



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2018

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 im Kurzüberblick	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.....	49
2.3 Verkehrsunfallprävention	51
2.4 Verkehrsüberwachung.....	56
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	56

2.4.2 Rotlichtüberwachung	58
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	58
2.4.4 Aggressionsdelikte	59
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	59
2.4.5.1 Radfahrer.....	59
2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs.....	59
2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei.....	59
2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs.....	60
2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer.....	60
2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2018 in Zahlen	61
Anlagen.....	62
<i>Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik</i>	<i>63</i>
A.1 Bemerkungen	63
A.2 Unfallkategorien.....	63
A.3 Begriffe.....	64
<i>Anlage B: Strukturdaten.....</i>	<i>65</i>
<i>Anlage C: Unfalltypen</i>	<i>66</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 2018

1.1 Die Entwicklung im Kurzüberblick

Unfallzahlen

Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2018 um 0,5 % gesunken. Von 67.552 Unfällen wurden 11,3 % als Personenschadensunfälle und 88,7 % 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 1,3 % gestiegen.

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 18.639 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 7.208 (= 38,7%) aufgeklärt und der Verursacher ermittelt.

Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 52,9 % noch höher.

→ **siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht**

Unfallfolgen

Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 1 % höher als im Jahr 2017.

→ **siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen**

Getötete

Mit 29 Verkehrstoten kam im Vergleich zum Vorjahr eine Person mehr 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 gestiegen, ebenso die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten. Ca. 34 % der Alkoholunfälle führten zu Verletzten. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss eines Unfallbeteiligten ist gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 32 Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen stieg im Jahr 2018 ebenfalls (+26).

→ **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 2018 um 21.

Das entspricht einer Zunahme von 3,7 %.

Es verunglückten 55 Kinder mehr als im Vorjahr (8,2 %).

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 20,6 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Rückgang aller Unfälle unter Beteiligung von „Jungen Erwachsenen“ um 3,8 % reduzierte sich die Anzahl der verunglückten „Jungen Erwachsenen“ um 32 (-2,5%).

In den Unfallzahlen unter Beteiligung von „Jungen Erwachsenen“ spiegeln sich u.a. Mobilitätsbedürfnisse und Freizeitverhalten „Jungen 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 169 auf 12.353

Senioren sind mit 20,5 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (13 von insgesamt 29), insgesamt verunglückten 26 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 2018 um 6,9 % gesunken. Die Zahl verunglückter Fußgänger sank von 1.144 um 106 auf 1.038; es wurden 14 Fußgänger (Vorjahr 13) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist um 8 % gestiegen, die Anzahl der verunglückten Radfahrer stieg im Jahr 2018 (von 2.318 auf 2.515). 2 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 10,4 % gestiegen. Es verunglückten 86 mehr als im Vorjahr (699). Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2018 mit 4 Personen zu verzeichnen (Vorjahr 6).

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa25/Moped ist gestiegen (+14,7%). 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 2018 ist (bezogen auf das Vorjahr 2017) durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Verkehrsunfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Verkehrsunfälle auf 67.552 (- 336; - 0,5 %)**
 - **Steigerung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.661 (+91; +1,2%)**
 - **Abnahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 56.891 (-427; -0,7%)**

Verunglückte

- **Steigerung der Zahl der Verunglückten auf 9.700 (+ 93; + 1 %), dabei**
 - **29 Getötete (+ 1)**
 - **856 Schwerverletzte (+ 6; 0,7 %)**
 - **8.815 Leichtverletzte (+ 86; 1 %)**

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2018	2017	Veränderung	
Gesamt	67.552	67.888	-336	-0,5%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.661	7.570	91	1,2%
>> mit getöteten Personen	28	28		
>> mit schwerverletzten Personen	773	797	-24	-3,0%
>> mit leichtverletzten Personen	6.860	6.745	115	1,7%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	59.891	60.318	-427	-0,7%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.938	2.162	-224	-10,4%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	57.953	58.156	-203	-0,3%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	813	775	38	4,9%
> Drogen	200	168	32	19,0%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	18.639	18.397	242	1,3%
> davon mit Personenschaden	922	924	-2	-0,2%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.700	9.607	93	1,0%
- davon				
> Getötete	29	28	1	
> Schwerverletzte	856	850	6	0,7%
> Leichtverletzte	8.815	8.729	86	1,0%

1.2.2.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen						
Bezirke		Jahr		Veränderung		
		2018	2017			
Mitte	Verkehrsunfälle	16.869	16.510	359	2,2%	
	mit Personenschaden	1.798	1.781	17	1,0%	
	Verunglückte	2.334	2.366	-32	-1,4%	
	Getötete	5	6	-1		
	Schwerverletzte	200	211	-11	-5,2%	
	Leichtverletzte	2.129	2.149	-20	-0,9%	
Altona	Verkehrsunfälle	9.150	9.218	-68	-0,7%	
	mit Personenschaden	1.050	981	69	7,0%	
	Verunglückte	1.295	1.183	112	9,5%	
	Getötete	7	4	3		
	Schwerverletzte	71	97	-26	-26,8%	
	Leichtverletzte	1.217	1.082	135	12,5%	
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	9.527	10.134	-607	-6,0%	
	mit Personenschaden	1.111	1.129	-18	-1,6%	
	Verunglückte	1.376	1.393	-17	-1,2%	
	Getötete	2	6	-4		
	Schwerverletzte	85	86	-1	-1,2%	
	Leichtverletzte	1.289	1.301	-12	-0,9%	
Nord	Verkehrsunfälle	11.704	12.136	-432	-3,6%	
	mit Personenschaden	1.259	1.347	-88	-6,5%	
	Verunglückte	1.548	1.665	-117	-7,0%	
	Getötete	5	4	1		
	Schwerverletzte	130	133	-3	-2,3%	
	Leichtverletzte	1.413	1.528	-115	-7,5%	
Wandsbek	Verkehrsunfälle	11.557	11.488	69	0,6%	
	mit Personenschaden	1.415	1.383	32	2,3%	
	Verunglückte	1.789	1.738	51	2,9%	
	Getötete	7	3	4		
	Schwerverletzte	202	165	37	22,4%	
	Leichtverletzte	1.580	1.570	10	0,6%	
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.319	3.281	38	1,2%	
	mit Personenschaden	431	374	57	15,2%	
	Verunglückte	534	469	65	13,9%	
	Getötete	1	4	-3		
	Schwerverletzte	90	62	28	45,2%	
	Leichtverletzte	443	403	40	9,9%	
Harburg	Verkehrsunfälle	5.426	5.121	305	6,0%	
	mit Personenschaden	597	575	22	3,8%	
	Verunglückte	824	793	31	3,9%	
	Getötete	2	1	1		
	Schwerverletzte	78	96	-18	-18,8%	
	Leichtverletzte	744	696	48	6,9%	
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	67.552	67.888	-336	-0,5%	
	mit Personenschaden	7.661	7.570	91	1,2%	
	Verunglückte	9.700	9.607	93	1,0%	
	Getötete	29	28	1		
	Einwohner (in Tausend): 1831	Schwerverletzte	856	850	6	0,7%
		Leichtverletzte	8.815	8.729	86	1,0%

1.2.3 Zeitvergleiche

1.2.3.1 Jahresübersicht

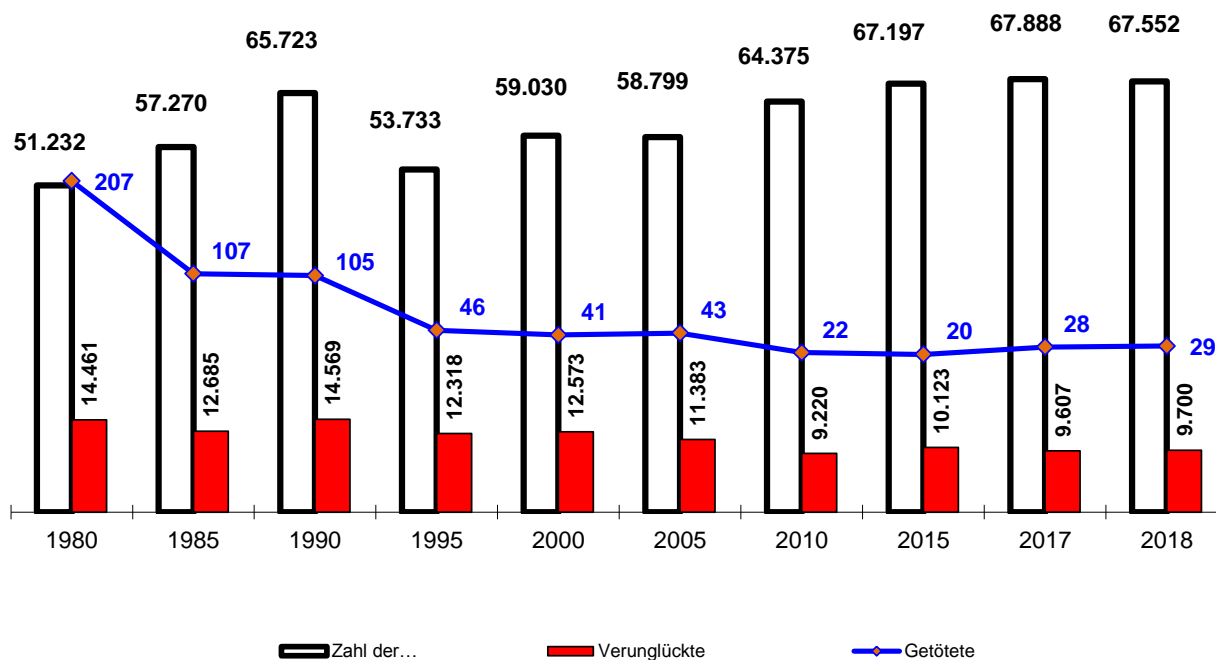
Tabelle 4

	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
2017	892.367	1.810.438	67.888	7.570	9.607	8.729	850	28	530,6
2018	907.426	1.830.584	67.552	7.661	9.700	8.815	856	29	529,9

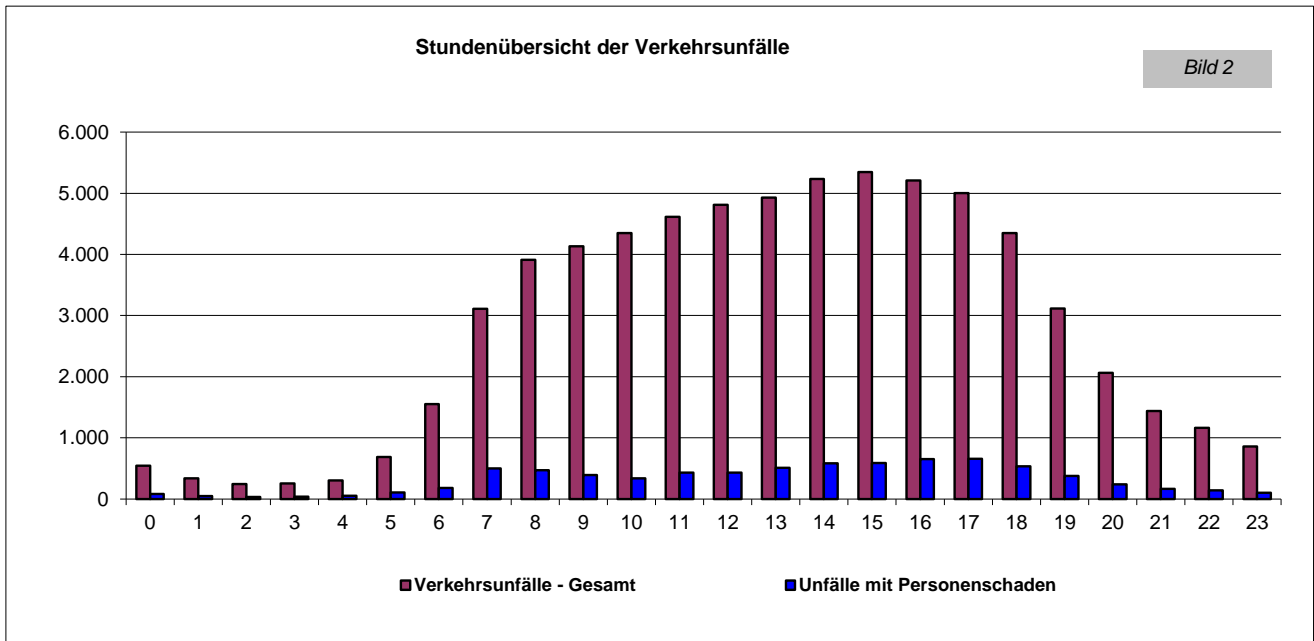
Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand Februar 2019)
 Hinweis: Seit 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen / Außerbetriebsetzungen. Seit 2012 wird die Bevölkerungszahl nach einer neuen Methode erhoben.

Verkehrsunfallentwicklung Hamburg

Bild 1

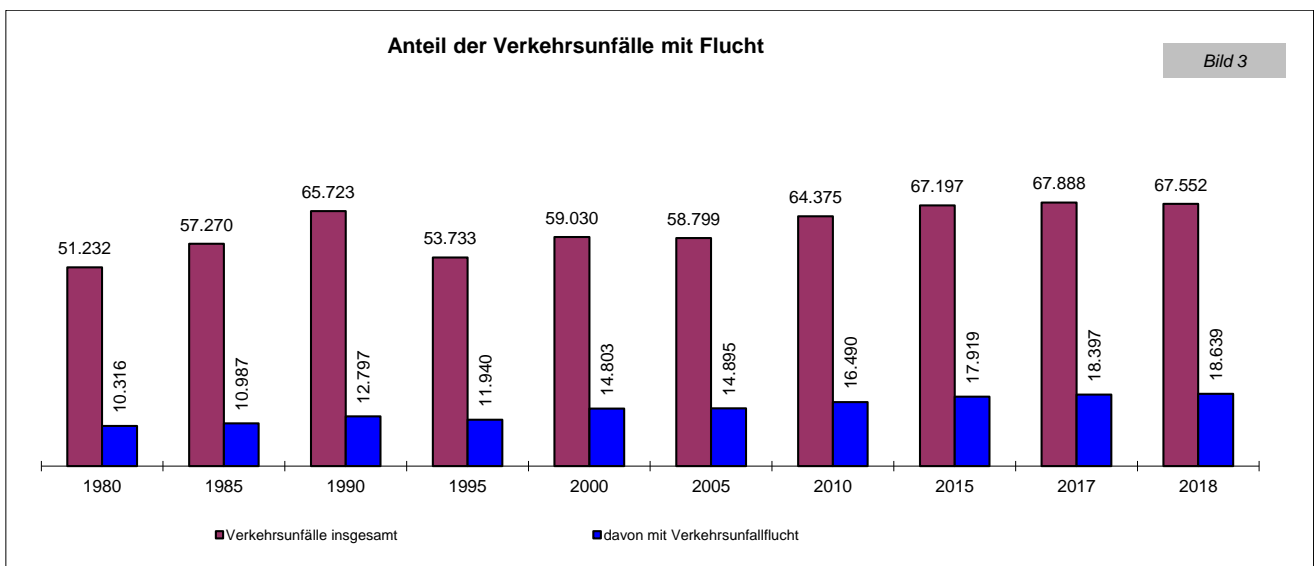


1.2.3.2 Stundenübersicht



Die meisten Verkehrsunfälle ereigneten sich zwischen 07:00 und 20:00 Uhr. Die Spitzenbelastung liegt zwischen 12:00 und 18:00 Uhr.

1.2.4 Verkehrsunfallflucht



Im Vergleich zu 2017 stieg die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht im Jahre 2018 um 242 auf 18.639. Der Verursacher hat sich in 27,6 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei etwa jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen. Dabei handelt es sich um den höchsten Wert der letzten Jahre. Die Anzahl der Fluchten bei Personenschadensunfällen ist allerdings gegenüber den Vorjahren leicht rückläufig, die Quote liegt relativ konstant bei 12 % (aller VU).

Dabei ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 18.639 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 7.208 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 52,9 % für 2018 sogar noch höher.

1.3 Unfallfolgen

1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

Tabelle 5 gibt eine Übersicht zur **Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen** (Getötete, Schwer- und Leichtverletzte), aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung. Dabei wird nicht danach unterschieden, ob Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt waren oder als so genannte „sonstige Geschädigte“ (in der Regel Mitfahrer) erfasst wurden.

Tabelle 5

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2013-2017
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad		14	67	352	39		472	436	36	490
Pkw	218	43	688	3.303	388		4.640	4.807	-167	4.922
Lkw	1	1	23	148	4		177	181	-4	184
Bus	73	4	58	283	87		505	427	78	440
Sonst. Kfz			5	22	6		33	30	3	26
Mofa/Moped	1	18	55	221	18		313	263	50	271
Fußgänger	167	48	114	521	188		1.038	1.144	-106	1.107
Radfahrer	265	112	231	1.634	273		2.515	2.318	197	2.345
Sonst.Fz./o. A.					7		7	1	6	5
Gesamt 2018	725	240	1.241	6.484	1.010		9.700		93	9.790
Gesamt 2017	670	237	1.273	6.405	984	38		9.607		
Veränderung	55	3	-32	79	26	-38			1,0%	

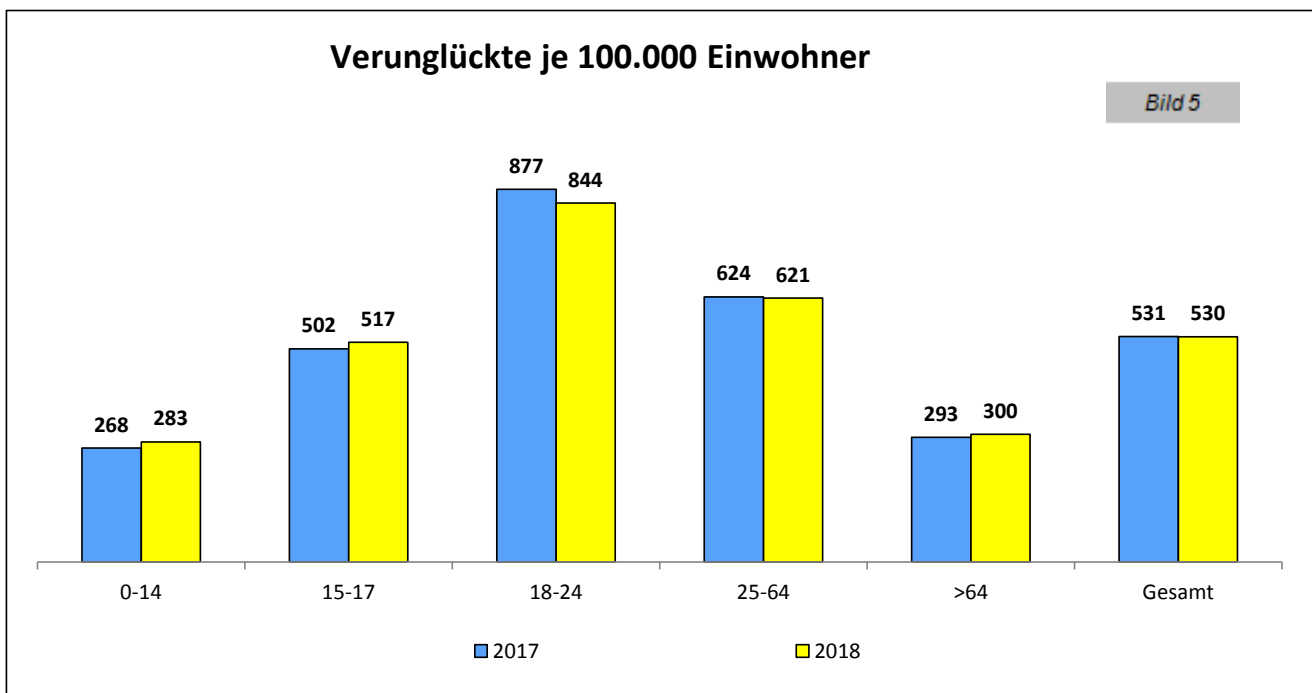
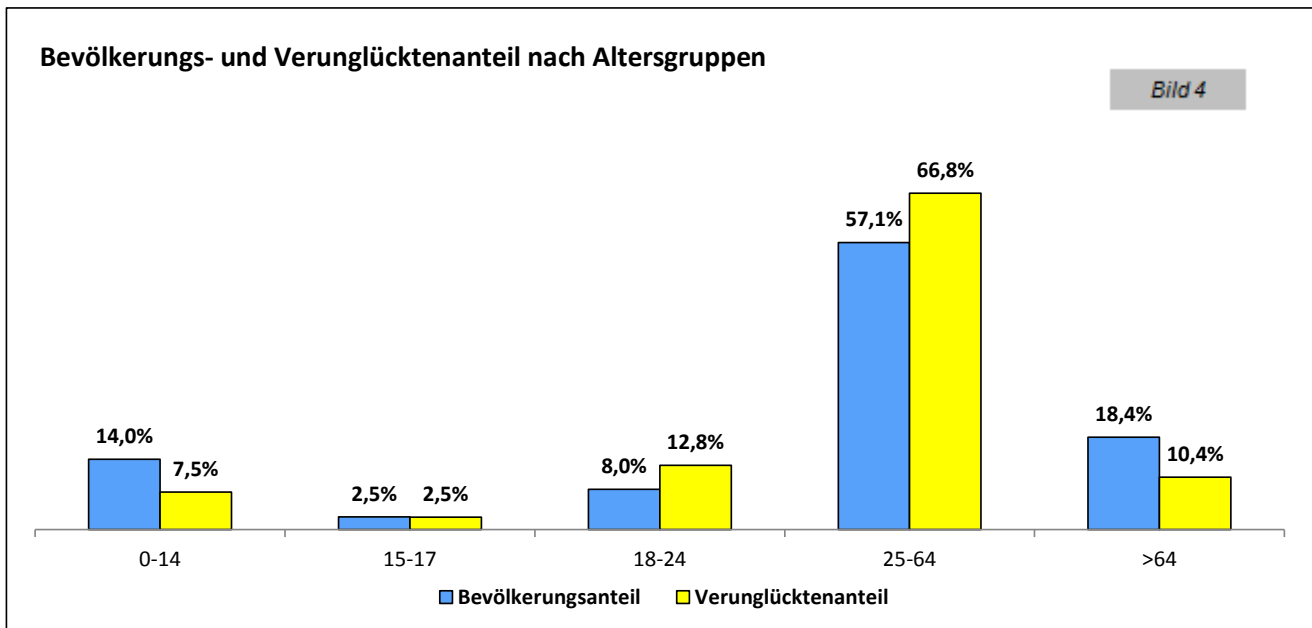
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligung als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										
beteiligt als	Alter						Gesamt			Durchschnitt 2013-2017
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad		1	5	8			14	19	-5	27
Pkw	218	43	225	686	120		1.292	1.307	-15	1.419
Lkw	1	1	11	20			33	30	3	32
Bus	73	4	58	247	86		468	398	70	407
Sonst. Kfz			2	9	1		12	16	-4	11
Mofa/Moped	1	4	5	7			17	5	12	9
Fußgänger										
Radfahrer	12			1			13	8	5	9
Sonst.Fz./o. A.					6		6		6	1
Gesamt 2018	305	53	306	978	213		1.855		72	1.915
Gesamt 2017	246	58	299	970	205	5		1.783		
Veränderung	59	-5	7	8	8	-5			4,0%	

Vorstehende Tabelle 6 enthält die Anzahl der **sonstigen Geschädigten** (in der Regel Mitfahrer), die in Tabelle 5 enthalten sind.

Nachfolgende Diagramme stellen die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹, die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2018 und die Verunglücktenzahlen je 100.000 Einwohner in den Jahren 2017 und 2018 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 12,8 % 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 (844) registriert.

Im Hinblick 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 31.12.2017: 1.830.584 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 2013-2017
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad			1	1	2		4	5	-1	7
Pkw			1	3	2		6	4	2	6
Lkw				1	1		2	2		1
Bus										
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped								1	-1	1
Fußgänger	1		2	5	6		14	13	1	10
Radfahrer				1	1		2	3	-1	4
Sonst.Fz./o. A.					1		1		1	
Gesamt 2018	1		4	11	13		29		1	29
Gesamt 2017			3	15	10			28		
Veränderung	1		1	-4	3				3,6%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2013-2017
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad			16	71	11		98	91	7	102
Pkw	19	2	41	179	43		284	235	49	226
Lkw		1	2	10			13	19	-6	15
Bus	1		2	6	5		14	11	3	15
Sonst. Kfz				1	1		2		2	2
Mofa/Moped		4	3	28	3		38	28	10	29
Fußgänger	41	8	12	85	45		191	247	-56	224
Radfahrer	23	5	18	130	39		215	219	-4	223
Sonst.Fz./o. A.					1		1		1	
Gesamt 2018	84	20	94	510	148		856		6	836
Gesamt 2017	88	15	95	490	160	2		850		
Veränderung	-4	5	-1	20	-12	-2			0,7%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2013-2017
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad		14	50	280	26		370	340	30	382
Pkw	199	41	646	3.121	343		4.350	4.568	-218	4.690
Lkw	1		21	137	3		162	160	2	168
Bus	72	4	56	277	82		491	416	75	425
Sonst. Kfz			5	21	5		31	30	1	24
Mofa/Moped	1	14	52	193	15		275	234	41	241
Fußgänger	125	40	100	431	137		833	884	-51	874
Radfahrer	242	107	213	1.503	233		2.298	2.096	202	2.118
Sonst.Fz./o. A.					5		5	1	4	5
Gesamt 2018	640	220	1.143	5.963	849		8.815		86	8.927
Gesamt 2017	582	222	1.175	5.900	814	36		8.729		
Veränderung	58	-2	-32	63	35	-36			1,0%	

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

	2018		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
Verkehrsunfälle mit		€	€
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	32	340.878	10.908.096
auf anderen Straße außerorts	6	267.037	1.602.222
auf innerörtlichen Bundesstraßen	97	174.045	16.882.365
auf anderen Straßen innerorts	666	155.113	103.305.258
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	281	43.592	12.249.352
auf anderen Straße außerorts	28	24.963	698.964
auf innerörtlichen Bundesstraßen	951	15.074	14.335.374
auf anderen Straßen innerorts	5.600	14.657	82.079.200
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	127	24.130	3.064.510
auf anderen Straße außerorts	12	18.212	218.544
auf innerörtlichen Bundesstraßen	228	16.957	3.866.196
auf anderen Straßen innerorts	1.949	14.431	28.126.019
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	2.966	4.950	14.681.700
auf anderen Straße außerorts	182	4.080	742.560
auf innerörtlichen Bundesstraßen	4.313	6.898	29.751.074
auf anderen Straßen innerorts	50.114	5.991	300.232.974
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			622.744.408

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen² und ihre Folgen

Nachfolgende Übersicht zeigt die 9 häufigsten Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit der Anzahl der Unfälle, bei denen sie festgestellt wurden.

Tabelle 11

<u>Ursachen</u>	Anzahl der Unfälle ²	Anzahl der Unfälle ²		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit		2018	zum Vergleich 2017
		Personenschaden	Getöteten		
Geschwindigkeit	3.630	913	9	11,9%	13,1%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.203	926	1	12,1%	12,6%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	500	435	9	5,7%	6,6%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	795	500		6,5%	6,3%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.545	723		9,4%	9,5%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	14.632	1.948	4	25,4%	25,5%
Alkoholeinfluss	813	277	4	3,6%	3,1%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	482	466	10	6,1%	6,4%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	634	317	1	4,1%	4,6%
	Anzahl Verkehrsunfälle	davon mit Personenschaden	davon mit Getöteten		
	67.552	7.661	28		

Aus der Häufigkeit bestimmter Ursachen, die Verkehrsunfällen mit Verunglückten (Getötete, Schwer-verletzte, Leichtverletzte) zugrunde liegen, lässt sich ein Rückschluss auf das allgemeine Gefahrenpotential bestimmter Fehlverhaltensweisen (Unfallursachen) ziehen.

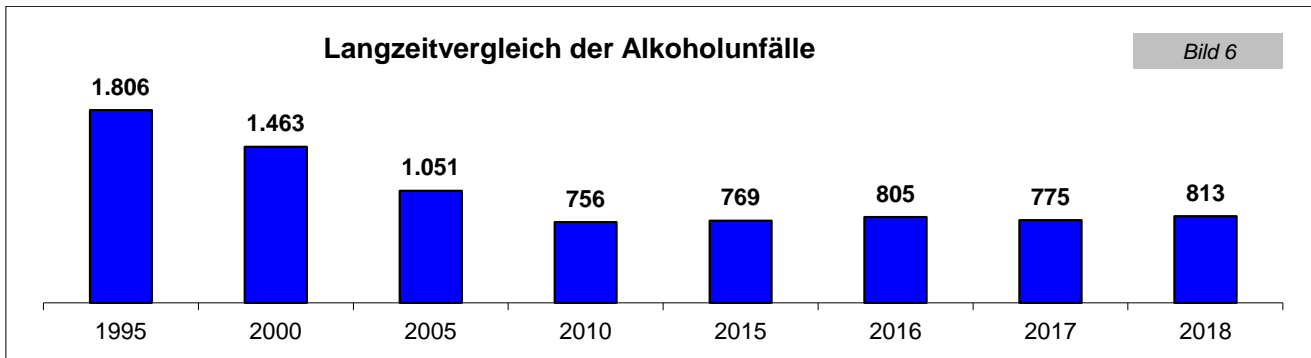
Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

- 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 der Anzahl 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 2018 die meisten Verkehrsunfälle mit Alkoholeinfluss registriert. Bei 813 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es 2018 zu insgesamt 380 Verunglückten.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 16:00 bis 06:00 Uhr. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

Tabelle 12 umfasst die letzten 4 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
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
2018	41	68	113	568	23	813
Ø-Anteil	4,6%	7,8%	14,6%	70,9%	2,0%	

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 2018 69,9 % 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									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Anzahl der Verkehrsunfälle	94 (46)	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)	135 (40)	209 (68)	168 (53)	200 (69)
dabei wurden										
getötet		2	5					1		2
schwer verletzt	10	4	18	11	12	15	10	20	15	23
leicht verletzt	54	40	46	49	51	67	67	90	67	83
Verunglückte gesamt	64	46	69	60	63	82	77	111	82	108

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 stieg im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 32.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls gestiegen (+ 26).

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

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

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 2013 - 2017
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2018	2017	+ / -	
Januar	28		8	36	33	3	27
Februar	19		4	23	30	-7	28
März	12		3	15	41	-26	34
April	43		12	55	55		59
Mai	49		18	67	57	10	57
Juni	68		29	97	80	17	75
Juli	32		12	44	57	-13	51
August	43		10	53	29	24	45
September	46		15	61	56	5	65
Oktober	35		12	47	39	8	40
November	37		11	48	57	-9	51
Dezember	33		10	43	34	9	35
Gesamt 2018	445		144	589		21	567
Gesamt 2017	437	2	129		568		
Veränderung	8	-2	15			3,7%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2017/2018 kann folgendes festgestellt werden:

- Anstieg der Kinderunfälle auf 589 (+21), Anstieg der Unfälle mit Personenschaden um 8.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden. In den Monaten April bis September ereigneten sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2018. 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.

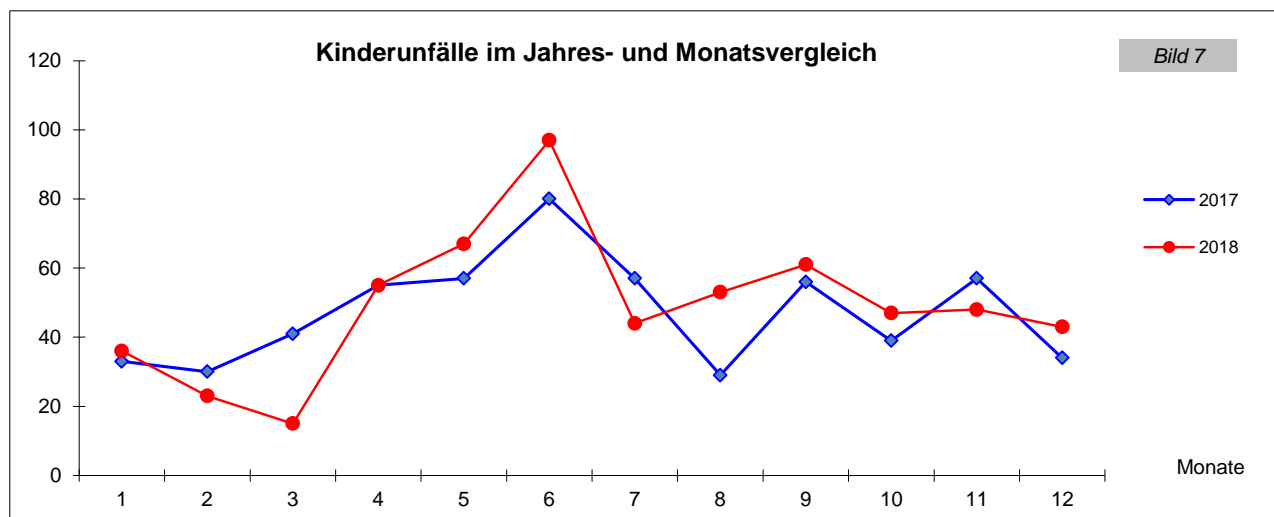
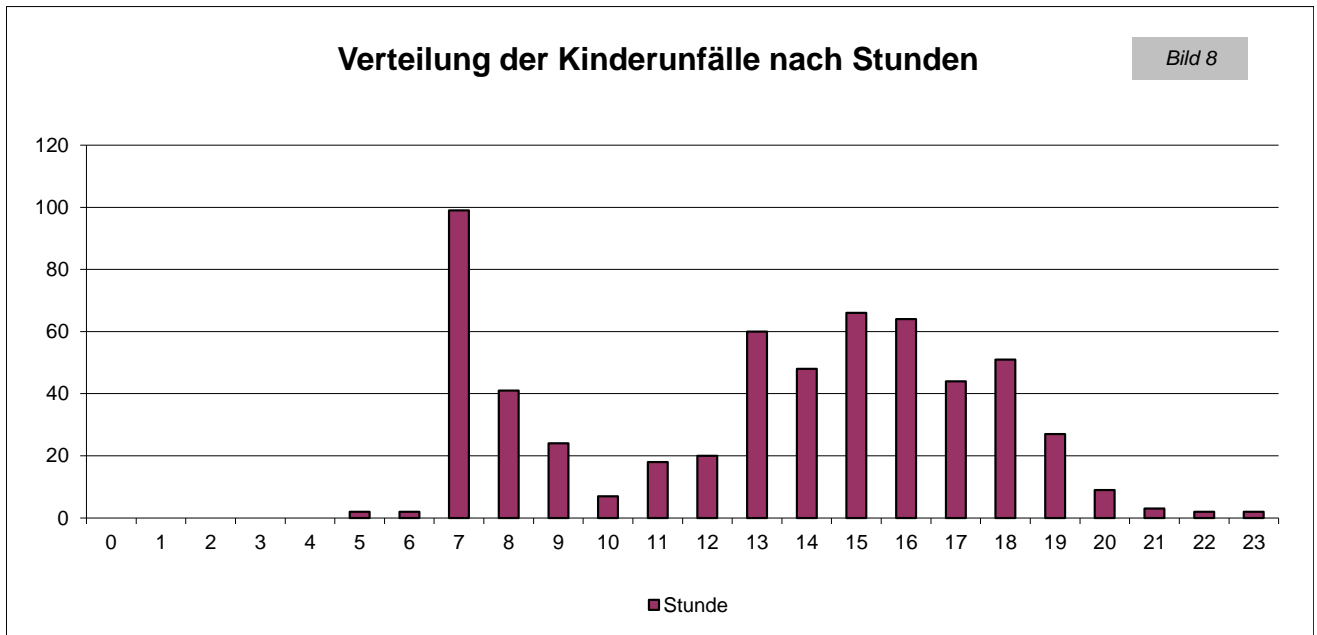


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar.

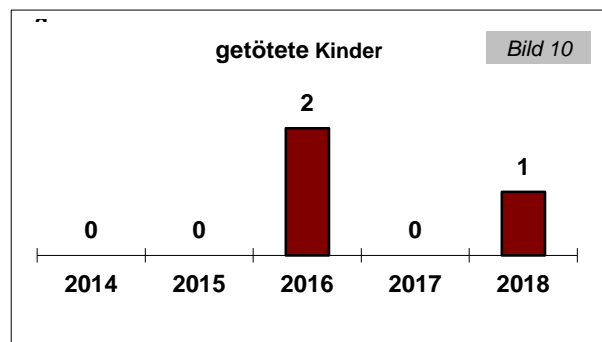
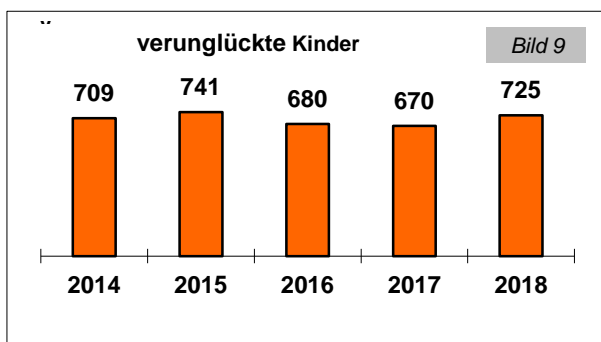


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07:00 Uhr und mittags 13:00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15:00 – 19:00 Uhr.

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 725 im Jahr 2018 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- 1 Kind getötet
- 84 Kinder schwer verletzt (- 4)
- 640 Kinder leicht verletzt (+ 58)

Bei dem tödlich verunglückten Kind handelt es sich um ein zweijähriges Mädchen, das auf dem Gelände einer Unterkunft unter einen abfahrenden Eiswagen geriet und dabei tödliche Verletzungen erlitt.

Der Anstieg der verletzten Kinder erklärt sich aus einem Anstieg der als Mitfahrer verunglückten Kinder.

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad				
Pkw	79	88	51	218
Lkw		1		1
Bus	30	30	13	73
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped		1		1
Fußgänger	40	70	57	167
Radfahrer	18	84	163	265
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2018	167	274	284	725
Gesamt 2017	133	241	296	670
Veränderung	34	33	-12	55

Erkennbar korrespondieren die Zahlen verunglückter Kinder mit deren altersgemäßen Mobilität und den damit einhergehenden 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 2018, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 589 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 52,1 % von Kindern verursacht, altersbedingt zumeist als Radfahrer und Fußgänger. Dieses entspricht einer Zunahme von 3,7%.

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter								Gesamt			Durchschnitt 2013 - 2017
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Kfz-Führer	3	6	5		10	143	57	18	242	237	5	230
Fußgänger	20	39	31			1		1	92	117	-25	124
Radfahrer	12	73	118	1	4	23	1	6	238	196	42	193
Sonstige/o.Ang.								17	17	18	-1	20
Gesamt 2018	35	118	154	1	14	167	58	42	589		21	567
Gesamt 2017	41	108	139	1	18	167	47	47		568		
Veränderung	-6	10	15		-4		11	-5			3,7%	

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 2018.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2018	2017		
Straßenbenutzung			1					33			34	26	8
Geschwindigkeit								3			3	10	-7
Abstand		1									1	1	
Überholen		7						4			11	4	7
Vorbeifahren								1			1		1
Nebeneinanderfahren		1						1			2	1	1
Vorfahrt/Vorrang		21	2					9	2		34	42	-8
Rotlicht Fahrzeug		9	1	1				12			23	20	3
Abbiegen		56	4	1	1			2	3		67	69	-2
Wenden/Rückwärtsfahren		13	1								14	12	2
Einfahren in den fließenden Verkehr		26						31	2		59	41	18
Fehlverhalten ggü Fußgängern		36	3	2				10	3		54	54	
Ruhender Verkehr		17							1		18	17	1
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer		35	3					131	6		175	151	24
Technische Mängel								1			1	3	-2
Beleuchtung/Ladung Besetzung													
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn								86			86	110	-24
Fußgängerfehler sonstiger Art								6			6	7	-1
ohne Angabe													
Gesamt 2018		222	15	4	1			92	238	17	589		21
Gesamt 2017		216	16	3		2	117	196	18			568	
Veränderung		6	-1	1	1	-2	-25	42	-1				3,7%

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 JE							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt			Durchschnitt 2013 - 2017
				2018	2017	+ / -	
Januar	111	40	651	802	959	-157	846
Februar	111	46	711	868	819	49	812
März	89	41	724	854	911	-57	885
April	132	46	722	900	974	-74	930
Mai	156	35	710	901	925	-24	954
Juni	180	35	731	946	1.026	-80	990
Juli	130	31	676	837	907	-70	945
August	132	43	765	940	878	62	960
September	135	42	762	939	937	2	997
Oktober	157	41	775	973	1.000	-27	983
November	128	41	728	897	968	-71	985
Dezember	115	54	709	878	853	25	863
Gesamt 2018	1.576	495	8.664	10.735		-422	11.150
Gesamt 2017	1.609	546	9.002		11.157		
Veränderung	-33	-51	-338			-3,8%	

*Legende siehe Anlage A.2

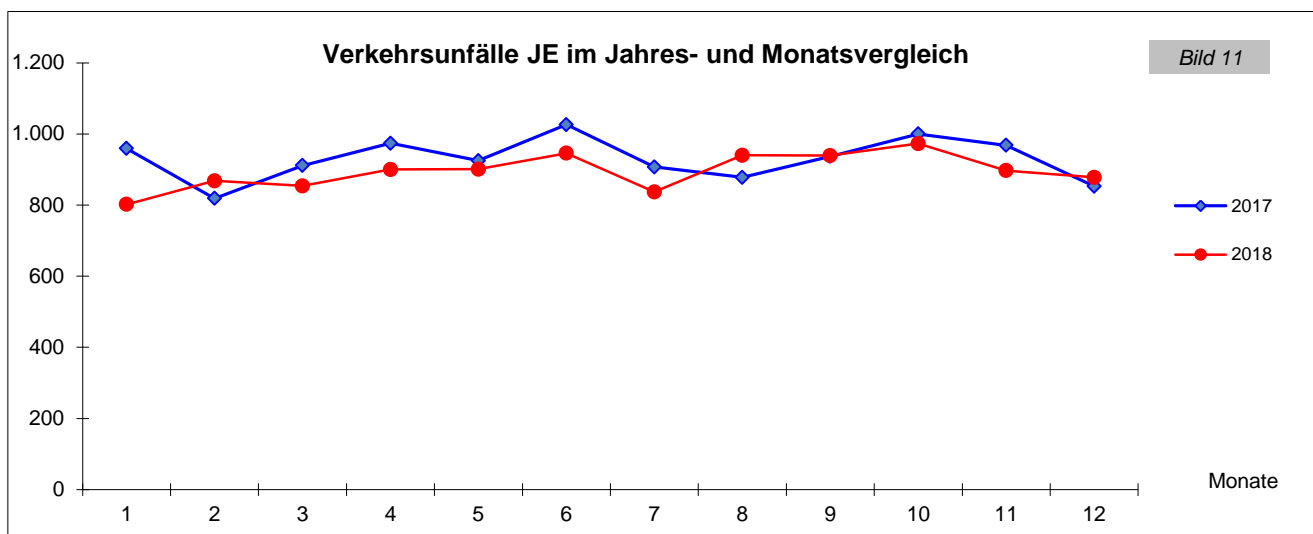
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 10.735 gesunken. Auch die Anzahl der Verunglückten sank auf 1.241.

JE haben einen Anteil von 8,0 % an der Bevölkerung, sind aber an 15,9 % (Vorjahr 16,4 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

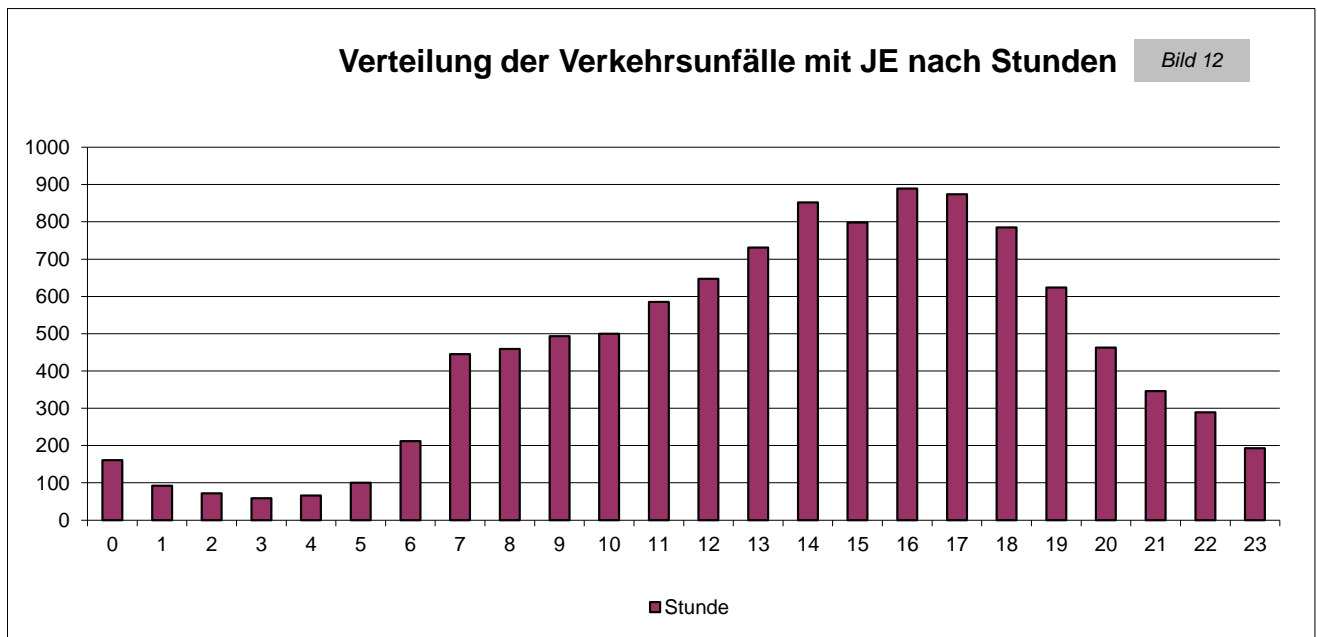
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 20,6 % (Vorjahr 21,3 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

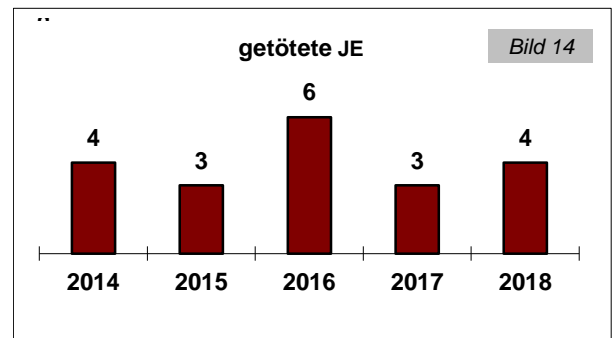
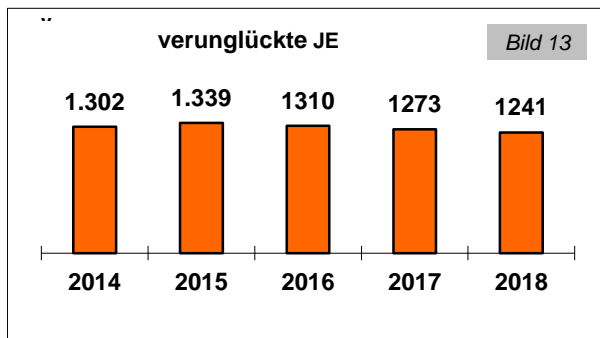


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschahen demnach in der Zeit zwischen 11 Uhr und 20 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.241 im Jahr 2018 verunglückten JE wurden

- 4 JE getötet (+ 1)
- 94 JE schwer verletzt (- 1)
- 1.143 JE leicht verletzt (-32)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 12,8% (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 2013 - 2017
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad		1	56	15	3	1	76	61	15	78
Pkw		4	5.116	2.271	439	159	7.989	8.496	-507	8.559
Lkw			765	489	20	29	1.303	1.309	-6	1.218
Bus			33	56	4	3	96	98	-2	95
Sonst.Kfz			81	32		1	114	100	14	97
Mofa/Moped		1	58	8			67	52	15	56
Fußgänger	7	1	63	19	5	13	108	112	-4	119
Radfahrer	13	1	124	37	5	10	190	203	-13	188
Sonstige/o.Ang.			8	5		779	792	726	66	741
Gesamt 2018	20	8	6.304	2.932	476	995	10.735		-422	11.151
Gesamt 2017	27	11	6.639	3.018	491	971		11.157		
Veränderung	-7	-3	-335	-86	-15	24			-3,8%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 58,7 % (Vorjahr 59,5 %) selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel PKW dominiert. Von insgesamt 10.735 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 7.989 (74,4 %) auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.

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

Tabelle 20

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2018	2017	
Straßenbenutzung		22				1		20		43	41	2
Geschwindigkeit	18	528	36		5	10		2		599	812	-213
Abstand	10	690	59	2	5	15		3		784	799	-15
Überholen	6	33	7	1		3		3		53	55	-2
Vorbeifahren		20	1		1			1		23	23	
Nebeneinanderfahren	3	572	112	1	11	1			2	702	730	-28
Vorfahrt/Vorrang		242	13		2	1		8		266	298	-32
Rotlicht Fz.	3	49	4		1			12		69	83	-14
Abbiegen	1	185	22	1	1			5		215	224	-9
Wenden/Rückwärtsfahren		896	163	2	9				1	1.071	1.061	10
Einfahren in den fließenden Verkehr	1	224	15	3	2	1		5		251	247	4
Fehlverhalten ggü Fußgängern		17	1					2		20	33	-13
Ruhender Verkehr		98	13			1		5		117	94	23
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	14	1.534	318	23	43	23		57	5	2.017	2.071	-54
Technische Mängel		4	1		1	2		1		9	4	5
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1								1	2	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							49			49	48	1
Fußgängerfehler sonst. Art							14			14	9	5
o.A.		1								1	5	-4
Gesamt 2018	56	5.116	765	33	81	58	63	124	8	6.304		-335
Gesamt 2017	48	5.513	730	46	76	42	57	118	9		6.639	
Veränderung	8	-397	35	-13	5	16	6	6	-1			-5,0%

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 2013 - 2017
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2018	2017		
Januar	106	41	814	961	893	68	826
Februar	100	26	764	890	801	89	830
März	88	34	905	1.027	1.097	-70	948
April	129	21	962	1.112	993	119	1.017
Mai	182	33	906	1.121	1.089	32	1.032
Juni	147	29	859	1.035	1.096	-61	1.033
Juli	145	24	795	964	966	-2	984
August	130	33	915	1.078	988	90	1.001
September	151	41	832	1.024	1.037	-13	1.035
Oktober	127	26	900	1.053	1.067	-14	1.019
November	132	43	900	1.075	1.160	-85	1.065
Dezember	131	42	840	1.013	997	16	972
Gesamt 2018	1.568	393	10.392	12.353		169	11.762
Gesamt 2017	1559	482	10143		12.184		
Veränderung	9	-89	249			1,4%	

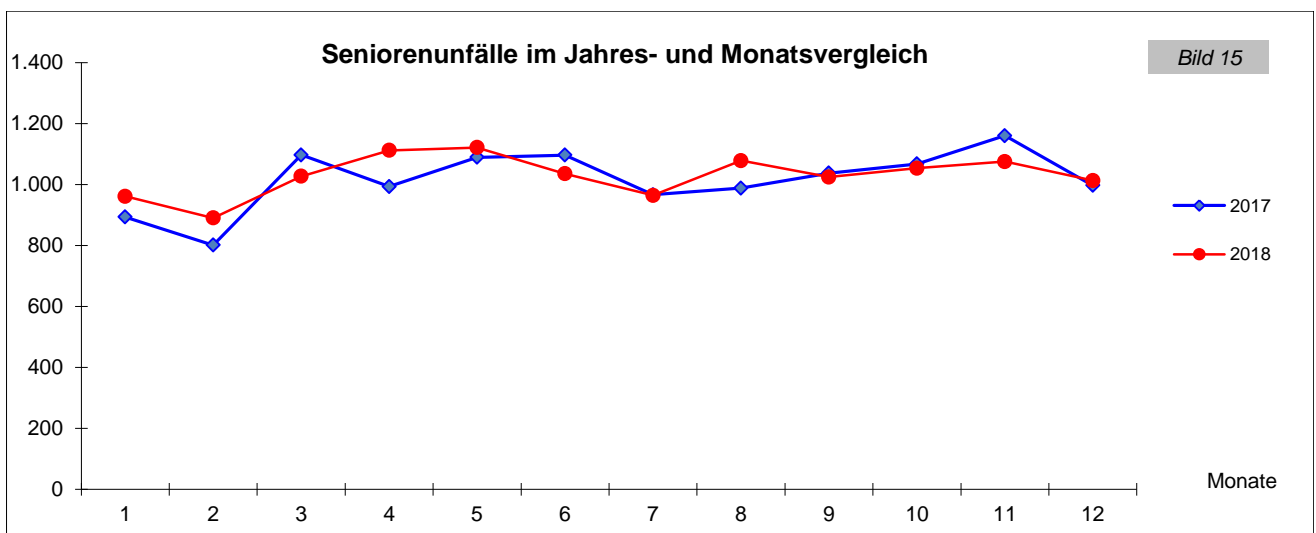
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2017/2018 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

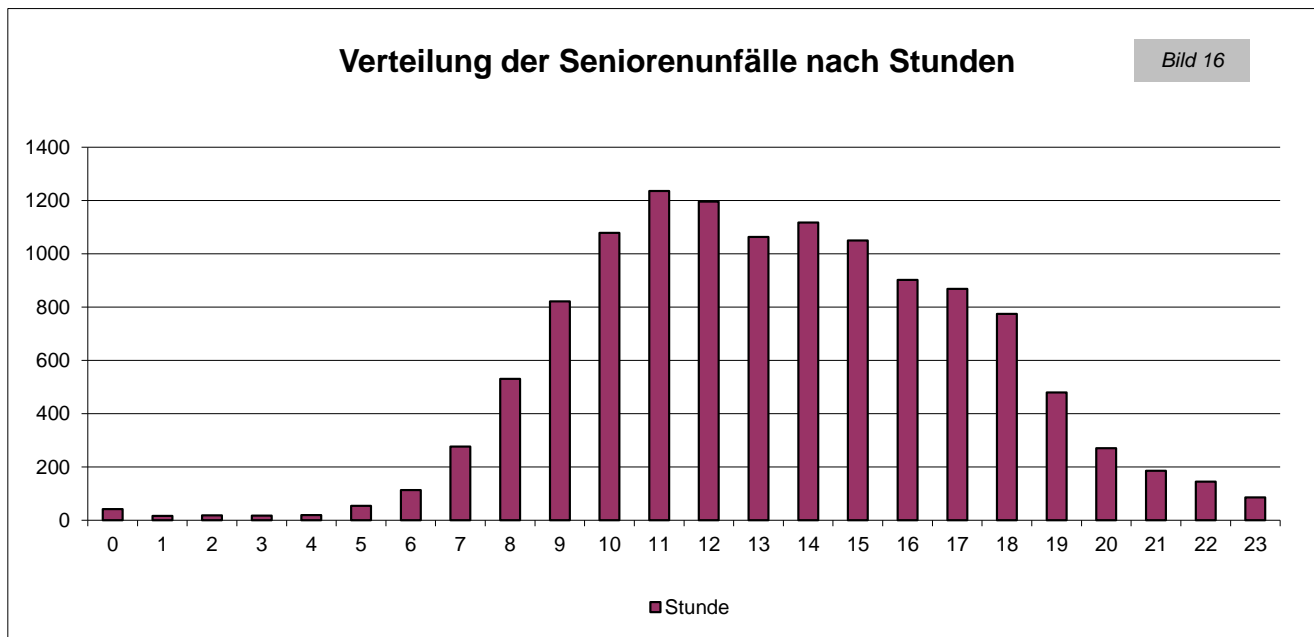
- Anstieg der Seniorenunfälle um 169 auf 12.353
- Geringfügige Steigerung der Unfälle mit Personenschaden von 1.559 auf 1.568, an 20,5 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt, 12,7 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden (Quote für alle Unfälle: 11,3 %).

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.

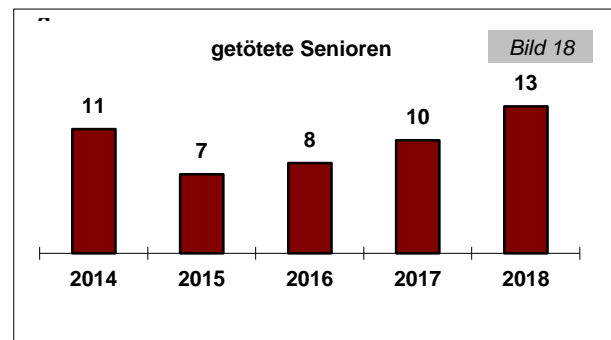
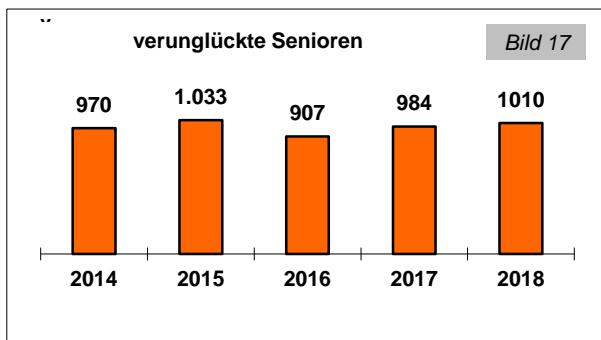


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 09:00 und 19:00 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10:00 und 16:00 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahr 2018 verunglückten insgesamt 1.010 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um 26 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 1.010 verunglückten Senioren wurden

- 13 getötet (+ 3)
- 148 schwer verletzt (- 12)
- 849 leicht verletzt (+ 35)

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 2013 - 2017
	0-14	15-17	18-24	25-64	65-74	>74	o.A.	2018	2017	+ / -	
Krad		2	5	19	20	12	2	60	49	11	34
Pkw		3	398	2.514	3.373	3.506	125	9.919	9.885	34	9.581
Lkw			54	620	323	35	39	1.071	1.004	67	958
Bus			3	84	43	5		135	125	10	123
Sonst.Kfz			5	46	12	9	1	73	71	2	65
Mofa/Moped			1	6	13	6		26	35	-9	27
Fußgänger	15	2	4	25	26	37	9	118	143	-25	117
Radfahrer	23	4	13	66	55	42	22	225	225		228
Sonstige/o.Ang.				6	4	3	713	726	647	79	627
Gesamt 2018	38	11	483	3.386	3.869	3.655	911	12.353		169	11.760
Gesamt 2017	31	26	502	3.306	3.942	3.514	863		12.184		
Veränderung	7	-15	-19	80	-73	141	48			1,4%	

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) auf 12.353
- Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) sind wesentlich geprägt durch die Verkehrsbeteiligung mit Pkw und Lkw.
- Senioren sind zu 60,9 % (Vorjahr 61,2 %) Hauptverursacher der Unfälle. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil.

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.	2018	2017	
Straßenbenutzung	1	30						4		35	44	-9
Geschwindigkeit	5	221	8		1	3		3		241	266	-25
Abstand	2	291	16	1	1	1		3		315	313	2
Überholen	2	53	4		1			4		64	77	-13
Vorbeifahren	1	25	1			1				28	45	-17
Nebeneinanderfahren	1	792	81	4	2	1			1	882	803	79
Vorfahrt/Vorrang	2	387	5	1				9		404	381	23
Rotlicht Fz.	1	66	3			1		9		80	65	15
Abbiegen		259	6	2	1	1		5		274	268	6
Wenden/Rückwärtsfahren		1.333	43	7	2				2	1.387	1.425	-38
Einfahren in den fließenden Verkehr		274	9		1			5		289	325	-36
Fehlverhalten ggü Fußgängern		72	1					2		75	76	-1
Ruhender Verkehr	1	132	5						1	139	138	1
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	16	2.933	173	33	11	11		51	3	3.231	3.140	91
Technische Mängel		5	2		1			1		9	6	3
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1	1							2	5	-3
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							49			49	55	-6
Fußgängerfehler sonst. Art							13			13	18	-5
o.A.			5				1	1		7	6	1
Gesamt 2018	32	6.879	358	48	21	19	63	97	7	7.524		68
Gesamt 2017	32	6.851	307	37	24	26	73	99	7		7.456	
Veränderung		28	51	11	-3	-7	-10	-2				0,9%

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

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

Damit stellen sich die 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:

Rückgang der Fußgängerunfälle um 103, dabei anteilig

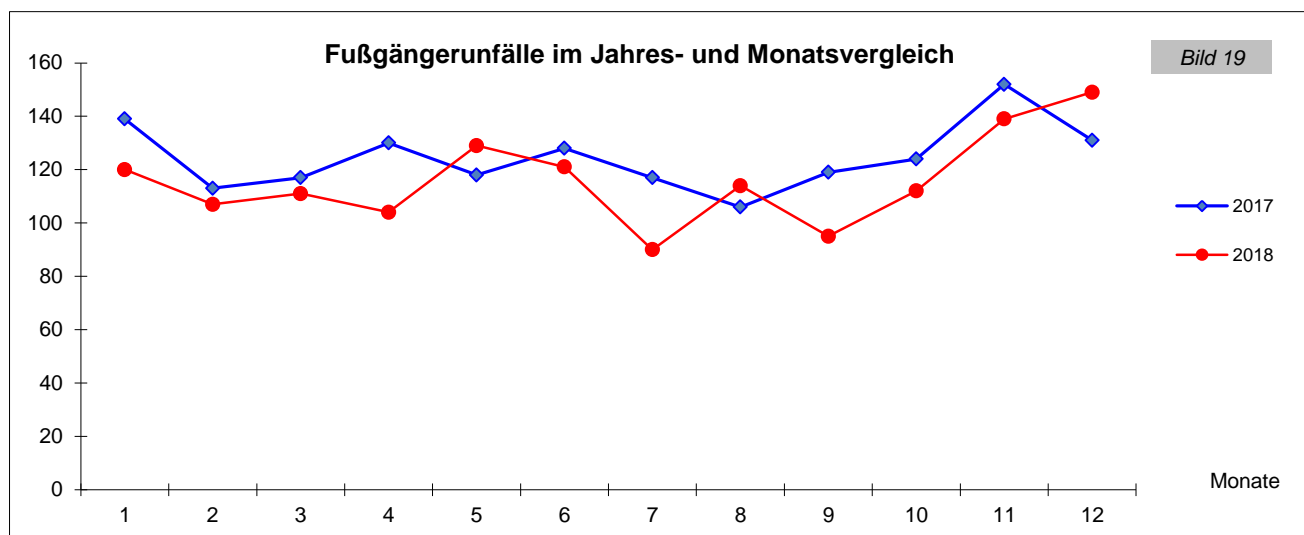
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden (- 85)
- Steigerung bei den Unfällen mit Getöteten (von 13 auf 14)
- Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten (- 42)
- Verringerung der Unfälle mit Sachschaden (- 18)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2013 - 2017
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2018	2017		
Januar	102	2	16	120	139	-19	124
Februar	93		14	107	113	-6	97
März	86	2	23	111	117	-6	106
April	77	1	26	104	130	-26	120
Mai	108		21	129	118	11	113
Juni	99	2	20	121	128	-7	126
Juli	77	1	12	90	117	-27	109
August	95		19	114	106	8	114
September	80	2	13	95	119	-24	119
Oktober	91	2	19	112	124	-12	128
November	116		23	139	152	-13	149
Dezember	129	1	19	149	131	18	142
Gesamt 2018	1.153	13	225	1.391		-103	1.447
Gesamt 2017	1.238	13	243		1.494		
Veränderung	-85		-18			-6,9%	

*Legende siehe Anlage A.2

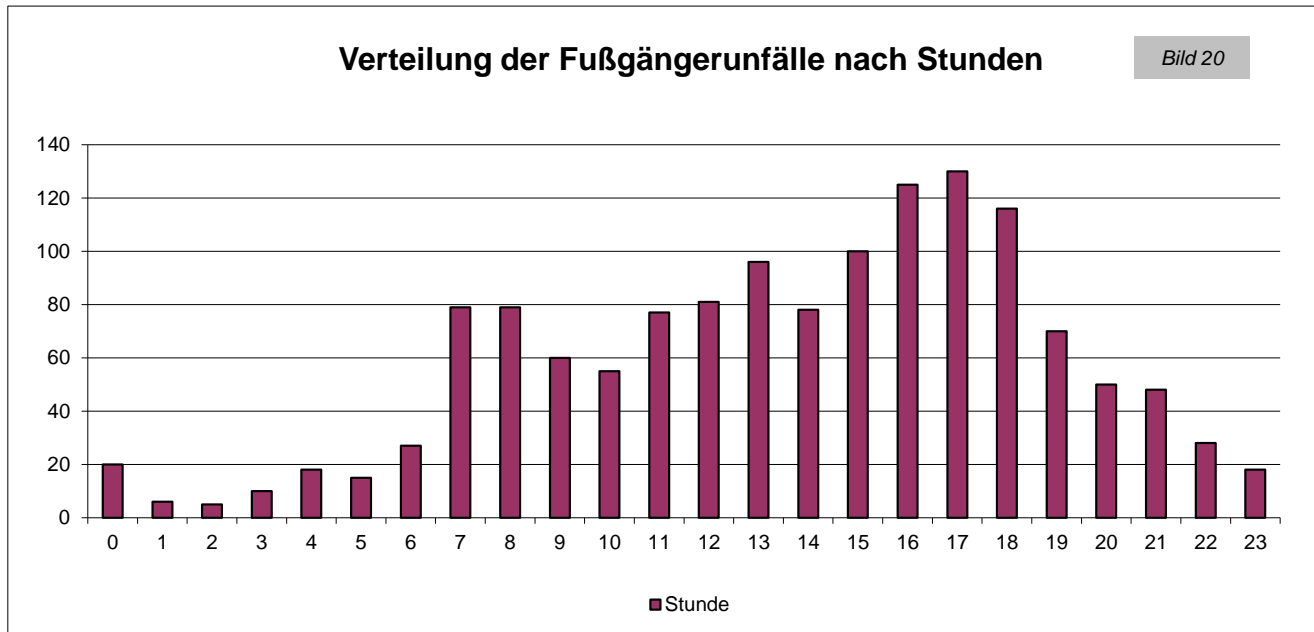
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2017/2018 verlief im Monatsvergleich weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

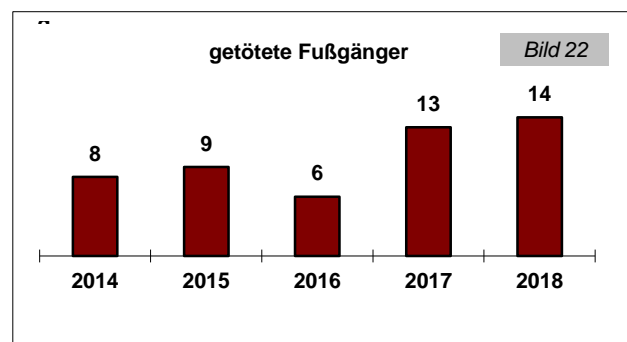
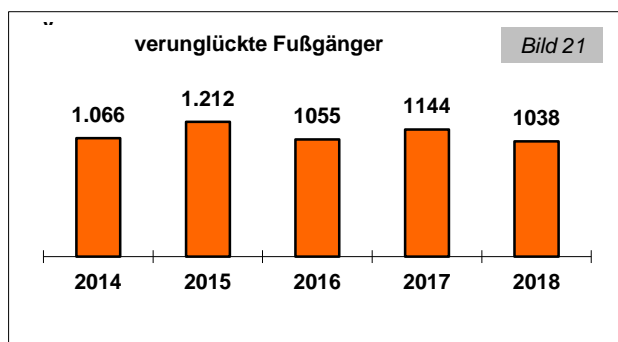
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2018 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 07:00 und 20:00 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 07:00, 08:00 und 13:00 sowie 15:00 bis 19:00 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.

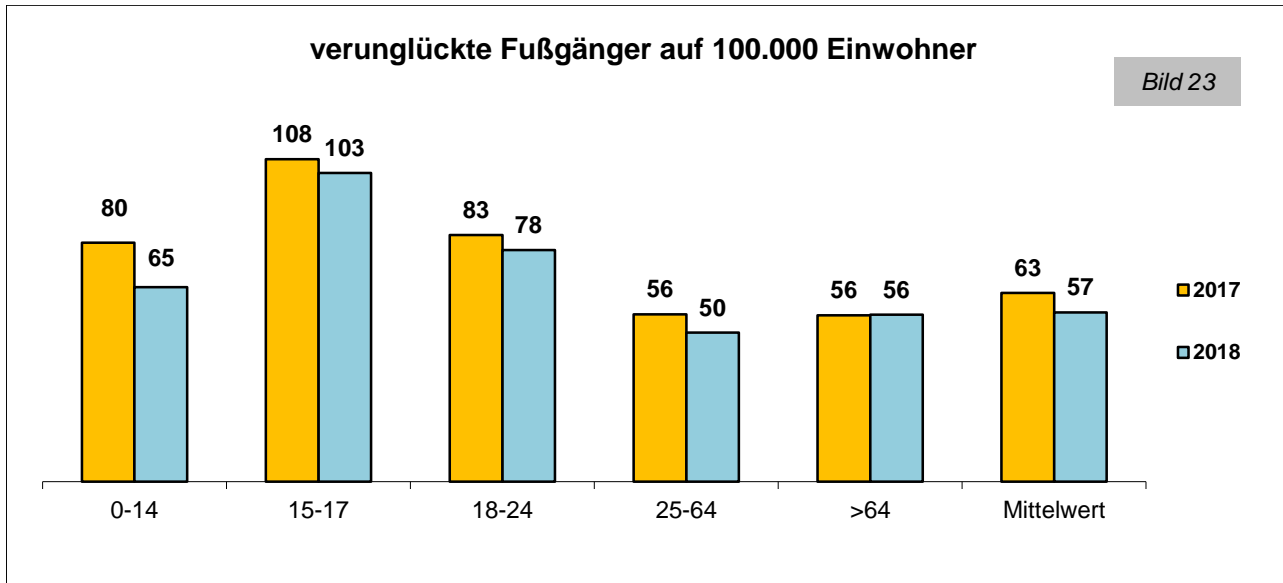


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Gegenüber dem Vorjahr sank die Zahl der Verunglückten im Jahr 2018 auf 1.038 (- 106).

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

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



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

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 2013 - 2017
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
Kfz-Führer		1	37	390	119	54	601	645	-44	620
Fußgänger	90	19	63	271	63	126	632	675	-43	654
Radfahrer	9	5	7	58	7	34	120	138	-18	130
Sonstige/o.Ang.				2		36	38	36	2	43
Gesamt 2018	99	25	107	721	189	250	1.391		-103	1.447
Gesamt 2017	120	36	116	753	209	260		1.494		
Veränderung	-21	-11	-9	-32	-20	-10			-6,9%	

Bezogen auf alle 1.391 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 43,2 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 45,4 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 601 Kfz-Führern des Jahres 2018, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 521 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 292 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		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2018	2017	Veränderung
Straßenbenutzung		3	1		1	1		24		30	38	-8
Geschwindigkeit	1	12	1					4		18	17	1
Abstand		3								3	2	1
Überholen		1								1	1	
Vorbeifahren												
Nebeneinanderfahren												
Vorfahrt/Vorrang		5	1							6	7	-1
Rotlicht Fz.		15		2				5	1	23	31	-8
Abbiegen		25	3	2					4	34	60	-26
Wenden/Rückwärtsfahren		72	6		1				3	82	88	-6
Einfahren in den fließenden Verkehr		3							1	4	13	-9
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	292	22	13	2			46	16	392	398	-6
Ruhender Verkehr		2								2	2	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	2	88	8	8	1	1		41	12	161	159	2
Technische Mängel				1						1	1	
Beleuchtung/Ladung Besetzung			1						1	2	1	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							440			440	503	-63
Fußgängerfehler sonst. Art							189			189	171	18
o.A.							3			3	2	1
Gesamt 2018	4	521	43	26	5	2	632	120	38	1.391		-103
Gesamt 2017	5	569	41	19	5	6	675	138	36		1.494	
Veränderung	-1	-48	2	7		-4	-43	-18	2			-6,9%

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 gestiegen (+ 8%).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt			Durchschnitt
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2018	2017	+ / -	2013 - 2017
Januar	118	4	49	171	144	27	139
Februar	105		40	145	132	13	138
März	85	3	28	116	226	-110	176
April	199	2	69	270	261	9	268
Mai	315	4	81	400	357	43	325
Juni	322	5	98	425	388	37	398
Juli	277	8	80	365	353	12	357
August	288	3	100	391	294	97	341
September	279	4	77	360	306	54	360
Oktober	220	4	73	297	280	17	281
November	189	3	66	258	244	14	238
Dezember	143	1	54	198	158	40	160
Gesamt 2018	2.540	41	815	3.396		253	3.181
Gesamt 2017	2.376	37	730		3.143		
Veränderung	164	4	85			8,0%	

*Legende siehe Anlage A.2

2018 stieg gegenüber 2017 die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Radfahrern um 253. Ein Grund für diese Abweichung war die allgemeine Zunahme an Fahrradfahrern und vermutlich das seit April bis in den Oktober anhaltende gute Wetter, welches einen höheren Anteil an Fahrradfahrern im Straßenverkehr zur Folge hatte.

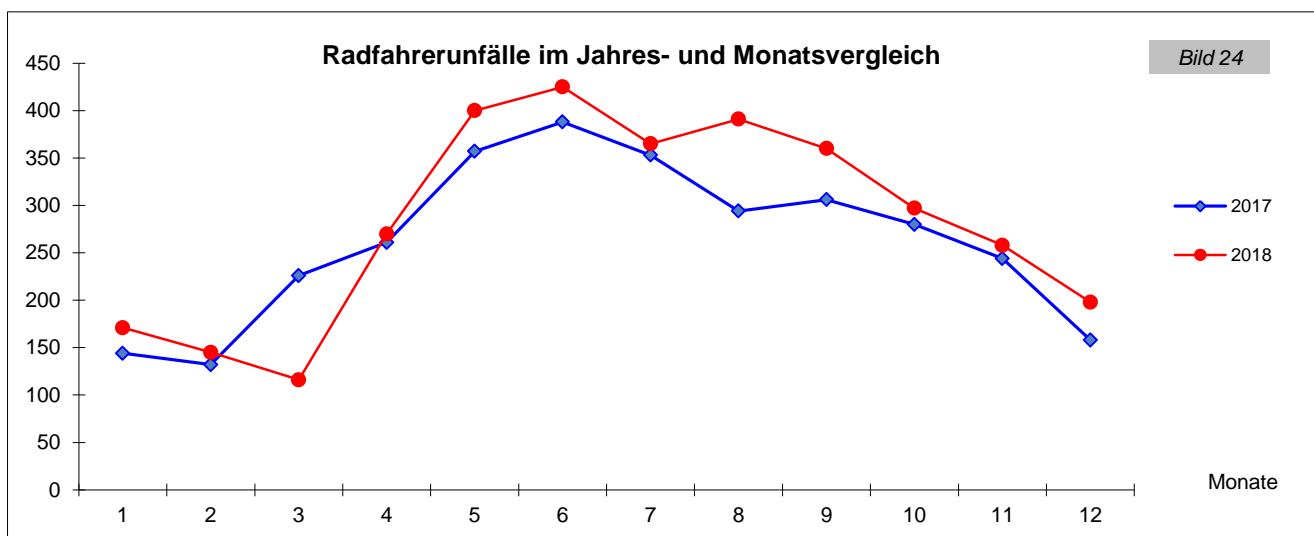
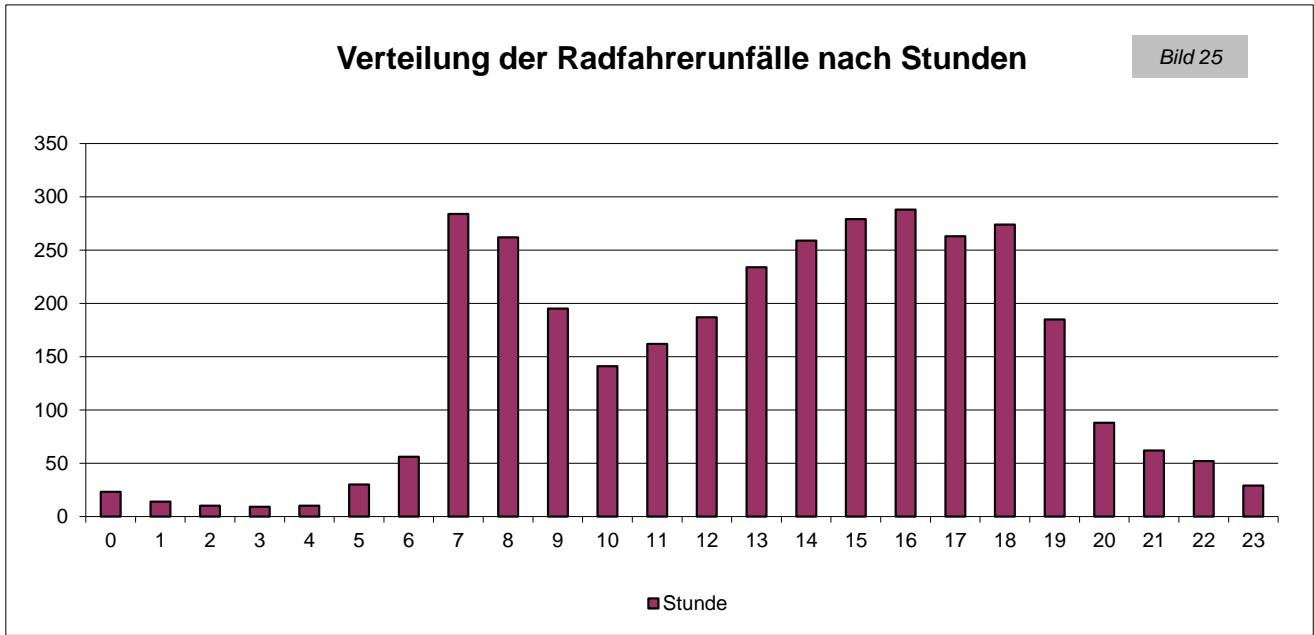
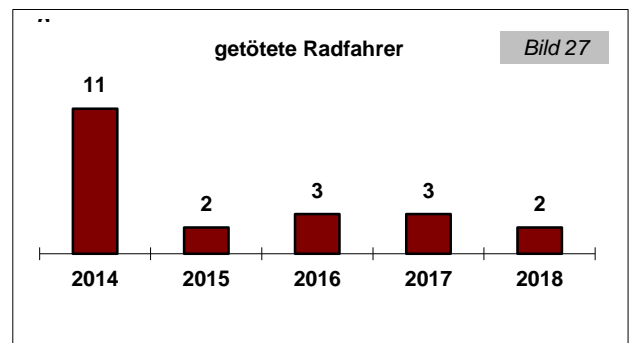
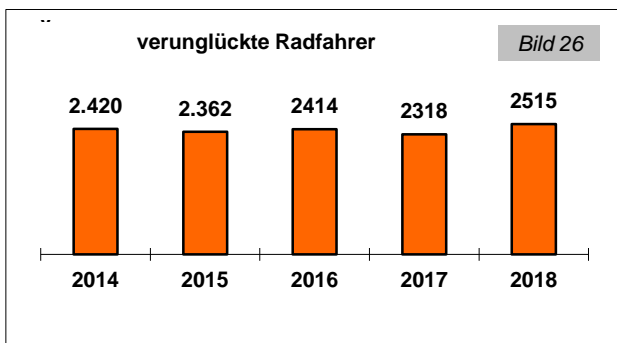


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

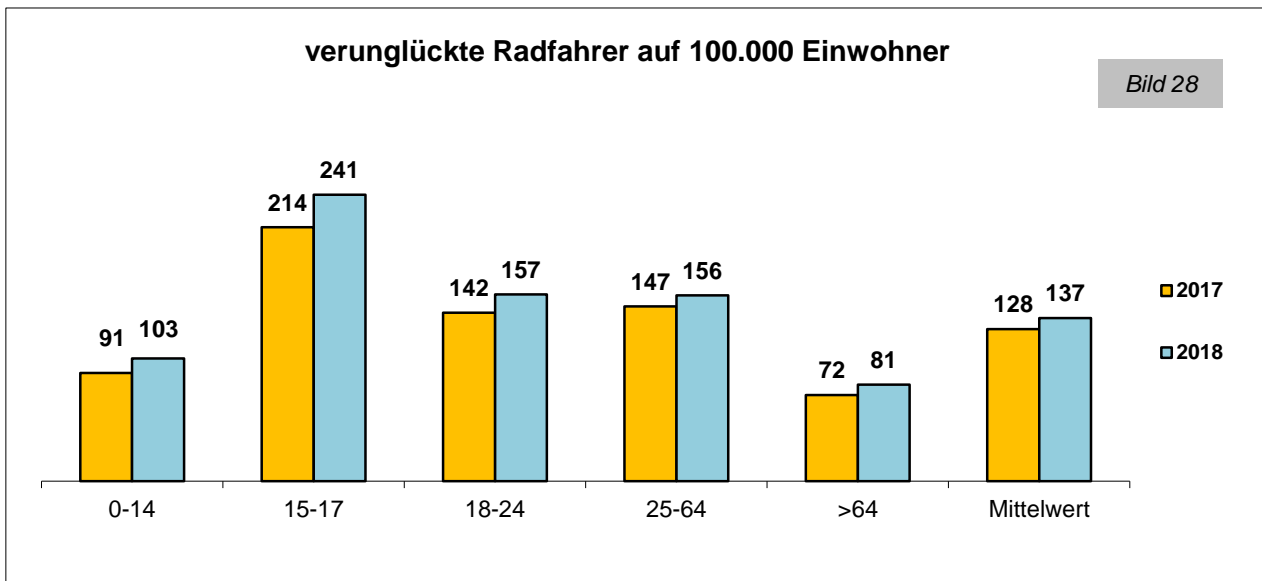


1.5.5.2 Verunglückte

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. Der anscheinende Sprung 2017 /

2018 ergibt sich nicht aus einer deutlichen Erhöhung der Verunglücktenzahlen (diese stieg um 11), sondern aus einer Veränderung im Bevölkerungsanteil.

1.5.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										
beteiligt als	Alter					Gesamt			Durchschnitt 2013 - 2017	
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017		+ / -
Kfz-Führer		2	118	1.266	308	96	1.790	1.629	161	1.707
Fußgänger	8	3	13	82	23	25	154	149	5	144
Radfahrer	203	66	124	726	97	179	1.395	1.312	83	1.273
Sonstige/o.Ang.						57	57	53	4	58
Gesamt 2018	211	71	255	2.074	428	357	3.396		253	3.182
Gesamt 2017	172	83	255	1897	380	356		3.143		
Veränderung	39	-12		177	48	1			8,0%	

Bezogen auf alle 3.396 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 41,7 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 41,7 %)
- In 52,7 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 51,8 %)

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
					2018	2017	
Straßenbenutzung	12		168	1	181	151	30
Geschwindigkeit	14		29		43	50	-7
Abstand	15		41	1	57	48	9
Überholen	38		45	2	85	68	17
Vorbeifahren	8		5	1	14	17	-3
Nebeneinanderfahren	14		7		21	15	6
Vorfahrt/Vorrang	332		63	7	402	411	-9
Rotlicht Fz.	52		113	4	169	166	3
Abbiegen	654		31	17	702	614	88
Wenden/Rückwärtsfahren	77			3	80	68	12
Einfahren in den fließenden Verkehr	224		95	5	324	311	13
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1		46		47	63	-16
Ruhender Verkehr	149		14	1	164	158	6
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	200		727	15	942	843	99
Technische Mängel			5		5	9	-4
Beleuchtung/Ladung Besetzung			3		3	2	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		104			104	108	-4
Fußgängerfehler sonst. Art		50			50	41	9
o.A.			3		3		3
Gesamt 2018	1790	154	1395	57	3396		253
Gesamt 2017	1629	149	1312	53		3143	
Veränderung	161	5	83	4			8,0%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

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

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

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

Zusammenfassend kann zu Radfahrerunfällen festgestellt werden:

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

1.5.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.5.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

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

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

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

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

Tabelle 30

Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2013 - 2017
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2018	2017		
Januar	20	1	18	39	27	12	29
Februar	15	1	17	33	39	-6	41
März	25	3	22	50	105	-55	78
April	82	6	51	139	112	27	131
Mai	107	7	74	188	145	43	157
Juni	93	1	78	172	166	6	191
Juli	103	9	59	171	134	37	179
August	97	11	88	196	168	28	170
September	92	5	87	184	149	35	171
Oktober	74	3	54	131	130	1	118
November	48		36	84	82	2	79
Dezember	22	3	28	53	47	6	46
Gesamt 2018	778	50	612	1.440		136	1.390
Gesamt 2017	696	70	538		1.304		
Veränderung	82	-20	74			10,4%	

*Legende siehe Anlage A.2

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2018 gegenüber dem Vorjahr um 10,4 % und die Unfälle mit Personenschaden um 11,8 % gestiegen sind.

* den motorisierten Zweirädern zugeordnet seit 2014

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

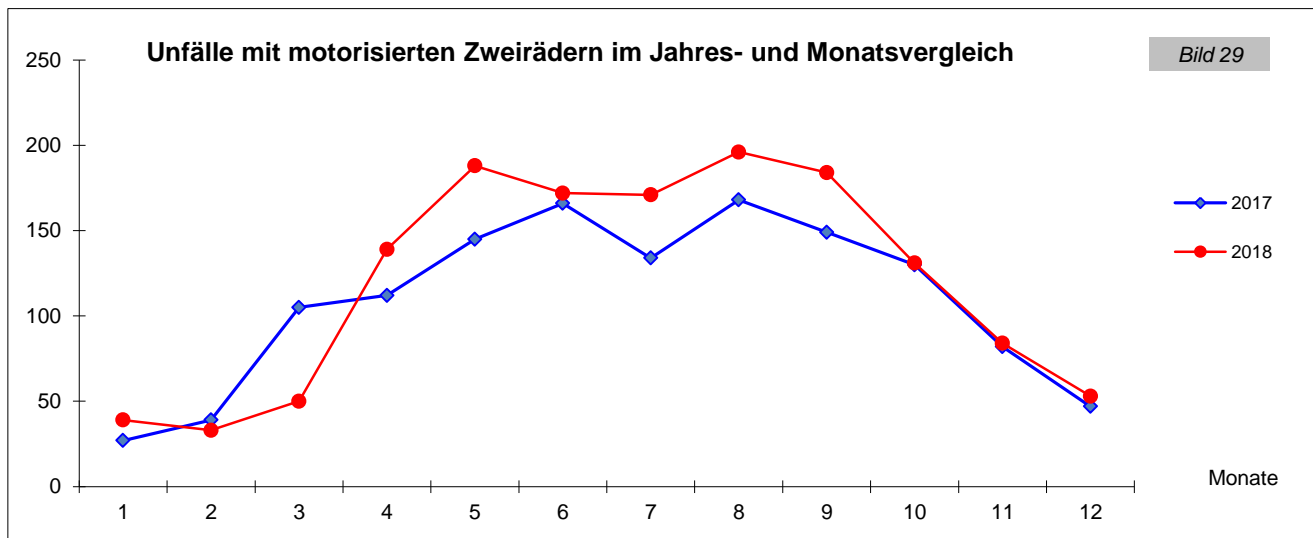
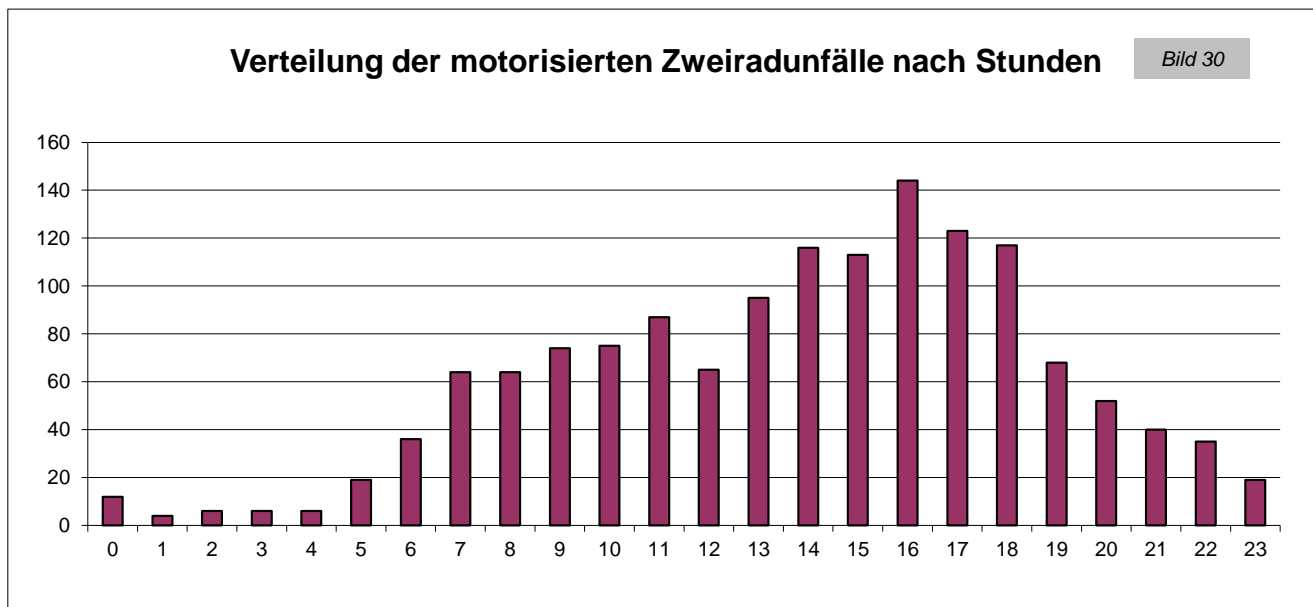


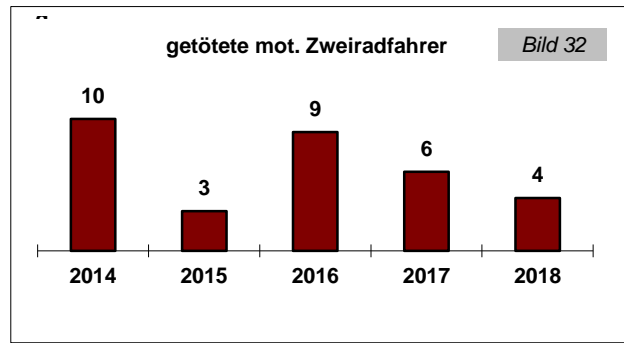
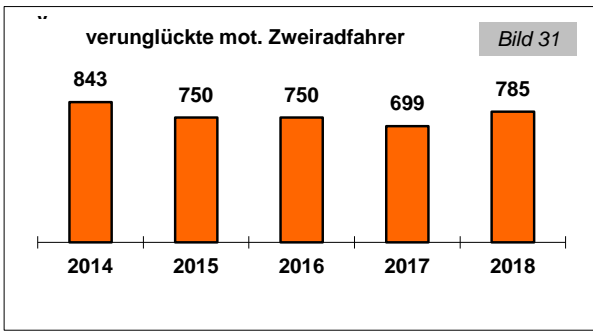
Bild 30 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.



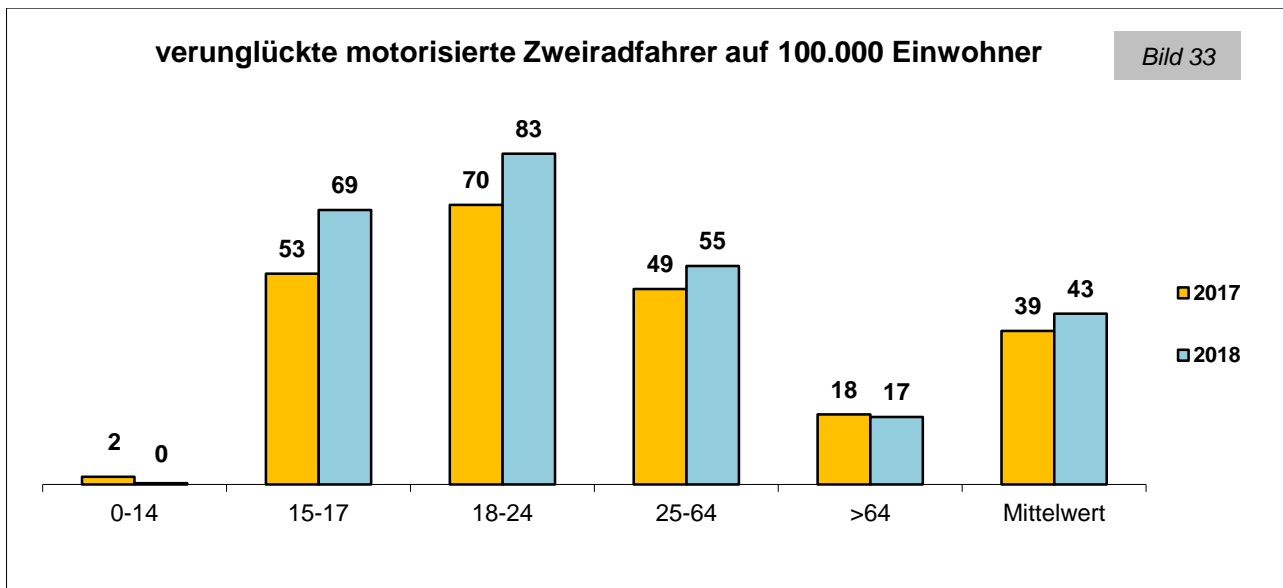
1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.440 Verkehrsunfällen, mit Beteiligung motorisierter Zweiräder, verunglückten insgesamt 785 Personen als Fahrer/Mitfahrer motorisierter Zweiräder.

- 387 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades oder Kraftrollers (ab 125 cm³)
- 78 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrad (50 – 125 cm³)
- 292 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds oder Mofa25
- 16 Fahrer eines E-Bikes
- 12 Fahrer/Mitfahrer eines Trikes/Quads



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 Kleinkrafträdern sind ebenfalls auffällig.



1.5.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen

Nachfolgende Tabelle 31 enthält Angaben zu den Hauptverursachern, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern										Durchschnitt 2013 - 2017
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2018	2017	+ / -	
motor. Zweiradfahrer		30	114	394	51	28	617	546	71	571
Kfz-Führer			82	537	85	38	742	680	62	740
Fußgänger	2	1	3	4	4	4	18	18		19
Radfahrer	1	3	1	12		4	21	21		18
Sonstige/o.Ang.						42	42	39	3	42
Gesamt 2018	3	34	200	947	140	116	1.440		136	1.390
Gesamt 2017	3	21	166	866	146	102		1.304		
Veränderung		13	34	81	-6	14			10,4%	

In 42,8 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst (Vorjahr 41,9 %). 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
						2018	2017	
Straßenbenutzung	7	2		2		11	11	
Geschwindigkeit	121	31				152	156	-4
Abstand	122	46				168	129	39
Überholen	38	17		2	1	58	39	19
Vorbeifahren	2	11		1		14	11	3
Nebeneinanderfahren	30	74			3	107	106	1
Vorfahrt/Vorrang	11	69			1	81	89	-8
Rotlicht Fz.	12	7		4	1	24	25	-1
Abbiegen	12	91		2		105	104	1
Wenden/Rückwärtsfahren	1	209			6	216	175	41
Einfahren in den fließenden Verkehr	8	63		2	1	74	66	8
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1					1	5	-4
Ruhender Verkehr	5	5				10	2	8
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	241	115		8	28	392	364	28
Technische Mängel	2	1			1	4	4	
Beleuchtung/Ladung Besetzung		1				1		1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			14			14	12	2
Fußgängerfehler sonst. Art			3			3	6	-3
o.A.	4		1			5		5
Gesamt 2018	617	742	18	21	42	1440		136
Gesamt 2017	546	680	18	21	39		1304	
Veränderung	71	62			3			10,4%

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.

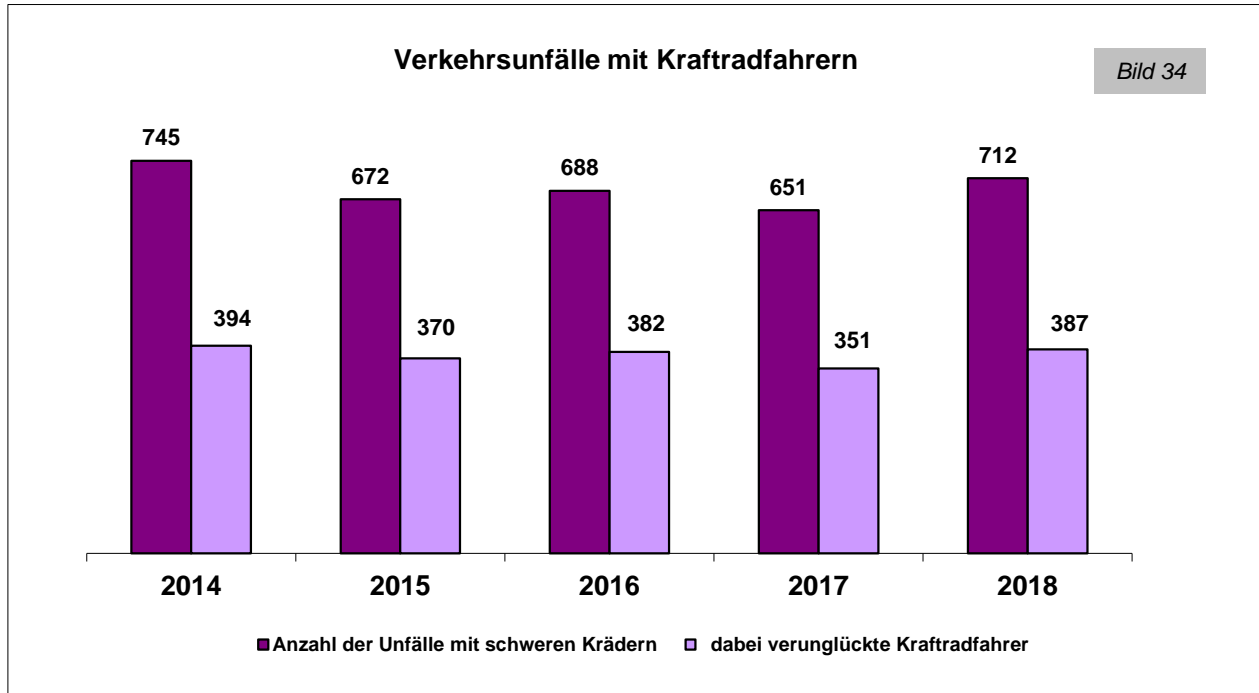
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

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)

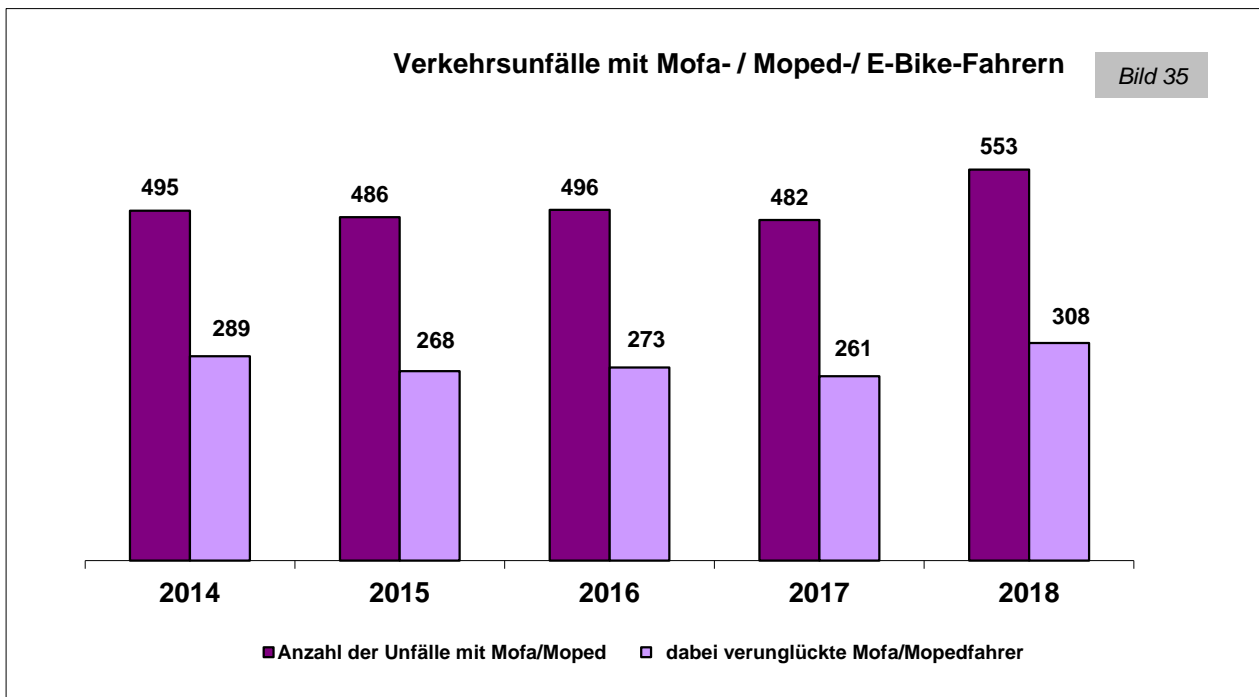
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 9,4 %, die Zahl der Verunglückten stieg um 10,3 %. 4 Kraftradfahrer verunglückten tödlich (Vorjahr 5).

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 2018 ist um 71 gestiegen (+14,7 %). Die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe stieg um 47. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Es verunglückten 308 Verkehrsteilnehmer in dieser Motorisierungsgruppe, darunter ist kein 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 (Elektronische Unfalltypen-Steckkarte) erfasst.

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

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

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 (UKO) hat im Jahr 2018 sieben neue Unfallhäufungsstellen (UHS) analysiert (zudem eine, die bereits in früheren Jahren betrachtet worden war) und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt. Vorsitzender der Unfallkommission ist der Leiter der Verkehrsdirektion (VDL). Ständige Mitglieder entsendet 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 Straßenverkehrsbehörde des jeweiligen Polizeikommissariats (PK), Bezirke, HVV).

Angaben zu neu in das Arbeitsprogramm 2018 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Eulenkamp/ Nordschleswiger Straße	Hohe Anzahl von Abbiegeunfällen zwischen Fahrzeugführern aus der Straße Eulenkamp, welche nach links in südliche Richtung in die Nordschleswiger Straße abbiegen wollen und mit dem entgegenkommenden Verkehr kollidieren.	Von zwei Geradeausfahrstreifen des Eulenkamps in Fahrtrichtung Osten wird der linke Fahrstreifen per Schraffierung gesperrt, um eine bessere Übersichtlichkeit der entgegenkommenden Linksabbieger zu gewährleisten.
Eppendorfer Weg/ Osterstraße	Ein medial stark begleiteter Verkehrsunfall zwischen einem Fahrer eines LKW und einer Radfahrerinnen, in dessen Verlauf die Radfahrerinnen tödlich verletzt wurde.	Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der Radfahrer an diesem Knotenpunkt: <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der dortigen Radabstellflächen an den dortigen Nebenflächen - Herstellung von abgesetzten Radaufstellflächen (ARAS) vor den Lichtsignalanlagen im

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
		<ul style="list-style-type: none"> - Eppendorfer Weg Einrichtung einer Zwei-Strich-Furt an der Osterstraße quer zum Eppendorfer Weg mit der Entfernung der für die bisherige Radfahrfurt bestehenden Rotpflasterung - Einrichtung von Radabstelltaschen an der Osterstraße, um das „indirekte Linksabbiegen“ in den Eppendorfer Weg zu gewährleisten
Sonnenweg/ Stein-Hardenberg-Straße	Erhöhte Unfalllage durch Konflikte der Linksabbieger mit dem geradeaus fahrenden Gegenverkehr <ul style="list-style-type: none"> - im Sonnenweg in Richtung stadteinwärts - in der Stein-Hardenberg-Straße in Richtung Kupferdamm. 	Es werden folgende bauliche und polizeiliche Maßnahmen beschlossen: <ul style="list-style-type: none"> - Erneuerung der Fahrbahnmarkierung zur besseren Erkennbarkeit der Verkehrsführung - Aufstellen von Hinweisbeschilderung „Achtung Gegenverkehr“ zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer - Prüfung einer Separierung des Linksabbiegefahrstreifens Sonnenweg in Fahrtrichtung stadteinwärts durch den LSBG - Operative Begleitung durch verstärkte Überwachung von Rotlichtverstößen
Grevenweg/ Eiffestraße	Auch hier ergaben sich deutliche Konflikte hinsichtlich von Abbiegeunfällen der Fahrzeugführer mit dem entgegenkommenden Verkehr <ul style="list-style-type: none"> - im Grevenweg nach links in die Eiffestraße stadtauswärts - in der Eiffestraße stadtauswärts nach links in den Grevenweg. 	Auch hier wird die <ul style="list-style-type: none"> - Separierung des Linksabbiegefahrstreifens im Grevenweg sowie die Verlängerung der dortigen Nachlaufphase durch den LSBG geprüft - die Erneuerung der Fahrbahnmarkierung beschlossen - das Aufstellen von Verkehrsschildern „Achtung Gegenverkehr“ umgesetzt. Zudem erfolgt ebenso die operative Begleitung durch eine verstärkte Kontrolle der gefahrenen Geschwindigkeit.
Eulenkugstraße/ Uppenhof	Häufung von Verkehrsunfällen zwischen Radfahrern und anderen zum Teil vorfahrtsberechtigten Fahrzeugführern	Es werden folgende bauliche und verkehrsbehördliche Maßnahmen beschlossen: <ul style="list-style-type: none"> - Rückschnitt des Straßenbegleitgrüns zur Verbesserung des Sichtfeldes aus der Straße Uppenhof kommend - an der Straße Uppenhof wird das Vorschriftzeichen „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) durch das Vorschriftzeichen „Halt, Vorfahrt gewähren“ (VZ 206) zur besseren Darlegung der verkehrlichen Situation ersetzt - an der Einmündung zur Straße Uppenhof wird an der Eulenkugstraße die vorgeschriebene Fahrtrichtung für Radfahrer auf der Nebenfläche durch farbliche Bodenmarkierung verdeutlicht - Setzen des Verkehrszeichens „gemeinsamer Geh- und Radweg“ (VZ 240) an der Eulenkugstraße Richtung Farmsener Landstraße direkt an der Einmündung zur Straße Uppenhof zur Vereinfachung der Verkehrsführung - Einbindung in ein Gesamtkonzept mit bezirklichen Maßnahmen zur dort geplanten Veloroute 6

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Großmoordamm/ AS HH Harburg-Mitte	An dieser Unfalldifferenzierungsstelle ergaben sich differenzierte Konfliktfelder. <ol style="list-style-type: none"> 1. Auffahrunfälle an der BAB-Abfahrt Richtung Süden 2. Abbiegeunfälle aus der Straße Großmoordamm auf die BAB-Auffahrt in Richtung Süden 3. verkehrswidrige Geradeausfahrer von der BAB-Abfahrt auf die BAB-Auffahrt Richtung Süden (hier ist lediglich das Recht- sowie das Linksabbiegen vorgesehen) 	Den Konfliktpunkten wird folgendermaßen begegnet: Zum Punkt 1 <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer Signalisierung für die von der BAB kommenden Rechtsabbieger in Verbindung mit einer Anforderungsampel für die querenden Fußgänger, um den Verkehrsfluss zu erhöhen und das bisherige Stocken durch den derzeit dort vorhandenen Fußgängerüberweg zu minimieren - Einrichtung einer einstreifigen Verkehrsführung im Großmoordamm statt der bisherigen Zweistreifigkeit, um die Abfahrt des Verkehrs von der BAB zu forcieren Zum Punkt 2 <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer separierten Signalisierung der dortigen Linksabbieger sowie alternativ eines verlängerten Nachlaufs der Grünphase Zum Punkt 3 <ul style="list-style-type: none"> - Prüfung einer Veränderung der Lichtsignalisierung durch den LSBG für die querenden Fußgänger, die den Konflikt mit dem geradeausfahrenden Verkehr ausschließt
Weusthoffstraße/ Eißendorfer Straße	Auch an diesem Knotenpunkt wurden unterschiedliche Schwerpunkte sichtbar: <ol style="list-style-type: none"> 1. Überschreitunfälle, bei der die Fußgänger die Weusthoffstraße nördlich der Eißendorfer Straße querten 2. Abbiegeunfälle, bei denen querende Fußgänger von abbiegenden Fahrzeugen aus der Eißendorfer Straße kommend erfasst wurden 	In Bezug auf die Überschreitunfälle werden Fußgängerbündelungen geprüft, um Querungshilfen in die Verkehrsflächen einzubauen. Um die Abbiegeunfälle in diesem Bereich zu verhindern, wird die Leuchtkraft der Lichtmasten erhöht sowie die Fahrbahnmarkierungen erneuert.
Rote Brücke/ Billbrookdeich	Hier wurde im Jahr 2018 eine deutliche Erhöhung der Unfallzahlen des Unfalltyps „Einbiegen/ Kreuzen festgestellt, die eine Betrachtung dieser Unfalldifferenzierungsstelle erneut notwendig machte.	Die UKO wird zeitnah die Voraussetzung für eine Vollsignalisierung prüfen.

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2018

Im Jahr 2018 wurden an fünf UHS die von der UKO beschlossenen Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2018 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Eulenkamp/ Nordschleswiger Straße	Unfallschwerpunkt „Abbiege-Unfall“ der Linksabbieger im Eulenkamp stadteinwärts, die nach links in die Nordschleswiger Straße fahren wollten, mit den entgegenkommenden Fahrzeugen.	Von den zwei in Fahrtrichtung stadtauswärts führenden Fahrstreifen im Eulenkamp wurde der zweite Fahrstreifen durch Markierung für den Verkehr gesperrt, so dass die Sichtbarkeit für entgegenkommende abbiegende Fahrzeugführer verbessert wurde. Die Unfallzahlen sind stark rückläufig.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Sonnenweg/ Stein-Hardenberg-Straße	Auffällige Unfallursache bei den „Abbiege-Unfällen“ nach links im Sonnenweg stadteinwärts und in der Stein-Hardenberg-Straße in Richtung Kupferdamm.	Umsetzung der Maßnahmen zur Beschilderung „Achtung Gegenverkehr“ sowie Erneuerung der vorhandenen Markierung der Fahrstreifen. Dieser Knotenpunkt wird evaluiert. Die Separierung der Lichtsignalanlagen für Linksabbieger bleibt in der Betrachtung der Unfallkommission.
Grevenweg/ Eiffestraße	Analog zur vorherigen UHS sind erhöhte Unfallzahlen der Linksabbieger im Grevenweg Fahrtrichtung Bergedorf sowie der Linksabbieger der Eiffestraße in Richtung Grevenweg festzustellen	Zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer wurde in beide Richtungen jeweils eine Beschilderung „Achtung Gegenverkehr“ aufgestellt.
Eulenkrugstraße/ Uppenhof	Hauptkonflikt zwischen Kraftfahrzeugen, die aus der Straße Uppenhof in die Eulenkrugstraße abbiegen wollen, mit querenden Radfahrern.	An diesem Knotenpunkt wurden zunächst die angrenzenden Hecken deutlich zurückgeschnitten, um die Sichtbarkeit für Fahrzeuge aus der Straße Uppenhof zu erhöhen. Für diese wurde zudem die Regelung „Vorfahrt gewähren“ (VZ 205) durch die Anordnung „Halt-Vorfahrt gewähren (VZ 206)“ geändert. Das verbotswidrige linksseitige Befahren des Radwegs in der Eulenkrugstraße wurde durch Auftragen einer entsprechenden Bodenmarkierung verdeutlicht. Radfahrer werden zudem direkt am Knotenpunkt auf den gemeinsamen Geh- und Radweg geleitet. Einbindung der Problematik in eine bezirkliche Gesamtkonzeption zur dort geplanten Veloroute 6.
Eppendorfer Weg/ Osterstraße	Anlass war hier ein Verkehrsunfall zwischen einer Radfahrerin mit einem LKW mit tödlichem Ausgang zum Nachteil der Radfahrerin.	Maßnahmen zu einer Verbesserung der möglichen Sichtbeziehungen wurde durch Verschieben von Radabstellflächen, Markierungen von ARAS sowie durch Auftragen von Radabstelltaschen zur Ermöglichung des indirekten Linksabiegens umgesetzt. Zudem wurde eine Zweistrichfurt entlang der Osterstraße als Querung zum Eppendorfer Weg eingerichtet mit Entfernung der Rotpflasterung der Radfahrurt.

Alle UHS werden nach Fertigstellung der beschlossenen Maßnahmen einem Controllingverfahren unterzogen, in dem die Unfallentwicklung über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren betrachtet wird, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu evaluieren und gegebenenfalls nachzusteuern.

2.1.2.3 Überprüfungen der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

In 2018 wurden zudem vier UHS einer abschließenden Wirkungsanalyse unterzogen. Wie bereits oben dargestellt, bedurfte dieses einer zumindest dreijährigen Betrachtung.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen	Ergebnis
Tarpenbekstraße/ Nedderfeld/ Rosenbrook/ Deelböge	Diese UHS befand sich bereits in den Jahren 2001 bis 2007 in der Betrachtung der UKO. Hauptkonflikte waren die Vielzahl der Verflechtungs- und Auffahrunfälle. Nach einer umfangreichen folgenden Unfallanalyse wurde der Bereich ab dem Jahr 2010 neuerlich betrachtet.	Veränderungen der Wegweisung, um die Verkehrsführung für die Fahrzeugführer zu verdeutlichen. Erneuerung der Deckschicht zur Erhöhung der Griffigkeit der Fahrbahnoberfläche. Ausführung von weitreichenden Markierungsarbeiten, um Fahrstreifen und Fahrtrichtungen deutlicher sichtbar zu machen. Nunmehr zweistreifige Verkehrsführung vom Rosenbrook in den Nedderfeld.	Trotz hohen Niveaus, welches jedoch auch der Komplexität in der dortigen Verkehrsführung sowie der hohen Verkehrsdichte geschuldet ist, konnten die Unfallzahlen verringert werden.
Bremer Straße/ Am großen Dahlen/ Friedhofstraße	Auffälligkeiten ergaben sich hier durch ein hohes Aufkommen an Verkehrsunfällen des Unfalltyps „Einbiegen/Kreuzen“ aus den dortigen	Nachdem dieser Knoten erstmalig im Jahr 2008 durch die UKO betrachtet wurde, ergingen Planungen zu einem umfangreichen Um-	Ohne dass der Verkehrsfluss zu diesem Autobahnzubringer beeinträchtigt wurde, konnten die Unfallzahlen auf nahezu null gesenkt werden.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen	Ergebnis
	Nebenrichtungen	bau, der auch den Ankauf von Teilen der dortigen Privatflächen beinhaltete. Im Ergebnis konnten so auch neue Verkehrsflächen geschaffen werden. Die Maßnahme wurde wegen der Komplexität erst im Jahr 2016 abgeschlossen, was jedoch den Umbau des Gesamtknotens mit neuen Verkehrsführungen sowie einer Vollsignalisierung nach sich zog.	
Rüterstraße/ Schädlerstraße/ Wendemuthstraße	Typisch für diese UHS war eine große Anzahl an VU des Typs „Abbiege-Verkehrsunfall“.	Durch die hier vorherrschende ungünstige Knotengeometrie wurden als Maßnahmen das Schraffieren und damit die Sperrung des linken Geradeausfahrstreifens aus der Schädlerstraße und der Knotenmitte zur Verdeutlichung der Verkehrsführung sowie der besseren Sichtbarkeit aufgetragen. Zudem wurde die Haltebox für Verkehrsteilnehmer aus der Schädlerstraße in der Kreuzungsmitte versetzt.	Auch hier tendiert die diesbezügliche Unfalllage gegen null.
Nincooper Deich	Eine auffällige Häufung der Verkehrsunfälle durch das Abkommen von der Fahrbahn im Verlauf dieser kurvigen Straße	Hier wurde zunächst die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h reduziert. Es wurden zudem die entsprechenden Gefahrzeichen (VZ 103) vor den Kurven installiert und in diesen Verkehrseinrichtungen anhand von Richtungstafeln (VZ 625) angebracht. Begleitet wurden diese Maßnahmen mit der Montage von Unterfahrschutzeinrichtungen für Motorradfahrer.	Die Unfallzahlen sind in den vergangenen Jahren konstant deutlich rückläufig.

2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information

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

An Hamburger Autobahnen und stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt werden in behördenübergreifender Kooperation zwischen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Hamburg Port Authority (HPA) und der Polizei / Verkehrsdirektion **87** Verkehrsbeobachtungskameras an ausgewählten Standorten für eine detaillierte Verkehrslagegewinnung genutzt. Diese Bilder werden durchgehend in die VLZ übertragen.

Im Zuge von Bauarbeiten im Rahmen von Ausbau und Überdeckung der BAB 7 konnten im Jahr 2018 weiterhin **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 **1.758** Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind **1.661** rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die auch im Jahr **2018** durch ca. **89.000** Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat. Durch das Ausscheiden der Hamburger Handball- und Eishockeymannschaft aus der Bundesliga ist es, wie bereits im Jahr 2017 im Vergleich zu 2015 und 2016, zu weniger Anforderungen für An- u. Abfahrten zur Veranstaltungsarena im Volkspark gekommen.

Die TLZ 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 **2018** von der VLZ ca. **4.600** manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) auf den BAB 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt. Wie in den Jahren 2016 und 2017 sind aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 7 nördlich des Elbtunnels mehrere Anzeigenquerschnitte (Schilderbrücken) demonstriert.

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

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und BAB 7 auf den Schilderbrücken der Netzbeeinflussungsanlage (NBA) durch die VLZ geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in den dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahnbereichen des AD Buchholzer Dreieck (BAB 1), des AK Maschener Kreuz (BAB 7) und der AS Neumünster-Süd (BAB 7). Im Jahr **2018** wurden von der VLZ **ca. 1.150** Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

Im Zuge des geplanten Ausbaus der NBA ist ab 2019/2020 von einer Steigerung der von der VLZ auszuführenden Schaltungen auszugehen.

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

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten – und weitere digitale Abnehmer wurden im Jahr **2018** von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst wie im Vorjahr ca. **55.500** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt. Dabei wurden vor allem sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen wie Warnungen vor Falschfahrern oder ungesicherten Unfallstellen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen veröffentlicht.

Die Zusammenarbeit mit der Busleitstelle der Hamburger Hochbahn wird im hohen Maße durch den Austausch von Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten unterstützt. Auch im Jahr **2018** wurden von der Polizei an die Busleitstelle **16** Bilder ausgeleitet, die VLZ wiederum kann insgesamt **8** Kameras 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 BWVI geplanten IST (Intelligente Transport Systeme)-Projekte ist eine weitere Optimierung der Nutzung von Datenquellen in der VLZ vorgesehen. Zielsetzung für die VLZ 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.

VLZ, Landesmeldestelle und die TLZ sind damit wesentliche Steuerungsinstrumente und Informationsdienststellen der Polizei, 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 ihr Wirken 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:

2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Polizeiverkehrslehrer/-innen der PK 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.

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 rund 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 Polizei. Analog zur Aktion Verkehrsfuchs bieten Verkehrslehrer kostenlose Wochenkurse in den Schulferien an. Sie führen die Kinder schrittweise an Verkehrssituationen heran und üben richtige Verhaltensweisen im Straßenverkehr, u.a. durch 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 wesent-

liche 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 PK 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 festgelegten Inhalte wurden im Jahr 2018 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität verwirklicht. Neben einwöchigen Fahrradprojekten gab es auch ein- bis zweitägige Projekte. Insgesamt wurden **38** Projekte verwirklicht, an denen **2.283** Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Die Arbeit der Polizei im Rahmen der schulischen Mofa-Projekte wurde fortgesetzt. Die praktische Ausbildung, mit dem Ziel der Erlangung der Mofa-Prüfbescheinigung, findet in Zusammenarbeit mit der Hamburger Verkehrswacht auf dem Verkehrsübungsplatz in der Großmannstraße statt. Die theoretischen Prüfungen werden an den Standorten der TÜV Hanse GmbH vorgenommen, jedoch ausschließlich am PC. Die Polizeiverkehrslehrer unterstützen in der fahrpraktischen Ausbildung und führen am Ende des Wochenkurses die praktische Fahrprüfung durch. Sie 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 2018 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2018 standen der 52. Plakatwettbewerb des „Plakatwettbewerb Polizei Hamburg e. V.“ und der zeitgleich stattfindende 31. Liederwettbewerb unter dem Motto „Alles im Blick“.

Von 44 Schulen aller Schulformen nahmen 798 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden 445 Plakate und 10 Lieder eingereicht, von denen 66 Siegerplakate und 10 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“ für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten rund 7.000 Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde.

Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 18. Juni 2018 in der Laeishalle Hamburg vor über 600 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeidirektor Ulf Schröder 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 2018 in Zahlen

Verkehrsunterricht		
▪ in Kindergärten	6.078	Stunden
▪ in Schulen	25.832	Stunden
▪ in speziellen Sonderschulen	4.208	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	28	Veranstaltungen mit 1.825 Kindern und 399 Erwachsenen
Aktion Fahrradfuchs	5	Veranstaltungen mit 247 Kindern

Polizeiverkehrskasper		
▪ in Schulen	342	Vorstellungen
▪ in Kindergärten	29	Vorstellungen
▪ Sonderveranstaltungen	23	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
▪ Radfahrausbildung in Schulen	4.395	Stunden
▪ Sonderveranstaltungen	21	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	34	Projekte (insgesamt 2.017 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)	13	Kurse (insgesamt 243 Teilnehmer)

2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.3.2.1 Junge Erwachsene

Junge Menschen in der Altersgruppe 18 bis 24 Jahre sind vielfach „Fahranfänger“ und nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt. Sie sind daher spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Tätigkeit.

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

Unter anderem wird der Fahrsimulator auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „DRUGSTOP“ eingesetzt. Ziel dieser von der Polizei unterstützten Kampagne ist es, durch Öffentlichkeitsarbeit und den Einsatz von Peers (Gleichaltrigen) junge Erwachsene über die Gefahren und Folgen von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr zu informieren (Projekt „Mobil? Aber sicher!“). Diese Informationen werden darüber hinaus auf den Messeständen der Polizei bei der Messe „Reisen Hamburg“ und der Motorradmesse vermittelt.

Die Verkehrsdirektion hat im August einen Verkehrssicherheitstag für Auszubildende an der Akademie der Hamburger Polizei mit dem Ziel, den jungen Berufsanfängern in den Reihen der Polizei Risiken im Straßenverkehr aufzuzeigen und sie zu sensibilisieren, verwirklicht.

2.3.2.2 Senioren

Die Seniorenberatung der Polizei erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der PK sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte. Ende 2018 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 „BFS-Seniorenberater“ als auch die Beratung von Senioren fortgesetzt.

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

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

Im „Fahrradmodul“ vermitteln Polizeiverkehrslehrer theoretische Inhalte wie Informationen zum seniorengerechten Fahrrad, Fahren mit Gepäck und Helm sowie zu den aktuellen Verkehrsregeln. 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 2018 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter www.hamburg.de/verkehrssicherheit im Internet.

Mit Partnern des Forums Verkehrssicherheit Hamburg nahm die Polizei am 10. September 2018 am Seniorentag in Eimsbüttel teil. Neben dem Auftritt des Forums auf dem Markt der Möglichkeiten erfolgte auch die Teilnahme an Diskussionen und Vorträgen. Ziel ist es, ab dem Jahr 2019 an allen Seniorentagen in den sieben Bezirken in ähnlicher Form teilzunehmen und so die Verkehrssicherheitsarbeit für Senioren zu intensivieren.

2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

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

Unter diesem Motto fand im Mai 2018 zum siebzehnten 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 Arbeit 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 und die Landesunfallkasse. Der Schwerpunkt im Jahr 2018 lag auf dem Thema „Elterntaxi“.

Informationen zu der Aktion wurden 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.

2.3.3.3 Motorradprävention

Die Polizei Hamburg beteiligte sich auch 2018 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 verwirklicht.

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

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 2018 insgesamt 267 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Anlässlich des 70. Geburtstages des Hamburger Polizeiverkehrskaspers fand im September 2018 in Hamburg erstmals ein Polizeipuppenbühnenfestival statt. Unterstützt von vier Polizeipuppenbühnen aus Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen erreichte der Verkehrskasper etwa 2000 Kinder im Vor- und Grundschulalter, und zwar einprägsam auf spielerische Art und Weise, mit anschaulichen Stücken rund um die verschiedensten Themen der Verkehrs- und Kriminalprävention.

Im Jahr 2018 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.:

- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn am 20. August.
- „Zu Fuß zur Schule“-Tag an vielen Hamburger Grundschulen am 14. September.
- In Kooperation mit der BWVI hat das Forum Verkehrssicherheit am 17. April Radfahrer im Umfeld der Universität Hamburg für die Gefahren im Straßenverkehr sensibilisiert. Neben einem kostenlosen Fahrradcheck der Unfallkasse Nord und dem Fahrradparcours der Verkehrswacht Hamburg informierten u. a. der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club Landesverband Hamburg, die BWVI sowie die Hamburger Polizei rund um das Thema sicheres Fahrradfahren.
- Zum Thema Abbiegeunfälle fanden am 24. August auf dem Wandsbeker Markt sowie am 4. September auf der Logistik Jobbörse Verkehrssicherheitsaktionen mit Beteiligung der Polizei statt.
- Gerade in der dunklen Jahreszeit und auch nachts ist die gute Erkennbarkeit eines jeden Verkehrsteilnehmers von großer Bedeutung. Die Polizei informierte am 27. November 2018 in der Innenstadt, um Verkehrsteilnehmer für die Gefahren im Straßenverkehr zu sensibilisieren, z.B. zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Fußgängern und Radfahrern.
- Laut Studien stehen mehr als die Hälfte aller Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Ablenkung. Die Polizei hat am 20. September 2018 im Rahmen der europaweiten Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben – Ablenkung im Blick“ mit Infoständen auf diese Thematik aufmerksam gemacht und bei Verkehrskontrollen im gesamten Stadtgebiet Verstöße geahndet.

Auf den Hamburger Messen

- „Motorradtage“
- „Reisen“
- „Radreisemesse des ADFC“
- „Babywelt“

war die Polizei mit einem Infostand vertreten. In zahlreichen Gesprächen hat die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermittelt und interessierte Bürger über vielfältige Fragen zum Thema „Sicherheit im Straßenverkehr“ informiert.

2.4 Verkehrsüberwachung

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

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

2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen

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

Die Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei 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 PK Handlasermessgeräte eingesetzt.

Die Polizei hat verschiedene UHS 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.

Darüber hinaus wurden zwei Geschwindigkeitsüberwachungsanhänger auf ihre Tauglichkeit in der Praxis getestet. Mit diesen Messsystemen soll die Anzahl der Messstunden, auch in den Nachtstunden und an den Wochenenden, erhöht werden. Der Test verlief positiv, die Anschaffung ist für das Jahr 2019 geplant.

Nachfolgend sind die Standorte der dauerhaften Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen dargestellt:

	Standort
1	Amsinckstraße, Lichtmast 56
2	Bergedorfer Straße / Heckkatenweg
3	Bergedorfer Straße ggü. Lichtmast 107
4	Braamkamp/ Lattenkamp
5	Bramfelder Chaussee/ Maisredder
6	Cranzer Hauptdeich Lichtmast 4
7	Cuxhavener Straße 267a
8	Eiffestraße 585
9	Finkenwerder Straße / Vollhöfner Weiden
10	Friedrich-Ebert-Damm/ Ebeersreye
11	Jahnring ggü. 21
12	Jahnring Lichtmast 49
13	Kieler Straße 221
14	Kollaustraße / Papenreye
15	Langenhorner Chaussee 411
16	Neue Elbbrücke linke Seite
17	Neue Elbbrücke rechte Seite
18	Nordkanalstraße / Anckelmannsplatz
19	Osdorfer Landstr. ggü. 25
20	Osdorfer Landstr. ggü. 311
21	Osterfeldstraße 60
22	Rennbahnstraße ggü. 101
23	Robert-Schumann-Brücke Lichtmast 11
24	Saarlandstraße 69
25	Sievekingsallee / Hammer Straße
26	Stader Straße 24
27	Stresemannstraße 70
28	Stresemannstraße 147
29	Tarpenbekstraße in Höhe Hausnr. 121
30	Wandsbeker Marktstr./ Robert-Schumann-Brücke
31	Wandsbeker Chaussee/ Richardstraße
32	Winsener Straße ggü. 218

Insgesamt wurden im Jahr 2018 773.499 Verstöße durch Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen dokumentiert und geahndet.

Darin sind

- 236.160 Verstöße, festgestellt durch mobile Überwachungsmaßnahmen,
- 513.128 Verstöße, festgestellt mit stationären Überwachungsanlagen,
- 21.738 Verstöße, festgestellt mit mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanhängern,

enthalten.

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
1	Holstenkamp/Kieler Str.
2	Jenfelder Allee/Rodigallee
3	Koppelstraße/Julius-Vosseler-Str.
4	Nordkanalstraße / Anckelmannsplatz
5	Ölmühlenweg/Ahrensburger Straße
6	Sievekingsallee / Hammer Straße
7	Straßburger Straße / Nordschleswiger Straße
8	Wallstraße / Steinhauerdamm
9	Wandsbeker Marktstr./ Robert-Schumann-Brücke
10	Willy-Brandt-Straße / Rödingsmarkt

Die Polizei zeigte im Jahr 2018 bei der Rotlichtüberwachung insgesamt 16.662 Verstöße an.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

2018 wurden im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen 404 Verstöße gegen § 24a (1) StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss zur Anzeige gebracht.

Verkehrsstraftaten unter Einfluss von Alkohol nach § 315c, 316 StGB wurde in 2.261 Fällen angezeigt.

In 817 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit wegen Fahrens unter Einfluss von berauschenden Mitteln gem. § 24a (2) StVG zur Anzeige gebracht.

Eine Verkehrsstraftat unter Einfluss von Drogen gem. § 315c, 316 StGB wurde in 966 Fällen festgestellt.

Das Erkennen von durch berauschende Mittel beeinflussten Verkehrsteilnehmern ist deutlich schwieriger als das Erkennen von alkoholisierten Fahrzeugführern.

Hinzu kommt die anspruchsvollere rechtliche Beurteilung dieser Fälle insbesondere im Hinblick auf ständig neue psychoaktive Substanzen und die medizinische Nutzung von Cannabis.

Gerade vor diesem Hintergrund ist eine intensive Fortbildung der in diesem Tätigkeitsbereich arbeitenden Polizeibeamten erforderlich.

Hierzu fand 2018 zum 12. Mal die mehrtägige Einsatz- und Fortbildungsmaßnahme „Drogen-erkennung im Straßenverkehr“ statt, in deren Verlauf sich Polizeibeamte aus 14 Bundesländern sowie Österreich und Luxemburg austauschten.

Anlässlich dieses Einsatzes wurden 141 Blutprobenentnahmen angeordnet, hiervon 135 wegen des Verdachtes auf Drogenintoxikation.

Die Polizei Hamburg hat das Konzept „Standardisierte Fahrtüchtigkeitstests“ umgesetzt.

Dabei werden speziell ausgebildete Beamte zur Erkennung von intoxikierten Kraftfahrzeugführern eingesetzt. Diese Beamten sind befähigt, anhand standardisierter Fahrtüchtigkeitstests, eine Beeinflussung durch Drogen oder Medikamenten festzustellen und entsprechend zu dokumentieren. Anhand der Tests können auch Auffälligkeiten bestimmt werden, die eine Ordnungswidrigkeit zur Straftat qualifiziert.

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 setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen ein.

Insgesamt brachte die Polizei im Jahre 2018 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 1.998 Ordnungswidrigkeiten und 106 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 2018 insgesamt 5.191 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 2018 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 1.708 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei

Neben der Verkehrsüberwachung im täglichen Dienst werden von der Polizei – insbesondere unter der Leitung der Verkehrsdirektion – auch regelmäßig größere Einsätze zur Stärkung der Verkehrssicherheit vorbereitet und durchgeführt. Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 37 Verkehrsgroßkontrollen (davon drei länderübergreifende Verkehrskontrollen) durchgeführt. Zu den unterschiedlichen Schwerpunkten der Kontrollen gehörten neben speziellen Alkohol- und Drogenkontrollen auch die Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, von motorisierten Zweirädern sowie die Bekämpfung von Rotlichtverstößen und Aggressionsdelikten (Geschwindigkeit, Abstand, Drängeln).

Regelmäßige zielgerichtete Fahrradkontrollen wurden durch die Fahrradstaffel - zum Teil mit Polizeibeamten weiterer Dienststellen - auch im Jahr 2018 durchgeführt. Insgesamt fanden 12 Fahrradgroßkontrollen 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 2018 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 1.116.651 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.

2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer

Nach wie vor besteht eine Beschwerdelage über geräuschbelästigende Kraftfahrzeuge. Die Kontrollgruppe Autoposer, in der fachkundige Polizeibeamten der Verkehrsdirektion tätig sind, wurde im Hamburger Stadtgebiet mit dem Ziel eingesetzt, bei Verkehrsstraftaten oder Ordnungswidrigkeiten (insbesondere Lärmverstößen, Geschwindigkeitsüberschreitungen oder unzulässigen technischen Manipulationen) entsprechende Verfahren einzuleiten. Daneben wurde die Kontrollgruppe bei verschiedenen Großveranstaltungen, z.B. Konzert der Straßenbande 187, „Carfriday“ und Harley-Days eingesetzt.

2018 wurden durch die Kontrollgruppe 3182 Fahrzeuge überprüft. Davon wurden insgesamt 396 Fahrzeuge zur beweissicheren Begutachtung sichergestellt.

Die Ergebnisse der Kontrollgruppe Autoposer vom 01.01.2018 bis 31.12.2018 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Überprüfte Kraftfahrzeuge	3.182
Lärmverstöße durch Kraftfahrzeugführer	265
Geschwindigkeitsverstöße	210
Verkehrsstrafanzeigen	143
Betriebserlaubnis erloschen*	947
Sicherstellungen von Fahrzeugen mit Manipulationsverdacht zwecks Begutachtung durch einen Sachverständigen ²	396
Sonstige Fahrzeugmängel ³	768
Festgestellte Fahrer unter Drogen	38
Festgestellte Fahrer unter Alkohol	21

*Diese Zahl umfasst auch die Anzahl der Sicherstellungen von Fahrzeugen (ohne Fertigung einer Mängelmeldung).

²Bei den Sicherstellungen von Fahrzeugen werden keine Mängelmeldungen gefertigt.

³ Diese Zahl umfasst die bei der Feststellung von Fahrzeugmängeln gefertigten Mängelmeldungen.

2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2018 in Zahlen

mobile Geschwindigkeitsüberwachung, Ordnungswidrigkeiten(Owi)anzeigen	182.158
Mobile Rotlichtüberwachung, Owi-Anzeigen	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	1.116.651
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	3.182
Kontrollgruppe Autoposer Sicherstellungen manipulierter Fahrzeuge	396

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 Amtes für Hamburg und Schleswig-Holstein 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 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. VU 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>2017</u>	<u>2018</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)	1.810.438	1.830.584
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁷	2.397	2.424
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ⁸	892.367	907.426

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.