



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2007

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	20
1.5 Unfallursachen	21
1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher	21
1.5.2 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen	22
1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	23
1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	25
1.6 Verkehrsteilnehmergruppen.....	26
1.6.1 Kinder	26
1.6.1.1 Verkehrsunfälle.....	26
1.6.1.2 Verunglückte.....	28
1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	28
1.6.2 Junge Erwachsene.....	30
1.6.2.1 Verkehrsunfälle.....	30
1.6.2.2 Verunglückte.....	31
1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	32
1.6.3 Senioren	34
1.6.3.1 Verkehrsunfälle.....	34
1.6.3.2 Verunglückte.....	35
1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	35
1.6.4 Fußgänger	37
1.6.4.1 Verkehrsunfälle.....	37
1.6.4.2 Verunglückte.....	38
1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	39
1.6.5 Radfahrer.....	41
1.6.5.1 Verkehrsunfälle.....	41
1.6.5.2 Verunglückte.....	42
1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	43
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer	45
1.6.6.1 Verkehrsunfälle.....	45
1.6.6.2 Verunglückte.....	47
1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	48
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	51
2.1 Unfallbekämpfung	53
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	53
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	53
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	53
2.1.2.2 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen.....	54

2.2 Verkehrsprävention	56
2.2.1 Verkehrserziehung	56
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	56
2.2.1.2 Aktion Kleinkind	56
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	56
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	57
2.2.2.1 Junge Erwachsene	57
2.2.2.2 Senioren.....	57
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	58
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	58
2.3 Verkehrsüberwachung	60
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen	60
2.3.2 Rotlichtüberwachung	60
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	60
2.3.4 Radfahrer.....	61
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche	61
2.3.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	61
2.3.5.2 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion	61
2.3.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen	62
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	62
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	63
Anlagen.....	65
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	67
A.1 Vorbemerkungen.....	67
A.2 Unfallkategorien	67
A.3 Begriffe	68
Anlage B: Strukturdaten	69
Anlage C: Unfallursachenverzeichnis	70
Anlage D: Unfalltypen	74

1. Verkehrsunfallentwicklung 2007

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2007 ist – bezogen auf das Vorjahr 2006 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 62.500 (+ 3.927; + 6,7 %), davon**
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.499 (+ 242; + 2,9%)
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 54.001(+ 3.685; + 7,3 %)

Verunglückte

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 10.751 (+ 326; + 3,1%), dabei**
 - 30 Getötete (+2) , darunter ein Kind
 - 799 Schwerverletzte (- 38; - 4,5 %)
 - 9.922 Leichtverletzte (+ 362; + 3,8 %)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2007	2006	Veränderung	
Gesamt	62.500	58.573	3.927	6,7%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8.499	8.257	242	2,9%
>> mit getöteten Personen	30	28	2	
>> mit schwerverletzten Personen	754	808	-54	-6,7%
>> mit leichtverletzten Personen	7.715	7.421	294	4,0%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	54.001	50.316	3.685	7,3%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.591	2.396	195	8,1%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	51.410	47.920	3.490	7,3%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von				
> Alkohol	961	983	-22	-2,2%
> Drogen	91	95	-4	
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	15.993	15.068	925	6,1%
> davon mit Personenschaden	865	818	47	5,7%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	10.751	10.425	326	3,1%
- davon				
> Getötete	30	28	2	
> Schwerverletzte	799	837	-38	-4,5%
> Leichtverletzte	9.922	9.560	362	3,8%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.754.182) und etwas gesunkenen Kfz-Zulassungszahlen (956.009) wurden im Jahr 2007 in Hamburg **62.500 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (58.573) wurde damit deutlich überschritten (+ 3.927; + 6,7 %).

Verkehrsunfälle mit Personenschäden (8.499) sind leicht angestiegen (+ 242; + 2,9%), während bei den Sachschadenunfällen ein starker Anstieg zu verzeichnen war (+ 3.685; + 7,3 %).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **15.993 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr (+ 925; + 6,1 %) gestiegen. Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 25,6 % 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 15.993 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 43,4% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 49,8% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **10.751 Menschen verunglückt**. Dieses ist der zweitniedrigste Wert seit 1953. Gegenüber dem Vorjahresergebnis (10.425 Verunglückte) ist ein Anstieg um 326 Verunglückte bzw. + 3,1 % zu verzeichnen.

Die 62.500 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

9.922 Leichtverletzte	(Anstieg um	362 Leichtverletzte;	+ 3,8 %)
799 Schwerverletzte	(Rückgang um	38 Schwerverletzte;	- 4,5 %)
30 Getötete	(Anstieg um	2 Getötete)	

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(4) Getötete

Mit 30 Getöteten (Anstieg um 2) wurde der Vorjahreswert (28) etwas überschritten; unter den Getöteten befand sich ein Kind.

Von den Getöteten sind 6 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Zunahme um + 1), 14 als Fußgänger (+ 2), 4 als Kradfahrer (Rückgang um 1), 6 als Radfahrer (Zunahme um + 1) verunglückt.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

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

5.586 verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 5.316;	+ 270,	+ 5,1%)
623 verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 607;	+ 16,	+ 2,6%)
2.282 verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.375;	- 93,	- 3,9%)
1.148 verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.122;	+ 26,	+ 2,3%)

Insgesamt 52,0 % 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 Anstieg der Zahlen verunglückter Motorradfahrer (Krad) und Fußgänger festzustellen. Innerhalb der Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer ist auch im Jahr 2007 bei Mofa-/Mopedfahrern erneut eine deutliche Zunahme der Verunglückten festzustellen. Die Zahl verunglückter Fahrradfahrer ist zurückgegangen.

→ 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 (9.822),
- ungenügender Sicherheitsabstand (8.253),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (5.779),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (4.075),
- Fehler beim Abbiegen (2.855)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.819),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.631).

(7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (10.751 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.567),
- ungenügender Sicherheitsabstand (2.195),
- überhöhte Geschwindigkeit (1.744),

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 gegenüber Fußgängern“, „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Rückwärtsfahren, Wenden“, „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“ sowie „Alkoholeinfluss“ bei Hauptverursachern ermittelt worden.

(8) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 62.500 Unfälle wurde bei 961 Unfällen (= 1,5 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bei diesen Unfällen unter Alkoholeinfluss ist es in 333 Fällen (34,7 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 429 Personen (360 Leichtverletzte, 63 Schwerverletzte und 6 Getötete). Die Ursache Alkohol hat jedoch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge weiterhin eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 91 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Bei 37 Unfällen (40,7%) unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden. Dabei verunglückten 50 Personen (38 Leichtverletzte, 11 Schwerverletzte und 1 Getöteter).

Die Zahl der Verunglückten bei Unfällen unter Drogeneinfluss liegt unter den Vorjahreswerten, wobei es bei annähernd unveränderter Zahl der Schwerverletzten ebenfalls wieder einen Getöteten gab, aber 27 weniger Leichtverletzte.

➔ **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 67,1 % als Mitfahrer im PKW (76) und Bus (24) sowie als mitfahrende Radfahrer (6) verunglückt, die 6 - 10-Jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (99 von 222) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 - 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (194 von 282). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Mit 800 verunglückten Kindern ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken (-37; - 4,4%). Es wurden ein Kind getötet, 91 schwer und 708 leicht verletzt. In 48,0 % der Fälle verursachten die Kinder die Unfälle selbst, in 32,6% dieser Fälle waren dies Fehler beim Überqueren der Fahrbahn.

➔ **siehe Kapitel 1.6.1 Kinder**

(10) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2% entspricht die Zahl von 1.529 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 14,2% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten Jungen Erwachsenen mit 985 bzw. 17,6% 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 (168 Unfälle, dabei in 159 Fällen Junge Erwachsene als Verursacher; 16,5 %). Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 27 Fällen zur Gesamtzahl von 91 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die Jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 25 Unfällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (11 Leichtverletzte, 2 Schwerverletzte und eine getötete Person).

→ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Im Jahr 2006 wurden 8.774 Unfälle mit Beteiligung von Senioren und damit ein erneuter Anstieg (+ 1.140; + 14,9%) der Unfallzahlen verzeichnet, der insbesondere auf die Zunahme der Sachschadenunfälle zurückzuführen ist. Personenschadenunfälle mit Beteiligung von Senioren haben im Vergleich zum Vorjahr zugenommen (+ 142; + 10,7%); die Zahl verunglückter Senioren stieg auf 994 (+ 74; + 8,0 %). Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (13 von insgesamt 30). Insbesondere als Fußgänger wurden 9 Senioren getötet (+ 3 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 (1.185 Fälle), Nebeneinanderfahren (420 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (402 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (361 Fälle), Einfahren in den fließenden Verkehr (305 Fälle) sowie Abbiegen (274 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 5.306 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 8.774 Verkehrsunfällen im Jahr 2007, bei denen Senioren beteiligt waren.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.148) ist ggü. dem Vorjahr gestiegen (+ 26; + 2,3%). Sie stellen mit 14 Getöteten (Vorjahr 12) vor den PKW-Fahrern die größte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 14 getöteten Fußgänger waren 5 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen.

Anstiege gab es sowohl bei der Zahl schwerverletzter Fußgänger auf 244 (+ 1) als auch bei den leichtverletzten Fußgängern auf 890 (+ 23; + 2,7).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist auf 2.282 gefallen (- 93; - 3,9%). Unfälle mit Radfahrer-beteiligung stiegen um + 0,4 % (+ 11 Fälle). Die Zahl der getöteten Radfahrer (6 Getötete; Vorjahr 5) ist gestiegen, während die Anzahl leichtverletzter Radfahrer mit 2.088 (- 64; - 3,0%) und die Anzahl schwerverletzter Radfahrer mit 188 (- 30; - 13,8%) zurückgegangen ist.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.474 Unfälle (+ 107; + 7,8%) gestiegen. Die Zahl der dabei Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (900) auf 997 Personen angestiegen. Die Anzahl getöteter Motorradfahrer ist mit 4 Personen in 2007 gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken.

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

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.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2007										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei verunglückten		davon wurden		
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km	getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
BAB	82	2.515	31	285	3	414	5	0	26	388
Bundesstraßen	120	7.081	59	1.420	12	1.872	16	5	121	1.746
andere	3.754	52.904	14	6.794	2	8.465	2	25	652	7.788
gesamt	3.956	62.500	16	8.499	2	10.751	3	30	799	9.922

BAB-NETZ IN HAMBURG

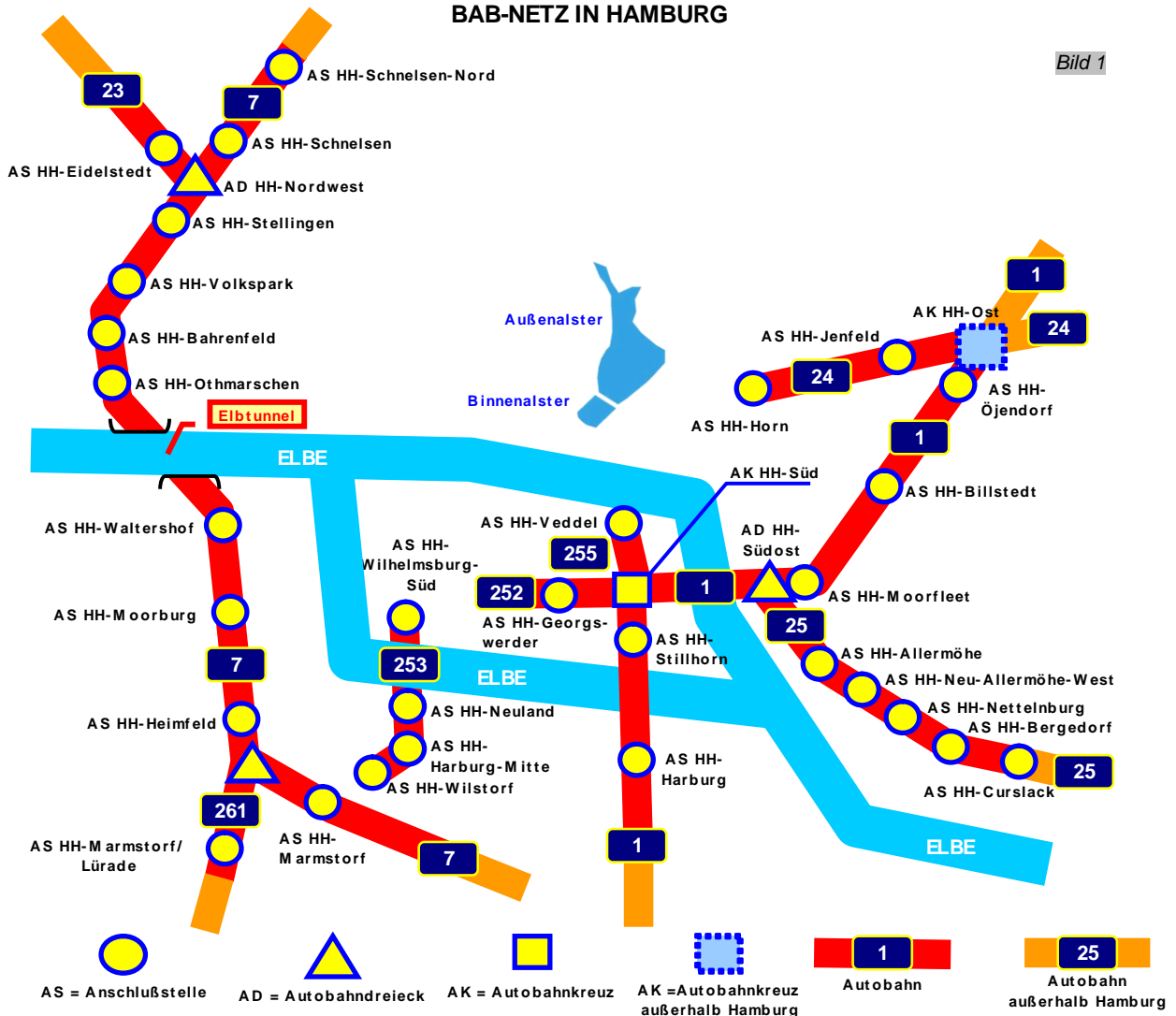


Bild 1

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

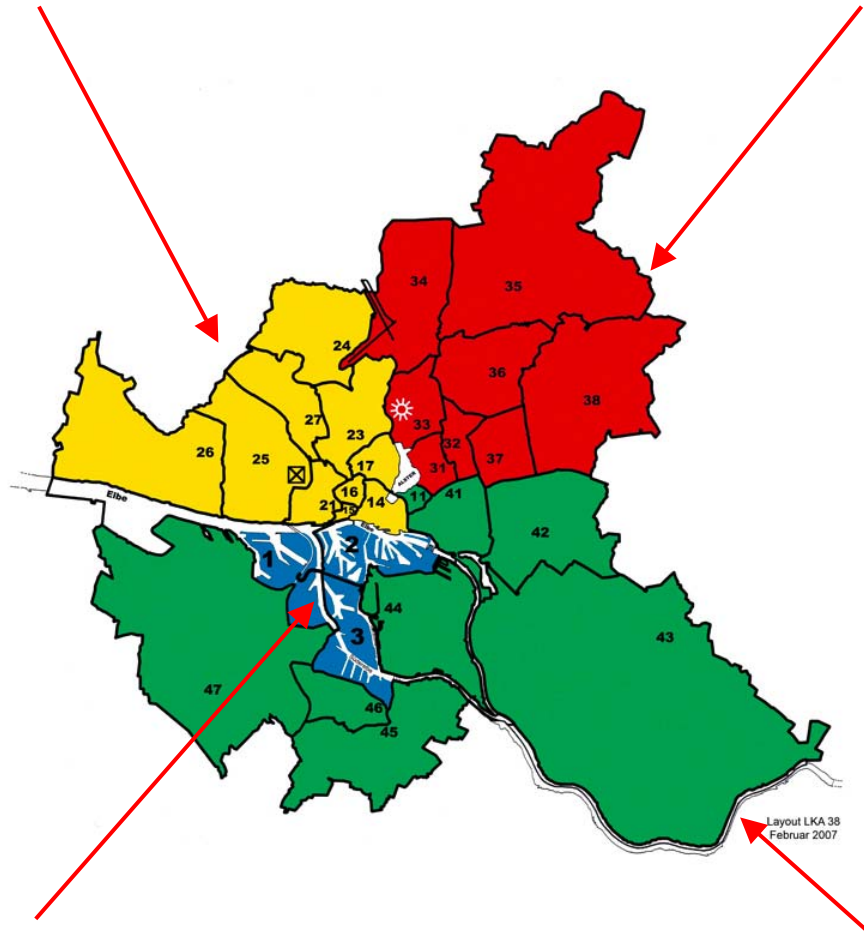
1.3.1.2 Regionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

Innenstadt / West	2007	2006	Veränderung	
alle VUPS	3.150	3.058	92	3,0%
dabei Verunglückte	3.954	3.834	120	3,1%
davon				
Getötete	7	13	-6	
Schwerverletzte	245	288	-43	-14,9%
Leichtverletzte	3.702	3.533	169	4,8%

Tabellen 3

Ost	2007	2006	Veränderung	
alle VUPS	2.795	2.768	27	1,0%
dabei Verunglückte	3.554	3.477	77	2,2%
davon				
Getötete	12	6	6	
Schwerverletzte	254	277	-23	-8,3%
Leichtverletzte	3.288	3.194	94	2,9%



Wasserschutzpolizei	2007	2006	Veränderung	
alle VUPS	81	91	-10	-11,0%
dabei Verunglückte	104	106	-2	-1,9%
davon				
Getötete	0	1	-1	
Schwerverletzte	10	9	1	11,1%
Leichtverletzte	94	96	-2	-2,1%

Süd	2007	2006	Veränderung	
alle VUPS	2.473	2.340	133	5,7%
dabei Verunglückte	3.139	3.008	131	4,4%
davon				
Getötete	11	8	3	
Schwerverletzte	290	263	27	10,3%
Leichtverletzte	2.838	2.737	101	3,7%

Hinweis:

Die im Jahre 2003 erfolgte „Neuordnung der Führungsstruktur der Polizei Hamburg“ führte zu einer zeitlich gestuften Auflösung der Polizeidirektionen und Übertragung ihrer Aufgaben in die neue „Zentraldirektion“. Deren Zuständigkeitsbereich umfasste vier Regionen. Im Verlauf des Jahres 2007 erfolgte im Zuge der Zusammenlegung von Polizeikommissariaten auch ein neuer Zuschnitt der Regionalgliederung in drei Regionen (Innenstadt / West, Ost und Süd). Der Bereich des Hafens fällt in den Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei.

Die Jahreszahlen für 2007 der einzelnen Regionen wurden auf der Basis der Einzelwerte der Polizei-/Wasserschutzkommissariate neu zusammengestellt.

Die Daten für das Jahr 2006 wurden rückwirkend aus Gründen der Vergleichbarkeit nach der neuen Regionalgliederung berechnet.

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2007	2006		
Mitte	Verkehrsunfälle	1.651	1.658	-7	-0,4%
	Verunglückte	2.096	2.107	-11	-0,5%
	Getötete	2	7	-5	
	Einwohner (in Tausend): 241	Schwerverletzte	130	145	-15
Fläche: 107,1 km ²	Leichtverletzte	1.964	1.955	9	0,5%
Altona	Verkehrsunfälle	1.072	1.015	57	5,6%
	Verunglückte	1.310	1.238	72	5,8%
	Getötete	3	3	0	
	Einwohner (in Tausend): 248	Schwerverletzte	97	97	0
Fläche: 77,5 km ²	Leichtverletzte	1.210	1.138	72	6,3%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.157	1.140	17	1,5%
	Verunglückte	1.467	1.417	50	3,5%
	Getötete	3	6	-3	
	Einwohner (in Tausend): 250	Schwerverletzte	88	120	-32
Fläche: 50,1 km ²	Leichtverletzte	1.376	1.291	85	6,6%
Nord	Verkehrsunfälle	1.447	1.424	23	1,6%
	Verunglückte	1.846	1.777	69	3,9%
	Getötete	8	2	6	
	Einwohner (in Tausend): 286	Schwerverletzte	111	123	-12
Fläche: 57,8 km ²	Leichtverletzte	1.727	1.652	75	4,5%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.570	1.550	20	1,3%
	Verunglückte	1.975	1.944	31	1,6%
	Getötete	5	4	1	
	Einwohner (in Tausend): 410	Schwerverletzte	159	173	-14
Fläche: 147,5 km ²	Leichtverletzte	1.811	1.767	44	2,5%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	456	403	53	13,2%
	Verunglückte	576	501	75	15,0%
	Getötete	4	1	3	
	Einwohner (in Tausend): 119	Schwerverletzte	73	57	16
Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	499	443	56	12,6%
Harburg	Verkehrsunfälle	830	749	81	10,8%
	Verunglückte	1.036	957	79	8,3%
	Getötete	5	3	2	
	Einwohner (in Tausend): 201	Schwerverletzte	114	85	29
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	917	869	48	5,5%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	8.499	8.257	242	2,9%
	Verunglückte	10.751	10.425	326	3,1%
	Getötete	30	28	2	
	Einwohner : 1.754.182	Schwerverletzte	799	837	-38
Fläche: 755,3 km ²	Leichtverletzte	9.922	9.560	362	3,8%

* 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.

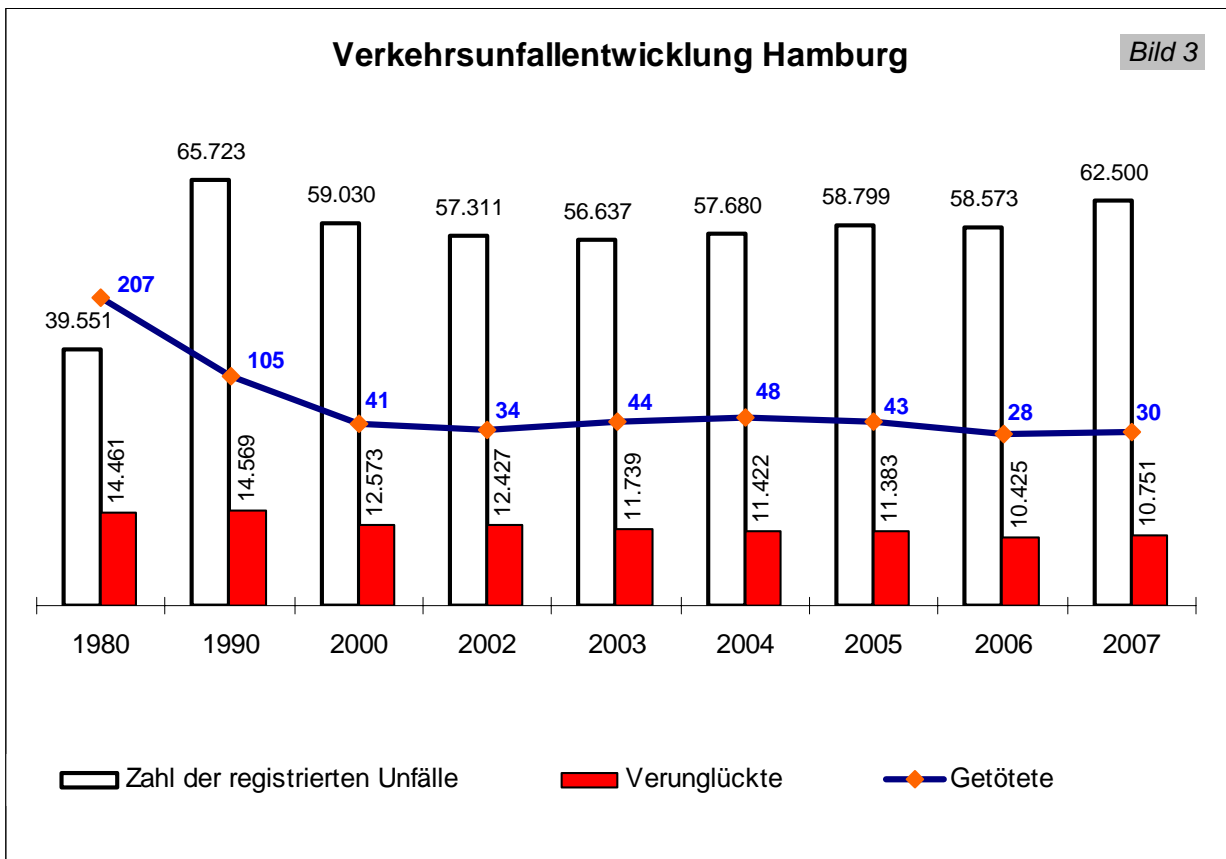
1.3.2 Zeitvergleiche

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
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
2007	956.009	1.754.182	62.500	8.499	10.751	9.922	799	30	612,9

Stand: 31.12.2006 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung)



1.3.2.2 Monatsübersicht

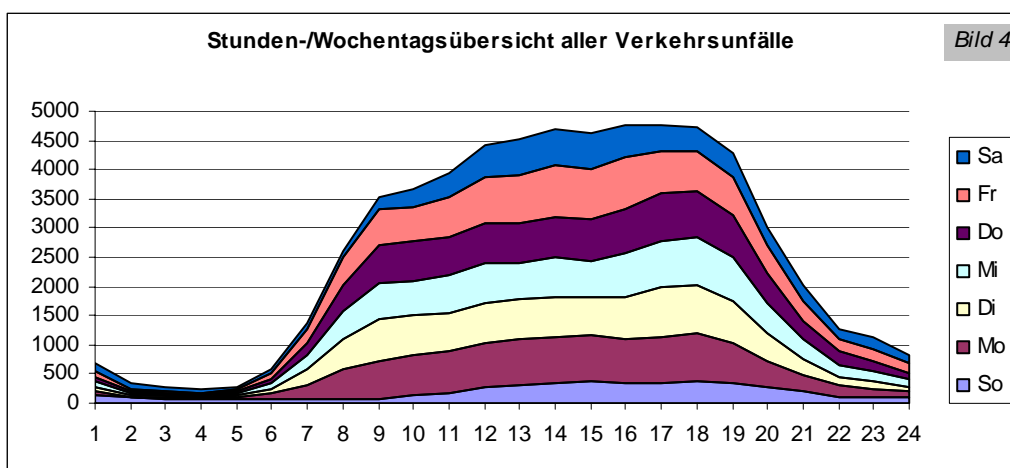
Tabelle 6

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									
2006		4V					4 V					5 V			
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	
2007															
Januar	4.987	646		69	577	4.341	180	30	1.608	2.523	827	750	77	0	
Februar	4.495	538	4	54	480	3.957	165	31	1.404	2.357	643	584	55	4	
März	4.980	652	5	71	576	4.328	159	36	1.545	2.588	815	733	77	5	
April	5.044	734	3	58	673	4.310	134	30	1.591	2.555	942	879	60	3	
Mai	5.420	806	2	66	738	4.614	193	40	1.639	2.742	1.022	953	67	2	
Juni	5.421	818	3	65	750	4.603	174	34	1.685	2.710	1.023	952	68	3	
Juli	5.269	791		66	725	4.478	194	38	1.575	2.671	994	924	70	0	
August	5.273	817	1	64	752	4.456	159	29	1.565	2.703	1.029	962	66	1	
September	5.476	765	1	63	701	4.711	217	29	1.661	2.804	978	910	67	1	
Oktober	5.350	665	6	58	601	4.685	191	36	1.729	2.729	842	775	61	6	
November	5.717	696	3	59	634	5.021	213	31	1.722	3.055	875	810	62	3	
Dezember	5.068	571	2	61	508	4.497	210	38	1.653	2.596	761	690	69	2	
Gesamt	62.500	8.499	30	754	7.715	54.001	2.189	402	19.377	32.033	10.751	9.922	799	30	
Veränderung	6,7%	2,9%	2	-6,7%	4,0%	7,3%	11,1%	-5,4%	6,1%	8,0%	3,1%	3,8%	-4,5%	2	

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Leichter Anstieg der VU mit Getöteten sowie der insgesamt getöteten Personen.
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen (+ 2,9%). Dies betrifft vor allem VU mit Leichtverletzten.
- Sachschadensunfälle haben zugenommen, insbesondere sind die leichten Sachschadensunfälle gestiegen.

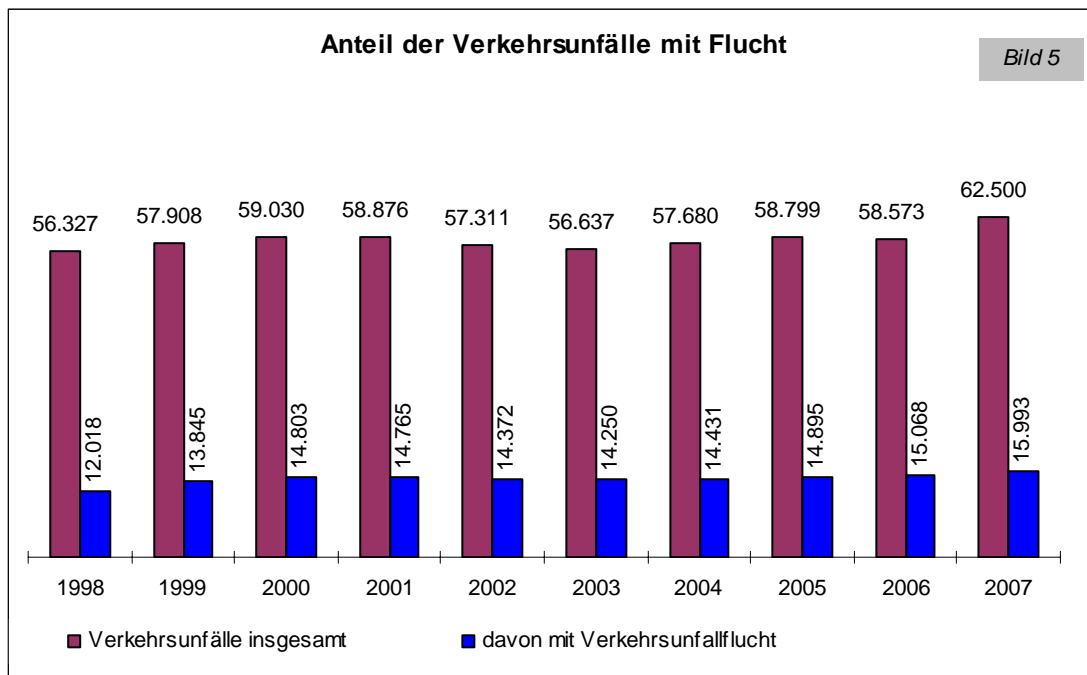
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



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 15.993 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2007 wurde der Vorjahreswert überschritten (+ 925; + 6,1%).

Hierzu bleibt festzuhalten, dass sich der Verursacher in 25,6 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

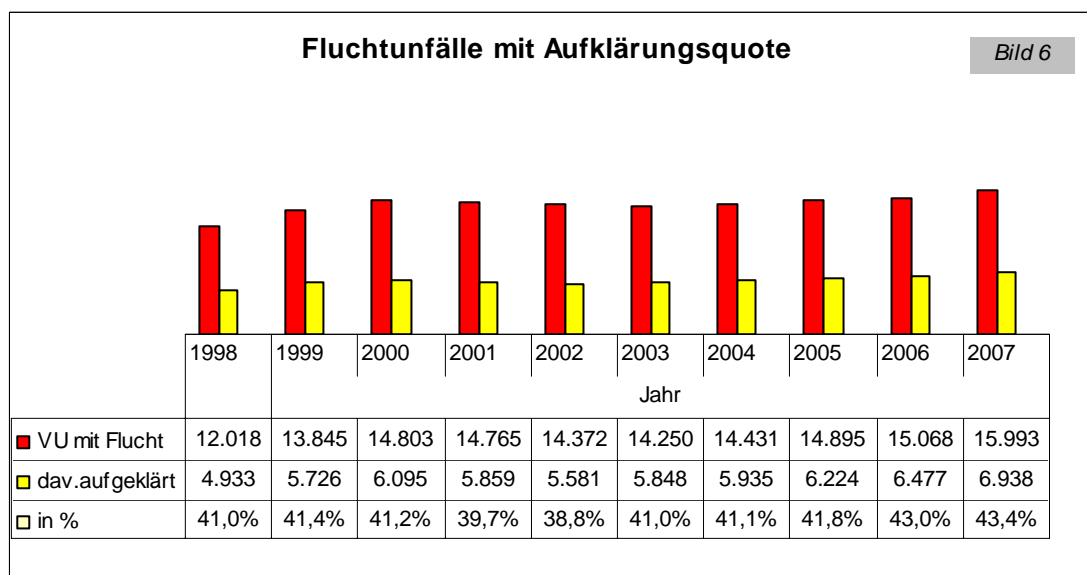
prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
21,3%	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%	25,0%	25,3%	25,7%	25,6%

Tabelle 7

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 15.993 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 43,4% aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt (Bild 6).

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 49,8% 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 Altersgruppen und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung. Dabei wird in **Tabelle 8** nicht danach unterschieden, ob der Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt war oder er nur ein sogenannter „sonstiger Geschädigter“ (in der Regel Mitfahrer) war.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2007	2006	
Krad		2	2	21	94	229	257	17	1	623	607	16
Pkw	76	93	60	79	985	2.057	1.800	406	30	5.586	5.316	270
Lkw				1	23	111	98	3	3	239	250	-11
Bus	24	12	13	1	18	80	119	90	11	368	358	10
Sonst. Kfz		1		1	10	32	15	4	1	64	33	31
Mofa/Moped		1	2	42	62	126	119	20	2	374	293	81
Fußgänger	39	99	84	57	103	263	313	186	4	1.148	1.122	26
Radfahrer	14	74	194	132	225	679	696	257	11	2.282	2.375	-93
Sonst.Fz./o. A.	5	5		1	9	17	17	11	2	67	71	-4
Gesamt 2007	158	287	355	335	1.529	3.594	3.434	994	65	10.751	10.425	326
Gesamt 2006	171	325	341	285	1.512	3.510	3.304	920	57			
Veränderung	-13	-38	14	50	17	84	130	74	8			3,1%

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

Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2007	2006	
Krad		2	1	7	12	14	10			46	37	9
Pkw	76	93	58	77	327	477	366	138	21	1.633	1.662	-29
Lkw				1	10	26	13		3	53	38	15
Bus	24	12	13	1	18	72	108	90	11	349	334	15
Sonst. Kfz		1		1	4	10	5		1	22	14	8
Mofa/Moped		1	2	6	10	3	3			25	25	
Fußgänger						2				2	2	
Radfahrer	6	2	2							10	13	-3
Sonst.Fz./o. A.	3	3		1	7	5	7	7	1	34	28	6
Gesamt 2007	109	114	76	94	388	609	512	235	37	2.174	2.153	21
Gesamt 2006	122	107	69	92	379	580	509	261	34			
Veränderung	-13	7	7	2	9	29	3	-26	3			1,0%

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 leicht gestiegen (1.529; + 17) 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 häufiger (623; + 16) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (944; + 74) stieg ggü. dem Vorjahr; sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (406, + 23), Radfahrer (257; + 33) und Fußgänger (186; + 20).
- Die Anzahl der in einem Bus Verunglückten ist im Jahr 2007 gestiegen (349; + 15).

Das Bild 7 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrganggruppen dar.

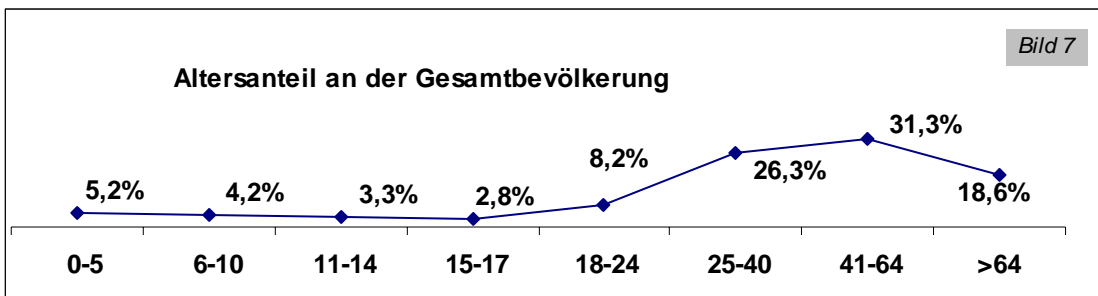
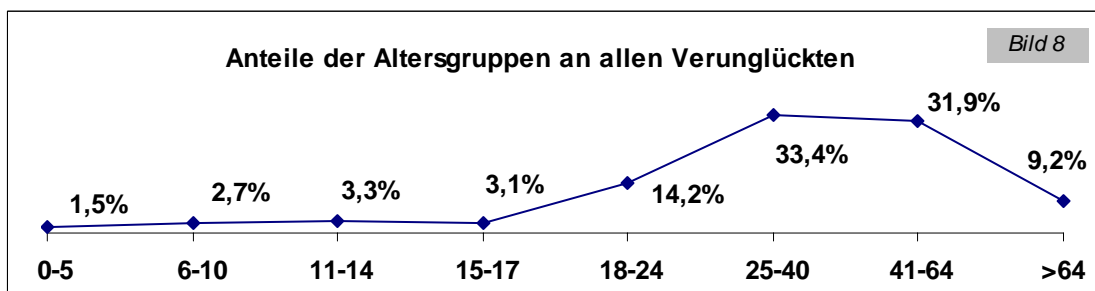
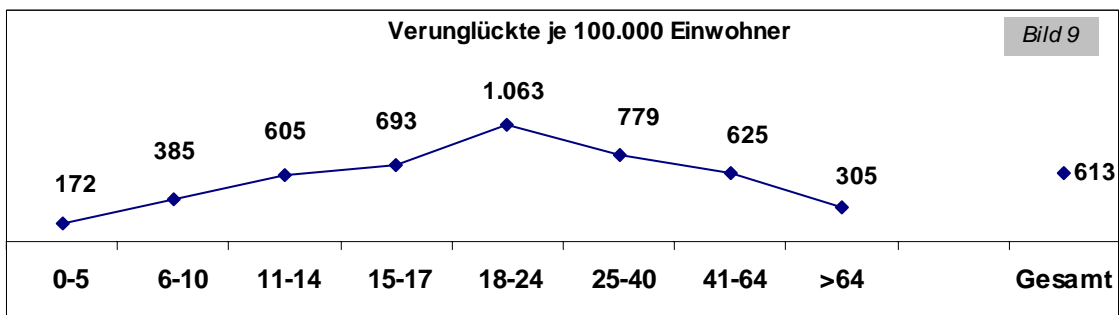


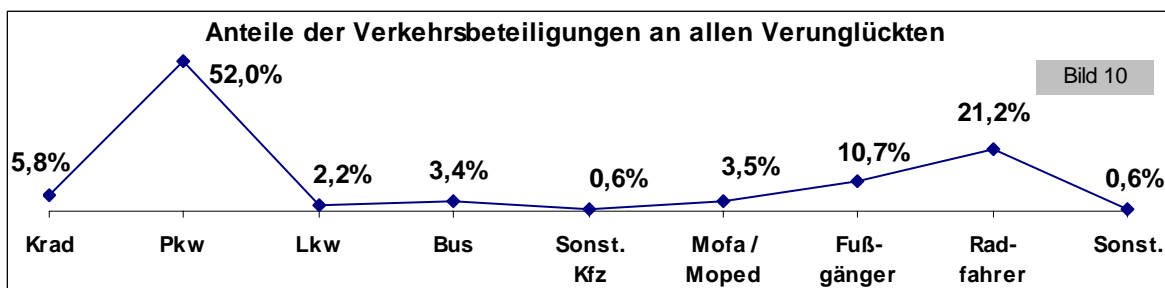
Bild 8 bildet den Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten ab. Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,2% sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 14,2 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“ werden auch „Junge Erwachsene“ immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.063) registriert. Bei Kindern sind die Werte für die Altergruppen 0 - 5 Jahre (172; - 16) und 6 - 10 Jahre (385; - 51) gesunken; bei der Altersgruppe 11 - 14 Jahre (605; + 38) gestiegen (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.



¹ Stand 31.12.2006: 1.754.182 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):

- Anstieg der Anzahl der Getöteten (+ 2): davon im Pkw (+ 1), bei den Fußgängern (+ 2) und den Radfahrern (+ 1); Die Anzahl der Schwerverletzten (- 38) ist leicht gesunken und der Leichtverletzten (+ 362) hat deutlich zugenommen.
- Fußgänger stellen unverändert die stärkste Gruppe der Unfallgetöteten, ggü. dem Vorjahr ist die Anzahl gestiegen (+ 2). Die Anzahl schwerverletzter Fußgänger erhöhte sich um + 1 und die der leichtverletzten Fußgänger um + 23.
- Die Zahl leicht verletzter Radfahrer ist bei stagnierenden Unfallzahlen gesunken (- 64; - 3,0%). Es wurden weniger Kinder als Radfahrer schwer verletzt (- 14) und leicht verletzt (- 9).

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.	2007	2006	
Krad					1	2	1			4	5	-1
Pkw				1	1		2	2		6	5	1
Lkw											1	-1
Bus												
Sonst. Kfz												
Mofa/Moped												
Fußgänger		1				2	2	9		14	12	2
Radfahrer						2	2	2		6	5	1
Sonst.Fz./o. A.												
Gesamt 2007		1		1	2	6	7	13		30	28	2
Gesamt 2006		1		1	2	2	15	7				
Veränderung						4	-8	6				

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.	2007	2006	
Krad				3	19	23	46	4		95	104	-9
Pkw	5	3	1	3	37	70	58	23	1	201	184	17
Lkw						5	7	1		13	25	-12
Bus	2	1				2	2	6		13	16	-3
Sonst. Kfz					1		1	2		4	2	2
Mofa/Moped				4	8	4	18			34	40	-6
Fußgänger	10	23	26	12	14	32	72	55		244	243	1
Radfahrer	1	5	13	7	6	48	66	40	2	188	218	-30
Sonst.Fz./o. A.	1				1		1	4		7	5	2
Gesamt 2007	19	32	40	29	86	184	271	135	3	799	837	-38
Gesamt 2006	11	51	40	32	93	209	268	132	1			
Veränderung	8	-19		-3	-7	-25	3	3	2			-4,5%

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.	2007	2006	
Krad		2	2	18	74	204	210	13	1	524	498	26
Pkw	71	90	59	75	947	1.987	1.740	381	29	5.379	5.127	252
Lkw				1	23	106	91	2	3	226	224	2
Bus	22	11	13	1	18	78	117	84	11	355	342	13
Sonst. Kfz		1		1	9	32	14	2	1	60	31	29
Mofa/Moped		1	2	38	54	122	101	20	2	340	253	87
Fußgänger	29	75	58	45	89	229	239	122	4	890	867	23
Radfahrer	13	69	181	125	219	629	628	215	9	2.088	2.152	-64
Sonst.Fz./o. A.	4	5		1	8	17	16	7	2	60	66	-6
Gesamt 2007	139	254	315	305	1.441	3.404	3.156	846	62	9.922	9.560	362
Gesamt 2006	160	273	301	252	1.417	3.299	3.021	781	56			
Veränderung	-21	-19	14	53	24	105	135	65	6			3,8%

1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

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

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

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

Tabelle 13

	2007			2006		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€		€	€
Personenschäden						
Getötete	30	1.161.885	34.856.550	28	1.161.885	32.532.780
Schwerverletzte	799	87.269	69.727.931	837	87.269	73.044.153
Leichtverletzte	9.922	3.885	38.546.970	9.560	3.885	37.140.600
Summe	10.751		143.131.451	10.425		142.717.533
Sachschäden						
aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden						
mit Getöteten	30	28.450	853.500	28	28.450	796.600
mit Schwerverletzten	754	13.808	10.411.232	808	13.808	11.156.864
mit Leichtverletzten	7.715	10.038	77.443.170	7.421	10.038	74.491.998
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden						
	2.189	13.473	29.492.397	1.971	13.473	26.555.283
aller übrigen Sachschadensunfälle						
	51.410	5.813	298.846.330	47.920	5.813	278.558.960
aller sonstigen Sachschadenunfälle unter Alkoholeinwirkung						
	402	4.999	2.009.598	425	4.999	2.124.575
Summe der Unfälle	62.500			58.573		
Summe der Sachschäden			419.056.227			393.684.280
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			562.187.678			536.401.813

² **Kosten für 2005 und folgende Jahre:** Stand der BAST von 2004 (es wird aktuell ein neues Berechnungssystem entwickelt)

1.5 Unfallursachen

1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher³

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

Tabelle 14

Häufigkeit des Auftretens aller signierten Ursachen der Hauptverursacher aller Verkehrsunfälle												
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen									Jahr		Veränderung
	Kriäder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst. Verkk-bet./o. A.	2007	2006	
Verkehrstüchtigkeit	9	851	71		6	29	42	92	8	1.108	1.143	-3,1%
Straßenbenutzung	3	229	40	6	3	4		252	41	578	637	-9,3%
Geschwindigkeit	106	3.310	477	35	29	50		54	14	4.075	4.180	-2,5%
Abstand	101	6.605	1.161	77	70	39		36	164	8.253	7.706	7,1%
Überholen	41	553	183	12	3	16		30	27	865	834	3,7%
Vorbeifahren	5	318	56	11	2			3	2	397	478	-16,9%
Nebeneinanderfahren	14	3.794	1.791	65	28	8		3	76	5.779	5.013	15,3%
Vorfahrt/Vorrang	6	2.524	173	10	8	11		62	25	2.819	2.541	10,9%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	9	524	70	4	9	6		120	8	750	728	3,0%
Abbiegen	10	2.227	433	63	14	11		41	56	2.855	2.547	12,1%
Wenden/Rückwärtsfahren	3	7.608	1.589	48	140	4			430	9.822	8.846	11,0%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	11	2.218	228	35	17	4		96	22	2.631	2.480	6,1%
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	4	416	34	20	2	3		73	21	573	534	7,3%
Ruhender Verkehr	3	924	151	2	14			7	21	1.122	1.015	10,5%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1	41	164	1	3	1		9	82	302	262	15,3%
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	158	12.063	4.332	532	360	104		530	6.432	24.511	24.059	1,9%
Technische Mängel	1	61	41	4	1	1		26	15	150	166	-9,6%
Fehler b. Überschreiten d. Fahrbahn								567		567	608	-6,7%
Fußgängerfehler sonst. Art								123		123	149	-17,4%
Gesamt 2007	485	44.266	10.994	925	709	291	732	1.434	7.444	67.280	63.926	3.354
Gesamt 2006	472	41.539	10.496	896	592	265	802	1.411	7.453			
Veränderung	2,8%	6,6%	4,7%	3,2%	19,8%	9,8%	-8,7%	1,6%	-0,1%			5,2%

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren (9.822),
- zu geringer Sicherheitsabstand (8.253),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (5.779),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (4.075).

Weitere 24.511 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 19.369 Nennungen (Vorjahr: 18.211) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren).
- Mit 18.877 Nennungen (Vorjahr: 17.142) 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 (7.608), Abstand (6.605) und Geschwindigkeit (3.310) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (567 von 732). Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (252), Missachtung des Rotlichts (120), fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (96), Verkehrstüchtigkeit (92) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (62). Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominieren unverändert die geschwindigkeitsrelevanten Ursachen Geschwindigkeit (106) und Abstand (101).

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

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

1.5.2 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen⁴

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.

<i>Tabelle 15</i>				Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller	Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		Verunglückten in %	Getöteten in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten		
Geschwindigkeit	4.075	1.744	9	16%	30%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	567	549	5	5%	17%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	887	380	4	4%	13%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	15.308	2.567	7	24%	23%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	573	568	8	5%	27%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.819	1.058	3	10%	10%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	578	355	2	3%	7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	818	633	2	6%	7%
Ungenügender Sicherheitsabstand	8.253	2.195	0	20%	0%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		10.751	30		

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 (2.567 = 24 %),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.195 = 20 %),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.744 = 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.

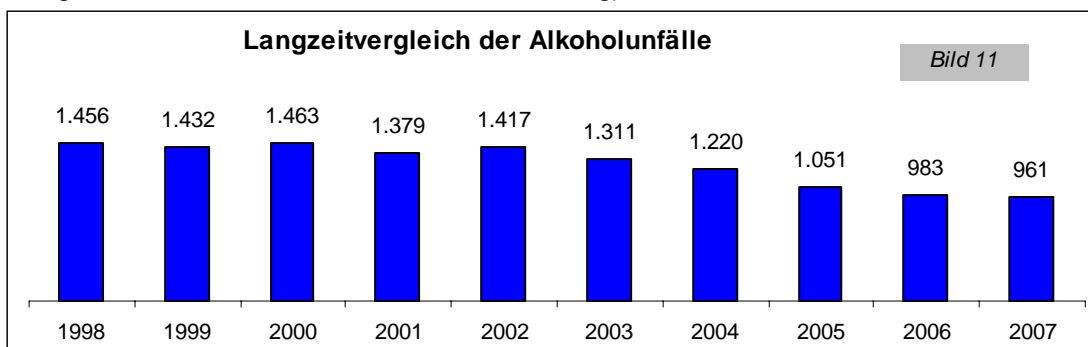
⁴ Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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

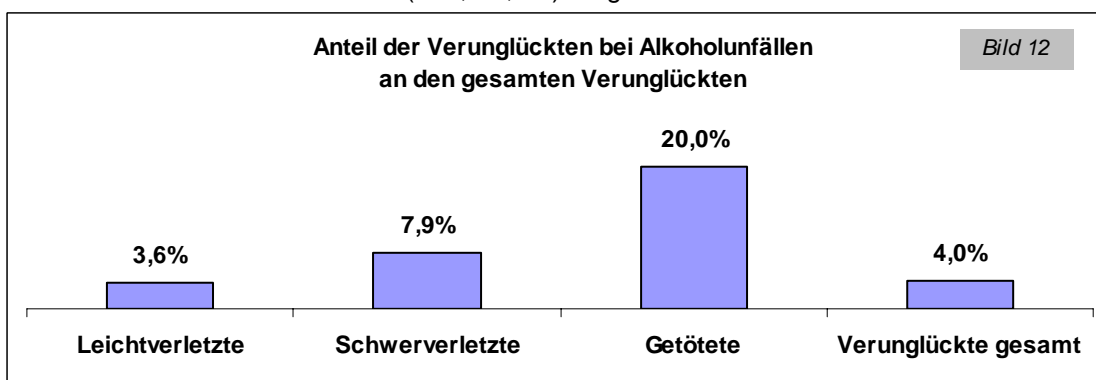
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

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 961 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 429 Verunglückten (360 Leichtverletzte, 63 Schwerverletzte, 6 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich auch im Jahr 2006 (- 22; - 2,2%) fortgesetzt.



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

Bezogen auf 30 Getötete des Jahres 2007 war bei 6 Toten Alkohol mindestens mitursächlich.

Bei vier Toten wurde eine Blutalkoholkonzentration (BAK) zwischen 1,21 und 2,2 ‰ festgestellt.

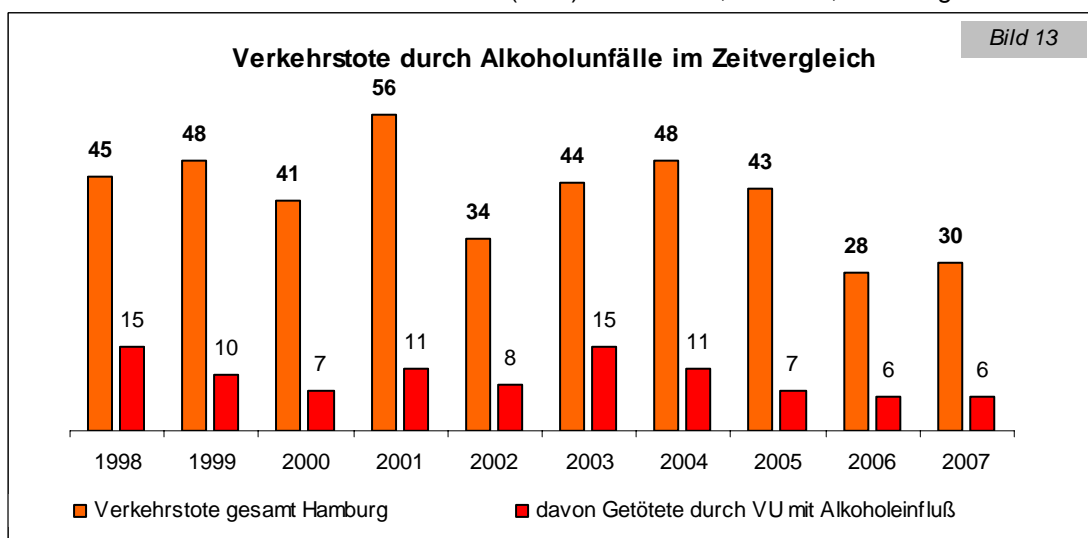


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereigneten sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert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

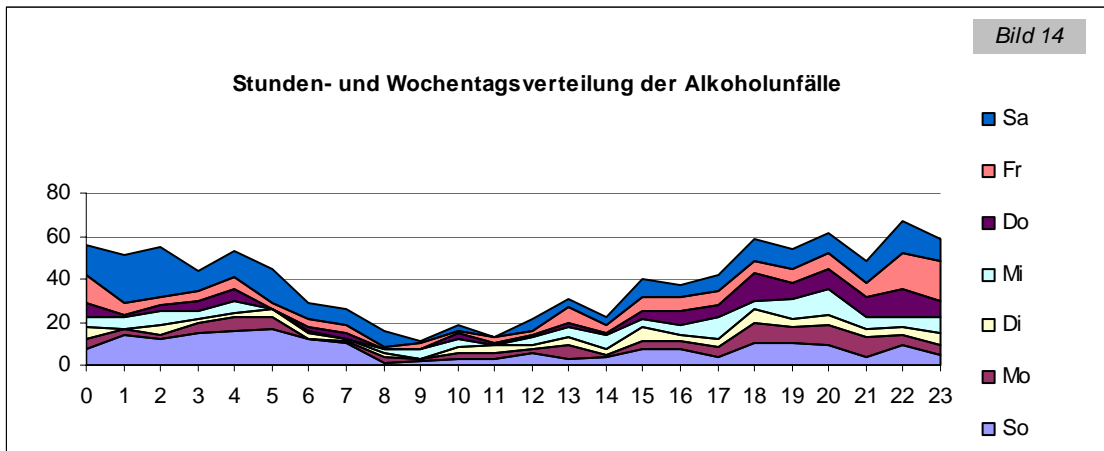


Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte Gesamt
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		
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
2007	65	62	131	602	101	961
Ø-Anteil	7,2%	7,0%	13,1%	59,1%	13,6%	

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 59,1 % mit einem festgestellten BAK-Wert von mehr als 1,1 ‰ absolut fahruntüchtig.

1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁵

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 „Einfluss anderer berauschender 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	2007
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)
dabei wurden							
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)	1 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)	11 (5)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)	38 (16)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)	50 (21)

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.

Die Zahl der erkannten Unfälle unter Drogeneinfluss bewegte sich im Jahr 2007 annähernd auf dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr zurück gegangen (- 28 Verunglückte); es wurde wiederum eine Person getötet.

Hinsichtlich der Drogenarten wurden folgende Feststellungen getroffen:

- 57 Fälle mit Cannabis(THC) - Produkten,
- 18 Fälle mit Kokain,
- 15 Fälle mit Medikamenten,
- 8 Fälle mit Heroin,
- 4 Fälle mit Methadon
- 2 Fälle mit Amphetaminen
- 1 Fall mit Ecstasy.

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

- 8 Fälle: THC-Produkte und Kokain,
- 2 Fälle THC-Produkte und Methadon
- 1 Fälle: THC-Produkte und Medikamente
- 1 Fälle: THC-Produkte und Heroin

Weitere Kombinationen mit illegalen Stoffen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei 44 Unfällen (48,4 %) zugleich Alkoholeinfluss vor.

⁵ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss basiert auf den bei der Ersterfassung erhobenen und in der Unfalldatenbank gespeicherten Daten, ergänzt um eine – erstmals in 2001 durchgeführte – Aktenanalyse mit Auswertung der ärztlichen Gutachten zur Frage der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme.

1.6 Verkehrsteilnehmergruppen

1.6.1 Kinder

1.6.1.1 Verkehrsunfälle

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

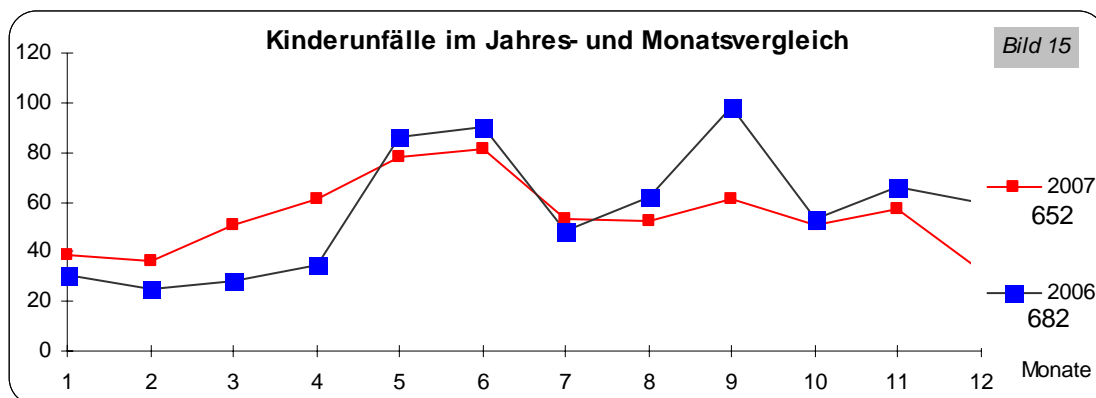
Tabelle 18

Kinderunfälle											
Kategorien	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2007	2006	
Januar		7	28	35				4	39	31	8
Februar		7	24	31				5	36	25	11
März		11	30	41				10	51	28	23
April		10	41	51				10	61	35	26
Mai		5	52	57				21	78	86	-8
Juni		8	57	65	1	1	2	14	81	90	-9
Juli		5	37	42				11	53	48	5
August	1	7	35	43				9	52	62	-10
September		4	45	49				12	61	98	-37
Oktober		5	32	37				14	51	53	-2
November		9	36	45				12	57	66	-9
Dezember		3	23	26	1		1	5	32	60	-28
Gesamt 2007	1	81	440	522	2	1	3	127	652	682	-30
Gesamt 2006	1	98	466	565	1		1	116			
Veränderung		-17	-26	-43	1	1	2	11			-4,4%

Im direkten Jahresvergleich 2007/2006 kann folgendes festgestellt werden:

- Deutlicher Rückgang der Kinderunfälle auf 652 (- 30 ; - 4,4%), Abnahme der Unfälle mit Personenschaden auf 522 (- 43 ; - 7,6%)
- Ein Kind wurde bei einem Unfall getötet.⁶
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (522 von 652 VU = 80,1%, Vorjahr 82,9%). In den Monaten April bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2007 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze 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.

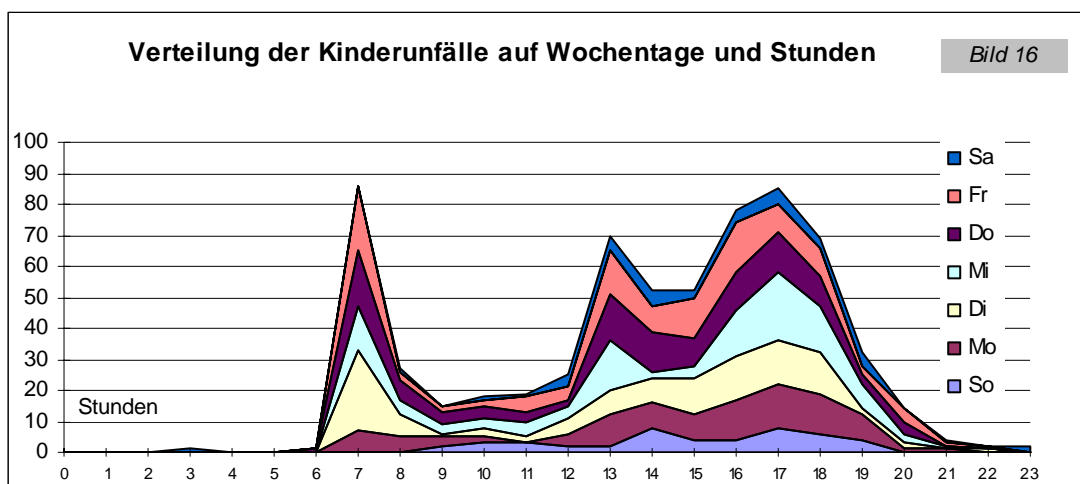
Wie das folgende Bild 15 zeigt, verlief im Übrigen die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig.



⁶ 18.08.2007, 16.00 Uhr; Rodigallee / Öjendorfer Damm:

Nach polizeilichen Erkenntnissen überquerte ein 7jähriger Junge die Rodigallee auf einer Fußgängerfurt und wurde von einem aus dem Öjendorfer Damm nach rechts abbiegenden Linienbus 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 60,3 % 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 2007 verunglückten bei Verkehrsunfällen 800 (- 37; - 4,4%) Kinder, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (Vorjahr 837; vgl. Tabellen 8 - 12).

Davon wurden

- 1 Kind getötet (Vorjahr: 1),
- 91 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 102; - 11),
- 708 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 734; - 26).

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		2	2	4
Pkw	76	93	60	229
Lkw				
Bus	24	12	13	49
Sonst. Kfz		1		1
Mofa/Moped		1	2	3
Fußgänger	39	99	84	222
Radfahrer	14	74	194	282
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	5	5		10
Gesamt 2007	158	287	355	800
Gesamt 2006	171	325	341	837
Veränderung	-7,6%	-11,7%	4,1%	-4,4%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst.Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		2	1	3
Pkw	76	93	58	227
Lkw				
Bus	24	12	13	49
Sonst. Kfz		1		1
Mofa/Moped		1	2	3
Fußgänger				
Radfahrer	6	2	2	10
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	3	3		6
Gesamt 2007	109	114	76	299
Gesamt 2006	122	107	69	298
Veränderung	-10,7%	6,5%	10,1%	0,3%

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: 99 (Vorjahr 123),
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 74 (Vorjahr 92) und 11 - 14 Jahre: 194 (Vorjahr 201).

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 2007, 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.	2007	2006	
Kfz-Führer	1	6	9		23	69	114	45	32	299	298	1
Fußgänger	20	52	49			2	1			124	125	-1
Radfahrer	4	64	106	4	3	7	12	1	13	214	224	-10
Sonstige/o.Ang.		2				1			12	15	35	-20
Gesamt 2007	25	124	164	4	26	79	127	46	57	652	682	-30
Gesamt 2006	27	128	178	4	34	71	144	39	57			
Veränderung	-2	-4	-14		-8	8	-17	7				-4,4%

Bei insgesamt 652 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurde der Unfall in **313 Fällen** (48,0 %) von Kindern (0 - 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Radfahrer (174 Fälle) und Fußgänger (121 Fälle).

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2007.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2007	2006		
Verkehrstüchtigkeit		1									1		
Straßenbenutzung		3						33			36	38	-2
Geschwindigkeit		17	1	1				8			27	28	-1
Abstand		4						7			11	4	7
Überholen								2			2	9	-7
Vorbeifahren		3						1			4	3	1
Nebeneinanderfahren		1									1	2	-1
Vorfahrt/Vorrang		22		1				12			35	36	-1
Rotlicht Fz.	1	6	2					18			27	17	10
Abbiegen		57	1	1		1		6			66	72	-6
Wenden/Rückwärtsfahren		11	3		1						15	17	-2
Einfahren i.d.fl.Verkehr		28	2		1			25			56	44	12
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	57	3	2				14			77	70	7
Ruhender Verkehr		8	1								9	6	3
Beleuchtung/Ladung/Besetzung								1			1		1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		46	5	1				82	1		135	167	-32
Technische Mängel												4	-4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							104				104	115	-11
Fußgängerfehler sonst. Art							16				16	11	5
o.A.		6					4	5	14		29	39	-10
Gesamt 2007	2	270	18	6	2	1	124	214	15		652	682	-30
Gesamt 2006	3	259	20	9	4	3	126	223	35				
Veränderung	-1	11	-2	-3	-2	-2	-2	-9	-20				-4,4%

In ca. 52% 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 (270 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (57), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (57), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (28), Vorfahrt/Vorrang (22) sowie auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (17).

Das 57-mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (14),
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (16),
- an Haltestellen (3),
- an anderen Stellen (24).

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (124mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (104).

Von den insgesamt 124 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 120 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 (42),
- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (40),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (14),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (3).

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 23

Verkehrsunfälle mit JE											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2007	2006	
Januar		9	152	161	49	5	54	700	915	775	140
Februar	1	11	118	130	46	5	51	576	757	700	57
März	2	19	132	153	32	5	37	675	865	837	28
April	1	10	170	181	41	6	47	649	877	797	80
Mai		13	164	177	42	5	47	691	915	884	31
Juni	1	13	179	193	53	8	61	694	948	826	122
Juli		15	162	177	48	7	55	665	897	723	174
August		7	180	187	33	9	42	704	933	982	-49
September		17	161	178	46	7	53	725	956	846	110
Oktober	1	16	126	143	45	10	55	693	891	923	-32
November		7	131	138	56	3	59	730	927	918	9
Dezember		8	122	130	44	6	50	629	809	866	-57
Gesamt 2007	6	145	1.797	1.948	535	76	611	8.131	10.690	10.077	613
Gesamt 2006	4	175	1.751	1.930	448	76	524	7.623			
Veränderung	2	-30	46	18	87	0	87	508			6,1%

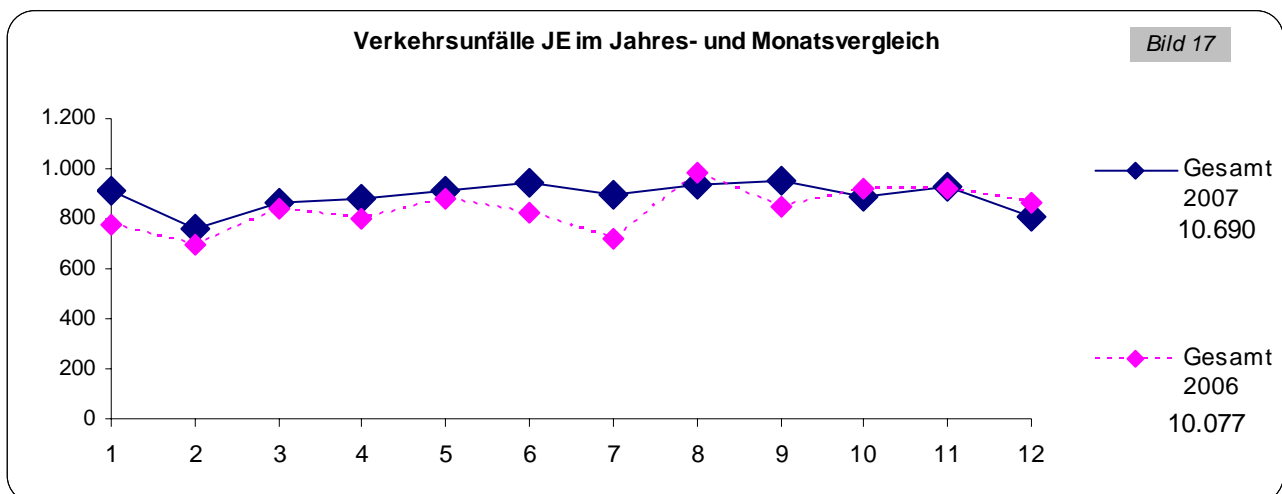
Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 10.690 (+ 613; + 6,1%) gestiegen.

Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

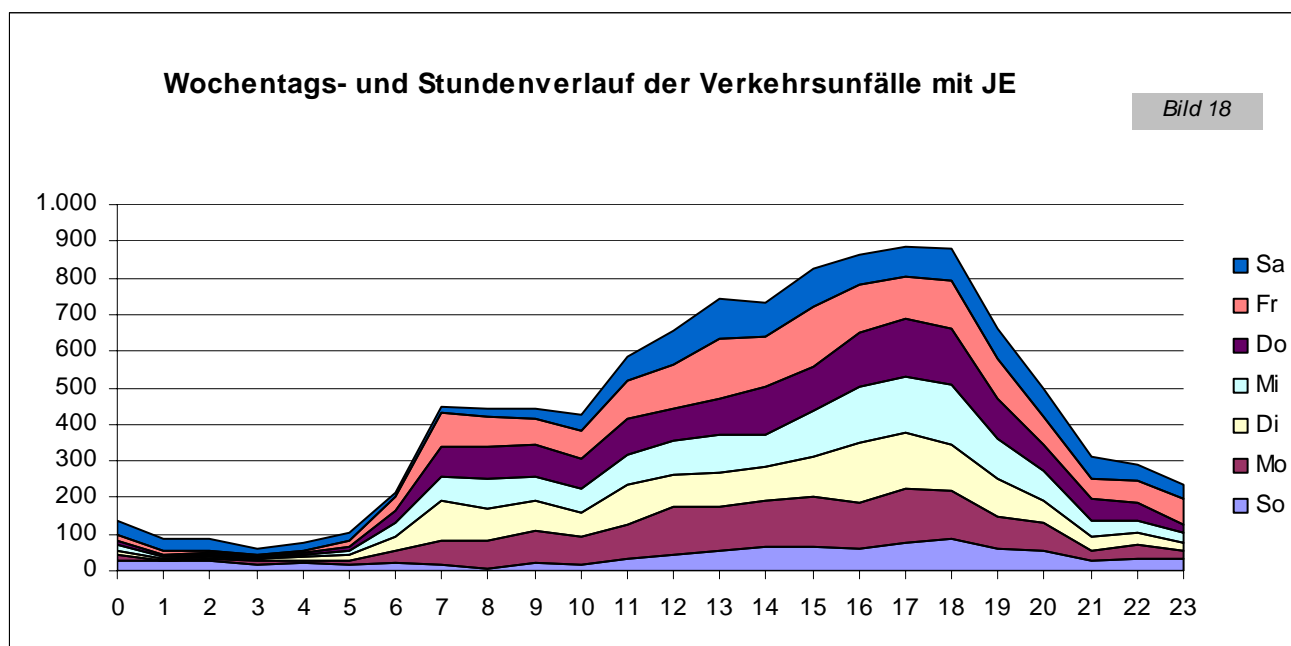
- Anstieg der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 1.797 (+ 46; + 2,6%),
- Abnahme der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 145 (- 30; - 17,1%),
- Anstieg der Unfälle mit Getöteten auf 6 (+ 2),
- Anstieg der schweren Sachschadensunfälle auf 611 (+ 87; + 16,6%),
- Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle auf 8.131 (+ 508; + 6,7%).

JE haben einen Anteil von 8,2% an der Bevölkerung, sind aber an 17,1% aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden steigt die Beteiligung der JE auf 22,9%. Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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



Das Bild 18 stellt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen danach in der Zeit zwischen 12 und 20 Uhr. JE sind auch in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger als andere Altersgruppen an Verkehrsunfällen beteiligt.



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2007 verunglückten insgesamt 1.529 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.141 als aktiv Beteiligte,
- 388 als „Sonstige Geschädigte“ (überwiegend Mitfahrer).

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 8,2% entspricht die Zahl von 1.529 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 14,2% 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 513 Personen (- 25,1%) zurückgegangen ist.

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

Es verunglückten insgesamt 985 JE im PKW, davon

- 658 als Fahrer,
- 327 als Mitfahrer.

In 259 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 1.499 Personen, davon 441 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	56	11	45
Pkw	1.187	928	259
Lkw	70	64	6
Bus	3	3	
sonst. Kfz	9	5	4
Mofa/Moped	32	5	27
Fußgänger	50	12	38
Radfahrer	87	27	60
Sonstige	5	3	2
Gesamt 2007	1.499	1.058	441

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.	2007	2006	
Krad				2	77	13	10		4	106	93	13
Pkw				4	5.730	1.155	1.206	364	89	8.548	8.028	520
Lkw					746	242	311	14	31	1.344	1.246	98
Bus					20	19	30	3	2	74	58	16
sonst. Kfz					83	17	15		3	118	111	7
Mofa/Moped				2	42	7	6		2	59	52	7
Fußgänger	3	7	3	5	63	16	15	3	10	125	156	-31
Radfahrer		4	11	2	116	26	15	6	13	193	183	10
Sonstige				1	22	2	6		92	123	150	-27
Gesamt 2007	3	11	14	16	6.899	1.497	1.614	390	246	10.690	10.077	613
Gesamt 2006	4	9	17	19	6.505	1.434	1.462	391	236			
Veränderung	-1	2	-3	-3	394	63	152	-1	10			6,1%

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2007 gab es 10.690 Verkehrsunfälle mit insgesamt 11.361 beteiligten JE.

Davon wurden in 6.899 Fällen (= 64,5%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 62.500 Verkehrsunfälle des Jahres 2007 in Hamburg sind JE zu ca. 11,0% 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 2007 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (7.715): 1.019 mal (= **13,2%**, Vorjahr: 13,9%) davon 46 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (754): 91 mal (= **12,1%**, Vorjahr: 14,4%) davon 8 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (30): 5 mal davon 1 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		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2007	2006	
Verkehrstüchtigkeit		4					1	2		7	38	-31
Straßenbenutzung		25	2					27	1	55	73	-18
Geschwindigkeit	23	749	39	1	5	9		5		831	813	18
Abstand	14	1.128	82	4	8	8		2		1.246	1.099	147
Überholen	9	57	9			1		4		80	82	-2
Vorbeifahren	2	29	3	1						35	52	-17
Nebeneinanderfahren	3	496	104	1	4	2				610	544	66
Vorfahrt/Vorrang	1	328	11		1			3	1	345	344	1
Rotlicht	2	57	5					13	1	78	96	-18
Abbiegen	3	274	27	1	1	1		6		313	295	18
Wenden/Rückwärtsfahren	1	938	131		22	1				1.093	991	102
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	294	25	1	2			11		334	313	21
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		19	2					4		25	33	-8
ruhender Verkehr		57	7		2				1	67	74	-7
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		2	7							9	2	7
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	16	1.190	285	11	37	19		36	6	1.600	1.458	142
technische Mängel		9						1		10	9	1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							55			55	71	-16
Fußgängerfehler sonst. Art							3			3	15	-12
o.A.	2	74	7		1	1	4	2	12	103	103	
Gesamt 2007	77	5.730	746	20	83	42	63	116	22	6.899	6.505	394
Gesamt 2006	60	5.386	683	14	78	39	90	123	32			
Veränderung	17	344	63	6	5	3	-27	-7	-10			6,1%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 5.730 von 6.899 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw sind:
 - zu geringer Sicherheitsabstand (1.128),
 - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (938),
 - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (749),
 - Fehler beim Nebeneinanderfahren (496),
 - Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (328),
 - Einfahren in den fließenden Verkehr (294),
 - Fehler beim Abbiegen (274).

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

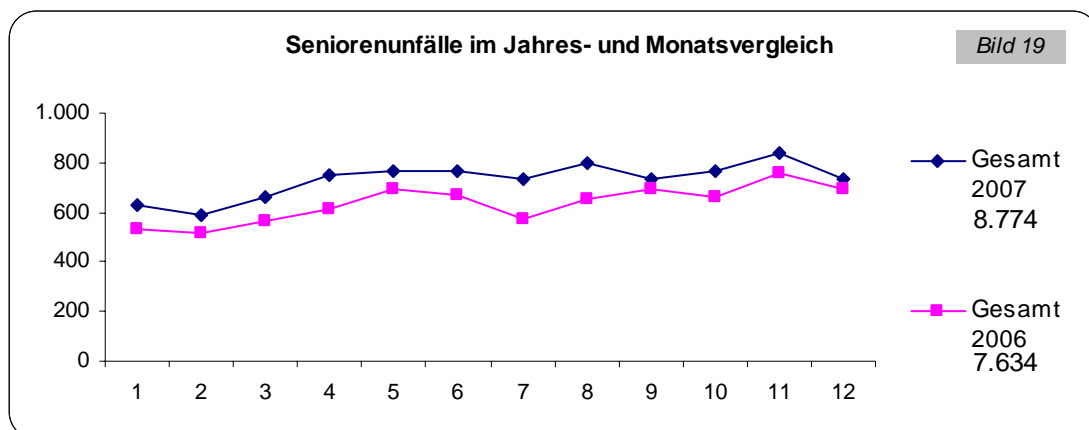
Seniorenunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2007	2006	
Januar		18	75	93	17	1	18	521	632	536	96
Februar	3	21	79	103	16	5	21	466	590	517	73
März	2	16	104	122	18	4	22	519	663	568	95
April	1	13	119	133	18	2	20	595	748	612	136
Mai	1	15	122	138	30	3	33	599	770	697	73
Juni		12	110	122	22	4	26	617	765	671	94
Juli		17	121	138	27	3	30	569	737	572	165
August		14	124	138	26	4	30	628	796	652	144
September		6	109	115	33	4	37	583	735	695	40
Oktober	3	16	102	121	35	2	37	609	767	665	102
November	3	15	124	142	41	5	46	650	838	758	80
Dezember	1	17	81	99	36	3	39	595	733	691	42
Gesamt 2007	14	180	1.270	1.464	319	40	359	6.951	8.774	7.634	1.140
Gesamt 2006	8	176	1.138	1.322	278	31	309	6.003			
Veränderung	6	4	132	142	41	9	50	948			14,9%

In einer Gesamtschau der Jahre 2007/2006 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

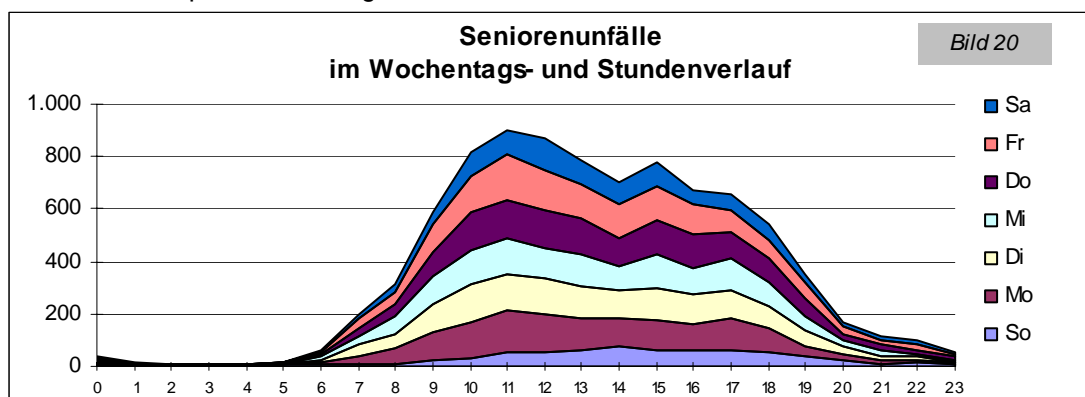
- Insgesamt Anstieg der Seniorenunfälle auf 8.774 (+ 1.140; + 14,9%), dabei
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.464 (+142; +10,7%) in den Bereichen
 - Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 14 (+ 6)
 - Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 180 (+ 4; + 2,3%)
 - Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten auf 1.270 (+ 132; + 11,6%)
 - Anstieg insbesondere der leichten Sachschadenunfälle auf 6.951 (+ 948; + 15,8%).

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 79,2% der Seniorenunfälle um leichte Sachschadenunfälle handelt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 18,6% sind Senioren an 14 % 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 2006 und 2007 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 2007 verunglückten insgesamt 994 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um + 74 Verunglückte.

Von den insgesamt 994 Senioren wurden

- 846 leicht verletzt (+ 65)
- 135 schwer verletzt (+ 3)
- 13 getötet (+ 6)

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.	2007	2006	
Krad					1	10	6	15		32	38	-6
Pkw			1	2	321	923	893	5.306	33	7.479	6.415	1.064
Lkw					34	221	245	216	18	734	651	83
Bus					1	16	25	39	2	83	66	17
Sonst.Kfz					5	19	9	47	1	81	61	20
Mofa/Moped				1	3	3	2	10		19	24	-5
Fußgänger	1	7	4		3	5	14	50	5	89	82	7
Radfahrer		4	7	8	8	31	20	77	11	166	179	-13
Sonstige/o.Ang.		1			1	9	7	24	49	91	118	-27
Gesamt 2007	1	12	12	11	377	1.237	1.221	5.784	119	8.774	7.634	1.140
Gesamt 2006	1	10	12	13	395	1.063	1.101	4.903	136			
Veränderung		2		-2	-18	174	120	881	-17			14,9%

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 8.774 (+ 1.140; + 14,9%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 7.479 (+ 1.064; + 16,6%).
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29) auf 5.784 (+ 881; + 18,0 %), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 5.306 (+ 814; + 18,1%).
- Senioren sind zu 65,9% selbst die Verursacher der Unfälle (5.784 von 8.774), 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.	2007	2006	
Verkehrstüchtigkeit	1	14						2		17	22	-5
Straßenbenutzung		31	1			1		9		42	52	-10
Geschwindigkeit	2	224	6					2		234	209	25
Abstand	4	402	23	3	4	3		1	1	441	402	39
Überholen		61	3			1		3		68	55	13
Vorbeifahren		44	4	1						49	41	8
Nebeneinanderfahren		420	36	5	2			1		464	378	86
Vorfahrt/Vorrang		361	6		2			4		373	334	39
Rotlicht Fz.	1	79	3		1			5		89	79	10
Abbiegen		274	14		1			3		292	261	31
Wenden/Rückwärtsfahren		1.185	31	5	11					1.232	975	257
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	1	305	6	1	3			3		319	235	84
Fehlverhalten ggü Fußgängern		60			1			1	1	63	49	14
Ruhender Verkehr		60	4							64	64	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	3							6	6	
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	6	1.737	76	24	21	5		41	4	1.914	1.618	296
Technische Mängel									1	1	3	-2
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								41		41	39	2
Fußgängerfehler sonst. Art								7		7	11	-4
Sonstige/o.A.		46			1		2	2	17	68	70	-2
Gesamt 2007	15	5.306	216	39	47	10	50	77	24	5.784	4.903	881
Gesamt 2006	15	4.492	168	18	28	13	51	80	38			
Veränderung		814	48	21	19	-3	-1	-3	-14			18,0%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren (1.232),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (464),
- ungenügender Sicherheitsabstand (441),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (373),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (319),
- Fehler beim Abbiegen (292).

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:

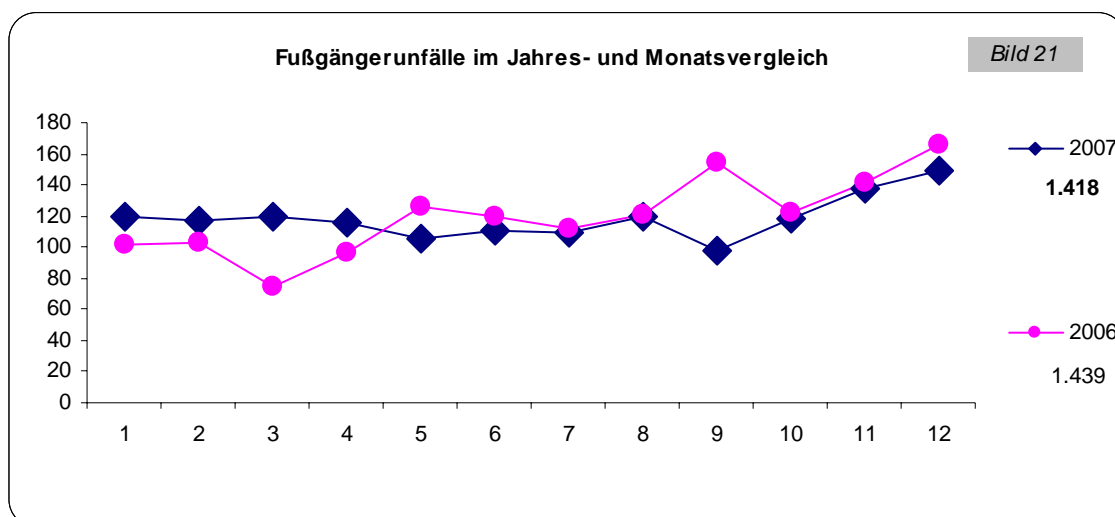
Rückgang der Fußgängerunfälle auf insgesamt 1.418 (- 21, - 1,5%), dabei anteilig

- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.214 (+ 1),
- Anstieg der Unfälle mit Getöteten auf 15 (+ 3)
- Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten auf 247 (- 13).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	2007	2006	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		28	75	103	2	2	4	12	119	102	17
Februar	2	22	80	104				13	117	103	14
März	2	26	71	99				20	119	74	45
April	1	17	78	96	1		1	19	116	97	19
Mai	1	19	64	84				21	105	126	-21
Juni	1	11	84	96	1		1	14	111	120	-9
Juli		17	80	97	1		1	11	109	112	-3
August	1	17	81	99	2		2	18	119	121	-2
September		12	70	82				16	98	154	-56
Oktober	3	15	85	103		2	2	13	118	122	-4
November	3	29	91	123	1		1	14	138	142	-4
Dezember	1	34	93	128				21	149	166	-17
Gesamt 2007	15	247	952	1.214	8	4	12	192	1.418	1.439	-21
Gesamt 2006	12	260	941	1.213	10	5	15	211			
Veränderung	3	-13	11	1	-2	-1	-3	-19			-1,5%

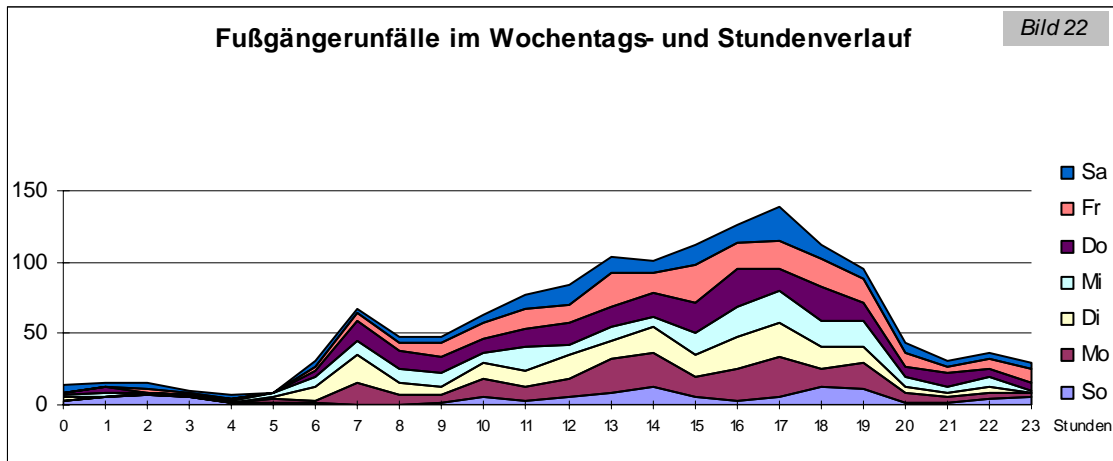
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der 1.418 Fußgängerunfälle.

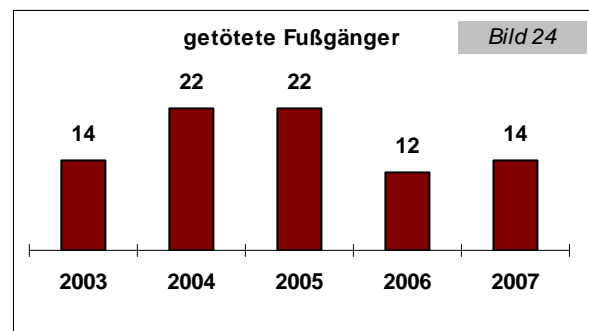
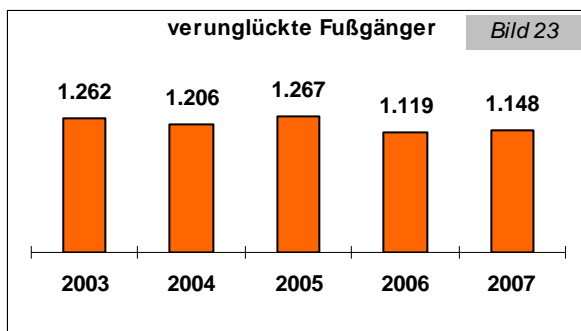
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2007 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet.
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 13 und 15 - 18 Uhr (660 VU; 46,5%); sie korrespondieren mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger (244 VU; 17,2% aller Fußgängerunfälle).



1.6.4.2 Verunglückte

Nachstehende Bilder 23 und 24 präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger⁷, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.



Folgende Feststellungen können getroffen werden:

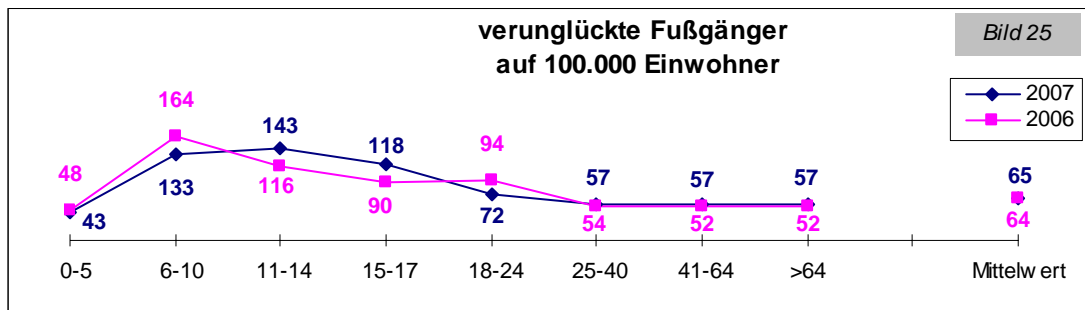
- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.148 Verunglückten liegt nach einem Anstieg im Jahr 2007 unter den Ergebnissen der Vorjahre 2003 bis 2005.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist auf 14 angestiegen.

Bezogen auf die 14 getöteten Fußgänger waren

- 5 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten),
- 9 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
 - 1 LKW-Fahrer mit einem Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
 - 1 Bus-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen
 - 1 Bus-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen
 - 1 PKW-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen
 - 1 PKW-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen
 - 1 PKW-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit)
 - 3 PKW-Fahrer mit Geschwindigkeitsverstößen (nicht angepasste Geschwindigkeit).

⁷ Die Zahl der verunglückten Fußgänger 1.148 ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.212); 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 25-40-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual hohe Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider. Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden. Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität

- junge Menschen bis 24 Jahren als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken;
- 11 – 14-jährige Kinder am stärksten betroffen sind (zum Vorjahr + 27),
- 6 – 10-jährige Kinder rangieren dahinter (zum Vorjahr - 31).

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												
	Alter								Gesamt		Veränderung	
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2007	2006	
Kfz-Führer					43	199	237	111	72	662	603	59
Fußgänger	20	52	49	34	63	115	144	50	71	598	645	-47
Radfahrer		6	3	3	9	32	34	2	37	126	132	-6
Sonstige							1	2	29	32	59	-27
Gesamt 2007	20	58	52	37	115	346	416	165	209	1.418	1.439	-21
Gesamt 2006	22	75	43	37	162	346	420	132	202			
Veränderung	-2	-17	9		-47		-4	33	7			-1,5%

Bezogen auf alle 1.418 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 46,7% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (662).
- In 42,2% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (598).

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

- Von allen 662 Kfz-Führern des Jahres 2007, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 562 (+ 46; + 8,9%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs. Wesentliche Hauptursachen sind in 324 (+ 42; + 14,9%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
 - beim Abbiegen 40
 - an Fußgängerfurten (mit LZA) 74
 - an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 46
 - an Haltestellen 5
 - an anderen Stellen 159

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (468 = - 18: - 3,7%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 228 (+ 16)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 85 (- 23)
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 67 (+ 1)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 38 (- 3)
- durch sonstiges falsches Verhalten 50 (- 7)

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.	2007	2006	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		1				1	3			5	21	-16
Straßenbenutzung		3						30		33	45	-12
Geschwindigkeit		30	3	3				5		41	39	2
Abstand		8		1				4		13	14	-1
Überholen		1								1	3	-2
Vorbeifahren												
Nebeneinanderfahren												
Vorfahrt		3								3	3	
Rotlicht	1	19	3					4		27	16	11
Abbiegen		40	3					2		45	41	4
Wenden/Rückwärtsfahren		52	14		2					68	75	-7
Einfahren i.d.fließ.V. Verkehr		7								7	7	
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2	324	22	19	2	1		58	2	430	371	59
Ruhender Verkehr		3								3	5	-2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung												
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		66	11	6	3	2		22		110	101	9
Technische Mängel											1	-1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							468			468	486	-18
Fußgängerfehler sonst. Art							108			108	128	-20
o.A.		5	1				19	1	30	56	83	-27
Gesamt 2007	3	562	57	29	7	4	598	126	32	1.418	1.439	-21
Gesamt 2006	8	516	44	23	3	9	645	132	59			
Veränderung	-5	46	13	6		-5	-47	-6	-27			-1,5%

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

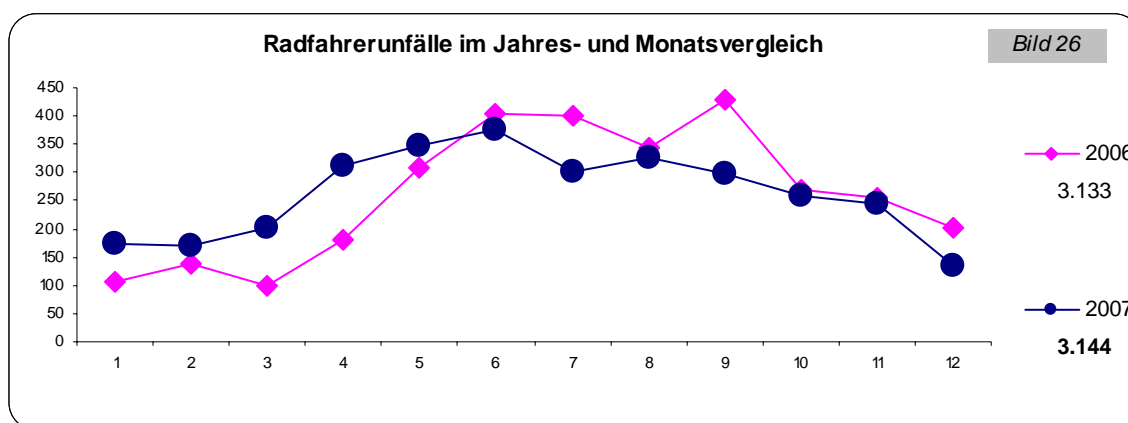
Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Radfahrer beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Radfahrerunfälle auf insgesamt 3.144 (+ 11; + 0,4%), hierbei anteilig
 - Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 2.341 (- 69; - 2,9%),
 - Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten auf 205 (- 20; - 8,8%),
 - Anstieg der Unfälle mit Getöteten auf 6 (+ 1).

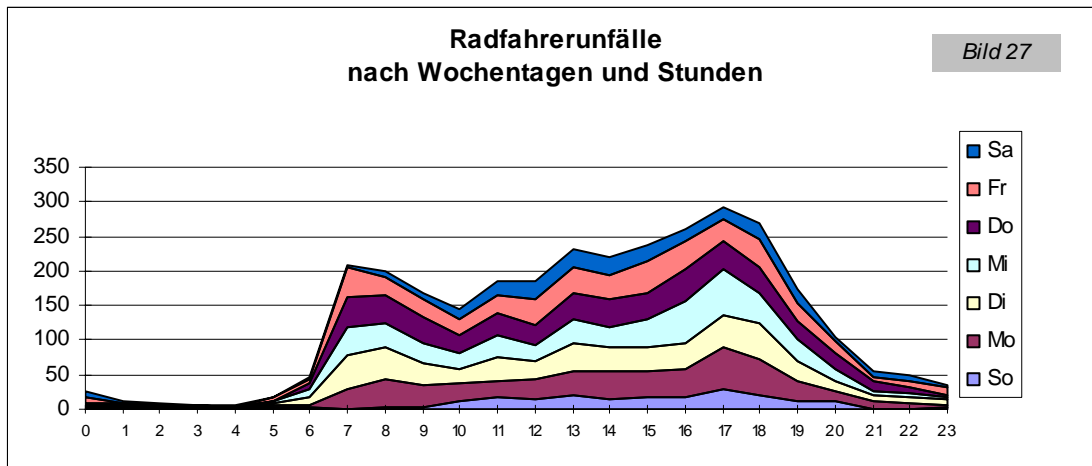
Tabelle 33

Radfahrerunfälle											
Monat	VUPS				VUSS			VULS	2007	2006	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		12	119	131	1		1	42	174	108	66
Februar	2	16	107	125	1	4	5	39	169	138	31
März		16	132	148		3	3	52	203	99	104
April		17	215	232	1	2	3	78	313	182	131
Mai		18	240	258		4	4	86	348	308	40
Juni	1	31	262	294		2	2	79	375	403	-28
Juli		23	206	229	1	5	6	67	302	399	-97
August		20	233	253		5	5	68	326	343	-17
September		13	206	219		1	1	77	297	427	-130
Oktober	2	17	162	181	2	6	8	68	257	268	-11
November		13	158	171	2	1	3	70	244	255	-11
Dezember	1	9	90	100	1	1	2	34	136	203	-67
Gesamt 2007	6	205	2.130	2.341	9	34	43	760	3.144	3.133	11
Gesamt 2006	5	225	2.180	2.410	9	34	43	680			
Veränderung	1	-20	-50	-69				80			0,4%

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.



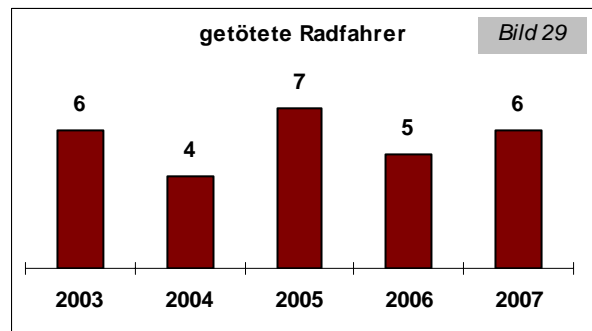
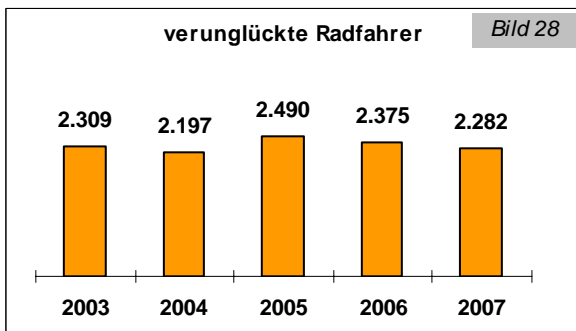
Hieraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Radfahrerunfälle haben sich in 2007 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.

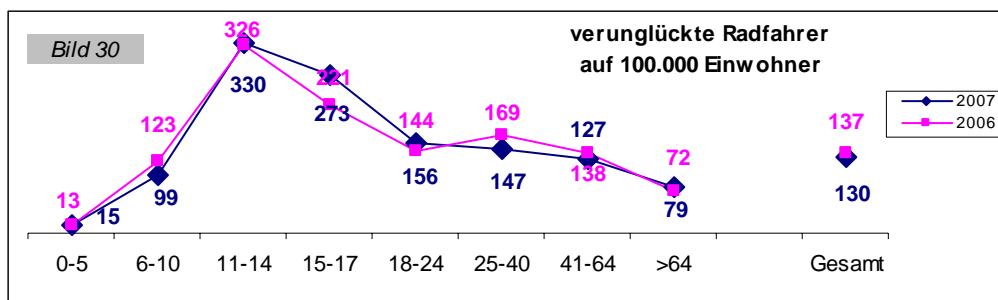
Die Gesamtzahl verunglückter Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr geringer (- 93; - 3,9%). Die Zahl getöteter Radfahrer ist auf 6 gestiegen.



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 11-14jährige Kinder und Jugendliche (15 - 17Jahre) als Radfahrer besonders häufig.

Auch die Altersgruppe der 18 – 40-jährigen Erwachsenen verunglückt als Radfahrer überdurchschnittlich oft.



1.6.5.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

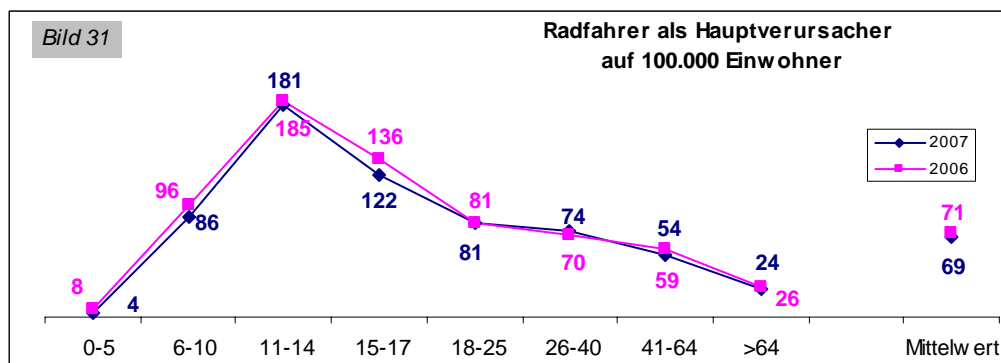
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2007	2006	
Kfz -Führer					142	506	761	262	97	1.768	1.745	23
Fußgänger	1	2	4	2	7	18	32	11	13	90	108	-18
Radfahrer	4	64	106	59	116	343	297	77	148	1.214	1.182	32
Sonstige		1				6	5	1	59	72	98	-26
Gesamt 2007	5	67	110	61	265	873	1.095	351	317	3.144	3.133	11
Gesamt 2006	9	53	136	59	278	899	1.052	318	329			
Veränderung	-4	14	-26	2	-13	-26	43	33	-12			0,4%

Bezogen auf alle 3.144 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 38,6% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.214),
- in 56,2% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.768).

Innerhalb der Gruppe der 1.214 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	2007	2006	
Verkehrstüchtigkeit	2		14		16	44	-28
Straßenbenutzung	12		213		225	225	
Geschwindigkeit	27		38		65	76	-11
Abstand	29		33	1	63	55	8
Überholen	29		25		54	48	6
Vorbeifahren	7		3		10	12	-2
Nebeneinanderfahren	2		3		5	8	-3
Vorfahrt/Vorrang	295		59	1	355	366	-11
Rotlicht Fahrz.	42		119		161	123	38
Abbiegen	584		34	1	619	595	24
Wenden/Rückwärtsfahren	82				82	82	
Einfahren i.d.fl.Verkehr	274		92		366	330	36
Fehlverhalten ggü Fußgängern	14		62		76	63	13
Ruhender Verkehr	103		6		109	107	2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			4	1	5	2	3
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	239		471	10	720	736	-16
Technische Mängel	1		11	2	14	20	-6
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		67			67	73	-6
Fußgängerfehler sonst. Art		21			21	34	-13
o.A.	26	2	27	56	111	134	-23
Gesamt 2007	1.768	90	1.214	72	3.144	3.133	11
Gesamt 2006	1.745	108	1.182	98			
Veränderung	23	-18	32	-26			0,4%

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 (584; = 33,0%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (295; = 16,7%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt (274, = 15,5%).

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 (213; = 17,6%),
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (119; = 9,8%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (92; = 7,6%).
- Fehlverhalten ggü. Fußgängern (62; = 5,1%)
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (59; = 4,9 %)

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden:

- Kreuzende Verkehrsabläufe (ausgewiesen durch die Ursachen „Abbiegen“, „Vorfahrt/Vorrang“, „Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Rotlichtmissachtung“) bergen für Radfahrer ein höheres Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer (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:

- Kraffrad (über 125 cm³ oder 11 kW Nennleistung)
- Kraffroller
- 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	2007	2006	Veränderung
Januar		8	33	41	1		1	12	54	16	38
Februar		5	31	36	3	1	4	17	57	20	37
März		13	68	81	4	2	6	37	124	37	87
April	2	15	99	116	5		5	47	168	105	63
Mai	1	11	85	97	5		5	49	151	166	-15
Juni	1	8	90	99	5	1	6	41	146	183	-37
Juli		12	97	109	4	1	5	47	161	191	-30
August		17	103	120	6		6	51	177	166	11
September		17	87	104	7		7	45	156	171	-15
Oktober		16	61	77	9	2	11	46	134	132	2
November		5	52	57	1	1	2	30	89	98	-9
Dezember		3	34	37			0	20	57	82	-25
Gesamt 2007	4	130	840	974	50	8	58	442	1.474	1.367	107
Gesamt 2006	6	146	737	889	49	7	56	422			
Veränderung	-2	-16	103	85	1	1	2	20			7,8%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.474 (+ 107; + 7,8%),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 974 (+ 85; + 9,6%).

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 1.474 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 997 Personen (+ 97 ; + 10,8 %).

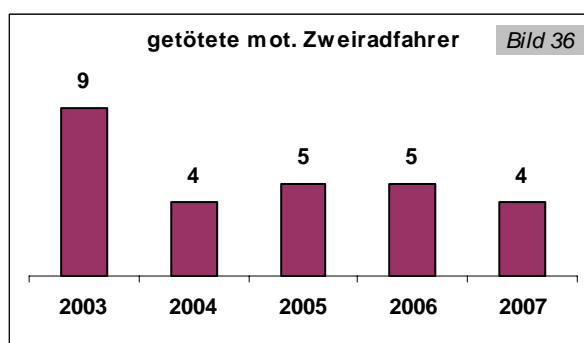
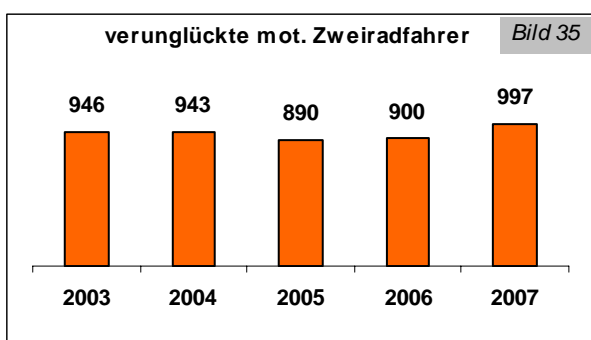
Davon waren

- 521 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (+ 55) davon 4 getötet (+/- 0)
- 32 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers (- 39)
- 70 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (+/- 0)
- 252 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+ 59)
- 122 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+ 22)

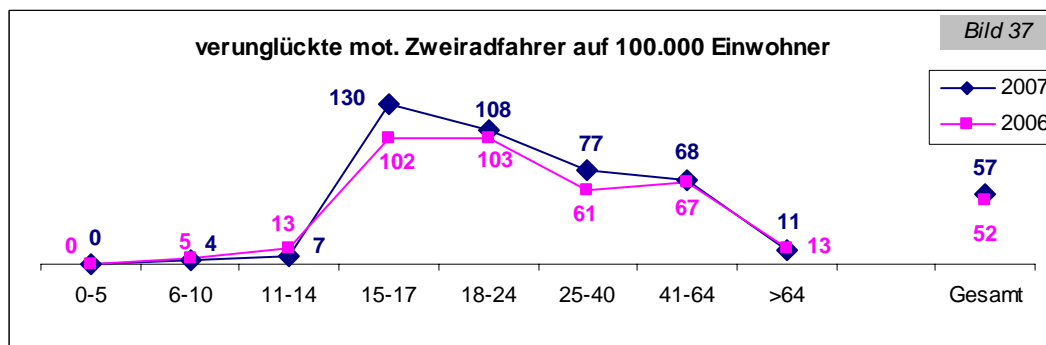
Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist gestiegen.
- Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer hat sich ggü. dem Vorjahr um 1 reduziert.



Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 997 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.



Wesentliche Erkenntnisse:

- Insgesamt 63 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15 - 17-Jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,8%) 6,3% aller verunglückten motorisierten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.
50 Verunglückte dieser Altersgruppe haben ein motorisiertes Zweirad gefahren; in 36 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 – 24-Jährigen motorisierten Zweiradfahrer verunglückten (94 von 156) mit einem Kraftrad.
 - Der Häufigkeitswert der verunglückten Kradfahrer im Alter von 25 – 40 Jahre liegt mit einem Anteil von 23,0% unter dem Bevölkerungsanteil von 26,3%.
 - Die Altersgruppe 41 – 64 Jahre ist mit ihrem Anteil an verunglückten Kradfahrern (25,8%) gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil (31,3%) leicht unterrepräsentiert.
- Die meisten Personen (623) verunglückten mit höher motorisierten Krafträdern. Die größte Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 41 - 64 (257). Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (getötet bzw. schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 99 Getöteten bzw. Schwerletzten verunglückten 25 (2 getötete Personen, 23 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 25 - 40 und 47 (1 getötete Person, 46 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.	2007	2006	
motor.Zweiradfahrer			1	51	118	218	236	25	29	678	618	60
übrige Kfz					92	252	306	59	32	741	672	69
Fußgänger		1			2	4	4	5	2	18	22	-4
Radfahrer		3	1	1	2	2	2			11	19	-8
Sonstige							2		24	26	36	-10
Gesamt 2007	0	4	2	52	214	476	550	89	87	1.474	1.367	107
Gesamt 2006	1	2	3	56	199	461	491	73	81			
Veränderung	-1	2	-1	-4	15	15	59	16	6			7,8%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre) wurden bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2 % überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (214 von 1.474 = 14,5%, Vorjahr: 199 von 1.367 = 14,6 %). 55,1% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer
- Die Altersgruppe von 41 - 64 Jahre stellt mit 37,3% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 42,9% 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 46,0% der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst.

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	2007	2006	
Verkehrstüchtigkeit	7	1				8	12	-4
Straßenbenutzung	4	4				8	23	-15
Geschwindigkeit	142	23				165	156	9
Abstand	126	64				190	148	42
Überholen	51	15				66	59	7
Vorbeifahren	4	8				12	17	-5
Nebeneinanderfahren	21	105				126	107	19
Vorfahrt/Vorrang	16	99		3		118	113	5
Rotlicht Fahrz.	13	11		2		26	33	-7
Abbiegen	20	140		2		162	149	13
Wenden/Rückwärtsfahren	7	122				129	117	12
Einfahren i. d. fließ. Verkehr	15	83		3		101	96	5
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	7					7	6	1
ruhender Verkehr	3	4				7	4	3
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2	3				5	1	4
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	228	51		1	3	283	259	24
Technischer Mangel	2	2				4	4	0
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			17			17	16	1
Fußgängerfehler sonst. Art						0	4	-4
o.A.	10	6	1		23	40	43	-3
Gesamt 2007	678	741	18	11	26	1.474	1.367	107
Gesamt 2006	618	672	22	19	36			
Veränderung	60	69	-4	-8	-10			7,8%

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 (142, Vorjahr: 126),
- zu geringer Abstand (126, Vorjahr 115),
- Fehler beim Überholen (51, Vorjahr 40).

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 (140, Vorjahr 125),
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (122, Vorjahr 114),
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (99, Vorjahr 92),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (83, Vorjahr 73),
- Missachtung Rotlicht (11, Vorjahr 19).

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 Unfalldaten 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. D), 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 2007 weitere 10 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 2007 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Poppenbütteler Weg/Rehagen	Vorfahrtunfälle mit zum Teil schwerem Personenschaden	Verbesserung des Sichtdreieckes unter Inanspruchnahme der Nebenfläche, durch Verschwenkung des Radweges in den Einmündungsbereich und Versetzung eines Lichtmastes <i>Umsetzung in 2008.</i>
Neuhöfer Damm/Neuhöfer Straße	Unfälle beim mehrspurigen Abbiegen von Lkw durch seitliches Berühren.	Anpassung der Schleppkurven durch Verschiebung der Fahrbahnkanten und Neumarkierung der Fahrstreifen <i>Umsetzung der Maßnahme ist für Ende 2008 vorgesehen.</i>
Finkenwerder Straße/Altenwerder Damm (Köhlbrandbrücke)	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch fehlerhaften Fahrstreifenwechsel und Fehler beim Nebeneinanderfahren durch Lkw	<i>Planungen wurden aufgenommen</i>
Adenauerallee/Kreuzweg (Gesamtknoten)	Unfälle durch Fehler beim Linksabbiegen, Rotlichtmissachtung und beim Fahrstreifenwechsel	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erkennbarkeit der LZA durch Verlängerung des Auslegermastes und Verwendung größerer Signalgeber, • Aufhebung der Bussonderspur zugunsten einer festen Ladezone in der Adenauerallee, • Neumarkierung der Kreuzung und Umschaltung der Signalanlage <i>Umsetzung in 2008</i>
Fuhlsbütteler Straße/Rübenkamp	Auffahrnfälle wegen schlechter Erkennbarkeit der Verkehrsführung	Verbesserung der Fahrbahnmarkierung <i>Umsetzung in 2008</i>
Lübecker Straße/Elisenstraße	Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf den Gegenverkehr	Anpassung der Koordinierung <i>Umschaltung am 02.07.2007 erfolgt.</i>
Eißendorfer Straße (zwischen Weusthoffstraße und Knoopstraße)	Unfälle mit Fußgängern beim Überschreiten der Fahrbahn auf der gesamten Strecke sowie Ein- bzw. Abbiegeunfälle	<i>Beratungen noch nicht abgeschlossen</i>
Erdkampsweg (zwischen Hummelsbütteler Landstraße und Wacholderweg)	Zahlreiche Unfälle im Park-/Suchverkehr, Unfälle mit querenden Fußgängern und Radfahrern	Erprobung durch provisorische Einbauten: <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Abwicklung der Verkehrsströme durch Neuaufteilung des Verkehrsraums, • Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen für Fußgänger <i>Projektauftrag ist erfolgt</i>
Wiesendamm/Saarlandstraße	Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf den Gegenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Linksabbiegesituation im Wiesendamm durch Änderung der Markierung und Anpassung der Inselköpfe • Optimierung der LZA-Steuerung (gemeinsames Linksabbiegen der Verkehrsströme aus dem Wiesendamm, verkehrabhängige Steuerung) <i>Projektauftrag ist erfolgt.</i>
Holzmühlenstraße/Lesserstraße	Vorfahrtunfälle aufgrund unübersichtlicher Verkehrsführung im Einmündungsbereich	Verbesserung der Erkennbarkeit der Verkehrsabwicklung durch Markierungsänderungen und Anpassung der der Mittelinsel <i>Umsetzung in 2008</i>

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

2.1.2.2 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

Im Jahr 2007 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
Nordschleswiger Straße/ Straßburger Straße	Linksabbiege- und Auffahrunfälle im gesamten Knotenbereich	Verbesserung der Verkehrsabläufe durch fahrstreifenbezogene Signalisierung und Anzeigen zusätzlicher Grünzeiten für Linksabbieger	Deutlicher Rückgang der Abbiege- und Auffahrunfälle
Siedenfelder Weg/Kirchdorfer Straße	Radfahrerunfälle mit einbiegenden Kfz	Veränderung der Radwegführung im Einmündungsbereich	Keine Unfälle mehr mit Radfahrerbeteiligung, Vorfahrtunfälle auf niedrigem Niveau
Julius-Vosseler-Straße/ Oddernskamp	Auffahrunfälle im freien Rechtsabbiegefahrstreifen des Oddernskamp und Abbiegeunfälle Richtung Norden.	Verbesserung der Verkehrsführung durch Veränderung des Knotenbereichs und der Signalisierung	Deutlicher Rückgang insbesondere der Abbiegeunfälle
Hohenwischer Straße/ Hinterdeich	Linksabbiegeunfälle aus der Hohenwischer Straße in Richtung Moorburg	Verdeutlichung der Wartepflicht durch Neumarkierung der Fahrstreifen und Ergänzung/Versetzung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	Konstant niedrige Anzahl der Unfälle durch Vorfahrt-/Vorrangmissachtung Vorgesehen im Programm des Senats „Förderung von Kreisverkehren in Hamburg“ (Drucksache der Bürgerschaft 18/7346)
Langenhorner Chaussee/ Krohnstieg	Linksabbiegeunfälle vom Krohnstieg in die Langenhorner Chaussee außerhalb der Hauptverkehrszeiten	Verbesserung der Verkehrsabwicklung durch Änderung der Signalzeitenprogramme und Einrichtung einer verkehrsabhängigen Steuerung	Abbiegeunfälle nach Einleitung der Maßnahmen auf niedrigstem Niveau

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 Verkehrsfuchs (ehemals: 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 den zukünftigen Schulweg wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm durchgeführt. Im Vordergrund steht das richtige Überqueren der Fahrbahn an den unterschiedlichsten Stellen. Außerdem sollen die Eltern sensibilisiert werden, damit Sie das Erlernte mit ihren Kindern wiederholen und ihnen ihre generelle Vorbildfunktion bewusst wird. Durch den Auftritt des „Polizeiverkehrskasper“ an einem Tag in der Woche wird dieses – in Deutschland einmalige – Programm ergänzt. Seit dem Jahr 2007 wurde die „Aktion Kleinkind“ in „Aktion Verkehrsfuchs“ umbenannt, da dieser Begriff zeitgemäßer ist.

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 im Jahr 2007 vermehrt 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 147 Projekte durchgeführt, an denen 7214 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde im Jahr 2007 fortgeführt.

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 2007 in Zahlen

Verkehrsunterricht	
• in Kindergärten	4.945 Stunden
• in Schulen	23.775 Stunden
• in speziellen Sonderschulen	4.391 Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	30 Veranstaltungen mit 2.124 Kindern und 1.143 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper	
• in Schulen	646 Vorstellungen
• in Kindergärten	45 Vorstellungen
• Sonderveranstaltungen	19 Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen	
• Radfahrausbildung	3.253 Stunden
• Sonderveranstaltungen	58 Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	147 Projekte (insgesamt 7.214 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8.-10. Klasse)	74 Kurse (insgesamt 1.136 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

In Hamburg leben 143.829 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 erfahren können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Der Fahrsimulator wurde in 2007 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 42 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.

Außerdem beteiligte sich die Polizei an drei Veranstaltungen im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen in Hamburger Großbetrieben. Dabei wurden ca. 300 Auszubildende erreicht.

2.2.2.2 Senioren

In Hamburg leben 325.639 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 18,6% der Bevölkerung). Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtun-

gen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte in den Bezirken. Aktuell sind 85 Beamte in der Seniorenberatung tätig. In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates wird sowohl die Aus- und Fortbildung der „BFS-Seniorenberater“ als auch die Beratung von Senioren weiterhin fortgeführt.

2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im April 2007 zum sechsten 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 2007 lag beim Thema „Parken im Bereich von Einmündungen“ und „Geschwindigkeit in der Nähe von Schulen und Kindertagesstätten“. Angelehnt an die Unfallauswertung „Kinderunfälle“ lagen die weiteren Themenschwerpunkte im Bereich:

- Vorbildverhalten der Erwachsenen und
- 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 13.310 Verwarn- und Bußgeldverfahren eingeleitet.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der Verkehrssicherheitspartner) über die o. g. Themenfelder informierten. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten wurden ca. 6.000 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 2007 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum vierten 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 7.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei über 1.500 Fahrräder kontrolliert und 1.338 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen. 2007 beteiligte sich auch die Landespolizei Schleswig-Holstein in den angrenzenden Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg an dieser Aktion.

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2008 fortgeführt werden.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2007 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitstage im Elbe-Einkaufszentrum
- Ausstattung von Schulen mit 500 Fahrradhelmen durch den Verein „Hamburg macht Kinder gesund“
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn
- Übergabe von 500 Leuchtkragen an Grundschüler im Bereich Jenfeld

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 77 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Verkehrssicherheitstage der Polizei in der Innenstadt, im Eidelstedtcenter und im Riekhof
- Tage der offenen Tür an verschiedenen Polizeikommissariaten, HHA und HVV
- Freiluftschulen in Wittenberge, Wohltorf und Moorwerder
- Polizeishow

Im Theater des Verkehrskaspers in der Glacischaussee konnten im Jahr 2007 insgesamt 1.071 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 2007 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 Tempo 30-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen eingesetzt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2007 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 512.983 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 2007 bei der Rotlichtüberwachung 20.590 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 2007 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2007), „Reisemesse“ (Februar 2007), und „Du und Deine Welt“ (November 2007) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 743 Verstöße (Vorjahr: 817) gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ - Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.379 Fällen (Vorjahr 2.594) angezeigt.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 442 Fällen festgestellt (Vorjahr: 425 Fälle). In 955 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 1.018 Fälle).

Der weitere Rückgang der Fallzahlen „Drogen im Straßenverkehr“ im Jahr 2007 gegenüber den Vorjahren 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 Wirkung zeigen. Nach polizeilichen Kontrollerfahrungen gibt es in diesem Zusammenhang 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 2007 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2007 insgesamt 5.358 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern im Jahre 2007 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 wachsender 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 2007 im Rahmen gezielter Kontrollen der Verkehrsstaffeln insgesamt 2.764 LKW überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im März und Oktober 2007 wurden 59,3 % 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 2007 insgesamt 43 Verkehrsgroßkontrollen, davon 4 länderübergreifende Verkehrskontrollen, mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Alkohol-/Drogenkontrollen	9
Aggressionsdelikte (Geschwindigkeits- und Abstandskontrollen)	13
Rotlichtkontrollen	10
Überwachung des gewerblichen Güterkraftverkehrs	8
Zweiradkontrollen	3

Hierbei wurden 20.472 Kraftfahrzeugführer und ihre Fahrzeuge überprüft und folgende Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt

Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	37
Drogeneinfluss im Straßenverkehr	125
Geschwindigkeitsüberschreitungen	15.734

Rotlichtverstöße	451
Verstöße im Güterkraftverkehr	90
davon Abstandsverstöße	74
Ladungssicherung	37
Verbotswidrige Benutzung von Mobil- und Autotelefon	111
Verstöße gegen die Gurtpflicht	188
Abbiegeverstöße	36

Darüber hinaus wurden folgende Straftatbestände angezeigt:

Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis	36
Straßenverkehrsgefährdung / Nötigung	16

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 hatte im Jahr 2007 turnusmäßig die Koordinierung der 4 länderübergreifenden Groß-Kontrollen übernommen, die insbesondere die Überwachung des Schwerlastverkehrs, die Verfolgung von Geschwindigkeits- und 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 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 2007 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 verbotswidriges „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 2007 insgesamt 69.001 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 3.152 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Hinzu kommen Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate, so dass die Polizei insgesamt 126.825 Anzeigen in Zusammenhang mit dem „2.-Reihe-Parken“ erstattet hat und 4.885 Fahrzeuge abschleppen ließ.

Insgesamt wurden im Jahr 2007 im ruhenden Verkehr 642.879 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 34.062 Fahrzeuge abgeschleppt.

2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die Verkehrsleitzentrale (VLZ) der Polizei und die gemeinsam von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (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 75 - Kameras ausgestattet. Mit diesen Systemen und Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen können deshalb auf dem Hauptverkehrsstraßennetz erfasst und Gegenmaßnahmen schnell eingeleitet werden.

Von insgesamt 1730 Lichtzeichenanlagen (LZA) sind 1554 rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die im Jahr 2007 durch 89.145 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 2007 von der Verkehrsleitzentrale 1570 manuelle Schaltungen über die Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) auf der BAB 7 durchgeführt. Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen werden auf den Schilderbrücken im Vorfeld des Elbtunnels angezeigt.

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und BAB 7 auf den Schilderbrücken der Netzbeeinflussungsanlage (NBA) geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahnbereichen des AD Buchholzer Dreieck (A 1), des AK Maschener Kreuz (A 7) und der AS Neumünster-Süd. Im Jahr 2007 wurden von der VLZ 475 Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2007 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. 45.000 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten konnten im Jahr 2007 in behördenübergreifenden Kooperationen - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Hamburg Port Authority (HPA) und Polizei/Verkehrsdirektion - weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information - z. B. der Ausbau des Verkehrsfernsehsystems um 8 Kamerastandorte - geplant werden. Diese werden in Kürze realisiert.

Die Zusammenarbeit mit der Hamburger Hochbahn durch eine Erweiterung der bisher ausgetauschten Kamerabilder von bisher 6 auf jeweils 8 Bilder von verkehrlich relevanten Standorten wird weiter optimiert.

Die Qualität der Verkehrsinformationsangebote der Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.verkehrsinformations.hamburg.de wird durch die hohen Zugriffszahlen auf die jeweiligen Angebote dokumentiert:

Im Jahr 2007 erfolgten auf die Internetseiten

- „Verkehrskameras A 1“ für drei Standorte ca. 1.500.000 Zugriffe,
- „Verkehrskameras Hafen“ mit vier Standorten der Hafenhaupttroute ca. 1.900.000 Zugriffe,
- „Verkehrsvorschau der Polizei Hamburg“ (Informationen über Großveranstaltungen in Hamburg) ca. 80.000 Zugriffe

Allein die Seite „Verkehrskameras Hafen“ ist seit Inbetriebnahme im Jahr 2006 mit 100.000 Zugriffen im Jahr 2007 ca. 1.900.000 (!) mal aufgerufen worden.

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

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

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

* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

A.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

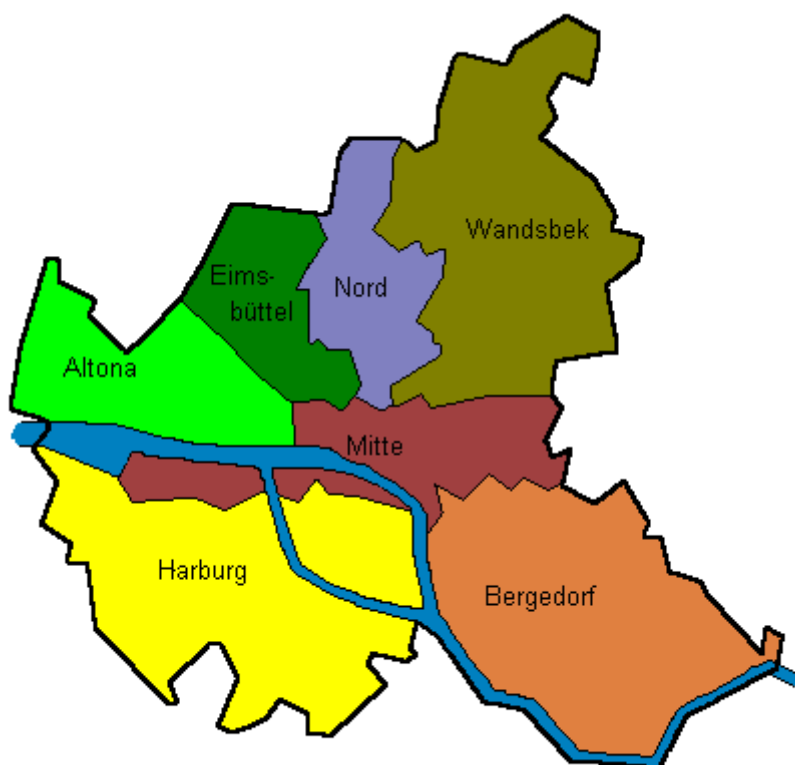
Die **Häufigkeitsziffer** (abgekürzt: HZ) bezeichnet das relative Vorkommen eines Ereignisses oder eines Merkmals in Bezug zu der jeweils gewählten Bevölkerungsgruppe. Die Häufigkeitsziffer wird in der Verkehrsunfallbekämpfung als Gradmaß für die Bewertung verschiedener Bereiche (z.B. Verunglückte, Hauptverursacher, 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>2006</u>	<u>2007</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwark und Scharhörn) ⁸	755,3	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁹ in km	3.956	3.956
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	120	120
- andere Straßen	3.754	3.754
Einwohner Hamburgs ¹⁰ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.743.627	1.754.182
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ¹¹	2.309	2.322
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ¹²	959.687	956.009

⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁹ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

¹⁰ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹¹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹² 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, Straßenbaulastträger sowie externe Träger der Verkehrssicherheitsarbeit wesentliche Informationen für eine zielgenaue Ausrichtung ihrer Arbeit in den Bereichen Verkehrsraumgestaltung, Verkehrsüberwachung und Verkehrsprävention

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Verkehrstüchtigkeit		Abstand	
* Alkoholeinfluss	01	* Ungenügender Sicherheitsabstand (sonstige Ursachen, die zum Verkehrsunfall führten, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung, pp zuzuordnen)	14
* Einfluss and. berauschender Mittel (Drogen, Medikamente)	02		
* Übermüdung	03		
* sonstige körperliche oder geistige Mängel	04	* Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	15
Fehler der Fahrzeugführer		Überholen	
* Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	10	* Unzulässiges Rechtsüberholen	16
* 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 von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	33
* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperrungen (§ 6 StVO /ausg. Pos. 32)	24	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Abbiegen	
* Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperrungen und / oder ohne rechtzeitige Ankündigung des Auscherens	25	* Fehler beim Abbiegen (§ 9 StVO, ausgenommen Pos. 33, 40)	35
Nebeneinanderfahren		* Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren	36
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens (§ 7 StVO /ausg. Pos. 20, 25)	26	* Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus Grundstück, vom Fahrbahnrand oder anderem Straßenteil)	37
Vorfahrt / Vorrang		Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	
* Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	27	* an Fußgängerüberwegen	38
* Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (ausgenommen Pos. 29).	28	* an Fußgängerfurten	39
* Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf BAB / Kraftfahrstraßen (§18 (3) StVO)	29	* beim Abbiegen	40
* Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld - und Waldwegen kommen	30	* an Haltestellen (auch haltende Schulbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	41
		* an anderen Stellen	42
		Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	
		* Unzulässiges Halten oder Parken	43

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung		<u>Fußgänger</u>	
* Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- und aussteigen	44	Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn * an Stellen, an denen der 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		
* Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	48	* durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	63
* Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49	* ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	64
Technische Mängel, Wartungsmängel		* durch sonstiges falsches Verhalten	65
* Beleuchtung	50	Nichtbenutzen des Gehweges	66
* Bereifung	51	Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Fahrbahnseite	67
* Bremsen	52		
* Lenkung	53	Spielen auf / neben der Fahrbahn	68
* Zugvorrichtung	54	Andere Fehler der Fußgänger	69
* Andere Mängel	55		

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<u>Straßenverhältnisse</u>		Hindernisse	85
Glätte/Schlüpfrigkeit der Fahrbahn		* Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn	86
* Verunreinigung durch ausgelaufenes Öl	70	* Wild auf der Fahrbahn	87
* Andere Verunreinigung durch Straßenbenutzer	71	* anderes Tier auf der Fahrbahn	88
* Schnee / Eis	72	* 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 ¹³

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

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