




POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2014

Impressum

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

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

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

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Ralf Martin Meyer
Gesamtredaktion
und Layout: Direktion Polizeikommissariate und Verkehr

Verkehrsberichte und -statistiken sind im Internet als PDF eingestellt:

www.polizei.hamburg/verkehr

sowie

www.polizei.hamburg/verkehrsbericht

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
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	10
1.2.2.1 Jahresübersicht	11
1.2.2.2 Stundenübersicht.....	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
1.5.1.2 Verunglückte.....	21
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“)......	42
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped.....	42
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	43
2.1. Unfallbekämpfung	44
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	44
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	44
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	44
2.1.2.2 Angaben zu den im Jahr 2014 umgesetzten Maßnahmen.....	47
2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen	48
2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information.....	48

2.3 Verkehrsprävention	49
2.3.1 Verkehrserziehung	49
2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	49
2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs	50
2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung	50
2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information	51
2.3.2.1 Junge Erwachsene	51
2.3.2.2 Senioren	51
2.3.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	52
2.3.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	53
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
Anlagen	57
<i>Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik</i>	58
A.1 Bemerkungen	58
A.2 Unfallkategorien	58
A.3 Begriffe	59
<i>Anlage B: Strukturdaten</i>	60
<i>Anlage C: Unfalltypen</i>	61

1. Verkehrsunfallentwicklung 2014

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2014 um 1,1 % gestiegen. Von 65.703 Unfällen wurden 11,8 % als Personenschadensunfälle und 88,2 % als Sachschadensunfälle registriert.

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

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist leicht angestiegen.

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 17.039 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 6.737 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 54,7 % noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 4,6 % höher als im Jahr 2013.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

(4) Getötete

Mit 38 Verkehrstoten wurden im Vergleich zum Vorjahr zwölf Personen mehr 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 „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ 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. 32,2 % der Alkoholunfälle führen zu Verletzten. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist wie im Vorjahr ein Anstieg zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen im Jahr 2014 ist gestiegen.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

(7) Kinder

Die Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre) sind im Jahr 2014 rückläufig. Es wurden 60 Verkehrsunfälle weniger registriert, das entspricht einem Rückgang um 10%.

Es verunglückten 12 Kinder mehr 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 8,0 % sind sie an 21,1 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Rückgang aller Unfälle unter Beteiligung von JE um 2,8 % blieb die Anzahl der verunglückten JE annähernd unverändert.

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 (älter als 64 Jahre) stieg um 361 auf 11.439. Senioren sind mit 19,3 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (11 von insgesamt 38), insgesamt verunglückten 26 Senioren weniger 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-Lichtzeichenanlage).

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

→ **siehe Kapitel 1.5.3 Senioren**

Beteiligte und Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung**(10) Fußgänger**

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist im Jahr 2014 um 3,2 % gesunken. Die Zahl verunglückter Fußgänger stieg um 7; es wurden 8 Fußgänger (Vorjahr 13) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist um 8,6 % gestiegen, die Anzahl der verunglückten Radfahrer stieg im Jahr 2014 ebenfalls an (von 2.212 auf 2.420). 11 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen.

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr um 8,1 % angestiegen. Dabei verunglückten mehr Personen als im Vorjahr. Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2014 mit 10 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 8).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped liegt auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

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

→ **siehe Kapitel 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.2 Verkehrsunfallübersichten

Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2014 ist – bezogen auf das Vorjahr 2013 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 65.703 (+ 708; + 1,1 %)**
 - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.781 (+ 316; + 4,2 %)
 - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 57.922 (+ 392; + 0,7 %)

Verunglückte

- **Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 9.910 (+ 436; + 4,6 %), dabei**
 - 38 Getötete (+ 12)
 - 812 Schwerverletzte (+ 6; + 0,7 %)
 - 9.060 Leichtverletzte (+ 418; + 4,8 %)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2014	2013	Veränderung	
Gesamt	65.703	64.995	708	1,1%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.781	7.465	316	4,2%
>> mit getöteten Personen	37	26	11	
>> mit schwerverletzten Personen	749	761	-12	-1,6%
>> mit leichtverletzten Personen	6.995	6.678	317	4,7%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	57.922	57.530	392	0,7%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.912	2.069	-157	-7,6%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	56.010	55.461	549	1,0%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	755	790	-35	-4,4%
> Drogen	135	120	15	12,5%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	17.039	16.811	228	1,4%
> davon mit Personenschaden	892	834	58	7,0%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.910	9.474	436	4,6%
- davon				
> Getötete	38	26	12	
> Schwerverletzte	812	806	6	0,7%
> Leichtverletzte	9.060	8.642	418	4,8%

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.

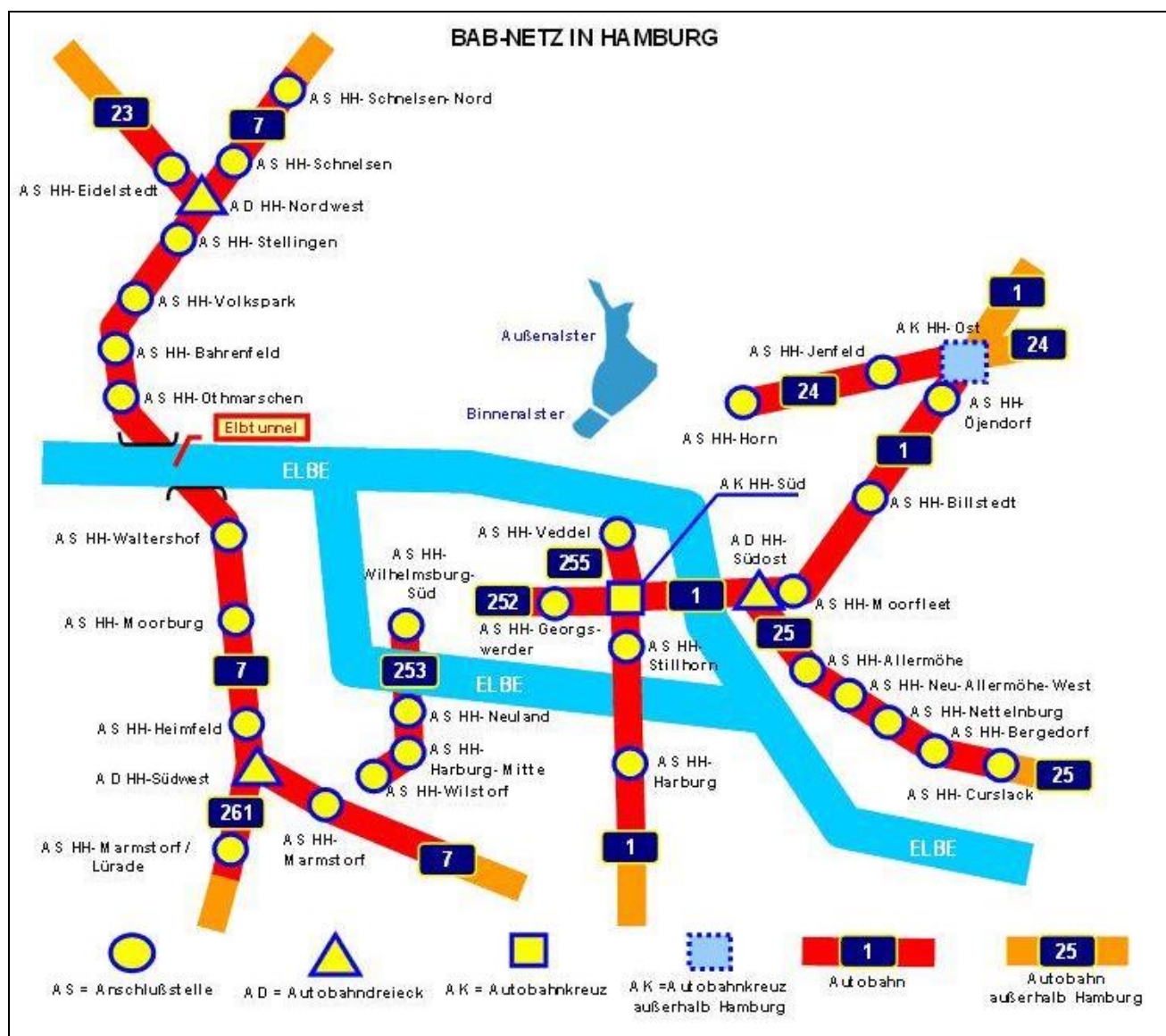
Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen (mit der höchsten Verkehrsdichte) mit Abstand am höchsten ist, das betrifft sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die dabei verunglückten Personen.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2014										
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	2.754	33	239	3	403	5	2	27	374
Bundesstraßen	117	7.060	60	1.267	11	1.710	15	9	99	1.602
andere	3.728	55.889	15	6.275	2	7.797	2	27	686	7.084
gesamt	3.928	65.703	17	7.781	2	9.910	3	38	812	9.060

*Legende siehe Anlage A.2

Die Werte zu den Streckenangaben entstammen der letzten Erhebung für 2010 und sind gerundet.



1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2014	2013		
Mitte	Verkehrsunfälle	16.472	16.504	-32	-0,2%
	mit Personenschaden	1.851	1.680	171	10,2%
	Verunglückte	2.415	2.138	277	13,0%
	Getötete	11	7	4	
	Einwohner (in Tausend): 279	Schwerverletzte	201	183	18
Fläche: 142,3	Leichtverletzte	2.203	1.948	255	13,1%
Altona	Verkehrsunfälle	8.837	8.531	306	3,6%
	mit Personenschaden	1.012	987	25	2,5%
	Verunglückte	1.279	1.236	43	3,5%
	Getötete	4	1	3	
	Einwohner (in Tausend): 254	Schwerverletzte	79	75	4
Fläche: 77,9	Leichtverletzte	1.196	1.160	36	3,1%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	9.206	9.259	-53	-0,6%
	mit Personenschaden	1.208	1.144	64	5,6%
	Verunglückte	1.535	1.482	53	3,6%
	Getötete	2	1	1	
	Einwohner (in Tausend): 249	Schwerverletzte	95	104	-9
Fläche: 49,8	Leichtverletzte	1.438	1.377	61	4,4%
Nord	Verkehrsunfälle	11.922	11.708	214	1,8%
	mit Personenschaden	1.336	1.346	-10	-0,7%
	Verunglückte	1.685	1.665	20	1,2%
	Getötete	5	5		
	Einwohner (in Tausend): 283	Schwerverletzte	145	159	-14
Fläche: 57,7	Leichtverletzte	1.535	1.501	34	2,3%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	10.774	10.891	-117	-1,1%
	mit Personenschaden	1.457	1.433	24	1,7%
	Verunglückte	1.812	1.854	-42	-2,3%
	Getötete	10	4	6	
	Einwohner (in Tausend): 409	Schwerverletzte	151	159	-8
Fläche: 147,5	Leichtverletzte	1.651	1.691	-40	-2,4%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.221	3.165	56	1,8%
	mit Personenschaden	391	348	43	12,4%
	Verunglückte	488	431	57	13,2%
	Getötete	2	4	-2	
	Einwohner (in Tausend): 121	Schwerverletzte	55	45	10
Fläche: 154,8	Leichtverletzte	431	382	49	12,8%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.271	4.937	334	6,8%
	mit Personenschaden	526	527	-1	-0,2%
	Verunglückte	696	668	28	4,2%
	Getötete	4	4		
	Einwohner (in Tausend): 150	Schwerverletzte	86	81	5
Fläche: 125,2	Leichtverletzte	606	583	23	3,9%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	65.703	64.995	708	1,1%
	mit Personenschaden	7.781	7.465	316	4,2%
	Verunglückte	9.910	9.474	436	4,6%
	Getötete	38	26	12	
	Einwohner (in Tausend): 1746	Schwerverletzte	812	806	6
Fläche: 755,2	Leichtverletzte	9.060	8.642	418	4,8%

1.2.2 Zeitvergleiche

1.2.2.1 Jahresübersicht

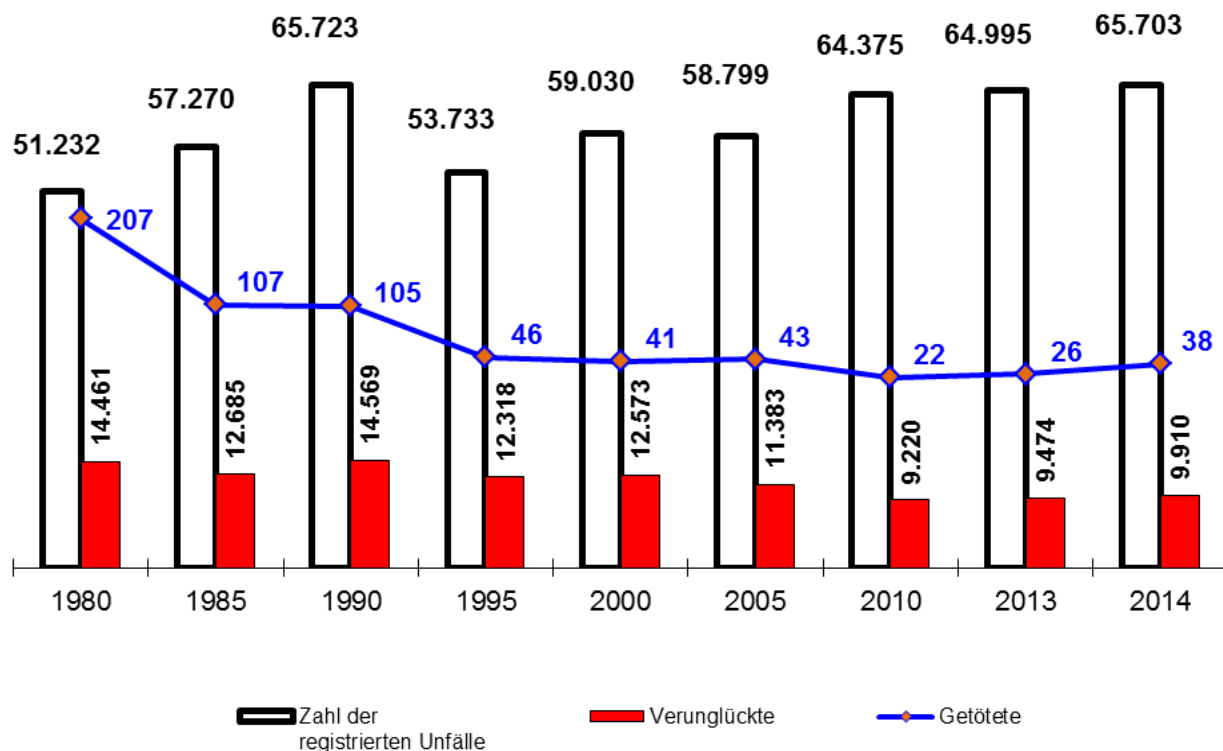
Tabelle 4

	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. Einwohner
			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
2013	850.335	1.734.272	64.995	7.465	9.474	8.642	806	26	546,3
2014	856.031	1.746.342	65.703	7.781	9.910	9.060	812	38	567,5

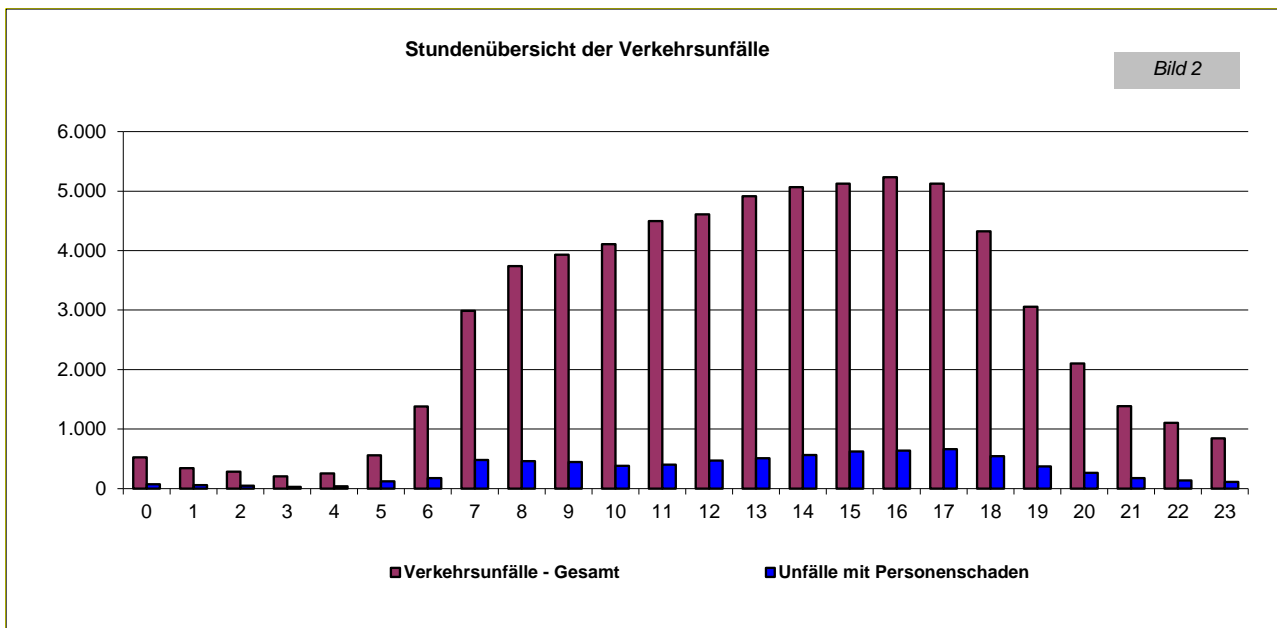
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stichtag 31.12.2013)
 Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen. Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

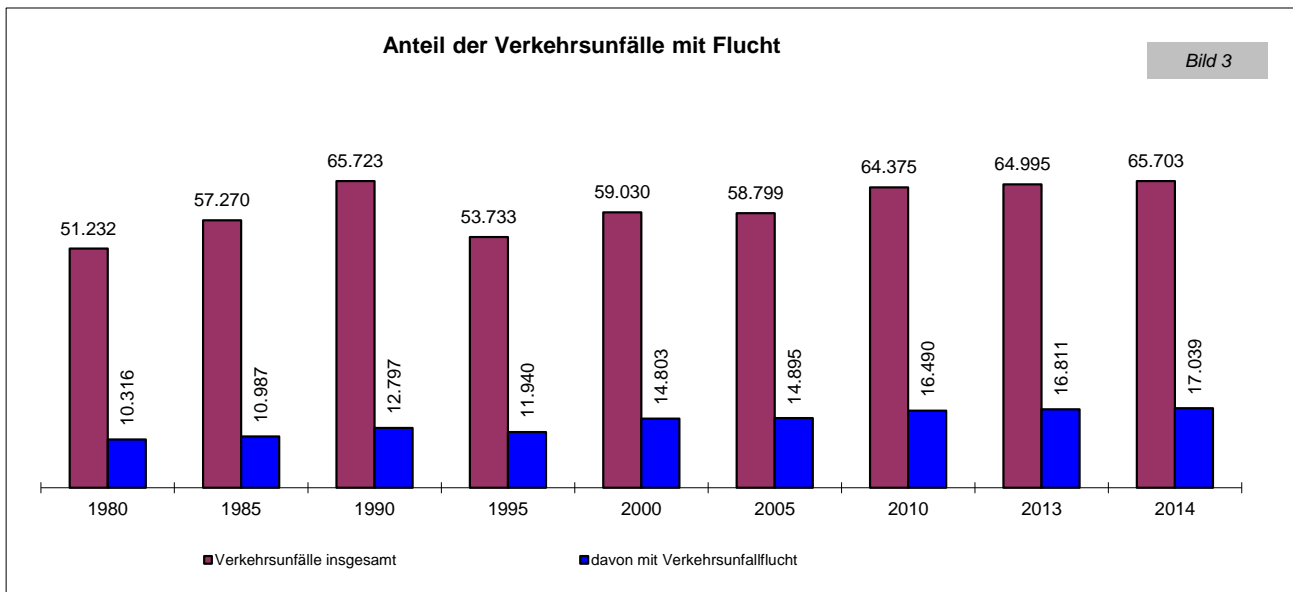


1.2.2 Stundenübersicht



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

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2013 stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2014 um 228 auf 17.039. 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 17.039 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 6.737 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 54,7 % für 2014 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), 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 2009-2013
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Krad	2	17	74	439	16		548	521	27	525
Pkw	227	63	800	3.463	404		4.957	4.762	195	4.961
Lkw		1	23	159	1		184	173	11	192
Bus	45	8	40	242	72		407	472	-65	419
Sonst. Kfz	1		7	16	2		26	25	1	47
Mofa/Moped	1	11	52	202	29		295	244	51	290
Fußgänger	188	46	113	559	160		1.066	1.059	7	1.088
Radfahrer	245	113	193	1.585	284		2.420	2.212	208	2.170
Sonst.Fz./o. A.				5	2		7	6	1	11
Gesamt 2014	709	259	1.302	6.670	970		9.910	9.474	436	9.703
Gesamt 2013	697	249	1.300	6.216	996	16				
Veränderung	12	10	2	454	-26	-16			4,6%	

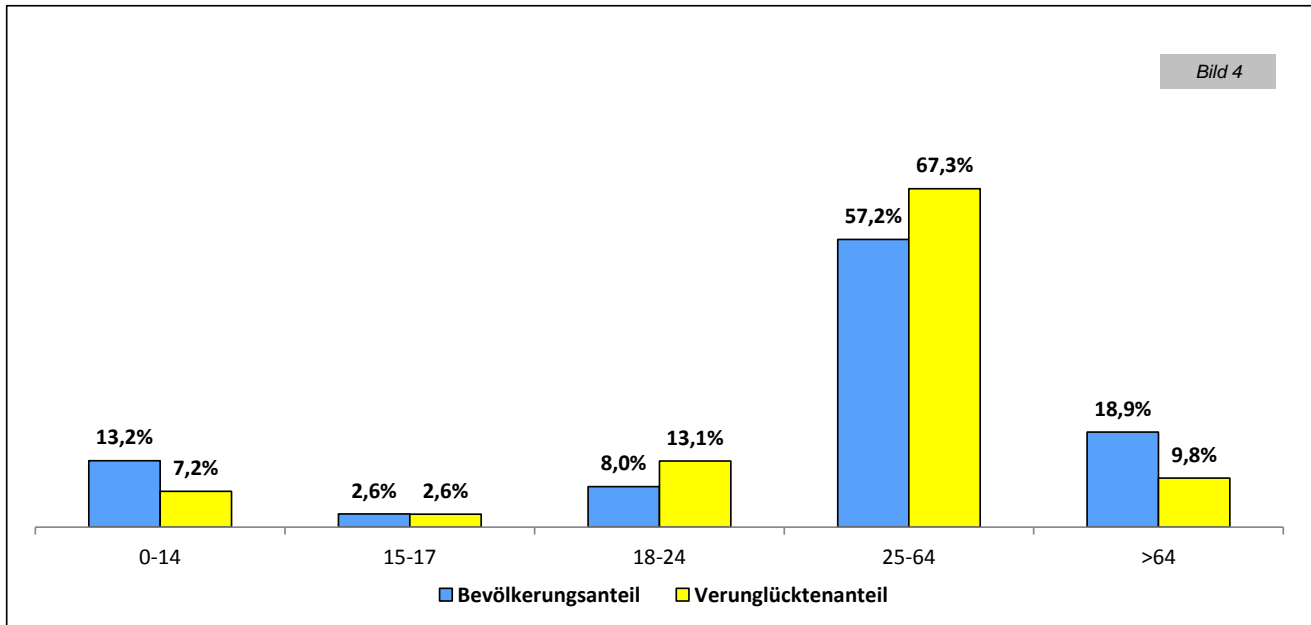
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

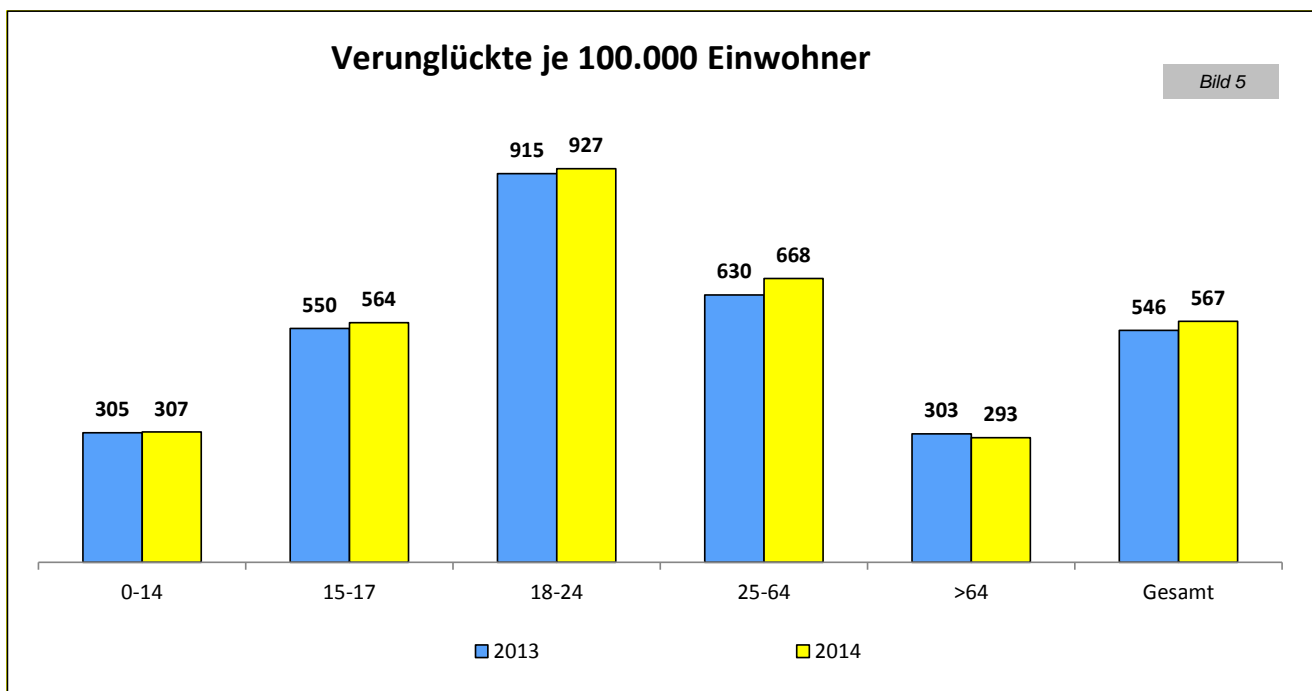
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2009-2013
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Krad	2	1	5	15			23	42	-19	30
Pkw	227	60	267	741	141		1.436	1.388	48	1.463
Lkw		1	10	26			37	29	8	34
Bus	45	8	39	217	72		381	426	-45	388
Sonst. Kfz	1		3	6			10	9	1	15
Mofa/Moped	1	1	4	5			11	11		12
Fußgänger								1	-1	1
Radfahrer	8		1	1			10	7	3	8
Sonst.Fz./o. A.				2			2	2		5
Gesamt 2014	284	71	329	1.013	213		1.910	1.915	-5	1.956
Gesamt 2013	264	79	299	1.025	247	1				
Veränderung	20	-8	30	-12	-34	-1			-0,3%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2014 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,0 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 13,1 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen. Dementsprechend werden auch „Junge Erwachsene“, bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“, immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (927) registriert.



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

¹ Stand 31.12.2013: 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)										Durchschnitt 2009-2013
beteiligt als	Alter					Gesamt			+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013		
Krad			2	8			10	8	2	6
Pkw			1	3	3		7	3	4	6
Lkw				2			2		2	
Bus										
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped										1
Fußgänger				4	4		8	13	-5	13
Radfahrer			1	6	4		11	2	9	4
Sonst.Fz./o. A.										
Gesamt 2014			4	23	11		38	26	12	30
Gesamt 2013			3	2	11	10				
Veränderung			-3	2	12	1			46,2%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2009-2013
beteiligt als	Alter					Gesamt			+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013		
Krad		2	13	84			99	111	-12	103
Pkw	11	4	40	121	37		213	203	10	210
Lkw			1	12			13	14	-1	15
Bus				13	4		17	17		17
Sonst. Kfz	1			2			3	2	1	3
Mofa/Moped		1	3	23	6		33	22	11	33
Fußgänger	45	8	19	90	48		210	218	-8	221
Radfahrer	13	9	13	141	48		224	219	5	204
Sonst.Fz./o. A.										1
Gesamt 2014	70	24	89	486	143		812	806	6	807
Gesamt 2013	59	21	103	494	129					
Veränderung	11	3	-14	-8	14				0,7%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2009-2013
beteiligt als	Alter					Gesamt			+ / -	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013		
Krad	2	15	59	347	16		439	402	37	417
Pkw	216	59	759	3.339	364		4.737	4.556	181	4.744
Lkw		1	22	145	1		169	159	10	177
Bus	45	8	40	229	68		390	455	-65	401
Sonst. Kfz			7	14	2		23	23		44
Mofa/Moped	1	10	49	179	23		262	222	40	256
Fußgänger	143	38	94	465	108		848	828	20	854
Radfahrer	232	104	179	1.438	232		2.185	1.991	194	1.962
Sonst.Fz./o. A.				5	2		7	6	1	10
Gesamt 2014	639	235	1.209	6.161	816		9.060	8.642	418	8.865
Gesamt 2013	638	225	1.195	5.711	857	16				
Veränderung	1	10	14	450	-41	-16			4,8%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten ²

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 die Unfälle je nach Folgen und Art der befahrenen Straßen mit empirisch ermittelten Anpassungsfaktoren Kostenschätzungen vorgenommen.

Für das Jahr 2014 wird erstmalig die neue Berechnungsmethode angewandt. Die Daten sind daher mit denen der Vorjahre nicht mehr direkt vergleichbar.

Tabelle 10

	2014		
	Anzahl	Kostensatz €	insgesamt €
Verkehrsunfälle mit			
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	22	340.878	7.499.316
auf anderen Straße außerorts	4	267.037	1.068.148
auf innerörtlichen Bundesstraßen	96	174.045	16.708.320
auf anderen Straßen innerorts	664	155.113	102.995.032
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	217	43.592	9.459.464
auf anderen Straße außerorts	37	24.963	923.631
auf innerörtlichen Bundesstraßen	1.130	15.074	17.033.620
auf anderen Straßen innerorts	5.611	14.657	82.240.427
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	99	24.130	2.388.870
auf anderen Straße außerorts	18	18.212	327.816
auf innerörtlichen Bundesstraßen	228	16.957	3.866.196
auf anderen Straßen innerorts	1.931	14.431	27.866.261
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	2.416	4.950	11.959.200
auf anderen Straße außerorts	192	4.080	783.360
auf innerörtlichen Bundesstraßen	5.355	6.898	36.938.790
auf anderen Straßen innerorts	47.683	5.991	285.668.853
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			607.727.304

² **Kosten für 2014:** Stand der BAST von 2015.

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen³ 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 ³	Anzahl der Unfälle ³		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2014	zum Vergleich 2013
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.595	1.149	17	14,8%	14,4%
Ungenügender Sicherheitsabstand	6.056	1.163	1	14,9%	16,1%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	552	477	3	6,1%	6,6%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	923	636	4	8,2%	8,3%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.814	750	2	9,6%	9,9%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	17.360	2.135	14	27,4%	25,3%
Alkoholeinfluss	755	243	2	3,1%	3,4%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	527	505	6	6,5%	8,0%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	678	333	5	4,3%	4,4%
	Anzahl Verkehrsunfälle	davon mit Personenschaden	davon mit Getöteten		
	65.703	7.781	37		

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.

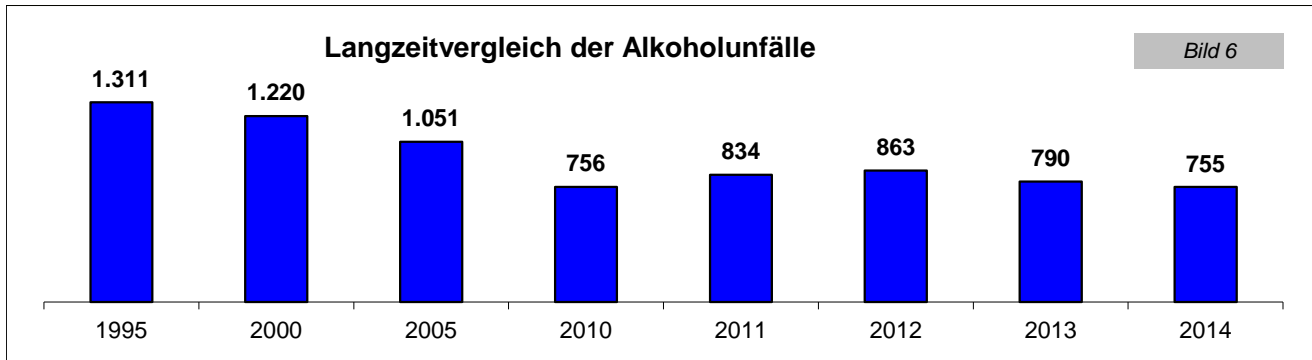
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

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

³ 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 Anzahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle zu verzeichnen. Bei 755 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2014 zu insgesamt 319 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 17.00 Uhr bis 02.00 Uhr, am Sonnabend und Sonntag morgens bis 08.00 Uhr. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle entspricht 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
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
2014	39	48	113	557	-2	755
Ø-Anteil	5,0%	6,9%	15,3%	72,4%	0,4%	

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 2010 bei 70,8 % wurden im Jahr 2014 73,8 % der betroffenen Beteiligten als absolut fahruntüchtig registriert.

1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁴

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

Tabelle 13

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss										
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Anzahl der Verkehrsunfälle	104 (69)	95 (61)	91 (59)	119 (83)	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)
dabei wurden										
getötet	2	1	1	3		2	5			
schwer verletzt	21	14	13	15	10	4	18	11	12	15
leicht verletzt	59	70	47	69	54	40	46	49	51	67
Verunglückte gesamt	82	85	61	87	64	46	69	60	63	82

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 2014 merklich über dem Vorjahresniveau.

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

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

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

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

1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

1.5.1 Kinder

1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

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

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt			Durchschnitt
				2014	2013	+ / -	2009 - 2013
Januar	22		4	26	24	2	27
Februar	23		4	27	28	-1	27
März	22		7	29	28	1	35
April	60		10	70	55	15	69
Mai	55		10	65	47	18	75
Juni	61		19	80	69	11	77
Juli	26		5	31	46	-15	47
August	17		5	22	105	-83	67
September	48		11	59	75	-16	78
Oktober	31		8	39	51	-12	45
November	42		7	49	47	2	51
Dezember	37		5	42	24	18	27
Gesamt 2014	444		95	539	599	-60	625
Gesamt 2013	451		148				
Veränderung	-7		-53			-10,0%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2013/2014 kann folgendes festgestellt werden:

- Rückgang der Kinderunfälle auf 539 (-60), Senkung der Unfälle mit Personenschaden um 7.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juni und im September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2014 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.

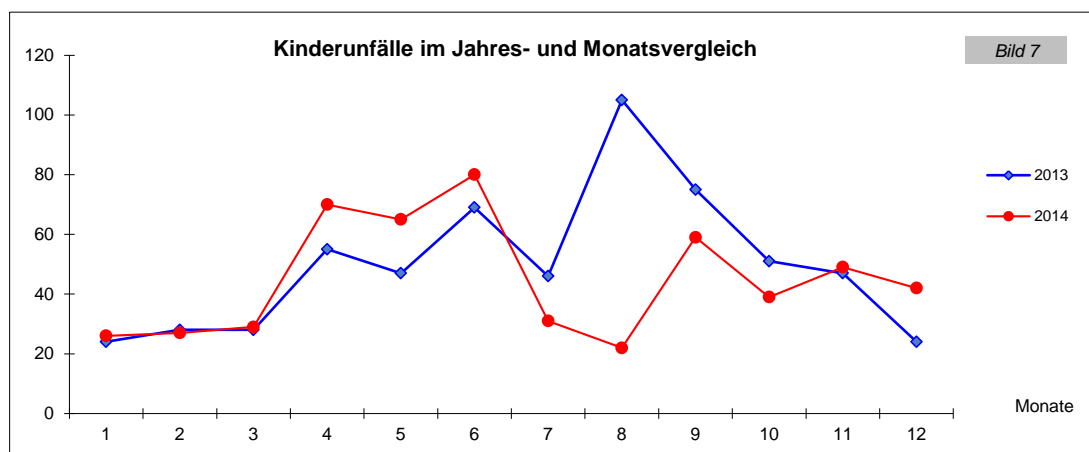
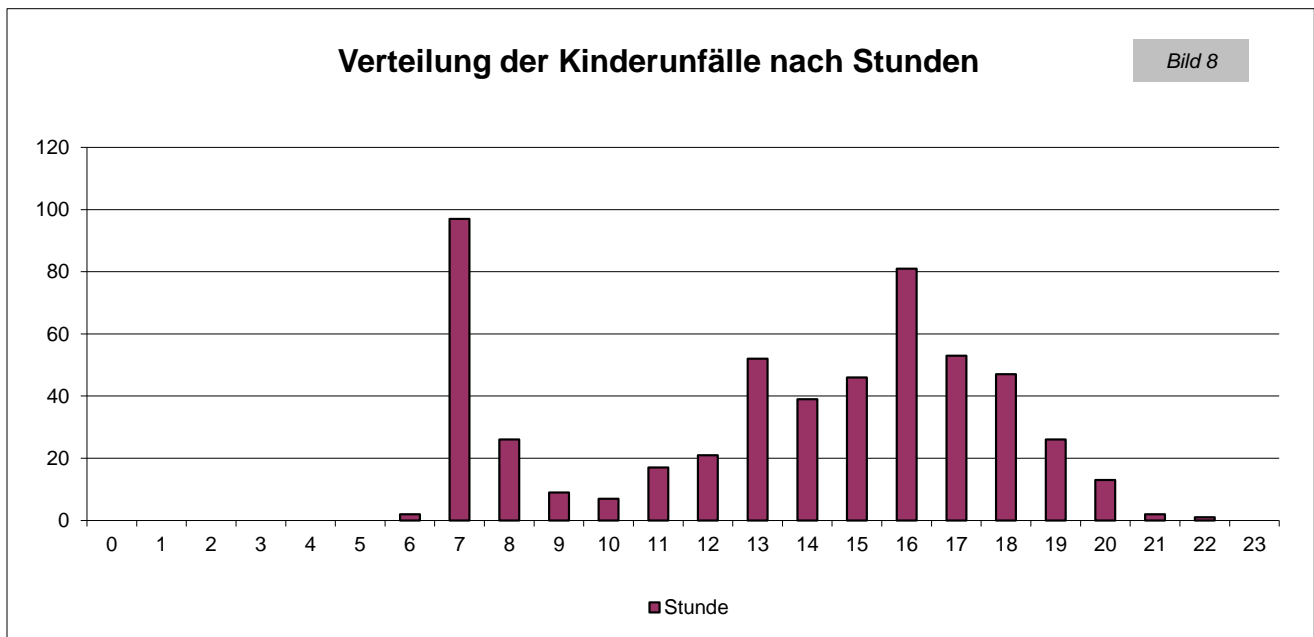


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

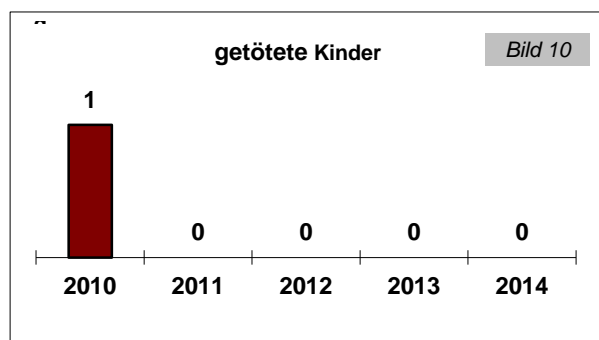
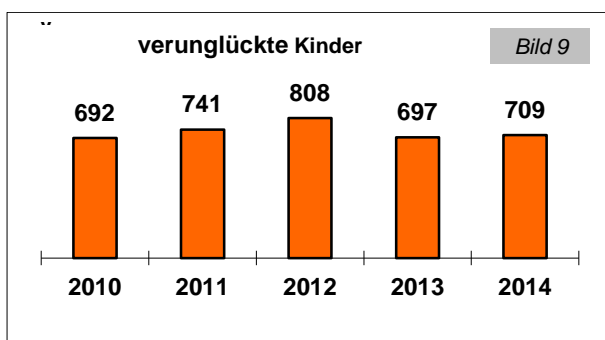


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15.00 - 19.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung zu den verunglückten und getöteten Kindern.



Von den 709 im Jahr 2014 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- kein Kind getötet
- 70 Kinder schwer verletzt (+ 11)
- 639 Kinder leicht verletzt (+ 1)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	1	2
Pkw	72	88	67	227
Lkw				
Bus	23	16	6	45
Sonst. Kfz		1		1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	35	79	74	188
Radfahrer	8	57	180	245
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2014	138	242	329	709
Gesamt 2013	140	259	298	697
Veränderung	-2	-17	31	12

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

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

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

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2014, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 539 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 49,5 % von Kindern verursacht, altersbedingt als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2009 - 2013	
beteiligt als	Alter								Gesamt			
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Kfz-Führer			6		18	128	38	24	214	237	-23	258
Fußgänger	17	47	39			4		2	109	155	-46	134
Radfahrer	8	41	109	4	4	18	1	7	192	185	7	211
Sonstige/o.Ang.								24	24	22	2	23
Gesamt 2014	25	88	154	4	22	150	39	57	539	599	-60	626
Gesamt 2013	38	121	155	1	13	165	56	50				
Veränderung	-13	-33	-1	3	9	-15	-17	7			-10,0%	

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2014.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2014	2013		
Straßenbenutzung								32			32	26	6
Geschwindigkeit		7						2			9	7	2
Abstand								2			2	2	
Überholen			1	1		1		1	2		6	6	
Vorbeifahren												3	-3
Nebeneinanderfahren													
Vorfahrt/Vorrang		29	1					9	3		42	44	-2
Rotlicht Fahrzeug		4		2				7	2		15	25	-10
Abbiegen		54	5					7	3		69	72	-3
Wenden/Rückwärtsfahren		8	1						2		11	14	-3
Einfahren in den fließenden Verkehr		27						27	2		56	64	-8
Fehlverhalten ggü Fußgängern		41	3					13	6		63	56	7
Ruhender Verkehr		5									5	23	-18
Sonstige Fehler des Fahrzeugführer		20	3	1				91	4		119	108	11
Technische Mängel								1			1	1	
Beleuchtung/Ladung Besetzung													
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								99			99	120	-21
Fußgängerfehler sonstiger Art								10			10	10	
ohne Angabe												18	-18
Gesamt 2014		195	14	4		1	109	192	24		539	599	-60
Gesamt 2013	1	218	13	3		2	155	185	22				
Veränderung	-1	-23	1	1		-1	-46	7	2				-10,0%

Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten, konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen, Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, Vorfahrt/Vorrang 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				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2009 - 2013
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2014	2013		
Januar	105	45	638	788	829	-41	831
Februar	116	36	656	808	783	25	825
März	106	39	693	838	971	-133	888
April	132	34	733	899	933	-34	943
Mai	153	49	786	988	997	-9	964
Juni	172	36	726	934	973	-39	1.013
Juli	138	40	736	914	901	13	952
August	170	50	725	945	1.051	-106	1.077
September	164	46	754	964	1.105	-141	1.035
Oktober	136	57	788	981	947	34	1.050
November	128	39	775	942	951	-9	992
Dezember	120	54	757	931	808	123	949
Gesamt 2014	1.640	525	8.767	10.932	11.249	-317	11.519
Gesamt 2013	1.646	523	9.080				
Veränderung	-6	2	-313			-2,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 10.932 gesunken. Gleichbleibend war die Zahl der verunglückten JE mit 1.302.

JE haben einen Anteil von 8,0 % an der Bevölkerung, sind aber an 16,6 % (Vorjahr 17,3 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 21,1 % (Vorjahr 22,0 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

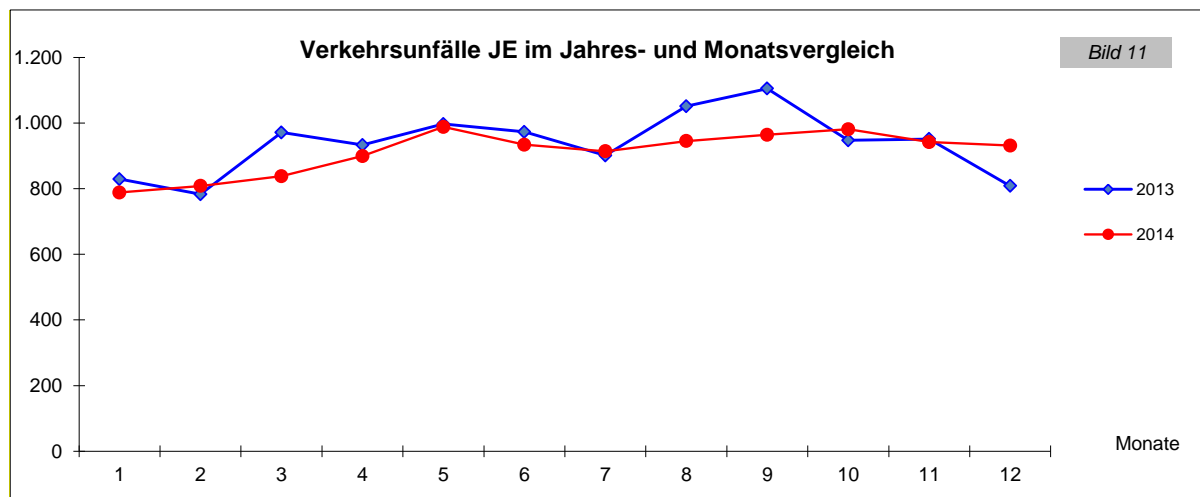
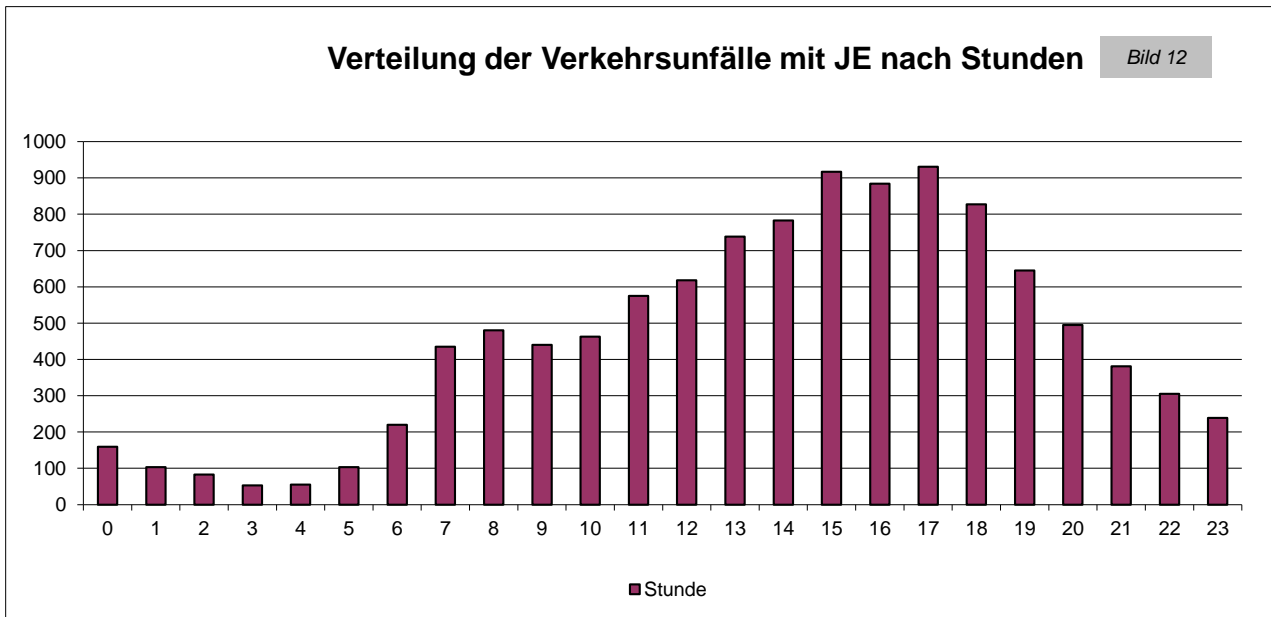
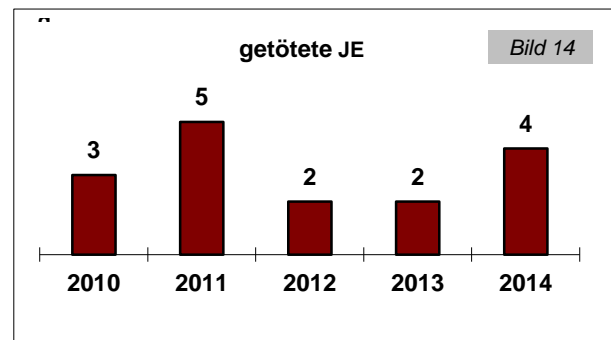
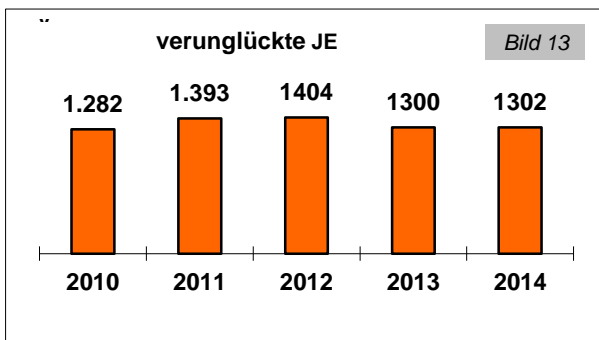


Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 Uhr und 20 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.302 im Jahr 2014 verunglückten JE wurden

- 4 JE getötet (+ 2)
- 89 JE schwer verletzt (- 14)
- 1.209 JE leicht verletzt (+14)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,1% (Vorjahr 13,7%) 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 2009 - 2013
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Krad		2	58	14	1	1	76	95	-19	84
Pkw		4	5.413	2.380	474	183	8.454	8.731	-277	8.907
Lkw			616	467	16	29	1.128	1.160	-32	1.262
Bus			26	44	2	1	73	97	-24	81
Sonst.Kfz		1	62	20		4	87	118	-31	132
Mofa/Moped		2	54	11	2		69	52	17	64
Fußgänger	12	5	58	24	2	9	110	121	-11	128
Radfahrer	7	2	124	40	7	13	193	163	30	171
Sonstige/o.Ang.			18	11		713	742	712	30	692
Gesamt 2014	19	16	6.429	3.011	504	953	10.932	11.249	-317	11.521
Gesamt 2013	22	8	6.722	3.167	427	903				
Veränderung	-3	8	-293	-156	77	50			-2,8%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 58,8 % (Vorjahr 59,8 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 10.932 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.454 (77,3%) auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.

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

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2014	2013	
Straßenbenutzung		14	1			1		20		36	48	-12
Geschwindigkeit	22	705	35		6	14		7		789	903	-114
Abstand	9	885	48	1	3	18		4		968	984	-16
Überholen	4	47	4			3		1		59	70	-11
Vorbeifahren		17	2	1						20	37	-17
Nebeneinanderfahren	2	535	75	1	1			2	1	617	669	-52
Vorfahrt/Vorrang	2	282	10			1		9	1	305	273	32
Rotlicht Fz.	2	78	3					16		99	76	23
Abbiegen	2	269	44	7	2	1		3	1	329	299	30
Wenden/Rückwärtsfahren		1.039	138	1	11				4	1.193	1.285	-92
Einfahren in den fließenden Verkehr		231	14	1	1	1		9	1	258	300	-42
Fehlverhalten ggü Fußgängern		24	2					4		30	34	-4
Ruhender Verkehr		96	10		1			1		108	109	-1
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	14	1.156	228	14	36	15		48	10	1.521	1.505	16
Technische Mängel		12	2							14	13	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung		2			1					3	3	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							51			51	58	-7
Fußgängerfehler sonst. Art							7			7	8	-1
o.A.	1	21								22	48	-26
Gesamt 2014	58	5.413	616	26	62	54	58	124	18	6.429	6.722	-293
Gesamt 2013	69	5.679	613	36	89	40	68	108	20			
Veränderung	-11	-266	3	-10	-27	14	-10	16	-2			-4,4%

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

Seniorenunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2009 - 2013
				2014	2013		
Januar	95	30	695	820	747	73	707
Februar	94	32	745	871	746	125	707
März	102	26	751	879	846	33	808
April	131	38	827	996	983	13	904
Mai	123	25	876	1.024	1.014	10	930
Juni	146	22	832	1.000	938	62	930
Juli	119	30	736	885	952	-67	882
August	135	34	816	985	1.048	-63	978
September	157	28	816	1.001	986	15	950
Oktober	149	29	797	975	977	-2	950
November	126	49	855	1.030	987	43	945
Dezember	125	29	819	973	854	119	832
Gesamt 2014	1.502	372	9.565	11.439	11.078	361	10.523
Gesamt 2013	1.461	374	9.243				
Veränderung	41	-2	322			3,3%	

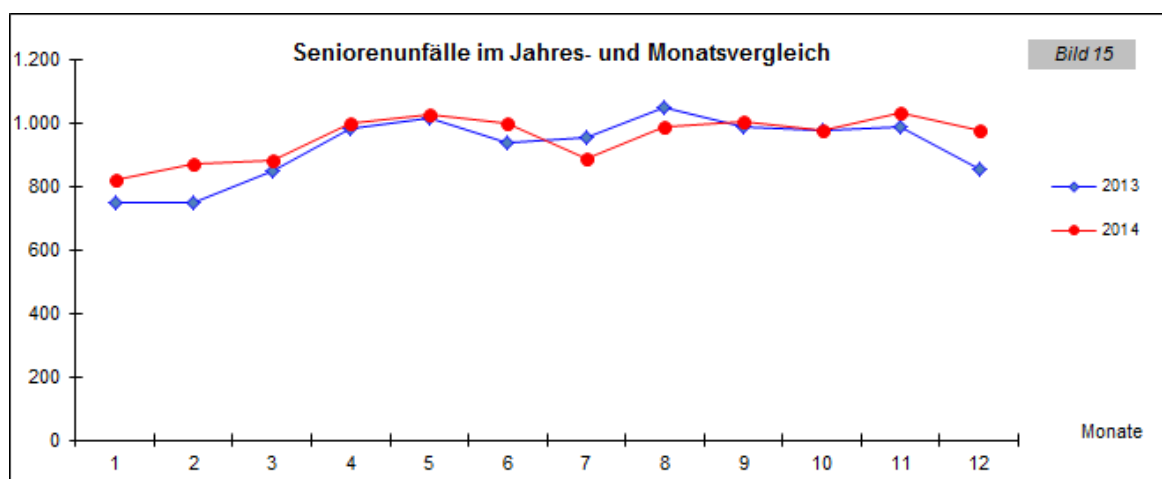
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2013/2014 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Anstieg der Seniorenunfälle auf 11.439
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden von 1.461 auf 1.502, an 19,3 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 13,1 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,8 %).

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 2013 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.



Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 17 Uhr.

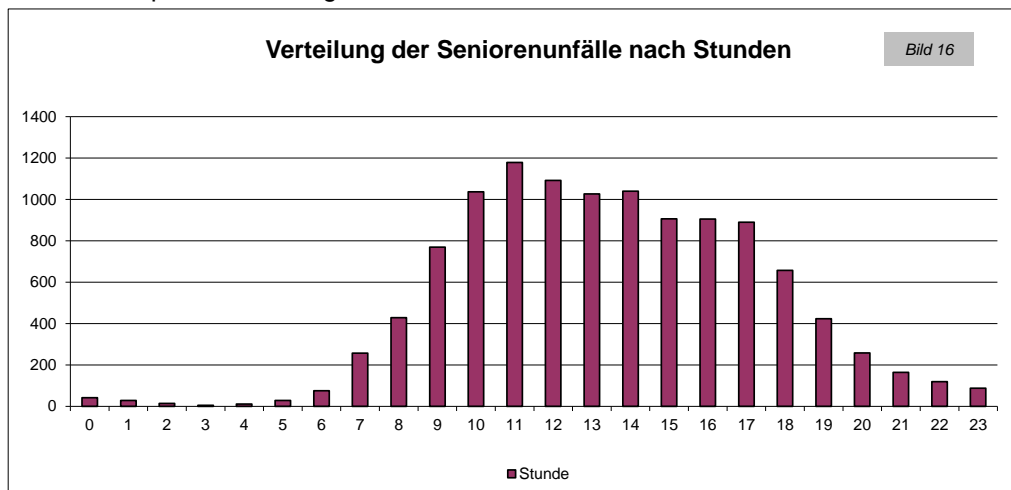


Bild 16

1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2014 verunglückten insgesamt 970 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 26 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung zu den verunglückten und getöteten Senioren.

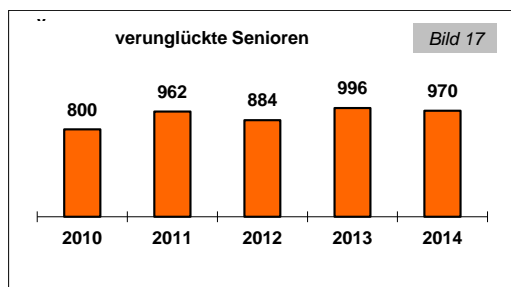


Bild 17

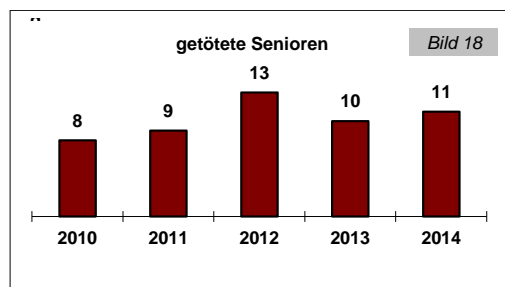


Bild 18

Von den insgesamt 970 verunglückten Senioren wurden

- 11 getötet (+ 1)
- 143 schwer verletzt (+ 14)
- 816 leicht verletzt (- 41)

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 2009 - 2013
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Krad			3	14	12		29	34	-5	35
Pkw	1	1	384	2.369	6.511	110	9.376	9.041	335	8.554
Lkw			38	607	263	25	933	902	31	873
Bus			1	73	32	1	107	100	7	91
Sonst.Kfz			6	30	19		55	82	-27	104
Mofa/Moped		1	3	8	13	1	26	23	3	24
Fußgänger	10	5	5	25	43	6	94	111	-17	118
Radfahrer	24	7	17	55	106	27	236	220	16	207
Sonstige/o.Ang.			4	9	8	562	583	565	18	519
Gesamt 2014	35	14	461	3.190	7.007	732	11.439	11.078	361	10.525
Gesamt 2013	42	13	508	3.059	6.775	681				
Veränderung	-7	1	-47	131	232	51			3,3%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 11.439, wesentlich geprägt durch einen Anstieg bei Verkehrsbeteiligung von PKW und LKW.
- Zunahme der durch Senioren verursachten Verkehrsunfälle auf 7.007, geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle bei der Nutzung von PKW.
- Senioren sind zu 61,3 % (Vorjahr 61,2 %) 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.	2014	2013	
Straßenbenutzung	1	27	3			2		9		42	44	-2
Geschwindigkeit	1	265	13	1	1			2		283	316	-33
Abstand	1	320	13			2		1		337	300	37
Überholen		62	3			1		1		67	73	-6
Vorbeifahren		36	2					2		40	50	-10
Nebeneinanderfahren	1	708	47	1	6	1		2		766	671	95
Vorfahrt/Vorrang		386	5			1		15		407	365	42
Rotlicht Fz.		67	1					5		73	76	-3
Abbiegen	2	315	18	6	1	1		4		347	303	44
Wenden/Rückwärtsfahren		1.564	44	6					1	1.615	1.634	-19
Einfahren in den fließenden Verkehr	1	296	4					5		306	331	-25
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	85	5					2		93	75	18
Ruhender Verkehr		121	1							122	108	14
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	4	2.243	100	18	10	5		58	7	2.445	2.333	112
Technische Mängel		4	3							7	6	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	1		1					3	4	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							37			37	44	-7
Fußgängerfehler sonst. Art							6			6	9	-3
o.A.		11								11	33	-22
Gesamt 2014	12	6.511	263	32	19	13	43	106	8	7.007	6.775	232
Gesamt 2013	15	6.295	247	28	16	11	53	92	18			
Veränderung	-3	216	16	4	3	2	-10	14	-10			3,4%

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

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

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

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

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Verringerung der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

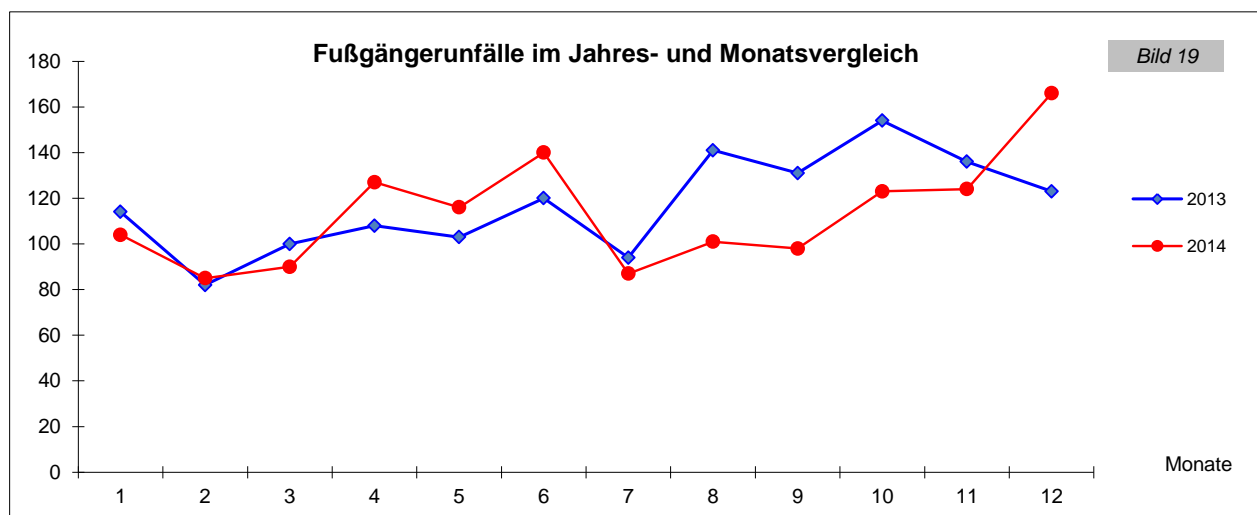
- Verringerung der Unfälle mit Personenschaden (- 14)
- Verringerung bei den Unfällen mit Getöteten (- 4)
- Verringerung der Unfälle mit Schwerverletzten (- 14)
- Verringerung der Unfälle mit Sachschaden (- 31)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2009 - 2013
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2014	2013		
Januar	91		13	104	114	-10	110
Februar	71		14	85	82	3	95
März	78		12	90	100	-10	104
April	106	1	20	127	108	19	115
Mai	104		12	116	103	13	125
Juni	116		24	140	120	20	122
Juli	77		10	87	94	-7	104
August	87	2	12	101	141	-40	127
September	83	1	14	98	131	-33	125
Oktober	100		23	123	154	-31	134
November	103	2	19	124	136	-12	141
Dezember	142	3	21	166	123	43	131
Gesamt 2014	1.158	9	194	1.361	1.406	-45	1.433
Gesamt 2013	1.172	7	227				
Veränderung	-14	2	-33			-3,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

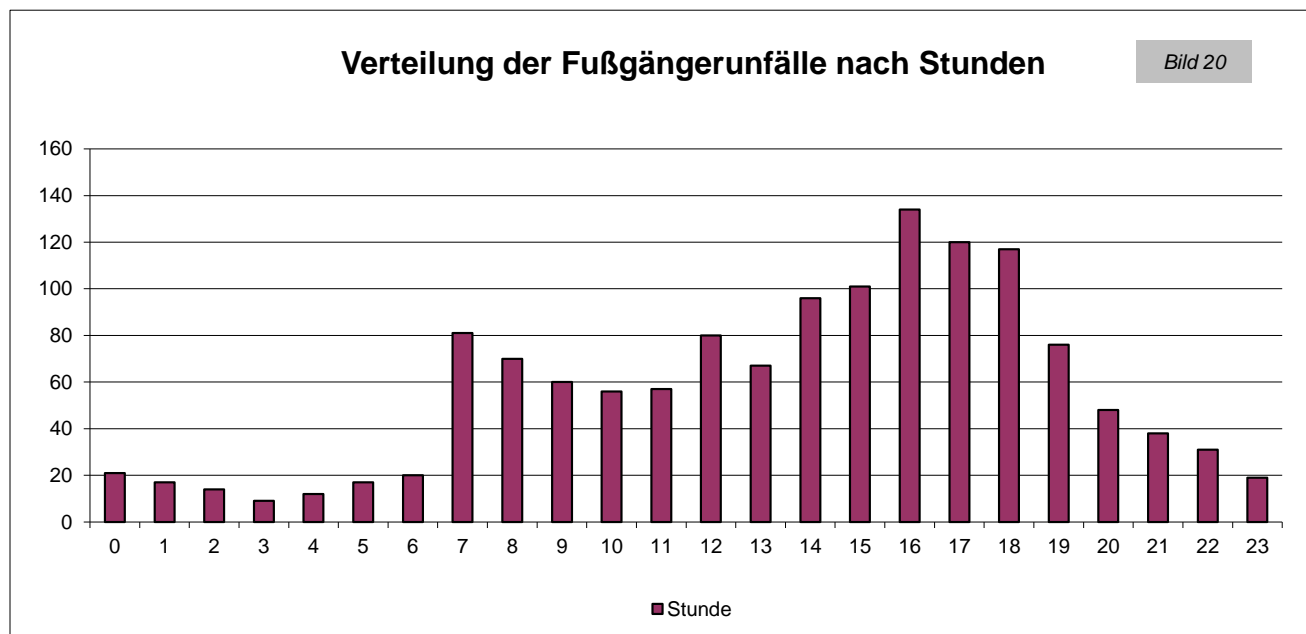
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2013/2014 verlief im Monatsvergleich, abgesehen vom Dezember, weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

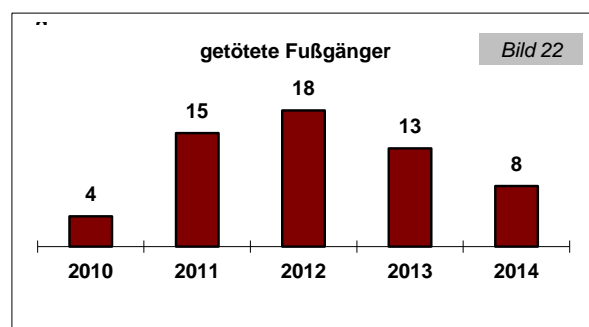
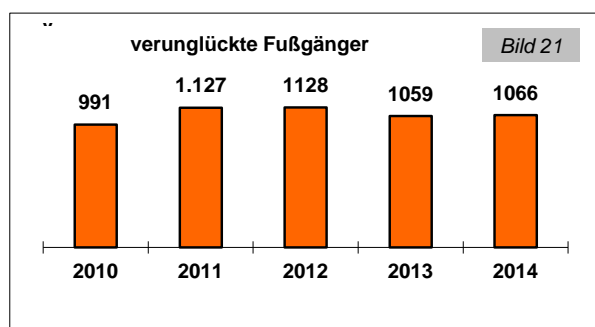
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2014 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 12 und 14 bis 19 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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



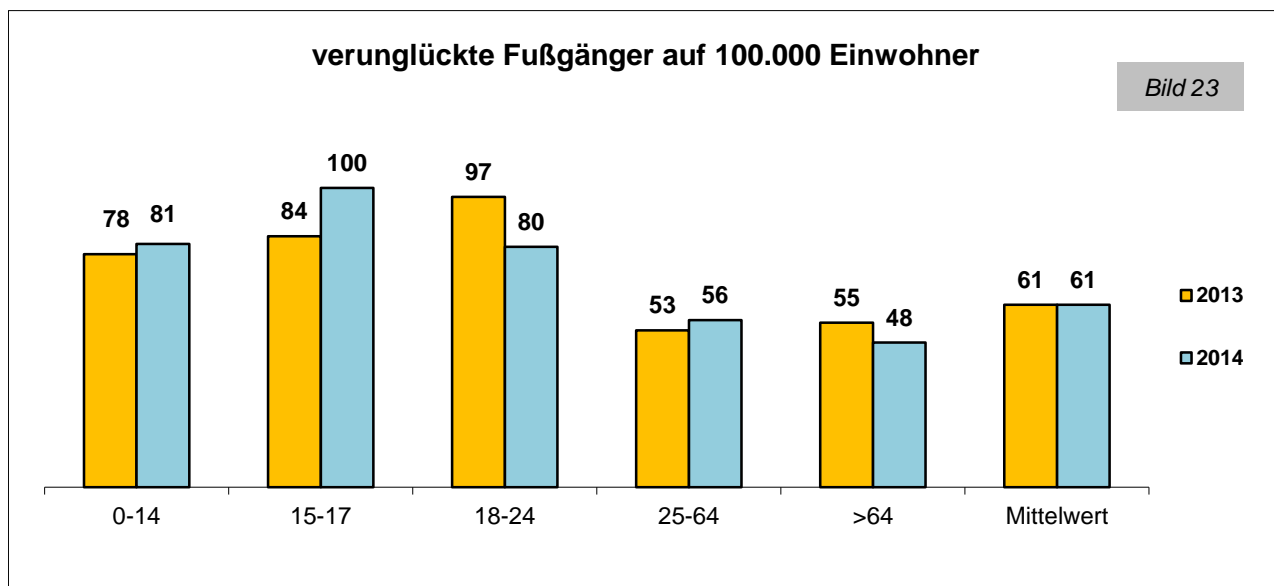
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Zahl von insgesamt 1066 Verunglückten ist im Jahr 2014 wieder leicht angestiegen.

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:



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität junge Menschen bis 24 Jahre als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken, es einen deutlichen Anstieg bei den Jugendlichen gab, aber einen Rückgang bei den jungen Erwachsenen. Unverändert ist der Anteil 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

beteiligt als	Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen						Gesamt			Durchschnitt 2009 - 2013
	Alter						2014	2013	+/-	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.				
Kfz-Führer		1	50	359	125	55	590	603	-13	606
Fußgänger	103	25	58	281	43	76	586	649	-63	650
Radfahrer	12	8	12	74	8	35	149	112	37	129
Sonstige/o.Ang.				1		35	36	42	-6	49
Gesamt 2014	115	34	120	715	176	201	1.361	1.406	-45	1.434
Gesamt 2013	156	33	131	719	162	205				
Veränderung	-41	1	-11	-4	14	-4			-3,2%	

Bezogen auf alle 1.361 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 43,4 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 43,1 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 590 Kfz-Führern des Jahres 2014, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 518 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist die wesentliche Hauptursache in 281 Fällen Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, insbesondere

- beim Abbiegen
- an Fußgängerfurten
- an Fußgängerüberwegen.

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.	2014	2013	
Straßenbenutzung	1	3	2					46	1	53	31	22
Geschwindigkeit	2	18	4					4		28	14	14
Abstand		8								8	5	3
Überholen		1				1		1		3		3
Vorbeifahren												
Nebeneinanderfahren		1		1						2	2	
Vorfahrt/Vorrang		4								4	2	2
Rotlicht Fz.		9	1	1			1	2	1	15	16	-1
Abbiegen		35	4	1					1	41	23	18
Wenden/Rückwärtsfahren		89	6			1			2	98	84	14
Einfahren in den fließenden Verkehr		11							1	12	6	6
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	281	22	7				58	18	387	493	-106
Ruhender Verkehr	1	2		1						4	21	-17
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	1	55	8	3	1			37	12	117	78	39
Technische Mängel		1	2				1	1		5	1	4
Beleuchtung/Ladung Besetzung											2	-2
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							464			464	500	-36
Fußgängerfehler sonst. Art							118			118	105	13
o.A.							2			2	23	-21
Gesamt 2014	6	518	49	14	1	2	586	149	36	1.361	1.406	-45
Gesamt 2013	6	521	46	23	4	3	649	112	42			
Veränderung		-3	3	-9	-3	-1	-63	37	-6			-3,2%

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 merklich angestiegen (+ 8,6 %).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt			Durchschnitt 2009 - 2013
				2014	2013	+ / -	
Januar	105		31	136	123	13	110
Februar	123		33	156	121	35	103
März	154		46	200	103	97	163
April	199	5	81	285	231	54	267
Mai	258	1	88	347	252	95	316
Juni	294	3	100	397	365	32	383
Juli	244	2	78	324	353	-29	328
August	235	11	76	322	452	-130	373
September	311	5	73	389	347	42	348
Oktober	228	5	75	308	281	27	249
November	191	1	57	249	239	10	231
Dezember	114	5	42	161	147	14	125
Gesamt 2014	2.456	38	780	3.274	3.014	260	2.996
Gesamt 2013	2.231	41	742				
Veränderung	225	-3	38			8,6%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im Vergleich der Jahre 2013/2014 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar, ohne jedoch den hohen Maximalwert im August 2013 zu erreichen. Ein Grund für die Abweichung kann nicht sicher bestimmt werden.

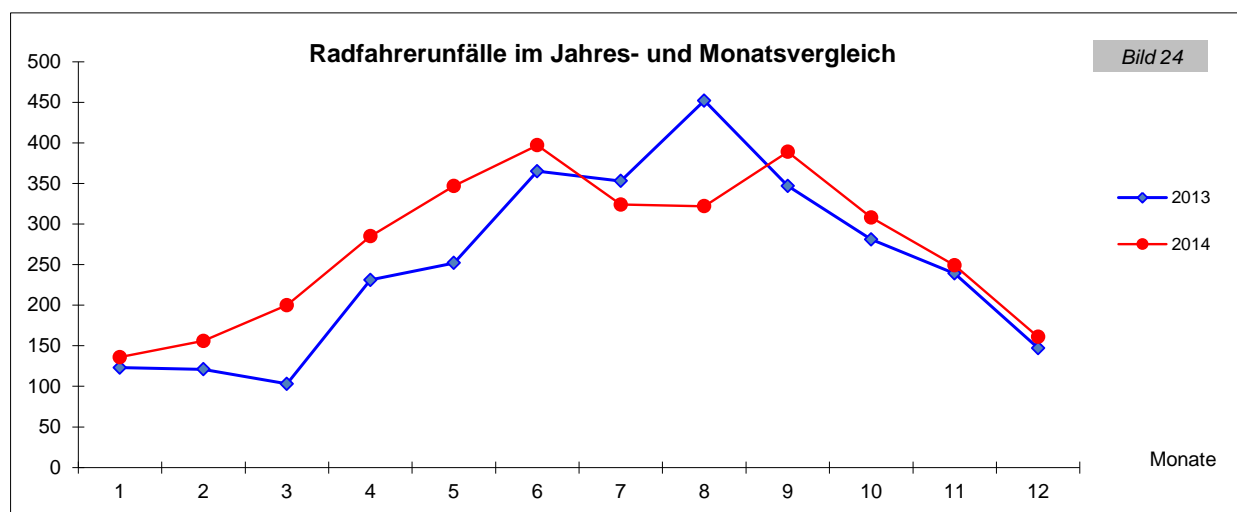
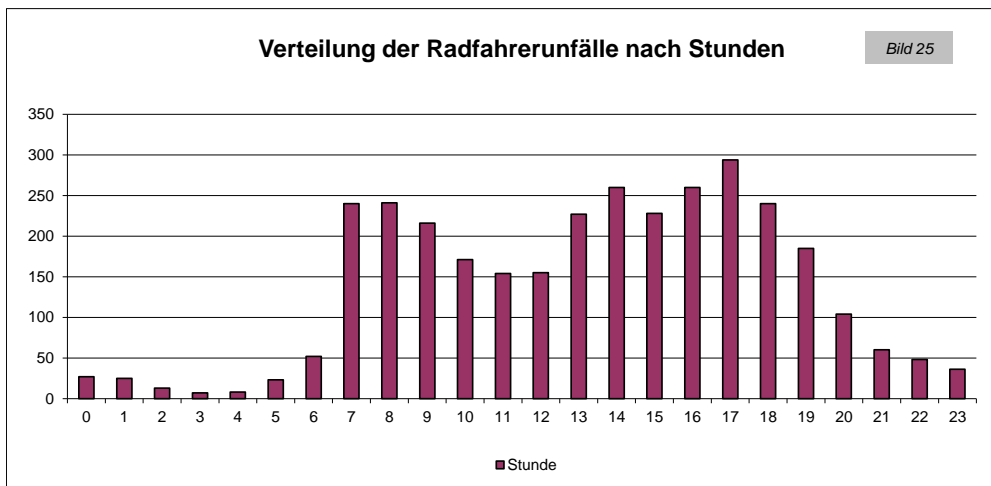
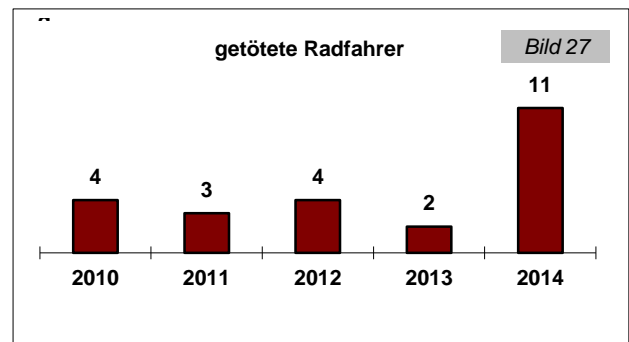
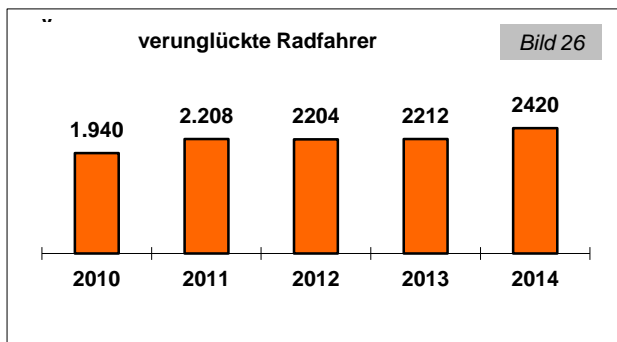


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

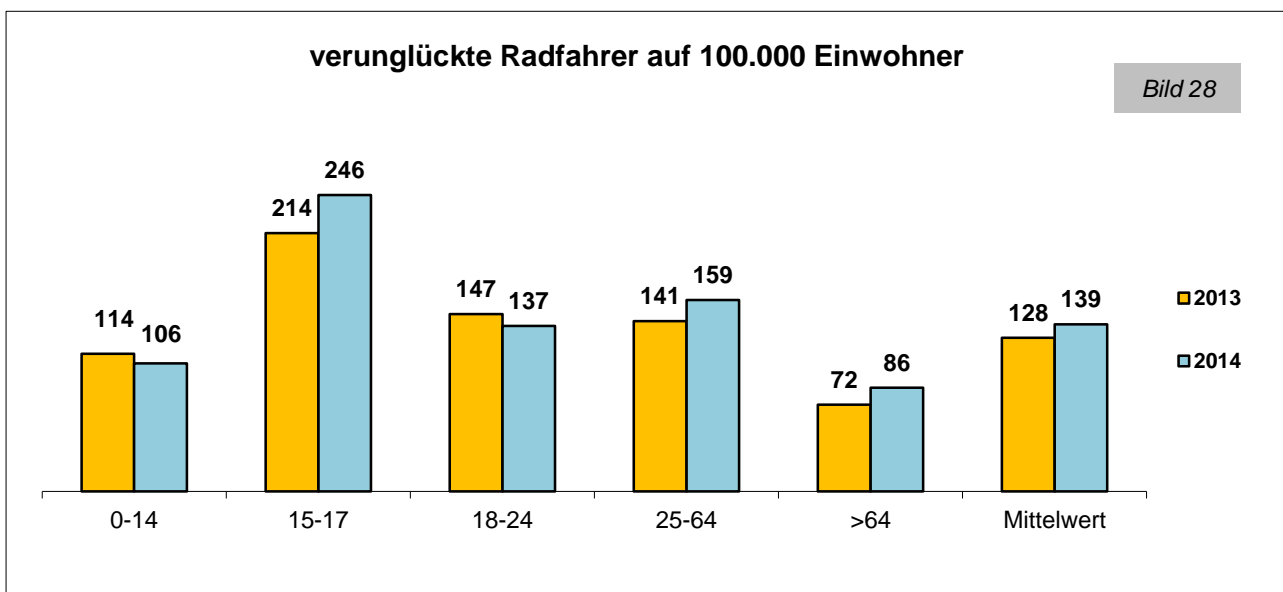


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



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



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

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

1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2009 - 2013
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
Kfz-Führer	1		119	1.317	277	83	1.797	1.633	164	1.616
Fußgänger	20	3	11	63	13	20	130	140	-10	115
Radfahrer	158	61	124	664	106	169	1.282	1.174	108	1.193
Sonstige/o.Ang.			2	1		62	65	67	-2	73
Gesamt 2014	179	64	256	2.045	396	334	3.274	3.014	260	2.997
Gesamt 2013	177	63	259	1842	359	314				
Veränderung	2	1	-3	203	37	20			8,6%	

Bezogen auf alle 3.274 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 39,2 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 39,0 %)
- In 54,9% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 54,2 %)

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

Tabelle 29

Hauptursachen und -verursacher bei Radfahrerunfällen							
Ursachengruppen	Kfz.	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	Gesamt		Veränderung
					2014	2013	
Straßenbenutzung	12		187		199	206	-7
Geschwindigkeit	11		33		44	47	-3
Abstand	22		36		58	38	20
Überholen	29		19	8	56	71	-15
Vorbeifahren	7		6		13	22	-9
Nebeneinanderfahren	5		6		11	7	4
Vorfahrt/Vorrang	353		75	12	440	431	9
Rotlicht Fz.	39		95	3	137	157	-20
Abbiegen	642		39	14	695	628	67
Wenden/Rückwärtsfahren	102		1	3	106	70	36
Einfahren in den fließenden Verkehr	260		87	5	352	327	25
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2		58	1	61	61	
Ruhender Verkehr	158		8	2	168	141	27
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	154		625	17	796	623	173
Technische Mängel	1		6		7	9	-2
Beleuchtung/Ladung Besetzung						2	-2
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		100			100	96	4
Fußgängerfehler sonst. Art		30			30	37	-7
o.A.			1		1	41	-40
Gesamt 2014	1.797	130	1.282	65	3.274		260
Gesamt 2013	1.633	140	1.174	67		3.014	
Veränderung	164	-10	108	-2			8,6%

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 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Krafroller (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm³ oder unter 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- leichte Kfz* (über 50 cm³ und/oder mehr als 45 km/h und amtl. Kennzeichen)
- Moped (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 45 km/h und Versicherungskennzeichen)
- Mofa 25 (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 25 km/h und Versicherungskennzeichen)
- E-Bikes (ohne Treten beschleunigend oder motorunterstützt bis über 25 km/h mit Verskz.)
- leichte Kfz* (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 45 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

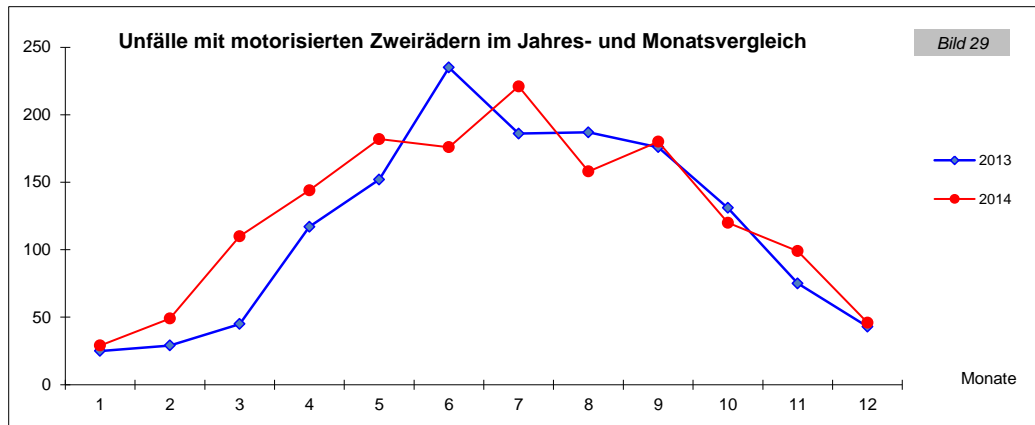
Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt			Durchschnitt
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2014	2013	+ / -	2009 - 2013
Januar	17	3	9	29	25	4	29
Februar	22	1	26	49	29	20	35
März	59	4	47	110	45	65	80
April	77	3	64	144	117	27	161
Mai	112	6	64	182	152	30	171
Juni	94	5	77	176	235	-59	195
Juli	123	7	91	221	186	35	182
August	95	5	58	158	187	-29	191
September	99	7	74	180	176	4	184
Oktober	64	5	51	120	131	-11	142
November	48	8	43	99	75	24	83
Dezember	26	3	17	46	43	3	37
Gesamt 2014	836	57	621	1.514	1.401	113	1.490
Gesamt 2013	743	56	602				
Veränderung	93	1	19				8,1%

*Legende siehe Anlage A.2

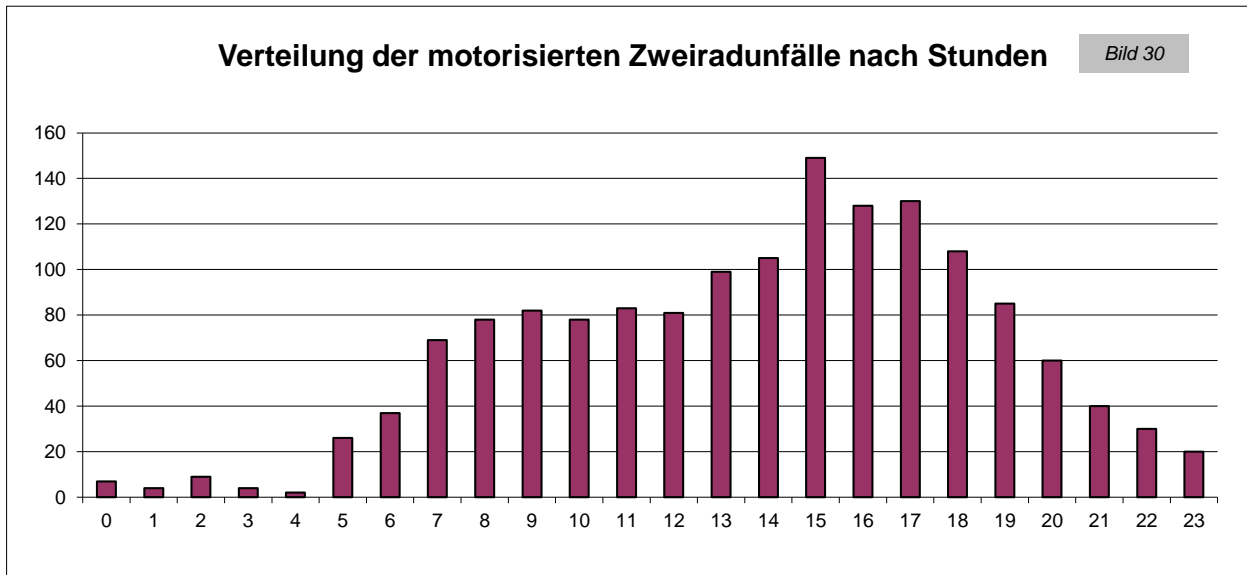
Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr um 8,1 % und die Unfälle mit Personenschaden um 12,5 % angestiegen ist.

* den motorisierten Zweirädern zugeordnet seit 2014

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



Das Bild 30 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.

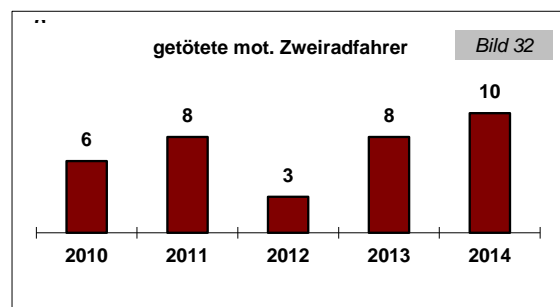
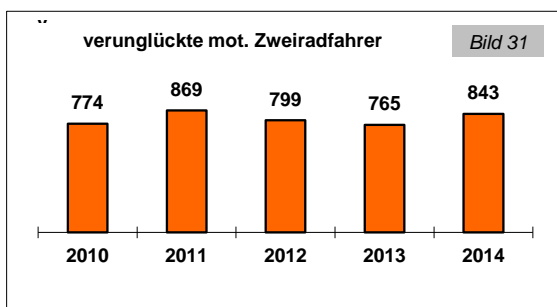


1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.514 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 928 Personen:

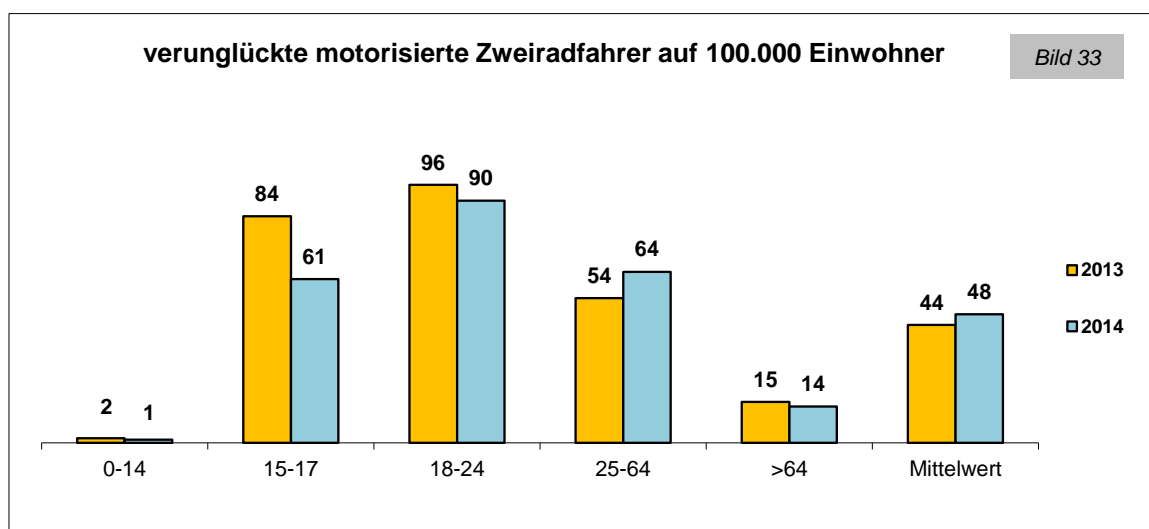
Davon verunglückten als Fahrer / Mitfahrer motorisierter Zweirädern 843:

- 534 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades oder Kraftrollers
- 20 Fahrer / Mitfahrer eines leichten Kfz
- 278 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25
- 11 Fahrer eines E-Bikes



Die im Jahr 2014 getöteten Zweiradfahrern waren alle zehn Kraftradfahrer.

Der größte Anteil verunglückter Zweiradfahrer befindet sich in der Altersgruppe der 25-64-Jährigen, was dem größten Umfang dieser Gruppe entspricht. Auf jeweils 100.000 Einwohner gesehen, verunglücken jedoch die 18-24-Jährigen am häufigsten. Die Jugendlichen als Nutzer von Mofa, Moped und Kleinkrafträdern sind ebenfalls auffällig.



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 2009 - 2013
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2014	2013	+ / -	
motor. Zweiradfahrer		28	112	435	25	21	621	578	43	600
Kfz-Führer		1	91	596	86	36	810	752	58	785
Fußgänger	2		1	13	5	1	22	14	8	21
Radfahrer	1			10	3	2	16	15	1	18
Sonstige/o.Ang.				2		43	45	42	3	64
Gesamt 2014	3	29	204	1.056	119	103	1.514	1.401	113	1.488
Gesamt 2013	4	36	189	951	137	84				
Veränderung	-1	-7	15	105	-18	19			8,1%	

In 41,0 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 41,3 %). Darüber hinaus sind motorisierte Zweiradfahrer aber auch häufig Mitverursacher von Verkehrsunfällen.

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
						2014	2013	
Straßenbenutzung	8	2				10	13	-3
Geschwindigkeit	171	31				202	167	35
Abstand	118	38				156	172	-16
Überholen	41	9				50	62	-12
Vorbeifahren		10				10	11	-1
Nebeneinanderfahren	34	101		1	7	143	101	42
Vorfahrt/Vorrang	11	73		1	2	87	90	-3
Rotlicht Fz.	11	10		1		22	19	3
Abbiegen	25	119		5	1	150	136	14
Wenden/Rückwärtsfahren	6	250			5	261	218	43
Einfahren in den fließenden Verkehr	13	78		2	2	95	88	7
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1					1	4	-3
Ruhender Verkehr	5	4		1		10	11	-1
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	173	83		5	27	288	277	11
Technische Mängel	2	2			1	5	2	3
Beleuchtung/Ladung Besetzung							3	-3
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			17			17	11	6
Fußgängerfehler sonst. Art			5			5	3	2
o.A.	2					2	13	-11
Gesamt 2014	621	810	22	16	45	1514		113
Gesamt 2013	578	752	14	15	42		1401	
Veränderung	43	58	8	1	3			8,1%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

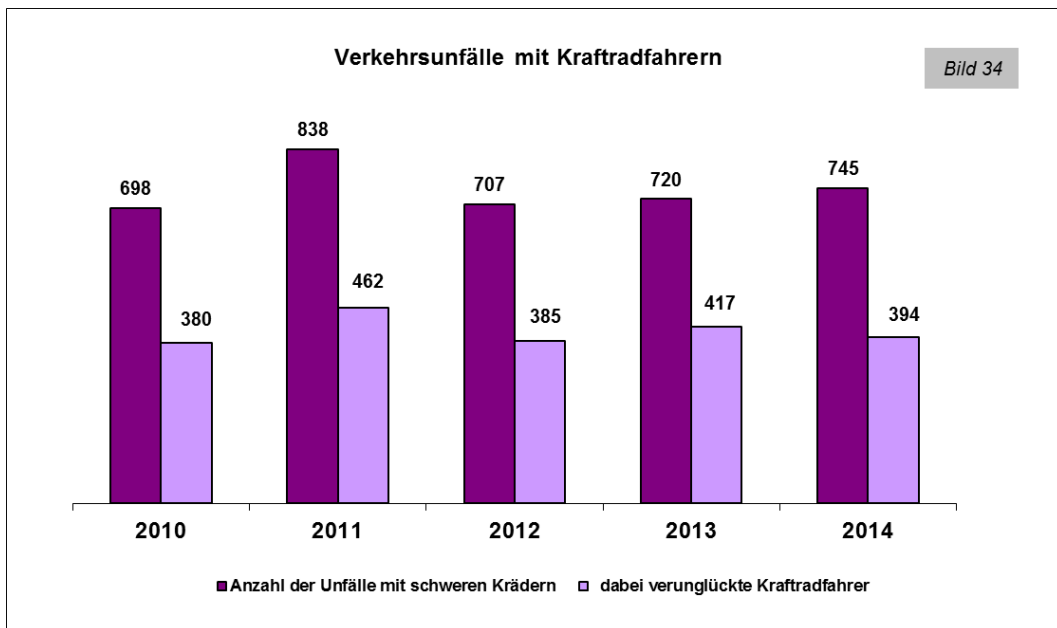
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)

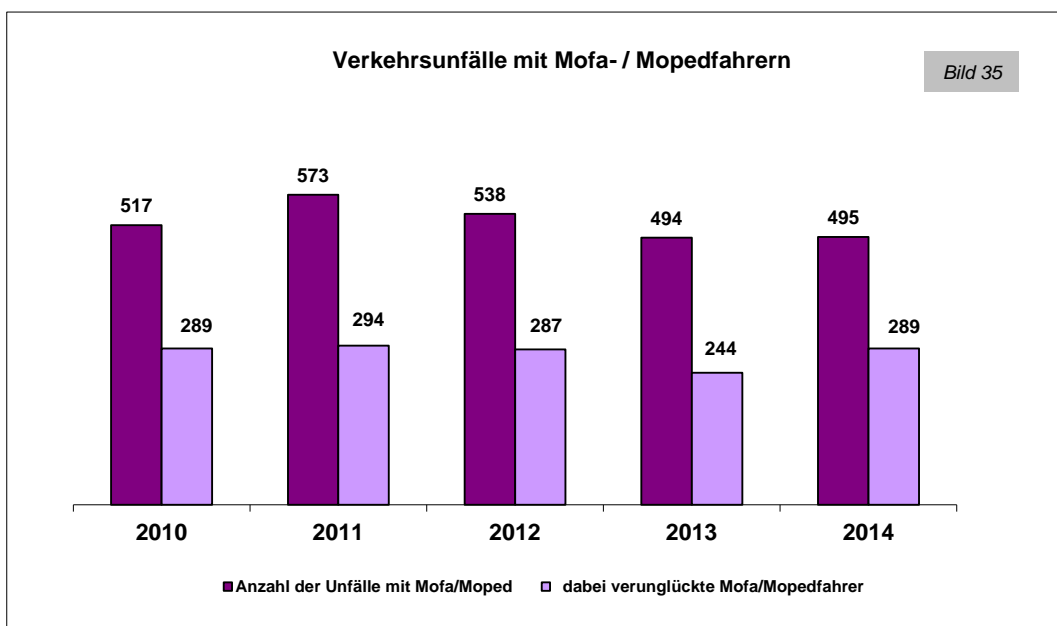
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,5 %, die Zahl der Verunglückten ging um 5,5 % zurück. Es waren 10 tödlich verunglückte Kraftradfahrer zu beklagen (Vorjahr 7).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Während die Anzahl der Verkehrsunfälle in 2014 auf dem Niveau von 2013 blieb, stieg die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe wieder an. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Von den Verunglückten wurden 33 schwer und 256 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 EUSKa (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 2014 zwei weitere Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2014 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Rote Brücke / Billbrookdeich	Fahrzeuge aus dem Billbrookdeich fahren in den Knoten Rote Brücke / Billbrookdeich ein, ohne auf die vorfahrtberechtigten Fahrzeuge der Straße Rote Brücke zu achten. Dazu kommen schlechte Sichtverhältnisse.	Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse <ul style="list-style-type: none"> • sind zwei Parkstände im baulich hergerichteten Parkstreifen unmittelbar vor der Einmündung durch Betonelemente zu sperren, • ist das Haltverbot in Richtung Südwesten um drei Fahrzeuglängen zu verlängern Zur Temporeduzierung <ul style="list-style-type: none"> • Anordnung Tempo 30 in der Straße Rote Brücke Richtung Nordosten mit Zusatzschild „Unfallgefahr“ • Tempo 30 in der Straße Rote Brücke vor der Brücke Richtung Südwesten: Austausch Zusatzschild „50 m“ durch „Unfallgefahr“ Die Maßnahmen wurden im August 2014 umgesetzt.
Bramfelder Straße / Drosselstraße / Krausestraße	Unfallhäufung im inneren Knotenbereich durch zahlreiche Linksabbiegeunfälle aus allen Richtungen.	Nach Prüfung: Herausnahme des Linksabbiegers in der Bramfelder Straße aus Richtung Süden. Die Maßnahme wurde im Mai 2016 umgesetzt.

Billhorner Deich (Brücke)	Baulich bedingte Engstelle auf der Billhorner Deich Brücke: Seitliche Kollision im Begegnungsverkehr	Blocksignalisierung Die Maßnahme wurde im April 2015 umgesetzt.
Rüterstraße / Schädlerstraße / Wendemuthstraße	Hohe Anzahl von Abbiegeunfällen im inneren Knotenbereich. Hauptkonflikt: Linksabbieger aus der Wendemuthstraße kollidieren mit Gegenverkehr aus der Schädlerstraße	Zur besseren Verkehrsführung und der Sichtbeziehung wird der Geradeausfahrstreifen der Schädlerstraße mit einer Sperrfläche versehen und der rechte Fahrstreifen für die Richtung „geradeaus und rechts“ markiert. Die Maßnahme ist im Oktober 2015 umgesetzt worden.
Nincoper Deich	Hauptunfallursache: Abkommen von der Fahrbahn nach rechts oder links (überwiegend stadtauswärts). Die Unfälle ereigneten sich nach Durchfahren einer Kurve oder während der Kurvendurchfahrt. Fast alle Unfälle ereigneten sich auf dem ca. 800 Meter langen Teilstück, das im Jahre 2000 einer Grundinstandsetzung unterzogen wurde.	<u>Maßnahmen im Vorfeld:</u> Aufstellen VZ 114, Reinigung und Erneuerung von Verkehrszeichen, Ersetzen des angeordneten Tempo 60 auf 50 km/h <u>Maßnahmen der Unfallkommission:</u> Zur besseren Erkennbarkeit sollen die Leitposten auf der gesamten Strecke mit sogenannten Grasstopplatten versehen werden. Richtungstafeln sollen in rot/gelb angeordnet werden. Erforderliche Sondergenehmigung wurde erteilt. Der Grünschnitt zur Unfallbekämpfung wird in deutlich kürzeren Abständen durchgeführt. Die im Kurvenbereich vorhandenen Leitplanken und die Anbringung von Richtungstafeln entsprechen nicht den Vorschriften. Eine entsprechende Anpassung ist vorzunehmen. Für die Leitplanken ist ein Unterfahrschutz für Motorradfahrer vorzusehen. Die Maßnahmen wurden im Dezember 2014 umgesetzt.
Wandsbeker Marktstraße / Wandsbeker Allee / Robert-Schuman-Brücke	Einbiegen-Kreuzen-Unfälle mit Schwerpunkt Rotlichtmissachtung, falsches Linksabbiegen, Unfälle im Längsverkehr	<u>Sofortmaßnahme:</u> Installation von Kontrastblenden <u>Maßnahmen der Unfallkommission:</u> Ausstattung der Signalgeber 8a, 8b und 8c mit phantomarmer Optik Prüfung, ob eine Verlängerung des Auslegers rechts möglich ist Installation eines 300er Signalgebers am Grundsignal links Zur Verhinderung von Fahrfehlern Maßnahmen an der Busschleuse: Abdeckung der Grünsignale Sicherstellung eines festen Versatzes zwischen der LZA an der Busschleuse und den Hauptknotensignalen in Richtung stadtauswärts Die Maßnahmen wurden im September 2014 umgesetzt. Zusatz: Installation eine Rotlicht- und Geschwindigkeitsüberwachungsanlage im September 2015.
Ahrensburger Straße / Holstenhofweg / Ölmühlenweg	Linksabbiegeunfälle aus allen Richtungen mit Schwerpunkt aus der Ahrensburger Straße Richtung Ölmühlenweg und aus dem Holstenhofweg Richtung Ahrensburger Straße (Missachtung des Gegenverkehrs). Unfälle im Längsverkehr (Auffahren) mit Schwerpunkt aus Richtung Norden (Ölmühlenweg)	Nachmarkierung des gesamten Knotens. Ermittlung des Reibungsbeiwertes. Ermittlung der aktuellen Verkehrsbelastung durch entsprechende Verkehrszählungen. Gesonderte Signalisierung (Nachlauf) des Linksabbiegers aus der Ahrensburger Straße in Richtung Ölmühlenweg. Teilmaßnahmen wurden im März 2015 durchgeführt.

A 7 / A 23 Dreieck Nordwest Richtung Süden	<p>Aufgrund der Zusammenführung der A 23 und der A7 müssen sich Fahrzeuge aus Richtung Norden im Dreieck Nordwest verflechten. Hierbei missachten überwiegend Lkw beim Fahrstreifenwechsel den nachfolgenden Verkehr.</p>	<p>Die Unfallkommission spricht sich für den Einsatz des CB-Funkwarnsystems FWS 27 im Bereich der Unfallhäufungsstelle Dreieck Nordwest aus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Sprachen und der Text für die zu speichernden Ansagen müssen entsprechend festgelegt werden. • Es muss geprüft werden, ob an geeigneter Stelle Stromanschluss vorhanden ist. <p>Verlängerung der einseitigen Fahrstreifenbegrenzung in Richtung Süden um ca. 150 – 200m.</p> <p>Die Maßnahmen sind im April 2015 durchgeführt worden.</p>
Buxtehuder Straße / Großer Schippsee	<p>Fahrzeuge aus der Straße Großer Schippsee fahren (teilweise unter Missachtung des VZ 206, Stop,) in die Buxtehuder Straße ein, um nach rechts abzubiegen und kollidieren mit dem bevorrechtigten Geradeausverkehr der Buxtehuder Straße.</p>	<p>Maßnahmen zur Verdeutlichung des Anhaltegebots für Fahrzeuge, die aus der Straße Großer Schippsee in die Buxtehuder Straße abbiegen wollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auftragen einer zweiten Haltlinie in Höhe der Sichtlinie an der Einmündung Großer Schippsee / Buxtehuder Straße • Zurückverlegung der vorhandenen Haltlinie um ca. 1,5 m • Auftragen eines Piktogramms „STOPP“ (Schriftzug) zwischen den beiden Haltlinien • Sperrung des Rechtsabbiegefahrstreifens in der Buxtehuder Straße zwischen Tankstelle und der Einmündung Großer Schippsee durch Markierung einer Sperrfläche und zusätzlicher Sicherung durch aufgeschraubte Verkehrsleitelemente unter Beibehaltung der Zu- und Abfahrt zur Tankstelle. Das Piktogramm „Rechtsabbiegepfeil“ ist zu demarkieren. • Roteinfärbung der Radwegfurt • Montage von VZ 1000-32 unter dem vorhandenen VZ 206 als Hinweis für Kfz-Führer, weil Radfahrer regelmäßig (unerlaubt) in beiden Richtungen verkehren, „Geisterfahrer“ erst spät wahrnehmbar sind und Beinahe-Unfälle bereits beobachtet wurden. <p>• <i>Maßnahmen zur Barrierefreiheit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Absenkung des (westlichen) Fußgängerbordes <p><i>Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrstreifenwechseln vom zweiten in den ersten Geradeausfahrstreifen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung einer durchgezogenen Linie (VZ 295/296) <p>Die Maßnahmen wurden im März/April 2015 durchgeführt.</p>

2.1.2.2 Angaben zu den im Jahr 2014 umgesetzten Maßnahmen

Im Jahr 2014 wurde an neun Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2014 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Lübecker Straße / Elisenstraße	Fast alle Unfälle ereigneten sich auf dem rechten Fahrstreifen der Lübecker Straße in Richtung Wandsbek in der Verkehrsspitzenzeit am Nachmittag. Der in Richtung Wandsbek fließende Verkehr gerät in der Regel verkehrsbedingt ins Stocken, Verkehrsteilnehmer auf dem zweiten und dritten Fahrstreifen halten an und lassen eine Lücke für den Abbieger frei. Die Lücke nutzen die Abbieger und es kommt trotz vorsichtiger Fahrt auf dem ersten Fahrstreifen zu Unfällen.	Vollsignalisierung Die Maßnahme wurde im April 2014 umgesetzt.
Jenfelder Allee / Rodigallee / Schiffbeker Weg	Hohe Anzahl von Linksabbiegeunfällen mit Schwerpunkt Schiffbeker Weg in Richtung Rodigallee und Rodigallee in Richtung Schiffbeker Weg (Richtung Autobahn). Hohe Anzahl von Unfällen im Längsverkehr mit Schwerpunkt Haltlinie Jenfelder Allee/ Rodigallee in Richtung Süden.	<ul style="list-style-type: none"> • Rückbau des nördlichen Inselkopfes • Einrichtung eines Rechtsabbiegefahrstreifens • Umwandlung des Linksabbiegefahrstreifens in einen kombinierten Fahrstreifen „Geradeaus und Links“ • Schaffung von ausreichend Aufstellflächen für Linksabbieger durch Ummarkierung des Knotens • Anpassung der Signalschaltung Die Maßnahmen wurden im September 2014 umgesetzt.
Tarpenbekstraße / Nedderfeld / Rosenbrook / Deelböge	Hohe Anzahl an Verflechtungsunfällen im Verlauf der Kurve Nedderfeld-Rosenbrook in beide Richtungen und Auffahrunfälle in alle Richtungen.	Umfangreiche Ummarkierungen im Knotenbereich. Die Maßnahmen wurden im Oktober 2014 abgeschlossen.
Winterhuder Weg / Hamburger Straße / Mundsburger Damm	1. Winterhuder Weg in Richtung Schürbeker Bogen: Unfälle im Längsverkehr, davon hoher Anteil an Fehlern beim Fahrstreifenwechsel und Nebeneinanderfahren. 2. Konflikte zwischen aus der Hamburger Straße nach rechts in den Winterhuder Weg abbiegenden Fahrzeugen und in gleicher Richtung fahrenden Radfahrern.	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Vorwegweisung. • Anpassung der Markierung. • Umgestaltung des Radwegs vor dem Einkaufszentrum. Die Maßnahmen sind im September 2014 abgeschlossen worden.
Fuhlsbüttler Straße / Alte Wöhr / Langenfort	Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung im nordöstlichen Knotenbereich. VU-Häufigkeit mit Rotlichtverstoß durch den Kraftfahrzeugverkehr an der nordwestlichen Knotenpunktecke Fuhlsbüttler Straße-Alte Wöhr in Fahrtrichtung Süden. Linksabbiege-VU aus den Straßen Langenfort und Alte Wöhr. Unfälle im Längsverkehr in der Fuhlsbüttler Straße aus beiden Richtungen.	Der Knoten wird insgesamt kompakter und übersichtlicher gestaltet und die bereits erfolgreichen Sofortmaßnahmen (2012) mit in die Planung einbezogen. Die Maßnahmen sind im November 2014 abgeschlossen worden.
Rahel-Varnhagen-Weg / Edith-Stein-Platz	Zahlreiche Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern an einem Fußgängerüberweg.	Bau einer Fußgängerlichtzeichenanlage Die Maßnahme ist im August 2014 umgesetzt worden.
Halenreie / Waldweg und Halenreie /Kattjahren	Einbiegen-/ Kreuzen-Unfälle und Abbiegeunfälle an beiden Knoten hängen zusammen (zum Teil mit Radfahrerbeteiligung). Zumeist erfolgt ein Rechtsabbiegen aus dem Waldweg (Süd) mit anschließenden Linksabbiegen in die Straße Kattjahren.	Maßnahmenstufe 2: Bau von zwei LSA (Halenreie / Waldweg (Nord) und Halenreie / Kattjahren) als Dauerprovisorien. Die Maßnahme wurde am 05.12.2014 umgesetzt.
Rote Brücke / Billbrookdeich	Siehe 2.1.2.1	
Wandsbeker Marktstraße / Wandsbeker Allee / Robert-Schuman-Brücke	Siehe 2.1.2.1	

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 2014 konnten keine Unfallhäufungsstellen einer abschließenden Wirkungsanalyse unterzogen werden. Hierzu müsste die Unfallentwicklung 3 Jahre vor und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen werden.

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 **86** 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 **1758** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1663** rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die auch im Jahr 2014 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 2014 von der Verkehrsleitzentrale ca. **6.800** manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) 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 2014 wurden von der VLZ **ca. 1.200** Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten – und weitere digitale Abnehmer wurden im Jahr **2014** von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **53.000** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt. Dabei wurden vor allem sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen wie Warnungen vor Falschfahrern oder ungesicherten Unfallstellen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen veröffentlicht.

Nach Inbetriebnahme der neuen Verkehrsleitzentrale im Jahr 2013 ist die Integration weiterer Steuerungs- und Regelungsprogramme wie z. B. der Wallringtunnelsteuerung in Planung, weiterhin aktive Zugriffsmöglichkeiten – neben der bereits realisierten Übertragung von Verkehrsdaten – auf die im Hafen installierten dynamischen Informationstafeln durch die VLZ.

Nach Realisierung dieser Projekte sind weitere Verbesserungsmöglichkeiten im Bereich des operativen Verkehrsmanagement der Polizei Hamburg vorhanden.

Die Zusammenarbeit mit der Busleitstelle der Hamburger Hochbahn wird im hohen Maße durch einen Austausch von Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten unterstützt. Im Jahr **2014** ist eine Erhöhung der von der Polizei an die Busleitstelle ausgeleiteten Bilder von **8** auf nunmehr **16** ebenfalls realisiert worden.

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes 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)“.

Weiterhin in Abstimmung mit der BWVI befinden sich Verbesserungsmöglichkeiten des „Informationsangebotes für die Öffentlichkeit im Internet“. Neue Kamerastandorte sollen das Angebot erweitern, zusätzlich ist die Bild-darstellung 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 damals 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 verwirklicht. 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 bis 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 fünf 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 2014 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 96 Projekte durchgeführt, an denen 4484 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 vorgenommen, 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 bis 16 Jahre (8. bis 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 2014 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2014 stand der 48. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 27. Liederwettbewerb unter dem Motto „Gib Acht“.

Von insgesamt 60 Schulen aller Schulformen nahmen 1471 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden insgesamt 932 Plakate und 13 Lieder eingereicht, von denen 72 Siegerplakate und 3 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6730 Euro an die Schülerinnen und Schüler sowie die Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde.

Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 30. Juni 2014 in der Laeishalle Hamburg vor über 750 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Ralf Martin Meyer und dem 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 2014 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 5.824 Stunden
- in Schulen 26.744 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 5.126 Stunden

Aktion Verkehrsfuchs 28 Veranstaltungen mit 1349 Kindern und 476 Erwachsenen

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 442 Vorstellungen
- in Kindergärten 120 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 23 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- Radfahrausbildung in Schulen 5.321 Stunden
- Sonderveranstaltungen 36 Veranstaltungen

Fahrradprojekte (5./6. Klasse)

96 Projekte
(insgesamt 4484 Teilnehmer)

Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)

23 Kurse (insgesamt 342 Teilnehmer)

2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.3.2.1 Junge Erwachsene

Junge Menschen in der Altersgruppe 18 bis 24 Jahre sind vielfach „Fahranfänger“ und nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt.

Sie sind daher 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 der Fahrsimulator auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „DRUGSTOP“ 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 2014 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“.

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

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

„Einfach mobil bleiben“ wurde auch im Jahr 2014 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter www.hamburg.de/verkehrssicherheit im Internet.

2.3.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im März/April 2014 zum dreizehnten 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 verwirklicht. 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.

Thema im Jahr 2014 war das richtige Verhalten von Kraftfahrern und Fußgängern am „Zebrastreifen“.

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

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

Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2014 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.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“

Im Juni 2014 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum elften 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 „**Streifen schützen!**“ mit der Zielsetzung, das Radfahren auf der Fahrbahn zu thematisieren.

Im Aktionszeitraum von zwei Wochen wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen und an Schulen Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten.

Die „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2015 fortgeführt werden.

2.3.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2014 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 über 60 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 2014 insgesamt 972 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 2014 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientierten sich hier im Wesentlichen an den Unfallhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

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

2.4.1 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 und 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 2014 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 2014 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 461.506 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 2014 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 17.295 Verstöße an.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 369 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.750 Fällen angezeigt.

In 820 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 491 Fällen festgestellt.

Das Erkennen einer Drogenbeeinflussung bei Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als bei Alkoholeinfluss. Diesem Rechnung tragend, war bei der Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg im Oktober/November 2014 schon zum achten Male eine Aktionswoche zum Thema „Drogen im Straßenverkehr (DiS)“ geplant. Im Rahmen dieser „DiS-Wochen“ werden auch unter Beteiligung von Polizeien anderer Bundesländer die neuesten Erkenntnisse in Theorie und Praxis ausgetauscht. Einsatzbedingt konnte in 2014 nur eine Verkehrskontrolle durchgeführt werden. Allein bei dieser konnten 27 Verdachtsfälle drogenbeeinflusster Verkehrsteilnahme gezählt werden.

2.4.4 Aggressionsdelikte

Aggressionsdelikte im Straßenverkehr wie hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, Drängeln, Rechtsüberholen und Nötigung sind wegen ihrer besonderen Gefährdung 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 2014 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.482 Ordnungswidrigkeiten und 64 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 2014 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2014 insgesamt 5.039 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2014 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 2014 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 2.661 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 67 Verkehrsgrößenkontrollen (davon sieben 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 2014 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 13 solcher Kontrollen statt.

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 76.015 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2014 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 819.518 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 15.300 Fahrzeuge sichergestellt. 8.198 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 7.895 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 311 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

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

* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

A.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Angaben über 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)

	<u>2013</u>	<u>2014</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁵	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁶ in km	3.928	3.928
Davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs ⁷ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.734.272	1.746.342
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁸	2.296	2.312
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 1.1. des jeweiligen Jahres) ⁹	850.335	856.031

⁵ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁶ Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

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

⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

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

Anlage C: Unfalltypen ¹⁰

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

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