



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2012

Impressum

Herausgeber: Polizei Hamburg
Direktion Polizeikommissariate und Verkehr
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg

Telefon: 040 4286-52030
Telefax: 040 4286-51029

E-Mail: DPV022-verkehrslage@polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Ralf Martin Meyer

Gesamtredaktion
und Layout: Direktion Polizeikommissariate und Verkehr
-

Verkehrsberichte sind im Internet als PDF eingestellt:

www.polizei.hamburg.de

sowie

www.hamburg.de/sicherheit-verkehr/

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	7
1.2 Verkehrsunfallübersichten	9
Die Zahlen im Überblick.....	9
1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	10
1.2.1.1 Straßenklassen	10
1.2.1.2 Bezirke	11
1.2.2 Zeitvergleiche	12
1.2.2.1 Jahresübersicht	12
1.2.2.2 Stundenübersichten.....	13
1.2.3 Verkehrsunfallflucht.....	13
1.3 Unfallfolgen	14
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	14
1.4 Unfallursachen	18
1.4.1 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen	18
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	19
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	20
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	21
1.5.1 Kinder	21
1.5.1.1 Verkehrsunfälle.....	21
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	23
1.5.2 Junge Erwachsene	25
1.5.2.1 Verkehrsunfälle.....	25
1.5.2.2 Verunglückte.....	26
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	27
1.5.3 Senioren	28
1.5.3.1 Verkehrsunfälle.....	28
1.5.3.2 Verunglückte.....	29
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	29
1.5.4 Fußgänger	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle.....	31
1.5.4.2 Verunglückte.....	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle.....	35
1.5.5.2 Verunglückte.....	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle.....	39
1.5.6.2 Verunglückte.....	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	41
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ – Beteiligungsart 11).....	42
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped.....	43
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	44
2.1 Unfallbekämpfung.....	45
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	45
2.2 Verkehrsprävention.....	48
2.2.1 Verkehrserziehung	48
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	48
2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs.....	48
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	48
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	49

2.2.2.1 Junge Erwachsene	49
2.2.2.2 Senioren.....	50
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	50
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	51
2.3 Verkehrsüberwachung	52
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	54
Anlagen.....	57
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	58
A.1 Bemerkungen	58
A.2 Unfallkategorien	58
A.3 Begriffe	59
Anlage B: Strukturdaten	60
Anlage C: Unfalltypen	61

1. Verkehrsunfallentwicklung 2012

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2012 um 0,6 % gesunken. Von 65.727 Unfällen wurden 11,8 % als Personenschadensunfälle und 88,2 % als Sachschadensunfälle registriert.

Die Zulassungszahlen in Hamburg sind leicht angestiegen, die Bevölkerungszahl ist auf Grund einer Neuberechnung durch den Mikrozensus gesunken.

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist um 4,2 % gesunken.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 25,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jedem vierten Unfall) der Verursacher der gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 41,9 % aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 54,7 % noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 1,1 % höher als im Jahr 2011.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

(4) Getötete

Mit 33 Verkehrstoten wurde im Vergleich zum Vorjahr eine Person weniger getötet.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

Unfallursachen

(5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen dominieren:

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

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

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

(6) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Sowohl die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines ursächlich Unfallbeteiligten als auch die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten sind leicht angestiegen. Ca. 34 % der Alkoholunfälle führten zu Personenschäden.

Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist wie im Vorjahr ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Die Verunglücktenzahl im Jahr 2012 ist gesunken.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

(7) Kinder

Die Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre) sind im Jahr 2012 rückläufig (- 39 VU).

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

→ *siehe Kapitel 1.5.1 Kinder*

(8) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,1 % (Vorjahr 8,3 %) sind sie an 22,4% (Vor-

jahr 22,5%) aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Rückgang aller Unfälle unter Beteiligung von JE um -2,11 % (Vorjahr + 0,1 %) ist die Anzahl der verunglückten JE um 0,8 % leicht gestiegen.

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 blieb nahezu unverändert (- 9 VU).

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (13 von insgesamt 33), insgesamt bewegt sich die Zahl verunglückter Senioren aber auf niedrigem Niveau.

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 2012 um 7,9% gesunken. Die Zahl verunglückter Fußgänger ist um einen angestiegen; es wurden 18 Fußgänger (Vorjahr 15) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern sowie die Anzahl verunglückter Radfahrer sind im Jahr 2012 leicht gesunken.

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr um 9,8 % gesunken. Dabei verunglückten ebenfalls weniger Personen als im Vorjahr. Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2012 mit 3 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 8).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped ist um 6,1 % gesunken.

Eine Abnahme um 15,6 % 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“, „Abbiegen“, „Vorfahrt/Vorrang“, „Einfahren in den fließenden Verkehr“ und Nebeneinanderfahren 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 2012 ist – bezogen auf das Vorjahr 2011 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Abnahme der Zahl der registrierten Unfälle auf 65.727 (- 391; - 0,6 %)**
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.750 (+ 15; + 0,2 %)
 - Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 57.977 (- 406; - 0,7 %)

Verunglückte

- **Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 9.925 (+ 104; + 1,1 %), dabei**
 - **33 Getötete (- 1)**
 - **787 Schwerverletzte (- 66; - 7,7 %)**
 - **9.105 Leichtverletzte (+ 171; + 1,9 %)**

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2012	2011	Veränderung	
Gesamt	65.727	66.118	-391	-0,6%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.750	7.735	15	0,2%
>> mit getöteten Personen	32	29	3	
>> mit schwerverletzten Personen	730	782	-52	-6,6%
>> mit leichtverletzten Personen	6.988	6.924	64	0,9%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	57.977	58.383	-406	-0,7%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.955	1.996	-41	-2,1%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	56.022	56.387	-365	-0,6%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	863	834	29	3,5%
> Drogen	117	102	15	14,7%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	16.881	17.628	-747	-4,2%
> davon mit Personenschaden	849	883	-34	-3,9%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.925	9.821	104	1,1%
- davon				
> Getötete	33	34	-1	
> Schwerverletzte	787	853	-66	-7,7%
> Leichtverletzte	9.105	8.934	171	1,9%

1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

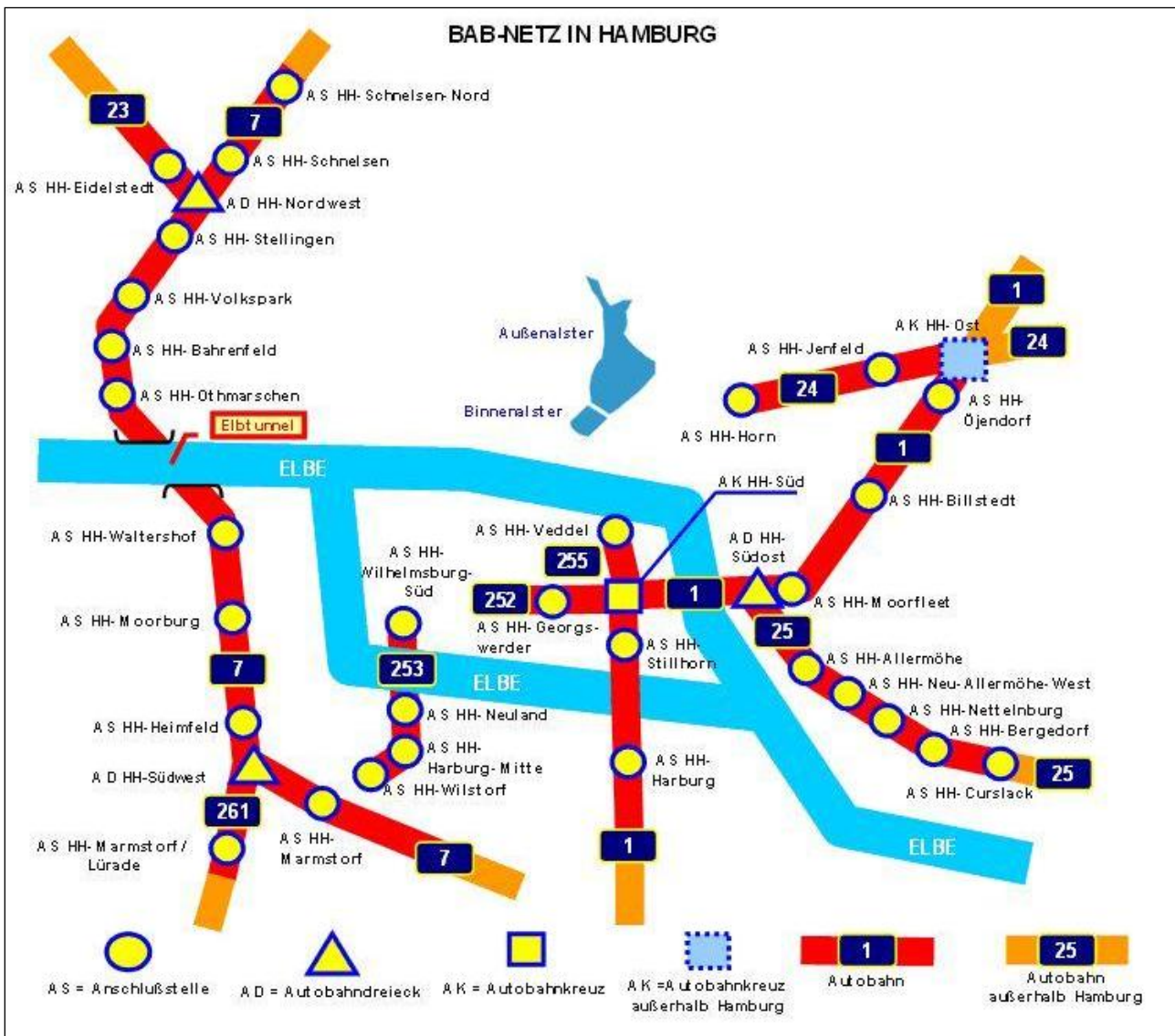
1.2.1.1 Straßenklassen

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 2012										
Straßenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km	getötet	schw erverletzt	leichtverletzt
BAB	83	2.884	35	288	3	442	5	3	24	415
Bundesstraßen	117	7.240	62	1.416	12	1.943	17	8	140	1.795
andere	3.728	55.603	15	6.046	2	7.540	2	22	623	6.895
gesamt	3.928	65.727	17	7.750	2	9.925	3	33	787	9.105



1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen *						
Bezirke		Jahr		Veränderung		
		2012	2011			
Mitte	Verkehrsunfälle	16.421	15.760	661	4,2%	
	mit Personenschaden	1.738	1.650	88	5,3%	
	Verunglückte	2.290	2.116	174	8,2%	
	Getötete	4	6	-2		
	Einwohner (in Tausend): 274	Schwerverletzte	175	184	-9	-4,9%
	Fläche: 142,3 km ²	Leichtverletzte	2.111	1.926	185	9,6%
Altona	Verkehrsunfälle	9.104	8.355	749	9,0%	
	mit Personenschaden	1.006	962	44	4,6%	
	Verunglückte	1.263	1.148	115	10,0%	
	Getötete	5	5	0		
	Einwohner (in Tausend): 249	Schwerverletzte	96	69	27	39,1%
	Fläche: 77,9 km ²	Leichtverletzte	1.162	1.074	88	8,2%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	9.382	8.873	509	5,7%	
	mit Personenschaden	1.210	1.122	88	7,8%	
	Verunglückte	1.550	1.387	163	11,8%	
	Getötete	2	2	0		
	Einwohner (in Tausend): 244	Schwerverletzte	91	98	-7	-7,1%
	Fläche: 49,8 km ²	Leichtverletzte	1.457	1.287	170	13,2%
Nord	Verkehrsunfälle	11.845	11.804	41	0,3%	
	mit Personenschaden	1.355	1.322	33	2,5%	
	Verunglückte	1.694	1.672	22	1,3%	
	Getötete	6	5	1		
	Einwohner (in Tausend): 278	Schwerverletzte	127	141	-14	-9,9%
	Fläche: 57,7 km ²	Leichtverletzte	1.561	1.526	35	2,3%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	10.668	10.637	31	0,3%	
	mit Personenschaden	1.428	1.426	2	0,1%	
	Verunglückte	1.809	1.837	-28	-1,5%	
	Getötete	8	7	1		
	Einwohner (in Tausend): 406	Schwerverletzte	172	202	-30	-14,9%
	Fläche: 147,5 km ²	Leichtverletzte	1.629	1.628	1	0,1%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.179	2.950	229	7,8%	
	mit Personenschaden	408	413	-5	-1,2%	
	Verunglückte	513	526	-13	-2,5%	
	Getötete	3	6	-3		
	Einwohner (in Tausend): 119	Schwerverletzte	47	49	-2	-4,1%
	Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	463	471	-8	-1,7%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.128	4.803	325	6,8%	
	mit Personenschaden	605	530	75	14,2%	
	Verunglückte	806	686	120	17,5%	
	Getötete	5	3	2		
	Einwohner (in Tausend): 148	Schwerverletzte	79	83	-4	-4,8%
	Fläche: 125,2 km ²	Leichtverletzte	722	600	122	20,3%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	65.727	66.118	-391	-0,6%	
	mit Personenschaden	7.750	7.735	15	0,2%	
	Verunglückte	9.925	9.821	104	1,1%	
	Getötete	33	34	-1		
	Einwohner : 1.718.187	Schwerverletzte	787	853	-66	-7,7%
	Fläche: 755,2 km ²	Leichtverletzte	9.105	8.934	171	1,9%

* Die dargestellten Teilangaben für die Bezirke in 2011 ergeben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, da in 2011 auf Autobahnen keine Zuordnung zu Ortsteilnummern erfolgte. Ab 2012 sind in Absprache mit dem Statistischen Landesamt alle Verkehrsunfälle einem Bezirk zugeordnet worden. Die Zahlen sind aus diesem Grund nur bedingt vergleichbar.

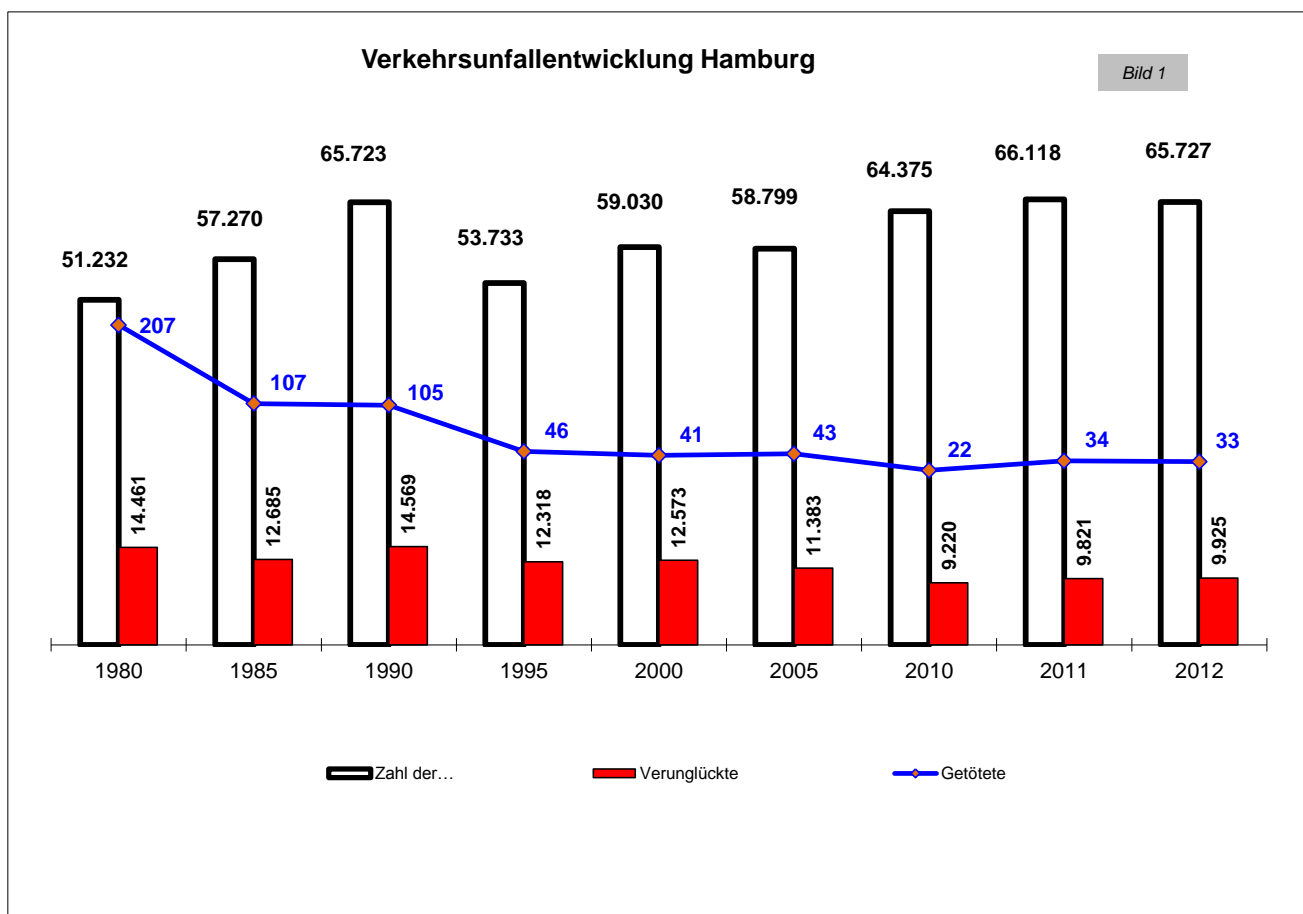
1.2.2 Zeitvergleiche

1.2.2.1 Jahresübersicht

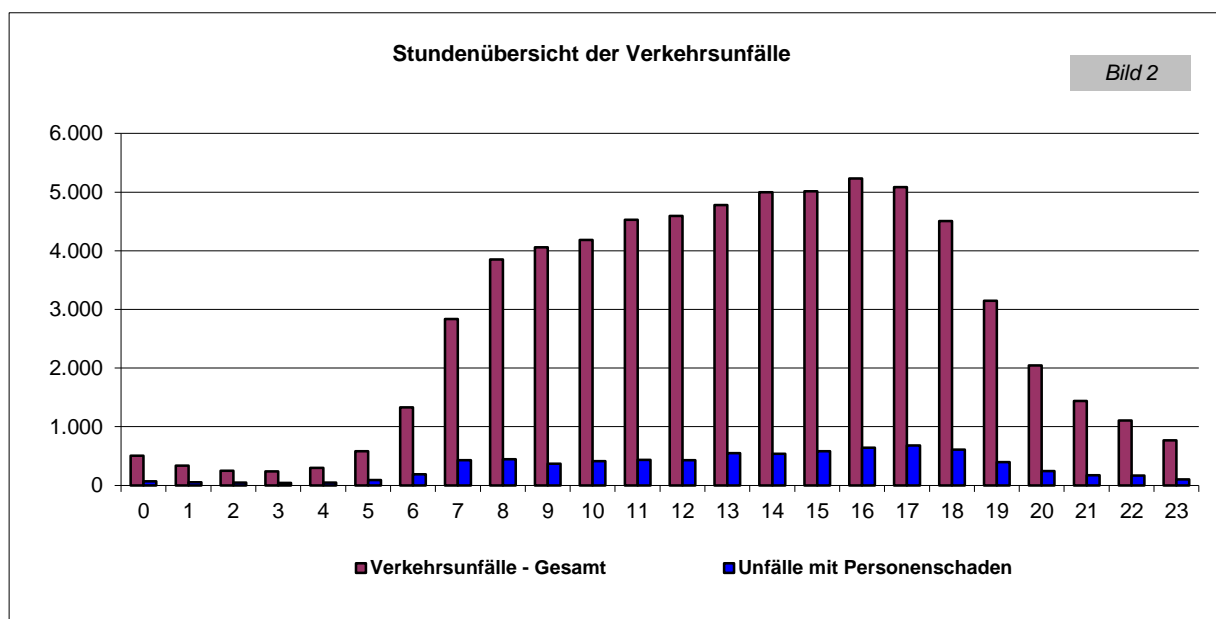
	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	51.232	11.148	14.461	k.A.	k.A.	207	877,0
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685	k.A.	k.A.	107	796,6
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	13.106	1.358	105	888,3
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	721,2
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1
2010	823.381	1.774.224	64.375	7.237	9.220	8.450	748	22	519,7
2011	834.906	1.786.448	66.118	7.735	9.821	8.934	853	34	549,8
2012	841.862	1.718.187	65.727	7.750	9.925	9.105	787	33	577,6

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand 31.12.2012)

Hinweise: Seit 2008 sind nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen im Bestand geführt, ab 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

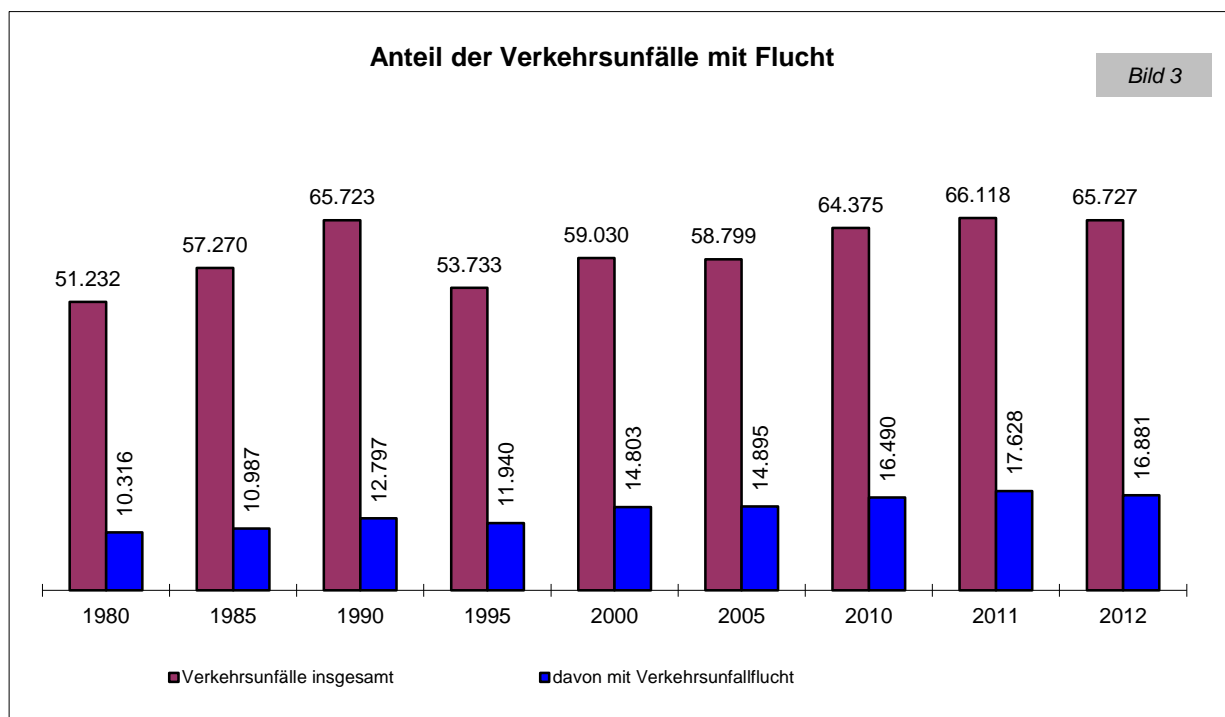


1.2.2.2 Stundenübersichten



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

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 16.881 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2012 sank deren Anzahl. Der Verursacher hat sich in 25,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei etwa jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen.

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 16.881 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 41,9 % aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 54,7 % für 2012 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)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2007-2011
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Krad	3	17	65	408	19	0	512	575	-63	565
Pkw	242	63	890	3.556	391	0	5.142	4.931	211	5.185
Lkw	1	1	29	147	3	0	181	177	4	219
Bus	64	14	36	227	72	1	414	453	-39	390
Sonst. Kfz	0	0	9	37	1	0	47	41	6	59
Mofa/Moped	0	21	57	186	23	0	287	294	-7	344
Fußgänger	213	51	140	570	148	6	1.128	1.127	1	1.111
Radfahrer	285	92	176	1.419	225	7	2.204	2.208	-4	2.243
Sonst.Fz./o. A.	0	0	2	5	2	1	10	15	-5	35
Gesamt 2012	808	259	1.404	6.555	884	15	9.925	9.821	104	10.151
Gesamt 2011	741	241	1.393	6.462	962	22				
Veränderung	67	18	11	93	-78	-7			1,1%	

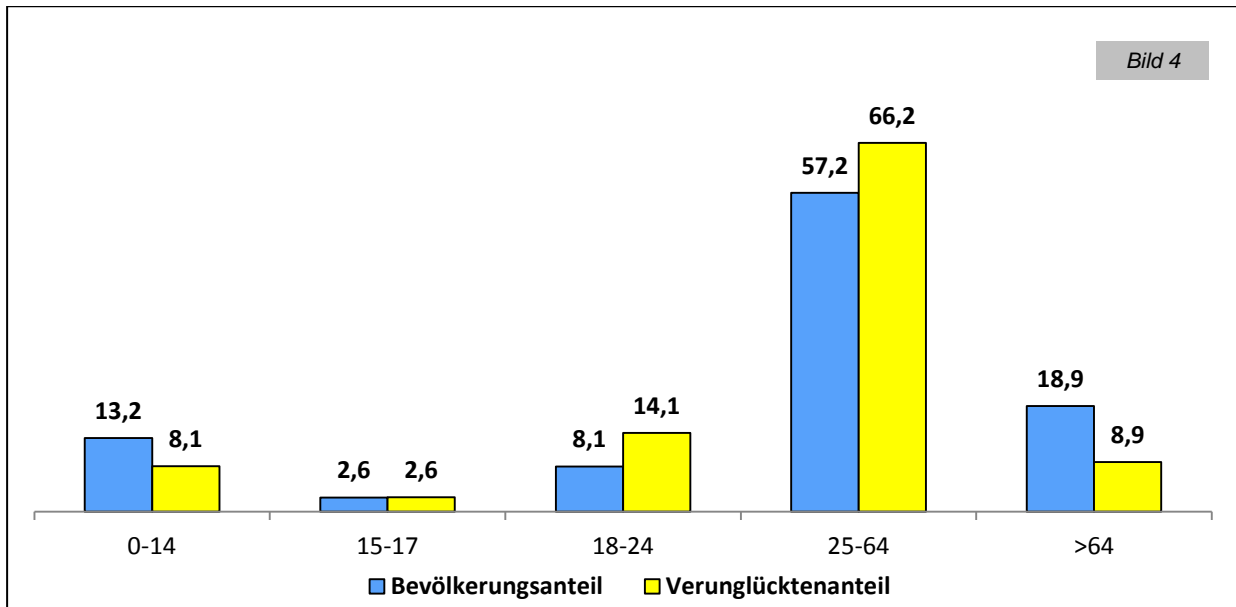
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

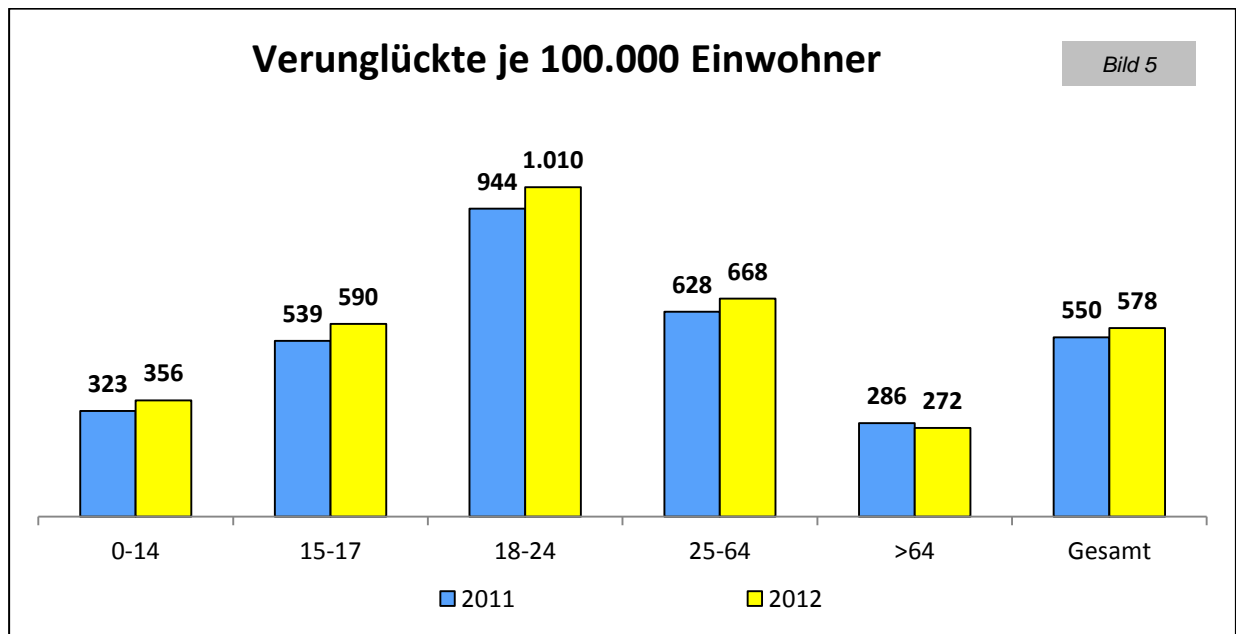
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2007-2011
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Krad	3	3	14	14	1	0	35	31	4	30
Pkw	241	62	322	792	124	0	1.541	1.437	104	1.521
Lkw	1	0	11	26	0	0	38	32	6	42
Bus	64	14	36	205	72	1	392	432	-40	364
Sonst. Kfz	0	0	4	10	1	0	15	9	6	21
Mofa/Moped	0	2	5	4	0	0	11	11	0	16
Fußgänger	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	1
Radfahrer	8	1	0	0	0	0	9	13	-4	10
Sonst.Fz./o. A.	0	0	1	3	0	1	5	6	-1	19
Gesamt 2012	317	82	393	1.054	198	2	2.046	1.972	74	2.024
Gesamt 2011	285	67	374	1.024	221	1				
Veränderung	32	15	19	30	-23	1			3,8%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2012 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,1 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 14,1 % 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 (1.010) registriert.



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

¹ Stand 31.12.2011: 1.718.187 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 2007-2011
beteiligt als	Alter						Gesamt		+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011		
Krad	0	0	0	3	0	0	3	7	-4	6
Pkw	0	0	1	4	2	0	7	6	1	6
Lkw	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0
Bus	0	0	0	0	0	0	0	2	-2	1
Sonst. Kfz	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mofa/Moped	0	0	0	0	0	0	0	1	-1	1
Fußgänger	0	1	1	7	9	0	18	15	3	12
Radfahrer	0	0	0	2	2	0	4	3	1	6
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gesamt 2012	0	1	2	17	13	0	33	34	-1	32
Gesamt 2011	0	0	5	20	9	0				
Veränderung	0	1	-3	-3	4	0				

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2007-2011
beteiligt als	Alter						Gesamt		+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011		
Krad	0	3	15	86	5	0	109	110	-1	96
Pkw	14	2	35	120	28	0	199	212	-13	208
Lkw	0	0	3	3	0	0	6	21	-15	17
Bus	1	0	0	7	4	0	12	24	-12	17
Sonst. Kfz	0	0	0	3	0	0	3	3	0	4
Mofa/Moped	0	1	8	31	2	0	42	31	11	38
Fußgänger	54	10	19	91	41	0	215	242	-27	231
Radfahrer	16	7	10	129	38	0	200	210	-10	202
Sonst.Fz./o. A.	0	0	0	1	0	0	1	0	1	4
Gesamt 2012	85	23	90	471	118	0	787	853	-66	817
Gesamt 2011	103	26	109	457	158	0				
Veränderung	-18	-3	-19	14	-40	0			-7,7%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2007-2011
beteiligt als	Alter						Gesamt		+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011		
Krad	3	14	50	319	14	0	400	458	-58	463
Pkw	228	61	854	3.432	361	0	4.936	4.713	223	4.970
Lkw	1	1	26	143	3	0	174	156	18	202
Bus	63	14	36	220	68	1	402	427	-25	373
Sonst. Kfz	0	0	9	34	1	0	44	38	6	55
Mofa/Moped	0	20	49	155	21	0	245	262	-17	305
Fußgänger	159	40	120	472	98	6	895	870	25	869
Radfahrer	269	85	166	1.288	185	7	2.000	1.995	5	2.036
Sonst.Fz./o. A.	0	0	2	4	2	1	9	15	-6	31
Gesamt 2012	723	235	1.312	6.067	753	15	9.105	8.934	171	9.302
Gesamt 2011	638	215	1.279	5.985	795	22				
Veränderung	85	20	33	82	-42	-7			1,9%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

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

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

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

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

Tabelle 10

	2012		
	Anzahl	Kostensatz €	insgesamt €
Personenschäden			
Getötete	33	1.177.980	38.873.340
Schwerverletzte	787	112.834	88.800.358
Leichtverletzte	9.105	4.482	40.808.610
Summe durch Personenschäden			168.482.308
Sachschäden			
<i>aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden</i>			
mit Getöteten	32	42.880	1.372.160
mit Schwerverletzten	730	20.400	14.892.000
mit Leichtverletzten	6.988	13.676	95.567.888
<i>aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden</i>			
	1.955	20.442	39.964.110
<i>aller übrigen Sachschadenumfälle</i>			
	56.022	5.839	327.112.458
Summe der Sachschäden			478.908.616
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			647.390.924

² **Kosten für 2011:** Stand der BAST von 2012.

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen³ des Hauptverursachers und ihre Folgen

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

Tabelle 11

<u>Ursachen</u>	Anzahl der Unfälle ³	Anzahl der Unfälle ³		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2012	zum Vergleich 2011
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.028	1.099	19	14,2%	13,8%
Ungenügender Sicherheitsabstand	7.151	1.249	2	16,1%	16,2%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	623	516	14	6,7%	6,6%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	1006	668	1	8,6%	8,7%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.801	850	0	11,0%	10,4%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	16.020	1.888	4	24,4%	26,1%
Alkoholeinfluss	863	289	3	3,7%	3,4%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	616	579	11	7,5%	7,3%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	640	327	2	4,2%	4,4%
	Anzahl Verkehrsunfälle	davon mit Personenschaden	davon mit Getöteten		
	65.727	7.750	32		

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:

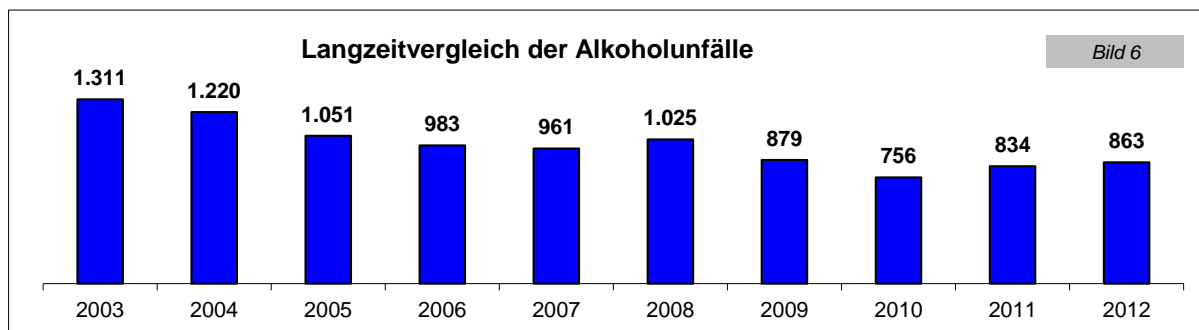
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren,
- ungenügender Sicherheitsabstand,
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit.

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen „Geschwindigkeit“, „Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn“, „falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ festgestellt worden.

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

1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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



In langfristiger Zeitbetrachtung ist tendenziell eine rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle zu verzeichnen. Bei 863 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2012 zu insgesamt 366 Verunglückten.

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

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

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						Beteiligte
Jahr	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰	o.A.	Gesamt
2008	68	77	177	623	80	1.025
2009	62	65	125	565	62	879
2010	37	55	123	535	6	756
2011	40	58	105	626	5	834
2012	43	70	134	611	5	863
Ø-Anteil	5,7%	7,5%	15,2%	67,9%	3,6%	

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 nahezu 68 % der Fälle eine absolute Fahruntüchtigkeit (mehr als 1,09 ‰) festgestellt wurde.

1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁴

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

Tabelle 13

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss										
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Anzahl der Verkehrsunfälle	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)	119 (62)	94 (44)	86 (43)	102 (35)	117 (57)
dabei wurden										
getötet	4	1	2	1	1	3	0	2	5	0
schwer verletzt	15	20	12	12	11	12	10	4	18	11
leicht verletzt	62	61	39	65	38	50	54	40	46	49
Verunglückte gesamt	81	82	53	78	50	65	64	46	69	60

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 2012 über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Getötet wurde im Berichtsjahr keine Person.

Hinsichtlich der Drogenarten wurden überwiegend Cannabis (THC) – Produkte festgestellt; mit deutlich geringeren Anteilen wurden Kokain, Amphetamine, Designerdrogen wie Ecstasy sowie Heroin und Medikamente registriert.

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

1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

1.5.1 Kinder

1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

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

Tabelle 14

Kinderunfälle								
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2007 - 2011	
	VUPS	VUSS	VULS	2012	2011			
Januar	41	0	2	43	25	18	27	
Februar	24	0	4	28	27	1	32	
März	36	0	9	45	41	4	38	
April	55	0	12	67	70	-3	68	
Mai	66	0	12	78	102	-24	80	
Juni	47	0	14	61	76	-15	86	
Juli	22	0	9	31	30	1	56	
August	65	0	12	77	60	17	47	
September	48	0	18	66	76	-10	81	
Oktober	34	0	10	44	46	-2	47	
November	46	0	7	53	48	5	57	
Dezember	12	0	2	14	45	-31	33	
Gesamt 2012	496	0	111	607	646	-39	652	
Gesamt 2011	487	3	156					
Veränderung	9	-3	-45			-6,0%		

Im direkten Jahresvergleich 2012/2011 kann folgendes festgestellt werden:

- Rückgang der Kinderunfälle auf 607 (-39), Erhöhung der Unfälle mit Personenschaden um 9.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juni und August bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2012 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

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

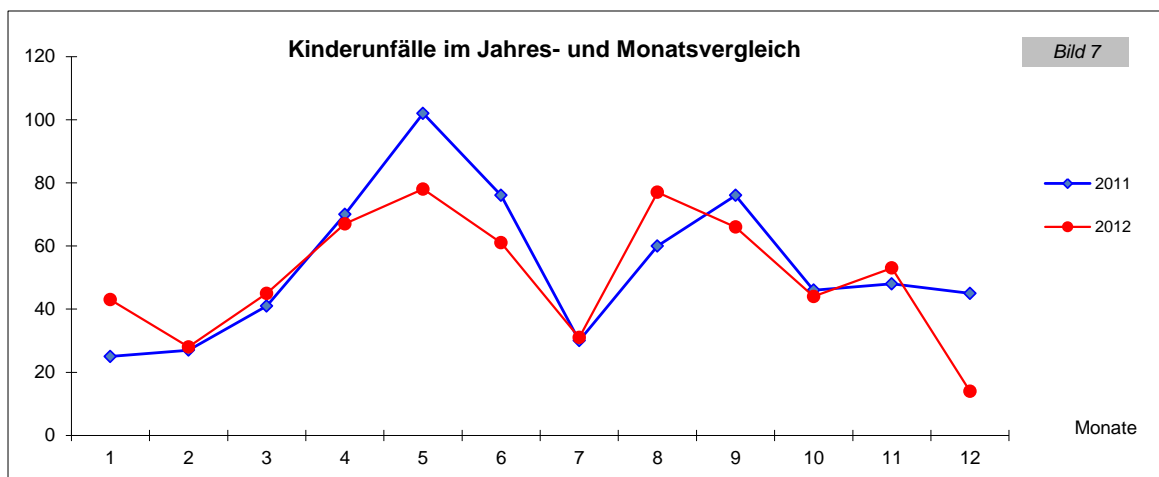
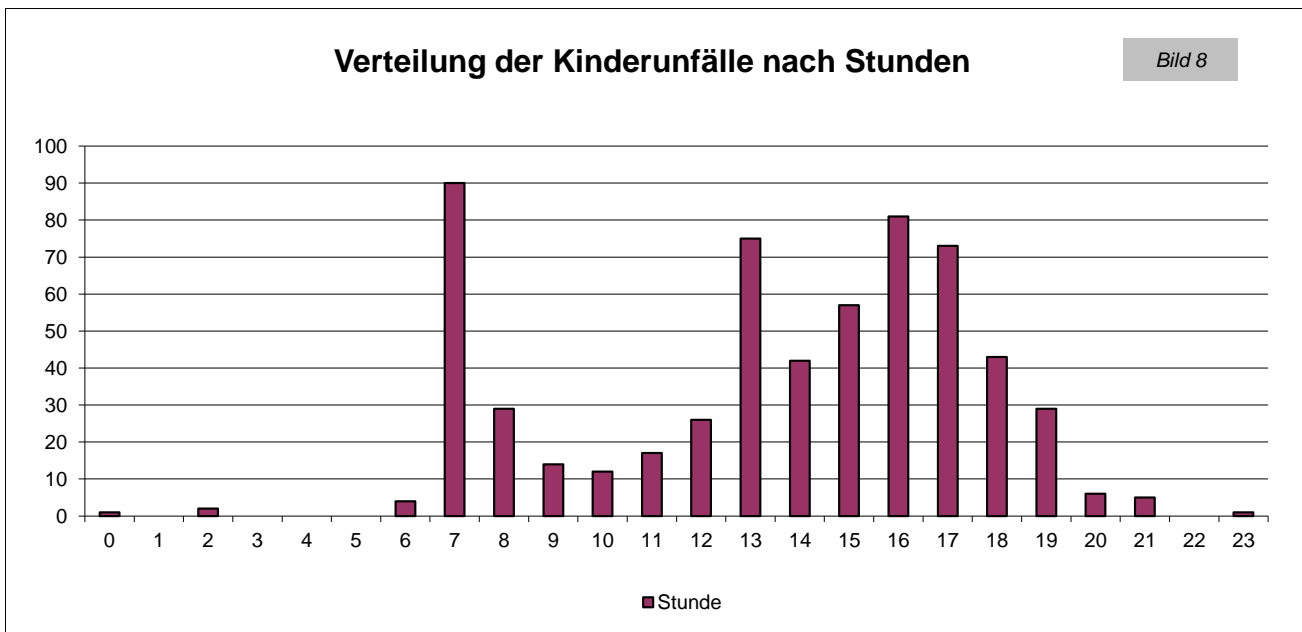


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

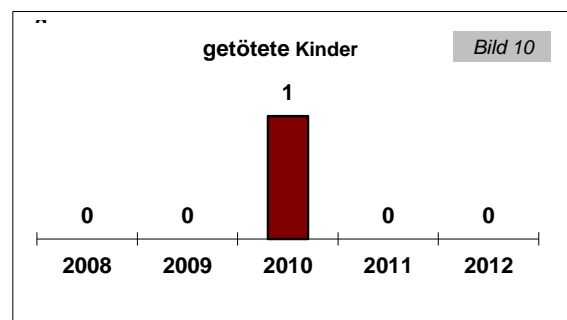
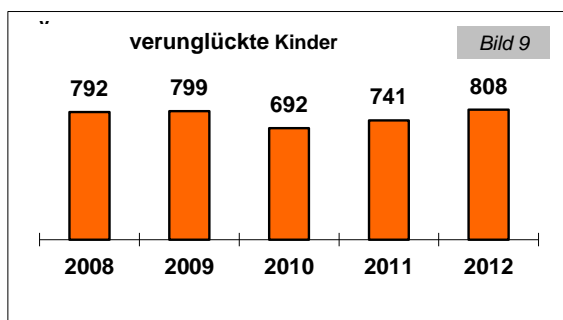


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 14.00 - 18.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

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



Von den 808 im Jahr 2012 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte wurden

- kein Kind getötet (ohne)
- 85 Kinder schwer verletzt (-18)
- 723 Kinder leicht verletzt (+85)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad	1	0	2	3
Pkw	77	98	67	242
Lkw	0	0	1	1
Bus	19	26	19	64
Sonst. Kfz	0	0	0	0
Mofa/Moped	0	0	0	0
Fußgänger	43	89	81	213
Radfahrer	14	98	173	285
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	0	0	0	0
Gesamt 2012	154	311	343	808
Gesamt 2011	168	254	319	741
Veränderung	-14	57	24	67

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 dem Altersschwerpunkt 11 - 14 Jahre

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2012, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 607 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 48,8 % von Kindern verursacht, altersbedingt als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2007 - 2011	
beteiligt als	Alter								Gesamt			+ / -
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011		
Kfz-Führer	4	6	3	1	17	161	42	9	243	264	-21	281
Fußgänger	19	59	47			4		1	130	149	-19	131
Radfahrer	7	63	88	2	2	26	4	10	202	224	-22	219
Sonstige/o.Ang.								32	32	9	23	19
Gesamt 2012	30	128	138	3	19	191	46	52	607	646	-39	650
Gesamt 2011												
Veränderung	30	128	138	3	19	191	46	52			-6,0%	

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2012.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2012	2011	Veränderung
Straßenbenutzung		1				1		38		40	42	-2
Geschwindigkeit	1	4						7	1	13	20	-7
Abstand		2								2	5	-3
Überholen						1		4	3	8	2	6
Vorbeifahren										0	1	-1
Nebeneinanderfahren										0	1	-1
Vorfahrt/Vorrang		35	1					10	3	49	30	19
Rotlicht Fahrzeug		7						17	2	26	26	0
Abbiegen		57	4	1				5	4	71	74	-3
Wenden/Rückwärtsfahren		14	2						2	18	19	-1
Einfahren in den fließenden Verkehr		27	1					19	3	50	57	-7
Fehlverhalten ggü Fußgängern		32	3	1		1		15	7	59	71	-12
Ruhender Verkehr		16	1							17	15	2
Sonstiger Fehler des Fahrzeugführer		24		4				86	7	121	130	-9
Technische Mängel				1						1	0	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung			1							1	0	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							117			117	136	-19
Fußgängerfehler sonstiger Art							13			13	12	1
ohne Angabe								1		1	5	-4
Gesamt 2012	1	219	13	7	0	3	130	202	32	607	646	-39
Gesamt 2011	1	241	10	7	2	3	149	224	9			
Veränderung	0	-22	3	0	-2	0	-19	-22	23			-6,0%

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

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

- beim Abbiegen
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen
- an Fußgängerüberwegen

Wenn Kinder als Fußgänger registriert worden waren, so ist als häufigster Fehler das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn aufgeführt.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse

- Betreten/Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten
- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
- fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen

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 2007-2011
				2012	2011	+/-	
Januar	103	42	738	883	749	134	812
Februar	136	42	730	908	800	108	824
März	121	34	647	802	890	-88	877
April	148	38	755	941	1.007	-66	935
Mai	182	43	846	1.071	1.060	11	1.003
Juni	156	61	817	1.034	1.056	-22	998
Juli	133	47	746	926	917	9	919
August	181	26	875	1.082	1.206	-124	1.055
September	155	44	767	966	1.010	-44	984
Oktober	167	54	829	1.050	1.076	-26	1.024
November	142	38	864	1.044	931	113	968
Dezember	111	48	715	874	1.131	-257	961
Gesamt 2012	1.735	517	9.329	11.581	11.833	-252	11.360
Gesamt 2011	1.743	569	9.521				
Veränderung	-8	-52	-192			-2,1%	

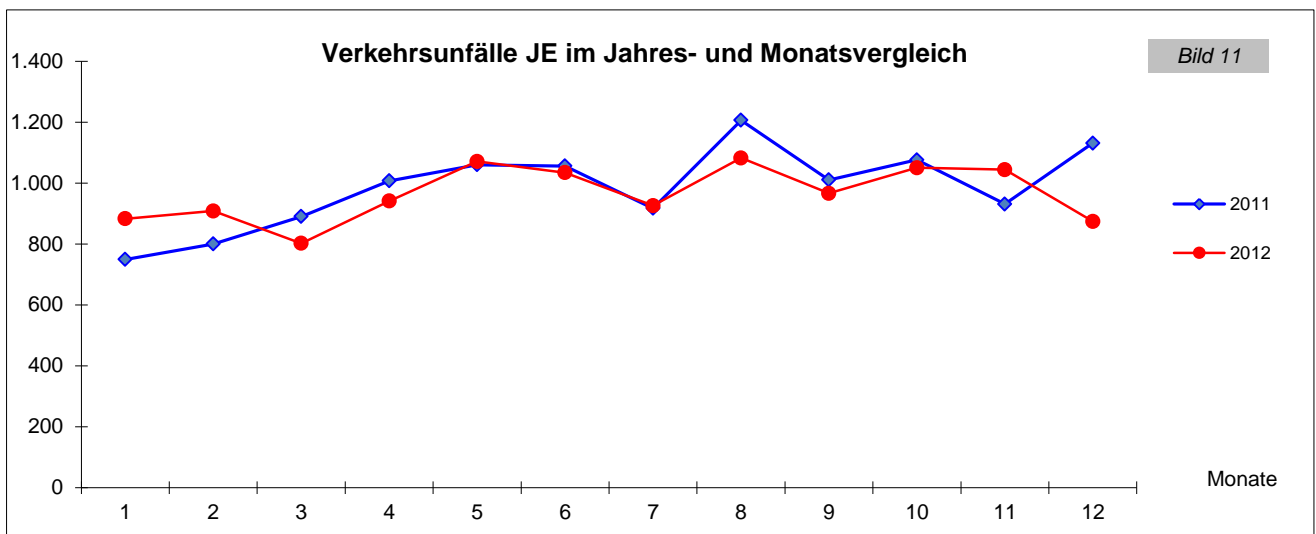
Gegenüber dem Vorjahr fällt die Zahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.581, während die Zahl der verunglückten JE von 1.393 auf 1.404 weiter ansteigt.

JE haben einen unveränderten Anteil von 8,1 % an der Bevölkerung⁵, sind aber an 17,6 % (Vorjahr 17,9%) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 22,4 % (Vorjahr 22,5 %).

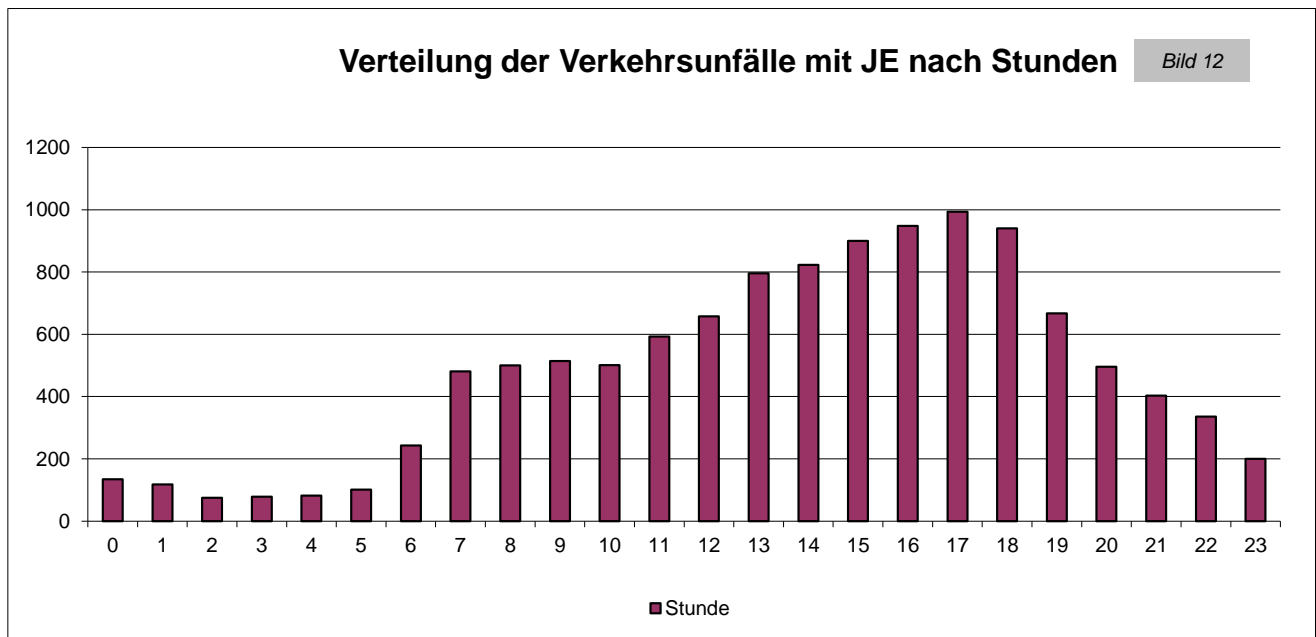
Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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



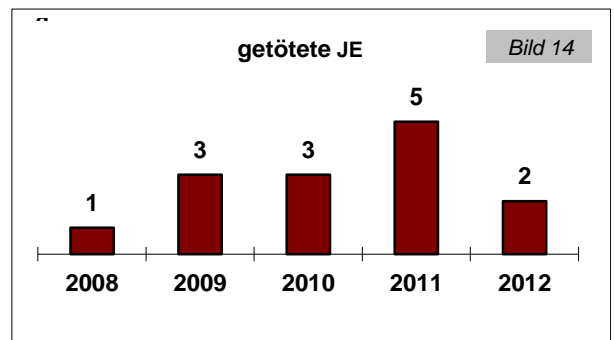
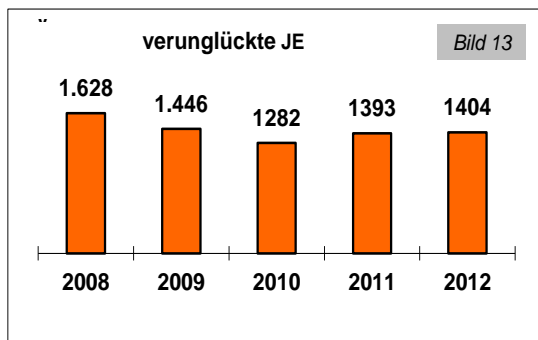
⁵ Neuer Feststellungsmodus des Statistischen Landesamtes ab 2012

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



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.404 im Jahr 2012 verunglückten JE wurden

- 2 JE getötet (- 3)
- 90 JE schwer verletzt (- 19)
- 1.312 JE leicht verletzt (+ 33)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 14,1% (Vorjahr 14,2%) 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 Unfällen mit JE										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Krad	0	1	61	20	0	0	82	93	-11	89
Pkw	0	1	5.793	2.562	426	113	8.895	9.015	-120	8.806
Lkw	0	0	710	496	13	14	1.233	1.337	-104	1.345
Bus	0	0	37	68	2	1	108	70	38	69
Sonst.Kfz	0	0	97	38	6	0	141	140	1	126
Mofa/Moped	0	3	58	9	0	0	70	58	12	67
Fußgänger	13	0	71	24	8	8	124	124	0	133
Radfahrer	4	6	89	32	7	20	158	203	-45	185
Sonstige/o.Ang.	0	0	26	8	1	735	770	793	-23	442
Gesamt 2012	17	11	6.942	3.257	463	891	11.581	11.833	-252	11.262
Gesamt 2011	27	16	7.121	3.241	449	979				
Veränderung	-10	-5	-179	16	14	-88	-2,1%			

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,9 % (Vorjahr 60,2 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.581 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.895 (76,8%) 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	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2012	2011	
Straßenbenutzung	1	24	4	0	0	2	0	15	1	47	53	-6
Geschwindigkeit	15	725	31	0	6	5	0	1	0	783	856	-73
Abstand	18	1.085	71	2	8	16	0	3	3	1.206	1.123	83
Überholen	3	53	5	0	0	4	0	0	1	66	62	4
Vorbeifahren	0	26	1	1	0	0	0	0	1	29	30	-1
Nebeneinanderfahren	1	487	79	0	10	2	0	0	1	580	744	-164
Vorfahrt/Vorrang	2	292	21	0	2	1	0	3	0	321	307	14
Rotlicht Fz.	1	57	4	0	0	2	0	12	1	77	92	-15
Abbiegen	2	254	16	4	2	0	0	4	1	283	325	-42
Wenden/Rückwärtsfahren	1	1.005	154	2	14	0	0	0	4	1.180	1.387	-207
Einfahren i.d.fl.Verkehr	1	297	22	1	2	0	0	4	3	330	323	7
Fehlverhalten ggü Fußgängern	0	24	0	0	0	0	0	2	0	26	31	-5
Ruhender Verkehr	0	87	8	0	0	0	0	0	1	96	100	-4
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	15	1.349	290	26	52	25	0	42	9	1.808	1.585	223
Technische Mängel	1	6	1	0	0	1	0	1	0	10	6	4
Beleuchtung/Ladung Besetzung	0	0	3	0	1	0	0	0	0	4	9	-5
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.	0	0	0	0	0	0	60	0	0	60	50	10
Fußgängerfehler sonst. Art	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	16	-5
o.A.	0	22	0	1	0	0	0	2	0	25	22	3
Gesamt 2012	61	5.793	710	37	97	58	71	89	26	6.942	7.121	-179
Gesamt 2011	63	5.938	745	28	89	50	68	124	16			
Veränderung	-2	-145	-35	9	8	8	3	-35	10			-2,5%

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

1.5.3 Senioren

1.5.3.1 Verkehrsunfälle

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

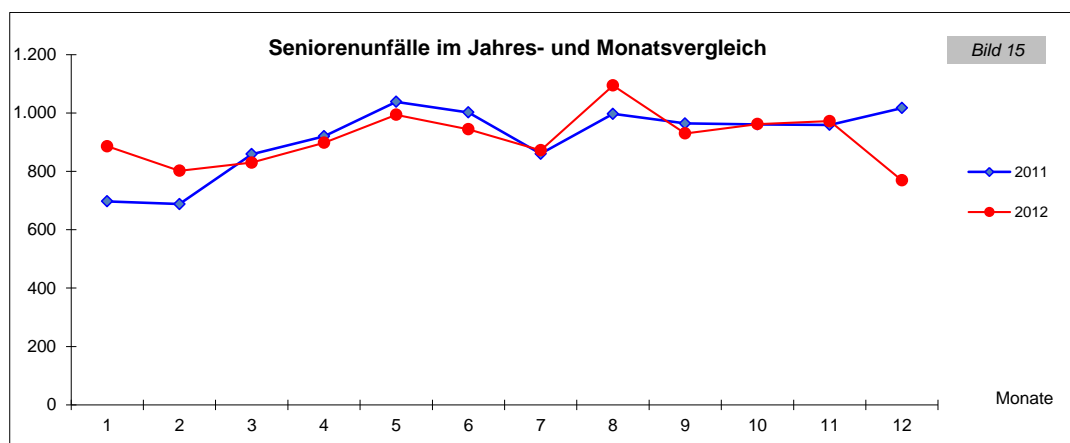
Tabelle 21

Seniorenunfälle							
Kategorien				Gesamt		+/-	Durchschnitt 2007-2011
	VUPS	VUSS	VULS	2012	2011		
Januar	117	31	738	886	697	189	648
Februar	93	30	679	802	688	114	647
März	97	35	698	830	859	-29	754
April	120	31	747	898	920	-22	841
Mai	143	40	811	994	1.038	-44	848
Juni	120	28	796	944	1.002	-58	859
Juli	116	28	728	872	860	12	832
August	168	38	888	1.094	997	97	854
September	134	30	766	930	964	-34	887
Oktober	98	35	829	962	961	1	898
November	134	37	801	972	959	13	886
Dezember	88	23	658	769	1.017	-248	798
Gesamt 2012	1.428	386	9.139	10.953	10.962	-9	9.751
Gesamt 2011	1.435	389	9.138				
Veränderung	-7	-3	1			-0,1%	

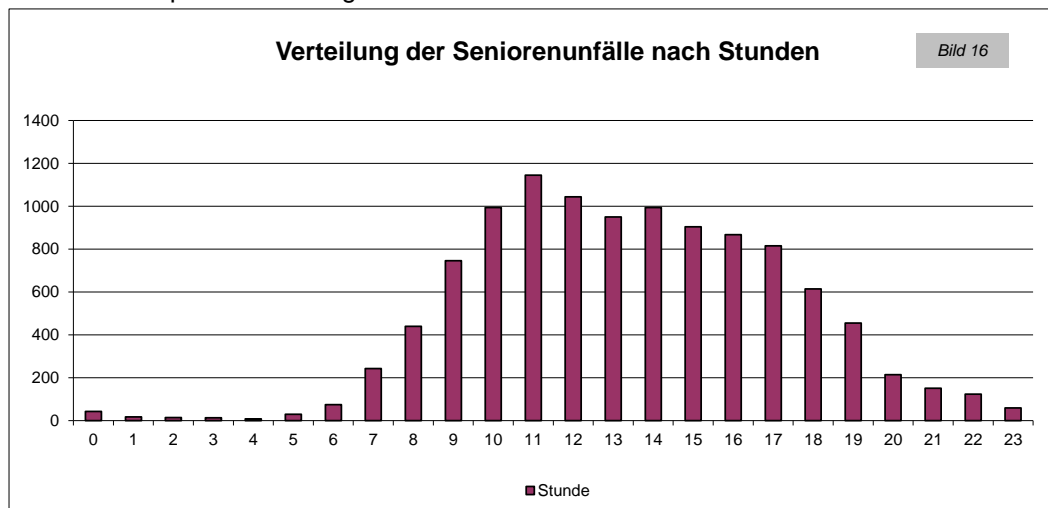
In einer Gesamtschau der Jahre 2012/2011 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

- Reduzierung der Seniorenunfälle auf 10.953
- Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden auf 1.428

Die Monatsdarstellung im folgenden Bild 15 zeigt im Jahresvergleich zu 2011 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle (mit Ausnahme der Monate Januar, Februar, August und Dezember).

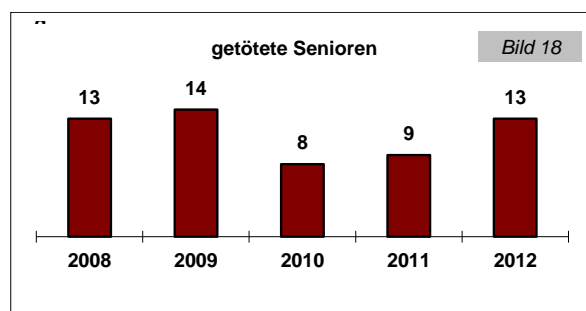
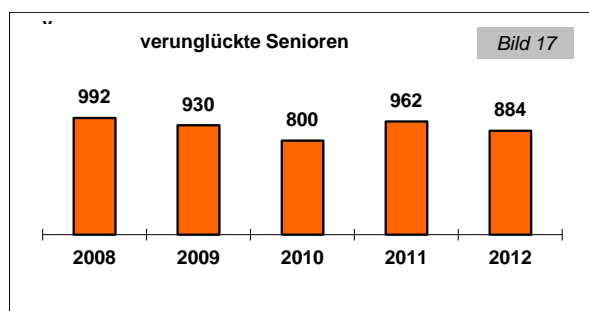


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 18 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2012 verunglückten insgesamt 884 Senioren. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 78 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 884 verunglückten Senioren wurden

- 13 getötet (+ 4)
- 118 schwer verletzt (- 40)
- 753 leicht verletzt (- 42)

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	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2007-2011
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Krad	0	0	7	11	17	1	36	36	0	36
Pkw	2	2	413	2.271	6.138	61	8.887	8.791	96	8.031
Lkw	0	1	51	544	259	20	875	950	-75	849
Bus	0	0	2	69	26	2	99	80	19	86
Sonst.Kfz	0	0	4	48	29	8	89	126	-37	109
Mofa/Moped	0	2	2	8	15	0	27	27	0	22
Fußgänger	9	4	5	40	57	7	122	137	-15	106
Radfahrer	20	4	7	53	111	21	216	222	-6	192
Sonstige/o.Ang.	0	0	2	17	19	564	602	593	9	320
Gesamt 2012	31	13	493	3.061	6.671	684	10.953	10.962	-9	9.751
Gesamt 2011	34	15	505	2.961	6.752	695				
Veränderung	-3	-2	-12	100	-81	-11			-0,1%	

Danach ergeben sich im Hinblick auf Alter und Beteiligung im Vorjahresvergleich

- ein leichter Rückgang der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung auf 10.953, jedoch leichter Anstieg bei der Verkehrsbeteiligung PKW.
- ein leichter Rückgang der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 6.671.

Senioren sind zu 60,9 % (Vorjahr 61,6 %) 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

Hauptursachen und -verursacher der Unfällen mit Senioren												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2012	2011	
Straßenbenutzung	0	28	1	0	0	1	0	7	0	37	39	-2
Geschwindigkeit	5	208	3	1	0	3	0	2	1	223	247	-24
Abstand	3	352	20	0	2	1	0	3	0	381	395	-14
Überholen	3	60	3	0	0	1	0	4	0	71	82	-11
Vorbeifahren	0	45	1	0	0	0	0	0	0	46	59	-13
Nebeneinanderfahren	1	594	36	1	4	1	0	0	1	638	673	-35
Vorfahrt/Vorrang	0	383	5	1	3	1	0	5	0	398	394	4
Rotlicht Fz.	0	58	0	0	0	0	0	8	0	66	79	-13
Abbiegen	1	235	6	0	2	0	0	2	0	246	263	-17
Wenden/Rückwärtsfahren	0	1.476	42	4	6	0	0	0	3	1.531	1.668	-137
Einfahren i.d.fl.Verkehr	0	296	4	0	1	0	0	6	0	307	302	5
Fehlverhalten ggü Fußgängern	0	73	1	1	1	0	0	7	1	84	60	24
Ruhender Verkehr	0	104	7	1	0	0	0	0	0	112	121	-9
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	4	2.198	124	17	9	7	1	66	12	2.438	2.261	177
Technische Mängel	0	6	4	0	0	0	0	1	1	12	5	7
Beleuchtung/Ladung Besetzung	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	7	-6
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.	0	0	0	0	1	0	45	0	0	46	56	-10
Fußgängerfehler sonst. Art	0	0	0	0	0	0	11	0	0	11	24	-13
o.A.	0	22	1	0	0	0	0	0	0	23	17	6
Gesamt 2012	17	6.138	259	26	29	15	57	111	19	6.671	6.752	-81
Gesamt 2011	17	6.146	291	15	62	16	81	103	21			
Veränderung	0	-8	-32	11	-33	-1	-24	8	-2			-1,2%

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

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
- Fehler beim Nebeneinanderfahren
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang
- ungenügender Sicherheitsabstand
- 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 beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

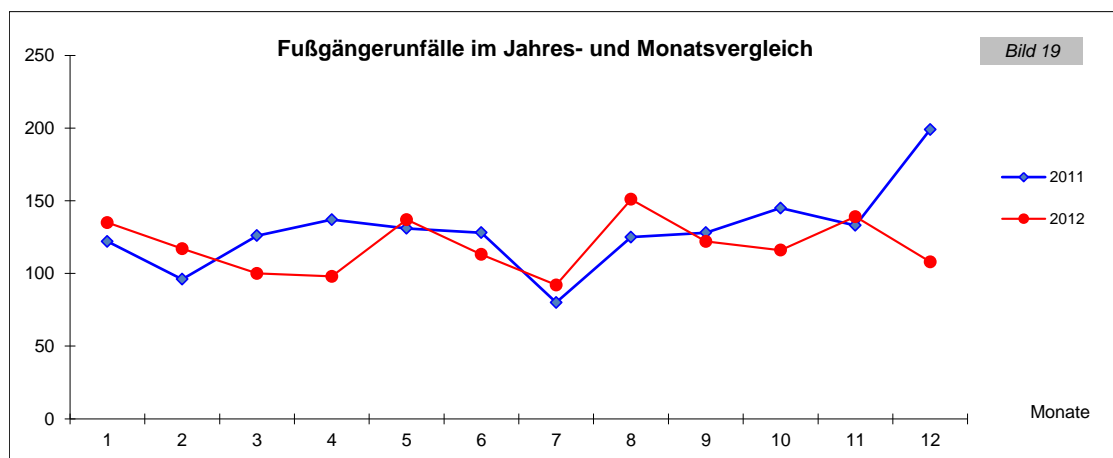
Zunahme der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden (- 25)
- Rückgang der Unfälle mit leichtem Sachschaden (- 98)
- Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten (von 251 auf 217)
- erheblicher Anstieg bei den Unfällen mit Getöteten (von 12 auf 19)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2007-2011
	VUPS	VUSS	VULS	2012	2011		
Januar	117		18	135	122	13	109
Februar	96	1	20	117	96	21	99
März	80	3	17	100	126	-26	109
April	78	2	18	98	137	-39	117
Mai	111	2	24	137	131	6	126
Juni	92	1	20	113	128	-15	123
Juli	77	1	14	92	80	12	110
August	129		22	151	125	26	112
September	107	2	13	122	128	-6	117
Oktober	101	2	13	116	145	-29	134
November	118		21	139	133	6	140
Dezember	92	2	14	108	199	-91	136
Gesamt 2012	1.198	16	214	1.428	1.550	-122	1.432
Gesamt 2011	1.223	15	312				
Veränderung	-25	1	-98			-7,9%	

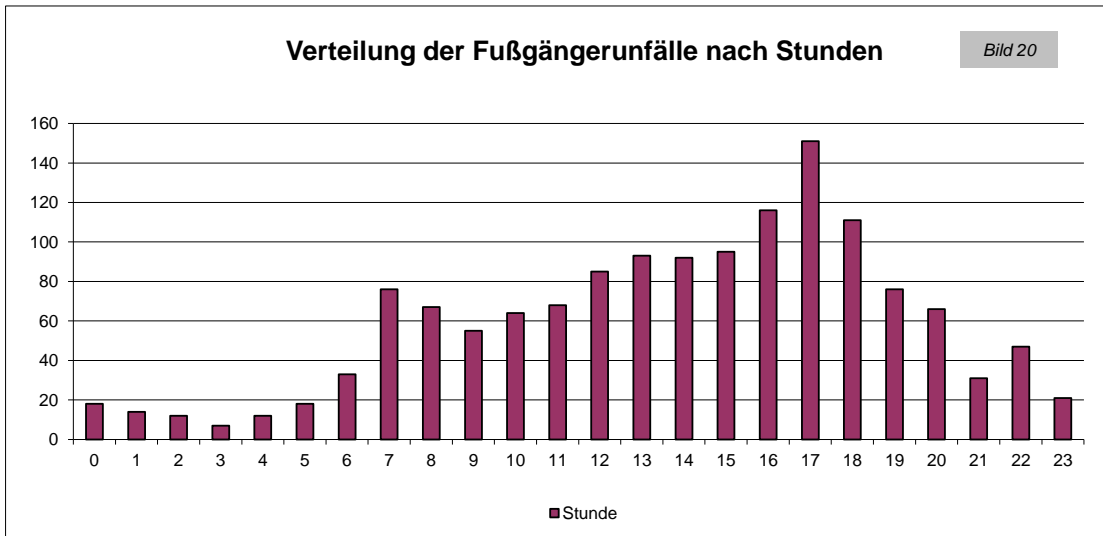
Bild 19 zeigt die Verteilung der Fußgängerunfälle im Jahresverlauf im Vergleich zu 2011. Der Verlauf ist mäßig schwankend, ohne dass Erklärungen für die einzelnen Abweichungen vorliegen.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der 1.428 Fußgängerunfälle.

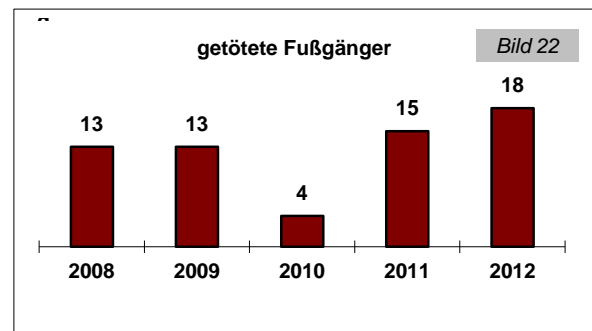
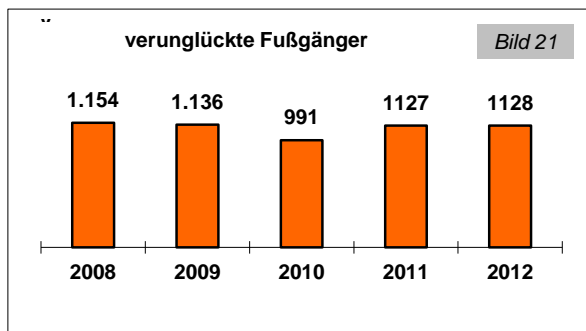
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2012 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7 und 12 bis 19 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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



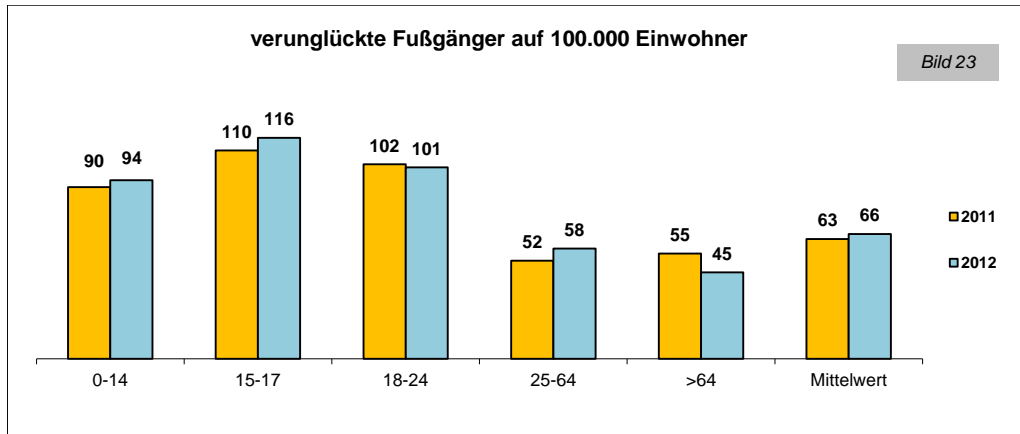
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Zahl von insgesamt 1.128 Verunglückten im Jahr 2012 liegt auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 25 bis 64-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabelle 7 im Kapitel Unfallfolgen). Damit spiegelt sich der prozentual hohe Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider.

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

Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe⁶ 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 Fußgängerfahrunfällen										Durchschnitt 2007-2011
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Kfz-Führer		1	53	408	113	39	614	630	-16	626
Fußgänger	125	31	71	271	57	76	631	730	-99	637
Radfahrer	6	1	5	58	13	40	123	148	-25	130
Sonstige/o.Ang.				2	3	55	60	42	18	40
Gesamt 2012	131	33	129	739	186	210	1.428	1.550	-122	1.432
Gesamt 2011	152	44	131	802	182	239				
Veränderung	-21	-11	-2	-63	4	-29	-7,9%			

Bezogen auf alle 1.428 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 43,0 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- in 44,2 % 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 614 Kfz-Führern des Jahres 2011, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 523 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 319 Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ registriert worden, hauptsächlich durch

Fehlverhalten gegenüber Fußgängern

- beim Abbiegen
- an Fußgängerfurten
- an Fußgängerüberwegen
- an anderen Stellen

⁶ Neuer Feststellungsmodus des Statistischen Landesamtes ab 2012

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

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten
- durch Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2012	2011	Veränderung
Straßenbenutzung	1	2				2		38		43	45	-2
Geschwindigkeit	3	19	1					5	1	29	29	0
Abstand		3	1					1		5	9	-4
Überholen		2						1		3	0	3
Vorbeifahren										0	0	0
Nebeneinanderfahren		2	2							4	0	4
Vorfahrt/Vorrang		4								4	1	3
Rotlicht Fz.		12						5	2	19	25	-6
Abbiegen		23	3	2					1	29	21	8
Wenden/Rückwärtsfahren		79	12		1				4	96	117	-21
Einfahren i.d.fl.Verkehr		3								3	8	-5
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	319	28	11	2	1		58	42	462	448	14
Ruhender Verkehr		4	1				1			6	7	-1
Beleuchtung/Ladung Besetzung								1		1	0	1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		51	4	11	2		2	13	9	92	117	-25
Technische Mängel			1	1				1	1	4	3	1
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn							517			517	537	-20
Fußgängerfehler sonst. Art							111			111	171	-60
o.A.										0	12	-12
Gesamt 2012	5	523	53	25	5	3	631	123	60	1428	1550	-122
Gesamt 2011	5	535	44	21	15	10	730	148	42			
Veränderung	0	-12	9	4	-10	-7	-99	-25	18			-7,9%

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 2007-2011
	VUPS	VUSS	VULS	2012	2011		
Januar	119	1	44	164	93	71	120
Februar	87	1	30	118	108	10	126
März	166	1	51	218	185	33	173
April	179	3	57	239	290	-51	287
Mai	285	1	71	357	388	-31	349
Juni	235	5	96	336	385	-49	402
Juli	208	5	54	267	253	14	334
August	330	6	97	433	352	81	315
September	232	3	80	315	369	-54	350
Oktober	183	4	63	250	255	-5	253
November	177	4	70	251	223	28	234
Dezember	59	0	17	76	182	-106	141
Gesamt 2012	2.260	34	730	3.024	3.083	-59	3.082
Gesamt 2011	2.282	45	756				
Veränderung	-22	-11	-26			-1,9%	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Radfahrerunfälle um -1,9 % zurückgegangen.

Im Vergleich der Jahre 2011/2012 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar, mit einer Spitze jedoch im August und einem deutlichen Rückgang im Dezember.

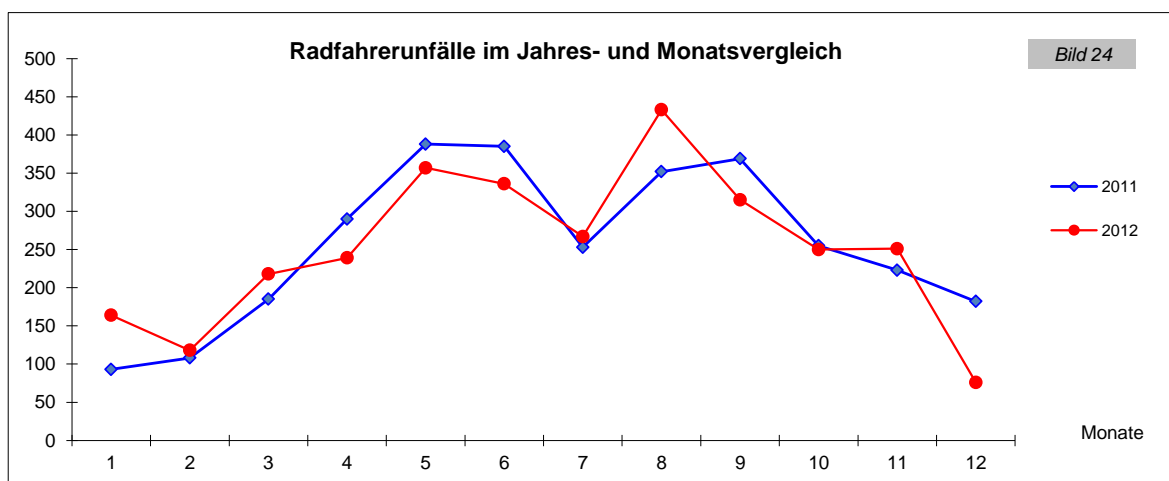
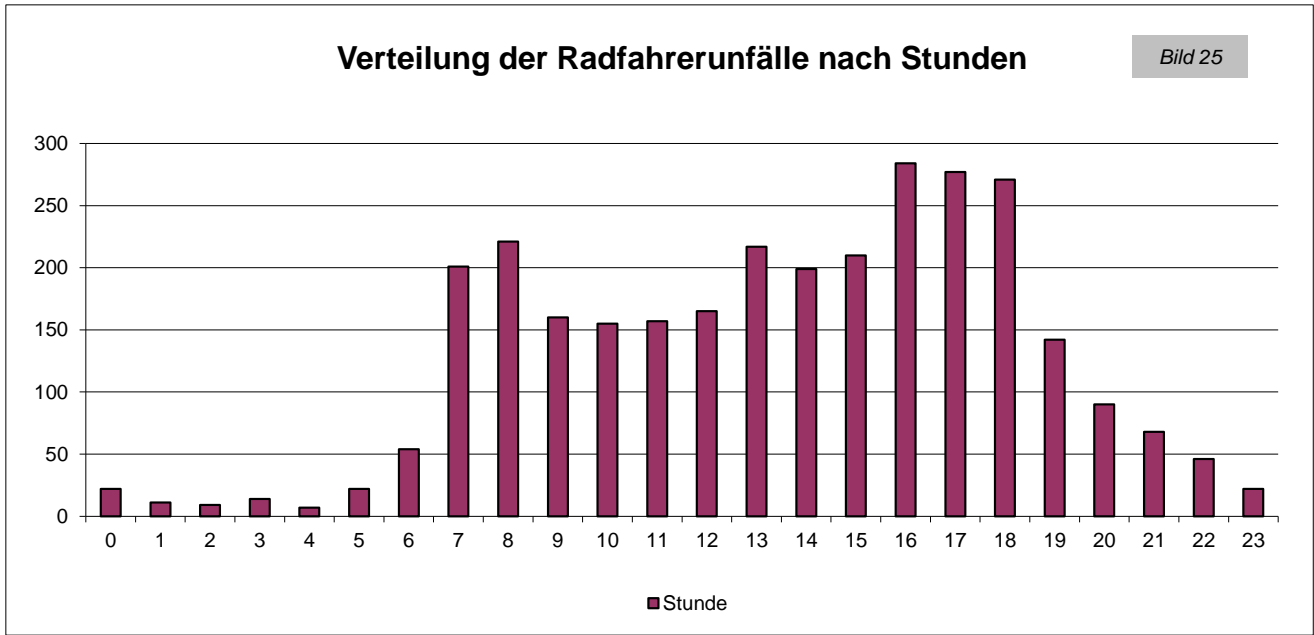
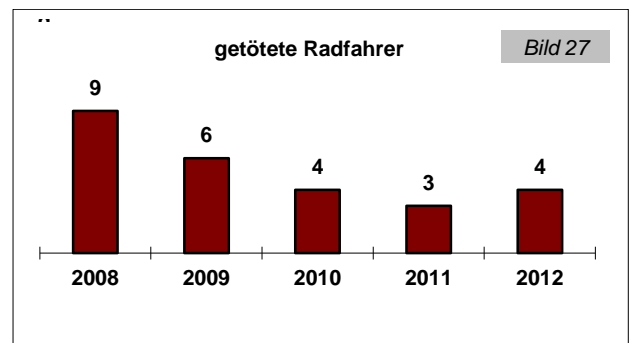
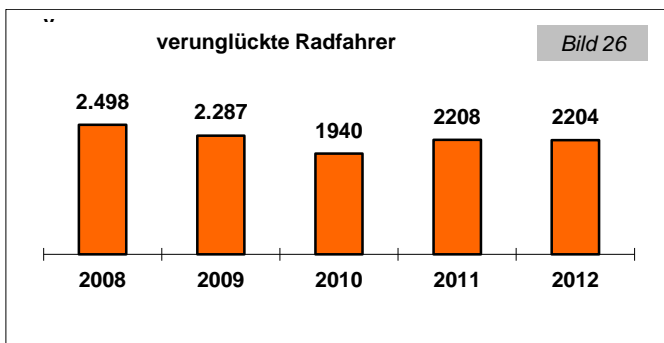


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle auf Stunden.

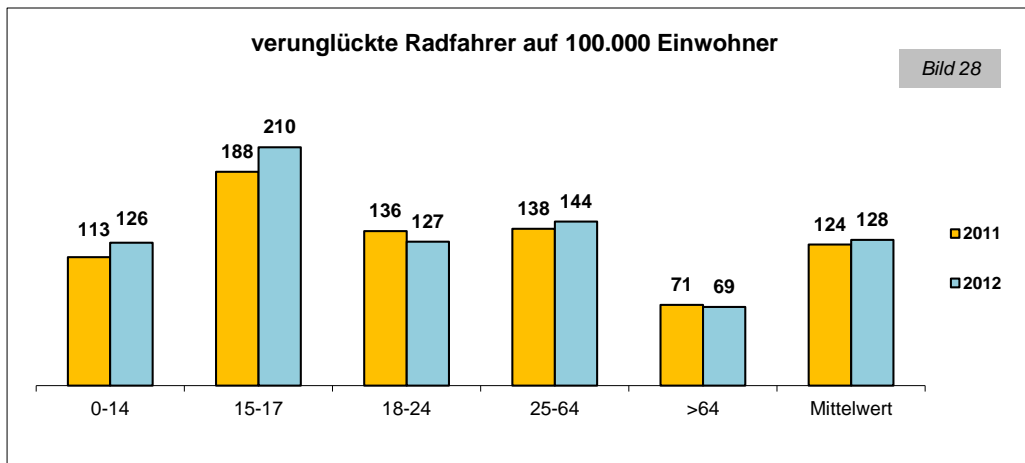


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



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



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

1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2007 - 2011
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
Kfz-Führer	2	1	130	1.193	231	48	1.605	1.654	-49	1.696
Fußgänger	16	5	8	62	14	15	120	113	7	102
Radfahrer	158	57	89	629	111	165	1.209	1.260	-51	1.214
Sonstige/o.Ang.	0	0	0	3	0	87	90	56	34	71
Gesamt 2012	176	63	227	1.887	356	315	3.024	3.083	-59	3.083
Gesamt 2011	211	56	274	1923	342	277				
Veränderung	-35	7	-47	-36	14	38			-1,9%	

Bezogen auf alle 3.024 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 40,0 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher - (Vorjahr 40,9 %)
- in 53,1 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 53,6 %)

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

Tabelle 29

Hauptursachen und -verursacher bei Radfahrerunfällen							
Ursachengruppen					Gesamt		Veränderung
	Kfz.	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2012	2011	
Straßenbenutzung	12	0	184	3	199	233	-34
Geschwindigkeit	12	0	30	1	43	61	-18
Abstand	22	0	26	2	50	49	1
Überholen	33	0	38	9	80	72	8
Vorbeifahren	9	0	5	4	18	15	3
Nebeneinanderfahren	6	0	3	0	9	18	-9
Vorfahrt/Vorrang	389	0	55	10	454	415	39
Rotlicht Fz.	31	0	113	2	146	156	-10
Abbiegen	502	0	25	22	549	599	-50
Wenden/Rückwärtsfahren	76	0	1	4	81	96	-15
Einfahren i.d.fl.Verkehr	239	0	79	8	326	359	-33
Fehlverhalten ggü Fußgängern	5	0	58	0	63	74	-11
Ruhender Verkehr	121	0	7	1	129	117	12
Beleuchtung/Ladung Besetzung	3	0	1	0	4	2	2
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	145	1	566	24	736	675	61
Technische Mängel	0	0	8	0	8	4	4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.	0	86	2	0	88	78	10
Fußgängerfehler sonst. Art	0	33	0	0	33	33	0
o.A.	0	0	8	0	8	27	-19
Gesamt 2012	1605	120	1209	90	3024	3083	-59
Gesamt 2011	1654	113	1260	56			
Veränderung	-49	7	-51	34			-1,9%

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 Lichtzeihanlagen
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden

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

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Krafroller (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm³ oder unter 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Moped (unter 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 50 km/h und Versicherungskennzeichen)
- Mofa 25 (unter 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 25 km/h und Versicherungskennzeichen)
- E-Bike/S-Pedelec (max. 500/1000 Watt, mit oder ohne Tretunterstützung, ca. 40 km/h)

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.

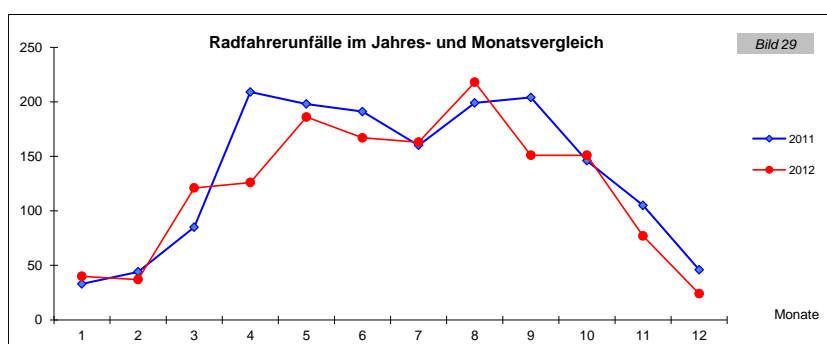
Tabelle 30 beschreibt die Unfallentwicklung, aufgeschlüsselt nach einzelnen Monaten sowie Schwere der Unfälle.

Tabelle 30

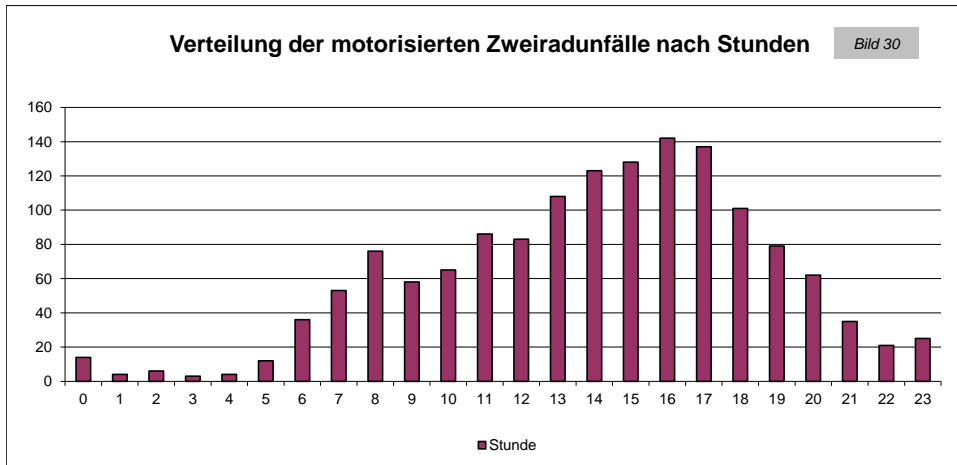
Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt			Durchschnitt 2007-2011
	VUPS	VUSS	VULS	2012	2011	+ / -	
Januar	20	3	17	40	33	7	37
Februar	18	2	17	37	44	-7	47
März	64	6	51	121	85	36	85
April	67	5	54	126	209	-83	171
Mai	96	6	84	186	198	-12	178
Juni	81	13	73	167	191	-24	187
Juli	91	9	63	163	160	3	181
August	118	7	93	218	199	19	178
September	83	9	59	151	204	-53	186
Oktober	82	6	63	151	146	5	142
November	41	6	30	77	105	-28	85
Dezember	15	2	7	24	46	-22	46
Gesamt 2012	776	74	611	1.461	1.620	-159	1.523
Gesamt 2011	866	84	670				
Veränderung	-90	-10	-59			-9,8%	

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2012 um -9,8 % und die Unfälle mit Personenschaden um -10,4% zurückgegangen sind.

Der jahreszeitliche Verlauf zeigt sich ein saisontypisches Bild mit den meisten Unfällen vom Frühjahr bis zum Herbstbeginn.



Das Bild 29 stellt die stündliche Unfallverteilung dar mit höheren Werten im morgendlichen Berufsverkehr ab 8.00 Uhr und im Tagesverlauf von 11.00 bis 20.00 Uhr. Am unfallträchtigsten zeigt sich der Zeitraum von 14.00 bis 18.00 Uhr.

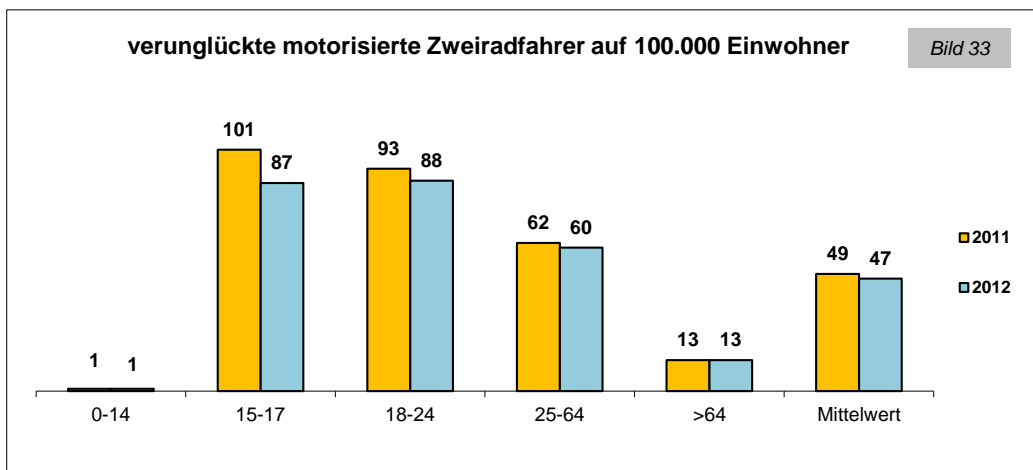
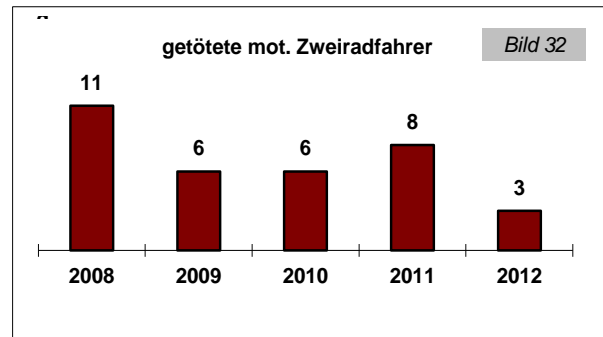
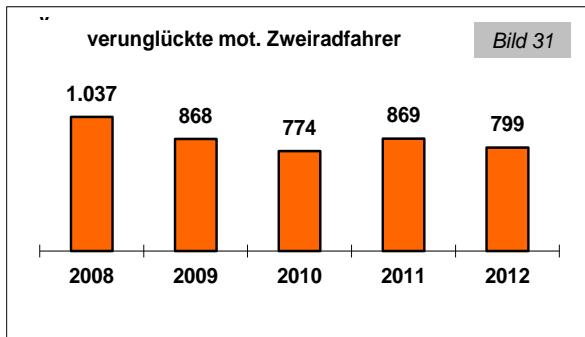


1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.461 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 875 Personen:

Davon verunglückten mit motorisierten Zweirädern 799:

- 385 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades
- 44 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers
- 83 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades
- 232 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds
- 54 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25
- 1 Fahrer von E-Bike/S-Peledec



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 Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2007 - 2011
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2012	2011	+ / -	
motor. Zweiradfahrer	0	38	119	347	32	13	549	660	-111	658
übrige Kfz.	0	0	88	595	93	25	801	847	-46	773
Fußgänger	1	1	2	8	2	2	16	29	-13	23
Radfahrer	3	2	0	17	2	1	25	19	6	14
Sonstige/o.Ang.	0	0	0	2	0	68	70	65	5	55
Gesamt 2012	4	41	209	969	129	109	1.461	1.620	-159	1.523
Gesamt 2011	4	44	232	1076	137	127				
Veränderung	0	-3	-23	-107	-8	-18			-9,8%	

In 37,6% 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 bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	Gesamt		Veränderung
						2012	2011	
Straßenbenutzung	8	5	0	1	3	17	15	2
Geschwindigkeit	109	25	0	0	1	135	171	-36
Abstand	118	46	0	0	3	167	172	-5
Überholen	33	14	0	0	4	51	65	-14
Vorbeifahren	1	9	0	0	0	10	12	-2
Nebeneinanderfahren	20	76	0	0	2	98	111	-13
Vorfahrt/Vorrang	15	97	0	1	3	116	126	-10
Rotlicht Fz.	11	6	0	6	1	24	32	-8
Abbiegen	11	112	0	1	2	126	147	-21
Wenden/Rückwärtsfahren	1	225	0	0	5	231	254	-23
Einfahren i. d. fl. Verkehr	13	98	0	5	6	122	119	3
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	0	0	0	0	2	7	-5
Ruhender Verkehr	0	3	0	0	0	3	10	-7
Beleuchtung/Ladung Besetzung	0	1	0	0	4	5	4	1
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	199	84	1	11	33	328	329	-1
Technische Mängel	3	0	0	0	3	6	7	-1
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrb.	0	0	14	0	0	14	23	-9
Fußgängerfehler sonst. Art	0	0	1	0	0	1	5	-4
o.A.	5	0	0	0	0	5	11	-6
Gesamt 2012	549	801	16	25	70	1461	1620	-159
Gesamt 2011	660	847	29	19	65			
Veränderung	-111	-46	-13	6	5			-9,8%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

Im Einzelnen:

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

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

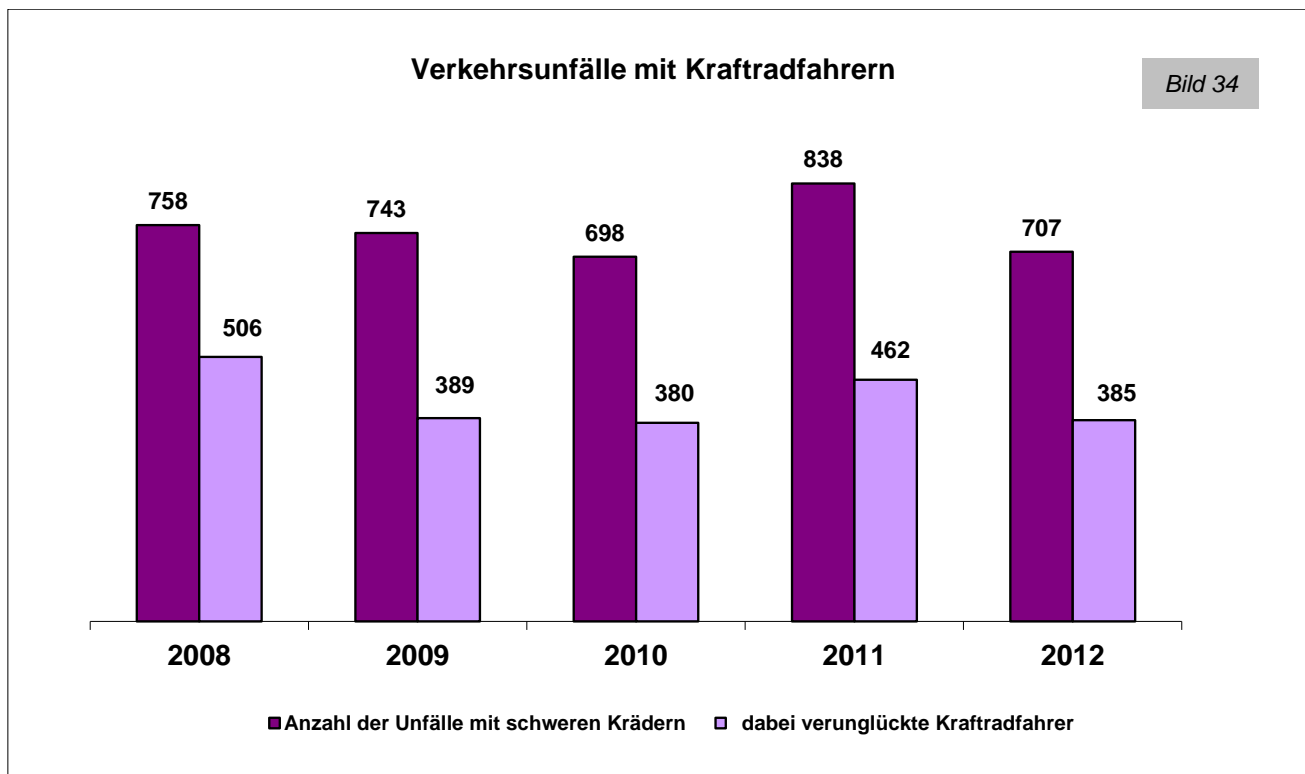
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

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

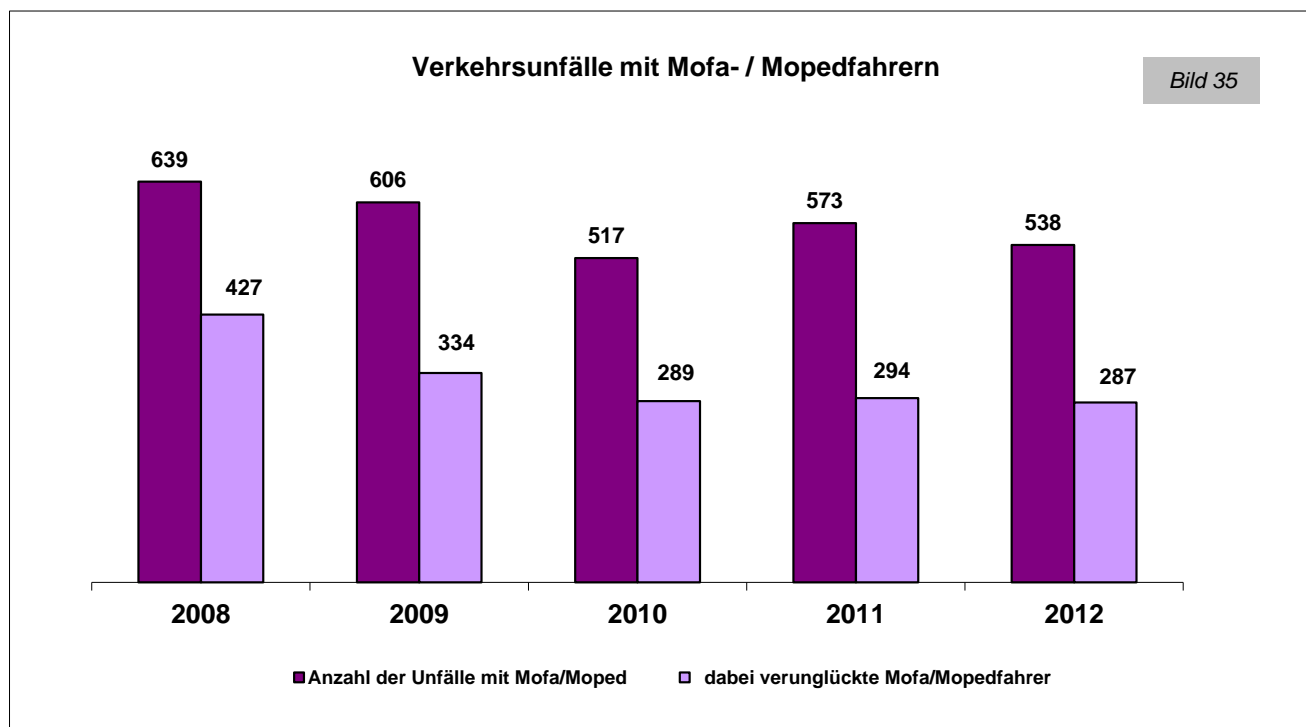
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen auf, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern ging im Vergleich zum Vorjahr um 15,6% zurück, die Zahl der Verunglückten um 16,7% an. Es waren 2 tödlich verunglückte Kraftradfahrer zu beklagen (Vorjahr 5).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Auch bei den schwächer motorisierten Zweirädern lässt sich ein Rückgang sowohl bei der Anzahl der Verkehrsunfälle um -6,1%, als auch bei den Verunglückten um -2,4% feststellen.

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1 Unfallbekämpfung

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

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

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

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

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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

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

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahre 2012 weitere 6 Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2012 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Fuhlsbüttler Straße / Alte Wöhr / Langenfort	Verkehrsunfälle mit Radfahrereteiligung im nordöstlichen Knotenbereich. VU-Häufigkeit mit Rotlichtverstoß durch den Kraftfahrzeugverkehr an der nordwestlichen Knotenpunktecke Fuhlsbüttler Straße-Alte Wöhr in Fahrtrichtung Süden. Linksabbiege-VU aus den Straßen Langenfort und Alte Wöhr. Unfälle im Längsverkehr in der Fuhlsbüttler Straße aus beiden Richtungen.	<u>Sofortmaßnahmen:</u> Zur Verhinderung von Rotlichtfahrten aus der Straße Langenfort: <ul style="list-style-type: none"> • Rückverlegung der Haltlinie im ersten Fahrstreifen • Größerer Signalgeber • Anpassung der Schaltung Zur Reduzierung der Linksabbiegeunfälle: <ul style="list-style-type: none"> • Nachmarkierung eines Aufstellkreuzes im Mittelpunkt des Knotens • Anhalten des Gegenverkehr bei längeren Zeitlücken Sichtbehinderung auf Radfahrer: <ul style="list-style-type: none"> • Papierkorb versetzt Weiterführende Maßnahmen: Neue Führung des Verkehrs über den Knoten, Überprüfung Standorte Bushaltestellen, LED-Technik. <i>Planung im Rahmen der Busbeschleunigung aufgenommen</i>
Saseler Chaussee / Eckerkamp / Waldingstraße	Einbiegen-/Kreuzenunfälle an unvollständiger Signalisierung an der Einmündung Eckerkamp.	Vollsignalisierung der Kreuzung <i>Planung aufgenommen, Umsetzung für 2013 vorgesehen..</i>

Saseler Chaussee / Stadtbahnstraße	Zahlreiche Auffahr- und einzelne Verflechtungsunfälle Zahlreiche Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf Gegenverkehr aus der Stadtbahnstraße in die Saseler Chaussee.	Neue Neuaufteilung der Verkehrsführung mit Verlegung der Mittelinseln zur Verbesserung der Sichtachse auf den Gegenverkehr und Verlegung der Bushaltestelle in Richtung Westen, Überarbeitung der Signalschaltung. <i>Planung aufgenommen.</i>
Walddörfer Straße / Nordschleswiger Straße	Signifikante Häufung von Linksabbiegeunfällen in Nordost-Richtung, Auffahrnfälle im sogenannten „freien“ Rechtsabbiegefahrstreifen.	Verbesserung der Verkehrsführung durch kompaktere Gestaltung der Kreuzung und Verlegung der Mittelinseln zur Verbesserung der Sicht für Linksabbieger. Anpassung der Signalabläufe. <i>Planung aufgenommen, Umsetzung für Oktober 2014 vorgesehen.</i>
Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee / Wohlersallee (Sternbrücke)	Zahlreiche Verflechtungs- und Auffahrnfälle in Richtung Westen aufgrund einer Fahrbahnverengung im Kreuzungsbereich unter der Brücke.	Verschiedene Alternativen für eine verbesserte Verkehrsführung in Richtung Westen. <i>Planung soll im Rahmen der Busbeschleunigung erfolgen</i>
Rahel-Varnhagen-Weg / Edith-Stein-Platz	Zahlreiche Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern an einem Fußgängerüberweg.	Bau einer Fußgängerlichtzeichenanlage <i>Planung wurde aufgenommen</i>

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2012

Im Jahr 2012 wurde an fünf Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossene Maßnahme durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2012 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Neuländer Straße / AS Harburg	Zahlreiche Fahrnfälle aufgrund mangelhafter Knotengeometrie. Vorfahrtunfälle mit zum Teil schweren Unfallfolgen	Bau einer Kreisverkehrsanlage <i>Maßnahme wurde im Oktober 2012 umgesetzt.</i>
Hammer Steindamm / Wandsbeker Chaussee / Seumestraße	Unfälle mit Fahrzeugen, die verbotswidrig vom Hammer Steindamm nach links in die Wandsbeker Chaussee abbiegen. Rotlichtmissachtung in der Wandsbeker Chaussee in beiden Richtungen	Teilumbau der Kreuzung, Anpassung der Signalschaltung mit Berücksichtigung eines gesondert signalisierten Linksabbiegers aus dem Hammer Steindamm <i>Maßnahme im Juni 2012 umgesetzt.</i>
Mönckebergstraße / Bergstraße	Unsignalisierter Knoten. Zahlreiche Vorfahrtunfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung.	Zur Verbesserung der Verkehrsführung: Einbau eines kleinen Fahrbahnteilers. Zur Verhinderung illegalen Parkens im Einmündungsbereich damit Verbesserung der Sichtverhältnisse: Einsatz von Stadtmöblierung (Sitzquader) <i>Maßnahme im August 2012 umgesetzt.</i>
Stephansplatz	Unfälle mit Fußgängern, die den Bus erreichen wollen. Zahlreiche Verkehrsunfälle zwischen Linksabbiegern und Wenden mit geradeaus fahrenden Bussen. Auffahr- und Verflechtungsunfälle.	Sofortmaßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der signalisierten Verkehrsführung in 2011. Zweite signalisierte Fußgängerquerung am südlichen Ende des Haltestellenbereichs in der Dammtorstraße. <i>Maßnahme wurde im November 2012 durchgeführt.</i>
Grindelallee zwischen Rentzelstraße und Edmund-Siemers-Allee	Wendeunfälle im Zusammenhang mit dem Bussonderfahrstreifen in Mittellage.	Bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen durch Installation von Leitelementen mittig der Bussonderfahrstreifen. <i>Maßnahme im März 2012 durchgeführt.</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 2012 wurden folgende Unfallhäufungsstellen abschließend einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu wurde die Unfallentwicklung 3 Jahre vor und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen. Bei den Knoten Neuhöfer Straße / Reiherstieg Hauptdeich und Neuhöfer Damm / Neuhöfer Straße wurden die Überprüfungszeiträume um ein bzw. zwei Jahre verlängert, da längere Sperrungen und Baumaßnahmen das Ergebnis sonst verfälscht hätten.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahme	Ergebnis
Neuhöfer Straße / Reiherstieg Hauptdeich	Linksabbiegeunfälle aus allen Richtungen; hoher Lkw-Anteil (28-30 Prozent!) verhindert die Sicht auf den Gegenverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> Bauliche Verlegung der Mittelinseln, Verlegung der Linksabbiegefahrstreifen linksseitig der Mittelinseln. Überarbeitung der Signalschaltung 	Die Anzahl der Unfälle sind gegenüber der Ausgangslage deutlich zurückgegangen.
Neuhöfer Damm / Neuhöfer Straße	Unfälle beim mehrspurigen Abbiegen von Lkw durch seitliches Berühren.	<ul style="list-style-type: none"> Anpassung der Schleppkurven durch Verschiebung der Fahrbahnkanten Neumarkierung der Fahrstreifen 	Die Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.
Wiesendamm / Saarlandstraße	Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf den Gegenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Linksabbiegesituation im Wiesendamm durch Änderung der Markierung und Anpassung der Inselköpfe Optimierung der LZA-Steuerung (gemeinsames Linksabbiegen der Verkehrsströme aus dem Wiesendamm, verkehrabhängige Steuerung) 	Die Linksabbiegeunfälle sind deutlich rückläufig.
Holzmühlenstraße / Lesserstraße	Vorfahrtunfälle aufgrund unübersichtlicher Verkehrsführung im Einmündungsbereich	Verbesserung der Erkennbarkeit der Verkehrsabwicklung durch Markierungsänderungen und Anpassung der Mittelinsel	Die Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.
Stresemannstraße / Aisenstraße / Holstenplatz	Unfälle aufgrund von Rotlichtmissachtung und Linksabbiegeunfälle.	Verbesserung der Erkennbarkeit durch <ul style="list-style-type: none"> fahrstreifenbezogene Signalisierung, Kontrastblenden und Neumarkierung des Knotens. 	Die Gesamtunfallzahl ist rückläufig, im letzten Überprüfungsjahr kein Unfall mit Rotlichtmissachtung.
Cranzer Hauptdeich / Estedeich	Linksabbiegeunfälle mit schweren Unfallfolgen	Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung: <ul style="list-style-type: none"> Zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h gesenkt Auftragen eines Piktogramms Tempo 50. Einrichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlage. 	Die Unfallhäufungsstelle wurde beseitigt.

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 2012 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 82 Projekte durchgeführt, an denen 3.380 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

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

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2012 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2012 standen der 46. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 25. Liederwettbewerb unter dem Motto „Meine Deine Unsere Straße“.

Von insgesamt 46 Schulen aller Schulformen nahmen 1.029 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden insgesamt 602 Plakate und 6 Lieder eingereicht, von denen 81 Siegerplakate und 3 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6.500,- € 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 18. Juni 2012 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 750 Gästen Ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Wolfgang Kopitzsch und dem Vertreter des Leiter des Amtes für Bildung Dr. Uwe Hinrichs 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 2012 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 5.719 Stunden
- in Schulen 25.552 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 5.005 Stunden

Aktion Verkehrsfuchs 30 Veranstaltungen mit 1.708 Kindern und 850 Erwachsenen

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 315 Vorstellungen
- in Kindergärten 79 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 30 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- Radfahrausbildung in Schulen 5.221 Stunden
- Sonderveranstaltungen 36 Veranstaltungen

Fahrradprojekte (5./6. Klasse) 82 Projekte
(insgesamt 3380 Teilnehmer)

Mofaprojekte (8.-10. Klasse) 39 Kurse (insgesamt 668 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

Junge Menschen in der Altersgruppe 18-24 Jahre sind vielfach „Fahranfänger“ und nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt. Sie sind insofern spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten. Seit 2005 verfügt die Polizei Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er-„fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Unter anderem wird er auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „Drug-stop“ eingesetzt. Ziel dieser von der Polizei unterstützten Kampagne ist es,

durch Öffentlichkeitsarbeit und den Einsatz von Peers (Gleichaltrigen) junge Erwachsene über die Gefahren und Folgen von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr zu informieren (Projekt „Mobil? Aber sicher!“). Diese Informationen werden darüber hinaus auf den Messeständen der Polizei bei den Messen „Reisen Hamburg“, der Motorradmesse und „Du und Deine Welt“ vermittelt.

2.2.2.2 Senioren

Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2012 waren rund 90 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

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

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

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

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

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

„Einfach mobil bleiben“ wird auch in 2013 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 2012 zum elften Mal die Verkehrssicherheitsaktion zur Senkung der Verkehrsunfälle mit Kindern im gesamten Hamburger Stadtgebiet durchgeführt.

Aus der Erkenntnis heraus, dass Verkehrssicherheit für Kinder nicht nur alleinige Aufgabe der Polizei ist und das Ziel „Verringerung der Kinderunfälle“ nur durch gemeinsame Aktivitäten von erfahrenen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden kann, wurde die Aktion wiederum mit verschiedenen Partnern vorbereitet und durchgeführt. Mitwirkende Partner der Behörde für Inneres und Sport sowie der Polizei Hamburg waren u. a. die Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB), die Landesunfallkasse, der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die DEKRA Automobil GmbH und der Fahrlehrerverband Hamburg e. V.

Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2012 lag bei dem immer aktuellen Thema „Geschwindigkeit“ in der Nähe von Schulen und Kindertagesstätten und dem nicht minder bedeutsamen Feld der Kinderrückhaltesysteme.

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

Im Aktionszeitraum mussten bedauerlicherweise insgesamt 12.482 Verwarnungs- und Bußgeldverfahren eingeleitet werden.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der Verkehrssicherheitspartner) über die o. g. Themenfelder informierten.

Im Rahmen der insgesamt 119 Präventionsaktionen wurden ca. 3.740 Personen erreicht.

Zahlreiche Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter www.ruecksicht-auf-kinder.de veröffentlicht. Die Homepage der Aktion ist jeder-

zeit im Internet einzusehen und gibt ein vielfältiges Informationsangebot in Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

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

Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2012 intensiv an Präventionsmaßnahmen zur Reduzierung von Motorradunfällen in der Stadt. Gemeinsam mit dem Fahrlehrerverband, der Verkehrswacht und weiteren Partnern aus dem Forum Verkehrssicherheit Hamburg wurden Präventionsstände am Fähranleger Zollenspieker, bei den Hamburger Motorradtagen in den Messehallen und beim Motorradgottesdienst am Hamburger Michel betrieben.

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

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

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2012 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum neunten 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 Landesunfallkasse, der ADFC gemeinsam diese Aktion gestartet.

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

Im Aktionszeitraum von vier Wochen wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Es wurde eine Vielzahl von Fahrrädern „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei zahlreiche Fahrräder kontrolliert und ca. 1000 Mängelmeldungen und ca. 740 Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen Verhaltensfehlern von Radfahrern gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2013 fortgeführt werden.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2012 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 66 Sonderveranstaltungen, darunter

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

Im **Theater des Verkehrskaspers** in der Glacischaussee konnten im Jahr 2012 insgesamt 1215 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen

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

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

2.3 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich auch im Jahre 2011 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier im Wesentlichen an den Unfallopfällen 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-, Laser- bzw. Lichtschrankentechnik gewährleisten die für eine wirksame Unfallbekämpfung notwendige Flexibilität im Einsatz.

An Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung wurde im Jahre 2012 die Geschwindigkeit mit insgesamt 21 stationären Anlagen überwacht. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. So wird eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei vermieden.

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

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2012 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 513.980 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 kon-

trolliert, zudem werden inzwischen drei mobile Rotlichtüberwachungsanlagen eingesetzt. Daneben werden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung verfolgt.

Die Polizei zeigte im Jahr 2012 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt **18.832** Verstöße an.

2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 414 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.127 Fällen angezeigt.

In 929 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 418 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/November 2012 schon zum sechsten Male eine Aktionswoche zum Thema „Drogen im Straßenverkehr (DiS)“ durch. Im Rahmen dieser „DiS-Wochen“ werden auch unter Beteiligung von Polizeien anderer Bundesländer die neuesten Erkenntnisse in Theorie und Praxis ausgetauscht. Allein bei den während der „DiS-Woche“ 2012 durchgeführten Verkehrskontrollen konnten 77 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 2012 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.543 Ordnungswidrigkeiten und 73 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 2012 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2012 insgesamt 5.609 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

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

2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung der Wirtschaftsverkehre, steigende Tonnage und Transportleistungen auf den Straßen, einen hohen Konkurrenzdruck im Speditionsgewerbe und auch immer wieder spektakuläre Unfälle mit LKW (hierunter werden alle als LKW o. ä. zugelassenen Kraftfahrzeuge von 2 t bis 40 t zulässiger Gesamtmasse verstanden).

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

In Hamburg wurden im Jahr 2012 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 3.759 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei

Neben der Verkehrsüberwachung im täglichen Dienst werden von der Polizei – insbesondere unter der Führung der Verkehrsdirektion – auch regelmäßig größere Einsätze zur Stärkung der Verkehrssicherheit vorbereitet und durchgeführt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 77 Verkehrsgroßkontrollen (davon sechs länderübergreifende Verkehrskontrollen) durchgeführt. Zu den unterschiedlichen Schwerpunkten der Kontrollen gehörten neben speziellen Alkohol- und Drogenkontrollen auch die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, von motorisierten Zweirädern sowie die Bekämpfung von Rotlichtverstößen und Aggressionsdelikten (Geschwindigkeit, Abstand, Drängeln).

Regelmäßige zielgerichtete Fahrradkontrollen wurden durch die Fahrradstaffel - zum Teil mit weiterem unterstelltem Personal - auch im Jahr 2012 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 12 solcher Kontrollen statt. Ein herausragendes Ergebnis einer solchen Kontrolle wurde am 19.04.2012 erzielt. Dabei wurden in 7 Stunden allein 217 Rotlichtverstöße von Radfahrern zur Anzeige gebracht.

2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

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

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

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

Alleine bei zielgerichteten Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs, die seit Mai 2012 getroffen wurden, wurden 52.529 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2012 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften 689.006 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 20.340 Fahrzeuge sichergestellt. 6.010 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 8.480 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 118 Fällen Fahrzeuge an die Berechtigten vor Abschluss der Sicherstellungsmaßnahmen herausgegeben.

2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die Verkehrsleitzentrale (VLZ) der Polizei und die gemeinsam von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Feuerwehr und der Polizei betriebene (Elb)-Tunnelbetriebszentrale (TBZ) durch verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen einen wichtigen Beitrag. Die Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst unterstützt die Maßnahmen mit aktuellen Informationen zur Verkehrslage an die Verkehrsteilnehmer.

An den Hamburger Autobahnen und an stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt sind 82 Verkehrsbeobachtungskameras 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 1755 Lichtzeichenanlagen (LZA) sind 1622 rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die im Jahr 2012 durch 89.996 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 standen im Elbtunnel bis November 2012 lediglich 3 (von 4) Elbtunnelröhren mit jeweils 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2012 von der Verkehrsleitzentrale ca. 3.600 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 2012 wurden von der VLZ ca. 900 Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2012 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. 46.500 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Im Zusammenhang mit dem „Neubauprojekt Verkehrsleitzentrale“ wird seit Mitte 2012 die Aufgabenwahrnehmung der Verkehrsleitzentrale extern aus mit entsprechender Bedientechnik eingerichteten Containern wahrgenommen. Die Situation wird bis voraussichtlich Mai 2013 anhalten, gleichwohl konnten die erforderlichen Qualitätsstandards gewährleistet werden.

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

Eine Übertragung von weiteren Verkehrsdaten - wie aus den im Hafen neu installierten dynamischen Informationstafeln - in die VLZ befindet sich in der technischen Realisierungsphase.

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

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

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

In Abstimmung mit der BWVI befinden sich Verbesserungsmöglichkeiten des „Informationsangebotes für die Öffentlichkeit im Internet“ in der Vorplanung. Weitere Kamerastandorte sollen das Angebot erweitern, zusätzlich ist die Bilddarstellung als „Livestream“ geplant.

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

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

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

A.1 Bemerkungen

Dieser Verkehrsbericht enthält eine Reihe grafischer Schaubilder, zu denen parallel keine Tabellen mit den Bezugswerten dargestellt sind. Darauf wurde hier bewusst verzichtet, da einerseits die Schaubilder zur Vermittlung des Unfallbildes besser geeignet sind und um andererseits den Gesamtumfang des Berichtes überschaubar zu halten.

Diese Statistik berücksichtigt nur die von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle (VU). Abweichungen von den Angaben des Statistischen Landesamtes sind systembedingt, weil dort Monatszahlen zu Jahreswerten fortgeschrieben, die Angaben zum Verkehrsbericht jedoch als komplette Jahreszahlen ermittelt werden. Nachträgliche Unfallanzeigen und Ermittlungsergebnisse fließen in die Angaben zum Verkehrsbericht noch mit ein.

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

Nach dem Gesetz zur Durchführung einer Straßenverkehrsunfallstatistik liegt ein meldepflichtiger Unfall vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Verkehrsunfälle werden nach Schadenarten - wobei jeweils die schwerste Schadenart Kriterium für die Zuordnung ist - wie folgt eingeteilt:

A.2 Unfallkategorien

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

^{*} 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

A.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen (Ordnungsnummer 1), die die wesentliche Ursache für einen Unfall gesetzt haben.

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

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

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

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

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

Hinweis:

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

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

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

Anlage B: Strukturdaten



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

	<u>2011</u>	<u>2012</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁷	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁸ in km	3.928	3.928
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs ⁹ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.786.448	1.718.187
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ¹⁰	2.365	2.275
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ¹¹	834.906	841.862

⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁸ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

⁹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁰ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹¹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

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

Anlage C: Unfalltypen ¹²

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

¹² nach Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V., Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommission – M Uko, Köln 2012, S.9.

Datenblatt:

Berichtsjahr:	2012
Unfälle gesamt:	65.727
Veränderung ggü. Vorjahr:	0,6 % gesunken
Anteil P-Unfälle:	11,8 %
Anteil S-Unfälle:	88,2 %
Zu-/Abnahme FI-Unf.:	4,2 % gesunken
Anteil FI.-VU:	25,7 %
Aufklärungsquote:	41,9 %
Aufklärungsquote P-VU:	54,7 %