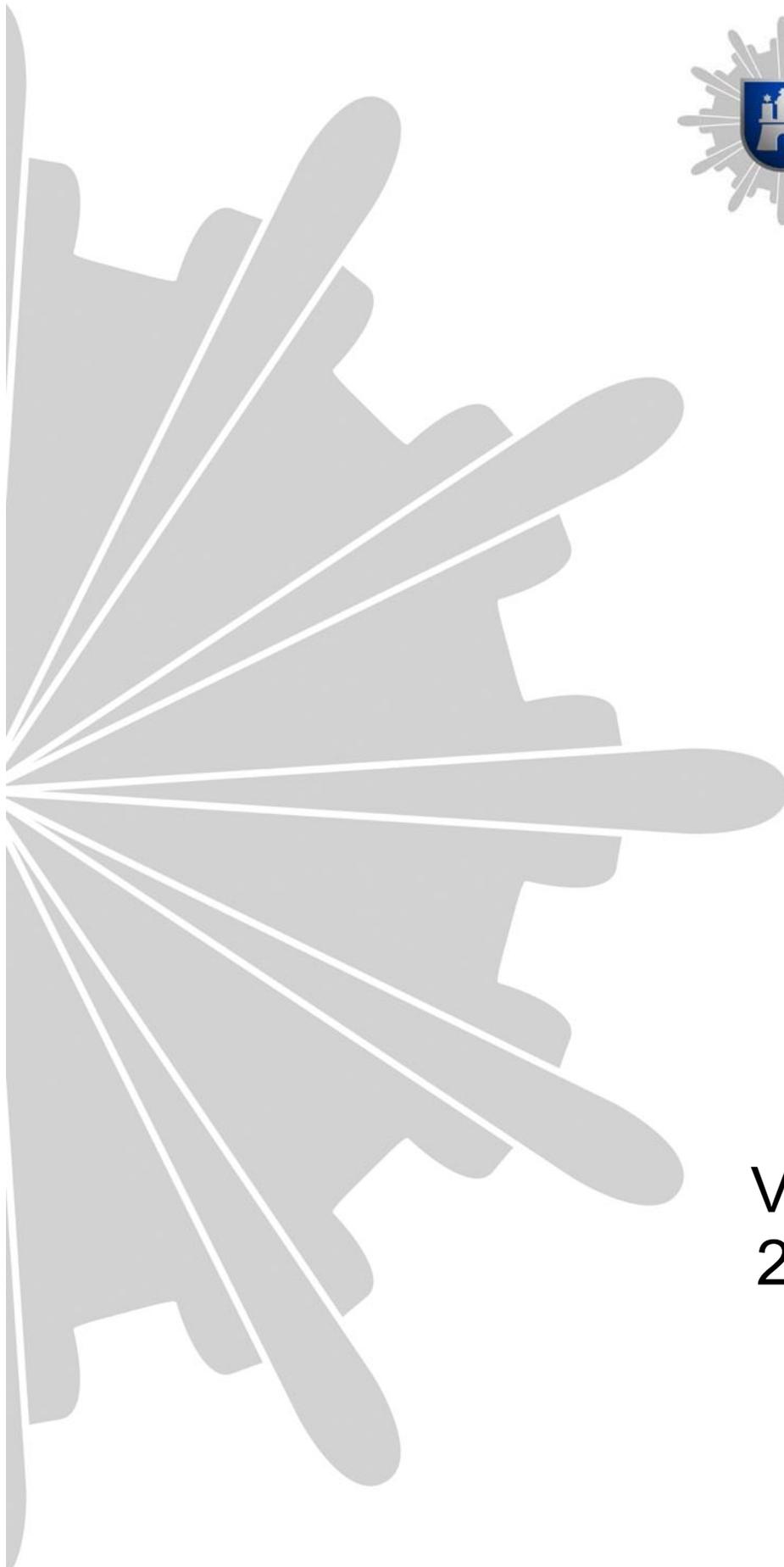




POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2017

Impressum

Herausgeber: Polizei Hamburg
Verkehrsdirektion
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg

Telefon: 040 4286-52010
Telefax: 040 4279-99194

E-Mail: Lagezentrum-Verkehr@polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Ralf Martin Meyer
Gesamtredaktion
und Layout: Verkehrsdirektion 01

Verkehrsberichte sind im Internet als PDF eingestellt:

www.polizei.hamburg/verkehrsbericht

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	6
1.2 Verkehrsunfallübersichten	8
1.2.1 Die Zahlen im Überblick	8
1.2.2 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	9
1.2.2.1 Straßenklassen	9
1.2.2.2 Bezirke	10
1.2.3 Zeitvergleiche	11
1.2.3.1 Jahresübersicht	11
1.2.3.2 Stundenübersicht	12
1.2.4 Verkehrsunfallflucht	12
1.3 Unfallfolgen	13
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	13
1.4 Unfallursachen	17
1.4.1 Unfallursachen und ihre Folgen	17
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	18
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	19
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	20
1.5.1 Kinder	20
1.5.1.1 Verkehrsunfälle	20
1.5.1.2 Verunglückte	21
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	22
1.5.2 Junge Erwachsene	24
1.5.2.1 Verkehrsunfälle	24
1.5.2.2 Verunglückte	25
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	26
1.5.3 Senioren	27
1.5.3.1 Verkehrsunfälle	27
1.5.3.2 Verunglückte	28
1.5.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen	29
1.5.4 Fußgänger	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle	31
1.5.4.2 Verunglückte	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle	35
1.5.5.2 Verunglückte	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen	37
1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer	39
1.5.6.1 Verkehrsunfälle	39
1.5.6.2 Verunglückte	40
1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen	41
1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ ab 125 cm ³)	43
1.5.6.5 Mofa 25 / Moped	43
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	44
2.1 Unfallbekämpfung	45
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	45
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	45
2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information.....	48
2.3 Verkehrsunfallprävention	49
2.3.1 Verkehrserziehung	49
2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung.....	49

2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs/Fahrradfuchs	50
2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung	50
2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information	51
2.3.2.1 Junge Erwachsene	51
2.3.2.2 Senioren	51
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	52
2.3.3.1 „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“	52
2.4 Verkehrsüberwachung	55
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	55
2.4.2 Rotlichtüberwachung	57
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	57
2.4.4 Aggressionsdelikte	58
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	58
2.4.5.1 Radfahrer	58
2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	58
2.4.5.3 Schwerepunkteinsätze der Polizei	58
2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	59
2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer	59
2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2017 in Zahlen	59
Anlagen	60
<i>Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik</i>	<i>61</i>
A.1 Bemerkungen	61
A.2 Unfallkategorien	61
A.3 Begriffe	62
<i>Anlage B: Strukturdaten</i>	<i>63</i>
<i>Anlage C: Unfalltypen</i>	<i>64</i>

Vorbemerkung:

Es wird darauf hingewiesen, dass bei der Bezeichnung von Verkehrsbeteiligungsarten, Altersgruppen u.a. aus Gründen der Vereinfachung und Lesbarkeit des Dokuments grundsätzlich die männliche Form verwendet wurde.

1. Verkehrsunfallentwicklung 2017

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2017 um 0,8 % gesunken. Von 67.888 Unfällen wurden 11,2 % als Personenschadensunfälle und 88,8 % als Sachschadensunfälle registriert.

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

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist um 0,6 % gesunken.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 27 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei 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 18.397 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 7.028 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 50,3 % noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 2,3 % niedriger als im Jahr 2016.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

Getötete

Mit 28 Verkehrstoten kam im Vergleich zum Vorjahr eine Person weniger im Straßenverkehr ums Leben.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

Unfallursachen

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*

Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss eines ursächlich Unfallbeteiligten ist leicht gesunken, ebenso die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten. Ca. 29,9 % der Alkoholunfälle führen zu Verletzten. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist gegenüber dem Vorjahr ein Rückgang von 41 Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen sank im Jahr 2017 ebenfalls (29).

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallursachen*

Beteiligte und Verunglückte nach Altersgruppen

Kinder

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Kindern (0 - 14 Jahre) beteiligt waren, stieg im Jahr 2017 um 7. Das entspricht einer Zunahme von 1,2 %.

Es verunglückten 10 Kinder weniger als im Vorjahr (- 1,5 %).

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*

Junge Erwachsene

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8 % sind sie an 21,3 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Rückgang aller Unfälle unter Beteiligung von Jungen Erwachsenen um 0,9 % reduzierte sich die Anzahl der verunglückten Jungen Erwachsenen um 37 (-2,8%).

In den Unfallzahlen unter Beteiligung von Jungen Erwachsenen 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**

Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren stieg um 33 auf 12.184.

Senioren sind mit 20,6 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (10 von insgesamt 28), insgesamt verunglückten 77 Senioren mehr als im Vorjahr.

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

Bei Senioren als -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**Fußgänger**

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern ist im Jahr 2017 um 3,8 % gestiegen. Die Zahl verunglückter Fußgänger erhöhte sich von 1.055 um 89 auf 1.144; es wurden 13 Fußgänger (Vorjahr 6) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist um 2,7 % gesunken, die Anzahl der verunglückten Radfahrer sank im Jahr 2017 (von 2.414 auf 2.318). 3 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen (Vorjahr 3).

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr um 4,9 % gesunken. Es verunglückten 51 weniger als im Vorjahr (750). Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2017 mit 6 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 9).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa25/Moped ist leicht gesunken (-3,0 %). 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

1.2.1 Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2017 ist – bezogen auf das Vorjahr 2016 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Verkehrsunfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Verkehrsunfälle auf 67.888 (- 544; - 0,8 %)**
 - Abnahme der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.570 (-233; -3,0%)
 - Abnahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 60.318 (- 311; -0,5%)

Verunglückte

- **Senkung der Zahl der Verunglückten auf 9.607 (- 231; - 2,3 %), dabei**
 - 28 Getötete (- 1)
 - 850 Schwerverletzte (+ 20; + 2,4 %)
 - 8.729 Leichtverletzte (- 250; - 2,8 %)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2017	2016	Veränderung	
Gesamt	67.888	68.432	-544	-0,8%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.570	7.803	-233	-3,0%
>> mit getöteten Personen	28	25	3	
>> mit schwerverletzten Personen	797	777	20	2,6%
>> mit leichtverletzten Personen	6.745	7.001	-256	-3,7%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	60.318	60.629	-311	-0,5%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.162	2.139	23	1,1%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	58.156	58.490	-334	-0,6%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	775	805	-30	-3,7%
> Drogen	168	209	-41	-19,6%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	18.397	18.507	-110	-0,6%
> davon mit Personenschaden	924	902	22	2,4%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.607	9.838	-231	-2,3%
- davon				
> Getötete	28	29	-1	
> Schwerverletzte	850	830	20	2,4%
> Leichtverletzte	8.729	8.979	-250	-2,8%

1.2.2.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2017	2016		
Mitte	Verkehrsunfälle	16.510	16.546	-36	-0,2%
	mit Personenschaden	1.781	1.880	-99	-5,3%
	Verunglückte	2.366	2.430	-64	-2,6%
	Getötete	6	13	-7	
	Schwerverletzte	211	208	3	1,4%
	Leichtverletzte	2.149	2.209	-60	-2,7%
Altona	Verkehrsunfälle	9.218	9.126	92	1,0%
	mit Personenschaden	981	949	32	3,4%
	Verunglückte	1.183	1.162	21	1,8%
	Getötete	4	3	1	
	Schwerverletzte	97	82	15	18,3%
	Leichtverletzte	1.082	1.077	5	0,5%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	10.134	10.366	-232	-2,2%
	mit Personenschaden	1.129	1.212	-83	-6,8%
	Verunglückte	1.393	1.509	-116	-7,7%
	Getötete	6	4	2	
	Schwerverletzte	86	87	-1	-1,1%
	Leichtverletzte	1.301	1.418	-117	-8,3%
Nord	Verkehrsunfälle	12.136	12.407	-271	-2,2%
	mit Personenschaden	1.347	1.310	37	2,8%
	Verunglückte	1.665	1.648	17	1,0%
	Getötete	4		4	
	Schwerverletzte	133	136	-3	-2,2%
	Leichtverletzte	1.528	1.512	16	1,1%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	11.488	11.304	184	1,6%
	mit Personenschaden	1.383	1.515	-132	-8,7%
	Verunglückte	1.738	1.905	-167	-8,8%
	Getötete	3	4	-1	
	Schwerverletzte	165	177	-12	-6,8%
	Leichtverletzte	1.570	1.724	-154	-8,9%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.281	3.240	41	1,3%
	mit Personenschaden	374	377	-3	-0,8%
	Verunglückte	469	473	-4	-0,8%
	Getötete	4	3	1	
	Schwerverletzte	62	48	14	29,2%
	Leichtverletzte	403	422	-19	-4,5%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.121	5.443	-322	-5,9%
	mit Personenschaden	575	560	15	2,7%
	Verunglückte	793	711	82	11,5%
	Getötete	1	2	-1	
	Schwerverletzte	96	92	4	4,3%
	Leichtverletzte	696	617	79	12,8%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	67.888	68.432	-544	-0,8%
	mit Personenschaden	7.570	7.803	-233	-3,0%
	Verunglückte	9.607	9.838	-231	-2,3%
	Getötete	28	29	-1	
	Schwerverletzte	850	830	20	2,4%
	Leichtverletzte	8.729	8.979	-250	-2,8%

1.2.3 Zeitvergleiche

1.2.3.1 Jahresübersicht

Tabelle 4

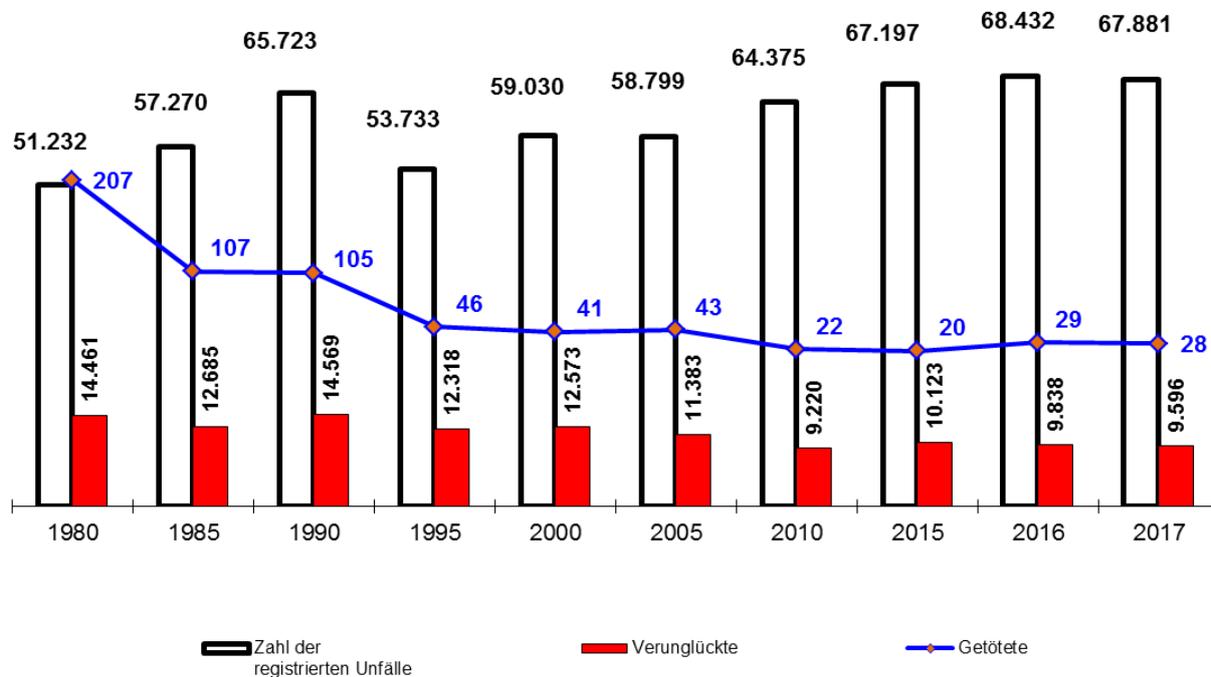
	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. Einwohner
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.648.842	51.232	11.148	14.461	k.A.	k.A.	207	877,0
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685	k.A.	k.A.	107	796,6
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	865.031	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
2017	892.367	1.810.438	67.881	7.570	9.607	8.729	850	28	530,6

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand 01.01 2017)

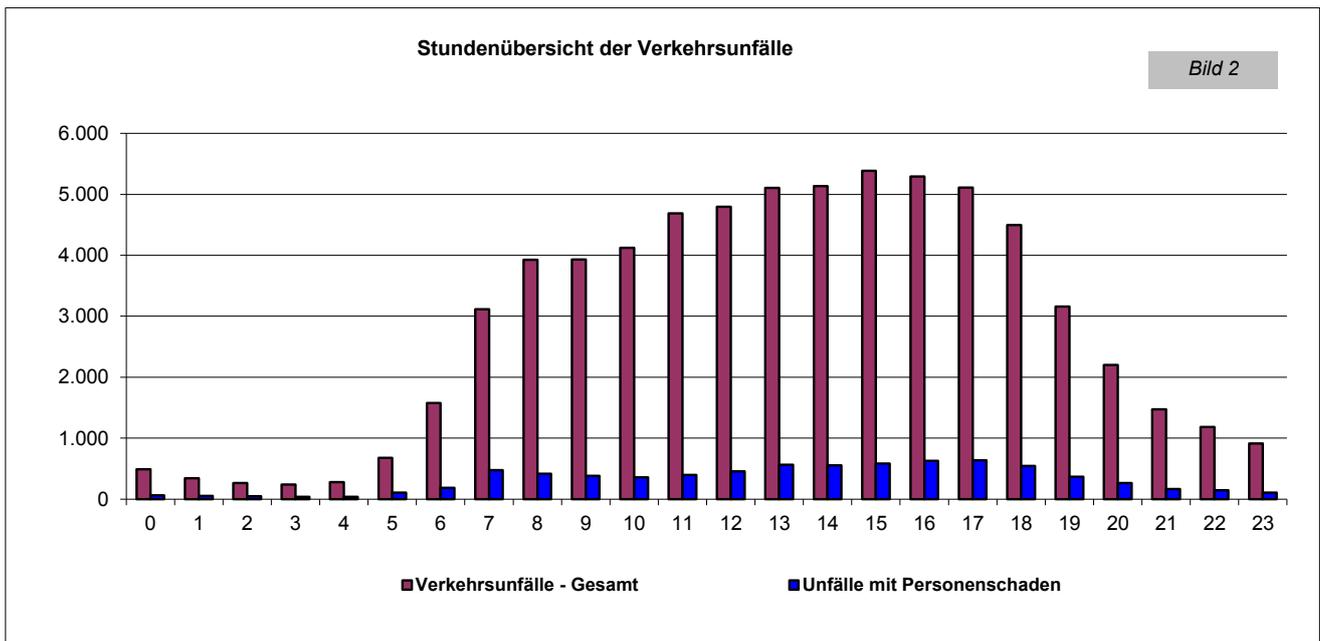
Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen / Außerbetriebsetzungen. Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

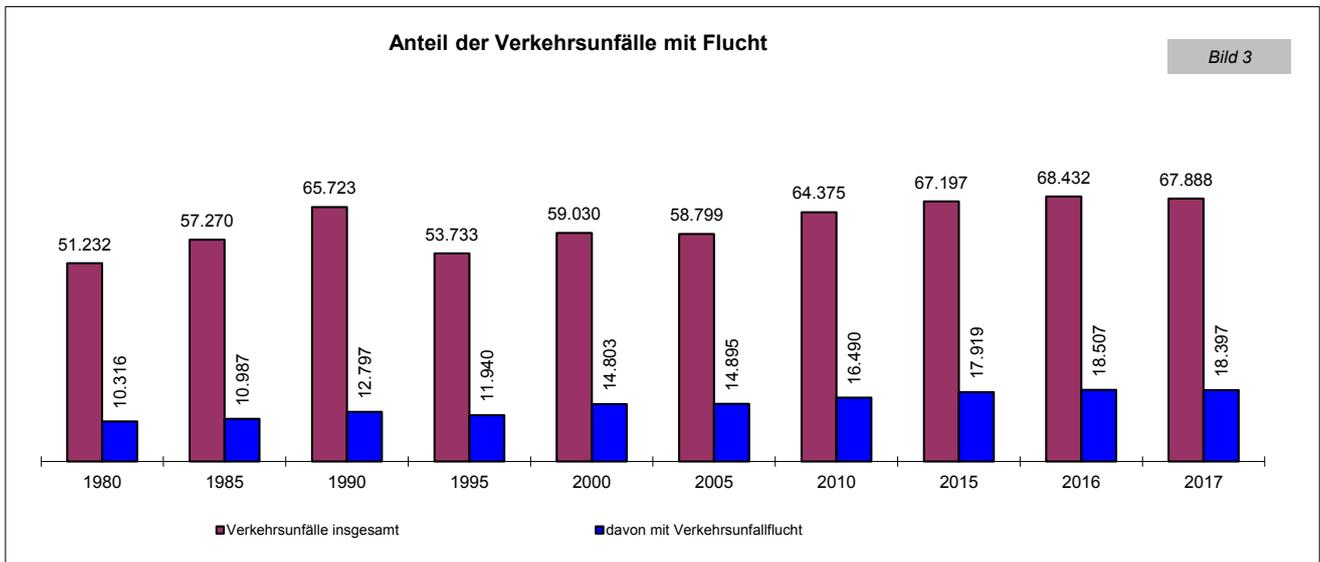


1.2.3.2 Stundenübersicht



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

1.2.4 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2016 sank die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2017 um 110 auf 18.397. Der Verursacher hat sich in 27,1 % 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 18.397 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 7.028 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 50,3 % für 2017 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 2012-2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad	3	14	54	329	34	1	435	476	-41	506
Pkw	198	52	789	3.345	410	7	4.801	5.043	-242	4.989
Lkw		1	16	158	6		181	197	-16	184
Bus	40	7	33	267	75	3	425	352	73	437
Sonst. Kfz			4	22	4		30	20	10	29
Mofa/Moped	2	11	48	178	25		264	274	-10	276
Fußgänger	200	51	119	577	187	7	1.141	1.055	86	1.104
Radfahrer	228	101	206	1.519	243	21	2.318	2.414	-96	2.322
Sonst.Fz./o. A.				1			1	7	-6	7
Gesamt 2017	671	237	1.269	6.396	984	39	9.596		-242	9.854
Gesamt 2016	680	250	1.310	6.645	907	46		9.838		
Veränderung	-9	-13	-41	-249	77	-7			-2,5%	

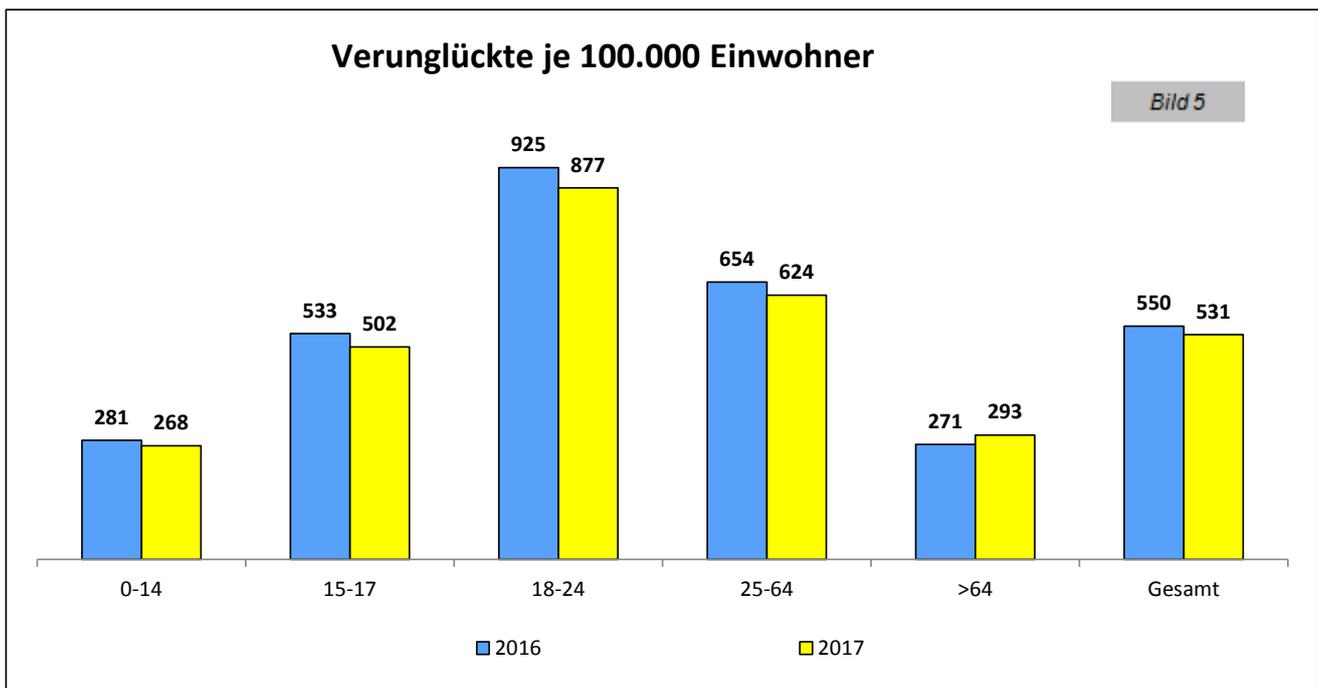
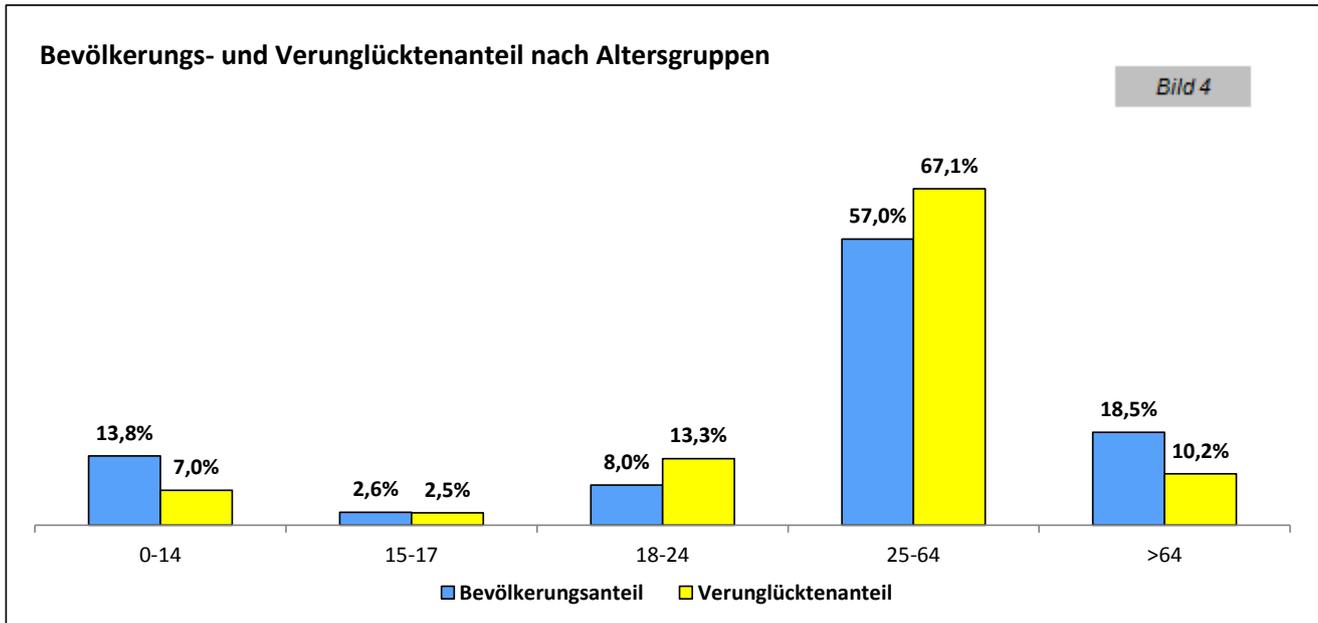
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als -Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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 2012-2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad	3		2	14			19	23	-4	30
Pkw	196	50	258	675	125	3	1.307	1.479	-172	1.466
Lkw		1	5	24			30	35	-5	34
Bus	40	6	32	240	75	3	396	329	67	406
Sonst. Kfz			1	12	3		16	5	11	11
Mofa/Moped	1		1	2	1		5	8	-3	10
Fußgänger										
Radfahrer	6	1			1		8	8		9
Sonst.Fz./o. A.								3	-3	2
Gesamt 2017	246	58	299	967	205	6	1.781		-109	1.968
Gesamt 2016	267	87	331	1.004	190	11		1.890		
Veränderung	-21	-29	-32	-37	15	-5			-5,8%	

Nachfolgende Diagramme stellen die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹, die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2017 und die Verunglücktenzahlen je 100.000 Einwohner in den Jahren 2016 und 2017 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8 % 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 (877) 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 31.12.2016: 1.810.438 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

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

Tabelle 7

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2012-2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad				3	2		5	7	-2	6
Pkw			2	1	1		4	9	-5	6
Lkw				2			2	2		1
Bus										
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped				1			1	2	-1	
Fußgänger			1	8	4		13	6	7	11
Radfahrer					3		3	3		4
Sonst.Fz/o. A.										
Gesamt 2017			3	15	10		28		-1	28
Gesamt 2016	2	1	6	12	8			29		
Veränderung	-2	-1	-3	3	2				-3,4%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2012-2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad		1	13	68	9		91	94	-3	105
Pkw	14		40	133	48		235	242	-7	219
Lkw			4	14	1		19	12	7	13
Bus				6	5		11	6	5	15
Sonst. Kfz								3	-3	2
Mofa/Moped		1	3	22	2		28	33	-5	32
Fußgänger	57	6	17	110	55	2	247	222	25	217
Radfahrer	17	7	18	137	40		219	218	1	219
Sonst.Fz/o. A.										
Gesamt 2017	88	15	95	490	160	2	850		20	822
Gesamt 2016	80	25	89	491	145			830		
Veränderung	8	-10	6	-1	15	2			2,4%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2012-2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad	3	13	41	258	24	1	340	375	-35	394
Pkw	183	52	750	3.216	361	6	4.568	4.792	-224	4.764
Lkw		1	12	142	5		160	183	-23	170
Bus	40	7	33	263	70	3	416	346	70	422
Sonst. Kfz			4	22	4		30	17	13	27
Mofa/Moped	2	10	45	155	22		234	239	-5	243
Fußgänger	143	45	102	461	128	5	884	827	57	876
Radfahrer	211	94	188	1.382	200	21	2.096	2.193	-97	2.099
Sonst.Fz/o. A.				1			1	7	-6	7
Gesamt 2017	582	222	1.175	5.900	814	36	8.729		-250	9.002
Gesamt 2016	598	224	1.215	6.142	754	46		8.979		
Veränderung	-16	-2	-40	-242	60	-10			-2,8%	

1.3.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten

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

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

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

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

Tabelle 10

	2017		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
Verkehrsunfälle mit		€	€
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	28	340.878	9.544.584
auf anderen Straße außerorts	7	267.037	1.869.259
auf innerörtlichen Bundesstraßen	85	174.045	14.793.825
auf anderen Straßen innerorts	705	155.113	109.354.665
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	236	43.592	10.287.712
auf anderen Straße außerorts	43	24.963	1.073.409
auf innerörtlichen Bundesstraßen	914	15.074	13.777.636
auf anderen Straßen innerorts	5.552	14.657	81.375.664
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	156	24.130	3.764.280
auf anderen Straße außerorts	21	18.212	382.452
auf innerörtlichen Bundesstraßen	251	16.957	4.256.207
auf anderen Straßen innerorts	2.092	14.431	30.189.652
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	2.828	4.950	13.998.600
auf anderen Straße außerorts	227	4.080	926.160
auf innerörtlichen Bundesstraßen	4.460	6.898	30.765.080
auf anderen Straßen innerorts	50.283	5.991	301.245.453
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			627.604.638

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen² und ihre Folgen

Nachfolgende Übersicht zeigt die neun 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	
		Personenschaden	Getöteten	2017	zum Vergleich 2016
Geschwindigkeit	4.270	994	12	13,1%	13,8%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.207	954	1	12,6%	11,5%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	586	501	11	6,6%	6,3%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	769	480	1	6,3%	6,5%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.611	718	1	9,5%	10,0%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	14.408	1.931	2	25,5%	26,9%
Alkoholeinfluss	775	232	3	3,1%	3,2%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	510	481	12	6,4%	5,9%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	742	347	2	4,6%	4,5%
	Anzahl Verkehrsunfälle	davon mit Personenschaden	davon mit Getöteten		
	67.888	7.570	28		

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.

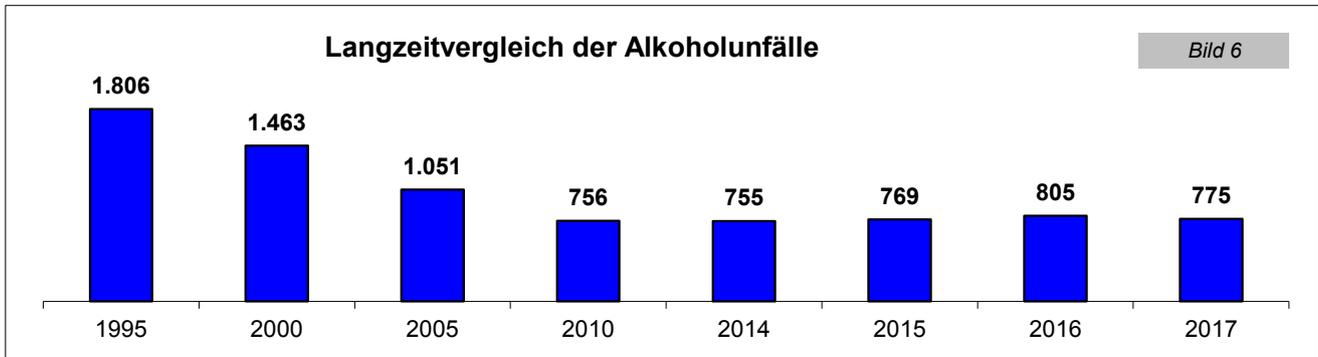
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

- 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 775 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2017 zu insgesamt 327 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 18.00 bis 06.00 Uhr. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

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

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						Beteiligte
Jahr	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰	o.A.	Gesamt
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
2017	28	50	101	583	13	775
Ø-Anteil	4,7%	7,3%	15,3%	71,3%	1,4%	

Der Anteil der Beteiligten mit Werten oberhalb von 1,09 ‰ ist weiterhin hoch. Lag der Anteil im Jahr 2010 bei 70,8 % wurden im Jahr 2017 75,2 % 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									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anzahl der Verkehrsunfälle	119 (83)	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)	135 (40)	209 (68)	168 (53)
dabei wurden										
getötet	3		2	5					1	
schwer verletzt	15	10	4	18	11	12	15	10	20	15
leicht verletzt	69	54	40	46	49	51	67	67	90	67
Verunglückte gesamt	87	64	46	69	60	63	82	77	111	82

Bezogen auf die Gesamtzahl aller Unfälle ist die Zahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle, bei denen Drogeneinfluss erkannt wurde und (mit-) ursächlich war, zahlenmäßig gering. Gleichwohl dürfte aufgrund von Erkenntnissen der Dunkelfeldforschung von einer nicht unbedeutenden Zahl weiterer unerkannter Drogenunfälle auszugehen sein.

Die Zahl der erkannten Unfälle unter Drogeneinfluss sank im Jahr 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 41.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls gesunken (- 29).

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				Gesamt			Durchschnitt 2012 - 2016
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2017	2016	+ / -	
Januar	26		7	33	21	12	29
Februar	24		6	30	26	4	27
März	23	1	17	41	37	4	35
April	46		9	55	43	12	62
Mai	46		11	57	70	-13	62
Juni	61		19	80	73	7	71
Juli	46	1	10	57	59	-2	46
August	24		5	29	33	-4	55
September	39		17	56	74	-18	67
Oktober	25		14	39	33	6	41
November	48		9	57	52	5	50
Dezember	29		5	34	40	-6	31
Gesamt 2017	437	2	129	568		7	576
Gesamt 2016	427	2	132		561		
Veränderung	10		-3			1,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2016/2017 kann folgendes festgestellt werden:

- Anstieg der Kinderunfälle auf 568 (+7), Anstieg der Unfälle mit Personenschaden um 10.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April bis Juli sowie im September und November ereigneten sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2017. Schlüssige Erklärungsansätze dafür sind - bis auf den Umstand, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.

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

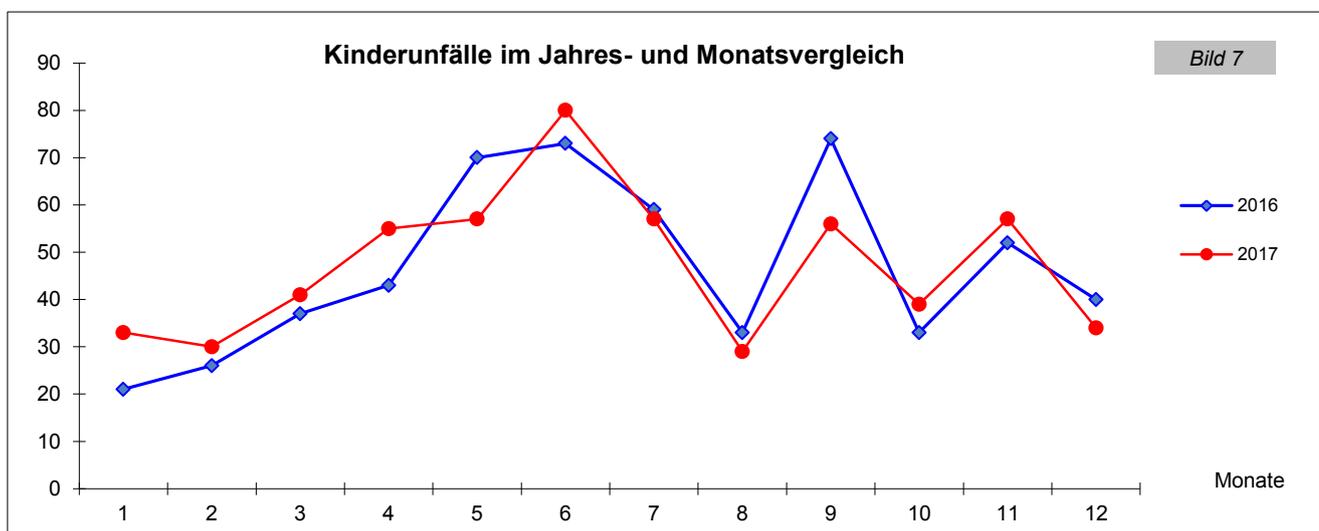
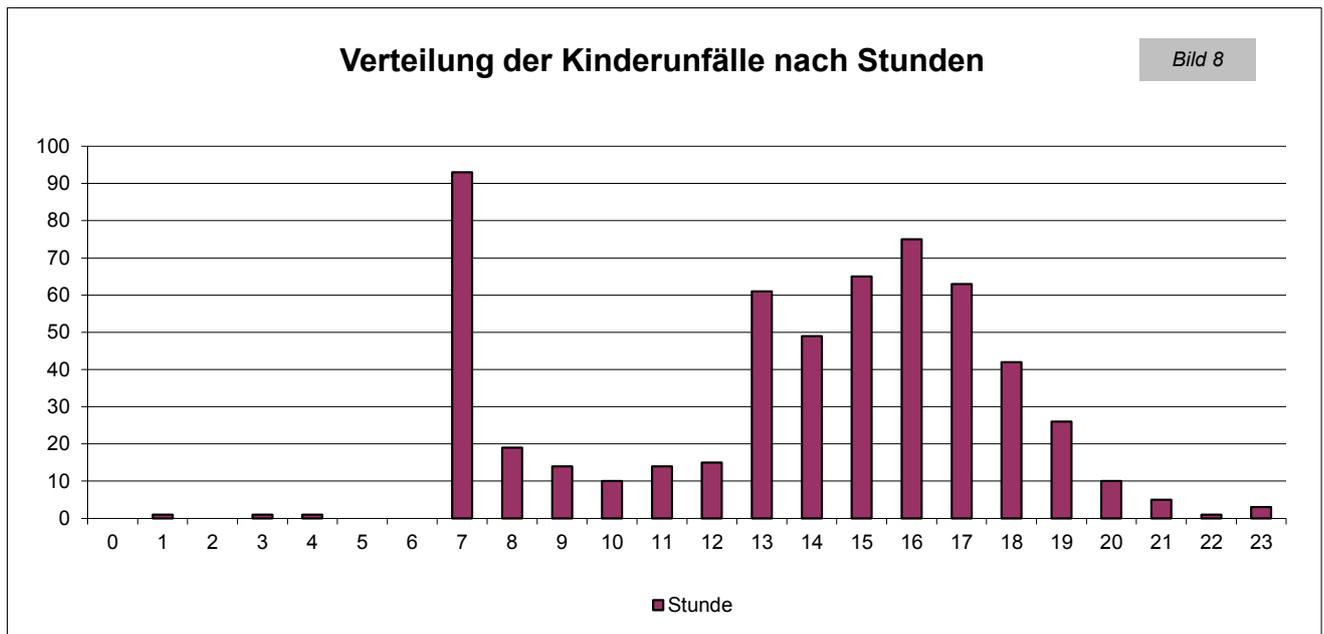


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar.

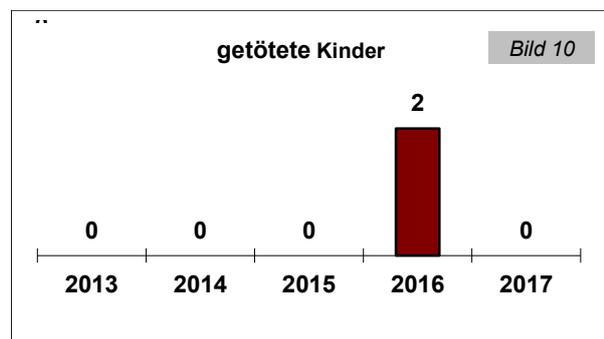
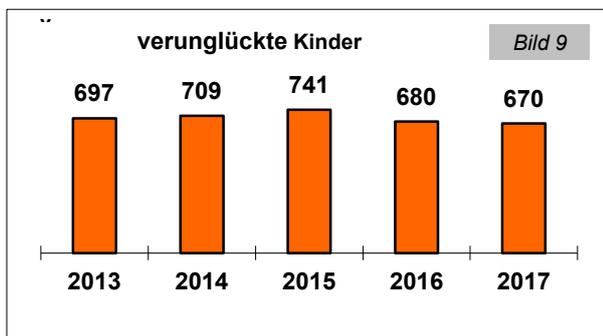


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15.00 - 19.00 Uhr.

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

1.5.1.2 Verunglückte

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



Von den 670 im Jahr 2017 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- 0 Kinder getötet
- 88 Kinder schwer verletzt (+ 8)
- 582 Kinder leicht verletzt (- 16)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	2	3
Pkw	61	77	59	197
Lkw				
Bus	12	18	10	40
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			2	2
Fußgänger	45	78	77	200
Radfahrer	15	67	146	228
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2017	133	241	296	670
Gesamt 2016	178	223	279	680
Veränderung	-45	18	17	-10

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 dem Altersschwerpunkt 11 - 14 Jahre

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2017, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 568 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 50,7 % von Kindern verursacht, altersbedingt zumeist als Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter								Gesamt			Durchschnitt 2012 - 2016
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Kfz-Führer	4	6	6		15	154	40	12	237	232	5	232
Fußgänger	21	48	43				2	3	117	117		126
Radfahrer	16	54	90	1	3	13	5	14	196	193	3	194
Sonstige/o.Ang.								18	18	19	-1	23
Gesamt 2017	41	108	139	1	18	167	47	47	568		7	575
Gesamt 2016	47	100	144	2	16	162	36	54		561		
Veränderung	-6	8	-5	-1	2	5	11	-7			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 2017.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2017	2016		
Straßenbenutzung		1				1		24			26	23	3
Geschwindigkeit		4	1			1		4			10	14	-4
Abstand								1			1	6	-5
Überholen		3						1			4	2	2
Vorbeifahren												2	-2
Nebeneinanderfahren		1									1		1
Vorfahrt/Vorrang		27	2	1				11	1		42	37	5
Rotlicht Fahrzeug		8	1					9	2		20	11	9
Abbiegen		56	5					5	3		69	54	15
Wenden/Rückwärtsfahren		8	2						2		12	14	-2
Einfahren in den fließenden Verkehr		22						19			41	46	-5
Fehlverhalten ggü Fußgängern		32	1					16	5		54	50	4
Ruhender Verkehr		16	1								17	20	-3
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer		38	3	2				103	5		151	163	-12
Technische Mängel								3			3	2	1
Beleuchtung/Ladung Besetzung													
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								110			110	108	2
Fußgängerfehler sonstiger Art								7			7	9	-2
ohne Angabe													
Gesamt 2017		216	16	3		2	117	196	18		568		7
Gesamt 2016		213	13	4	1	1	117	193	19			561	
Veränderung		3	3	-1	-1	1		3	-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.

Die häufigsten 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*	2017	2016	+ / -	2012 - 2016
Januar	123	53	783	959	787	172	831
Februar	104	49	666	819	858	-39	830
März	122	40	749	911	854	57	863
April	149	34	791	974	941	33	924
Mai	154	44	727	925	944	-19	983
Juni	163	52	811	1.026	1.051	-25	992
Juli	129	33	745	907	1.017	-110	949
August	134	59	685	878	927	-49	1.001
September	143	34	760	937	1.006	-69	1.003
Oktober	141	62	797	1.000	1.020	-20	993
November	143	41	784	968	1.002	-34	1.000
Dezember	104	45	704	853	847	6	867
Gesamt 2017	1.609	546	9.002	11.157		-97	11.236
Gesamt 2016	1.688	523	9.043		11.254		
Veränderung	-79	23	-41			-0,9%	

*Legende siehe Anlage A.2

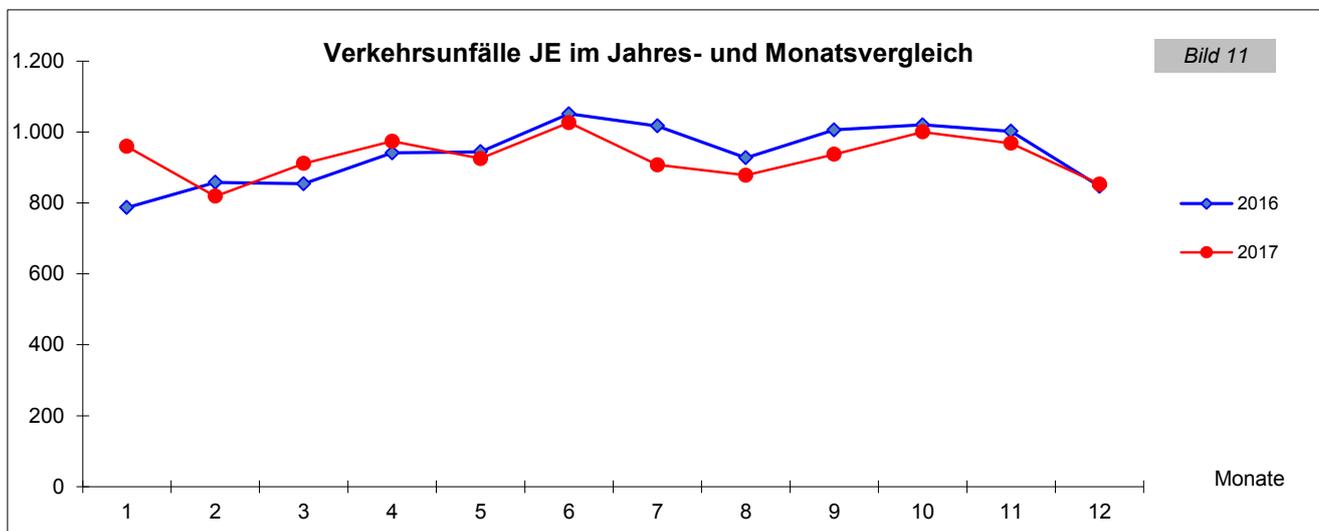
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.157 leicht gesunken. Auch die Anzahl der Verunglückten sank auf 1273.

JE haben einen Anteil von 8,0 % an der Bevölkerung, sind aber an 16,4 % (Vorjahr 16,4 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

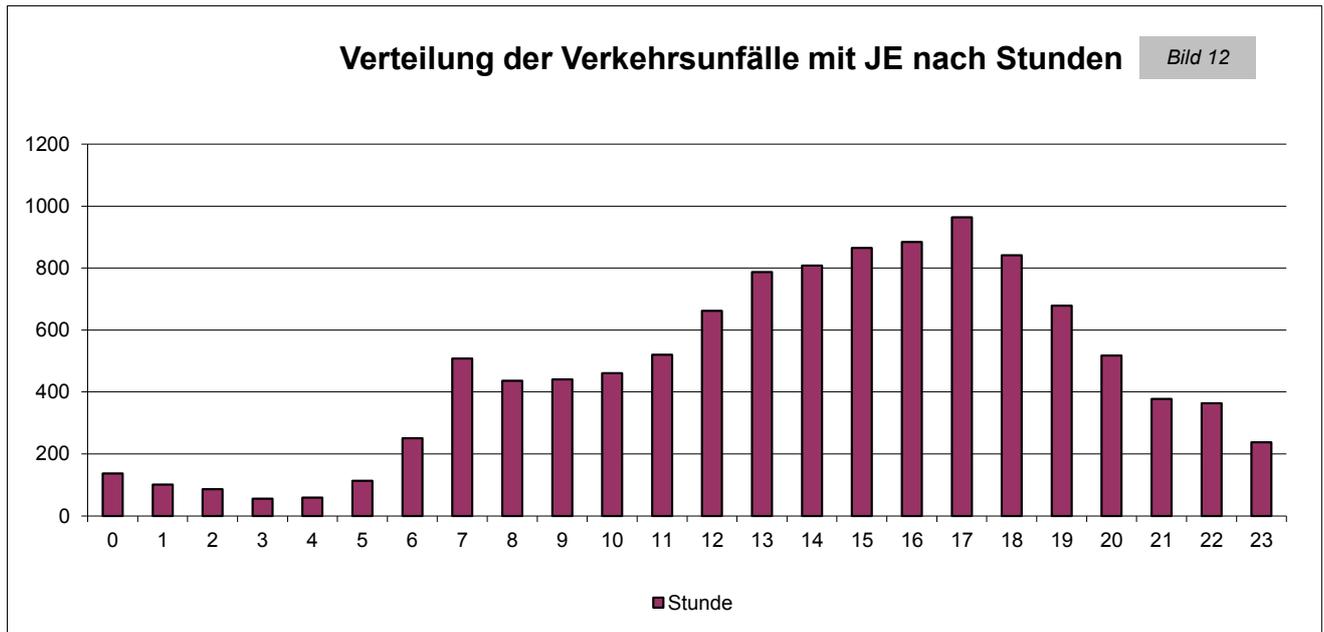
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 21,3 % (Vorjahr 21,6 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

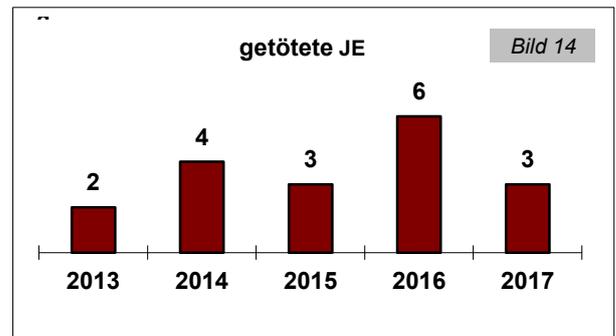
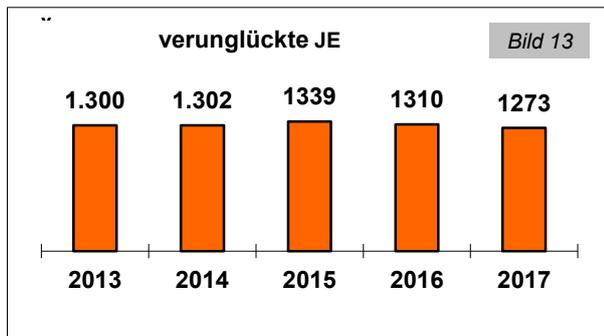


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 12 Uhr und 20 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.273 im Jahr 2017 verunglückten JE wurden

- 3 JE getötet (- 3)
- 95 JE schwer verletzt (+ 6)
- 1.175 JE leicht verletzt (-40)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 13,3% (Vorjahr 13,3%) 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 2012 - 2016
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad			48	12		1	61	74	-13	82
Pkw	3	3	5.513	2.342	449	186	8.496	8.577	-81	8.639
Lkw			730	519	19	41	1.309	1.272	37	1.203
Bus			46	49		3	98	110	-12	97
Sonst.Kfz			76	23	1		100	95	5	105
Mofa/Moped	1	1	42	4	2	2	52	47	5	59
Fußgänger	14	2	57	21	9	9	112	134	-22	122
Radfahrer	9	5	118	43	10	18	203	195	8	179
Sonstige/o.Ang.			9	5	1	711	726	750	-24	750
Gesamt 2017	27	11	6.639	3.018	491	971	11.157		-97	11.236
Gesamt 2016	18	13	6.722	3.020	520	961		11.254		
Veränderung	9	-2	-83	-2	-29	10			-0,9%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,5 % (Vorjahr 59,7 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel dominiert. Von insgesamt 11.157 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.496 (76,1%) auf diese Art der Verkehrs-beteiligung.

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.	2017	2016		
Straßenbenutzung	1	18	3					19		41	43	-2	
Geschwindigkeit	22	740	33	2	2	10		3		812	825	-13	
Abstand	6	705	62	3	7	13		3		799	895	-96	
Überholen	1	48	3					3		55	57	-2	
Vorbeifahren		20	2			1				23	28	-5	
Nebeneinanderfahren	3	637	85		4			1		730	703	27	
Vorfahrt/Vorrang		279	11		1	2		5		298	294	4	
Rotlicht Fz.	1	62	4			1		15		83	76	7	
Abbiegen	1	198	17	2		2		4		224	251	-27	
Wenden/Rückwärtsfahren		901	139		20				1	1.061	1.162	-101	
Einfahren in den fließenden Verkehr		221	15	2	2	1		6		247	248	-1	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		25	2					6		33	14	19	
Ruhender Verkehr		79	14		1					94	108	-14	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	13	1.570	339	37	39	12		53	8	2.071	1.913	158	
Technische Mängel		4								4	14	-10	
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	1							2	3	-1	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							48			48	63	-15	
Fußgängerfehler sonst. Art							9			9	16	-7	
o.A.		5								5	9	-4	
Gesamt 2017	48	5.513	730	46	76	42	57	118	9	6.639		-83	
Gesamt 2016	48	5.578	738	41	66	40	80	118	13		6.722		
Veränderung		-65	-8	5	10	2	-23		-4			-1,2%	

Hauptursachen bei den vorgenannten -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				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2012 - 2016
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2017	2016		
Januar	104	34	755	893	806	87	824
Februar	91	32	678	801	930	-129	830
März	127	54	916	1.097	915	182	895
April	126	34	833	993	1.059	-66	998
Mai	155	40	894	1.089	1.094	-5	1.013
Juni	136	45	915	1.096	1.073	23	1.003
Juli	131	32	803	966	1.001	-35	965
August	138	38	812	988	1.013	-25	1.022
September	142	41	854	1.037	1.093	-56	1.013
Oktober	141	41	885	1.067	1.029	38	998
November	159	52	949	1.160	1.132	28	1.028
Dezember	109	39	849	997	1.006	-9	927
Gesamt 2017	1.559	482	10.143	12.184		33	11.516
Gesamt 2016	1474	473	10204		12.151		
Veränderung	85	9	-61			0,3%	

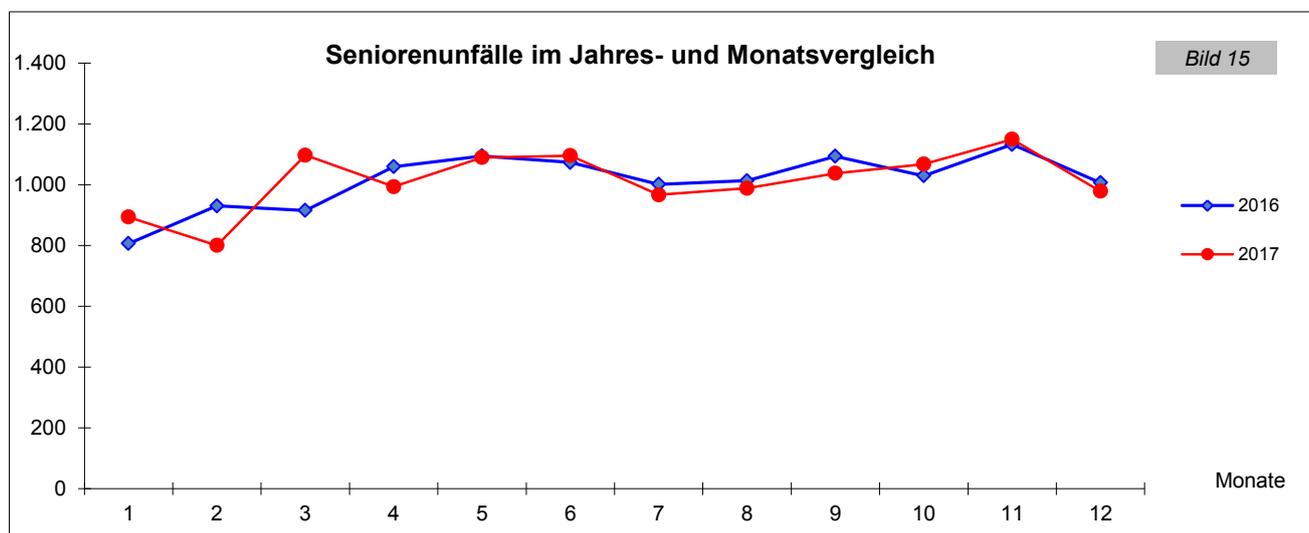
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2016/2017 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

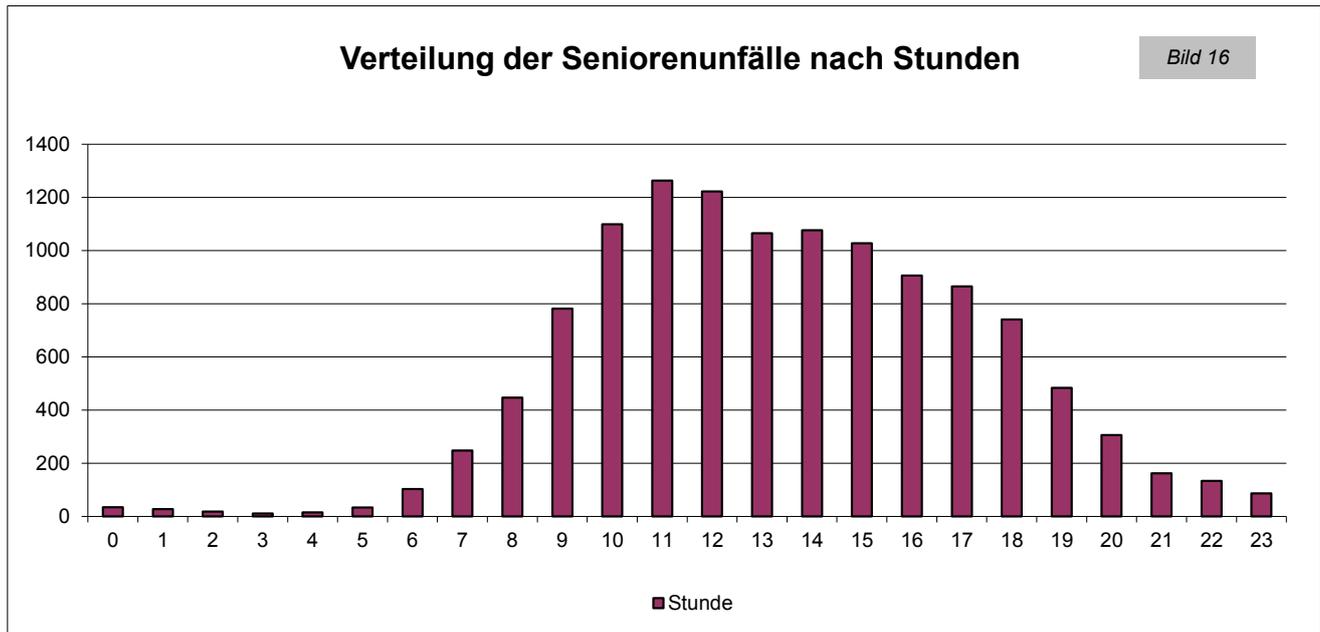
- Anstieg der Seniorenunfälle um 33 auf 12.184
- Steigerung der Unfälle mit Personenschaden von 1.474 auf 1.559, an 20,6 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 12,8 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,2 %).

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. Damit bleiben auch die Senioren eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

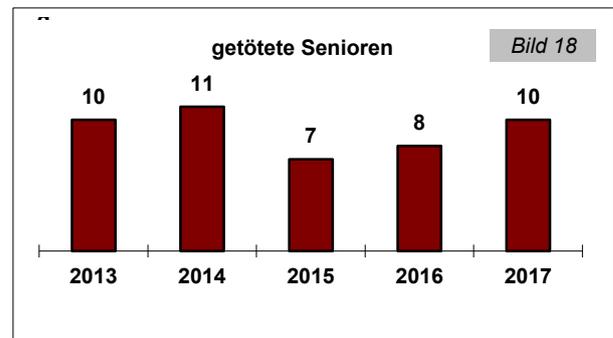
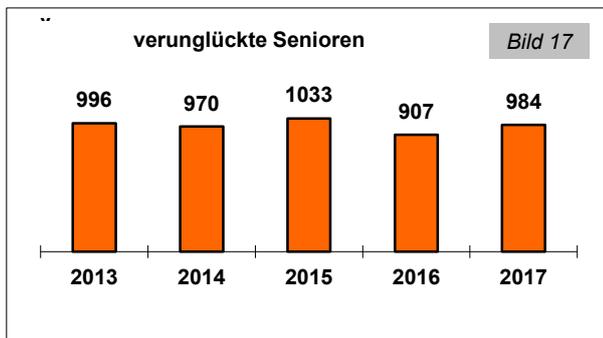


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 Uhr und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 Uhr und 18 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahr 2017 verunglückten insgesamt 984 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 77 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 984 verunglückten Senioren wurden

- 10 getötet (+ 2)
- 160 schwer verletzt (+ 15)
- 814 leicht verletzt (+ 60)

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 2012 - 2016
	0-14	15-17	18-24	25-64	65-74	>74	o.A.	2017	2016	+ / -	
Krad		1	1	13	21	11	2	49	26	23	32
Pkw	2	3	409	2.476	3.498	3.353	144	9.885	9.837	48	9.381
Lkw			64	592	272	35	41	1.004	1.008	-4	933
Bus			5	78	31	6	5	125	145	-20	117
Sonst.Kfz			3	43	17	7	1	71	61	10	69
Mofa/Moped			2	7	18	8		35	28	7	25
Fußgänger	10	4	7	37	34	39	12	143	126	17	113
Radfahrer	19	18	9	55	45	54	25	225	211	14	226
Sonstige/o.Ang.			2	5	6	1	633	647	709	-62	618
Gesamt 2017	31	26	502	3.306	3.942	3.514	863	12.184		33	11.514
Gesamt 2016	31	13	500	3.264	4.014	3.445	884		12.151		
Veränderung		13	2	42	-72	69	-21			0,3%	

Im Vorjahresvergleich ist ein leichter Anstieg der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung festzustellen.

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 12.184
- Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) sind wesentlich geprägt bei der Verkehrsbeteiligung Pkw und Lkw.
- Senioren sind zu 61,2 % (Vorjahr 61,4 %) 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.	2017	2016	
Straßenbenutzung		35	1					8		44	38	6
Geschwindigkeit	8	244	8	1	1	2		2		266	333	-67
Abstand	5	295	8	2		3				313	276	37
Überholen	3	64	3	1		1		3	2	77	76	1
Vorbeifahren		44						1		45	41	4
Nebeneinanderfahren	1	723	65	5	6	3				803	815	-12
Vorfahrt/Vorrang		362	10			1		8		381	405	-24
Rötlicht Fz.		60	1			1		3		65	74	-9
Abbiegen		247	10	1	2	2		6		268	278	-10
Wenden/Rückwärtsfahren	1	1.374	41	3	5				1	1.425	1.536	-111
Einfahren in den fließenden Verkehr		312	3			1		9		325	319	6
Fehlverhalten ggü Fußgängern		67	2			2		5		76	60	16
Ruhender Verkehr		134	3	1						138	127	11
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	14	2.879	148	23	8	10		54	4	3.140	3.007	133
Technische Mängel		3	2		1					6	7	-1
Beleuchtung/Ladung Besetzung		2	2		1					5	3	2
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							55			55	43	12
Fußgängerfehler sonst. Art							18			18	17	1
o.A.		6								6	4	2
Gesamt 2017	32	6.851	307	37	24	26	73	99	7	7.456		-3
Gesamt 2016	8	6.882	297	49	19	21	62	106	15		7.459	
Veränderung	24	-31	10	-12	5	5	11	-7	-8			0,0%

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

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

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

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

Senioren ist deshalb eine regelmäßige ärztliche Untersuchung zu empfehlen, damit einschränkende Faktoren rechtzeitig erkannt werden können. Die Polizei Hamburg setzt bereits seit Jahren speziell geschulte Seniorenberater ein, die zugleich auch direkte Ansprechpartner sind (siehe unter 2.3.2.2).

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Steigerung der Fußgängerunfälle um 54, dabei anteilig

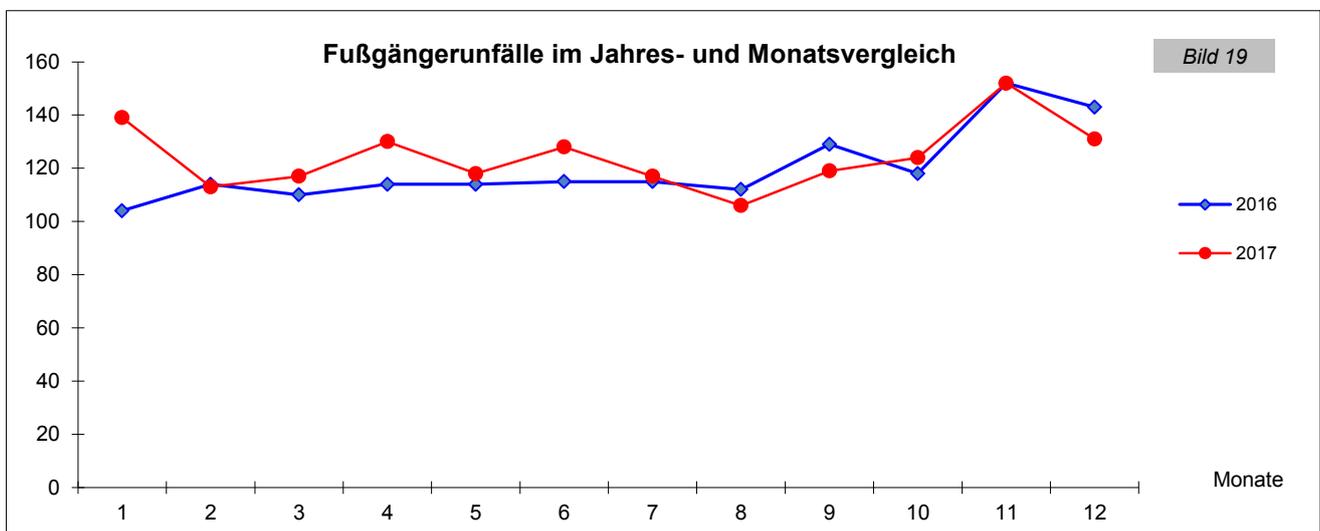
- Steigerung der Unfälle mit Personenschaden (+ 74)
- Steigerung bei den Unfällen mit Getöteten (von 6 auf 13)
- Zunahme der Unfälle mit Schwerverletzten (+ 15)
- Verringerung der Unfälle mit Sachschaden (- 20)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2012 - 2016
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2017	2016		
Januar	115	2	22	139	104	35	123
Februar	99	1	13	113	114	-1	97
März	91	1	25	117	110	7	103
April	105	1	24	130	114	16	114
Mai	101	1	16	118	114	4	117
Juni	96		32	128	115	13	123
Juli	93		24	117	115	2	104
August	87	3	16	106	112	-6	123
September	99	1	19	119	129	-10	120
Oktober	104	1	19	124	118	6	126
November	133	2	17	152	152		147
Dezember	115		16	131	143	-12	138
Gesamt 2017	1.238	13	243	1.494		54	1.435
Gesamt 2016	1.164	21	255		1.440		
Veränderung	74	-8	-12			3,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

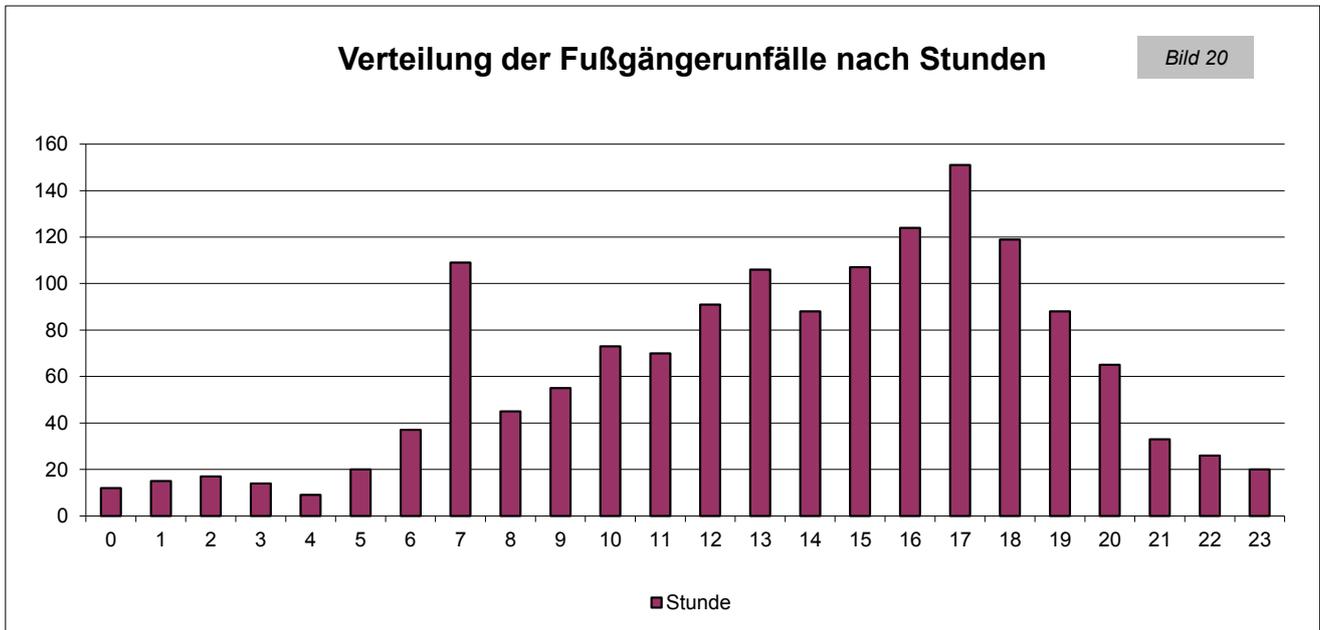
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2016/2017 verlief im Monatsvergleich abgesehen vom Januar weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

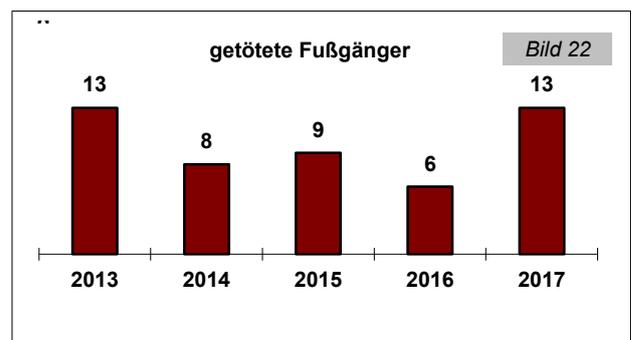
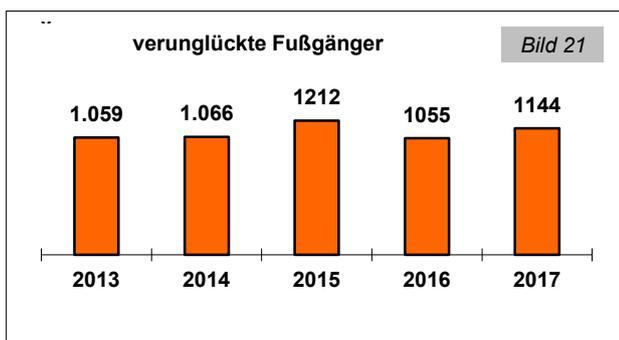
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2017 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 12, 13 und 15 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.

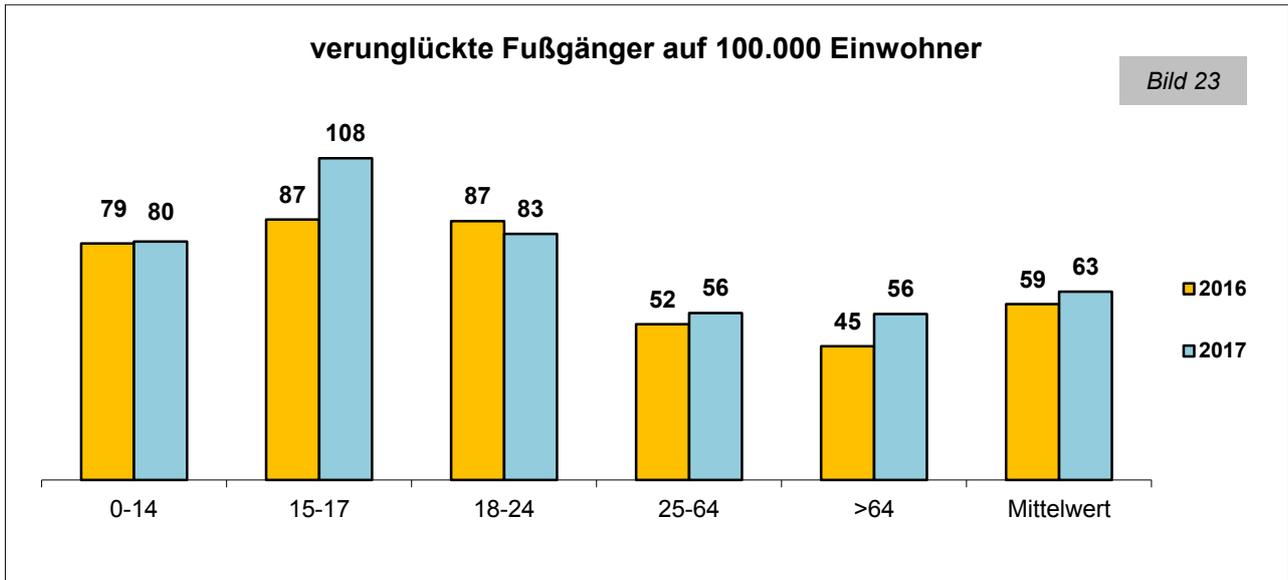


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Verunglückten im Jahr 2017 auf 1.144 (+ 89).

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

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



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität junge Menschen bis 24 Jahre als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken.

1.5.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen										Durchschnitt 2012 - 2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Kfz-Führer			50	401	128	66	645	585	60	614
Fußgänger	112	32	57	286	73	115	675	689	-14	646
Radfahrer	8	4	9	66	8	43	138	120	18	127
Sonstige/o.Ang.						36	36	46	-10	48
Gesamt 2017	120	36	116	753	209	260	1.494		54	1.435
Gesamt 2016	125	36	118	742	173	246		1.440		
Veränderung	-5		-2	11	36	14			3,8%	

Bezogen auf alle 1.494 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 43,2 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 45,2 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 645 Kfz-Führern des Jahres 2017, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 569 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 288 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
- an Lichtzeichenanlagen

Tabelle 26

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2017	2016		
Straßenbenutzung		5				2		31			38	29	9
Geschwindigkeit	1	13		1				2			17	18	-1
Abstand		2									2	8	-6
Überholen		1									1	5	-4
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren												1	-1
Vorfahrt/Vorrang		5	1	1							7	4	3
Rotlicht Fz.		21	1					7	2		31	19	12
Abbiegen		51	2	2					5		60	42	18
Wenden/Rückwärtsfahren		76	9		2				1		88	74	14
Einfahren in den fließenden Verkehr		12							1		13	10	3
Fehlverhalten ggü Fußgängern	3	288	21	9	1	2		62	12		398	377	21
Ruhender Verkehr		2									2	7	-5
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	1	92	7	6	2	2		34	15		159	154	5
Technische Mängel								1			1	2	-1
Beleuchtung/Ladung Besetzung								1			1	1	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								503			503	488	15
Fußgängerfehler sonst. Art								171			171	197	-26
o.A.		1						1			2	4	-2
Gesamt 2017	5	569	41	19	5	6	675	138	36		1.494		54
Gesamt 2016	3	508	40	25	6	3	689	120	46		1.440		
Veränderung	2	61	1	-6	-1	3	-14	18	-10				3,8%

1.5.5 Radfahrer

1.5.5.1 Verkehrsunfälle

Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war.

Gegenüber dem Vorjahr ist die Zahl der Radfahrerunfälle gesunken (- 2,7%).

Tabella 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2012 - 2016
				2017	2016		
Januar	107	2	35	144	116	28	143
Februar	90	3	39	132	146	-14	135
März	155	2	69	226	170	56	175
April	198	1	62	261	267	-6	263
Mai	278	3	76	357	365	-8	325
Juni	316	6	66	388	428	-40	388
Juli	276	4	73	353	351	2	339
August	232	4	58	294	314	-20	368
September	223	5	78	306	433	-127	362
Oktober	198	4	78	280	259	21	275
November	188	1	55	244	211	33	240
Dezember	115	2	41	158	171	-13	144
Gesamt 2017	2.376	37	730	3.143		-88	3.157
Gesamt 2016	2.456	40	735		3.231		
Veränderung	-80	-3	-5			-2,7%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im Vergleich der Jahre 2016/2017 stellt sich das Unfallaufkommen weitgehend ähnlich dar, mit Ausnahme des September. Es gab 2017 88 Verkehrsunfälle mit Radfahrern weniger als 2016. Ein Grund für diese Abweichung kann nicht sicher bestimmt werden.

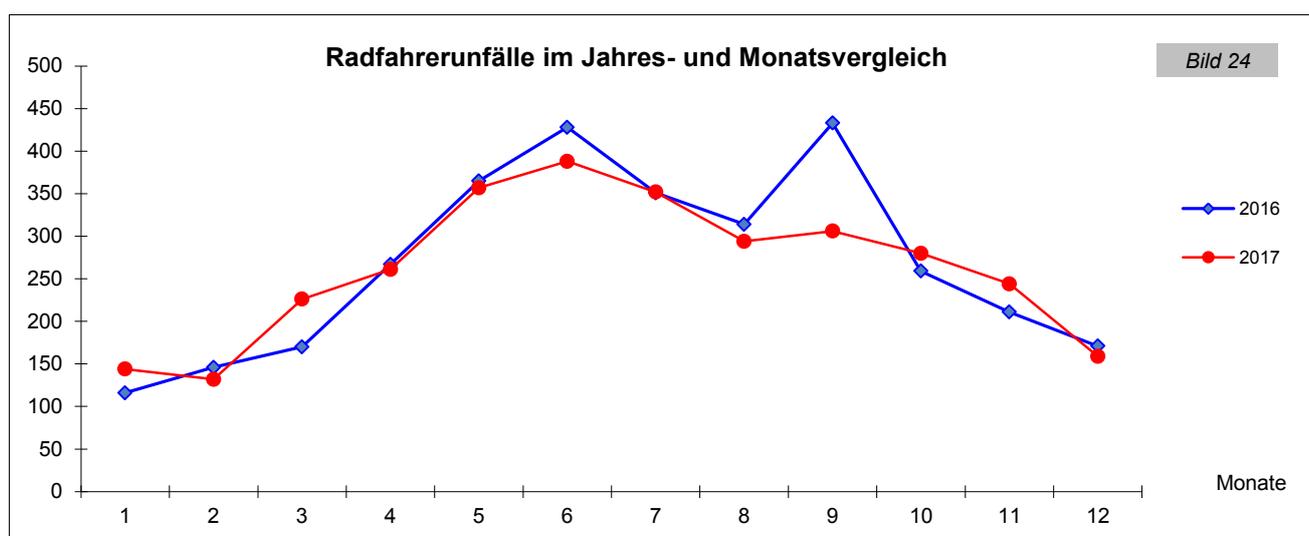
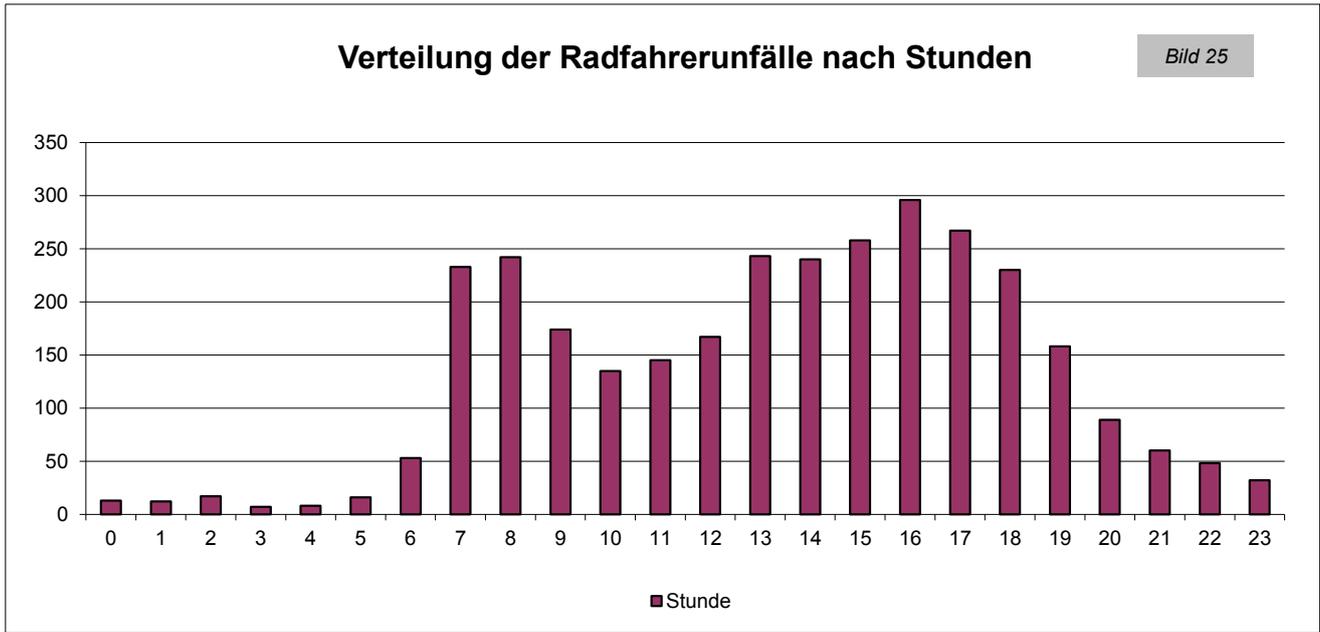
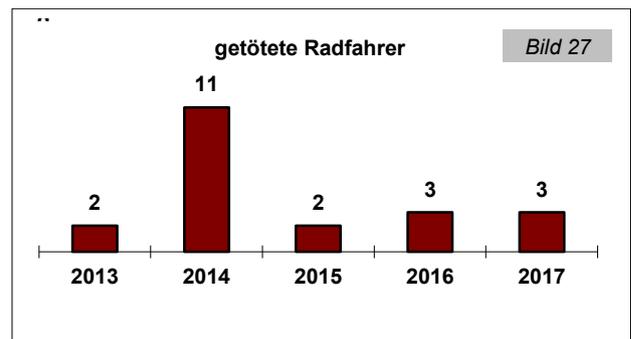
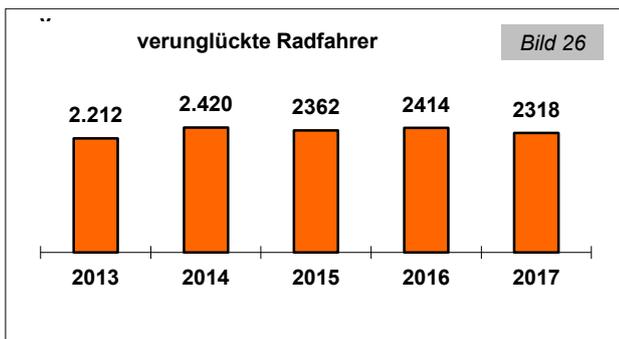


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

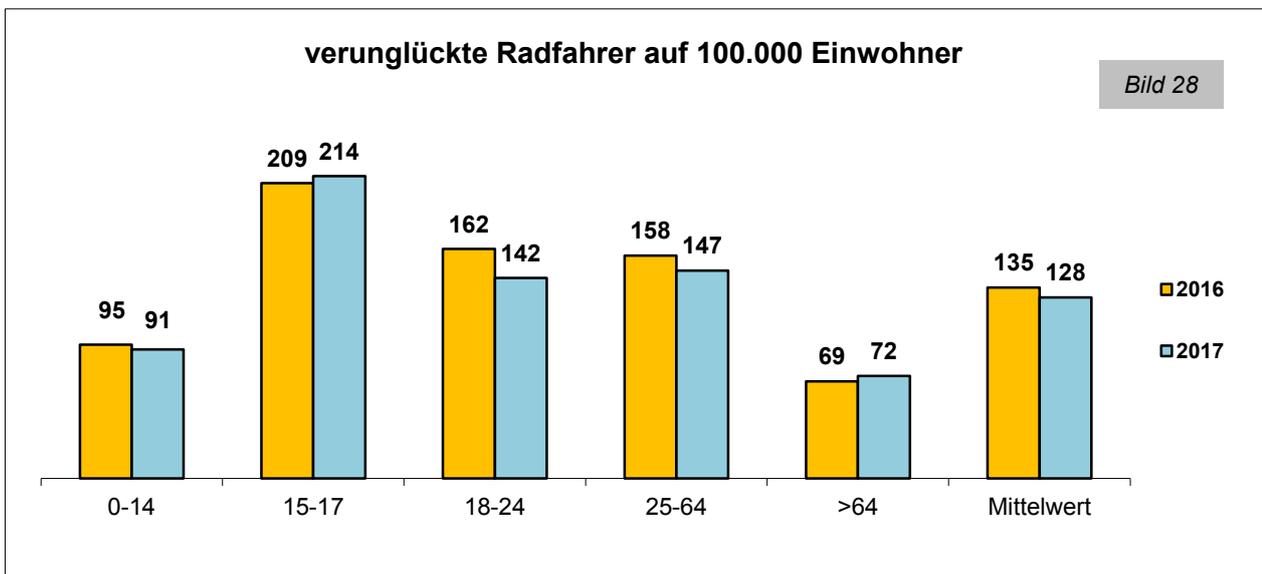


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



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



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

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

1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2012 - 2016
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
Kfz-Führer	1		123	1.166	256	83	1.629	1.756	-127	1.702
Fußgänger	11	1	14	70	25	28	149	157	-8	138
Radfahrer	160	82	118	661	99	192	1.312	1.273	39	1.252
Sonstige/o.Ang.						53	53	45	8	65
Gesamt 2017	172	83	255	1.897	380	356	3.143		-88	3.157
Gesamt 2016	174	69	265	2013	389	321		3.231		
Veränderung	-2	14	-10	-116	-9	35			-2,7%	

Bezogen auf alle 3.143 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 41,7 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 39,4 %)
- In 51,8 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 54,3 %)

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
					2017	2016	
Straßenbenutzung	5		144	2	151	157	-6
Geschwindigkeit	12		37	1	50	50	
Abstand	16		32		48	60	-12
Überholen	36		30	2	68	84	-16
Vorbeifahren	11		5	1	17	13	4
Nebeneinanderfahren	10		4	1	15	21	-6
Vorfahrt/Vorrang	331		75	5	411	409	2
Rotlicht Fz.	35		127	4	166	147	19
Abbiegen	563		38	13	614	694	-80
Wenden/Rückwärtsfahren	63			5	68	77	-9
Einfahren in den fließenden Verkehr	217		93	1	311	301	10
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1		62		63	48	15
Ruhender Verkehr	147		10	1	158	117	41
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	181		646	16	843	888	-45
Technische Mängel			8	1	9	7	2
Beleuchtung/Ladung Besetzung	1		1		2	1	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		108			108	111	-3
Fußgängerfehler sonst. Art		41			41	45	-4
o.A.						1	-1
Gesamt 2017	1629	149	1312	53	3143		-88
Gesamt 2016	1756	157	1273	45		3231	
Veränderung	-127	-8	39	8			-2,7%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

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

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden

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

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraftrad (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Krafroller (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm³ oder unter 11 kW Nennleistung und amtl. Kennzeichen)
- leichte Kfz* (über 50 cm³ und/oder mehr als 45 km/h und amtl. Kennzeichen)

- Moped (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 45 km/h und Versicherungskennzeichen)
- Mofa 25 (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 25 km/h und Versicherungskennzeichen)
- E-Bikes (ohne Treten beschleunigend oder motorunterstützt bis über 25 km/h mit VersKz.)
- leichte Kfz* (bis 50 cm³ und zul. Höchstgeschw. 45 km/h und Versicherungskennzeichen)

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

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

Tabelle 30

Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2012 - 2016
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2017	2016		
Januar	14	1	12	27	31	-4	31
Februar	24	1	14	39	42	-3	41
März	53	10	42	105	59	46	82
April	58	5	49	112	137	-25	134
Mai	87	5	53	145	167	-22	165
Juni	85	10	71	166	187	-21	191
Juli	71	10	53	134	181	-47	184
August	82	8	78	168	162	6	180
September	77	9	63	149	188	-39	172
Oktober	72	4	54	130	115	15	122
November	48	1	33	82	61	21	78
Dezember	25	6	16	47	41	6	42
Gesamt 2017	696	70	538	1.304		-67	1.422
Gesamt 2016	742	49	580		1.371		
Veränderung	-46	21	-42			-4,9%	

*Legende siehe Anlage A.2

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2017 gegenüber dem Vorjahr um 4,9 % und die Unfälle mit Personenschaden um 6,2 % zurückgegangen sind.

* den motorisierten Zweirädern zugeordnet seit 2014

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

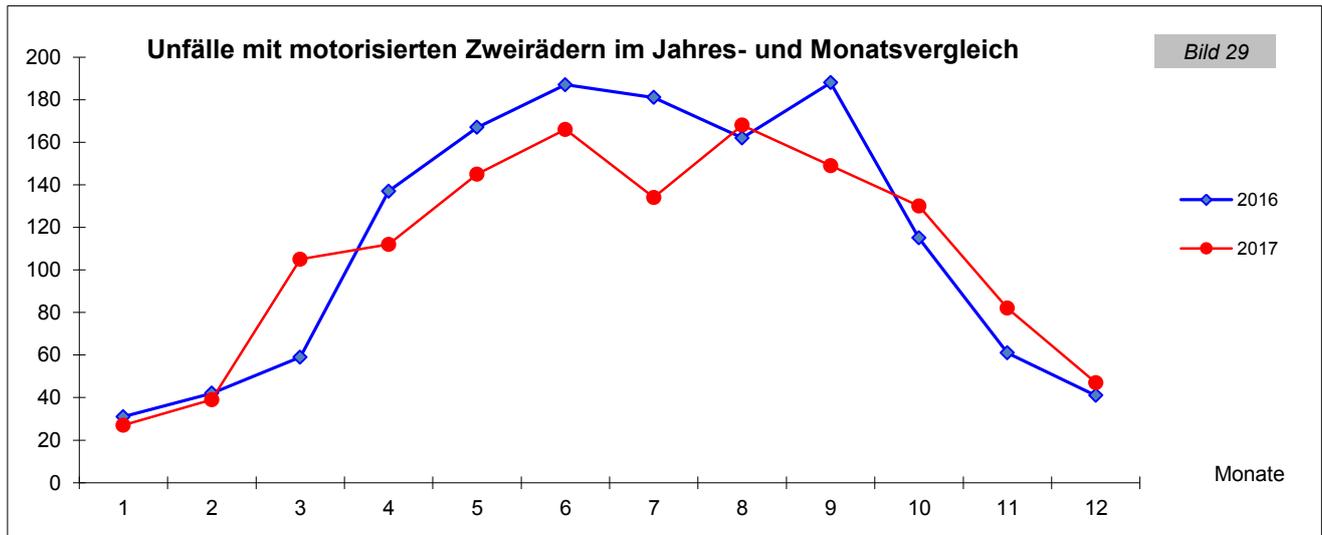
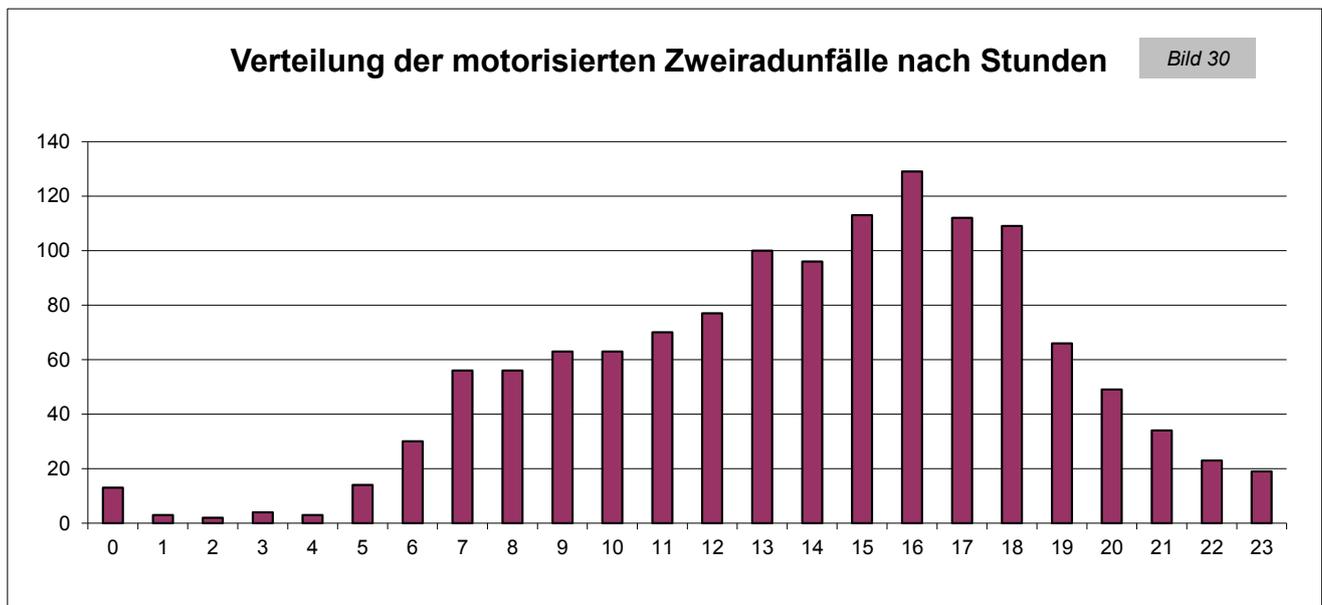


Bild 30 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.

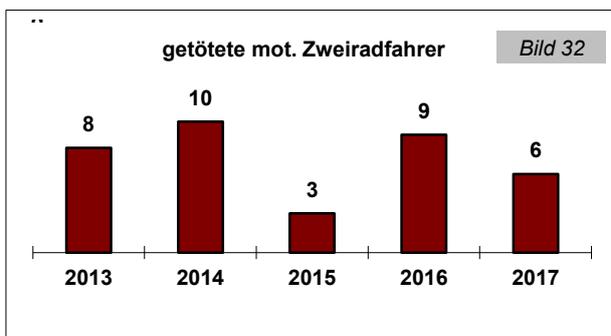
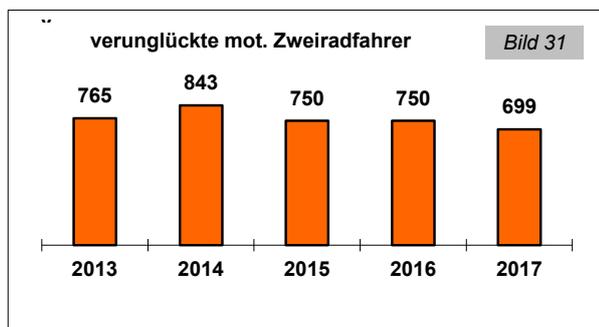


1.5.6.2 Verunglückte

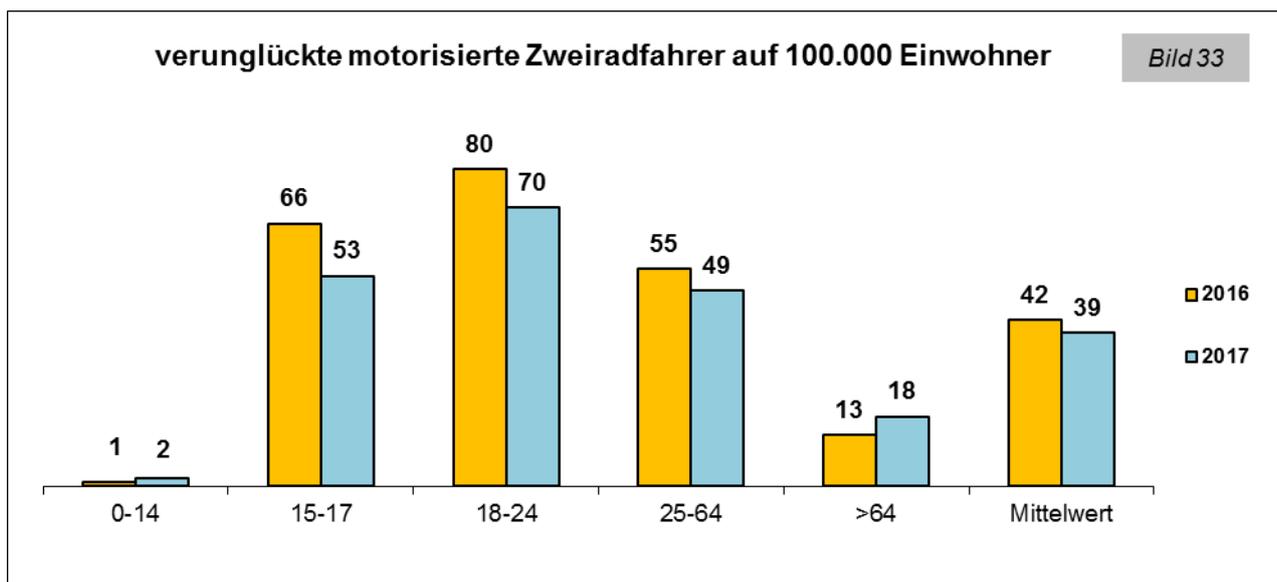
Bei 1.304 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 782 Personen:

Davon verunglückten 699 als Fahrer/Mitfahrer motorisierter Zweiräder:

- 351 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades oder Kraftrollers (ab 125 cm³)
- 77 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrad (50 – 125 cm³)
- 255 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25
- 6 Fahrer eines E-Bikes
- 10 Fahrer/Mitfahrer eines Trikes/Quads



Von den 2017 getöteten Zweiradfahrern waren fünf Kraffradfahrer und ein Motorrollerfahrer.



Der größte Anteil verunglückter Zweiradfahrer in absoluten Zahlen findet sich in der Altersgruppe der 25 - 64-jährigen (siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen), was dem größten Umfang dieser Gruppe an der Bevölkerung entspricht. Auf jeweils 100.000 Einwohner gesehen, verunglücken jedoch die 18 - 24-jährigen am häufigsten. Jugendliche als Nutzer von Mofa, Moped und Kleinkraffrädern sind ebenfalls leicht 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										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2012 - 2016
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2017	2016	+ / -	
motor. Zweiradfahrer	1	18	90	353	58	26	546	547	-1	571
Kfz-Führer			68	491	86	35	680	750	-70	764
Fußgänger	1		4	8	1	4	18	17	1	19
Radfahrer	1	3	3	13	1		21	22	-1	19
Sonstige/o.Ang.			1	1		37	39	35	4	48
Gesamt 2017	3	21	166	866	146	102	1.304		-67	1.421
Gesamt 2016	1	31	159	958	123	99		1.371		
Veränderung	2	-10	7	-92	23	3			-4,9%	

In 41,9 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 39,9 %). 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
						2017	2016	
Straßenbenutzung	7	3			1	11	15	-4
Geschwindigkeit	133	23				156	150	6
Abstand	92	37				129	129	
Überholen	30	8		1		39	52	-13
Vorbeifahren	2	8		1		11	9	2
Nebeneinanderfahren	18	82			6	106	106	
Vorfahrt/Vorrang	13	73		1	2	89	104	-15
Rotlicht Fz.	8	8		9		25	11	14
Abbiegen	11	91		2		104	124	-20
Wenden/Rückwärtsfahren	2	171			2	175	209	-34
Einfahren in den fließenden Verkehr	8	55		3		66	89	-23
Fehlverhalten ggü Fußgängern	5					5	3	2
Ruhender Verkehr		2				2	11	-9
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	216	118		4	26	364	335	29
Technische Mängel	1	1			2	4	2	2
Beleuchtung/Ladung Besetzung							3	-3
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			12			12	15	-3
Fußgängerfehler sonst. Art			6			6	2	4
o.A.							2	-2
Gesamt 2017	546	680	18	21	39	1304		-67
Gesamt 2016	547	750	17	22	35		1371	
Veränderung	-1	-70	1	-1	4			-4,9%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

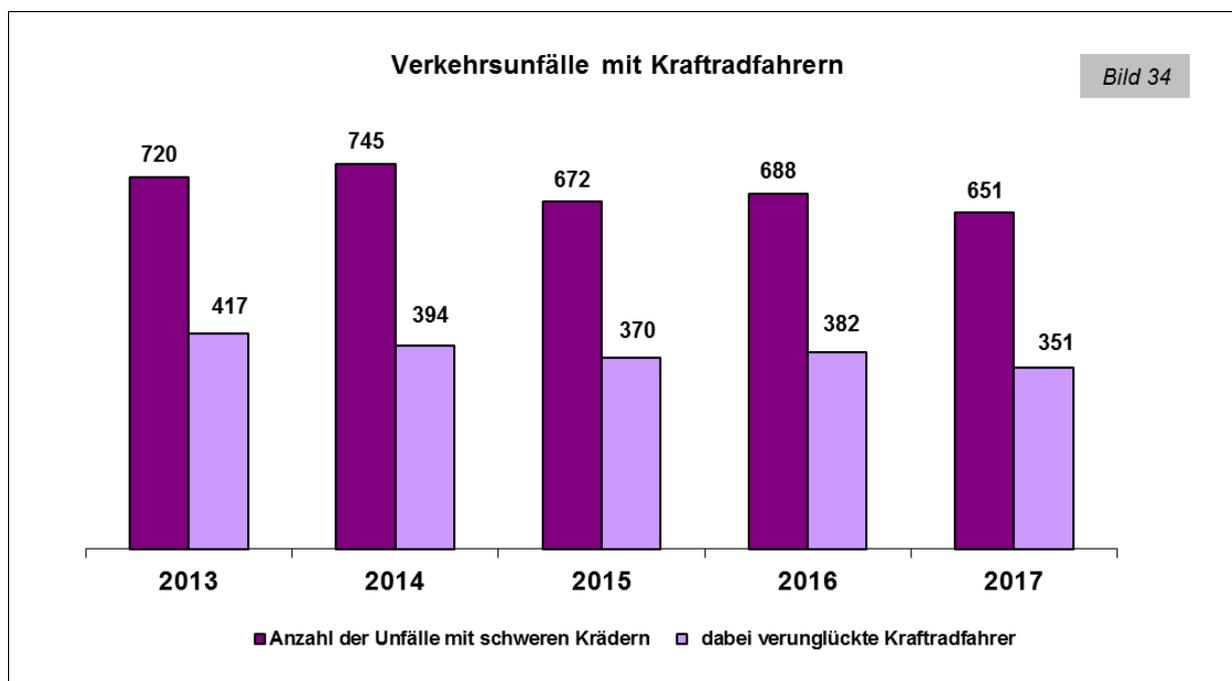
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

1.5.6.4 Kraftradfahrer (nur „Schwere Kräder“ ab 125 cm³)

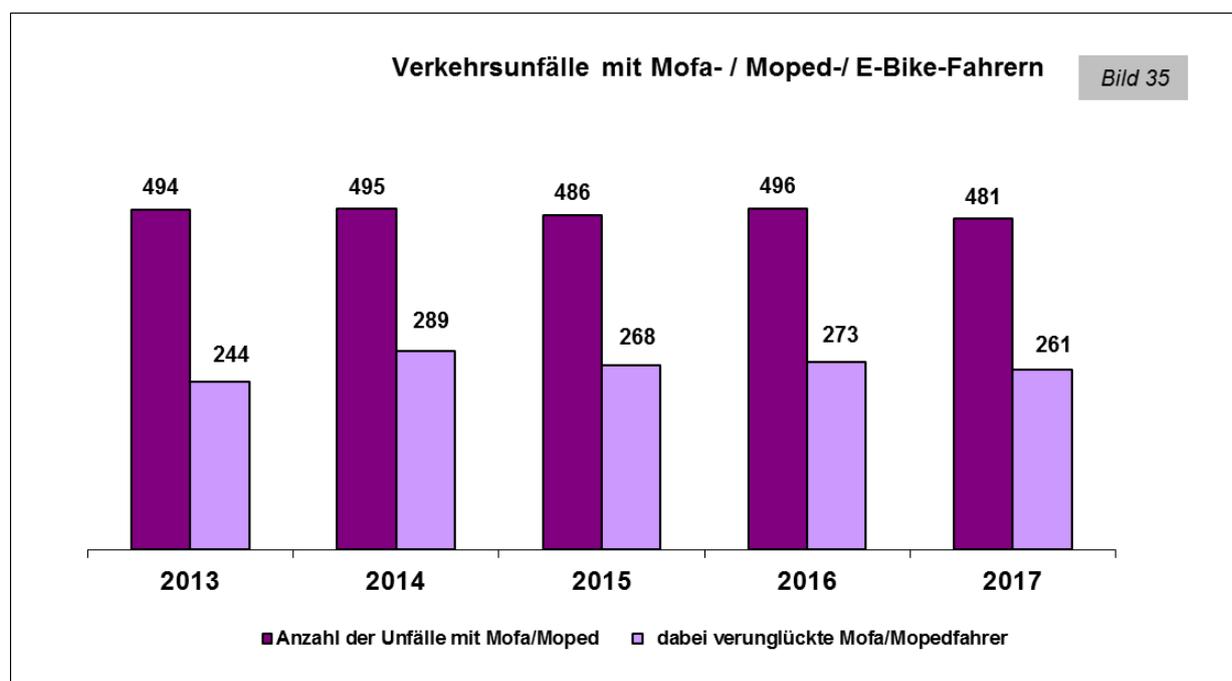
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,4 %, die Zahl der Verunglückten ging um 8,1 % zurück. 5 Kraftradfahrer verunglückten tödlich (Vorjahr 7).

1.5.6.5 Mofa 25 / Moped

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



Die Anzahl der Verkehrsunfälle in 2017 ist um 15 gesunken (-3%) . Die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe sank um 12. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Es verunglückten 261 Verkehrsteilnehmer in dieser Motorisierungsgruppe, darunter ist 1 toter Moped-Fahrer 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 Verkehrsunfallprävention, der sicheren Verkehrsraumgestaltung und der Verkehrsüberwachung zu gewinnen.

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

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

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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 2017 drei weitere Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt. Vorsitzender der Unfallkommission ist der Leiter der Verkehrsdirektion (VDL). Ständige Mitglieder sind der Stab der Verkehrsdirektion, die zentrale Straßenverkehrsbehörde (VD 5), die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und die Behörde für Inneres (A 3). Anlassbezogen werden Vertreter weiterer Institutionen und Organisationen zu den Sitzungen eingeladen (z.B. die örtlich zuständige Straßen Verkehrsbehörde des jeweiligen Polizeikommissariat (PK), Bezirke, HVV)

Angaben zu neu in das Arbeitsprogramm 2017 einbezogene Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Dehnhaide 57/71	Hohe Unfalllage durch einbiegende Fahrzeuge aus der Grundstückseinfahrt eines Supermarktes, insbesondere mit Radfahrern, die regelhaft verbotswidrig im rechten Bereich des Gehweges fahren.	Aufbau eines Bügels im Gehwegbereich. Pflastererneuerung im Gehwegbereich der Grundstücksausfahrt. Kontaktaufnahme mit dem Grundstückseigentümer bezgl. der Empfehlung einer Schwelle in der Ausfahrt zur Geschwindigkeitsverringern und Aufstellen einer Achtungsbeschilderung im nicht-öffentlichen Raum. Aufbringen zweier Parkstandsmarkierungen.
Kurt-Schumacher-Allee/ Brocksstr.	Vielzahl von Überschreiten Unfällen an der FLZA und Abbiegeunfälle aus der Brocksstraße	Es wird ein stufiges Maßnahmenkonzept umgesetzt. Parallel prüft der LSBG die Auswirkungen einer Ampeldrosselung auf das Umfeld. Stufe 1: Verbesserung der Beleuchtung (erhöhter Gelblichtanteil zur Ausleuchtung der Umgebung) und Einrichten einer Tempo 30 km/h Strecke mit Piktogramm auf der Kurt-Schumacher-Allee bzw. Münzstraße und Kreuzweg. Stufe 2: Verstärkte Geschwindigkeits-

		überwachung Stufe 3: Einrichtung GÜA
Holsteiner Chaussee/ A23 Nordrampe	Häufung von VU für stadtauswärts auf der Holsteiner Chaussee fahrende Fahrzeuge beim Linksabbiegen während der bedingt verlässlichen Phase (Gelbblinken des Signalgebers) auf die Nordrampe der A23. Überwiegend beginnend nachmittags bis in die Abendstunden.	Anpassung der LZA Schaltung. Grünlichtabbruch bei detektierten, größeren Lücken des entgegenkommenden, stadteinwärts fahrenden Verkehrs auf der Holsteiner Chaussee. Damit wird deutlich vermehrt ein gesichertes Linksabbiegen mit Grünlicht für Linksabbieger auf die Nordrampe gewährleistet.

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2017

Im Jahr 2017 wurden an neun Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2017 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Stresemannstr./ Sternenbrücke	Erhebliche Anzahl von Verkehrsunfällen im Längsverkehr und Verflechtungsverkehr	Ausrüstung des Blinkers am Viadukt mit einer Kontrastblende. Aufbringen eines Piktogramms mit der „Flaschenhals-symbolik“ in Höhe des Blinkers, analog zum VZ 120. Kennzeichnung der rechtsseitigen Schutzplanke unter dem Viadukt mit rot-weißer Farbe, analog zum VZ 625-11. Maßnahmen wurden bis 08.05.2017 umgesetzt. Versuchsweise wurde die Richtungsseparation im November 2017 ausprobiert. Die weitere Befassung der UKO bzgl. der Richtungsseparation des stadtauswärtsführenden Fahrstreifens erfolgte im Dez. 2017. Umsetzung, nach Absprache mit den beteiligten Behörden Anfang 2018.
Doormannsweg / Fruchtallee	Unfallschwerpunkt am nicht signalisierten Rechtsabbieger in die Fruchtallee	Anordnung einer LED basierten Signalisierung des Rechtsabbiegers. Die Maßnahme wurde im Juni 2017 umgesetzt. Seitdem stark rückläufige Unfallzahlen.
Finkenwerder Straße / Vollhöfner Weiden	Unfallschwerpunkt i.S. Verflechtungsunfälle, Abkommen von der Fahrbahn in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit.	Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich des Knoten auf 50 km/h. Hierzu Versetzen des VZ 274 (60) auf der Finkenwerder Straße in Richtung Finkenwerder. Einrichten einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (GÜA) im Mai 2017.
Horner Kreisel / Hammer Straße	Hohe Unfalllage durch Rötlichfahrer aus der Hammer Straße und hohe Unfalllage im Längsverkehr durch verbotswidriges Linksabbiegen aus dem rechten Fahrstreifen.	Neben mehreren bereits 2016 getroffenen Maßnahmen, wurde Anfang 2017 die Größe der Signalgeber in der Hammer Straße angepasst und ein neuer Vorwegweiser auf der A 24 montiert. Seitdem sind die Unfallzahlen rückläufig.
Winterhuder Weg / Hamburger Str./ Mundsbürger Damm	Hohe Anzahl von Unfällen im Längsverkehr (Fahrstreifenwechsel und Nebeneinanderfahren). Konflikte zwischen aus der Hamburger Straße nach rechts in den Winterhuder Weg abbiegenden Fahrzeugen mit in gleicher Richtung fahrenden Radfahrern.	Neben mehreren in den Vorjahren getroffenen Maßnahmen beschloss die UKO im Februar 2017 die Neumarkierung in der Kreuzungsmitte des Knotens. Dieses wurde im Mai 2017 umgesetzt. Der Knoten wird weiter betrachtet und bleibt UHS.
Rüterstr. / Schädlerstr. / Wendemuthstr.	Hohe Anzahl von Abbiegeunfällen im inneren Knotenbereich. Hauptkonflikt Linksabbieger aus der Wendemuthstr. kollidieren mit dem Gegenverkehr aus der Schädlerstraße.	Es wurde eine Sperrflächenmarkierung im Knotenmittelpunkt Rüterstraße / Schädlerstraße /Wendemuthstraße aufgetragen. Weiterhin ein Sperrflächenauftrag inkl. Leitboys (Bischofsmützen) im Mündungsbereich der Schädlerstraße / Rüterstraße. Die Maßnahmen wurden im August 2017 umgesetzt.
Dehnhaid 57 / 71	Verkehrsunfälle mit verbotswidrig auf dem Gehweg in Richtung Barmbeker Markt fahrenden Radfahrern und vom Parkplatz eines Supermarktes abfahrenden Fahrzeugen.	Anordnung einer Schwelle auf öffentlichen Grund vor der Ausfahrt vom Parkplatz zur Geschwindigkeitsreduzierung der ausfahrenden Fahrzeuge. In Absprache mit dem Grundeigentümer die Aufstellung eines „Achtung“ Schildes auf Privatgrund. Die Schwelle wurde bisher nicht umgesetzt. Rückfrage bei MR läuft. Das Schild auf Privatgrund wurde im

		Dezember 2017 realisiert.
Kurt-Schumacher-Allee / Brockesstraße	Hohe Anzahl von Überschreiten- Unfällen und Abbiegeunfälle aus der Brockesstraße.	Umsetzung einer Verbesserung der Beleuchtung (erhöhter Gelblichtanteil) und Einrichtung einer Tempo 30 km/h Strecke mit Piktogramm auf der Kurt-Schumacher-Allee zwischen Münzstraße und Kreuzweg. Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung. Die Tempo 30 km/h wurde im Oktober 2017 eingerichtet. Die Überwachung läuft.
Holsteiner Chaussee/ A23 Nordrampe	Häufung von VU für stadtauswärts auf der Holsteiner Chaussee fahrende Fahrzeuge beim Linksabbiegen während der bedingt verlässlichen Phase (Gelbblinken des Signalgebers) auf die Nordrampe der A23. Überwiegend beginnend nachmittags bis in die Abendstunden.	Eine Anpassung der LZA Schaltung. Grünlichtabbruch bei detektierten, größeren Lücken des entgegenkommenden, stadteinwärts fahrenden Verkehrs auf der Holsteiner Chaussee. Damit wird deutlich vermehrt ein gesichertes Linksabbiegen mit Grünlicht für Linksabbieger auf die Nordrampe gewährleistet.

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 Überprüfungen der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

Im Jahr 2017 wurden vier Unfallhäufungsstellen einer abschließenden Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu musste die Unfallentwicklung 3 Jahre vor und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen werden.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen	Ergebnis
Jenfelder Allee/ Rodigallee	Hohe Anzahl Abbiegeunfälle und Unfälle im Längsverkehr	Beseitigung von Spurrillen durch Erneuerung des Fahrbahnbelages. Erneuerung/ Verbesserung der Wegweisung durch Schilder und Fahrbahnmarkierungen. Überprüfung/Veränderung der Signalisierung in Bezug auf die Räumzeiten. Umrüstung der LZA in LED Technik.	Die Maßnahmen führten zu stark reduzierten Unfallzahlen. Die UHS wurde im Dezember 2017 abgeschlossen.
Rote Brücke / Billbrookdeich	Fahrzeuge aus dem Billbrookdeich fahren in den Knoten Rote Brücke / Billbrookdeich ein, ohne auf die vorfahrtberechtigten Fahrzeuge der Straße Rote Brücke zu achten.	Anordnung Tempo 30 km/h in der Straße Rote Brücke in Richtung Nordosten mit Zusatzschild „Unfallgefahr“. Zur Sichtverbesserung wurden zwei Parkstände im baulich hergerichteten Parkstreifen unmittelbar vor der Einmündung durch Betonelemente gesperrt. In Richtung Südwesten wurde das Haltverbot um drei Fahrzeuglängen verlängert.	Die Maßnahmen führten zu stark rückläufigen Unfallzahlen. Die UHS wurde im Dezember 2017 abgeschlossen.
Buxtehuder Straße / Großer Schippsee	Fahrzeuge aus der Straße Großer Schippsee fahren, teilweise unter Missachtung des VZ 206, in die Buxtehuder Straße ein und kollidieren mit dem Geradeausverkehr.	Auftragen einer zweite Haltlinie in Höhe der Sichtlinie an der Einmündung Großer Schippsee / Buxtehuder Straße. Die vorhandene Haltlinie wurde um 1,5 m zurückverlegt. Auftragen des Piktogramm „Stopp“ zwischen den Haltlinien. Der Rechtsabbiegerfahrstreifen in der Buxtehuder Straße wurde zwischen Tankstelle und der Einmündung Großer Schippsee mittels Sperrfläche u. zusätzlicher Sicherung durch aufgeschraubte Verkehrselemente gesperrt. Radwegfurt wurde rot eingefärbt.	Die Maßnahmen führten zu stark rückläufigen Unfallzahlen. Die UHS wurde im Dezember 2017 abgeschlossen.
Grindelallee zwischen Rentzelstraße und Edmund-Siemers-Allee	Wende-Unfälle zwischen Fahrzeugen und Bussen auf dem Bussonderfahrstreifen und Verkehrsunfälle mit Fußgängerbeteiligung durch unachtsames Queren.	Bau einer Mittelinsel (80 cm breit) mit Zaun.	Die Maßnahmen führten zu stark rückläufigen Unfallzahlen. Die UHS wurde im Dezember 2017 abgeschlossen.

2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information

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

An Hamburger Bundesautobahnen (BAB) 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 Verkehrsleitzentrale übertragen.

Im Zuge von Bauarbeiten im Rahmen des Ausbaus und der Überdeckung der BAB 7 konnten im Jahr 2017 **drei** 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 **1.743** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1.645** rechnergesteuert. Sie sind an die Verkehrsleitzentrale angeschlossen, die auch im Jahr **2017** durch ca. **88.200** Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat. Insbesondere erfolgten im Vergleich zu 2015 und 2016 weniger Anforderungen zu An- u. Abfahrten zur Veranstaltungsarena im Volkspark durch die Neustrukturierung des HSV im Bereich Handball und Eishockey.

Die Tunnelbetriebszentrale 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 **2017** von der Verkehrsleitzentrale ca. **4.400** manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) auf den BAB 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt. Wie bereits 2016 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 Tunnelbetriebszentrale veranlasst.

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und 7 auf den Schilderbrücken der Netzbeeinflussungsanlage (NBA) durch die Verkehrsleitzentrale geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahn-bereichen des AD Buchholzer Dreieck (BAB 1), des AK Maschener Kreuz (BAB 7) und der AS Neumünster-Süd (BAB 7).

Im Jahr **2017** wurden von der Verkehrsleitzentrale 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 Verkehrsleitzentrale 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 **2017** von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst wie im Vorjahr ca. **55.000** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt. Dabei wurden vor allem sicherheitsrelevante Verkehrs-

informationen 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 **2017** wurden von der Polizei an die Busleitstelle **16** Live-Bilder ausgeleitet, die Verkehrsleitzentrale wiederum kann insgesamt **8** Live-Bilder aus dem Bestand der Busleitstelle aufschalten.

Derzeit werden weitere Kooperationsmöglichkeiten i. Z. m. dem Austausch aktueller Verkehrslageinformationen aus den jeweiligen Steuerungssystemen geprüft.

Im Rahmen der federführend von der Behörde f. Wirtschaft, Verkehr u. Innovation (BWVI) geplanten ITS (Intelligente Transport Systeme)-Projekte ist eine weitere Optimierung der Nutzung von Datenquellen in der Verkehrsleitzentrale vorgesehen. Zielsetzung für die Verkehrsleitzentrale ist, die Informations- und Steuerungsmöglichkeiten für Aufgaben des operativen Verkehrsmanagements weiter zu verbessern.

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 Verkehrsunfallprävention

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 Verkehrsunfallprävention (Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung) ein Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsunfallprävention ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert.

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

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

2.3.1 Verkehrserziehung

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

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg:

2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Polizeiverkehrslehrer/-innen der Polizeikommissariate unterrichten in Kindergärten und Kindertagesheimen zum Thema „Kind als Fußgänger“. Neben der Verkehrserziehung für Kinder ab dem 5. Lebensjahr spielt die Beratung der Eltern und Erzieher in Fragen der sicheren Verkehrsteilnahme des Kindes im Lebens- und Wohnumfeld eine wichtige Rolle.

In Hamburg werden nahezu alle Kindergärten und Kindertagesheime durch die Polizeiverkehrslehrer erreicht und betreut.

Ergänzt wird das polizeiliche Angebot durch den „Polizeiverkehrskasper“, der neben den Auftritten in Kindergärten auch im eigenen „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee Vorführungen durchführt

(Anmeldung erforderlich). Durch den Einsatz des Mediums „Handpuppe“ gelingt es, die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht zu vermitteln.

2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs/Fahrradfuchs

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 seit 1969 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.

Seit dem Jahr 2017 ist die Aktion Fahrradfuchs fester Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit der Hamburger Polizei. Analog zur Aktion Verkehrsfuchs bieten Verkehrslehrer kostenlose Wochenkurse in den Schulferien an. Sie führen die Kinder schrittweise an Verkehrssituationen heran und üben täglich richtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr – ein Verkehrssicherheitstraining für junge Radfahrer der Klassen 2 bis 4.

2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrserziehung liegt im Primarbereich (Klasse 1 bis 4). Alle Hamburger Schulkinder der Grundschulen erhalten umfangreichen Verkehrsunterricht. Das wesentliche Ziel besteht darin, junge Kinder zu einer sicheren und altersgemäßen Verkehrsteilnahme zu befähigen. Der Unterricht umfasst die Themen „Kind als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer“.

Themenbezogen werden die Polizeiverkehrslehrer der Polizeikommissariate durch die fünf mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrradausbildung (3. und 4. Klasse) sowie von den Handpuppenspielern (Polizeiverkehrskasper) in den 1. und 2. Klassen unterstützt.

Das Angebot an alle Hamburger Schulen, Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen durchzuführen, besteht seit dem Schuljahr 2004/2005. Die thematische Schwerpunktsetzung der Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätserweiterung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades) und den damit einhergehenden Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung (BSB) festgelegten Inhalte wurden 2017 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität verwirklicht. Neben einwöchigen Fahrradprojekten, gab es auch kleinere, ein bis zweitägige Projekte. Insgesamt wurden **61** Projekte durchgeführt, an denen **2.333** Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

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

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2017 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2017 standen der 51. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 30. Liederwettbewerb unter dem Motto „Auf dem richtigen Weg“.

Von **27** Schulen aller Schulformen nahmen **1.119** Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden **501** Plakate und **10** Lieder eingereicht, von denen **72** Siegerplakate und **9** Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten **5.840** Euro an die Schülerinnen und Schüler sowie die Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schülerinnen, Schüler und Schulen eine Urkunde.

Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 9. Juni 2017 in der Laeishalle Hamburg vor über **550** Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeidirektor Günter Sellmann und Dr. Michael Just von der Behörde für Schule und Berufsbildung entgegen.

Das Plakat des Gesamtsiegers wurde an verschiedenen Orten veröffentlicht. Die Siegerplakate wurden im Laufe des Jahres in verschiedenen Ausstellungen gezeigt.

Verkehrserziehung 2017 in Zahlen

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	5.565	Stunden
in Schulen	23.917	Stunden
in speziellen Sonderschulen	4.047	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	24	Veranstaltungen mit 1.499 Kindern und 317 Erwachsenen
Aktion Fahrradfuchs	8	Veranstaltungen mit 287 Kindern
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	346	Vorstellungen
in Kindergärten	95	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	12	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	4.294	Stunden
in Schulen		
Sonderveranstaltungen	5	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	61	Projekte (insgesamt 2.333 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)	9	Kurse (insgesamt 193 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 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 Beamte schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit, aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die Senioren-

berater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Seniorenbeiräte in den Bezirken. Ende 2017 waren rund 90 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates werden sowohl die Aus- und Fortbildung der „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 2017 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 Mai 2017 zum sechzehnten 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 Schwerpunkt im Jahr 2017 lag auf dem Thema „toter Winkel“, mit dem Slogan „... hab Dich im Blick!“.

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.

2.3.3.2 „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“

Im Juni 2017 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum vierzehnten Mal, um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen. Im Jahr 2017 lag der Schwerpunkt auf dem Thema „toter Winkel“/ Abbiegeunfälle – wie bei der Aktion „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“.

Durch das gemeinsame Thema und die gemeinsame Zielgruppe wurden beide Aktionen unter dem Slogan „... hab Dich im Blick!“ gebündelt, um die Themen effektiver zu transportieren.

Die „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2018 fortgeführt werden.

2.3.3.3 Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2017 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.

2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2017 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 **56** 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 2017 insgesamt **510** 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.

Abbiegeunfälle mit LKW: Farbmarkierungen auf dem Gelände der Akademie der Polizei Hamburg, um die Außenspiegel korrekt einzustellen

Zwar stehen Lkw-Fahrern heutzutage mehrere Außenspiegel zur Verfügung – in der Praxis sind diese oftmals nicht richtig eingestellt. Die Sicherheit beginnt schon vor Fahrtantritt, beim Einstellen der Spiegel. Hier möchte die Polizei Hamburg in Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) Abhilfe schaffen.

Daher wurden im Mai 2017 auf der Multifunktionsfläche auf dem Gelände der Akademie der Hamburger Polizei Farbmarkierungen aufgebracht, um den Lkw fahrenden Polizisten die Möglichkeit zu bieten, die Spiegel nach ihren Bedürfnissen korrekt einzustellen. Die einzelnen, farblichen Bereiche sind für den Hauptspiegel, den Weitwinkelspiegel, den Anfahrspiegel und den Frontspiegel vorgesehen.

Fußgänger-Aktionen am 2. November 2017 und 7. Dezember 2017 in der Innenstadt

Gerade in der dunklen Jahreszeit und auch nachts ist die gute Erkennbarkeit eines jeden Verkehrsteilnehmers von großer Bedeutung. Dunkle Kleidung kann nur bis etwa 25 Meter Entfernung wahrgenommen werden; reflektierendes Material dagegen bereits aus rund 150 Meter Entfernung. Die Verkehrsdirektion 6 der Hamburger Polizei informierte vor Ort, um Verkehrsteilnehmer für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren. z.B. zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Fußgängern und Radfahrern.

2.4 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich 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

Die Geschwindigkeitskontrollen verfolgten das Ziel, die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchzusetzen und somit die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren.

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei Hamburg orientierte sich an folgenden Leitlinien:

Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Geschwindigkeitsüberwachung 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. Hierdurch soll auch ein Flächendruck erzeugt werden.

Die mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte der Verkehrsdirektion mit Radar-, Laser- und Lichtschrankentechnik gewährleisten die für eine wirksame Unfallbekämpfung notwendige Flexibilität im Einsatz. Da sich die meisten Verkehrsunfälle zur Tageszeit ereignen und die schützenswerten Einrichtungen zu den Nachtzeiten in der Regel geschlossen sind, wurden Geschwindigkeitsüberwachungen schwerpunktmäßig zur Tageszeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr durchgeführt. Zu den Nachtzeiten fanden Geschwindigkeitsüberwachungen in geringerem Umfang statt.

Zur Geschwindigkeitsüberwachung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in Tempo 30-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen wurden durch die Polizeikommissariate Handlasermessgeräte eingesetzt.

Die Polizei hat verschiedene Unfalhhäufungsstellen identifiziert, an denen eine dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung erforderlich ist. An diesen Stellen wurden durch den Landesbetrieb Verkehr stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert und betrieben. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, in einem Bereich das jeweilige Geschwindigkeitsniveau dauerhaft zu senken.

Der Landesbetrieb Verkehr wird hier als Dienstleister für die Polizei tätig.

	Standort	Fahrtrichtung
1	Amsinckstraße, Lichtmast 56	stadteinwärts
		stadtauswärts
2	Bergedorfer Str. / Heckkatenweg	stadtauswärts
3	Bergedorfer Str. ggü Lichtmast 107	stadtauswärts
4	Braamkamp/ Lattenkamp	Groß Borstel
5	Bramfelder Chaussee/ Maisredder	stadteinwärts
		stadtauswärts
6	Cranzer Hauptdeich Lichtmast 104	Finkenwerder
7	Cuxhavener Str. 267 a	stadteinwärts
8	Eiffestraße 585	stadteinwärts
9	Finkenwerder Str./Vollhöfner Weiden	Finkenwerder
10	Friedrich-Ebert-Damm/ Ebeersreye	stadteinwärts
		stadtauswärts
11	Jahnring ggü. 21	Dulsberg
12	Jahnring, Lichtmast 49	Groß Borstel
13	Kieler Straße 221	stadteinwärts
		stadtauswärts
14	Kollaustraße/ Papenreye	stadteinwärts
15	Langenhorner Chaussee 411	stadteinwärts
16	Neue Elbbrücke links	Innenstadt
17	Neue Elbbrücke rechts	Innenstadt
18	Osdorfer Landstr. ggü 25	stadtauswärts
19	Osdorfer Landstr. ggü 351	stadtauswärts
20	Osterfeldstraße 60	Stellingen
21	Rennbahnstraße ggü. 101	Wandsbek
22	Robert-Schuman-Br, Lichtmast 11	Horn
23	Stader Straße 24	stadtauswärts
24	Stresemannstraße 147	Eimsbüttel
25	Stresemannstraße 70	Innenstadt
26	Wandsbeker Chaussee/ Richardstr.	stadteinwärts
		stadtauswärts
27	Wandsb. Marktstr./Robert-Sch.-Br.	stadtauswärts
28	Winsener Straße ggü. 218	Harburg

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2017 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 643.857 Verstöße an.

2.4.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Bekämpfung der Hauptunfallursache „Rotlicht“ wurden drei mobile Rotlichtüberwachungsanlagen im Rahmen von Schwerpunktmaßnahmen zur Unfallbekämpfung durch die Verkehrsdirektion eingesetzt. Daneben wurden Rotlichtverstöße auch im täglichen Funkstreifendienst verfolgt.

Zudem kamen nachfolgende stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen an mehreren Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen zum Einsatz. Dort wurden durch die Polizei Unfallhäufungsstellen festgestellt. Da diese durch andere Maßnahmen nicht beseitigt werden konnten, war eine dauerhafte Überwachung erforderlich.

	Standort	Fahrtrichtung
1	Willy-Brandt-Straße / Rödingsmarkt	St. Pauli
2	Eimsbüttler Markt/ Holstenkamp	Altona
3	Koppelstraße / Julius-Vosseler-Str	Eimsbüttel
4	Bramfelder Straße / Habichtstraße	Barmbek
5	Straßburger Str. / Nordschleswiger Str.	stadteinwärts
6	Wandsbeker Marktstr./Robert-Sch.-Br.	stadtauswärts
7	Ölmühlenweg / Ahrensburger Straße	Mariental
8	Jenfelder Allee / Rodigallee	Billstedt
9	Wallstraße / Steinhauerdamm	Alster

Die Polizei zeigte im Jahr 2017 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 17.372 Verstöße an.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 389 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze). Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 1.869 Fällen angezeigt.

In 737 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 788 Fällen festgestellt.

Das Erkennen einer Drogenbeeinflussung bei Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als bei Alkoholeinfluss. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund ständig neu auftretender Drogen und Substanzen. Deshalb ist eine intensive Fortbildung der kontrollierenden Polizeikräfte erforderlich.

Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, fand 2017 zum 11. Mal eine Aktionswoche zum Thema „Drogen im Straßenverkehr (DiS)“ statt. Im Rahmen dieses Einsatzes werden, neben der Durchführung mehrerer Großkontrollen, aktuelle Erkenntnisse aus Theorie und Praxis ausgetauscht.

An diesem Einsatz/Erfahrungsaustausch nahmen Teilnehmer aus 15 Bundesländern und dem Zoll teil.

Neben dem Erfahrungsaustausch machte der Einsatz auch wieder deutlich, dass zu jeder Zeit an jedem Ort mit durch illegale Drogen beeinflussten Fahrzeugführern gerechnet werden muss.

So mussten im Rahmen der 11. Hamburger DiS-Woche 138 Blutprobenentnahmen wegen des Verdachtes des Konsums illegaler Drogen angeordnet werden.

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 Überwachungsdruck in dem Deliktsbereich bei und somit zur Reduzierung der dadurch verursachten Verkehrsunfälle. Die SFT umfassen 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 Gefährdung auf Autobahnen wie auch im Stadtstraßennetz ein wichtiges Feld der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die Polizei Hamburg setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen ein.

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2017 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 1.851 Ordnungswidrigkeiten und 97 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 die Fahrradstaffel vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt. Zudem wurden regelmäßig zielgerichtete Fahrradkontrollen unter der Beteiligung der Fahrradstaffel und anderer Dienststellen durchgeführt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2017 insgesamt 2.472 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit sind 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 durch 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) konzentrierten sich vorwiegend auf die Einhaltung der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten), auf Fragen der Ladungssicherheit, die technische Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des Sicherheitsabstands sowie die Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer.

In Hamburg wurden im Jahr 2017 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 1.841 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

2.4.5.3 Schwerepunkteinsätze 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 43 Verkehrsgrößkontrollen (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 2017 durchgeführt. Insgesamt fanden neben dem täglichen Dienst 9 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 41.332 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2017 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 1.165.271 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 17.282 Fahrzeuge sichergestellt. 10.814 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 9.980 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Unvollendete Sicherstellungen werden nicht mehr gesondert ausgewertet und werden unter „Abbrüche“ gezählt.

2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer

Nach einem Anstieg der Beschwerdelage über lärmende Kraftfahrzeuge wurde mit fachkundigen Polizeibeamten der Verkehrsdirektion und der Polizeikommissariate am 4. September 2017 die Kontrollgruppe „Autoposer“ gegründet. Die Kontrollgruppe wurde in ganz Hamburg mit dem Ziel eingesetzt, bei Verkehrsstraftaten oder Ordnungswidrigkeiten (insbesondere Lärmverstößen, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder unzulässigen technischen Manipulationen) entsprechende Verfahren einzuleiten. Bei technischen Manipulationen wurden Fahrzeuge erforderlichenfalls stillgelegt und zur beweissicheren Begutachtung sichergestellt.

2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2017 in Zahlen

mobile Geschwindigkeitsüberwachung, Ordnungswidrigkeitenanzeigen	182.158
Mobile Rotlichtüberwachung, Ordnungswidrigkeitenanzeigen	8.028
Aggressionsdelikte, Strafanzeigen Videonachfahrssysteme	97
Aggressionsdelikte, Owi-Anzeigen Videonachfahrssysteme	1.851
Verkehrsstrafanzeigen Drogen und Alkohol	1.397
Radfahrer, Owi-Anzeigen durch Radfahrer begangene Delikte	2.506
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen durch LBV und Polizei angezeigt	1.171.224
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen Parken auf Radwegen	14.720
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen Bus-Beschleunigung	41.332
Ruhender Verkehr, Abschleppvorgänge	20.794
Schwerlastkontrollen	737
Kontrollgruppe Autoposer Überprüfte Fahrzeuge	652
Kontrollgruppe Autoposer Sicherstellungen manipulierter Fahrzeuge	64

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 mindestens 24 Stunden 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.

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>2016</u>	<u>2017</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁴	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁵ in km	3.928	3.928
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	117
- andere Straßen	3.728	3.728
Einwohner Hamburgs ⁶ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.787.408	1.810.438
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁷	2.367	2.397
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ⁸	879.843	892.367

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 im 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.