



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2006

Impressum

Herausgeber:
Polizei Hamburg
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon: 040-428 65 6231
Telefax: 040-428 65 6219
www.polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Werner Jantosch
Gesamtredaktion und Layout
Verkehrsdirektion
- Lagezentrum Verkehr -
Postfach 600280
22767 Hamburg
Telefon: 040-428 66 5802
Telefax: 040-428 66 5829
E-Mail: VD01@polizei.hamburg.de

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1. Die Zahlen im Überblick.....	7
1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	8
1.3 Verkehrsunfallübersichten	11
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	11
1.3.1.1 Straßenklassen.....	11
1.3.1.2 Regionen.....	12
1.3.1.3 Bezirke	13
1.3.2 Zeitvergleiche	14
1.3.2.1 Jahresübersicht	14
1.3.2.2 Monatsübersicht	15
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten	15
1.3.3 Verkehrsunfallflucht.....	16
1.4 Unfallfolgen	17
1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	17
1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	21
1.5 Unfallursachen	22
1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher	22
1.5.2 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen	23
1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	24
1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	26
1.6 Verkehrsteilnehmergruppen.....	27
1.6.1 Kinder	27
1.6.1.1 Verkehrsunfälle.....	27
1.6.1.2 Verunglückte.....	29
1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	29
1.6.2 Junge Erwachsene.....	31
1.6.2.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.6.2.2 Verunglückte.....	32
1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	33
1.6.3 Senioren	35
1.6.3.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.6.3.2 Verunglückte.....	36
1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	36
1.6.4 Fußgänger	38
1.6.4.1 Verkehrsunfälle.....	38
1.6.4.2 Verunglückte.....	39
1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	40
1.6.5 Radfahrer.....	42
1.6.5.1 Verkehrsunfälle.....	42
1.6.5.2 Verunglückte.....	43
1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	44
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer	46
1.6.6.1 Verkehrsunfälle.....	46
1.6.6.2 Verunglückte.....	48
1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	49
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	52
2.1 Unfallbekämpfung	54
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	54
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	54
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	54
2.1.2.2 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen.....	55

2.2 Verkehrsprävention	57
2.2.1 Verkehrserziehung	57
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	57
2.2.1.2 Aktion Kleinkind	57
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	57
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	58
2.2.2.1 Junge Erwachsene	58
2.2.2.2 Senioren.....	58
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	59
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	60
2.3 Verkehrsüberwachung	61
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen	61
2.3.2 Rotlichtüberwachung	61
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	61
2.3.4 Radfahrer.....	62
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche	62
2.3.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	62
2.3.5.2 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion	62
2.3.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen	63
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	63
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	64
Anlagen.....	66
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	68
A.1 Vorbemerkungen.....	68
A.2 Unfallkategorien	68
A.3 Begriffe	69
Anlage B: Strukturdaten	70
Anlage C: Unfallursachenverzeichnis	71
Anlage D: Unfalltypen	75

1. Verkehrsunfallentwicklung 2006

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2006 ist – bezogen auf das Vorjahr 2005 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Unfälle auf 58.573 (- 226; - 0,4 %), davon**
 - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.257 (- 631; - 7,1 %)
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 50.316 (+ 405; + 0,8 %)

Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 10.425 (- 958; - 8,4 %), dabei**
 - 28 Getötete (- 15) , darunter ein Kind
 - 837 Schwerverletzte (- 3; - 0,4 %)
 - 9.560 Leichtverletzte (- 940; - 9,0 %)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2006	2005	Veränderung	
Gesamt	58.573	58.799	-226	-0,4%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8.257	8.888	-631	-7,1%
>> mit getöteten Personen	28	42	-14	
>> mit schwerverletzten Personen	808	788	20	2,5%
>> mit leichtverletzten Personen	7.421	8.058	-637	-7,9%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	50.316	49.911	405	0,8%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.396	2.414	-18	-0,7%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	47.920	47.497	423	0,9%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von				
> Alkohol	983	1.051	-68	-6,5%
> Drogen	95	104	-9	
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	15.068	14.895	173	1,2%
> davon mit Personenschaden	818	865	-47	-5,4%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	10.425	11.383	-958	-8,4%
- davon				
> Getötete	28	43	-15	-15
> Schwerverletzte	837	840	-3	-0,4%
> Leichtverletzte	9.560	10.500	-940	-9,0%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.743.627) und etwas gesunkenen Kfz-Zulassungszahlen (959.687) wurden im Jahr 2006 in Hamburg **58.573 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (58.799) wurde damit unterschritten (- 226; - 0,4%).

Verkehrsunfälle mit Personenschäden (8.257) sind deutlich zurückgegangen (- 631; - 7,1%), während bei den Sachschadenunfällen ein Anstieg zu verzeichnen war (+ 405; + 0,8 %).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **15.068 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr (+ 173; + 1,2%) gestiegen. Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 25,7 % 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 15.068 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 43,0% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 50,0% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **10.425 Menschen verunglückt**. Dieses ist der niedrigste Wert seit 1953. Gegenüber dem Vorjahresergebnis (11.383 Verunglückte) ist ein deutlicher Rückgang um 958 Verunglückte bzw. - 8,4% zu verzeichnen.

Die 58.573 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

9.560	Leichtverletzte	(Rückgang um 940 Leichtverletzte; - 9,0 %)
837	Schwerverletzte	(Rückgang um 3 Schwerverletzte; - 0,4 %)
28	Getötete	(Rückgang um 15 Getötete)

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(4) Getötete

Mit 28 Getöteten (Rückgang um 15) wurde der Vorjahreswert (43) erheblich unterschritten; unter den Getöteten befand sich ein Kind.

Von den Getöteten sind 5 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Rückgang um - 3), 12 als Fußgänger (- 10), 5 als Kradfahrer (unverändert), 5 als Radfahrer (Rückgang um - 2) und 1 als Lkw-Fahrer verunglückt.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

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

5.316	verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 5.888; - 572, - 9,7%)
607	verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 663; - 56, - 8,5%)
2.375	verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.490; - 115, - 4,6%)
1.122	verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.267; - 145, - 11,4%)

Insgesamt 51,0 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang der Zahlen verunglückter Motorradfahrer (Krad), Fußgänger und Fahrradfahrer festzustellen. Innerhalb der Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer ist auch im Jahr 2006 bei Mofa-/Mopedfahrern erneut eine deutliche Zunahme der Verunglückten festzustellen.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

Unfallursachen

(6) Häufigkeit von Ursachen, Unfallfolgen

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

- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (8.846),
- ungenügender Sicherheitsabstand (7.706),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (5.013),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (4.180),
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.541),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.480).

(7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (10.425 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.459),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.051),
- überhöhte Geschwindigkeit (1.616),

eine herausgehobene Bedeutung für Personenschäden. Da die Ursachen überhöhte Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand in einer engen Beziehung zueinander stehen, ergibt sich für beide gemeinsam eine Dominanz als Ursache bei den Personenschadensunfällen.

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Hauptursachen „Geschwindigkeit“, „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, „falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“, „Alkoholeinfluss“ sowie „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Rückwärtsfahren, Wenden“ bei Hauptverursachern ermittelt worden.

(8) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 58.573 Unfälle wurde bei 983 Unfällen (= 1,7 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bei diesen Unfällen unter Alkoholeinfluss ist es in 349 Fällen (35,5 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 435 Personen (359 Leichtverletzte, 70 Schwerverletzte und 6 Getötete). Bei den Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten ist gegenüber 2006 ein Rückgang festzustellen. Die Ursache Alkohol hat jedoch auch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge weiterhin eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 95 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Dabei verunglückten 78 Personen (65 Leichtverletzte, 12 Schwerverletzte und 1 Getöteter). Bei 49 Unfällen (51,6%) unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden.

Die Zahl der Verunglückten bei Unfällen unter Drogeneinfluss liegt deutlich über den Vorjahreswerten, wobei es bei unveränderter Zahl der Schwerverletzten zwar einen Getöteten weniger, aber 26 Leichtverletzte mehr gab.

➔ **siehe Kapitel 1.5 Unfallursachen**

Verunglückte nach Altersgruppen

(9) Kinder

Kinder (0 - 14 Jahre) verunglücken korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Entwicklung und der daraus resultierenden Verkehrsbeteiligung. So sind sie bei der Gruppe der Kleinkinder (0 - 5 Jahre) zu 68,4 % als Mitfahrer im PKW (84) und Bus (27) sowie als mitfahrende Radfahrer (6) verunglückt, die 6 – 10-Jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (123 von 238) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 – 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (201 von 305). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Mit 837 verunglückten Kindern ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken (- 121; - 12,6%). Es wurden ein Kind getötet, 102 schwer und 734 leicht verletzt. In 48,8% der Fälle verursachten die Kinder die Unfälle selbst, in 33,9% dieser Fälle waren dies Fehler beim Überqueren der Fahrbahn.

➔ **siehe Kapitel 1.6.1 Kinder**

(10) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen¹ (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2% entspricht die Zahl von 1.512 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 14,5% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der

¹ Zur Altersgruppierung vergleiche Fußnote 1 auf Seite 17.

Anteil der verunglückten Jungen Erwachsenen mit 918 bzw. 17,3% aller verunglückten PKW-Fahrer / -Mitfahrer.

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

Weiterhin beachtenswert ist auch der überproportional hohe Anteil junger Erwachsener als Beteiligte an Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (176 Unfälle, dabei in 170 Fällen Junge Erwachsene als Verursacher; 17,3 %). Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 32 Fällen zur Gesamtzahl von 95 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die Jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 31 Unfällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (18 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte und eine getötete Person).

→ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Im Jahr 2006 wurden 7.634 Unfälle mit Beteiligung von Senioren und damit ein erneuter Anstieg (+ 154; + 2,1%) der Unfallzahlen verzeichnet, der auf die Zunahme der Sachschadensunfälle zurückzuführen ist. Personenschadensunfälle mit Beteiligung von Senioren sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen (- 72; - 5,2%); ebenfalls ging die Zahl verunglückter Senioren auf 920 (- 45; - 4,7 %) zurück.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (7 von insgesamt 28). Insbesondere als Fußgänger wurden 6 Senioren getötet (- 2 Getötete ggü. Vorjahr).

Bezogen auf alle Verunglückten der Altersgruppe Senioren besteht eine typische Gefahrensituation als Fußgänger im plötzlichen Hervortreten auf die Fahrbahn hinter Sichthindernissen, in erster Linie außerhalb geschützter Fahrbahn-Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg; Fußgänger-LZA).

Bei Senioren als Pkw-Fahrer dominieren Unfallursachen wie Fehler im Zusammenhang mit Wenden/Rückwärtsfahren (938 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (380 Fälle), Nebeneinanderfahren (343 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (326 Fälle), Abbiegen (249 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (224 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 4.492 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 7.634 Verkehrsunfällen im Jahr 2006, bei denen Senioren beteiligt waren.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.122) ist ggü. dem Vorjahr gesunken (- 145; - 11,4%). Sie stellen mit 12 Getöteten (Vorjahr 22) vor den PKW-Fahrern die größte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 12 getöteten Fußgänger waren 6 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen. Davon waren in 3 Fällen die Fußgänger erheblich alkoholisiert (mehr als 1,4 ‰).

Rückgänge gab es sowohl bei der Zahl schwerverletzter Fußgänger auf 243 (-13) als auch bei den leichtverletzten Fußgängern auf 867 (-122; - 12,3%); auch die Anzahl schwerverletzter Fußgänger (243) ging zurück (-13; - 5,1%).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist auf 2.375 gefallen (- 115; - 4,6%) und steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Rückgang der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung um - 5,0% (- 165 Fälle). Die Zahl der getöteten Radfahrer (5 Getötete; Vorjahr 7), sowie der leichtverletzten Radfahrer 2.152 (- 135; - 5,9%) ist zurückgegangen, während die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer mit 218 (+ 22; + 11,2%) höher ist als im Jahr 2005.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.367 Unfälle (- 36; - 2,6%) leicht zurückgegangen. Die Zahl der dabei Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (890) leicht auf 900 Personen angestiegen. Die Anzahl getöteter Motorradfahrer ist mit 5 Personen in 2006 gegenüber dem Vorjahr gleich geblieben.

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

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

→ **siehe Kapitel 1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.3 Verkehrsunfallübersichten

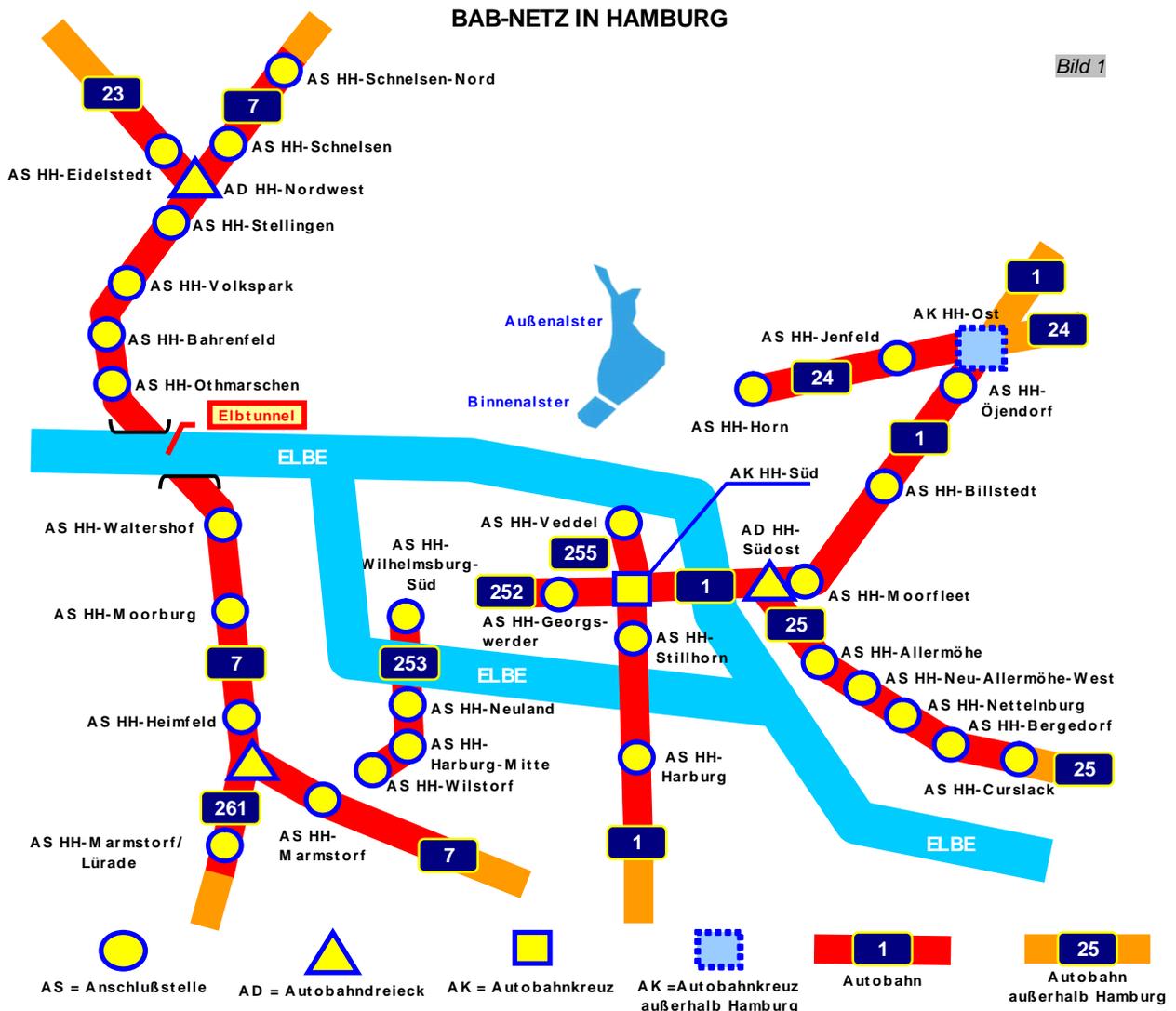
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2006										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	82	2.434	30	301	4	464	6	2	38	424
Bundesstrassen	120	6.593	55	1.231	10	1.665	14	4	102	1.559
andere	3.754	49.546	13	6.724	2	8.296	2	22	697	7.577
gesamt	3.956	58.573	15	8.257	2	10.425	3	28	837	9.560

1.3.1.1 Straßenklassen

Um die Straßenklassen hinsichtlich der Unfall- und Verunglücktenbelastung vergleichbar zu machen, wird hier die Belastung je km Straßenlänge dargestellt (Unfalldichte). Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen mit Abstand am höchsten ist, das betrifft sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die dabei verunglückten Personen.



Die Autobahnen (BAB) A 1 und A 7 sind Fernautobahnen mit erheblichen Durchgangsverkehrsanteilen. Die BAB A 23, A 24, A 25, A 252, A 253, A 255 und A 261 haben dagegen eine stärker auf die Region ausgerichtete Zubringer- bzw. Verbindungsfunktion. Das Gesamtnetz umfasst 30 Anschlussstellen, 3 BAB-Dreiecke und 1 BAB-Kreuz (siehe BAB-Netzschema).

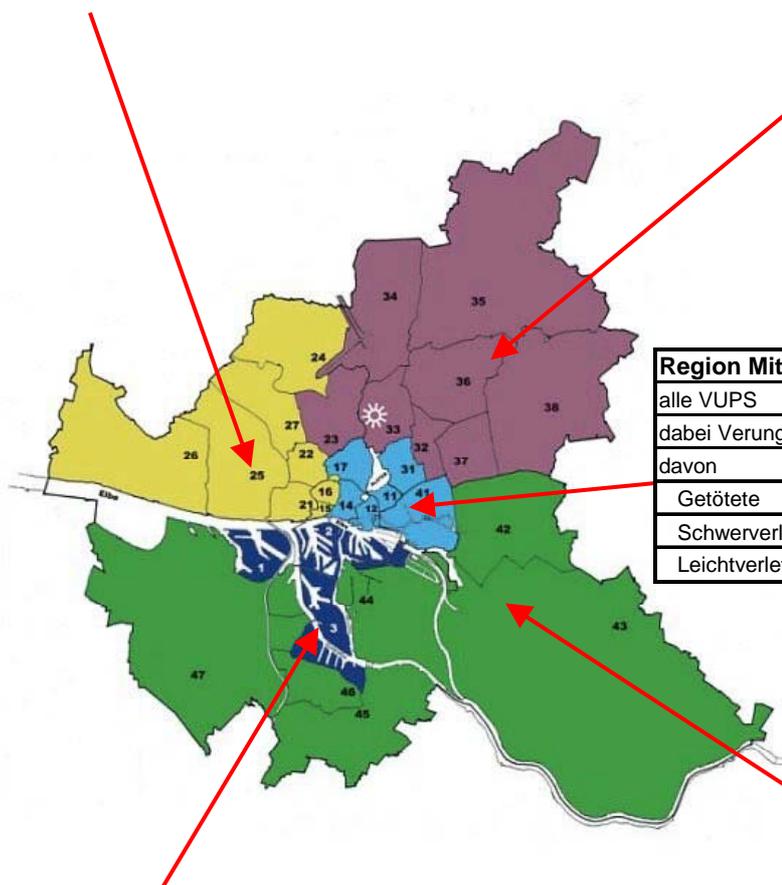
1.3.1.2 Regionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

Region West	2006	2005	Veränderung	
alle VUPS	1.998	2.194	-196	-8,9%
dabei Verunglückte	2.507	2.812	-305	-10,8%
davon				
Getötete	10	7	3	
Schwerverletzte	194	194	0	0,0%
Leichtverletzte	2.303	2.611	-308	-11,8%

Tabellen 3

Region Ost	2006	2005	Veränderung	
alle VUPS	2.868	2.973	-105	-3,5%
dabei Verunglückte	3.586	3.745	-159	-4,2%
davon				
Getötete	5	12	-7	
Schwerverletzte	281	275	6	2,2%
Leichtverletzte	3.300	3.458	-158	-4,6%



Region Mitte	2006	2005	Veränderung	
alle VUPS	1.571	1.693	-122	-7,2%
dabei Verunglückte	1.966	2.208	-242	-11,0%
davon				
Getötete	7	10	-3	
Schwerverletzte	134	132	2	1,5%
Leichtverletzte	1.825	2.066	-241	-11,7%

Region WS	2006	2005	Veränderung	
alle VUPS	91	86	5	5,8%
dabei Verunglückte	106	105	1	1,0%
davon				
Getötete	1	1	0	
Schwerverletzte	9	15	-6	-40,0%
Leichtverletzte	96	89	7	7,9%

Region Süd	2006	2005	Veränderung	
alle VUPS	1.729	1.942	-213	-11,0%
dabei Verunglückte	2.260	2.513	-253	-10,1%
davon				
Getötete	5	13	-8	
Schwerverletzte	219	224	-5	-2,2%
Leichtverletzte	2.036	2.276	-240	-10,5%

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2006	2005		
Mitte	Verkehrsunfälle	1.658	1.766	-108	-6,1%
	Verunglückte	2.107	2.274	-167	-7,3%
	Getötete	7	13	-6	
	Einwohner (in Tausend): 238	Schwerverletzte	145	157	-12
Fläche: 107,1 km ²	Leichtverletzte	1.955	2.104	-149	-7,1%
Altona	Verkehrsunfälle	1.015	1.054	-39	-3,7%
	Verunglückte	1.238	1.312	-74	-5,6%
	Getötete	3	2	1	
	Einwohner (in Tausend): 247	Schwerverletzte	97	89	8
Fläche: 77,5 km ²	Leichtverletzte	1.138	1.221	-83	-6,8%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.140	1.315	-175	-13,3%
	Verunglückte	1.417	1.659	-242	-14,6%
	Getötete	6	6	0	
	Einwohner (in Tausend): 248	Schwerverletzte	120	95	25
Fläche: 50,1 km ²	Leichtverletzte	1.291	1.558	-267	-17,1%
Nord	Verkehrsunfälle	1.424	1.544	-120	-7,8%
	Verunglückte	1.777	1.924	-147	-7,6%
	Getötete	2	7	-5	
	Einwohner (in Tausend): 283	Schwerverletzte	123	150	-27
Fläche: 57,8 km ²	Leichtverletzte	1.652	1.767	-115	-6,5%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.550	1.528	22	1,4%
	Verunglückte	1.944	1.960	-16	-0,8%
	Getötete	4	7	-3	
	Einwohner (in Tausend): 408	Schwerverletzte	173	145	28
Fläche: 147,5 km ²	Leichtverletzte	1.767	1.808	-41	-2,3%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	403	430	-27	-6,3%
	Verunglückte	501	561	-60	-10,7%
	Getötete	1	3	-2	
	Einwohner (in Tausend): 119	Schwerverletzte	57	60	-3
Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	443	498	-55	-11,0%
Harburg	Verkehrsunfälle	749	823	-74	-9,0%
	Verunglückte	957	1.058	-101	-9,5%
	Getötete	3	5	-2	
	Einwohner (in Tausend): 200	Schwerverletzte	85	105	-20
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	869	948	-79	-8,3%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	8.257	8.888	-631	-7,1%
	Verunglückte	10.425	11.383	-958	-8,4%
	Getötete	28	43	-15	
	Einwohner : 1.743.627	Schwerverletzte	837	840	-3
Fläche: 755,3 km ²	Leichtverletzte	9.560	10.500	-940	-9,0%

* Es wurden nicht alle Verkehrsunfälle aufgeführt, weil für den größten Teil der „Verkehrsunfälle nur mit Sachschaden“ laut Statistikgesetz keine Gemeindeangaben (in Hamburg Ortsteilnummern) festzuhalten und deshalb regionale Angaben nur für die Verkehrsunfälle mit Personenschaden vergleichbar sind.

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

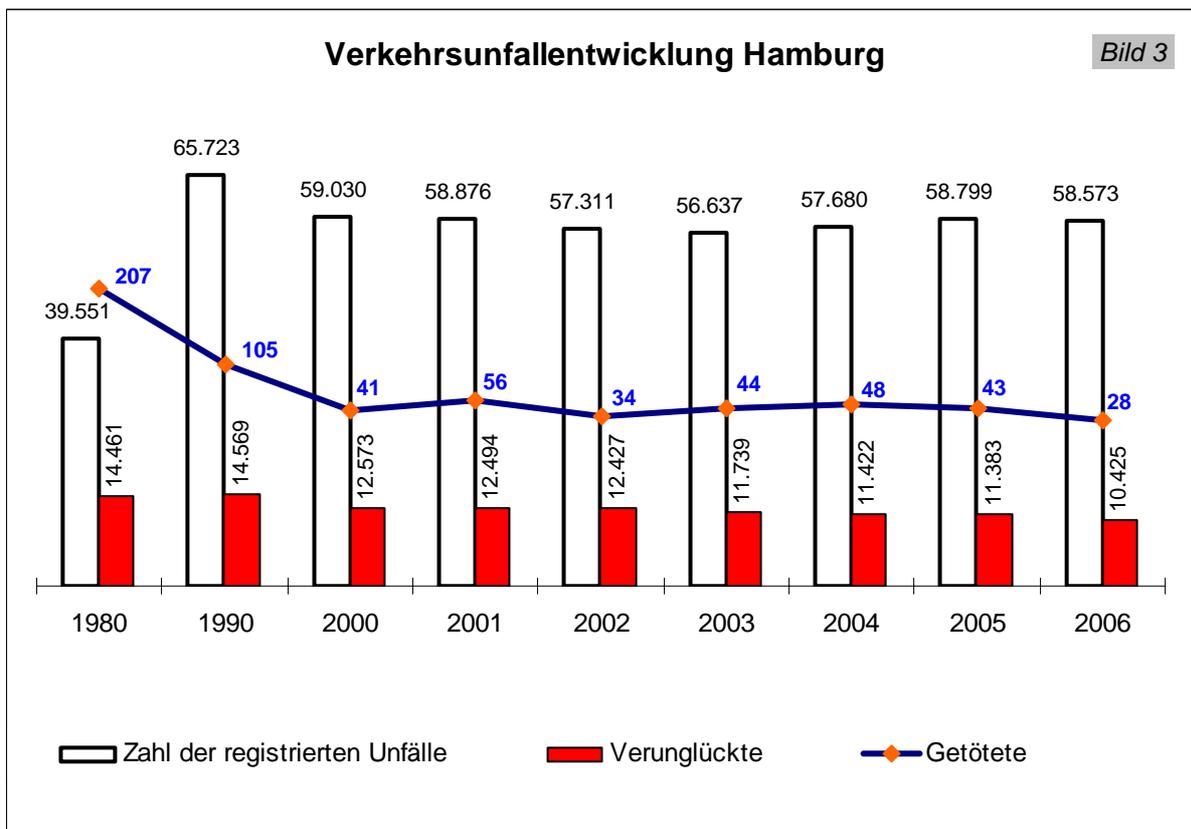
1.3.2 Zeitvergleiche

1.3.2.1 Jahresübersicht

Tabelle 5

	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	39.551	11.148	14.461	k.A	k.A	207	877,0
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	k.A	k.A	105	888,3
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2001	942.158	1.715.392	58.876	9.510	12.494	11.536	902	56	728,3
2002	949.968	1.726.128	57.311	9.491	12.427	11.536	857	34	719,9
2003	947.472	1.728.806	56.637	9.163	11.739	10.800	895	44	679,0
2004	960.406	1.734.083	57.680	8.839	11.422	10.529	845	48	658,7
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1
2006	959.687	1.743.627	58.573	8.257	10.425	9.560	837	28	597,9

Stand: 31.12.2005 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung)



1.3.2.2 Monatsübersicht

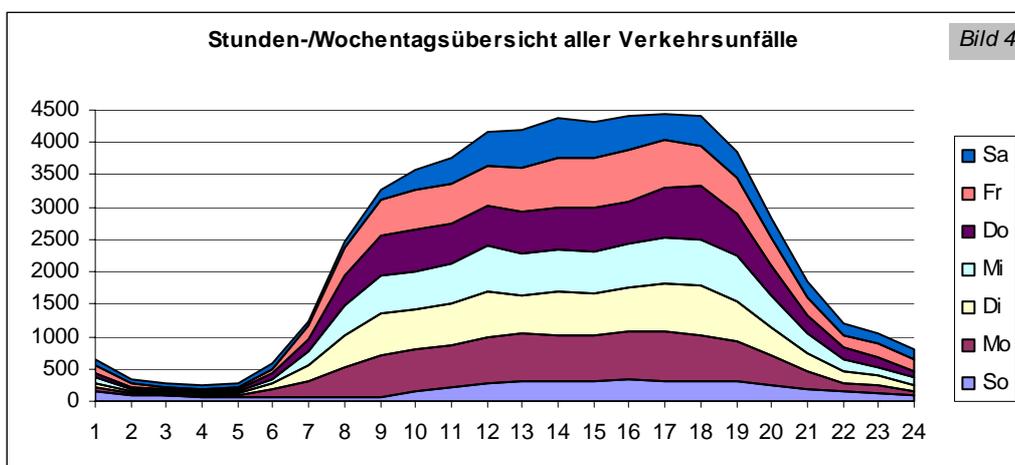
Tabelle 6

Jahr Monat	Verkehrsunfälle										Verunglückte				
	gesamt	mit Personenschaden					mit nur Sachschaden					gesamt	Verletzte		Getötete
		gesamt	Kategorien 1 bis 3			gesamt	schwere Unfälle		sonstige		leicht		schwer		
			mit getöteten	schwerverf.	leichtverf.		im engeren Sinne	mit Alkohol Fzg.fahrbereit						Kat. 5	
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3		Kat. 4	Kat. 6									
2005		4V					4 V					5 V			
Januar	4.664	611	4	64	543	4.053	198	32	1.499	2.324	784	713	67	4	
Februar	4.429	547	1	40	506	3.882	177	27	1.297	2.381	716	672	43	1	
März	4.509	524	5	52	467	3.985	166	30	1.411	2.378	706	643	58	5	
April	4.793	738	3	68	667	4.055	149	36	1.501	2.369	951	875	72	4	
Mai	4.962	847	4	74	769	4.115	139	42	1.535	2.399	1.117	1.029	84	4	
Juni	5.045	891	3	80	808	4.154	139	35	1.492	2.488	1.140	1.054	83	3	
Juli	4.468	770	4	63	703	3.698	152	38	1.340	2.168	993	921	68	4	
August	5.157	845	3	80	762	4.312	152	32	1.640	2.488	1.107	1.018	86	3	
September	5.070	926	5	68	853	4.144	172	38	1.495	2.439	1.147	1.070	72	5	
Oktober	5.094	807	5	66	736	4.287	154	29	1.540	2.564	993	920	68	5	
November	5.347	733	2	79	652	4.614	180	40	1.657	2.737	905	818	85	2	
Dezember	5.261	649	3	54	592	4.612	217	40	1.562	2.793	824	767	54	3	
Gesamt	58.799	8.888	42	788	8.058	49.911	1.995	419	17.969	29.528	11.383	10.500	840	43	
2006															
Januar	4.480	462	1	39	422	4.018	165	28	1.383	2.442	572	531	40	1	
Februar	4.218	509	2	40	467	3.709	143	29	1.341	2.196	635	591	42	2	
März	5.057	479	2	35	442	4.578	148	35	1.590	2.805	630	590	38	2	
April	4.540	578	3	50	525	3.962	168	31	1.485	2.278	724	668	53	3	
Mai	5.027	749	2	83	664	4.278	160	32	1.546	2.540	969	882	85	2	
Juni	4.909	811	2	76	733	4.098	152	39	1.496	2.411	1.052	973	77	2	
Juli	4.514	836	3	88	745	3.678	143	40	1.328	2.167	1.053	958	92	3	
August	5.077	800	3	66	731	4.277	182	40	1.497	2.558	991	919	69	3	
September	5.149	852	5	94	753	4.297	161	38	1.680	2.418	1.049	948	96	5	
Oktober	5.147	714	2	71	641	4.433	164	36	1.664	2.569	904	828	74	2	
November	5.392	769	1	82	686	4.623	185	32	1.697	2.709	965	877	87	1	
Dezember	5.063	698	2	84	612	4.365	200	45	1.563	2.557	881	795	84	2	
Gesamt	58.573	8.257	28	808	7.421	50.316	1.971	425	18.270	29.650	10.425	9.560	837	28	
Veränderung	-0,4%	-7,1%	-14	2,5%	-7,9%	0,8%	-1,2%	1,4%	1,7%	0,4%	-8,4%	-9,0%	-0,4%	-15	

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

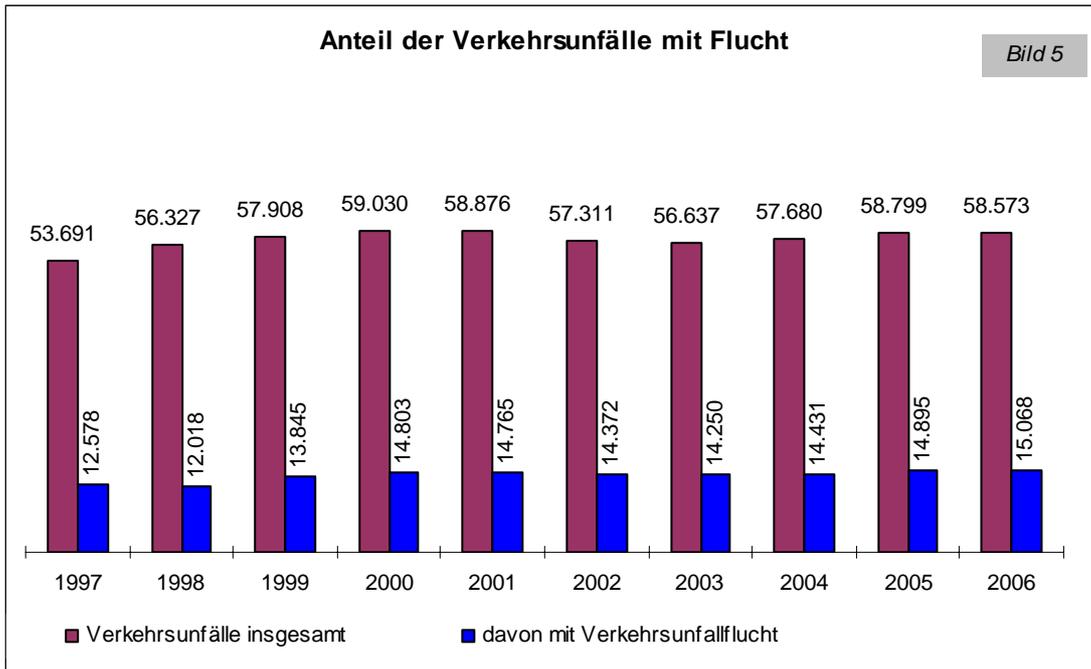
- Starker Rückgang der VU mit Getöteten sowie der insgesamt getöteten Personen.
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen (- 7,1%). Dies betrifft vor allem VU mit Leichtverletzten.
- Sachschadenumfälle haben zugenommen, insbesondere sind die leichten Sachschadenumfälle gestiegen.

1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:
Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr, die Spitzenbelastung liegt bei 13-16 Uhr.

1.3.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 15.068 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2006 wurde der Vorjahreswert überschritten (+ 173; + 1,2%).

Hierzu bleibt festzuhalten, dass sich der Verursacher in 25,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

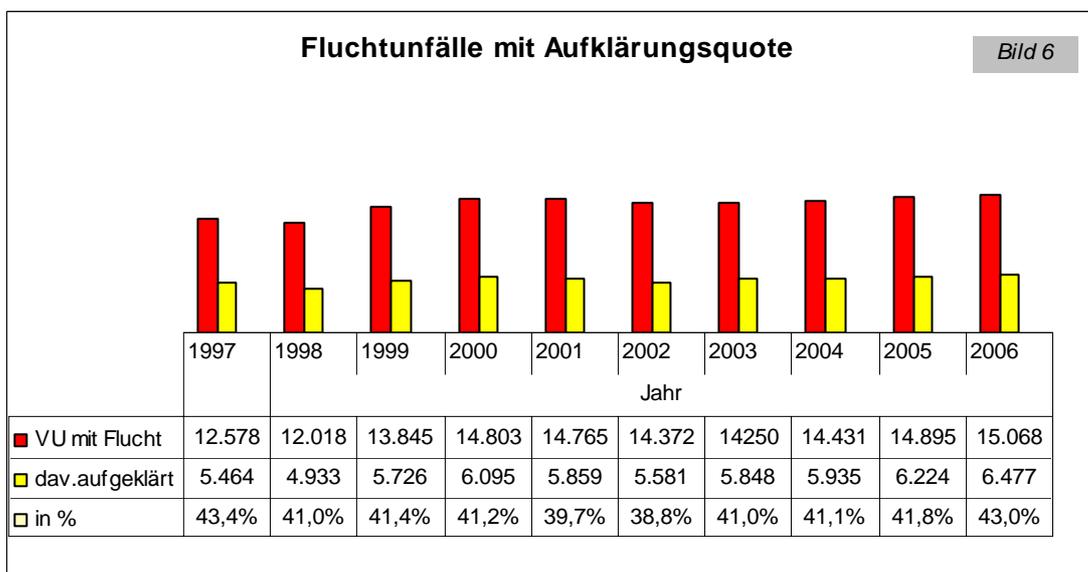
prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
23,4%	21,3%	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%	25,0%	25,3%	25,7%

Tabelle 7

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 15.068 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 43,0% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt (Bild 6).

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 50,0% noch höher.



1.4 Unfallfolgen

1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

Die Tabelle 8 gibt eine Übersicht zur **Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen** (Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte), und zwar aufgeschlüsselt nach Altersgruppen² und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung. Dabei wird in **Tabelle 8** nicht danach unterschieden, ob der Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt war oder er nur ein sogenannter „sonstiger Geschädigter“ (in der Regel Mitfahrer) war.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Krad		4	3	26	94	181	277	22		607	663	-56
Pkw	84	92	52	75	918	2.010	1.673	383	29	5.316	5.888	-572
Lkw			1	2	31	111	96	7	2	250	287	-37
Bus	27	9	7	5	15	80	116	88	11	358	409	-51
Sonst. Kfz					8	19	4	2		33	37	-4
Mofa/Moped			5	24	54	101	90	18	1	293	227	66
Fußgänger	44	123	71	44	135	248	286	166	5	1.122	1.273	-151
Radfahrer	12	92	201	106	244	743	744	224	9	2.375	2.490	-115
Sonst.Fz./o. A.	4	5	1	3	13	17	18	10		71	109	-38
Gesamt 2006	171	325	341	285	1.512	3.510	3.304	920	57	10.425	11.383	-958
Gesamt 2005	176	367	415	343	1.729	3.884	3.469	965	35			
Veränderung	-5	-42	-74	-58	-217	-374	-165	-45	22			-8,4%

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

Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Krad		3	3	5	5	11	10			37	41	-4
Pkw	84	92	52	73	329	464	378	167	23	1.662	1.844	-182
Lkw			1	2	8	16	10	1		38	59	-21
Bus	27	9	7	5	15	68	106	86	11	334	396	-62
Sonst. Kfz					5	7	1	1		14	18	-4
Mofa/Moped			4	4	9	5	2	1		25	10	15
Fußgänger	2									2	2	
Radfahrer	6	3	2	2						13	11	2
Sonst.Fz./o. A.	3			1	8	9	2	5		28	59	-31
Gesamt 2006	122	107	69	92	379	580	509	261	34	2.153	2.440	-287
Gesamt 2005	106	130	117	102	483	651	560	282	9			
Veränderung	16	-23	-48	-10	-104	-71	-51	-21	25			-11,8%

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

- Die Gesamtzahl aller Verunglückten wird wesentlich bestimmt durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.
- Der Anteil der Jungen Erwachsenen (Altersstufe 18 – 24) an allen Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken (1.512; - 217) mit einem dominierenden Anteil der PKW-Fahrer, davon zu einem Viertel als sonstige Geschädigte (i.d.R. Mitfahrer).
- Sofern Kinder (0-14) im Straßenverkehr verunglücken, erfolgt dieses – parallel zur altersgemäßen Entwicklung ihrer Mobilität – als Fußgänger und Radfahrer.
- Kradfahrer verunglückten seltener (607; - 56) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (920; - 45) ging ggü. dem Vorjahr trotz gestiegener Unfallzahlen zurück; sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (383, -19), Radfahrer (224; - 8) und Fußgänger (166; - 11).

² Die Polizei Hamburg hatte seit langen Jahren die Verkehrsteilnehmergruppe „Junge Erwachsene“ statistisch als Altersjahrgänge 18 bis 25 Jahre erfasst. In Angleichung an die bundeseinheitliche Erfassungssystematik erfolgt mit diesem Bericht nunmehr eine Umstellung der statistischen Erfassung durch Auswertung der Altersjahrgänge 18 bis 24 Jahre. In Folge dessen wurden alle Tabellen dieses Berichtes mit altersbezogenen Auswertungen entsprechend angepasst. Demzufolge wurden die in den Tabellen dargestellten Ergebnisse des Jahres 2005 rückwirkend neu berechnet, um einen direkten Jahresvergleich 2006 mit dem Vorjahr 2005 zu ermöglichen.

- Die Anzahl der in einem Bus Verunglückten ist im Jahr 2006 zurückgegangen (334; -62).

Das Bild 7 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs³ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen dar.

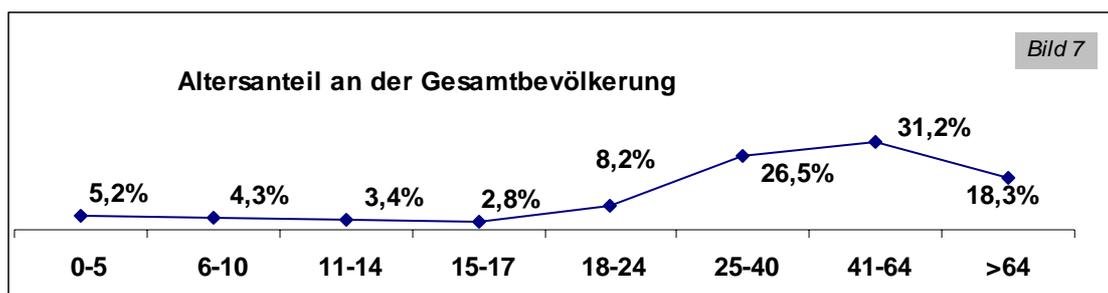
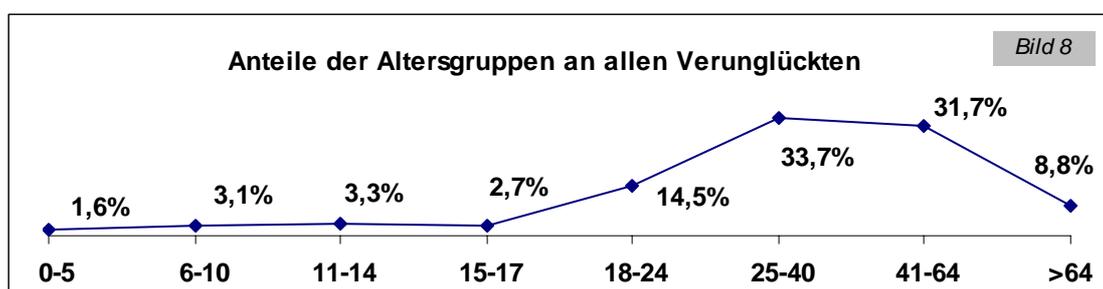
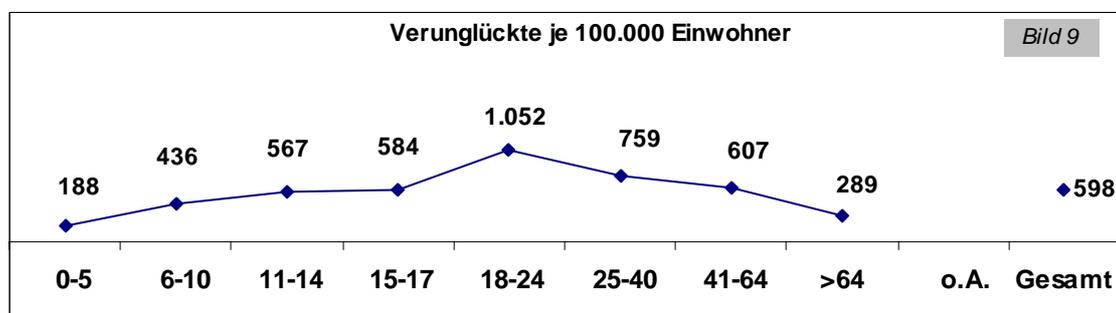


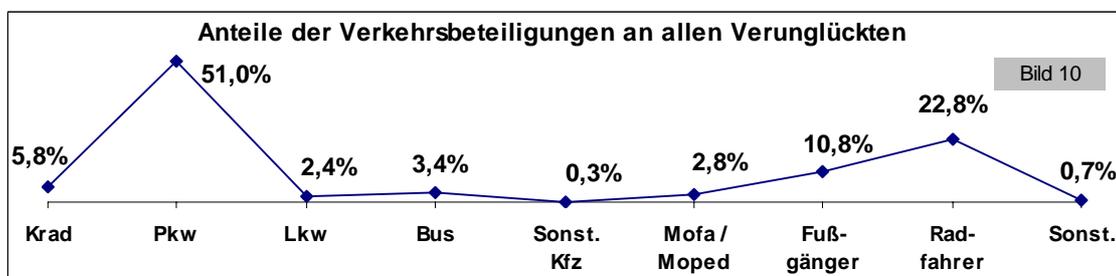
Bild 8 bildet den Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten ab. Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,2% sind „Junge Erwachsene“ (18 – 24 Jahre) mit 14,5 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“ werden auch „Junge Erwachsene“ immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.052) registriert. Bei Kindern sind die Werte für die Altergruppen 0-5 Jahre (188; - 6), 6-10 Jahre (436; - 55) und 11-14 Jahre (567; - 106) erneut gesunken (Bild 9).



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.



³ Stand 31.12.2005: 1.743.627 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

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

- Rückgang bei der Anzahl der Getöteten (- 15): davon im Pkw (- 3), bei den Fußgängern (- 10) und den Radfahrern (- 2); Zunahme im LKW (+ 1), keine Veränderung bei den Kradfahrern. Die Anzahl der Schwerverletzten (- 3) ist leicht gesunken und der Leichtverletzten (- 940) stark zurückgegangen.
- Fußgänger stellen unverändert die stärkste Gruppe der Unfallgetöteten, ggü. dem Vorjahr ist die Anzahl deutlich gesunken (- 10). Die Anzahl schwerverletzter Fußgänger ging zurück (- 13) und die der leichtverletzten Fußgänger sank erheblich um - 128.
- Die Zahl leicht verletzter Radfahrer ist erheblich gesunken (- 135; - 5,9%) und korrespondiert mit der um 5,0% gesunkenen Anzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung. Es wurden weniger Kinder als Radfahrer leicht verletzt (- 26).

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005		
Krad						2	3				5	5	
Pkw				1	2		2				5	8	-3
Lkw							1				1		1
Bus													
Sonst. Kfz													
Mofa/Moped													
Fußgänger		1					5	6			12	22	-10
Radfahrer							4	1			5	7	-2
Sonst.Fz./o. A.												1	-1
Gesamt 2006		1		1	2	2	15	7			28	43	-15
Gesamt 2005				1	2	6	5	19	10				
Veränderung		1	-1	-1	-4	-3	-4	-3					

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005		
Krad			2	4	13	34	47	4			104	103	1
Pkw	1	3	1	2	35	67	43	31	1		184	223	-39
Lkw					3	11	10	1			25	21	4
Bus	1	1				2	7	5			16	7	9
Sonst. Kfz					1	1					2	2	
Mofa/Moped			1	5	3	11	16	4			40	20	20
Fußgänger	8	33	16	10	22	40	60	54			243	256	-13
Radfahrer	1	12	20	11	15	43	84	32			218	196	22
Sonst.Fz./o. A.		2			1		1	1			5	12	-7
Gesamt 2006	11	51	40	32	93	209	268	132	1		837	840	-3
Gesamt 2005	13	60	43	39	95	199	246	145					
Veränderung	-2	-9	-3	-7	-2	10	22	-13	1				-0,4%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005		
Krad		4	1	22	81	145	227	18			498	555	-57
Pkw	83	89	51	72	881	1.943	1.628	352	28		5.127	5.657	-530
Lkw			1	2	28	100	85	6	2		224	266	-42
Bus	26	8	7	5	15	78	109	83	11		342	402	-60
Sonst. Kfz					7	18	4	2			31	35	-4
Mofa/Moped			4	19	51	90	74	14	1		253	207	46
Fußgänger	36	89	55	34	113	208	221	106	5		867	995	-128
Radfahrer	11	80	181	95	229	700	656	191	9		2.152	2.287	-135
Sonst.Fz./o. A.	4	3	1	3	12	17	17	9			66	96	-30
Gesamt 2006	160	273	301	252	1.417	3.299	3.021	781	56		9.560	10.500	-940
Gesamt 2005	163	307	371	302	1.628	3.680	3.204	810	35				
Veränderung	-3	-34	-70	-50	-211	-381	-183	-29	21				-9,0%

1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten⁴

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.

Tabelle 13

	2006			2005		
	Anzahl	Kostensatz €	insgesamt €	Anzahl	Kostensatz €	insgesamt €
Personenschäden						
Getötete	28	1.161.885	32.532.780	43	1.161.885	49.961.055
Schwerverletzte	837	87.269	73.044.153	840	87.269	73.305.960
Leichtverletzte	9.560	3.885	37.140.600	10.500	3.885	40.792.500
Summe	10.425		142.717.533	11.383		164.059.515
Sachschäden						
aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden						
mit Getöteten	28	28.450	796.600	42	28.450	1.194.900
mit Schwerverletzten	808	13.808	11.156.864	788	13.808	10.880.704
mit Leichtverletzten	7.421	10.038	74.491.998	8.058	10.038	80.886.204
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden						
	1.971	13.473	26.555.283	1.995	13.473	26.878.635
aller übrigen Sachschadensunfälle						
	47.920	5.813	278.558.960	47.497	5.813	276.100.061
aller sonstigen Sachschadenunfälle unter Alkoholeinwirkung						
	425	4.999	2.124.575	419	4.999	2.094.581
Summe der Unfälle	58.573			58.799		
Summe der Sachschäden			393.684.280			398.035.085
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			536.401.813			562.094.600

⁴ **Kosten für 2005 und folgende Jahre:** Stand der BAST von 2004 (es wird ein neues Berechnungssystem entwickelt)

1.5 Unfallursachen

1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher ⁵

Die Gesamtzahl der für die Hauptverursacher polizeilich registrierten Unfallursachen nach dem Unfallursachenverzeichnis (siehe Anlage C) hat sich leicht erhöht.

Tabelle 14

Häufigkeit des Auftretens aller signierten Ursachen der Hauptverursacher aller Verkehrsunfälle												
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen									Jahr		Veränderung
	Kräder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst. Verk.-bet./o. A.	2006	2005	
Verkehrstüchtigkeit	14	850	73		3	29	47	118	9	1.143	1.225	-6,7%
Straßenbenutzung	8	273	46	8	5	11		244	42	637	596	6,9%
Geschwindigkeit	97	3.390	497	36	20	37		65	38	4.180	4.714	-11,3%
Abstand	96	6.054	1.094	83	43	46		39	251	7.706	6.999	10,1%
Überholen	36	559	154	12	6	11		27	29	834	796	4,8%
Vorbeifahren	1	373	75	11	2	3		3	10	478	442	8,1%
Nebeneinanderfahren	17	3.221	1.614	49	20	6		3	83	5.013	4.853	3,3%
Vorfahrt/Vorrang	11	2.263	163	15	5	6		58	20	2.541	2.719	-6,5%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	7	540	54	8	5	1		102	11	728	714	2,0%
Abbiegen	14	1.974	397	56	10	11		23	62	2.547	2.743	-7,1%
Wenden/Rückwärtsfahren	3	6.889	1.537	42	111				264	8.846	8.166	8,3%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	11	2.049	265	37	18	9		64	27	2.480	2.656	-6,6%
Fehlverhalten ggü.Fußgängern	4	383	32	12	3	5		69	26	534	600	-11,0%
Ruhender Verkehr		828	142	1	19			3	22	1.015	864	17,5%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1	25	135		6	1		3	91	262	250	4,8%
Sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	150	11.811	4.175	524	314	88		555	6.442	24.059	27.838	-13,6%
Technische Mängel	2	57	43	2	2	1		35	24	166	161	3,1%
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								608		608	713	-14,7%
Fußgängerfehler sonst.Art								147	2	149	125	19,2%
Gesamt 2006	472	41.539	10.496	896	592	265	802	1.411	7.453	63.926	67.174	-3,248
Gesamt 2005	526	45.202	10.188	887	470	225	901	1.480	7.295			
Veränderung	-10,3%	-8,1%	3,0%	1,0%	26,0%	17,8%	-11,0%	-4,7%	2,2%			-4,8%

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (8.846),
- zu geringer Sicherheitsabstand (7.706),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (5.013),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (4.180).

Weitere 24.059 Nennungen „sonstiger Fehler“ der Fahrzeugführer beziehen sich auf Unfallursachen, die nicht eindeutig und konkret feststellbar waren, bzw. für die im Ursachenverzeichnis keine spezielle Ursachenbezeichnung vorhanden ist.

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

- In 18.211 Nennungen (Vorjahr: 17.804) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren).
- Mit 17.142 Nennungen (Vorjahr: 16.998) wurden Unfallursachen registriert, die typischerweise kreuzenden Verkehrsvorgängen zuzurechnen sind (Vorfahrt/Vorrang, Rotlichtverstoß der Fahrzeugführer, Abbiegen, Wenden/Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr).

Bezogen auf das vorherrschende Verkehrsmittel Pkw wurden als besonders häufige Unfallursachen Wenden / Rückwärtsfahren (6.889), Abstand (6.054) und Geschwindigkeit (3.390) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (608 von 802). Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (244), Verkehrstüchtigkeit (118), Missachtung des Rotlichts (102), fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (64) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (58). Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominieren unverändert die geschwindigkeitsrelevanten Ursachen Geschwindigkeit (97) und Abstand (96).

⁵ Es können für maximal 2 Beteiligte (darunter immer den Hauptverursacher) je Beteiligten bis zu 3 Ursachen vergeben werden.

Daraus ergibt sich, dass die Zahl der registrierten Ursachen, auch wenn sie nur den Hauptverursacher betreffen, höher ist als die Zahl der Verkehrsunfälle.

1.5.2 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen ⁶

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

Tabelle 15				Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller	Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		Verunglückten in %	Getöteten in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten		
Geschwindigkeit	4.180	1.616	9	16%	32%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	608	602	8	6%	29%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	923	390	6	4%	21%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	13.873	2.459	4	24%	14%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	534	558	6	5%	21%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.541	991	2	10%	7%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	637	390	2	4%	7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer und Fußgänger)	795	545	4	5%	14%
Ungenügender Sicherheitsabstand	7.706	2.051	0	20%	0%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		verunglückt 10.425	Davon Getötet 28		

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, fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (2.459 = 24 %),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.051 = 20 %),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.616 = 16 %).

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen „Geschwindigkeit“, „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, „Falsches Verhalten ggü. Fußgängern“, „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ festgestellt worden. Hinzu kamen Alkoholenuss und Drogenkonsum im Straßenverkehr, zum Teil in Kombination mit anderen Ursachen.

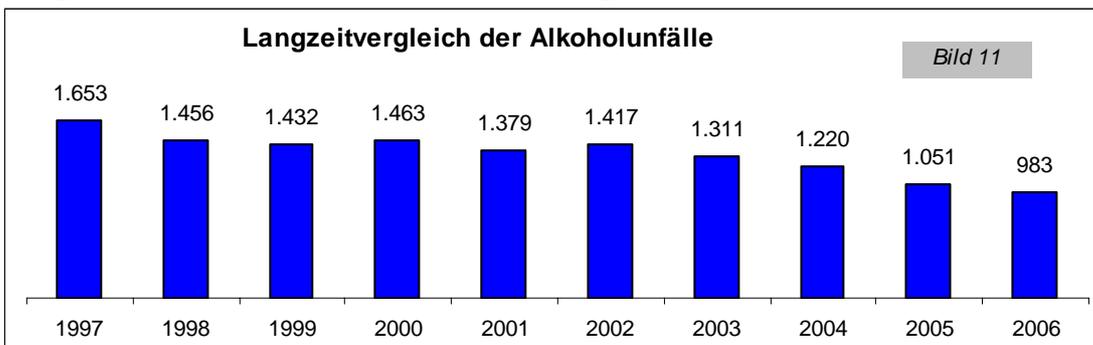
⁶ Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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

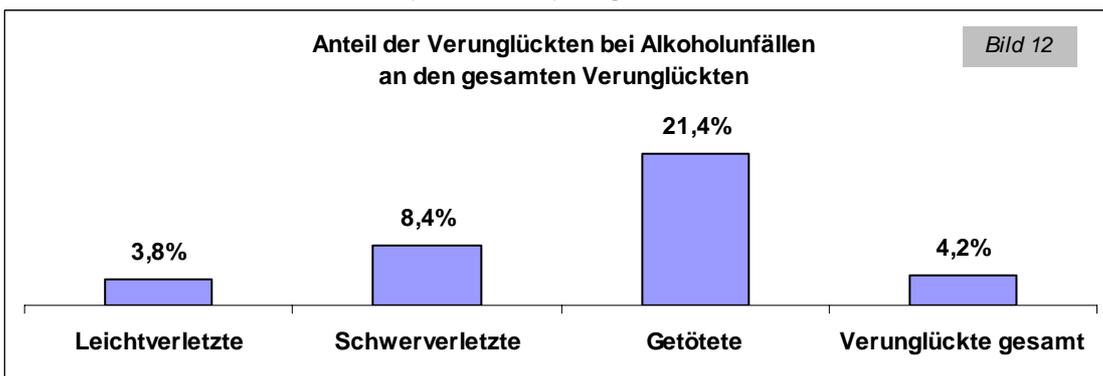
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

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



Bei den 983 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 435 Verunglückten (359 Leichtverletzte, 70 Schwerverletzte, 6 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich auch im Jahr 2006 (- 68; - 6,5%) fortgesetzt.



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

Bezogen auf 28 Getötete des Jahres 2006 war bei 6 Toten Alkohol mindestens mitursächlich. 5 Tote wiesen eine Blutalkoholkonzentration (BAK) zwischen 1,15 und 1,8 ‰ auf, bei einem Toten wurde ein BAK-Wert von 2,0 ‰ nachgewiesen.

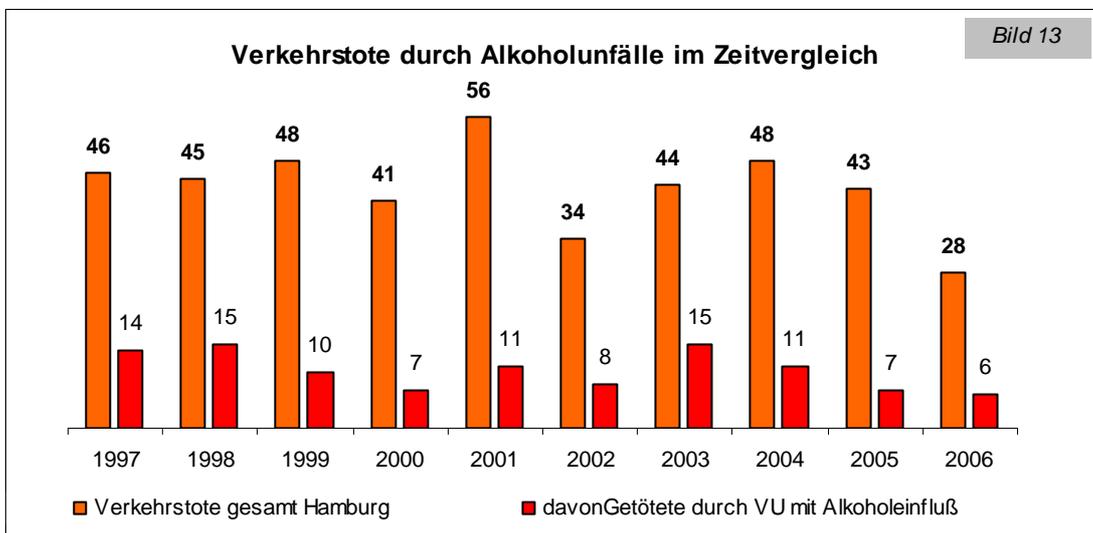


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereigneten sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert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

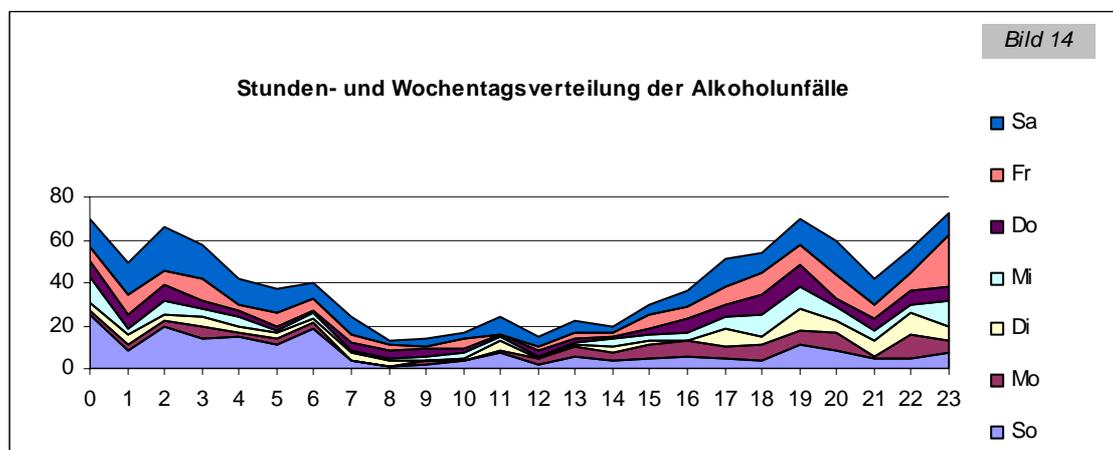


Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		Gesamt
2002	90	93	165	790	279	1417
2003	84	83	137	738	269	1311
2004	85	66	159	666	244	1220
2005	88	94	145	659	65	1051
2006	74	83	150	601	75	983
Ø-Anteil	7,0%	7,0%	12,6%	57,7%	15,6%	

Vorstehende Tabelle 16 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.

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.

Von allen festgestellten alkoholisierten Unfallbeteiligten waren 62,7 % mit einem festgestellten BAK-Wert von mehr als 1,1 ‰ absolut fahruntüchtig.

1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁷

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss sind alle Verkehrsunfälle, bei denen mindestens einer der Beteiligten unter Drogeneinfluss stand.

Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Drogen“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Medikamente oder andere berauschende Mittel kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss						
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)
dabei wurden						
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)

Tabelle 17

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

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

Vortestmedien zum Erkennen der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme wurden im Berichtszeitraum vermehrt eingesetzt. Das Schulungskonzept für die Vollzugskräfte zur Erkennung drogenrelevanter Merkmale wurde im Jahr 2006 fortgesetzt.

Der im Vergleich der Jahre 2004 und 2005 festgestellte Anstieg der VU-Zahlen beruhte in erster Linie auf Möglichkeiten einer verbesserten Erkennung der Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss und eine dem entsprechende Aufhellung des Dunkelfeldes. Siehe hierzu auch Kapitel 2.3.3 (Alkohol und Drogen im Straßenverkehr). Die Zahlen der Unfälle unter Drogeneinfluss waren im Jahr 2006 annähernd auf dem Vorjahresniveau. Der deutliche Anstieg der Verunglücktenzahlen belegt die Gefährlichkeit des Fahrens unter Drogeneinfluss.

Die Zahl der Verunglückten (Verunglückte + 25, Leichtverletzte + 26, Schwerverletzte mit 12 unverändert) ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Es wurde eine Person infolge Drogenkonsums getötet, im Vorjahr gab es zwei Getötete.

Hinsichtlich der festgestellten Drogenarten wurden folgende Fallzahlen festgestellt:

- 57 Fälle mit Cannabis(THC) – Produkten,
- 32 Fälle mit Kokain,
- 19 Fälle mit Medikamenten,
- 11 Fälle mit Heroin,
- 7 Fälle mit Methadon
- 5 Fälle mit Amphetaminen.

Auch eine Kombination mehrerer Drogenarten („Mischkonsum“) wurde wiederholt festgestellt:

- 7 Fälle: THC-Produkte und Kokain,
- 5 Fälle: THC-Produkte und Medikamente
- 2 Fälle: THC-Produkte und Amphetamine
- 2 Fälle: THC-Produkte und Heroin
- 2 Fälle THC-Produkte und Methadon

Weitere Kombinationen mit illegalen Stoffen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei 54,7 % aller Unfälle zugleich Alkoholeinfluss vor.

⁷ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss basiert auf den bei der Ersterfassung erhobenen und in der Unfalldatenbank gespeicherten Daten, ergänzt um eine – erstmals in 2001 durchgeführte – Aktenanalyse mit Auswertung der ärztlichen Gutachten zur Frage der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme.

1.6 Verkehrsteilnehmergruppen

1.6.1 Kinder

1.6.1.1 Verkehrsunfälle

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

Kinder, die als sonstige Geschädigte (z.B. als Mitfahrer) verunglückten, sind deshalb überwiegend nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten. Die insgesamt verunglückten Kinder zeigen die Tabellen im Kapitel Unfallfolgen (Seite 17 ff).

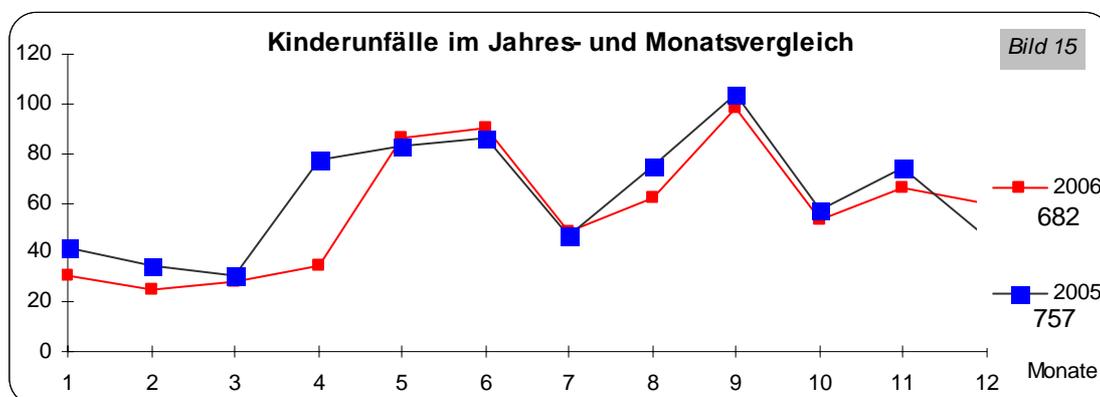
Tabelle 18

Kinderunfälle											
Kategorien	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2006	2005	
Januar		3	21	24				7	31	42	-11
Februar		4	18	22				3	25	35	-10
März	1	2	19	22				6	28	31	-3
April		9	23	32				3	35	77	-42
Mai		11	64	75				11	86	83	3
Juni		13	58	71				19	90	86	4
Juli		13	31	44				4	48	47	1
August		4	46	50	1		1	11	62	75	-13
September		10	69	79				19	98	104	-6
Oktober		6	37	43				10	53	57	-4
November		11	44	55				11	66	74	-8
Dezember		12	36	48				12	60	46	14
Gesamt 2006	1	98	466	565	1		1	116	682	757	-75
Gesamt 2005	1	106	514	621				136			
Veränderung		-8	-48	-56	1		1	-20			-9,9%

Im direkten Jahresvergleich 2006 / 2005 kann folgendes festgestellt werden:

- Deutlicher Rückgang der Kinderunfälle auf 682 (- 75 ; - 9,9%), Abnahme der Unfälle mit Personenschaden auf 565 (- 56 ; - 9,0%)
- Ein Kind wurde bei einem Unfall getötet.⁸
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (565 von 682 VU = 82,9%, Vorjahr 82%). In den Monaten Mai bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2006 ereignet. Signifikante Erklärungen dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt und die signifikanten Rückgänge im Juli und Oktober mit den Schulferien zusammenfallen - nicht erkennbar.

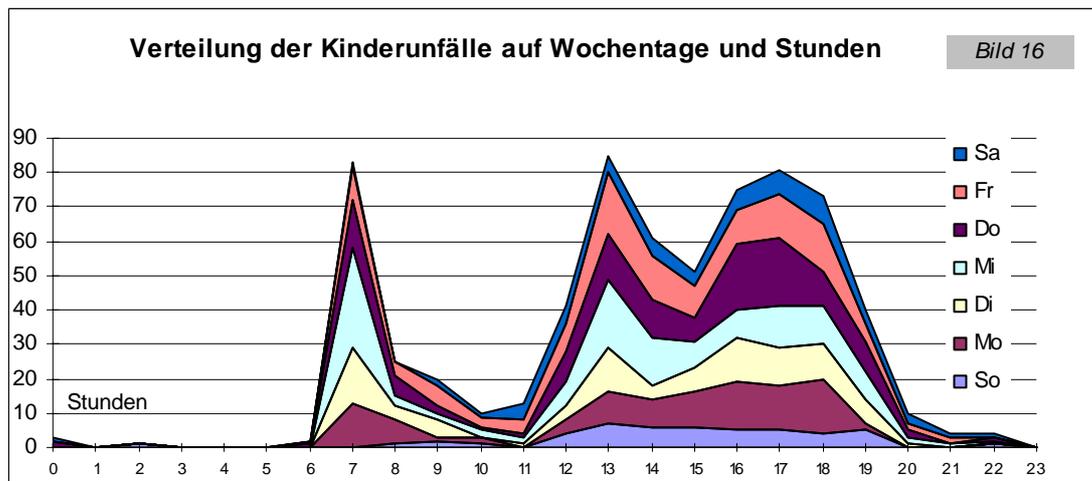
Wie das folgende Bild 15 zeigt, verlief im Übrigen die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig.



⁸ 25.03.2006, 13.40 Uhr; Holsteiner Chaussee 276:

Nach polizeilichen Erkenntnissen überquerte ein 9jähriger Junge die Holsteiner Chaussee zwischen haltenden Fahrzeugen und wurde von einem stadtauswärts fahrenden Pkw erfasst und tödlich verletzt.

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



Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich an Montagen bis Freitagen morgens um 7 Uhr zu Zeiten des Schul-Hinweges und etwa um 13 Uhr zu Zeiten des Rückweges von der Schule, darüber hinaus im Freizeitbereich von 14 bis 19 Uhr. Betrachtet man den gesamten Freizeitbereich (Samstags, Sonntags und Montags – Freitags von 14 – 19 Uhr) so ereigneten sich 56 % der Kinderunfälle in diesem Zeitrahmen. Hier hat es im Vergleich zum Vorjahr keine strukturellen Veränderungen gegeben. Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder verfolgt insofern den umfassenden Ansatz einer Befähigung zur altersgerechten, situationsangemessenen und sicheren Verkehrsteilnahme sowohl auf dem Schulweg als auch im Freizeitbereich.

1.6.1.2 Verunglückte

Im Jahre 2006 verunglückten bei Verkehrsunfällen 837 (- 121; - 12,6%) Kinder, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (Vorjahr 958; vgl. Tabellen 8 – 12).

Davon wurden

- 1 Kind getötet (Vorjahr: 1),
- 102 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 116; - 14),
- 734 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 841; - 107).

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

Gesamt:

Tabelle 19

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		4	3	7
Pkw	84	92	52	228
Lkw			1	1
Bus	27	9	7	43
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			5	5
Fußgänger	44	123	71	238
Radfahrer	12	92	201	305
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	4	5	1	10
Gesamt 2006	171	325	341	837
Gesamt 2005	176	367	415	958
Veränderung	-2,8%	-11,4%	-17,8%	-12,6%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst.Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		3	3	6
Pkw	84	92	52	228
Lkw			1	1
Bus	27	9	7	43
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			4	4
Fußgänger	2			2
Radfahrer	6	3	2	11
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	3			3
Gesamt 2006	122	107	69	298
Gesamt 2005	106	130	117	353
Veränderung	15,1%	-17,7%	-41,0%	-15,6%

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

- als Fußgänger mit einem Altersschwerpunkt 6 – 10 Jahre: 123 (Vorjahr 134),
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 92 (Vorjahr 95) und 11 - 14 Jahre: 201 (Vorjahr 204).

Kinder als aktiv Beteiligte verunglücken überwiegend als Fußgänger und Radfahrer mit deutlich geringerer Erfahrungs- und Handlungssicherheit.

1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 21 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2006, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Tabelle 21

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Kfz-Führer	2	4	13	2	29	61	127	37	23	298	339	-41
Fußgänger	21	70	33			2				126	160	-34
Radfahrer	4	49	127	2	4	8	15	2	12	223	235	-12
Sonstige/o.Ang.		5	5		1		2		22	35	23	12
Gesamt 2006	27	128	178	4	34	71	144	39	57	682	757	-75
Gesamt 2005	31	163	175	3	30	100	144	47	64			
Veränderung	-4	-35	3	1	4	-29		-8	-7			-9,9%

Bei insgesamt 682 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurde der Unfall in **333 Fällen** (48,8 %) von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Fußgänger (124 Fälle) und Radfahrer (180 Fälle).

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2006.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2006	2005		
Verkehrstüchtigkeit												1	
Straßenbenutzung	1	1				1		35			38	40	-2
Geschwindigkeit		17	2	1		1		7			28	34	-6
Abstand		2						2			4	6	-2
Überholen		3						6			9	3	6
Vorbeifahren		1						2			3	2	1
Nebeneinanderfahren		1	1								2		2
Vorfahrt/Vorrang		25		1	1			8	1		36	49	-13
Rotlicht Fz.		6						11			17	29	-12
Abbiegen	1	61	5	2				3			72	90	-18
Wenden/Rückwärtsfahren		16	1								17	12	5
Einfahren i.d.fl.Verkehr	1	21	1		1			20			44	44	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		48	1	3				18			70	78	-8
Ruhender Verkehr		5	1								6	6	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung													
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		43	8	2	2	1		101	10		167	164	3
Technische Mängel								4			4	4	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.								115			115	141	-26
Fußgängerfehler sonst. Art								11			11	17	-6
o.A.		9						6	24		39	37	2
Gesamt 2006	3	259	20	9	4	3	126	223	35		682	757	-75
Gesamt 2005	5	308	16	6	1	3	163	232	23				
Veränderung	-2	-49	4	3	3		-37	-9	12				-9,9%

In 51,2% der Unfälle mit Kindern sind Erwachsene bzw. Jugendliche die Hauptverursacher und hier vor allem als Kraftfahrzeugführer. Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten (259 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (61), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (48), Vorfahrt/Vorrang (25), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (17) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (21).

Das 48-mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (16),
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeitanlagen (9),
- beim Abbiegen (4),
- an Haltestellen (3),
- an anderen Stellen (16).

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (126mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (115).

Von den insgesamt 126 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 123 Kinder. Der häufigste Fehler der Kinder ist die falsche Fahrbahnüberquerung.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (48),
- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (47),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeitanlagen (9),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeitanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (6).

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle mit „Jungen Erwachsenen“⁹ (JE) sind diejenigen, bei denen mindestens ein JE (18 bis 24 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

Tabelle 23

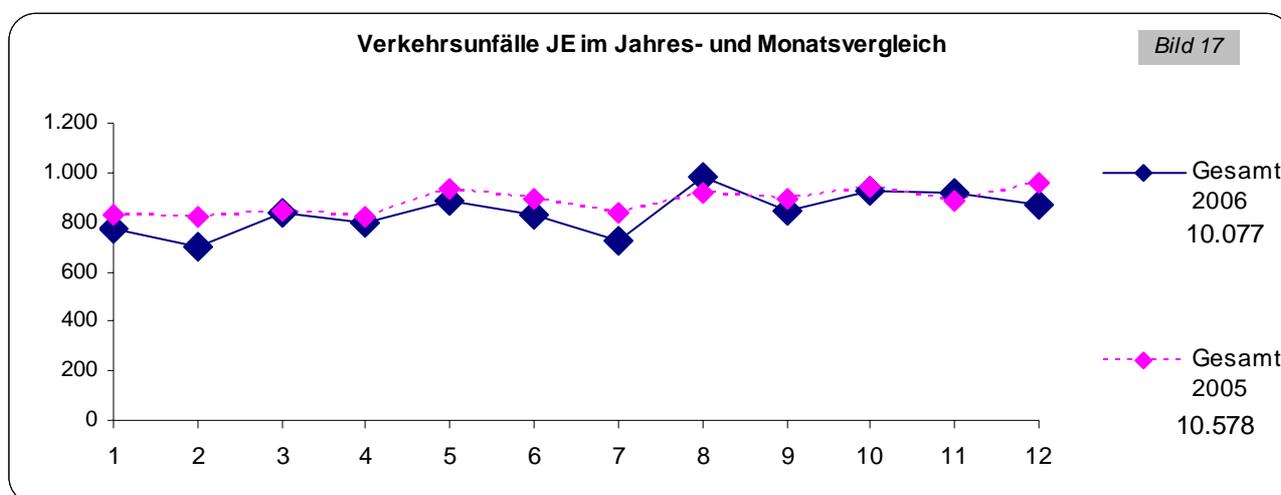
Verkehrsunfälle mit JE											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2006	2005	
Januar		10	106	116	44	6	50	609	775	827	-52
Februar	1	11	104	116	29	5	34	550	700	822	-122
März		6	111	117	40	7	47	673	837	842	-5
April	1	7	116	124	39	9	48	625	797	823	-26
Mai		18	163	181	31	6	37	666	884	932	-48
Juni		16	176	192	35	5	40	594	826	894	-68
Juli		19	161	180	38	4	42	501	723	836	-113
August	1	14	188	203	36	6	42	737	982	919	63
September		18	163	181	38	5	43	622	846	897	-51
Oktober	1	22	160	183	39	6	45	695	923	946	-23
November		20	153	173	37	4	41	704	918	884	34
Dezember		14	150	164	42	13	55	647	866	956	-90
Gesamt 2006	4	175	1.751	1.930	448	76	524	7.623	10.077	10.578	-501
Gesamt 2005	11	152	1.925	2.088	467	58	525	7.965			
Veränderung	-7	23	-174	-158	-19	18	-1	-342			-4,7%

Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 10.077 (- 501; - 4,7%) zurückgegangen. Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

- Abnahme der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 1.751 (- 174; - 9,0%),
- Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 175 (+ 23; + 15,1%),
- Abnahme der Unfälle mit Getöteten auf 4 (- 7),
- Abnahme der schweren Sachschadensunfälle auf 524 (- 1),
- Abnahme der sonstigen Sachschadensunfälle auf 7.623 (- 342; - 4,3%).

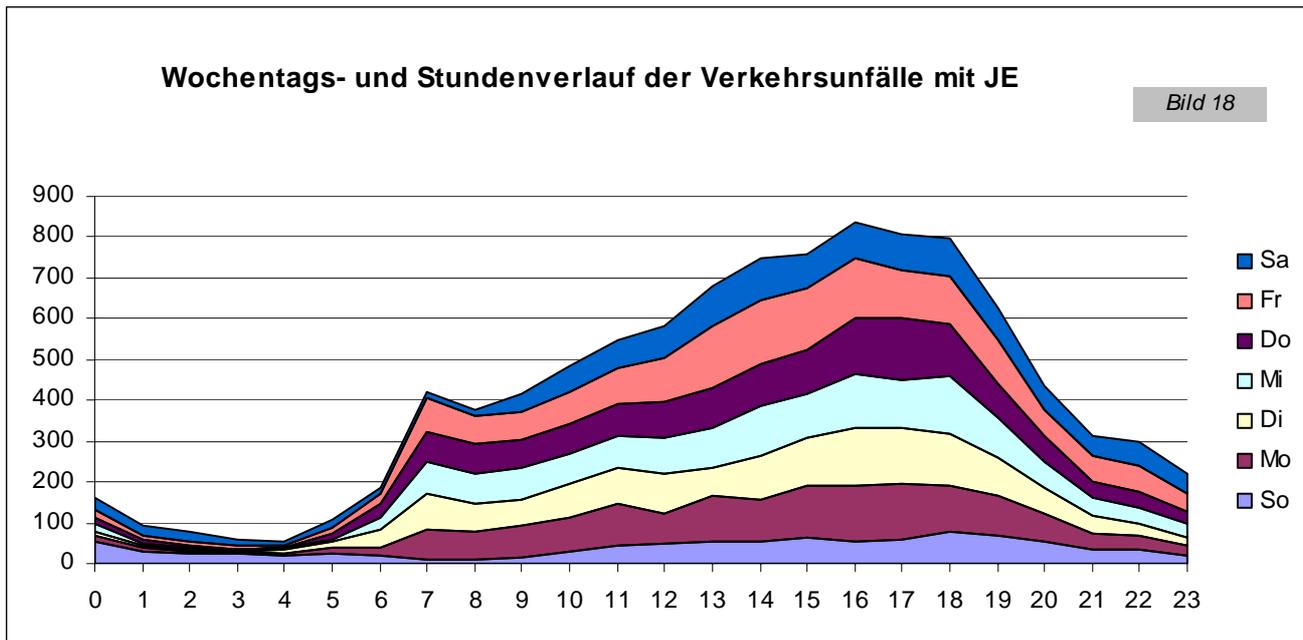
Seit dem Jahr 2002 ist ein ständiger Rückgang der Verkehrsunfälle mit JE um insgesamt 1.625 Unfälle (- 13,9%) zu beobachten. JE haben einen Anteil von 8,2% an der Bevölkerung, sind aber an 17,2% aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden steigt die Beteiligung der JE auf 23,4%. Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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



⁹ Zur Altersgruppierung vergleiche Fußnote 1 auf Seite 17.

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



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2006 verunglückten insgesamt 1.512 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.133 als aktiv Beteiligte,
- 379 als „Sonstige Geschädigte“ (überwiegend Mitfahrer).

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 8,2% entspricht die Zahl von 1.512 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 14,5% aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Ein positiver Trend ist jedoch festzustellen, da die Zahl verunglückter JE seit dem Jahr 2002 um insgesamt 530 Personen (- 26,0%) zurückgegangen ist.

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

Es verunglückten insgesamt 918 JE im PKW, davon

- 589 als Fahrer,
- 329 als Mitfahrer.

In 253 Fällen waren JE als verunglückte PKW-Fahrer die Hauptverursacher für Unfälle mit JE.

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

Danach verunglückten bei Verkehrsunfällen, die durch JE verursacht wurden, insgesamt 1.568 Personen, davon 459 JE als Verursacher selbst.

Tabelle 24

Verunglückte, wenn JE Verursacher von VU sind			
beteiligt mit/als	Verunglückte gesamt	davon	
		andere Beteiligte und Mitfahrer	JE als Verursacher
Krad	43	8	35
Pkw	1.209	956	253
Lkw	95	81	14
Bus	1	1	
sonst. Kfz	11	10	1
Mofa/Moped	27	5	22
Fußgänger	78	17	61
Radfahrer	94	26	68
Sonstige	10	5	5
Gesamt 2006	1.568	1.109	459

1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit JE												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Krad				4	60	9	17	2	1	93	90	3
Pkw			2	3	5.386	1.086	1.103	358	90	8.028	8.558	-530
Lkw					683	260	269	9	25	1.246	1.247	-1
Bus					14	13	30	1		58	53	5
sonst. Kfz					78	21	7	2	3	111	66	45
Mofa/Moped				3	39	4	4	1	1	52	39	13
Fußgänger	4	7	6	5	90	16	8	9	11	156	146	10
Radfahrer		2	9	3	123	17	17	8	4	183	191	-8
Sonstige				1	32	8	7	1	101	150	187	-37
Gesamt 2006	4	9	17	19	6.505	1.434	1.462	391	236	10.077	10.578	-501
Gesamt 2005	4	12	9	15	6.757	1.597	1.530	344	310			
Veränderung		-3	8	4	-252	-163	-68	47	-74			-4,7%

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2006 gab es 10.077 Verkehrsunfälle mit insgesamt 10.687 beteiligten JE.

Davon wurden in 6.505 Fällen (= 64,6%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 58.573 Verkehrsunfälle des Jahres 2006 in Hamburg sind JE zu ca. 11,1% Hauptverursacher.

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

Junge Erwachsene waren die **Hauptverursacher von allen Verkehrsunfällen** des Jahres 2006 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (7.421): 1.034 mal (= **13,9%**, Vorjahr: 13,7%) davon 50 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (808): 116 mal (= **14,4%**, Vorjahr: 11,9%) davon 10 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (28): 3 mal davon 0 unter Alkoholeinfluss

Damit sind JE bei nur 8,2% Bevölkerungsanteil besonders stark als Verursacher von schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Auch hier gilt, dass Alkoholeinfluss mit zunehmender Schwere der Unfallfolgen besonders häufig registriert wurde.

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

Tabelle 26

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2006	2005	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		28	2			1	3	4		38	42	-4
Straßenbenutzung	1	38	5			2		27		73	57	16
Geschwindigkeit	12	747	37		5	6		5	1	813	984	-171
Abstand	11	980	91		7	5		4	1	1.099	1.098	1
Überholen	5	59	15			1		2		82	71	11
Vorbeifahren		47	5							52	52	
Nebeneinanderfahren	2	445	92	1	2	1		1		544	529	15
Vorfahrt/Vorrang	1	319	16	1	1			6		344	354	-10
Rotlicht		76	5		1			14		96	87	9
Abbiegen	1	262	22	1	2	4		3		295	341	-46
Wenden/Rückwärtsfahren		830	138	1	20				2	991	927	64
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	276	27	1	2	1		5		313	345	-32
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	23	2		2	1		4		33	42	-9
ruhender Verkehr		58	11		4			1		74	65	9
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			1		1					2	8	-6
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	21	1.126	202	9	29	17		44	10	1.458	1.513	-55
technische Mängel	1	5	1					1	1	9	9	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							71			71	65	6
Fußgängerfehler sonst. Art							14		1	15	10	5
o.A.	3	67	11		2		2	2	16	103	158	-55
Gesamt 2006	60	5.386	683	14	78	39	90	123	32	6.505	6.757	-252
Gesamt 2005	56	5.719	680	9	43	22	76	117	35			
Veränderung	4	-333	3	5	35	17	14	6	-3			-3,7%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 5.386 von 6.505 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw sind:
 - zu geringer Sicherheitsabstand (980),
 - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (830),
 - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (747),
 - Fehler beim Nebeneinanderfahren (445),
 - Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (319),
 - Einfahren in den fließenden Verkehr (276),
 - Fehler beim Abbiegen (262).

1.6.3 Senioren

1.6.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 27

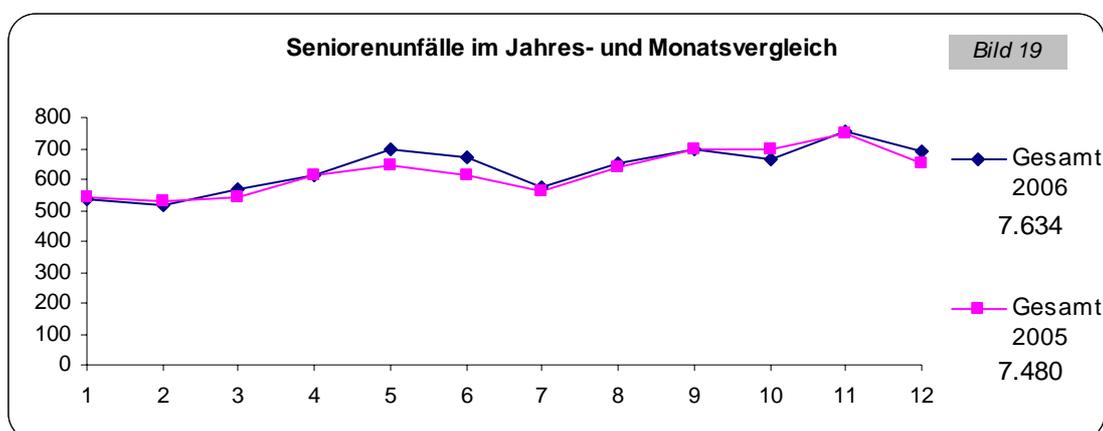
Seniorenunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2006	2005	
Januar		7	71	78	16	2	18	440	536	542	-6
Februar	1	9	75	85	15	5	20	412	517	526	-9
März	1	10	64	75	20	2	22	471	568	545	23
April		10	90	100	28	1	29	483	612	611	1
Mai	1	20	104	125	26	1	27	545	697	647	50
Juni	1	20	112	133	30	2	32	506	671	613	58
Juli		14	101	115	24	3	27	430	572	562	10
August	1	14	101	116	23	2	25	511	652	639	13
September	1	23	121	145	22	5	27	523	695	700	-5
Oktober	1	20	92	113	21	3	24	528	665	695	-30
November	1	17	106	124	23	2	25	609	758	751	7
Dezember		12	101	113	30	3	33	545	691	649	42
Gesamt 2006	8	176	1.138	1.322	278	31	309	6.003	7.634	7.480	154
Gesamt 2005	12	182	1.200	1.394	261	46	307	5.779			
Veränderung	-4	-6	-62	-72	17	-15	2	224			2,1%

In einer Gesamtschau der Jahre 2006 / 2005 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

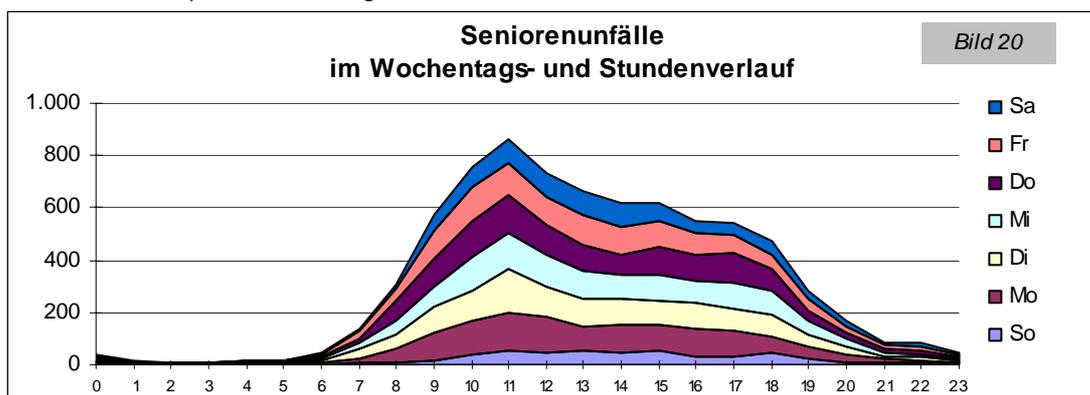
- Insgesamt Anstieg der Seniorenunfälle auf 7.634 (+ 154; + 2,1%), dabei
 - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.322 (- 72; - 5,2%) in den Bereichen
 - Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 8 (- 4)
 - Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 176 (- 6; - 3,3%)
 - Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten auf 1.138 (-62; - 5,2%)
 - Anstieg insbesondere der leichten Sachschadenunfälle auf 6.003 (+ 224; + 3,9%).

Bereits seit Jahren wird ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt sind, beobachtet. Der stetige Anstieg ist im Wesentlichen auf die Steigerungsraten der leichten Sachschadenunfälle zurückzuführen, wobei es sich ohnehin bei 78,6% der Seniorenunfälle um leichte Sachschadenunfälle handelt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 18,3% sind Senioren an 13 % aller Unfälle und damit unterdurchschnittlich am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Der kontinuierliche Anstieg der Seniorenunfälle geht einher mit demografischen Entwicklungen und einer wachsenden Mobilität der Senioren.

In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 19 zeigen die Jahre 2005 und 2006 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.



Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



1.6.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2006 verunglückten insgesamt 920 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um - 45 Verunglückte.

Von den insgesamt 920 Senioren wurden

- 781 leicht verletzt (- 29)
- 132 schwer verletzt (- 13)
- 7 getötet (- 3)

1.6.3.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Krad		1		2	3	8	8	15	1	38	27	11
Pkw					317	764	802	4.492	40	6.415	6.331	84
Lkw					47	212	213	168	11	651	616	35
Bus					1	17	30	18		66	59	7
Sonst.Kfz					8	15	10	28		61	47	14
Mofa/Moped					2	3	5	13	1	24	13	11
Fußgänger		3		2	4	8	9	51	5	82	120	-38
Radfahrer	1	6	12	9	12	26	21	80	12	179	163	16
Sonstige/o.Ang.					1	10	3	38	66	118	104	14
Gesamt 2006	1	10	12	13	395	1.063	1.101	4.903	136	7.634	7.480	154
Gesamt 2005	4	15	17	12	367	1.001	1.054	4.875	135			
Veränderung	-3	-5	-5	1	28	62	47	28	1			2,1%

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tab. 28) auf 7.634 (+ 154; + 2,1%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 6.415 (+ 84; + 1,3%).
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29) auf 4.903 (+ 28; + 0,6%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 4.492 (+ 22; + 0,5%).
- Senioren sind zu 64,2% selbst die Verursacher der Unfälle (4.903 von 7.634 VU), an denen sie beteiligt sind; mit zunehmendem Alter steigt dieser Prozentanteil an.

Tabelle 29 enthält Angaben zur allen Seniorenunfällen, bei denen Senioren Hauptverursacher waren, aufgeschlüsselt nach Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen:

Tabelle 29

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2006	2005	
Verkehrstüchtigkeit	1	17				1		3		22	25	-3
Straßenbenutzung		39						13		52	32	20
Geschwindigkeit	4	194	3	1		3		3	1	209	243	-34
Abstand		380	14		4	1		2	1	402	358	44
Überholen	1	48	1	1	1	1		2		55	64	-9
Vorbeifahren		38		1	1	1				41	37	4
Nebeneinanderfahren		343	28	4	3					378	359	19
Vorfahrt/Vorrang	2	326	2			1		3		334	357	-23
Rotlicht Fz.		73	1					5		79	67	12
Abbiegen		249	9		1	1		1		261	277	-16
Wenden/Rückwärtsfahren	1	938	28	1	2				5	975	926	49
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		224	5		1			5		235	277	-42
Fehlverhalten ggü Fußgängern		44						4	1	49	55	-6
Ruhender Verkehr		62	1						1	64	45	19
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	3							6	4	2
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	6	1.469	72	9	14	3		36	9	1.618	1.588	30
Technische Mängel		1			1	1				3	8	-5
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								39		39	55	-16
Fußgängerfehler sonst. Art								11		11	8	3
Sonstige/o.A.		44	1	1				1	3	20	70	-20
Gesamt 2006	15	4.492	168	18	28	13	51	80	38	4.903	4.875	28
Gesamt 2005	16	4.470	164	15	21	7	67	80	35			
Veränderung	-1	22	4	3	7	6	-16		3			0,6%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (975),
- ungenügender Sicherheitsabstand (402),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (378),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (334),
- Fehler beim Abbiegen (261),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (235).

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

Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufiger 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.

1.6.4 Fußgänger

1.6.4.1 Verkehrsunfälle

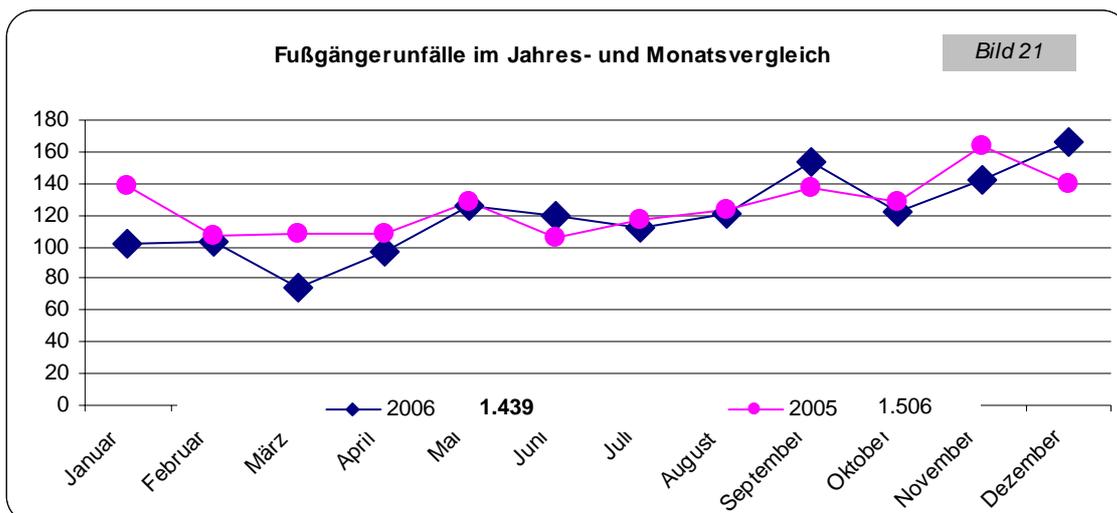
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Rückgang der Fußgängerunfälle auf 1.439 (- 67, - 4,4%), darunter
 - Unfälle mit Personenschaden auf 1.213 (- 128; - 9,6%),
 - Unfälle mit schwerem Personenschaden um 2 auf 260.
- Starker Rückgang bei den Unfällen mit Getöteten auf 12 Getötete (- 10 Getötete).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	2006	2005	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		16	68	84	1		1	17	102	139	-37
Februar	1	20	69	90	1		1	12	103	107	-4
März	2	14	45	61	1		1	12	74	108	-34
April	1	17	66	84	1		1	12	97	108	-11
Mai		22	82	104		1	1	21	126	128	-2
Juni	2	22	83	107		1	1	12	120	106	14
Juli	1	17	80	98		1	1	13	112	117	-5
August	2	16	88	106	1	1	2	13	121	123	-2
September	1	26	100	127	2	1	3	24	154	137	17
Oktober	1	21	70	92	3		3	27	122	129	-7
November	1	34	83	118				24	142	164	-22
Dezember		35	107	142				24	166	140	26
Gesamt 2006	12	260	941	1.213	10	5	15	211	1.439	1.506	-67
Gesamt 2005	22	262	1.057	1.341	6	8	14	151			
Veränderung	-10	-2	-116	-128	4	-3	1	60			-4,4%

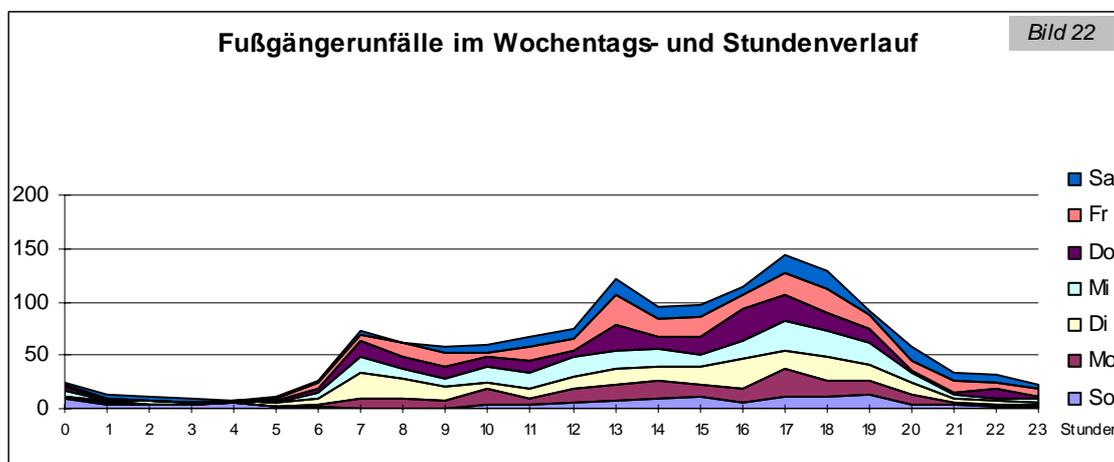
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der 1.439 Fußgängerunfälle.

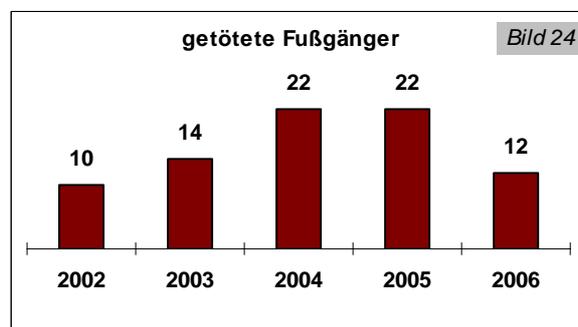
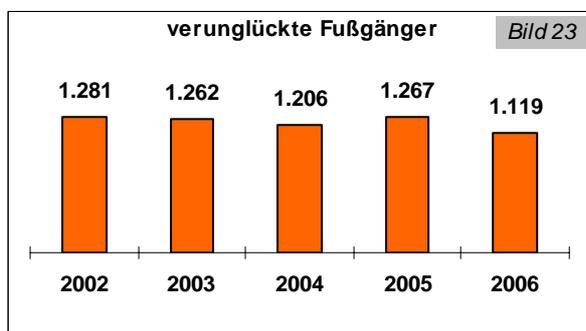
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2006 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet.
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 13 und 15-18 Uhr (678 VU; 47,1% %); sie korrespondieren mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger (238 VU; 16,5% aller Fußgängerunfälle).



1.6.4.2 Verunglückte

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

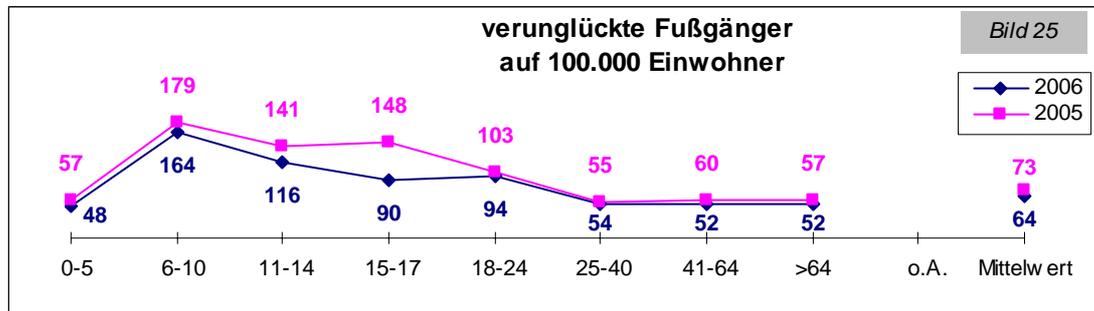


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.119 Verunglückten liegt nach einem Anstieg im Jahr 2005 unter den Ergebnissen der Vorjahre.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist mit 12 stark zurück gegangen. Bezogen auf die 12 getöteten Fußgänger waren
 - 6 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten),
 - 6 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
 - 1 LKW-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen,
 - 1 LKW-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (nicht angepasste Geschwindigkeit),
 - 1 LKW-Fahrer mit einem Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren,
 - 1 Bus-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten,
 - 1 PKW-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen,
 - 1 Pkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern an anderen Stellen.

¹⁰ Die Zahl der verunglückten Fußgänger 1.119 ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.213); demnach sind bei diesen Verkehrsunfällen nicht nur die beteiligten Fußgänger, sondern auch andere Personen verunglückt.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 41-64-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual stärkere Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider. Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden. Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität

- junge Menschen bis 24 Jahren als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken;
- 6 - 10-jährige Kinder am stärksten betroffen sind (zum Vorjahr - 15),
- 11 – 14-jährige Kinder rangieren dahinter (zum Vorjahr - 25).

1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen											Veränderung	
beteiligt als	Alter									Gesamt		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Kfz-Führer		1	1	5	58	173	251	69	45	603	647	-44
Fußgänger	21	69	33	27	88	137	136	51	83	645	678	-33
Radfahrer	1	5	9	5	15	33	30	10	24	132	133	-1
Sonstige					1	3	3	2	50	59	48	11
Gesamt 2006	22	75	43	37	162	346	420	132	202	1.439	1.506	-67
Gesamt 2005	23	89	55	43	145	390	432	154	175			
Veränderung	-1	-14	-12	-6	17	-44	-12	-22	27			-4,4%

Bezogen auf alle 1.439 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 41,9% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (603).
- In 44,8% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (645).

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

- Von allen 603 Kfz-Führern des Jahres 2006, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 516 (- 44; - 7,9%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs. Wesentliche Hauptursachen sind in 282 (- 49; - 14,8%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten

- beim Abbiegen	62
- an Fußgängerfurten (mit LZA)	26
- an Fußgängerüberwegen (ohne LZA)	40
- an Haltestellen	4
- an anderen Stellen	150

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (486 = - 52: - 9,7%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 212 (- 23)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 108 (- 9)
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 66 (- 15)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 41 (- 16)
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA
[z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 2 (unverändert)
- durch sonstiges falsches Verhalten 57 (+ 11)

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2006	2005	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		4					11	6		21	10	11
Straßenbenutzung		3				4		38		45	43	2
Geschwindigkeit		25	3		1			10		39	46	-7
Abstand	1	8	2	1				2		14	13	1
Überholen	1							2		3	6	-3
Vorbeifahren											2	-2
Nebeneinanderfahren											2	-2
Vorfahrt		2	1							3	4	-1
Rotlicht	1	14		1						16	11	5
Abbiegen	1	38	2							41	28	13
Wenden/Rückwärtsfahren		68	7							75	78	-3
Einfahren i. d. fließ. Verkehr		6	1							7	9	-2
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2	282	23	11	2	3		46	2	371	428	-57
Ruhender Verkehr		5								5	4	1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung											4	-4
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	2	58	4	10		2		23	2	101	97	4
Technische Mängel								1		1		1
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn							486			486	538	-52
Fußgängerfehler sonst. Art							128			128	111	17
o.A.		3	1				20	4	55	83	72	11
Gesamt 2006	8	516	44	23	3	9	645	132	59	1.439	1.506	-67
Gesamt 2005	7	560	47	24	5	4	678	133	48			
Veränderung	1	-44	-3	-1		5	-33	-1	11			-4,4%

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

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

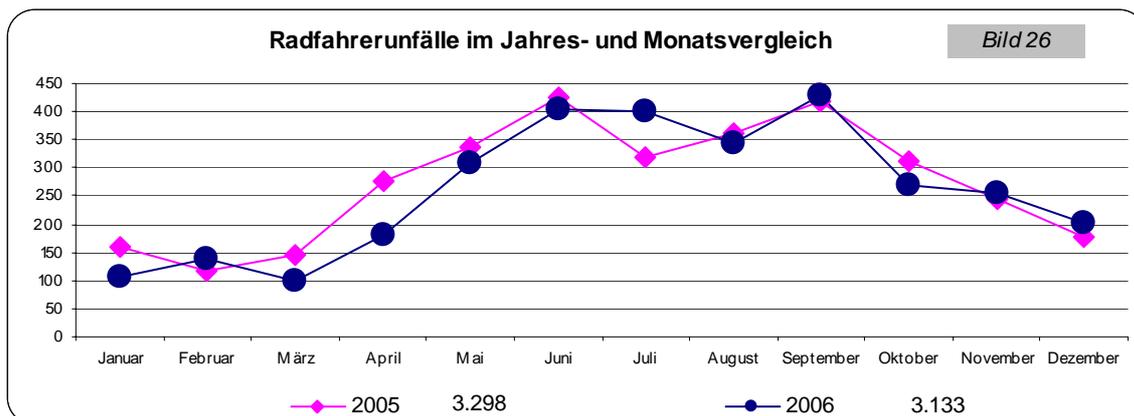
- Rückgang der Radfahrerunfälle auf 3.133 (- 165; - 5,0%),
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 2.410 (- 126; - 5,0%),
 - Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 225 (+ 12; + 5,6%),
 - Rückgang bei VU mit Getöteten auf 5 (- 2).

Nach einem Anstieg im Jahr 2005 waren die Unfallzahlen mit Radfahrern im Jahr 2006 rückläufig.

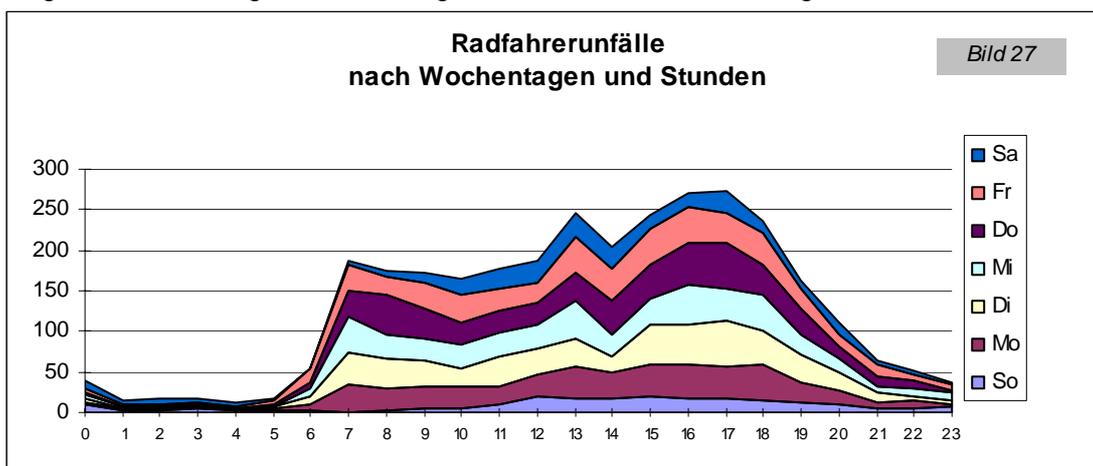
Tabelle 33

Radfahrerunfälle											
Monat	VUPS				VUSS			VULS	2006	2005	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		8	78	86		1	1	21	108	160	-52
Februar		9	95	104		1	1	33	138	117	21
März		5	62	67	1		1	31	99	146	-47
April		15	123	138	1		1	43	182	278	-96
Mai	2	22	206	230	1	4	5	73	308	338	-30
Juni		30	282	312	1	4	5	86	403	425	-22
Juli		32	288	320	1	8	9	70	399	320	79
August		21	237	258	1	5	6	79	343	361	-18
September	1	36	293	330	3	6	9	88	427	419	8
Oktober		16	193	209		1	1	58	268	313	-45
November		17	181	198		1	1	56	255	243	12
Dezember	2	14	142	158		3	3	42	203	178	25
Gesamt 2006	5	225	2.180	2.410	9	34	43	680	3.133	3.298	-165
Gesamt 2005	7	213	2.316	2.536	7	36	43	719			
Veränderung	-2	12	-136	-126	2	-2		-39			-5,0%

Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Höhere Unfallzahlen in den Monaten Mai – September bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Sommermonaten ab.



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



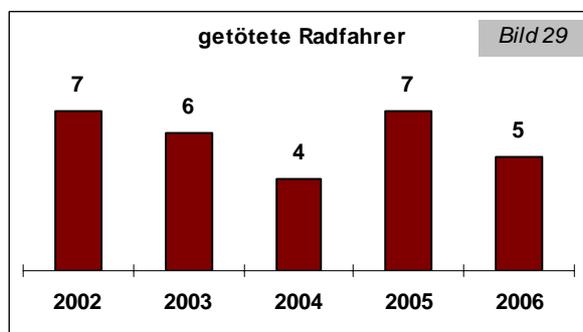
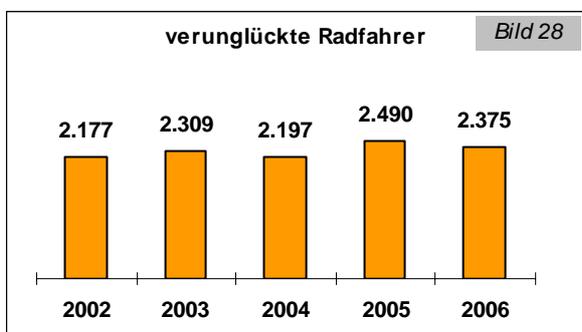
Hieraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Radfahrerunfälle haben sich in 2006 vorwiegend zwischen 7 und 20 Uhr ereignet.
- Montags bis freitags liegt die erste Spitze in der Stunde 7, zwischen 12 und 20 Uhr ereigneten sich die meisten Unfälle.
- Samstags und sonntags ist der Zeitraum zwischen 11 und 20 Uhr besonders unfallbelastet.

1.6.5.2 Verunglückte

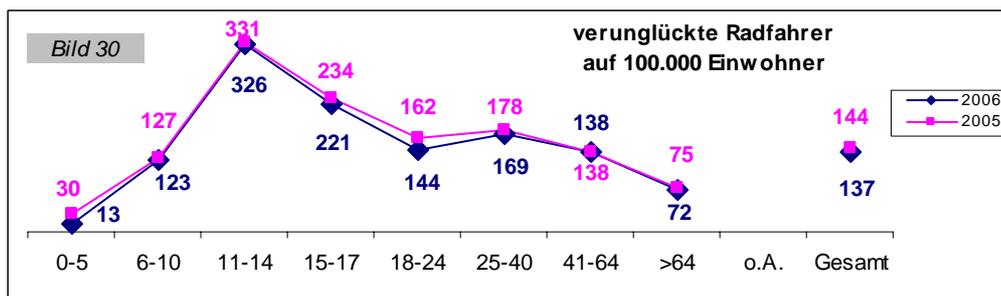
Die folgenden Bilder 28 und 29 beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.

Die Gesamtzahl verunglückter Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr geringer (- 115; - 4,6%). Die Zahl getöteter Radfahrer ist auf 5 gesunken.



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

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



1.6.5.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

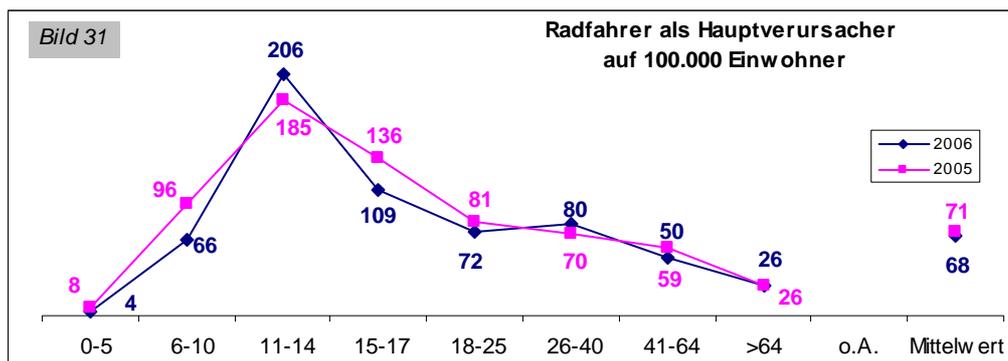
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
Kfz -Führer	1		5	3	145	514	747	222	108	1.745	1.857	-112
Fußgänger	4	4	4	4	9	26	27	13	17	108	116	-8
Radfahrer	4	49	127	52	123	350	272	80	125	1.182	1.240	-58
Sonstige					1	9	6	3	79	98	85	13
Gesamt 2006	9	53	136	59	278	899	1.052	318	329	3.133	3.298	-165
Gesamt 2005	12	79	119	74	252	951	1.147	333	331			
Veränderung	-3	-26	17	-15	26	-52	-95	-15	-2			-5,0%

Bezogen auf alle 3.133 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 37,7% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.182),
- in 55,7% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.745).

Innerhalb der Gruppe der 1.182 Radfahrer, die selbst die wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt haben, zeigt der Altersvergleich in Relation zur Bezugsgröße 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe (Bild 31), dass Kinder (11-14), gefolgt von Jugendlichen (15-17), besonders häufig als Hauptverursacher in Erscheinung treten.



Im Vergleich zum Vorjahr hat es hier keine relevanten Veränderungen gegeben.

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

Tabelle 35

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle							
Ursachen	Beteiligte				Gesamt		Veränderung
	Kfz - Fahrer	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2006	2005	
Verkehrstüchtigkeit	3	1	40		44	28	16
Straßenbenutzung	13		211	1	225	232	-7
Geschwindigkeit	29		47		76	64	12
Abstand	24		31		55	39	16
Überholen	22		25	1	48	61	-13
Vorbeifahren	9		3		12	14	-2
Nebeneinanderfahren	5		3		8	2	6
Vorfahrt/Vorrang	310		55	1	366	439	-73
Rotlicht Fahrz.	30		93		123	160	-37
Abbiegen	574		19	2	595	640	-45
Wenden/Rückwärtsfahren	82				82	71	11
Einfahren i.d.fl.Verkehr	269		61		330	373	-43
Fehlverhalten ggü Fußgängern	16		47		63	82	-19
Ruhender Verkehr	103		3	1	107	99	8
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2				2	5	-3
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	222		500	14	736	736	
Technische Mängel	2		16	2	20	7	13
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		73			73	70	3
Fußgängerfehler sonst. Art		34			34	45	-11
o.A.	30		28	76	134	131	3
Gesamt 2006	1.745	108	1.182	98	3.133	3.298	-165
Gesamt 2005	1.857	116	1.240	85			
Veränderung	-112	-8	-58	13			-5,0%

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 (574; = 32,9%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (310; = 17,8%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt (269, = 15,4%).

Im Vergleich zum Vorjahr hat es hier keine wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Häufigkeit und der Reihenfolge gegeben.

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 (211; = 17,9%),
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (93; = 7,9%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (55; = 4,7 %)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (61; = 5,2%).

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden:

- Kreuzende Verkehrsabläufe (ausgewiesen durch die Ursachen „Abbiegen“, „Vorfahrt / Vorrang“, „Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Rotlichtmissachtung“) bergen für Radfahrer ein höheres Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer (148) erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre. Viele Kraftfahrer ziehen nicht in Betracht, dass Radfahrer insbesondere Radwege häufig verbotswidrig in die falsche Richtung benutzen.

1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.6.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm³ oder 11 kW Nennleistung)
- Krafroller
- Leichtkraftrad
- Moped
- Mofa 25

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

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

Tabelle 36

Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer											
Monat	VUPS				VUSS			VULS			
Kategorie	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2006	2005	Veränderung
Januar	1		10	11			0	5	16	37	-21
Februar		1	12	13	1		1	6	20	35	-15
März		2	18	20	1		1	16	37	57	-20
April	1	10	53	64	5	1	6	35	105	145	-40
Mai		21	85	106	8	1	9	51	166	157	9
Juni	1	18	96	115	7	1	8	60	183	198	-15
Juli		24	110	134	5		5	52	191	141	50
August	1	11	90	102	5		5	59	166	191	-25
September	2	22	87	111	8		8	52	171	171	0
Oktober		13	81	94	1	2	3	35	132	147	-15
November		11	51	62	5	2	7	29	98	71	27
Dezember		13	44	57	3		3	22	82	53	29
Gesamt 2006	6	146	737	889	49	7	56	422	1.367	1.403	-36
Gesamt 2005	6	129	743	878	48	4	52	473			
Veränderung	0	17	-6	11	1	3	4	-51			-2,6%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

- Rückgang der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.367 (- 36; - 2,6%),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 889 (+ 11; + 1,3%).

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

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

1.6.6.2 Verunglückte

Bei 1.367 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 900 Personen (+ 10 ; + 1,1 %).

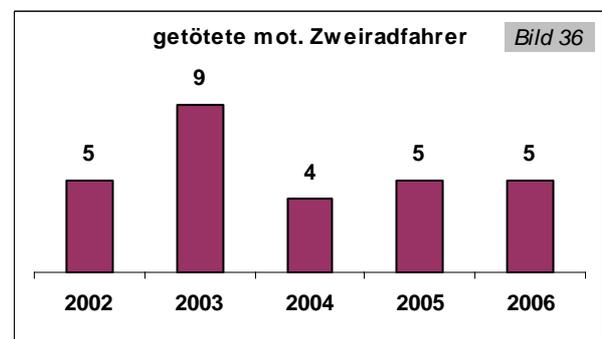
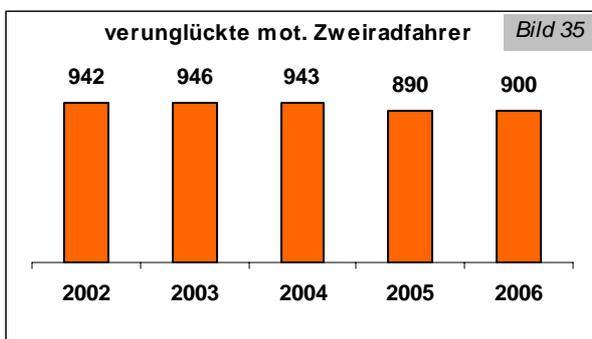
Davon waren

- 466 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (- 106) davon 4 getötet (- 1)
- 71 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrrollers (+ 13)
- 70 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (+ 32) davon 1 getötet (+ 1)
- 193 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+ 56)
- 100 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+ 10)

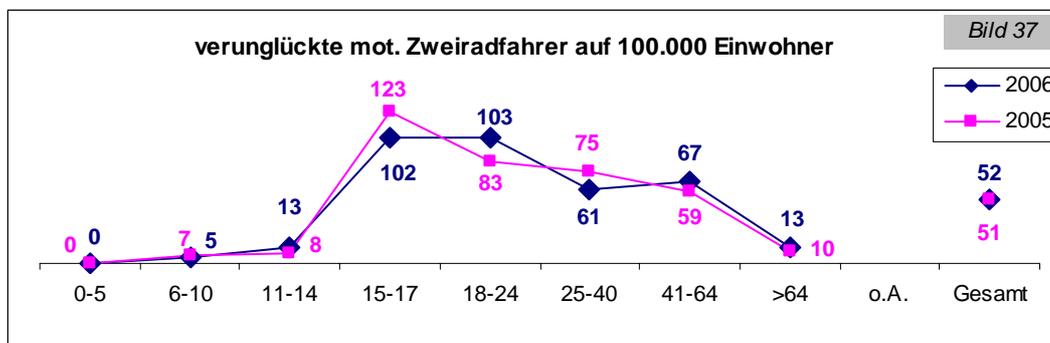
Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist geringfügig gestiegen.
- Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist mit fünf unverändert.



Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 900 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.



Wesentliche Erkenntnisse:

- Insgesamt 50 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17Jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,8%) 5,6% aller verunglückten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.
41 Verunglückte dieser Altersgruppe haben ein motorisiertes Zweirad gefahren; in 20 Fällen handelte es sich dabei um Moped / Mofa 25. Insofern ist der Einstieg junger Menschen in die motorisierte Verkehrsteilnahme mit besonderen Risiken verbunden. Dem begegnet die Polizei durch verstärkte Unterstützung der schulischen Mofa-Projekte durch Polizeiverkehrslehrer (vgl. Ziff. 2.2.1.3 des Berichts).
- Mit 18 Jahren erfolgt dann offensichtlich der Wechsel zum Kraftrad:
 - Die meisten aller 18-24Jährigen motorisierten Zweiradfahrer verunglückten (94 von 148) mit einem Kraftrad.
 - Der Häufigkeitswert der verunglückten Kradfahrer im Alter von 25 – 40 Jahre liegt mit einem Anteil von 20,1% unter dem Bevölkerungsanteil von 26,5%.
 - Die Altersgruppe 41 – 64 Jahre ist mit ihrem Anteil an verunglückten Kradfahrern (30,1%) gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil (31,2%) leicht unterrepräsentiert.
- Bei den höher motorisierten Krafträdern verunglückten die meisten Personen (607). Die stärkste Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 25-40 (181). In der Altersgruppe 41-64 steigt die Verunglücktenrate auf 277 an. Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (getötet bzw. schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 109 Getöteten bzw. Schwerletzten verunglückten 36 (2 getötete Personen, 34 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 25-40 und 50 (3 Getötete, 47 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 41-64.

1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 37

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2006	2005	
motor.Zweiradfahrer		1	1	53	98	190	227	28	20	618	604	14
übrige Kfz					97	259	248	42	26	672	719	-47
Fußgänger	1	1		1	3	4	6	3	3	22	17	5
Radfahrer			2	2	1	8	6			19	19	0
Sonstige							4		32	36	44	-8
Gesamt 2006	1	2	3	56	199	461	491	73	81	1.367	1.403	-36
Gesamt 2005		4	7	58	173	501	459	101	100			
Veränderung	1	-2	-4	-2	26	-40	32	-28	-19			-2,6%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre) wurden bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2 % überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (199 von 1.367 = 14,6%, Vorjahr: 173 von 1.403 = 12,3 %). 49,2% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer
- Die Altersgruppe von 41 – 64 Jahre stellt mit 35,9% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 46,2% selbst Verursacher der Unfälle.

Diese Zahlen spiegeln eine bei Jungen Erwachsenen (JE) höhere Risikobereitschaft wider, die mit zunehmendem Alter sinkt. Zugleich unterliegen die JE einem erhöhtem Risiko des Verunglückens.

In 45,2% der Fälle verursachen die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selber.

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

Tabelle 38

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		Veränderung
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2006	2005	
Verkehrstüchtigkeit	9	3				12	16	-4
Straßenbenutzung	17	4		2		23	22	1
Geschwindigkeit	126	29		1		156	131	25
Abstand	115	33				148	152	-4
Überholen	40	18		1		59	48	11
Vorbeifahren	4	13				17	18	-1
Nebeneinanderfahren	22	85				107	110	-3
Vorfahrt/Vorrang	17	92		4		113	119	-6
Rotlicht Fahrz.	7	19		7		33	30	3
Abbiegen	23	125		1		149	145	4
Wenden/Rückwärtsfahren	3	114				117	140	-23
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	19	73		2	2	96	110	-14
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	5	1				6	7	-1
ruhender Verkehr		4				4	3	1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1					1	1	0
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	202	55		1	1	259	275	-16
Technischer Mangel	3	1				4	7	-3
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			16			16	16	0
Fußgängerfehler sonst. Art			4			4	1	3
o.A.	5	3	2		33	43	52	-9
Gesamt 2006	618	672	22	19	36	1.367	1.403	-36
Gesamt 2005	604	719	17	19	44			
Veränderung	14	-47	5	0	-8			-2,6%

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 (126, Vorjahr: 108),
- zu geringer Abstand (115, Vorjahr 102),
- Fehler beim Überholen (40, Vorjahr 32).

Die Ursache Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist gestiegen 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 Abbiegen (125, Vorjahr 125),
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (114, Vorjahr 134),
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (92, Vorjahr 91),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (73, Vorjahr 96),
- Missachtung Rotlicht (19, Vorjahr 15).

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1 Unfallbekämpfung

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

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

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

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

Auf der Grundlage aktueller Unfallauswertungen erhalten die örtlich zuständigen Polizeidienststellen die notwendigen Informationen über kurzfristige Entwicklungen und Veränderungen im Unfallgeschehen. Grundlage für diese Analysen sind die signierten Unfallursachen, die das Fehlverhalten eines Unfallbeteiligten beschreiben:

Werden an einer Örtlichkeit innerhalb von 90 Tagen drei gleichartige Unfälle erfasst, wird diese Unfallsituation automatisiert erkannt und als **Unfalllage-Meldung** der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt. Bezieht sich die Unfalllage-Meldung auf einen lichtzeichengeregelten Knoten, wird zusätzlich die zentrale Straßenverkehrsbehörde in der Verkehrsdirektion 5 informiert. Es ist Aufgabe dieser Dienststellen, erforderliche Maßnahmen zur Unfallbekämpfung zu prüfen und ggf. einzuleiten.

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

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

Schwerpunkte in der Unfallbekämpfung setzt die Polizei insbesondere an Unfallhäufungsstellen. Bezogen auf diese Örtlichkeiten werden die Unfallakten systematisch ausgewertet, der Unfallort mit seinen Verkehrsabläufen und der baulichen Ausgestaltung besichtigt. Lichtzeichenanlagen und die zur Unfallzeit aufgeschalteten Signalprogramme werden in die Prüfung einbezogen. Im Ergebnis verfolgen alle Analysen das Ziel, konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.

Werden erkennbar umfangreiche und kostenintensive Umbauten bzw. Änderungen der Verkehrsleittechnik an Unfallhäufungsstellen notwendig, wird die Unfallanalyse mit einer entsprechenden Empfehlung der **Unfallkommission** zugestellt. Die Unfallkommission Hamburg wurde im Jahr 2000 gegründet und setzt sich aus Vertretern der Behörde für Inneres (A 3 – Oberste Landesbehörde i.S. der §§ 44, 45 StVO), der Polizei (zugleich Straßenverkehrsbehörde) und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Straßenbaubehörde) zusammen. Sie ist mit fachlicher Kompetenz für Anordnung, Planung und Finanzierung ausgestattet, um notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu realisieren. Geschäftsführung und Koordination liegen bei der zentralen Straßenverkehrsbehörde der Polizei.

2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahre 2006 weitere 11 Unfallhäufungsstellen bzw. –strecken analysiert und in einigen Fällen bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2006 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße	Unfälle mit Gegenverkehr durch Missachtung des Rotlichtes der linksabbiegenden Fahrzeuge aus der Bahrenfelder Chaussee Richtung Von-Sauer-Straße („Mitzieheffekt“).	Installation einer zweiten Signalgruppe („Auffangsignale“) vor der Konfliktfläche <i>Maßnahmen am 14.11.2006 umgesetzt.</i>
Papenreye zw. Kollaustraße und Gewässer Tarpenbek	Unfälle zwischen abbiegenden bzw. einfahrenden Fahrzeugen und dem Durchgangsverkehr.	Verbesserung der Sichtdreiecke im Bereich der Zu-/Abfahrt zum Gewerbegrundstück METRO unter Inanspruchnahme der Nebenflächen <i>Maßnahmen am 15.12.2006 umgesetzt</i>
Schloßstraße 8 -12	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch verbotenes Wenden / fehlerhaften Fahrstreifenwechsel	<i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Osdorfer Landstraße / Isfeldstraße	Auffahrunfälle in einzelnen Knotenpunktzufahrten und Unfälle durch Rotlichtverstöße	Verhinderung von Auffahrunfällen und Rotlichtfahrten und Optimierung des Verkehrsflusses durch Anpassung der Koordinierung mit benachbarten LZA <i>Umsetzung der Maßnahme steht noch aus</i>
Schloßstraße / Claudiusstraße	Vorfahrt- und Abbiegeunfälle wegen ungünstiger Knotenpunktgeometrie	Prüfauftrag: Verbesserte Verkehrsabwicklung im Einmündungsbereich durch Vollsignalisierung (Umbau der vorhandenen FLZA) <i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Curslacker Neuer Deich zw. 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 <i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Langenhorner Chaussee / Forthkamp	Unfälle im Längsverkehr (überwiegend beim Nebeneinanderfahren)	Prüfung einer Aufweitung des Knotens <i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Martinistraße / Tarpenbekstraße	Häufung von Linksabbiege- und Wendeeinmündungen in der Tarpenbekstraße aus Richtung Norden.	Prüfung der tatsächlichen Linksabbiegebedarfe und einer kompakteren Gestaltung des Knotens, um Räumweg zu verkürzen <i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Breslauer Straße / Köhlbrandbrücke	Unfälle im Längsverkehr beim Nebeneinanderfahren	<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer Verbesserung der Linksabbiegesituation durch neue Flächenaufteilung • Optimierung der LZA-Steuerung <i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</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 Bussonderfahrstreifens <i>Maßnahmen noch nicht umgesetzt</i>
Borstelmannsweg / Wendenstraße	Vorfahrtunfälle aufgrund mangelnder Erkennbarkeit der Verkehrsregelung	Verdeutlichung der Fahrbahnmarkierungen <i>Maßnahmen noch nicht umgesetzt.</i>

An allen Unfallhäufungsstellen wird nach Abschluss eingeleiteter Maßnahmen die Unfallentwicklung über einen längeren Zeitraum beobachtet. Über den Erfolg der Maßnahmen kann belastbar erst nach dem Ablauf von drei Jahren berichtet werden.

2.1.2.2 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

In 2006 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(n)	Ergebnis
Jahnring / Überseering Ost	Auffahr- und Verflechtungsunfälle im gesamten Knotenbereich	1. Bessere Vorwegweisung 2. Fahrbahndecken-erneuerung	Deutlicher Rückgang der Unfälle
Haldesdorfer Straße / Bramfelder Chaussee	Verflechtungs- und Auffahrnfälle sowie Rechtsabbiegeunfälle aus der Bramfelder Chaussee zwischen Kraftfahrzeugen und in gleicher Richtung fahrenden Radfahrern.	1. Verhindern von Fahrstreifenwechsel durch Ersetzen vorhandener Leitlinien im inneren Knotenbereich durch Trennlinien 2. Verbesserung der Sichtbeziehung durch Entfernung des Grünbewuchses	Deutlicher Rückgang der Unfälle
Borgfelder Straße / Burgstraße	Mißachtung des Rotlichts durch Fahrzeuge, die den Grevenweg in Richtung Norden befahren und Auslösen eines „Mitzieheffektes“ bei den Rechtsabbiegern.	Verbesserung der Begreifbarkeit der fahstreifenbezogenen Signalisierung durch 1. Zurückverlegung der Haltelinie für den Geradeausverkehr aus dem Grevenweg 2. Erneuerung der Markierungen im Grevenweg, 3. klare Trennung des Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehrs im Grevenweg durch Fahrbahnteiler 4. Installation eines zusätzlichen roten Signals auf der Verkehrsinsel	Der Unfall auslösende Mitzieheffekt wird durch das Maßnahmenbündel unterbunden. Unfälle rückläufig.
Adenauerallee / Kreuzweg (Nebenfahrbahn)	Vorfahrtunfälle aus der Nebenfahrbahn der Adenauerallee in den Kreuzweg.	1. Bauliche Umgestaltung der Nebenfahrbahn zur Sackgasse 2. Verbreiterung der Ausfahrt der Nebenfahrbahn in Höhe des Hotels „Alte Wache“	Unfallhäufungsstelle beseitigt
Lämmersieth / Krausestraße	Vorfahrtunfälle wegen schlechter Sicht im Einmündungsbereich	Verbesserung der Verkehrsabwicklung und Gefahrminderung durch Installation einer Vollsignalisierung	Vorfahrtunfälle beseitigt.
Bramfelder Straße / Habichtstraße	Unfälle im Längsverkehr vor allem im Bereich Bramfelder Straße	1. Optimierung der Verkehrsabläufe durch Verbesserung der fahstreifenbezogenen Signalisierung 2. Integration der LZA in die adaptive Netzsteuerung	Die Anzahl der Unfälle mit Verletzten konnte um ein Drittel gesenkt werden. 2006 erstmals deutlicher Rückgang der Gesamtzahl der Unfälle.
Barcastaße. / Sechslingspforte	Auffahrnfälle in der Sechslingspforte vor der LZA in Richtung Westen	1. Abdeckung des Grünlichts an den Auslegern Schwanenwik. 2. Fahstreifenbezogene Signalisierung in der Sechslingspforte 3. Ausbesserung der Fahrbahndecke	Leichter Rückgang der Gesamtzahl der Unfälle, die Anzahl der Unfälle mit Verletzten konnte um ca. ein Drittel gesenkt werden.
Julius-Vosseler-Straße / Koppelstraße	Auffahrnfälle in der Koppelstraße vor den Haltelinien wegen mangelnder Griffigkeit	1. Warnung der Verkehrsteilnehmer durch Montage von Hinweisschildern „Unfallgefahr“ 2. Verbesserung der Fahrbahnoberfläche durch neue Fahrbahndecke.	Deutlicher Rückgang der Auffahrnfälle, Unfalllage insgesamt unauffällig.
Bürgerweide / Steinhauerdamm	Verflechtungs- und Auffahrnfälle im gesamten Knotenbereich	Optimierung der Verkehrsströme durch Verbesserte Wegweisung mit Hilfe fahstreifenbezogener Überkopfbeschilderung an der Brücke Berlinertordamm Richtung Bürgerweide/Wallstraße	Sehr starker Rückgang der Verflechtungs- und Auffahrnfälle, deutlicher Rückgang bei den Unfällen mit Verletzten.

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.

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

10 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 Kleinkind

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 die beginnende Mobilität der jungen Schulanfänger wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm durchgeführt. 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, wurde auch im Jahr 2006 in Anspruch genommen. Die Fahrradprojekte sind seit dem Schuljahr 2004/ 2005 fester Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung. Die thematische Schwerpunktsetzung der Fahrradprojekte 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 Bildung und Sport (BBS) festgelegten Inhalte wurden Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität durchgeführt. So gab es neben Fahrradprojekten, die über eine ganze Woche liefen, Projekte an einzelnen bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 119 Projekte durchgeführt, an denen 5.249 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen konnte im Jahr 2006 in unverändertem Umfang fortgeführt werden.

Im Bereich der schulischen Mofa-Projekte wurden bisherige Aktivitäten der Polizei fortgeführt. Polizeiverkehrslehrer unterstützen in der fahrpraktischen Ausbildung sowie bei der Abnahme der Prüfungen 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.

Verkehrserziehung 2006 in Zahlen

Verkehrsunterricht	
• in Kindergärten	3.784 Stunden
• in Schulen	23.404 Stunden
• in speziellen Sonderschulen	4.918 Stunden
Aktion Kleinkind	38 Veranstaltungen mit 2.144 Kindern und 1.100 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper	
• in Schulen	645 Vorstellungen
• in Kindergärten	42 Vorstellungen
• Sonderveranstaltungen	37 Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen	
• Radfahrausbildung	3.035 Stunden
• Sonderveranstaltungen	24 Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	119 Projekte (insgesamt 5.249 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8.-10. Klasse)	59 Kurse (insgesamt 1.116 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

In Hamburg leben 143.678 Personen in der Altersgruppe 18-24 Jahre, sogenannte Junge Erwachsene (= 8,2% der Bevölkerung), und vielfach „Fahranfänger“. Diese Altersgruppe ist nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt und insofern spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten.

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 Fahrsimulator wurde in 2006 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 56 Tagen zu unterschiedlichsten Anlässen eingesetzt.

Der Fahrsimulator wird 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. Diese Informationen werden darüber hinaus auf den Messeständen der Polizei bei den Messen „Reisen Hamburg“ und „Du und Deine Welt“ sowie bei den Jugendfilmtagen vermittelt.

2.2.2.2 Senioren

In Hamburg leben 318.622 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 18,3% der Bevölkerung). Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit als 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. Aktuell sind 87 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates wird die Beratung von Senioren weiterhin fortgeführt.

2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im April 2006 zum fünften 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 Polizei Hamburg waren u. a. die Behörde für Bildung und Sport (BBS), die Landesunfallkasse Hamburg (LUK), der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die Verkehrsakademie Nord e. V., die DEKRA Automobil GmbH und der Fahrlehrerverband.

Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2006 lag beim Verhalten der „Großen“ in ihrer Vorbildfunktion, da nach wie vor 51 % aller Kinderunfälle durch Erwachsene und Jugendliche verursacht werden.

Angelehnt an die Unfallauswertung „Kinderunfälle“ lagen die anderen Themenschwerpunkte im Bereich:

- Verhalten an Bushaltestellen
- Kinder als Fußgänger und Radfahrer

Neben der verstärkten Kontrolle der Radfahrer und der Überprüfung der (richtigen) Anwendung von Kinder rückhaltesystemen fanden auch Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen und Kindergärten sowie an Örtlichkeiten mit bedeutender Frequentierung von Kindern in den Nachmittags- und frühen Abendstunden (Freizeitunfälle) statt. Im Aktionszeitraum wurden insgesamt 10.920 Verwarn- und Bußgeldverfahren eingeleitet.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der LUK und der Verkehrsakademie Nord) über die o. g. Themenfelder informierten. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten 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 im Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen. Die aus Anlass dieser Aktion erstellten Info- und Elternbriefe wurden auch in türkischer und russischer Sprache herausgegeben und zusätzlich in das Internet gestellt.

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

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2006 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum dritten Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres, die Polizei, die Behörde für Bildung und Sport, die Landesunfallkasse Hamburg, der ADFC und die Zweiradmechaniker-Innung Hamburg gemeinsam diese Aktion gestartet. Innerhalb einer Woche wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei etwa 50 Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben wurden über 6.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei über 2.000 Fahrräder kontrolliert und 1.684 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen. Erstmals beteiligte sich auch die Landespolizei Schleswig-Holstein in den angrenzenden Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg an dieser Aktion.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2007 fortgeführt werden.

GORDAN – Das Gürteltier

Die Sicherheit von Kindern im PKW steht im Mittelpunkt der Kampagne „GORDAN – das Gürteltier“, die im November 2006 im Rahmen der Messe „Du und Deine Welt“ präsentiert wurde. Maskottchen der Kampagne ist „GORDAN“ – das Gürteltier. „GORDAN“ wird mit einem Klettverschluss am Sicherheitsgurt befestigt und soll bei den Kindern die Freude am Gurtanlegen erhöhen bzw. wecken.

Hamburger Zweitklässler erhielten „GORDAN“ von ihren Polizeiverkehrslehrern. Zusätzlich erhielten sie ein kindgerechtes Faltblatt und eine Broschüre für ihre Eltern.

Die Kampagne ist ein Projekt der EU und wurde vor zwei Jahren mit Erfolg in den Niederlanden gestartet. Mittlerweile läuft sie auch in Belgien, Portugal, Spanien, Finnland, Schweden, Slowenien, der Tschechischen Republik und Polen. In Deutschland wurde die Kampagne erstmalig in Hamburg umgesetzt.

Kooperationspartner in Deutschland ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), der das Projekt gemeinsam mit den Bundesländern Hamburg, Rheinland-Pfalz, Thüringen und Nordrhein-Westfalen durchgeführt hat. In Hamburg hat der „Polizeiverein Hamburg e. V.“ die Kampagne finanziell unterstützt und somit

maßgeblichen Anteil an der Durchführung dieser Aktion zur Förderung der Anschnallquote von Kinderrückhaltesystemen geleistet.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2006 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitstage im Elbe-Einkaufszentrum
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 67 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Verkehrssicherheitstage der HEW (jetzt Vattenfall)
- Tage der offenen Tür an verschiedenen Polizeikommissariaten, HHA und HVV
- Freiluftschulen
- Polizeishow

Im **Theater des Verkehrskaspers** in der Glacischaussee konnten im Jahr 2006 insgesamt 1.438 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. Durch zahlreiche Gespräche hat die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermittelt und interessierte Bürger informiert.

2.3 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentrierte sich im Jahr 2006 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Dies erfolgte schwerpunktmäßig durch die Bekämpfung der Hauptunfallursachen

- Überhöhte Geschwindigkeit
- Alkohol und illegale Drogen im Straßenverkehr
- Missachtung des Rotlichtes

und orientierte sich hier wesentlich an Unfallhäufungen.

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 19 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung wird 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 werden 31 Handlasermessgeräte zur Geschwindigkeitsüberwachung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in 30 km/h-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen eingesetzt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2006 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 436.819 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.

Daneben werden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung verfolgt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2006 bei der Rotlichtüberwachung 21.377 Verstöße an.

2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt sowohl der Überwachung als auch der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei im Jahre 2006 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2006), „Reisemesse“ (Februar 2006), und „Du und Deine Welt“ (November 2006) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 817 Verstöße (Vorjahr: 1.188) gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.594 Fällen (Vorjahr 2.956) angezeigt.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 425 Fällen festgestellt (Vorjahr: 476 Fälle). In 1.018 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 2.141 Fälle).

Der Rückgang der Fallzahlen „Drogen im Straßenverkehr“ im Jahr 2006 gegenüber dem Vorjahr lässt darauf schließen, dass die intensiven Kontrollen der Vorjahre, gekoppelt mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit und mit vermehrten Hinweisen auf bestehende Präventionsangebote, das objektive und das subjektiv empfundene Entdeckungsrisiko wesentlich erhöht haben und insofern erste Wirkung zeigen. Nach polizeilichen Kontrollfahrten gibt in diesem Zusammenhang erste vorsichtige Anzeichen für eine erhöhte Bereitschaft zur Trennung zwischen dem Konsum illegaler Drogen und dem Führen eines Kraftfahrzeuges. Dessen ungeachtet dürfte weiterhin von einem hohen Dunkelfeld auszugehen sein.

2.3.4 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 2006 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2006 insgesamt 4.825 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern im Jahre 2006 ein Schwerpunkt der Konzentrierten Aktion „Rücksicht auf Kinder ...kommt an“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.3.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit weiterhin hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Kontrollen des Straßengüterverkehrs. 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 zugelassenen Kraftfahrzeuge von 2 t bis 40 t verstanden).

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

In Hamburg wurden im Jahr 2006 im Rahmen gezielter Kontrollen der Verkehrsstaffeln insgesamt 3.746 LKW überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im Februar und September 2006 wurden 67,1 % der überprüften Fahrzeuge beanstandet. Schwerpunkte betrafen technische Fahrzeugmängel sowie Defizite in der Ladungssicherung, aber auch Verstöße gegen Sozialvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten).

2.3.5.2 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion

Unter der Führung der Verkehrsdirektion wurden im Jahr 2006 insgesamt 28 Verkehrsgroßkontrollen, davon 5 länderübergreifende Verkehrskontrollen, mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Alkohol-/Drogenkontrollen	7
Aggressionsdelikte (Geschwindigkeits- und Abstandskontrollen)	5
Rotlichtkontrollen	9
Überwachung des gewerblichen Güterkraftverkehrs	4
Zweiradkontrollen	3

Hierbei wurden 20.197 Kraftfahrzeugführer und ihre Fahrzeuge überprüft und folgende Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt

Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	72
Drogeneinfluss im Straßenverkehr	73

Geschwindigkeitsüberschreitungen	7.906
Rotlichtverstöße	1.122
Verstöße im Güterkraftverkehr	408
davon Abstandsverstöße	304
Ladungssicherung	57
Verbotswidrige Benutzung von Mobil- und Autotelefon	332
Verstöße gegen die Gurtpflicht	533
Abbiegeverstöße	455

Darüber hinaus wurden folgende Straftatbestände angezeigt:

Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis	29
Straßenverkehrsgefährdung / Nötigung	13

2.3.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen

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

Hamburg hat im Jahr 2006 an 4 derartigen Groß-Kontrollen teilgenommen, die insbesondere die Überwachung des Schwerlastverkehrs, die Verfolgung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr sowie die Bekämpfung des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss zum Ziel hatten.

2.3.5.4 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,
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens.

Zur Erhaltung des Verkehrsflusses sowie der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wurde auch im Jahre 2006 konzentriert gegen das verbotswidrige Parken in 2. Reihe vorgegangen. Dabei richten sich die Maßnahmen nicht nur gegen das regelwidrige Halten und Parken auf der Fahrbahn, sondern es wird auch gegen Falschparker auf Seitenstreifen, in Ladezonen und auf Parkstreifen vorgegangen, weil diese Verkehrsverstöße vielfach die Ursache für ein verbotswidrigen „2. Reihe-Parken“ setzen.

Im erweiterten City-Bereich hat der Zentrale Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) bei den zielgerichteten Einsätzen zur Beseitigung der Störungen des Verkehrsflusses im Jahr 2006 insgesamt 48.482 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 2.626 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Hinzu kommen Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate, so dass die Polizei insgesamt 95.502 Anzeigen in Zusammenhang mit dem „2.-Reihe-Parken“ erstattet hat und 4.549 Fahrzeuge abschleppen ließ.

Insgesamt wurden im Jahr 2006 im ruhenden Verkehr 647.752 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 36.643 Fahrzeuge abgeschleppt.

2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die **Verkehrsleitzentrale (VLZ)** und die gemeinsam von der BSU, 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 **71** Fernsehkameras aufgestellt, deren Bilder ständig in die VLZ übertragen werden. Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus **72** - Kameras ausgestattet. Mit diesen Systemen und Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen können deshalb auf dem Hauptverkehrsstraßennetz schnell erfasst, Gegenmaßnahmen schnell eingeleitet werden.

Von insgesamt **1730** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1543** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2006 durch **91.433** Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat.

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

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2006 von der Verkehrsleitzentrale **1848** 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.

Zeitgerecht zur WM 2006 wurde die **Netzbeeinflussungsanlage (NBA)** in Betrieb genommen. Auf Schilderbrücken mit Standorten in den Autobahnbereichen des Buchholzer Dreiecks (A 1), des Kreuz Maschen (A 7) und der Anschlussstelle Neumünster (A 7) werden bei Verkehrsstörungen auf den folgenden Abschnitten Verkehrsinformationen wie z. B. Staulänge oder Sperrungen angezeigt. Im Jahr 2006 wurden seit Juni bereits **293** Schaltungen von der VLZ durchgeführt.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2006 von der **Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst** ca. **45.500** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung u. -information – z. B. der Ausbau des Verkehrsfernsehsystems - werden bereits in behördenübergreifenden Kooperationen – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Polizei/Verkehrsdirektion; Hamburg Port Authority / HPA - im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten weiter vorangetrieben.

Hohe Zugriffszahlen dokumentieren die Qualität der Internetangebote der Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes **www.verkehrsinfo.hamburg.de**

- „Verkehrsvorschau Polizei Hamburg“
- „Verkehrslagebilder Knotenpunkte A 1“
- „Verkehrskameras Hafen“ .

Monatlich erfolgten auf die „Verkehrsvorschau“ in der Spitze ca. **10.000** Zugriffe, auf die „Verkehrslagebilder Knotenpunkte A 1“ ca. **400.000** (für drei Standorte) sowie seit Juli 2006 als neues Serviceangebot auf die „Verkehrskameras Hafen“ mit **vier Standorten der Hafenhauptroute** ca. **100.000** Zugriffe.

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

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

A.1 Vorbemerkungen

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

Hauptunfallursache ist die erstgenannte Ursache (von drei möglichen Nennungen) des Hauptverursachers. *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 eines Jahres zu verzeichnen sind.

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

Hinweis:

Seit dem 1.1.1995 werden alle in Hamburg von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle im EDV-System UDEFO (Unfalldatenerfassung und -forschung) bei der Verkehrsdirektion -VD 01- erfasst. Alle Unfalldaten dieses Berichtes seit dem Datum entstammen diesem System. Anders als in der Bundesstatistik sind in UDEFO auch Unfälle der Kategorie 5 mit Einzelheiten erfasst und nicht nur als Gesamtzahl (mit der Angabe, ob innerorts, außerorts oder auf BAB). Sie sind mit begrenzten Daten (u.a. Ort, Zeit, Verkehrsbeteiligung, Ursachen) in UDEFO enthalten.

Anlage B: Strukturdaten

	<u>2005</u>	<u>2006</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ¹¹	755,3	755,3
Länge des Hamburger Straßennetzes ¹² in km	3.956	3.956
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	120	120
- andere Straßen	3.754	3.754
Einwohner Hamburgs ¹³ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.734.830	1.743.627
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ¹⁴	2.297	2.309
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ¹⁵	961.043	959.687

¹¹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹² Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

¹³ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁴ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁵ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

Anlage C: Unfallursachenverzeichnis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Anlage D: Unfalltypen ¹⁶

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

¹⁶ GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckkarten).