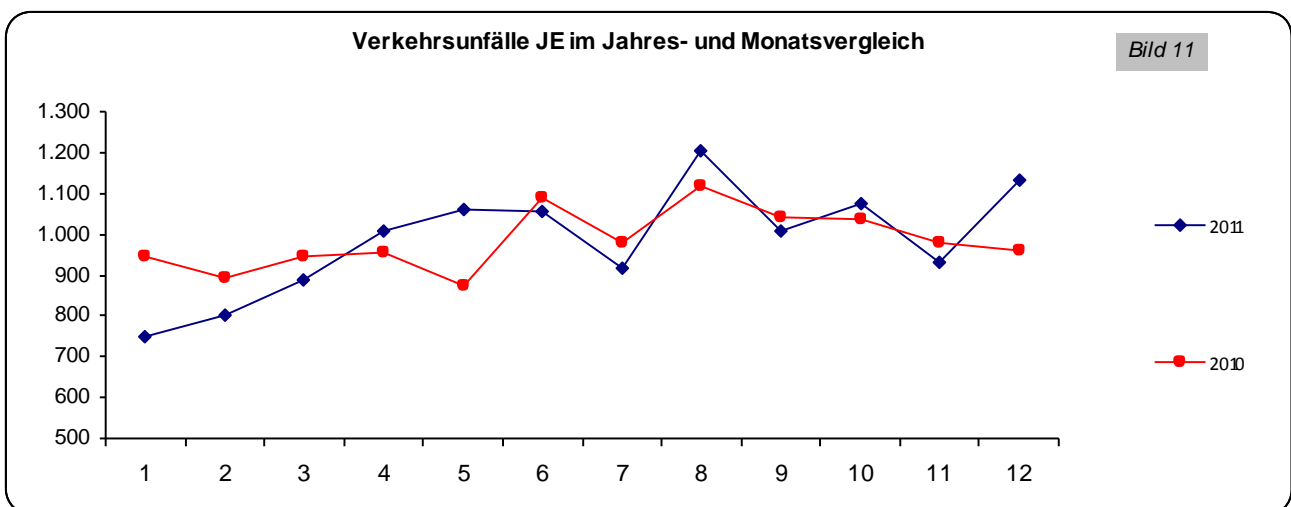
Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 11.833 gestiegen, während die Zahl der verunglückten JE von 1.282 auf 1.393 anstieg.

JE haben einen unveränderten Anteil von 8,3 % an der Bevölkerung, sind aber an 17,9 % (Vorjahr 18,4%) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

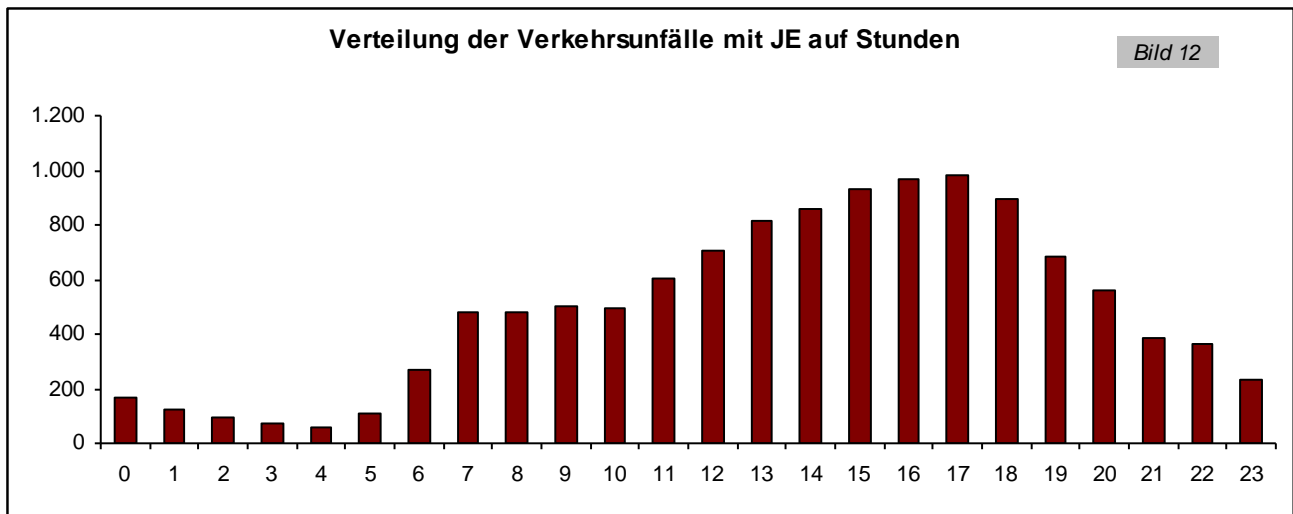
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 22,5 % (Vorjahr 23,2 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

Die Verteilung der Verkehrsunfälle mit JE zeigt im Jahresvergleich einen annähernd konstanten Verlauf.

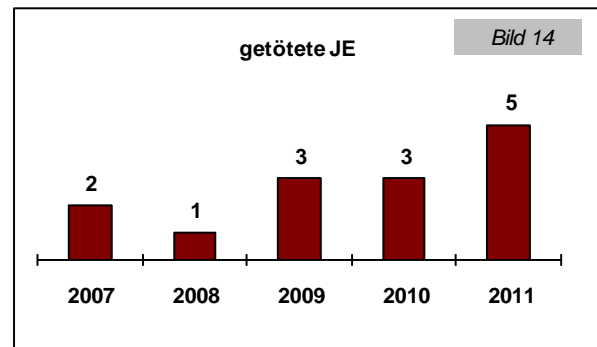
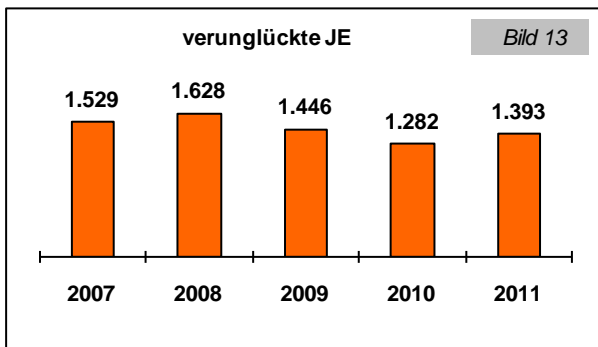


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 und 19 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

Die folgenden Diagramme geben die Zahlen der verunglückten und getöteten Jungen Erwachsenen der letzten Jahre wieder.



Von den 1.393 im Jahr 2011 verunglückten JE wurden

- 5 JE getötet (+ 2)
- 109 JE schwer verletzt (+ 10)
- 1.279 JE leicht verletzt (+ 99)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 14,2% (Vorjahr 13,9%) aller Verunglückten. Damit ist die Gruppe der JE weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

Nachfolgende Tabelle 19 beinhaltet die Angaben zu allen Verkehrsunfällen mit JE, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 19

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit JE										
beteiligt als							Gesamt			Durchschnitt 2006 - 2010
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad		1	63	26	1	2	93	75	18	89
Pkw	1	2	5.938	2.509	409	156	9.015	9.067	-52	8.608
Lkw		1	745	537	19	35	1.337	1.362	-25	1.326
Bus			28	41	1		70	64	6	67
sonst. Kfz			89	46	3	2	140	159	-19	120
Mofa/Moped		3	50	4	1		58	71	-13	66
Fußgänger	10	6	68	30	6	4	124	136	-12	140
Radfahrer	16	3	124	40	7	13	203	147	56	181
Sonstige			16	8	2	767	793	739	54	314
Gesamt 2011	27	16	7.121	3.241	449	979	11.833	11.820	13	10.911
Gesamt 2010	18	17	7.152	3.298	470	865				
Veränderung	9	-1	-31	-57	-21	114			0,1%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 60,2 % (Vorjahr 60,5 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.833 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 9.015 (76,2%) auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 20 enthält Angaben zu allen Verkehrsunfällen, bei denen JE als Hauptverursacher registriert wurden, aufgeschlüsselt nach Unfallursachen und Art der Verkehrsbeteiligung:

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2011	2010	Veränderung
Straßenbenutzung		20	1			2		30		53	41	12
Geschwindigkeit	24	772	44		5	5		5	1	856	1.066	-210
Abstand	13	1.015	75	1	4	14		1		1.123	1.125	-2
Überholen	4	48	5			2		3		62	66	-4
Vorbeifahren		25	4		1					30	37	-7
Nebeneinanderfahren	2	631	89	2	15	1		2	2	744	589	155
Vorfahrt/Vorrang	1	279	17		3	2		5		307	325	-18
Rotlicht	1	73	2	3		1		12		92	76	16
Abbiegen		291	29	1	1			3		325	287	38
Wenden/Rückwärtsfahren		1.204	166		14	1			2	1.387	1.215	172
Einfahren i. d. fließ. Verkehr		287	16	1	3	3		13		323	306	17
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	27						3		31	32	-1
ruhender Verkehr		90	6					2	2	100	88	12
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	8							9	7	2
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	17	1.152	283	19	43	19		43	9	1.585	1.753	-168
technische Mängel		5						1		6	9	-3
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn								50		50	70	-20
Fußgängerfehler sonst. Art								16		16	13	3
o.A.		18		1				1	2	22	47	-25
Gesamt 2011	63	5.938	745	28	89	50	68	124	16	7.121	7.152	-31
Gesamt 2010	58	5.981	771	13	97	48	84	81	19			
Veränderung	5	-43	-26	15	-8	2	-16	43	-3			-0,4%

- Hauptursachen bei den vorgenannten Pkw-Verkehrsunfällen sind:
 - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren
 - zu geringer Sicherheitsabstand
 - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit
 - Fehler beim Fahrstreifenwechsel

1.5.3 Senioren

1.5.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 21

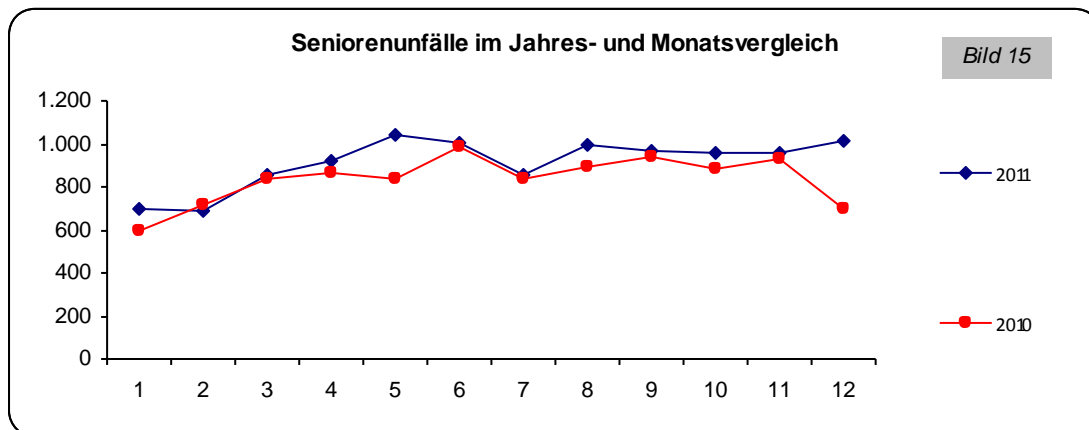
Seniorenunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
	VUPS	VUSS	VULS	2011	2010		
Januar	70	22	605	697	593	104	616
Februar	69	25	594	688	717	-29	613
März	96	30	733	859	833	26	695
April	116	35	769	920	868	52	779
Mai	154	33	851	1.038	834	204	780
Juni	146	32	824	1.002	985	17	793
Juli	98	36	726	860	834	26	774
August	156	36	805	997	894	103	785
September	127	31	806	964	938	26	833
Oktober	148	31	782	961	884	77	839
November	112	43	804	959	928	31	846
Dezember	143	35	839	1.017	694	323	733
Gesamt 2011	1.435	389	9.138	10.962	10.002	960	9.086
Gesamt 2010	1.277	355	8.370				
Veränderung	158	34	768			9,6%	

In einer Gesamtschau der Jahre 2011/2010 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

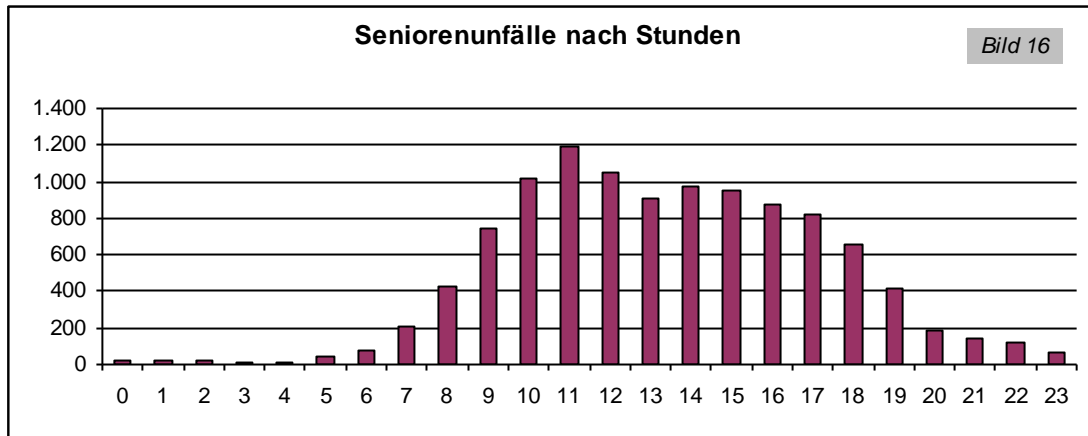
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 10.962
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.435 (+ 12,4%), hoher Anteil von 18,6 % an allen Unfällen mit Personenschaden, der Durchschnittswert aller Personenschadensunfälle liegt bei 11,7 %.

Bereits seit Jahren wird ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt sind, beobachtet. Dieser Anstieg geht einher mit der demografischen Entwicklung und einer wachsenden Mobilität der Senioren.

Die Monatsdarstellung im folgenden Bild 15 zeigt im Jahresvergleich zu 2010 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle (mit Ausnahme der Monate Mai und Dezember).

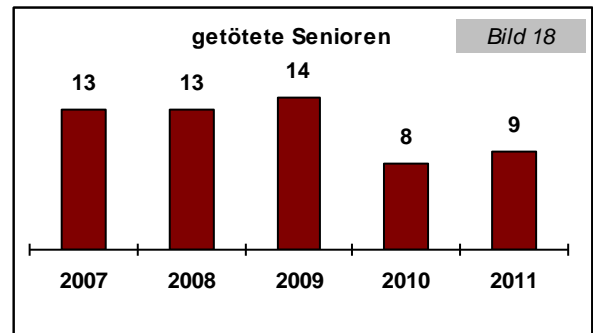
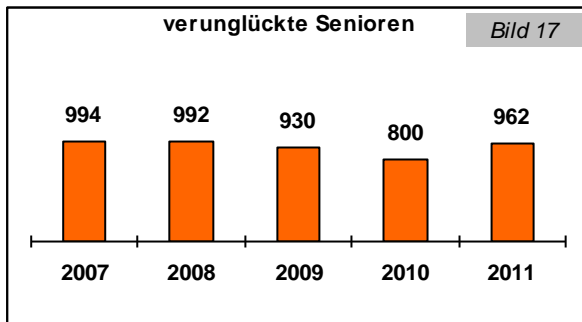


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 18 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2011 verunglückten insgesamt 962 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 162 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 962 verunglückten Senioren wurden

- 9 getötet (+ 1)
- 158 schwer verletzt (+ 43)
- 795 leicht verletzt (+ 118)

1.5.3.3 Hauptverursacher/-ursachen

Tabelle 22 enthält Daten zu den Hauptverursachern aller Seniorenunfälle, aufgeschlüsselt nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 22

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen										
beteiligt als							Gesamt			Durchschnitt 2006 - 2010
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2011	2010	+ / -	
Krad		1	1	17	17		36	32	4	36
Pkw		5	408	2.154	6.146	78	8.791	8.064	727	7.555
Lkw			61	576	291	22	950	888	62	790
Bus			5	59	15	1	80	103	-23	83
sonst. Kfz			9	52	62	3	126	119	7	96
Mofa/Moped		1	5	4	16	1	27	18	9	22
Fußgänger	13	2	7	29	81	5	137	107	30	95
Radfahrer	21	6	9	57	103	26	222	163	59	184
Sonstige				13	21	559	593	508	85	225
Gesamt 2011	34	15	505	2.961	6.752	695	10.962	10.002	960	9.086
Gesamt 2010	37	11	461	2.821	6.073	599				
Veränderung	-3	4	44	140	679	96			9,6%	

Danach ergibt sich im Hinblick auf Alter und Beteiligung im Vorjahresvergleich ein erneuter Anstieg der Zahlen:

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 10.962, wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW und LKW.
- Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 6.752, geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in den Verkehrsbeteiligungen PKW und LKW.
- Senioren sind zu 61,6 % (Vorjahr 60,7%) Hauptverursacher der Unfälle. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil an.

Tabelle 23 enthält Angaben zu allen Seniorenunfällen, bei denen diese Hauptverursacher waren, aufgeschlüsselt nach Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen:

Tabelle 23

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2011	2010	
Straßenbenutzung	1	22						15	1	39	35	4
Geschwindigkeit	2	228	7		1	5		4		247	339	-92
Abstand	5	368	14	1	3	2		1	1	395	360	35
Überholen		74	3			1		3	1	82	57	25
Vorbeifahren		57		1					1	59	46	13
Nebeneinanderfahren	1	608	55		7				2	673	555	118
Vorfahrt/Vorrang		378	4		1	2		8	1	394	334	60
Rottlicht Fz.	1	61			2	2		13		79	80	-1
Abbiegen		241	10	1	2			9		263	246	17
Wenden/Rückwärtsfahren		1.602	50	2	9				5	1.668	1.324	344
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	2	289	5		2			4		302	308	-6
Fehlverhalten ggü Fußgängern		58			1				1	60	56	4
Ruhender Verkehr		118	3							121	111	10
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		5	2							7	7	
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	5	2.022	138	10	33	4	1	40	8	2.261	2.133	128
Technische Mängel		3			1			1		5	8	-3
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							56			56	41	15
Fußgängerfehler sonst. Art							24			24	12	12
Sonstige/o.A.		12						5		17	21	-4
Gesamt 2011	17	6.146	291	15	62	16	81	103	21	6.752	6.073	679
Gesamt 2010	15	5.590	229	28	55	12	72	72				
Veränderung	2	556	62	-13	7	4	9	31	21			11,2%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegt bei Senioren als Hauptverursacher

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
- Fehler beim Nebeneinanderfahren
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Damit stellt sich die Liste der häufigsten Ursachen grundsätzlich anders dar, als bei anderen Altersgruppen. Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufig als Verursacher dieser Unfälle auf.

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

In Wechselwirkung zur jeweiligen Komplexität des Verkehrsgeschehens kann ein Einfluss altersbedingter körperlicher bzw. gesundheitlicher Einschränkungen auf die Unfallverursachung nicht ausgeschlossen werden.

Als Risikofaktoren für ältere Verkehrsteilnehmer erweisen sich die meist schleichend eintretenden gesundheitlichen Einschränkungen

- Verringerung der Sehkraft
- Verschlechterung des Gehörs
- schnellere Ermüdung
- abnehmende Reaktionsschnelligkeit

Senioren ist deshalb eine regelmäßige ärztliche Untersuchung zu empfehlen, damit einschränkende Faktoren rechtzeitig erkannt werden können. Die Polizei Hamburg setzt bereits seit Jahren speziell geschulte Seniorenberater ein, die zugleich auch direkte Ansprechpartner sind.

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger aktiv beteiligt war.

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

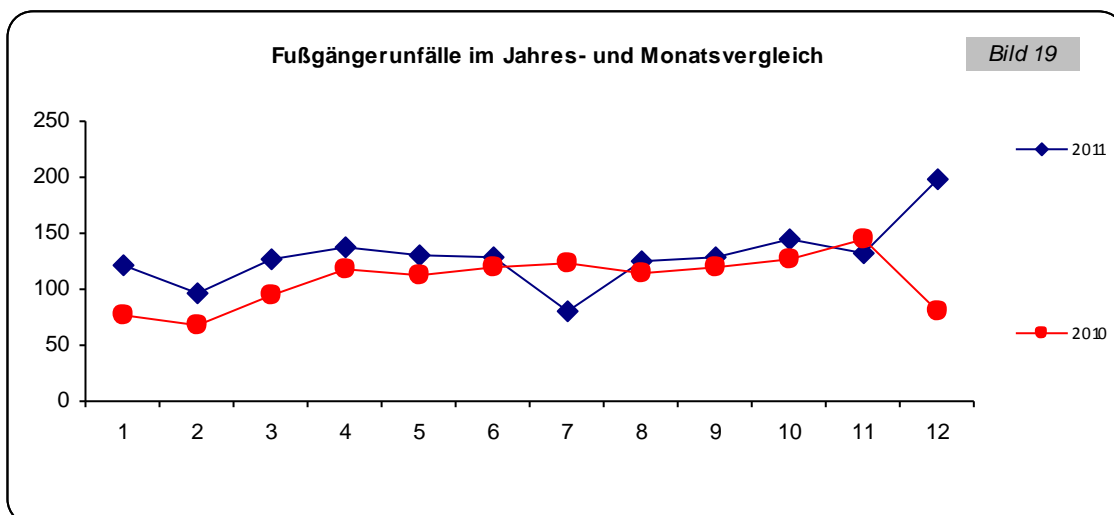
Zunahme der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden (+ 168)
- Anstieg der Unfälle mit leichtem Sachschaden (+ 84)
- Anstieg der Unfälle mit Schwerverletzten (von 208 auf 251)
- erheblicher Anstieg bei den Unfällen mit Getöteten (von 4 auf 12 mit 15 Getöteten)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
				2011	2010		
Januar	101	1	20	122	77	45	105
Februar	72	1	23	96	67	29	101
März	97		29	126	95	31	98
April	93		44	137	118	19	109
Mai	114	1	16	131	113	18	124
Juni	100	3	25	128	120	8	122
Juli	55	1	24	80	123	-43	117
August	97	2	26	125	114	11	111
September	103		25	128	119	9	122
Oktober	121		24	145	127	18	129
November	100	2	31	133	144	-11	142
Dezember	170	4	25	199	81	118	130
Gesamt 2011	1.223	15	312	1.550	1.298	252	1.410
Gesamt 2010	1.055	15	228				
Veränderung	168		84			19,4%	

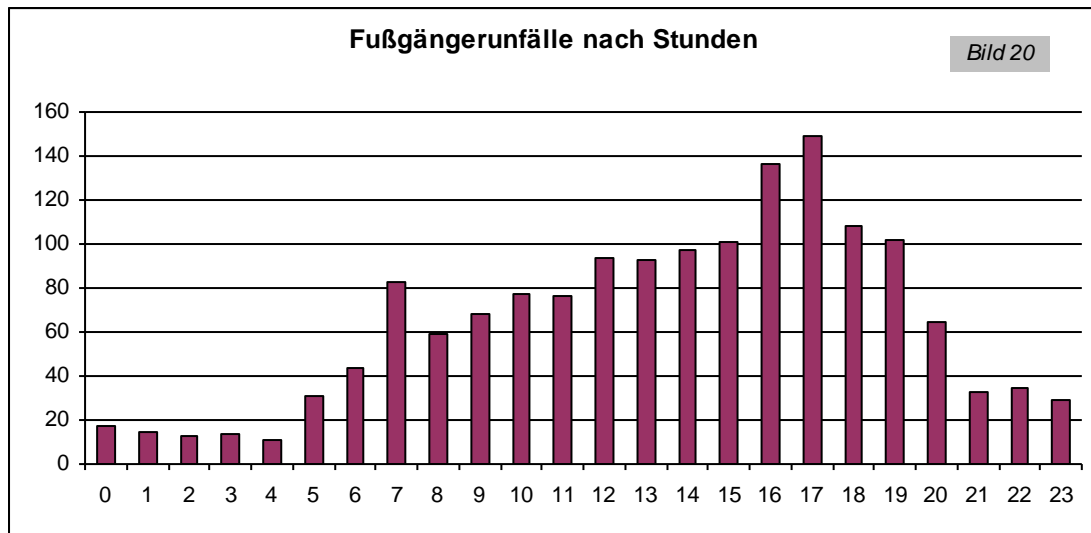
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2010/2011 verlief im Monatsvergleich weitgehend ähnlich (in 2010 jedoch auf niedrigerem Niveau). Abweichend für Juli und Dezember dürfte die Witterungslage ursächlich für den deutlichen Rückgang bzw. Anstieg der Fußgängerunfälle sein. Für die leichten einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der 1.550 Fußgängerunfälle.

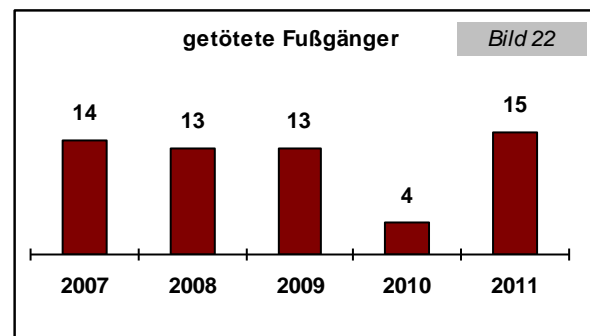
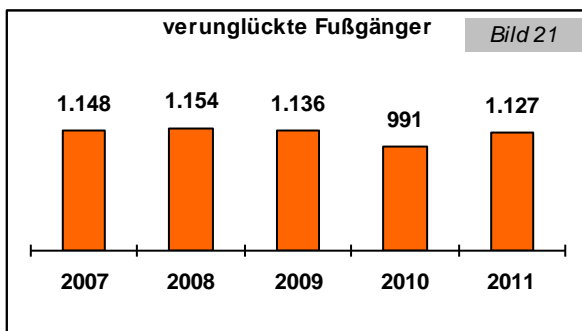
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2011 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7 und 12 bis 19 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

Nachstehende Bilder präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger, auch wenn sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.

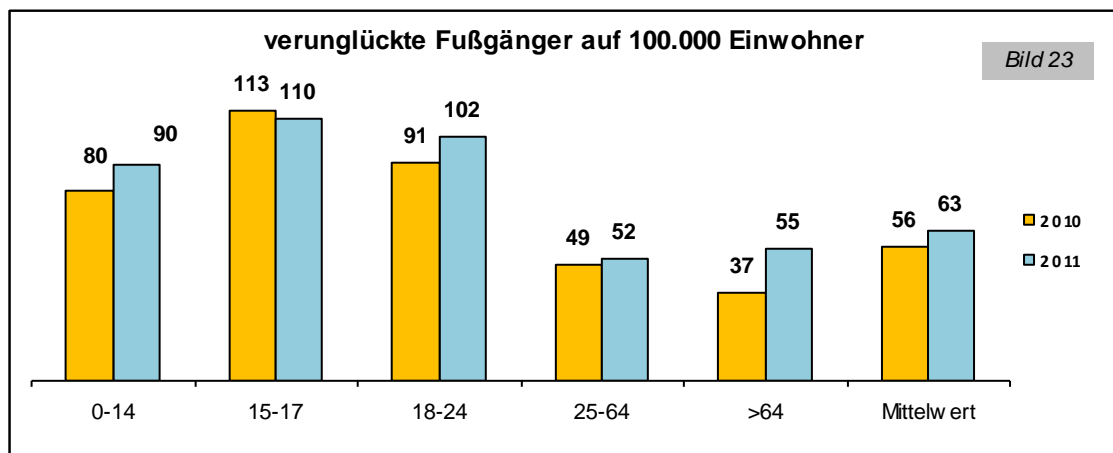


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Zahl von insgesamt 1127 Verunglückten im Jahr 2011 liegt unter den Ergebnissen der Vorjahre von 2007 bis 2009, jedoch über dem Vorjahr.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 25 bis 64-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Damit spiegelt sich der prozentual hohe 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 der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität junge Menschen bis 24 Jahre als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken.

1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen								Gesamt		Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2.011	2.010	+ / -	
Kfz-Führer		1	51	428	90	60	630	563	67	620
Fußgänger	143	39	68	309	81	90	730	570	160	619
Radfahrer	9	4	12	65	10	48	148	114	34	127
Sonstige/o.Ang.					1	41	42	51	-9	43
Gesamt 2011	152	44	131	802	182	239	1.550	1.298	252	1.409
Gesamt 2010	105	33	141	684	157	178				
Veränderung	47	11	-10	118	25	61			19,4%	

Bezogen auf alle 1550 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 40,6 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- in 47,1 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

Die nachfolgende Tabelle 26 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie der Art der Verkehrsbeteiligung.

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

- Von allen 630 Kfz-Führern des Jahres 2011, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 535 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 321 Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ registriert worden.

Vertiefend hierzu zeigt nachstehende Detailuntersuchung folgendes:

Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, davon fehlerhaftes Verhalten

- | | |
|-------------------------|-----|
| • beim Abbiegen | 104 |
| • an Fußgängerüberwegen | 40 |
| • an Fußgängerfurten | 31 |
| • an Haltestellen | 2 |
| • an anderen Stellen | 144 |

Sofern Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend.

Eine Detailuntersuchung ergab folgendes:

Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 273
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 89
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 82
- durch sonstiges falsches Verhalten 67
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 26

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2011	2010	Veränderung
Straßenbenutzung		1				1	1	41	1	45	38	7
Geschwindigkeit	1	16	1			1		8	2	29	40	-11
Abstand		7		1		1				9	7	2
Überholen											4	-4
Vorfahrt		1								1	6	-5
Rotlicht	1	15	1	1			1	4	2	25	29	-4
Abbiegen		16	1		2				2	21	33	-12
Wenden/Rückwärtsfahren		94	17		4		1		1	117	66	51
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		8								8	12	-4
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	321	16	13	4	5	1	62	25	448	363	85
Ruhender Verkehr		6			1					7	2	5
Beleuchtung/Ladung/Besetzung											1	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	2	48	8	6	4	2	9	30	8	117	136	-19
Technische Mängel							2	1		3	1	2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							537			537	428	109
Fußgängerfehler sonst. Art							171			171	120	51
o.A.		2					7	2	1	12	12	
Gesamt 2011	5	535	44	21	15	10	730	148	42	1.550	1.298	252
Gesamt 2010	5	488	45	15	5	5	621	114				
Veränderung		47	-1	6	10	5	109	34	42			19,4%

1.5.5 Radfahrer

1.5.5.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
	VUPS	VUSS	VULS	2011	2010		
Januar	72	3	18	93	48	45	123
Februar	82	2	24	108	23	85	132
März	133	2	50	185	137	48	156
April	194	2	94	290	247	43	266
Mai	298	4	86	388	224	164	333
Juni	283	8	94	385	480	-95	405
Juli	187	3	63	253	379	-126	363
August	259	5	88	352	296	56	313
September	270	7	92	369	336	33	361
Oktober	198	4	53	255	219	36	255
November	167	4	52	223	204	19	240
Dezember	139	1	42	182	64	118	145
Gesamt 2011	2.282	45	756	3.083	2.657	426	3.092
Gesamt 2010	1.978	34	645				
Veränderung	304	11	111			16,0%	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Radfahrerunfälle um +16,0 % angestiegen.

Im Vergleich der Jahre 2010/2011 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar, jedoch auf höherem Niveau (vgl. Bild 24).

Witterungsbedingt stellen die Monate Mai bis Juli 2011 Ausnahmen dar.

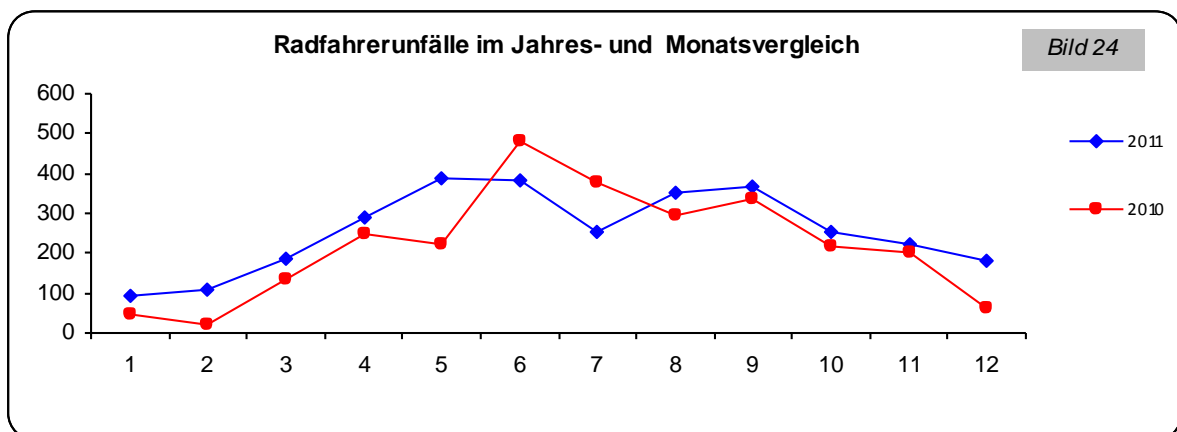
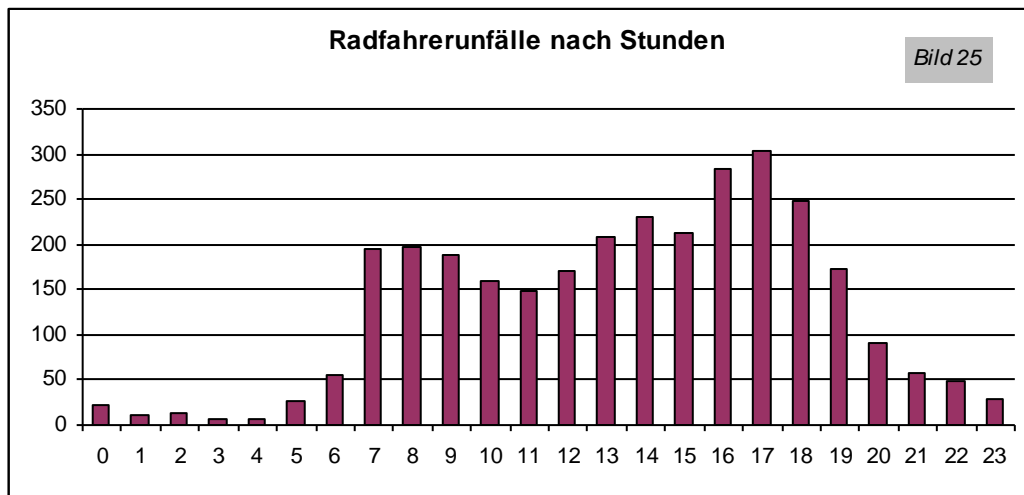
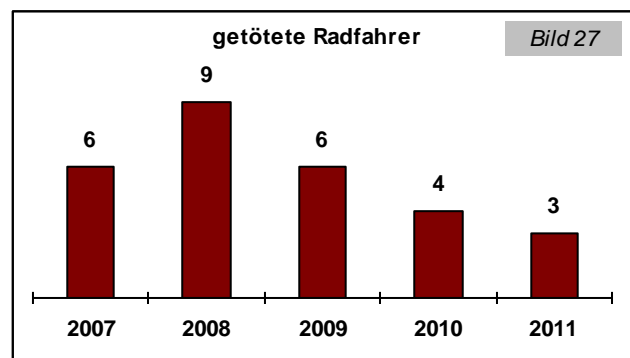
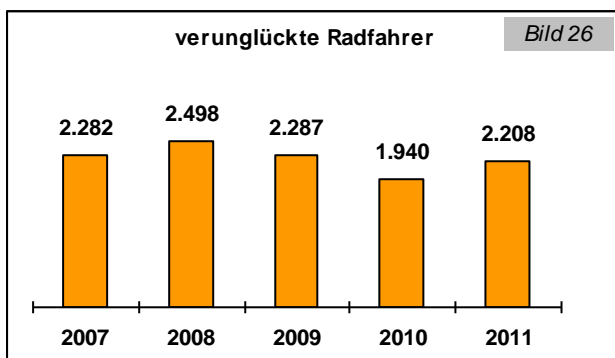


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle auf Stunden.

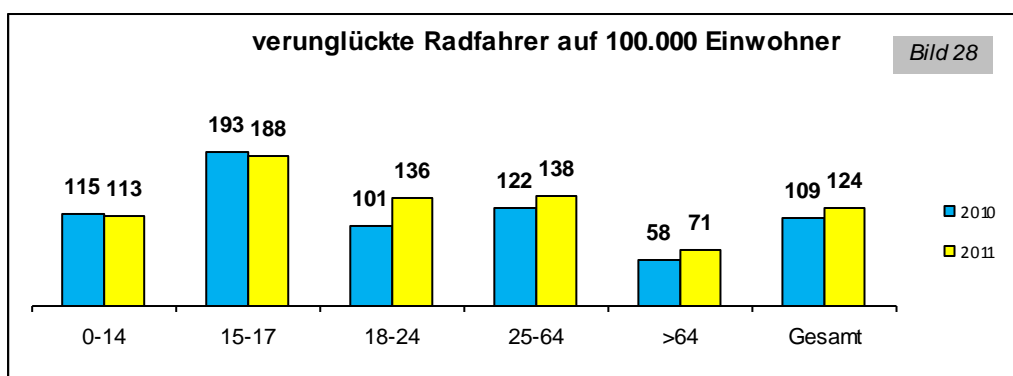


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die nachfolgende Relation von Verunglücktenzahl der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100.000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Bild 28).



Entsprechend ihrer altersgemäßen Entwicklung und in Relation zu ihrem Bevölkerungsanteil verunglückten Jugendliche im Alter von 15 – 17 Jahren als Radfahrer besonders häufig.

1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			
							2011	2010	+ / -	
Kfz-Führer		3	142	1.230	225	54	1.654	1.454	200	1.714
Fußgänger	15	5	8	62	12	11	113	97	16	101
Radfahrer	196	48	124	625	103	164	1.260	1.036	224	1.198
Sonstige/o.Ang.				6	2	48	56	70	-14	79
Gesamt 2011	211	56	274	1.923	342	277	3.083	2.657	426	3.092
Gesamt 2010	181	49	220	1645	295	267				
Veränderung	30	7	54	278	47	10			16,0%	

Bezogen auf alle 3.083 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 40,9 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher - (Vorjahr 39,0 %)
- in 53,6 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 54,7 %)

Tabelle 29 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 29

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle							
Ursachen	Beteiligte				Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2011	2010	
Straßenbenutzung	8	1	224		233	184	49
Geschwindigkeit	19		42		61	51	10
Abstand	14		32	3	49	51	-2
Überholen	28		39	5	72	51	21
Vorbeifahren	11		4		15	7	8
Nebeneinanderfahren	7		11		18	5	13
Vorfahrt/Vorrang	346		62	7	415	353	62
Rotlicht Fahrzeuge	36		118	2	156	127	29
Abbiegen	559		30	10	599	528	71
Wenden/Rückwärtsfahren	92	1	1	2	96	80	16
Einfahren in den fließenden Verkehr	268		86	5	359	306	53
Fehlverhalten ggü Fußgängern	11		62	1	74	56	18
Ruhender Verkehr	104		12	1	117	108	9
Beleuchtung/Ladung/Besetzung				2	2	3	-1
Sonstige Fehler der Fahrzeugführer	151		506	18	675	640	35
Technische Mängel			4		4	7	-3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		77	1		78	61	17
Fußgängerfehler sonst. Art		32	1		33	36	-3
o.A.		2	25		27	3	24
Gesamt 2011	1.654	113	1.260	56	3.083	2.657	426
Gesamt 2010	1.454	97	1.036	70			
Veränderung	200	16	224	-14			16,0%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

Sofern Kfz-Führer als Hauptverursacher für Radfahrerunfälle festgestellt wurden, beziehen sich die Ursachen wesentlich auf folgende Verkehrssituationen

- Fehler beim Abbiegen
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt
- Fehler im ruhenden Verkehr

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
- Missachtung des Rotlichts an Lichtzeichenanlagen
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern

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 hohes Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre. Viele Kraftfahrer ziehen nicht in Betracht, dass Radfahrer insbesondere Radwege häufig verbotswidrig in die falsche Richtung benutzen.

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

Als Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein motorisiertes Zweirad aktiv beteiligt war.

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Kraftroller (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm³ oder unter 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Moped (unter 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 50 km/h und Versicherungskennzeichen)
- Mofa 25 (unter 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 25 km/h und Versicherungskennzeichen)

Die zusammenfassende Betrachtung der genannten Fahrzeuge unter dem Sammelbegriff „Motorisiertes Zweirad“ ist angesichts der gleich gelagerten 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.

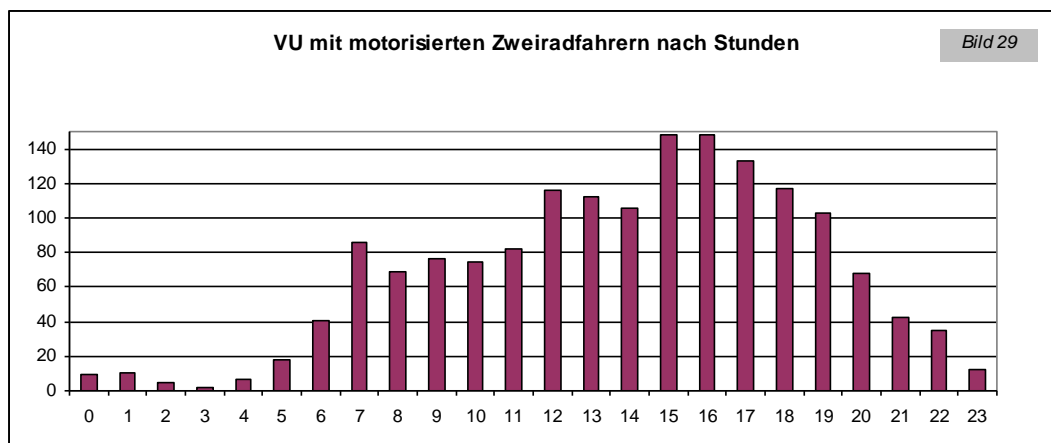
Tabelle 30 beschreibt die Unfallentwicklung, aufgeschlüsselt nach einzelnen Monaten sowie Schwere der Unfälle.

Tabelle 30

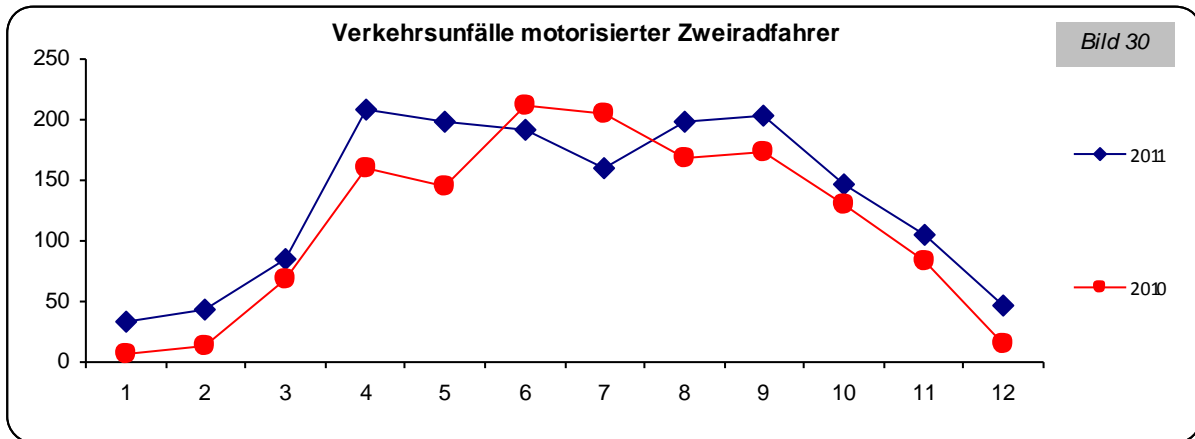
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2006 - 2010
				2011	2010		
Januar	12	4	17	33	7	26	34
Februar	23	3	18	44	14	30	42
März	48	5	32	85	69	16	75
April	116	6	87	209	160	49	151
Mai	94	13	91	198	145	53	171
Juni	104	13	74	191	212	-21	185
Juli	89	6	65	160	205	-45	187
August	121	10	68	199	169	30	172
September	100	11	93	204	173	31	179
Oktober	75	9	62	146	130	16	139
November	55	3	47	105	83	22	84
Dezember	29	1	16	46	15	31	53
Gesamt 2011	866	84	670	1.620	1.382	238	1.469
Gesamt 2010	775	62	545				
Veränderung	91	22	125			17,2%	

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2011 um 17,2 % und die Unfälle mit Personenschaden um 11,7% angestiegen sind.

Das Bild 29 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.



Das folgende Bild 30 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.

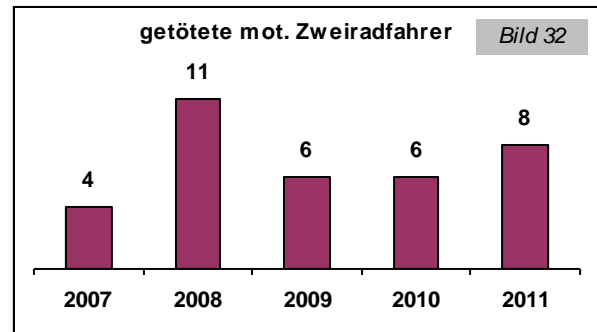
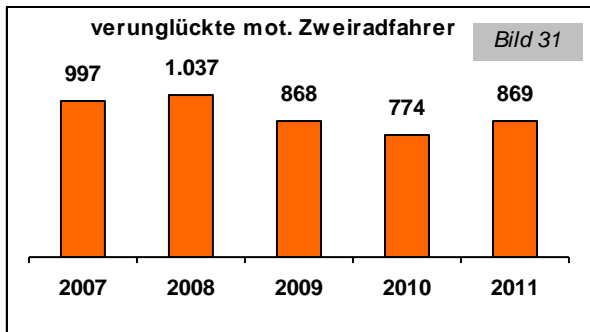


1.5.6.2 Verunglückte

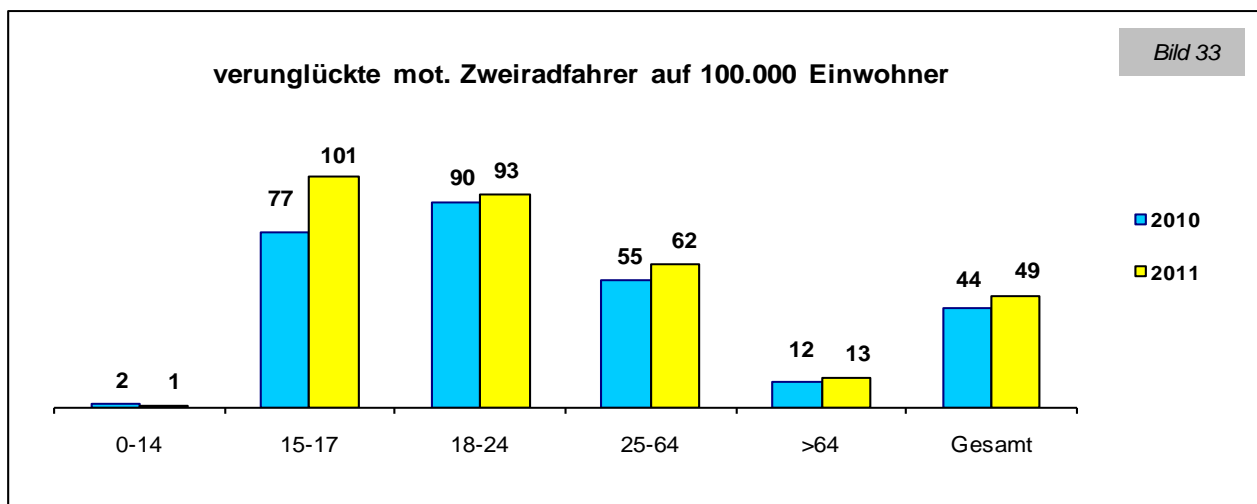
Bei 1.620 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 956 Personen:

Davon verunglückten mit motorisierten Zweirädern 869:

- 462 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades
- 40 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers
- 73 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades
- 230 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds
- 64 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25



Von den 2011 getöteten Zweiradfahrern waren sechs Kraftradfahrer, ein Fahrer eines Kraftrollers sowie ein Fahrer eines Mokicks betroffen.



1.5.6.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern										Durchschnitt 2006 - 2010
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			
							2011	2010	+ / -	
motor.Zweiradfahrer	0	41	113	448	33	25	660	573	87	649
übrige Kfz	0	0	114	603	99	31	847	709	138	738
Fußgänger	2	2	2	16	3	4	29	16	13	22
Radfahrer	2	1	3	8	2	3	19	14	5	14
Sonstige	0	0	0	1	0	64	65	70	-5	49
Gesamt 2011	4	44	232	1076	137	127	1.620	1.382	238	1.472
Gesamt 2010	3	49	205	927	89	109				
Veränderung	1	-5	27	149	48	18			17,2%	

In 40,7% der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 41,5%).

Nachfolgende Tabelle 32 enthält Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		Veränderung
	motor.Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2011	2010	
Straßenbenutzung	11	2		2		15	15	0
Geschwindigkeit	142	29				171	145	26
Abstand	125	46			1	172	159	13
Überholen	48	16			1	65	62	3
Vorbeifahren	6	6				12	10	2
Nebeneinanderfahren	27	75		1	8	111	104	7
Vorfahrt/Vorrang	24	98		2	2	126	97	29
Rotlicht Fahrz.	15	12		4	1	32	25	7
Abbiegen	13	131		3		147	128	19
Wenden/Rückwärtsfahren	3	244			7	254	188	66
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	17	98		1	3	119	90	29
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	6			1		7	3	4
ruhender Verkehr	1	9				10	11	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2	1			1	4	0	4
sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	208	79		5	37	329	318	11
Technischer Mangel	2	1			4	7	7	0
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn			23			23	13	10
Fußgängerfehler sonst. Art			5			5	3	2
o.A.	10		1			11	4	7
Gesamt 2011	660	847	29	19	65	1.620	1.382	238
Gesamt 2010	573	709	16	14	70			
Veränderung	87	138	13	5	-5			17,2%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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
- zu geringer Abstand

Die Ursache Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist gleich bleibend auf hohem Niveau und wird bei motorisierten Zweiradfahrern auch häufig festgestellt, wenn sie nicht Hauptverursacher eines Unfalls sind. Insbesondere bei den höher motorisierten Krafträdern spielt diese Ursache die dominierende Rolle, vor allem bei den Unfällen mit schweren Folgen. Hinzu kommt, dass motorisierte Zweiradfahrer für andere Verkehrsteilnehmer schlechter erkennbar sind.

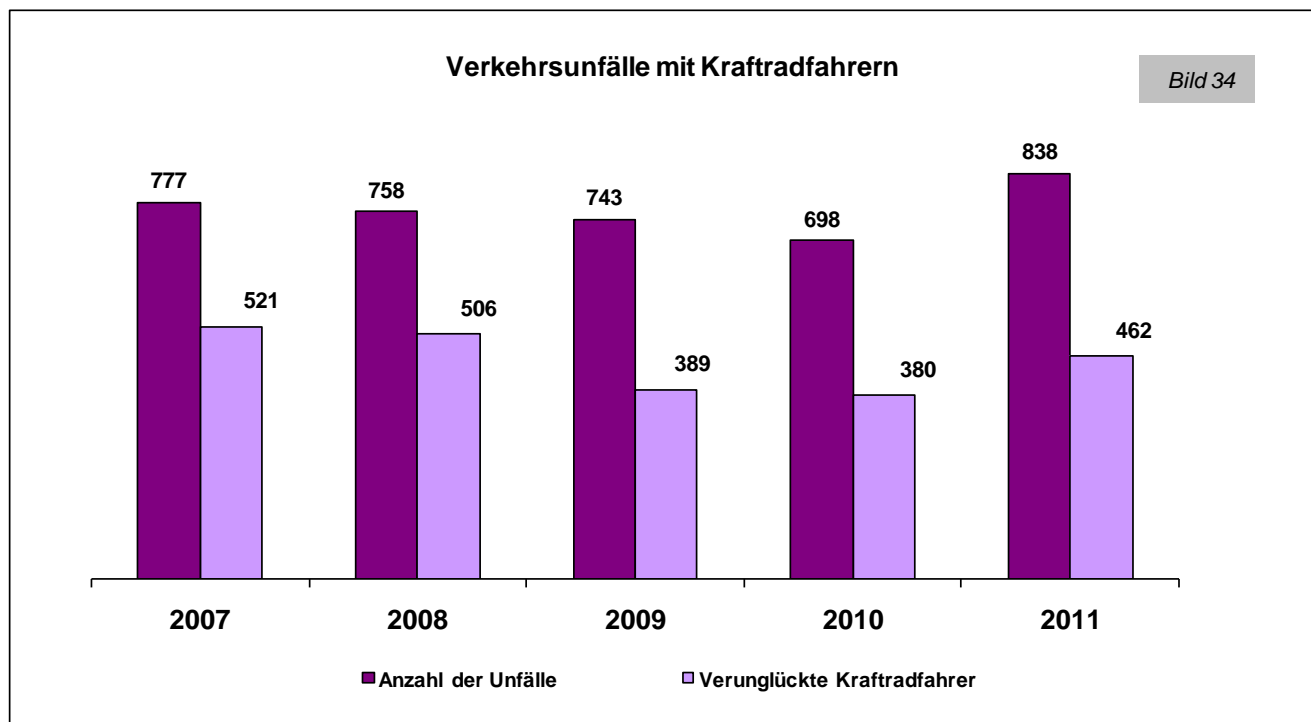
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren
- Fehler beim Abbiegen
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Nebeneinanderfahren

1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ – Beteiligungsart 11)

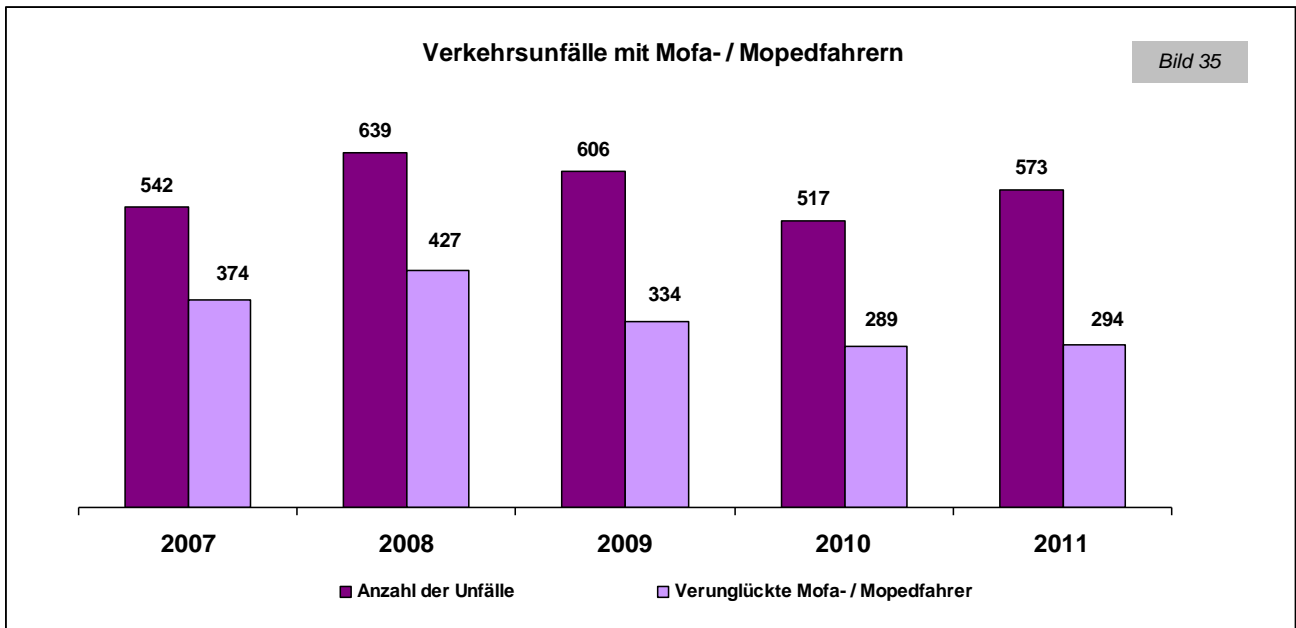
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen auf, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 20,1%, die Zahl der Verunglückten stieg um 21,6% an. Es waren 7 tödlich verunglückte Kraftradfahrer zu beklagen (Vorjahr 5).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

Im folgenden Diagramm wird die Entwicklung der Verkehrsunfälle, bei denen zumindest ein Mofa 25- / Mopedfahrer beteiligt war, dargestellt.



Auch bei den schwächer motorisierten Zweirädern lässt sich ein Anstieg sowohl bei der Anzahl der Verkehrsunfälle um 10,8%, als auch bei den Verunglückten um 1,7% feststellen.

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 der Unfall-Datenbank EUSKa (**E**lektronische **U**nfalltypen-**S**teck**k**arte) 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

Auf der Grundlage aktueller Unfallauswertungen erhalten örtlich zuständige Polizeidienststellen die notwendigen Informationen über kurzfristige Entwicklungen und Veränderungen im Unfallgeschehen.

Alle schweren Verkehrsunfälle, Unfälle mit tödlichem Ausgang oder besonderen Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder, Junge Erwachsene, pp.) sowie an besonderen Unfallörtlichkeiten (Fußgängerüberweg, Haltestelle, pp.) werden zeitnah auf Unfallhäufungen untersucht. Festgestellte Auffälligkeiten werden der örtlich zuständigen und ggf. der zentralen Straßenverkehrsbehörde zur weiteren Prüfung zugeleitet.

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahre 2011 weitere 3 Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2011 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Stephansplatz	Unfälle mit Fußgängern, die den Bus erreichen wollen. Zahlreiche Verkehrsunfälle zwischen Linksabbiegern und Wendern mit geradeaus fahrenden Bussen. Auffahr- und Verflechtungsunfälle.	Sofortmaßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der signalisierten Verkehrsführung. Geplant: Zweite signalisierte Fußgängerquerung am südlichen Ende des Haltestellenbereichs in der Dammtorstraße. <i>Planung aufgenommen.</i>
Abendrothsweg / Falkenried	Zahlreiche Vorfahrtunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeiten.	Einengung des Knotens in den Einmündungsbereichen. <i>Planung aufgenommen.</i>
Grindelallee zwischen Rentzelstraße und Edmund-Siemers-Allee	Wendeunfälle im Zusammenhang mit dem Bussonderfahrstreifen in Mittellage.	Bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen durch Installation von Leitelementen mittig der Bussonderfahrstreifen. <i>Planung aufgenommen.</i>

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2011

Im Jahr 2011 wurde an zwei Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossene Maßnahme durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2011 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Martinistraße / Tarpenbekstraße	Häufung von Linksabbiege- und Wendeunfällen in der Tarpenbekstraße aus Richtung Norden.	Grundlegende Überarbeitung der Signalsteuerung <i>Maßnahmen im Februar 2011 umgesetzt.</i>

Lübecker Straße / Eisenstraße	Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf den Gegenverkehr	Dauieranforderung für Fußgänger am benachbarten Knoten Lübecker Straße/ Alfredstraße, um Zeitlücken zu gewinnen und das Linksabbiegen zu ermöglichen. Anpassung der Koordinierung in 2007 hatte nicht den gewünschten Erfolg. <i>Maßnahme im Oktober 2011 umgesetzt.</i>
--------------------------------------	--	---

Alle Unfallhäufungsstellen werden nach Abschluss eingeleiteter Maßnahmen einem Controllingverfahren unterzogen. Über den Erfolg der Maßnahmen kann seriös erst nach dem Ablauf von drei Jahren berichtet werden.

2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

Im Jahr 2011 wurden folgende Unfallhäufungsstellen abschließend einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu wurde die Unfallentwicklung 3 Jahre vorher und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahme	Ergebnis
Schöneberger Straße / Charlottenburger Straße	Zahlreiche Unfälle mit Fußgängerbeteiligung im Zusammenhang mit Umsteigebeziehungen zwischen sechs Buslinien.	Kompaktere Gestaltung des Knotens mit <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung einer Bushaltestelle • Einrichtung eines freien Rechtsabbiegers • Umschaltung dadurch <ul style="list-style-type: none"> • Verkürzung der Einfahrtwege • Verkürzung der Fußgänger-wartezeiten • Verringerung der Fußgänger-querungen im Zusammenhang mit Umsteigebeziehungen 	Die Anzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ist gegenüber der Ausgangslage deutlich zurückgegangen.
Schloßstr./ Wandsbeker Bahnhofstr. / Neumann-Reichardt-Str. / Schädlersstr.	Deutlicher Anstieg der Fahrtenfälle bei regennasser Fahrbahn, Fahrzeuge geraten auf die Gegenfahrbahn	Sanierung der Fahrbahnoberfläche	Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.
Robert-Schuman-Brücke / Schloßstr.	Auffahrunfälle innerhalb des freien Rechtsabbiegestreifens	Umgestaltung des freien Rechtsabbiegers	Die Gesamtzahl der Unfälle ist deutlich rückläufig.
Schloßstraße / Claudiusstraße	Vorfahrt- und Abbiegeunfälle wegen schlechter Knotenpunktgeometrie	Verbesserte Verkehrsabwicklung im Einmündungsbereich durch Vollsignalisierung (Umbau der vorhandenen FLZA)	Die Gesamtzahl der Unfälle ist deutlich rückläufig.
Schloßstraße 8 -12	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch verbotenes Wenden / fehlerhaften Fahrstreifenwechsel	Durch Verlängerung und Verschenkung der Mittelinsel Verhinderung verbotswidrigen Wendens.	Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.
Curslacker Neuer Deich zwischen Neuer Weg und AS Bergedorf	Probleme am Knoten Curslacker Neuer Deich / Neuer Weg beim Linksabbiegen auf das Gelände Bauhaus (neu) Auf dem gesamten Abschnitt: Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr und Probleme beim Linksabbiegen auf die Gewerbegrundstücke, Radfahrerunfälle	<ul style="list-style-type: none"> • Überarbeitung der Signalisierung am Knoten Curslacker Neuer Deich / Neuer Weg • Prüfung weiterer Maßnahmen auf der Strecke 	Neue Signalisierung im Juni 2008 in Betrieb genommen. Unfälle bewegen sich auf niedrigem Niveau. <i>Weitere Maßnahmen erfolgen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Beschlüsse der Planungsworkstatt Bergedorf.</i>
Stader Straße / Moorburger Bogen	Auffahr- und Verflechtungsunfälle	<ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung der Wegweisung • Bessere Führung des Verkehrs durch Ummarkierungen und Aufhebung des Bussonderfahrestreifens 	Unfallzahlen bewegen sich in den letzten 3 Jahren gleichbleibend auf niedrigem Niveau.
Borstelmannsweg / Wendenstraße	Vorfahrtunfälle aufgrund mangelnder Erkennbarkeit der Verkehrsregelung	Verdeutlichung der Fahrbahnmarkierungen	Die Gesamtzahl der Unfälle ist deutlich rückläufig.
Finkenwerder Straße /	Auffahr- und Verflechtungs-	Umgestaltung des Knotens durch	Die Gesamtzahl der Unfälle

Altenwerder Damm (Köhlbrandbrücke)	unfälle durch fehlerhaften Fahrstreifenwechsel und Fehler beim Nebeneinanderfahren durch Lkw	<ul style="list-style-type: none"> • Neuaufteilung der Fahrstreifen, • verbesserte Vorwegweisung • verkehrsabhängige Steuerung. 	ist rückläufig.
Adenauerallee / Kreuzweg (Gesamtknoten)	Unfälle durch Fehler beim Linksabbiegen, Rotlichtmissachtung und beim Fahrstreifenwechsel	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erkennbarkeit der LZA durch Verlängerung des Auslegermastes und Verwendung größerer Signalgeber, • Aufhebung der Bussonderspur zugunsten einer festen Ladezone in der Adenauerallee, • Neumarkierung der Kreuzung und Umschaltung der Signalanlage 	Die Gesamtzahl der Unfälle ist rückläufig.
Fuhlsbütteler Straße / Rübenkamp	Auffahrunfälle wegen schlechter Erkennbarkeit der Verkehrsführung	Verbesserung der Fahrbahnmarkierung	Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.
Eißendorfer Straße (zw. Weusthoffstraße und Knoopstraße)	Unfälle mit Fußgängern beim Überschreiten der Fahrbahn auf der gesamten Strecke sowie Ein- bzw. Abbiegeunfälle.	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängerampel vor Hausnr. 63. • Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Fahrzeugführern durch bauliche Veränderungen an 5 Stellen und durch • Einrichtung eines Schutzstreifens. 	<p>Neue Signalisierung im Oktober 2008 in Betrieb genommen. Nur ein Unfall mit Fußgängerbeteiligung innerhalb von drei Jahren.</p> <p><i>Fußgängerampel als Teilmaßnahme im Oktober 2008 installiert. Weitere Maßnahmen wurden 2010 umgesetzt und befinden sich noch im Controllingverfahren</i></p>
Erdkampsweg (zw. Hummelsbütteler Landstraße und Wacholderweg)	Zahlreiche Unfälle im Park-/Suchverkehr, Unfälle mit querenden Fußgängern und Radfahrern	<p>Erprobung durch provisorische Einbauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Abwicklung der Verkehrsströme durch Neuaufteilung des Verkehrsraums, • Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen für Fußgänger 	Unfallzahlen sind rückläufig, neue Verkehrsführung hat sich bewährt. Die provisorischen Einbauten werden mit kleinen Anpassungen in Festeinbau realisiert. Bushaltestelle wird an alten Standort zurückverlegt.

2.2 Verkehrsprävention

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen. Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes ist die Verkehrsprävention (Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung) ein Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsprävention ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert.

Zielgruppenbezogen und verhaltensorientiert werden Verkehrsteilnehmer über Unfallgefahren informiert und mit den Möglichkeiten einer verkehrssicheren und situationsangemessenen Verkehrsteilnahme vertraut gemacht.

Seit Juli 2008 ist die Polizei Mitglied im neu gegründeten „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“. In diesem Forum arbeiten mehr als 20 Institutionen zusammen, um ihre Aktivitäten für eine zukunftsorientierte Verkehrssicherheitsarbeit in Hamburg im Rahmen einer Kooperation zu optimieren.

2.2.1 Verkehrserziehung

Polizeiliche Verkehrserziehung hat das Ziel, in erster Linie Eltern, aber auch Kindergarten und Schule in ihrem Erziehungsauftrag zu unterstützen und Kinder - ihrer altersgemäßen Entwicklung entsprechend - zur eigenständigen Verkehrsteilnahme zu befähigen.

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg:

2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Polizeiverkehrslehrer/ -innen der Polizeikommissariate unterrichten in Kindergärten und Kindertagesheimen zum Thema „Kind als Fußgänger“. Neben der Verkehrserziehung für Kinder ab dem 5. Lebensjahr spielt die Beratung der Eltern und Erzieher in Fragen der sicheren Verkehrsteilnahme des Kindes im Lebens- und Wohnumfeld eine wichtige Rolle.

In Hamburg werden nahezu alle Kindergärten und Kindertagesheime durch die Polizeiverkehrslehrer erreicht und betreut.

Ergänzt wird das polizeiliche Angebot durch den „Polizeiverkehrskasper“, der neben den Auftritten in Kindergärten auch im eigenen „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee Vorführungen durchführt (Anmeldung erforderlich). Durch den Einsatz des Mediums „Handpuppe“ gelingt es, die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht zu vermitteln.

2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs

In Hamburg werden jedes Jahr nahezu 14.000 Kinder eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und deren Eltern Wochenveranstaltungen in den Stadtteilen an. Zur Vorbereitung auf den zukünftigen Schulweg wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm durchgeführt. Im Vordergrund steht das richtige Überqueren der Fahrbahn an den unterschiedlichsten Stellen. Außerdem sollen die Eltern sensibilisiert werden, damit sie das Erlernte mit ihren Kindern wiederholen und ihnen ihre generelle Vorbildfunktion bewusst wird. Durch den Auftritt des „Polizeiverkehrskasper“ an einem Tag in der Woche wird dieses – in Deutschland einmalige – Programm ergänzt.

2.2.1.3 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 der Polizeikommissariate durch die 5 mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrradausbildung (3. und 4. Klasse) sowie von den Handpuppenspielern (Polizeiverkehrskasper) in den 1. und 2. Klassen unterstützt.

Das Angebot an alle Hamburger Schulen, Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen durchzuführen, besteht seit dem Schuljahr 2004 / 2005. Die thematische Schwerpunktsetzung der Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen 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.

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) festgelegten Inhalte wurden in 2011 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität durchgeführt. Neben Fahrradprojekten, die über eine ganze Woche liefen, gab es auch kleinere Projekte an ein bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 90 Projekte durchgeführt, an denen 3.487 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Die Aktivitäten der Polizei im Rahmen der schulischen Mofa-Projekte wurden fortgesetzt. Die Prüfungen werden an den Standorten des TÜV Hanse GmbH durchgeführt, jedoch ausschließlich am PC. Polizeiverkehrslehrer unterstützen in der fahrpraktischen Ausbildung und leisten damit einen wichtigen Beitrag für den verkehrssicheren Einstieg junger Menschen der Altersgruppe ca. 14 – 16 Jahre (8. - 10. Klasse) in den motorisierten Verkehr. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am „Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung“ durch die Polizei.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2011 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2011 standen der 45. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 24. Liederwettbewerb unter dem Motto „Hallo, wir sind auch noch da“. Von insgesamt 43 Schulen aller Schulformen nahmen 1.007 Schülerinnen und Schüler der 1. bis 10. Klassen teil. Es wurden insgesamt 589 Plakate und 9 Lieder eingereicht, von denen 80 Siegerplakate und 5 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 7.245,- € Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde. Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 22. Juni 2011 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 800 Gästen Ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Werner Jantosch und dem Vertreter des Leiter des Amtes für Bildung Dr. Michael Just entgegen.

Das Plakat des Gesamtsiegers wurde an verschiedenen Orten - U-Bahnen, Bussen, Plakatwänden - veröffentlicht. Die Siegerplakate wurden im Laufe des Jahres in verschiedenen Ausstellungen gezeigt.

Verkehrserziehung 2011 in Zahlen

Verkehrsunterricht	
• in Kindergärten	5.957 Stunden
• in Schulen	26.599 Stunden
• in speziellen Sonderschulen	4.928 Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	31 Veranstaltungen mit 1.933 Kindern und 1.036 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper	
• in Schulen	508 Vorstellungen
• in Kindergärten	30 Vorstellungen
• Sonderveranstaltungen	20 Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen	
• Radfahrausbildung in Schulen	3.000 Stunden
• Sonderveranstaltungen	34 Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	90 Projekte (insgesamt 3.487 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8.-10. Klasse)	36 Kurse (insgesamt 523 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

Junge Menschen in der Altersgruppe 18-24 Jahre sind vielfach „Fahranfänger“ und nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt.

Sie sind insofern spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten.

Seit 2005 verfügt die Polizei Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er-„fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Der Fahrsimula-

tor wurde in 2011 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 67 Tagen zu unterschiedlichsten Anlässen eingesetzt.

Unter anderem wird er auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „Drug-stop“ eingesetzt. Ziel dieser von der Polizei unterstützten Kampagne ist es, durch Öffentlichkeitsarbeit und den Einsatz von Peers (Gleichaltrigen) junge Erwachsene über die Gefahren und Folgen von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr zu informieren (Projekt „Mobil? Aber sicher!“). Diese Informationen werden darüber hinaus auf den Messeständen der Polizei bei den Messen „Reisen Hamburg“, der Motorradmesse und „Du und Deine Welt“ vermittelt.

Erstmals wurde auf der Motorradmesse ein Motorradsimulator der Verkehrswacht Bremen mit gutem Erfolg eingesetzt.

2.2.2.2 Senioren

Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2011 waren 95 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates werden sowohl die Aus- und Fortbildung der „BFS-Seniorenberater“ als auch die Beratung von Senioren fortgesetzt.

Seit 2010 gibt es ein umfassendes Präventionsangebot zur Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr. Durch Mitglieder des Forums Verkehrssicherheit wurden für die Zielgruppe der Senioren unter dem Motto „Einfach mobil bleiben!“ Bausteine konzipiert, die zusammen ein umfassendes Angebot für ältere Menschen darstellen.

„Einfach mobil bleiben!“ bündelt verschiedene Informations- und Kursangebote unterschiedlicher Anbieter mit dem Ziel, die Mobilität älterer Menschen individuell zu fördern und zu erhalten. Angesprochen werden Fußgänger und Radfahrer genauso wie Autofahrer und Nutzer von Bus und Bahn. Das Kursangebot der Polizei umfasst zwei Module unter dem Motto „Gesund und fit mit dem Rad“ und „Zu Fuß unterwegs - so geht es sicher“ an.

Im „Fahrradmodul“ werden durch Polizeiverkehrslehrer theoretische Inhalte wie Informationen zum senioren-gerechten Fahrrad, Fahren mit Gepäck und Helm sowie zu den aktuellen Verkehrsregeln vermittelt. Fahrübungen auf einem Schulgelände und eine gemeinsame Ausfahrt im Hamburger Stadtverkehr runden das Programm ab.

Im zweiten Modul informieren Seniorenberater der Polizei und beraten rund um das sichere Verhalten als Fußgänger im Hamburger Straßenverkehr. Themen wie sehen und gesehen werden und das richtige Überqueren der Fahrbahn werden dabei ebenso erläutert wie Fragen, die sich aus einer altersbedingten Einschränkung der Mobilität ergeben können.

„Einfach mobil bleiben“ wird auch in 2012 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter <http://www.hamburg.de/verkehrssicherheit>

2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im Mai 2011 zum zehnten Mal die Verkehrssicherheitsaktion zur Senkung der Verkehrsunfälle mit Kindern im gesamten Hamburger Stadtgebiet durchgeführt.

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 die Aktion wiederum mit verschiedenen Partnern vorbereitet und durchgeführt. Mitwirkende Partner der Behörde für Inneres und Sport sowie der Polizei Hamburg waren u. a. die Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB), die Unfallkasse Nord, der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die DEKRA Automobil GmbH und der Fahrlehrerverband Hamburg e. V.

Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2011 lag bei dem immer aktuellen Thema „Geschwindigkeit“ in der Nähe von Schulen und Kindertagesstätten und dem nicht minder bedeutsamen Feld der Kinderrückhaltesysteme.

Neben der somit obligatorischen Geschwindigkeitsüberwachung insbesondere im Nahfeld von Schulen und Kindergärten erfolgten verstärkte Kontrollen der Radfahrer und die Überprüfung der (richtigen) Anwendung von Kinderrückhaltesystemen.

Im Aktionszeitraum mussten bedauerlicherweise insgesamt 15.249 Verwarnungs- und Bußgeldverfahren eingeleitet werden.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der Verkehrssicherheitspartner) über die o. g. Themenfelder informierten. Im Elbe-Einkaufszentrum wurde die Ausstellung „Ich kann das“ präsentiert und durch zahlreiche Gruppen von Kindertagesstätten und Grundschulen besucht. Im Rahmen der insgesamt 153 Präventionsaktionen wurden ca. 5.000 Personen erreicht.

Zahlreiche Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter www.ruecksicht-auf-kinder.de veröffentlicht. Die Homepage der Aktion ist jederzeit im Internet einzusehen und gibt ein vielfältiges Informationsangebot in Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

Die positiven Erfahrungen mit der „Konzertierten Aktion“ sind Anlass genug, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2011 intensiv an Präventionsmaßnahmen zur Reduzierung von Motorradunfällen in der Stadt. Gemeinsam mit dem Fahrlehrerverband, der Verkehrswacht und weiteren Partnern aus dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg wurden Präventionsstände am Fähranleger Zollenspieker, bei den Hamburger Motorradtagen in den Messehallen und beim Motorradgottesdienst am Hamburger Michel betrieben.

Mit Informationsmaterial aus der bundesweiten Aktion „Runter vom Gas“ sowie dem Darstellen eines Unfallmotorrades und der Unfallsituation wies die Polizei besonders auf die Gefährlichkeit von überhöhter Geschwindigkeit hin.

Zur Verbesserung des Fahrkönnens von Motorradfahrern beteiligte sich die Polizei an der Durchführung mehrerer Seminare unter dem Motto „Bike erfahren“. Durch ein vielseitiges Trainingsprogramm in Theorie und Praxis wurden hier speziell die sog. Wiedereinsteiger angesprochen. Die Seminare werden auch in 2012 fortgesetzt.

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2011 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum achten Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres und Sport, die Polizei, die Behörde für Schule und Berufsbildung, die Unfallkasse Nord, der ADFC gemeinsam diese Aktion gestartet.

Leitthema der Aktion war der Slogan „Hab Dich im Blick“ über den wechselseitig Kraftfahrer und Radfahrer angesprochen wurden und mit dem für gegenseitige Rücksichtnahme geworben wurde.

Innerhalb einer Woche wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben wurde eine Vielzahl von Fahrrädern „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei zahlreiche Fahrräder kontrolliert und ca. 800 Mängelmeldungen und ca. 700 Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen Verhaltensfehlern von Radfahrern gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2012 fortgeführt werden.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2011 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn
- „Zu Fuß zur Schule“ – Tag an vielen Hamburger Grundschulen
- Übergabe von 30.000 Blinkies der Fa. Fielmann für Grundschüler und Kindergartenkinder

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 54 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Verkehrssicherheitstage der Polizei in Stadtteil- und Einkaufszentren sowie an verschiedenen Wochenenden in Schulen / Freiluftschulen

- Tage der offenen Tür an Polizeikommissariaten

Im **Theater des Verkehrskaspers** in der Glacischaussee konnten im Jahr 2011 insgesamt 820 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen

- „Motorradtage“,
- „Reisen“,
- „Du und Deine Welt“
- „Radreisemesse des ADFC“
- „Babywelt“

war die Polizei mit einem Infostand vertreten. In zahlreichen Gesprächen hat die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermittelt und interessierte Bürger über vielfältige Fragen zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ informiert.

2.3 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich auch im Jahre 2011 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier im Wesentlichen an den Unfalhhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

- Überhöhte Geschwindigkeit,
- Alkohol und Drogen im Straßenverkehr,
- Missachtung des Rotlichtes,
- Aggressionsdelikte im Straßenverkehr.

2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen

Geschwindigkeitskontrollen verfolgen 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, Senioreneinrichtungen. 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 Leitlinien erfolgt auf Basis entsprechender Analysen der Unfalllage unter besonderer Berücksichtigung der geschwindigkeitsbezogenen Unfälle mit Personenschäden.

Mobile Geschwindigkeitskontrollen mit Radar- bzw. Lichtschrankentechnik gewährleisten die für eine wirksame Unfallbekämpfung notwendige Flexibilität im Einsatz.

An 20 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung wurde im Jahre 2011 die Geschwindigkeit mit stationären Anlagen überwacht. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. So wird eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei vermieden.

Weiterhin wurden 31 Handlasermessgeräte zur Geschwindigkeitsüberwachung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in Tempo 30-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen eingesetzt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2011 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 502.504 Verstöße an.

2.3.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit 10 stationären Rotlichtüberwachungsanlagen kontrolliert, zudem werden inzwischen drei mobile Rotlichtüberwachungsanlagen eingesetzt. Daneben werden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung verfolgt.

Die Polizei zeigte im Jahr 2011 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 16.750 Verstöße an.

2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 466 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.068 Fällen angezeigt.

In 798 Fällen wurde wegen einer Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG zur Anzeige gebracht. Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 472 Fällen festgestellt.

Das Erkennen einer Drogenbeeinflussung bei Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als bei Alkoholeinfluss. Diesem Rechnung tragend, führte die Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg im September 2011 schon zum fünften Male eine Aktionswoche zum Thema „Drogen im Straßenverkehr (DiS)“ durch. Im Rahmen dieser „DiS-Wochen“ werden unter Beteiligung zahlreicher Polizeien anderer Bundesländer die neuesten Erkenntnisse in Theorie und Praxis ausgetauscht. Allein bei den während der „DiS-Woche“ 2011 durchgeführten Verkehrskontrollen konnten 66 Verdachtsfälle drogenbeeinflusster Verkehrsteilnahme gezählt werden.

2.3.4 Aggressionsdelikte

Aggressionsdelikte im Straßenverkehr wie hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, Drängeln, Rechtsüberholen und Nötigung sind wegen ihrer besonderen Gefahrneigung auf Autobahnen wie auch im Stadtstraßennetz ein wichtiges Feld der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die Polizei Hamburg setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen ein.

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2011 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 3.628 Ordnungswidrigkeiten und 125 Verkehrsstraftaten zur Anzeige.

2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.3.5.1 Radfahrer

Radfahrer zählen zur Kategorie der schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind unverändert häufig Opfer von Verkehrsunfällen, sowohl aufgrund von Fehlern anderer - insbesondere motorisierter - Fahrzeugführer als auch durch eigenes Fehlverhalten. Dies spiegelt sich regelmäßig in den Unfallzahlen wider. Allerdings verhalten sich auch Radfahrer nicht selten regelwidrig. Ihr Fahrverhalten ist häufig von der Absicht 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 2011 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2011 insgesamt 5.178 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2011 der Kernpunkt der Verkehrssicherheitskampagne „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung der Wirtschaftsverkehre, 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 o. ä. zugelassenen Kraftfahrzeuge von 2 t bis 40 t zulässiger Gesamtmasse 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 und des Sicherheitsabstands sowie Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer.

In Hamburg wurden im Jahr 2011 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 4.137 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei

Neben der Verkehrsüberwachung im täglichen Dienst werden von der Polizei – insbesondere unter der Führung der Verkehrsdirektion – auch regelmäßig größere Einsätze zur Stärkung der Verkehrssicherheit vorbereitet und durchgeführt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 60 Verkehrsgroßkontrollen (davon sechs länderübergreifende Verkehrskontrollen) durchgeführt. Zu den unterschiedlichen Schwerpunkten der Kontrollen gehörten neben speziellen Alkohol- und Drogenkontrollen auch die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, von motorisierten Zweirädern sowie die Bekämpfung von Rotlichtverstößen und Aggressionsdelikten (Geschwindigkeit, Abstand, Drängeln).

Regelmäßige zielgerichtete Fahrradkontrollen wurden durch die Fahrradstaffel - zum Teil mit weiterem unterstelltem Personal - auch im Jahr 2011 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 12 solcher Kontrollen statt. Ein herausragendes Ergebnis einer solchen Kontrolle wurde am 06.04.2011 erzielt. Dabei wurden in 6 Stunden 333 Verstöße von Radfahrern festgestellt und angezeigt, darunter allein 69 Rotlichtverstöße.

2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

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

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

- Freihaltung von Rettungswegen,
- Beseitigen von Störungen des Fließverkehrs, insbesondere auch des ÖPNV,
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens.

Insgesamt wurden im Jahr 2011 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften 570.265 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 18.967 Fahrzeuge sichergestellt. 3.535 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 8.949 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 68 Fällen Fahrzeuge an die Berechtigten vor Abschluss der Sicherstellungsmaßnahmen herausgegeben.

2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die Verkehrsleitzentrale (VLZ) der Polizei und die gemeinsam von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Feuerwehr und der Polizei betriebene (Elb)-Tunnelbetriebszentrale (TBZ) 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 82 (2010: 77) Fernsehkameras aufgestellt, deren Bilder ständig in die VLZ übertragen werden. Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus 75 Kameras - ausgestattet. Mit diesen Systemen und Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen können deshalb auf dem Hauptverkehrsstraßennetz erfasst und Gegenmaßnahmen schnell eingeleitet werden.

Von insgesamt 1.752 Lichtzeichenanlagen (LZA) sind 1614 rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die im Jahr 2011 durch 88.128 Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat.

Die Tunnelbetriebszentrale (TBZ) lenkt den Verkehr im Elbtunnel durch Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen oder Tunnelröhren, insbesondere zur Beseitigung von Störungen. Aufgrund von Sanierungsarbei-

ten stehen im Elbtunnel voraussichtlich bis November 2012 lediglich 3 (von 4) Elbtunnelröhren mit insgesamt 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2011 von der Verkehrsleitzentrale 3.358 manuelle Schaltungen über die Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) auf der BAB 7 durchgeführt. Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen werden auf den Schilderbrücken im Vorfeld des Elbtunnels angezeigt.

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und BAB 7 auf den Schilderbrücken der Netzbeeinflussungsanlage (NBA) geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahnbereichen des AD Buchholzer Dreieck (A 1), des AK Maschener Kreuz (A 7) und der AS Neumünster-Süd (A 7). Im Jahr 2011 wurden von der VLZ 694 Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

Aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 1 waren die Anzeigetafeln im Bereich des Buchholzer Dreiecks über das gesamte Jahr 2011 deaktiviert.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2011 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. 46.000 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Gemeinsam genutzt werden die in behördenübergreifender Kooperation zwischen Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und Umwelt (BWVI), Hamburg Port Authority (HPA) und Polizei/Verkehrsdirektion an verkehrsstrategisch relevanten Streckenabschnitten im Hafen realisierten Kamerastandorte für eine detaillierte Verkehrslagegewinnung. Insbesondere sind damit Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information im Streckennetz des Hamburger Hafens verbunden.

Eine Übertragung von weiteren Verkehrsdaten - wie aus den im Hafen neu installierten dynamischen Informationstafeln - in die VLZ ist in Planung.

Die Zusammenarbeit mit der Busleitstelle der Hamburger Hochbahn wird im hohen Maße durch einen Austausch von 8 Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten unterstützt.

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.hamburg.de - Rubrik „Verkehr & Wirtschaft“ mit den Unterthemen

- Verkehrsvorschau mit „Verkehrsvorschau Polizei Hamburg“
- Verkehrskameras mit „Verkehrskameras BAB A 1 (AK HH-Ost, AS HH-Billstedt und AK HH-Süd)“
„Verkehrskameras Hafen (Waltershofer Knoten, Finkenwerder Knoten, Köhlbrandbrücke und Neuhof)“.

Nutzer haben die Möglichkeit, durch diese Angebote eine individuelle Routenauswahl – sei es vorsorglich oder aktuell – besser zu planen.

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

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

A.1 Bemerkungen

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.

In den Tabellen und Diagrammen kann bei Prozentangaben die Summe der Einzelwerte von 100% abweichen. Dies resultiert aus den Auf- bzw. Abrundungen der Einzelwerte. Die Prozentangaben wurden grundsätzlich auf eine Stelle nach dem Komma nach den üblichen Regeln gerundet.

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:

A.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	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

A.3 Begriffe

Ein **Verkehrsunfall** ist ein plötzliches, zumindest von einem Beteiligten nicht gewolltes Ereignis, das im ursächlichen Zusammenhang mit dem öffentlichen Fahrverkehr und seinen typischen Gefahren steht und das zu nicht gänzlich belanglosem Personen- und/oder Sachschaden führt.

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), die die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

Hauptunfallursache ist die *erstgenannte Ursache* (von drei möglichen Nennungen) des *Hauptverursachers*. Es handelt sich hierbei in der Regel um die wesentliche Unfallursache.

Anmerkung: Im Kapitel 1.5 werden alle Ursachennennungen des Hauptverursachers berücksichtigt! Dies unterscheidet sich von dem Begriff Hauptunfallursache.

Angaben über **Sachschadenhöhen** beruhen in der Regel auf Schätzungen der unfallaufnehmenden Polizeibeamten.

Die **Häufigkeitsziffer** (abgekürzt: HZ) bezeichnet das relative Vorkommen eines Ereignisses oder eines Merkmals in Bezug zu der jeweils gewählten Bevölkerungsgruppe. Die Häufigkeitsziffer wird in der Verkehrsunfallbekämpfung als Gradmaß für die Bewertung verschiedener Bereiche (z.B. Verunglückte, Hauptverursacher, Beteiligung) bezogen auf 100.000 Einwohner verwendet.

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 von drei Jahren zu verzeichnen sind.

Hinweis:

Seit dem 1.1.1995 wurden alle in Hamburg von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle im EDV-System UDEFO (Unfalldatenerfassung und -forschung) bei der Verkehrsdirektion -VD 01- erfasst.

Im Jahr 2009 erfolgte eine Umstellung auf das Datenbanksystem EUSKa (Elektronische Unfalltypen-Steckkarte). Die Altdaten aus UDEFO wurden in EUSKa migriert; alle Auswertungen in diesem Bericht wurden aus EUSKa heraus erstellt.

Die Datenbanksystematik von EUSKa unterscheidet sich grundlegend von UDEFO und führte dazu, dass einige Auswertungen künftig nicht mehr bzw. in geänderter Form angeboten werden können.

Anlage B: Strukturdaten



Quelle: Grafik des Landesbetriebes Geoinformation und Vermessung der FHH (www.geoinfo.hamburg.de)

	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁵	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁶ in km	3.928	3.928
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs ⁷ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.774.224	1.786.448
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁸	2.349	2.365
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ⁹	823.381	834.906

⁵ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁶ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

(ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen)

Anlage C: Unfalltypen ¹⁰

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>Fahrunfall (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>

¹⁰ nach Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V., Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommission – M Uko, Köln 2012, S.9.