



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2015

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	29
1.5.4 Fußgänger	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle	31
1.5.4.2 Verunglückte.....	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle	35
1.5.5.2 Verunglückte.....	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle	39
1.5.6.2 Verunglückte.....	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	41
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)......	43
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped.....	44
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	45
2.1. Unfallbekämpfung	46
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	46
2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information.....	49
2.3 Verkehrsprävention	50
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 Schwereinsätze 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 2015

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2015 um 2,3 % gestiegen. Von 67.197 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 um 5,2 % angestiegen.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 26,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. ca. 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 17.919 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 7.090 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 54,5 % noch höher.

→ **siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht**

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 2,1 % höher als im Jahr 2014.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

(4) Getötete

Mit 20 Verkehrstoten wurden im Vergleich zum Vorjahr 18 Personen weniger getötet. Es handelt sich um die bislang niedrigste Zahl der im Verkehr Getöteten seit Beginn der statistischen Aufzeichnungen.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

Unfallursachen

(5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen dominieren:

- Fehler beim Einfahren, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren
- 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.

→ **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 gestiegen. Ca. 33,7 % der Alkoholunfälle führen zu Verletzten. Die Anzahl von Unfällen mit Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist im Vergleich zum Vorjahr gleich geblieben. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen ist im Jahr 2015 ist gesunken.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen**

(7) Kinder

Die Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre) sind im Jahr 2015 gestiegen. Es wurden 29 Verkehrsunfälle mehr registriert, das entspricht einem Anstieg um 5,4%.

Es verunglückten 32 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 7,9 % sind sie an 21,4 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einer Steigerung aller Unfälle unter Beteiligung von JE um 2,2 % gegenüber dem Vorjahr, erhöhte sich die Anzahl der verunglückten JE um 37.

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

→ **siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene**

(9) Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren stieg um 516 auf 11.955.

Senioren sind mit 20,0 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (7 von insgesamt 20), insgesamt verunglückten 63 Senioren mehr als im Vorjahr.

Bezogen auf alle Verunglückten der Altersgruppe Senioren besteht eine typische Gefahrensituation als Fußgänger im plötzlichen Hervortreten auf die Fahrbahn hinter Sichthindernissen, in erster Linie außerhalb geschützter Fahrbahn-Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg; Fußgängerlichtzeichenanlage). 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 stieg im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 12,8 %. Die Zahl verunglückter Fußgänger stieg um 146; es wurden 9 Fußgänger (Vorjahr 8) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 1,0%, die Anzahl der verunglückten Radfahrer sank im Jahr 2015 um 58 (von 2.420 auf 2.362). 2 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen (Vorjahr 11).

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr um 10,2 % gesunken. Dabei verunglückten 93 weniger Personen als im Vorjahr (750/843). Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2015 mit 3 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 10).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped liegt auf gleichem Niveau wie im Vorjahr (-9). Bei Kraftradfahrern wurden als Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ sowie „Abstand“ festgestellt. Sofern andere Kraftfahrzeuge Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern verursachten, 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 2015 ist – bezogen auf das Vorjahr 2014 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Anstieg der Zahl der insgesamt registrierten Unfälle auf 67.197 (+ 1494; + 2,3 %)**
 - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.898 (+ 117; + 1,5 %)
 - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 59.299 (+ 1.377; +2,4 %)

Verunglückte

- **Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 10.123 (+ 213; + 2,1 %), dabei**
 - 20 Getötete (- 18)
 - 880 Schwerverletzte (+ 68; + 8,4 %)
 - 9.223 Leichtverletzte (+ 163; + 1,8 %)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2015	2014	Veränderung	
Gesamt	67.197	65.703	1.494	2,3%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.898	7.781	117	1,5%
>> mit getöteten Personen	20	37	-17	
>> mit schwerverletzten Personen	817	749	68	9,1%
>> mit leichtverletzten Personen	7.061	6.995	66	0,9%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	59.299	57.922	1.377	2,4%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.021	1.912	109	5,7%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	57.278	56.010	1.268	2,3%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	769	755	14	1,9%
> Drogen	135	135		
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	17.919	17.039	880	5,2%
> davon mit Personenschaden	959	892	67	7,5%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	10.123	9.910	213	2,1%
- davon				
> Getötete	20	38	-18	
> Schwerverletzte	880	812	68	8,4%
> Leichtverletzte	9.223	9.060	163	1,8%

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 2015										
Straßenklassen		es ereigneten sich				Anzahl der dabei		davon wurden		
		VU*		VUPS*		Verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
	km	gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	83	2.572	31	246	3	345	4	1	41	303
Bundesstraßen	110	7.333	67	1.275	12	1.744	16	4	136	1.604
andere	3.762	57.292	15	6.377	2	8.034	2	15	703	7.316
gesamt	3.955	67.197	17	7.898	2	10.123	3	20	880	9.223

*Legende siehe Anlage A.2

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



1.2.1.2 Bezirke

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2015	2014		
Mitte	Verkehrsunfälle	16.807	16.472	335	2,0%
	mit Personenschaden	1.861	1.851	10	0,5%
	Verunglückte	2.416	2.415	1	0,0%
	Getötete	5	11	-6	
	Schwerverletzte	214	201	13	6,5%
	Leichtverletzte	2.197	2.203	-6	-0,3%
Altona	Verkehrsunfälle	9.139	8.837	302	3,4%
	mit Personenschaden	1.010	1.012	-2	-0,2%
	Verunglückte	1.300	1.279	21	1,6%
	Getötete	2	4	-2	
	Schwerverletzte	83	79	4	5,1%
	Leichtverletzte	1.215	1.196	19	1,6%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	9.645	9.206	439	4,8%
	mit Personenschaden	1.140	1.208	-68	-5,6%
	Verunglückte	1.474	1.535	-61	-4,0%
	Getötete	3	2	1	
	Schwerverletzte	99	95	4	4,2%
	Leichtverletzte	1.372	1.438	-66	-4,6%
Nord	Verkehrsunfälle	11.877	11.922	-45	-0,4%
	mit Personenschaden	1.382	1.336	46	3,4%
	Verunglückte	1.735	1.685	50	3,0%
	Getötete	2	5	-3	
	Schwerverletzte	127	145	-18	-12,4%
	Leichtverletzte	1.606	1.535	71	4,6%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	11.425	10.774	651	6,0%
	mit Personenschaden	1.566	1.457	109	7,5%
	Verunglückte	1.987	1.812	175	9,7%
	Getötete	6	10	-4	
	Schwerverletzte	191	151	40	26,5%
	Leichtverletzte	1.790	1.651	139	8,4%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.205	3.221	-16	-0,5%
	mit Personenschaden	408	391	17	4,3%
	Verunglückte	507	488	19	3,9%
	Getötete		2	-2	
	Schwerverletzte	67	55	12	21,8%
	Leichtverletzte	440	431	9	2,1%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.099	5.271	-172	-3,3%
	mit Personenschaden	531	526	5	1,0%
	Verunglückte	704	696	8	1,1%
	Getötete	2	4	-2	
	Schwerverletzte	99	86	13	15,1%
	Leichtverletzte	603	606	-3	-0,5%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	67.197	65.703	1.494	2,3%
	mit Personenschaden	7.898	7.781	117	1,5%
	Verunglückte	10.123	9.910	213	2,1%
	Getötete	20	38	-18	
Einwohner (in Tausend): 1763	Schwerverletzte	880	812	68	8,4%
	Leichtverletzte	9.223	9.060	163	1,8%

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
2014	856.031	1.746.342	65.703	7.781	9.910	9.060	812	38	567,5
2015	865.967	1.762.791	67.197	7.898	10.123	9.223	880	20	574,3

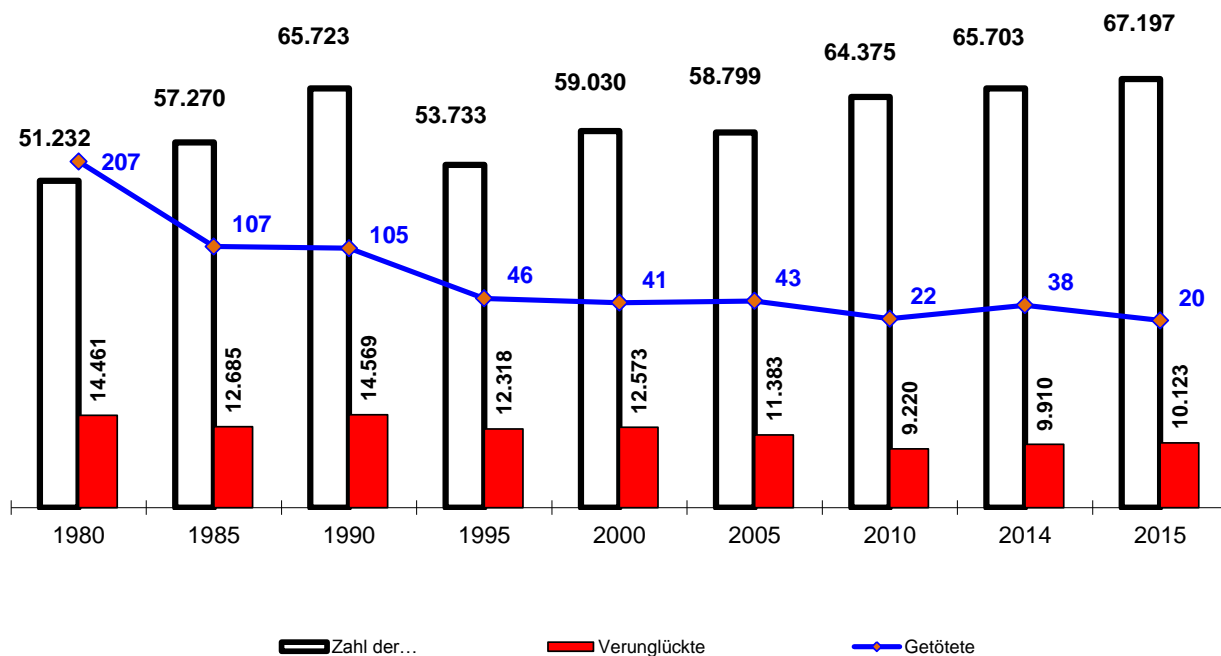
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stichtag 31.12.2014)

Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/ Außerbetriebsetzungen.

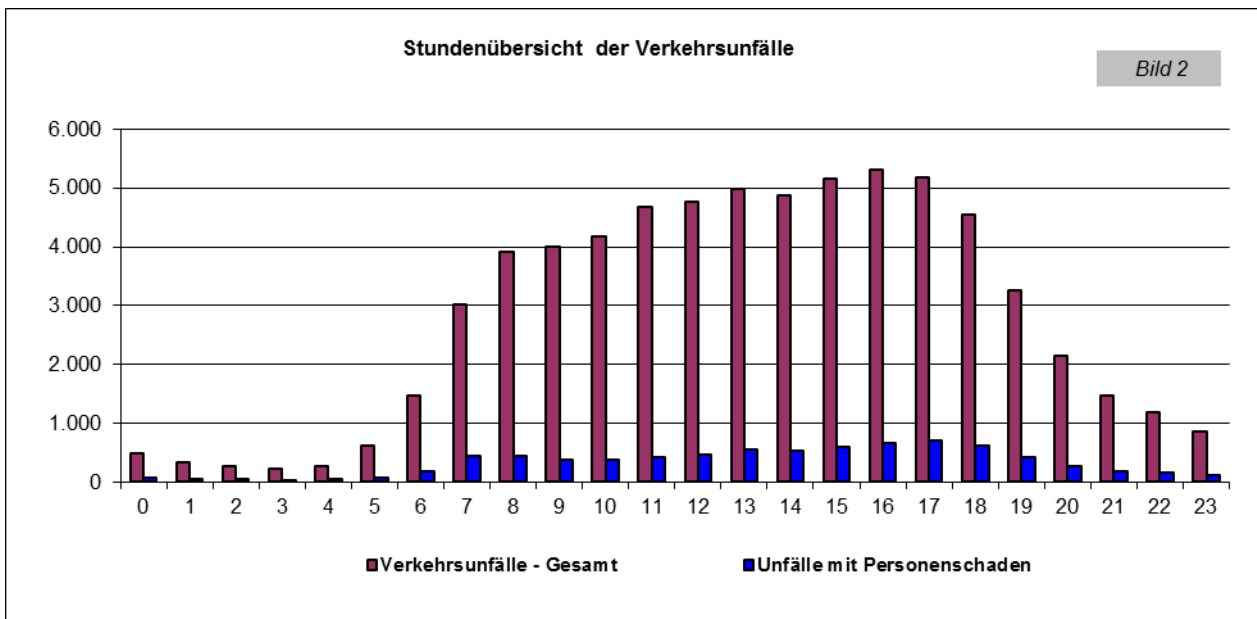
Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

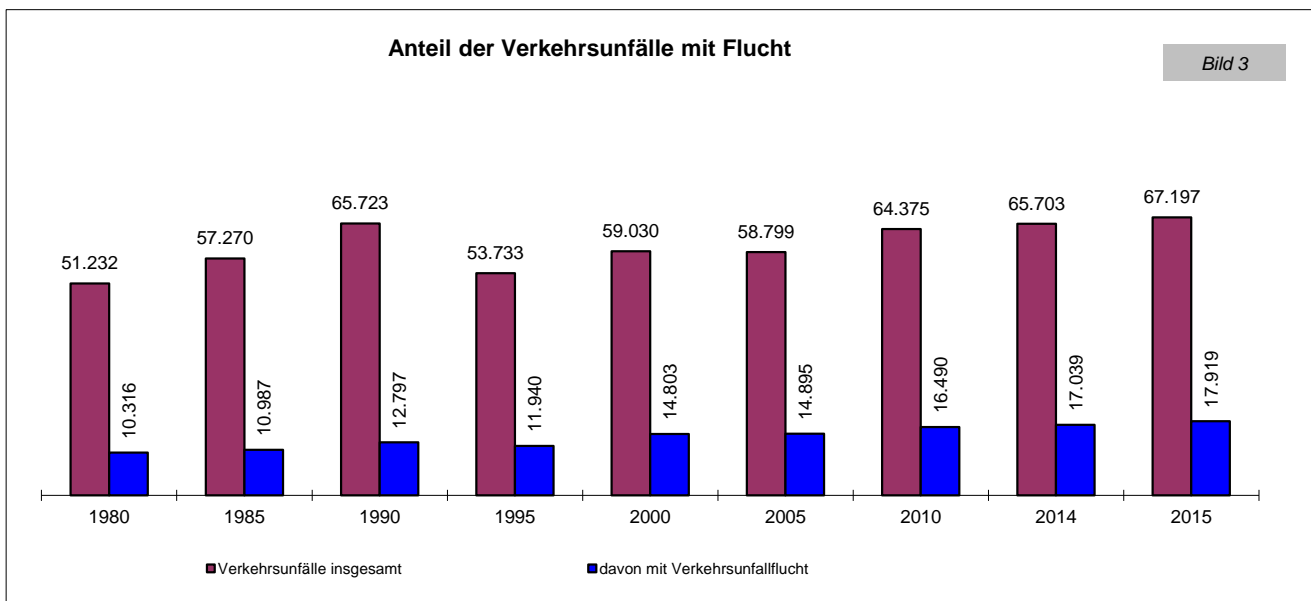


1.2.2 Stundenübersicht



Die meisten Verkehrsunfälle ereigneten sich zwischen 7 Uhr und 20 Uhr. Die Spitzenbelastung liegt zwischen 10 Uhr und 19 Uhr.

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2014 stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2015 um 880 auf 17.919. Der Verursacher hat sich in 26,7 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei etwa jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen.

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 17.919 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 7.090 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 54,5 % für 2015 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 2010-2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
Krad	3	18	84	343	23		471	548	-77	528
Pkw	215	75	809	3.522	419		5.040	4.957	83	4.929
Lkw	1		15	167	2		185	184	1	185
Bus	76	10	32	310	114		542	407	135	423
Sonst. Kfz	1	2	7	14	4		28	26	2	41
Mofa/Moped	1	11	57	188	21	1	279	295	-16	282
Fußgänger	199	45	132	634	194	8	1.212	1.066	146	1.074
Radfahrer	245	110	203	1.536	255	13	2.362	2.420	-58	2.197
Sonst.Fz./o. A.				2	1	1	4	7	-3	10
Gesamt 2015	741	271	1.339	6.716	1.033	23	10.123		213	9.669
Gesamt 2014	709	259	1.302	6.670	970			9.910		
Veränderung	32	12	37	46	63	23			2,1%	

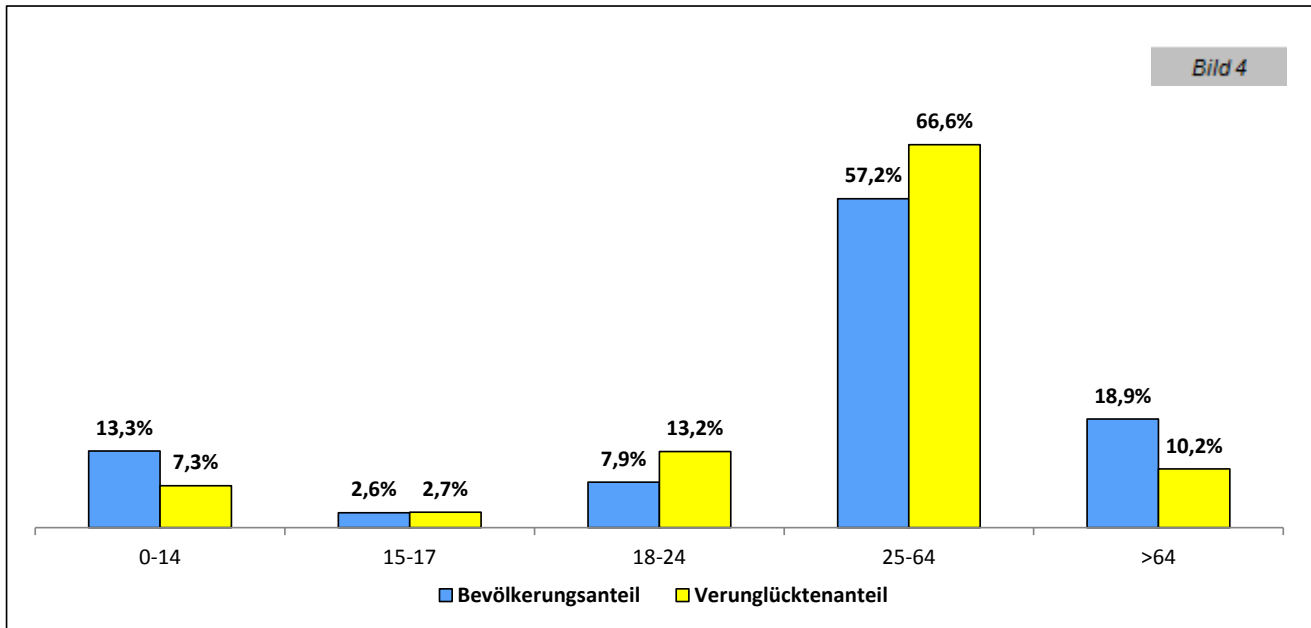
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

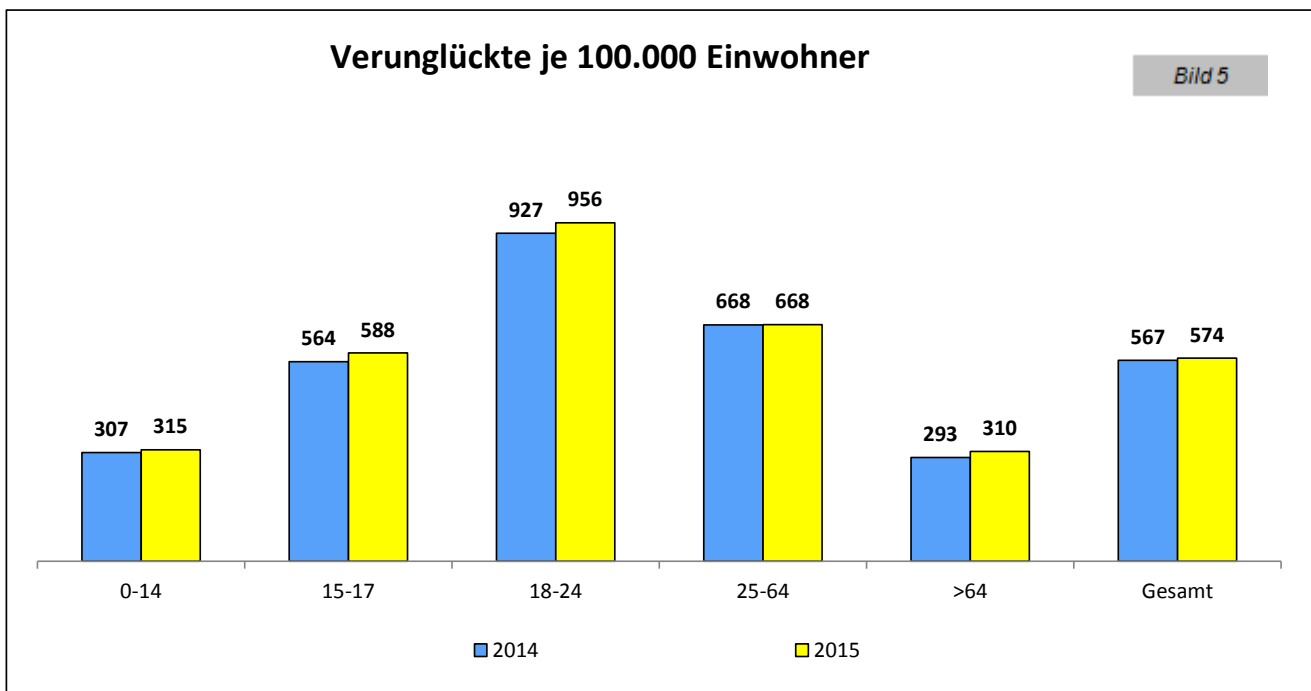
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2010-2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
Krad	3	3	7	12	1		26	23	3	29
Pkw	215	75	290	771	133		1.484	1.436	48	1.453
Lkw	1		4	25			30	37	-7	35
Bus	76	10	27	274	114		501	381	120	394
Sonst. Kfz	1	1	4	5	4		15	10	5	14
Mofa/Moped		2	3	5			10	11	-1	11
Fußgänger										
Radfahrer	10						10	10		9
Sonst.Fz./o. A.								2	-2	4
Gesamt 2015	306	91	335	1.092	252		2.076		166	1.949
Gesamt 2014	284	71	329	1.013	213			1.910		
Veränderung	22	20	6	79	39				8,7%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2015 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 7,9 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 13,2 % 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 (956) 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 31.12.2014: 1.762.791 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

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

Tabelle 7

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2010-2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+/-	
Krad			2	1			3	10	-7	7
Pkw				4	1		5	7	-2	6
Lkw								2	-2	1
Bus					1		1		1	
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped										
Fußgänger			1	3	4	1	9	8	1	12
Radfahrer				1	1		2	11	-9	5
Sonst.Fz./o. A.										
Gesamt 2015			3	9	7	1	20		-18	31
Gesamt 2014			4	23	11			38		
Veränderung			-1	-14	-4	1			-47,4%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2010-2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+/-	
Krad	1	2	23	81	7		114	99	15	104
Pkw	14	3	35	146	39		237	213	24	208
Lkw			3	14	1		18	13	5	14
Bus	2		2	11	9		24	17	7	17
Sonst. Kfz				1			1	3	-2	3
Mofa/Moped			3	23	4		30	33	-3	33
Fußgänger	48	5	21	98	50		222	210	12	217
Radfahrer	24	9	15	137	49		234	224	10	205
Sonst.Fz./o. A.										
Gesamt 2015	89	19	102	511	159		880		68	801
Gesamt 2014	70	24	89	486	143			812		
Veränderung	19	-5	13	25	16				8,4%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2010-2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+/-	
Krad	2	16	59	261	16		354	439	-85	418
Pkw	201	72	774	3.372	379		4.798	4.737	61	4.715
Lkw	1		12	153	1		167	169	-2	171
Bus	74	10	30	299	104		517	390	127	406
Sonst. Kfz	1	2	7	13	4		27	23	4	38
Mofa/Moped	1	11	54	165	17	1	249	262	-13	248
Fußgänger	151	40	110	533	140	7	981	848	133	846
Radfahrer	221	101	188	1.398	205	13	2.126	2.185	-59	1.987
Sonst.Fz./o. A.				2	1	1	4	7	-3	9
Gesamt 2015	652	252	1.234	6.196	867	22	9.223		163	8.838
Gesamt 2014	639	235	1.209	6.161	816			9.060		
Veränderung	13	17	25	35	51	22			1,8%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten

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.

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

Tabelle 10

	2015		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
Verkehrsunfälle mit		€	€
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	33	340.878	11.248.974
auf anderen Straße außerorts	6	267.037	1.602.222
auf innerörtlichen Bundesstraßen	117	174.045	20.363.265
auf anderen Straßen innerorts	681	155.113	105.631.953
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	213	43.592	9.285.096
auf anderen Straße außerorts	36	24.963	898.668
auf innerörtlichen Bundesstraßen	1.117	15.074	16.837.658
auf anderen Straßen innerorts	5.695	14.657	83.471.615
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	98	24.130	2.364.740
auf anderen Straße außerorts	14	18.212	254.968
auf innerörtlichen Bundesstraßen	272	16.957	4.612.304
auf anderen Straßen innerorts	1.971	14.431	28.443.501
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	2.228	4.950	11.028.600
auf anderen Straße außerorts	182	4.080	742.560
auf innerörtlichen Bundesstraßen	5.592	6.898	38.573.616
auf anderen Straßen innerorts	48.942	5.991	293.211.522
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			628.571.262

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen² und ihre Folgen

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

Tabelle 11

<u>Ursachen</u>	Anzahl der Unfälle ²	Anzahl der Unfälle ²		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2015	zum Vergleich 2014
		Personen- schaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.928	1.277	5	16,2%	14,8%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.495	875		11,1%	14,9%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	595	499	3	6,3%	6,1%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	799	536		6,8%	8,2%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.750	783	1	9,9%	9,6%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	16.389	2.030	1	25,7%	27,4%
Alkoholeinfluss	769	259	4	3,3%	3,1%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	628	605	8	7,7%	6,5%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	786	394	1	5,0%	4,3%
	Anzahl Verkehrs- unfälle	davon mit Personen- schaden	davon mit Getöteten		
	67.197	7.898	20		

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.

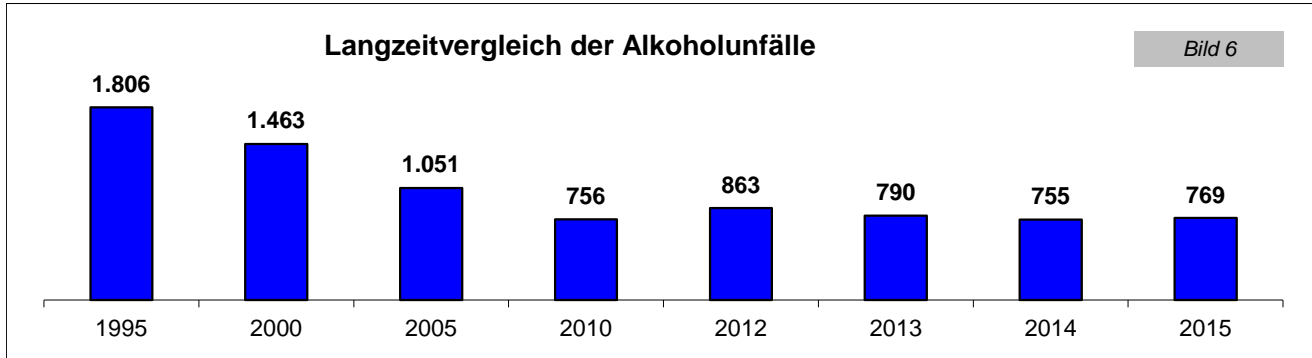
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

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

² Einem Beteiligten können bis zu drei Unfallursachen zugeschrieben werden, in der Tabelle aufgeführt sind nur maßgebliche Ursachen-
gruppen. Aus diesem Grund weichen die Gesamtzahlen der Ursachen von den Anzahlen der jeweiligen Unfälle ab.

1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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



In langfristiger Zeitbetrachtung ist tendenziell eine rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle zu verzeichnen. Bei 769 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2015 zu insgesamt 352 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 15.00 bis 06.00 Uhr. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der festgestellten Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

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

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						Beteiligte
Jahr	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰	o.A.	Gesamt
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
2015	35	77	137	496	24	769
Ø-Anteil	5,0%	7,5%	15,6%	71,2%	0,8%	

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 2015 64,5 % der betroffenen Beteiligten als absolut fahruntüchtig registriert.

1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss³

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									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Anzahl der Verkehrsunfälle	95 (61)	91 (59)	119 (83)	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)	135 (40)
dabei wurden										
getötet	1	1	3		2	5				
schwer verletzt	14	13	15	10	4	18	11	12	15	10
leicht verletzt	70	47	69	54	40	46	49	51	67	67
Verunglückte gesamt	85	61	87	64	46	69	60	63	82	77

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 war im Jahr 2015 identisch mit dem Vorjahr.

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

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

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

³ 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 2010 - 2014
				2015	2014	+ / -	
Januar	28		1	29	26	3	27
Februar	24		3	27	27		24
März	25		9	34	29	5	35
April	62		12	74	70	4	68
Mai	35		13	48	65	-17	70
Juni	56		18	74	80	-6	77
Juli	44		17	61	31	30	36
August	28		8	36	22	14	64
September	44	1	17	62	59	3	73
Oktober	31		6	37	39	-2	45
November	40		11	51	49	2	49
Dezember	26		9	35	42	-7	27
Gesamt 2015	443	1	124	568		29	595
Gesamt 2014	444		95		539		
Veränderung	-1	1	29			5,4%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2014/2015 kann folgendes festgestellt werden:

- Steigerung der Kinderunfälle auf 568 (+29), Senkung der Unfälle mit Personenschaden um einen.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dies in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April, Juni und September haben sich, ähnlich wie im Vorjahr, die meisten Kinderunfälle des Jahres 2015 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielen dürfte - nicht erkennbar.

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

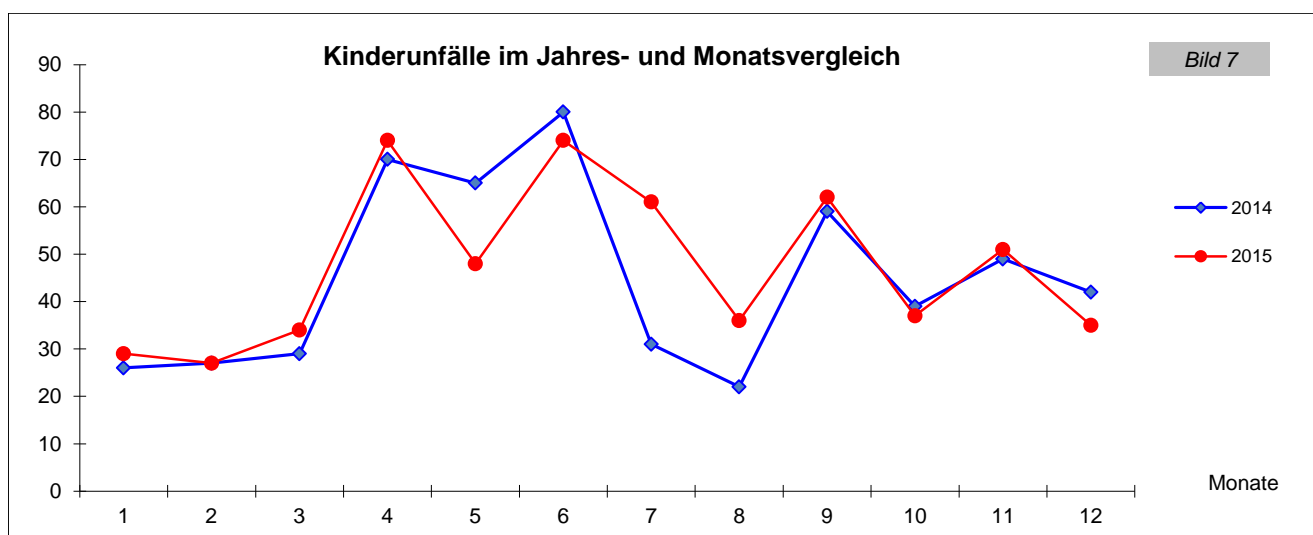
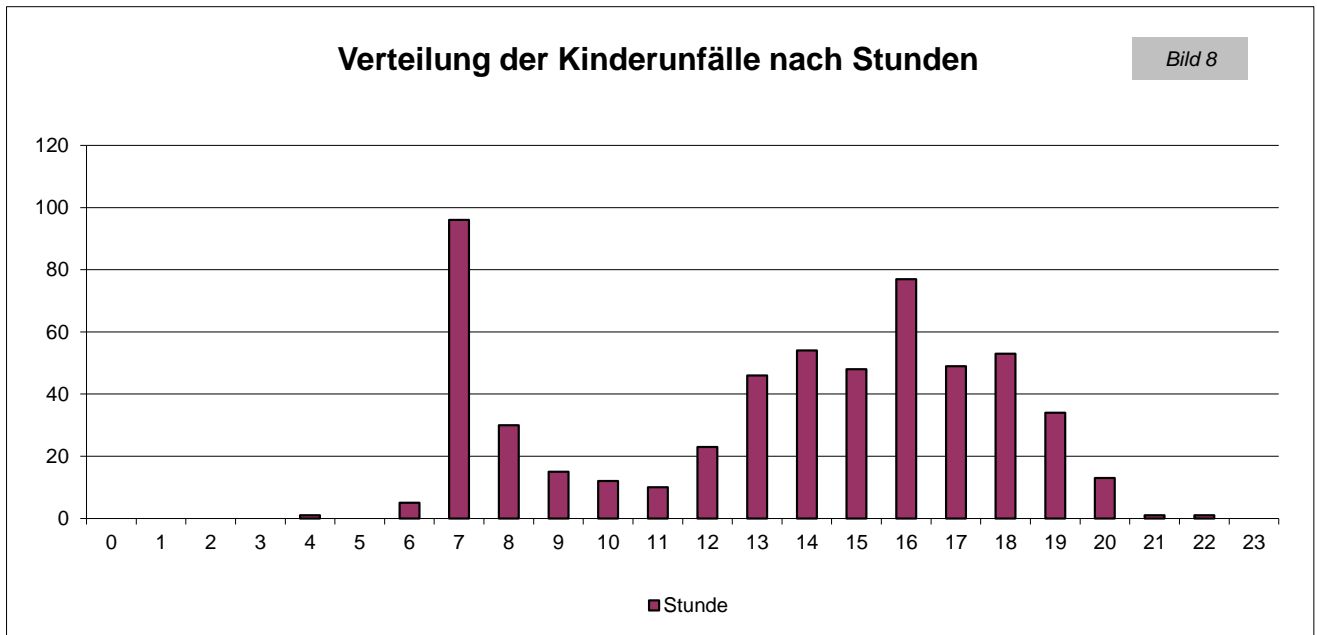


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

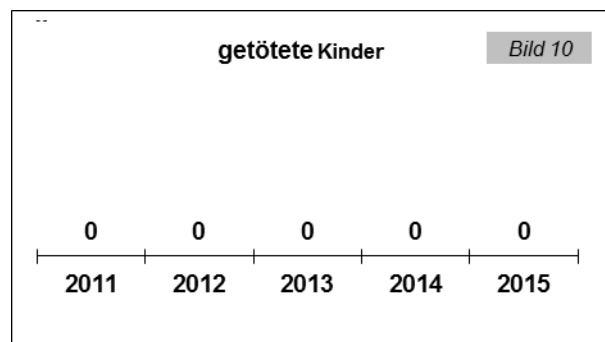
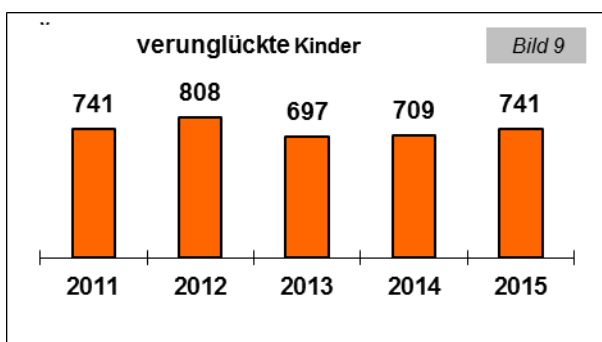


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15.00 bis 20.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

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



Von den 741 im Jahr 2015 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- kein Kind getötet
- 89 Kinder schwer verletzt (+ 19)
- 652 Kinder leicht verletzt (+ 13)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		2	1	3
Pkw	67	87	61	215
Lkw		1		1
Bus	33	32	11	76
Sonst. Kfz	1			1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	43	80	76	199
Radfahrer	12	69	164	245
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2015	156	271	314	741
Gesamt 2014	138	242	329	709
Veränderung	18	29	-15	32

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

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

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

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2015, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 568 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 51,2 % von Kindern verursacht, altersbedingt zumeist als Radfahrer oder Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen											Durchschnitt 2010 - 2014	
beteiligt als	Alter								Gesamt			
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+/-	
Kfz-Führer	5	4	6		19	151	33	14	232	214	18	243
Fußgänger	17	49	48		1	4	1		120	109	11	128
Radfahrer	6	69	87	1	4	21	2	8	198	192	6	201
Sonstige/o.Ang.					1	1		16	18	24	-6	22
Gesamt 2015	28	122	141	1	25	177	36	38	568		29	594
Gesamt 2014	25	88	154	4	22	150	39	57		539		
Veränderung	3	34	-13	-3	3	27	-3	-19			5,4%	

Soweit Kinder im Alter von 0 – 10 als hauptverursachende Kfz-Führer angegeben sind, handelt es sich i.d.R. um Kinder, die unachtsam eine Tür des Kfz öffneten und dadurch einen Verkehrsunfall verursachten.

Nachfolgende Tabelle 17 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2015.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2015	2014		
Straßenbenutzung		2						20			22	32	-10
Geschwindigkeit		6	1					5			12	9	3
Abstand		1									1	2	-1
Überholen								1			1	6	-5
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren													
Vorfahrt/Vorrang		28						11			39	42	-3
Rotlicht Fahrzeug		7						6	1		14	15	-1
Abbiegen		47	4	1				4	4		60	69	-9
Wenden/Rückwärtsfahren		7	2							2	11	11	
Einfahren in den fließenden Verkehr		23	1					31	1		56	56	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		47	7	1				9	2		66	63	3
Ruhender Verkehr		14	1								15	5	10
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer		30	1			1		110	8		150	119	31
Technische Mängel								1			1	1	
Beleuchtung/Ladung Besetzung													
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								106			106	99	7
Fußgängerfehler sonstiger Art								14			14	10	4
ohne Angabe													
Gesamt 2015		212	17	2		1	120	198	18		568		29
Gesamt 2014		195	14	4		1	109	192	24			539	
Veränderung		17	3	-2			11	6	-6				5,4%

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
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2015	2014	+ / -	2010 - 2014
Januar	118	35	716	869	788	81	839
Februar	103	41	650	794	808	-14	838
März	113	42	697	852	838	14	889
April	123	31	750	904	899	5	947
Mai	155	41	721	917	988	-71	998
Juni	153	40	775	968	934	34	1.017
Juli	169	43	774	986	914	72	928
August	176	52	772	1.000	945	55	1.080
September	149	37	789	975	964	11	1.017
Oktober	163	32	773	968	981	-13	1.018
November	153	35	875	1.063	942	121	970
Dezember	115	37	722	874	931	-57	941
Gesamt 2015	1.690	466	9.014	11.170		238	11.482
Gesamt 2014	1.640	525	8.767		10.932		
Veränderung	50	-59	247			2,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

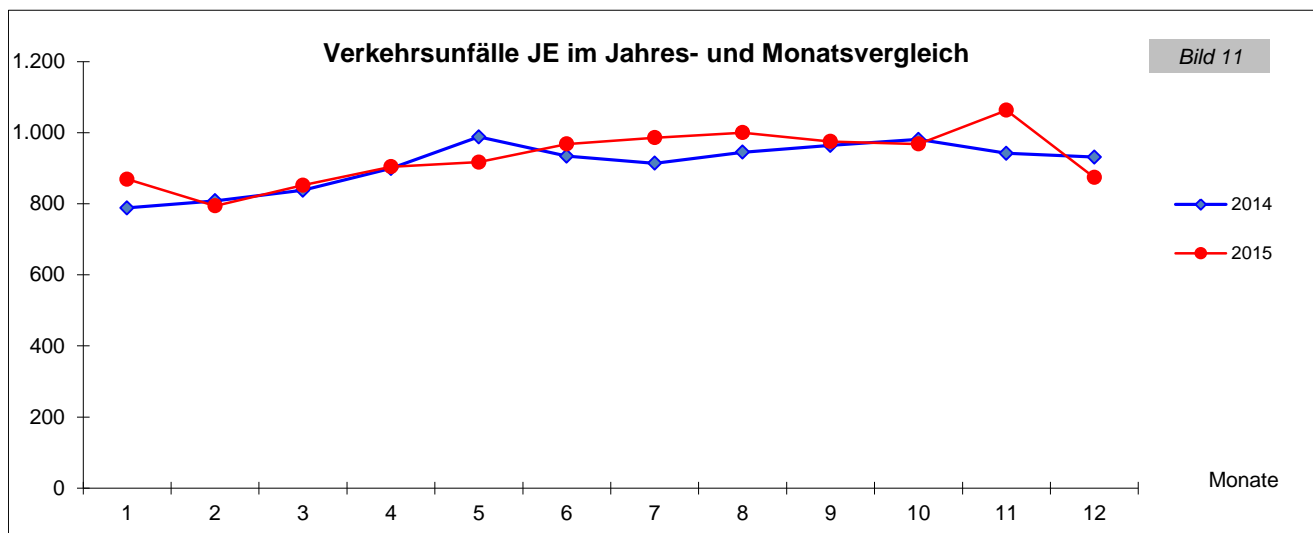
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.170 gestiegen. Leicht gestiegen ist die Zahl der verunglückten JE mit 1.339.

JE haben einen Anteil von 7,9 % an der Bevölkerung, sind aber an 16,6 % (Vorjahr 17,3 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

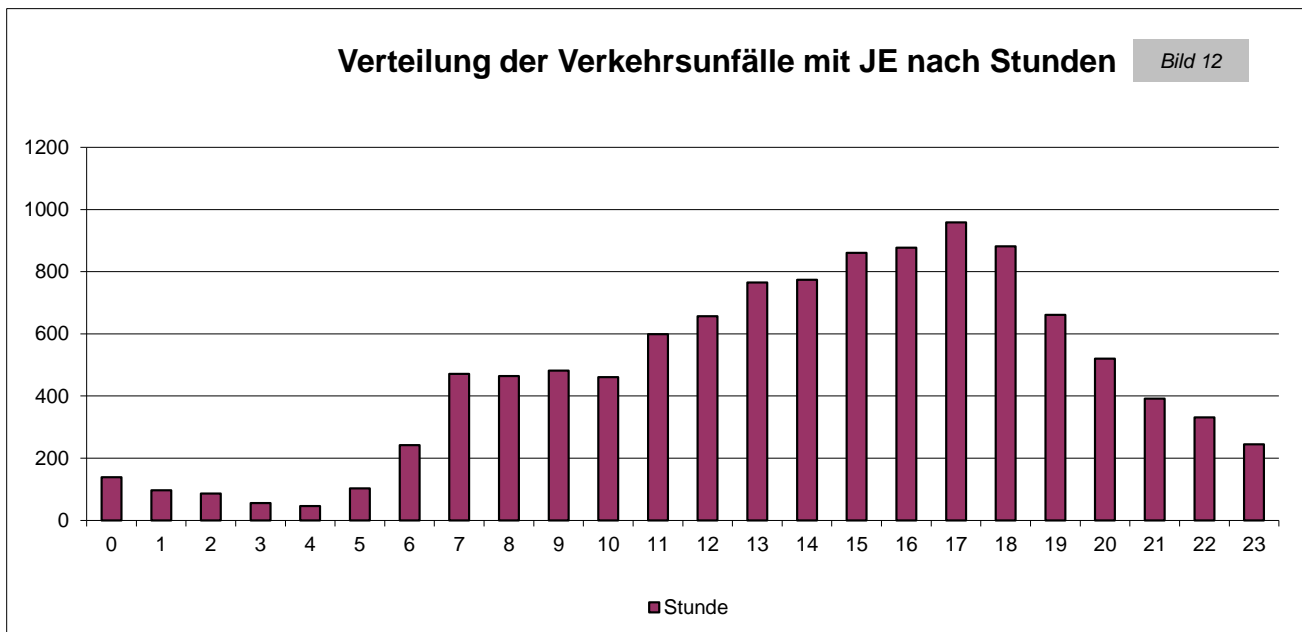
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 21,4 % (Vorjahr 21,1 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

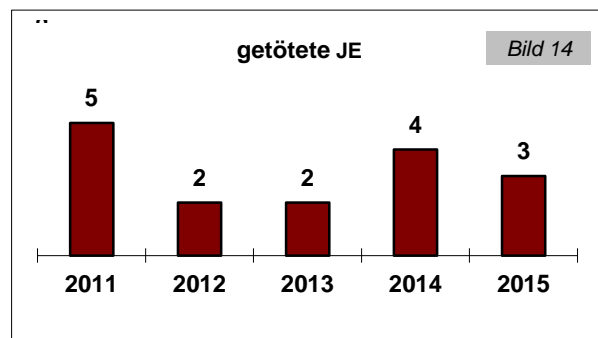
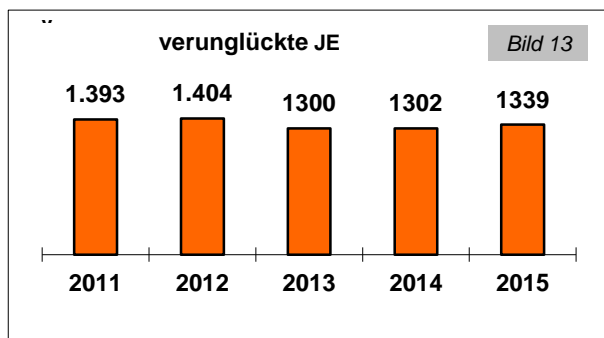


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 11 Uhr und 20 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.339 im Jahr 2015 verunglückten JE wurden

- 3 JE getötet (- 1)
- 102 JE schwer verletzt (+ 13)
- 1.234 JE leicht verletzt (+ 25)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,2% (Vorjahr 13,1%) aller Verunglückten. Damit ist die Gruppe der JE weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 19

Hauptverursacher bei Unfällen mit JE										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2010 - 2014
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
Krad		1	57	21	2	3	84	76	8	84
Pkw	2	1	5.518	2.393	457	166	8.537	8.454	83	8.832
Lkw			718	451	13	41	1.223	1.128	95	1.244
Bus			34	60	3	1	98	73	25	82
Sonst.Kfz			53	33			86	87	-1	129
Mofa/Moped		2	45	9	1	2	59	69	-10	64
Fußgänger	7	2	68	26	5	12	120	110	10	123
Radfahrer	4	7	116	38	8	13	186	193	-7	173
Sonstige/o.Ang.			30	10		737	777	742	35	751
Gesamt 2015	13	13	6.639	3.041	489	975	11.170		238	11.482
Gesamt 2014	19	16	6.429	3.011	504	953		10.932		
Veränderung	-6	-3	210	30	-15	22			2,2%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,4 % (Vorjahr 58,8 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.170 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.537 (76,4%) 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.	2015	2014	
Straßenbenutzung		10	2					12		24	36	-12
Geschwindigkeit	22	798	54		4	20		5	2	905	789	116
Abstand	10	807	54	1	2	6		1	1	882	968	-86
Überholen	4	45	8			2				59	59	
Vorbeifahren		27						1		28	20	8
Nebeneinanderfahren	3	598	91	1	3	4			2	702	617	85
Vorfahrt/Vorrang	2	249	9	1	1	1		5		268	305	-37
Rotlicht Fz.		74	1			1		22		98	99	-1
Abbiegen	1	240	16	3	3	2		2	1	268	329	-61
Wenden/Rückwärtsfahren		1.035	165	1	7				3	1.211	1.193	18
Einfahren in den fließenden Verkehr		244	16	2	2			7	1	272	258	14
Fehlverhalten ggü Fußgängern		34		1				9		44	30	14
Ruhender Verkehr		103	11		1			1	2	118	108	10
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	15	1.231	290	24	30	9		50	18	1.667	1.521	146
Technische Mängel		9						1		10	14	-4
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	1							2	3	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							59			59	51	8
Fußgängerfehler sonst. Art							9			9	7	2
o.A.		13								13	22	-9
Gesamt 2015	57	5.518	718	34	53	45	68	116	30	6.639		210
Gesamt 2014	58	5.413	616	26	62	54	58	124	18		6.429	
Veränderung	-1	105	102	8	-9	-9	10	-8	12			3,3%

Hauptursachen bei den vorgenannten Pkw-Verkehrsunfällen sind:

- Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren
- zu geringer Sicherheitsabstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit/ 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 2010 - 2014
				2015	2014		
Januar	125	37	701	863	820	43	749
Februar	86	26	691	803	871	-68	765
März	112	43	848	1.003	879	124	849
April	143	45	865	1.053	996	57	933
Mai	131	24	783	938	1.024	-86	981
Juni	150	46	863	1.059	1.000	59	974
Juli	156	35	923	1.114	885	229	881
August	153	31	787	971	985	-14	1.004
September	139	42	876	1.057	1.001	56	964
Oktober	124	39	882	1.045	975	70	952
November	131	37	849	1.017	1.030	-13	975
Dezember	127	38	867	1.032	973	59	861
Gesamt 2015	1.577	443	9.935	11.955		516	10.888
Gesamt 2014	1502	372	9565		11.439		
Veränderung	75	71	370			4,5%	

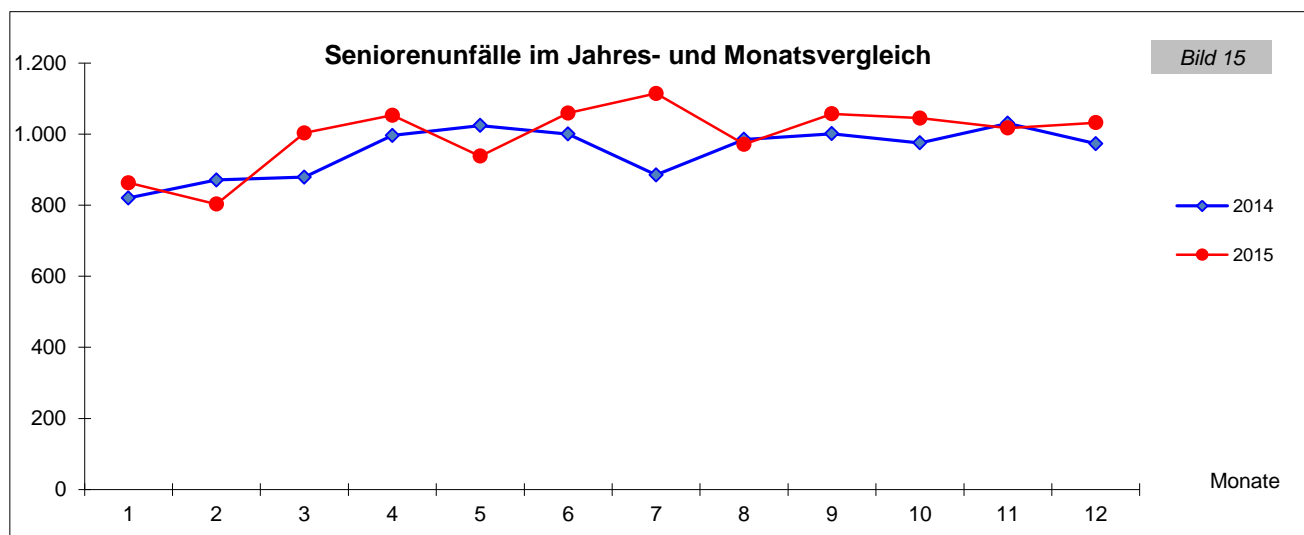
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2014/ 2015 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

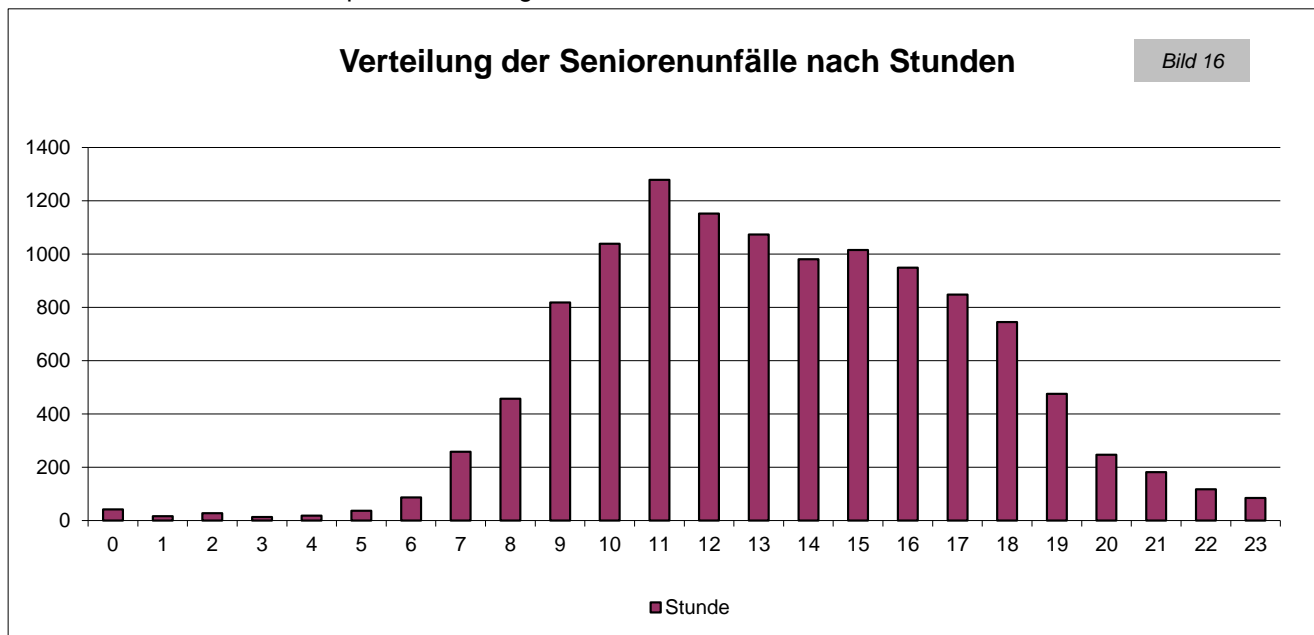
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 11.955
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden von 1.502 auf 1.577, an 20,0 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 13,2 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,8 %).

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 2014 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.

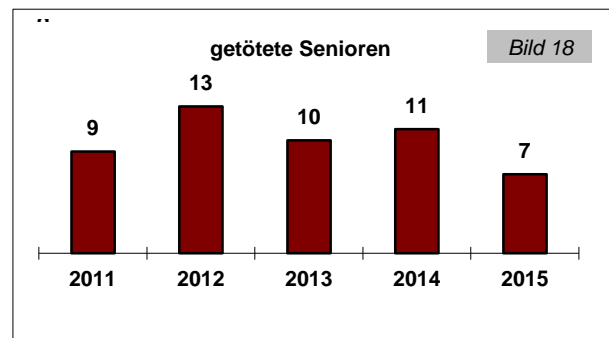
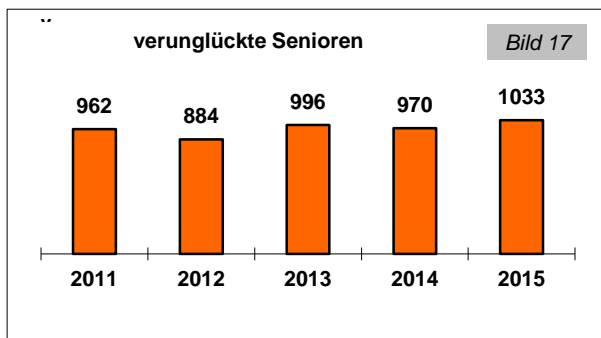


Der Schwerpunkt der zeitlichen Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich auf die Tageszeit zwischen 8 Uhr und 20 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 9 Uhr und 18 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2015 verunglückten insgesamt 1033 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 63 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 1033 verunglückten Senioren wurden

- 7 getötet (- 4)
- 159 schwer verletzt (+ 16)
- 867 leicht verletzt (+ 51)

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 2010 - 2014	
	0-14	15-17	18-24	25-64	65-74	>74	o.A.	2015	2014	+ / -		
Krad		1	3	14	14	2		34	29	5	33	
Pkw	1	1	407	2.486	3.699	3.061	111	9.766	9.376	390	8.832	
Lkw			45	586	260	27	27	945	933	12	910	
Bus			4	83	41	3	5	136	107	29	98	
Sonst.Kfz			4	36	16	1	1	58	55	3	94	
Mofa/Moped		1	1	10	8	2	1	23	26	-3	24	
Fußgänger	8	1	7	29	32	27	8	112	94	18	114	
Radfahrer	21	6	12	64	66	58	21	248	236	12	211	
Sonstige/o.Ang.			3	16	14	17	583	633	583	50	570	
Gesamt 2015	30	10	486	3.324	4.150	3.198	757	11.955		516	10.886	
Gesamt 2014	35	14	461	3.190	4.052	2.955	732		11.439			
Veränderung	-5	-4	25	134	98	243	25			4,5%		

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 11.955, wesentlich geprägt durch einen Anstieg bei der Verkehrsbeteiligung von PKW.
- Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 7.348, geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle bei der Nutzung von PKW.
- Senioren sind zu 61,5 % (Vorjahr 61,3 %) 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.	2015	2014		
Straßenbenutzung		33	1					10		44	42	2	
Geschwindigkeit	6	292	4		1	3		1		307	283	24	
Abstand	3	302	10	1	1			1		318	337	-19	
Überholen		48	3	1	1			4		57	67	-10	
Vorbeifahren	1	38			1				2	42	40	2	
Nebeneinanderfahren	2	710	59	1	1	1				774	766	8	
Vorfahrt/Vorrang	2	423	4	1	1	1		7		439	407	32	
Rotlicht Fz.		65	2					11		78	73	5	
Abbiegen		300	6	4	1			9		320	347	-27	
Wenden/Rückwärtsfahren		1.494	49	9		1			3	1.556	1.615	-59	
Einfahren in den fließenden Verkehr		324	11	2				7		344	306	38	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		78		1		1		3		83	93	-10	
Ruhender Verkehr		119	2						4	125	122	3	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	2	2.520	133	24	8	3		71	21	2.782	2.445	337	
Technische Mängel		8	1		1					10	7	3	
Beleuchtung/Ladung Besetzung		3	2		1				1	7	3	4	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							47			47	37	10	
Fußgängerfehler sonst. Art							11			11	6	5	
o.A.		3					1			4	11	-7	
Gesamt 2015	16	6.760	287	44	17	10	59	124	31	7.348		341	
Gesamt 2014	12	6.511	263	32	19	13	43	106	8		7.007		
Veränderung	4	249	24	12	-2	-3	16	18	23			4,9%	

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

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
- Fehler beim Nebeneinanderfahren
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Fehler beim Abbiegen
- Unzureichender Sicherheitsabstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit/ nicht angepasste Geschwindigkeit

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

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Steigerung der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

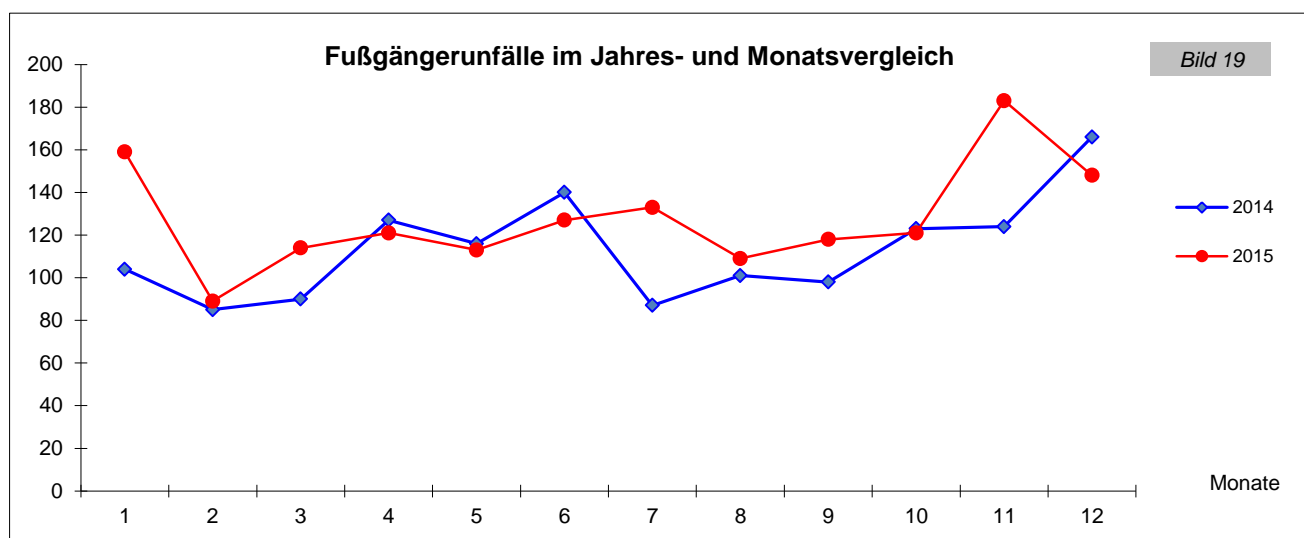
- Steigerung der Unfälle mit Personenschaden (+ 130)
- Steigerung bei den Unfällen mit Getöteten (von 8 auf 9)
- Steigerung der Unfälle mit Schwerverletzten (+ 15)
- Steigerung der Unfälle mit Sachschaden (+ 44)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2010 - 2014
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2015	2014		
Januar	144	1	14	159	104	55	110
Februar	78	1	10	89	85	4	89
März	98	1	15	114	90	24	102
April	102	4	15	121	127	-6	118
Mai	97	1	15	113	116	-3	120
Juni	103	3	21	127	140	-13	124
Juli	114		19	133	87	46	95
August	88	1	20	109	101	8	126
September	93		25	118	98	20	120
Oktober	97		24	121	123	-2	133
November	147	2	34	183	124	59	135
Dezember	127	2	19	148	166	-18	135
Gesamt 2015	1.288	16	231	1.535		174	1.407
Gesamt 2014	1.158	9	194		1.361		
Veränderung	130	7	37			12,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

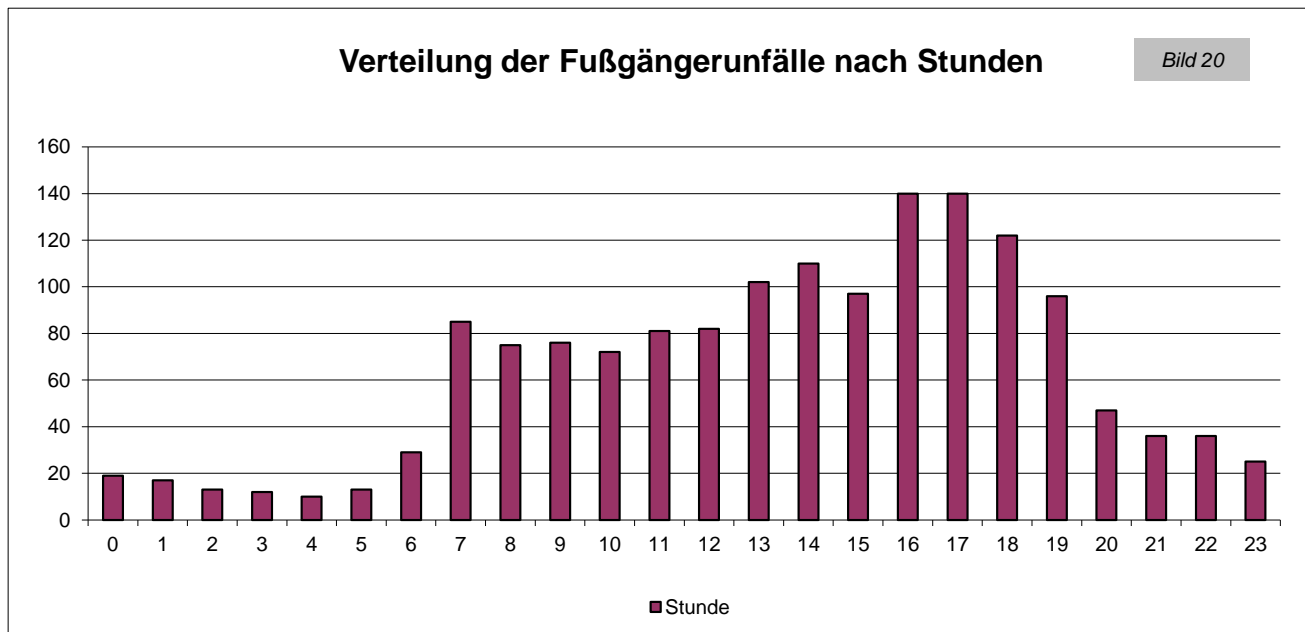
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2014/ 2015 verlief im Monatsvergleich, abgesehen vom Januar und November, weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

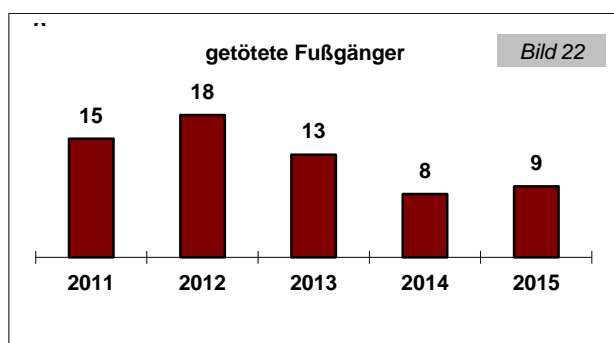
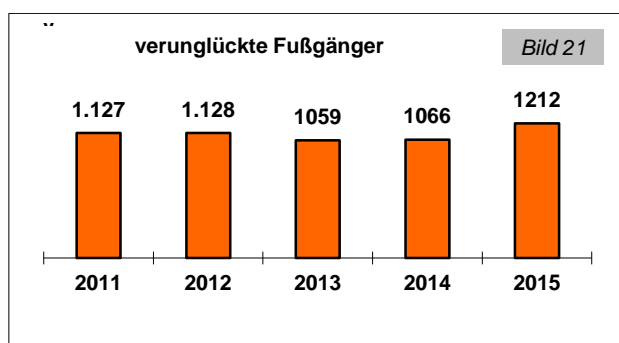
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2015 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7 und 13 bis 20 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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



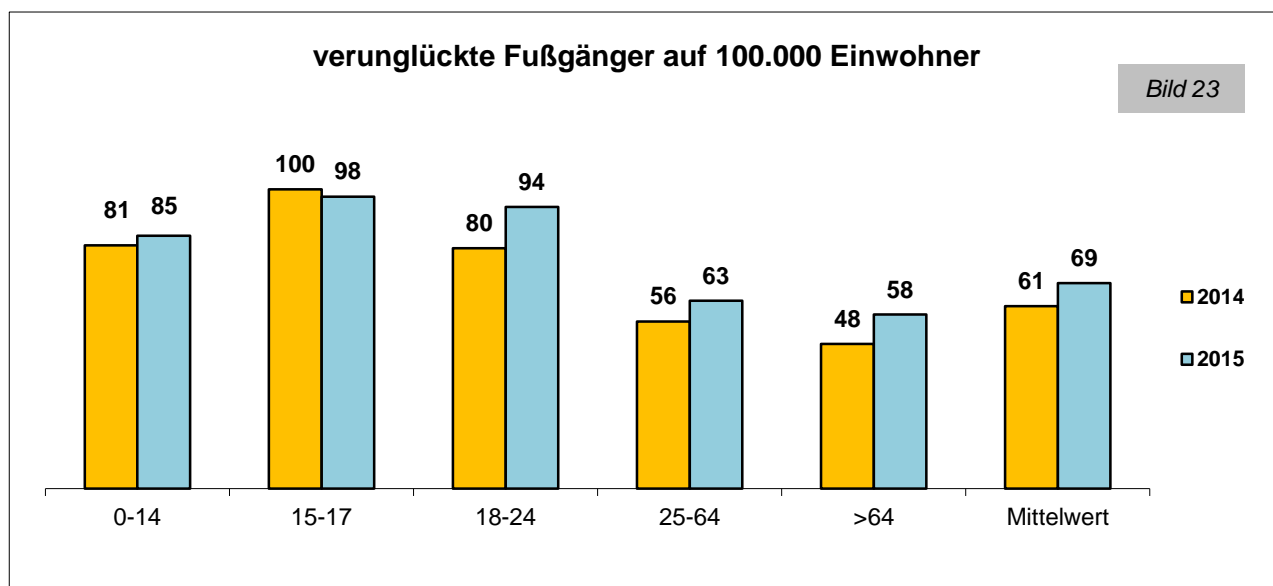
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Zahl von insgesamt 1212 Verunglückten ist im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr 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 jungen Erwachsenen gab, aber einen leichten Rückgang bei den Jugendlichen. Der Anteil verunglückter Fußgänger im Seniorenalter ist ebenfalls deutlich gestiegen.

1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen										Durchschnitt 2010 - 2014
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
Kfz-Führer		2	47	427	126	74	676	590	86	600
Fußgänger	114	34	68	302	59	96	673	586	87	633
Radfahrer	4	5	17	67	7	32	132	149	-17	129
Sonstige/o.Ang.			1	1		52	54	36	18	46
Gesamt 2015	118	41	133	797	192	254	1.535		174	1.408
Gesamt 2014	115	34	120	715	176	201		1.361		
Veränderung	3	7	13	82	16	53			12,8%	

Bezogen auf alle 1.535 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 44,0 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 43,8 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 676 Kfz-Führern des Jahres 2015, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 582 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist die wesentliche Hauptursache in 361 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.	2015	2014		
Straßenbenutzung	1	6	1					41			50	53	-3
Geschwindigkeit		13	1				2	3			19	28	-9
Abstand		2									2	8	-6
Überholen				1				1			2	3	-1
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren		2									2	2	
Vorfahrt/Vorrang												4	-4
Rotlicht Fz.		13	2					1	1		17	15	2
Abbiegen		22	3	2				2	3		32	41	-9
Wenden/Rückwärtsfahren		84	8						5		97	98	-1
Einfahren in den fließenden Verkehr		12	1	1							14	12	2
Fehlverhalten ggü Fußgängern		361	27	20	3	3		50	25		489	387	102
Ruhender Verkehr		5	1								6	4	2
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	2	61	4	7	2	1		32	20		129	117	12
Technische Mängel		1						2			3	5	-2
Beleuchtung/Ladung Besetzung													
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								523			523	464	59
Fußgängerfehler sonst. Art								147			147	118	29
o.A.								3			3	2	1
Gesamt 2015	3	582	48	31	5	7	673	132	54	1.535			174
Gesamt 2014	6	518	49	14	1	2	586	149	36		1.361		
Veränderung	-3	64	-1	17	4	5	87	-17	18				12,8%

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 leicht gesunken (-1,0%).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2010 - 2014
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2015	2014		
Januar	134	2	38	174	136	38	113
Februar	98		37	135	156	-21	105
März	144	2	37	183	200	-17	169
April	220	6	69	295	285	10	258
Mai	221	4	79	304	347	-43	314
Juni	309	6	99	414	397	17	393
Juli	307	5	90	402	324	78	315
August	235	5	81	321	322	-1	371
September	240	2	85	327	389	-62	351
Oktober	195	4	76	275	308	-33	263
November	177	3	69	249	249		233
Dezember	119	2	42	163	161	2	126
Gesamt 2015	2.399	41	802	3.242		-32	3.011
Gesamt 2014	2.456	38	780		3.274		
Veränderung	-57	3	22			-1,0%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im Vergleich der Jahre 2014/ 2015 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar.

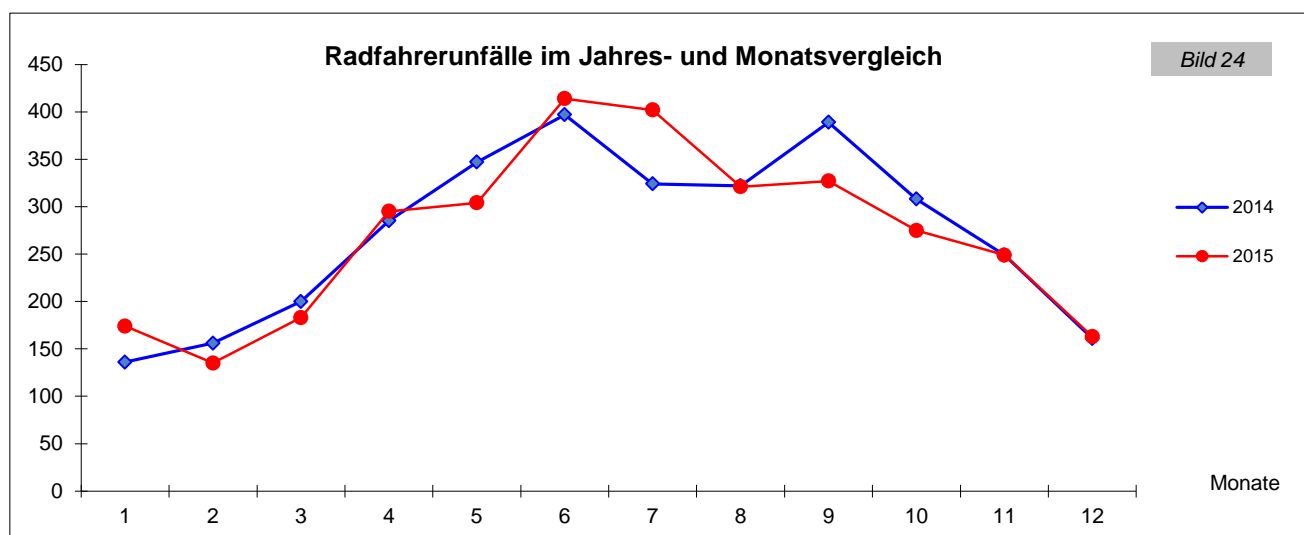
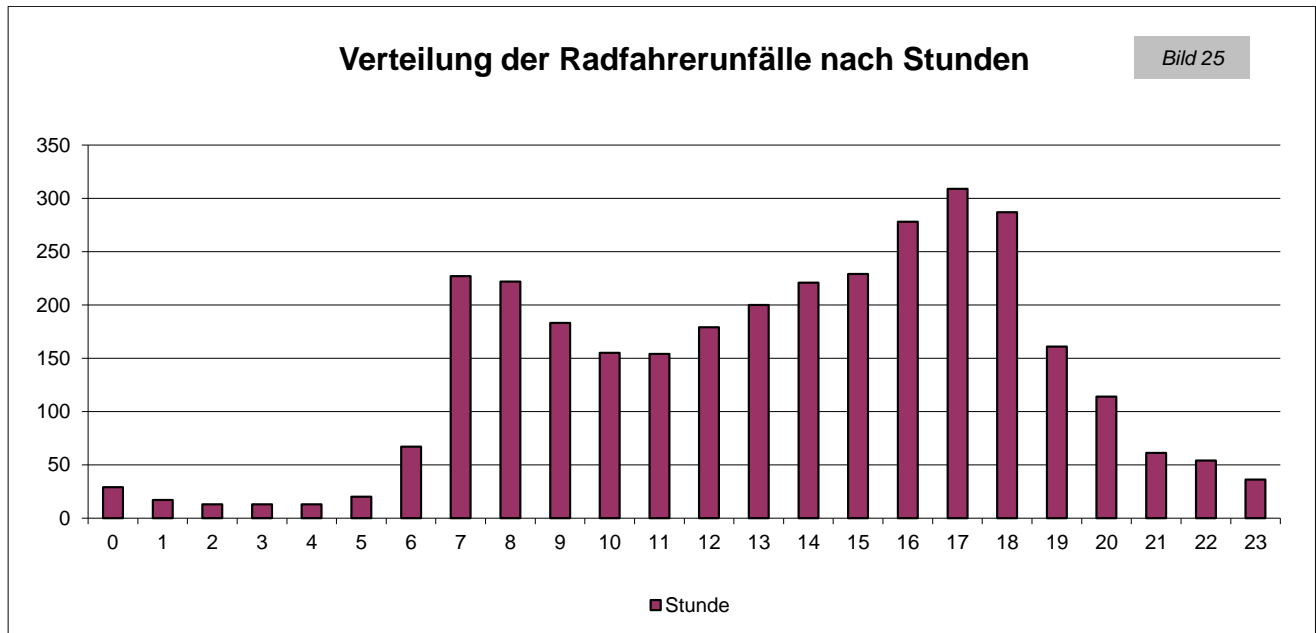
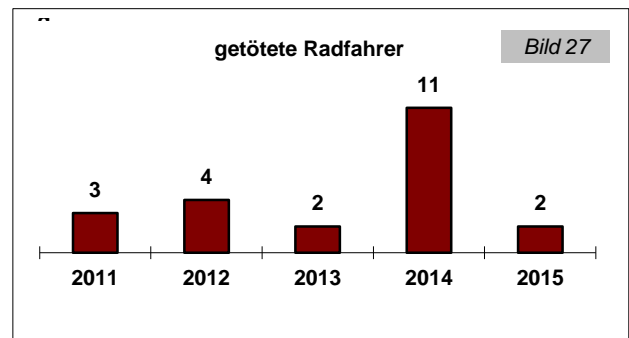
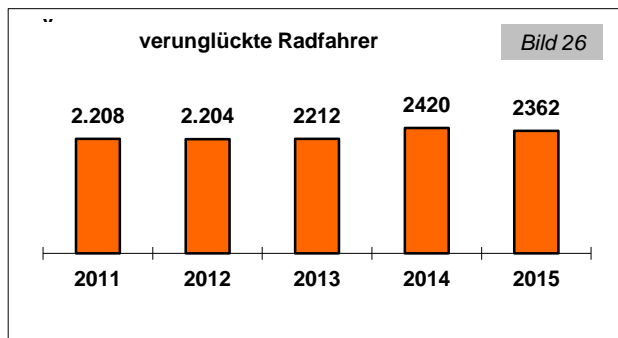


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.



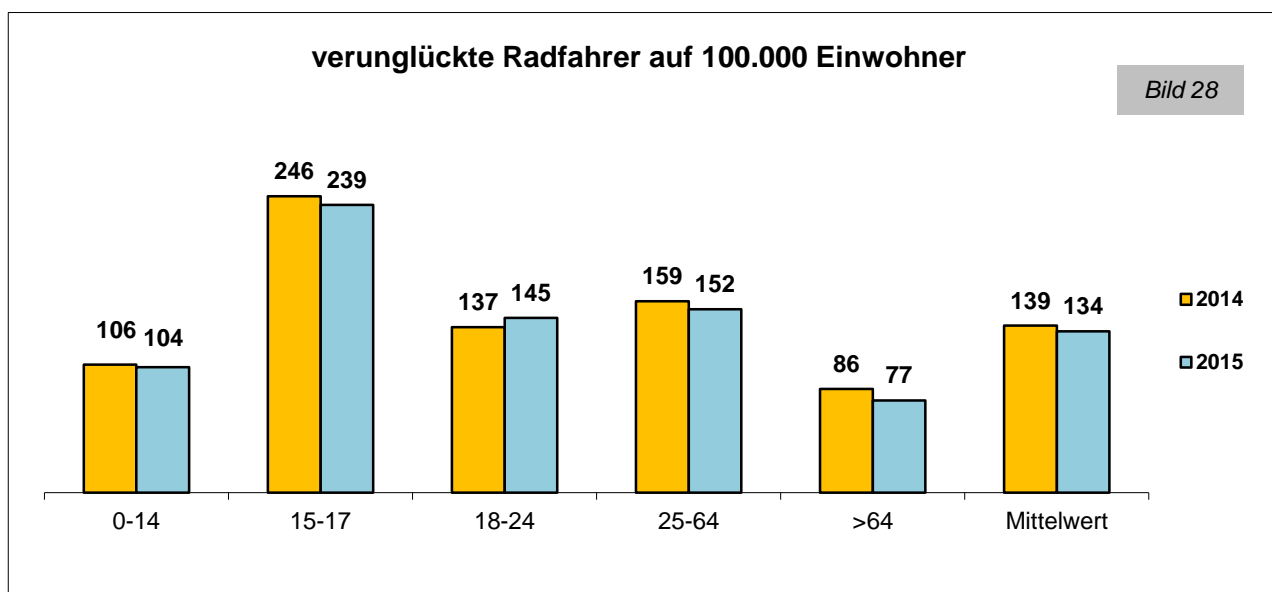
1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die Anzahl verunglückter Radfahrer reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 58. Sehr deutlich ging die Zahl tödlich verletzter Radfahrer zurück (- 9).

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 2010 - 2014
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
Kfz-Führer	2	3	124	1.222	272	95	1.718	1.797	-79	1.629
Fußgänger	13	8	9	77	16	20	143	130	13	120
Radfahrer	162	70	116	675	124	176	1.323	1.282	41	1.192
Sonstige/o.Ang.			1	5		52	58	65	-7	70
Gesamt 2015	177	81	250	1.979	412	343	3.242		-32	3.011
Gesamt 2014	179	64	256	2045	396	334		3.274		
Veränderung	-2	17	-6	-66	16	9			-1,0%	

Bezogen auf alle 3.242 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 40,8 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 39,2 %)
- In 53,0% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 54,9 %)

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
					2015	2014	
Straßenbenutzung	14		142		156	199	-43
Geschwindigkeit	16		40		56	44	12
Abstand	24		25	2	51	58	-7
Überholen	37		32	3	72	56	16
Vorbeifahren	11		5		16	13	3
Nebeneinanderfahren	5		4	1	10	11	-1
Vorfahrt/Vorrang	337		78	8	423	440	-17
Rotlicht Fz.	53		133	2	188	137	51
Abbiegen	631		31	13	675	695	-20
Wenden/Rückwärtsfahren	76			1	77	106	-29
Einfahren in den fließenden Verkehr	230		94	6	330	352	-22
Fehlverhalten ggü Fußgängern	4		51		55	61	-6
Ruhender Verkehr	121		11		132	168	-36
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	159		668	22	849	796	53
Technische Mängel			9		9	7	2
Beleuchtung/Ladung Besetzung							
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		99			99	100	-1
Fußgängerfehler sonst. Art		44			44	30	14
o.A.						1	-1
Gesamt 2015	1718	143	1323	58	3242		-32
Gesamt 2014	1797	130	1282	65		3274	
Veränderung	-79	13	41	-7			-1,0%

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 Lichtzeitanlagen
- 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)
- Kraftroller (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

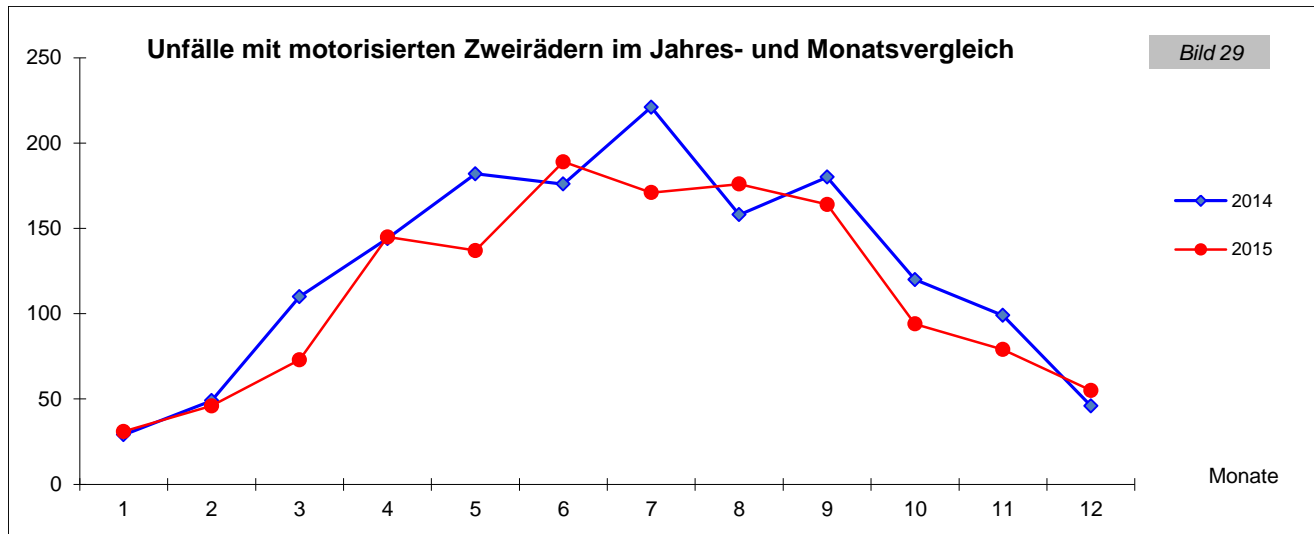
Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2010 - 2014
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2015	2014		
Januar	15	1	15	31	29	2	27
Februar	24		22	46	49	-3	35
März	44	1	28	73	110	-37	86
April	72	6	67	145	144	1	151
Mai	76	4	57	137	182	-45	173
Juni	115	6	68	189	176	13	196
Juli	97	3	71	171	221	-50	187
August	98	9	69	176	158	18	186
September	74	6	84	164	180	-16	177
Oktober	52	2	40	94	120	-26	136
November	52	2	25	79	99	-20	88
Dezember	25	3	27	55	46	9	35
Gesamt 2015	744	43	573	1.360		-154	1.477
Gesamt 2014	836	57	621		1.514		
Veränderung	-92	-14	-48			-10,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

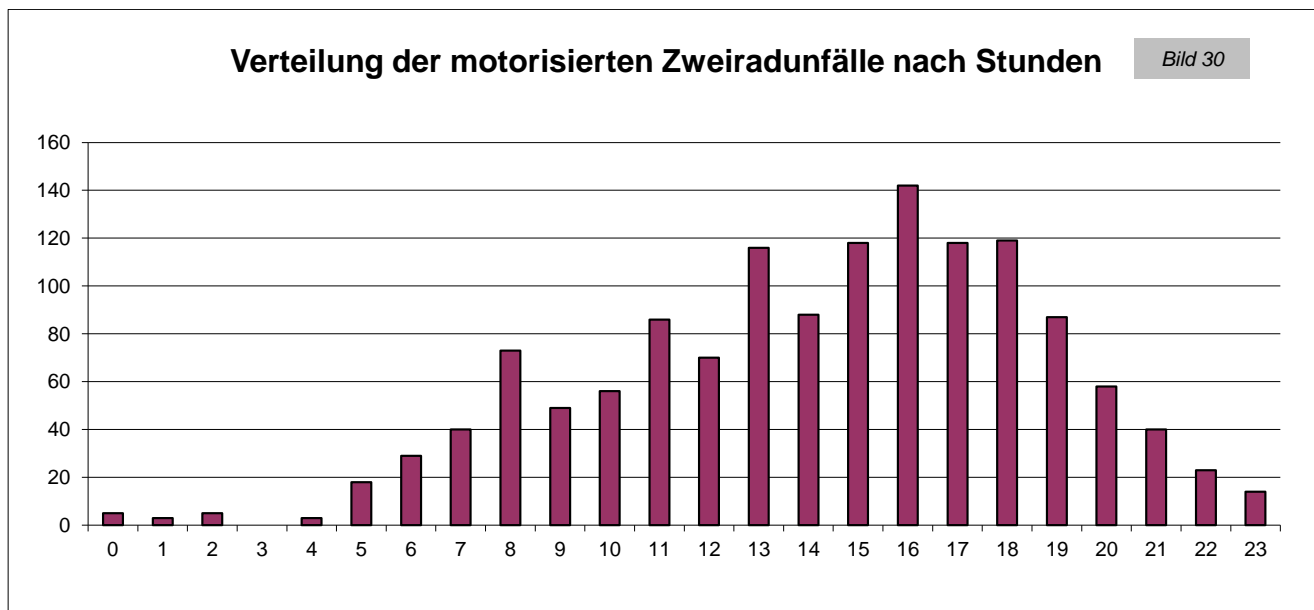
Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 10,2 % und die Unfälle mit Personenschaden um 11,0% zurückgegangen sind.

* 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.

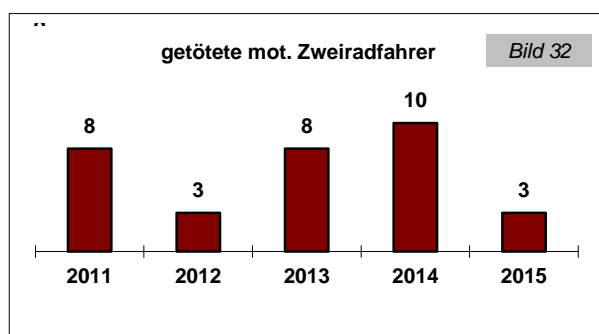
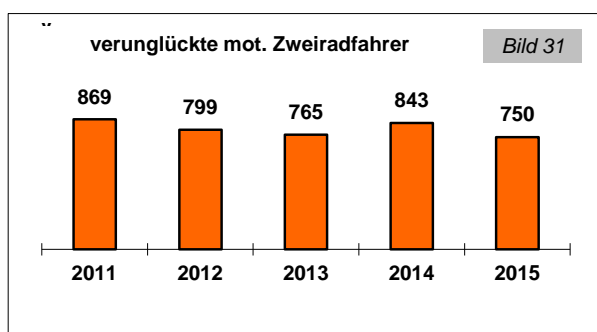


1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.360 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 825 Personen:

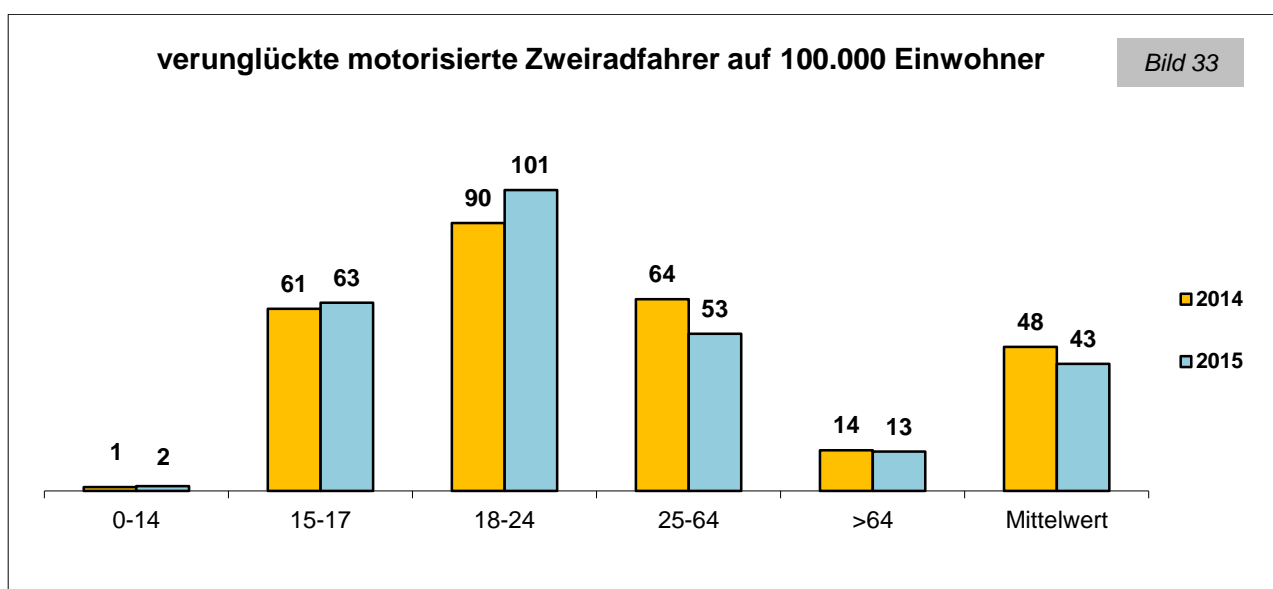
Davon verunglückten als Fahrer / Mitfahrer motorisierter Zweirädern 750 Personen:

- 466 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades ,Kraftrrollers oder Leichtkraftrades
- 16 Fahrer / Mitfahrer eines leichten Kfz
- 257 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25
- 11 Fahrer eines E-Bikes



Von den 2015 getöteten Zweiradfahrern waren alle drei 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 2010 - 2014
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2015	2014	+ / -	
motor. Zweiradfahrer	1	28	102	375	26	29	561	621	-60	596
Kfz-Führer			64	535	77	32	708	810	-102	784
Fußgänger			2	16	3	5	26	22	4	19
Radfahrer	3		1	8	3	3	18	16	2	18
Sonstige/o.Ang.			1	1		45	47	45	2	58
Gesamt 2015	4	28	170	935	109	114	1.360		-154	1.475
Gesamt 2014	3	29	204	1056	119	103		1.514		
Veränderung	1	-1	-34	-121	-10	11			-10,2%	

In 41,3 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 41,0 %). 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
						2015	2014	
Straßenbenutzung	8	4		1		13	10	3
Geschwindigkeit	151	24				175	202	-27
Abstand	109	32				141	156	-15
Überholen	46	7			3	56	50	6
Vorbeifahren	5	7			2	14	10	4
Nebeneinanderfahren	28	86			3	117	143	-26
Vorfahrt/Vorrang	16	77		4	3	100	87	13
Rotlicht Fz.	6	9		6		21	22	-1
Abbiegen	9	86			1	96	150	-54
Wenden/Rückwärtsfahren	7	200			4	211	261	-50
Einfahren in den fließenden Verkehr	13	72		2	1	88	95	-7
Fehlverhalten ggü Fußgängern	3					3	1	2
Ruhender Verkehr	2	6				8	10	-2
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	154	97		5	27	283	288	-5
Technische Mängel	3				2	5	5	
Beleuchtung/Ladung Besetzung	1	1			1	3		3
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			20			20	17	3
Fußgängerfehler sonst. Art			6			6	5	1
o.A.							2	-2
Gesamt 2015	561	708	26	18	47	1360		-154
Gesamt 2014	621	810	22	16	45		1514	
Veränderung	-60	-102	4	2	2			-10,2%

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 Krafträdern spielt diese Ursache die dominierende Rolle, vor allem bei den Unfällen mit schweren Folgen. Hinzu kommt, dass motorisierte Zweiradfahrer für andere Verkehrsteilnehmer schlechter erkennbar sind.

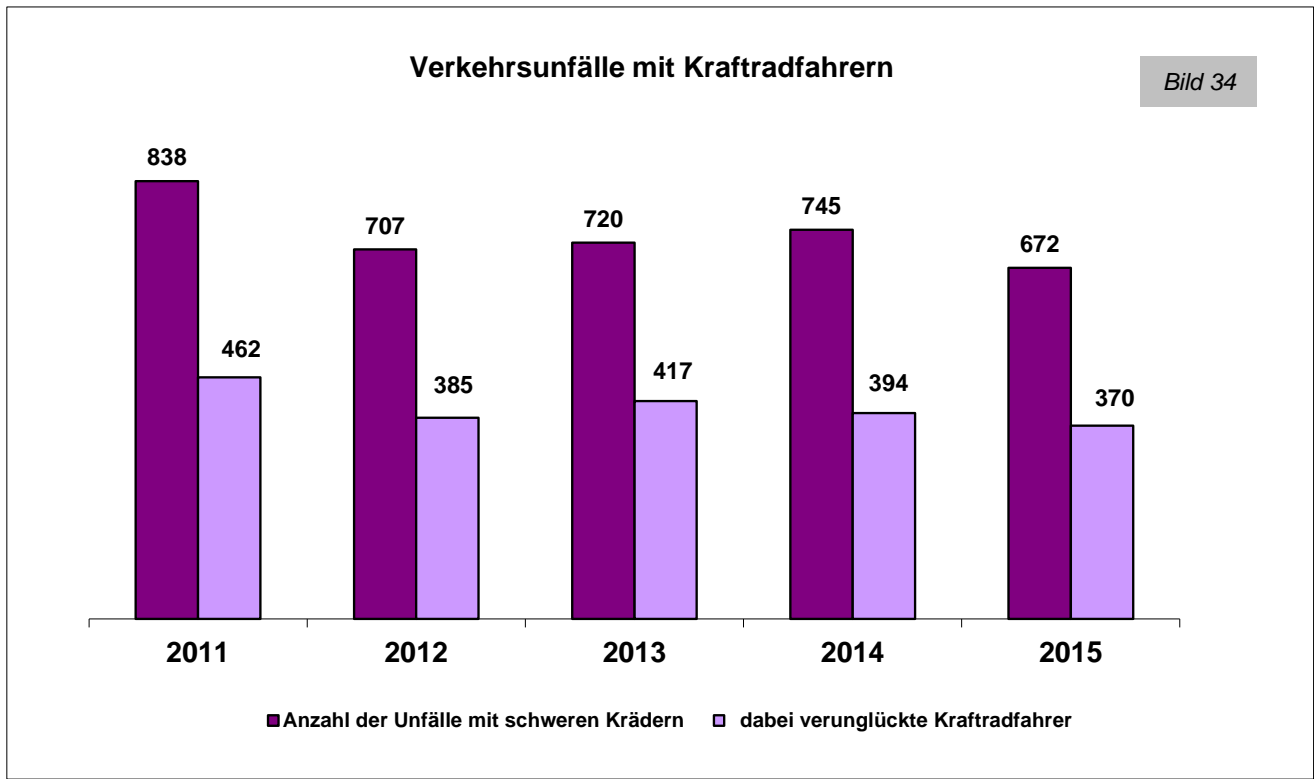
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)

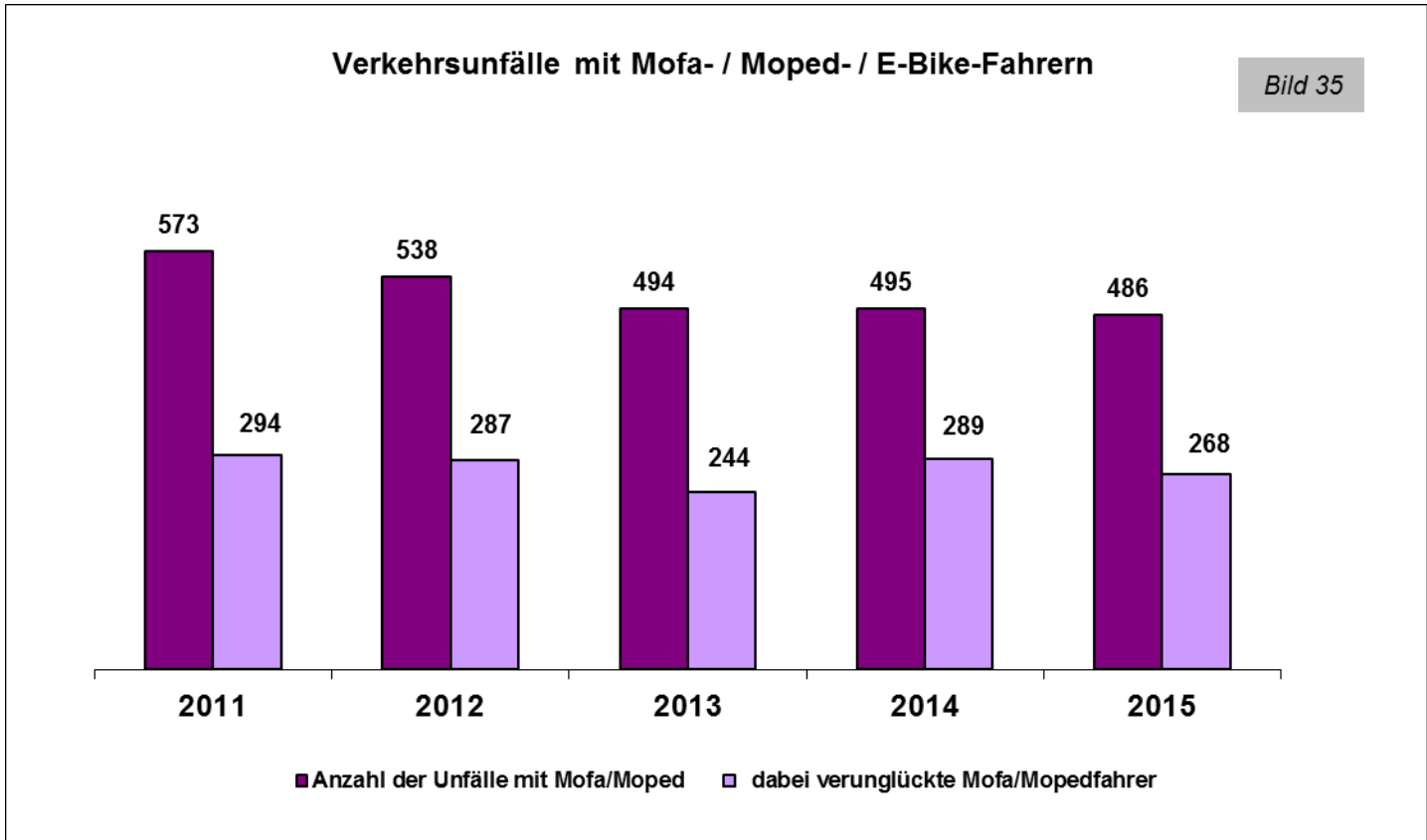
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern sank im Vergleich zum Vorjahr um 9,8 %, die Zahl der verunglückten Kraftradfahrer ging um 6,1 % zurück. Es waren 3 tödlich verunglückte Kraftradfahrer zu beklagen (Vorjahr 10).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Während die Anzahl der Verkehrsunfälle in 2015 annähernd auf dem Niveau von 2014 blieb, sank die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Von den Verunglückten wurden 29 schwer und 239 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 2015 eine weitere Unfallhäufungsstelle analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt. Angaben zur neu in das Arbeitsprogramm 2015 einbezogenen Örtlichkeit:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Doormannsweg / Fruchttallee	<ol style="list-style-type: none"> 1. Auffahrunfälle in der Fruchttallee, Rtg. Innenstadt, vor der LSA Doormannsweg. Gründe dafür können die Abschüssigkeit der Fruchttallee vor dem Knoten und die LSA-Schaltung zu bestimmten Tageszeiten sein. 2. Verkehrsunfälle im freien Rechtsabbieger der Fruchttallee Richtung Altona., Kfz-Führer aus der Fruchttallee können durch die Geometrie des Abbiegers sehr zügig abbiegen und sind dann scheinbar nicht mehr in der Lage, alle möglichen Verkehrsströme zu erkennen und zu beachten. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prüfung und Anpassung der Koordinierung der LSA Schaltung im Straßenzug Fruchttallee aus Richtung Emilienstraße. So könnten sowohl Rotlichtfahrten als auch Auffahrunfälle verhindert werden. Prüfung der Lichtsignalgeber auf ausreichende Helligkeit und ggf. Austausch. Überwachungsmaßnahmen durch die zuständige Verkehrsstaffel (VD 2) zur Prüfung der Anzahl der „Rotlichtfahrten“ für eine ev. RÜA Koordinierung wurde 2015 angepasst! 2. Veränderung der Geometrie des Abbiegers, um ein zu zügiges Abbiegen zu verhindern. Signalisierung des freien Rechtsabbiegers.

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2015

Im Jahr 2015 wurden an acht Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2015 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Billhorner Deich (Brücke)	Baulich bedingte Engstelle auf der Billhorner Deich Brücke: Seitliche Kollision im Begegnungsverkehr	Blocksignalisierung 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. Maßnahme wurde im Oktober 2015 umgesetzt!
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	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.	Die Unfallkommission spricht sich für den Einsatz des CB-Funkwarnsystems FWS 27 im Bereich der Unfallhäufungsstelle Dreieck Nordwest aus. <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. Verlängerung der einseitigen Fahrstreifenbegrenzung in Richtung Süden um ca. 150 – 200m. Maßnahmen wurden im April 2015 umgesetzt!
Buxtehuder Straße / Großer Schippsee	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.	Verdeutlichung des Anhaltgebots für Fahrzeuge, die aus der Straße Großer Schippsee in die Buxtehuder Straße abbiegen wollen: <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 „STOP“ (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

		<p>Hinweis für Kfz-Führer, weil Radfahrer regelmäßig (unerlaubt) in beiden Richtungen verkehren, „Geisterfahrer“ erst spät wahrnehmbar sind und Beinahe-Unfälle bereits beobachtet wurden.</p> <p>Maßnahmen zur Barrierefreiheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauliche Absenkung des (westlichen) Fußgängerbordes <p>Maßnahmen zur Verhinderung von Fahrstreifenwechseln vom zweiten in den ersten Geradeausfahrstreifen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Markierung einer durchgezogenen Linie (VZ 295/296) <p>Maßnahmen wurden im März/April 2015 umgesetzt!</p>
Bremer Straße / Friedhofstraße / Am Großen Dahlen	Unsignalisiertes Einfahren in den Knoten aus den Nebenrichtungen (Friedhofstraße und Am Großen Dahlen)	<p>Folgender Umbauvorschlag wurde entwickelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • an jedem Teilknoten eine zweiphasige LZA-Schaltung und damit eine deutlich verbesserte und leistungsstarke Verkehrsabwicklung • Linksabbieger aus der Friedhofstraße werden künftig über eine Nebenfahrbahn in die Bremer Straße einfahren. • Neben der neu zu schaffenden Nebenfahrbahn Schaffung eines neuen Linksabbiegefahrstreifens in der Friedhofstraße, der vor dem Knoten das Einfahren auf die Nebenfahrbahn ermöglichen soll. • Die Zu- und Ausfahrt des Friedhofes gegenüber der Einmündung des Ernst-Bergeest-Weges soll aus dem heutigen inneren Knotenbereich herausgenommen und nach Westen verschoben werden. <p>Maßnahmen wurden größtenteils bis November 2015 umgesetzt!</p>
Stephansplatz	Verkehrsunfälle aufgrund aus dem Dammordamm links in Richtung Esplanade abbiegender Fahrzeugführer bei Rotlicht	<p>Zusätzlicher Signalgeber</p> <p>Maßnahme wurde September 2015 umgesetzt!</p>
Bergstraße / Mönckebergstraße	Hohe Anzahl an Abbiege-/Kreuzen-Unfällen mit Radfahrerbeteiligung. Dabei befahren die Radfahrer die Mönckebergstraße in beide Richtungen und kollidieren mit Kfz, die aus der untergeordneten Bergstraße entweder die Mönckebergstraße kreuzen oder in diese einbiegen wollen. Verursacher sind in diesen Fällen fast ausschließlich die Kfz-Führer.	<p>Austausch VZ 205 (Vorfahrt gewähren) gegen VZ 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) Bergstraße (aus Richtung Jungfernstieg)/Ecke Mönckebergstraße</p> <p>Aufbringen VZ 294 (Haltlinie) Bergstraße (aus Richtung Jungfernstieg, Höhe Einmündung zur Mönckebergstraße</p> <p>Maßnahmen wurden Dezember 2015 umgesetzt!</p>

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 2015 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.

Im Zuge von Bauarbeiten im Rahmen des Ausbaus und der Überdeckung der BAB 7 konnte ebenfalls eine temporär nutzbare Kamera für die Verkehrsbeobachtung eingesetzt werden.

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 **1761** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1668** rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die auch im Jahr 2015 durch ca. **91.000** 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 2015 von der Verkehrsleitzentrale **4.670** manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) auf den Bundesautobahnen A 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt. Aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 7 nördlich des Elbtunnels sind mehrere Anzeigenquerschnitte (Schilderbrücken) demontiert worden, so dass im Vergleich zu 2014 weniger Schaltungen erfolgten.

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 2015 wurden von der VLZ **ca. 1.000** Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten – und weitere digitale Abnehmer wurden im Jahr **2015** von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **54.000** 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 wurden durch die Integration weiterer Steuerungs- und Regelungsprogramme wie z. B. der Wallringtunnelsteuerung aktive Zugriffsmöglichkeiten realisiert. Über diese Systeme wurden im Jahr 2015 ebenfalls zahlreiche Schaltungen durchgeführt.

Die Zusammenarbeit mit der Busleitstelle der Hamburger Hochbahn wird im hohen Maße durch einen Austausch von Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten unterstützt. Auch im Jahr **2015** wurden von der Polizei an die Busleitstelle **16** Bilder ausgeleitet, die VLZ wiederum kann insgesamt 8 Bilder aus dem Bestand der Busleitstelle aufschalten.

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.hamburg.de - Rubrik „Verkehr“ gemeinsam mit der BWVI mit einer Bilddarstellung als „live-stream“ von derzeit 14 Standorten. Nutzer haben u.a. die Möglichkeit, durch dieses und weitere Angebote eine individuelle Routenauswahl – sei es vorsorglich oder aktuell – besser zu planen.

Verkehrslitzentrale, 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 2015 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 36 Projekte durchgeführt, an denen 3249 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 2015 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2015 standen der 49. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 28. Liederwettbewerb unter dem Motto „Mit Auge und Ohr“.

Von insgesamt 42 Schulen aller Schulformen nahmen 1021 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden insgesamt 750 Plakate und 10 Lieder eingereicht, von denen 74 Siegerplakate und 4 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6470 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 26. Juni 2015 in der Laeishalle Hamburg vor über 650 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von LPD Thieß Rohweder und dem Vertreter des Leiter des Amtes für Bildung Dr. Michael Just entgegen.

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

Verkehrserziehung 2015 in Zahlen

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	5379	Stunden
in Schulen	25.686	Stunden
in speziellen Sonderschulen	4369	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	24	Veranstaltungen mit 1210 Kindern und 451 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	504	Vorstellungen
in Kindergärten	80	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	16	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	4467	Stunden
in Schulen		
Sonderveranstaltungen	54	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	36	Projekte (insgesamt 3249 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)	18	Kurse (insgesamt 342 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 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 Fahr Simulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er-„fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat.

Unter anderem wird er auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „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 der Messe „Reisen Hamburg“ und der Motorradmesse vermittelt.

2.2.2.2 Senioren

Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirkssenorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2015 waren rund 90 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

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

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

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

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

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

„Einfach mobil bleiben“ wurde auch im Jahr 2015 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter www.hamburg.de/verkehrssicherheit im Internet.

2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

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

Unter diesem Motto wurde im April 2015 zum vierzehnten 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 2015 war „Geschwindigkeit“.

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.

2.3.3.2 Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2015 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.

2.3.3.3 „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“

Im Juni 2015 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum zwölften 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 und der ADFC gemeinsam diese Aktion gestartet. Thema der Aktion war „Abbiegeunfälle“.

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 2016 fortgeführt werden.

2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2015 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 2015 insgesamt 552 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen

- „Motorradtage“,
- „Reisen“,
- „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 2015 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier im Wesentlichen an den Unfallhäufungen und Verhaltensweisen, die zu besonders gefährlichen Situationen führen und im Falle eines Verkehrsunfalls schwerwiegende Folgen haben:

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

2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen

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

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei Hamburg orientiert sich an folgenden Leitlinien: Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Darüber hinaus setzt die Polizei einen weiteren Schwerpunkt im Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten 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 2015 die Geschwindigkeit mit insgesamt 23 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 21 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 2015 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 440.513 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 verfolgt. Zusätzlich führt die Hamburger Polizei in kurzen Zeitabständen regelmäßige und wiederkehrende zielgerichtete Maßnahmen durch, um dieses gefahrenträchtige Verhalten zu reduzieren.

Die Polizei zeigte im Jahr 2015 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 20.972 Verstöße an.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 349 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.812 Fällen angezeigt.

In 812 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 671 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 2015 schon zum neunten 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.

Seit Juni 2015 setzt die Polizei Hamburg speziell ausgebildete Beamte zur Erkennung von Kraftfahrzeugführern ein, die unter dem Einfluss von Drogen oder Medikamenten am Straßenverkehr teilnehmen. Diese Beamten sind befähigt auch ohne Testgeräte beweissicher anhand standardisierter Fahrtüchtigkeitstests (SFT) eine Beeinflussung durch Drogen oder Medikamente festzustellen und zu dokumentieren. Dies trägt zur Steigerung des Überwachungsdrucks in dem Deliktsbereich bei und somit zur Reduzierung der dadurch verursachten Verkehrsunfälle.

2.4.4 Aggressionsdelikte

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

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2015 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.019 Ordnungswidrigkeiten und 65 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 2015 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2015 insgesamt 4.491 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

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 2015 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 2.429 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 61 Verkehrsgroßkontrollen (davon fünf 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 2015 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 12 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 60179 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2015 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 936.058 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 16.941 Fahrzeuge sichergestellt. 7.140 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 9.137 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Darüber hinaus wurden in 5 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 Sachschadenhöhen beruhen in der Regel auf Schätzungen der unfallaufnehmenden Polizeibeamten.

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

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

Anlage B: Strukturdaten



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

	<u>2014</u>	<u>2015</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁴	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁵ in km	3.928	3.955
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	110
- andere Straßen	3.728	3.762
Einwohner Hamburgs ⁶ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.746.342	1.762.791
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁷	2.312	2.334
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 1.1. des jeweiligen Jahres) ⁸	856.031	865.967

⁴ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁵ Quelle: Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

⁶ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (seit 2012 nach neuem Erhebungsindex)

⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen)

Anlage C: Unfalltypen ⁹

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 die 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>

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