



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2009

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 Entwicklung in ihren Grundzügen.....	7
1.2 Verkehrsunfallübersichten	9
Die Zahlen im Überblick.....	9
1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	10
1.2.1.1 Straßenklassen	10
1.2.1.2 Bezirke	11
1.2.2 Zeitvergleiche	12
1.2.2.1 Jahresübersicht	12
1.2.2.2 Stundenübersichten	13
1.2.3 Verkehrsunfallflucht.....	13
1.3 Unfallfolgen	14
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	14
1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	17
1.4 Unfallursachen	18
1.4.1 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen.....	18
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	19
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	20
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	21
1.5.1 Kinder	21
1.5.1.1 Verkehrsunfälle.....	21
1.5.1.2 Verunglückte	22
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	23
1.5.2 Junge Erwachsene.....	25
1.5.2.1 Verkehrsunfälle.....	25
1.5.2.2 Verunglückte	26
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	27
1.5.3 Senioren	28
1.5.3.1 Verkehrsunfälle.....	28
1.5.3.2 Verunglückte	29
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	29
1.5.4 Fußgänger	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.5.4.2 Verunglückte	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.5.5.2 Verunglückte	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle.....	39
1.5.6.2 Verunglückte	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	41
1.5.6.4 Kraftrad	42
1.5.6.5 Mofa / Moped.....	43
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	45
2.1 Unfallbekämpfung	47
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	47
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	47
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	47
2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2009	48
2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen.....	49

2.2 Verkehrsprävention	50
2.2.1 Verkehrserziehung	50
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	50
2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs	50
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	50
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	52
2.2.2.1 Junge Erwachsene	52
2.2.2.2 Senioren	52
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	52
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	53
2.3 Verkehrsüberwachung	55
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen	55
2.3.2 Rotlichtüberwachung	55
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	55
2.3.4 Aggressionsdelikte	56
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche	56
2.3.5.1 Radfahrer	56
2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	56
2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion	56
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	57
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information	58
Anlagen	59
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik	61
A.1 Vorbemerkungen	61
A.2 Unfallkategorien	61
A.3 Begriffe	62
Anlage B: Strukturdaten	63
Anlage C: Unfalltypen	64

1. Verkehrsunfallentwicklung 2009

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2009 leicht um 1,9 % zurückgegangen. Von 63.563 Unfällen wurden 12,7 % als Personenschadensunfälle und 87,3 % als Sachschadensunfälle registriert.

Im Gegensatz dazu sind die Zulassungszahlen und die Bevölkerung in Hamburg wiederum leicht angestiegen.

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Entsprechend der gesunkenen Zahl von Verkehrsunfällen ist auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht leicht rückläufig.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 26 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jedem vierten Unfall) der Verursacher der gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 43,6% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 52,7% noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 7,5 % geringer als im Jahr 2008 und stellt mit 10.074 Verunglückten die geringste Zahl seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1953 dar.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

(4) Getötete

Mit 33 Verkehrstoten wurde der Vorjahreswert von 40 Toten deutlich unterschritten.

Der Rückgang ist auf weniger tödlich verunglückte Kraftradfahrer und Fahrradfahrer zurückzuführen.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

Unfallursachen

(5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen wurden registriert:

- Fehler beim Einfahren, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit]
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße]

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

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Unfallursachen „Geschwindigkeit“, „Fehler beim Überqueren der Fahrbahn“ und „Alkoholeinfluss“ festgestellt worden.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

(6) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Sowohl die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines Unfallbeteiligten als auch die Anzahl der bei diesen Unfällen verunglückten sind deutlich zurückgegangen. Allerdings führen immer noch ca. 45 % der Alkoholunfälle zu Verletzungen.

Die Unfälle unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten sind im Jahr 2009 rückläufig, während die Anzahl der dabei Verunglückten fast unverändert blieb.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

(7) Kinder

Nach Jahren rückläufiger Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern sind sowohl die Unfallzahlen als auch die Anzahl der dabei verunglückten Kinder leicht gestiegen.

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) überwiegend als Mitfahrer im PKW und Bus sowie als mitfahrende Radfahrer verunglückt. Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer. Auch im Jahr 2009 waren wieder ca. ein Drittel der verunglückten Kinder Mitfahrer (i.d.R. im PKW oder Bus).

→ *siehe Kapitel 1.5.1 Kinder*

(8) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,3 % sind sie an 16,8 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt.

Bemerkenswert ist der Anstieg der Unfälle unter Beteiligung von JE, während die Zahl der verunglückten JE deutlich zurückgegangen ist. Der Rückgang der Verunglücktenzahlen könnte im Zusammenhang mit der Abwrackprämie stehen, da moderne Fahrzeuge einen deutlichen Zuwachs von aktiven und passiven Sicherheitssystemen bieten.

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

→ *siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene*

(9) Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren nimmt seit Jahren stetig zu. Die Zahl verunglückter Senioren bewegt sich auf niedrigem Niveau und ist im Jahr 2009 noch einmal deutlich zurückgegangen.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (14 von insgesamt 33). Insbesondere als Fußgänger wurden 8 Senioren getötet.

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

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

→ *siehe Kapitel 1.5.3 Senioren*

Beteiligte und Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(10) Fußgänger

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist im Jahr 2009 um 5,5 % gestiegen, während die Zahl verunglückter Fußgänger leicht zurückgegangen ist. Sie stellen mit 13 Getöteten die größte Gruppe unter allen Unfalltoten dar.

→ *siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger*

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sowie die Anzahl verunglückter Radfahrer ist im Jahr 2009 rückläufig.

Diese Entwicklung ist insofern erfreulich, als der Radverkehr laut Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gegenüber dem Jahr 2008 eine weitere Steigerung erfahren hat und sich auf einem historischen Höchststand befindet.

→ *siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer*

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr leicht gestiegen, die Zahl der dabei Verunglückten ist jedoch deutlich zurückgegangen. Auch die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2009 auf 6 Personen gesunken.

Auffällig ist die seit Jahren steigende Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa/Moped (Versicherungskennzeichen). Dagegen bewegt sich die Zahl von Unfällen mit Beteiligung von Krafträdern (125 ccm und mehr) mit Schwankungen auf einem Niveau.

Bei Kraftradfahrern werden als Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“, „Überholen“ sowie „Abstand“ festgestellt. Sofern Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern 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 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer*

1.2 Verkehrsunfallübersichten

Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2009 ist – bezogen auf das Vorjahr 2008 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Unfälle auf 63.563 (- 1.225; - 1,9 %), davon
 - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.055 (- 626; - 7,2 %)
 - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 55.508 (- 599; - 1,1 %)

Verunglückte

- Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 10.074 (- 816; - 7,5 %), dabei
 - 33 Getötete (- 7)
 - 842 Schwerverletzte (- 2)
 - 9.199 Leichtverletzte (- 807; - 8,1 %)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2009	2008	Veränderung	
Gesamt	63.563	64.788	-1.225	-1,9%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8.055	8.681	-626	-7,2%
>> mit getöteten Personen	33	39	-6	
>> mit schwerverletzten Personen	792	802	-10	-1,2%
>> mit leichtverletzten Personen	7.230	7.840	-610	-7,8%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	55.508	56.107	-599	-1,1%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.486	2.647	-161	-6,1%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	53.022	53.460	-438	-0,8%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von				
> Alkohol	879	1.025	-146	-14,2%
> Drogen	94	119	-25	
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	16.523	16.563	-40	-0,2%
> davon mit Personenschaden	891	906	-15	-1,7%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	10.074	10.890	-816	-7,5%
- davon				
> Getötete	33	40	-7	
> Schwerverletzte	842	844	-2	-0,2%
> Leichtverletzte	9.199	10.006	-807	-8,1%

1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

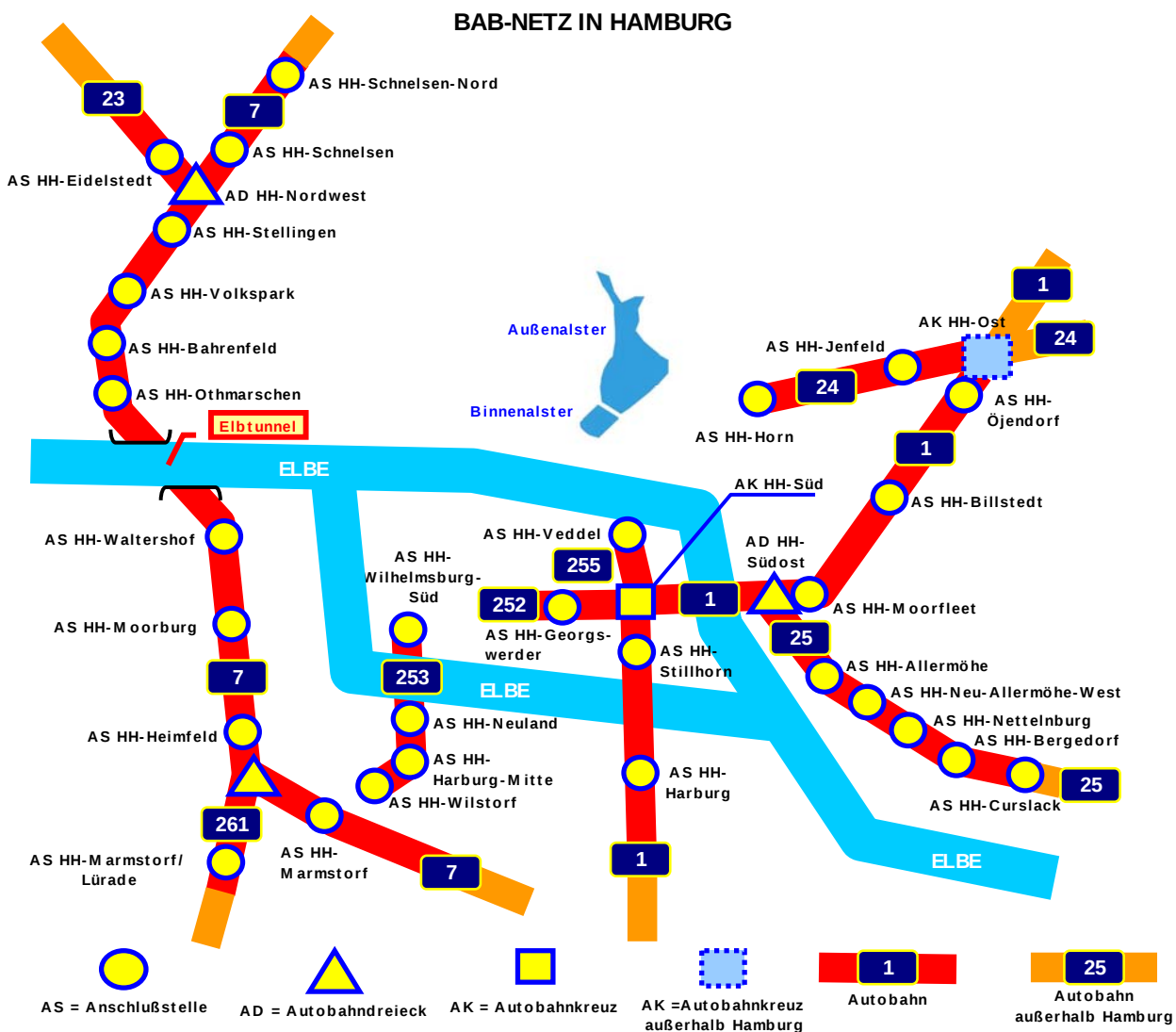
1.2.1.1 Straßenklassen

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

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

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2009										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten				
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km	getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
BAB	82	2.220	27	237	3	350	4	2	37	311
Bundesstrassen	117	7.778	66	1.390	12	1.757	15	5	128	1.624
andere	3.928	53.565	14	6.428	2	7.967	2	26	677	7.264
gesamt	4.127	63.563	15	8.055	2	10.074	2	33	842	9.199



1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen *					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2009	2008		
Mitte	Verkehrsunfälle	15.152	15.719	-567	-3,6%
	mit Personenschaden	1.732	1.867	-135	-7,2%
	Verunglückte	2.147	2.360	-213	-9,0%
	Getötete	3	8	-5	
Einwohner (in Tausend): 289	Schwerverletzte	164	191	-27	
Fläche: 141,5 km2	Leichtverletzte	1.980	2.161	-181	-8,4%
Altona	Verkehrsunfälle	8.045	7.794	251	3,2%
	mit Personenschaden	1.039	1.048	-9	-0,9%
	Verunglückte	1.275	1.266	9	0,7%
	Getötete	5	8	-3	
Einwohner (in Tausend): 257	Schwerverletzte	109	82	27	
Fläche: 78,8 km2	Leichtverletzte	1.161	1.176	-15	-1,3%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	8.549	8.412	137	1,6%
	mit Personenschaden	1.123	1.243	-120	-9,7%
	Verunglückte	1.383	1.521	-138	-9,1%
	Getötete	2	6	-4	
Einwohner (in Tausend): 252	Schwerverletzte	93	119	-26	
Fläche: 49,6 km2	Leichtverletzte	1.288	1.396	-108	-7,7%
Nord	Verkehrsunfälle	11.227	11.546	-319	-2,8%
	mit Personenschaden	1.363	1.482	-119	-8,0%
	Verunglückte	1.696	1.859	-163	-8,8%
	Getötete	8	1	7	
Einwohner (in Tausend): 288	Schwerverletzte	138	124	14	
Fläche: 57,5 km2	Leichtverletzte	1.550	1.734	-184	-10,6%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	10.669	10.384	285	2,7%
	mit Personenschaden	1.541	1.610	-69	-4,3%
	Verunglückte	1.911	2.027	-116	-5,7%
	Getötete	8	8	0	
Einwohner (in Tausend): 412	Schwerverletzte	141	144	-3	
Fläche: 147,7 km2	Leichtverletzte	1.762	1.875	-113	-6,0%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	2.902	2.886	16	0,6%
	mit Personenschaden	418	465	-47	-10,1%
	Verunglückte	527	598	-71	-11,9%
	Getötete	3	4	-1	
Einwohner (in Tausend): 120	Schwerverletzte	76	46	30	
Fläche: 154,7 km2	Leichtverletzte	448	548	-100	-18,2%
Harburg	Verkehrsunfälle	4.565	4.856	-291	-6,0%
	mit Personenschaden	566	685	-119	-17,4%
	Verunglückte	735	838	-103	-12,3%
	Getötete	2	3	-1	
Einwohner (in Tausend): 153	Schwerverletzte	84	96	-12	
Fläche: 125,3 km2	Leichtverletzte	649	739	-90	-12,2%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	63.563	64.788	-1.225	-1,9%
	mit Personenschaden	8.055	8.681	-626	-7,2%
	Verunglückte	10.074	10.890	-816	-7,5%
	Getötete	33	40	-7	
Einwohner : 1.772.100	Schwerverletzte	842	844	-2	-0,2%
Fläche: 755,1 km2	Leichtverletzte	9.199	10.006	-807	-8,1%

* Die hier dargestellten Teilangaben für die Bezirke ergeben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, weil in einigen Fällen (z.B. Autobahnen) keine Zuordnung zu Ortsteilnummern erfolgt.
Aufgrund des Gesetzes über die räumliche Gliederung der Freien und Hansestadt Hamburg (Verwaltungsgliederungsreform) mit Wirkung von 01.03.2008 erfolgte ein Neuzuschnitt der Bezirksamts- und Ortsteilgrenzen. Für die Bezirksamtsbereiche Mitte, Altona und Harburg ist eine Vergleichbarkeit mit dem Jahre 2009 deshalb nicht unmittelbar gegeben.
Die Werte zu den Flächenangaben sind gerundet.

1.2.2 Zeitvergleiche

1.2.2.1 Jahresübersicht

Tabelle 4

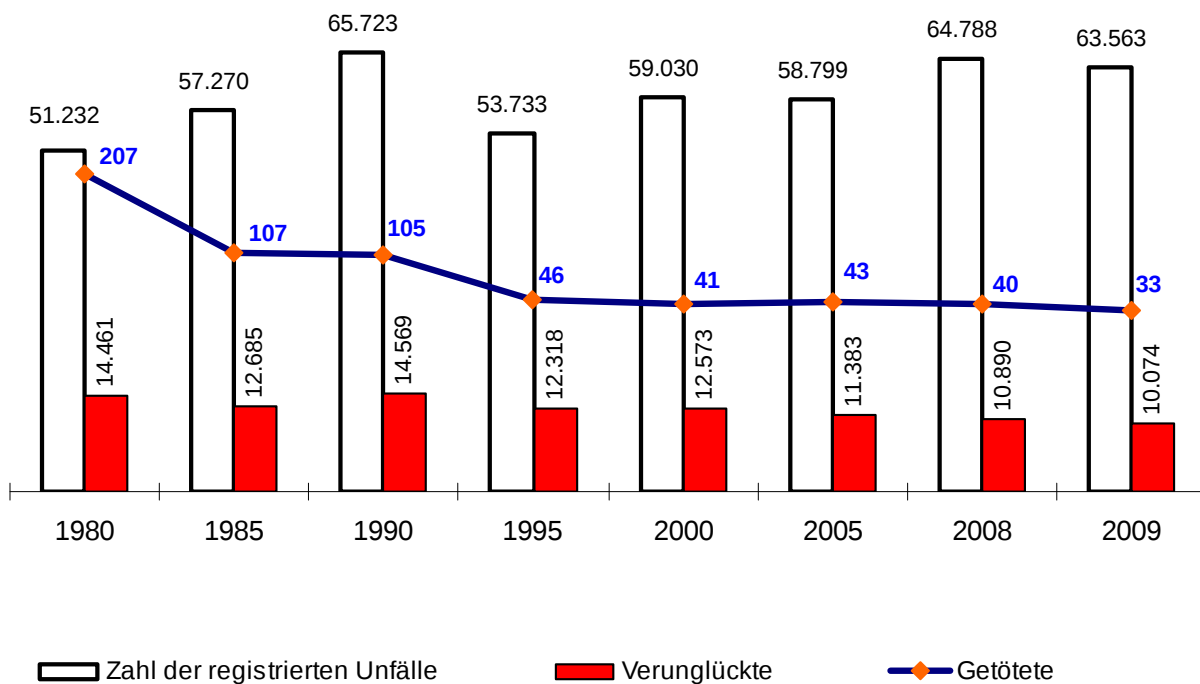
	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	51.232	11.148	14.461	k.A.	k.A.	207	877,0
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685	k.A.	k.A.	107	796,6
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	13.106	1.358	105	888,3
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	721,2
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1
2008*)	817.691	1.770.629	64.788	8.681	10.890	10.006	844	40	615,0
2009	818.189	1.772.100	63.563	8.055	10.074	9.199	842	33	568,5

Stand: 01.01.2009 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung)

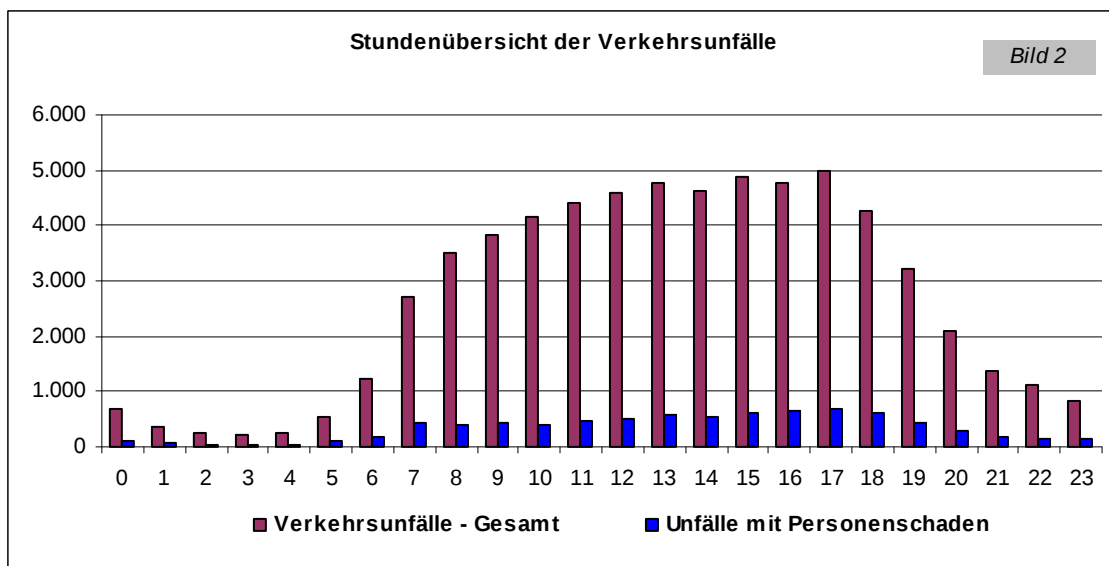
*) Hinweis: Ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

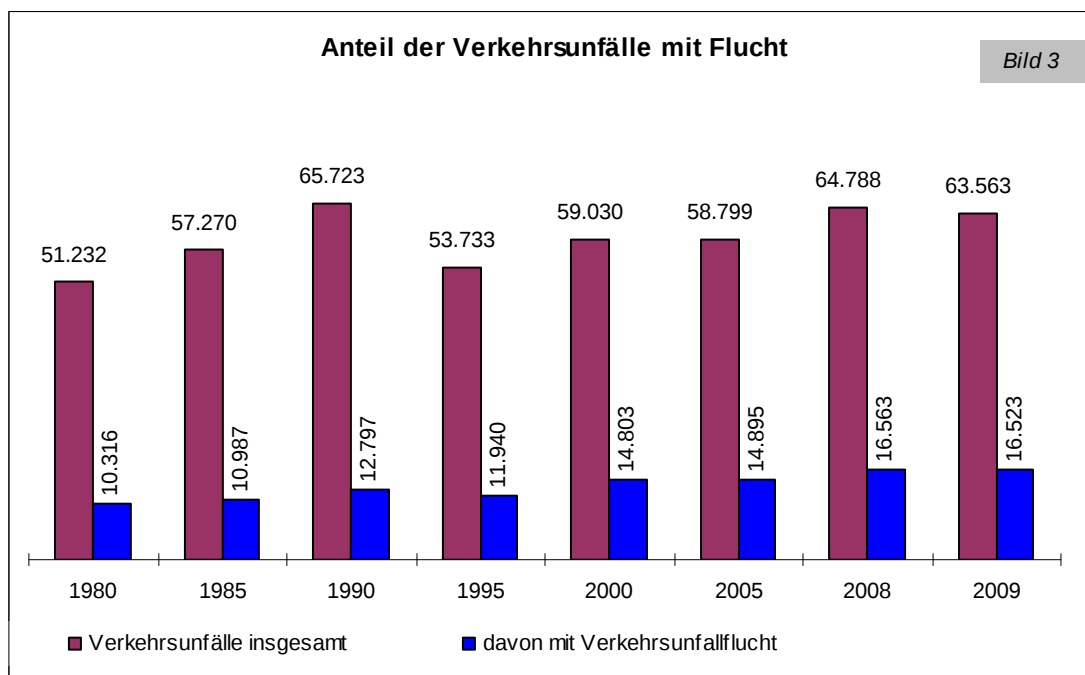


1.2.2.2 Stundenübersichten



Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 18 Uhr und die Spitzenbelastung liegt zwischen 13 -18 Uhr.

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 16.523 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2009 wurde der Vorjahreswert leicht unterschritten.

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

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 16.523 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 43,6 % aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt; in den vergangenen Jahren war die Aufklärungsquote leicht steigend.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 52,7 % sogar noch höher.

1.3 Unfallfolgen

1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

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

Tabelle 5

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad	2	12	71	420	29		534	610	-76	607
Pkw	197	69	907	3.537	385	18	5.113	5.439	-326	5.468
Lkw	7	2	31	175	2		217	251	-34	249
Bus	35	3	19	219	91	18	385	376	9	379
Sonst. Kfz	1		6	42	5		54	67	-13	51
Mofa/Moped	2	35	62	213	21	1	334	427	-93	331
Fußgänger	239	53	142	524	169	9	1.136	1.154	-18	1.167
Radfahrer	313	100	207	1.430	227	10	2.287	2.498	-211	2.386
Sonst.Fz./o. A.	3		1	9	1		14	68	-54	66
Gesamt 2009	799	274	1.446	6.569	930	56	10.074	10.890	-816	10.704
Gesamt 2008	792	336	1.628	7.084	992	58				
Veränderung	7	-62	-182	-515	-62	-2			-7,5%	

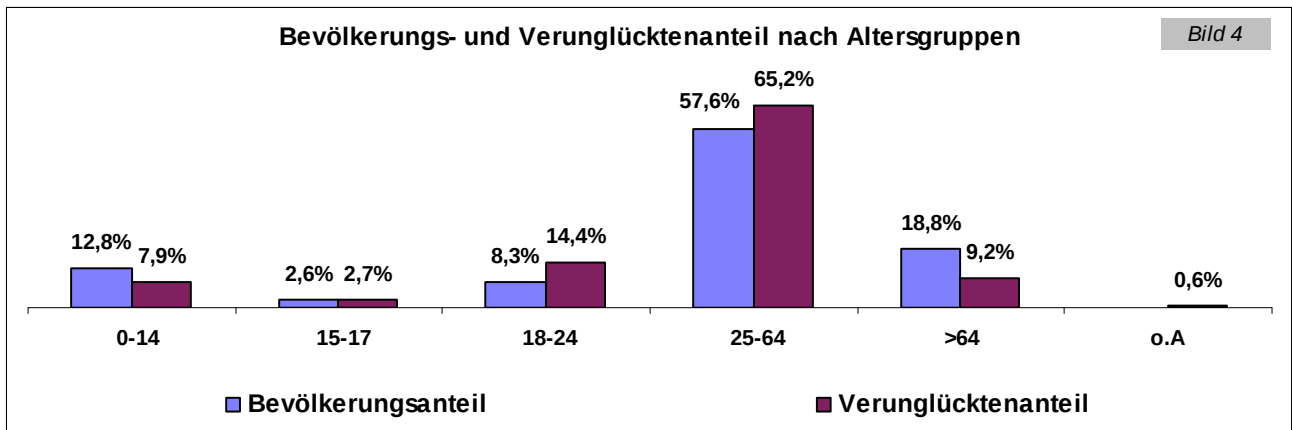
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

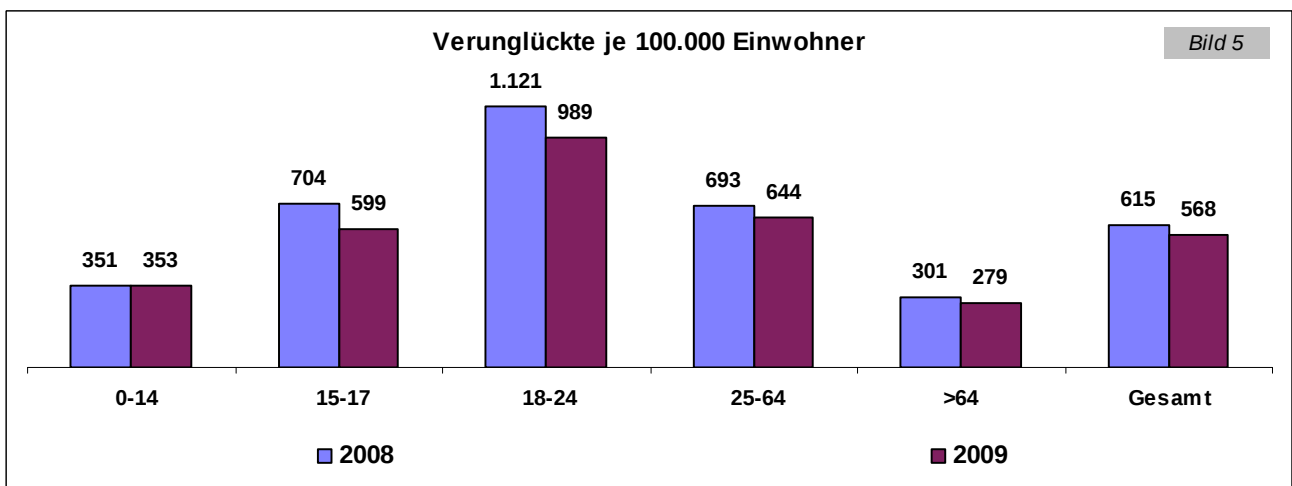
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad	2	4	8	12			26	33	-7	37
Pkw	196	65	309	777	124	14	1.485	1.588	-103	1.642
Lkw	7	2	9	14			32	53	-21	47
Bus	35	3	19	188	91	18	354	348	6	356
Sonst. Kfz	1		2	12			15	32	-17	20
Mofa/Moped	2	2	5	4			13	18	-5	18
Fußgänger	1						1	3	-2	2
Radfahrer	7	1					8	13	-5	11
Sonst.Fz./o. A.	1			4			5	41	-36	33
Gesamt 2009	252	77	352	1.011	215	32	1.939	2.129	-190	2.166
Gesamt 2008	270	113	414	1.057	246	29				
Veränderung	-18	-36	-62	-46	-31	3			-8,9%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsgruppen dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,3 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 14,4 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen. Dementsprechend werden auch „Junge Erwachsene“, bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“, immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (989) registriert.



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

¹ Stand 31.12.2008: 1.772.100 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

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

Tabelle 7

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad			1	3	1		5	11	-6	6
Pkw			2	4	1		7	5	2	6
Lkw				1			1		1	
Bus								1	-1	
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped		1					1		1	
Fußgänger		1		4	8		13	13		15
Radfahrer				2	4		6	9	-3	7
Sonst.Fz./o. A.								1	-1	
Gesamt 2009		2	3	14	14		33	40	-7	34
Gesamt 2008		1	1	25	13					
Veränderung		1	2	-11	1				-17,5%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad		2	17	74	4		97	90	7	98
Pkw	17	7	44	131	23	1	223	192	31	205
Lkw	2		2	14			18	19	-1	19
Bus	2		1	8	6		17	14	3	13
Sonst. Kfz				2			2	5	-3	3
Mofa/Moped			5	22	2		29	59	-30	36
Fußgänger	56	7	22	87	59	1	232	236	-4	242
Radfahrer	22	5	12	140	42	1	222	218	4	208
Sonst.Fz./o. A.	1			1			2	11	-9	7
Gesamt 2009	100	21	103	479	136	3	842	844	-2	831
Gesamt 2008	95	34	102	477	136					
Veränderung	5	-13	1	2		3			-0,2%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad	2	10	53	343	24		432	509	-77	504
Pkw	180	62	861	3.402	361	17	4.883	5.242	-359	5.258
Lkw	5	2	29	160	2		198	232	-34	229
Bus	33	3	18	211	85	18	368	361	7	366
Sonst. Kfz	1		6	40	5		52	62	-10	48
Mofa/Moped	2	34	57	191	19	1	304	368	-64	294
Fußgänger	183	45	120	433	102	8	891	905	-14	910
Radfahrer	291	95	195	1.288	181	9	2.059	2.271	-212	2.171
Sonst.Fz./o. A.	2		1	8	1		12	56	-44	58
Gesamt 2009	699	251	1.340	6.076	780	53	9.199	10.006	-807	9.838
Gesamt 2008	697	301	1.525	6.582	843	58				
Veränderung	2	-50	-185	-506	-63	-5			-8,1%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

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

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

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

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

Tabelle 10

	2009		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€
Personenschäden			
Getötete	33	1.035.165	34.160.445
Schwerverletzte	842	110.506	93.046.052
Leichtverletzte	9.199	4.403	40.503.197
Summe	10.074		167.709.694
Sachschäden			
aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden			
mit Getöteten	33	40.242	1.327.986
mit Schwerverletzten	792	19.436	15.393.312
mit Leichtverletzten	7.230	12.775	92.363.250
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden			
	2.113	19.035	40.220.955
aller übrigen Sachschadenunfälle			
	53.395	5.550	296.342.250
Summe der Unfälle	63.563		
Summe der Sachschäden			445.647.753
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			613.357.447

² **Kosten für 2009:** Stand der BAST von 2008.

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen

Nachfolgende Übersicht stellt die Unfallursachen³ der Hauptverursacher in eine Beziehung zu den entstandenen Folgen:

Tabelle 11				Anteile der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
Ursachen	Anzahl der Unfälle	Anzahl der Unfälle			
		mit		2009 in %	2008 in %
		Personen- schaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.663	1.211	15	15,0%	13,3%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	606	519	9	6,4%	6,2%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	879	315	5	3,9%	3,5%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	15.817	2.030	7	25,2%	25,5%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	572	538	8	6,7%	6,9%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.679	826	0	10,3%	11,0%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	1055	657	2	8,2%	8,8%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	728	353	1	4,4%	4,1%
Ungenügender Sicherheitsabstand	7.420	1.318	2	16,4%	19,0%
Gesamt	Anzahl Verkehrs- unfälle	davon mit Personen- schaden	davon mit Getöteten		
	63.563	8.055	33		

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:

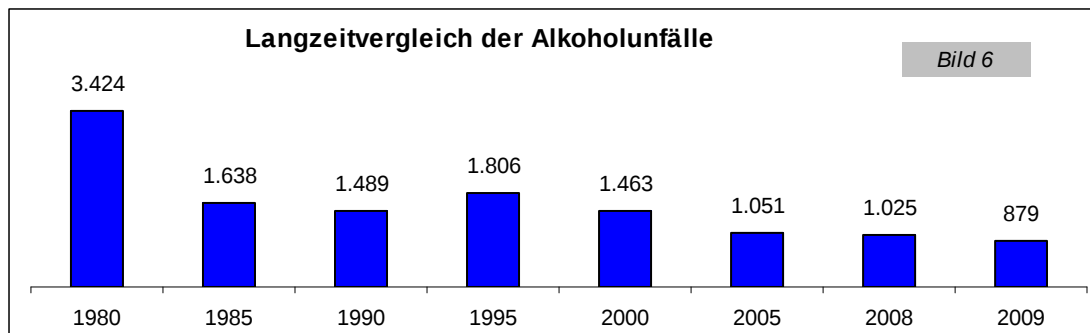
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, fehlerh. Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren,
- ungenügender Sicherheitsabstand,
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit.

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

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

1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

Bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (Alkoholunfälle) stand mindestens einer der Beteiligten unter Alkoholeinfluss.



Die in langfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich im Jahr 2009 fortgesetzt. Bei den 879 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 394 Verunglückten.

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

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
	‰ Bereiche					Beteiligte
Jahr	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰	o.A.	Gesamt
2005	88	94	145	659	65	1051
2006	74	83	150	601	75	983
2007	65	62	131	602	101	961
2008	68	77	177	623	80	1025
2009	62	65	125	565	62	879
Ø-Anteil	7,3%	7,8%	14,9%	62,3%	7,8%	

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

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

1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁴

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

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss									
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)	119 (62)	94 (44)
dabei wurden									
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (1)	0 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)	11 (5)	12 (9)	10 (4)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)	38 (16)	50 (25)	54 (25)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)	50 (21)	65 (35)	64 (29)

Tabelle 13

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

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

Die Zahl der erkannten Unfälle unter Drogeneinfluss lag im Jahr 2009 deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr fast gleich geblieben.

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

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

⁴ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss basiert auf den bei der Ersterfassung erhobenen und in der Unfalldatenbank gespeicherten Daten, ergänzt um eine – erstmals in 2001 durchgeführte – Aktenanalyse mit Auswertung der ärztlichen Gutachten zur Frage der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme.

1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

1.5.1 Kinder

1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

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

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	25		5	30	27	3	34
Februar	29		10	39	46	-7	36
März	19	1	9	29	33	-4	34
April	60		16	76	54	22	61
Mai	71		18	89	72	17	82
Juni	65		18	83	93	-10	87
Juli	73		14	87	66	21	60
August	23		14	37	31	6	51
September	69		16	85	95	-10	89
Oktober	39		3	42	53	-11	51
November	51		8	59	71	-12	65
Dezember	32	2	6	40	35	5	43
Gesamt 2009	556	3	137	696	676	20	693
Gesamt 2008	546		130				
Veränderung	10	3	7			3,0%	

Im direkten Jahresvergleich 2009/2008 kann folgendes festgestellt werden:

- leichter Anstieg der Kinderunfälle auf 696, Zunahme der Unfälle mit Personenschaden auf 556
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juli haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2009 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

Wie das folgende Bild 7 zeigt, verlief die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig.

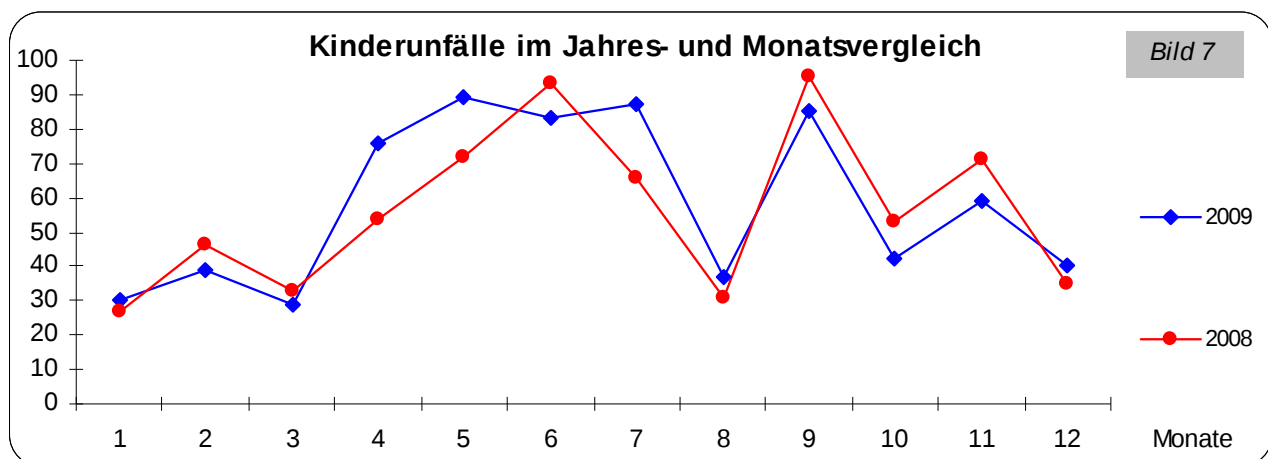
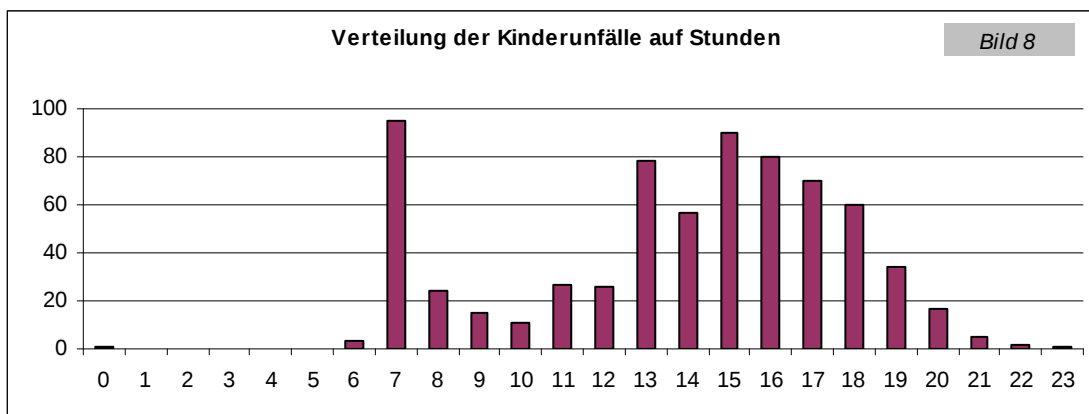


Bild 8 verdeutlicht die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

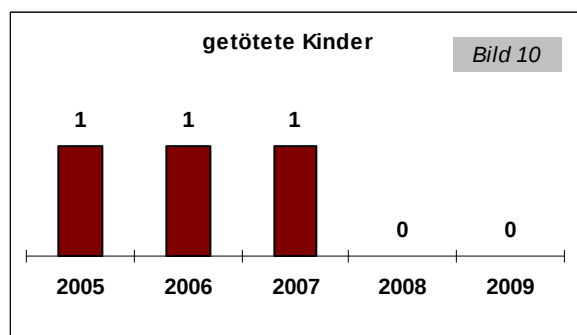
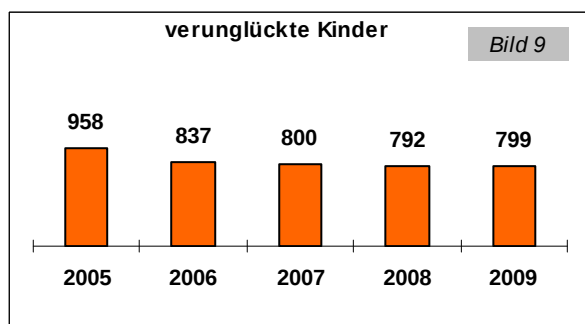


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 14.00 - 19.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

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



Von den 799 im Jahr 2009 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- kein Kind getötet (Vorjahr: 0)
- 100 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 95, + 5)
- 699 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 697; + 2)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
	Alter			
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	Gesamt
Krad		2		2
Pkw	62	70	65	197
Lkw	2	4	1	7
Bus	25	6	4	35
Sonst. Kfz			1	1
Mofa/Moped		2		2
Fußgänger	54	120	65	239
Radfahrer	17	103	193	313
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	2	1		3
Gesamt 2009	162	308	329	799
Gesamt 2008	170	305	317	792
Veränderung	-4,7%	1,0%	3,8%	0,9%

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

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

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2009, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												Durchschnitt 2005 - 2009
	Alter								Gesamt			
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Kfz-Führer	2	5	9	1	18	193	51	11	290	296	-6	304
Fußgänger	26	61	44	2		3	1	2	139	142	-3	138
Radfahrer	9	73	119		4	22	5	8	240	216	24	225
Sonstige/o. Ang.			1			1		25	27	22	5	20
Gesamt 2009	37	139	173	3	22	219	57	46	696	676	20	687
Gesamt 2008	45	143	148	3	31	203	47	56				
Veränderung	-8	-4	25		-9	16	10	-10			3,0%	

Bei insgesamt 696 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu ca. 50 % von Kindern verursacht, im Schwerpunkt als Radfahrer und Fußgänger.

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2009.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Ver- änderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fuß- gänger	Rad- fahrer	Sonst.	2009	2008	
Verkehrstüchtigkeit		1						1		2	1	
Straßenbenutzung		1						49		50	37	13
Geschwindigkeit		10		1				7	1	19	28	-9
Abstand		3	1					2		6	10	-4
Überholen		3	2							5	6	-1
Vorbeifahren		2								2	1	1
Nebeneinanderfahren											1	-1
Vorfahrt/Vorrang		34						15	2	51	45	6
Rotlicht Fz.		3	2				2	14	2	23	20	3
Abbiegen		79	3					1	4	87	68	19
Wenden/Rückwärtsfahren		13	2							15	12	3
Einfahren i.d.fl.Verkehr		27	1					21	1	50	51	-1
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		44	3	2			1	9	6	65	67	-2
Ruhender Verkehr		14	1							15	6	9
Beleuchtung/Ladung/Besetzung												
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		33	1	2				110	11	157	142	15
Technische Mängel								1		1	5	-4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							125			125	125	
Fußgängerfehler sonst. Art							11			11	17	-6
o.A.		2						10		12	34	-22
Gesamt 2009		269	16	5			139	240	27	696	676	20
Gesamt 2008	3	272	9	6	1	5	143	215	22			
Veränderung	-3	-3	7	-1	-1	-5	-4	25	5			3,0%

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

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

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

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

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

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse

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

1.5.2 Junge Erwachsene

1.5.2.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 18

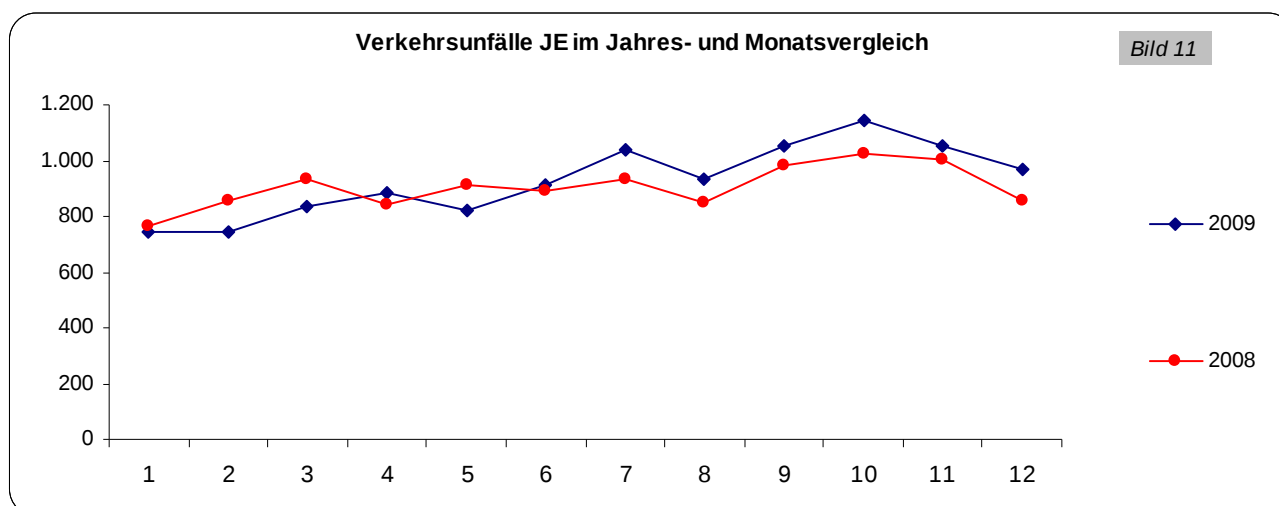
Verkehrsunfälle mit JE							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	107	45	594	746	766	-20	836
Februar	93	39	611	743	853	-110	804
März	153	45	634	832	936	-104	894
April	164	48	669	881	841	40	876
Mai	163	54	604	821	911	-90	923
Juni	168	38	707	913	894	19	926
Juli	180	36	820	1.036	936	100	915
August	170	44	716	930	846	84	951
September	180	43	831	1.054	979	75	976
Oktober	187	64	890	1.141	1.026	115	1.018
November	175	46	834	1.055	1.005	50	991
Dezember	128	37	803	968	858	110	924
Gesamt 2009	1.868	539	8.713	11.120	10.851	269	11.034
Gesamt 2008	2.029	586	8.236				
Veränderung	-161	-47	477			2,5%	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 11120 gestiegen, während die Zahl der verunglückten JE auf 1446 sank.

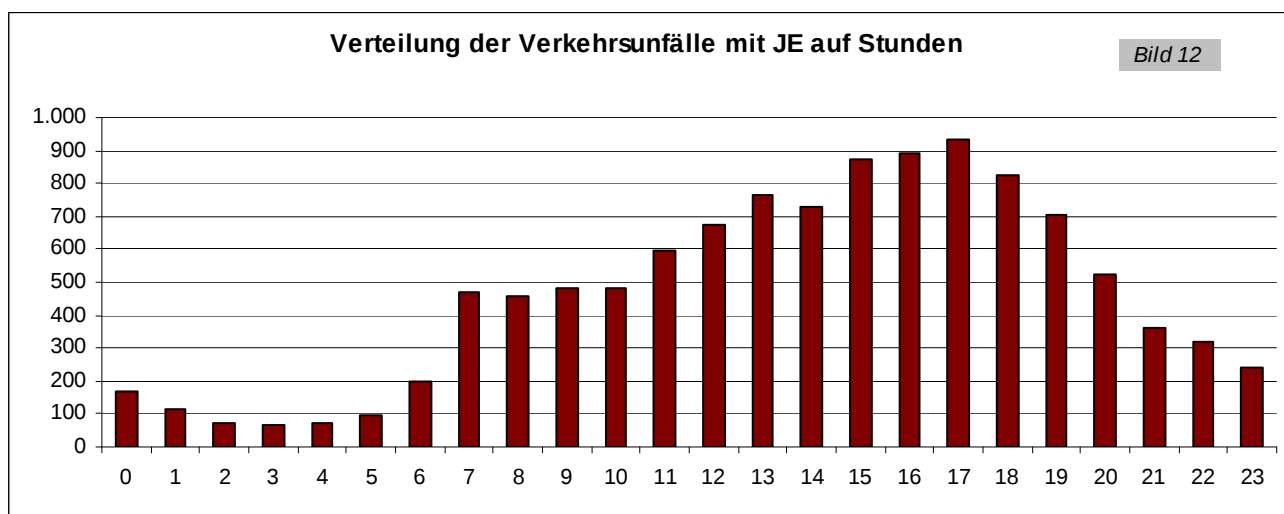
Der Rückgang der Verunglücktenzahlen könnte im Zusammenhang mit der Abwrackprämie stehen, da neue Fahrzeuge einen deutlichen Zuwachs von aktiven und passiven Sicherheitssystemen bieten.

JE haben einen Anteil von 8,3 % an der Bevölkerung, sind aber an 17,5 % aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden sinkt die Beteiligung der JE auf 16,8 %. Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

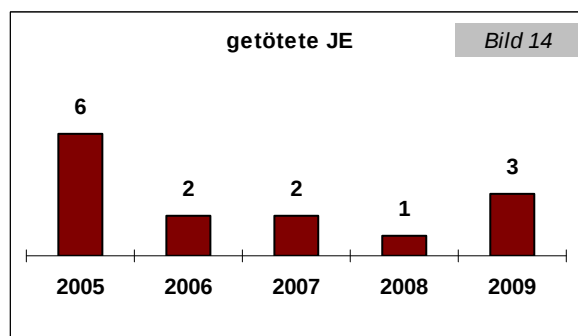
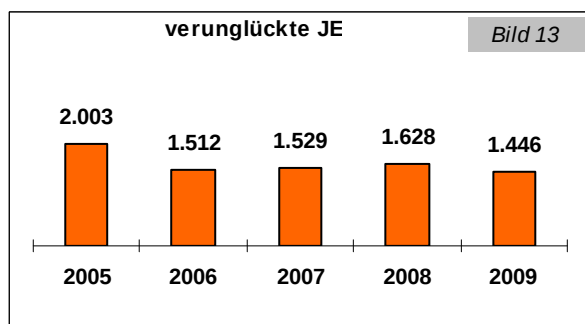


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 und 19 Uhr. JE sind in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger als andere Altersgruppen an Verkehrsunfällen beteiligt.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Davon wurden

- 3 JE getötet (Vorjahr: 1, + 2)
- 103 JE schwer verletzt (Vorjahr: 102, + 1)
- 1340 JE leicht verletzt (Vorjahr: 1525; - 185)

Bei ihrem Bevölkerungsanteil entspricht die Zahl der Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 14,4 % aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 19

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit JE										
beteiligt als							Gesamt			Durchschnitt 2005 - 2009
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	
Krad		1	51	22	1	1	76	97	-21	96
Pkw		2	5.989	2.339	387	109	8.826	8.572	254	8.779
Lkw			704	474	14	24	1.216	1.464	-248	1.370
Bus			16	49	1		66	72	-6	68
sonst. Kfz			63	37	3		103	110	-7	106
Mofa/Moped		4	53	8	1	1	67	82	-15	61
Fußgänger	15	1	72	31	9	7	135	146	-11	147
Radfahrer	7	4	116	40	7	10	184	199	-15	197
Sonstige			15	14		418	447	109	338	211
Gesamt 2009	22	12	7.079	3.014	423	570	11.120	10.851	269	11.035
Gesamt 2008	35	11	7.056	3.079	428	242				
Veränderung	-13	1	23	-65	-5	328			2,5%	

JE waren zu 63,7 % Fällen selbst die Hauptverursacher von Verkehrsunfällen, an denen JE beteiligt waren.

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

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als								Gesamt			
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2009	2008	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		46	2				1	4		53	3	50
Straßenbenutzung		22	2			2		22		48	67	-19
Geschwindigkeit	13	800	40	1	2	10		7	3	876	866	10
Abstand	12	1.088	91		6	15		5	3	1.220	1.299	-79
Überholen	5	61	4			1		3		74	70	4
Vorbeifahren		30	6		1					37	36	1
Nebeneinanderfahren	1	502	83	1	3	1				591	586	5
Vorfahrt/Vorrang		330	16			1		2		349	364	-15
Rotlicht		69	4			1	1	12		87	102	-15
Abbiegen	2	303	15		5	2		2		329	339	-10
Wenden/Rückwärtsfahren		1.018	140		7				2	1.167	1.074	93
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	318	26		2			4	1	352	341	11
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		22					1	9		32	37	-5
ruhender Verkehr		81	10		1			1		93	74	19
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		4	4							8	8	
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	16	1.269	256	14	35	19	1	40	6	1.656	1.607	49
technische Mängel		5	3		1			3		12	13	-1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							53			53	75	-22
Fußgängerfehler sonst. Art							15			15	10	5
o.A.	1	21	2			1		2		27	85	-58
Gesamt 2009	51	5.989	704	16	63	53	72	116	15	7.079	7.056	23
Gesamt 2008	69	5.796	810	18	67	65	88	129	14			
Veränderung	-18	193	-106	-2	-4	-12	-16	-13	1			0,3%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 8826 von 11120 festgestellten Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw-Verkehrsunfällen sind:
 - zu geringer Sicherheitsabstand
 - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren
 - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit
 - Fehler beim Nebeneinanderfahren
 - Fehler bei Vorfahrt / Vorrang

1.5.3 Senioren

1.5.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 21

Seniorenunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	78	26	508	612	705	-93	605
Februar	83	32	469	584	657	-73	575
März	87	25	560	672	741	-69	638
April	156	31	662	849	818	31	728
Mai	143	32	595	770	828	-58	742
Juni	154	28	599	781	762	19	718
Juli	144	35	714	893	835	58	720
August	138	41	678	857	728	129	734
September	168	36	726	930	866	64	785
Oktober	121	49	795	965	914	51	801
November	114	42	725	881	823	58	810
Dezember	107	35	685	827	720	107	724
Gesamt 2009	1.493	412	7.716	9.621	9.397	224	8.580
Gesamt 2008	1.465	362	7.570				
Veränderung	28	50	146			2,4%	

In einer Gesamtschau der Jahre 2009/2008 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

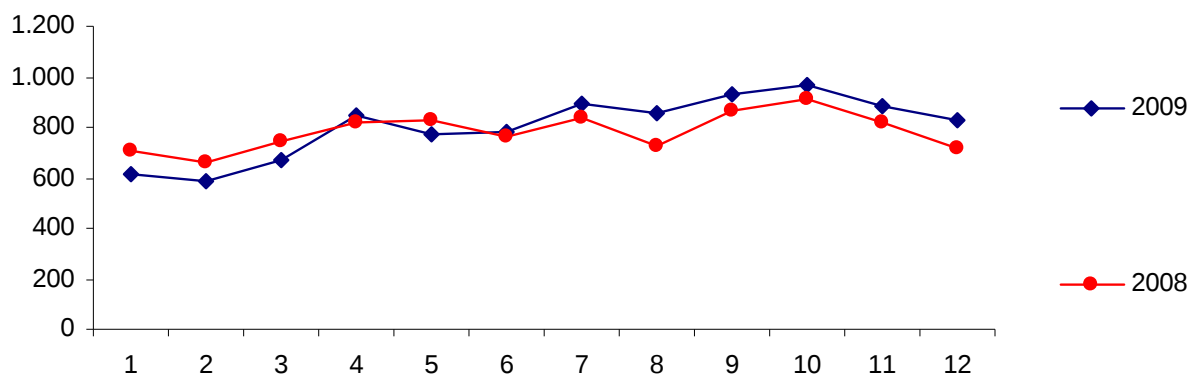
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 9621, Zunahme der Unfälle mit Personenschaden auf 1493
- Wenn Senioren an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dies in der weit überwiegenden Zahl zu leichten Sachschadensunfällen. Sie haben jedoch einen erhöhten Anteil von 15,5 % an den Unfällen mit Personenschaden, der Durchschnittswert aller Personenschadensunfälle liegt bei 12,7 %. In den Monaten April und Juli bis November haben sich die meisten Seniorenunfälle des Jahres 2009 ereignet.

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

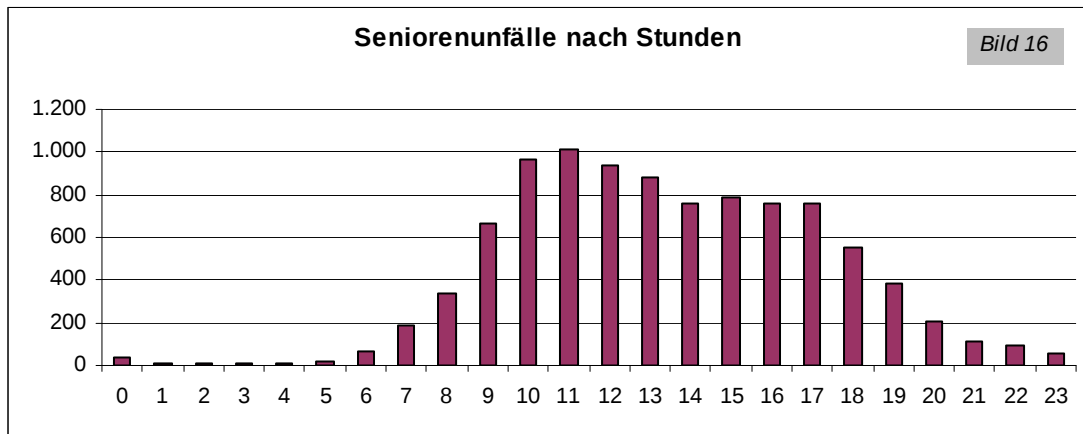
In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 15 zeigen die Jahre 2008 und 2009 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.

Seniorenunfälle im Jahres- und Monatsvergleich

Bild 15

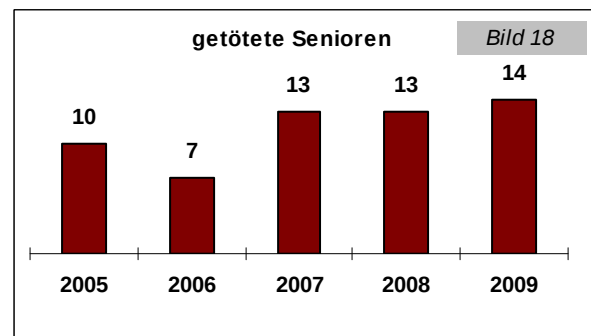
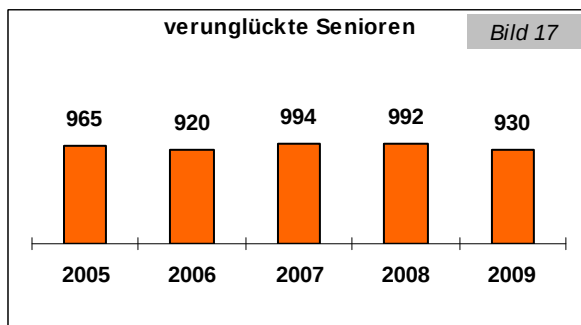


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2009 verunglückten insgesamt 930 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 62 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 930 Senioren wurden

- 14 getötet (+ 1)
- 780 leicht verletzt (- 63)
- 136 schwer verletzt (+/- 0)

1.5.3.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 22

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen										
							Gesamt			Durchschnitt
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2009	2008	+ / -	2005 - 2009
Krad			1	12	22		35	43	-8	35
Pkw		5	346	1.772	5.829	35	7.987	7.832	155	7.209
Lkw			45	410	282	13	750	925	-175	735
Bus			1	43	26	1	71	93	-22	74
sonst. Kfz			3	47	51	1	102	115	-13	81
Mofa/Moped		1	2	7	12	1	23	24	-1	21
Fußgänger	13	2	6	21	66	3	111	87	24	98
Radfahrer	27	7	13	49	103	15	214	197	17	184
Sonstige	1		3	7	23	294	328	81	247	144
Gesamt 2009	41	15	420	2.368	6.414	363	9.621	9.397	224	8.581
Gesamt 2008	41	14	406	2.710	6.109	117				
Veränderung		1	14	-342	305	246			2,4%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 9621, wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 7987
- Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tabelle 23) auf 6414, wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 5829
- Senioren sind zu 66,7 % Hauptverursacher der Unfälle. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil an

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

Tabelle 23

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2009	2008	
Verkehrstüchtigkeit	2	30					1	1	1	35	1	34
Straßenbenutzung		37	2		1			12		52	49	3
Geschwindigkeit	2	266	14	2		2		4		290	212	78
Abstand	4	403	12	2	2	1		1	1	426	519	-93
Überholen	1	65	1		1	1		1	2	72	75	-3
Vorbeifahren		38	1					1		40	39	1
Nebeneinanderfahren	1	525	35	1	9				1	572	521	51
Vorfahrt/Vorrang	1	396	8			2		5		412	402	10
Rotlicht Fz.		75	3					15		93	75	18
Abbiegen		311	13	1	2	1		8		336	313	23
Wenden/Rückwärtsfahren		1.323	42	1	11				4	1.381	1.222	159
Einfahren i.d.fließ.Vkehr		291	10		1			2		304	291	13
Fehlverhalten ggü Fußgängern		67						5		72	53	19
Ruhender Verkehr		79	1		2					82	73	9
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		2	7		2					11	10	1
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	11	1.900	131	19	19	4		44	14	2.142	2.133	9
Technische Mängel		6			1					7	8	-1
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							44			44	38	6
Fußgängerfehler sonst. Art							20			20	6	14
Sonstige/o.A.		15	2			1	1	4		23	69	-46
Gesamt 2009	22	5.829	282	26	51	12	66	103	23	6.414	6.109	305
Gesamt 2008	20	5.548	271	27	68	12	45	91	27			
Veränderung	2	281	11	-1	-17		21	12	-4			5,0%

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

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Fehler beim Nebeneinanderfahren
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang
- Fehler durch nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr

Damit stellt sich die Liste der häufigsten Ursachen grundsätzlich anders dar, als bei anderen Altersgruppen.

Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufig als Verursacher dieser Unfälle auf. Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Anstieg der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

- geringer Anstieg der Unfälle mit Personenschaden
- Stagnation bei den Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten
- deutlicher Anstieg der Unfälle mit leichtem Sachschaden

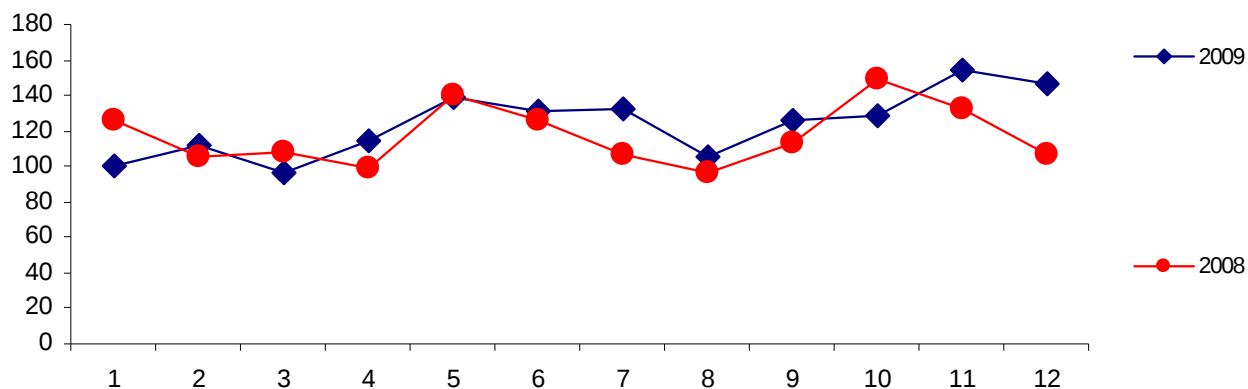
Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	82		18	100	126	-26	117
Februar	92	2	18	112	105	7	109
März	78		19	97	108	-11	101
April	99	2	14	115	99	16	107
Mai	114	2	23	139	140	-1	127
Juni	106		25	131	126	5	119
Juli	109	2	22	133	107	26	116
August	78	4	23	105	97	8	113
September	110	1	15	126	113	13	126
Oktober	112		17	129	149	-20	129
November	129	1	24	154	132	22	146
Dezember	119		27	146	107	39	142
Gesamt 2009	1.228	14	245	1.487	1.409	78	1.452
Gesamt 2008	1.219	12	178				
Veränderung	9	2	67			5,5%	

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

Fußgängerunfälle im Jahres- und Monatsvergleich

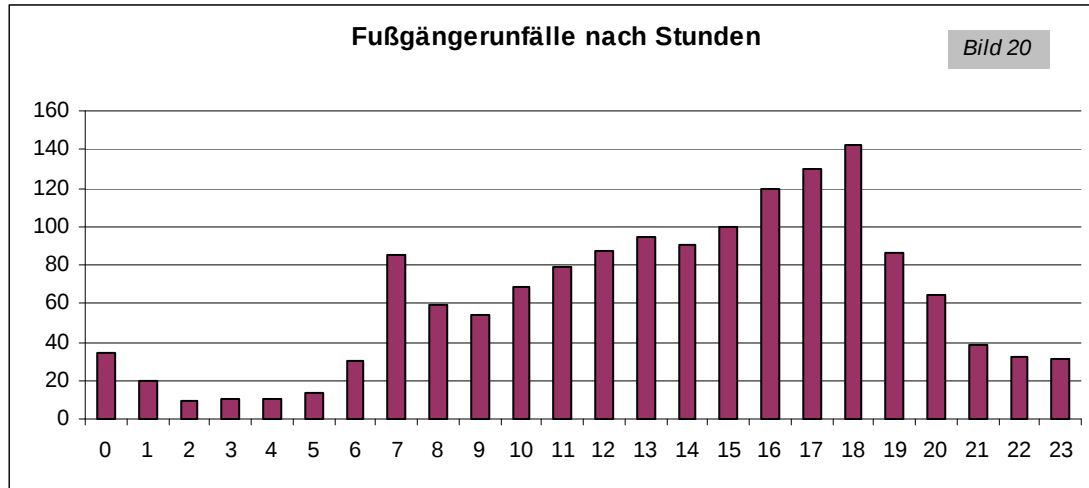
Bild 19



Das nachfolgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der 1487 Fußgängerunfälle.

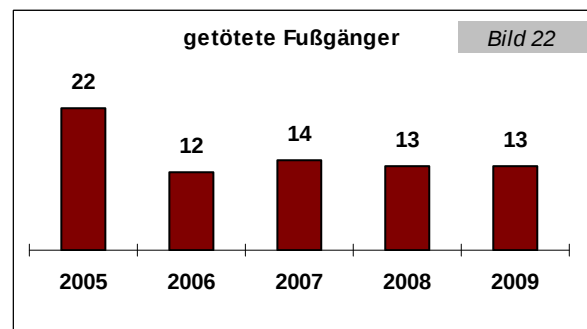
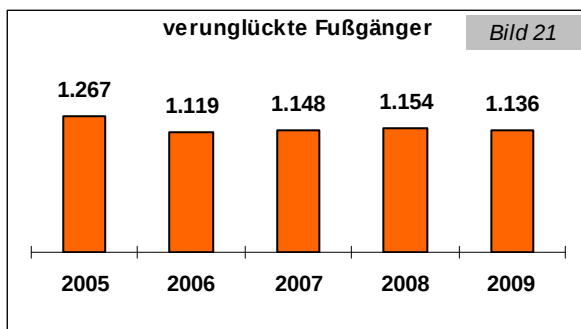
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2009 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 13 und 16 - 18 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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

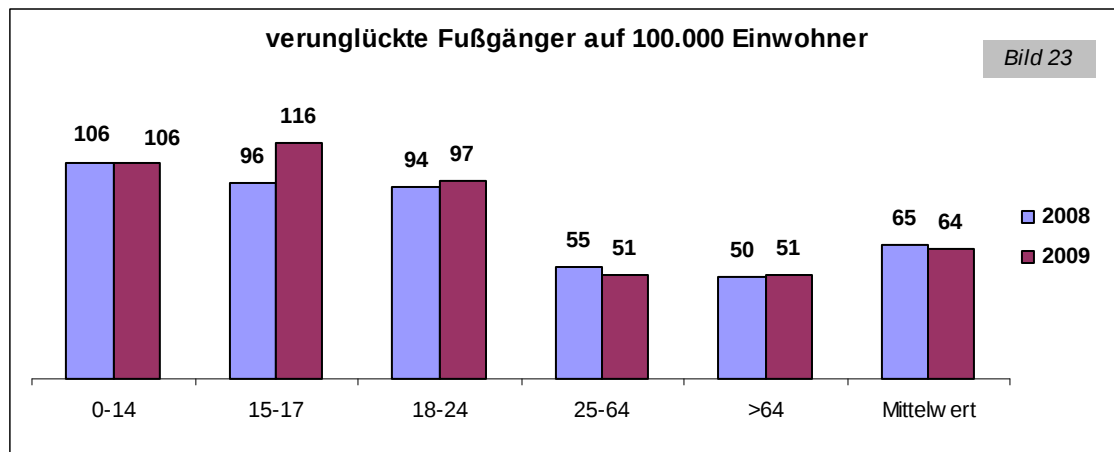


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1136 Verunglückten liegt immer noch unter den Ergebnissen der Vorjahre von 2005, 2007 und 2008.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist unverändert.
Bezogen auf die 13 getöteten Fußgänger waren
 - o in 4 Fällen die Fußgänger selbst,
 - o in 9 Fällen Kraftfahrzeugführer die Hauptverursacher.

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 100000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



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

1.5.4.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			
							2009	2008	+ / -	
Kfz-Führer		1	51	433	98	39	622	652	-30	637
Fußgänger	131	35	72	287	66	78	669	616	53	641
Radfahrer	8	7	18	72	12	30	147	116	31	131
Sonstige/o.Ang.				6	2	41	49	25	24	43
Gesamt 2009	139	43	141	798	178	188	1487	1409	78	1452
Gesamt 2008	148	36	163	748	138	176				
Veränderung	-9	7	-22	50	40	12			5,5%	

Bezogen auf alle 1487 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 41,8 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- in 45 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

- Von allen 622 Kfz-Führern des Jahres 2009, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 528 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 286 Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ registriert worden.

Vertiefend hierzu zeigt nachstehende Detailuntersuchung folgendes:

Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, davon fehlerhaftes Verhalten

- beim Abbiegen 85
- an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 51
- an Fußgängerfurten (mit LZA) 47
- an Haltestellen 2
- an anderen Stellen 101

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

Eine Detailuntersuchung ergab folgendes:

Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn

• ohne auf den Fahrverkehr zu achten	247
• durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	80
• Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA	64
• durch sonstiges falsches Verhalten	58
• in der Nähe von Sicherungseinrichtungen	36
• an Fußgängerüberwegen	1

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2009	2008	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		4					8	5	1	18	3	15
Straßenbenutzung	1	4					1	49	1	56	38	18
Geschwindigkeit		23	3	2		1		6	1	36	36	
Abstand		8	3					3	1	15	10	5
Überholen	1		1			1				3	5	-2
Vorbeifahren							1			1		1
Nebeneinanderfahren											1	-1
Vorfahrt		3						1		4	4	
Rotlicht	1	12	3	1			8	5		30	21	9
Abbiegen		42	1						1	44	21	23
Wenden/Rückwärtsfahren		76	12		1				2	91	84	7
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		5		1						6	14	-8
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2	286	27	12	4	2	2	55	32	422	421	1
Ruhender Verkehr		1	1				1			3	4	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung											1	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		63	6	5		2	5	22	10	113	105	8
Technische Mängel								1		1	2	-1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							486			486	491	-5
Fußgängerfehler sonst. Art							149			149	111	38
o.A.		1					8			9	37	-28
Gesamt 2009	5	528	57	21	5	6	669	147	49	1.487	1.409	78
Gesamt 2008	4	556	48	26	11	7	616	116	25			
Veränderung	1	-28	9	-5		-1	53	31	24			5,5%

1.5.5 Radfahrer

1.5.5.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 27

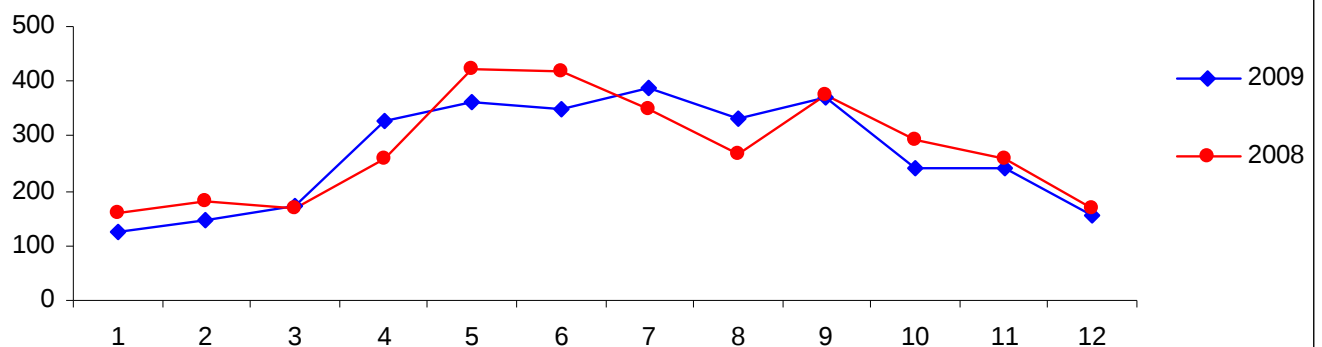
Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	83		41	124	160	-36	145
Februar	98	1	48	147	182	-35	151
März	111	4	59	174	168	6	158
April	239	3	85	327	259	68	272
Mai	255	8	98	361	424	-63	356
Juni	269	1	80	350	418	-68	394
Juli	283	5	99	387	347	40	351
August	252	6	73	331	268	63	326
September	272	8	92	372	375	-3	378
Oktober	187	1	52	240	292	-52	274
November	183	3	54	240	259	-19	248
Dezember	109	1	45	155	168	-13	168
Gesamt 2009	2.341	41	826	3.208	3.320	-112	3.221
Gesamt 2008	2.535	42	743				
Veränderung	-194	-1	83			-3,4%	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Radfahrerunfälle deutlich um -3,4 % zurückgegangen. Dies ist insofern bemerkenswert, weil in Hamburg das Radverkehrsaufkommen seit Jahren stetig zunimmt.

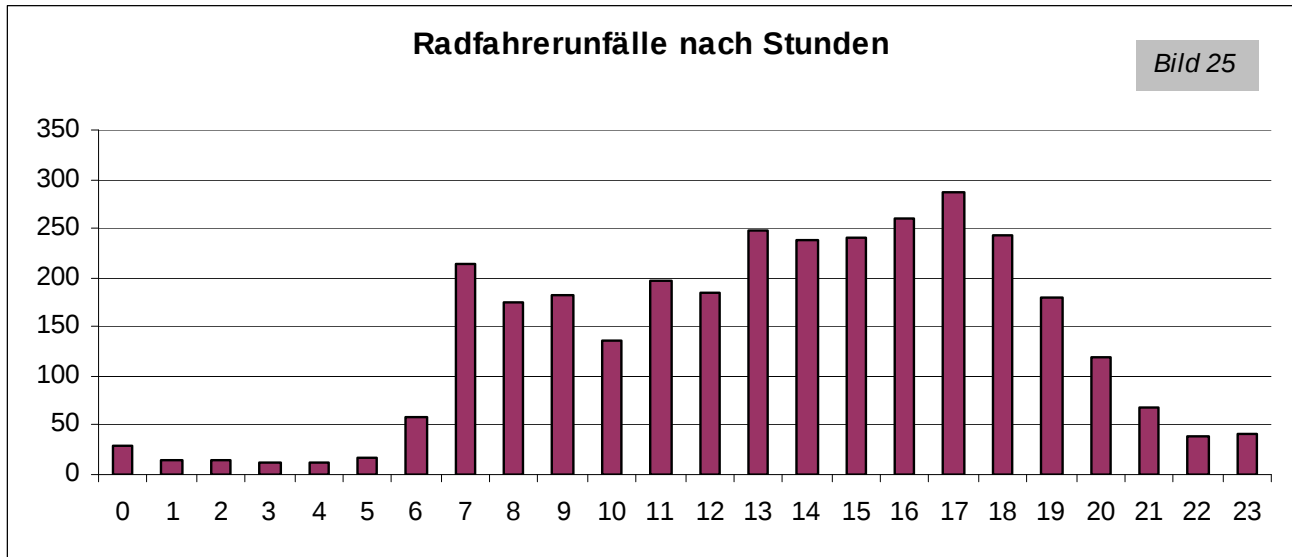
Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich (vgl. Bild 24). Höhere Unfallzahlen in den Monaten April und Juli - September bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Monaten mit schönem Wetter ab.

Radfahrerunfälle im Jahres- und Monatsvergleich

Bild 24

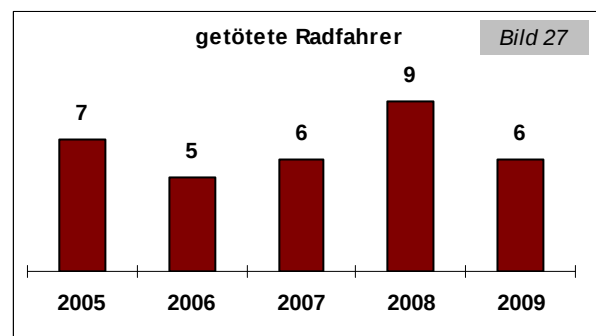
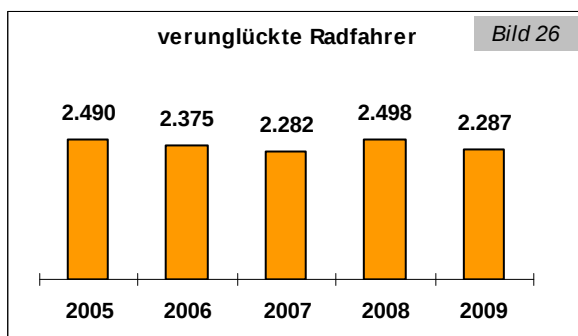


Das nachfolgende Bild zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle auf Stunden.



1.5.5.2 Verunglückte

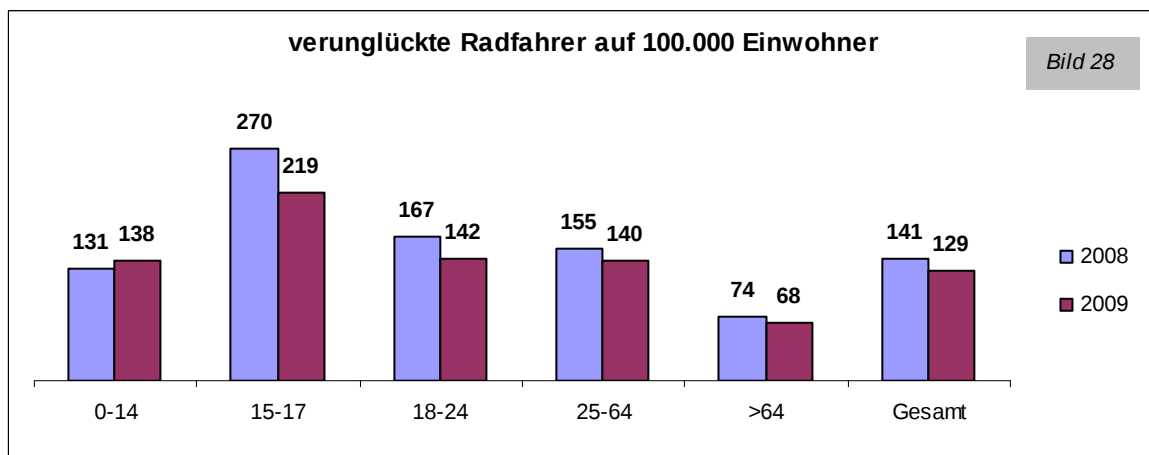
Folgenden Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die nachfolgende Relation von Verunglücktenzahl der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Bild 28).

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

Auch die Altersgruppe der 18 – 24-jährigen Erwachsenen verunglückt als Radfahrer überdurchschnittlich oft.



1.5.5.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			
							2009	2008	+ / -	
Kfz-Führer	1	1	115	1265	293	57	1732	1870	-138	1794
Fußgänger	9	3	2	61	10	20	105	105		105
Radfahrer	201	57	116	666	103	145	1288	1272	16	1239
Sonstige/o.Ang.	1		1	4		77	83	73	10	82
Gesamt 2009	212	61	234	1996	406	299	3208	3320	-112	3220
Gesamt 2008	193	68	296	2046	380	337				
Veränderung	19	-7	-62	-50	26	-38			-3,4%	

Bezogen auf alle 3208 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 40,1 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher
- in 54,0 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher

Innerhalb der Gruppe der 1288 Radfahrer, die selbst die wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt haben, zeigt der Altersvergleich in Relation zur Bezugsgröße 100000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe (Bild 28), dass Kinder (0 - 14), gefolgt von Jungen Erwachsenen (18 - 24), besonders häufig als Hauptverursacher in Erscheinung treten.

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

Tabelle 29

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle							
Ursachen	Beteiligte				Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2009	2008	
Verkehrstüchtigkeit	4		39		43	5	38
Straßenbenutzung	12	1	213	1	227	211	16
Geschwindigkeit	22		39	1	62	59	3
Abstand	16		38	2	56	53	3
Überholen	28		27	6	61	67	-6
Vorbeifahren	10		4		14	9	5
Nebeneinanderfahren	1		3		4	2	2
Vorfahrt/Vorrang	348		61	7	416	528	-112
Rotlicht Fahrzeuge	34		111	2	147	150	-3
Abbiegen	582		27	21	630	643	-13
Wenden/Rückwärtsfahren	83			1	84	72	12
Einfahren in den fließenden Verkehr	255		74	4	333	360	-27
Fehlverhalten ggü Fußgängern	17	1	56	1	75	68	7
Ruhender Verkehr	138		7	3	148	105	43
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			1		1	4	-3
Sonstige Fehler der Fahrzeugführer	177		549	34	760	754	6
Technische Mängel	1		8		9	16	-7
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		60			60	83	-23
Fußgängerfehler sonst. Art		41	1		42	22	20
o.A.	4	2	30		36	109	-73
Gesamt 2009	1.732	105	1.288	83	3.208	3.320	-112
Gesamt 2008	1.870	105	1.272	73			
Veränderung	-138		16	10			-3,4%

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

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

- Falsche Straßenbenutzung, z.B. regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder des in Fahrtrichtung linken Radweges
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden

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

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

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

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

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

Tabelle 30

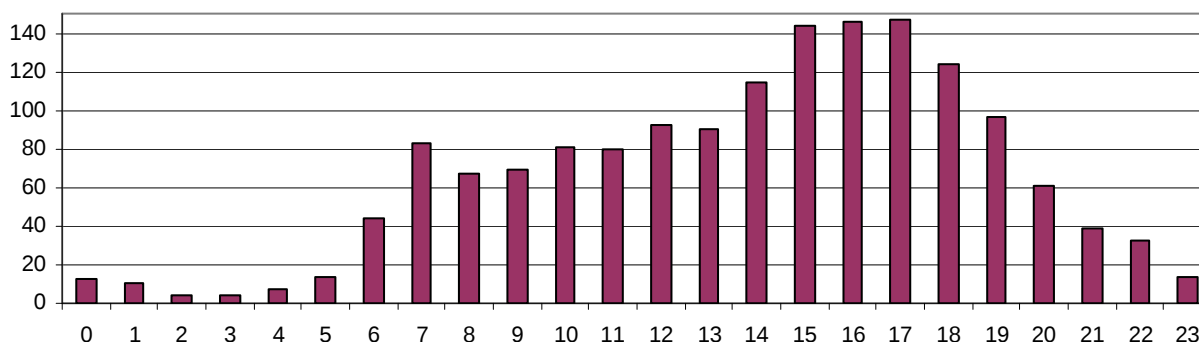
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2009	2008		
Januar	24	0	18	42	49	-7	40
Februar	28	0	22	50	68	-18	46
März	45	3	32	80	65	15	73
April	104	7	80	191	129	62	148
Mai	87	7	81	175	220	-45	174
Juni	102	4	62	168	216	-48	182
Juli	112	7	78	197	183	14	175
August	100	7	73	180	167	13	176
September	121	12	82	215	180	35	179
Oktober	84	6	61	151	150	1	143
November	37	2	34	73	77	-4	82
Dezember	24	2	29	55	58	-3	61
Gesamt 2009	868	57	652	1.577	1.562	15	1.479
Gesamt 2008	1.024	56	482				
Veränderung	-156	1	170			1,0%	

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2009 leicht gestiegen sind, während die Unfälle mit Personenschaden deutlich rückläufig waren.

Das Bild 29 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.

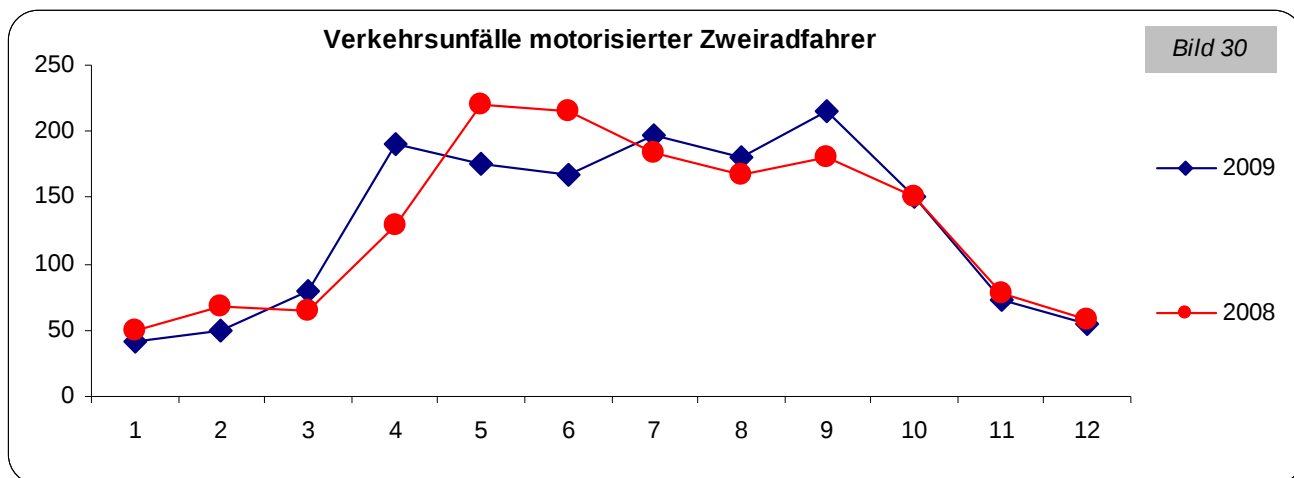
VU mit motorisierten Zweiradfahrern nach Stunden

Bild 29



Das nachfolgende Bild 30 stellt im jahreszeitlichen Ablauf die Unfallzahlen dar. Danach wird das Unfallgeschehen mit motorisierten Zweirädern stark von saisonalen Aspekten geprägt.

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

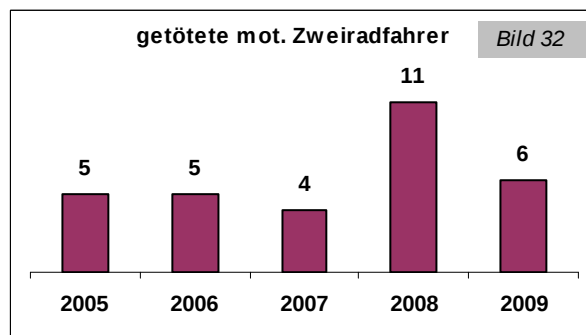
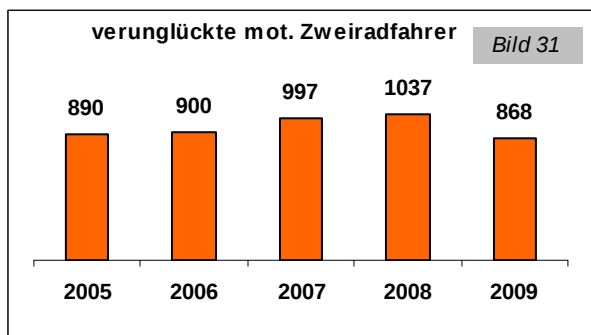


1.5.6.2 Verunglückte

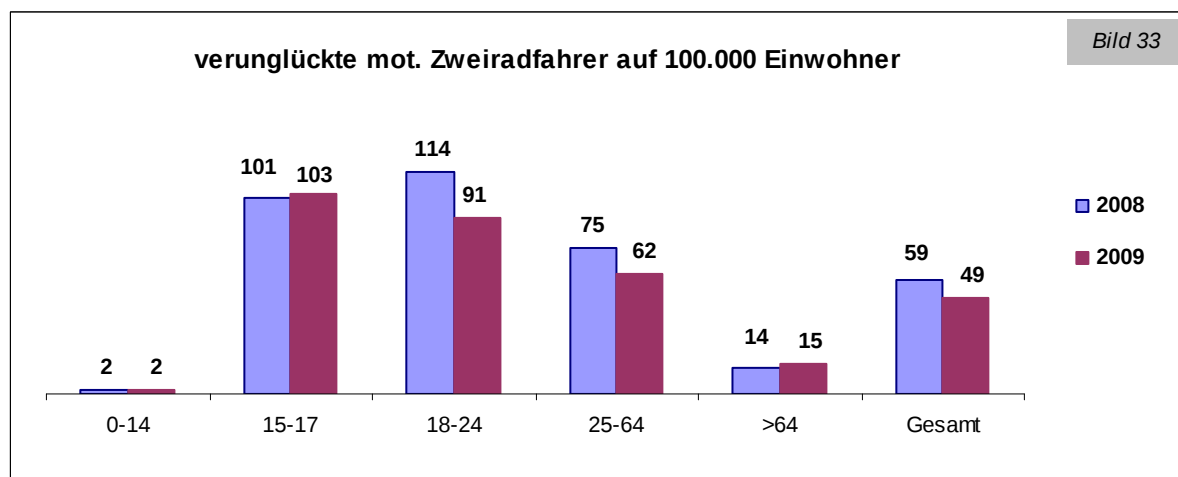
Bei 1.577 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 868 Personen:

Davon waren

- 389 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades
- 53 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers
- 92 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades
- 248 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds
- 86 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25



Von den 2009 getöteten Zweiradfahrern waren 5 Kraftradfahrer und 1 Fahrer eines Motorrollers betroffen.



1.5.6.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			
							2009	2008	+ / -	
motor.Zweiradfahrer	0	51	104	430	34	23	642	735	-93	655
übrige Kfz	0	0	97	601	90	29	817	752	65	740
Fußgänger	2	2	5	11	5	3	28	24	4	22
Radfahrer	4	1	0	8	1	1	15	12	3	15
Sonstige	0	0	0	2	0	73	75	39	36	44
Gesamt 2009	6	54	206	1052	130	106	1.577	1562	15	1477
Gesamt 2008	4	41	240	1.055	108	114				
Veränderung	2	13	-34	-3	22	-8			1,0%	

In 41 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst.

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

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2009	2008	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	16	5				21	0	21
Straßenbenutzung	16	7		1	1	25	27	-2
Geschwindigkeit	116	31				147	158	-11
Abstand	134	43		1	2	180	215	-35
Überholen	47	17			3	67	77	-10
Vorbeifahren	3	6				9	9	0
Nebeneinanderfahren	20	99			9	128	125	3
Vorfahrt/Vorrang	14	99		4	3	120	133	-13
Rotlicht Fahrz.	3	4		4		11	25	-14
Abbiegen	21	131		2	5	159	158	1
Wenden/Rückwärtsfahren	4	190			5	199	134	65
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	10	86		1		97	114	-17
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	4					4	2	2
ruhender Verkehr	2	3			1	6	7	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1				2	3	3	0
sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	218	95		2	43	358	296	62
Technischer Mangel	2				1	3	6	-3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn			19			19	20	-1
Fußgängerfehler sonst. Art			8			8	4	4
o.A.	11	1	1			13	49	-36
Gesamt 2009	642	817	28	15	75	1.577	1.562	15
Gesamt 2008	735	752	24	12	39			
Veränderung	-93	65	4	3	36			1,0%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

Im Einzelnen:

- zu geringer Abstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht der Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Überholen

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

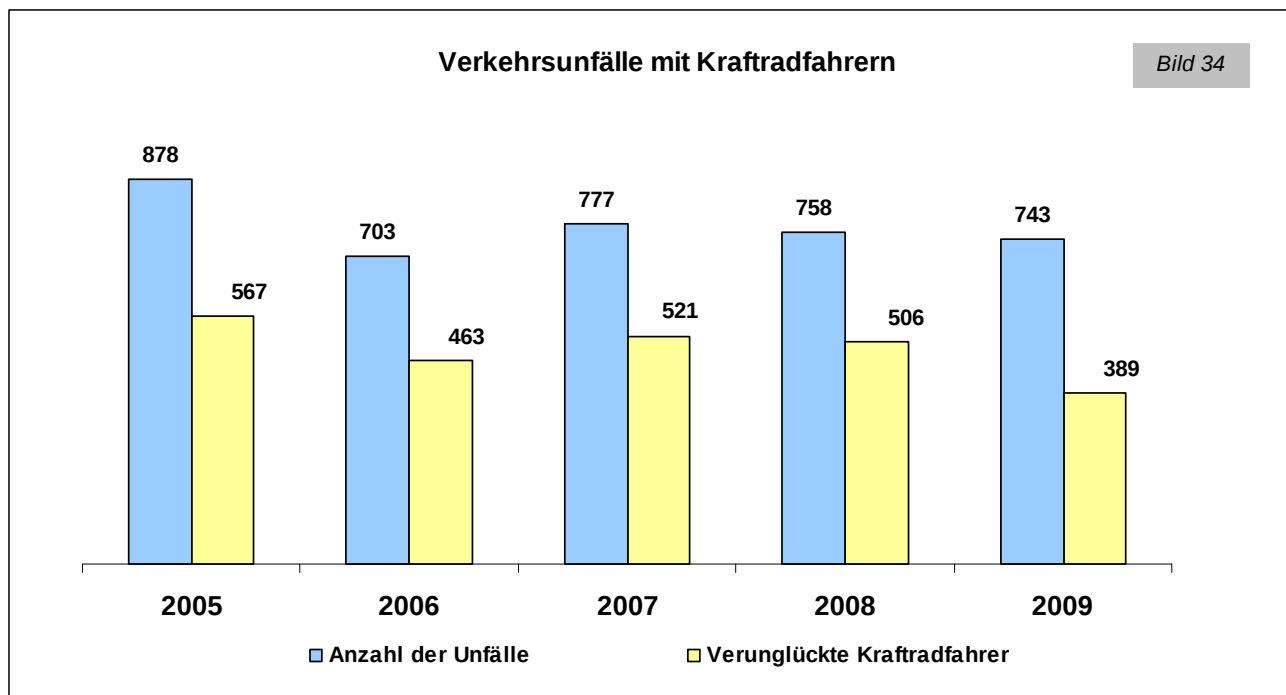
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

1.5.6.4 Kraftradfahrer

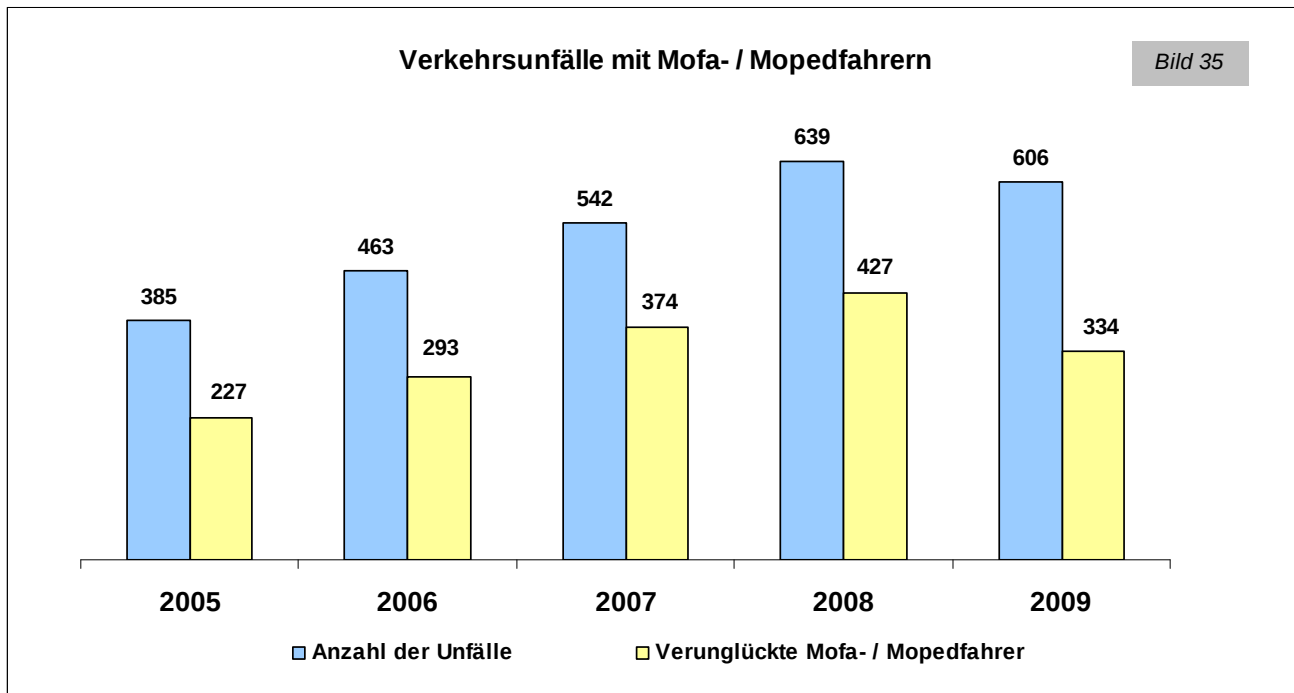
Das nachstehende Diagramm 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen auf, bei denen zumindest ein Kraftrad (über 125 cm³ oder 11 kW Nennleistung) beteiligt war.



Es ist hierbei ein deutlicher Rückgang der verunglückten Kraftradfahrer festzustellen. Im Jahr 2009 verunglückten 5 (2008: 11) Kraftradfahrer tödlich.

1.5.6.5 Mofa / Moped

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



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. Im Jahr 2009 erfolgte eine Umstellung der Datenbank auf das System EUSKa. Dadurch haben sich in Teilen die Erfassungs- und Analysemöglichkeiten verändert.

Die Auswertung des Unfallgeschehens erfolgt auf Basis der bei der Unfallaufnahme signierten Kriterien und ermöglicht Kurz- und Langzeitbetrachtungen des Verkehrsunfallgeschehens unter verschiedenen Blickwinkeln.

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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

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

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

Unfallanalysen 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. C), 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 2009 weitere 4 Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2009 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Winterhuder Weg / Hamburger Straße / Mundsburger Damm	Winterhuder Weg in Richtung Schürbeker Bogen: Unfälle im Längsverkehr, davon hoher Anteil von Fehlern beim Fahrstreifenwechsel und Nebeneinanderfahren. Konflikte zwischen aus der Hamburger Straße nach rechts in den Winterhuder Weg abbiegenden Fahrzeugen mit in gleicher Richtung fahrenden Radfahrern.	Verbesserung der Vorwegweisung. Anpassung der Markierung. Umgestaltung des Radwegs vor dem Einkaufszentrum. <i>Maßnahmen bereits angeordnet, Umsetzung 2010.</i>
Esplanade / Lombardsbrücke / Neuer Jungfernstieg mit Alsterglaciis / Kennedybrücke / Jungfernstieg	Zahlreiche Unfälle im Längsverkehr, insbesondere Verflechtungs- und Auf- fahrnfälle. Fahrnfälle aufgrund mangelhafter Griffigkeit der Fahrbahn. Abbiegeunfälle im Zusammenhang mit Rückstauungen des Verkehrs in den Kreuzungsbereich. Unfälle mit Radfahrern.	1. Sofortmaßnahmen: Aufstellung von Gefahrenschildern und Baken. (bereits erfolgt). Erneuerung der Deckschicht und der Fahrbahnmarkierungen. <i>Umsetzung voraussichtlich in 2010.</i> 2. Überplanung und Umgestaltung des Doppelknotens. <i>Beratungen dauern an. Haushaltsvorlage für 2013/14 erforderlich.</i>
Neuländer Straße / AS Harburg	Zahlreiche Fahrnfälle i.Z.m. der Knotengeometrie. Vorfahrnfälle mit zum Teil schweren Unfallfolgen.	1. Sofortmaßnahmen: Erneuerung der Markierung, Aufstellen von Gefahrenschild (Kurve rechts) und von Richtungstafeln auf der Dreiecksinsel. (bereits erfolgt) 2. Weitestgehende bauliche Trennung kreuzender Verkehre / Überarbeitung der Knotengeometrie. <i>Maßnahmen noch in der Beratung.</i>
Hammer Steindamm / Wandsbeker Chaussee / Seumestraße	Unfälle mit Fahrzeugen, die verbotswidrig vom Hammer Steindamm nach links in die Wandsbeker Chaussee abbiegen. Rotlichtmissachtung in der Wandsbeker Chaussee in beiden Richtungen.	<i>Maßnahmen noch in der Beratung.</i>

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2009

Im Jahr 2009 wurden an 4 Unfallhäufungsstellen von der Unfallkommission beschlossene Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2009 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Wiesendamm / Saarlandstraße	Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf den Gegenverkehr.	- Verbesserung der Linksabbiegesituation im Wiesendamm durch Änderung der Markierung und Anpassung der Inseleköpfe. - Optimierung der LZA-Steuerung (gemeinsames Linksabbiegen der Verkehrsströme aus dem Wiesendamm, verkehrsabhängige Steuerung). <i>Maßnahmen im Oktober 2009 umgesetzt.</i>
Holzmühlenstraße / Lesserstraße	Vorfahrnfälle aufgrund unübersichtlicher Verkehrsführung im Einmündungsbereich.	Verbesserung der Erkennbarkeit der Verkehrsabwicklung durch Markierungsänderungen und Anpassung der Mittelinsel. <i>Maßnahmen im Oktober 2009 umgesetzt.</i>
Stresemannstraße / Alsenstraße / Holstenplatz	Unfälle aufgrund von Rotlichtmissachtung und Linksabbiegeunfälle.	Verbesserung der Erkennbarkeit durch fahstreifenbezogene Signalisierung, Kontrastblenden und Neu- markierung des Knotens. <i>Maßnahmen im Januar 2009 umgesetzt.</i>

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Cranzer Hauptdeich / Estedeich	Linksabbiegeunfälle mit schweren Unfallfolgen.	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung: Zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h gesenkt / Auftragen eines Piktogramms Tempo 50. Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. <i>Maßnahmen im September 2009 umgesetzt.</i>

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

2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

Im Jahr 2009 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
Wandsbeker Zollstr. 82, 87-89	Auffahrunfälle	Schaffung einer zusätzlichen Aufstellfläche für Linksabbieger.	Die Unfallzahlen sind deutlich zurückgegangen.
Kollastraße / Papenreye	Deutlich erhöhte Anzahl von Unfällen im Längsverkehr / Fahrunfälle / mangelhafte Griffbarkeit festgestellt.	Deckschichterneuerung	Die Unfallzahlen sind deutlich zurückgegangen.
Wallringtunnel	Zahlreiche Fahrunfälle infolge nicht angepasster und überhöhter Geschwindigkeit.	Deckensanierung	Die Unfallzahlen sind deutlich zurückgegangen.
Habermannstraße (Kurve) zwischen Hausnr. 1 - 5	Überwiegend Fahrunfälle in Folge nicht angepasster Geschwindigkeit oder Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zum Teil schweren Unfallfolgen.	- Sanierung der Asphaltdecke auf einer Fläche von 2500 m² - Verlängerung der bereits vorhandenen Innenleitplanke - Bau einer Außenleitplanke - Zur Trennung der Richtungsfahrbahnen Installation einer „Leitwand“	Die Unfallentwicklung ist stark rückläufig. Seit Durchführung der Maßnahme im Juli 2006 wurde lediglich <u>ein</u> Verkehrsunfall registriert.
Papenreye zw. Kollastr. und Gewässer Tarpenbek	Unfälle zwischen abbiegenden bzw. einfahrenden Fahrzeugen und dem Durchgangsverkehr.	Verbesserung der Sichtdreiecke im Bereich der Zu-/Abfahrt zum Gewerbegrundstück METRO unter Inanspruchnahme der Nebenflächen.	Im Überprüfungszeitraum hat sich an der Einfahrt zur Metro nur noch 1 Verkehrsunfall pro Jahr ereignet

2.2 Verkehrsprävention

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

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

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

2.2.1 Verkehrserziehung

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

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg :

2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

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

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.

Durch finanzielle Unterstützung des „Polizeivereins Hamburg e.V.“ ist es möglich geworden, dass jedes teilnehmende Kind einen auf seinen Namen ausgestellten Verkehrsfuchspass erhält.

2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung

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

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

Das Angebot an alle Hamburger Schulen, Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen durchzuführen, besteht seit dem Schuljahr 2004 / 2005 und ist mittlerweile fester Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung. Die thematische Schwerpunktsetzung der Fahrradprojekte korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätsentwicklung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades) und den damit einhergehenden Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) festgelegten Inhalte wurden in 2009 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität durchgeführt. Neben Fahrradprojekten,

die über eine ganze Woche liefen, gab es auch kleinere Projekte an ein bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 133 Projekte durchgeführt, an denen 7.225 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2009 in hoher Intensität fortgeführt.

Die Aktivitäten der Polizei im Rahmen der schulischen Mofa-Projekte wurden fortgesetzt. 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.

Im Jahr 2009 standen der 43. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 22. Liederwettbewerb unter dem Motto „bleib cool“.

Von insgesamt 47 Schulen aller Schulformen nahmen 1.214 Schülerinnen und Schüler der 1. bis 9. Klassen teil. Es wurden insgesamt 968 Plakate und 14 Lieder eingereicht, von denen 67 Siegerplakate und 7 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten wieder 6000,- Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde. Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 07. Juli 2009 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 800 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Pressesprecher Ralf Meyer und dem Leiter des Amtes für Bildung Norbert Rosenboom entgegen.

Das Plakat der Gesamtsiegerin wurde an verschiedenen Orten - U-Bahnen, Busse, Plakatwände - veröffentlicht. Die Siegerplakate wurden im Laufe des Jahres in verschiedenen Ausstellungen und in einer Sonderausstellung im Hamburger Rathaus gezeigt.

Im Rahmen des Unterrichtes zur Sicherung von Kindern als Mitfahrer im PKW wurden 10.000 vom Polizeiverband Hamburg gesponserte Anschnallmaskottchen „Verkehrsfuchs“ als Plüschi-figur mit Klettverschluss an Kinder der zweiten Grundschulklasse verteilt.

Gemeinsam mit der Broschüre „Geschnallt“ des Deutschen Verkehrssicherheitsrats erinnern diese Figuren die Kinder spielerisch an die richtige Sicherung in ihrem Kindersitz.

Verkehrserziehung 2009 in Zahlen

Verkehrsunterricht

• in Kindergärten	5.611 Stunden
• in Schulen	25.353 Stunden
• in speziellen Sonderschulen	4.198 Stunden

Aktion Verkehrsfuchs	35 Veranstaltungen mit 2.145 Kindern und 1.145 Erwachsenen
----------------------	--

Polizeiverkehrskasper

• in Schulen	606 Vorstellungen
• in Kindergärten	30 Vorstellungen
• Sonderveranstaltungen	17 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

• Radfahrausbildung	3.072 Stunden
• Sonderveranstaltungen	47 Veranstaltungen

Fahrradprojekte (5./6. Klasse)

133 Projekte (insgesamt 7.225 Teilnehmer)
--

Mofaprojekte (8.-10. Klasse)

40 Kurse (insgesamt 726 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

In Hamburg leben 146.259 Personen in der Altersgruppe 18-24 Jahre, so genannte Junge Erwachsene (= 8,3% 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 2009 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 41 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 vier Veranstaltungen im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen in Hamburger Großbetrieben. Dabei wurden wieder ca. 400 Auszubildende erreicht.

2.2.2.2 Senioren

In Hamburg leben 333.354 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 18,8% 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 Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte in den Bezirken. Aktuell sind 88 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.

Im Rahmen einer „Arbeitsgruppe Senioren“ des „Forums Verkehrssicherheit Hamburg“ beteiligt sich die Polizei an der Entwicklung eines Konzeptes zur Förderung der Mobilitätskompetenz älterer Verkehrsteilnehmer

2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im Mai 2009 zum achten 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 Schule und Berufsbildung (BSB), die Unfallkasse Nord, der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die DEKRA Automobil GmbH und der Fahrlehrerverband Hamburg e. V..

Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2009 lag beim Thema „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 13.921 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 „KI!CK Kindermuseum Hamburg“ wurde die Ausstellung „Ich kann das“ konzipiert und bis zu den Sommerferien durch zahlreiche Gruppen von Kindertagesstätten und Grundschulen besucht. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten wurden ca. 6.100 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 positiven Erfahrungen mit der „Konzertierten Aktion“ sind Anlass genug, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich 2009 intensiv an Präventionsmaßnahmen zur Reduzierung von Motorradunfällen in der Stadt. Hintergrund war die Zahl von 11 im Straßenverkehr getöteten Motorradfahrern im Jahr 2008. Gemeinsam mit dem Fahrlehrerverband, der Verkehrswacht und weiteren Partnern aus dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg wurden Präventionsstände am Fähranleger Zollenspieker, bei den Hamburger Motorradtagen in den Messehallen, bei den Sicherheitstagen Innenstadt am Mönckebrunnen und beim Motorradgottesdienst am Hamburger Michel betrieben.

Dabei wurde auch ein zufällig gefilmter Motorradunfall auf der Reeperbahn als Video im Rahmen der Jahrespressekonferenz Verkehr und im Rahmen von Präventionsveranstaltungen gezeigt.

Dieses Video konnte im Internet angeschaut werden und hat auf einzelnen Seiten von örtlichen Medien jeweils mehrere Tausend Aufrufe erfahren. Außerdem wurde das Video im Rahmen der Berichterstattung zur Pressekonferenz Verkehr durch die örtlichen Fernsehsender und auch die Tagesschau gezeigt.

Zur Verbesserung des Fahrkönnens von Motorradfahrern beteiligte sich die Polizei an der Durchführung mehrerer Seminare unter dem Motto „Bike erfahren“. Durch ein vielseitiges Trainingsprogramm in Theorie und Praxis wurden hier speziell die sog. Wiedereinsteiger angesprochen. Die Seminare werden auch in 2010 fortgesetzt.

An den jeweiligen Jahrestagen der tödlichen Motorradunfälle des Vorjahres waren Beamte der Verkehrsdirektion mit einem Infostand an den Unfallorten präsent und erinnerten an das Unfallgeschehen.

Insgesamt war die Polizei Hamburg 2009 an 25 Präventionsmaßnahmen in diesem Themenfeld beteiligt.

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2009 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum sechsten Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres, die Polizei, die Behörde für Schule und Berufsbildung, die Unfallkasse Nord, der ADFC und die Zweiradmechaniker-Innung Hamburg gemeinsam diese Aktion gestartet. 2009 wurde die Aktion durch den Kino- und Internet-Spot „Leuchtendes Vorbild“ begleitet, der in den Hamburger Filmtheatern 30 Tage lang geschaltet war. Innerhalb einer Woche wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei etwa 50 Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben wurden über 6.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei zahlreiche Fahrräder kontrolliert und ca. 1300 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen. 2009 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 2010 fortgeführt werden.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2009 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

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

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 64 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 sowie an verschiedenen Wochenenden in mehreren Schulen
- Tage der offenen Tür an verschiedenen Polizeikommissariaten
- Freiluftschulen in Wittenberge, Wohltorf und Moorwerder
- Polizeishow

Im **Theater des Verkehrskaspers** in der Glacischaussee konnten im Jahr 2009 insgesamt 568 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 Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich auch im Jahre 2009 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier wesentlich an den Unfallhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

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

und orientierte sich hier wesentlich an Unfallhäufungen.

Daneben war auch die Bekämpfung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr ein Haupttätigkeitsfeld.

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 nunmehr 20 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 2009 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 488.323 Verstöße an.

2.3.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit 10 stationären Rotlichtüberwachungsanlagen kontrolliert, zudem wird eine mobile Rotlichtüberwachungsanlage eingesetzt.

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

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2009 bei der Rotlichtüberwachung 16.144 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 2009 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2009), „Reisemesse“ (Februar 2009), und „Du und Deine Welt“ (November 2009) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 485 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.182 Fällen angezeigt.

In 899 Fällen wurde wegen einer Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht. Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 480 Fällen festgestellt.

2.3.4 Aggressionsdelikte

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

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2009 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 3.304 Ordnungswidrigkeiten und 133 Verkehrsstraftaten zur Anzeige.

2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.3.5.1 Radfahrer

Radfahrer zählen zur Kategorie der schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind unverändert häufig Opfer von Verkehrsunfällen, sowohl aufgrund von Fehlern anderer - insbesondere motorisierter - Fahrzeugführer, als auch durch eigenes Fehlverhalten. Dies spiegelt sich regelmäßig in den Unfallzahlen wider. Allerdings verhalten sich auch Radfahrer nicht selten regelwidrig. Ihr Fahrverhalten ist häufig von der Absicht bestimmt, ggf. auch unter Missachtung von Rechtsvorschriften, so schnell wie möglich von einem Ort zum anderen zu gelangen.

Um Fehlverhalten sowohl von Radfahrern als auch gegenüber Radfahrern in Gebieten mit relativ starkem Radverkehr überwachen zu können, wurde auch im Jahre 2009 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2009 insgesamt 5.617 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2009 der Kernpunkt der Verkehrssicherheitskampagne „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

Regelmäßige Fahrradgroßkontrollen durch die Fahrradstaffel mit unterstelltem weiteren Personal wurden im Jahr 2009 insgesamt 13 mal durchgeführt. Bei einer solchen Kontrolle am 03.11.2009 wurden dabei in 5 Stunden 439 Verstöße von Radfahrern festgestellt und angezeigt, darunter allein 110 Rotlichtverstöße.

2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit wachsender hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung der Wirtschaftsverkehre, steigende Tonnage und Transportleistungen auf den Straßen, einen hohen Konkurrenzdruck im Speditionsgewerbe und auch immer wieder spektakuläre Unfälle mit LKW (hierunter werden alle als LKW 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 2009 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 4.832 LKW überprüft.

2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion

Neben der Verkehrsüberwachung im täglichen Dienst werden von der Polizei – insbesondere unter der Führung der Verkehrsdirektion – auch regelmäßig größere Einsätze zur Stärkung der Verkehrssicherheit vorbereitet und durchgeführt. Insgesamt wurden unter der Führung der Verkehrsdirektion im vergangenen Jahr 36 Verkehrsgroßkontrollen (davon 3 länderübergreifende Verkehrskontrollen) durchgeführt. Zu den unterschiedlichen Schwerpunkten der Kontrollen gehörten neben speziellen Alkohol- und Drogenkontrollen auch die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, von motorisierten Zweirädern sowie die Bekämpfung von Rotlichtverstößen und Aggressionsdelikten (Geschwindigkeit, Abstand, Drängeln).

Zu den herausragenden Ergebnissen gehört dabei, dass bei den 6 Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs bei 346 überprüften Fahrzeugen und Fahrern insgesamt 782 Beanstandungen/Verstöße zu verzeichnen waren.

2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

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

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

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

Im erweiterten City-Bereich hat der Zentrale Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) bei den zielgerichteten Einsätzen zur Beseitigung der Störungen des Verkehrsflusses im Jahr 2009 insgesamt 42.901 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 1.669 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Insgesamt wurden im Jahr 2009 im ruhenden Verkehr 624.258 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 18.668 Fahrzeuge sichergestellt. 2.695 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 10.131 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen.

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 **73** 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 **1754** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1604** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2009 durch **87.161** 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. Aufgrund von Sanierungsarbeiten stehen im Elbtunnel voraussichtlich bis Sommer 2011 lediglich 3 (von 4) Elbtunnelröhren mit 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2009 von der Verkehrsleitzentrale **2150** manuelle Schaltungen über die **Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)** auf der BAB 7 durchgeführt. Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen werden auf den Schilderbrücken im Vorfeld des Elbtunnels angezeigt.

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und BAB 7 auf den Schilderbrücken der **Netzbeeinflussungsanlage (NBA)** geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahnbereichen des AD Buchholzer Dreieck (A 1), des AK Maschener Kreuz (A 7) und der AS Neumünster-Süd (A 7). Im Jahr 2009 wurden von der VLZ **463** Verkehrsinformationen über die **NBA** geschaltet. Aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 1 im Bereich des Buchholzer Dreiecks waren die dortigen Schilderbrücken im Jahr 2009 nur temporär einschaltbar und sind seit November 2009 – bis zum Ende der Bauarbeiten in diesem Abschnitt - außer Betrieb.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2009 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **44.000** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten sind in behördenübergreifender Kooperation zwischen BSU, Hamburg Port Authority (HPA) und Polizei/Verkehrsdirektion weitere Kamerastandorte (für die Verkehrsbeobachtung) an verkehrsstrategisch relevanten Streckenabschnitten für das Verkehrsfernsehsystem der Polizei in Planung. Damit werden weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information geschaffen.

Die Zusammenarbeit mit der **Hamburger Hochbahn** konnte durch einen Austausch von 8 Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten weiter optimiert werden.

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.hamburg.de - Teaser „Verkehr“ mit den Rubriken

- **Verkehrslage**
mit „Verkehrsvorschau der Polizei“
- **Verkehrskameras**
 - „Verkehrskameras BAB A 1 (AK HH-Ost, AS HH-Billstedt und AK HH-Süd)“
 - „Verkehrskameras Hafen (Waltershof Knoten, Finkenwerder Knoten, Köhlbrandbrücke und Neuhoof)“.

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

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

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

A.1 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), die die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

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

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

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

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

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

Hinweis:

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

Im Jahr 2009 erfolgte eine Umstellung auf das Datenbanksystem EUSKa (Elektronische Unfalltypen-Steckkarte). Die Altdaten aus UDEFO wurden Anfang des Jahres 2010 in EUSKa migriert; alle Auswertungen in diesem Bericht wurden aus EUSKa heraus erstellt.

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

Anlage B: Strukturdaten



	<u>2008</u>	<u>2009</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁵	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁶ in km	3.956	4.127
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	120	117
- andere Straßen	3.754	3.928
Einwohner Hamburgs ⁷ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.754.182	1.772.100
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁸	2.322	2.347
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ⁹	817.691	818.189

⁵ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁶ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

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

Anlage C: Unfalltypen ¹⁰

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

1	Fahrerunfall (F) 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.
2	Abbiege-Unfall (AB) 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.
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) 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.
4	Überschreiten-Unfall (ÜS) Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht im Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.
5	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) 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.
6	Unfall im Längsverkehr (LV) 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.
7	Sonstiger Unfall (SO) 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.)

¹⁰ GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckarten).