



**POLIZEI**  
Hamburg



# Verkehrsbericht 2010

---

# Impressum

Herausgeber:  
Polizei Hamburg  
Bruno-Georges-Platz 1  
22297 Hamburg  
Telefon: 040-428 65 6231  
Telefax: 040-428 65 6219  
[www.polizei.hamburg.de](http://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 5804  
Telefax: 040-428 66 5829  
E-Mail: VD01@polizei.hamburg.de

---

## **Inhalt**

<b>Impressum.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Verkehrsunfallentwicklung .....</b>	<b>5</b>
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	7
1.2 Verkehrsunfallübersichten .....	9
Die Zahlen im Überblick.....	9
1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung .....	10
1.2.1.1 Straßenklassen.....	10
1.2.1.2 Bezirke.....	11
1.2.2 Zeitvergleiche .....	12
1.2.2.1 Jahresübersicht .....	12
1.2.2.2 Stundenübersichten.....	13
1.2.3 Verkehrsunfallflucht.....	13
1.3 Unfallfolgen .....	14
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere .....	14
1.4 Unfallursachen .....	18
1.4.1 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen.....	18
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss .....	19
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss .....	20
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	21
1.5.1 Kinder .....	21
1.5.1.1 Verkehrsunfälle.....	21
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	23
1.5.2 Junge Erwachsene.....	25
1.5.2.1 Verkehrsunfälle.....	25
1.5.2.2 Verunglückte.....	26
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	27
1.5.3 Senioren .....	28
1.5.3.1 Verkehrsunfälle.....	28
1.5.3.2 Verunglückte.....	29
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	29
1.5.4 Fußgänger .....	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.5.4.2 Verunglückte.....	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.5.5.2 Verunglückte.....	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer .....	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle.....	39
1.5.6.2 Verunglückte.....	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	41
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ – Beteiligungsart 11).....	42
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped.....	43
<b>2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen .....</b>	<b>45</b>
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 2010 .....	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 .....	51
2.2.2.1 Junge Erwachsene .....	51
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
<b>Anlagen .....</b>	<b>59</b>
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 2010**



## 1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

### Unfallzahlen

#### (1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2010 leicht um 1,3 % angestiegen. Von 64.375 Unfällen wurden 11,2 % als Personenschadensunfälle und 88,8 % als Sachschadensunfälle registriert.

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

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

#### (2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist leicht rückläufig.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 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 43,9% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 53% noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

### Unfallfolgen

#### (3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 8,5 % geringer als im Jahr 2009 und stellt mit 9.220 Verunglückten die geringste Zahl seit Einführung der Unfallstatistik im Jahr 1953 dar.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

#### (4) Getötete

Mit 22 Verkehrstoten wurde der Vorjahreswert von 33 Toten nochmals deutlich unterschritten.

Der Rückgang ist insbesondere auf weniger tödlich verunglückte Fußgänger 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“ und „Fehler beim Einfahren, Wenden und Rückwärtsfahren“ festgestellt worden.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

#### (6) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Sowohl die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines ursächlich Unfallbeteiligten als auch die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten sind deutlich zurückgegangen, jedoch führen ca. 45 % der Alkoholunfälle zu Verletzten.

Auch die Unfälle unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten sowie die dabei Verunglückten sind im Jahr 2010 rückläufig.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

### Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

#### (7) Kinder

Der mittelfristige Trend rückläufiger Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern hat sich im Jahr 2010 mit einem deutlichen Rückgang fortgesetzt, allerdings wurde bei einem Unfall auf einem Parkplatz ein Kind getötet.

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.

→ **siehe Kapitel 1.5.1 Kinder**

#### **(8) Junge Erwachsene (JE)**

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

Der Rückgang der Verunglücktenzahlen könnte -neben den Auswirkungen des ungewöhnlich schneereichen Winters- 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 geringem Erfahrungsschatz als motorisierte Verkehrsteilnehmer.

→ **siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene**

#### **(9) Senioren**

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

Senioren sind mit 17,6% überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (8 von insgesamt 22), insgesamt bewegt sich die Zahl verunglückter Senioren aber auf niedrigem Niveau und ist im abgelaufenen Jahr noch einmal zurück gegangen.

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 2010 um 12,7% gesunken und die Zahl verunglückter Fußgänger ist ebenfalls zurückgegangen; es wurden 4 Fußgänger getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

#### **(11) Radfahrer**

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sowie die Anzahl verunglückter Radfahrer ist im Jahr 2010 deutlich rückläufig.

Diese Entwicklung ist insofern erfreulich, als der Radverkehr laut Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt gegenüber dem Jahr 2009 nochmals 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 gesunken, die Zahl der dabei Verunglückten ist ebenfalls zurückgegangen. Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2010 mit 6 Personen auf dem Vorjahresstand geblieben.

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped ist deutlich um 14,7% gesunken.

Eine Abnahme um 6,1% ist auch bei der Anzahl von Unfällen mit Beteiligung Kraftrad („Schwere Kräder“) zu verzeichnen. Definition Ziff. 1.5.6.1.

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

→ **siehe Kapitel 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer**



## 1.2 Verkehrsunfallübersichten

### Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2010 ist – bezogen auf das Vorjahr 2009 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

#### Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 64.375 (+ 812; + 1,3 %)**
  - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.237 (- 818; - 10,2 %)
  - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 57.138 (+ 1.630; + 2,9 %)

#### Verunglückte

- **Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 9.220 (- 854; -8,5 %), dabei**
  - 22 Getötete (- 11)
  - 748 Schwerverletzte (- 94; - 11,2%)
  - 8.450 Leichtverletzte (- 749; - 8,1 %)
  -

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2010	2009	Veränderung	
Gesamt	64.375	63.563	812	1,3%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.237	8.055	-818	-10,2%
>> mit getöteten Personen	22	33	-11	
>> mit schwerverletzten Personen	702	792	-90	-11,4%
>> mit leichtverletzten Personen	6.513	7.230	-717	-9,9%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	57.138	55.508	1.630	2,9%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.982	2.486	-504	-20,3%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	55.156	53.022	2.134	4,0%
<b>Verkehrsunfälle unter Einfluß von</b>				
> Alkohol	756	879	-123	-14,0%
> Drogen	86	94	-8	
<b>Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht</b>				
Gesamt	16.490	16.523	-33	-0,2%
> davon mit Personenschaden	871	891	-20	-2,2%
<b>Anzahl verunglückter Personen</b>				
Gesamt	9.220	10.074	-854	-8,5%
- davon				
> Getötete	22	33	-11	
> Schwerverletzte	748	842	-94	-11,2%
> Leichtverletzte	8.450	9.199	-749	-8,1%

## 1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

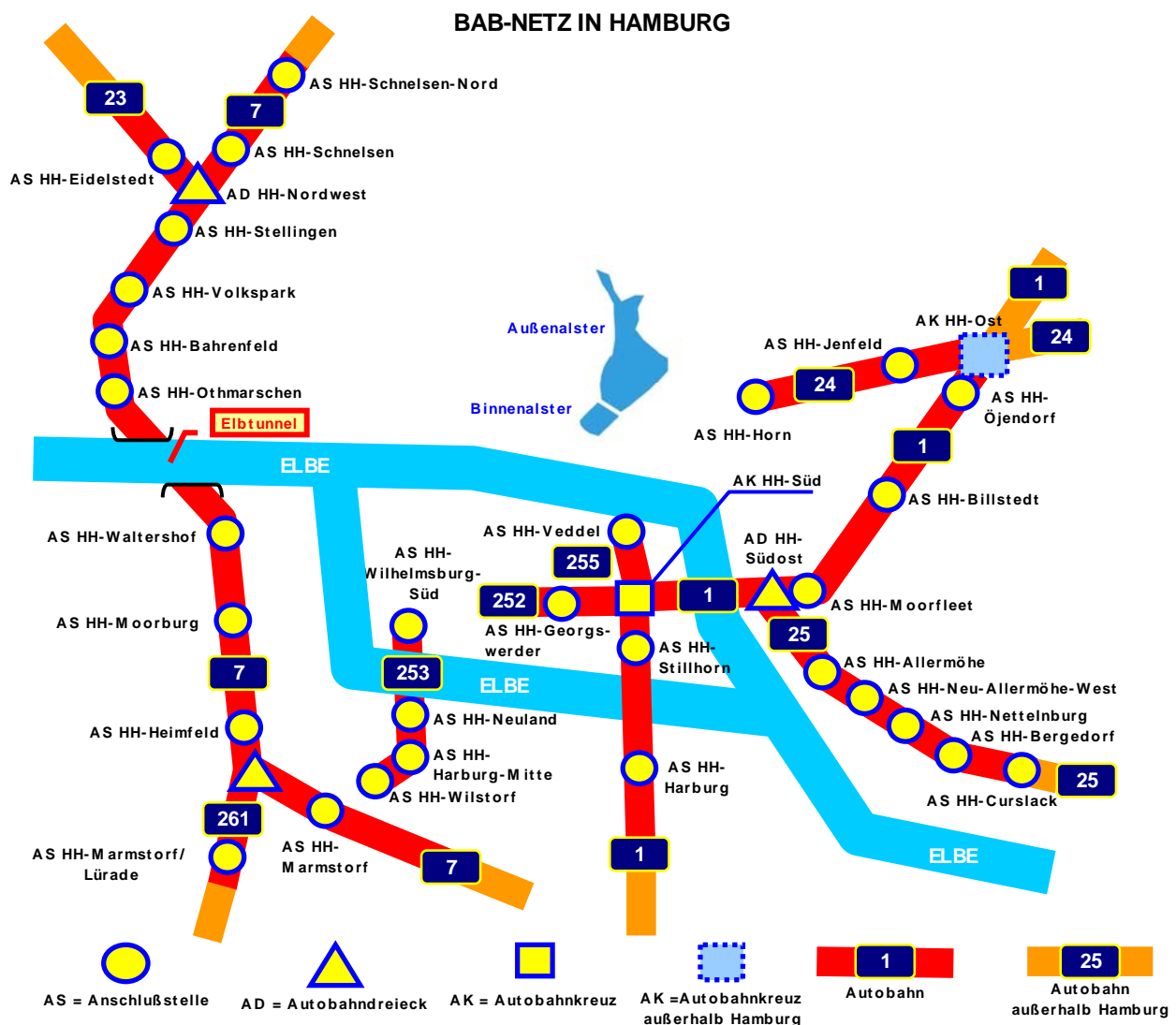
### 1.2.1.1 Straßenklassen

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 2010										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei verunglückten		davon wurden		
		VU		VUPS		gesamt	je km	getötet	schw erverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km					
BAB	83	2.291	28	256	3	370	4	3	24	343
Bundesstrassen	117	6.909	59	1.143	10	1.578	13	3	110	1.465
andere	3.728	55.175	15	5.838	2	7.272	2	16	614	6.642
gesamt	3.928	64.375	16	7.237	2	9.220	2	22	748	8.450



## 1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen *					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2010	2009		
<b>Mitte</b>	Verkehrsunfälle	15.410	15.152	258	1,7%
	mit Personenschaden	1.591	1.732	-141	-8,1%
	Verunglückte	2.064	2.147	-83	-3,9%
	Getötete	8	3	5	
Einwohner (in Tausend): 290	Schwerverletzte	166	164	2	1,2%
Fläche: 141,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.890	1.980	-90	-4,5%
<b>Altona</b>	Verkehrsunfälle	7.958	8.045	-87	-1,1%
	mit Personenschaden	902	1.039	-137	-13,2%
	Verunglückte	1.089	1.275	-186	-14,6%
	Getötete	0	5	-5	
Einwohner (in Tausend): 258	Schwerverletzte	76	109	-33	-30,3%
Fläche: 78,8 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.013	1.161	-148	-12,7%
<b>Eimsbüttel</b>	Verkehrsunfälle	8.672	8.549	123	1,4%
	mit Personenschaden	1.013	1.123	-110	-9,8%
	Verunglückte	1.273	1.383	-110	-8,0%
	Getötete	2	2	0	
Einwohner (in Tausend): 253	Schwerverletzte	91	93	-2	-2,2%
Fläche: 49,6 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.180	1.288	-108	-8,4%
<b>Nord</b>	Verkehrsunfälle	11.585	11.227	358	3,2%
	mit Personenschaden	1.275	1.363	-88	-6,5%
	Verunglückte	1.589	1.696	-107	-6,3%
	Getötete	3	8	-5	
Einwohner (in Tausend): 289	Schwerverletzte	127	138	-11	-8,0%
Fläche: 57,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.459	1.550	-91	-5,9%
<b>Wandsbek</b>	Verkehrsunfälle	10.770	10.669	101	0,9%
	mit Personenschaden	1.320	1.541	-221	-14,3%
	Verunglückte	1.686	1.911	-225	-11,8%
	Getötete	2	8	-6	
Einwohner (in Tausend): 412	Schwerverletzte	142	141	1	0,7%
Fläche: 147,7 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.542	1.762	-220	-12,5%
<b>Bergedorf</b>	Verkehrsunfälle	2.856	2.902	-46	-1,6%
	mit Personenschaden	381	418	-37	-8,9%
	Verunglückte	490	527	-37	-7,0%
	Getötete	3	3	0	
Einwohner (in Tausend): 120	Schwerverletzte	51	76	-25	-32,9%
Fläche: 154,7 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	436	448	-12	-2,7%
<b>Harburg</b>	Verkehrsunfälle	4.559	4.565	-6	-0,1%
	mit Personenschaden	449	566	-117	-20,7%
	Verunglückte	589	735	-146	-19,9%
	Getötete	1	2	-1	
Einwohner (in Tausend): 152	Schwerverletzte	68	84	-16	-19,0%
Fläche: 125,3 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	520	649	-129	-19,9%
<b>Hamburg gesamt</b>	Verkehrsunfälle	64.375	63.563	812	1,3%
	mit Personenschaden	7.237	8.055	-818	-10,2%
	Verunglückte	9.220	10.074	-854	-8,5%
	Getötete	22	33	-11	
Einwohner : 1.774.224	Schwerverletzte	748	842	-94	-11,2%
Fläche: 755,1 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	8.450	9.199	-749	-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. Die Werte zu den Flächenangaben sind gerundet.

## 1.2.2 Zeitvergleiche

### 1.2.2.1 Jahresübersicht

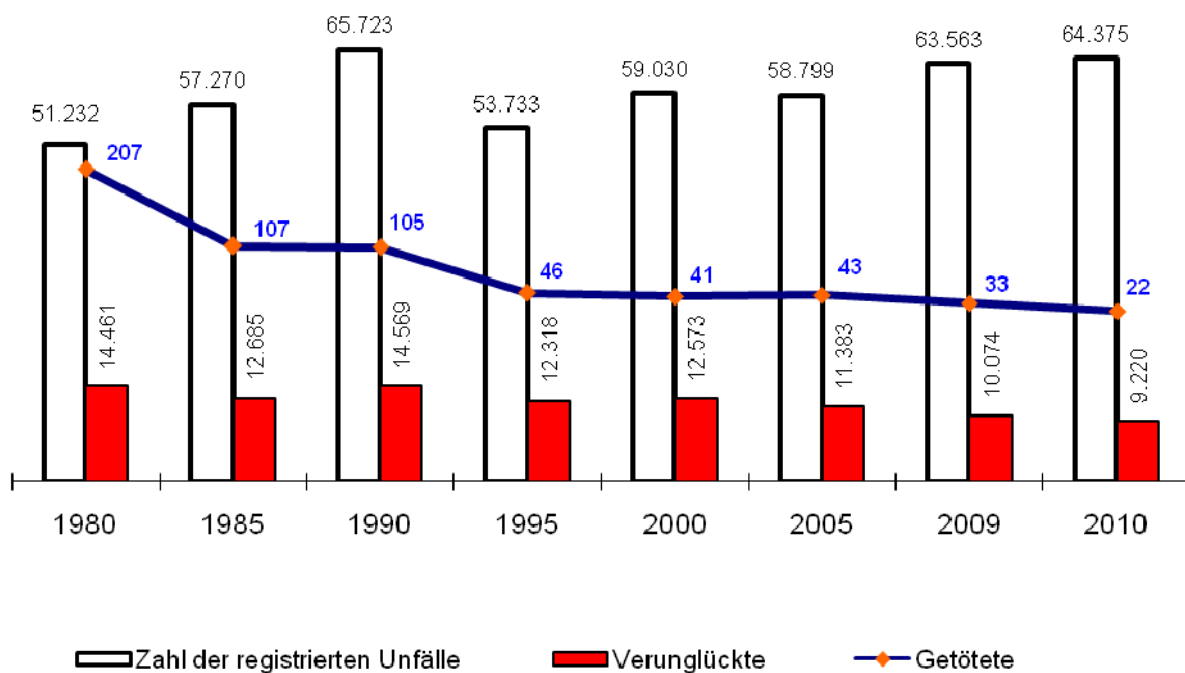
Tabelle 4

	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
2009	818.189	1.772.100	63.563	8.055	10.074	9.199	842	33	568,5
2010	823.381	1.774.224	64.375	7.237	9.220	8.450	748	22	519,7

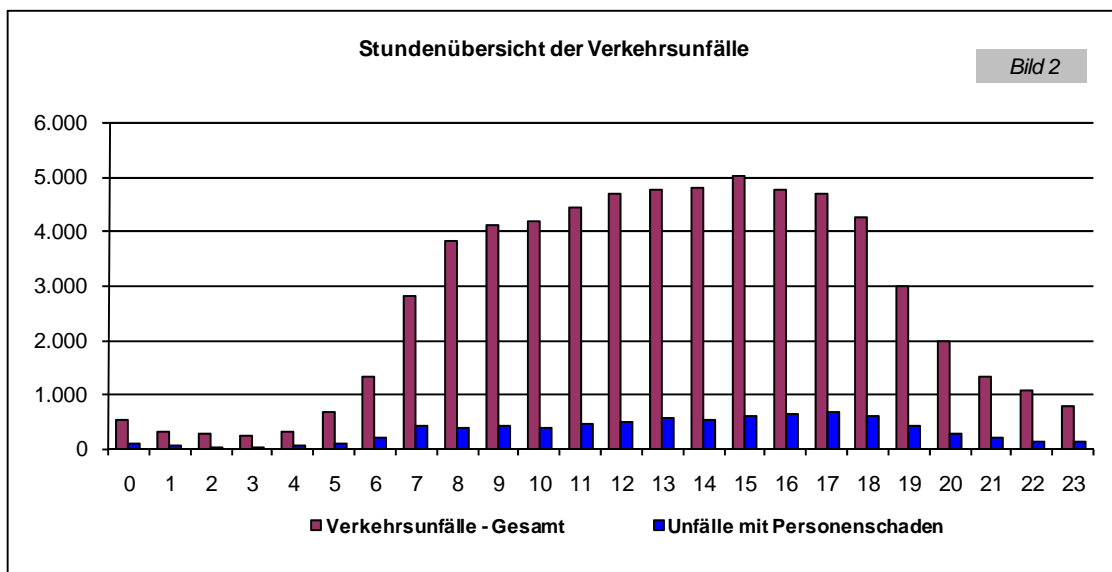
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand 31.12.2009)  
 Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

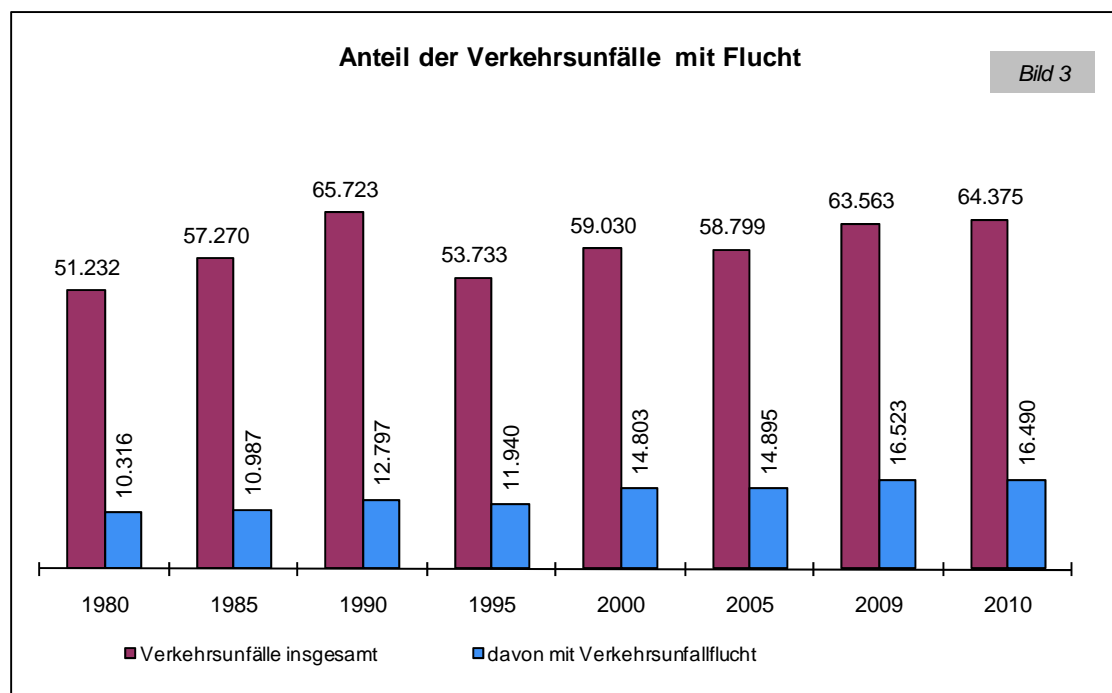


### 1.2.2.2 Stundenübersichten



Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 19 Uhr und die Spitzenbelastung liegt zwischen 12 -18 Uhr.

### 1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 16.490 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2010 wurde der Vorjahreswert leicht unterschritten.

Der Verursacher hat sich in 25,6 % 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 16.490 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 43,9 % aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt; wie in den vergangenen Jahren ist die Aufklärungsquote weiterhin leicht steigend.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 53,0 % 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
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad	1	12	84	367	21		485	534	-49	607
Pkw	204	65	808	3.417	360	1	4.855	5.113	-258	5.468
Lkw	1	3	21	187			212	217	-5	249
Bus	39	2	26	230	72	1	370	385	-15	379
Sonst. Kfz		1	10	51	6		68	54	14	51
Mofa/Moped	3	23	47	198	18		289	334	-45	331
Fußgänger	182	51	134	498	125	1	991	1.136	-145	1.167
Radfahrer	262	87	149	1.245	196	1	1.940	2.287	-347	2.386
Sonst.Fz./o. A.		1	3	4	2		10	14	-4	66
<b>Gesamt 2010</b>	<b>692</b>	<b>245</b>	<b>1.282</b>	<b>6.197</b>	<b>800</b>	<b>4</b>	<b>9.220</b>	10.074	-854	10.704
Gesamt 2009	792	336	1.628	7.084	992	58				
Veränderung	-100	-91	-346	-887	-192	-54			-8,5%	

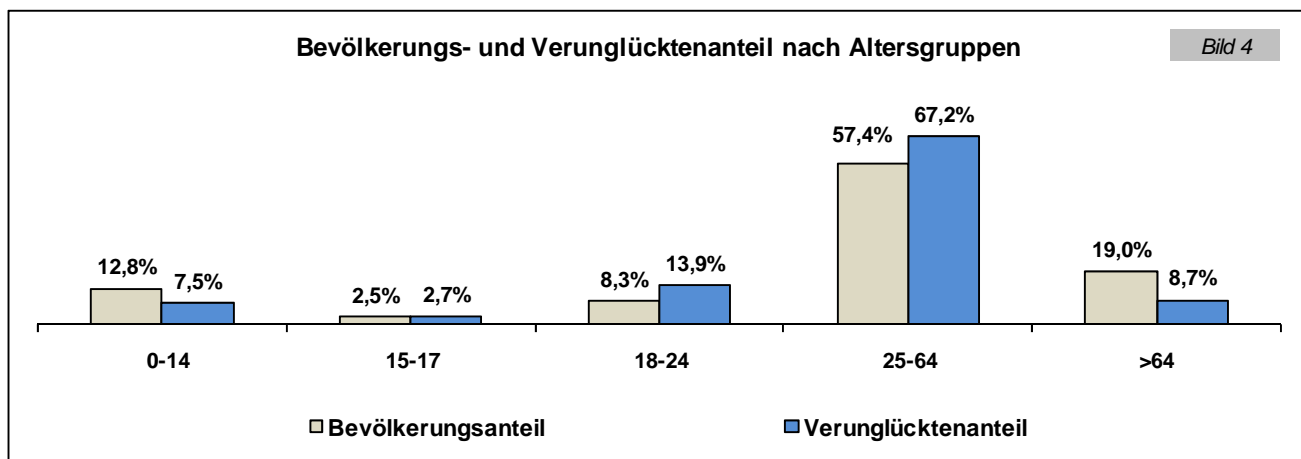
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

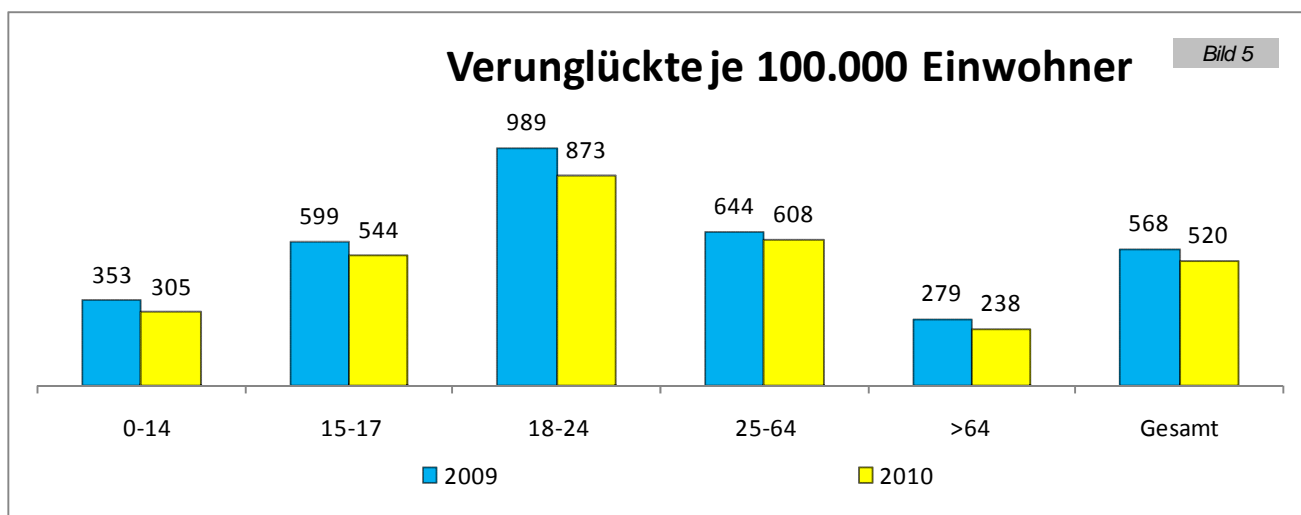
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad	1	1	4	9	1		16	26	-10	37
Pkw	204	61	274	807	115	1	1.462	1.485	-23	1.642
Lkw	1	2	7	30			40	32	8	47
Bus	39	2	24	199	72	1	337	354	-17	356
Sonst. Kfz			4	20	2		26	15	11	20
Mofa/Moped	3	1	4	4			12	13	-1	18
Fußgänger							0	1	-1	2
Radfahrer	3		1				4	8	-4	11
Sonst.Fz./o. A.		1	3	1	2		7	5	2	33
<b>Gesamt 2010</b>	<b>251</b>	<b>68</b>	<b>321</b>	<b>1.070</b>	<b>192</b>	<b>2</b>	<b>1.904</b>	1.939	-35	2.166
Gesamt 2009	270	113	414	1.057	246	29				
Veränderung	-19	-45	-93	13	-54	-27			-1,8%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs<sup>1</sup> und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,3 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 13,9 % 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 (873) 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.

<sup>1</sup> Stand 31.12.2009: 1.774.224 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
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad	0	0	1	3	1	0	5	5	0	6
Pkw	0	0	1	3	4	0	8	7	1	6
Lkw	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sonst. Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mofa/Moped	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Fußgänger	1	0	1	1	1	0	4	13	-9	15
Radfahrer	0	0	0	3	1	0	4	6	-2	7
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>22</b>	<b>33</b>	<b>-11</b>	<b>34</b>
Gesamt 2009	0	1	1	25	13	0				
Veränderung	1	-1	2	-15	-5	0				

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad	0	2	15	68	4	0	89	97	-8	98
Pkw	11	2	42	122	36	0	213	223	-10	205
Lkw	0	0	0	16	0	0	16	18	-2	19
Bus	2	0	1	8	5	0	16	17	-1	13
Sonst. Kfz	0	0	2	2	2	0	6	2	4	3
Mofa/Moped	0	2	6	25	6	0	39	29	10	36
Fußgänger	42	11	24	83	39	0	199	232	-33	242
Radfahrer	25	8	9	105	23	0	170	222	-52	208
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	0	0	0	0	2	-2	7
<b>Gesamt 2010</b>	<b>80</b>	<b>25</b>	<b>99</b>	<b>429</b>	<b>115</b>	<b>0</b>	<b>748</b>	<b>842</b>	<b>-94</b>	<b>831</b>
Gesamt 2009	95	34	102	477	136	0				
Veränderung	-15	-9	-3	-48	-21	0			-11,2%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad	1	10	68	296	16	0	391	432	-41	504
Pkw	193	63	765	3.292	320	1	4.634	4.883	-249	5.258
Lkw	1	3	21	171	0	0	196	198	-2	229
Bus	37	2	25	222	67	1	354	368	-14	366
Sonst. Kfz	0	1	8	49	4	0	62	52	10	48
Mofa/Moped	3	21	41	173	11	0	249	304	-55	294
Fußgänger	139	40	109	414	85	1	788	891	-103	910
Radfahrer	237	79	140	1.137	172	1	1.766	2.059	-293	2.171
Sonst.Fz./o. A.	0	1	3	4	2	0	10	12	-2	58
<b>Gesamt 2010</b>	<b>611</b>	<b>220</b>	<b>1.180</b>	<b>5.758</b>	<b>677</b>	<b>4</b>	<b>8.450</b>	<b>9.199</b>	<b>-749</b>	<b>9.838</b>
Gesamt 2009	697	301	1.525	6.582	843	58				
Veränderung	-86	-81	-345	-824	-166	-54			-8,1%	



### 1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten<sup>2</sup>

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

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

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

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

Tabelle 10

	2010		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€
<b>Personenschäden</b>			
Getötete	22	996.412	21.921.064
Schwerverletzte	748	110.571	82.707.108
Leichtverletzte	8.450	4.416	37.315.200
Summe	9.220		141.943.372
<b>Sachschäden</b>			
<b>aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>			
mit Getöteten	22	40.108	882.376
mit Schwerverletzten	702	19.215	13.488.930
mit Leichtverletzten	6.513	13.036	84.903.468
<b>aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden</b>			
	1.982	19.365	38.381.430
<b>aller übrigen Sachschadenumfälle</b>			
	55.156	5.643	311.245.308
Summe der Unfälle	64.375		
Summe der Sachschäden			448.901.512
<b>volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:</b>			<b>590.844.884</b>

<sup>2</sup> **Kosten für 2010:** Stand der BAST von 2009.

## 1.4 Unfallursachen

### 1.4.1 Unfallursachen<sup>3</sup> des Hauptverursachers und ihre Folgen

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

Tabelle 11

Ursachen	Anzahl der Unfälle	Anzahl der Unfälle		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2010	zum Vergleich 2009
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	5.912	1.270	9	17,5%	15,0%
Ungenügender Sicherheitsabstand	6.809	1.186	1	16,4%	16,4%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	545	449	2	6,2%	6,4%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	869	529	1	7,3%	8,2%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ- Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.450	646	2	8,9%	10,3%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	15.528	1.824	7	25,2%	25,2%
Alkoholeinfluss	756	264	3	3,6%	3,9%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	487	455	4	6,3%	6,7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	680	310	2	4,3%	4,4%
insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen	Anzahl Verkehrs- unfälle	davon mit Personen- schaden	davon mit Getöteten		
	64.375	7.237	22		

Aus der Häufigkeit, mit der bestimmte Ursachen bei Hauptverursachern von Verkehrsunfällen mit Verunglückten (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte) genannt werden, lässt sich ein Rückschluss auf das allgemeine Gefahrenpotential bestimmter Fehlverhaltensweisen (Unfallursachen) ziehen.

Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

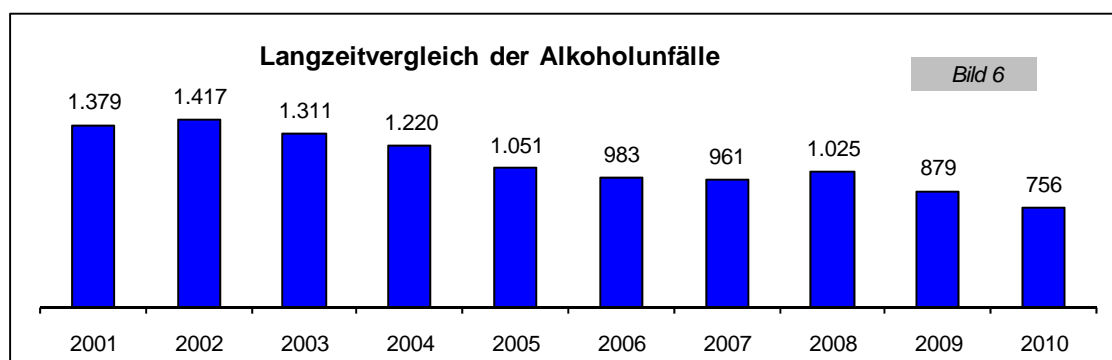
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren,
- ungenügender Sicherheitsabstand,
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit.

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

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

## 1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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



Die in langfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich im Jahr 2010 fortgesetzt. Bei den 756 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 336 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						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		Gesamt
2006	74	83	150	601	75	983
2007	65	62	131	602	101	961
2008	68	77	177	623	80	1.025
2009	62	65	125	565	62	879
2010	37	55	123	535	6	756
Ø-Anteil	8,0%	8,9%	18,3%	76,0%	8,4%	

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

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

### 1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss<sup>4</sup>

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

Tabelle 13

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss										
in ( ): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)	119 (62)	94 (44)	86 (43)
dabei wurden										
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (1)	0 (0)	2 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)	11 (5)	12 (9)	10 (4)	4 (1)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)	38 (16)	50 (25)	54 (25)	40 (11)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)	50 (21)	65 (35)	64 (29)	46 (12)

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 2010 unter dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunken.

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.

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

## 1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

### 1.5.1 Kinder

#### 1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

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

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
				2010	2009		
Januar	10		5	15	30	-15	34
Februar	10		2	12	39	-27	36
März	24		10	34	29	5	34
April	64		13	77	76	1	61
Mai	43		16	59	89	-30	82
Juni	82		16	98	83	15	87
Juli	35		7	42	87	-45	60
August	41		14	55	37	18	51
September	67	2	18	87	85	2	89
Oktober	35		8	43	42	1	51
November	39		9	48	59	-11	65
Dezember	10		1	11	40	-29	43
<b>Gesamt 2010</b>	<b>460</b>	<b>2</b>	<b>119</b>	<b>581</b>	<b>696</b>	<b>-115</b>	<b>693</b>
Gesamt 2009	546		130				
Veränderung	-86	2	-11			<b>-16,5%</b>	

Im direkten Jahresvergleich 2010/2009 kann folgendes festgestellt werden:

- deutlicher Rückgang der Kinderunfälle auf 581, Abnahme der Unfälle mit Personenschaden um 86.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juni und im September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2010 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

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

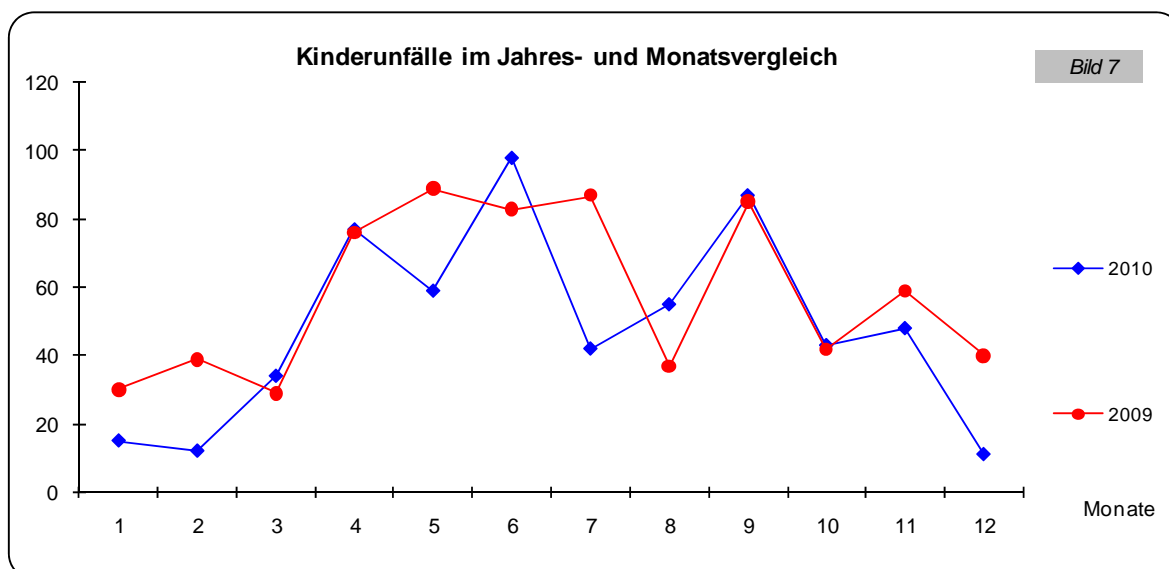
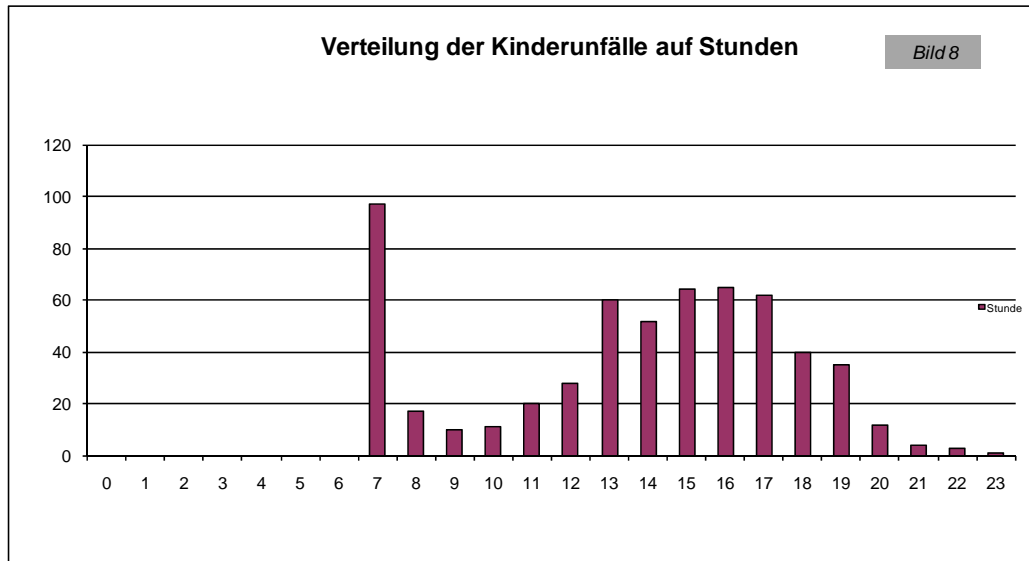


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

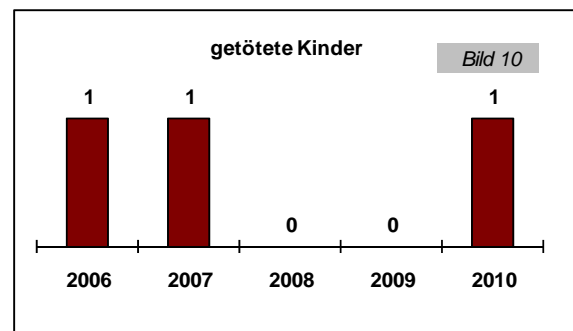
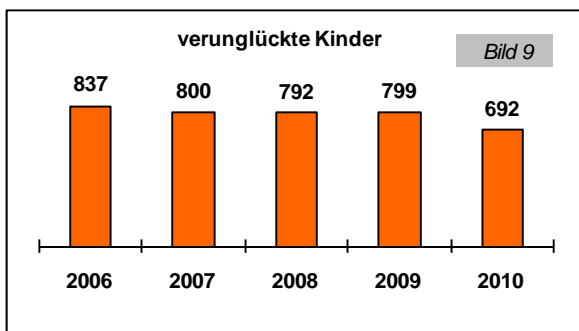


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 14.00 - 19.00 Uhr.

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 692 im Jahr 2010 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- 1 Kind getötet<sup>5</sup> (+ 1)
- 80 Kinder schwer verletzt (- 20)
- 611 Kinder leicht verletzt (- 88)

<sup>5</sup> Im Jahr 2010 wurde ein Kind bei einem Unfall auf einem Parkplatz an der Kirchenallee am Hauptbahnhof getötet. Dieser Unfall war ein tragischer Einzelfall, der keinen typischen Kinderunfall darstellte. Ein PKW-Fahrer verlor beim Rückwärtsfahren die Kontrolle über sein Fahrzeug und überrollte das Kind.

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad	1			1
Pkw	69	81	54	204
Lkw		1		1
Bus	19	7	13	39
Mofa/Moped			3	3
Fußgänger	40	82	60	182
Radfahrer	10	67	185	262
<b>Gesamt 2010</b>	<b>139</b>	<b>238</b>	<b>315</b>	<b>692</b>
Gesamt 2009	162	308	329	799
Veränderung	-14,2%	-22,7%	-4,3%	-13,4%

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

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

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

### 1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2010, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 581 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 47,6 % von Kindern verursacht, altersbedingt als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2005 - 2009	
beteiligt als	Alter								Gesamt			+ / -
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009		
Kfz-Führer	2	7	7		17	165	43	15	256	290	-34	304
Fußgänger	13	48	33			3		2	99	139	-40	138
Radfahrer	8	58	101	2	2	18	5	8	202	240	-38	225
Sonstige/o.Ang.						1		23	24	27	-3	20
<b>Gesamt 2010</b>	<b>23</b>	<b>113</b>	<b>141</b>	<b>2</b>	<b>19</b>	<b>187</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>581</b>	696	-115	687
Gesamt 2009	37	139	173	3	22	219	57	46				
Veränderung	-14	-26	-32	-1	-3	-32	-9	2			-16,5%	

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2010.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2010	2009		
Verkehrstüchtigkeit											2		
Straßenbenutzung								18	2	20	50	-30	
Geschwindigkeit		12	1				5	1	1	19	19		
Abstand		1					1	3	1	6	6		
Überholen		1						2	1	4	5	-1	
Vorbeifahren								1		1	2	-1	
Nebeneinanderfahren													
Vorfahrt/Vorrang		28						9	2	39	51	-12	
Rotlicht Fz.		10						9	1	20	23	-3	
Abbiegen		59	6					1	1	67	87	-20	
Wenden/Rückwärtsfahren		16						1		17	15	2	
Einfahren i.d.fl.Verkehr	1	23	2					30	4	60	50	10	
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		48	2					19	3	72	65	7	
Ruhender Verkehr		14								14	15	-1	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung													
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	1	25	5	1				103	8	143	157	-14	
Technische Mängel								1		1	1		
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn								96		96	125	-29	
Fußgängerfehler sonst. Art								2		2	11	-9	
o.A.											12	-12	
<b>Gesamt 2010</b>	<b>2</b>	<b>237</b>	<b>16</b>	<b>1</b>				<b>99</b>	<b>202</b>	<b>24</b>	<b>581</b>	<b>696</b>	<b>-115</b>
Gesamt 2009		269	16	5				139	240	27			
Veränderung	2	-32		-4				-40	-38	-3			-16,5%

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

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

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

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

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

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse

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



## 1.5.2 Junge Erwachsene

### 1.5.2.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 18

Verkehrsunfälle mit JE							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
				2010	2009		
Januar	81	50	815	946	746	200	836
Februar	77	29	787	893	743	150	804
März	109	46	791	946	832	114	894
April	139	45	771	955	881	74	876
Mai	130	62	681	873	821	52	923
Juni	209	45	834	1.088	913	175	926
Juli	195	47	739	981	1.036	-55	915
August	177	53	888	1.118	930	188	951
September	178	47	814	1.039	1.054	-15	976
Oktober	161	56	821	1.038	1.141	-103	1.018
November	140	61	780	981	1.055	-74	991
Dezember	82	49	831	962	968	-6	924
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1.678</b>	<b>590</b>	<b>9.552</b>	<b>11.820</b>	<b>11.120</b>	<b>700</b>	<b>11.034</b>
Gesamt 2009	1.868	539	8.713				
Veränderung	-190	51	839			<b>6,3%</b>	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 11820 gestiegen, während die Zahl der verunglückten JE auf 1282 sank.

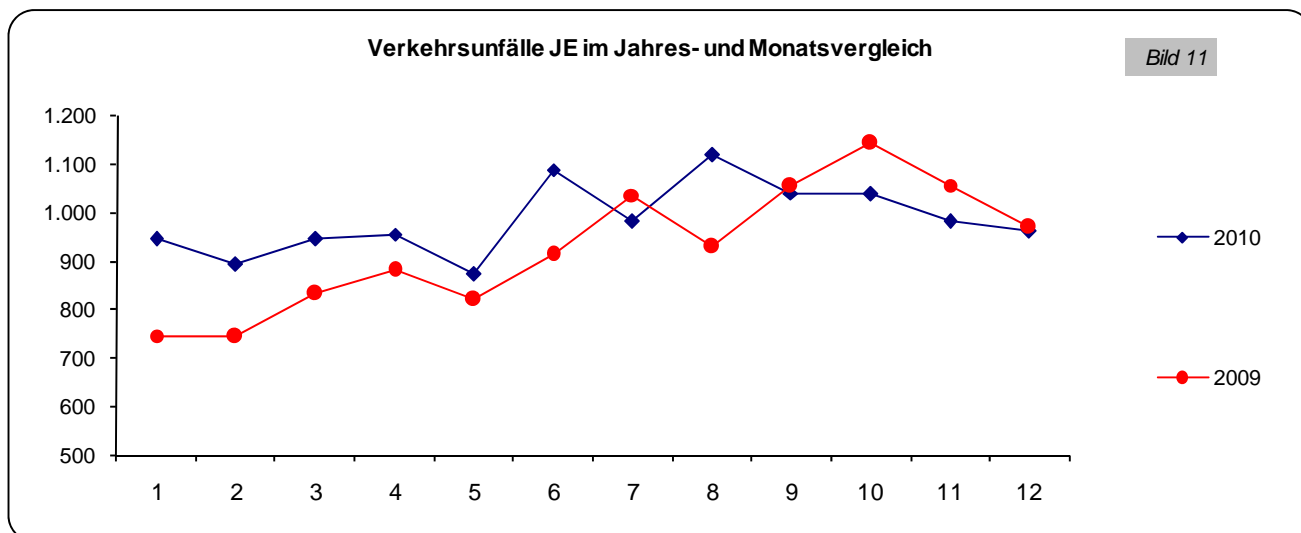
Der weitere Rückgang der Verunglücktenzahlen könnte neben den bereits erwähnten Auswirkungen des Winters im Zusammenhang mit der Abwrackprämie des Jahres 2009 stehen, da neue Fahrzeuge einen deutlichen Zuwachs von aktiven und passiven Sicherheitssystemen bieten.

JE haben einen unveränderten Anteil von 8,3 % an der Bevölkerung, sind aber an 18,4 % (Vorjahr 17,5%) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

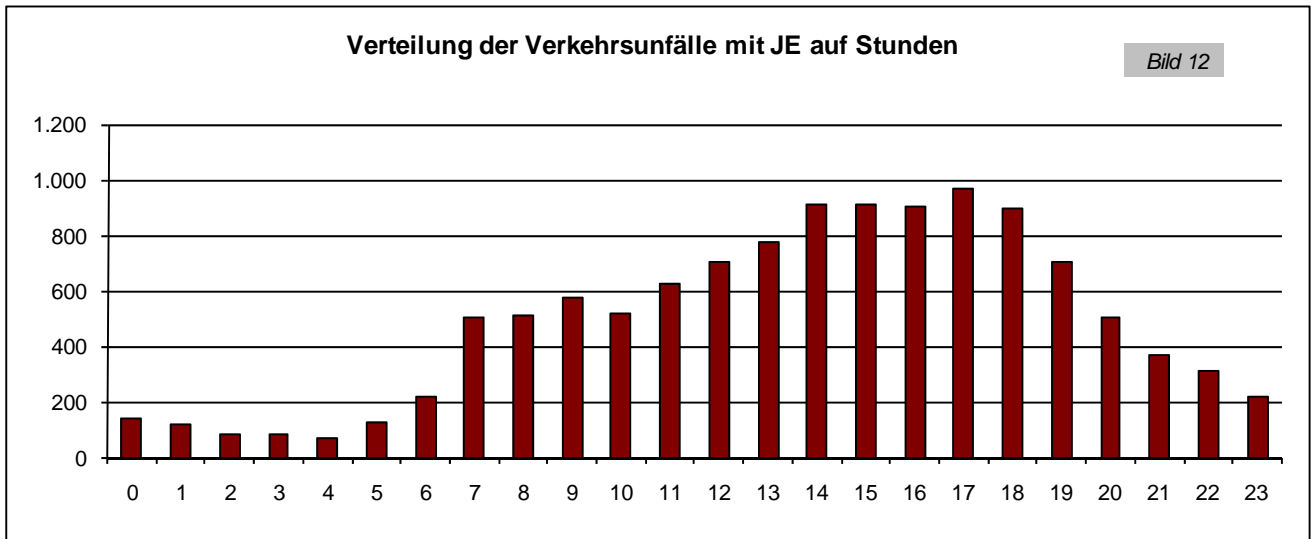
Bei den Unfällen mit Personenschaden ist die Beteiligung der JE mit 23,2 % unverändert.

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

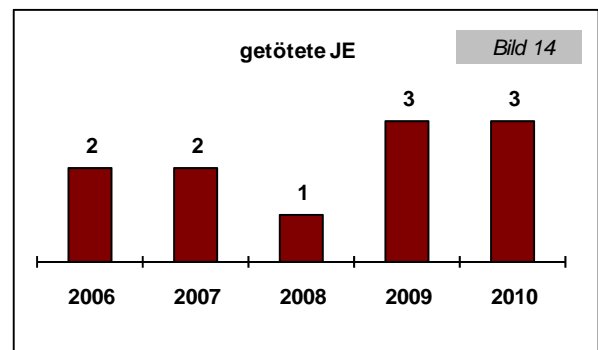
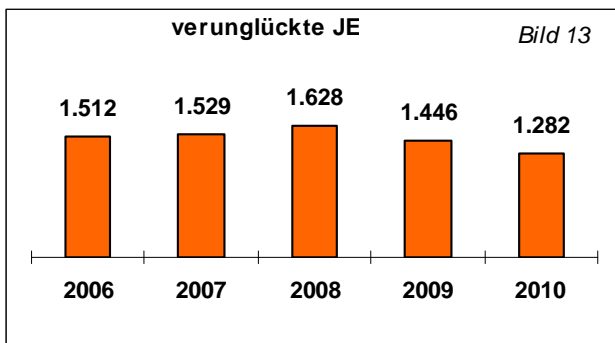


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 und 19 Uhr.



### 1.5.2.2 Verunglückte

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



Davon wurden

- 3 JE getötet (0)
- 99 JE schwer verletzt (- 4)
- 1180 JE leicht verletzt (- 160)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,9% (Vorjahr 14,4%) aller Verunglückten. Damit ist die Gruppe der JE weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

### 1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 19

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit JE										
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	Gesamt			Durchschnitt 2005 - 2009
							2010	2009	+ / -	
Krad		2	58	13		2	75	76	-1	96
Pkw	2	3	5.981	2.549	435	97	9.067	8.826	241	8.779
Lkw			771	548	16	27	1.362	1.216	146	1.370
Bus			13	47	2	2	64	66	-2	68
sonst. Kfz			97	53	5	4	159	103	56	106
Mofa/Moped		7	48	15		1	71	67	4	61
Fußgänger	6	3	84	28	6	9	136	135	1	147
Radfahrer	10	2	81	31	3	20	147	184	-37	197
Sonstige			19	14	3	703	739	447	292	210
<b>Gesamt 2010</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>7.152</b>	<b>3.298</b>	<b>470</b>	<b>865</b>	<b>11.820</b>	11.120	700	11.034
Gesamt 2009	22	12	7.079	3.014	423	570				
Veränderung	-4	5	73	284	47	295			6,3%	

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

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.820 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 9.067 (76,7%) auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.

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

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2010	2009	
Verkehrstüchtigkeit											53	-53
Straßenbenutzung		14	3			2		22		41	48	-7
Geschwindigkeit	16	961	68	1	7	11		1	1	1.066	876	190
Abstand	9	993	93		13	13		3	1	1.125	1.220	-95
Überholen	2	57	2		1	1		3		66	74	-8
Vorbeifahren		34	3							37	37	
Nebeneinanderfahren	4	489	83	1	10	1			1	589	591	-2
Vorfahrt/Vorrang		307	12		2	1		3		325	349	-24
Rotlicht		61	4		1			10		76	87	-11
Abbiegen	1	261	19	1	1	1		3		287	329	-42
Wenden/Rückwärtsfahren		1.057	140		14			1	3	1.215	1.167	48
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		286	13		3	2		2		306	352	-46
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		28	2					2		32	32	
ruhender Verkehr		77	9					2		88	93	-5
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	4							7	8	-1
sonst. Fehler d.Fahrerführer	26	1.302	312	10	45	16		29	13	1.753	1.656	97
technische Mängel		6	3							9	12	-3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							70			70	53	17
Fußgängerfehler sonst. Art								13		13	15	-2
o.A.		45	1					1		47	27	20
<b>Gesamt 2010</b>	<b>58</b>	<b>5.981</b>	<b>771</b>	<b>13</b>	<b>97</b>	<b>48</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>19</b>	<b>7.152</b>	7.079	73
Gesamt 2009	51	5.989	704	16	63	53	72	116	15			
Veränderung	7	-8	67	-3	34	-5	12	-35	4			1,0%

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

## 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

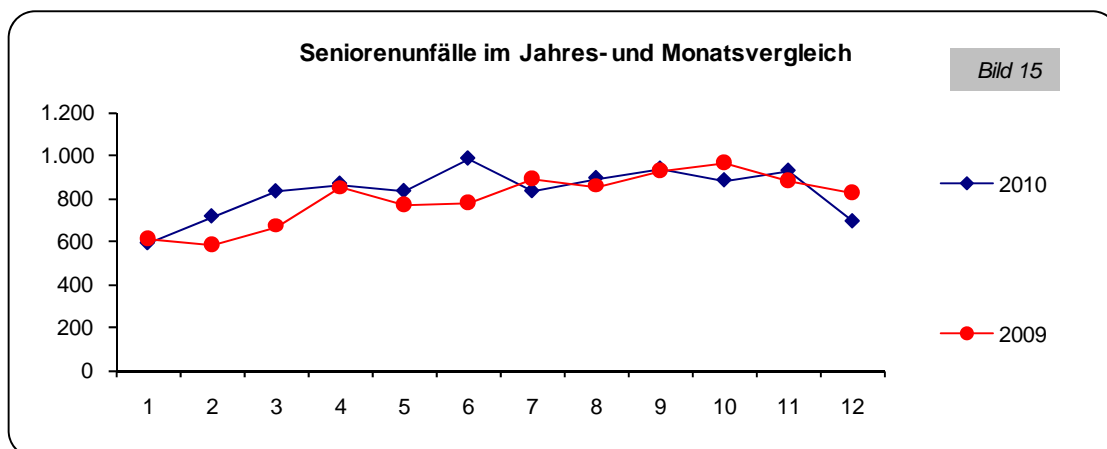
Seniorenunfälle							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
				2010	2009		
Januar	49	23	521	593	612	-19	605
Februar	42	17	658	717	584	133	575
März	84	22	727	833	672	161	638
April	118	33	717	868	849	19	728
Mai	110	23	701	834	770	64	742
Juni	175	40	770	985	781	204	718
Juli	143	31	660	834	893	-59	720
August	124	34	736	894	857	37	734
September	125	27	786	938	930	8	785
Oktober	120	40	724	884	965	-81	801
November	127	39	762	928	881	47	810
Dezember	60	26	608	694	827	-133	724
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1.277</b>	<b>355</b>	<b>8.370</b>	<b>10.002</b>	9.621	381	8.580
Gesamt 2009	1.493	412	7.716				
Veränderung	-216	-57	654			<b>4,0%</b>	

In einer Gesamtschau der Jahre 2010/2009 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

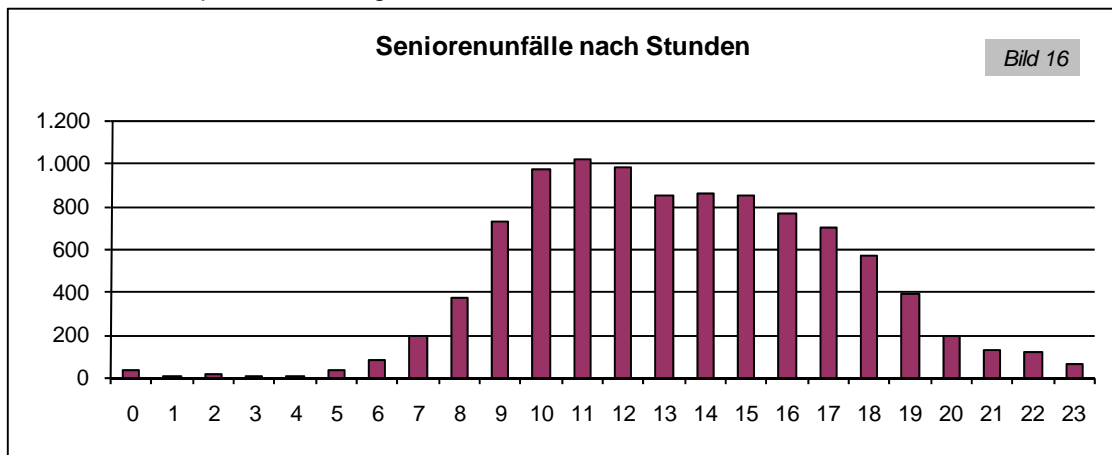
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 10.002
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 1277 (- 14,5%), jedoch hoher Anteil von 17,6 % an allen Unfällen mit Personenschaden, der Durchschnittswert aller Personenschadensunfälle liegt bei 11,2 %.

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

Die Monatsdarstellung im folgenden Bild 15 spiegelt den witterungsbedingten Anstieg Anfang des Jahres 2010 wider und zeigt im Jahresvergleich zu 2009 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.

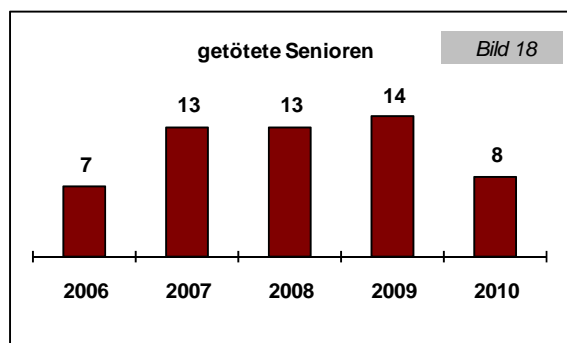
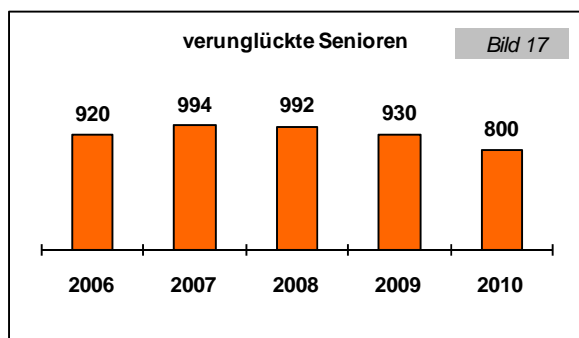


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 18 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



### 1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2010 verunglückten insgesamt 800 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 130 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 800 verunglückten Senioren wurden

- 8 getötet (- 6)
- 115 schwer verletzt (- 21)
- 677 leicht verletzt (- 103)

### 1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 22

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen										
beteiligt als							Gesamt			Durchschnitt 2005 - 2009
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2010	2009	+ / -	
Krad		1	2	14	15		32	35	-3	35
Pkw	1	1	386	2.009	5.590	77	8.064	7.987	77	7.209
Lkw			42	595	229	22	888	750	138	735
Bus			1	72	28	2	103	71	32	74
sonst. Kfz			13	49	55	2	119	102	17	81
Mofa/Moped				5	12	1	18	23	-5	21
Fußgänger	10	5	11	26	51	4	107	111	-4	98
Radfahrer	26	4	5	41	72	15	163	214	-51	184
Sonstige			1	10	21	476	508	328	180	144
<b>Gesamt 2010</b>	<b>37</b>	<b>11</b>	<b>461</b>	<b>2.821</b>	<b>6.073</b>	<b>599</b>	<b>10.002</b>	<b>9.621</b>	<b>381</b>	<b>8.581</b>
Gesamt 2009	41	15	420	2.368	6.414	363				
Veränderung	-4	-4	41	453	-341	236			4,0%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 10.002, wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW und LKW.
- Leichte Abnahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 6.073, geprägt durch einen Rückgang der Verkehrsunfälle in den Verkehrsbeteiligungen PKW und LKW.
- Senioren sind zu 60,7% (+ 6,7%) Hauptverursacher der Unfälle. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil an.

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

Tabelle 23

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2010	2009	
Straßenbenutzung		17	1		1	2		14		35	52	-17
Geschwindigkeit	2	315	12		1	3	2	4		339	290	49
Abstand	2	328	20		7	1	1	1		360	426	-66
Überholen	2	48	2		1		2	2		57	72	-15
Vorbeifahren		42	2		1			1		46	40	6
Nebeneinanderfahren	1	506	38	2	5		3			555	572	-17
Vorfahrt/Vorrang	1	325	3					5		334	412	-78
Rotlicht Fz.		75	1					4		80	93	-13
Abbiegen		242	4							246	336	-90
Wenden/Rückwärtsfahren		1.280	26	5	13					1.324	1.381	-57
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	294	6	1	3		1	2		308	304	4
Fehlverhalten ggü Fußgängern		51		2				3		56	72	-16
Ruhender Verkehr		104	5	1				1		111	82	29
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1	3		2			1		7	11	-4
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugsführer	5	1.936	104	17	21	6	12	32		2.133	2.142	-9
Technische Mängel	1	5	2							8	7	1
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		1					39	1		41	44	-3
Fußgängerfehler sonst. Art							12			12	20	-8
Sonstige/o.A.		20						1		21	23	-2
<b>Gesamt 2010</b>	<b>15</b>	<b>5.590</b>	<b>229</b>	<b>28</b>	<b>55</b>	<b>12</b>	<b>72</b>	<b>72</b>		<b>6.073</b>	<b>6.379</b>	<b>-306</b>
Gesamt 2009	20	5.799	282	26	51	12	65	102	22			
Veränderung	-5	-209	-53	2	4		7	-30	-22			<b>-4,8%</b>

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

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

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

Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufig als Verursacher dieser Unfälle auf.

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

## 1.5.4 Fußgänger

### 1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Rückgang der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

- deutlicher Rückgang der Unfälle mit Personenschaden (- 173)
- leichter Rückgang der Unfälle mit leichtem Sachschaden (- 17)
- deutlicher Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten (von 242 auf 208)
- erheblicher Rückgang bei den Unfällen mit Getöteten (von 13 auf 4)

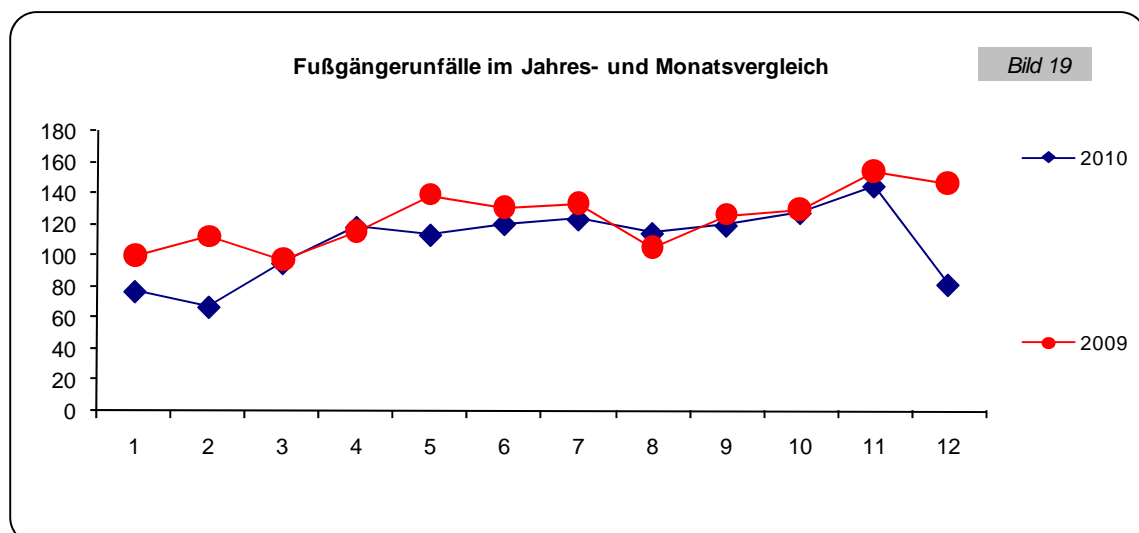
Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
	VUPS	VUSS	VULS	2010	2009		
Januar	65	2	10	77	100	-23	117
Februar	58		9	67	112	-45	109
März	76		19	95	97	-2	101
April	96		22	118	115	3	107
Mai	84	2	27	113	139	-26	127
Juni	101	1	18	120	131	-11	119
Juli	99	1	23	123	133	-10	116
August	94	1	19	114	105	9	113
September	99	5	15	119	126	-7	126
Oktober	105		22	127	129	-2	129
November	117		27	144	154	-10	146
Dezember	61	3	17	81	146	-65	142
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1.055</b>	<b>15</b>	<b>228</b>	<b>1.298</b>	<b>1.487</b>	<b>-189</b>	<b>1.452</b>
Gesamt 2009	1.228	14	245				
Veränderung	-173	1	-17			<b>-12,7%</b>	

Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich (in 2010 jedoch auf niedrigerem Niveau).

Im 1. Quartal dürfte die Witterungslage ursächlich für den Rückgang der Fußgängerunfälle sein.

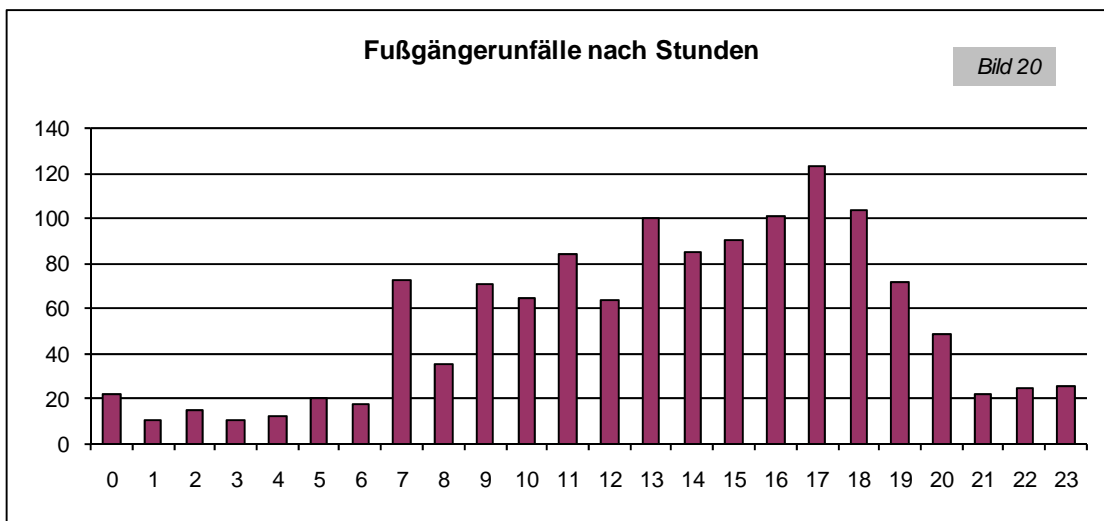
Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der 1.298 Fußgängerunfälle.

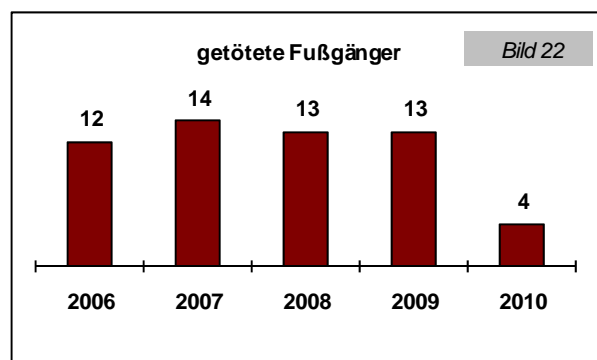
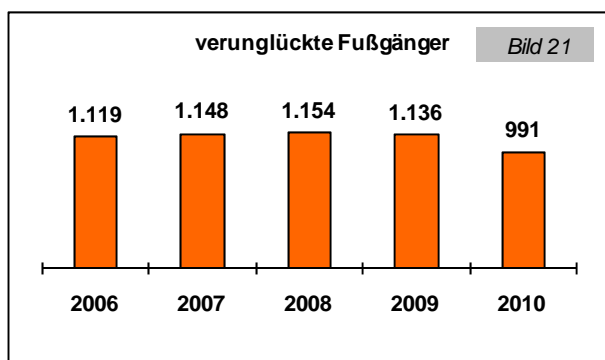
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2010 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 9, 11, 13 und 16 bis 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 wenn sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.



Folgende Feststellungen können getroffen werden:

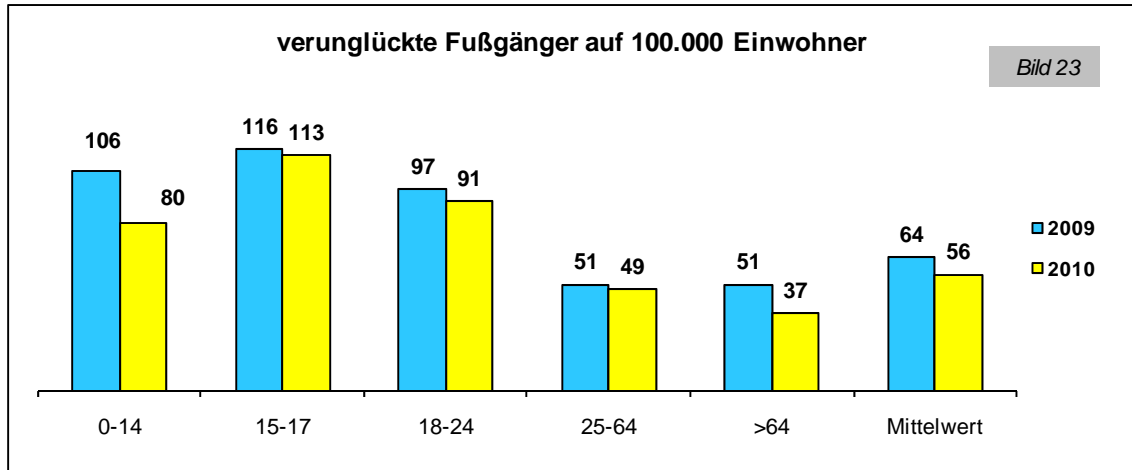
Die Zahl von insgesamt 991 Verunglückten im Jahr 2010 liegt deutlich unter den Ergebnissen der Vorjahre von 2006 bis 2009.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 25-64-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Damit spiegelt sich der prozentual hohe Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider.

Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden.



Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 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								Gesamt			Durchschnitt 2005 - 2009
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2.010	2.009	+ / -		
Kfz-Führer			52	378	98	35	563	622	-59	637	
Fußgänger	94	28	84	249	51	64	570	669	-99	641	
Radfahrer	11	5	5	57	8	28	114	147	-33	131	
Sonstige/o.Ang.						51	51	49	2	43	
<b>Gesamt 2010</b>	<b>105</b>	<b>33</b>	<b>141</b>	<b>684</b>	<b>157</b>	<b>178</b>	<b>1.298</b>	1.487	-189	1.452	
Gesamt 2009	139	43	141	798	178	188					
Veränderung	-34	-10		-114	-21	-10			0		

Bezogen auf alle 1298 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 43,4 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- in 43,9 % 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 563 Kfz-Führern des Jahres 2010, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 488 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 257 Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ registriert worden.

Vertiefend hierzu zeigt nachstehende Detailuntersuchung folgendes:

Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, davon fehlerhaftes Verhalten

- beim Abbiegen 51
- an Fußgängerüberwegen 36
- an Fußgängerfurten 34
- an Haltestellen 5
- an anderen Stellen 131

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

Eine Detailuntersuchung ergab folgendes:

Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 225
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 56
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 59
- durch sonstiges falsches Verhalten 63
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 25

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.	2010	2009	Veränderung
Straßenbenutzung		2				1		35		38	56	-18
Geschwindigkeit		28	1	2		1	4	4		40	36	4
Abstand		5					2			7	15	-8
Überholen		2	1					1		4	3	1
Vorbeifahren											1	-1
Nebeneinanderfahren												
Vorfahrt		6								6	4	2
Rotlicht		20	1				5	3		29	30	-1
Abbiegen		28	4			1				33	44	-11
Wenden/Rückwärtsfahren		58	6		2					66	91	-25
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	1	9					1	1		12	6	6
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2	257	22	8	3	1	24	46		363	422	-59
Ruhender Verkehr							2			2	3	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			1							1		1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	2	72	9	5		1	24	23		136	113	23
Technische Mängel								1		1	1	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							428			428	486	-58
Fußgängerfehler sonst. Art							120			120	149	-29
o.A.		1					11			12	27	-15
<b>Gesamt 2010</b>	<b>5</b>	<b>488</b>	<b>45</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>621</b>	<b>114</b>		<b>1.298</b>	1.487	-189
Gesamt 2009	5	528	57	21	5	6	669	147	49			
Veränderung		-40	-12	-6		-1	-48	-33	-49			-12,7%

## 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	2010	2009		
Januar	29		19	48	124	-76	145
Februar	14		9	23	147	-124	151
März	107	2	28	137	174	-37	158
April	191	2	54	247	327	-80	272
Mai	157	7	60	224	361	-137	356
Juni	362	4	114	480	350	130	394
Juli	297	4	78	379	387	-8	351
August	222	2	72	296	331	-35	326
September	251	6	79	336	372	-36	378
Oktober	160	4	55	219	240	-21	274
November	150	3	51	204	240	-36	248
Dezember	38		26	64	155	-91	168
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1.978</b>	<b>34</b>	<b>645</b>	<b>2.657</b>	3.208	-551	3.221
Gesamt 2009	2.535	42	743				
Veränderung	-557	-8	-98			<b>-17,2%</b>	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Radfahrerunfälle deutlich um -17,2 % zurückgegangen. Dies ist insofern bemerkenswert, weil in Hamburg das Radverkehrsaufkommen seit Jahren stetig zunimmt .

Die für Radfahrer ungünstige Witterung in den Anfangsmonaten des vergangenen Jahres trug erheblich zur Reduzierung der Unfälle bei. Im Vergleich beider Jahre verlief das zweite Halbjahr weitgehend ähnlich, jedoch auch auf niedrigerem Niveau.(vgl. Bild 24).

Höhere Unfallzahlen in den Monaten Juni bis September bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Monaten mit schönem Wetter ab.

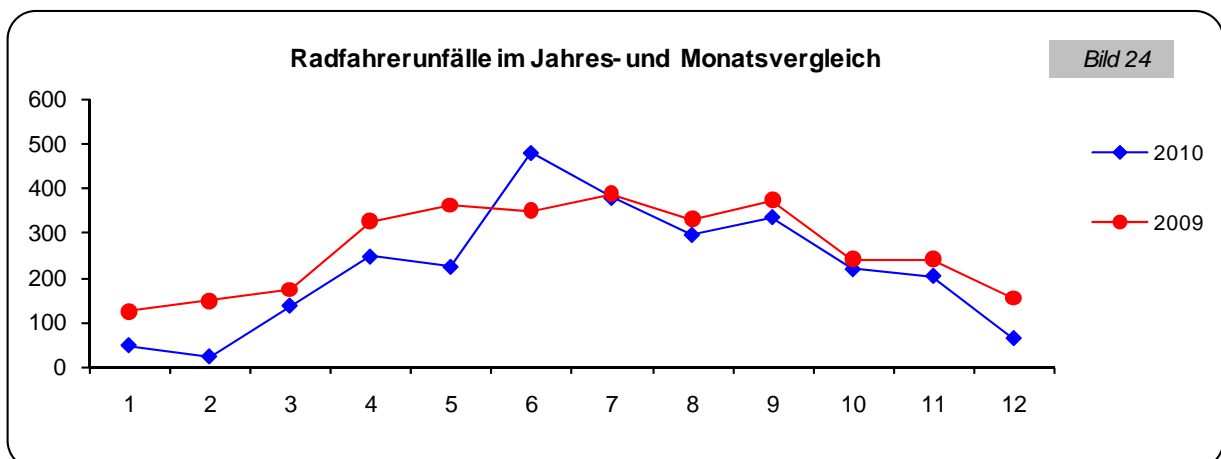
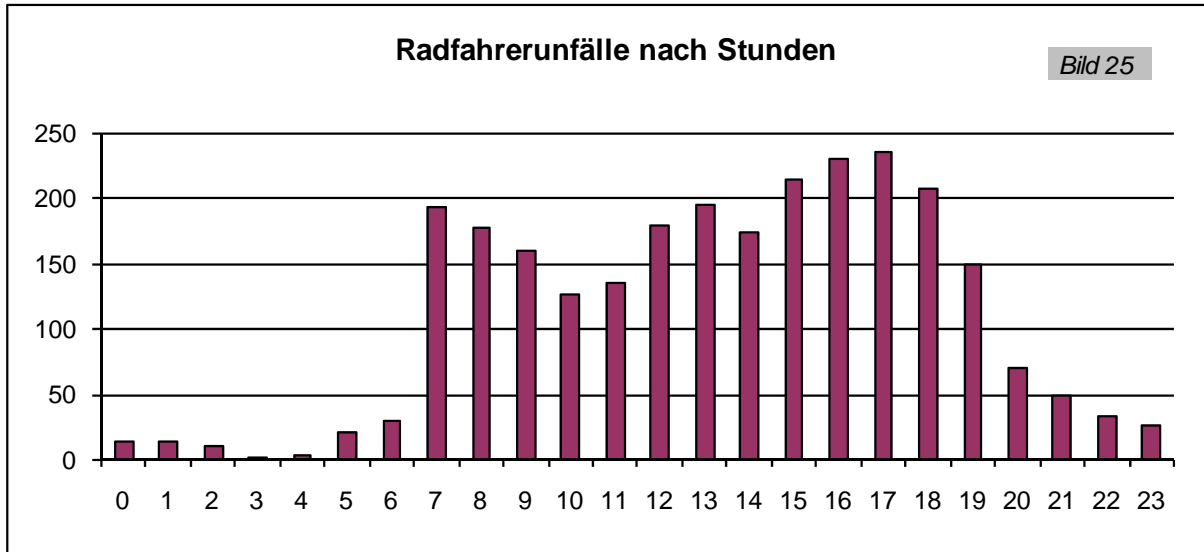
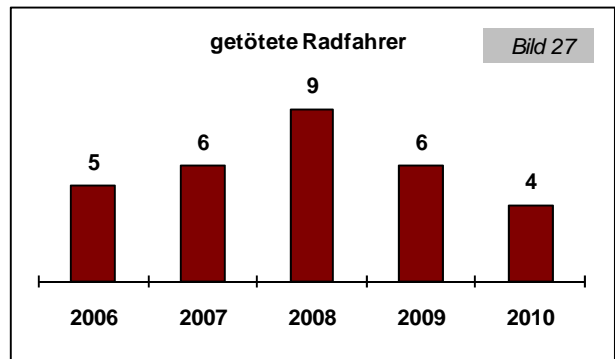
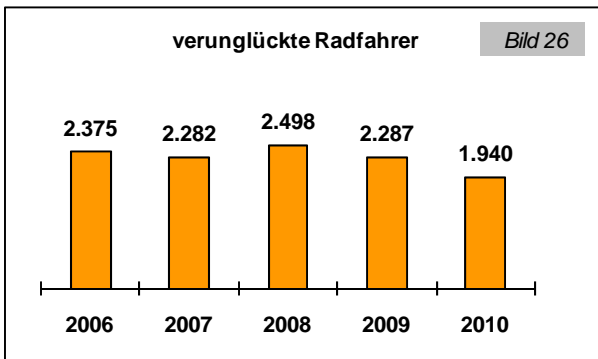


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle auf Stunden.

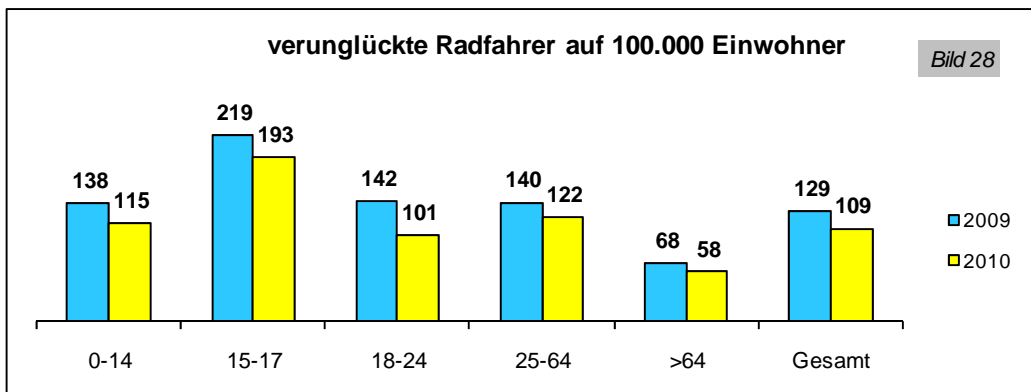


### 1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die nachfolgende Relation von Verunglücktenzahl der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Bild 23).



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			
							2010	2009	+ / -	
Kfz-Führer	1	4	123	1.060	209	57	1.454	1.732	-278	1.794
Fußgänger	13	1	15	45	14	9	97	105	-8	105
Radfahrer	167	44	81	538	72	134	1.036	1.288	-252	1.239
Sonstige/o.Ang.			1	2		67	70	83	-13	82
<b>Gesamt 2010</b>	<b>181</b>	<b>49</b>	<b>220</b>	<b>1.645</b>	<b>295</b>	<b>267</b>	<b>2.657</b>	<b>3.208</b>	<b>-551</b>	<b>3.220</b>
Gesamt 2009	212	61	234	1996	406	299				
Veränderung	-31	-12	-14	-351	-111	-32			<b>-17,2%</b>	

Bezogen auf alle 2657 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 39,0 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher - (Vorjahr 40,1 %)
- in 54,7 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 54,0 %)

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	2010	2009	
Straßenbenutzung	5		174	5	184	227	-43
Geschwindigkeit	18		33		51	62	-11
Abstand	22	1	26	2	51	56	-5
Überholen	22		26	3	51	61	-10
Vorbeifahren	5		2		7	14	-7
Nebeneinanderfahren	3		2		5	4	1
Vorfahrt/Vorrang	292		53	8	353	416	-63
Rotlicht Fahrzeuge	46	1	75	5	127	147	-20
Abbiegen	496		22	10	528	630	-102
Wenden/Rückwärtsfahren	77		2	1	80	84	-4
Einfahren in den fließenden Verkehr	225		72	9	306	333	-27
Fehlverhalten ggü Fußgängern	10		46		56	75	-19
Ruhender Verkehr	95		9	4	108	148	-40
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2		1		3	1	2
Sonstige Fehler der Fahrzeugführer	136		481	23	640	803	-163
Technische Mängel			7		7	9	-2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		59	2		61	60	1
Fußgängerfehler sonst. Art		36			36	42	-6
o.A.			3		3	36	-33
<b>Gesamt 2010</b>	<b>1.454</b>	<b>97</b>	<b>1.036</b>	<b>70</b>	<b>2.657</b>	<b>3.208</b>	<b>-551</b>
Gesamt 2009	1.732	105	1.288	83			
Veränderung	-278	-8	-252	-13			<b>-17,2%</b>

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

- Falsche Straßenbenutzung, z.B. regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder des in Fahrtrichtung linken Radweges
- Missachtung des Rotlichts an 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 hohes Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre. Viele Kraftfahrer ziehen nicht in Betracht, dass Radfahrer insbesondere Radwege häufig verbotswidrig in die falsche Richtung benutzen.

## 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

### 1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm<sup>3</sup> oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Krafroller (über 125 cm<sup>3</sup> oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm<sup>3</sup> oder unter 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Moped (unter 50 cm<sup>3</sup> und zul. Höchstgeschw. 50 km/h und Versicherungskennzeichen)
- Mofa 25 (unter 50 cm<sup>3</sup> und zul. Höchstgeschw. 25 km/h und Versicherungskennzeichen)

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

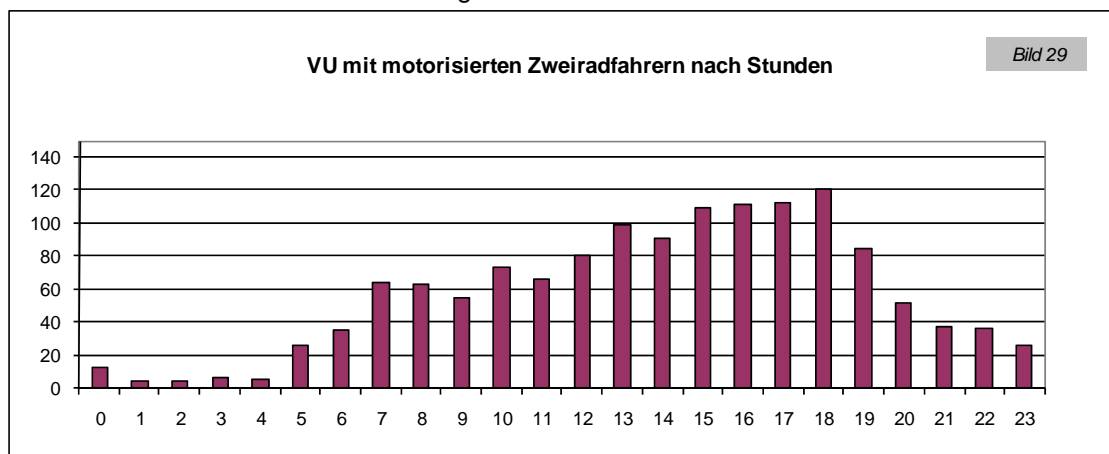
Tabelle 30 beschreibt die Unfallentwicklung, aufgeschlüsselt nach einzelnen Monaten sowie Schwere der Unfälle.

Tabelle 30

Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer							
Kategorien	VUPS	VUSS	VULS	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2005 - 2009
				2010	2009		
Januar	2	2	3	7	42	-35	40
Februar	7	0	7	14	50	-36	46
März	43	1	25	69	80	-11	73
April	102	7	51	160	191	-31	148
Mai	82	4	59	145	175	-30	174
Juni	120	7	85	212	168	44	182
Juli	109	9	87	205	197	8	175
August	94	12	63	169	180	-11	176
September	93	9	71	173	215	-42	179
Oktober	72	6	52	130	151	-21	143
November	45	3	35	83	73	10	82
Dezember	6	2	7	15	55	-40	61
<b>Gesamt 2010</b>	<b>775</b>	<b>62</b>	<b>545</b>	<b>1.382</b>	1.577	-195	1.479
Gesamt 2009	868	57	652				
Veränderung	-93	5	-107			<b>-12,4%</b>	

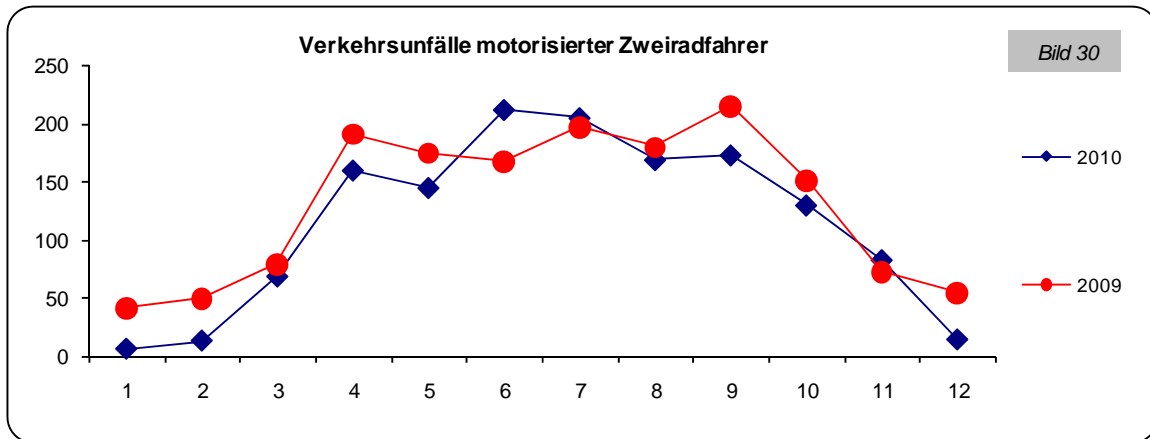
Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2010 um 12,4 % gesunken sind und die Unfälle mit Personenschaden mit - 10,7% ebenfalls rückläufig waren.

Das Bild 29 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.



Das folgende Bild 30 stellt im jahreszeitlichen Ablauf die Unfallzahlen dar.

Danach wird das Unfallgeschehen mit motorisierten Zweirädern stark von saisonalen Aspekten geprägt. Ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen ist im Frühjahr mit Beginn der warmen Jahreszeit zu verzeichnen, ein Rückgang der Unfallzahlen dann im Herbst mit Beginn der Schlechtwetter-Periode.

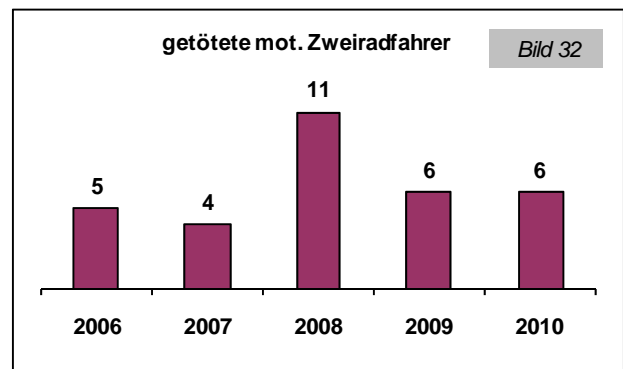
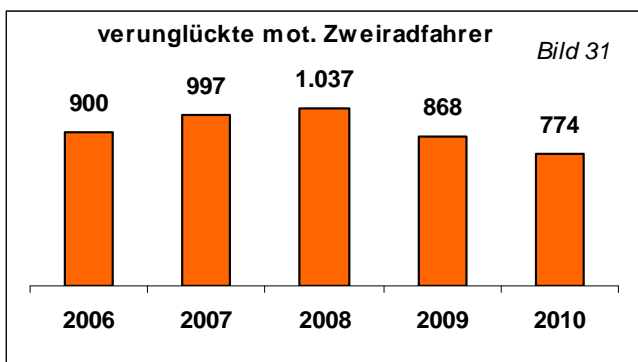


### 1.5.6.2 Verunglückte

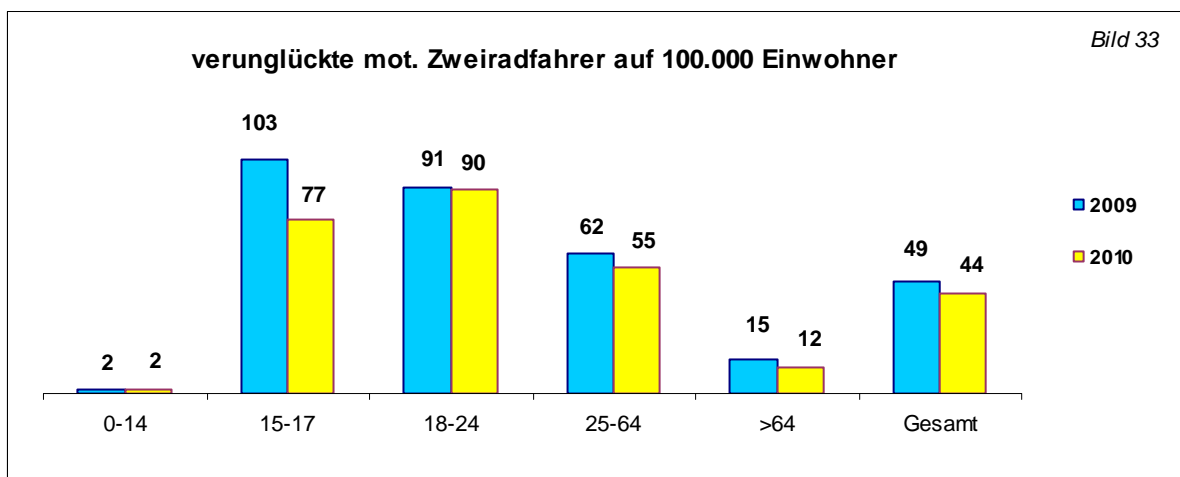
Bei 1.382 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 861 Personen:

Davon verunglückten mit motorisierten Zweirädern 774:

- 380 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades
- 39 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrrollers
- 66 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades
- 221 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds
- 68 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25



Von den 2010 getöteten Zweiradfahrern waren fünf Kraftradfahrer und ein Fahrer eines Kraftrrollers.





### 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		+ / -	
							2010	2009		
motor.Zweiradfahrer	0	44	106	381	27	15	573	642	-69	655
übrige Kfz	1	0	99	526	59	24	709	817	-108	740
Fußgänger	2	3	0	7	3	1	16	28	-12	22
Radfahrer	0	2	0	10	0	2	14	15	-1	15
Sonstige	0	0	0	3	0	67	70	75	-5	45
<b>Gesamt 2010</b>	<b>3</b>	<b>49</b>	<b>205</b>	<b>927</b>	<b>89</b>	<b>109</b>	<b>1.382</b>	1.577	-195	1.477
Gesamt 2009	6	54	206	1.052	130	129				
Veränderung	-3	-5	-1	-125	-41	-20			<b>-12,4%</b>	

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

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	2010	2009	Veränderung
Straßenbenutzung	12	2		1		15	25	-10
Geschwindigkeit	121	24				145	147	-2
Abstand	116	41			2	159	180	-21
Überholen	34	21			7	62	67	-5
Vorbeifahren	2	8				10	9	1
Nebeneinanderfahren	19	80			5	104	128	-24
Vorfahrt/Vorrang	21	68		5	3	97	120	-23
Rotlicht Fahrz.	8	12		3	2	25	11	14
Abbiegen	19	103		2	4	128	159	-31
Wenden/Rückwärtsfahren	2	178			8	188	199	-11
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	10	77			3	90	97	-7
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	3					3	4	-1
ruhender Verkehr	2	9				11	6	5
Beleuchtung/Ladung/Besetzung						0	3	-3
sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	195	85		3	35	318	379	-61
Technischer Mangel	5	1			1	7	3	4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn			13			13	19	-6
Fußgängerfehler sonst. Art			3			3	8	-5
o.A.	4					4	13	-9
<b>Gesamt 2010</b>	<b>573</b>	<b>709</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>70</b>	<b>1.382</b>	1.577	-195
Gesamt 2009	642	817	28	15	75			
Veränderung	-69	-108	-12	-1	-5			<b>-12,4%</b>

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

Im Einzelnen:

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

Die Ursache Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist gleich bleibend auf hohem Niveau und wird bei motorisierten Zweiradfahrern auch häufig festgestellt, wenn sie nicht Hauptverursacher eines Unfalls sind. Insbesondere bei den höher motorisierten Krafrädern 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.

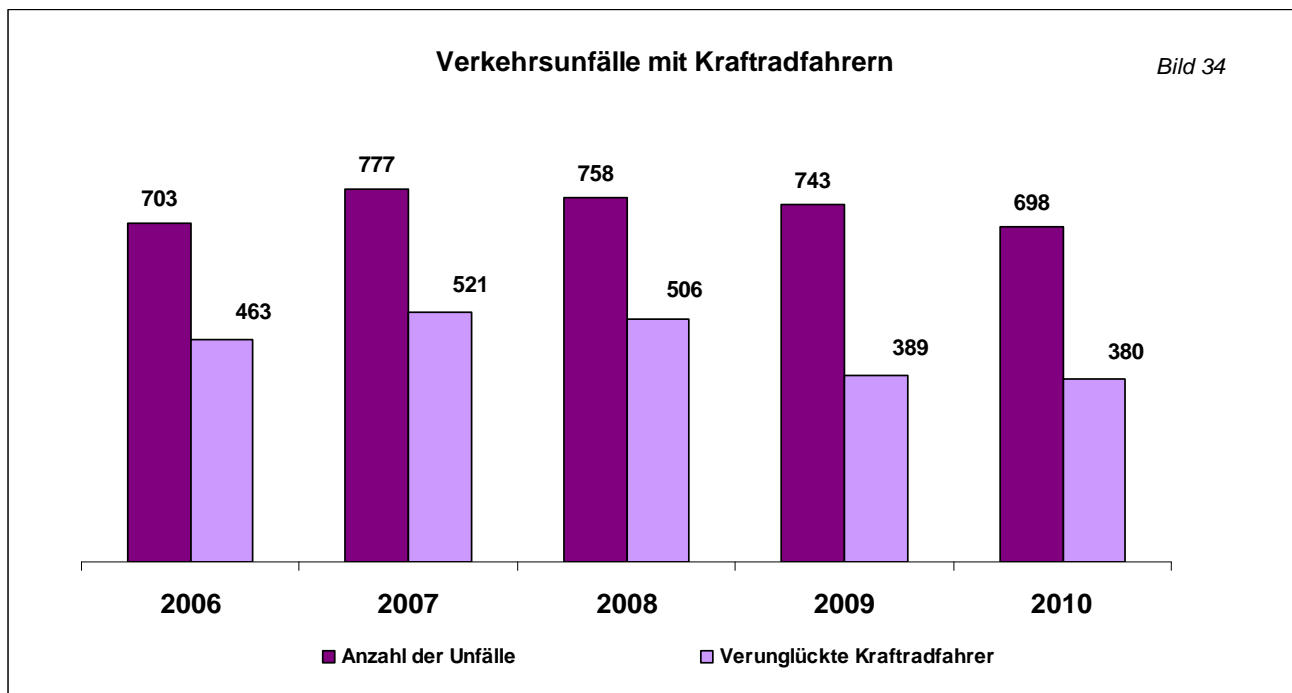
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

#### 1.5.6.4 Krafradfahrer (nur „Schwere Kräder“ – Beteiligungsart 11)

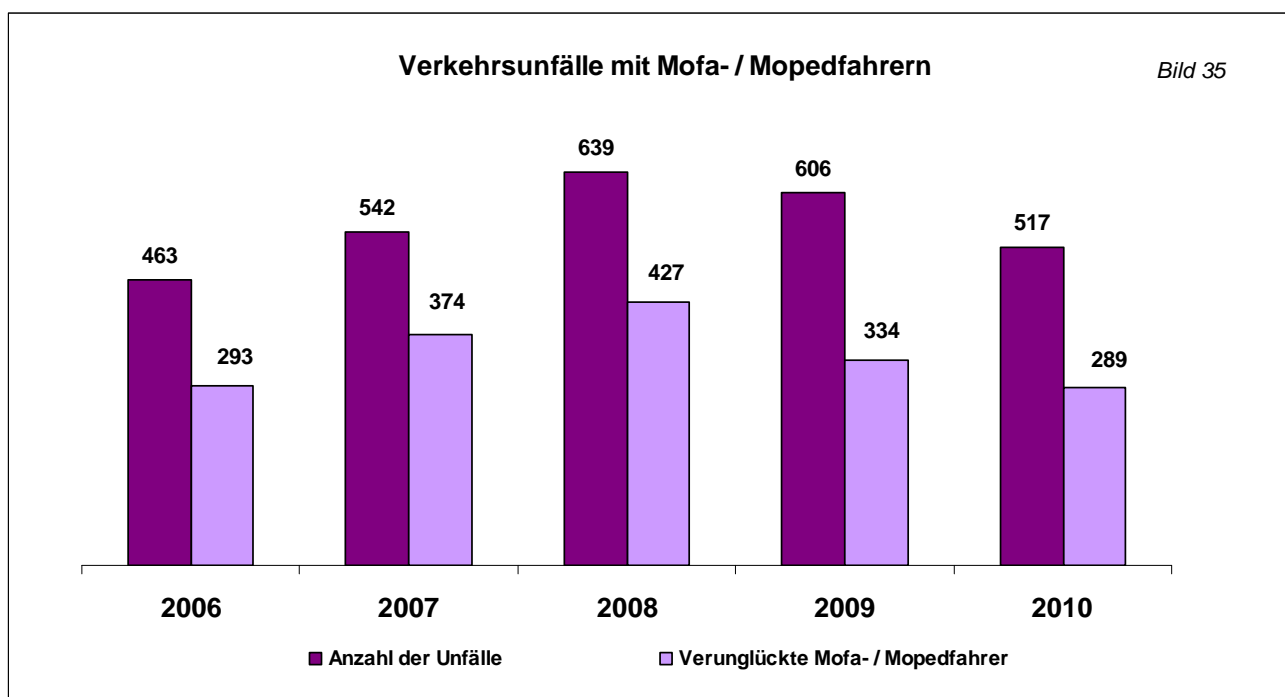
Das nachstehende Diagramm 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen auf, bei denen zumindest ein Krafradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Krafradfahrern sank im Vergleich zum Vorjahr um 6,1%, die Zahl der Verunglückten ging um 2,3% zurück. Wie im Vorjahr verunglückten wieder 5 Krafradfahrer tödlich.

### 1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Auch bei den schwächer motorisierten Zweirädern lässt sich ein deutlicher Rückgang sowohl bei der Anzahl der Verkehrsunfälle um 14,7%, als auch bei den Verunglückten um 13,5% feststellen.



## ***2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen***



## 2.1 Unfallbekämpfung

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

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

Für Hamburg werden alle polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle zentral in derer Unfall-Datenbank EUSKa (**E**lektronische **U**nfalltypen-**S**teck-**K**arte) erfasst.

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

### 2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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

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

### 2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

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 und Sport (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 2010 weitere 3 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 2010 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
<b>Buxtehuder Straße / Hannoversche Straße / Moorstraße / Walter-Dudek-Brücke</b>	Starke Unfallbelastung mit einem hohen Anteil von Fehlern beim Fahrstreifenwechsel und Nebeneinanderfahren.	Verbesserung der Verkehrsführung durch Anpassung der Markierung und fahrstreifenbezogene Piktogramme „BAB“.
<b>Tarpenbekstraße / Nedderfeld / Rosenbrook / Deelböge</b>	Zahlreiche Verflechtungsunfälle im Kurvenbereich Nedderfeld/Rosenbrook und vor dem Knoten Rosenbrook / Deelböge. Auffahrunfälle im gesamten Streckenverlauf. Fahrunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit mit schweren Personenschäden.	<i>Maßnahmen noch in der Beratung</i>
<b>Mönckebergstraße / Bergstraße</b>	Unsignalisierter Knoten. Zahlreiche Vorfahrtunfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung.	<i>Maßnahmen noch in der Beratung</i>

### 2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2010

Im Jahr 2010 wurden an 5 Unfallhäufungsstellen von der Unfallkommission beschlossene und zum Teil sehr aufwändige Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2010 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
<b>Eißendorfer Straße</b> (zw. Weusthoffstraße und Knoopstraße)	Unfälle mit Fußgängern beim Überschreiten der Fahrbahn auf der gesamten Strecke sowie Ein- bzw. Abbiegeunfälle.	Installation einer FLZA Höhe TU-Harburg (bereits 2008 als Teilmaßnahme erfolgt) Zur besseren Erkennbarkeit der Fußgänger und besseren Sicht der Fußgänger auf den fließenden Verkehr bauliche Herrichtung von Fußgängervorsprüngen  <i>Maßnahmen im Juli 2010 umgesetzt.</i>
<b>Max-Brauer-Allee / Holstenstraße</b>	Zahlreiche Auffahrunfälle Holstenstraße in beide Richtungen und Max-Brauer-Allee in Richtung Osten	Erhöhung der Erkennbarkeit der Signalgeber durch Montieren von Kontrastblenden Holstenstraße Richtung Süden. Fahrstreifenbezogene Signalisierung Max-Brauer-Allee Richtung Sternbrücke. Erneuerung Fahrbahnoberfläche Holstenstraße  <i>Maßnahmen im Oktober 2010 umgesetzt.</i>
<b>Esplanade / Lombardsbrücke / Neuer Jungfernstieg</b> mit <b>Alsterglaciis / Kennedybrücke / Jungfernstieg</b>	Zahlreiche Unfälle im Längsverkehr, insbesondere Verflechtungs- und Auffahrunfälle. Fahrunfälle aufgrund mangelhafter Griffigkeit der Fahrbahn. Abbiegeunfälle im Zusammenhang mit Rückstauungen des Verkehrs in den Kreuzungsbereich. Unfälle mit Radfahrern.	Sofortmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellung von Gefahrenschildern und Baken. (bereits 2009 erfolgt)</li> <li>• Erneuerung der Deckschicht und der Fahrbahnmarkierungen.</li> </ul> <i>Umsetzung Oktober 2010 erfolgt.</i>  (Überplanung und Umgestaltung des Doppelknotens: Beratungen dauern an. Haushaltsvorlage für 2013/14 erforderlich)
<b>Buxtehuder Straße / Hannoversche Straße / Moorstraße / Walter-Dudek-Brücke</b>	Starke Unfallbelastung mit einem hohen Anteil von Fehlern beim Fahrstreifenwechsel und Nebeneinanderfahren.	Verbesserung der Verkehrsführung durch Anpassung der Markierung und fahrstreifenbezogene Piktogramme „BAB“.  <i>Maßnahmen Oktober 2010 umgesetzt</i>
<b>Hamburger Straße / Heitmannstraße</b>	Unfälle mit Radfahrerbeteiligung auf dem Radweg Hamburger Straße im Begegnungsverkehr. Auf dem Radweg ist Gegenläufigkeit nicht erlaubt. Nicht einsehbare Verschwenkungen lassen entgegenkommende Radfahrer zu spät erkennen. Tödlicher Unfall am 24.05.2005 mit LKW.	Herstellung eines Zweirichtungsradwegs im Bereich des vorhandenen Radwegs durch Verbreiterung der Nebenflächen und teilweiser baulicher Trennung der Gegenläufigkeit.  <i>Maßnahmen im Dezember 2010 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 2010 wurden folgende Unfallhäufungsstellen abschließend einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu wurde die Unfallentwicklung 3 Jahre vorher und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahme	Ergebnis
<b>Cuxhavener Straße/ Waltershofer Straße</b>	Zahlreiche Auffahrunfälle in der Cuxhavener Straße.  Seitliches Berühren beim zweispurigen Rechtsabbiegen aus der Waltershofer Straße.	Änderung der Fahrbahnmarkierung, Installierung von Kontrastblenden.	Die Anzahl der Unfälle bewegen sich auf niedrigem Niveau.
<b>Osdorfer Landstraße / Rugenbarg / Langelohstraße</b> (inkl. Osdorfer Landstraße / Bockhorst)	Unfälle mit Fußgängerbeteiligung / Konflikte mit Bussen des ÖPNV. Linksabbiege- und Wendeunfälle. Auffahrunfälle bei Rot in der Osdorfer Landstraße.	Änderung der Verkehrsabwicklung durch Zurückverlegung der Bushaltestelle in der östlichen Knotenpunktzufahrt, Anpassung der Signalisierung mit Verlängerung der Fußgängerfreigabezeiten und Installierung eines Gelbblinkers und Steuerung des Verkehrsflusses durch zusätzliche Signalisierung des Knotens Osdorfer Landstraße / Bockhorst.	Geringe Unfallbelastung. Die Unfälle mit schweren Unfallfolgen sind deutlich zurückgegangen.
<b>Breslauer Straße / Köhlbrandbrücke</b>	Unfälle im Längsverkehr beim Nebeneinanderfahren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung einer Verbesserung der Linksabbiegesituation durch neue Flächenaufteilung</li> <li>• Optimierung der LZA-Steuerung</li> </ul>	Die Gesamtzahl der Unfälle ist rückläufig.
<b>Bahrenfelder Chaussee / Von-Sauer-Straße</b>	Unfälle mit Gegenverkehr durch Missachtung des Rotlichtes der linksabbiegenden Fahrzeuge aus der Bahrenfelder Chaussee Richtung Von-Sauer-Straße („Mitzieheffekt“).	Installation einer zweiten Signalgruppe („Auffangsignale“) vor der Konfliktfläche	Innerhalb von drei Jahren haben sich nur zwei Unfälle mit Rotlichtmissachtung 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

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

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

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

#### 2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs

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

#### 2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung

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

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

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

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) festgelegten Inhalte wurden in 2010 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 73 Projekte durchgeführt, an denen 5.882 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Die Aktivitäten der Polizei im Rahmen der schulischen Mofa-Projekte wurden fortgesetzt. Allerdings gab es bei der Durchführung der theoretischen Prüfungen eine wesentliche Änderung. Mit Datum vom 01.01.2010 gab es eine bundeseinheitliche Änderung. Ab diesem Zeitpunkt dürfen die theoretischen Prüfungen nicht mehr durch die Polizeiverkehrslehrer in den Schulen mittels Papierprüfungsbögen durchgeführt werden. Diese Prüfungen werden nun an den Standorten des TÜV Hanse GmbH durchgeführt, jedoch ausschließlich am PC. Polizeiverkehrslehrer unterstützen aber weiterhin in der fahrpraktischen Ausbildung und leisten damit einen wichtigen Beitrag für den verkehrssicheren Einstieg junger Menschen der Altersgruppe ca. 14 – 16 Jahre (8. - 10. Klasse) in den motorisierten Verkehr. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am „Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung“ durch die Polizei.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2010 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2010 standen der 44. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 23. Liederwettbewerb unter dem Motto „Siehst du mich?“.

Von insgesamt 49 Schulen aller Schulformen nahmen 1078 Schülerinnen und Schüler der 1. bis 10. Klassen teil. Es wurden insgesamt 791 Plakate und 6 Lieder eingereicht, von denen 76 Siegerplakate und 4 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6275,- 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 28. Juni 2010 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 800 Gästen Ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeivizepräsident Reinhard Fallak und dem Leiter des Amtes für Bildung Norbert Rosenboom entgegen.

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

### **Verkehrserziehung 2010 in Zahlen**

#### Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 5.071 Stunden
- in Schulen 25.983 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 4.636 Stunden

Aktion Verkehrsfuchs 32 Veranstaltungen mit 1.923 Kindern und 999 Erwachsenen

#### Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 592 Vorstellungen
- in Kindergärten 49 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 20 Vorstellungen

#### Jugendverkehrsschulen

- Radfahrausbildung in Schulen 2.908 Stunden
- Sonderveranstaltungen 41 Veranstaltungen

#### Fahrradprojekte (5./6. Klasse)

73 Projekte  
(insgesamt 5.882 Teilnehmer)

#### Mofaprojekte (8.-10. Klasse)

45 Kurse (insgesamt 762) Teilnehmer

## **2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information**

### **2.2.2.1 Junge Erwachsene**

In Hamburg leben 146.853 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 2010 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 39 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“ vermittelt.

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

### **2.2.2.2 Senioren**

In Hamburg leben 336.410 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 19% 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. In 2010 waren 87 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.

Außerdem wurde in 2010 ein umfassendes Präventionsangebot zur Sicherheit älterer Menschen im Straßenverkehr gestartet.

Durch verschiedene Mitglieder des Forums Verkehrssicherheit wurden für die Zielgruppe der Senioren unter dem Motto „Einfach mobil bleiben!“ verschiedene Bausteine konzipiert, die zusammen ein umfassendes Angebot für ältere Menschen darstellen, welches im März 2010 der Öffentlichkeit präsentiert wurde. „Einfach mobil bleiben!“ bündelt verschiedene Informations- und Kursangebote unterschiedlicher Anbieter mit dem Ziel, die Mobilität älterer Menschen individuell zu fördern und zu erhalten. Angesprochen werden Fußgänger und Radfahrer genauso wie Autofahrer und Nutzer von Bus und Bahn. Es handelt sich dabei um freiwillige Angebote, die Wege zu einer altersgerechten Mobilität aufzeigen. Das Kursangebot der Polizei umfasst zwei Module unter dem Motto „Gesund und fit mit dem Rad“ und „Zu Fuß unterwegs - so geht es sicher“ an.

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

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

„Einfach mobil bleiben“ wird auch in 2011 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter <http://www.hamburg.de/verkehrssicherheit>

### **2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention**

#### **„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“**

Unter diesem Motto wurde im Mai 2010 zum neunten 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 2010 lag bei den Themen „Parke nicht auf meinen Wegen“ und „Geschwindigkeit“ in der Nähe von Schulen und Kindertagesstätten.

Daneben erfolgten verstärkte Kontrollen der Radfahrer und die Überprüfung der (richtigen) Anwendung von Kinderrückhaltesystemen. Im Aktionszeitraum wurden insgesamt 13356 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 Alstereinkaufszentrum wurde die Ausstellung „Ich kann das“ präsentiert und 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](http://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 2010 intensiv an Präventionsmaßnahmen zur Reduzierung von Motorradunfällen in der Stadt. Gemeinsam mit dem Fahrlehrerverband, der Verkehrswacht und weiteren Partnern aus dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg wurden Präventionsstände am Fähranleger Zollenspieker, am Anleger Lühe, bei den Hamburger Motorradtagen in den Messehallen, bei den Sicherheitstagen Innenstadt am Mönckebergbrunnen und beim Motorradgottesdienst am Hamburger Michel betrieben.

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

Zur Verbesserung des Fahrkönnens von Motorradfahrern beteiligte sich die Polizei an der Durchführung mehrerer Seminare unter dem Motto „Bike erfahren“. Durch ein vielseitiges Trainingsprogramm in Theorie und Praxis wurden hier speziell die sog. Wiedereinsteiger angesprochen. Die Seminare werden auch in 2011 fortgesetzt.

### **„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“**

Im Oktober 2010 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum siebten Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres und Sport, die Polizei, die Behörde für Schule und Berufsbildung, die Unfallkasse Nord, der ADFC und die Zweiradmechaniker-Innung Hamburg gemeinsam diese Aktion gestartet. 2010 wurde die Aktion durch den Kino- und Internet-Spot „Auf dem richtigen Weg“ 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 Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben wurden über 5.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei zahlreiche Fahrräder kontrolliert und ca. 800 Mängelmeldungen und ca. 700 Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen Verhaltensfehlern von Radfahrern gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen. 2010 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 2011 fortgeführt werden.

#### **2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention**

Im Jahr 2010 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 74 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 2010 insgesamt 540 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 2010 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientierten sich hier im Wesentlichen an den Unfallhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

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

### 2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen

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

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei Hamburg orientiert sich an folgenden Leitlinien: Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Darüber hinaus setzt die Polizei einen weiteren Schwerpunkt im Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen. Daneben werden mit geringerem Ressourceneinsatz Geschwindigkeitsmessungen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen erfahrungsgemäß die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten wird.

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

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

An 20 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung 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 2010 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 463.928 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.

Die Polizei zeigte im Jahr 2010 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 15.348 Verstöße an.

### 2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 421 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.842 Fällen angezeigt.

In 691 Fällen wurde wegen einer Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG zur Anzeige gebracht. Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 399 Fällen festgestellt.

Das Erkennen einer Drogenbeeinflussung bei Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als bei Alkoholeinfluss. Diesem Rechnung tragend, führte die Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg im Oktober 2010 schon zum vierten Male eine Aktionswoche zum Thema „Drogen im Straßenverkehr (DiS)“ durch. Im Rahmen dieser „DiS-Wochen“ werden unter Beteiligung zahlreicher Polizeien anderer Bundesländer die neuesten Erkenntnisse in Theorie und Praxis ausgetauscht. Allein bei den während der „DiS-Woche“ 2010 durchgeführten Verkehrskontrollen konnten 74 Verdachtsfälle drogenbeeinflusster Verkehrsteilnahme gezählt werden.

### **2.3.4 Aggressionsdelikte**

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

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2010 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.030 Ordnungswidrigkeiten und 72 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 2010 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2010 insgesamt 4.406 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2010 der Kernpunkt der Verkehrssicherheitskampagne „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

#### **2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs**

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

In Hamburg wurden im Jahr 2010 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 2.663 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs 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 im vergangenen Jahr 31 Verkehrsgroßkontrollen (davon 4 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 einer der 6 Schwerpunktkontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs bei 67 überprüften Fahrzeugen und Fahrern insgesamt 62 Beanstandungen/Verstöße zu verzeichnen waren.



Regelmäßige Fahrradgroßkontrollen durch die Fahrradstaffel mit unterstelltem weiteren Personal wurden im Jahr 2010 insgesamt 8 mal durchgeführt. Bei einer solchen Kontrolle am 17.08.2010 wurden dabei in 5 Stunden 329 Verstöße von Radfahrern festgestellt und angezeigt, darunter allein 151 Rotlichtverstöße.

#### **2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs**

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

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

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

Insgesamt wurden im Jahr 2010 im ruhenden Verkehr 591.135 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 17.177 Fahrzeuge sichergestellt. 2.990 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 8.701 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 51 Fällen Fahrzeuge an die Berechtigten vor Abschluss der Sicherstellungsmaßnahmen herausgegeben..

## 2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die **Verkehrsleitzentrale (VLZ)** der Polizei und die gemeinsam von der Behörde für 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 **77** (2009: 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 **1771** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1621** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2010 durch **82.646** 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 Spätsommer 2012 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 2010 von der Verkehrsleitzentrale **3148** 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 2010 wurden von der VLZ **367** Verkehrsinformationen über die **NBA** geschaltet.

Aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 1 waren die Anzeigetafeln im Bereich des Buchholzer Dreiecks über das gesamte Jahr 2010 deaktiviert.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2010 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **44.500** 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 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Hamburg Port Authority (HPA) und Polizei/Verkehrsdirektion weitere Kamerastandorte (für die Verkehrsbeobachtung) an verkehrsstrategisch relevanten Streckenabschnitten für das Verkehrsfernsehsystem der Polizei realisiert worden. Insbesondere werden damit weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information im Streckennetz des Hamburger Hafens geschaffen.

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

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes [www.hamburg.de](http://www.hamburg.de) - Teaser „Verkehr“ mit den Rubriken

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

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

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

# ***Anlagen***



## Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

### A.1 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

<b>Unfälle mit Personenschaden (VUPS)</b>		
Kategorie 1	4V <sup>*</sup>	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
<b>Unfälle mit Sachschaden (VUS)</b>		
<b>schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSS)</b>		
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).
<b>Sonstiger Sachschadensunfall (VULS)</b>		
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>2009</u>	<u>2010</u>
Fläche Hamburgs in km <sup>2</sup> (einschl. Neuwerk und Scharhörn) <sup>6</sup>	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes <sup>7</sup> in km	3.927	3.928
davon		
- Bundesautobahnen	82	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs <sup>8</sup> (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.772.100	1.774.224
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km <sup>2</sup> ) <sup>9</sup>	2.347	2.349
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) <sup>10</sup>	818.189	823.381

<sup>6</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>7</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

<sup>8</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>9</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>10</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

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

## Anlage C: Unfalltypen <sup>11</sup>

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:

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

<sup>11</sup> GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS-, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckkarten).