



**POLIZEI**  
Hamburg



# Verkehrsbericht 2013

---

## Impressum

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

Telefon: 040 4286-52031  
Telefax: 040 4286-51029

E-Mail: [DPV022-Verkehrslage@polizei.hamburg.de](mailto: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](http://www.polizei.hamburg.de)

sowie

[www.hamburg.de/polizei/verkehrsbericht](http://www.hamburg.de/polizei/verkehrsbericht)

---

## **Inhalt**

<b>Impressum</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Verkehrsunfallentwicklung</b> .....	<b>5</b>
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen .....	6
1.2 Verkehrsunfallübersichten .....	8
Die Zahlen im Überblick.....	8
1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung .....	9
1.2.1.1 Straßenklassen .....	9
1.2.1.2 Bezirke .....	10
1.2.2 Zeitvergleiche.....	11
1.2.2.1 Jahresübersicht .....	11
1.2.2.2 Stundenübersichten .....	12
1.2.3 Verkehrsunfallflucht.....	12
1.3 Unfallfolgen .....	13
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere .....	13
1.4 Unfallursachen .....	17
1.4.1 Unfallursachen und ihre Folgen .....	17
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss .....	18
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss .....	19
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	20
1.5.1 Kinder .....	20
1.5.1.1 Verkehrsunfälle.....	20
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	22
1.5.2 Junge Erwachsene.....	24
1.5.2.1 Verkehrsunfälle.....	24
1.5.2.2 Verunglückte.....	25
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	26
1.5.3 Senioren .....	27
1.5.3.1 Verkehrsunfälle.....	27
1.5.3.2 Verunglückte.....	28
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	28
1.5.4 Fußgänger .....	30
1.5.4.1 Verkehrsunfälle.....	30
1.5.4.2 Verunglückte.....	31
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	32
1.5.5 Radfahrer.....	34
1.5.5.1 Verkehrsunfälle.....	34
1.5.5.2 Verunglückte.....	35
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	36
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer .....	38
1.5.6.1 Verkehrsunfälle.....	38
1.5.6.2 Verunglückte.....	39
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	40
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)	41
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped .....	42
<b>2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen</b> .....	<b>43</b>
2.1 Unfallbekämpfung.....	44
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	44
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfalldhäufungen .....	44
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission.....	44
2.1.2.2 Angaben zu den im Jahr 2013 umgesetzten Maßnahmen:	45
2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen .....	46
2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information.....	47
2.3 Verkehrsprävention .....	48

2.3.1 Verkehrserziehung .....	48
2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung .....	48
2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs .....	49
2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung .....	49
2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information .....	50
2.3.2.1 Junge Erwachsene .....	50
2.3.2.2 Senioren .....	51
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention .....	51
2.3.3.1 „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“ .....	51
2.3.3.2 Motorradprävention .....	52
2.3.3.3 „Aktion Fahrrad - schon gecheckt“ .....	52
2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention .....	52
2.4 Verkehrsüberwachung .....	54
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen .....	54
2.4.2 Rotlichtüberwachung .....	54
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr .....	55
2.4.4 Aggressionsdelikte .....	55
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche .....	55
2.4.5.1 Radfahrer .....	55
2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs .....	55
2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei .....	56
2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs .....	56
<b>Anlagen .....</b>	<b>57</b>
<i>Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik .....</i>	<i>58</i>
A.1 Bemerkungen .....	58
A.2 Unfallkategorien .....	58
A.3 Begriffe .....	59
<i>Anlage B: Strukturdaten .....</i>	<i>60</i>
<i>Anlage C: Unfalltypen .....</i>	<i>61</i>

# **1. Verkehrsunfallentwicklung 2013**

## 1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

### Unfallzahlen

#### (1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2013 um 1,1 % gesunken. Von 64.995 Unfällen wurden 11,5 % als Personenschadensunfälle und 88,5 % als Sachschadensunfälle registriert.

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

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

#### (2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist gleich geblieben.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 25,9 % 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 16.811 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 6.760 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 54,1 % noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

### Unfallfolgen

#### (3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 4,5 % geringer als im Jahr 2012.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

#### (4) Getötete

Mit 26 Verkehrstoten wurden im Vergleich zum Vorjahr sieben Personen weniger getötet.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

### Unfallursachen

#### (5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen dominieren:

- Fehler beim Einfahren, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (Längsverkehr)
- ungenügender Sicherheitsabstand
- Geschwindigkeit

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

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Unfallursachen „Fahrbahnüberquerung durch Fußgänger“ und „Geschwindigkeit“ festgestellt worden.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

#### (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 gefallen. Ca. 32,4 % der Alkoholunfälle führen zu Verletzten. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist wie im Vorjahr ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Die Verunglücktenzahl im Jahr 2013 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 2013 leicht rückläufig (- 8 VU). Dabei verunglückten 111 Kinder weniger als im Vorjahr.

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 7,9 % sind sie an 22,0 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Rückgang aller Unfälle unter Beteiligung von JE um 2,9 % sank die Anzahl der verunglückten JE um 7,4 %.

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 stieg um 125 auf 11.078.

Senioren sind mit 19,6 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (10 von insgesamt 26), insgesamt verunglückten 112 Senioren mehr als im Vorjahr.

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

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 2013 um 1,5 % gesunken. Die Zahl verunglückter Fußgänger sank um 69; es wurden 13 Fußgänger (Vorjahr 18) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

**(11) Radfahrer**

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist leicht gesunken, jedoch stieg die Anzahl der verunglückter Radfahrer im Jahr 2013 leicht an (von 2204 auf 2212).

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

**(12) Motorisierte Zweiradfahrer**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr erneut gesunken. Dabei verunglückten ebenfalls weniger Personen als im Vorjahr. Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2013 mit 8 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 3).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped ist weiter gesunken, im Vergleich zum Vorjahr um 8,0 %. Mofas und Mopeds haben offensichtlich nicht mehr den Stellenwert wie vor einigen Jahren.

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

→ **siehe Kapitel 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

## 1.2 Verkehrsunfallübersichten

### Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2013 ist – bezogen auf das Vorjahr 2012 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

#### Unfallzahlen

- **Insgesamt Abnahme der Zahl der registrierten Unfälle auf 64.995 (- 732; - 1,1 %)**
  - Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.465 (- 285; - 3,7 %)
  - Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 57.530 (- 447; - 0,8 %)

#### Verunglückte

- **Abnahme der Zahl der Verunglückten auf 9.474 (- 451; - 4,5 %), dabei**
  - 26 Getötete (- 7)
  - 806 Schwerverletzte (+ 19; + 2,4 %)
  - 8.642 Leichtverletzte (- 463; - 5,1 %)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2013	2012	Veränderung	
Gesamt	<b>64.995</b>	<b>65.727</b>	<b>-732</b>	<b>-1,1%</b>
davon				
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>	7.465	7.750	-285	-3,7%
>> mit getöteten Personen	26	32	-6	
>> mit schwerverletzten Personen	761	730	31	4,2%
>> mit leichtverletzten Personen	6.678	6.988	-310	-4,4%
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Sachschaden</b>	57.530	57.977	-447	-0,8%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.069	1.955	114	5,8%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	55.461	56.022	-561	-1,0%
<b>Verkehrsunfälle unter Einfluss von</b>				
> Alkohol	790	863	-73	-8,5%
> Drogen	120	117	3	2,6%
<b>Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht</b>				
Gesamt	16.811	16.881	-70	-0,4%
> davon mit Personenschaden	834	849	-15	-1,8%
<b>Anzahl verunglückter Personen</b>				
Gesamt	<b>9.474</b>	<b>9.925</b>	<b>-451</b>	<b>-4,5%</b>
- davon				
> Getötete	26	33	-7	
> Schwerverletzte	806	787	19	2,4%
> Leichtverletzte	8.642	9.105	-463	-5,1%



## 1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

### 1.2.1.1 Straßenklassen

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

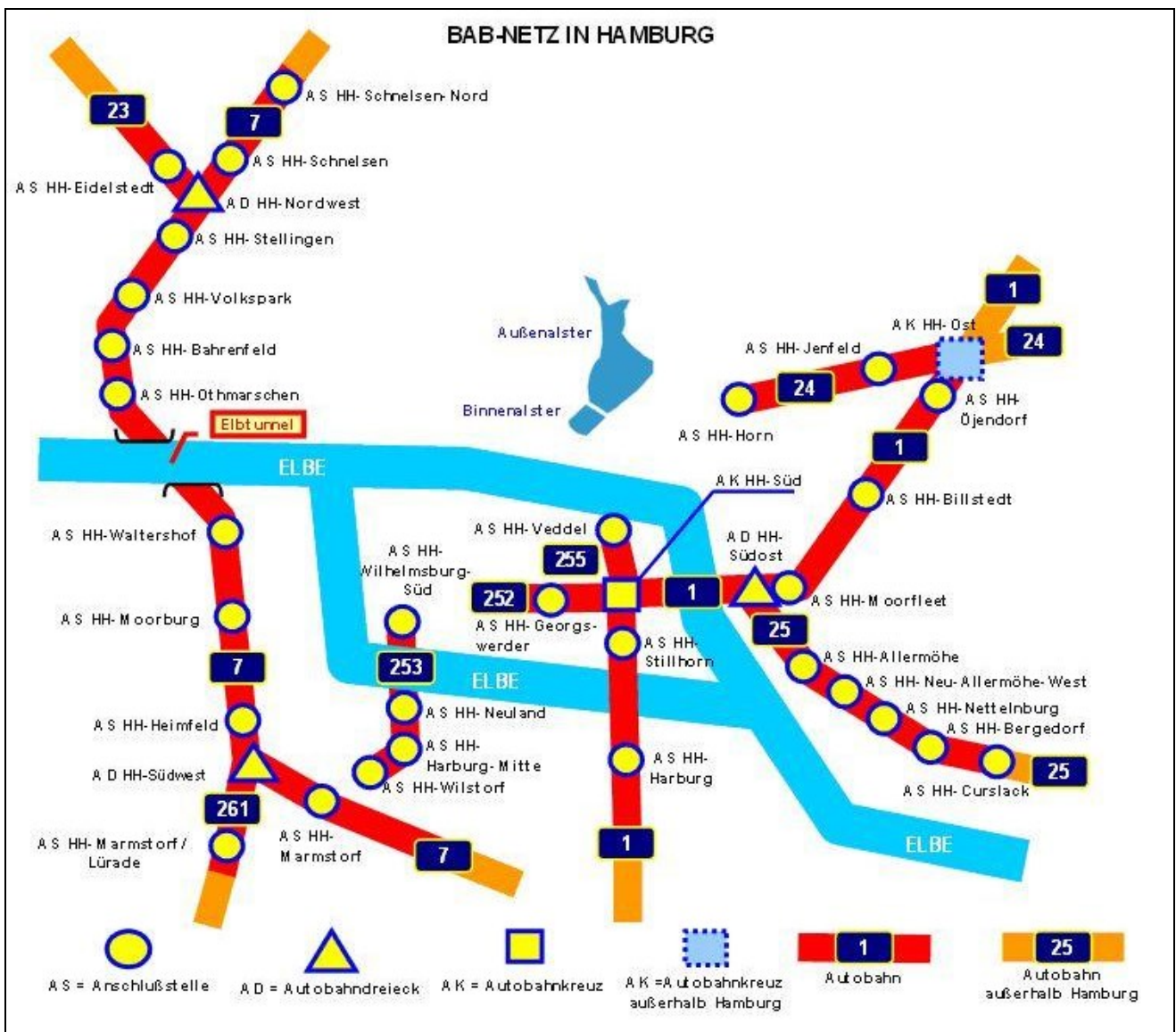
Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen (mit der höchsten Verkehrsdichte) mit Abstand am höchsten ist, das betrifft sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die dabei verunglückten Personen.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2013										
Straßenklassen	km	es ereigneten sich				Anzahl der dabei		davon wurden		
		VU*		VUPS*		Verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	83	2.402	29	257	3	379	5	3	34	342
Bundesstraßen	117	7.065	60	1.203	10	1.602	14	4	119	1.479
andere	3.728	55.528	15	6.005	2	7.493	2	19	653	6.821
gesamt	3.928	64.995	17	7.465	2	9.474	2	26	806	8.642

\*Legende siehe Anlage A.2

Die Werte zu den Flächenangaben sind gerundet.



## 1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2013	2012		
<b>Mitte</b>	Verkehrsunfälle	16.504	16.421	83	0,5%
	mit Personenschaden	1.680	1.738	-58	-3,3%
	Verunglückte	2.138	2.290	-152	-6,6%
	Getötete	7	4	3	
	Einwohner (in Tausend): 279	Schwerverletzte	183	175	8
Fläche: 142,3	Leichtverletzte	1.948	2.111	-163	-7,7%
<b>Altona</b>	Verkehrsunfälle	8.531	9.104	-573	-6,3%
	mit Personenschaden	987	1.006	-19	-1,9%
	Verunglückte	1.236	1.263	-27	-2,1%
	Getötete	1	5	-4	
	Einwohner (in Tausend): 254	Schwerverletzte	75	96	-21
Fläche: 77,9	Leichtverletzte	1.160	1.162	-2	-0,2%
<b>Eimsbüttel</b>	Verkehrsunfälle	9.259	9.382	-123	-1,3%
	mit Personenschaden	1.144	1.210	-66	-5,5%
	Verunglückte	1.482	1.550	-68	-4,4%
	Getötete	1	2	-1	
	Einwohner (in Tausend): 249	Schwerverletzte	104	91	13
Fläche: 49,8	Leichtverletzte	1.377	1.457	-80	-5,5%
<b>Nord</b>	Verkehrsunfälle	11.708	11.845	-137	-1,2%
	mit Personenschaden	1.346	1.355	-9	-0,7%
	Verunglückte	1.665	1.694	-29	-1,7%
	Getötete	5	6	-1	
	Einwohner (in Tausend): 283	Schwerverletzte	159	127	32
Fläche: 57,7	Leichtverletzte	1.501	1.561	-60	-3,8%
<b>Wandsbek</b>	Verkehrsunfälle	10.891	10.668	223	2,1%
	mit Personenschaden	1.433	1.428	5	0,4%
	Verunglückte	1.854	1.809	45	2,5%
	Getötete	4	8	-4	
	Einwohner (in Tausend): 409	Schwerverletzte	159	172	-13
Fläche: 147,5	Leichtverletzte	1.691	1.629	62	3,8%
<b>Bergedorf</b>	Verkehrsunfälle	3.165	3.179	-14	-0,4%
	mit Personenschaden	348	408	-60	-14,7%
	Verunglückte	431	513	-82	-16,0%
	Getötete	4	3	1	
	Einwohner (in Tausend): 121	Schwerverletzte	45	47	-2
Fläche: 154,8	Leichtverletzte	382	463	-81	-17,5%
<b>Harburg</b>	Verkehrsunfälle	4.937	5.128	-191	-3,7%
	mit Personenschaden	527	605	-78	-12,9%
	Verunglückte	668	806	-138	-17,1%
	Getötete	4	5	-1	
	Einwohner (in Tausend): 150	Schwerverletzte	81	79	2
Fläche: 125,2	Leichtverletzte	583	722	-139	-19,3%
<b>Hamburg gesamt</b>	Verkehrsunfälle	64.995	65.727	-732	-1,1%
	mit Personenschaden	7.465	7.750	-285	-3,7%
	Verunglückte	9.474	9.925	-451	-4,5%
	Getötete	26	33	-7	
	Einwohner (in Tausend): 1746	Schwerverletzte	806	787	19
Fläche: 755,2	Leichtverletzte	8.642	9.105	-463	-5,1%

## 1.2.2 Zeitvergleiche

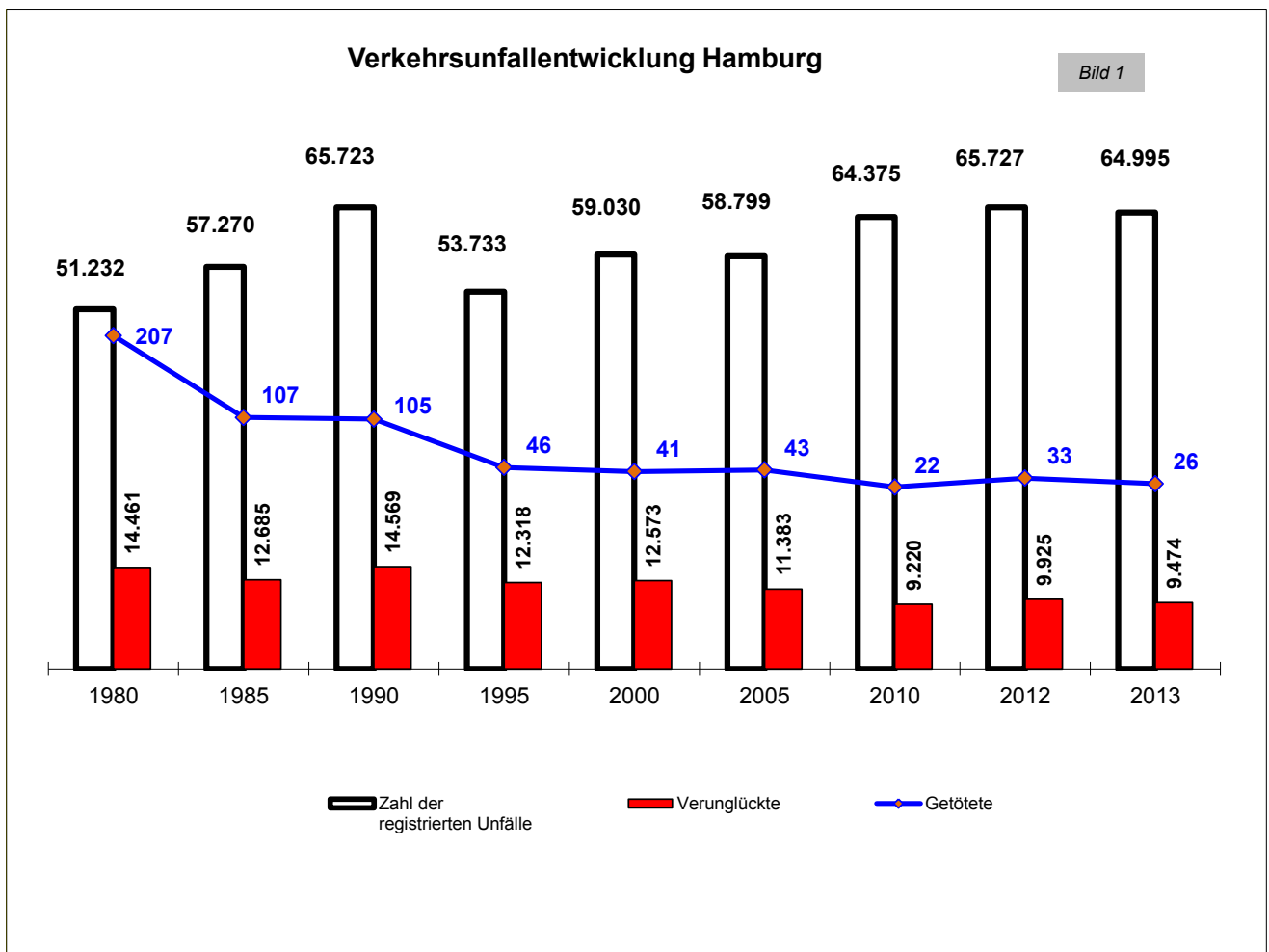
### 1.2.2.1 Jahresübersicht

Tabelle 4

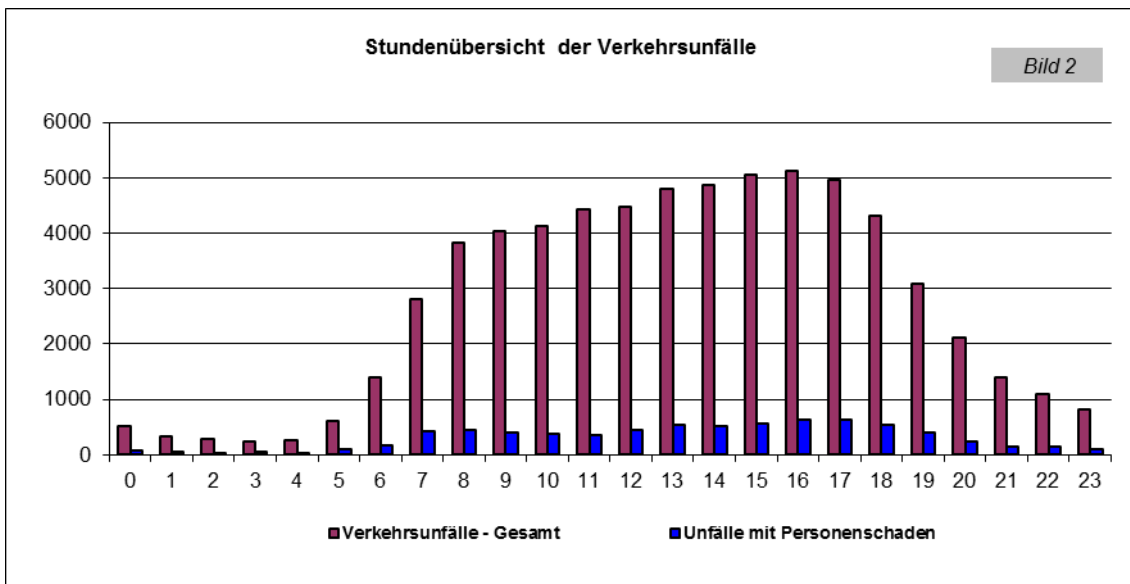
	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	51.232	11.148	14.461	k.A.	k.A.	207	877,0
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685	k.A.	k.A.	107	796,6
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	13.106	1.358	105	888,3
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	721,2
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1
2010	823.381	1.774.224	64.375	7.237	9.220	8.450	748	22	519,7
2012	841.862	1.718.187	65.727	7.750	9.925	9.105	787	33	577,6
2013	850.335	1.746.342	64.995	7.465	9.474	8.642	806	26	542,5

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

Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen. Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

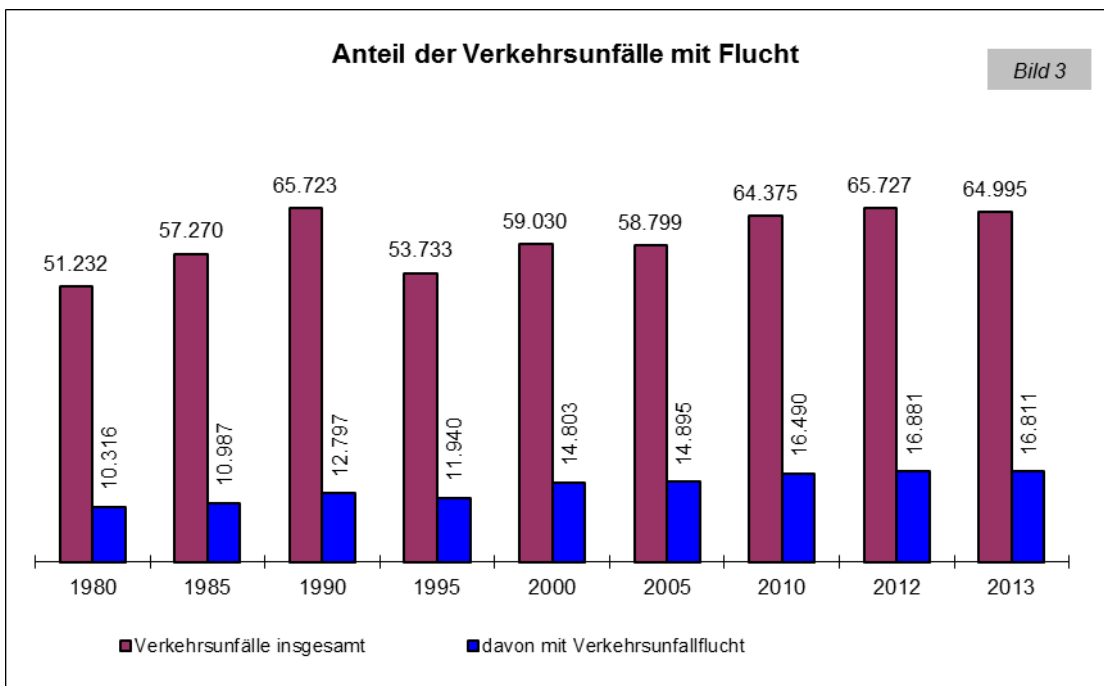


### 1.2.2 Stundenübersichten



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

### 1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2012 sank die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2013 um 70 auf 16.811. Der Verursacher hat sich in 25,9 % 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 16.811 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 6.760 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 54,1 % für 2013 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 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad	3	22	90	376	30		521	512	9	543
Pkw	206	72	762	3.322	396	4	4.762	5.142	-380	5.101
Lkw	1		19	147	6		173	181	-8	208
Bus	47	2	34	267	122		472	414	58	401
Sonst. Kfz		1	5	15	4		25	47	-22	58
Mofa/Moped	1	17	43	163	20		244	287	-43	326
Fußgänger	178	38	138	520	181	4	1.059	1.128	-69	1.109
Radfahrer	261	97	209	1.400	237	8	2.212	2.204	8	2.227
Sonst.Fz/o. A.				6			6	10	-4	13
<b>Gesamt 2013</b>	<b>697</b>	<b>249</b>	<b>1.300</b>	<b>6.216</b>	<b>996</b>	<b>16</b>	<b>9.474</b>	9.925	-451	9.986
Gesamt 2012	808	259	1.404	6.555	884	15				
Veränderung	-111	-10	-104	-339	112	1			-4,5%	

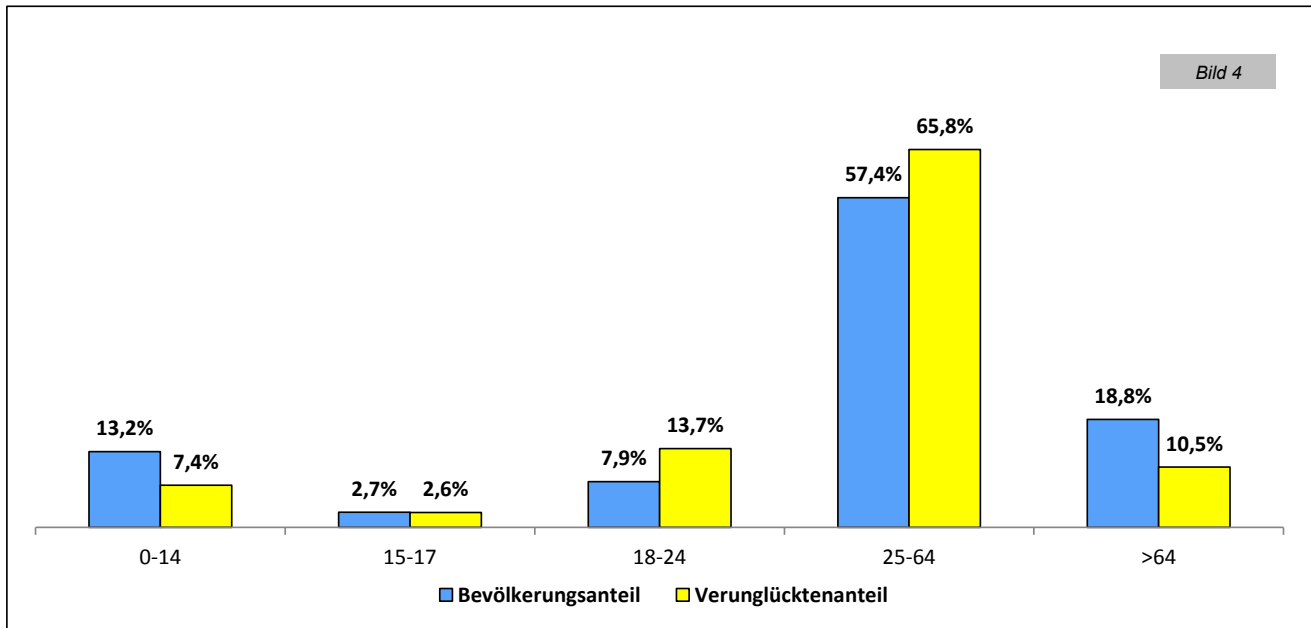
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

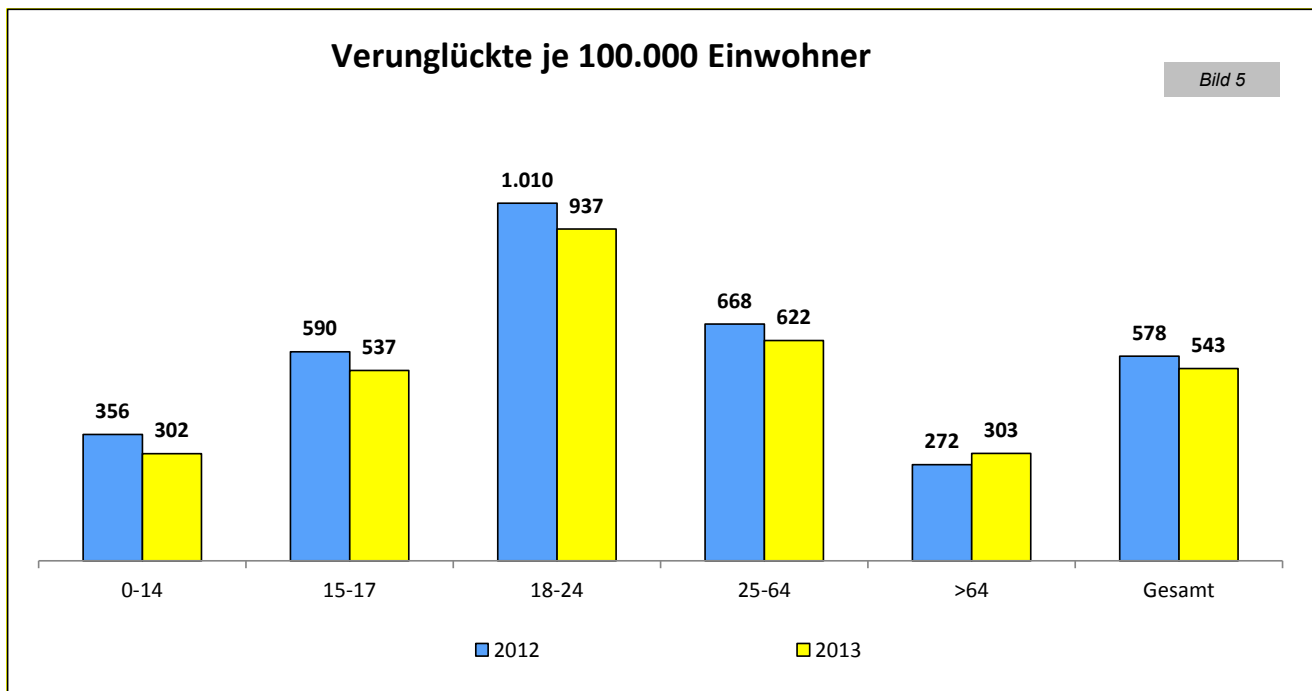
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad	3	6	15	16	2		42	35	7	28
Pkw	206	69	239	753	120	1	1.388	1.541	-153	1.506
Lkw	1		6	22			29	38	-9	40
Bus	47	2	32	223	122		426	392	34	374
Sonst. Kfz			2	5	2		9	15	-6	20
Mofa/Moped	1	2	5	3			11	11		13
Fußgänger					1		1		1	1
Radfahrer	6			1			7	9	-2	9
Sonst.Fz/o. A.				2			2	5	-3	6
<b>Gesamt 2013</b>	<b>264</b>	<b>79</b>	<b>299</b>	<b>1.025</b>	<b>247</b>	<b>1</b>	<b>1.915</b>	2.046	-131	1.997
Gesamt 2012	317	82	393	1.054	198	2				
Veränderung	-53	-3	-94	-29	49	-1			-6,4%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs<sup>1</sup> und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2013 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 7,9 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 13,7 % 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 (937) registriert.



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

<sup>1</sup> Stand 31.12.2013: 1.746.342 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)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad		1		4	3		8	3	5	6
Pkw			1	2			3	7	-4	7
Lkw								1	-1	
Bus										1
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped										1
Fußgänger		1	1	5	6		13	18	-5	13
Radfahrer		1			1		2	4	-2	5
Sonst.Fz./o. A.										
<b>Gesamt 2013</b>		<b>3</b>	<b>2</b>	<b>11</b>	<b>10</b>		<b>26</b>	33	-7	33
Gesamt 2012			1	2	17	13				
Veränderung		2		-6	-3				-21,2%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad	2	6	15	84	4		111	109	2	99
Pkw	2	3	37	132	29		203	199	4	208
Lkw	1		1	12			14	6	8	16
Bus				10	7		17	12	5	17
Sonst. Kfz				1	1		2	3	-1	4
Mofa/Moped			2	15	5		22	42	-20	40
Fußgänger	40	7	29	91	51		218	215	3	225
Radfahrer	14	5	19	149	32		219	200	19	204
Sonst.Fz./o. A.								1	-1	2
<b>Gesamt 2013</b>	<b>59</b>	<b>21</b>	<b>103</b>	<b>494</b>	<b>129</b>		<b>806</b>	787	19	815
Gesamt 2012	85	23	90	471	118					
Veränderung	-26	-2	13	23	11				2,4%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2008-2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad	1	15	75	288	23		402	400	2	438
Pkw	204	69	724	3.188	367	4	4.556	4.936	-380	4.886
Lkw			18	135	6		159	174	-15	192
Bus	47	2	34	257	115		455	402	53	384
Sonst. Kfz		1	5	14	3		23	44	-21	54
Mofa/Moped	1	17	41	148	15		222	245	-23	286
Fußgänger	138	30	108	424	124	4	828	895	-67	871
Radfahrer	247	91	190	1.251	204	8	1.991	2.000	-9	2.018
Sonst.Fz./o. A.				6			6	9	-3	11
<b>Gesamt 2013</b>	<b>638</b>	<b>225</b>	<b>1.195</b>	<b>5.711</b>	<b>857</b>	<b>16</b>	<b>8.642</b>	9.105	-463	9.140
Gesamt 2012	723	235	1.312	6.067	753	15				
Veränderung	-85	-10	-117	-356	104	1			-5,1%	

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

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

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

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

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

Tabelle 10

	2013		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€
<b>Personenschäden</b>			
Getötete	26	1.161.892	30.209.192
Schwerverletzte	806	116.151	93.617.706
Leichtverletzte	8.642	4.829	41.732.218
<b>Summe durch Personenschäden</b>			<b>165.559.116</b>
<b>Sachschäden</b>			
<i>aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden</i>			
mit Getöteten	26	43.096	1.120.496
mit Schwerverletzten	761	20.782	15.815.102
mit Leichtverletzten	6.678	13.959	93.218.202
<i>aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden</i>			
	2.069	20.808	43.051.752
<i>aller übrigen Sachschadenumfälle</i>			
	55.461	5.951	330.048.411
<b>Summe der Sachschäden</b>			<b>483.253.963</b>
<b>volkswirtschaftlicher Schaden gesamt</b>			<b>648.813.079</b>

<sup>2</sup> **Kosten für 2013:** Stand der BAST von 2014.



## 1.4 Unfallursachen

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

Nachfolgende Übersicht zeigt die zehn häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit der Anzahl der Unfälle, bei denen sie festgestellt wurden.

Tabelle 11

<u>Ursachen</u>	Anzahl der Unfälle <sup>3</sup>	Anzahl der Unfälle <sup>3</sup>		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2013	zum Vergleich 2012
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.891	<b>1.075</b>	<b>11</b>	<b>14,4%</b>	14,2%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.759	<b>1.199</b>	<b>1</b>	<b>16,1%</b>	16,1%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	586	<b>491</b>	<b>9</b>	<b>6,6%</b>	6,7%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	1030	<b>623</b>		<b>8,3%</b>	8,6%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.540	<b>738</b>		<b>9,9%</b>	11,0%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	17.004	<b>1.891</b>	<b>3</b>	<b>25,3%</b>	24,4%
Alkoholeinfluss	790	<b>256</b>	<b>5</b>	<b>3,4%</b>	3,7%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	629	<b>594</b>	<b>12</b>	<b>8,0%</b>	7,5%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	700	<b>327</b>	<b>1</b>	<b>4,4%</b>	4,2%
	<b>Anzahl Verkehrsunfälle</b>	<b>davon mit Personenschaden</b>	<b>davon mit Getöteten</b>		
	<b>64.995</b>	<b>7.465</b>	<b>26</b>		

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

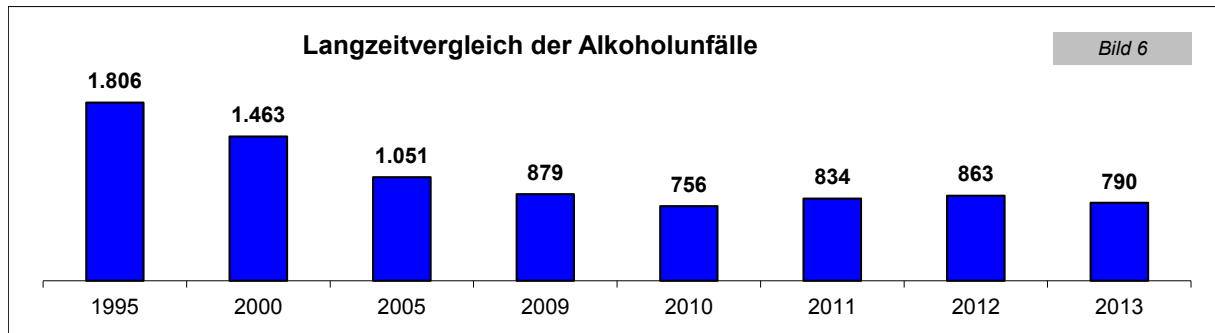
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

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

<sup>3</sup> Einem Beteiligten können bis zu drei Unfallursachen zugeschrieben werden, in der Tabelle aufgeführt sind nur maßgebliche Ursachen-Gruppen. Aus diesem Grund weichen die Gesamtzahlen der Ursachen von den Anzahlen der jeweiligen Unfälle 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 790 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2013 zu insgesamt 326 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 17.00 bis 02.00 Uhr, am Sonnabend und Sonntag morgens bis 10.00 Uhr. 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
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
2013	42	46	136	566		790
<b>Ø-Anteil</b>	5,4%	7,1%	15,1%	70,4%	1,9%	

Die Anzahl der Alkoholunfälle bleibt im Jahresvergleich auf annähernd gleichem Niveau. Der Anteil der Beteiligten mit Werten oberhalb von 1,09 ‰ liegt dabei weiterhin hoch. Lag der Anteil im Jahr 2009 bei 64,3 % wurden im Jahr 2013 71,6 % der betroffenen Beteiligten als absolut fahruntüchtig registriert.

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

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

Tabelle 13

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss										
in ( ): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Anzahl der Verkehrsunfälle	94 (54)	104 (69)	95 (61)	91 (59)	119 (83)	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)
dabei wurden										
getötet	1	2	1	1	3		2	5		
schwer verletzt	20	21	14	13	15	10	4	18	11	12
leicht verletzt	61	59	70	47	69	54	40	46	49	51
Verunglückte gesamt	82	82	85	61	87	64	46	69	60	63

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 2013 leicht über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht angestiegen.

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

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

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

## 1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

### 1.5.1 Kinder

#### 1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

Kinder, die als sonstige Geschädigte (z.B. als Mitfahrer) verunglückten, sind deshalb nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten. Die insgesamt verunglückten Kinder zeigen die Tabellen im Kapitel Unfallfolgen (Seite 13 ff).

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien				Gesamt			Durchschnitt
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2013	2012	+ / -	2008 - 2012
Januar	19		5	24	43	-19	28
Februar	23		5	28	28		30
März	20		8	28	45	-17	36
April	40		15	55	67	-12	69
Mai	33		14	47	78	-31	80
Juni	45		24	69	61	8	82
Juli	35		11	46	31	15	51
August	78		27	105	77	28	52
September	64		11	75	66	9	82
Oktober	40		11	51	44	7	46
November	34		13	47	53	-6	56
Dezember	20		4	24	14	10	29
<b>Gesamt 2013</b>	<b>451</b>		<b>148</b>	<b>599</b>	607	-8	641
Gesamt 2012	496		111				
Veränderung	-45		37			-1,3%	

\*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2013/2012 kann folgendes festgestellt werden:

- Rückgang der Kinderunfälle auf 599 (-8), Senkung der Unfälle mit Personenschaden um 45.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juni und August bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2013 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.

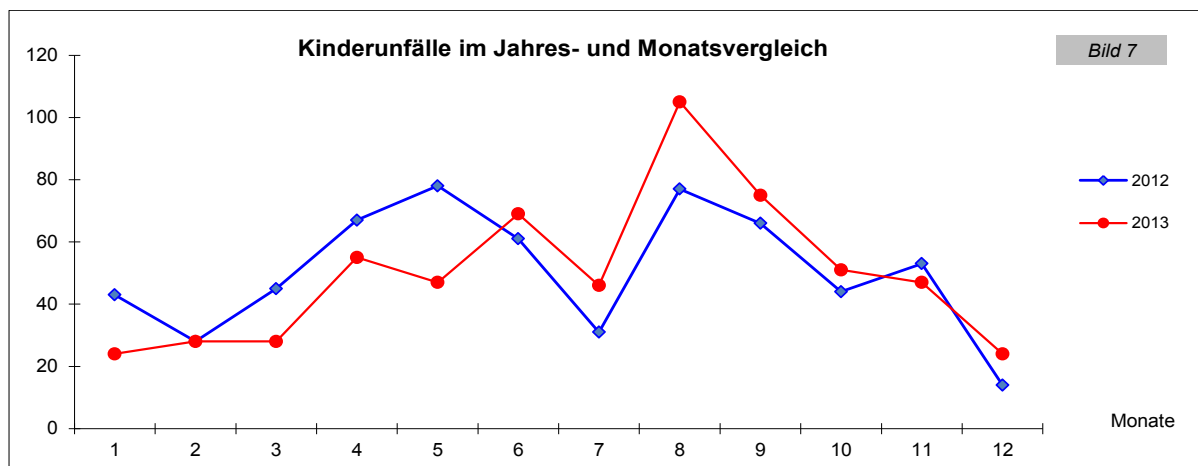
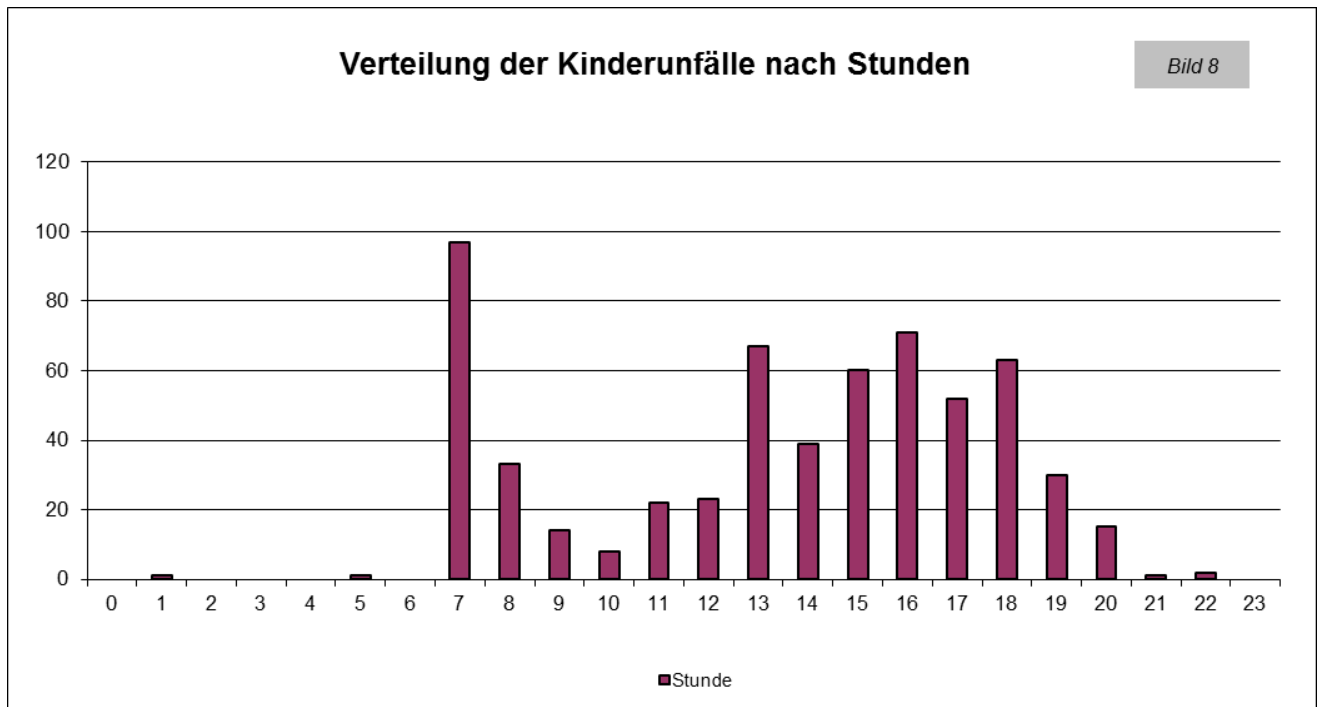


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

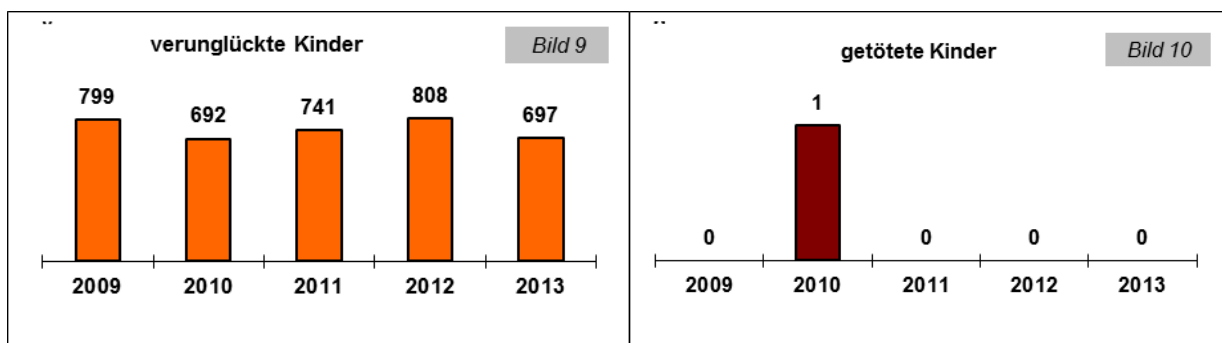


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 14.00 - 18.00 Uhr.

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 697 im Jahr 2013 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- kein Kind getötet
- 59 Kinder schwer verletzt (- 26)
- 638 Kinder leicht verletzt (- 85)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	2	3
Pkw	77	80	49	206
Lkw	1			1
Bus	17	12	18	47
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped		1		1
Fußgänger	33	88	57	178
Radfahrer	12	77	172	261
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
<b>Gesamt 2013</b>	<b>140</b>	<b>259</b>	<b>298</b>	<b>697</b>
Gesamt 2012	154	311	343	808
Veränderung	-14	-52	-45	-111

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

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

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

### 1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2013, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 599 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 52,4 % von Kindern verursacht, altersbedingt als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2008 - 2012	
beteiligt als	Alter								Gesamt			+ / -
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012		
Kfz-Führer	2				11	149	52	23	237	243	-6	270
Fußgänger	30	63	58		1	2	1		155	130	25	133
Radfahrer	6	58	97	1	1	14	3	5	185	202	-17	217
Sonstige/o.Ang.								22	22	32	-10	21
<b>Gesamt 2013</b>	<b>38</b>	<b>121</b>	<b>155</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>165</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>599</b>	607	-8	641
Gesamt 2012	30	128	138	3	19	191	46	52				
Veränderung	8	-7	17	-2	-6	-26	10	-2			-1,3%	

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2013.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2013	2012	Veränderung
Straßenbenutzung		1				1		23	1	26	40	-14
Geschwindigkeit	1	3				1		2		7	13	-6
Abstand								2		2	2	
Überholen		2						3	1	6	8	-2
Vorbeifahren		1						1	1	3		3
Nebeneinanderfahren												
Vorfahrt/Vorrang		33	1					9	1	44	49	-5
Rotlicht Fahrzeug		5						17	3	25	26	-1
Abbiegen		61	5					1	5	72	71	1
Wenden/Rückwärtsfahren		11	2				1			14	18	-4
Einfahren in den fließenden Verkehr		28						34	2	64	50	14
Fehlverhalten ggü Fußgängern		36	3	3				7	7	56	59	-3
Ruhender Verkehr		6	1				16			23	17	6
Sonstige Fehler des Fahrzeugführer		31	1				3	72	1	108	121	-13
Technische Mängel								1		1	1	
Beleuchtung/Ladung Besetzung											1	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							120			120	117	3
Fußgängerfehler sonstiger Art							10			10	13	-3
ohne Angabe							5	13		18	1	17
<b>Gesamt 2013</b>	<b>1</b>	<b>218</b>	<b>13</b>	<b>3</b>		<b>2</b>	<b>155</b>	<b>185</b>	<b>22</b>	<b>599</b>	607	-8
Gesamt 2012	1	219	13	7		3	130	202	32			
Veränderung		-1		-4		-1	25	-17	-10			-1,3%

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

Das festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich überwiegend auf Fehler beim Abbiegen und an Fußgängerüberwegen.

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

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

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse

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

## 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 jungen Erwachsenen							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt			Durchschnitt 2008 - 2012
				2013	2012	+ / -	
Januar	118	37	674	829	883	-54	818
Februar	102	27	654	783	908	-125	839
März	106	52	813	971	802	169	881
April	129	46	758	933	941	-8	925
Mai	143	40	814	997	1.071	-74	947
Juni	149	38	786	973	1.034	-61	997
Juli	149	35	717	901	926	-25	959
August	188	41	822	1.051	1.082	-31	1.036
September	171	67	867	1.105	966	139	1.010
Oktober	156	54	737	947	1.050	-103	1.066
November	137	41	773	951	1.044	-93	1.003
Dezember	98	45	665	808	874	-66	959
<b>Gesamt 2013</b>	<b>1.646</b>	<b>523</b>	<b>9.080</b>	<b>11.249</b>	11.581	-332	11.440
Gesamt 2012	1.735	517	9.329				
Veränderung	-89	6	-249			<b>-2,9%</b>	

\*Legende siehe Anlage A.2

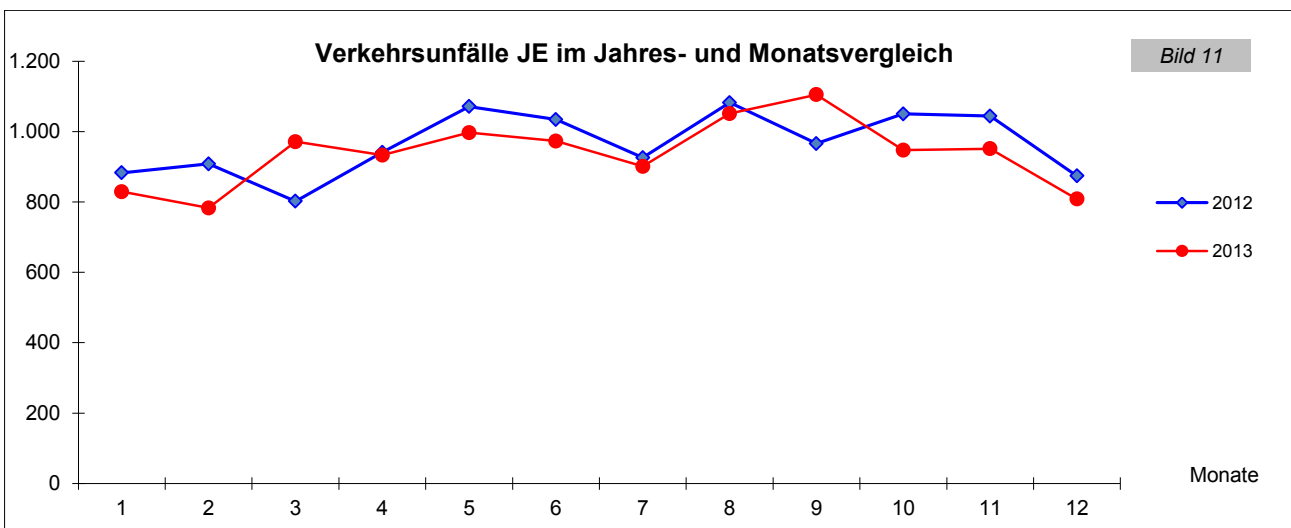
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.249 gesunken. Rückläufig war auch die Zahl der verunglückten JE von 1.404 auf 1.300.

JE haben einen Anteil von 7,9 % an der Bevölkerung, sind aber an 17,3 % (Vorjahr 17,6 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 22,0 % (Vorjahr 22,4 %).

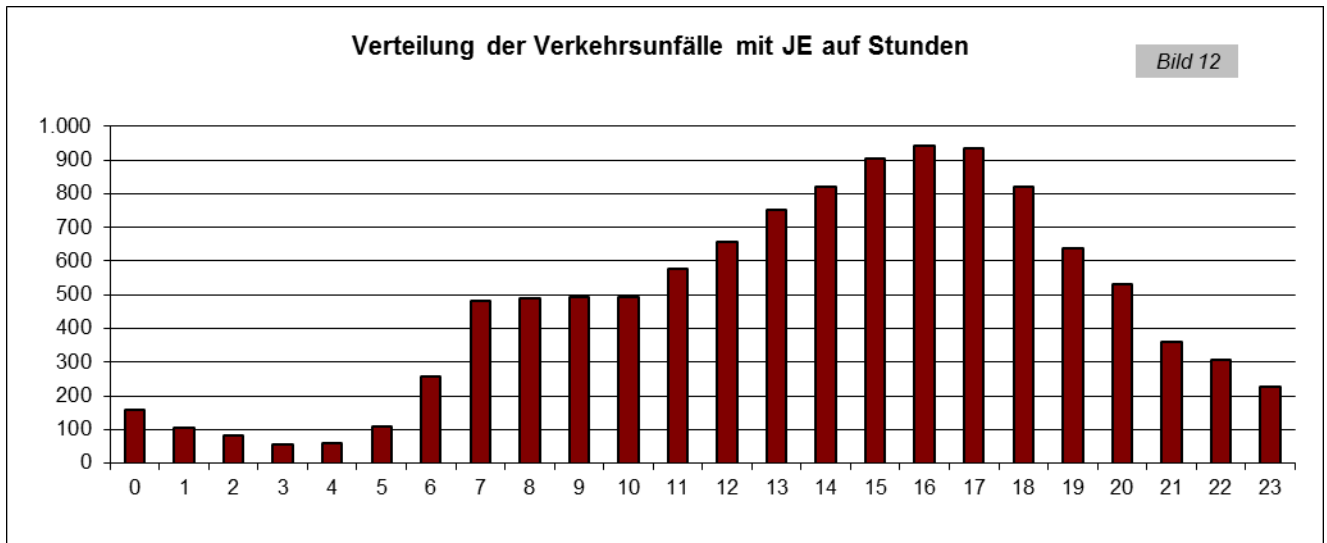
Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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



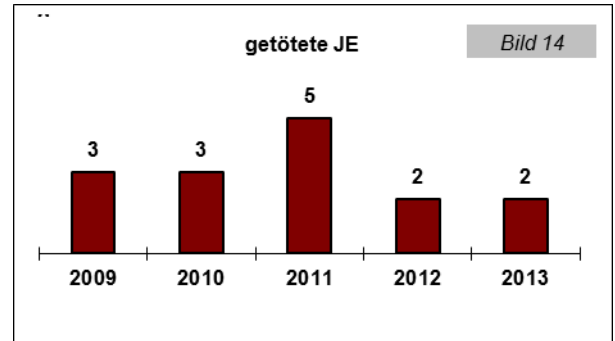
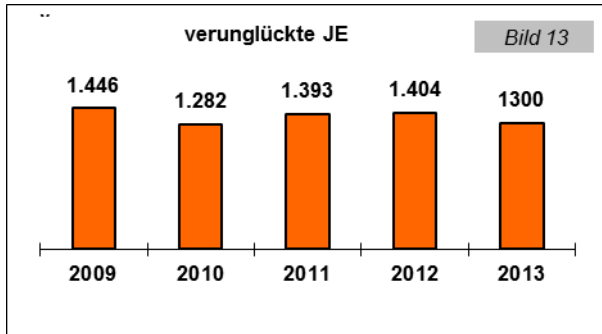


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 und 19 Uhr.



### 1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.300 im Jahr 2013 verunglückten JE wurden

- 2 JE getötet (+ - 0)
- 103 JE schwer verletzt (+ 13)
- 1.195 JE leicht verletzt (- 117)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,7% (Vorjahr 14,1%) 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.	2013	2012	+ / -	
Krad			69	24	1	1	95	82	13	85
Pkw		3	5.679	2.485	409	155	8.731	8.895	-164	8.877
Lkw			613	504	9	34	1.160	1.233	-73	1.322
Bus			36	59	2		97	108	-11	76
Sonst.Kfz			89	27		2	118	141	-23	132
Mofa/Moped			40	11		1	52	70	-18	70
Fußgänger	11	3	68	26	4	9	121	124	-3	137
Radfahrer	11	2	108	22	2	18	163	158	5	178
Sonstige/o.Ang.			20	9		683	712	770	-58	567
<b>Gesamt 2013</b>	<b>22</b>	<b>8</b>	<b>6.722</b>	<b>3.167</b>	<b>427</b>	<b>903</b>	<b>11.249</b>	11.581	-332	11.444
Gesamt 2012	17	11	6.942	3.257	463	891				
Veränderung	5	-3	-220	-90	-36	12			<b>-2,9%</b>	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,8 % (Vorjahr 59,9 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.249 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.731 (77,6%) 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		Ver- änderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fuß- gänger	Rad- fahrer	Sonst.	2013	2012	
Straßenbenutzung	1	22	1					24		48	47	1
Geschwindigkeit	26	809	42	3	3	11		8	1	903	783	120
Abstand	14	892	48	2	6	13		7	2	984	1.206	-222
Überholen	3	55	6			2		4		70	66	4
Vorbeifahren	1	34	1					1		37	29	8
Nebeneinanderfahren	2	579	80	1	5				2	669	580	89
Vorfahrt/Vorrang	1	259	9		1			3		273	321	-48
Rotlicht Fz.	1	56	4		1			13	1	76	77	-1
Abbiegen		265	27	1	3			3		299	283	16
Wenden/Rückwärtsfahren		1.117	143	4	19				2	1.285	1.180	105
Einfahren in den fließenden Verkehr		277	14	1	4			4		300	330	-30
Fehlverhalten ggü Fußgängern		27	1					6		34	26	8
Ruhender Verkehr		98	6			1		3	1	109	96	13
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	17	1.136	226	24	47	13		31	11	1.505	1.808	-303
Technische Mängel		11	2							13	10	3
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	2							3	4	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							58			58	60	-2
Fußgängerfehler sonst. Art							8			8	11	-3
o.A.	3	41	1				2	1		48	25	23
<b>Gesamt 2013</b>	<b>69</b>	<b>5.679</b>	<b>613</b>	<b>36</b>	<b>89</b>	<b>40</b>	<b>68</b>	<b>108</b>	<b>20</b>	<b>6.722</b>	6.942	-220
Gesamt 2012	61	5.793	710	37	97	58	71	89	26			
Veränderung	8	-114	-97	-1	-8	-18	-3	19	-6			-3,2%

Hauptursachen bei den vorgenannten Pkw-Verkehrsunfällen sind:

- Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren
- zu geringer Sicherheitsabstand
- 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

Kategorien	Seniorenunfälle			Gesamt			Durchschnitt 2008 - 2012
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2013	2012	+ / -	
	Januar	74	27	646	747	886	
Februar	76	25	645	746	802	-56	690
März	93	31	722	846	830	16	787
April	102	49	832	983	898	85	871
Mai	130	35	849	1.014	994	20	893
Juni	133	35	770	938	944	-6	895
Juli	166	18	768	952	872	80	859
August	172	30	846	1.048	1.094	-46	914
September	145	27	814	986	930	56	926
Oktober	145	26	806	977	962	15	937
November	132	28	827	987	972	15	913
Dezember	93	43	718	854	769	85	805
<b>Gesamt 2013</b>	<b>1.461</b>	<b>374</b>	<b>9.243</b>	<b>11.078</b>	10.953	125	10.189
Gesamt 2012	1428	386	9139				
Veränderung	33	-12	104			1,1%	

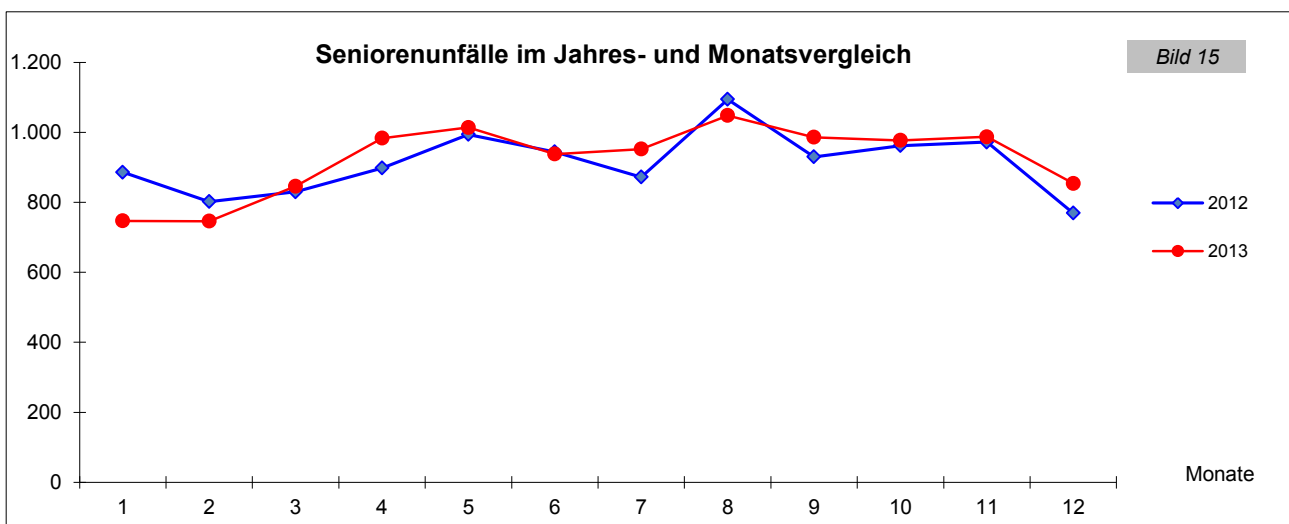
\*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2013/2012 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

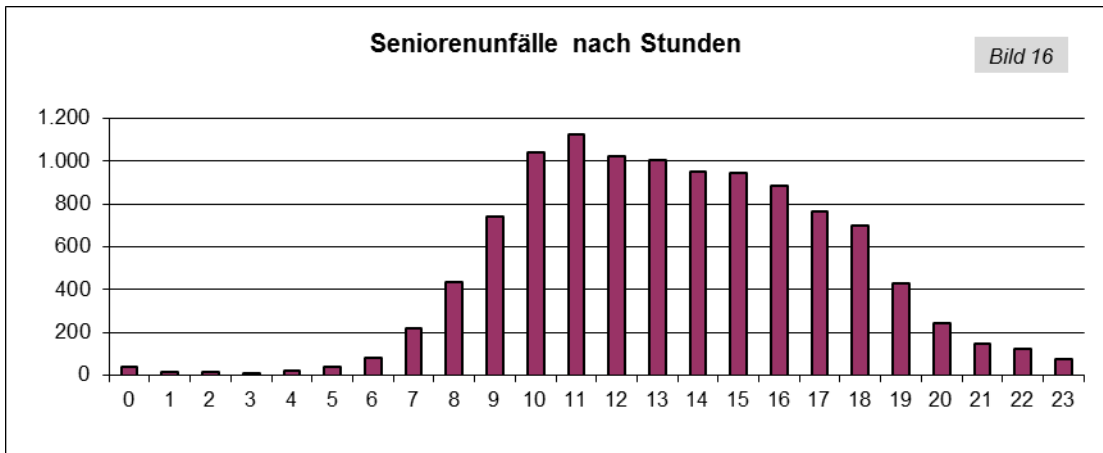
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 11.078
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden von 1.428 auf 1.461, an 19,6 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 13,2 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,5 %).

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

Die Monatsdarstellung im folgenden Bild 15 zeigt im Jahresvergleich zu 2012 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.

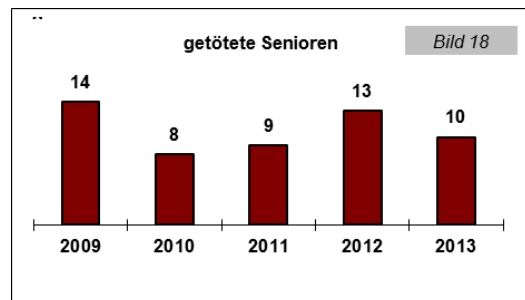
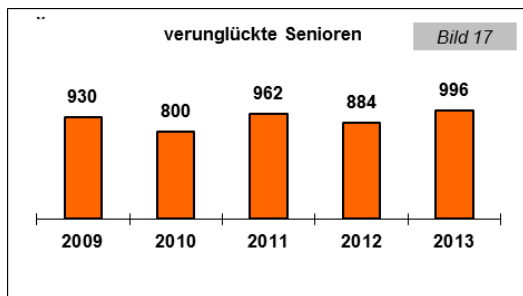


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 18 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 13 Uhr.



### 1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2013 verunglückten insgesamt 996 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 112 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 996 verunglückten Senioren wurden

- 10 getötet (- 3)
- 129 schwer verletzt (+ 11)
- 857 leicht verletzt (+ 104)

### 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 2008 - 2012
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Krad		1	2	16	15		34	36	-2	36
Pkw	1	3	413	2.243	6.295	86	9.041	8.887	154	8.318
Lkw			59	578	247	18	902	875	27	876
Bus			1	69	28	2	100	99	1	89
Sonst.Kfz			6	57	16	3	82	89	-7	111
Mofa/Moped		1	2	9	11		23	27	-4	24
Fußgänger	17		7	29	53	5	111	122	-11	116
Radfahrer	24	8	18	47	92	31	220	216	4	202
Sonstige/o.Ang.				11	18	536	565	602	-37	420
<b>Gesamt 2013</b>	<b>42</b>	<b>13</b>	<b>508</b>	<b>3.059</b>	<b>6.775</b>	<b>681</b>	<b>11.078</b>	10.953	125	10.192
Gesamt 2012	31	13	493	3.061	6.671	684				
Veränderung	11		15	-2	104	-3			1,1%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 11.078, wesentlich geprägt durch einen Anstieg bei Verkehrsbeteiligung von PKW und LKW.
- Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 6.775, geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle bei der Nutzung von PKW.
- Senioren sind zu 61,2 % (Vorjahr 60,9 %) 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.	2013	2012	
Straßenbenutzung		27	1			2		14		44	37	7
Geschwindigkeit	2	302	7	1				3	1	316	223	93
Abstand	3	282	10	1		1		2	1	300	381	-81
Überholen	1	69	1	1					1	73	71	2
Vorbeifahren		47	3							50	46	4
Nebeneinanderfahren	1	623	42	2	1			1	1	671	638	33
Vorfahrt/Vorrang		354	3					8		365	398	-33
Rotlicht Fz.	1	65	4			1		5		76	66	10
Abbiegen	1	284	10	1				6	1	303	246	57
Wenden/Rückwärtsfahren		1.571	50	6	3				4	1.634	1.531	103
Einfahren in den fließenden Verkehr	1	312	9		1	2		6		331	307	24
Fehlverhalten ggü Fußgängern		71	2		1			1		75	84	-9
Ruhender Verkehr		103	4						1	108	112	-4
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	5	2.151	99	16	10	4		40	8	2.333	2.438	-105
Technische Mängel		6								6	12	-6
Beleuchtung/Ladung Besetzung		2	2							4	1	3
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							44			44	46	-2
Fußgängerfehler sonst. Art							9			9	11	-2
o.A.		26				1		6		33	23	10
<b>Gesamt 2013</b>	<b>15</b>	<b>6.295</b>	<b>247</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>53</b>	<b>92</b>	<b>18</b>	<b>6.775</b>	<b>6.671</b>	<b>104</b>
Gesamt 2012	17	6.138	259	26	29	15	57	111	19			
Veränderung	-2	157	-12	2	-13	-4	-4	-19	-1			1,6%

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

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

Damit stellt sich die Liste der häufigsten Ursachen grundsätzlich anders dar, als bei anderen Altersgruppen. Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufig als Verursacher dieser Unfälle auf.

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

## 1.5.4 Fußgänger

### 1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Verringerung der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

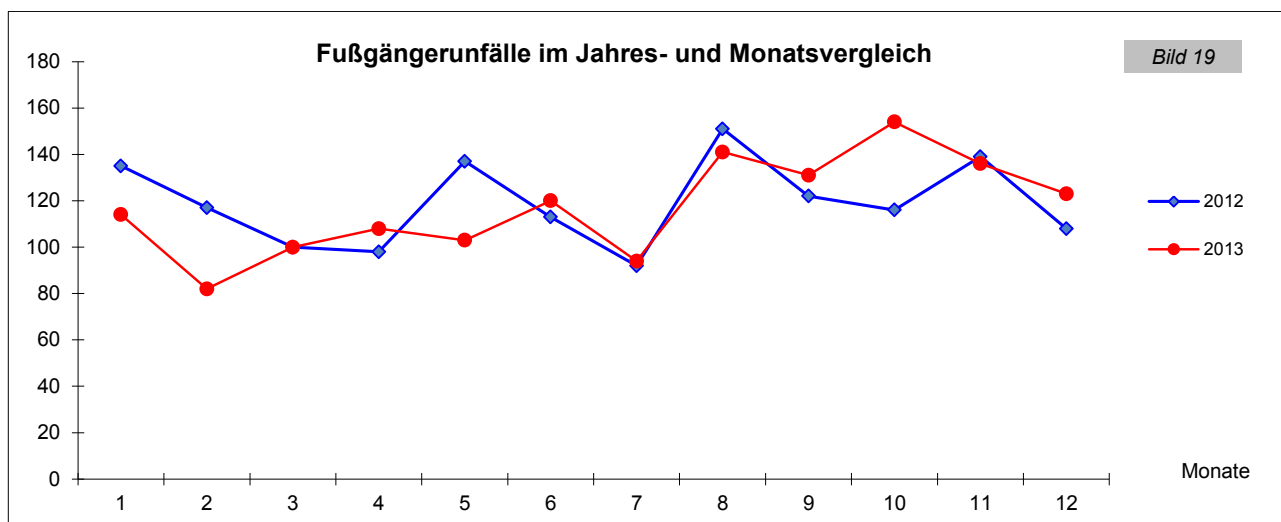
- Verringerung der Unfälle mit Personenschaden (- 26)
- Verringerung bei den Unfällen mit Getöteten (von 18 auf 13)
- Leichter Anstieg der Unfälle mit Sachschaden (+ 4)
- Leichter Anstieg der Unfälle mit Schwerverletzten (+ 3)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2008 - 2012
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2013	2012		
Januar	98		16	114	135	-21	136
Februar	67	1	14	82	117	-35	121
März	83	1	16	100	100		128
April	91	1	16	108	98	10	145
Mai	77	1	25	103	137	-34	155
Juni	100		20	120	113	7	149
Juli	84		10	94	92	2	130
August	121		20	141	151	-10	137
September	109	1	21	131	122	9	144
Oktober	131		23	154	116	38	163
November	110	2	24	136	139	-3	161
Dezember	101		22	123	108	15	147
<b>Gesamt 2013</b>	<b>1.172</b>	<b>7</b>	<b>227</b>	<b>1.406</b>	<b>1.428</b>	<b>-22</b>	<b>1.716</b>
Gesamt 2012	1.198	16	214				
Veränderung	-26	-9	13			<b>-1,5%</b>	

\*Legende siehe Anlage A.2

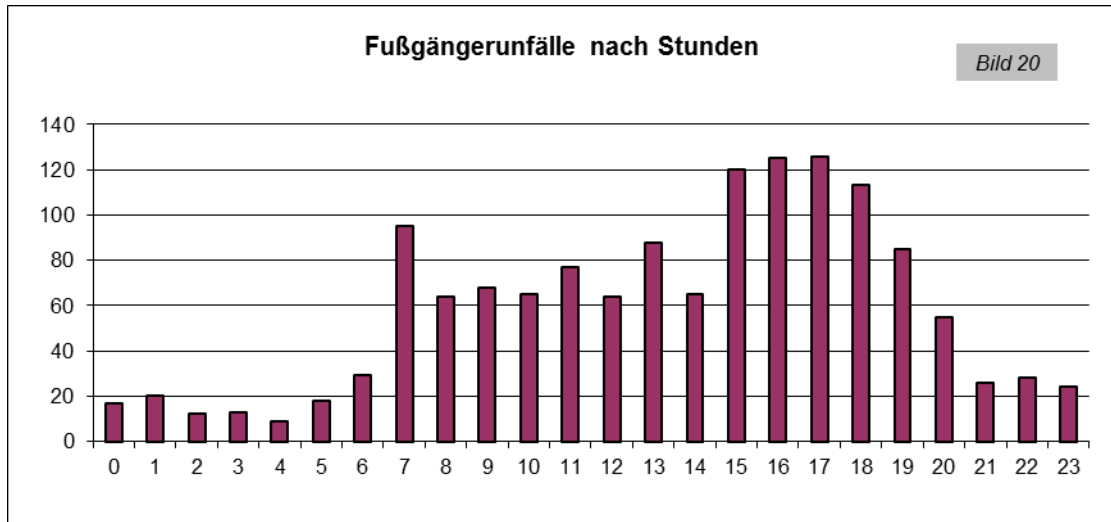
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2012/2013 verlief im Monatsvergleich weitgehend ähnlich (in 2013 jedoch auf niedrigerem Niveau). Für die leichten einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der 1.406 Fußgängerunfälle.

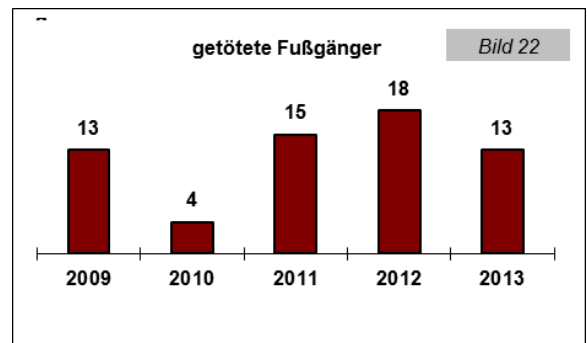
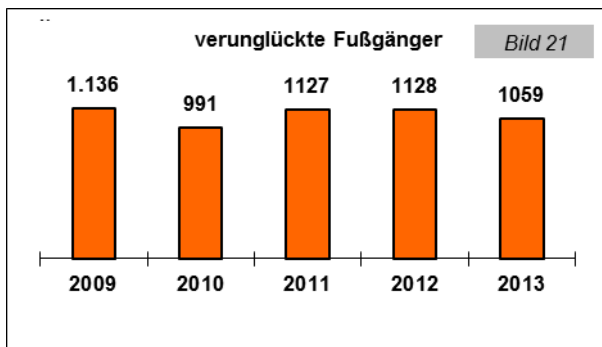
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2013 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7 bis 20 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.

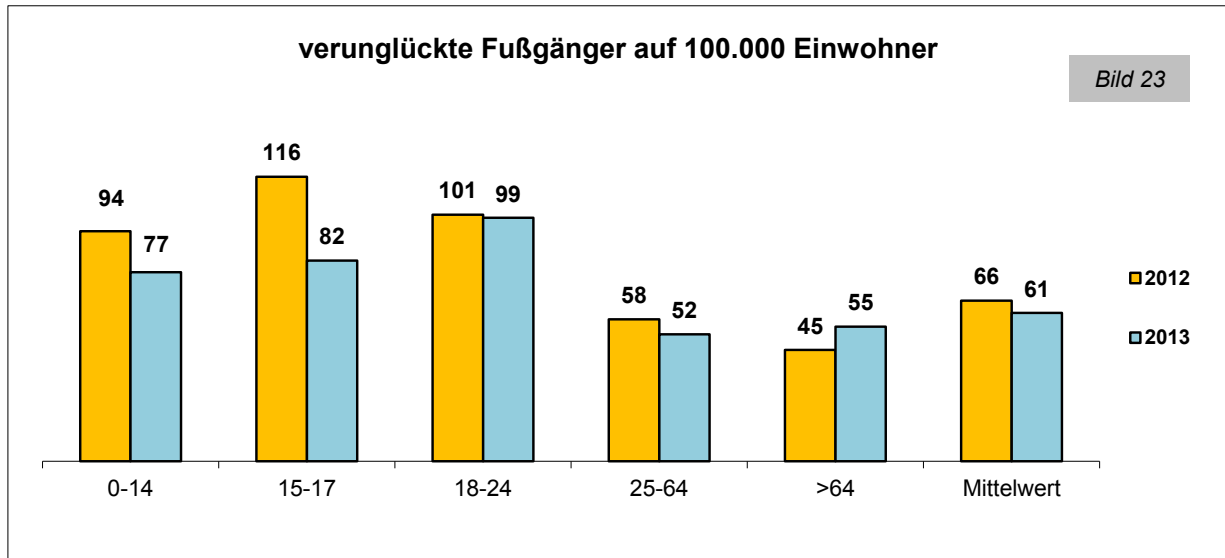


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Zahl von insgesamt 1059 Verunglückten im Jahr 2013 liegt unter den Ergebnissen der Vorjahre..

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 25 bis 64-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Damit spiegelt sich der prozentual hohe Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider. Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden.

Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität junge Menschen bis 24 Jahre als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken, es aber einen deutlichen Rückgang bei den Jugendlichen gab. Angestiegen ist die Anzahl verunglückter Fußgänger im Seniorenalter.

#### 1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen										Durchschnitt 2008 - 2012
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
Kfz-Führer		1	46	391	106	59	603	614	-11	867
Fußgänger	151	26	68	277	53	74	649	631	18	673
Radfahrer	5	6	17	49	3	32	112	123	-11	130
Sonstige/o.Ang.				2		40	42	60	-18	46
<b>Gesamt 2012</b>	<b>156</b>	<b>33</b>	<b>131</b>	<b>719</b>	<b>162</b>	<b>205</b>	<b>1.406</b>	1.428	-22	1.716
Gesamt 2011	131	33	129	739	186	210				
Veränderung	25		2	-20	-24	-5			-1,5%	

Bezogen auf alle 1406 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 42,9 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 46,2 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 603 Kfz-Führern des Jahres 2013, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 521 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 354 Fällen Fehlverhalten gegenüber Fußgängern

- beim Abbiegen
- an Fußgängerüberwegen
- an Fußgängerfurten



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

Eine Detailuntersuchung ergab folgendes:

Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn

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

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2013	2012	
Straßenbenutzung								30	1	31	43	-12
Geschwindigkeit	1	11						2		14	29	-15
Abstand		4						1		5	5	
Überholen											3	-3
Vorbeifahren												
Nebeneinanderfahren		2								2	4	-2
Vorfahrt/Vorrang		2								2	4	-2
Rotlicht Fz.		9	1				2	3	1	16	19	-3
Abbiegen		19	3						1	23	29	-6
Wenden/Rückwärtsfahren		74	7				1		2	84	96	-12
Einfahren in den fließenden Verkehr		5							1	6	3	3
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	354	29	18	4	2		56	28	493	462	31
Ruhender Verkehr		4	1				16			21	6	15
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	3	37	3	5			6	16	8	78	92	-14
Technische Mängel							1			1	4	-3
Beleuchtung/Ladung Besetzung			2							2	1	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							500			500	517	-17
Fußgängerfehler sonst. Art							105			105	111	-6
o.A.						1	18	4		23		23
<b>Gesamt 2013</b>	<b>6</b>	<b>521</b>	<b>46</b>	<b>23</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>649</b>	<b>112</b>	<b>42</b>	<b>1.406</b>	1.428	-22
Gesamt 2012	5	523	53	25	5	3	631	123	60			
Veränderung	1	-2	-7	-2	-1		18	-11	-18			-1,5%

## 1.5.5 Radfahrer

### 1.5.5.1 Verkehrsunfälle

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

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Radfahrerunfälle annähernd gleich geblieben (- 0,3 %).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2008 - 2012
				2013	2012		
Januar	84	1	38	123	164	-41	118
Februar	83	1	37	121	118	3	116
März	71	4	28	103	218	-115	176
April	174	3	54	231	239	-8	272
Mai	189	7	56	252	357	-105	351
Juni	272	3	90	365	336	29	394
Juli	265	6	82	353	267	86	327
August	344	1	107	452	433	19	336
September	260	2	85	347	315	32	353
Oktober	217	6	58	281	250	31	251
November	166	4	69	239	251	-12	235
Dezember	106	3	38	147	76	71	129
<b>Gesamt 2013</b>	<b>2.231</b>	<b>41</b>	<b>742</b>	<b>3.014</b>	3.024	-10	3.058
Gesamt 2012	2.260	34	730				
Veränderung	-29	7	12			<b>-0,3%</b>	

\*Legende siehe Anlage A.2

Im Vergleich der Jahre 2012/2013 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar.

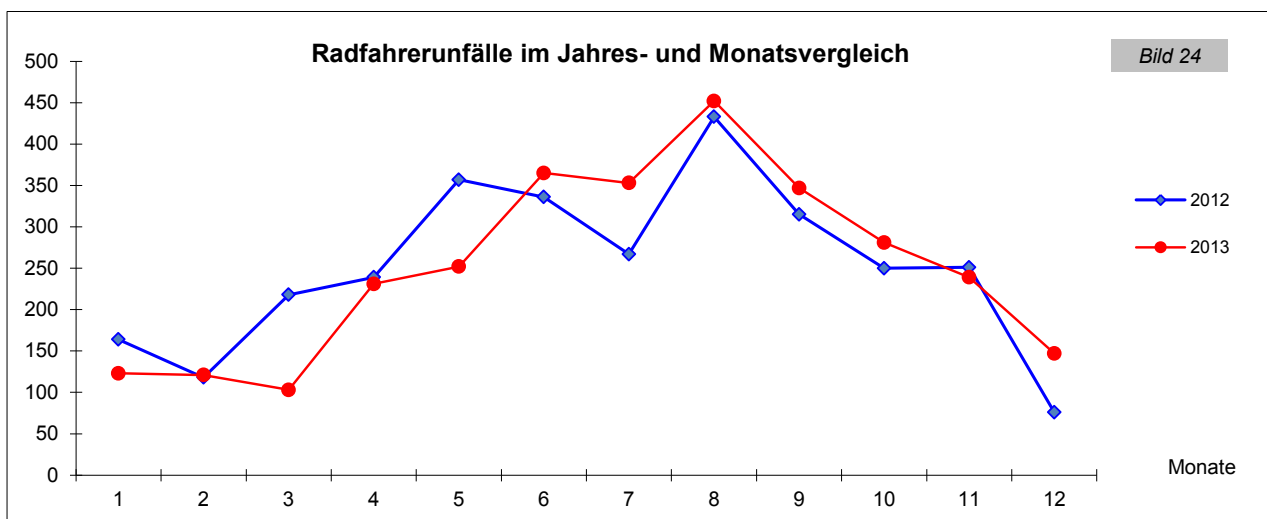
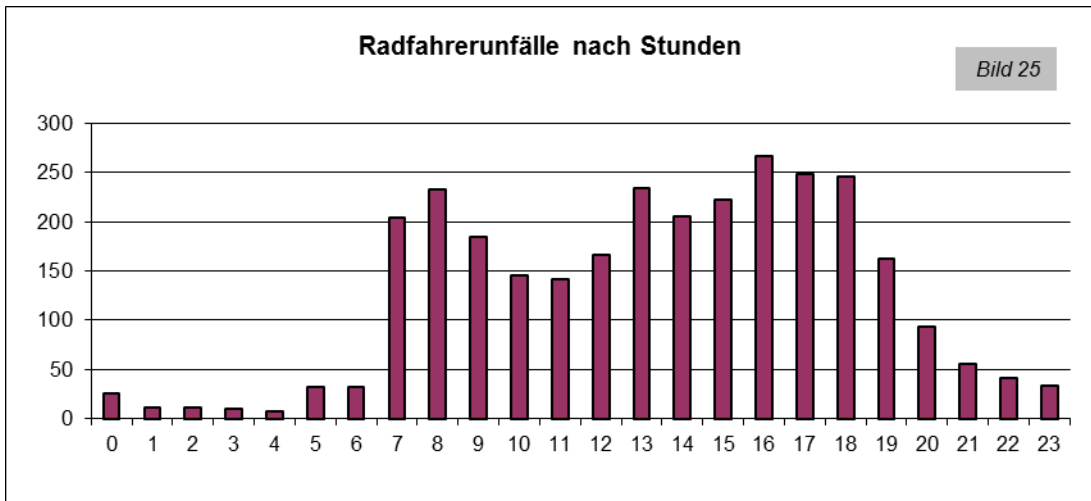
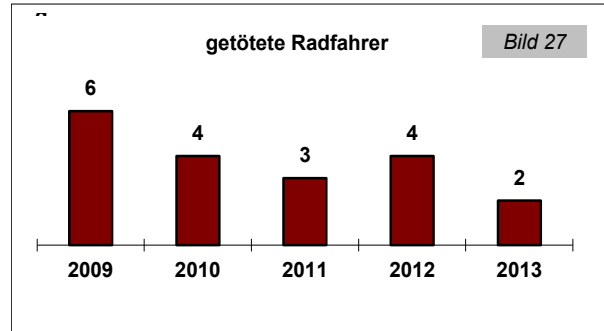
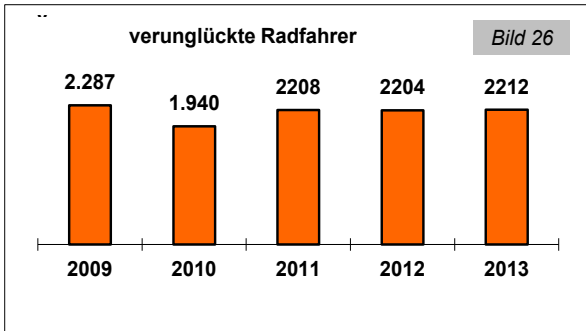


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

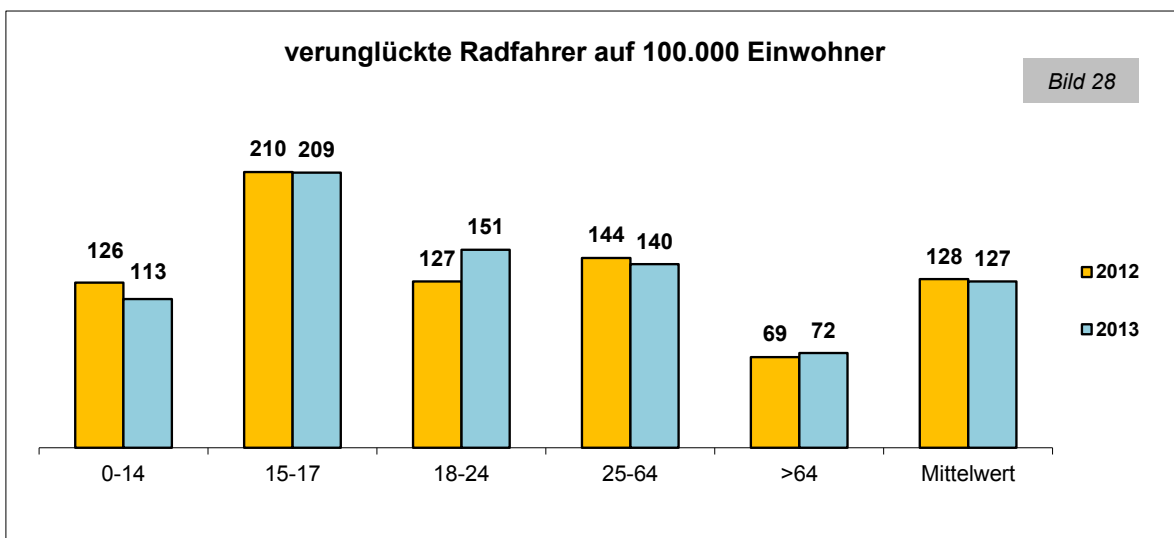


### 1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die nachfolgende Relation der Verunglücktenzahlen der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100.000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Bild 28).



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

### 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										
beteiligt als	Alter					Gesamt			Durchschnitt 2008 - 2012	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012		+ / -
Kfz-Führer		4	141	1.171	252	65	<b>1.633</b>	1.605	28	1.664
Fußgänger	16	5	10	78	14	17	<b>140</b>	120	20	113
Radfahrer	161	54	108	591	92	168	<b>1.174</b>	1.209	-35	1.213
Sonstige/o.Ang.				2	1	64	<b>67</b>	90	-23	69
<b>Gesamt 2012</b>	<b>177</b>	<b>63</b>	<b>259</b>	<b>1.842</b>	<b>359</b>	<b>314</b>	<b>3.014</b>	3.024	-10	3.059
Gesamt 2011	176	63	227	1887	356	315				
Veränderung	1		32	-45	3	-1			<b>-0,3%</b>	

Bezogen auf alle 3.014 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 39,0 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 40,0 %)
- In 54,2% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 53,1 %)

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.	2013	2012	
Straßenbenutzung	13		191	2	<b>206</b>	199	7
Geschwindigkeit	12		35		<b>47</b>	43	4
Abstand	7		30	1	<b>38</b>	50	-12
Überholen	30		34	7	<b>71</b>	80	-9
Vorbeifahren	11		7	4	<b>22</b>	18	4
Nebeneinanderfahren	4		2	1	<b>7</b>	9	-2
Vorfahrt/Vorrang	367		58	6	<b>431</b>	454	-23
Rotlicht Fz.	41		113	3	<b>157</b>	146	11
Abbiegen	582		28	18	<b>628</b>	549	79
Wenden/Rückwärtsfahren	69			1	<b>70</b>	81	-11
Einfahren in den fließenden Verkehr	234		84	9	<b>327</b>	326	1
Fehlverhalten ggü Fußgängern	4		56	1	<b>61</b>	63	-2
Ruhender Verkehr	128	2	9	2	<b>141</b>	129	12
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	130	1	480	12	<b>623</b>	736	-113
Technische Mängel			9		<b>9</b>	8	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung	1		1		<b>2</b>	4	-2
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		96			<b>96</b>	88	8
Fußgängerfehler sonst. Art		36	1		<b>37</b>	33	4
o.A.		5	36		<b>41</b>	8	33
<b>Gesamt 2013</b>	<b>1633</b>	<b>140</b>	<b>1174</b>	<b>67</b>	<b>3014</b>	3024	-10
Gesamt 2012	1605	120	1209	90			
Veränderung	28	20	-35	-23			-0,3%

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

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden

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

## 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

### 1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

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

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

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

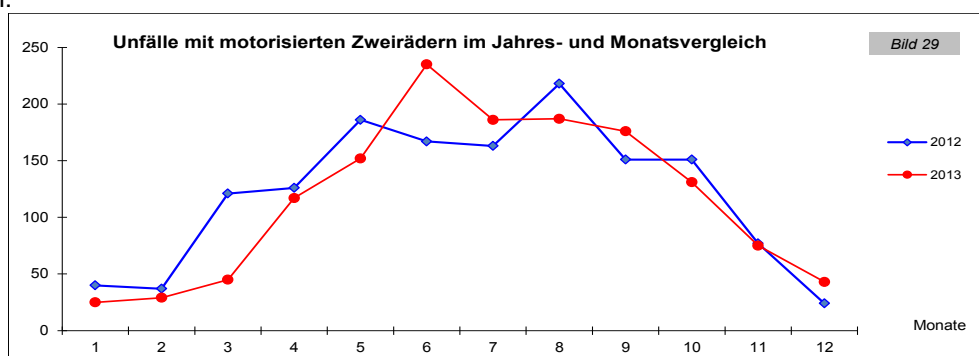
Tabelle 30

Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2008 - 2012
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2013	2012		
Januar	10	1	14	25	40	-15	34
Februar	12	1	16	29	37	-8	43
März	21	2	22	45	121	-76	84
April	57	6	54	117	126	-9	163
Mai	82	5	65	152	186	-34	185
Juni	123	9	103	235	167	68	191
Juli	100	9	77	186	163	23	182
August	109	8	70	187	218	-31	187
September	102	5	69	176	151	25	185
Oktober	70	5	56	131	151	-20	146
November	40	5	30	75	77	-2	83
Dezember	17		26	43	24	19	40
<b>Gesamt 2013</b>	<b>743</b>	<b>56</b>	<b>602</b>	<b>1.401</b>	<b>1.461</b>	<b>-60</b>	<b>1.523</b>
Gesamt 2012	776	74	611				
Veränderung	-33	-18	-9			<b>-4,1%</b>	

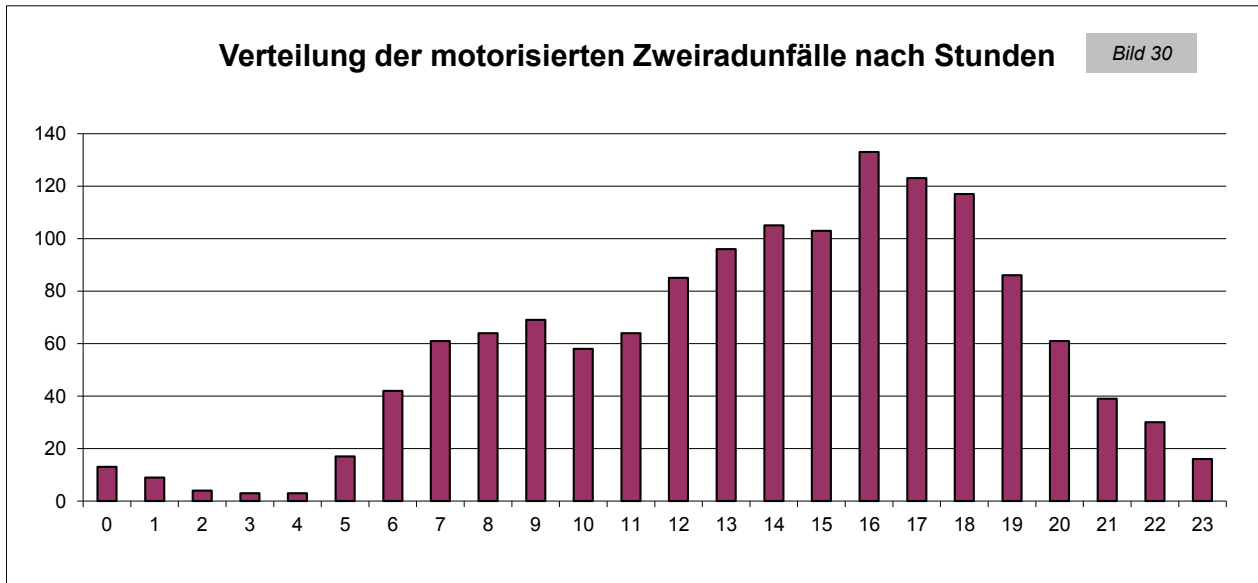
\*Legende siehe Anlage A.2

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2013 gegenüber dem Vorjahr um 4,1 % und die Unfälle mit Personenschaden um 4,3% gesunken sind.

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



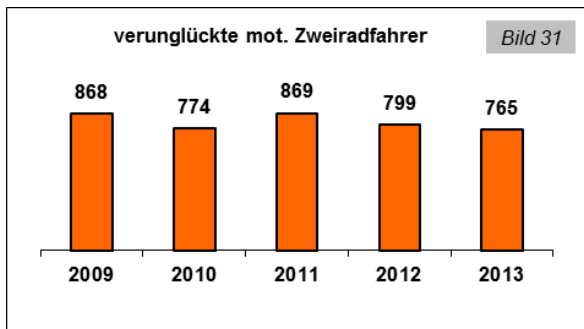
Das Bild 29 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.



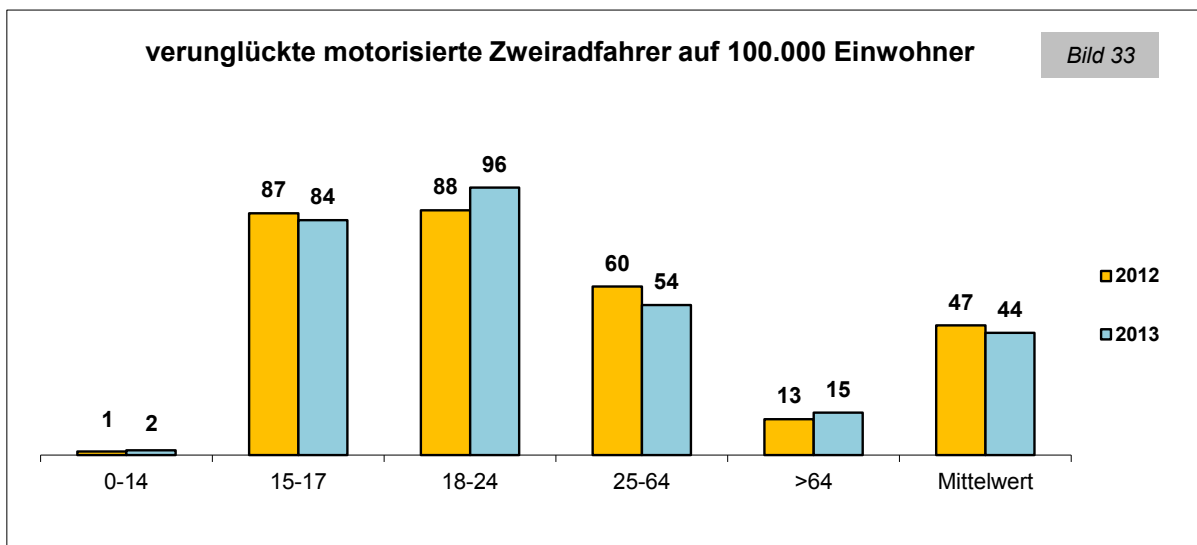
### 1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.401 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 862 Personen: Davon verunglückten mit motorisierten Zweirädern 765:

- 521 Fahrer / Mitfahrer eines Kraffrades oder Kraftrollers
- 244 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25



Von den 2013 getöteten Zweiradfahrern waren alle acht Kraffradfahrer.



### 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										Durchschnitt 2008 - 2012
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2013	2012	+ / -	
motor. Zweiradfahrer		34	109	392	26	17	<b>578</b>	549	29	632
Kfz-Führer	1	1	77	542	109	22	<b>752</b>	801	-49	813
Fußgänger	1	1		10	1	1	<b>14</b>	16	-2	24
Radfahrer	2		3	7	1	2	<b>15</b>	25	-10	18
Sonstige/o.Ang.						42	<b>42</b>	70	-28	68
<b>Gesamt 2012</b>	<b>4</b>	<b>36</b>	<b>189</b>	<b>951</b>	<b>137</b>	<b>84</b>	<b>1.401</b>	1.461	-60	1.555
Gesamt 2011	4	41	209	969	129	109				
Veränderung		-5	-20	-18	8	-25			<b>-4,1%</b>	

In 41,3 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 37,6 %).

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
						2013	2012	
Straßenbenutzung	6	6		1		<b>13</b>	17	-4
Geschwindigkeit	148	19				<b>167</b>	135	32
Abstand	127	44			1	<b>172</b>	167	5
Überholen	46	15			1	<b>62</b>	51	11
Vorbeifahren	4	7				<b>11</b>	10	1
Nebeneinanderfahren	16	82		1	2	<b>101</b>	98	3
Vorfahrt/Vorrang	12	76		1	1	<b>90</b>	116	-26
Rotlicht Fz.	5	8		6		<b>19</b>	24	-5
Abbiegen	12	119		1	4	<b>136</b>	126	10
Wenden/Rückwärtsfahren		212			6	<b>218</b>	231	-13
Einfahren in den fließenden Verkehr	10	78				<b>88</b>	122	-34
Fehlverhalten ggü Fußgängern	4					<b>4</b>	2	2
Ruhender Verkehr	3	8				<b>11</b>	3	8
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	172	73		5	27	<b>277</b>	328	-51
Technische Mängel		2				<b>2</b>	6	-4
Beleuchtung/Ladung Besetzung		3				<b>3</b>	5	-2
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			11			<b>11</b>	14	-3
Fußgängerfehler sonst. Art			3			<b>3</b>	1	2
o.A.	13					<b>13</b>	5	8
<b>Gesamt 2013</b>	<b>578</b>	<b>752</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>42</b>	<b>1401</b>	1461	-60
Gesamt 2012	549	801	16	25	70			
Veränderung		-49	-2	-10	-28			<b>-4,1%</b>



Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

Im Einzelnen:

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

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

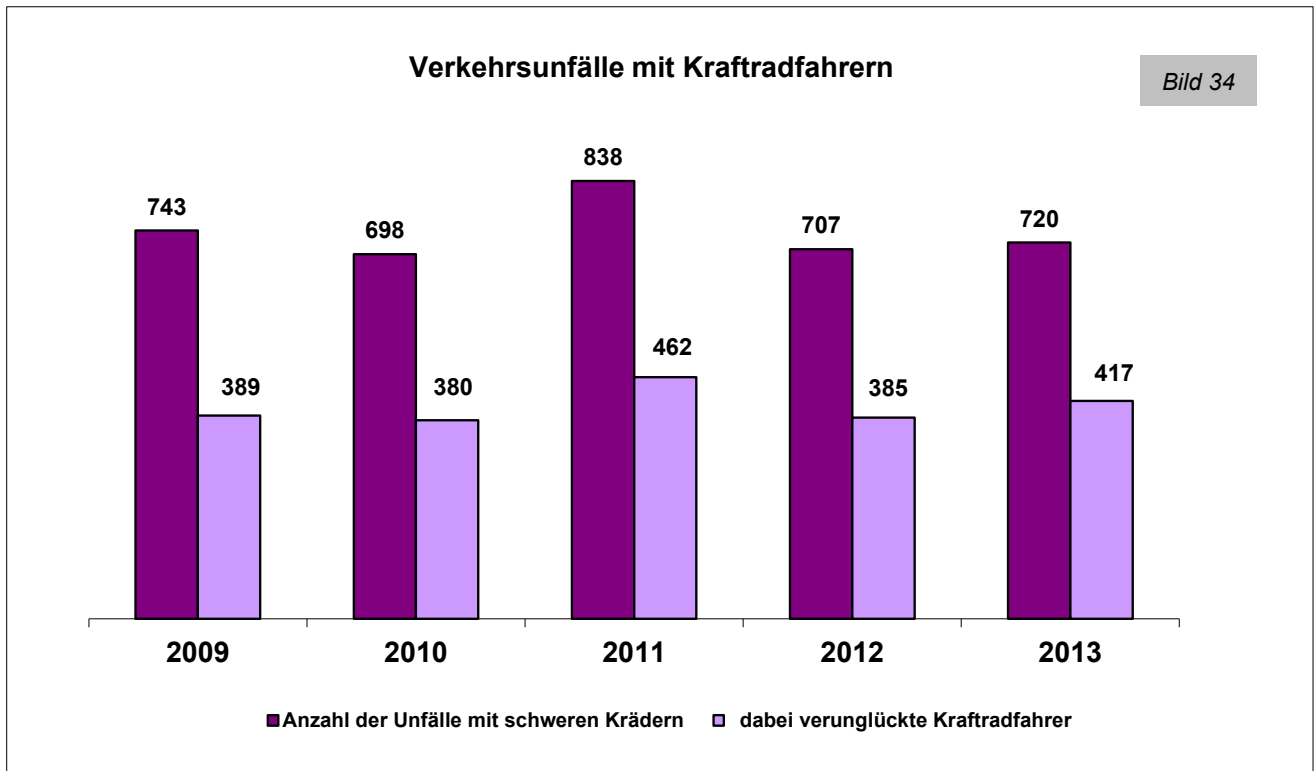
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

#### 1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)

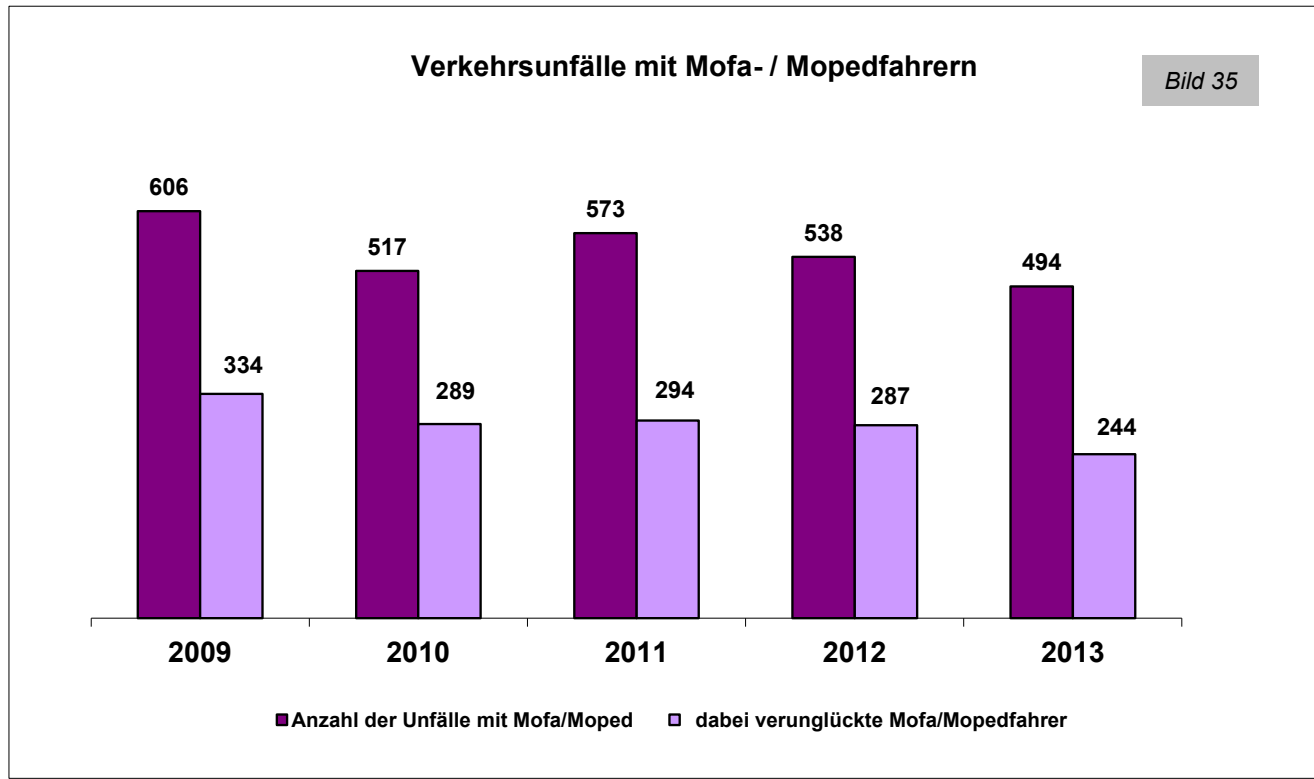
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen auf, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 %, die Zahl der Verunglückten stieg um 8,3% an. Es waren 7 tödlich verunglückte Fahrer „schwerer Kräder“ zu beklagen (Vorjahr 2).

### 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. Zu dieser Gruppe gehören auch die S-Pedelecs (Fahrrad mit E-Motor-Unterstützung und einer maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h).



Wie auch schon im Vorjahr sinken sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle, wie auch die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Von den Verunglückten wurden 22 schwer und 222 leicht verletzt. Tote waren nicht zu beklagen.

## ***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 EUS-Ka (Elektronische Unfalltypen-Steckkarte) erfasst.

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

### 2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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

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

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

#### 2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahre 2013 zwei weitere Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2013 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Halenreie / Waldweg und Halenreie /Kattjahren	Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle und Abbiegeunfälle an beiden zusammenhängenden Knoten ( zum Teil mit Radfahrerbeteiligung ). Zumeist erfolgt ein Rechtsabbiegen aus dem <b>Waldweg</b> (Süd) mit dem anschließenden Linksabbiegen in die Straße Kattjahren.	<p>Neuordnung der Verkehrsführung unter Einbeziehung der Einmündung Waldweg (Nord) in drei Stufen:</p> <p>1. Zur Verhinderung des Linksabbiegens aus der Straße Kattjahren Umgestaltung des Einmündungsbereichs Halenreie / Kattjahren. Der Waldweg (Süd) ist als unechte Einbahnstraße durch VZ 267 (Busse HVV frei) kenntlich zu machen. In der Halenreie Linksabbiegefahrstreifen für Busse in Richtung Waldweg (Süd) als kleine Bussonderspur. Von den Grundstücken zwischen Waldweg Süd und Nord darf nur nach rechts abgebogen werden. Aufhebung des gegenläufigen Radverkehrs. Prüfung einer gesicherten Fußgängerquerung (Sprunginsel) über die Halenreie zwischen Waldweg (Nord) und Waldweg (Süd).</p> <p><i>(Umsetzung bereits erfolgt)</i></p> <p>2. Für die Maßnahmenstufe 2 sind zwei LSA (Halenreie / Waldweg (Nord) und Halenreie / Kattjahren) als Dauerprovisorien vorgesehen.</p> <p><i>(Umsetzung für 2014 geplant)</i></p>

		3. Die vorgesehene bauliche Lösung (Maßnahmenstufe 3) mit der noch offenen Option für eine Kreisverkehrsanlage soll gemeinsam mit der geplanten Grundinstandsetzung erfolgen  (Umsetzung frühestens 2016).
<b>Alsterdorfer Straße / Carl-Cohn-Straße</b>	Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unfälle aufgrund unvollständiger Signalisierung an der Kreuzung (Fußgänger-LSA).	Prüfung einer Vollsignalisierung der Kreuzung oder einer Kreisverkehrsanlage  <i>Beratung noch nicht abgeschlossen!</i>

Im Jahr 2013 wurde an fünf Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt.

### 2.1.2.2 Angaben zu den im Jahr 2013 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
<b>Langenhorner Chaussee / Foorthkamp</b>	Unfälle im Längsverkehr (überwiegend beim Nebeneinanderfahren)	Aufweitung des Knotens auf vier Fahrstreifen.  <i>Maßnahme wurde im Mai 2013 umgesetzt.</i>
<b>Ratsmühlendamm / Brombeerweg / Maienweg</b>	Auffahrunfälle und Unfälle mit Radfahrer-beteiligung im freien Rechtsabbieger vom Ratsmühlendamm in den Brombeerweg. Linksabbiegeunfälle im Verlauf Ratsmühlendamm / Maienweg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollständige Überarbeitung der Signalprogramme.</li> <li>• Beseitigung von Sichthindernissen (Grünbewuchs) auf der Mittelinsel.</li> <li>• Steilere Gestaltung und Vollsignalisierung des freien Rechtsabbiegers mit einer sich anschließenden Einfädelungsspur in den Brombeerweg.</li> <li>• PLAST 9-gerechte Ausgestaltung des Zweirichtungsradweg.</li> <li>• Anpassung der erforderlichen Verkehrszeichen.</li> <li>• Einbau eines „Hammelsprungs“, um den „Durchschuss“ von Radfahrern, die den Park verlassen und den Rechtsabbiegefahrstreifen queren, zu verhindern.</li> <li>• Röhrenblende für Fußgänger-signale über den Brombeerweg, um die Sicht auf die Signalgeber für die Radfahrer aus dem Park zu verhindern</li> </ul> <i>Maßnahme im November 2013 umgesetzt.</i>
<b>Abendrothweg / Falkenried</b>	Zahlreiche Vorfahrtunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeiten.	Einengung des Knotens in den Einmündungsbereichen.  <i>Maßnahme im Oktober 2013 umgesetzt.</i>
<b>Saseler Chaussee / Eckerkamp / Waldingstraße</b>	Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle an unvollständiger Signalisierung an der Einmündung Eckerkamp.	Vollsignalisierung der Kreuzung  <i>Maßnahme im Oktober 2013 umgesetzt.</i>
<b>Holstenhofweg / Holstenhofkamp</b>	Abbiegen und Wenden trotz durchgezogener Mittellinie; Kollision zwischen Radfahrern und abbiegenden Fahrzeugen aus allen Richtungen	Einfärbung der Radfahrerfurt in Rot. Mittellinie mit Leitboys ausgestattet.  <i>Maßnahme wurde im Oktober 2013 durchgeführt.</i>

Alle Unfallhäufungsstellen werden nach Abschluss eingeleiteter Maßnahmen einem Controlling-Verfahren 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 2013 wurden folgende Unfallhäufungsstellen abschließend einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu wurde die Unfallentwicklung 3 Jahre vor und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen.

Im Fall Poppenbütteler Weg / Rehagen wurde bei den Maßnahmen nachgebessert und der Überprüfungszeitraum deshalb um zwei Jahre verlängert.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahme	Ergebnis
<b>Max-Brauer-Allee / Holstenstraße</b>	Zahlreiche Auffahrunfälle Holstenstraße in beide Richtungen und Max-Brauer-Allee in Richtung Osten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Erkennbarkeit der Signalgeber durch Montieren von Kontrastblenden Holstenstraße Richtung Süden.</li> <li>• Fahrstreifenbezogene Signalisierung Max-Brauer-Allee Richtung Sternbrücke.</li> <li>• Erneuerung Fahrbahnoberfläche Holstenstraße.</li> </ul>	Rückgang der Unfälle in der Max-Brauer-Allee in Richtung Osten (Sternbrücke). Abnahme von Auffahrunfällen.
<b>Hamburger Straße / Heitmannstraße</b>	Unfälle mit Radfahrer-beteiligung auf dem Radweg Hamburger Straße im Begegnungs-verkehr. Auf dem Radweg war Gegenläufigkeit nicht erlaubt. Nicht einsehbare Verschwenkungen ließen entgegenkommende Radfahrer zu spät erkennen. Tödlicher Unfall am 24.05.2005 mit LKW.	Herstellung eines Zweirichtungsradwegs im Bereich des vorhandenen Radwegs durch Verbreiterung der Nebenflächen und teilweiser baulicher Trennung der Gegenläufigkeit.	Nur ein Unfall mit Radfahrer-beteiligung im Begegnungsverkehr. Deutlicher Rückgang der Unfälle mit Radfahrer-beteiligung insgesamt (im dreijährigen Vergleichszeitraum von 20 auf 6 Verkehrsunfälle)
<b>Poppenbütteler Weg / Rehagen</b>	Vorfahrtunfälle mit zum Teil schwerem Personenschaden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Sichtdreiecks unter Inanspruchnahme der Nebenfläche, durch Verschwenkung des Radwegs in den Einmündungsbereich und Versetzung eines Lichtmastes.</li> <li>• Nachbesserung 2012: Verlängerung der Mittelinsel und Installation von Leitboys.</li> </ul>	Seit Aufstellen der Leitboys 2012 keine Vorfahrtunfälle mehr.
<b>Eißendorfer Straße</b> (zw. Weusthoffstraße und Knoopstraße)	Unfälle mit Fußgängern beim Überschreiten der Fahrbahn auf der gesamten Strecke sowie Ein- bzw. Abbiegeunfälle.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Installation einer FLZA Höhe TU-Harburg (bereits 2008 als Teilmaßnahme erfolgt)</li> <li>• Zur besseren Erkennbarkeit der Fußgänger und besseren Sicht der Fußgänger auf den fließenden Verkehr bauliche Herrichtung von Fußgängervorsprüngen</li> </ul>	Die Unfälle mit Fußgänger-beteiligung sind deutlich rückläufig.

## 2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -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 als Teilbereich der VLZ unterstützt die Maßnahmen mit aktuellen Informationen zur Verkehrslage an die Verkehrsteilnehmer.

An Hamburger Autobahnen und stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt werden in behördenübergreifender Kooperation zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Hamburg Port Authority (HPA) und der Polizei / Verkehrsdirektion **82** Verkehrsbeobachtungskameras an ausgewählten Kamerastandorten für eine detaillierte Verkehrslagegewinnung genutzt. Diese Bilder werden durchgehend in die VLZ übertragen.

Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus **75** Kameras - ausgestattet.

Mit diesen Systemen sowie Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen können damit auf dem Hauptverkehrsstraßennetz erfasst und Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsfluss umgehend eingeleitet werden.

Von insgesamt **1733** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1598** rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die im Jahr 2013 durch ca. **90.000** Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat.

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

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2013 von der Verkehrsleitzentrale ca. **6.800** manuelle Schaltungen über die Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) auf den Bundesautobahnen A 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt.

Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen im Vorfeld des Elbtunnels werden auf den Schilderbrücken durch die TBZ veranlasst.

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) durch die VLZ 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 2013 wurden von der VLZ **ca. 1.000** Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten – und weitere digitale Abnehmer wurden im Jahr 2013 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **52.000** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt. Dabei wurden vor allem sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen wie Warnungen vor Falschfahrern oder ungesicherten Unfallstellen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen veröffentlicht.

Das „Neubauprojekt Verkehrsleitzentrale“ wurde am 29. Mai 2013 erfolgreich abgeschlossen. Unter einer integrierten Softwareoberfläche wurden wesentliche Steuerungs- und Regelungsprogramme zusammengefasst. Auf einer aus 24 „Cubes“ bestehenden Videowand können nun sowohl diverse Verkehrsbeobachtungskameras aufgeschaltet als auch andere Informationen aus den zur Verfügung

stehenden Systemen wie z. B. dem Einsatzleitsystem der Hamburger Polizei oder auch aus Verkehrsbeeinflussungsanlagen visualisiert werden. An allen Arbeitsplätzen lassen sich individuell nach jeweiligem Aufgabenschwerpunkt über ein „Multiconsoling“ Systemanwendungen aufschalten. Insgesamt ist das Neubauprojekt Verkehrsleitzentrale ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung des operativen Verkehrsmanagement der Polizei Hamburg.

Eine Übertragung von weiteren Verkehrsdaten - wie aus den im Hafen installierten dynamischen Informationstafeln - in die VLZ ist im Zuge des „Neubauprojekts Verkehrsleitzentrale“ realisiert worden.

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

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

### **Verkehrskameras**

- „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 Realisierung. Weitere Kamerastandorte sollen das Angebot erweitern, zusätzlich ist die Bilddarstellung als „live-stream“ geplant.

Nutzer haben u.a. 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 in Hamburg zu optimieren.

## **2.3 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.

### **2.3.1 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:

#### **2.3.1.1 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.

### **2.3.1.2 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.

### **2.3.1.3 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 2013 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 47 Projekte durchgeführt, an denen 1.828 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 2013 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2013 standen der 47. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 26. Liederwettbewerb unter dem Motto „Mein Schulweg“.

Von insgesamt 48 Schulen aller Schulformen nahmen 909 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden insgesamt 614 Plakate und 7 Lieder eingereicht, von denen 52 Siegerplakate und 3 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6.000,- € Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde.

Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 07. Juni 2013 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 700 Gästen Ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Wolfgang Kopitzsch und dem Vertreter des Leiter des Amtes für Bildung Dr. Michael Just 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 2013 in Zahlen**

Verkehrsunterricht in Kindergärten	5.338	Stunden
in Schulen	25.741	Stunden
in speziellen Sonderschulen	4.546	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	28	Veranstaltungen mit 1.493 Kindern und 781 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper in Schulen	459	Vorstellungen
in Kindergärten	86	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	35	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen Radfahrausbildung in Schulen	4.525	Stunden
Sonderveranstaltungen	28	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	47	Projekte (insgesamt 1.828 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8.-10. Klasse)	31	Kurse (insgesamt 459 Teilnehmer)

## **2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information**

### **2.3.2.1 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.

### 2.3.2.2 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 Bezirkssenorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2013 waren rund 90 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landessenorenbeirates 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 seniorengerechten Fahrrad, Fahren mit Gepäck und Helm sowie zu den aktuellen Verkehrsregeln vermittelt. Fahrübungen auf einem Schulgelände und eine gemeinsame Ausfahrt im Hamburger Stadtverkehr runden das 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 2014 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter <http://www.hamburg.de/verkehrssicherheit>

### 2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

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

Unter diesem Motto wurde im Mai/Juni 2013 zum zwölften 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 2013 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 7.440 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 66 Präventionsaktionen wurden ca. 1.430 Personen erreicht.

Zahlreiche Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter [www.ruecksicht-auf-kinder.de](http://www.ruecksicht-auf-kinder.de) veröffentlicht. Die Homepage der Aktion ist jederzeit im Internet einzusehen und gibt ein vielfältiges Informationsangebot in Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

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

### **2.3.3.2 Motorradprävention**

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2013 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.

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

Im April 2013 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum zehnten 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 „mit Abstand besser“ über den wechselseitig Krafftfahrer und Radfahrer angesprochen wurden und mit dem für gegenseitige Rücksichtnahme geworben wurde.

Im Aktionszeitraum von zwei Wochen wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben 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. 584 Mängelmeldungen und ca. 1.350 Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen Verhaltensfehlern von Radfahrern gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2014 fortgeführt werden.

### **2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention**

Im Jahr 2013 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

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 63 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 2013 insgesamt 1281 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.

## 2.4 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich auch im Jahre 2013 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier im Wesentlichen an den Unfallhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

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

### 2.4.1 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 2013 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 2013 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 524.682 Verstöße an.

### 2.4.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit 10 stationären Rotlichtüberwachungsanlagen kontrolliert, zudem werden drei mobile Rotlichtüberwachungsanlagen eingesetzt. Daneben werden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung verfolgt.

Die Polizei zeigte im Jahr 2013 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 16.173 Verstöße an.

### 2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 426 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.931 Fällen angezeigt.

In 976 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 453 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 2013 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“ 2013 durchgeführten Verkehrskontrollen konnten 88 Verdachtsfälle drogenbeeinflusster Verkehrsteilnahme gezählt werden.

### 2.4.4 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 2013 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.543 Ordnungswidrigkeiten und 73 Verkehrsstraftaten zur Anzeige.

### 2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche

#### 2.4.5.1 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 2013 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2013 insgesamt 5.590 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2013 der Kernpunkt der Verkehrssicherheitskampagne „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ (vgl. auch Ziff. 2.3.3.3).

#### 2.4.5.2 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 2013 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 3.035 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

#### **2.4.5.3 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 75 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 2013 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 12 solcher Kontrollen statt. Ein herausragendes Ergebnis einer solchen Kontrolle wurde am 18.04.2013 erzielt. Dabei wurden in 7 Stunden allein 181 Rotlichtverstöße von Radfahrern zur Anzeige gebracht.

#### **2.4.5.4 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 wurden 79.114 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2013 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften 775.741 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 17.972 Fahrzeuge sichergestellt. 5.474 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 8.182 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 109 Fällen Fahrzeuge an die Berechtigten vor Abschluss der Sicherstellungsmaßnahmen herausgegeben.



## ***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

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

\* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

### A.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angaben über Sachschadenshöhen 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.

## Anlage B: Strukturdaten



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

	<u>2012</u>	<u>2013</u>
Fläche Hamburgs in km <sup>2</sup> (einschl. Neuwerk und Scharnhörn) <sup>5</sup>	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes <sup>6</sup> in km	3.928	3.928
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs <sup>7</sup> (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.718.187	1.746.187
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km <sup>2</sup> ) <sup>8</sup>	2.275	2.312
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) <sup>9</sup>	841.862	850.335

<sup>5</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>6</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

<sup>7</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (seit 2012 nach neuem Erhebungsindex)

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

<sup>9</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen)

## Anlage C: Unfalltypen <sup>10</sup>

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

<sup>10</sup> nach Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V., Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommission – M Uko, Köln 2012, S.9.