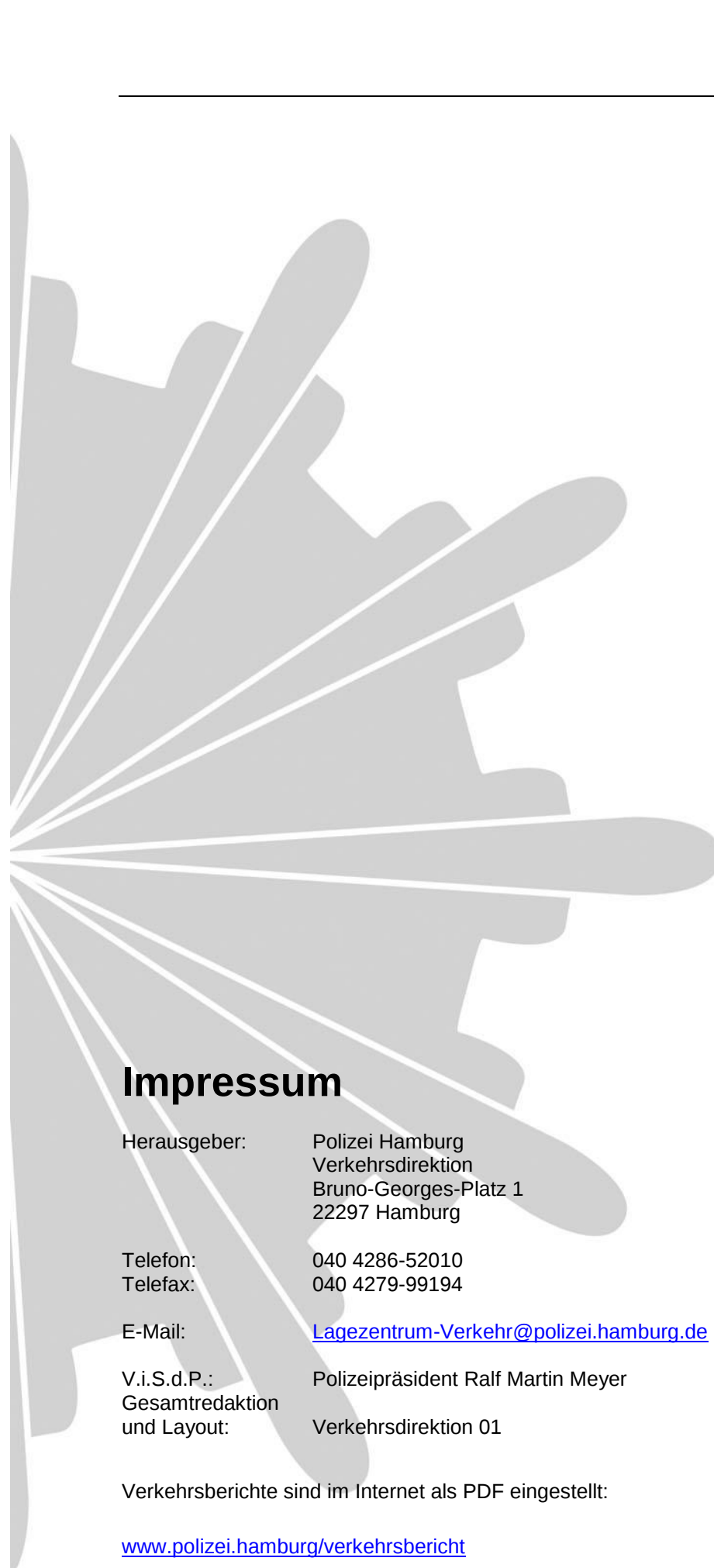




POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2019



Impressum

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

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

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

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

Verkehrsberichte sind im Internet als PDF eingestellt:

www.polizei.hamburg/verkehrsbericht

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	6
1.2 Verkehrsunfallübersichten	8
1.2.1 Die Zahlen im Überblick	8
1.2.2 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	9
1.2.2.1 Straßenklassen	9
1.2.2.2 Bezirke	10
1.2.3 Zeitvergleiche	11
1.2.3.1 Jahresübersicht	11
1.2.3.2 Stundenübersicht.....	12
1.2.4 Verkehrsunfallflucht	12
1.3 Unfallfolgen	13
1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	13
1.4 Unfallursachen	17
1.4.1 Unfallursachen und ihre Folgen	17
1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	18
1.4.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	19
1.5 Verkehrsteilnehmergruppen.....	20
1.5.1 Kinder	20
1.5.1.1 Verkehrsunfälle	20
1.5.1.2 Verunglückte	21
1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen	22
1.5.2 Junge Erwachsene	24
1.5.2.1 Verkehrsunfälle	24
1.5.2.2 Verunglückte	25
1.5.2.3 Hauptverursacher/-ursachen	26
1.5.3 Senioren	27
1.5.3.1 Verkehrsunfälle	27
1.5.3.2 Verunglückte	28
1.5.3.3 Hauptverursacher/-ursachen	29
1.5.4 Fußgänger	31
1.5.4.1 Verkehrsunfälle	31
1.5.4.2 Verunglückte	32
1.5.4.3 Hauptverursacher/-ursachen	33
1.5.5 Radfahrer.....	35
1.5.5.1 Verkehrsunfälle	35
1.5.5.2 Verunglückte	36
1.5.5.3 Hauptverursacher/-ursachen	37
1.5.5.4 Pedelecs	38
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 Krafttradfahrer (nur „schwere Kräder“ ab 125 cm ³)	43
1.5.6.5 Mofa / Moped	43
1.5.6.6 Elektrokleinstfahrzeuge	44
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	45
2.1. Unfallbekämpfung	46
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	46
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	46
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	46

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen.....	47
2.1.2.3 Überprüfungen der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen	47
2.2 Verkehrslenkung, -regelung, -information	48
2.3 Verkehrsunfallprävention	50
2.3.1 Verkehrserziehung	50
2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	50
2.3.1.2 Aktion Verkehrsfuchs/Fahrradfuchs.....	50
2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung	50
2.3.1.4 Verkehrserziehung 2019 in Zahlen	51
2.3.2 Verkehrsaufklärung und -information	52
2.3.2.1 Junge Erwachsene	52
2.3.2.2 Senioren.....	52
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention.....	53
2.3.3.1 „Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“	53
2.3.3.3 Motorradprävention.....	53
2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	54
2.4 Verkehrsüberwachung	55
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen	55
2.4.2 Rotlichtüberwachung	56
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	56
2.4.4 Aggressionsdelikte	57
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	57
2.4.5.1 Radfahrer	57
2.4.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	57
2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei	57
2.4.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	58
2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer	58
2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2019 in Zahlen	59
Anlagen.....	60
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	61
A.1 Bemerkungen	61
A.2 Unfallkategorien	61
A.3 Begriffe	62
Anlage B: Strukturdaten	63
Anlage C: Unfalltypen	64

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 2019

1.1 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2019 um 2 % gestiegen. Von 68.899 Unfällen wurden 10,7 % als Personenschadensunfälle und 89,3 % als Sachschadensunfälle registriert.

Die Zulassungszahlen und die Bevölkerungszahl in Hamburg sind ebenfalls angestiegen.

→ *siehe Kapitel 1.2 Verkehrsunfallübersichten*

Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist um 2,8 % gestiegen.

Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei ca. 28 % 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 19.167 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 7.080 aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 49,5 % noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.2.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

Verunglückte

Die Zahl der bei Verkehrsunfällen Verunglückten ist um 4,2 % niedriger als im Jahr 2018.

→ *siehe Kapitel 1.3 Unfallfolgen*

Getötete

Mit 28 Verkehrstoten kam im Vergleich zum Vorjahr eine Person weniger 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 gesunken, 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 ein Rückgang von 12 Verkehrsunfällen zu verzeichnen. Die Zahl der Verunglückten bei diesen Unfällen sank im Jahr 2019 ebenfalls (- 9).

→ *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 2019 um 27.

Das entspricht einer Zunahme von 4,6 %.

Es verunglückten 65 Kinder weniger als im Vorjahr (- 9 %).

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 Radfahrer.

→ **siehe Kapitel 1.5.1 Kinder**

Junge Erwachsene

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8 % sind sie an 21,1 % aller Unfälle mit Personenschaden beteiligt. Bei einem Anstieg aller Unfälle unter Beteiligung von Jungen Erwachsenen um + 4,3 % reduzierte sich die Anzahl der verunglückten Jungen Erwachsenen um 44 (- 3,5 %).

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

→ **siehe Kapitel 1.5.2 Junge Erwachsene**

Senioren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren stieg um 205 auf 12.558.

Senioren sind mit 19,7 % überdurchschnittlich häufig an allen Unfällen mit Personenschaden beteiligt.

Auffällig ist der Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (5 von insgesamt 28). Insgesamt verunglückten 81 Senioren weniger als im Vorjahr.

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 2019 um + 0,2 % gestiegen. Die Zahl verunglückter Fußgänger sank von 1038 um 9 auf 1029; es wurden 10 Fußgänger (Vorjahr 14) getötet.

→ **siehe Kapitel 1.5.4 Fußgänger**

Radfahrer

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern ist um + 4,3 % gestiegen, die Anzahl der verunglückten Radfahrer stieg im Jahr 2019 (von 2515 auf 2531). 4 Radfahrer erlitten tödliche Verletzungen (Vorjahr 2).

→ **siehe Kapitel 1.5.5 Radfahrer**

Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern ist ggü. dem Vorjahr um - 7,6 % gesunken. Es verunglückten 645 Fahrer motorisierter Zweiräder (140 weniger als im Vorjahr). Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer ist in 2019 wie im Vorjahr mit 4 Personen zu verzeichnen.

Die Anzahl von Unfällen mit Beteiligung von Mofa25/Moped ist leicht zurückgegangen (- 3,4 %). 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**

Elektrokleinstfahrzeuge

Am 15. Juni 2019 trat die Elektrokleinstfahrzeugverordnung (eKFV) in Kraft, die sich an die rechtliche Einordnung von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter) an den Bestimmungen für Fahrräder orientiert.

Aufgrund fehlender statistischer Auswertemöglichkeiten können für 2019 keine Unfallzahlen erhoben werden. Dieses wird erst für das Jahr 2020 möglich sein.

→ **siehe Kapitel 1.5.6.6**

1.2 Verkehrsunfallübersichten

1.2.1 Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2019 ist (bezogen auf das Vorjahr 2018) durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Verkehrsunfallzahlen

- Insgesamt Steigerung der Zahl der registrierten Verkehrsunfälle auf 68.899 (+ 1.347; + 2%)
- Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 7.385 (- 276; - 3,6%)
- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 61.514 (+ 1.623; + 2,7%)

Verunglückte

- Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 9.295 (- 405; - 4,2%), dabei
 - 28 Getötete (- 1)
 - 777 Schwerverletzte (- 79; - 9,2%)
 - 8.488 Leichtverletzte (- 327; - 3,7%)

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2019	2018	Veränderung	
Gesamt	68.899	67.552	1.347	2,0%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7.385	7.661	-276	-3,6%
>> mit getöteten Personen	27	28	-1	
>> mit schwerverletzten Personen	716	773	-57	-7,4%
>> mit leichtverletzten Personen	6.642	6.860	-218	-3,2%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	61.514	59.891	1.623	2,7%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	1.944	1.938	6	0,3%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	59.570	57.953	1.617	2,8%
Verkehrsunfälle unter Einfluss von				
> Alkohol	749	813	-64	-7,9%
> Drogen	188	200	-12	-6,0%
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	19.167	18.639	528	2,8%
> davon mit Personenschaden	901	922	-21	-2,3%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	9.295	9.700	-405	-4,2%
- davon				
> Getötete	28	29	-1	
> Schwerverletzte	777	856	-79	-9,2%
> Leichtverletzte	8.488	8.815	-327	-3,7%

1.2.2 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

1.2.2.1 Straßenklassen

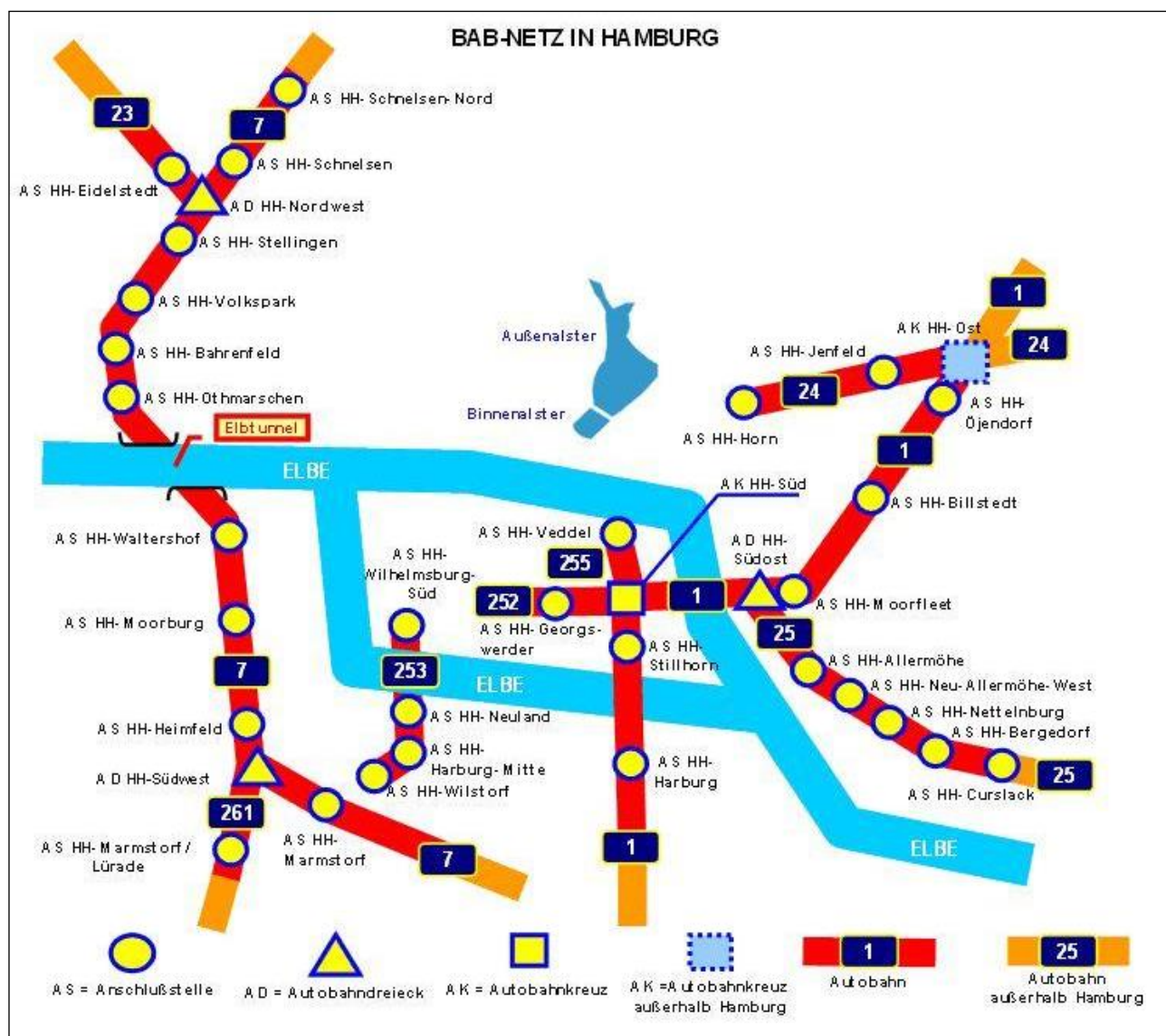
Um die Straßenklassen hinsichtlich der Unfall- und Verunglücktenbelastung vergleichbar zu machen, wird nachfolgend die Belastung (Unfalldichte) je km Straßenlänge dargestellt.

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

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2019										
Straßenklassen		es ereigneten sich				Anzahl der dabei		davon wurden		
		VU*		VUPS*		Verunglückten				
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km	getötet	schwer verletzt	leicht verletzt
BAB	83	3.527	42	325	4	496	6	2	35	459
Bundesstraßen	110	6.115	56	996	9	1.312	12	2	86	1.224
andere	3.762	59.257	16	6.064	2	7.487	2	24	656	6.807
gesamt	3.955	68.899	17	7.385	2	9.295	2	28	777	8.490

*Legende siehe Anlage A.2 Die Werte zu den Streckenangaben entstammen der letzten Erhebung für 2015 und sind gerundet.



1.2.2.2 Bezirke

Tabelle 3

Verkehrsunfälle und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2019	2018		
Mitte	Verkehrsunfälle	17.311	16.869	442	2,6%
	mit Personenschaden	1.803	1.798	5	0,3%
	Verunglückte	2.287	2.334	-47	-2,0%
	Getötete	10	5	5	
	Schwerverletzte	190	200	-10	-5,0%
	Leichtverletzte	2.087	2.129	-42	-2,0%
Altona	Verkehrsunfälle	9.379	9.150	229	2,5%
	mit Personenschaden	968	1.050	-82	-7,8%
	Verunglückte	1.187	1.295	-108	-8,3%
	Getötete	2	7	-5	
	Schwerverletzte	80	71	9	12,7%
	Leichtverletzte	1.105	1.217	-112	-9,2%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	9.816	9.527	289	3,0%
	mit Personenschaden	1.089	1.111	-22	-2,0%
	Verunglückte	1.382	1.376	6	0,4%
	Getötete	3	2	1	
	Schwerverletzte	83	85	-2	-2,4%
	Leichtverletzte	1.296	1.289	7	0,5%
Nord	Verkehrsunfälle	12.093	11.704	389	3,3%
	mit Personenschaden	1.230	1.259	-29	-2,3%
	Verunglückte	1.530	1.548	-18	-1,2%
	Getötete	2	5	-3	
	Schwerverletzte	119	130	-11	-8,5%
	Leichtverletzte	1.409	1.413	-4	-0,3%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	11.652	11.557	95	0,8%
	mit Personenschaden	1.294	1.415	-121	-8,6%
	Verunglückte	1.623	1.789	-166	-9,3%
	Getötete	5	7	-2	
	Schwerverletzte	171	202	-31	-15,3%
	Leichtverletzte	1.447	1.580	-133	-8,4%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	3.347	3.319	28	0,8%
	mit Personenschaden	424	431	-7	-1,6%
	Verunglückte	528	534	-6	-1,1%
	Getötete		1	-1	
	Schwerverletzte	71	90	-19	-21,1%
	Leichtverletzte	457	443	14	3,2%
Harburg	Verkehrsunfälle	5.301	5.426	-125	-2,3%
	mit Personenschaden	577	597	-20	-3,4%
	Verunglückte	758	824	-66	-8,0%
	Getötete	6	2	4	
	Schwerverletzte	63	78	-15	-19,2%
	Leichtverletzte	689	744	-55	-7,4%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	68.899	67.552	1.347	2,0%
	mit Personenschaden	7.385	7.661	-276	-3,6%
	Verunglückte	9.295	9.700	-405	-4,2%
	Getötete	28	29	-1	
	Schwerverletzte	777	856	-79	-9,2%
	Leichtverletzte	8.488	8.815	-327	-3,7%
Einwohner (in Tausend): 1841					

1.2.3 Zeitvergleiche

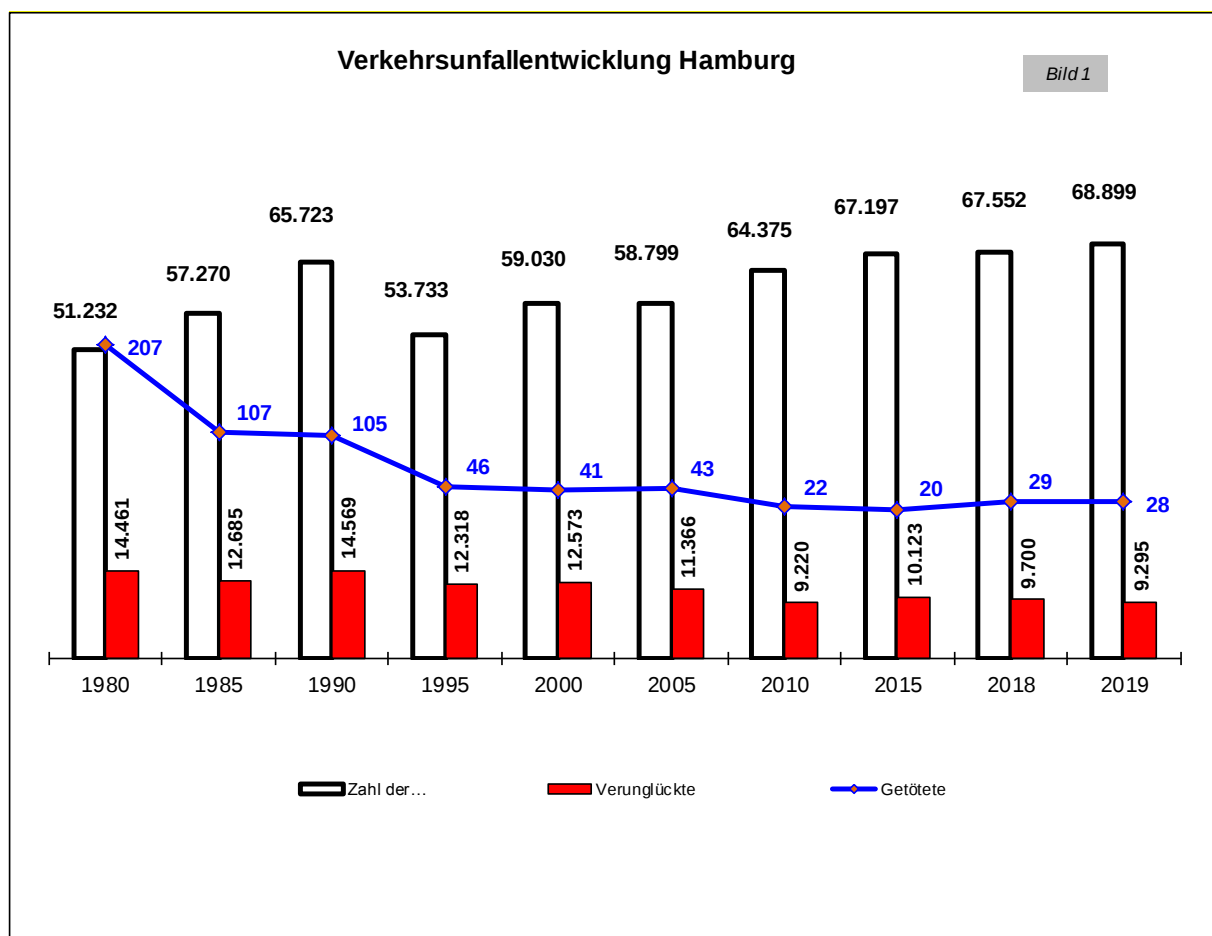
1.2.3.1 Jahresübersicht

Tabelle 4

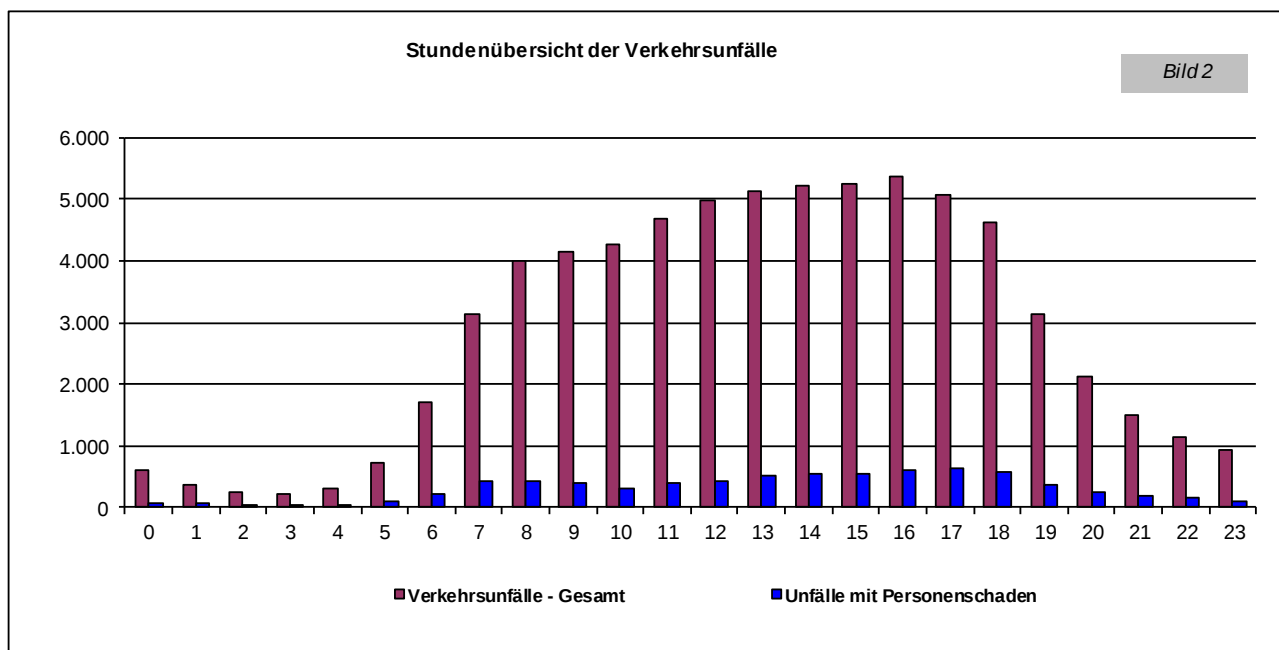
	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. Einwohner
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1980	614.767	1.653.043	51.232	11.148	14.461			207	874,8
1985	657.870	1.592.447	57.270	9.865	12.685			107	796,6
1990	752.996	1.626.220	65.723	11.091	14.569	13.106	1.358	105	895,9
1995	806.799	1.705.872	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	722,1
2000	903.873	1.704.735	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,5
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.366	10.484	839	43	655,2
2010	823.381	1.774.224	64.375	7.237	9.220	8.450	748	22	519,7
2015	865.967	1.762.791	67.197	7.898	10.123	9.223	880	20	574,3
2018	907.426	1.830.584	67.552	7.661	9.700	8.815	856	29	529,9
2019	921.354	1.841.179	68.899	7.385	9.295	8.488	777	28	504,8

Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung (Stand Februar 2020)

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

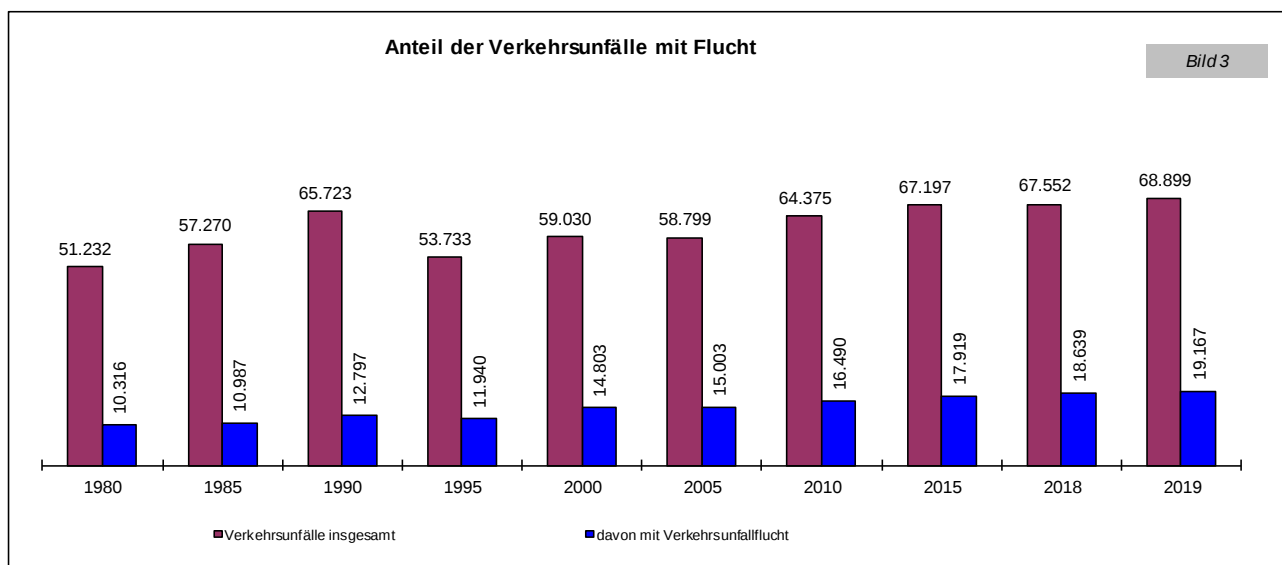


1.2.3.2 Stundenübersicht



Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen von 7 Uhr bis 19 Uhr.
Die Spitzenbelastung liegt zwischen von 8 Uhr bis 18 Uhr.

1.2.4 Verkehrsunfallflucht



Die Verursacher von Verkehrsunfällen haben sich in 27,8 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei etwa jedem vierten Unfall) ihrer gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen.

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 19.167 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 7.080 aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 49,5 % für 2019 sogar noch höher.

1.3 Unfallfolgen

1.3.1 Verunglückte nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

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

Tabelle 5

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2014-2018
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Krad		13	73	295	32		413	472	-59	481
Pkw	176	55	679	3.014	349		4.273	4.640	-367	4.897
Lkw	1	1	17	161	3		183	177	6	185
Bus	49	11	51	316	90		517	505	12	447
Sonst. Kfz		5	21	70	3		99	33	66	27
Mofa/Moped		19	54	143	14		230	313	-83	285
Fußgänger	178	18	84	573	176		1.029	1.038	-9	1.103
Radfahrer	256	127	217	1.674	257		2.531	2.515	16	2.406
Sonst.Fz./o. A.		2	1	10	5		18	7	11	5
Gesamt 2019	660	251	1.197	6.256	929		9.293		-407	9.836
Gesamt 2018	725	240	1.241	6.484	1.010			9.700		
Veränderung	-65	11	-44	-228	-81				-4,2%	

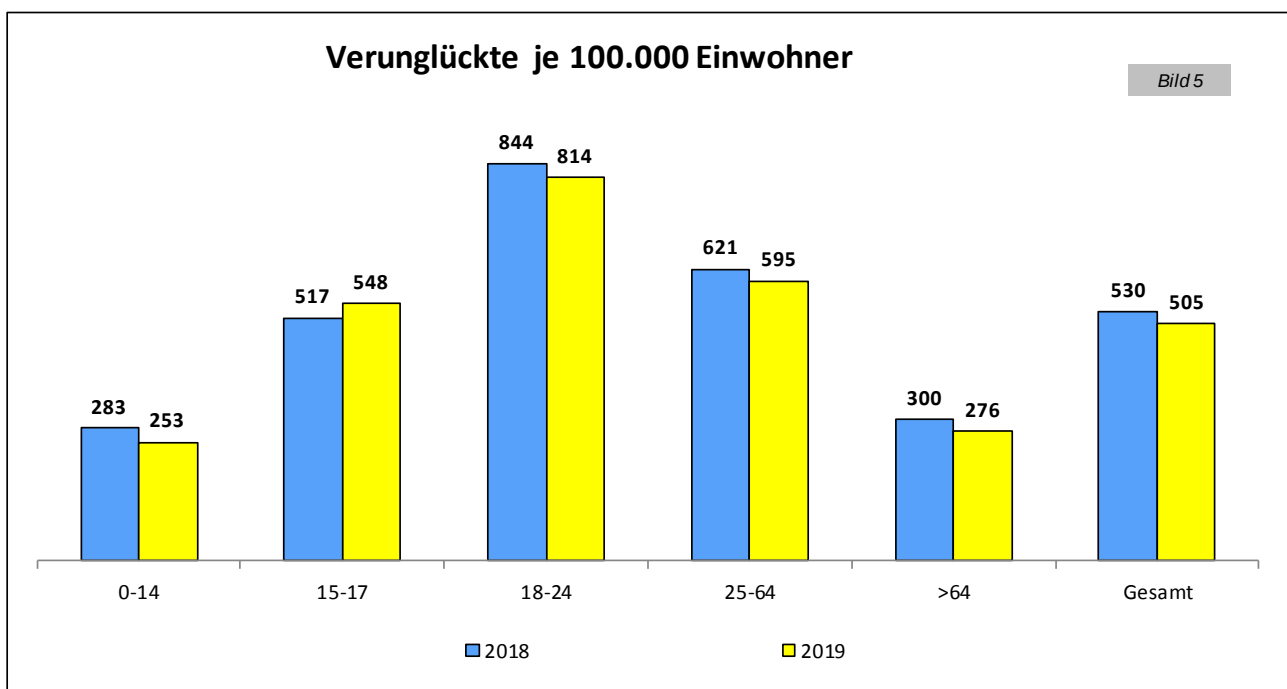
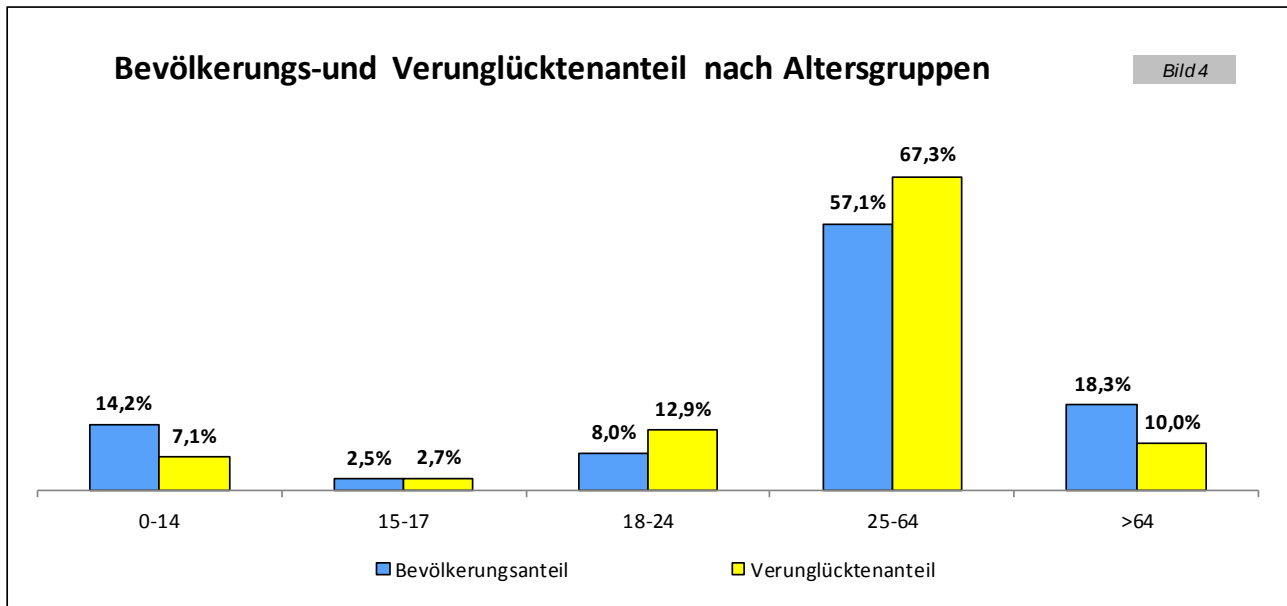
Tabelle 5 macht deutlich, dass die Gesamtzahl aller Verunglückten wesentlich bestimmt wird durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.

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

Tabelle 6

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2014-2018
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Krad		1	6	13			20	14	6	21
Pkw	176	51	220	682	110		1.239	1.292	-53	1.400
Lkw	1		5	24			30	33	-3	33
Bus	49	11	50	291	90		491	468	23	415
Sonst. Kfz			5	12			17	12	5	12
Mofa/Moped		5	2	4			11	17	-6	10
Fußgänger										
Radfahrer	11	1		1			13	13		10
Sonst.Fz./o. A.		1	1	6	3		11	6	5	2
Gesamt 2019	237	70	289	1.033	203		1.832		-23	1.903
Gesamt 2018	305	53	306	978	213			1.855		
Veränderung	-68	17	-17	55	-10				-1,2%	

Nachfolgende Diagramme stellen die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹, die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsguppen für das Jahr 2019 und die Verunglücktenzahlen je 100.000 Einwohner in den Jahren 2018 und 2019 dar.



Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8 % sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 12,9 % 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 (814) registriert.

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

¹ Stand 31.12.2018: 1.841.179 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 2014-2018
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Krad				2			2	4	-2	6
Pkw			3	6			9	6	3	6
Lkw				1			1	2	-1	2
Bus										
Sonst. Kfz										
Mofa/Moped				2			2		2	1
Fußgänger	1			4	5		10	14	-4	10
Radfahrer			1	3			4	2	2	4
Sonst.Fz./o. A.								1	-1	
Gesamt 2019	1		4	18	5		28		-1	29
Gesamt 2018	1		4	11	13			29		
Veränderung				7	-8				-3,4%	

Tabelle 8

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)										Durchschnitt 2014-2018
beteiligt als	Alter					Gesamt				
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Krad		1	15	63	7		86	98	-12	99
Pkw	11	4	39	153	38		245	284	-39	242
Lkw		1		13			14	13	1	15
Bus	3		1	9	5		18	14	4	14
Sonst. Kfz				6	1		7	2	5	2
Mofa/Moped			5	19	2		26	38	-12	32
Fußgänger	43	4	16	73	35		171	191	-20	218
Radfahrer	15	10	18	128	37		208	215	-7	222
Sonst.Fz./o. A.					2		2	1	1	
Gesamt 2019	72	20	94	464	127		777		-79	844
Gesamt 2018	84	20	94	510	148			856		
Veränderung	-12			-46	-21				-9,2%	

Tabelle 9

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)									Durchschnitt 2014-2018	
	Alter					Gesamt				
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018		+ / -
Krad		12	58	230	25		325	370	-45	376
Pkw	165	51	637	2.855	311		4.019	4.350	-331	4.649
Lkw	1		17	147	3		168	162	6	168
Bus	46	11	50	307	85		499	491	8	432
Sonst. Kfz		5	21	64	2		92	31	61	26
Mofa/Moped		19	49	122	12		202	275	-73	252
Fußgänger	134	14	68	496	136		848	833	15	875
Radfahrer	241	117	198	1.543	220		2.319	2.298	21	2.180
Sonst.Fz/o. A.		2	1	10	3		16	5	11	5
Gesamt 2019	587	231	1.099	5.774	797		8.488		-327	8.963
Gesamt 2018	640	220	1.143	5.963	849			8.815		
Veränderung	-53	11	-44	-189	-52				-3,7%	

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

	2019		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
Verkehrsunfälle mit		€	€
getöteten oder schwerverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	30	340.878	10.226.340
auf anderen Straße außerorts	3	267.037	801.111
auf innerörtlichen Bundesstraßen	80	174.045	13.923.600
auf anderen Straßen innerorts	630	155.113	97.721.190
leichtverletzten Personen			
auf Bundesautobahnen	295	43.592	12.859.640
auf anderen Straße außerorts	55	24.963	1.372.965
auf innerörtlichen Bundesstraßen	858	15.074	12.933.492
auf anderen Straßen innerorts	5.434	14.657	79.646.138
schweren Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	134	24.130	3.233.420
auf anderen Straße außerorts	20	18.212	364.240
auf innerörtlichen Bundesstraßen	207	16.957	3.510.099
auf anderen Straßen innerorts	1.934	14.431	27.909.554
einfachen Sachschäden			
auf Bundesautobahnen	3.068	4.950	15.186.600
auf anderen Straße außerorts	257	4.080	1.048.560
auf innerörtlichen Bundesstraßen	4.642	6.898	32.020.516
auf anderen Straßen innerorts	51.252	5.991	307.050.732
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt			619.808.197

1.4 Unfallursachen

1.4.1 Unfallursachen² und ihre Folgen

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

Tabelle 11

<u>Ursachen</u>	Anzahl der Unfälle ²	Anzahl der Unfälle ²		Anteil der Unfälle an der Gesamtzahl aller Personenschadensunfälle	
		mit Personenschaden	Getöteten	2019	zum Vergleich 2018
Geschwindigkeit	3.370	871	10	11,4%	12,1%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.478	885	1	11,6%	12,2%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	479	394	8	5,1%	5,7%
Straßenbenutzung falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	870	494		6,4%	6,6%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.455	692	1	9,0%	9,6%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	14.380	1.904	4	24,9%	25,7%
Alkoholeinfluss	749	253	1	3,3%	3,7%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	368	350	6	4,6%	6,2%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen	665	337	3	4,4%	4,2%
Alkoholeinfluss	8.077	365		4,8%	0,9%
	68899	7.385	27		
	67.552	7.661	28		

Aus der Häufigkeit, mit der bestimmte Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Verunglückten (Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte) genannt werden, lässt sich ein Rückschluss auf das allgemeine Gefahrenpotential bestimmter Fehlverhaltensweisen (Unfallursachen) ziehen.

Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

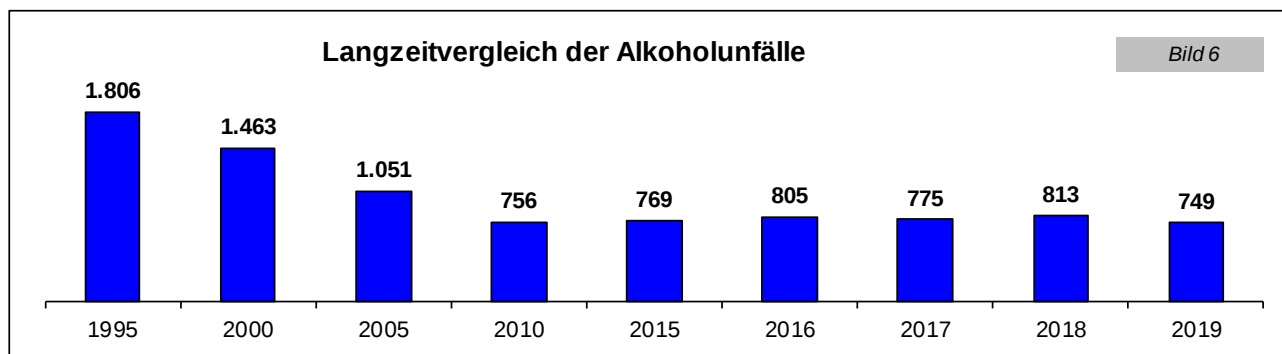
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren,
- ungenügender Sicherheitsabstand.
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit.

Verkehrsunfälle mit der ebenfalls sehr häufig registrierten Ursache 'Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel' haben meist nur Sachschäden zur Folge.

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

1.4.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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



In langfristiger Zeitbetrachtung ist tendenziell eine rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle zu verzeichnen. Seit 2010 ist die Zahl relativ konstant. Bei 749 Unfällen unter Alkoholeinfluss verunglückten 2019 insgesamt 335 Personen.

Alkoholunfälle ereigneten sich vorwiegend in den Stunden von 16.00 bis 07.00 Uhr. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

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

Tabelle 12

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						Beteiligte
Jahr	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰	o.A.	Gesamt
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
2019	27	19	42	102	559	749
Ø-Anteil	4,3%	7,1%	12,8%	59,4%	16,4%	

Der Anteil der Beteiligten mit Werten oberhalb von 1,09 ‰ ist weiterhin hoch. In den betrachteten fünf Jahren wurden 59,4 % der betroffenen Beteiligten als absolut fahruntüchtig registriert, in 2019 waren es 13,6 %.

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									
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Anzahl der Verkehrsunfälle	86 (43)	102 (35)	117 (57)	120 (33)	135 (58)	135 (40)	209 (68)	168 (53)	200 (69)	188 (80)
dabei wurden Personen										
getötet	2	5					1		2	2
schwer verletzt	4	18	11	12	15	10	20	15	23	23
leicht verletzt	40	46	49	51	67	67	90	67	83	74
Verunglückte gesamt	46	69	60	63	82	77	111	82	108	99

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 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 12.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr gefallen (- 9).

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

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

³ Erläuterung: Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss basiert auf den bei der Ersterfassung erhobenen und in der Unfalldatenbank gespeicherten Daten, ergänzt um eine – erstmals in 2001 durchgeführte – Aktenanalyse mit Auswertung der ärztlichen Gutachten zur Frage der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme.

1.5 Verkehrsteilnehmergruppen

1.5.1 Kinder

1.5.1.1 Verkehrsunfälle

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

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

Tabelle 14

Kinderunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2014 - 2018
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2019	2018		
Januar	28		5	33	36	-3	29
Februar	30		6	36	23	13	27
März	23		7	30	15	15	31
April	40		20	60	55	5	59
Mai	38		14	52	67	-15	61
Juni	74		17	91	97	-6	81
Juli	19		9	28	44	-16	50
August	56		20	76	53	23	35
September	50		31	81	61	20	62
Oktober	28		4	32	47	-15	39
November	36		10	46	48	-2	51
Dezember	32		19	51	43	8	39
Gesamt 2019	454		162	616		27	564
Gesamt 2018	445		144		589		
Veränderung	9		18			4,6%	

*Legende siehe Anlage A.2

Im direkten Jahresvergleich 2018/2019 kann folgendes festgestellt werden:

- Anstieg der Kinderunfälle auf 616 (+ 27), Anstieg der Unfälle mit Personenschaden um 9.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl der Fälle zu Personenschäden.

Das folgende Diagramm zeigt die Unfallentwicklung beider Jahre im Monatsüberblick.

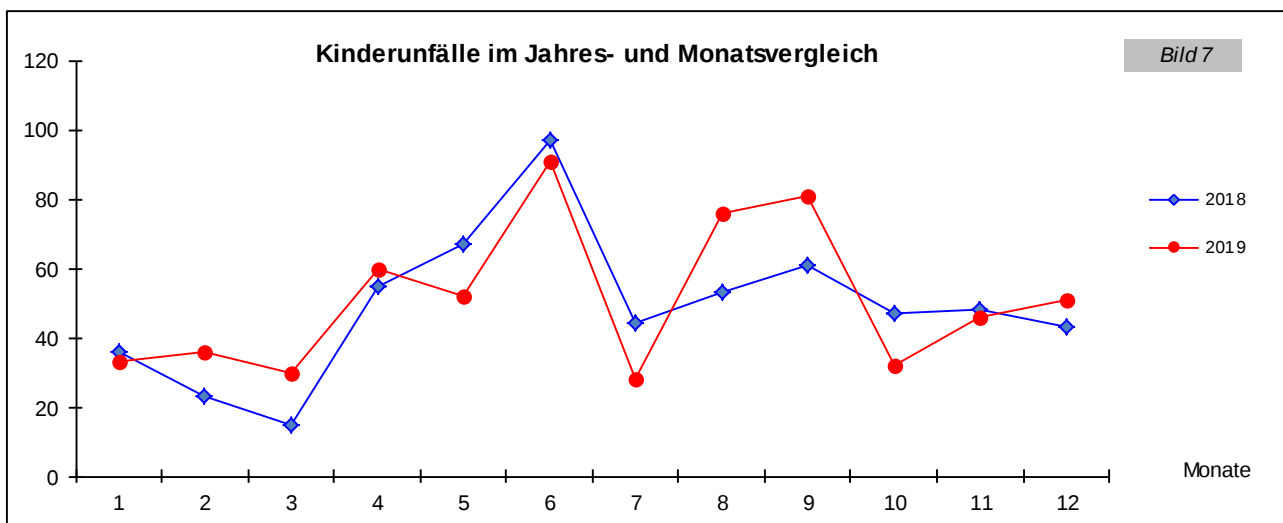
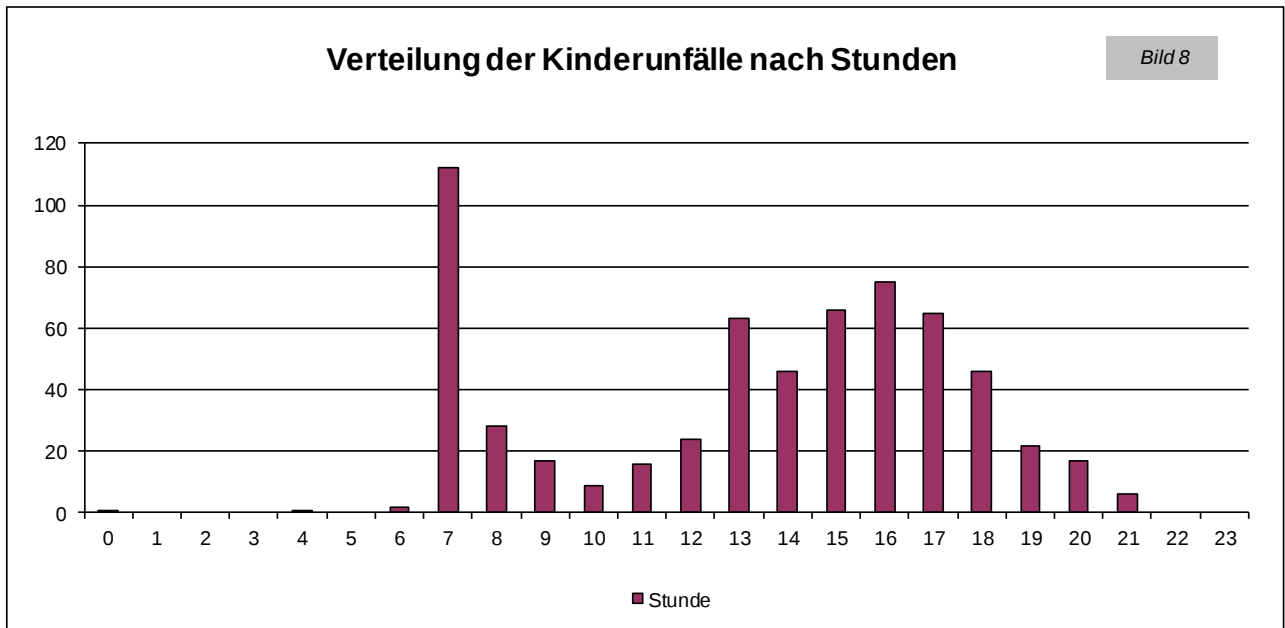


Bild 8 zeigt die stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar.

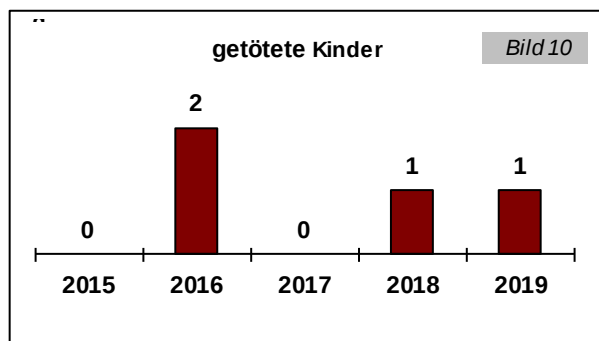
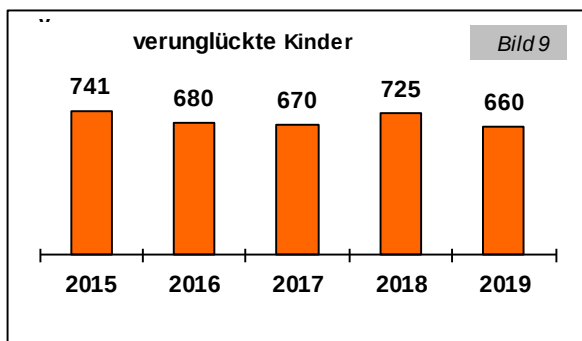


Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich in der Zeit, in der sich die Kinder auf dem Schulweg befinden, also Montag bis Freitag morgens 07.00 Uhr und mittags 13.00 Uhr und dann wieder in ihrer Freizeit von 15.00 – 19.00 Uhr.

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 660 im Jahr 2019 verunglückten Kindern, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (vgl. Tabellen 5 - 9), wurden

- 1 Kind getötet
- 72 Kinder schwer verletzt (-12)
- 587 Kinder leicht verletzt (-53)

Tabelle 15

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
	Alter			Gesamt
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	
Krad				
Pkw	60	68	48	176
Lkw	1			1
Bus	26	12	11	49
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped				
Fußgänger	41	77	60	178
Radfahrer	14	80	162	256
Sonst. Verk.-teiln./o.A.				
Gesamt 2019	142	237	281	660
Gesamt 2018	167	274	284	725
Veränderung	-25	-37	-3	-65

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

Sie verunglückten außer als Mitfahrer

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

1.5.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 16 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2018, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

Bei insgesamt 616 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurden die Unfälle zu 54,9 % von Kindern verursacht, altersbedingt zumeist als Radfahrer und Fußgänger. Dieses entspricht einer Zunahme von 10,1 %

Tabelle 16

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												Durchschnitt 2014 - 2018
	Alter								Gesamt			
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Kfz-Führer	4	7	7	1	13	134	34	33	233	242	-9	231
Fußgänger	20	51	41			5		1	118	92	26	111
Radfahrer	12	80	116	4	3	18	2	14	249	238	11	203
Sonstige/o.Ang.								16	16	17	-1	19
Gesamt 2019	36	138	164	5	16	157	36	64	616		27	564
Gesamt 2018	35	118	154	1	14	167	58	42		589		
Veränderung	1	20	10	4	2	-10	-22	22			4,6%	

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 2019.

Tabelle 17

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2019	2018	
Straßenbenutzung		1	1		2			29		33	34	-1
Geschwindigkeit		5						5		10	3	7
Abstand		2			1			6		9	1	8
Überholen		2	1	1				5	1	10	11	-1
Vorbeifahren								1		1	1	
Nebeneinanderfahren								1		1	2	-1
Vorfahrt/Vorrang		25	1					3	1	30	34	-4
Rotlicht Fahrzeug		6						8		14	23	-9
Abbiegen		45	4					5	4	58	67	-9
Wenden/Rückwärtsfahren		14	2						1	17	14	3
Einfahren in den fließenden Verkehr		21	1					32	1	55	59	-4
Fehlverhalten ggü Fußgängern		29	1	5	1			9	2	47	54	-7
Ruhender Verkehr		20							1	21	18	3
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer		34	1	7				141	5	188	175	13
Technische Mängel								4		4	1	3
Beleuchtung/Ladung Besetzung												
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							96			96	86	10
Fußgängerfehler sonstiger Art ohne Angabe							22			22	6	16
Gesamt 2019		204	12	13	4		118	249	16	616		27
Gesamt 2018		222	15	4	1		92	238	17		589	
Veränderung		-18	-3	9	3		26	11	-1			4,6%

Sofern die Fahrer von Pkw die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten, konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen, Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr sowie Vorfahrt/Vorrang.

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				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2014 - 2018
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2019	2018		
Januar	109	56	705	870	802	68	841
Februar	79	31	652	762	868	-106	829
März	105	43	748	896	854	42	862
April	135	38	794	967	900	67	924
Mai	132	38	742	912	901	11	935
Juni	155	41	725	921	946	-25	985
Juli	130	41	730	901	837	64	932
August	157	41	859	1.057	940	117	938
September	177	41	820	1.038	939	99	964
Oktober	137	42	782	961	973	-12	988
November	136	40	858	1.034	897	137	974
Dezember	106	43	731	880	878	2	877
Gesamt 2019	1.558	495	9.146	11.199		464	11.049
Gesamt 2018	1.576	495	8.664		10.735		
Veränderung	-18		482			4,3%	

*Legende siehe Anlage A.2

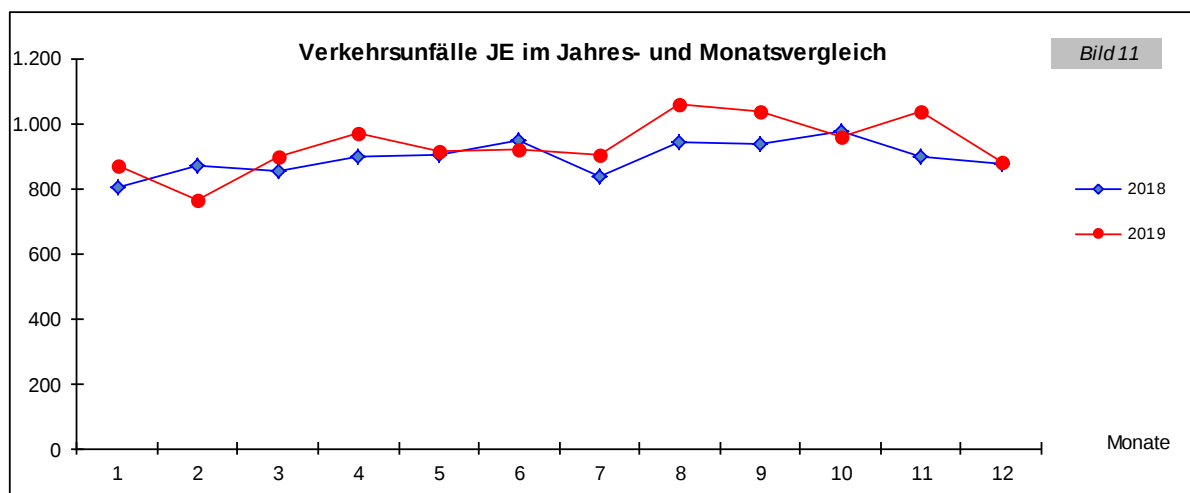
Gegenüber dem Vorjahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit JE auf 11.199 leicht gestiegen. Die Anzahl der Verunglückten sank auf 1.558.

JE haben einen Anteil von 8 % an der Bevölkerung, sind aber an 16,3 % (Vorjahr 15,9 %) aller Verkehrsunfälle beteiligt.

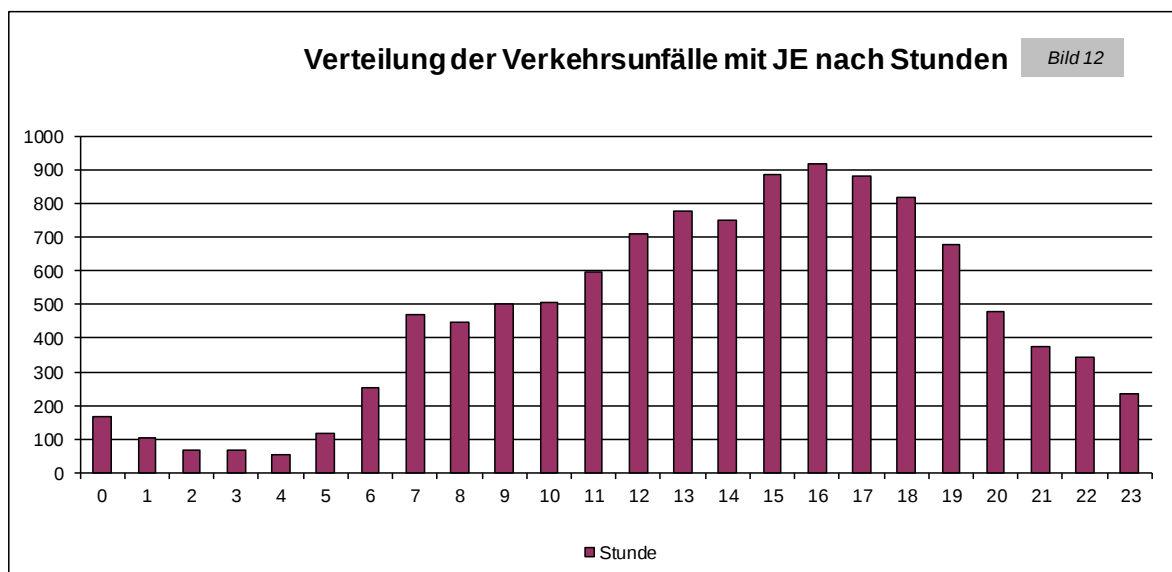
Bei den Unfällen mit Personenschaden liegt die Beteiligung der JE bei 21,1 % (Vorjahr 20,6 %).

Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

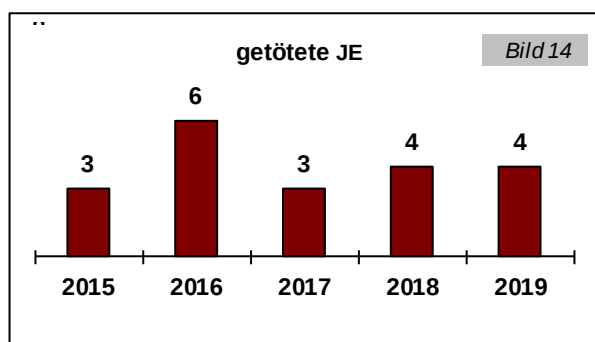
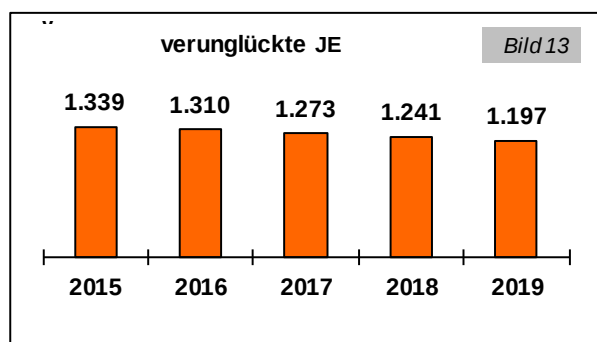


Das Bild 12 stellt die stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen demnach in der Zeit zwischen 11.00 Uhr und 20.00 Uhr.



1.5.2.2 Verunglückte

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



Von den 1.197 im Jahr 2019 verunglückten JE wurden

- 4 JE getötet (+/- 0)
- 94 JE schwer verletzt (+/- 0)
- 1.099 JE leicht verletzt (- 44)

Die Zahl der verunglückten JE entspricht einem Anteil von 12,9 % (Vorjahr 12,8 %) 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										
	Alter						Gesamt			Durchschnitt
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	2014 - 2018
Krad		1	62	14	1	1	79	76	3	74
Pkw	2	2	5.341	2.264	468	195	8.272	7.989	283	8.411
Lkw			849	516	20	32	1.417	1.303	114	1.247
Bus			33	45	3	3	84	96	-12	95
Sonst. Kfz		1	100	36		2	139	114	25	96
Mofa/Moped		4	46	6	2	4	62	67	-5	59
Fußgänger	9	1	56	26	6	7	105	108	-3	117
Radfahrer	14	2	137	36	3	15	207	190	17	193
Sonstige/o. Ang.			7	2		825	834	792	42	757
Gesamt 2019	25	11	6.631	2.945	503	1.084	11.199		464	11.049
Gesamt 2018	20	8	6.304	2.932	476	995		10.735		
Veränderung	5	3	327	13	27	89			4,3%	

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung JE waren diese zu 59,2 % selbst die Hauptverursacher.

Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel PKW dominiert. Von insgesamt 11.199 polizeilich festgestellten Unfällen mit Beteiligung JE beziehen sich 8.272 (73,9%) 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			
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2019	2018	Veränderung	
Straßenbenutzung		24	1	1	4			15	1	46	43	3	
Geschwindigkeit	19	489	42	1		10		3		564	599	-35	
Abstand	15	757	65		7	8		2		854	784	70	
Überholen		35	2			1		3		41	53	-12	
Vorbeifahren		17	1					1		19	23	-4	
Nebeneinanderfahren	3	614	110	2	6	1				736	702	34	
Vorfahrt/Vorrang		270	10		3	1		3		287	266	21	
Rotlicht Fz.	1	52	7		3			13		76	69	7	
Abbiegen		202	29	2	1	3		8		245	215	30	
Wenden/Rückwärtsfahren	2	897	191	1	12					1.103	1.071	32	
Einfahren in den fließenden Verkehr		210	15		2	2		9		238	251	-13	
Fehlverhalten ggü Fußgängern		14	1		1			3		19	20	-1	
Ruhender Verkehr		103	14		2			1		120	117	3	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	22	1.647	360	25	57	20		76	6	2.213	2.017	196	
Technische Mängel		7	1	1	1					10	9	1	
Beleuchtung/Ladung Besetzung		2			1					3	1	2	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							43			43	49	-6	
Fußgängerfehler sonst. Art							13			13	14	-1	
o.A.		1								1	1		
Gesamt 2019	62	5.341	849	33	100	46	56	137	7	6.631		327	
Gesamt 2018	56	5.116	765	33	81	58	63	124	8		6.304		
Veränderung	6	225	84		19	-12	-7	13	-1			5,2%	

Hauptursachen bei den durch JE verursachten Verkehrsunfällen sind:

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

1.5.3 Senioren

1.5.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 21

Seniorenunfälle							
Kategorien	VUPS*	VUSS*	VULS*	Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2014 - 2018
				2019	2018		
Januar	99	43	823	965	961	4	869
Februar	99	27	727	853	890	-37	859
März	96	37	793	926	1.027	-101	984
April	130	35	1.049	1.214	1.112	102	1.043
Mai	127	41	880	1.048	1.121	-73	1.053
Juni	151	29	890	1.070	1.035	35	1.053
Juli	126	54	825	1.005	964	41	986
August	149	39	1.005	1.193	1.078	115	1.007
September	135	24	882	1.041	1.024	17	1.042
Oktober	126	34	913	1.073	1.053	20	1.034
November	120	28	964	1.112	1.075	37	1.083
Dezember	99	42	917	1.058	1.013	45	1.004
Gesamt 2019	1.457	433	10.668	12.558		205	12.017
Gesamt 2018	1.568	393	10.392		12.353		
Veränderung	-111	40	276			1,7%	

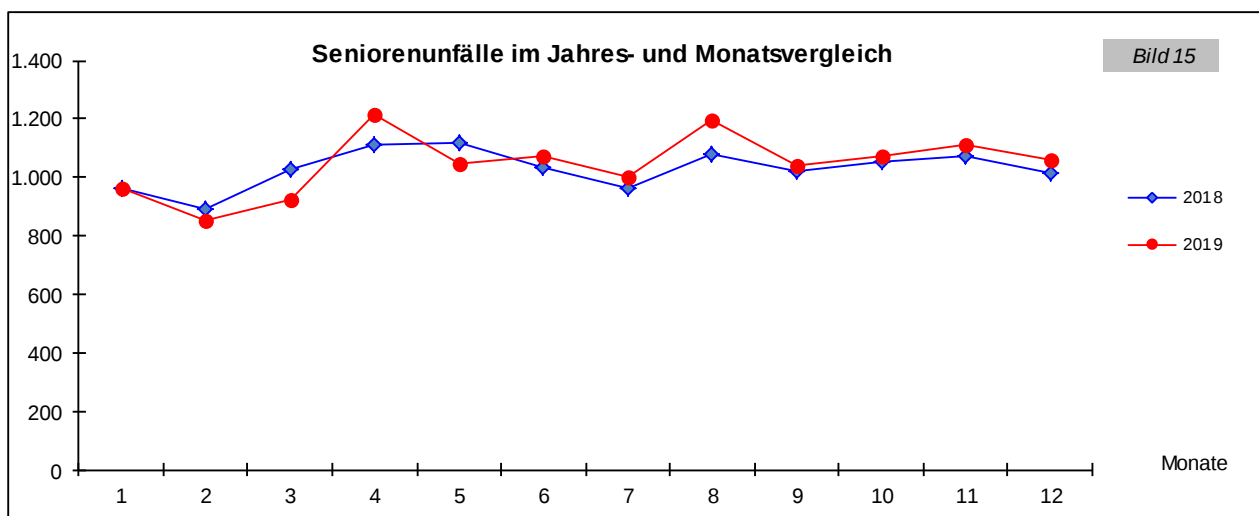
*Legende siehe Anlage A.2

Aus der Gesamtschau der Jahre 2018/2019 ergeben sich folgende Erkenntnisse:

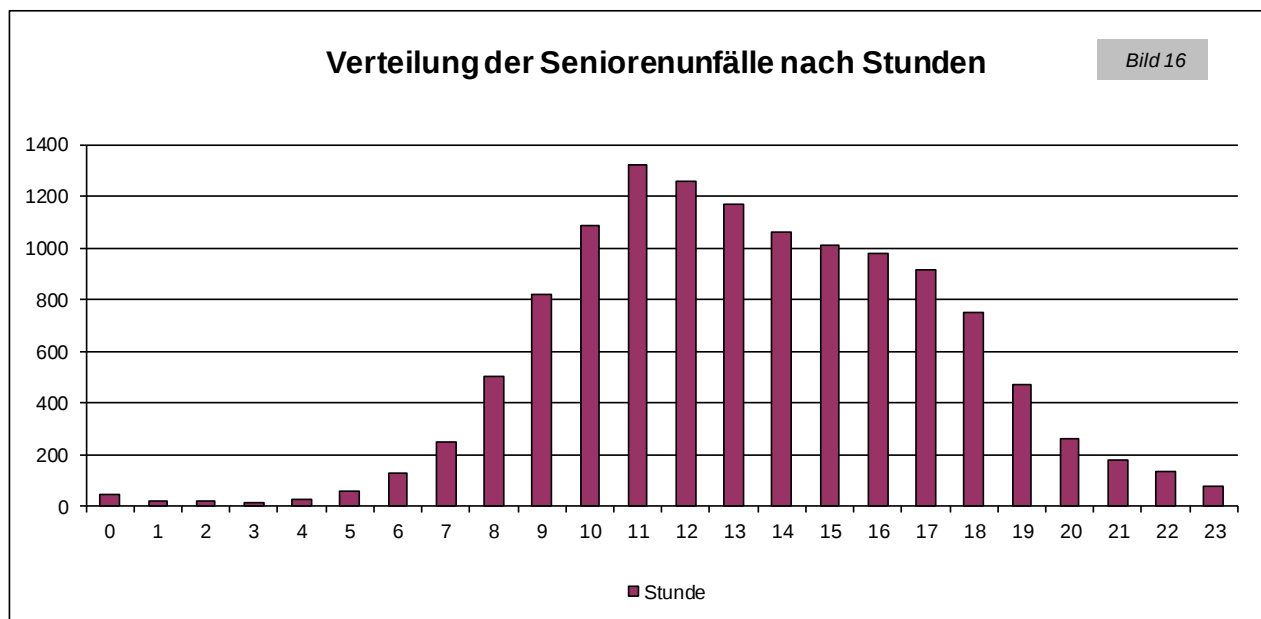
- Anstieg der Seniorenunfälle um 205 auf 12.558
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden von 1.568 auf 1.457. An 10,7 % aller Unfälle mit Personenschaden waren Senioren beteiligt (Quote für alle Unfälle: 19,7 %), 11,6 % der Seniorenunfälle führten zu Personenschaden.

Bereits seit Jahren wird ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt sind, beobachtet. Dieser Anstieg geht einher mit der demografischen Entwicklung und einer wachsenden Mobilität der Senioren. Damit bleiben auch die Senioren eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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

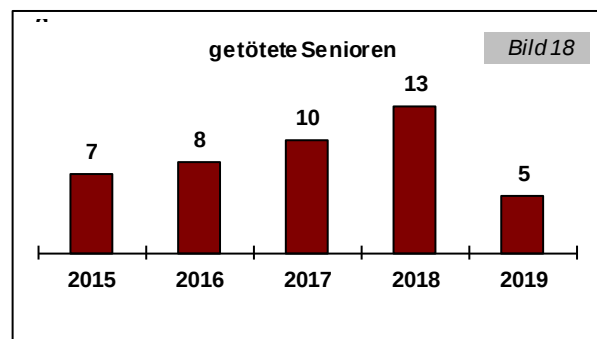
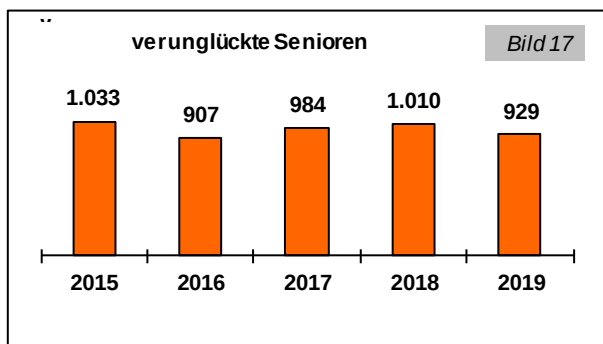


Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 Uhr und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 Uhr und 18 Uhr.



1.5.3.2 Verunglückte

Im Jahr 2019 verunglückten insgesamt 929 Senioren (vgl. Tabellen 5 bis 9). Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Verringerung um 81 Verunglückte. Die nachstehenden Diagramme zeigen die Entwicklung für die verunglückten und getöteten Senioren.



Von den insgesamt 929 verunglückten Senioren wurden

- 5 Senioren getötet (- 8)
- 127 Senioren schwer verletzt (- 21)
- 797 Senioren leicht verletzt (- 52)

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											
	Alter							Gesamt			Durchschnitt
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	65-74	>74	o.A.	2019	2018	+ / -	2014 - 2018
Krad		1	1	14	15	6		37	60	-23	40
Pkw	1	2	400	2.495	3.472	3.620	153	10.143	9.919	224	9.757
Lkw			67	660	326	34	31	1.118	1.071	47	992
Bus				89	45	3	5	142	135	7	130
Sonst.Kfz			10	54	14	6	2	86	73	13	64
Mofa/Moped		4	3	9	7	9		32	26	6	28
Fußgänger	8	1	4	25	26	34	15	113	118	-5	119
Radfahrer	24	6	14	70	60	35	27	236	225	11	229
Sonstige/o.Ang.				5	1	3	642	651	726	-75	660
Gesamt 2019	33	14	499	3.421	3.966	3.750	875	12.558		205	12.019
Gesamt 2018	38	11	483	3.386	3.869	3.655	911		12.353		
Veränderung	-5	3	16	35	97	95	-36			1,7%	

Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tabelle 22) sind wesentlich geprägt von der Verkehrsbeteiligung Pkw und Lkw.

Senioren sind zu 61,4 % (Vorjahr 60,9 %) Hauptverursacher der Unfälle. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Anteil an.

Tabelle 23 enthält Angaben zu allen Seniorenunfällen, bei denen diese Hauptverursacher waren, aufgeschlüsselt nach Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen:

Tabelle 23

Senioren als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt												
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2019	2018	Veränderung
Straßenbenutzung		32		1				5		38	35	3
Geschwindigkeit	5	237	10	1		3				256	241	15
Abstand	5	309	17		1					332	315	17
Überholen	3	82	7	1				1		94	64	30
Vorbeifahren		43	2					1		46	28	18
Nebeneinanderfahren		782	75	5	2	1		1		866	882	-16
Vorfahrt/Vorrang		365	8			1		8		382	404	-22
Rotlicht Fz.		81	1			1		8		91	80	11
Abbiegen		293	14	1	1	1		2		312	274	38
Wenden/Rückwärtsfahren		1.320	47	5	3	1				1.376	1.387	-11
Einfahren in den fließenden Verkehr	2	272	3			1		6		284	289	-5
Fehlverhalten ggü Fußgängern		52		1				1		54	75	-21
Ruhender Verkehr		135	4	1					1	141	139	2
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	6	3.081	170	32	13	7		62	3	3.374	3.231	143
Technische Mängel		2	2							4	9	-5
Beleuchtung/Ladung Besetzung		3								3	2	1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							42			42	49	-7
Fußgängerfehler sonst. Art							17			17	13	4
o.A.		3					1			4	7	-3
Gesamt 2019	21	7.092	360	48	20	16	60	95	4	7.716		192
Gesamt 2018	32	6.879	358	48	21	19	63	97	7		7.524	
Veränderung	-11	213	2		-1	-3	-3	-2	-3			2,6%

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

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

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

Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

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

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

1.5.4 Fußgänger

1.5.4.1 Verkehrsunfälle

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

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Anstieg der Fußgängerunfälle um 3, dabei anteilig

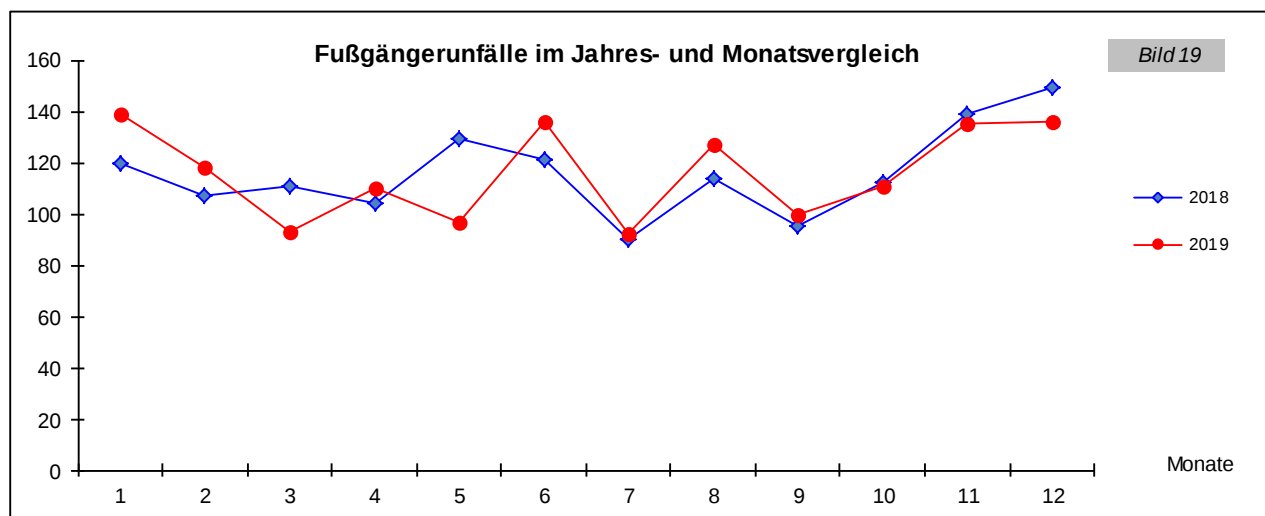
- Verringerung der Unfälle mit Personenschaden (- 19)
- Rückgang bei den Unfällen mit Getöteten (- 4)
- Verringerung der Unfälle mit Schwerverletzten (- 32)
- Anstieg der Unfälle mit Sachschaden (+ 22)

Tabelle 24

Fußgängerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2014 - 2018
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2019	2018		
Januar	115	1	23	139	120	19	125
Februar	108		10	118	107	11	102
März	75	1	17	93	111	-18	108
April	82	2	26	110	104	6	119
Mai	79		18	97	129	-32	118
Juni	109	2	25	136	121	15	126
Juli	72	1	19	92	90	2	108
August	105		22	127	114	13	108
September	77	1	22	100	95	5	112
Oktober	90		21	111	112	-1	120
November	111	1	23	135	139	-4	150
Dezember	111		25	136	149	-13	147
Gesamt 2019	1.134	9	251	1.394		3	1.443
Gesamt 2018	1.153	13	225		1.391		
Veränderung	-19	-4	26			0,2%	

*Legende siehe Anlage A.2

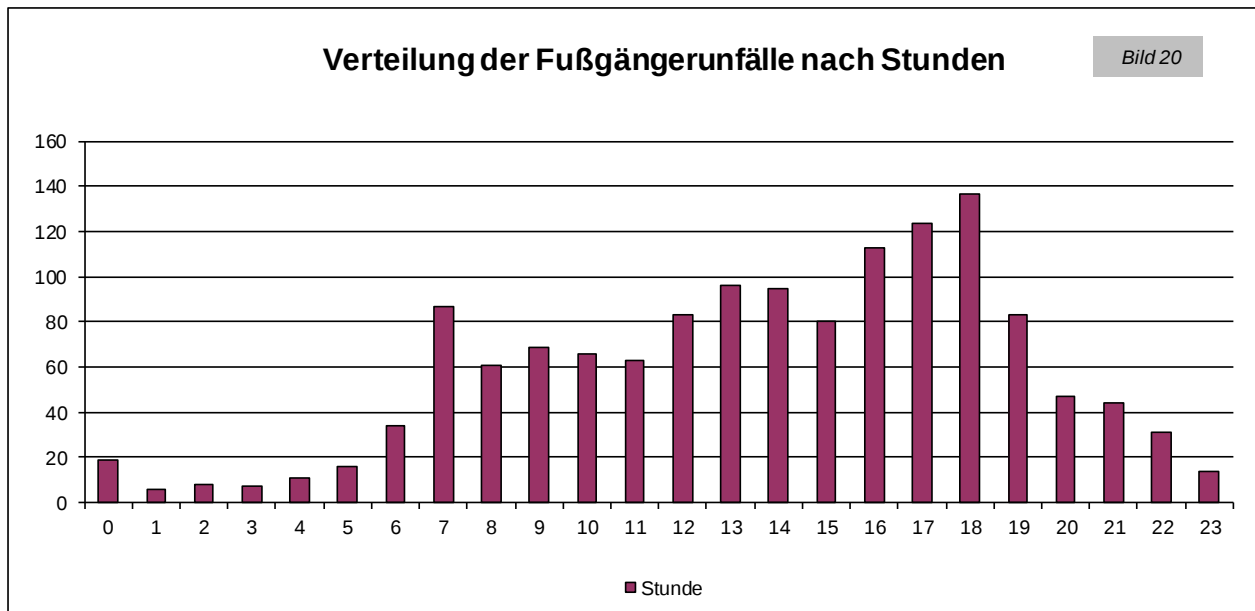
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf der Jahre 2018/2019 verlief im Monatsvergleich weitgehend ähnlich.



Das folgende Bild zeigt die stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

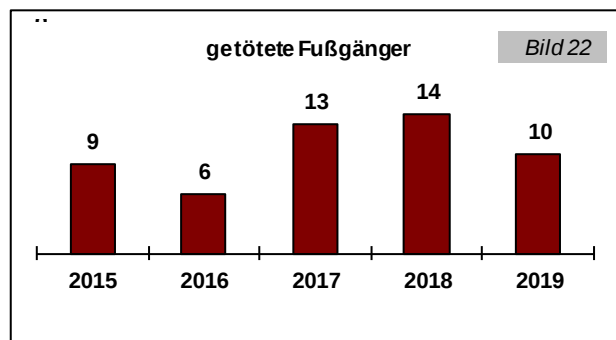
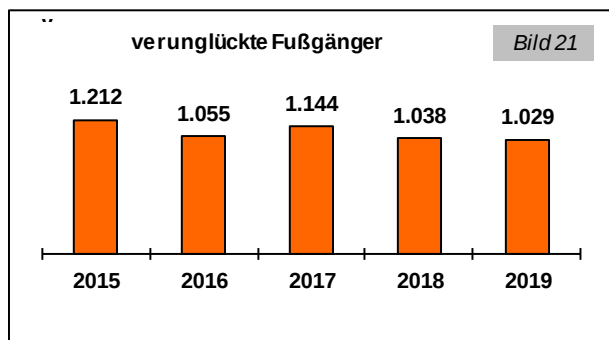
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2019 -wie im Vorjahr- vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7, 12 bis 14 und 16 bis 19 Uhr und korrespondieren somit mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger



1.5.4.2 Verunglückte

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

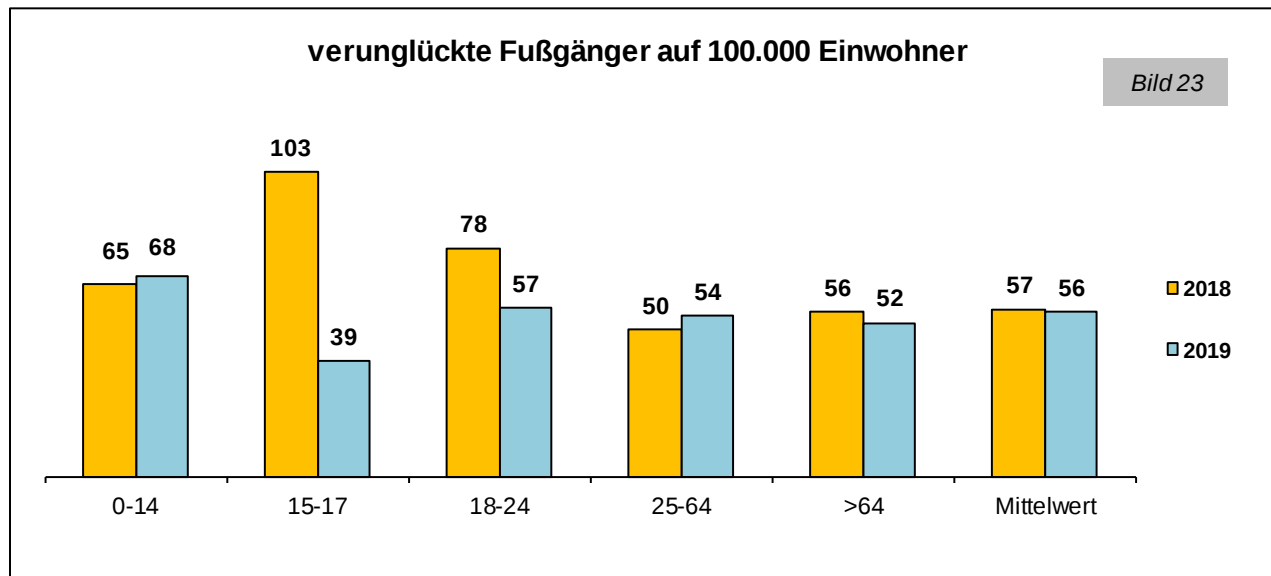


Folgende Feststellungen können getroffen werden:

Gegenüber dem Vorjahr sank die Zahl der verunglückten Fußgänger im Jahr 2019 auf 1.029 (-9).

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

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



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

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

1.5.4.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen										Durchschnitt 2014 - 2018
beteiligt als	Alter						Gesamt			
	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Kfz-Führer		1	47	392	111	65	616	601	15	619
Fußgänger	112	22	56	274	60	101	625	632	-7	651
Radfahrer	11	3	9	54	7	37	121	120	1	132
Sonstige/o.Ang.		1	1		1	29	32	38	-6	42
Gesamt 2019	123	27	113	720	179	232	1.394		3	1.444
Gesamt 2018	99	25	107	721	189	250		1.391		
Veränderung	24	2	6	-1	-10	-18			0,2%	

Bezogen auf alle 1.394 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 44,2 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher
- In 44,8 % aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher

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

Von allen 616 Kfz-Führern des Jahres 2019, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 510 Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.

Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 231 Fällen Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, insbesondere

- beim Abbiegen
- an Fußgängerüberwegen
- an Fußgängerfurten

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

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als									Gesamt		Ver- änderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fuß- gänger	Rad- fahrer	Sonst.	2019	2018		
Straßenbenutzung		2			6	1		29	1	39	30	9	
Geschwindigkeit		12						4		16	18	-2	
Abstand		2							2	4	3	1	
Überholen		2						2		4	1	3	
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren													
Vorfahrt/Vorrang		2								2	6	-4	
Rotlicht Fz.		18			1			1		20	23	-3	
Abbiegen		67	8	3				2	5	85	34	51	
Wenden/Rückwärtsfahren		66	13							79	82	-3	
Einfahren in den fließenden Verkehr		9								9	4	5	
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	231	16	13	10	1		37	8	317	392	-75	
Ruhender Verkehr		2	1							3	2	1	
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	1	96	14	13	4			44	16	188	161	27	
Technische Mängel		1						2		3	1	2	
Beleuchtung/Ladung Besetzung											2	-2	
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn							418			418	440	-22	
Fußgängerfehler sonst. Art							206			206	189	17	
o.A.							1			1	3	-2	
Gesamt 2019	2	510	52	29	21	2	625	121	32	1.394		3	
Gesamt 2018	4	521	43	26	5	2	632	120	38		1.391		
Veränderung	-2	-11	9	3	16		-7	1	-6			0,2%	

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 (+ 4,3%).

Tabelle 27

Radfahrerunfälle							
Kategorien				Gesamt		+ / -	Durchschnitt 2014 - 2018
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2019	2018		
Januar	131	4	40	175	171	4	148
Februar	130	1	46	177	145	32	143
März	135	3	61	199	116	83	179
April	249	3	96	348	270	78	276
Mai	204	3	94	301	400	-99	355
Juni	365	6	92	463	425	38	410
Juli	251	3	81	335	365	-30	359
August	305	5	110	420	391	29	328
September	277	7	101	385	360	25	363
Oktober	202		62	264	297	-33	284
November	194		79	273	258	15	242
Dezember	141	1	60	202	198	4	170
Gesamt 2019	2.584	36	922	3.542		146	3.257
Gesamt 2018	2.540	41	815		3.396		
Veränderung	44	-5	107			4,3%	

*Legende siehe Anlage A.2

Auch im Jahr 2019 lag die Anzahl der Radfahrernfälle in den Frühjahrs- und Sommermonaten am höchsten. Es ist aber eine vermehrte Nutzung von Fahrrädern in der kälteren Jahreszeit erkennbar.

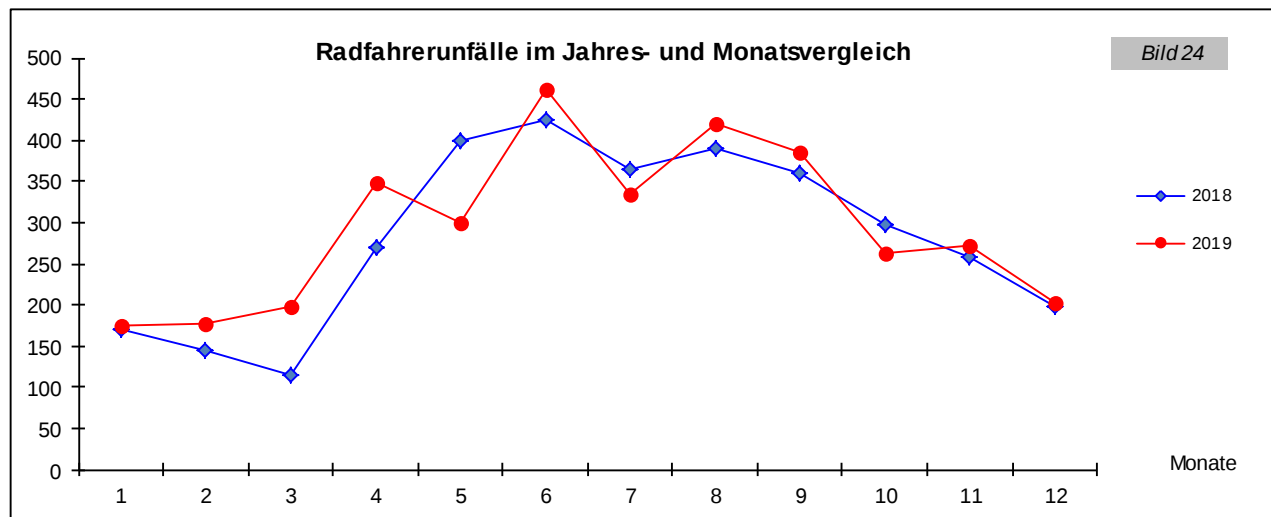
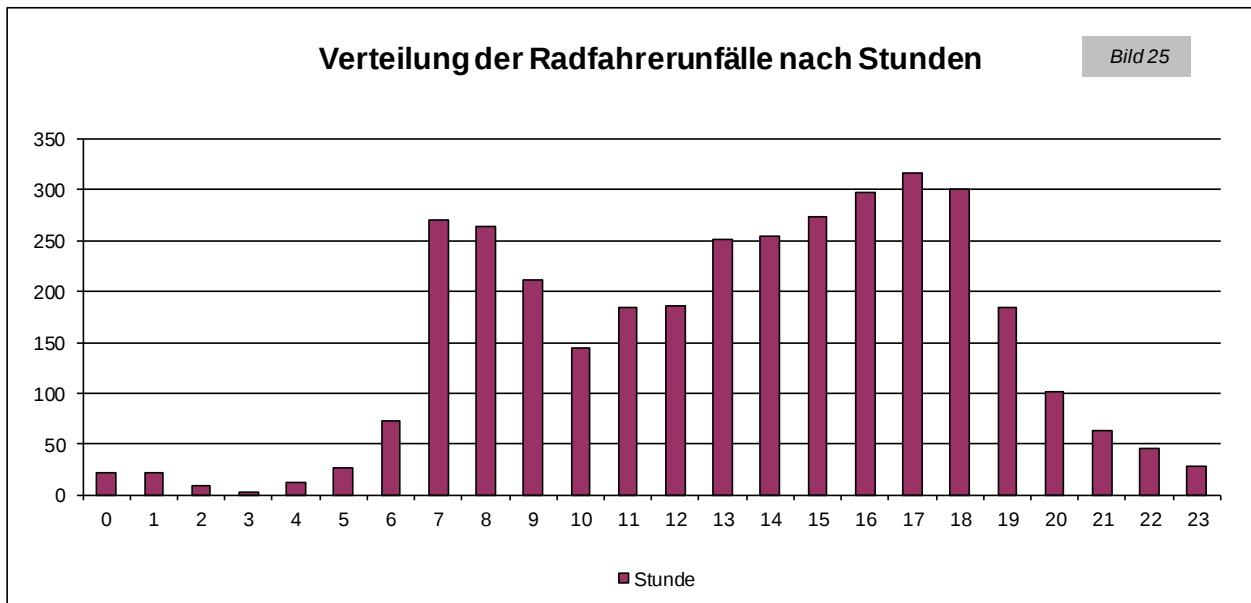
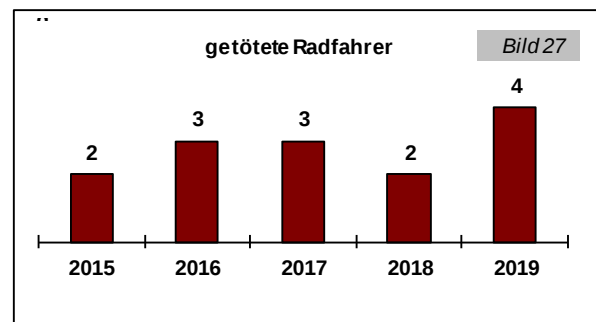
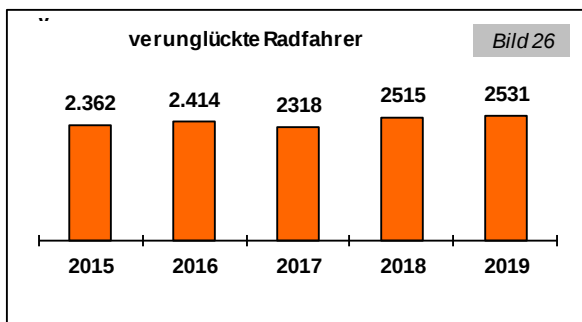


Bild 25 zeigt die Verteilung der Radfahrerunfälle nach Stunden.

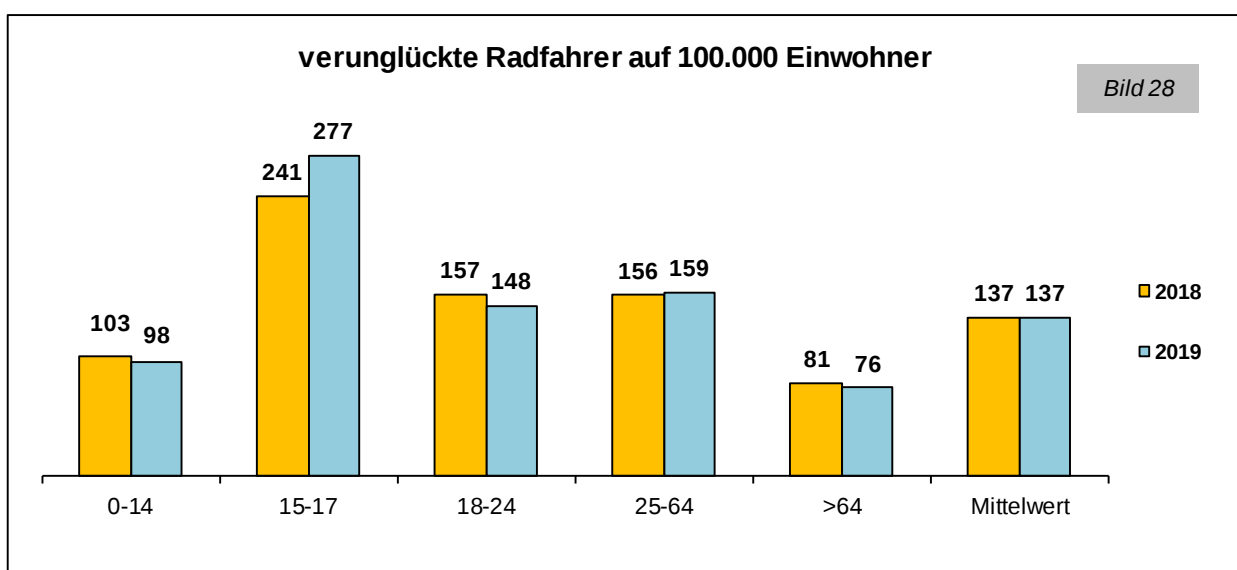


1.5.5.2 Verunglückte

Folgende Bilder beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.



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



*Bevölkerungszahlen ab 2011 rückwirkend angepasst

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

1.5.5.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Radfahrerunfällen										Durchschnitt 2014 - 2018
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
Kfz-Führer	2	5	164	1.343	296	108	1.918	1.790	128	1.738
Fußgänger	19	6	9	73	13	32	152	154	-2	147
Radfahrer	208	62	137	692	95	214	1.408	1.395	13	1.317
Sonstige/o.Ang.				3		61	64	57	7	56
Gesamt 2019	229	73	310	2.111	404	415	3.542		146	3.258
Gesamt 2018	211	71	255	2074	428	357		3.396		
Veränderung	18	2	55	37	-24	58			4,3%	

Bezogen auf alle 3.542 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- In 39,8 % aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (Vorjahr 41,1 %)
- In 54,2 % aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (Vorjahr 52,7 %)

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
					2019	2018	
Straßenbenutzung	27		156	2	185	181	4
Geschwindigkeit	15		31	1	47	43	4
Abstand	21		41	2	64	57	7
Überholen	44		55	2	101	85	16
Vorbeifahren	13		9	1	23	14	9
Nebeneinanderfahren	18		10		28	21	7
Vorfahrt/Vorrang	347		65	3	415	402	13
Rotlicht Fz.	45		104	3	152	169	-17
Abbiegen	657		36	20	713	702	11
Wenden/Rückwärtsfahren	94			2	96	80	16
Einfahren in den fließenden Verkehr	226		84	8	318	324	-6
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2		37		39	47	-8
Ruhender Verkehr	171		8	1	180	164	16
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	235		763	19	1017	942	75
Technische Mängel	3		7		10	5	5
Beleuchtung/Ladung Besetzung			2		2	3	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn		103			103	104	-1
Fußgängerfehler sonst. Art		49			49	50	-1
o.A.						3	-3
Gesamt 2019	1918	152	1408	64	3542		146
Gesamt 2018	1790	154	1395	57		3396	
Veränderung	128	-2	13	7			4,3%

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

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 (linksseitige Radwege / Gehwege) durch Radfahrer erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre. Viele Kraftfahrer ziehen nicht in Betracht, dass Radfahrer insbesondere Radwege häufig verbotswidrig in die falsche Richtung benutzen.

1.5.5.4 Pedelecs

Wachsender Beliebtheit im öffentlichen Straßenverkehr erfreuen sich Pedelecs. Dabei handelt es sich um Fahrräder, die bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h eine elektrische Tretunterstützung besitzen. In Abgrenzung zu den sogenannten S-Pedelecs, die im Abschnitt 1.5.6 behandelt werden, müssen diese nicht eigenständig versichert werden, es wird keine Fahrerlaubnis benötigt und es besteht auch keine Helmpflicht. Auf einen Fahrradhelm sollte aber nicht verzichtet werden, denn mit der zunehmenden Nutzung einhergehend sind auch vermehrt Pedelec-Fahrer an Verkehrsunfällen beteiligt.

In 2019 war ein

- Anstieg um 38,8 % auf 222 Pedelec-Unfälle festzustellen.
- Es wurden somit bei 6,3 % der Radfahrernfälle Pedelecs benutzt.
- Dabei wurden 13 Pedelec-Nutzer schwer und 149 leicht verletzt.

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:

- Krafterad/Kraftroller (über 125 cm³ oder über 11 kW Nennleistung / amtliche Kennzeichen)
- Leichtkraftrad (50 - 125 cm³ oder unter 11 kW Nennleistung / amtliche Kennzeichen)
- leichte Kfz* (über 50 cm³ und/oder mehr als 45 km/h / amtliche Kennzeichen)
- Moped (bis 50 cm^{3**} und zul. Höchstgeschw. 45 km/h / Versicherungskennzeichen)
- Mofa (bis 50 cm^{3**} und zul. Höchstgeschw. 25 km/h / Versicherungskennzeichen)
- Leichtmofa (Fahrrad ohne Treten beschleunigend bis 20 km/h / Versicherungskennzeichen)
- S-Pedelec (schnelles Pedelec mit Tretunterstützung bis 45 km/h / Versicherungskennzeichen)
- leichte Kfz* (bis 50 cm^{3**} und zul. Höchstgeschw. 45 km/h / Versicherungskennzeichen)

darüber hinaus, aber in den folgenden Tabellen noch nicht erfasst:

- Elektrokleinstfahrzeuge (elektrische Tretroller bis 20 km/h / 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 2014 - 2018
	VUPS*	VUSS*	VULS*	2019	2018		
Januar	12	1	15	28	39	-11	31
Februar	24	5	21	50	33	17	42
März	30	4	33	67	50	17	79
April	57	6	68	131	139	-8	135
Mai	67	9	56	132	188	-56	164
Juni	83	7	105	195	172	23	178
Juli	81	4	77	162	171	-9	176
August	106	7	91	204	196	8	172
September	85	6	79	170	184	-14	173
Oktober	41	8	49	98	131	-33	118
November	27	1	30	58	84	-26	81
Dezember	18	1	16	35	53	-18	48
Gesamt 2019	631	59	640	1.330		-110	1.397
Gesamt 2018	778	50	612		1.440		
Veränderung	-147	9	28			-7,6%	

*Legende siehe Anlage A.2

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern im Jahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 7,6 % und die der Unfälle mit Personenschaden um 18,9 % zurückgegangen sind.

* Trikes und Quads sind den motorisierten Zweirädern zugeordnet seit 2014

** auch elektrische Antriebe mit einer Leistung bis 1 kW möglich

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

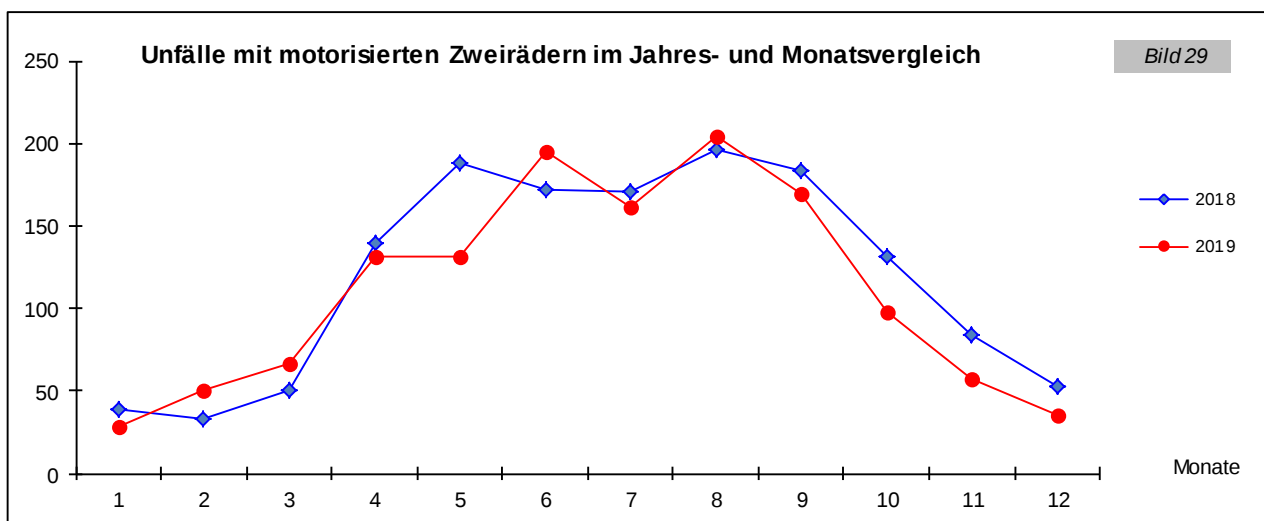
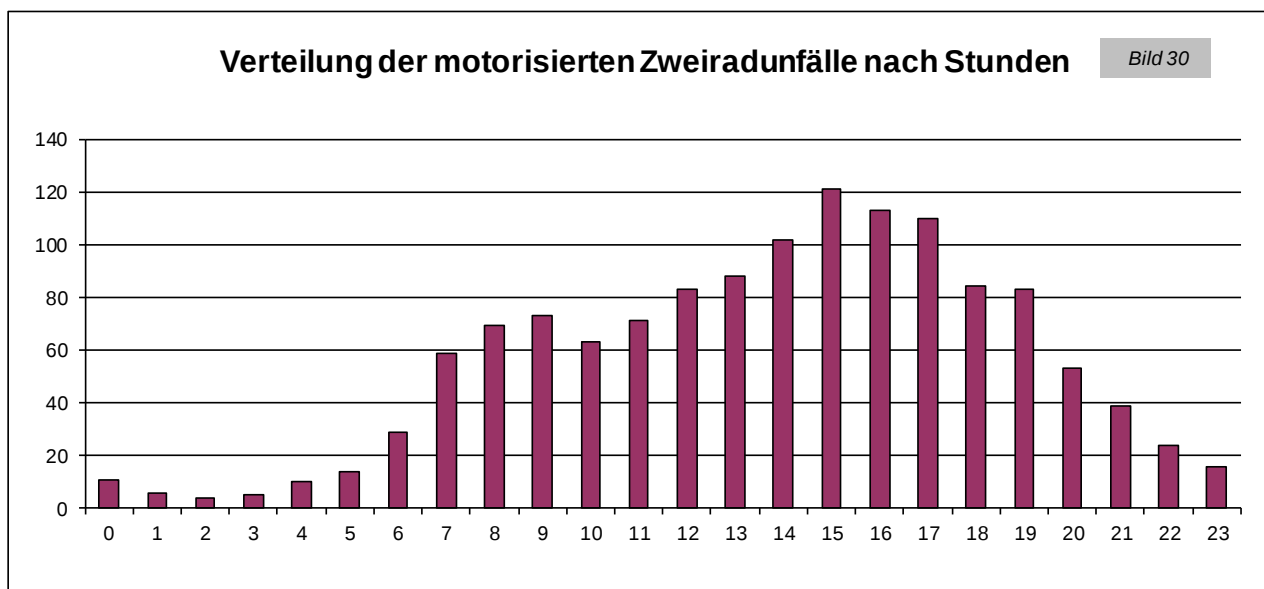


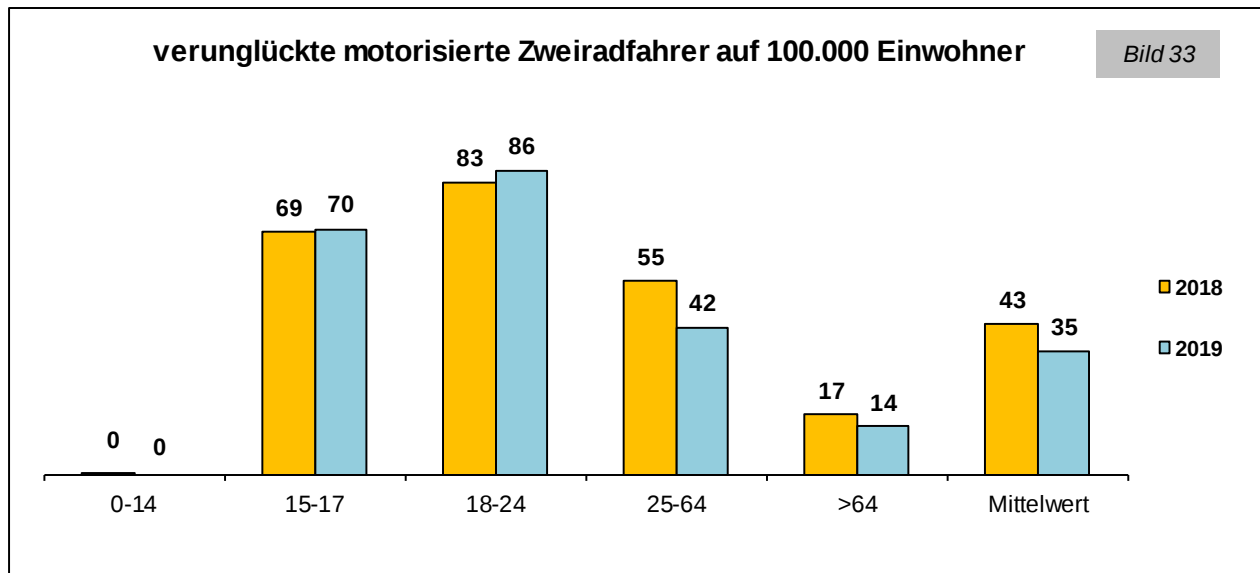
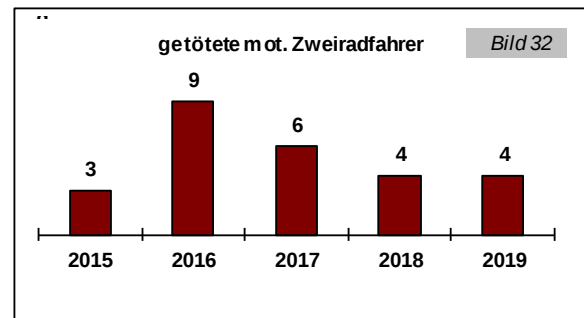
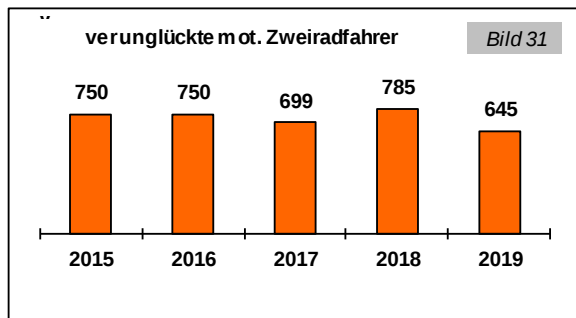
Bild 30 stellt die stündliche Unfallverteilung dar.



1.5.6.2 Verunglückte

Bei 1.330 Verkehrsunfällen, mit Beteiligung motorisierter Zweiräder, verunglückten insgesamt 645 Personen als Fahrer/Mitfahrer der motorisierten Zweiräder.

- 329 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades oder Kraftrollers (ab 125 cm³)
- 79 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (50 – 125 cm³)
- 218 Fahrer / Mitfahrer eines Mopedes, Mofas oder Leichtmofas
- 10 Fahrer eines S-Pedelecs
- 9 Fahrer/Mitfahrer eines Trikes/Quads
- 63 Nutzer von Elektrokleinstfahrzeugen



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 leicht auffällig.

1.5.6.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrern										Durchschnitt 2014 - 2018
	Alter						Gesamt			
beteiligt als	0-14	15-17	18-24	25-64	>64	o.A.	2019	2018	+ / -	
motor. Zweiradfahrer		37	108	339	37	35	556	617	-61	578
Kfz-Führer			83	512	83	27	705	742	-37	738
Fußgänger	3		1	7	3	3	17	18	-1	20
Radfahrer	1	1	2	6	1	3	14	21	-7	20
Sonstige/o.Ang.				1		37	38	42	-4	42
Gesamt 2019	4	38	194	865	124	105	1.330		-110	1.398
Gesamt 2018	3	34	200	947	140	116		1.440		
Veränderung	1	4	-6	-82	-16	-11			-7,6%	

In 41,8 % der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle als Hauptverursacher selbst (Vorjahr 42,8 %). Darüber hinaus sind motorisierte Zweiradfahrer 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
						2019	2018	
Straßenbenutzung	5	4			1	10	11	-1
Geschwindigkeit	123	30				153	152	1
Abstand	114	37				151	168	-17
Überholen	26	13			2	41	58	-17
Vorbeifahren		4				4	14	-10
Nebeneinanderfahren	24	73			4	101	107	-6
Vorfahrt/Vorrang	10	68		2	1	81	81	
Rotlicht Fz.	8	9		3		20	24	-4
Abbiegen	8	95		2	1	106	105	1
Wenden/Rückwärtsfahren	6	185			1	192	216	-24
Einfahren in den fließenden Verkehr	12	60		1		73	74	-1
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2					2	1	1
Ruhender Verkehr	3	10				13	10	3
Sonstige Fehler durch Fahrzeugführer	213	117		6	27	363	392	-29
Technische Mängel	2				1	3	4	-1
Beleuchtung/Ladung Besetzung							1	-1
Fußgängerfehler beim Überschreiten der Fahrbahn			10			10	14	-4
Fußgängerfehler sonst. Art			6			6	3	3
o.A.			1			1	5	-4
Gesamt 2019	556	705	17	14	38	1330		-110
Gesamt 2018	617	742	18	21	42		1440	
Veränderung	-61	-37	-1	-7	-4			-7,6%

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

Beide Ursachen sind gleichbleibend auf hohem Niveau und werden bei motorisierten Zweiradfahrern auch häufig festgestellt, wenn sie nicht Hauptverursacher eines Unfalls sind. Insbesondere bei den höher motorisierten Krafträdern spielen diese Ursachen die dominierende Rolle, vor allem bei den Unfällen mit schweren Folgen. Hinzu kommt, dass motorisierte Zweiradfahrer für andere Verkehrsteilnehmer schlechter erkennbar sind.

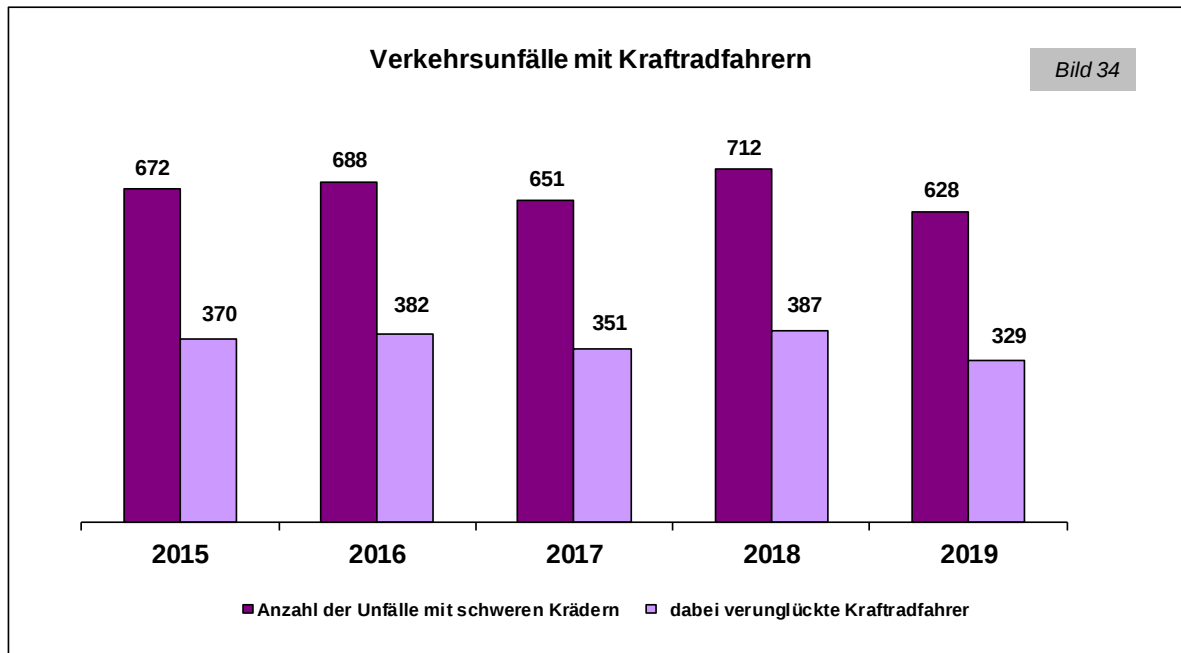
Sofern übrige Kfz-Führer die Hauptursache für Unfälle mit motorisierten Zweiradfahrern gesetzt haben, wurden schwerpunktmäßig Ursachen im Zusammenhang mit kreuzenden Verkehrssituationen registriert.

Im Einzelnen:

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

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

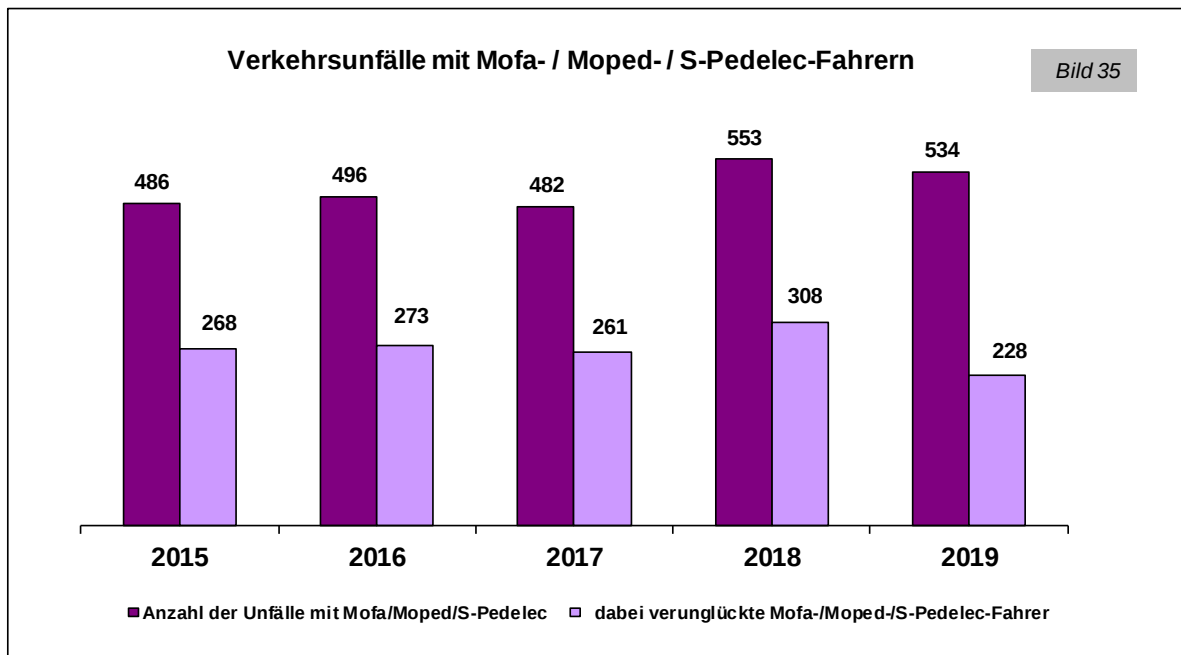
Das nachstehende Bild 34 zeigt die Entwicklung von Verkehrsunfällen, bei denen zumindest ein Kraftradfahrer beteiligt war.



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kraftradfahrern sank im Vergleich zum Vorjahr um 13,4 %, die Zahl der Verunglückten ging um 17,6 % zurück. 2 Kraftradfahrer verunglückten tödlich (Vorjahr 4).

1.5.6.5 Mofa / Moped

Im folgenden Diagramm wird die Entwicklung der Verkehrsunfälle, bei denen zumindest ein Mofa-, Moped- oder S-Pedelec-Fahrer beteiligt war, dargestellt.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle in 2019 ist um 19 zurückgegangen (- 3,6 %) . Die Anzahl der Verunglückten in dieser Motorisierungsgruppe sank um 80. Bei Jugendlichen hat diese Fahrzeugklasse nicht mehr den Stellenwert, der in der Vergangenheit vorhanden war. Es verunglückten 228 Verkehrsteilnehmer mit diesen Fahrzeugen, darunter sind 2 Verstorbene zu beklagen.

Im Gegensatz zu den Pedelecs (siehe Abschnitt 1.5.5.4 zu Fahrrädern) spielen S-Pedelecs keine besondere Rolle im Verkehrsgeschehen. An gerade einmal 15 Verkehrsunfällen waren S-Pedelec-Fahrer beteiligt.

1.5.6.6 Elektrokleinstfahrzeuge

Im Juni 2019 wurde die Benutzung elektrisch betriebener Tretroller als sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr erlaubt, sofern diese über eine Betriebserlaubnis verfügen. Anders als die vorgenannten motorisierten Zweiräder, dürfen mit Elektrokleinstfahrzeugen Radwege benutzt werden, keinesfalls aber Gehwege.

Im Gegensatz zu Fahrrädern und Pedelecs handelt es sich bei den Elektrokleinstfahrzeugen trotz des Anscheins von Spaßfahrzeugen um Kraftfahrzeuge. Dieses führt einerseits zu verschärfen Nutzungsbedingungen und bei Verstößen auch zu schärferen Folgen. "Vergessen" wird einerseits gern, dass Elektrokleinstfahrzeuge nur durch eine Person zur Zeit benutzt werden dürfen und das Alkoholgenuss ab 0,5 ‰ in jedem Fall ein Bußgeld zur Folge hat. Während der Probezeit von Fahranfängern gilt sogar die Null-Promille-Regel. Das bei solchen Verstößen drohende Fahrverbot umfasst dann auch das Führen von Pkw und aller anderen Kraftfahrzeuge.

Elektrokleinstfahrzeuge werden in Hamburg als Mietfahrzeuge in großer Zahl angeboten, und so hat sich die Nutzung im innerstädtischen Bereich schneller etabliert als das Wissen um die geltenden Verkehrsregeln, die dementsprechend oft missachtet werden. In der Folge sind 2019 (im ersten Halbjahr nach der gesetzlichen Freigabe) 120 Verkehrsunfälle bekannt geworden, an denen Nutzer von diesen Fahrzeugen beteiligt waren. In 77 % davon waren die Nutzer der Elektrokleinstfahrzeuge die Hauptverursacher, 24 Fahrer standen unter Alkoholeinfluss.

Das Tragen eines Helms ist beim Fahren mit Elektrokleinstfahrzeugen nicht vorgeschrieben, jedoch unbedingt zu Empfehlen, denn mehr als jeder zweite Verkehrsunfall damit führte zu Verletzungen der Fahrer.

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1. Unfallbekämpfung

Die Bekämpfung von Verkehrsunfällen an Unfallhäufungsstellen ist gemeinsame Aufgabe von Polizei, Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden (vgl. VwV-StVO zu § 44).

Eine wesentliche Voraussetzung für eine erfolgreiche Unfallbekämpfung ist das Erkennen und Beseitigen von Unfallgefahren im Verkehrsraum. Hierzu erfolgt eine kontinuierliche und zeitnahe Analyse der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle. Ziel ist es, Ansatzpunkte für geeignete Maßnahmen der Verkehrsunfallprävention, der sicheren Verkehrsraumgestaltung und der Verkehrsüberwachung zu gewinnen.

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

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

2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage

Alle schweren Verkehrsunfälle, Unfälle mit tödlichem Ausgang oder besonderen Verkehrsteilnehmergruppen (Kinder, Junge Erwachsene, pp.) sowie an besonderen Unfallörtlichkeiten (Fußgängerüberweg, Haltestelle, pp.) werden zeitnah auf Unfallhäufungen untersucht. Festgestellte Auffälligkeiten werden der örtlich zuständigen und ggf. der zentralen Straßenverkehrsbehörde zur weiteren Prüfung zugeleitet.

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission (UKO) hat im Jahre 2019 acht neue Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst bzw. Sofortmaßnahmen umgesetzt. Vorsitzender der Unfallkommission ist der Leiter des Stabs der Verkehrsdirektion (VDLS). Ständige Mitglieder sind der Stab der Verkehrsdirektion, die zentrale Straßenverkehrsbehörde (VD 5), die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI), der Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG) und die Behörde für Inneres (A 3). Anlassbezogen werden Vertreter weiterer Institutionen und Organisationen zu den Sitzungen eingeladen (z.B. die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde des jeweiligen Polizeikommissariats (PK), Bezirke, HVV).

In das Arbeitsprogramm der Unfallkommission wurden in 2019 folgende Örtlichkeiten aufgenommen:

Örtlichkeit
Edmund-Siemers-Allee
Eißendorfer Straße/ Weusthoffstraße
Hallerstraße / Grindelberg
Elbchaussee/ Hohenzollernring
Ehrenbergstraße/ Schillerstraße
Überseering / Kapstadtring
Überseering / Mexikoring
Langelohstraße/ Friedensweg

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen

Im Jahr 2019 wurden an folgenden vier Unfallhäufungsstellen die von der Unfallkommission beschlossenen Maßnahmen durchgeführt:

Örtlichkeit
Finkenwerder Straße/ Vollhöfner Weiden
Großmoordamm/ AS Harburg-Mitte
Eißendorfer Straße/ Weusthoffstraße
Ehrenbergstraße/ Schillerstraße

Alle Unfallhäufungsstellen 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 2019 wurden zudem drei Unfallhäufungsstellen der abschließenden, mindestens dreijährigen Wirkungsanalyse unterzogen.

Örtlichkeit
Holstenstraße/ Reeperbahn
Bramfelder Straße/ Drosselstraße
Wandsbeker Marktstraße/ Wandsbeker Allee

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 (BAB) und stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt werden in behördenübergreifender Kooperation zwischen der BWVI, der Hamburg Port Authority (HPA) und der Polizei / Verkehrsdirektion 87 Verkehrsbeobachtungskameras an ausgewählten Kamerastandorten für eine detaillierte Verkehrslagegewinnung genutzt. Diese Bilder werden durchgehend in die VLZ übertragen.

Im Zuge von Bauarbeiten im Rahmen der Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße (B 75) sowie der Überdeckung der BAB 7 konnten im Jahr 2019 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 1.793 Lichtzeichenanlagen (LZA, ohne HPA) sind 1.686 rechnergesteuert. Diese sind an die VLZ angeschlossen.

Im Jahr 2019 hat die VLZ durch ca. 90.000 Programmveränderungen und Schaltungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden.

Die TLZ lenkt den Verkehr im Elbtunnel und zukünftig in den fertiggestellten, überdeckelten BAB-7-Abschnitten 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 2019 von der Verkehrsleitzentrale ca. 3.350 manuelle Schaltungen über die Streckenbeeinflussungsanlagen (SBA) auf den BAB 1 / 7 / 23 und 255 durchgeführt. Ursache für die Reduzierung der Schaltvorgänge (Vorjahr 4.600) ist der Wegfall der Querschnitte nördlich der AS Volkspark im Zuge der Baumaßnahmen. Wie bereits in den Jahren 2016 bis 2018 wurden aufgrund von Bauarbeiten auf der BAB 7 nördlich des Elbtunnels mehrere Anzeigenquerschnitte (Schilderbrücken) demontiert.

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

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

Im Jahr 2019 wurden von der VLZ ca. 1.200 Verkehrsinformationen über die NBA geschaltet.

Der Ausbau dieser Standorte der NBA werden voraussichtlich Mitte 2020 zu einer Steigerung der von der VLZ auszuführenden Schaltungen führen.

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 2019 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst wie im Vorjahr ca. 56.000 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt. Dabei wurden vor allem sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen wie Warnungen vor Falschfahrern oder ungesicherten Unfallstellen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen veröffentlicht.

Die Zusammenarbeit mit der Busleitstelle der Hamburger Hochbahn wird im hohen Maße durch einen Austausch von Kamerabildern von verkehrlich relevanten Standorten unterstützt. Auch im Jahr 2019 wurden von der Polizei an die Busleitstelle 16 Bilder bereitgestellt; die VLZ wiederum kann insgesamt 8 Kameras aus dem Bestand der Busleitstelle aufschalten.

Unter federführender Koordinierung durch die BWVI (Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation -Amt V-) werden weitere Kooperationsmöglichkeiten i. Z. m. dem Austausch aktueller Verkehrslageinformationen aus den jeweiligen Steuerungssystemen geprüft, ebenso wie die geplanten ITS (Intelligente Transport Systeme)-Projekte für eine weitere Optimierung der Nutzung von Datenquellen in der Verkehrsleitzentrale. Zielsetzung für die Verkehrsleitzentrale ist, die Informations- und Steuerungsmöglichkeiten für Aufgaben des operativen Verkehrsmanagements weiter zu verbessern.

Verkehrsinformationsangebote für die Öffentlichkeit bietet die Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.hamburg.de - Rubrik „Verkehr“ gemeinsam mit der BWVI mit einer Bilddarstellung als „live-Stream“ von derzeit 19 Standorten. Nutzer haben u.a. die Möglichkeit, durch dieses und weitere Angebote eine individuelle Routenauswahl – sei es vorsorglich oder aktuell – besser zu planen.

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

Neben anderen Behörden waren auch durch die Polizei Maßnahmen gemäß Senatsdrucksache 21/15573 vom 18. Dezember 2018 umzusetzen. Die betrafen unter anderem die fortlaufende Überprüfung und Optimierung bestehender Prozesse der Verkehrsunfallaufnahme und Störungsbeseitigung. Zur Ausweitung der polizeilichen Verkehrs- und Baustellenkoordinierungsmaßnahmen wurde eine zusätzliche Koordinierungsstelle bei der Verkehrsdirektion (VD) eingesetzt.

Die Funktion beinhaltet die Teilnahme an täglichen und monatlichen Konferenzen, Verkehrs- und Koordinierungsrunden zur Umsetzung der resultierenden Maßnahmen innerhalb der Polizei.

Zudem wurden 2 Tarif-Stellen zur Verkehrsflussoptimierung auf den Hamburger BAB-Abschnitten und zwei Sachbearbeiter-Stellen für die zentrale Baustellenkoordination und Verkehrsflussoptimierung bei der VD sowie 14 Tarif-Stellen den Straßenverkehrsbehörden der regionalen Polizeikommissariate besetzt. Diese sind vor allem für das Eintragen, Bearbeiten und Auswerten von Vorgängen in der speziellen, behördenübergreifende Software "ROADS" (Roadwork Administration and Decision System) straßenverkehrsbehördliche Aufgaben wie die Erstellung und Erteilung straßenverkehrsbhördlicher Anordnungen, die Überprüfung von für den Verkehrsfluss relevanten Baustellen und Evaluations- und Controllingaufgaben zuständig.

Geschaffen wurden außerdem 20 Tarif-Stellen beim Zentralen Verkehrsordnungsdienst der Polizei im Zwei-Schichten-Wechseldienst zur Überwachung des verkehrsbehindernden, ruhenden Verkehrs. Die Personaleinstellung ist noch nicht abgeschlossen.

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

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

Seit Juli 2008 ist die Polizei Mitglied im damals neu gegründeten „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“. In diesem Forum arbeiten mehr als 20 Institutionen zusammen, um 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 Hamburg:

2.3.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

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

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 wurden 2019 über 15.000 Kinder eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und deren Eltern Wochenveranstaltungen in den Stadtteilen an. Zur Vorbereitung auf den zukünftigen Schulweg wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm seit 1969 verwirklicht. Im Vordergrund steht das richtige Überqueren der Fahrbahn an den unterschiedlichsten Stellen. Außerdem sollen die Eltern sensibilisiert werden, damit sie das Erlernte mit ihren Kindern wiederholen und ihnen ihre generelle Vorbildfunktion bewusst wird. Durch den Auftritt des „Polizeiverkehrskasper“ an einem Tag in der Woche wird dieses – in Deutschland einmalige – Programm ergänzt.

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

2.3.1.3 Schulische Verkehrserziehung

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

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

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

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Schule und Berufsbildung festgelegten Inhalte wurden im Jahr 2019 Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität verwirklicht. Neben einwöchigen Fahrradprojekten gab es auch ein- bis zweitägige Projekte. Insgesamt wurden 37 Projekte verwirklicht, an denen 2.156 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 2019 in hoher Intensität fortgeführt.

Im Jahr 2019 standen der 53. Plakatwettbewerb des „Plakatwettbewerb Polizei Hamburg e. V.“ und der zeitgleich stattfindende 32. Liederwettbewerb unter dem Motto „Alles im Blick“.

Von 67 Schulen aller Schulformen nahmen 1.388 Schülerinnen und Schüler teil. Es wurden 787 Plakate und 8 Lieder eingereicht, von denen 67 Siegerplakate und 8 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“, für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen. Insgesamt konnten rund 8.300 Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde.

Die Preisträgerinnen und Preisträger des Plakatwettbewerbs nahmen am 18. Juni 2019 im Ernst Deutsch Theater vor über 600 Gästen ihre Geldpreise und Urkunden entgegen, und zwar aus den Händen von Polizeipräsident Ralf Martin Meyer und Thomas Bressau von der Behörde für Schule und Berufsbildung. Durch das Programm führte Moritz Fürste, dreimaliger Weltmeister und Doppelolympiasieger im Hockey.

Das Plakat des Gesamtsiegers wurde an verschiedenen Orten veröffentlicht. Die Siegerplakate wurden im Laufe des Jahres in verschiedenen Ausstellungen, vor allem in Hamburger Bücherhallen gezeigt.

Die Preisträger des Liederwettbewerbes wurden am 21. Mai 2019 in der Staatlichen Jugendmusikschule Hamburg u.a. vom Sänger "Sascha" vor über 250 Gästen mit Urkunden und Geldpreisen ausgezeichnet.

2.3.1.4 Verkehrserziehung 2019 in Zahlen

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	4.695	Stunden
in Schulen	23.577	Stunden
in speziellen Sonderschulen	2.720	Stunden
Aktion Verkehrsfuchs	24	Veranstaltungen mit 1.598 Kindern und 429 Erwachsenen
Aktion Fahrradfuchs	4	Veranstaltungen mit 164 Kindern
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	337	Vorstellungen
in Kindergärten	8	Vorstellungen

Sonderveranstaltungen	26	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	5.175	Stunden
in Schulen		
Sonderveranstaltungen	39	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	30	Projekte (insgesamt 1.953 Teilnehmer)
Mofaprojekte (8. bis 10. Klasse)	13	Kurse (insgesamt 235 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 Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er-„fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat.

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

2.3.2.2 Senioren

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. „Einfach mobil bleiben!“ wurde auch im Jahr 2019 fortgesetzt. Aktuelle Informationen gibt es unter www.hamburg.de/verkehrssicherheit.

Seit Anfang 2019 informieren die beiden neuen Seniorenbeauftragten der Hamburger Polizei und ihre „Mitarbeiter“, die Handpuppen Hiltrud und Wilfried Maschke, auf Veranstaltungen über Möglichkeiten, wie lebensältere Mensch so lange wie möglich selbstbestimmt mobil sein können. Dabei spielt es keine Rolle, ob sie als Fußgänger/in, Radfahrer/in oder Autofahrer/in unterwegs sind. Weiterhin können bei Bedarf spezielle Trainings – etwa zum Thema „Fahrrad/Pedelec oder Fußgänger“ in Theorie und Praxis – vermittelt werden.

Die Veranstaltungen finden für Personengruppen ab ca. 20 Teilnehmern statt, der Ort wird individuell festgelegt. Ergänzend informieren Seniorenberater der örtlichen Polizeikommissariate. Die Veranstaltungen werden auf Anfrage angeboten und sind kostenlos.

Im Jahr 2019 verwirklichten die beiden Seniorenbeauftragten der VD 6 rund 20 Veranstaltungen im gesamten Stadtgebiet.

Daneben erfolgt die Seniorenberatung der Polizei über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Kriminalprävention aber auch zu Fragen der Verkehrsprävention. 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 2019 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.

Mit Partnern des Forums Verkehrssicherheit Hamburg nahm die Polizei am 28. Oktober 2019 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 2020 die Zahl der Veranstaltungen zu erhöhen/das Netzwerk weiter auszubauen 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 April 2019 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 2019 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 2019 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.

Der am 4. Mai 2019 erstmals veranstaltete Motorradsicherheitstag des Forums Verkehrssicherheit auf dem Gelände der Verkehrswacht Hamburg wird aufgrund der positiven Resonanz ein fester und jährlich wiederkehrender Bestandteil der Sicherheitsarbeit sein.

2.3.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 65 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 2019 insgesamt 267 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Im Jahr 2019 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.:

- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn am 12. August: Zusammen mit dem Leiter der Verkehrsdirektion, Ulf Schröder, und Schulsenator Ties Rabe verteilten Kinder Hinweise in Schultütenform an Autofahrer vor der Carl-Cohn-Schule.
- Infostand mit Fahrsimulator beim Familienevent auf dem Gelände der Polizei Carl-Cohn-Straße 39, 1. September
- Im Rahmen einer Großkontrolle zur Einhaltung von Vorschriften im Zusammenhang mit dem gewerblichen Personen- und Güterverkehr am 12. September informierte die VD 6 i. S. Toter Winkel und Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten.
- „Zu Fuß zur Schule“-Tag an vielen Hamburger Grundschulen am 13. September.
- Gerade in der dunklen Jahreszeit und auch nachts ist die gute Erkennbarkeit eines jeden Verkehrsteilnehmers von großer Bedeutung. Die Polizei informierte am 27. November 2019 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 25. und 26. Oktober mit Unterstützung von Promotern des DVR mit Infoständen auf der Polizei-Show auf diese Thematik aufmerksam gemacht.

Auf den Hamburger Messen

- „Motorradtage“
- „OoHh“ (Freizeit- und Reisemesse)
- „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.

Auf Aktionstagen in Firmen und Behörden informierte die VD 6 im Jahr 2019 zu verschiedenen Themen im Bereich Verkehrsprävention:

- Gesundheitstag/Spendenlauf Telekom, 9. Mai
- Sicherheitstag Bezirksamt Mitte, 11. September
- Sicherheitswoche Ohly GmbH, 25. September
- Verkehrssicherheitstag Beiersdorf AG, 19. November
- Aktionswoche auf den fünf HVV-Betriebshöfen, 20. bis 24. Mai

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 Hamburg orientierte sich an folgenden Leitlinien:

Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Geschwindigkeitsüberwachung im Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen. Daneben werden mit geringerem Ressourceneinsatz Geschwindigkeitsmessungen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen erfahrungsgemäß die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten wird. Hierdurch soll auch ein Flächendruck erzeugt werden.

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

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

Die Polizei hat verschiedene Unfallhäufungsstellen identifiziert, an denen eine dauerhafte Geschwindigkeitsüberwachung erforderlich ist. An solchen Stellen wurden stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert. Der Betrieb der 34 (Stand 2019) Anlagen erfolgt durch den Landesbetrieb Verkehr. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, in einem Bereich das jeweilige Geschwindigkeitsniveau dauerhaft zu senken.

Darüber hinaus erfolgt nach einer erfolgreichen Pilotierung seit Februar 2019 der regelhafte Einsatz von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanhängern als Ergänzung zu bestehenden Geschwindigkeitsmesssystemen. Mit diesem Messsystem konnte die Anzahl der Messstunden, insbesondere in den Nachtstunden und an Wochenenden, deutlich erhöht werden. Im Verlauf des Jahres 2019 wurden aufwachsend insgesamt sechs Geschwindigkeitsüberwachungsanhänger in Betrieb genommen. Der Landesbetrieb Verkehr wird hier als Dienstleister für die Polizei tätig.

2019 wurden 880.878 Geschwindigkeitsüberschreitungen dokumentiert und anschließend geahndet, davon

- 216.145 Verstöße, festgestellt durch mobile Überwachungsmaßnahmen,
- 511.544 Verstöße, festgestellt mit stationären Überwachungsanlagen und
- 145.337 Verstöße, festgestellt mit mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsanhängern.

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.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 durch die Polizei 9.427 Rotlichtverstöße angezeigt.

Zudem kamen stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen an mehreren Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen zum Einsatz, an denen durch die Polizei Unfallhäufungsstellen festgestellt worden waren. Da diese durch andere Maßnahmen nicht beseitigt werden konnten, war eine dauerhafte Überwachung erforderlich. Der Betrieb auch dieser Anlagen wird durch den Landesbetrieb Verkehr gewährleistet. Durch diese wurden in 2019 13.686 Rotlichtverstöße zur Anzeige gebracht.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

2019 wurden im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen 502 Verstöße gegen § 24a (1) StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss zur Anzeige gebracht.

Verkehrsstraftaten unter Einfluss von Alkohol nach § 315c, 316 StGB wurde in 2.557 Fällen angezeigt.

In 785 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 987 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. Zu diesem Zweck wurden 2019 insgesamt 104 Polizeivollzugsbeamte in der Drogenerkennung im Straßenverkehr ausgebildet.

Hierzu fand 2019 zum 13. Mal die mehrtägige Einsatz- und Fortbildungsmaßnahme „Drogenerkennung im Straßenverkehr“ statt, in deren Verlauf sich Polizeibeamte aus 14 Bundesländern sowie Österreich und Luxemburg austauschten.

Bei diesem Einsatz wurden 104 Blutprobenentnahmen angeordnet, hiervon 95 wegen des Verdachtes auf Drogenintoxikation.

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

Dabei werden speziell ausgebildete Polizeivollzugsbeamte zur Erkennung von intoxikierten Kraftfahrzeugführern eingesetzt. Diese Polizeivollzugsbeamten sind geschult, anhand standardisierter Fahrtüchtigkeitstests, eine Beeinflussung von 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 Gefahrneigung auf Autobahnen wie auch im Stadtstraßennetz ein wichtiges Feld der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die Polizei Hamburg setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen und Motorräder mit Videoaufzeichnungssystemen ein.

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2019 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.319 Ordnungswidrigkeiten und 116 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 Verkehrsteilnehmer, 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. 2019 wurden zudem 8 zielgerichtete Fahrradgroßkontrollen unter der Beteiligung der Fahrradstaffel und anderer Dienststellen durchgeführt.

Gegen Radfahrer wurden im Jahr 2019 insgesamt 4.482 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 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 2019 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 5.371 Fahrzeuge des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs überprüft.

2.4.5.3 Schwerpunkteinsätze der Polizei

Neben der Verkehrsüberwachung im täglichen Dienst werden von der Polizei – insbesondere unter der Führung der Verkehrsdirektion – auch regelmäßig größere Einsätze zur Stärkung der Verkehrssicherheit vorbereitet und durchgeführt. Insgesamt fanden im vergangenen Jahr 60 Verkehrsgroßkontrollen statt.

Zu den unterschiedlichen Schwerpunkten der Kontrollen gehörten neben der Überwachung des Fahrradverkehrs und des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs auch spezielle Alkohol- und Drogenkontrollen, Kontrollen von motorisierten Zweirädern sowie die Bekämpfung von Rotlichtverstößen und Aggressionsdelikten (Geschwindigkeit, Abstand, Drängeln).

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 14.836 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht.

Insgesamt wurden im Jahr 2019 im ruhenden Verkehr von allen Überwachungskräften, wie Polizei und Landesbetrieb Verkehr (Parkraummanagement), 1.143.800 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Polizei hat in diesem Zusammenhang 15.157 Fahrzeuge sichergestellt. 19.932 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 12.359 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen. Unvollendete Sicherstellungen werden nicht mehr gesondert ausgewertet und werden unter „Abbrüche“ gezählt.

2.4.5.5 Kontrollgruppe Autoposer

Nach wie vor besteht eine Beschwerdelage über geräuschbelästigende Kraftfahrzeuge. Die Kontrollgruppe Autoposer, in der fachkundige Polizeibeamten der Verkehrsdirektion und der Polizeikommissariate eingesetzt werden, wurde in ganz Hamburg 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 Bonez MC & RAF Camarora, „Carfriday“ und Harley-Days eingesetzt.

2019 wurden durch die Kontrollgruppe 3.261 Fahrzeuge überprüft. Davon wurden insgesamt 254 Fahrzeuge zur beweissicheren Begutachtung sichergestellt.

Die Ergebnisse der Kontrollgruppe Autoposer des Jahres 2019 sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Überprüfte Kraftfahrzeuge	3.261
Lärmverstöße durch Kraftfahrzeugführer	149
Geschwindigkeitsverstöße	370
Verkehrsstrafanzeigen	187
Betriebserlaubnis erloschen*	724
Sicherstellungen von Fahrzeugen mit Manipulationsverdacht zwecks Begutachtung durch einen Sachverständigen	254
Sonstige Fahrzeugmängel**	544
Festgestellte Fahrer unter Drogen	57
Festgestellte Fahrer unter Alkohol	32

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

** Mängel, die nicht zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen.

2.4.5.6 Verkehrsüberwachung 2019 in Zahlen

mobile Geschwindigkeitsüberwachung, Ordnungswidrigkeiten(Owi)anzeigen	216.145
Mobile Rotlichtüberwachung, Owi-Anzeigen	9.427
Aggressionsdelikte, Strafanzeigen Videonachfahrssysteme	116
Aggressionsdelikte, Owi-Anzeigen Videonachfahrssysteme	2.319
Verkehrsstrafanzeigen Drogen und Alkohol	3.084
Radfahrer, Owi-Anzeigen durch Radfahrer begangene Delikte	4.482
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen durch LBV und Polizei angezeigt	1.143.800
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen Parken auf Radwegen	10.095
Ruhender Verkehr, Owi-Anzeigen Bus-Beschleunigung	14.836
Ruhender Verkehr, Abschleppvorgänge	47.448
Schwerlastkontrollen	5.371
Kontrollgruppe Autoposer Überprüfte Fahrzeuge	3.261
Kontrollgruppe Autoposer Sicherstellungen manipulierter Fahrzeuge	254

Anlagen

Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

A.1 Bemerkungen

Dieser Verkehrsbericht enthält eine Reihe grafischer Schaubilder, zu denen parallel keine Tabellen mit den Bezugswerten dargestellt sind. Darauf wurde hier bewusst verzichtet, da einerseits die Schaubilder zur Vermittlung des Unfallbildes besser geeignet sind und um andererseits den Gesamtumfang des Berichtes überschaubar zu halten.

Diese Statistik berücksichtigt nur die von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle (VU). Abweichungen von den Angaben des Statistischen Landesamtes sind systembedingt, weil dort Monatszahlen zu Jahreswerten fortgeschrieben, die Angaben zum Verkehrsbericht jedoch als komplette Jahreszahlen ermittelt werden. Nachträgliche Unfallanzeigen und Ermittlungsergebnisse fließen in die Angaben zum Verkehrsbericht noch mit ein.

In den Tabellen und Diagrammen kann bei Prozentangaben die Summe der Einzelwerte von 100% abweichen. Dies resultiert aus den Auf- bzw. Abrundungen der Einzelwerte. Die Prozentangaben wurden grundsätzlich auf eine Stelle nach dem Komma nach den üblichen Regeln gerundet.

Nach dem Gesetz zur Durchführung einer Straßenverkehrsunfallstatistik liegt ein meldepflichtiger Unfall vor, wenn infolge des Fahrverkehrs auf öffentlichen Wegen und Plätzen Personen getötet oder verletzt oder Sachschäden verursacht worden sind. Verkehrsunfälle werden nach Schadenarten - wobei jeweils die schwerste Schadenart Kriterium für die Zuordnung ist - wie folgt eingeteilt:

A.2 Unfallkategorien

Unfälle mit Personenschaden (VUPS)		
Kategorie 1	4V *	Ein oder mehrere getötete/r Verkehrsteilnehmer (G)
Kategorie 2		Ein oder mehrere schwerverletzte/r (SV) VT, aber keine Getöteten (G)
Kategorie 3		Ein oder mehrere leichtverletzte/r VT, aber keine G oder SV
Unfälle mit Sachschaden (VUS)		
schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSS)		
Kategorie 4	4V	Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle mit Alkoholeinwirkung.
Kategorie 6	4V	Unfallbeteiligter stand unter Alkoholeinwirkung und alle beteiligten Fahrzeuge waren fahrbereit (wenn mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit war, liegt Kategorie 4 vor).
Sonstiger Sachschadensunfall (VULS)		
Kategorie 5	5V	ohne Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld), unabhängig davon, ob beteiligtes Fahrzeug fahrbereit war oder nicht
	4V	mit Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und alle Fahrzeuge fahrbereit, aber ohne Alkoholeinwirkung

* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

A.3 Begriffe

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

Unfallkategorien ergeben sich aus dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz.

Dabei bestimmt die schwerste Folge die Kategorie.

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

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

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

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

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

Schwerverletzte sind Personen, die wegen ihrer verkehrsunfallbedingten Verletzung mindestens 24 Stunden stationär in ein Krankenhaus aufgenommen werden.

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

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

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

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

Unfallhäufungen liegen vor, wenn an einer Örtlichkeit mindestens fünf Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Jahres, fünf Unfälle mit verunglückten Personen innerhalb von drei Jahren oder aber drei Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb von drei Jahren zu verzeichnen sind. Unfallhäufungen liegen zudem vor, wenn an einem Ort innerhalb von drei Jahren mindestens vier Radfahrurfälle oder mindestens vier Fußgängerunfälle registriert werden.

Anlage B: Strukturdaten



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

	2018	2019
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharnhörn) ⁴	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁵ in km	3.928	3.955
davon		
- Bundesautobahnen	83	83
- Bundesstraßen	117	110
- andere Straßen	3.728	3.762
Einwohner Hamburgs ⁶ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.830.584	1.841.179
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ⁷	2.424	2.438
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ⁸	907.426	921.354

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	Fahrunfall (F) 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.
2	Abbiege-Unfall (AB) 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.
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) 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.
4	Überschreiten-Unfall (ÜS) 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.
5	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) 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.
7	Sonstiger Unfall (SO) 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.).
6	Unfall im Längsverkehr (LV) 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.

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