



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2016

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	11
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
1.5.1.3 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
2.3.1 Verkehrserziehung	51
2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	51
2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs	51
2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung	51

2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information	52
2.3.2.1 Junge Erwachsene	52
2.3.2.2 Senioren	53
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	53
2.3.3.1 „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“	53
2.3.3.2 Motorradprävention	53
2.3.3.3 „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“	54
2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	54
2.4 Verkehrsüberwachung	55
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	55
2.4.2 Rotlichtüberwachung	55
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	56
2.4.4 Aggressionsdelikte	56
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	56
2.4.5.1 Radfahrer	56
2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	56
2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei	57
2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	57
Anlagen	58
<i>Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik</i>	59
A.1 Bemerkungen	59
A.2 Unfallkategorien	59
A.3 Begriffe	60
<i>Anlage B: Strukturdaten</i>	61
<i>Anlage C: Unfalltypen</i>	62

1. Verkehrsunfallentwicklung 2016

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2016 um 1,8 % gestiegen. Von 68432 Unfällen wurden 11,4 % als Personenschadensunfälle und 88,6 % 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 3,3 % angestiegen.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 27 % 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 18.507 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 7.124 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 52,4 % noch höher.

→ **siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht**

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 2,8 % niedriger als im Jahr 2015.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

(4) Getötete

Mit 29 Verkehrstoten wurden im Vergleich zum Vorjahr 9 Personen mehr getötet.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

Unfallursachen

(5) Häufigkeit von Ursachen

Als Hauptunfallursachen dominieren:

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

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

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen**

(6) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines ursächlich Unfallbeteiligten ist leicht gestiegen, ebenso die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten. Ca. 31,3 % der Alkoholunfälle führen zu Verletzten. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen ist im Jahr 2016 ebenfalls angestiegen.

→ **siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen**

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

(7) Kinder

Die Unfallzahlen unter Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre) sind im Jahr 2016 gesunken. Es wurden 7 Verkehrsunfälle weniger registriert, das entspricht einem Rückgang um 1,2 %.

Es verunglückten 61 Kinder weniger als im Vorjahr. Allerdings verstarben 2 Kinder.

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 0,8 % reduzierte sich die Anzahl der verunglückten JE um 29.

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

→ **siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene**

(9) Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren stieg um 196 auf 12.151.

Senioren sind mit 18,9 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (8 von insgesamt 29), insgesamt verunglückten 126 Senioren weniger als im Vorjahr.

Bezogen auf alle Verunglückten der Altersgruppe Senioren besteht eine typische Gefahrensituation als Fußgänger im plötzlichen Hervortreten auf die Fahrbahn hinter Sichthindernissen, in erster Linie außerhalb geschützter Fahrbahn-Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberweg; 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 ist im Jahr 2016 um 6,2 % gesunken. Die Zahl verunglückter Fußgänger sank um 157; es wurden 6 Fußgänger (Vorjahr 9) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

(11) Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist um 0,3 % gesunken, die Anzahl der verunglückten Radfahrer stieg im Jahr 2016 (von 2.362 auf 2.414). 3 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen (Vorjahr 2).

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

(12) Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr um 0,8 % gestiegen. Dabei verunglückten genauso viele wie im Vorjahr (750). Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2016 mit 9 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 3).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa 25/Moped liegt auf gleichem Niveau wie im Vorjahr (+10). Bei Kraftradfahrern wurden als Hauptunfallursachen „Geschwindigkeit“ sowie „Abstand“ festgestellt. Sofern Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern durch andere Kraftfahrzeuge verursacht wurden, stehen die Unfallursachen „Wenden/Rückwärtsfahren“ und „Abbiegen“ in einem engen Zusammenhang mit der allgemein schlechteren Erkennbarkeit der Motorräder und auch einer schlechteren Einschätzbarkeit ihrer gefahrenen Geschwindigkeit.

→ **siehe Kapitel 1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.2 Verkehrsunfallübersichten

Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2016 ist – bezogen auf das Vorjahr 2015 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 68.432 (+ 1.235; + 1,8 %)**
 - Abnahme der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.803 (- 95; - 1,2 %)
 - Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 60.629 (+ 1.330; + 2,2 %)

Verunglückte

- **Senkung der Zahl der Verunglückten auf 9838 (- 285; - 2,8 %), dabei**
 - 29 Getötete (+ 9)
 - 830 Schwerverletzte (- 50; - 5,7 %)
 - 8.979 Leichtverletzte (- 244; -2,6 %)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2016	2015	Veränderung	
Gesamt	68.432	67.197	1.235	1,8%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.803	7.898	-95	-1,2%
>> mit getöteten Personen	25	20	5	
>> mit schwerverletzten Personen	777	817	-40	-4,9%
>> mit leichtverletzten Personen	7.001	7.061	-60	-0,8%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	60.629	59.299	1.330	2,2%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.139	2.021	118	5,8%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	58.490	57.278	1.212	2,1%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	805	769	36	4,7%
> Drogen	209	135	74	54,8%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	18.507	17.919	588	3,3%
> davon mit Personenschaden	902	959	-57	-5,9%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.838	10.123	-285	-2,8%
- davon				
> Getötete	29	20	9	
> Schwerverletzte	830	880	-50	-5,7%
> Leichtverletzte	8.979	9.223	-244	-2,6%

1.2.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

1.2.1.1 Straßenklassen

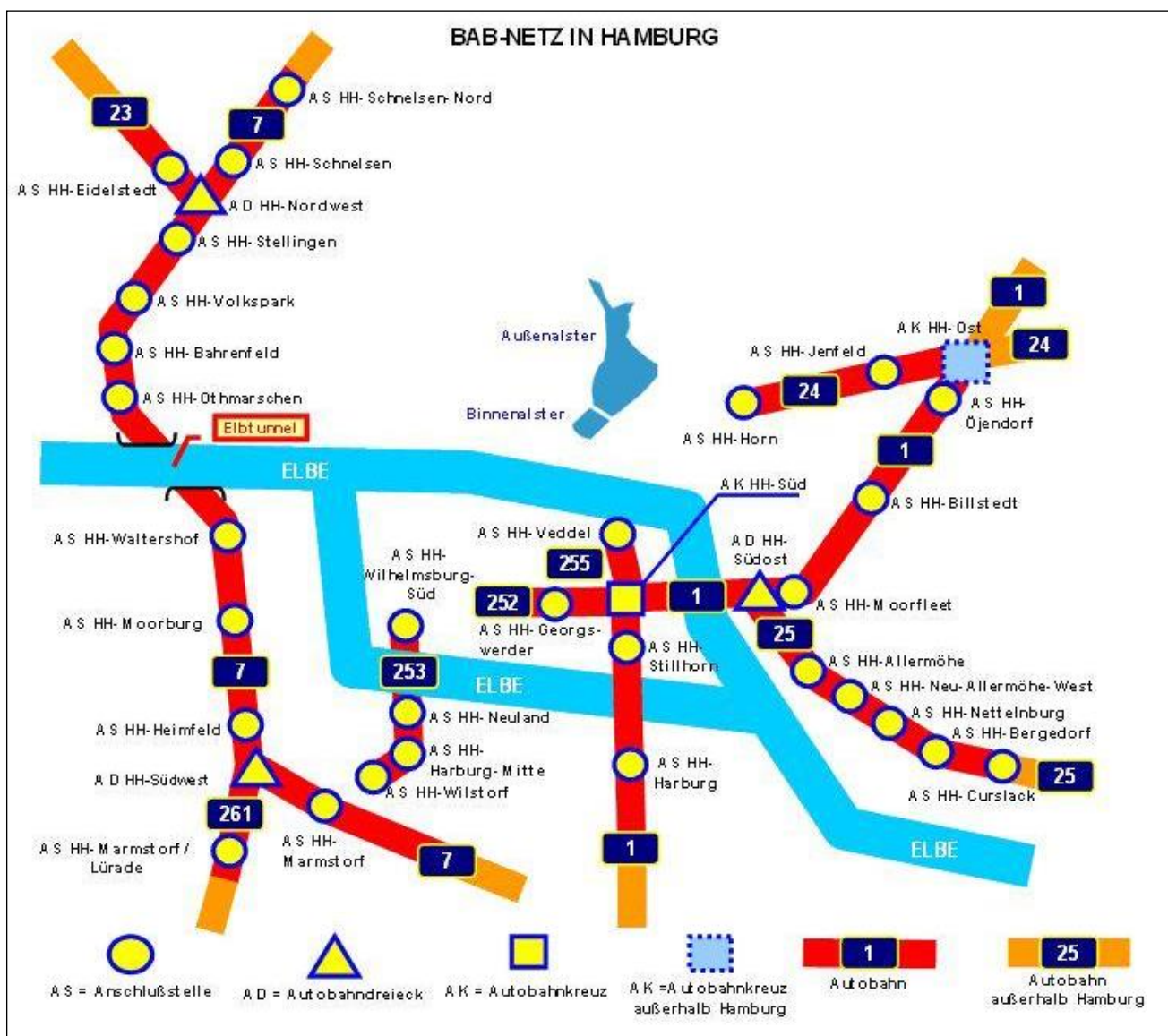
Um die Straßenklassen hinsichtlich der Unfall- und Verunglücktenbelastung vergleichbar zu machen, wird nachfolgend die Belastung (Unfalldichte) je km Straßenlänge dargestellt. Dabei ist erkennbar, dass die Unfalldichte auf den innerstädtischen Bundesstraßen (mit der höchsten Verkehrsdichte) mit Abstand am höchsten ist, das betrifft sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die dabei verunglückten Personen.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2016										
Straßenklassen	km	es ereigneten sich				Anzahl der dabei		davon wurden		
		VU*		VUPS*		Verunglückten		getötet	schw erverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	83	3.211	39	307	4	468	6	6	35	427
Bundesstraßen	110	6.840	62	1.180	11	1.575	14	2	104	1.469
andere	3.762	58.381	16	6.316	2	7.795	2	21	691	7.083
gesamt	3.955	68.432	17	7.803	2	9.838	2	29	830	8.979

*Legende siehe Anlage A.2

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



1.2.1.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2016	2015		
Mitte	Verkehrsunfälle	16.546	16.807	-261	-1,6%
	mit Personenschaden	1.880	1.861	19	1,0%
	Verunglückte	2.430	2.416	14	0,6%
	Getötete	13	5	8	
	Schwerverletzte	208	214	-6	-2,8%
	Leichtverletzte	2.209	2.197	12	0,5%
Altona	Verkehrsunfälle	9.126	9.139	-13	-0,1%
	mit Personenschaden	949	1.010	-61	-6,0%
	Verunglückte	1.162	1.300	-138	-10,6%
	Getötete	3	2	1	
	Schwerverletzte	82	83	-1	-1,2%
	Leichtverletzte	1.077	1.215	-138	-11,4%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	10.366	9.645	721	7,5%
	mit Personenschaden	1.212	1.140	72	6,3%
	Verunglückte	1.509	1.474	35	2,4%
	Getötete	4	3	1	
	Schwerverletzte	87	99	-12	-12,1%
	Leichtverletzte	1.418	1.372	46	3,4%
Nord	Verkehrsunfälle	12.407	11.877	530	4,5%
	mit Personenschaden	1.310	1.382	-72	-5,2%
	Verunglückte	1.648	1.735	-87	-5,0%
	Getötete		2	-2	
	Schwerverletzte	136	127	9	7,1%
	Leichtverletzte	1.512	1.606	-94	-5,9%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	11.304	11.425	-121	-1,1%
	mit Personenschaden	1.515	1.566	-51	-3,3%
	Verunglückte	1.905	1.987	-82	-4,1%
	Getötete	4	6	-2	
	Schwerverletzte	177	191	-14	-7,3%
	Leichtverletzte	1.724	1.790	-66	-3,7%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.240	3.205	35	1,1%
	mit Personenschaden	377	408	-31	-7,6%
	Verunglückte	473	507	-34	-6,7%
	Getötete	3		3	
	Schwerverletzte	48	67	-19	-28,4%
	Leichtverletzte	422	440	-18	-4,1%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.443	5.099	344	6,7%
	mit Personenschaden	560	531	29	5,5%
	Verunglückte	711	704	7	1,0%
	Getötete	2	2		
	Schwerverletzte	92	99	-7	-7,1%
	Leichtverletzte	617	603	14	2,3%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	68.432	67.197	1.235	1,8%
	mit Personenschaden	7.803	7.898	-95	-1,2%
	Verunglückte	9.838	10.123	-285	-2,8%
	Getötete	29	20	9	
	Schwerverletzte	830	880	-50	-5,7%
	Leichtverletzte	8.979	9.223	-244	-2,6%
Einwohner (in Tausend): 1787					

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
2015	865.967	1.762.791	67.197	7.898	10.123	9.223	880	20	574,3
2016	879.843	1.787.408	68.432	7.803	9.838	8.979	830	29	550,4

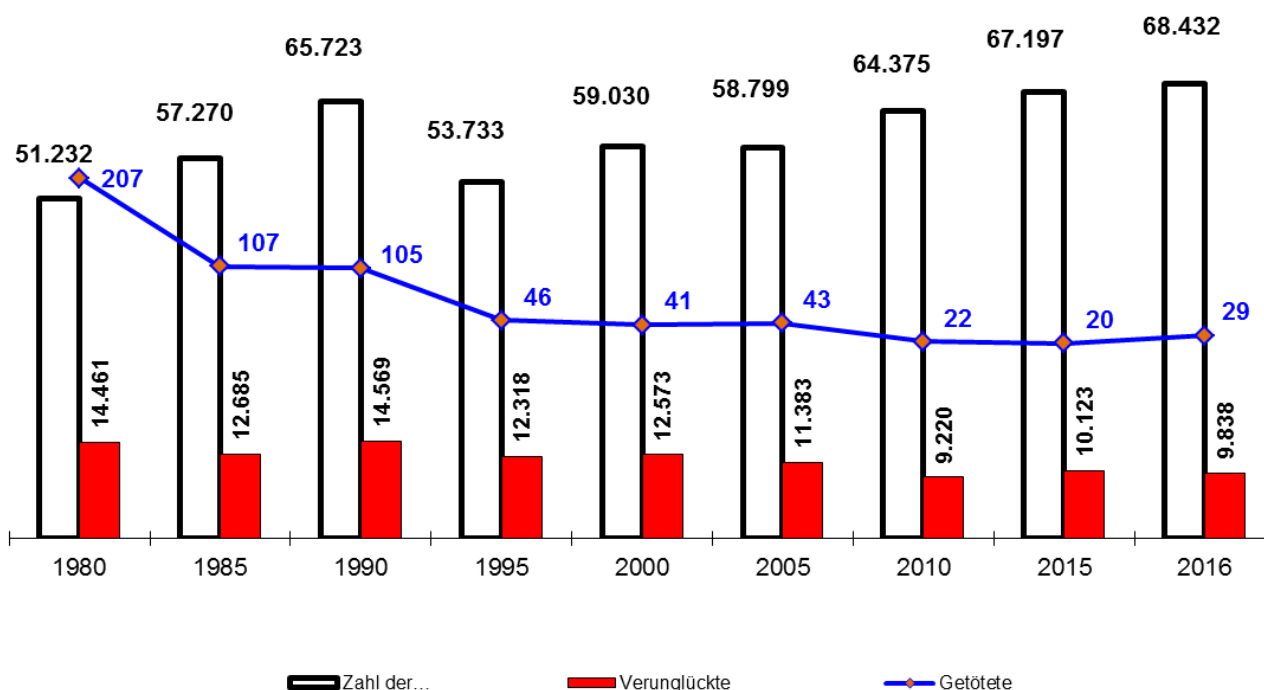
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stichtag 31.12.2015)

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

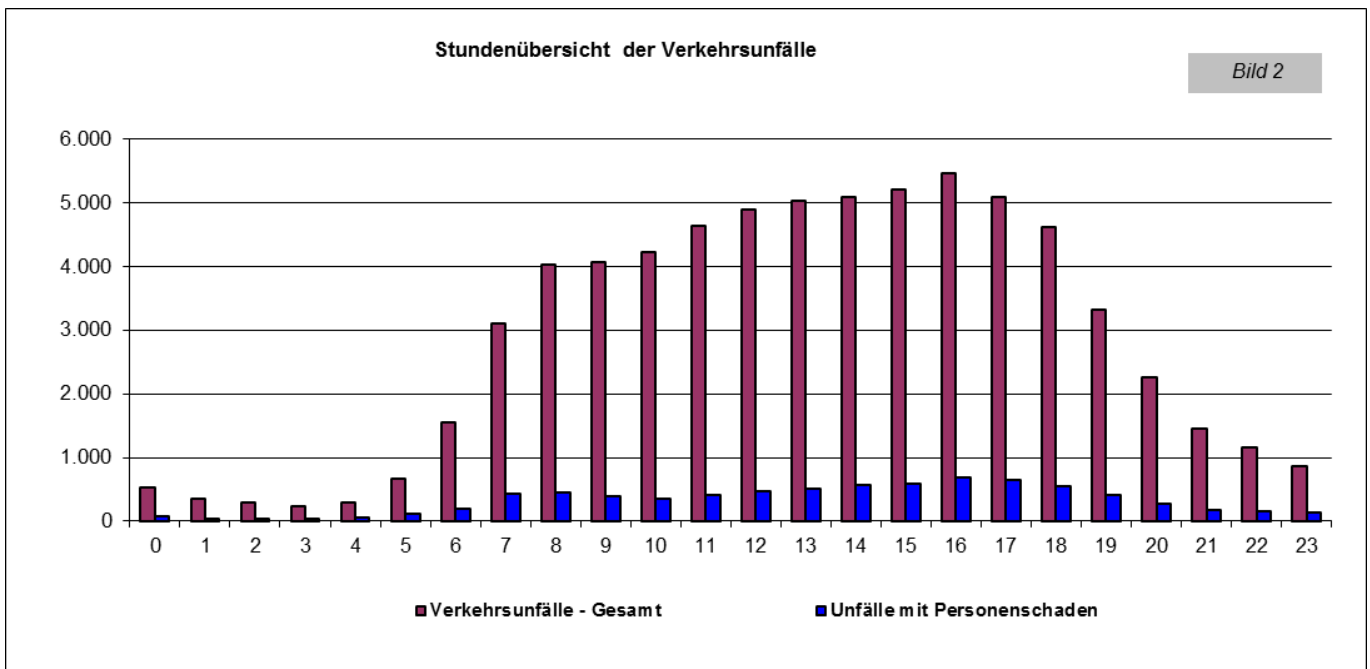
Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

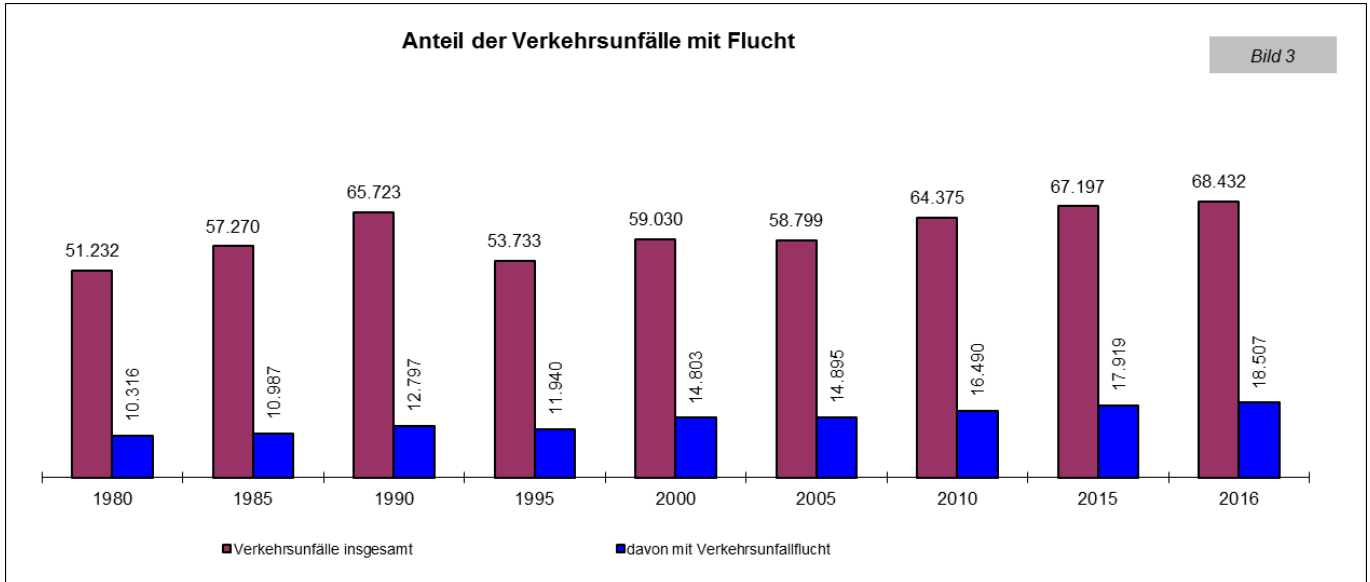


1.2.2 Stundenübersicht



Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 Uhr und 20 Uhr.
Die Spitzenbelastung liegt zwischen 8 Uhr und 19 Uhr.

1.2.3 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2015 stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2016 um 588 auf 18.507. Der Verursacher hat sich in 27 % 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 18.507 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 7.124 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 52,4 % für 2016 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)										Durchschnitt 2011-2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
Krad	2	21	69	363	20	1	476	471	5	525
Pkw	215	76	793	3.535	413	11	5.043	5.040	3	4.966
Lkw		1	21	173	2		197	185	12	180
Bus	41	3	28	211	64	5	352	542	-190	458
Sonst. Kfz			2	15	3		20	28	-8	33
Mofa/Moped	1	10	44	195	23	1	274	279	-5	280
Fußgänger	192	41	123	535	150	14	1.055	1.212	-157	1.118
Radfahrer	229	98	230	1.613	230	14	2.414	2.362	52	2.281
Sonst.Fz./o. A.				5	2		7	4	3	8
Gesamt 2016	680	250	1.310	6.645	907	46	9.838		-285	9.849
Gesamt 2015	741	271	1.339	6.716	1.033	23		10.123		
Veränderung	-61	-21	-29	-71	-126	23			-2,8%	

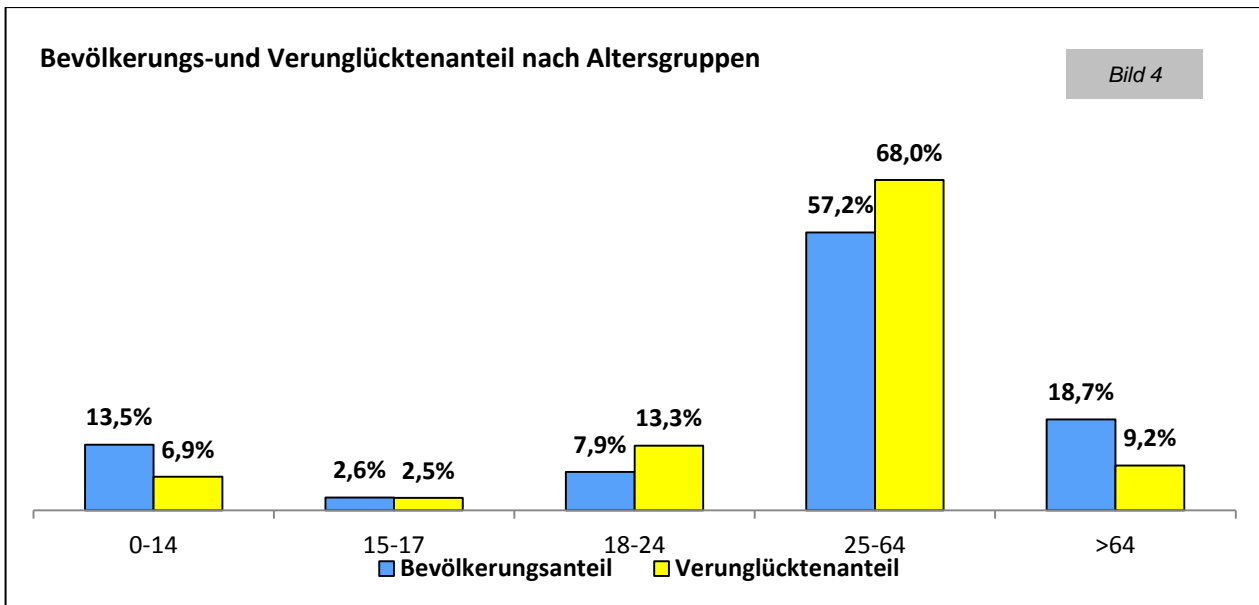
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

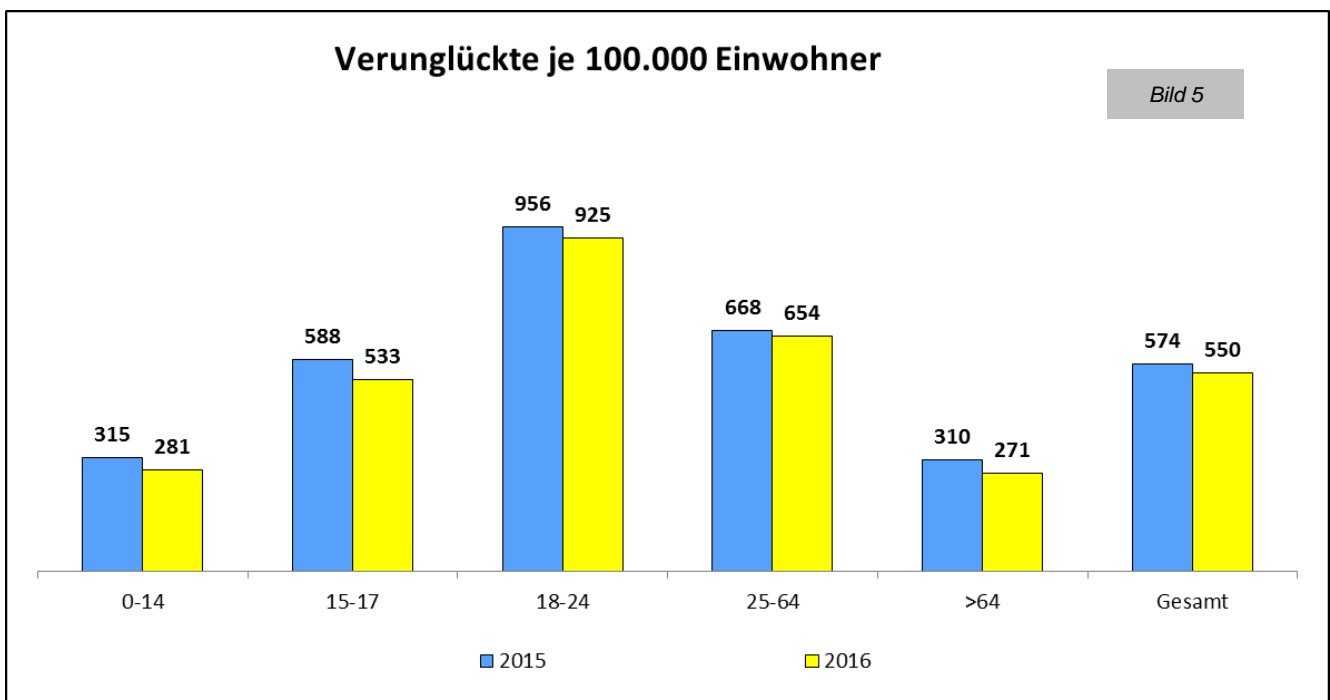
Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2011-2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
Krad	2	6	7	8			23	26	-3	31
Pkw	215	76	287	769	126	6	1.479	1.484	-5	1.457
Lkw		1	5	29			35	30	5	33
Bus	41	3	28	188	64	5	329	501	-172	426
Sonst. Kfz			1	4			5	15	-10	12
Mofa/Moped	1	1	3	3			8	10	-2	11
Fußgänger										
Radfahrer	8						8	10	-2	10
Sonst.Fz./o. A.				3			3		3	3
Gesamt 2016	267	87	331	1.004	190	11	1.890		-186	1.983
Gesamt 2015	306	91	335	1.092	252			2.076		
Veränderung	-39	-4	-4	-88	-62	11			-9,0%	

Bild 4 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2016 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 7,9 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 13,3 % 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 (925) 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 31.12.2015: 1.787.408 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

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

Tabelle 7

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2011-2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+/-	
Krad			3	4			7	3	4	6
Pkw	1	1	2	5			9	5	4	6
Lkw				2			2		2	1
Bus								1	-1	1
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped					2		2		2	
Fußgänger	1			1	4		6	9	-3	13
Radfahrer			1		2		3	2	1	4
Sonst.Fz./o. A.										
Gesamt 2016	2	1	6	12	8		29		9	31
Gesamt 2015			3	9	7	1		20		
Veränderung	2	1	3	3	1	-1			45,0%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2011-2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+/-	
Krad	1	5	12	71	5		94	114	-20	109
Pkw	11	6	39	145	41		242	237	5	213
Lkw			2	9	1		12	18	-6	14
Bus	1			4	1		6	24	-18	19
Sonst. Kfz				2	1		3	1	2	2
Mofa/Moped		2	3	24	4		33	30	3	32
Fußgänger	50	5	25	92	50		222	222		221
Radfahrer	17	7	8	144	42		218	234	-16	217
Sonst.Fz./o. A.										
Gesamt 2016	80	25	89	491	145		830		-50	827
Gesamt 2015	89	19	102	511	159			880		
Veränderung	-9	6	-13	-20	-14				-5,7%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2011-2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+/-	
Krad	1	16	54	288	15	1	375	354	21	411
Pkw	203	69	752	3.385	372	11	4.792	4.798	-6	4.748
Lkw		1	19	162	1		183	167	16	165
Bus	40	3	28	207	63	5	346	517	-171	438
Sonst. Kfz			2	13	2		17	27	-10	31
Mofa/Moped	1	8	41	171	17	1	239	249	-10	248
Fußgänger	141	36	98	442	96	14	827	981	-154	884
Radfahrer	212	91	221	1.469	186	14	2.193	2.126	67	2.059
Sonst.Fz./o. A.				5	2		7	4	3	8
Gesamt 2016	598	224	1.215	6.142	754	46	8.979		-244	8.992
Gesamt 2015	652	252	1.234	6.196	867	22		9.223		
Veränderung	-54	-28	-19	-54	-113	24			-2,6%	

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

	2016		
	Anzahl	Kostensatz €	insgesamt €
Verkehrsunfälle mit			
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	35	340.878	11.930.730
auf anderen Straße außerorts	5	267.037	1.335.185
auf innerörtlichen Bundesstraßen	96	174.045	16.708.320
auf anderen Straßen innerorts	666	155.113	103.305.258
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	272	43.592	11.857.024
auf anderen Straße außerorts	37	24.963	923.631
auf innerörtlichen Bundesstraßen	1.042	15.074	15.707.108
auf anderen Straßen innerorts	5.650	14.657	82.812.050
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	116	24.130	2.799.080
auf anderen Straße außerorts	19	18.212	346.028
auf innerörtlichen Bundesstraßen	294	16.957	4.985.358
auf anderen Straßen innerorts	2.105	14.431	30.377.255
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	2.788	4.950	13.800.600
auf anderen Straße außerorts	237	4.080	966.960
auf innerörtlichen Bundesstraßen	5.110	6.898	35.248.780
auf anderen Straßen innerorts	49.960	5.991	299.310.360
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			632.413.727

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		2016	zum Vergleich 2015
		Personen- schaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	4.774	1.077	13	13,8%	16,2%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.188	895	3	11,5%	11,1%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	573	495	3	6,3%	6,3%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	781	504	1	6,5%	6,8%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.727	780	4	10,0%	9,9%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	15.492	2.099	6	26,9%	25,7%
Alkoholeinfluss	805	252	2	3,2%	3,3%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	473	457	5	5,9%	7,7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	644	353	2	4,5%	5,0%
	Anzahl Verkehrs- unfälle	davon mit Personen- schaden	davon mit Getöteten		
	68.432	7.803	25		

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.

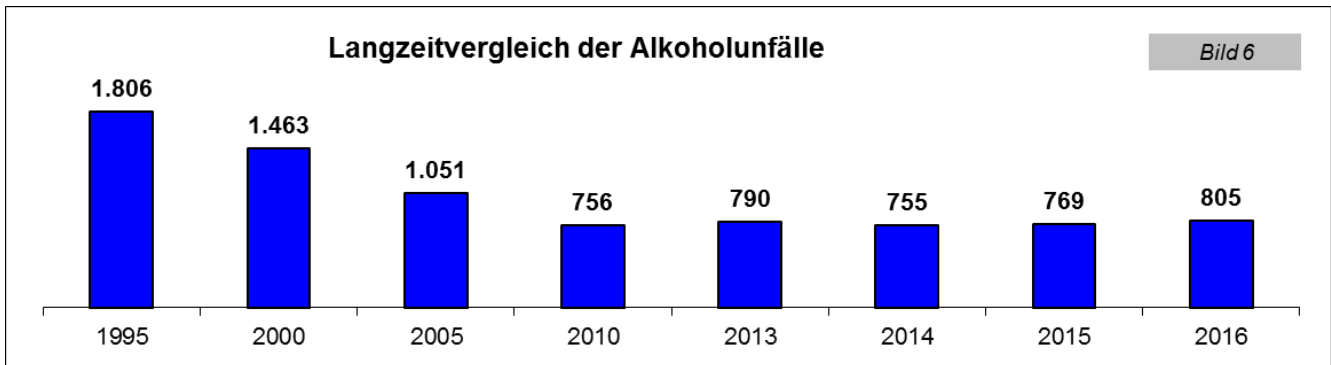
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

- 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 kurzfristiger Betrachtung seit 2010 sind 2016 die meisten Verkehrsunfälle mit Alkoholeinfluss registriert. Bei 805 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2016 zu insgesamt 338 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 18.00 Uhr 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
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
2016	39	64	107	574	21	805
Ø-Anteil	5,0%	7,7%	15,7%	70,4%	1,2%	

Der Anteil der Beteiligten mit Werten oberhalb von 1,09 ‰ liegt dabei weiterhin hoch. Lag der Anteil im Jahr 2015 bei 64,5 % wurden im Jahr 2016 71,3 % 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									
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Anzahl der Verkehrsunfälle	91 (59)	119 (83)	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)	135 (40)	209 (68)
dabei wurden										
getötet	1	3		2	5					1
schwer verletzt	13	15	10	4	18	11	12	15	10	20
leicht verletzt	47	69	54	40	46	49	51	67	67	90
Verunglückte gesamt	61	87	64	46	69	60	63	82	77	111

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 ist im Jahr 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 74 gestiegen.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr um 34 gestiegen.

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 2011 - 2015
				2016	2015	+ / -	
Januar	15		6	21	29	-8	29
Februar	23		3	26	27	-1	27
März	28		9	37	34	3	35
April	30		13	43	74	-31	67
Mai	51		19	70	48	22	68
Juni	58		15	73	74	-1	72
Juli	41	1	17	59	61	-2	40
August	21		12	33	36	-3	60
September	64		10	74	62	12	68
Oktober	25		8	33	37	-4	43
November	39		13	52	51	1	50
Dezember	32	1	7	40	35	5	32
Gesamt 2016	427	2	132	561		-7	591
Gesamt 2015	443	1	124		568		
Veränderung	-16	1	8			-1,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2015/ 2016 kann folgendes festgestellt werden:

- Senkung der Kinderunfälle auf 561 (-7), Senkung der Unfälle mit Personenschaden um 16.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April, Juni und im September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2016 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

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

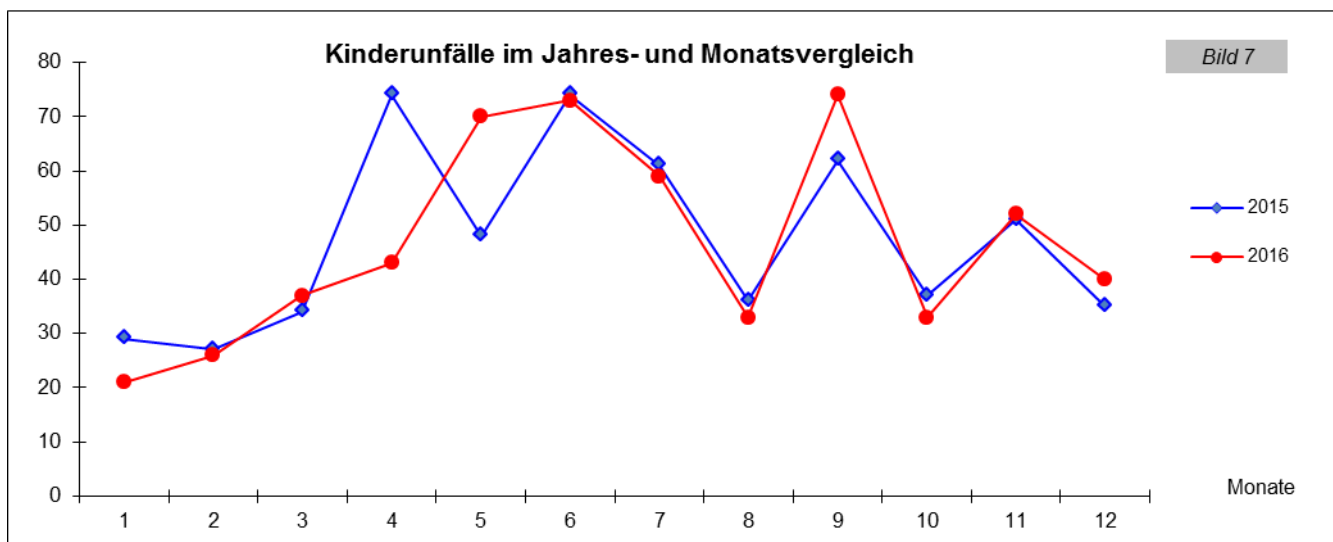
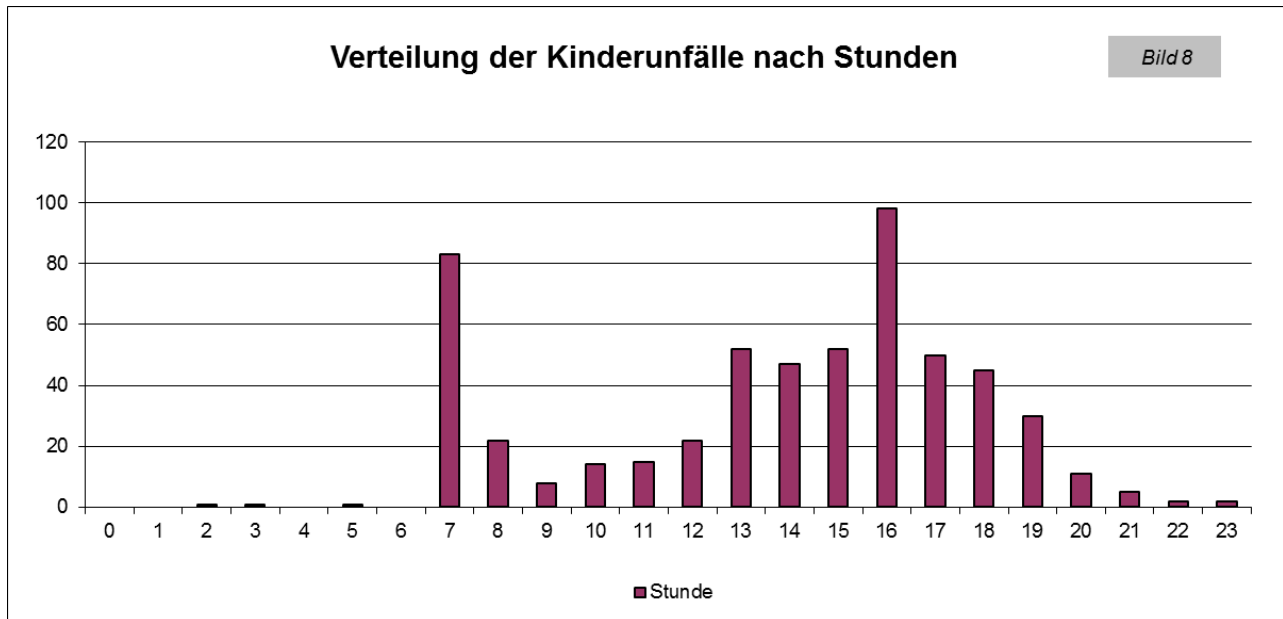


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

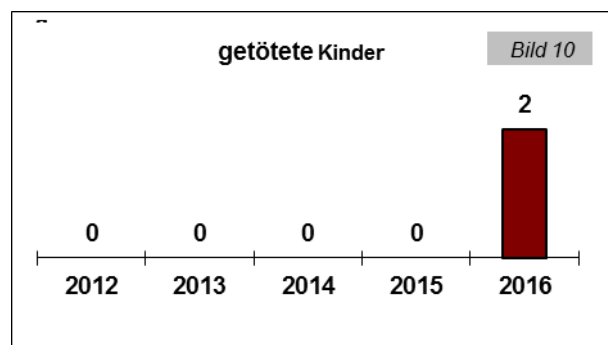
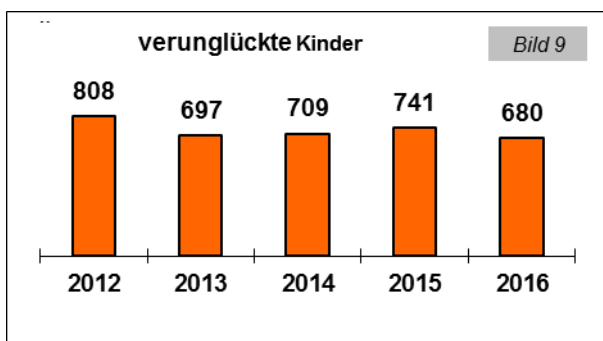


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15.00 Uhr bis 20.00 Uhr.

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 680 im Jahr 2016 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- 2 Kinder getötet
- 80 Kinder schwer verletzt (- 9)
- 598 Kinder leicht verletzt (- 54)

Bei den Verkehrsunfällen mit getöteten Kindern handelt es sich um einen Unfall, als ein Lkw auf der BAB 7 an einem Stauende auf einen Pkw auffuhr und diesen unter den vor ihm stehenden Lkw schob. In dem Pkw starben vier Personen.

Tödliche Verletzungen erlitt ein Schulkind, welches hinter einem haltenden Linienbus ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten auf die Fahrbahn trat und von einem Lkw erfasst wurde. Seitens der Polizei wurde ein Elternabend initiiert, Verkehrsunterricht in der betroffenen Klasse gehalten und in weiteren Klassen der betroffenen und benachbarten Schule angeboten. Die Kinder werden durch das gemeinnützige Jugendwerk unfallgeschädigter Kinder in enger Zusammenarbeit mit der Polizei laufend betreut.

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad			2	2
Pkw	86	72	57	215
Lkw				
Bus	24	12	5	41
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	54	69	69	192
Radfahrer	14	70	145	229
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2016	178	223	279	680
Gesamt 2015	156	271	314	741
Veränderung	22	-48	-35	-61

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 - 14 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 2016, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 568 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 51,9% von Kindern verursacht, altersbedingt zumeist als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter								Gesamt			Durchschnitt 2011 - 2015
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+/-	
Kfz-Führer	5	3	10	1	13	142	36	22	232	232		238
Fußgänger	31	34	49			2		1	117	120	-3	133
Radfahrer	11	63	85	1	3	18		12	193	198	-5	200
Sonstige/o.Ang.								19	19	18	1	21
Gesamt 2016	47	100	144	2	16	162	36	54	561		-7	592
Gesamt 2015	28	122	141	1	25	177	36	38		568		
Veränderung	19	-22	3	1	-9	-15		16			-1,2%	

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 2016.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2016	2015	
Straßenbenutzung		1						21	1	23	22	1
Geschwindigkeit		7						7		14	12	2
Abstand		2						4		6	1	5
Überholen		2								2	1	1
Vorbeifahren		1							1	2		2
Nebeneinanderfahren												
Vorfahrt/Vorrang		24	2					9	2	37	39	-2
Rotlicht Fahrzeug		4	1					6		11	14	-3
Abbiegen		44	5					4	1	54	60	-6
Wenden/Rückwärtsfahren		11	3							14	11	3
Einfahren in den fließenden Verkehr		27						17	2	46	56	-10
Fehlverhalten ggü Fußgängern		31	1	1	1	1		10	5	50	66	-16
Ruhender Verkehr		20								20	15	5
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer		38	1	3				114	7	163	150	13
Technische Mängel		1						1		2	1	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung												
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							108			108	106	2
Fußgängerfehler sonstiger Art							9			9	14	-5
ohne Angabe												
Gesamt 2016		213	13	4	1	1	117	193	19	561		-7
Gesamt 2015		212	17	2		1	120	198	18		568	
Veränderung		1	-4	2	1		-3	-5	1			-1,2%

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*	2016	2015	+ / -	2011 - 2015
Januar	104	40	643	787	869	-82	824
Februar	125	44	689	858	794	64	819
März	104	48	702	854	852	2	871
April	133	36	772	941	904	37	937
Mai	158	38	748	944	917	27	1.007
Juni	166	46	839	1.051	968	83	993
Juli	172	49	796	1.017	986	31	929
August	165	44	718	927	1.000	-73	1.057
September	159	31	816	1.006	975	31	1.004
Oktober	146	42	832	1.020	968	52	1.004
November	136	55	811	1.002	1.063	-61	986
Dezember	120	50	677	847	874	-27	924
Gesamt 2016	1.688	523	9.043	11.254		84	11.355
Gesamt 2015	1.690	466	9.014		11.170		
Veränderung	-2	57	29			0,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

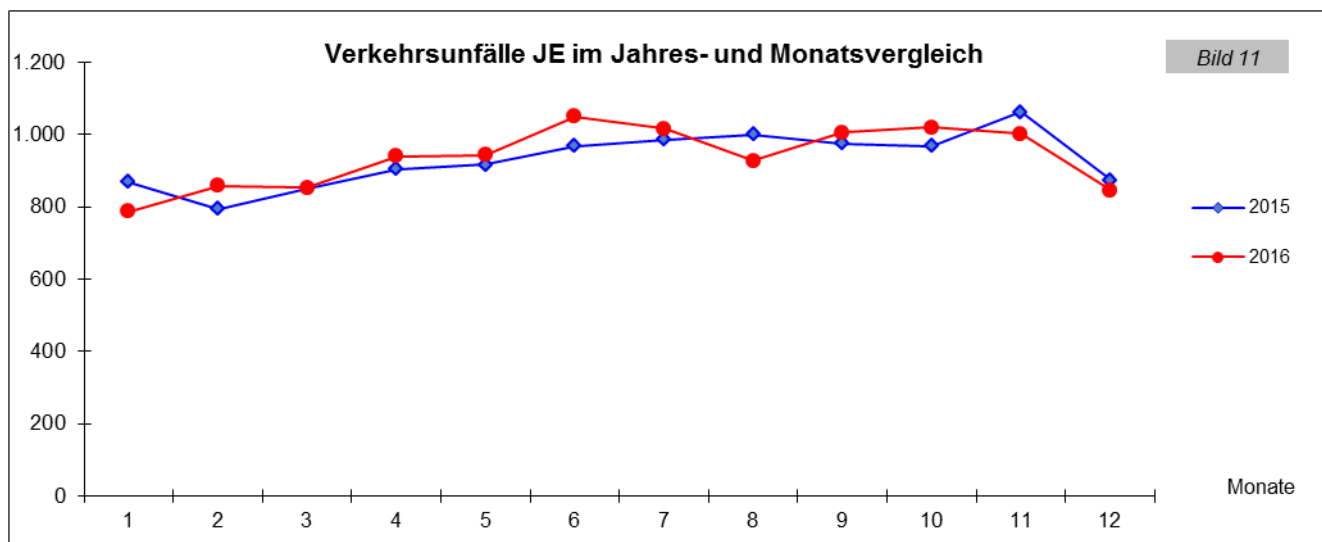
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.254 gestiegen. Leicht gesunken ist die Zahl der verunglückten JE mit 1.310.

JE haben einen Anteil von 7,9 % an der Bevölkerung, sind aber an 16,4 % (Vorjahr 16,6 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

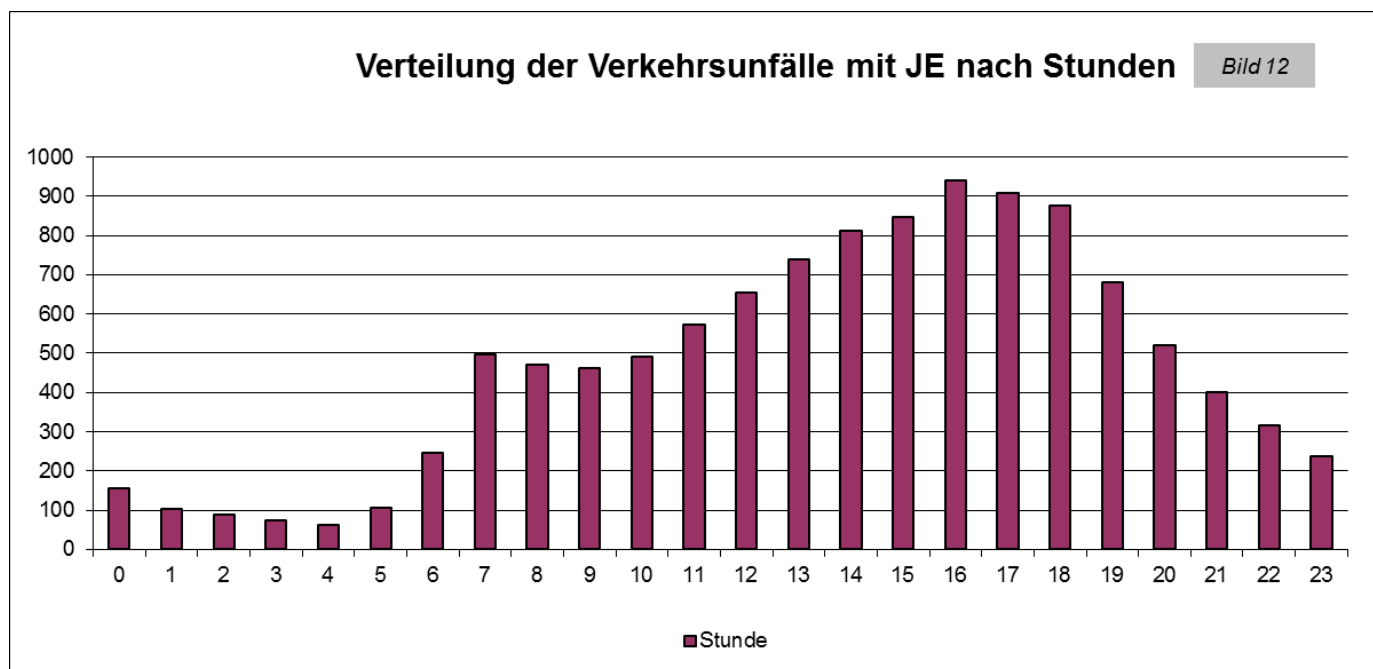
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 21,6 % (Vorjahr 21,4 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

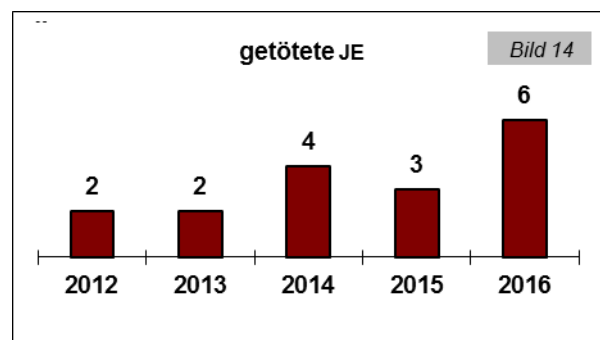
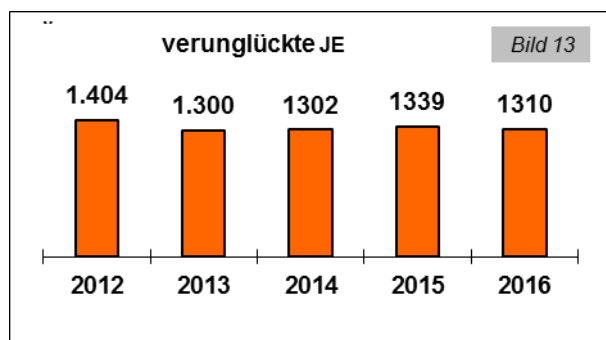


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 11 Uhr und 20 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.310 im Jahr 2016 verunglückten JE wurden

- 6 JE getötet (+ 3)
- 89 JE schwer verletzt (-13)
- 1.215 JE leicht verletzt (-19)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,3% (Vorjahr 13,2%) aller Verunglückten. Damit ist die Gruppe der JE weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 19

Hauptverursacher bei Unfällen mit JE										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2011 - 2015
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
Krad			48	23		3	74	84	-10	86
Pkw	1	2	5.578	2.344	488	164	8.577	8.537	40	8.726
Lkw			738	486	13	35	1.272	1.223	49	1.216
Bus			41	64	5		110	98	12	89
Sonst.Kfz			66	29			95	86	9	114
Mofa/Moped			40	6	1		47	59	-12	62
Fußgänger	9	3	80	26	5	11	134	120	14	120
Radfahrer	8	8	118	40	7	14	195	186	9	181
Sonstige/o.Ang.			13	2	1	734	750	777	-27	759
Gesamt 2016	18	13	6.722	3.020	520	961	11.254		84	11.353
Gesamt 2015	13	13	6.639	3.041	489	975		11.170		
Veränderung	5		83	-21	31	-14			0,8%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,7 % (Vorjahr 59,4 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Von insgesamt 11.254 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.577 (76,2%) auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.

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

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Ver- änderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fuß- gänger	Rad- fahrer	Sonst.	2016	2015		
Straßenbenutzung	1	18	1		1	1		21		43	24	19	
Geschwindigkeit	10	747	49	3	3	7		6		825	905	-80	
Abstand	10	789	82		2	7		4	1	895	882	13	
Überholen	4	39	7		1	1		5		57	59	-2	
Vorbeifahren		23	4	1						28	28		
Nebeneinanderfahren	2	606	82	5	5	1		2		703	702	1	
Vorfahrt/Vorrang	1	263	19			2		9		294	268	26	
Rottlicht Fz.	1	57	3					14	1	76	98	-22	
Abbiegen	2	235	8		2			3	1	251	268	-17	
Wenden/Rückwärtsfahren		995	154	2	7	1		1	2	1.162	1.211	-49	
Einfahren in den fließenden Verkehr	1	234	6		2	1		3	1	248	272	-24	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		11	1					2		14	44	-30	
Ruhender Verkehr		102	5					1		108	118	-10	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	15	1.439	313	30	43	19		47	7	1.913	1.667	246	
Technische Mängel	1	11	2							14	10	4	
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	2							3	2	1	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							63			63	59	4	
Fußgängerfehler sonst. Art							16			16	9	7	
o.A.		8					1			9	13	-4	
Gesamt 2016	48	5.578	738	41	66	40	80	118	13	6.722		83	
Gesamt 2015	57	5.518	718	34	53	45	68	116	30		6.639		
Veränderung	-9	60	20	7	13	-5	12	2	-17			1,3%	

Hauptursachen bei den vorgenannten Pkw-Verkehrsunfällen sind:

- Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren
- zu geringer Sicherheitsabstand
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit
- Fehler beim Nebeneinanderfahren

1.5.3 Senioren

1.5.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 21

Seniorenunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2011 - 2015
				2016	2015		
Januar	75	26	705	806	863	-57	803
Februar	85	41	804	930	803	127	782
März	89	32	794	915	1.003	-88	883
April	114	47	898	1.059	1.053	6	970
Mai	149	56	889	1.094	938	156	1.002
Juni	161	33	879	1.073	1.059	14	989
Juli	125	30	846	1.001	1.114	-113	937
August	146	38	829	1.013	971	42	1.019
September	173	40	880	1.093	1.057	36	988
Oktober	115	46	868	1.029	1.045	-16	984
November	130	41	961	1.132	1.017	115	993
Dezember	112	43	851	1.006	1.032	-26	929
Gesamt 2016	1.474	473	10.204	12.151		196	11.279
Gesamt 2015	1577	443	9935		11.955		
Veränderung	-103	30	269			1,6%	

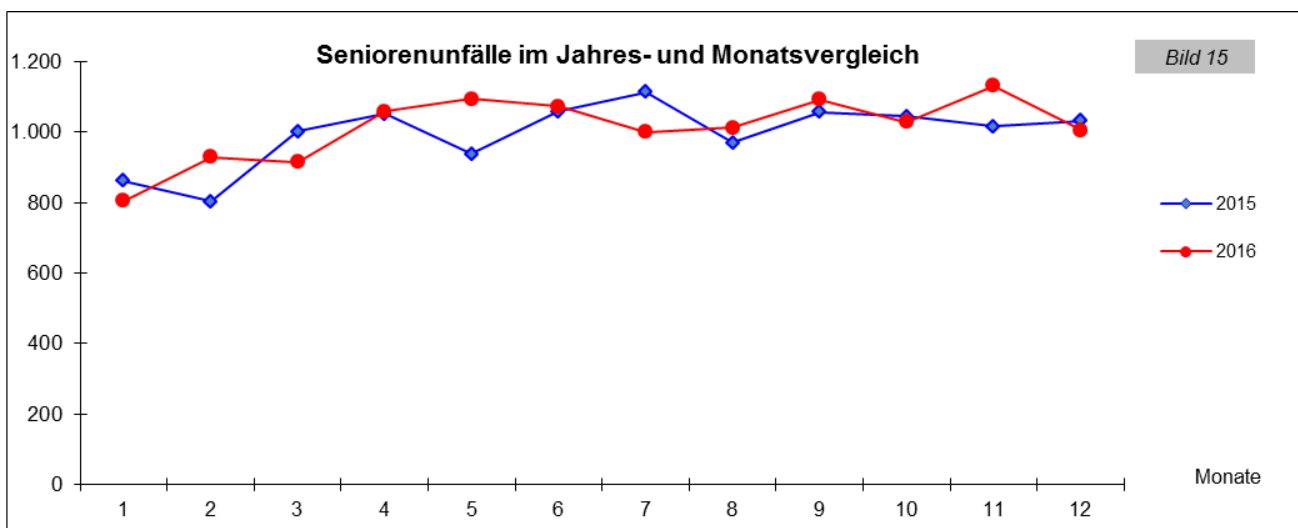
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2015/ 2016 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

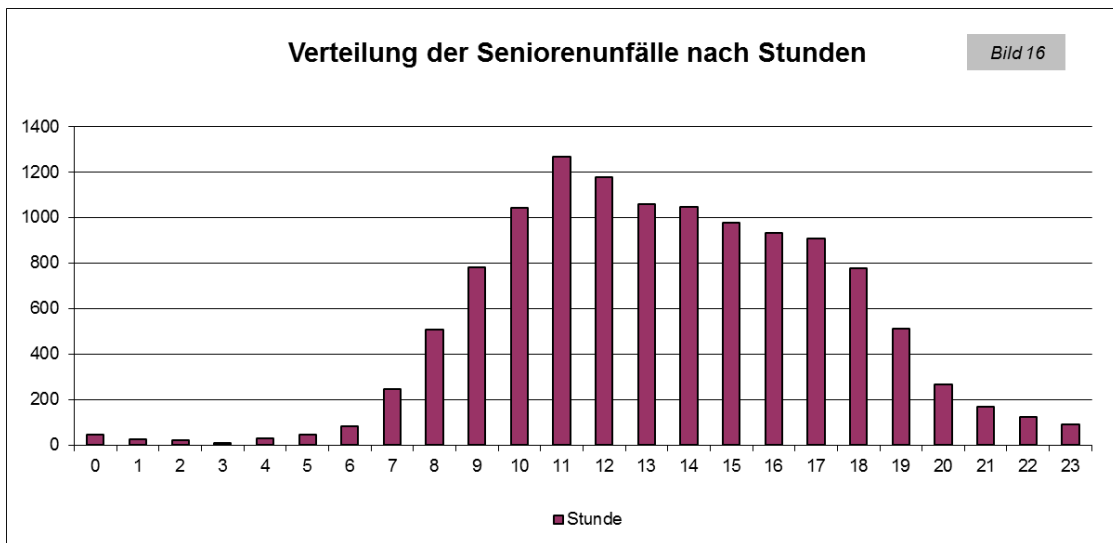
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 12.151
- Senkung der Unfälle mit Personenschaden von 1.577 auf 1.474, an 18,9 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 12,1 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,4 %).

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 2016 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.

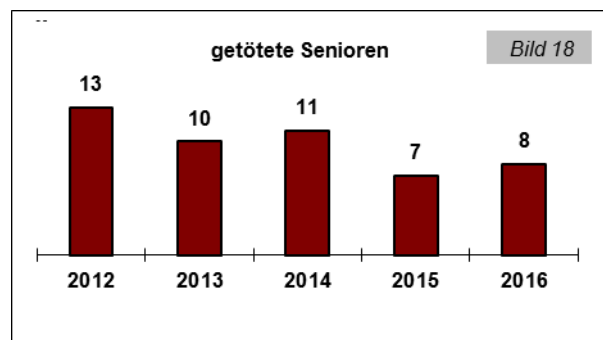
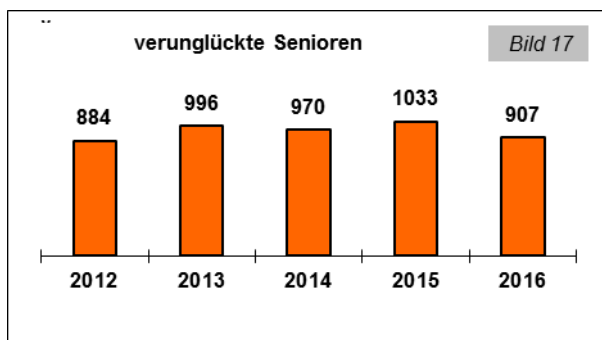


Der Schwerpunkt der zeitlichen Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich auf die Tageszeit zwischen 8 Uhr und 20 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 9 Uhr und 19 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahr 2016 verunglückten insgesamt 907 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 126 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 907 verunglückten Senioren wurden

- 8 getötet (+ 1)
- 145 schwer verletzt (- 14)
- 754 leicht verletzt (- 113)

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 2011 - 2015
	0-14	15-17	18-24	25-64	65-74	>74	o.A.	2016	2015	+ / -	
Krad		2	3	12	8		1	26	34	-8	34
Pkw		5	410	2.409	3.569	3.313	131	9.837	9.766	71	9.172
Lkw			55	624	267	30	32	1.008	945	63	921
Bus			4	86	42	7	6	145	136	9	104
Sonst.Kfz			6	34	14	5	2	61	58	3	82
Mofa/Moped			1	5	13	8	1	28	23	5	25
Fußgänger	12	3	6	29	32	30	14	126	112	14	115
Radfahrer	19	3	13	53	62	44	17	211	248	-37	228
Sonstige/o.Ang.			2	12	7	8	680	709	633	76	595
Gesamt 2016	31	13	500	3.264	4.014	3.445	884	12.151		196	11.276
Gesamt 2015	30	10	486	3.324	4.150	3.198	757		11.955		
Veränderung	1	3	14	-60	-136	247	127			1,6%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 12.151, wesentlich geprägt durch einen Anstieg bei Verkehrsbeteiligung von PKW und LKW.
- Zunahme der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden auf 7.459, geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle bei der Nutzung von PKW und LKW.
- Senioren sind zu 61,4 % (Vorjahr 61,5 %) 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.	2016	2015	
Straßenbenutzung		28					1	8	1	38	44	-6
Geschwindigkeit		313	9	1	1	4		5		333	307	26
Abstand		261	13	1		1				276	318	-42
Überholen	3	66	4			1		2		76	57	19
Vorbeifahren		41								41	42	-1
Nebeneinanderfahren	1	744	61	4	4	1				815	774	41
Vorfahrt/Vorrang	1	388	7			3		6		405	439	-34
Rotlicht Fz.		63		2				9		74	78	-4
Abbiegen		267	6	1	1			3		278	320	-42
Wenden/Rückwärtsfahren		1.490	38	8						1.536	1.556	-20
Einfahren in den fließenden Verkehr		304	3	1		3		8		319	344	-25
Fehlverhalten ggü Fußgängern		56			1			3		60	83	-23
Ruhender Verkehr		122	4	1						127	125	2
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	3	2.730	149	30	12	7		62	14	3.007	2.782	225
Technische Mängel		6	1							7	10	-3
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	2							3	7	-4
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								43		43	47	-4
Fußgängerfehler sonst. Art								17		17	11	6
o.A.		2						2		4	4	
Gesamt 2016	8	6.882	297	49	19	21	62	106	15	7.459		111
Gesamt 2015	16	6.760	287	44	17	10	59	124	31		7.348	
Veränderung	-8	122	10	5	2	11	3	-18	-16			1,5%

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

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

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

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

In Wechselwirkung zur jeweiligen Komplexität des Verkehrsgeschehens kann ein Einfluss altersbedingter körperlicher bzw. gesundheitlicher Einschränkungen auf die Unfallverursachung nicht ausgeschlossen werden. Als Risikofaktoren für ältere Verkehrsteilnehmer erweisen sich die meist schleichend eintretenden gesundheitlichen Einschränkungen

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

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

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Verringerung der Fußgängerunfälle, dabei anteilig

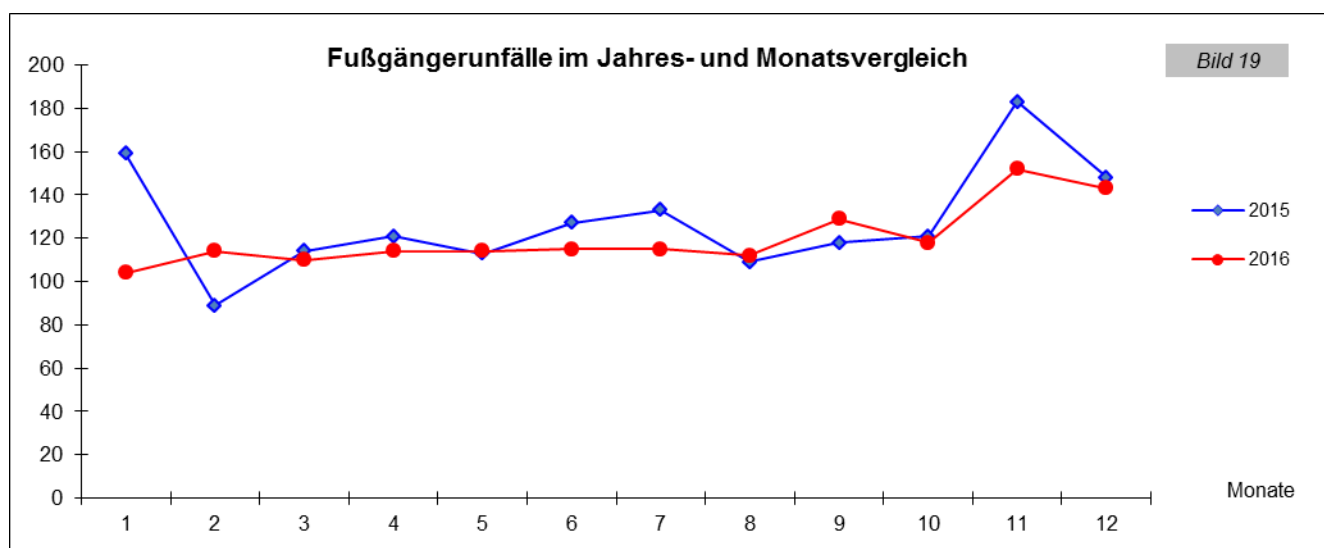
- Verringerung der Unfälle mit Personenschaden (- 124)
- Verringerung bei den Unfällen mit Getöteten (von 9 auf 6)
- Zunahme der Unfälle mit Schwerverletzten (+ 1)
- Zunahme der Unfälle mit Sachschaden (+ 29)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2011 - 2015
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2016	2015		
Januar	89	4	11	104	159	-55	127
Februar	93	5	16	114	89	25	94
März	87		23	110	114	-4	106
April	91		23	114	121	-7	118
Mai	89	3	22	114	113	1	120
Juni	89		26	115	127	-12	126
Juli	89	2	24	115	133	-18	97
August	87	1	24	112	109	3	125
September	106	3	20	129	118	11	119
Oktober	103		15	118	121	-3	132
November	121	2	29	152	183	-31	143
Dezember	120	1	22	143	148	-5	149
Gesamt 2016	1.164	21	255	1.440		-95	1.456
Gesamt 2015	1.288	16	231		1.535		
Veränderung	-124	5	24			-6,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

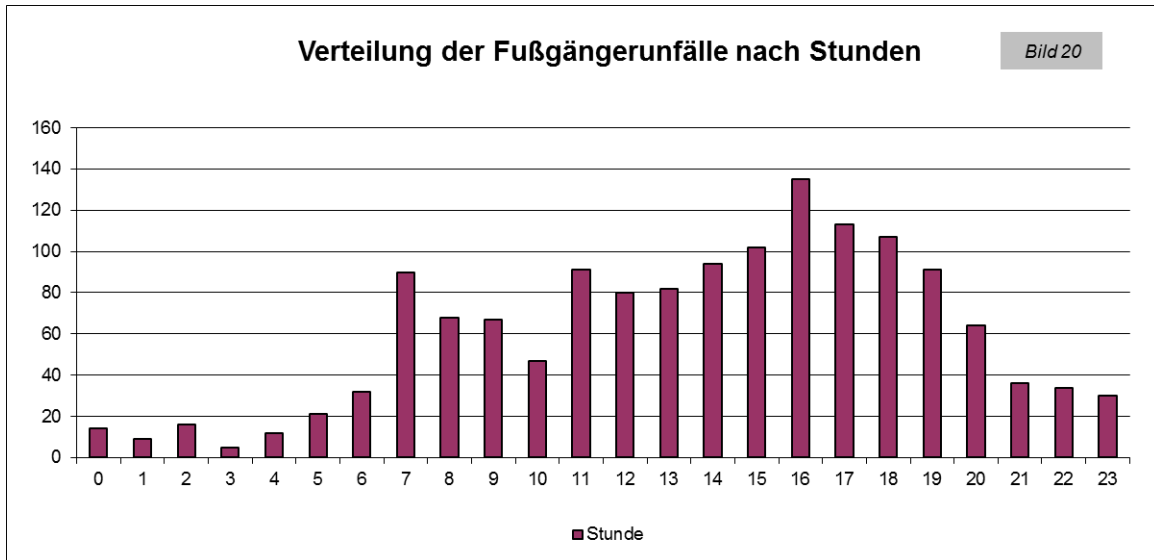
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2015/2016 verlief im Monatsvergleich abgesehen vom Januar und November weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

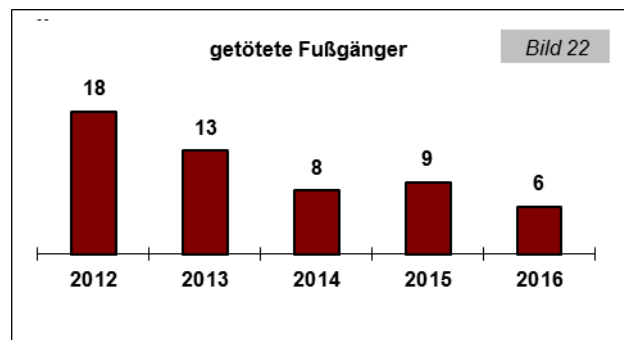
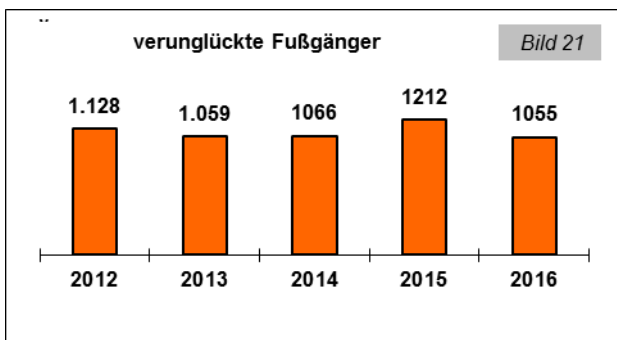
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2016 –ähnlich wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 11 und 14 bis 19 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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



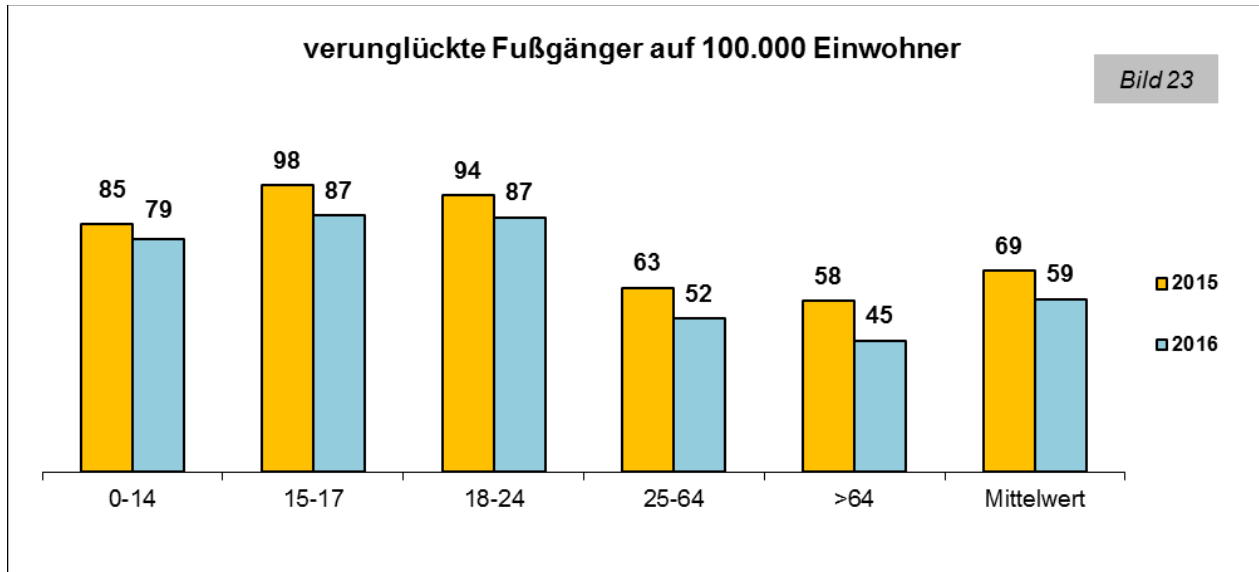
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Die Anzahl der insgesamt Verunglückten sank gegenüber dem Vorjahr auf 1055.

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

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

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



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität junge Menschen bis 24 Jahre als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken, obwohl es in allen Altersgruppen einen leichten Rückgang gab. Der Anteil verunglückter Fußgänger im Seniorenalter ist deutlich gesunken.

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										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2011 - 2015
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
Kfz-Führer		1	30	383	106	65	585	676	-91	623
Fußgänger	114	29	80	299	62	105	689	673	16	654
Radfahrer	11	6	8	59	5	31	120	132	-12	133
Sonstige/o.Ang.				1		45	46	54	-8	47
Gesamt 2016	125	36	118	742	173	246	1.440		-95	1.457
Gesamt 2015	118	41	133	797	192	254		1.535		
Veränderung	7	-5	-15	-55	-19	-8			-6,2%	

Bezogen auf alle 1.440 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 40,6 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 47,8 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 585 Kfz-Führern des Jahres 2016, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 508 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 274 Fällen Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, insbesondere

- beim Abbiegen
- an Fußgängerfurten
- an Fußgängerüberwegen

zu nennen.

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

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2016	2015		
Straßenbenutzung		3						26			29	50	-21
Geschwindigkeit		11		1				6			18	19	-1
Abstand		6						2			8	2	6
Überholen		4		1							5	2	3
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren			1								1	2	-1
Vorfahrt/Vorrang		4									4		4
Rotlicht Fz.		13	1	1				3	1		19	17	2
Abbiegen		34	4	1					3		42	32	10
Wenden/Rückwärtsfahren		61	11						2		74	97	-23
Einfahren in den fließenden Verkehr		9							1		10	14	-4
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	274	15	15	6	2		47	17		377	489	-112
Ruhender Verkehr		5	1	1							7	6	1
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	2	82	7	5		1		35	22		154	129	25
Technische Mängel		1						1			2	3	-1
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1									1		1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								488			488	523	-35
Fußgängerfehler sonst. Art								197			197	147	50
o.A.								4			4	3	1
Gesamt 2016	3	508	40	25	6	3	689	120	46	1.440			-95
Gesamt 2015	3	582	48	31	5	7	673	132	54		1.535		
Veränderung		-74	-8	-6	1	-4	16	-12	-8				-6,2%

1.5.5 Radfahrer

1.5.5.1 Verkehrsunfälle

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

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Radfahrerunfälle leicht gesunken (-0,3%).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2011 - 2015
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2016	2015		
Januar	83	2	31	116	174	-58	138
Februar	111	3	32	146	135	11	128
März	126	3	41	170	183	-13	178
April	200	8	59	267	295	-28	268
Mai	270	6	89	365	304	61	330
Juni	338	3	87	428	414	14	379
Juli	268	2	81	351	402	-51	320
August	248	4	62	314	321	-7	376
September	356	5	72	433	327	106	349
Oktober	179	2	78	259	275	-16	274
November	157	1	53	211	249	-38	242
Dezember	120	1	50	171	163	8	146
Gesamt 2016	2.456	40	735	3.231		-11	3.128
Gesamt 2015	2.399	41	802		3.242		
Veränderung	57	-1	-67			-0,3%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im Vergleich der Jahre 2015/2016 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar.

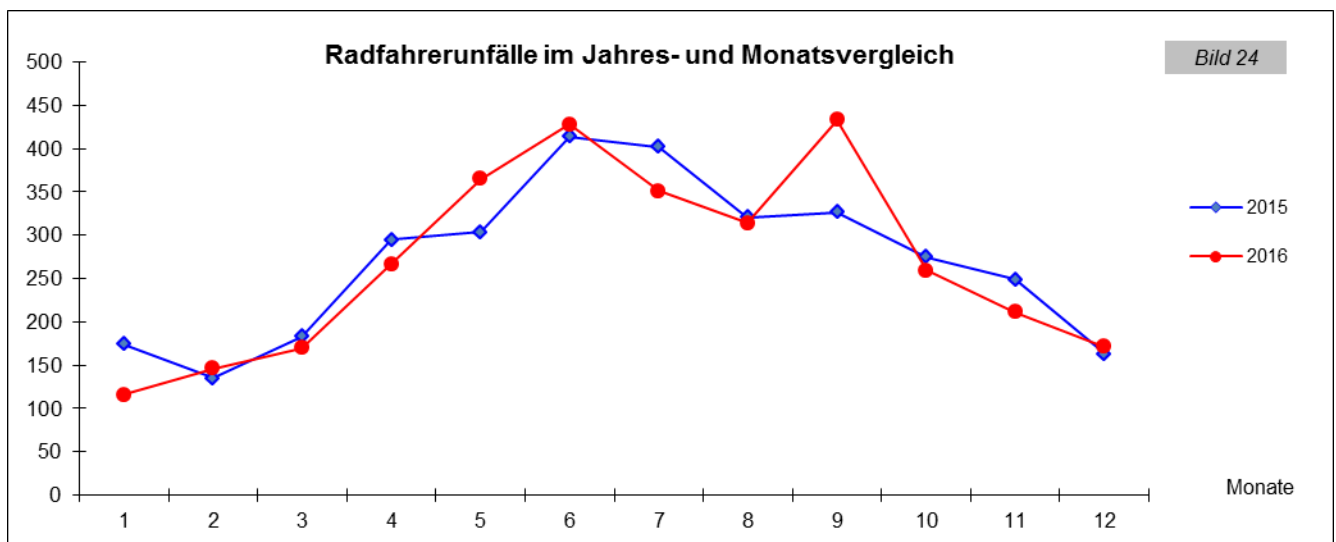
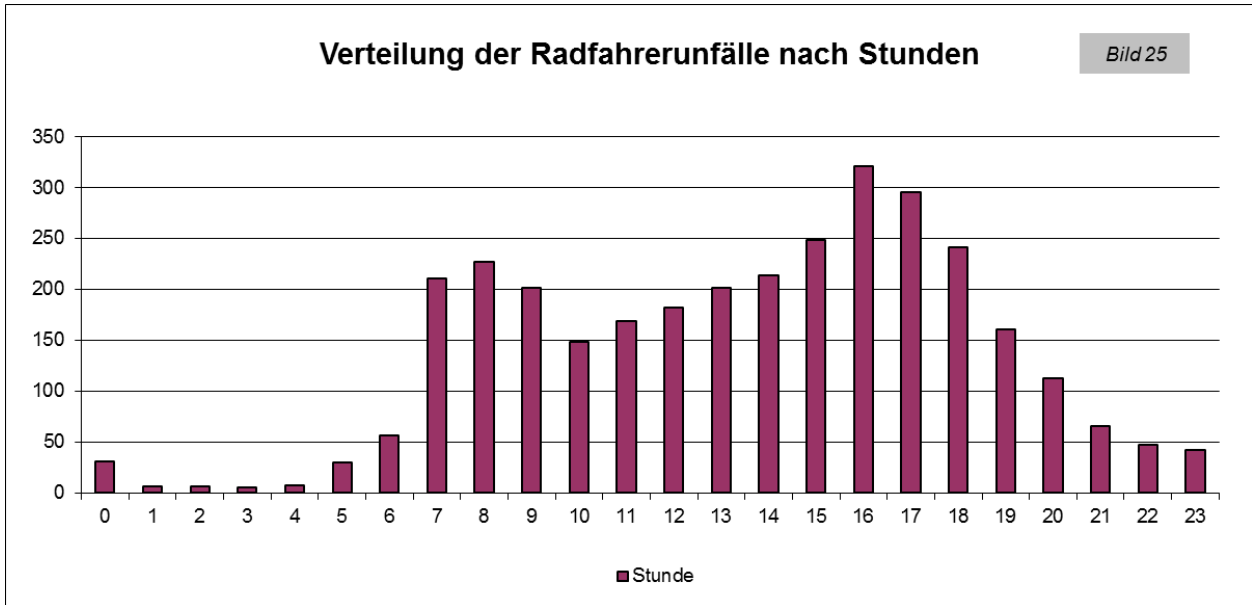
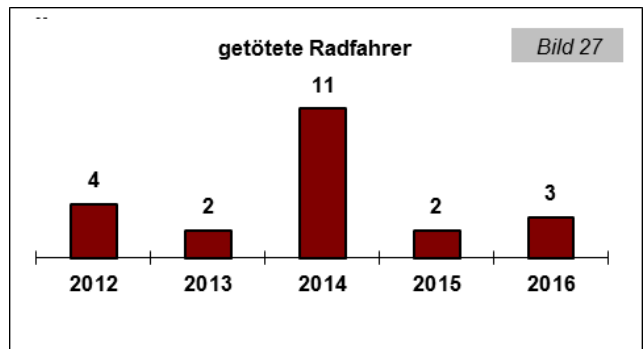
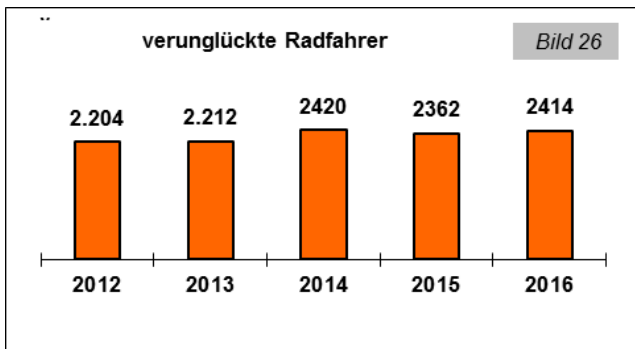


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

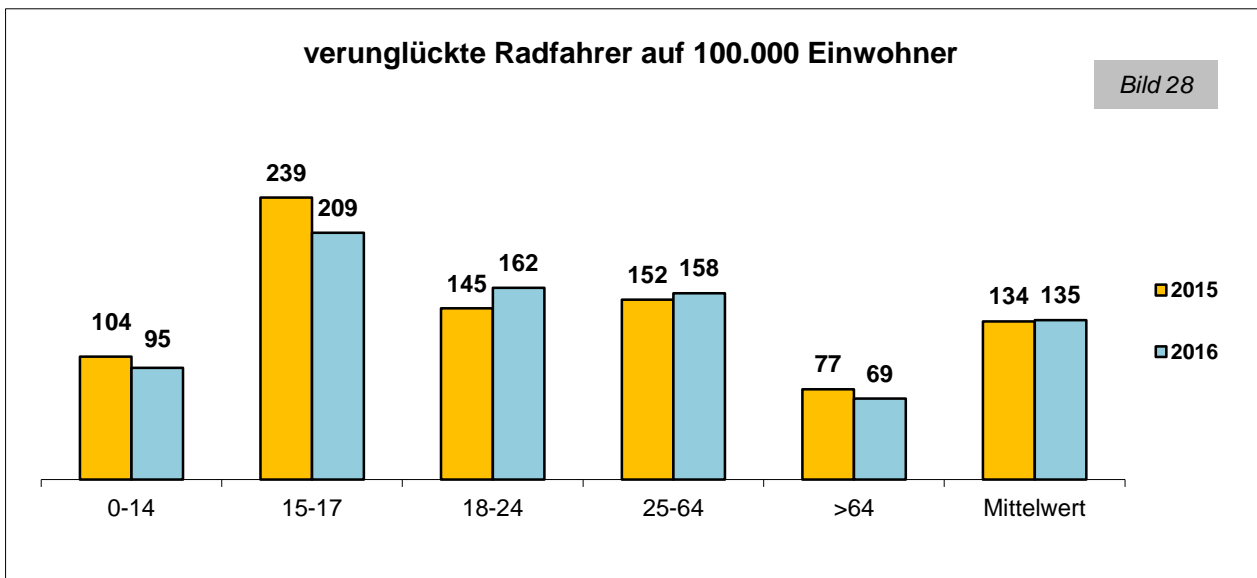


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



Die nachfolgende Relation 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										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2011 - 2015
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
Kfz-Führer	2		134	1.284	266	70	1.756	1.718	38	1.681
Fußgänger	13	4	13	79	17	31	157	143	14	129
Radfahrer	159	65	118	650	106	175	1.273	1.323	-50	1.250
Sonstige/o.Ang.						45	45	58	-13	67
Gesamt 2016	174	69	265	2.013	389	321	3.231		-11	3.127
Gesamt 2015	177	81	250	1979	412	343		3.242		
Veränderung	-3	-12	15	34	-23	-22			-0,3%	

Bezogen auf alle 3.231 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 39,4 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 40,8 %)
- In 54,3 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 53,0 %)

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
					2016	2015	
Straßenbenutzung	13		142	2	157	156	1
Geschwindigkeit	13		37		50	56	-6
Abstand	26		34		60	51	9
Überholen	44		37	3	84	72	12
Vorbeifahren	11		1	1	13	16	-3
Nebeneinanderfahren	9		11	1	21	10	11
Vorfahrt/Vorrang	342		62	5	409	423	-14
Rotlicht Fz.	43		102	2	147	188	-41
Abbiegen	649		36	9	694	675	19
Wenden/Rückwärtsfahren	75		1	1	77	77	
Einfahren in den fließenden Verkehr	214		84	3	301	330	-29
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1		47		48	55	-7
Ruhender Verkehr	108		8	1	117	132	-15
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	208		665	15	888	849	39
Technische Mängel			5	2	7	9	-2
Beleuchtung/Ladung Besetzung			1		1		1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		111			111	99	12
Fußgängerfehler sonst. Art		45			45	44	1
o.A.			1		1		1
Gesamt 2016	1756	157	1273	45	3231		-11
Gesamt 2015	1718	143	1323	58		3242	
Veränderung	38	14	-50	-13			-0,3%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

- Falsche Straßenbenutzung, z.B. regelwidrige Benutzung des Gehwegs oder des in Fahrtrichtung linken Radweges
- Missachtung des Rotlichts an Lichtzeichenanlagen
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung
- Fehlverhalten gegenüber Fußgängern

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden

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

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 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

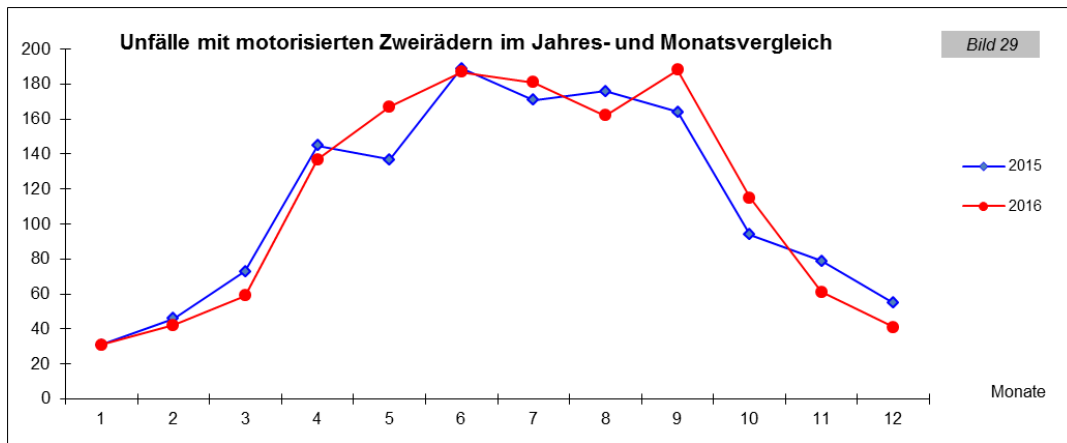
Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2011 - 2015
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2016	2015		
Januar	18		13	31	31		32
Februar	22	1	19	42	46	-4	41
März	35	5	19	59	73	-14	87
April	80	1	56	137	145	-8	148
Mai	93	8	66	167	137	30	171
Juni	101	8	78	187	189	-2	192
Juli	86	7	88	181	171	10	180
August	104	4	54	162	176	-14	188
September	98	5	85	188	164	24	175
Oktober	61	3	51	115	94	21	128
November	28	4	29	61	79	-18	87
Dezember	16	3	22	41	55	-14	43
Gesamt 2016	742	49	580	1.371		11	1.472
Gesamt 2015	744	43	573		1.360		
Veränderung	-2	6	7			0,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

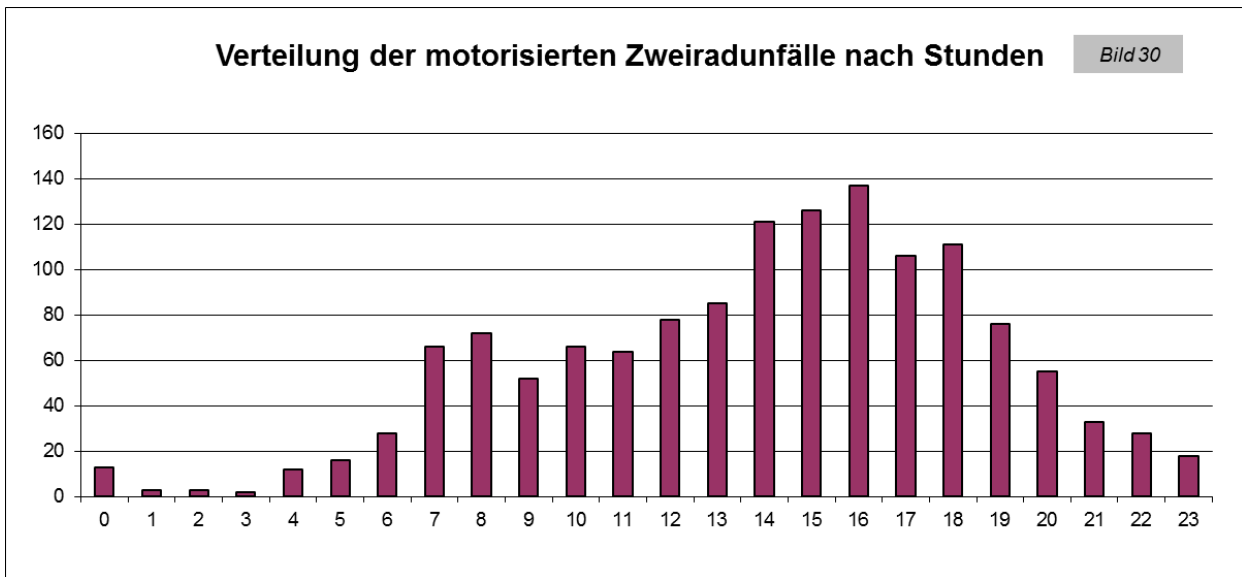
Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2016 gegenüber dem Vorjahr um 0,8 % zugenommen und die Unfälle mit Personenschaden um 0,3% zurückgegangen sind.

* 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.

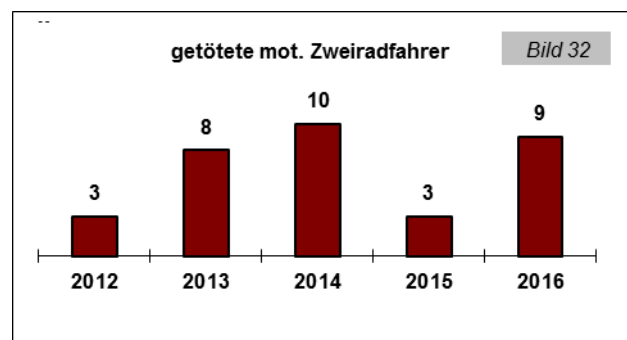
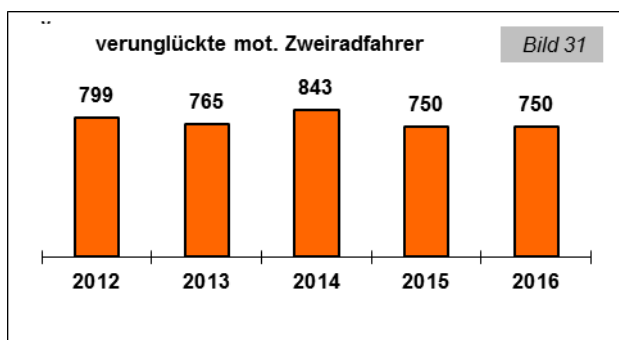


1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.371 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 819 Personen:

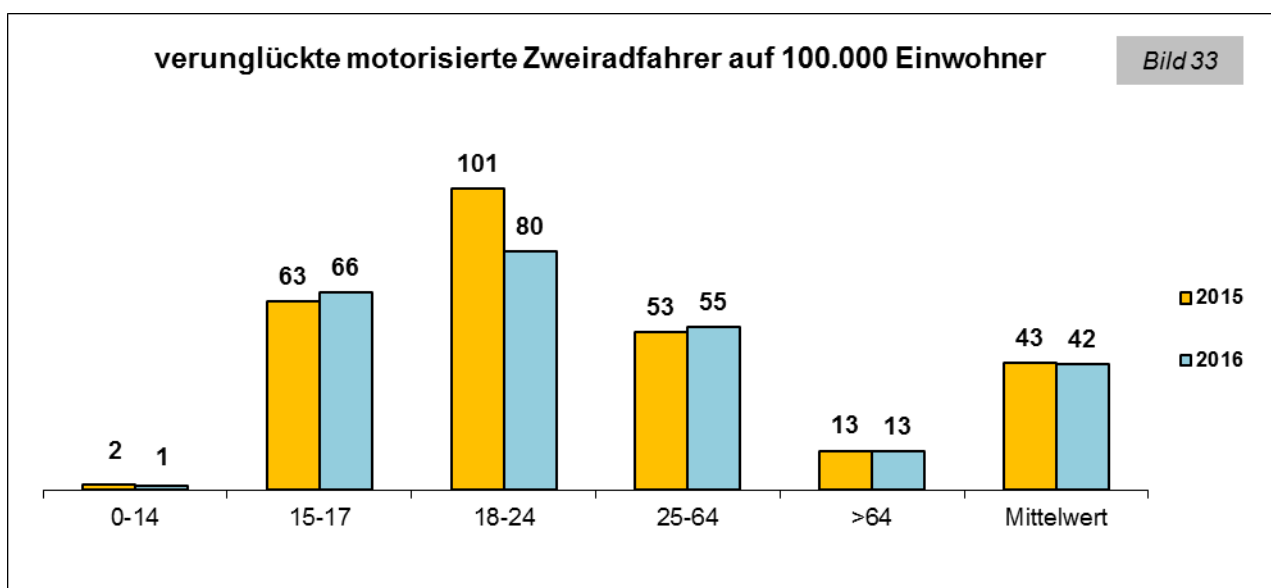
Davon verunglückten als Fahrer / Mitfahrer motorisierter Zweirädern 750:

- 472 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades, Kraftrollers oder Leichtkraftrades
- 5 Fahrer / Mitfahrer eines leichten Kfz
- 268 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25
- 5 Fahrer eines E-Bikes



Von den 2016 getöteten Zweiradfahrern waren sieben 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 2011 - 2015
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2016	2015	+ / -	
motor. Zweiradfahrer		29	88	374	29	27	547	561	-14	594
Kfz-Führer			67	561	89	33	750	708	42	784
Fußgänger			1	12	3	1	17	26	-9	21
Radfahrer	1	2	3	11	2	3	22	18	4	19
Sonstige/o.Ang.						35	35	47	-12	54
Gesamt 2016	1	31	159	958	123	99	1.371		11	1.472
Gesamt 2015	4	28	170	935	109	114		1.360		
Veränderung	-3	3	-11	23	14	-15			0,8%	

In 39,9 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 41,3 %). Darüber hinaus sind motorisierte Zweiradfahrer aber auch häufig Mitverursacher von Verkehrsunfällen.

Nachfolgende Tabelle 32 enthält Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	Gesamt		Veränderung
						2016	2015	
Straßenbenutzung	10	4		1		15	13	2
Geschwindigkeit	115	34			1	150	175	-25
Abstand	95	34				129	141	-12
Überholen	38	12		1	1	52	56	-4
Vorbeifahren	2	7				9	14	-5
Nebeneinanderfahren	23	77		2	4	106	117	-11
Vorfahrt/Vorrang	18	84		2		104	100	4
Rotlicht Fz.	3	4		4		11	21	-10
Abbiegen	16	105		3		124	96	28
Wenden/Rückwärtsfahren	4	199			6	209	211	-2
Einfahren in den fließenden Verkehr	13	72		4		89	88	1
Fehlverhalten ggü Fußgängern	3					3	3	
Ruhender Verkehr	4	7				11	8	3
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	200	110		5	20	335	283	52
Technische Mängel	1				1	2	5	-3
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1			2	3	3	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			15			15	20	-5
Fußgängerfehler sonst. Art			2			2	6	-4
o.A.	2					2		2
Gesamt 2016	547	750	17	22	35	1371		11
Gesamt 2015	561	708	26	18	47		1360	
Veränderung	-14	42	-9	4	-12			0,8%

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.

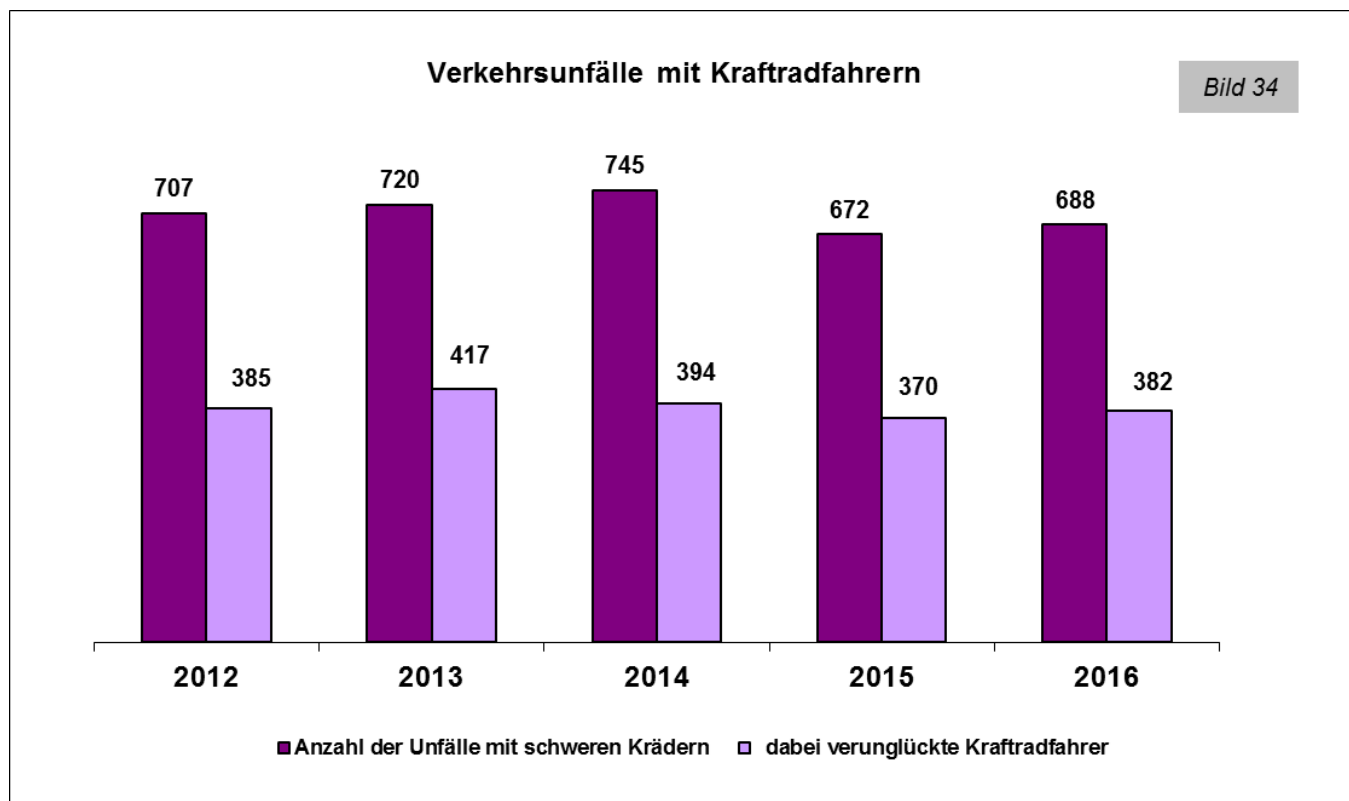
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“)

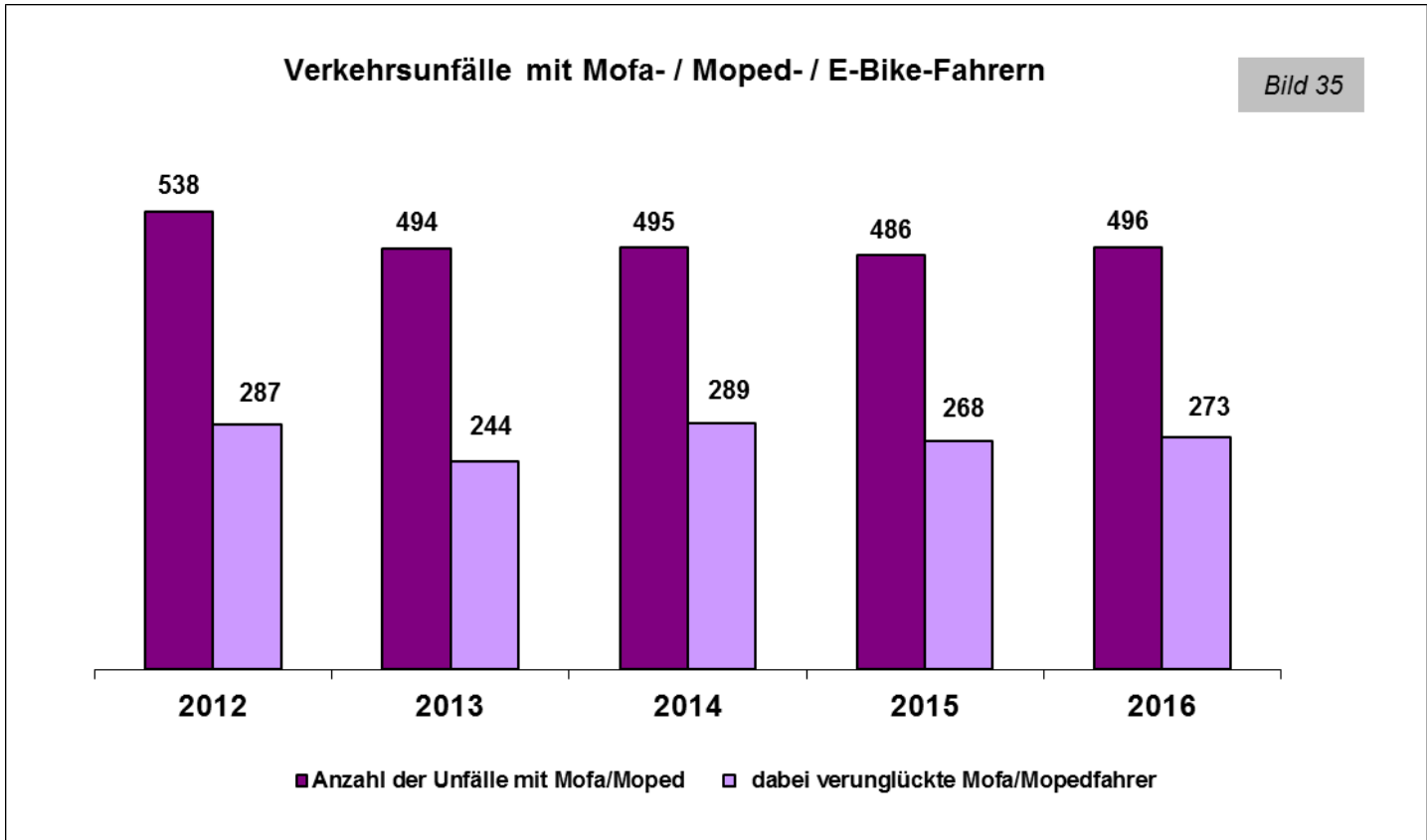
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 %, die Zahl der Verunglückten stieg um 3,2 %. 7 Kraftradfahrer verunglückten tödlich (Vorjahr 3).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Die Anzahl der Verkehrsunfälle in 2016 ist um 10 gestiegen. Die Anzahl der Verunglückten stieg in dieser Motorisierungsgruppe um 5. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Von den Verunglückten wurden 33 schwer und 238 leicht verletzt. 2 tote Moped-Fahrer waren 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 2016 zwei weitere Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt.

Angaben zu neu in das Arbeitsprogramm 2016 einbezogene Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Finkenwerder Straße / Vollhöfener Weiden	Aus Richtung BAB A 7 kommend weitet sich die Finkenwerder Straße ab dem Knoten Finkenwerder Straße/ Dradenaustraße/ Finkenwerder Straße für 300 m auf 6 Fahrstreifen aus. Danach erfolgt vor dem Abzweiger Vollhöfener Weiden eine Reduzierung auf 3 Fahrstreifen. Im Abzweiger weitet sich der mittlere Fahrstreifen auf, so dass jeweils zwei Fahrstreifen sowohl in Richtung Vollhöfener Weiden als auch in Richtung Finkenwerder führen. In diesem Bereich liegt die Unfallhäufung.	Installation einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage und Versetzen des Verkehrszeichen (VZ) 274 (60) weiter in Richtung Finkenwerder Umsetzung der Maßnahme in 2017!
Horner Kreisel / Hammer Straße	Hohe Unfalllage durch Rotlichtfahrer aus der Hammer Straße und hohe Unfalllage im Längsverkehr in Richtung Sievekingsallee (stadteinwärts) durch ordnungswidriges Linksabbiegen aus dem rechten Fahrstreifen	<ul style="list-style-type: none"> • Markierung erneuern • LZA-Schaltung im Bereich Horner Kreisel, Hammer Straße und Sievekingsallee überprüfen / anpassen • Bischofsmützen (Leitboys) im Bereich Horner Kreisel / Hammer Straße, um Fahrstreifenwechsel zu verhindern • Ergänzung der Wegweisungstafel auf der BAB A 24 mit dem Hinweis „EINORDNEN“ • Kontrastblende am Ausleger der LZA Hammer Straße / Horner Kreisel • Abdeckung Grünlicht am Ausleger Horner Kreisel / Sievekingsallee, um mögliche Fehlinterpretationen der Fahrzeugführer aus der Hammer Straße zu verhindern Maßnahmen bis auf LZA-Schaltungsanpassung in 2016 umgesetzt!

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2016

An zwölf Unfallhäufungsstellen wurden die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt. Angaben zu den im Jahr 2016 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Holstenstraße / Pepermöhlenbek / Königstraße	<ul style="list-style-type: none"> • ordnungswidriges Wenden in der Reeperbahn Richtung stadtauswärts durch Pkw • Linksabbieger aus der Reeperbahn in den Pepermöhlenbek • Linksabbieger aus der Königstr. in die Holstenstr. VU mit Radfahrern, die aus der Holstenstr. kommend die Furt bei Rot queren 	<p>Im Rahmen von EMS Gesamtumbau des Knotens unter Berücksichtigung der Problemlage</p> <p>EMS-Maßnahme wurde im Juni 2016 abgeschlossen!</p>
Winterhuder Weg / Hamburger Straße / Mundsburger Damm	Verflechtungsunfälle im Knoten und Rechtsabbiegeunfälle Hamburger Straße / Winterhuder Weg	<p>Aufbringen von Piktogrammen „B 5“ auf die entsprechenden Fahrstreifen im Winterhuder Weg. Überprüfung der Ansagen der Navigationssysteme</p> <p>Maßnahme wurde 2016 umgesetzt!</p>
Buxtehuder Straße / Hannoversche Straße / Moorstraße / Walter-Dudeck-Brücke	Buxtehuder Straße / Hannoversche Straße und Hannoversche Straße / Moorstraße / Walter-Dudeck-Brücke bilden einen Doppelknoten, der als Einheit betrachtet werden muss. Folge der Unübersichtlichkeit sind Verflechtungs-, Abbiege-, Auffahrunfälle	<p>Im Rahmen des Brückenneubaus an dortiger Stelle Berücksichtigung der Problemfelder</p> <p>Maßnahme wurde im April 2016 umgesetzt!</p>
Bergstraße / Mönckebergstraße	Hohe Anzahl an Abbiege-/Kreuzen-Unfällen mit Radfahrereteiligung. 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.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Austausch VZ 205 (Vorfahrt gewähren) gegen VZ 206 (Halt. Vorfahrt gewähren) Bergstraße (aus Richtung Jungfernstieg)/Ecke Mönckebergstraße 2. Aufbringen VZ 294 (Haltlinie) Bergstraße (aus Richtung Jungfernstieg, Höhe Einmündung zur Mönckebergstraße) 3. Abbau Signalanlage Rathausstraße / Bergstraße <p>Maßnahmen 1. und 2. wurden Dezember 2015 umgesetzt! Maßnahme 3. wurde in 2016 umgesetzt!</p>
Saseler Chaussee / Stadtbahnstraße	Zahlreiche Auffahr- und einzelne Verflechtungsunfälle. Aufgrund der Verkehrsdichte kommt es zu Rückstaus: Gewünschte Fahrstreifen können nicht angefahren werden. Offensichtlich wird die Konzentration der Fahrzeugführer auf die LSA und dort haltenden / wartenden Fahrzeugen durch zuvor durchgeführte Fahrstreifenwechsel getrübt. Zahlreiche Linksabbiegeunfälle aufgrund schlechter Sicht auf Gegenverkehr (aus der Stadtbahnstraße in die Saseler Chaussee / beide Richtungen)	<p>Im Rahmen umfangreicher EMS-Umbaumaßnahmen Problemlage berücksichtigt</p> <p>Maßnahmen wurden im Oktober 2016 abgeschlossen!</p>
Sternbrücke (Stresemannstraße / Max-Brauer-Allee)	Verflechtungsunfälle unter der Brücke aufgrund Fahrstreifenhalbierung	<p>Aufstellen von Großtafel (Blech) mit Hinweis zum Reißverschlussverfahren hinter der Eiffelstraße am dort vorhandenen Mast.</p> <p>Maßnahme wurde im August 2016 umgesetzt!</p>
Grindelallee zwischen Rentzelstraße und Edmund-Siemers-Allee	Überschreitenunfälle	<p>Abgestuftes Verfahren, um auf mögliche Entwicklung reagieren zu können, darüber hinaus veranlasst der LSBG eine Fußgängerzählung mit Videodokumentation, die in der letzten Sitzung 2016 vorgestellt werden soll. Über das örtlich zuständige PK 17 werden die bereits getroffenen Maßnahmen ermittelt und zusätzliche Möglichkeiten (z.B. Informationen / Hinweise an die Universität durch den zuständigen BFS u.a.) geprüft.</p> <p>Fußgängerzählung mit Videodokumentation verschiebt sich auf 2017!</p>

Bramfelder Straße / Drosselstraße / Krausestraße	Unfallhäufung im inneren Knotenbereich durch zahlreiche Linksabbiegeunfälle aus allen Richtungen	Wegweisung und Sperrung des Linksabbiegers durch Auftragen einer Sperrfläche Maßnahme wurde im Mai 2016 umgesetzt!
Alsterdorfer Straße / Carl-Cohn-Straße	Fahrzeugführer in der Alsterdorfer Straße (Fahrrichtung Hindenburgstraße) halten bei ROT-zeigender FLZA vor der Kreuzung und ermöglichen es so dem Querverkehr in der Carl-Cohn-Straße „im Schatten“ der ROT-zeigenden LZA den Knoten zu kreuzen. Gefahr bei sich verändernder Signalisierung! Asymmetrische Knotengestaltung Aufmerksamkeitsteilung	Kreisverkehr Gros der Arbeiten bis Dezember 2016 fertiggestellt!
Doormannsweg / Fruchttallee	Abbiegeunfälle am freien Rechtsabbieger Doormannsweg	Signalisierung des Rechtsabbiegers Maßnahme wurde im September 2016 angeordnet! Umsetzung erfolgt 2017!
Volksparkstraße / Kieler Straße	Linksabbiegeunfälle von der Volksparkstraße in die Kieler Straße	VZ 211-10 auf dem Fahrbahnteiler Kieler Straße/Sportplatzring zur besseren Erkennbarkeit an den vorderen LSA-Mast in Richtung Knotenmitte versetzt. Maßnahme wurde in 2016 umgesetzt!
Bremer Straße / Friedhofstraße / Am Großen Dahlen	Unsignalisiertes Einfahren in den Knoten aus den Nebenrichtungen (Friedhofstraße und Am Großen Dahlen)	Folgender Umbauvorschlag wurde entwickelt: <ul style="list-style-type: none"> • an jedem Teilknoten eine zweiphasige LZA-Schaltung und damit eine deutlich verbesserte und leistungsstarke Verkehrsabwicklung sowie Kontrastblenden an einem Signalgeber • Linksabbieger aus der Friedhofstraße werden künftig über eine Nebenfahrbahn in die Bremer Straße einfahren. • Neben der neu zu schaffenden Nebenfahrbahn Schaffung eines neuen Linksabbiegestreifens 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. Maßnahmen wurden größtenteils bis November 2015 umgesetzt! Kontrastblenden als letzte Maßnahme 2016 umgesetzt!

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 2016 konnten drei Unfallhäufungsstellen einer abschließenden Wirkungsanalyse unterzogen werden. Hierzu musste die Unfallentwicklung 3 Jahre vor und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen werden.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen	Ergebnis
Neuländer Straße / AS Harburg	Fahr-, Kreuzen- / Einbiegeunfälle	Auf dem betroffenen Streckenabschnitt zwischen den beiden Sperrflächen werden Geradeauspfeile markiert, in Gegenrichtung leicht nach rechts abgeknickte Überleitungspfeile, die auf den erforderlichen Fahrstreifenwechsel in den Fünfhausener Landweg hinweisen.	Die Maßnahmen greifen.
Stephansplatz	Verkehrsunfälle aufgrund aus dem Dammtordamm links in Richtung Esplanade abbiegender Fahrzeugführer bei Rotlicht	Zusätzlicher Signalgeber	Controlling wird um ein Jahr verlängert
Langenhorner Chaussee / Foorthkamp	Linksabbiegeunfälle	Zurücklegung der Fahrbahnkanten in den Einmündungsbereichen an den Ecken; Angepasste Markierung Fußgängerfurten; VZ 521-34 (Fahrstreifentafel) 40 Meter vor dem Knoten wird durch einen zweiten Pfeil ergänzt; Das Schild soll am Auslegermast der LZA wiederholt werden.	Maßnahmen in Hinblick auf die Abbiegeunfälle greifen. Im übrigen Knotenbereich weiterhin Unfälle vorhanden, aber auf einem niedrigen Niveau und mit ganz unterschiedlichen Ursachen.
Hammer Steindamm / Wandsbeker Chaussee / Seumestraße	Auffahrunfälle, Rotlichtunfälle, Abbiegeunfälle	Der Linksabbieger aus dem Hammer Steindamm ist als eine gesonderte Phase signaltechnisch vorzusehen. Nicht mehr vorgesehen ist ein ehemals angedachter Linksabbieger aus der Wandsbeker Chaussee in Richtung Hammer Steindamm. Es soll ein Aufmaß im Hammer Steindamm und in der Wandsbeker Chaussee veranlasst werden, um die Machbarkeit einer Umplanung belegen zu können.	Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle konnten durch die Maßnahmen reduziert werden. Schwerpunkte sind nicht mehr festzustellen. Das Linksabbiegen vom Hammer Steindamm und Auffahrunfälle in der Wandsbeker Chaussee (stadtauswärts) stellen keine Probleme mehr dar.

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 **87** 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 konnten ebenfalls **zwei** temporär nutzbare Kameras 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 **1764** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1672** rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die auch im Jahr **2016** durch ca. **89.000** Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat. Insbesondere erfolgten im Vergleich zu 2015 weniger Anforderungen zu An- u. Abfahrten zur Veranstaltungsarena im Volkspark durch den Rückzug im Bereich Handball und Eishockey.

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 **2016** von der Verkehrsleitzentrale ca. **4.500** manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) auf den Bundesautobahnen A 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt. Nach wie vor sind aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 7 nördlich des Elbtunnels mehrere Anzeigenquerschnitte (Schilderbrücken) demontiert.

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 **2016** wurden von der VLZ **ca. 1.100** Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

Im Zuge des geplanten Ausbaus der NBA in den nächsten Jahren ist von einer Steigerung der von der VLZ auszuführenden Schaltungen auszugehen.

Über weitere Steuerungs- und Regelungsprogramme wie z. B. der Wallringtunnelsteuerung wurden i. Z. m. Gefahrenstellen oder Verkehrsunfällen ebenfalls zahlreiche Schaltungen durchgeführt.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten – und weitere digitale Abnehmer wurden im Jahr **2016** von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst wie im Vorjahr 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.

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 **2016** 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 **19** Standorten. Nutzer haben u.a. die Möglichkeit, durch dieses und weitere Angebote eine individuelle Routenauswahl – sei es vorsorglich oder aktuell – besser zu planen.

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

2.3 Verkehrsprävention

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen. Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes ist die Verkehrsprävention (Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung) ein Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsprävention ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert.

Zielgruppenbezogen und verhaltensorientiert werden Verkehrsteilnehmer über Unfallgefahren informiert und mit den Möglichkeiten einer verkehrssicheren und situationsangemessenen Verkehrsteilnahme vertraut gemacht.

Seit Juli 2008 ist die Polizei Mitglied im damals neu gegründeten „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“. In diesem Forum arbeiten mehr als 20 Institutionen zusammen, um ihre Aktivitäten für eine zukunftsorientierte Verkehrssicherheitsarbeit in Hamburg im Rahmen einer Kooperation zu optimieren.

2.3.1 Verkehrserziehung

Polizeiliche Verkehrserziehung hat das Ziel, in erster Linie Eltern, aber auch Kindergarten und Schule in ihrem Erziehungsauftrag zu unterstützen und Kinder – ihrer altersgemäßen Entwicklung entsprechend – zur eigenständigen Verkehrsteilnahme zu befähigen.

Präventionspreis „Roter Ritter“ für die Hamburger Polizei

Der Verein „Aktion Kinder-Unfallhilfe“ zeichnet mit dem Präventionspreis „Roter Ritter“ Ideen und Projekte aus, die helfen, Unfallzahlen bei Kindern und Jugendlichen im Straßenverkehr zu senken. Unter den Preisträgern im Jahr 2016: die Verkehrslehrer der Hamburger Polizei.

Die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Frau Dorothee Bär, ehrte Mitte Dezember 2016 in Berlin die Hamburger Polizistinnen und Polizisten für ihre Präventionsarbeit, speziell für die Aktion Verkehrsfuchs und den Plakat- und Liederwettbewerb.

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 Mobilitätsenerweiterung 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 2016 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität verwirklicht. Neben Fahrradprojekten, die über eine ganze Woche liefen, gab es auch kleinere Projekte an ein bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 65 Projekte durchgeführt, an denen 3890 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. - 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 2016 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2016 fanden der 50. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer sowie der 29. Liederwettbewerb statt. Ein festes Motto gab es nicht, die Teilnehmer konnten einen Slogan der Jahre 1966 bis 2015 wählen.

Von 42 Schulen aller Schulformen nahmen 900 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden 571 Plakate und 18 Lieder eingereicht, von denen 69 Siegerplakate und 9 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten 6600 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 4. Juli 2016 in der Laeishalle Hamburg vor über 700 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Ralf Martin Meyer und dem Vertreter des Leiter des Amtes für Bildung Thorsten Altenburg-Hack 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 2016 in Zahlen

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	5548	Stunden
in Schulen	24.558	Stunden
in speziellen Sonderschulen	4495	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	20	Veranstaltungen mit 1292 Kindern und 391 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	421	Vorstellungen
in Kindergärten	120	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	29	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	4884	Stunden
in Schulen		
Sonderveranstaltungen	54	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	65	Projekte (insgesamt 3890 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)	17	Kurse (insgesamt 250 Teilnehmer)

2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.3.2.1 Junge Erwachsene

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

Sie sind daher spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten.

Seit 2005 verfügt die Polizei Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er-„fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat.

Unter anderem wird 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.

2.3.2.2 Senioren

Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirkssenorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2016 waren rund 90 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

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

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

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

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

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

„Einfach mobil bleiben“ wurde auch im Jahr 2016 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 fand im April 2016 zum fünfzehnten Mal die Verkehrssicherheitsaktion zur Senkung der Verkehrsunfälle mit Kindern im gesamten Hamburger Stadtgebiet statt.

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. Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2016 lag bei dem Thema „Kindersicherung im Auto“.

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 2016 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 2016 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum dreizehnten Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres und Sport, die Polizei, die Behörde für Schule und Berufsbildung, die Landesunfallkasse, der ADFC gemeinsam diese Aktion gestartet.

Leitthema der Aktion war der Slogan „auf dem richtigen Weg“, konkret die Benutzung von Radfahrstreifen/Schutzstreifen. Ziel der Aktion war es, die Akzeptanz der Streifen zu erhöhen und so ein Fahren auf den Gehwegen zu reduzieren. Gleichzeitig sollten Kraftfahrer durch abgestufte Maßnahmen zum Freihalten dieser Streifen angehalten werden.

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 2017 fortgeführt werden.

2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2016 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 62 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 2016 insgesamt 410 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 2016 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere mit Kinderbeteiligung. Die Maßnahmen orientieren sich hier im Wesentlichen an den Unfalhhäufungen 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 2016 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 2016 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 486.984 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 2016 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 21.539 Verstöße an.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 338 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.871 Fällen angezeigt.

In 859 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 764 Fällen festgestellt.

Das Erkennen einer Drogenbeeinflussung bei Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als bei Alkoholeinfluss. Diesem Rechnung tragend, war bei der Verkehrsdirektion der Polizei Hamburg schon zum zehnten 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.

Die Polizei Hamburg setzt 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. Die SFT umfassen nunmehr auch den Bereich der Kraftfahrzeugführer, die durch geistige oder körperliche Mängel nicht mehr in der Lage sind, ein Kraftfahrzeug sicher im öffentlichen Straßenverkehr zu führen.

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 2016 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.372 Ordnungswidrigkeiten und 61 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 2016 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2016 insgesamt 4.656 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 2016 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 2.114 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 54 Verkehrsgroßkontrollen (davon drei 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 2016 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 13 solcher Kontrollen statt.

2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs

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

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

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

Alleine bei zielgerichteten Maßnahmen zur Beschleunigung des Busverkehrs wurden 50920 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2016 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 1.132.114 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 17.672 Fahrzeuge sichergestellt. 9.197 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 9937 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Unvollendete Sicherstellungen werden nicht mehr gesondert ausgewertet und werden unter „Abbrüche“ gezählt.

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	4V [*]	Ein oder mehrere getötete/r Verkehrsteilnehmer (G)
Kategorie 2		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>2015</u>	<u>2016</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁴	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁵ in km	3.955	3.955
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	110	110
- andere Straßen	3.762	3.762
Einwohner Hamburgs ⁶ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.762.791	1.787.408
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁷	2.334	2.367
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 1.1. des jeweiligen Jahres) ⁸	865.967	879.843

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>Fahrunfall (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.