



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2003

Impressum

Herausgeber:

Polizei Hamburg

Bruno-Georges-Platz 1

22297 Hamburg

Telefon: 040-428 65 6231

Telefax: 040-428 65 6219

www.polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Werner Jantosch

Gesamtredaktion und Layout

Verkehrsdirektion

- Lagezentrum Verkehr -

Postfach 600280

22767 Hamburg

Telefon: 040-428 66 5802

Telefax: 040-428 66 5829

E-Mail: VD01@polizei.hamburg.de

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1. Die Zahlen im Überblick.....	7
1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	8
1.3 Verkehrsunfallübersichten	11
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	11
1.3.2 Zeitvergleiche	14
1.3.3 Verkehrsunfallflucht.....	16
1.4 Unfallfolgen	17
1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere	17
1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten	20
1.5 Unfallursachen	21
1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher	21
1.5.2 Hauptunfallursachen und ihre Folgen	22
1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	23
1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	25
1.6 Verkehrsteilnehmergruppen.....	26
1.6.1 Kinder	26
1.6.2 Junge Erwachsene.....	30
1.6.3 Senioren	34
1.6.4 Fußgänger.....	37
1.6.5 Radfahrer.....	41
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer	45
2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen	51
2.1 Unfallbekämpfung	53
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage.....	53
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	53
2.2 Verkehrserziehung.....	54
2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung.....	54
2.2.2 Aktion Kleinkind	54
2.2.3 Schulische Verkehrserziehung.....	55
2.3 Verkehrsaufklärung und -information.....	55
2.3.1 Junge Erwachsene.....	55
2.3.2 Senioren	56
2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	56
2.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention.....	56
2.4 Verkehrsüberwachung.....	57
2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen.....	57
2.4.2 Rotlichtüberwachung.....	57
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	58
2.4.4 Radfahrer.....	58
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche	58
2.5 Verkehrslenkung, – regelung und – information.....	59
2.6 Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen	61
2.6.1 Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen	61
2.6.2 Tempo 60 auf Hauptverkehrsstraßen	61
2.6.3 Abbau von Absperrerelementen.....	62
2.6.4 Einführung des Grünpfeils.....	62

3. Sonstige Maßnahmen	65
<i>Vorbemerkung.....</i>	67
3.1 <i>Sichergestellte Fahrzeuge</i>	67
3.2 <i>Verkehrsordnungswidrigkeiten.....</i>	67
3.3 <i>Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen</i>	68
4. Anlagen	69
4.1 <i>Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik</i>	71
4.1.1 <i>Vorbemerkung</i>	71
4.1.2 <i>Unfallkategorien.....</i>	71
4.1.3 <i>Begriffe</i>	72
4.2 <i>Strukturdaten.....</i>	73
4.3 <i>Unfallursachenverzeichnis</i>	74
4.4 <i>Unfalltypen</i>	78

1. Verkehrsunfallentwicklung 2003

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2003 ist – bezogen auf das Vorjahr 2002 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der registrierten Unfälle auf 56.637 (- 1,2 %), davon**
 - **Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 9.163 (- 3,5 %)**
 - **leichter Rückgang der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 47.474 (- 0,7 %)**

Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 11.739 (- 5,5 %), dabei**
 - **mehr Getötete (44; + 10), darunter keine Kinder**
 - **mehr Schwerverletzte (895; + 4,4 %)**
 - **weniger Leichtverletzte (10.800; - 6,4 %)**

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2002	2003	Veränderung
Gesamt	57.311	56.637	-1,2%
davon			
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	9.491	9.163	-3,5%
>> mit getöteten Personen	34	41	7
>> mit schwerverletzten Personen	807	849	5,2%
>> mit leichtverletzten Personen	8.650	8.273	-4,4%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	47.820	47.474	-0,7%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.431	2.318	-4,6%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	45.389	45.156	-0,5%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von			
> Alkohol	1.417	1.311	-7,5%
> Drogen	83	89	6
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht			
Gesamt	14.372	14.250	-0,8%
> davon mit Personenschaden	947	992	4,8%
Anzahl verunglückter Personen			
Gesamt	12.427	11.739	-5,5%
- davon			
> Getötete	34	44	10
> Schwerverletzte	857	895	4,4%
> Leichtverletzte	11.536	10.800	-6,4%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.728.806) und leicht reduzierten Kfz-Zulassungszahlen (947.742) wurden im Jahr 2003 in Hamburg **56.637 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (57.311) wurde damit unterschritten (-674 Verkehrsunfälle; - 1,2 %).

Damit hat sich der seit 2001 zu verzeichnende Trend leicht sinkender Unfallzahlen auch im Jahr 2003 fortgesetzt.

Das rückläufige Gesamtergebnis resultiert sowohl aus einem Rückgang der Sachschadenunfälle (- 346 VU; - 0,7%) als auch der Personenschadenunfälle (- 328 VU; - 3 %).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **14.250 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,8% zurückgegangen.

Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 25,2 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jedem vierten Unfall) der Verursacher seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen 14.250 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 41,0% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 50,4% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **11.739 Menschen verunglückt**. Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahresergebnis (12.427 Verunglückte) einen leichten Rückgang um 688 Verunglückte bzw. -5,5%. Dieses ist der zweitniedrigste Wert nach 1996 (11.621) im 10-Jahresvergleich.

Die 56.637 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

10.800	Leichtverletzte	(Rückgang um 736; - 6,4 %)
895	Schwerverletzte	(Anstieg um 38 Schwerverletzte; + 4,4 %)
44	Getötete	(Anstieg um 10 Getötete)

Damit gibt es zum dritten Mal in Folge einen Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(4) Getötete

Mit 44 Getöteten (Anstieg um 10) wurde der sehr niedrige Vorjahreswert (34) wieder überschritten; unter den Getöteten befanden sich keine Kinder.

Von den Getöteten sind 15 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Anstieg um 4), 14 als Fußgänger (Anstieg um 4), 9 als Kradfahrer (Anstieg um 4), 6 als Radfahrer (Rückgang um 1) und kein Lkw-Fahrer/ -Mitfahrer verunglückt.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

Bezogen auf die Art der Verkehrsbeteiligung gibt es folgende Verunglückten-Zahlen:

6.352	verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 7.201 - 11,7%)
842	verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 821 + 2,5%)
2.309	verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.177 + 6,1%)
1.262	verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.281 - 1,5%)

Insgesamt 54,1 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

Hervorzuheben sind die Anstiege der Zahlen verunglückter Fahrradfahrer und Motorradfahrer. Die Verkehrsunfalllage hat sich insofern gerade im Bereich der schwächer geschützten Verkehrsteilnehmer nach einer Verbesserung im Vorjahr wieder verschlechtert.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

Unfallursachen

(6) Häufigkeit von Ursachen, Unfallfolgen

Bezogen auf alle registrierten Verkehrsunfälle waren – nach Häufigkeit in absteigender Reihenfolge - als Hauptunfallursachen konkret ermittelbar

- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (7.449)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (6.195)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (5.801)
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (4.772)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.841)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.738).

(7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (11.739 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.804)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.477)
- überhöhte Geschwindigkeit (2.285)

eine herausgehobene Bedeutung für Personenschäden.

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Hauptursachen überhöhte Geschwindigkeit, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Wenden und Abbiegen sowie Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern ermittelt worden.

(8) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 57.311 Unfälle wurde bei 1.311 Unfällen (= 2,3 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bezogen auf die 1.311 Unfälle unter Alkoholeinfluss ist es in 493 Fällen (37,6 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 661 Personen (541 Leichtverletzte, 105 Schwerverletzte und 15 Getötete). Diese Werte liegen auf dem Niveau des Vorjahres. Bei den Getöteten ist allerdings ein Anstieg auf 15 Fälle zu verzeichnen. Die Ursache Alkohol hat somit auch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 89 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Dabei verunglückten 81 Personen (62 Leichtverletzte, 15 Schwerverletzte und 4 Getötete). Bei der Hälfte aller Unfälle unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden.

Der Anstieg bei den Unfallfolgen ggü. den Vorjahreswerten ist nach allen hiesigen Erkenntnissen auf eine zunehmende Aufhellung des Dunkelfeldes infolge erhöhter Kontrolldichte zurückzuführen.

➔ **siehe Kapitel 1.5 Unfallursachen**

Verunglückte nach Altersgruppen

(9) Kinder

Kinder (0 - 14 Jahre) verunglücken korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Entwicklung und der daraus resultierenden Verkehrsbeteiligung. So sind sie bei der Gruppe der Kleinkinder (0 - 5 Jahre) zu 41,1% als Mitfahrer im PKW (92 von 224) verunglückt, die 6 – 10-jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (135 von 340) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 – 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (209 von 404). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Im Verhältnis zum Vorjahr sind die Zahlen der verunglückten Kinder deutlich gesunken (- 12,7%). Es sind keine getöteten Kinder zu beklagen, die Zahl verunglückter Kinder sank auf insgesamt 968 (115 schwer verletzt, 853 leicht verletzt). In 49,0% der Fälle verursachten die Kinder die Unfälle selbst, in 20,1% dieser Fälle waren dies Fehler beim Überqueren der Fahrbahn.

➔ **siehe Kapitel 1.6.1 Kinder**

(10) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-25 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 9,5% entspricht die Zahl von 2.199 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 18,7% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen mit 1.505 bzw. 23,7% aller verunglückten PKW-Fahrer / -Mitfahrer.

In diesen Zahlen spiegeln sich u.a. Mobilitätsbedürfnisse und Freizeitverhalten junger Erwachsener wider, häufig einhergehend mit erhöhter Risikobereitschaft im motorisierten Straßenverkehr bei gleichzeitig geringerem Erfahrungsschatz als motorisierte Verkehrsteilnehmer.

Weiterhin beachtenswert ist auch der überproportionale Anteil junger Erwachsener bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (225 Fälle: 17,1%), auch wenn dies ein leichter Rückgang zum Vorjahr darstellt. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 36 Fällen zur Gesamtzahl von 89 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 19 Fällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (24 Leichtverletzte, 9 Schwerverletzte und 3 Getötete).

→ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Signifikant ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (14 von insgesamt 44).

Schwerste Unfallfolgen waren hauptsächlich im Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger (8 Getötete; + 2 Getötete ggü. Vorjahr) zu verzeichnen.

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

Bei Senioren als Pkw-Fahrer dominieren Unfallursachen wie Fehler im Zusammenhang mit Wenden/Rückwärtsfahren (713 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (270 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (190 Fälle), Nebeneinanderfahren (272 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (215 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 3.495 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 6.079 Verkehrsunfällen im Jahr 2003, bei denen Senioren beteiligt waren.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.262) ist rückläufig (- 19 Fälle). Allerdings stellen sie mit 14 Getöteten (Vorjahr 10) nach den PKW-Fahrern die zweitgrößte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 14 getöteten Fußgänger waren 9 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen.

Eine Abnahme gab es bei der Zahl schwerverletzter Fußgänger (248; - 7,1%). Die Anzahl leichtverletzter Fußgänger lag nahezu auf Vorjahresniveau (1000; - 0,4%).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist um 6,1% auf 2.309 gestiegen. Die Zahl der getöteten Radfahrer (6 Getötete; Vorjahr 7) hat sich nur in geringem Umfang verändert. Bezogen auf das Vorjahr gab es bei den Schwerverletzten (203; + 23,8%) und den Leichtverletzten (2.100; + 4,7%) deutliche Steigerungen. Dies steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Anstieg der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung um 10%.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.435 Unfälle (+ 3,2%) angestiegen: Die Zahl der Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (942) geringfügig auf 946 Fälle angestiegen. Die Anzahl der getöteten Motorradfahrern hat sich mit 9 Fällen in 2003 nahezu gegenüber dem Vorjahr verdoppelt.

Bei Motorradfahrern ergibt sich im Zusammenhang mit Verunglückten ein Schwerpunkt im Bereich der Erwachsenen mit den Hauptunfallursachen Abstand sowie überhöhte Geschwindigkeit der Motorradfahrer.

Sofern Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Motorradfahrern durch PKW verursacht wurden, steht die vielfach festgestellte Unfallursache „Missachtung der Vorfahrt“ bei Kreuzungs- und insbesondere Abbiegevorgängen in einem engen Zusammenhang mit der allgemein schlechteren Erkennbarkeit der Motorräder und auch einer schlechteren Einschätzbarkeit ihrer gefahrenen Geschwindigkeit.

→ **siehe Kapitel 1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer**

1.3 Verkehrsunfallübersichten

1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

Tabelle 2

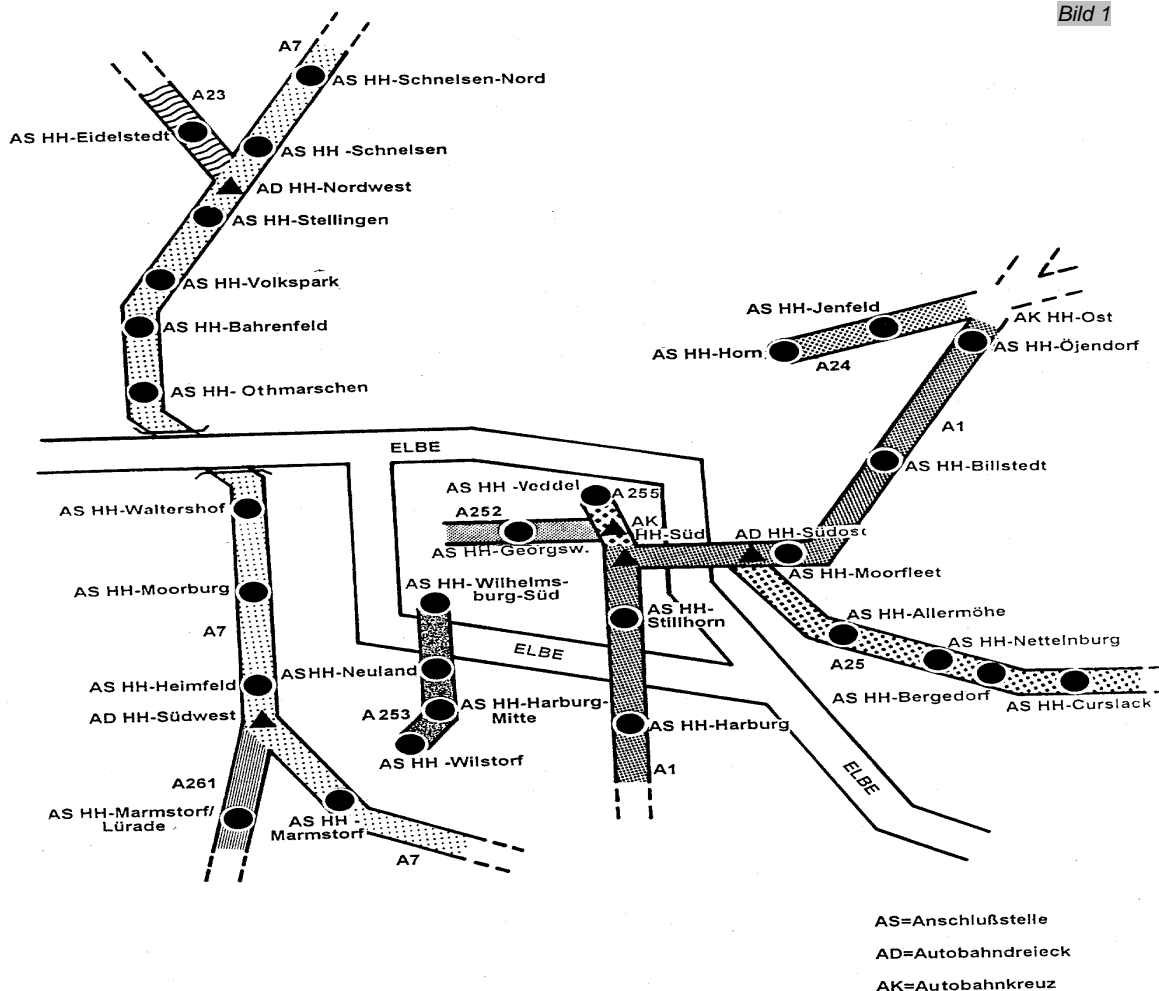
Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2003										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	82	2.470	30	343	4	520	6	4	39	477
Bundesstrassen	149	7.809	52	1.853	12	2.458	16	6	162	2.290
andere	3.706	46.358	13	6.967	2	8.761	2	34	694	8.033
gesamt	3.937	56.637	14	9.163	2	11.739	3	44	895	10.800

1.3.1.1 Straßenklassen

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

BAB-NETZ IN HAMBURG

Bild 1



Die Autobahnen (BAB) A 1 und A 7 sind Fernautobahnen mit erheblichen Durchgangsverkehrsanteilen. Die BAB A 23, A 24, A 25, A 252, A 253, A 255 und A 261 haben dagegen eine stärker auf die Region ausgerichtete Zubringer- bzw. Verbindungsfunktion. Das Gesamtnetz umfasst 29 Anschlussstellen, 3 BAB-Dreiecke und 1 BAB-Kreuz (siehe BAB-Netzschema).

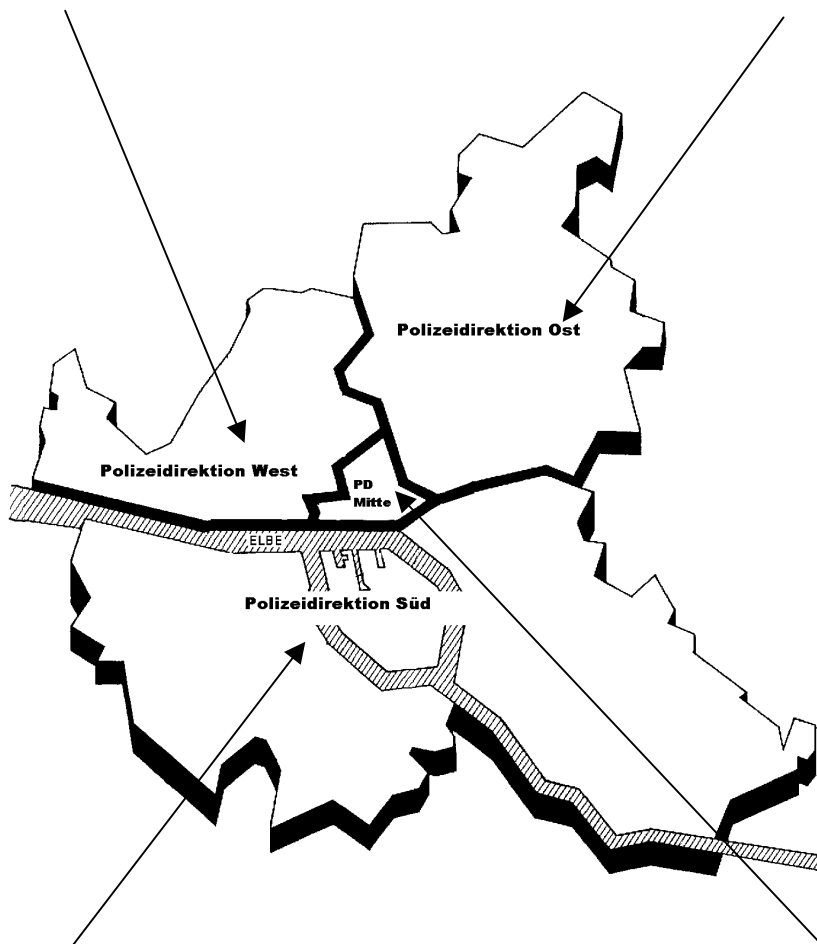
1.3.1.2 Ehemalige Polizeidirektionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

PD 2	2003	2002	Veränderung
alle VUPS	2.479	2.503	-1,0%
dabei Verunglückte	3.159	3.194	-1,1%
davon			
Getötete	11	10	1
Schwerverletzte	212	185	14,6%
Leichtverletzte	2.936	2.999	-2,1%

Tabellen 3

PD 3	2003	2002	Veränderung
alle VUPS	3.022	3.218	-6,1%
dabei Verunglückte	3.802	4.210	-9,7%
davon			
Getötete	11	11	0
Schwerverletzte	271	292	-7,2%
Leichtverletzte	3.520	3.907	-9,9%



PD 4	2003	2002	Veränderung
alle VUPS	2.546	2.561	-0,6%
dabei Verunglückte	3.329	3.433	-3,0%
davon			
Getötete	20	10	10
Schwerverletzte	342	292	17,1%
Leichtverletzte	2.967	3.131	-5,2%

PD 1	2003	2002	Veränderung
alle VUPS	1.116	1.209	-7,7%
dabei Verunglückte	1.449	1.590	-8,9%
davon			
Getötete	2	3	-1
Schwerverletzte	70	88	-20,5%
Leichtverletzte	1.377	1.499	-8,1%

Hinweis:

Die im Jahre 2003 im Rahmen des Projektes „ProNeo“ entwickelte „Neuordnung der Führungsstruktur der Polizei Hamburg“ führte in der zweiten Jahreshälfte 2003 zu einer zeitlich gestuften Auflösung der Polizeidirektionen und Übertragung ihrer Aufgaben in die neue „Zentraldirektion“. Deren Zuständigkeitsbereich umfasst vier Regionen, die jedoch gegenüber den bisherigen Gebietsgrenzen der ehemaligen Polizeidirektionen einen örtlichen Neuzuschnitt erfahren haben. In diesem Verkehrsbericht erfolgt aus Gründen der Vergleichbarkeit der Daten mit denen der Vorjahre letztmalig eine Darstellung auf Basis der bisherigen Gebietsgrenzen der ehemaligen Polizeidirektionen.

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen				
Bezirke		Jahr		Veränderung
		2003	2002	
Mitte	Verkehrsunfälle	1.765	1.951	-9,5%
	Verunglückte	2.298	2.624	-12,4%
	Getötete	5	8	-3
Einwohner (in Tausend): 228	Schwerverletzte	169	164	3,0%
Fläche: 107,1 km ²	Leichtverletzte	2.124	2.452	-13,4%
Altona	Verkehrsunfälle	1.168	1.250	-6,6%
	Verunglückte	1.459	1.586	-8,0%
	Getötete	4	4	0
Einwohner (in Tausend): 241	Schwerverletzte	89	94	-5,3%
Fläche: 77,5 km ²	Leichtverletzte	1.366	1.488	-8,2%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.284	1.318	-2,6%
	Verunglückte	1.638	1.703	-3,8%
	Getötete	6	6	0
Einwohner (in Tausend): 244	Schwerverletzte	122	105	16,2%
Fläche: 50,1 km ²	Leichtverletzte	1.510	1.592	-5,2%
Nord	Verkehrsunfälle	1.560	1.647	-5,3%
	Verunglückte	1.951	2.142	-8,9%
	Getötete	7	3	4
Einwohner (in Tausend): 276	Schwerverletzte	125	140	-10,7%
Fläche: 57,8 km ²	Leichtverletzte	1.819	1.999	-9,0%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.691	1.809	-6,5%
	Verunglückte	2.128	2.364	-10,0%
	Getötete	6	8	-2
Einwohner (in Tausend): 408	Schwerverletzte	164	170	-3,5%
Fläche: 147,5 km ²	Leichtverletzte	1.958	2.186	-10,4%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	478	472	1,3%
	Verunglückte	593	610	-2,8%
	Getötete	2	2	0
Einwohner (in Tausend): 117	Schwerverletzte	71	84	-15,5%
Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	520	524	-0,8%
Harburg	Verkehrsunfälle	826	818	1,0%
	Verunglückte	1.093	1.067	2,4%
	Getötete	10	2	8
Einwohner (in Tausend): 199	Schwerverletzte	108	86	25,6%
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	975	979	-0,4%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	9.163	9.491	-3,5%
	Verunglückte	11.739	12.427	-5,5%
	Getötete	44	34	10
Einwohner : 1.728.806	Schwerverletzte	895	857	4,4%
Fläche: 755,3 km ²	Leichtverletzte	10.800	11.536	-6,4%

* Es wurde auf Angabe der gesamten Verkehrsunfälle verzichtet, weil für den größten Teil der „Verkehrsunfälle nur mit Sachschaden“ laut Statistikgesetz keine Gemeindeangaben (in Hamburg Ortsteilnummern) festzuhalten und deshalb regionale Angaben nur für die Verkehrsunfälle mit Personenschaden vergleichbar sind.

Auch ergeben die hier dargestellten Teilangaben addiert nicht die Werte für Hamburg gesamt, weil in einigen Fällen keine Ortsteilnummern angegeben wurden.

1.3.2 Zeitvergleiche

1.3.2.1 Jahresübersicht

Tabelle 5

	Kfz-Bestand	Bevölkerung	Zahl der registrierten Unfälle		Verunglückte				Verunglückte je 100 Tsd. der Bevölkerung
			insgesamt	mit Personenschäden	insgesamt	leicht	schwer	Getötete	
1993	797.562	1.702.887	56.990	9.165	12.037	10.914	1.049	74	706,9
1994	803.430	1.705.872	54.538	9.336	12.199	11.061	1.083	55	715,1
1995	806.799	1.707.901	53.733	9.373	12.318	11.215	1.057	46	721,2
1996	809.232	1.707.986	52.510	8.840	11.621	10.617	947	57	680,4
1997	812.652	1.704.731	53.691	9.197	12.195	11.184	965	46	715,4
1998	814.436	1.700.089	56.327	9.294	12.223	11.285	893	45	719,0
1999	856.884	1.704.735	57.908	9.603	12.487	11.501	938	48	732,5
2000	903.873	1.705.000	59.030	9.715	12.573	11.587	945	41	737,4
2001	942.158	1.715.392	58.876	9.510	12.494	11.536	902	56	728,3
2002	949.968	1.726.128	57.311	9.491	12.427	11.536	857	34	719,9
2003	947.472	1.728.806	56.637	9.163	11.739	10.800	895	44	679,0

Stand: 31.12.2002 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

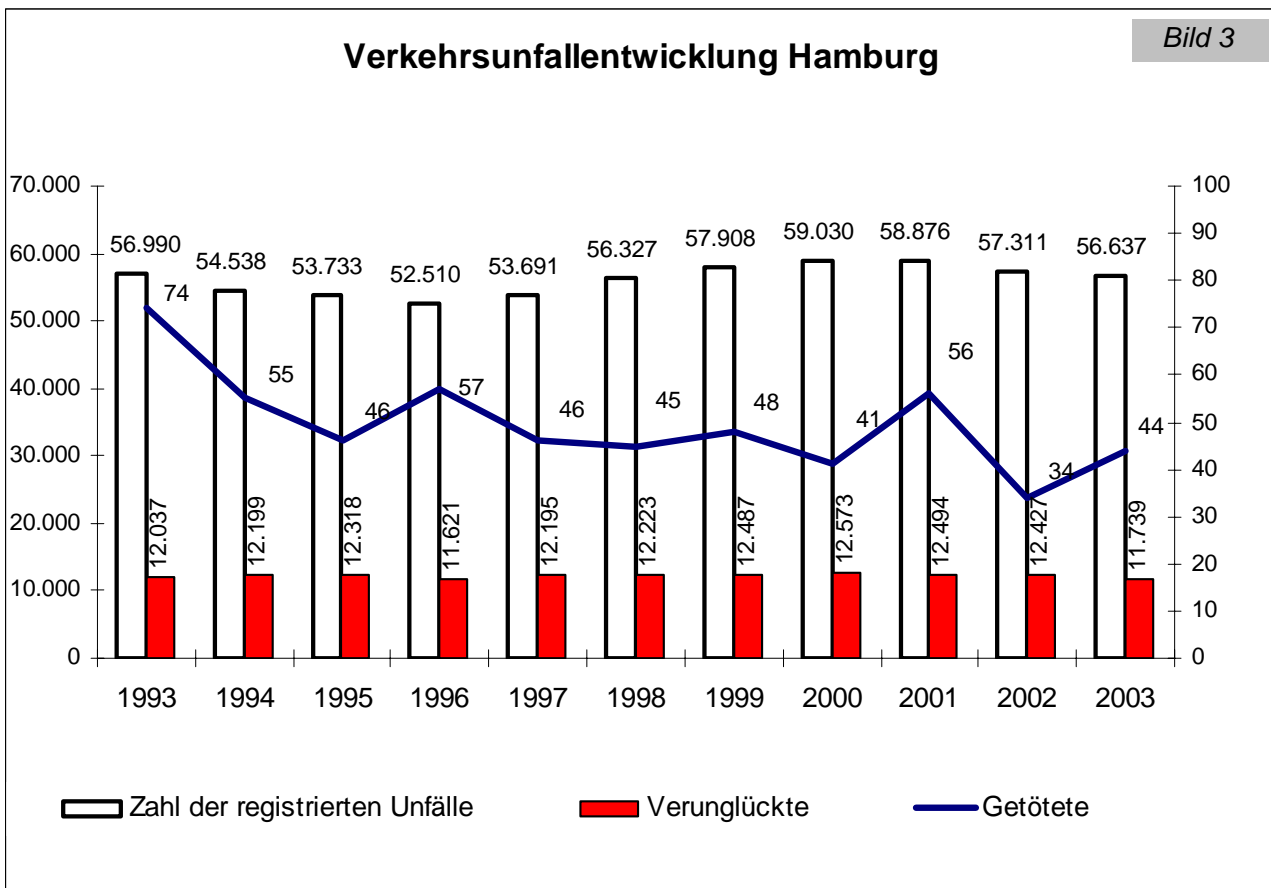


Bild 3

1.3.2.2 Monatsübersicht

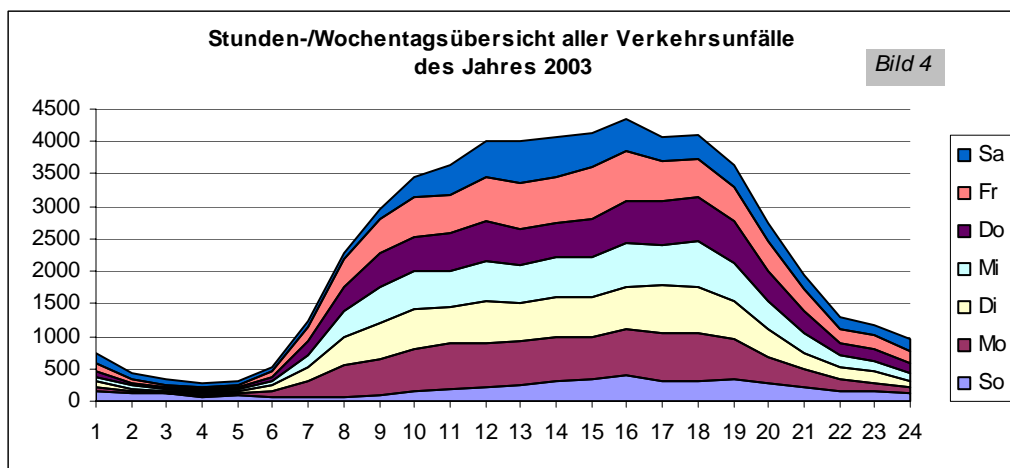
Tabelle 6

Jahr Monat	Verkehrsunfälle										Verunglückte				
	gesamt	mit Personenschaden					mit nur Sachschaden					gesamt	Verletzte		Getötete
		gesamt	Kategorien 1 bis 3			gesamt	schwere Unfälle		sonstige				leicht	schwer	
			mit getöteten	schwerverl.	leichtverl.		im engeren Sinne	mit Alkohol Fzg.fahrberet	Kat. 5						
	Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3		Kat. 4	Kat. 6									
2002		4V					4 V				5 V				
Januar	4.279	606	3	63	540	3.673	156	41	1.365	2.111	786	720	63	3	
Februar	4.719	711	2	56	653	4.008	136	42	1.435	2.395	959	897	60	2	
März	4.429	683	3	59	621	3.746	131	45	1.427	2.143	943	879	61	3	
April	5.075	839	2	57	780	4.236	147	56	1.519	2.514	1.161	1.101	58	2	
Mai	4.548	828	2	72	754	3.720	149	49	1.414	2.108	1.078	998	78	2	
Juni	4.938	975	1	89	885	3.963	147	67	1.444	2.305	1.252	1.157	94	1	
Juli	4.646	819	2	60	757	3.827	153	56	1.363	2.255	1.070	1.006	62	2	
August	4.816	930	1	79	850	3.886	129	56	1.490	2.211	1.193	1.109	83	1	
September	4.763	888	2	71	815	3.875	144	49	1.443	2.239	1.138	1.057	79	2	
Oktober	5.431	879	6	73	800	4.552	172	65	1.670	2.645	1.140	1.055	79	6	
November	5.136	792	5	83	704	4.344	202	42	1.589	2.511	995	902	88	5	
Dezember	4.531	541	5	45	491	3.990	135	62	1.416	2.377	712	655	52	5	
Gesamt	57.311	9.491	34	807	8.650	47.820	1.801	630	17.575	27.814	12.427	11.536	857	34	
2003															
Januar	4.831	557	2	51	504	4.274	151	42	1.386	2.695	702	649	51	2	
Februar	3.772	490	1	41	448	3.282	119	42	1.189	1.932	625	581	43	1	
März	4.274	631	6	58	567	3.643	126	55	1.313	2.149	831	761	62	8	
April	4.587	755	4	51	700	3.832	139	50	1.388	2.255	993	935	54	4	
Mai	4.790	848	3	91	754	3.942	141	51	1.490	2.260	1.075	969	103	3	
Juni	4.926	950	3	77	870	3.976	113	56	1.495	2.312	1.238	1.154	81	3	
Juli	4.540	826	3	85	738	3.714	147	57	1.363	2.147	1.025	932	89	4	
August	4.870	955	3	108	844	3.915	135	54	1.407	2.319	1.198	1.084	111	3	
September	5.121	925	3	84	838	4.196	178	50	1.498	2.470	1.154	1.065	86	3	
Oktober	5.163	798	3	77	718	4.365	186	44	1.517	2.618	1.025	938	84	3	
November	5.075	793	5	73	715	4.282	151	49	1.621	2.461	1.047	965	77	5	
Dezember	4.688	635	5	53	577	4.053	143	39	1.490	2.381	826	767	54	5	
Gesamt	56.637	9.163	41	849	8.273	47.474	1.729	589	17.157	27.999	11.739	10.800	895	44	
Veränderung	-1,2%	-3,5%	7	5,2%	-4,4%	-0,7%	-4,0%	-6,5%	-2,4%	0,7%	-5,5%	-6,4%	4,4%	10	

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Zunahme der VU mit Getöteten sowie der insgesamt getöteten Personen,
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Die Zahl der VU mit Schwerverletzten hat dagegen um 5,2% zugenommen,
- Sachschadensunfälle sind, wie bereits im Vorjahr, tendenziell in allen Kategorien rückläufig, wenn auch unterschiedlich ausgeprägt.

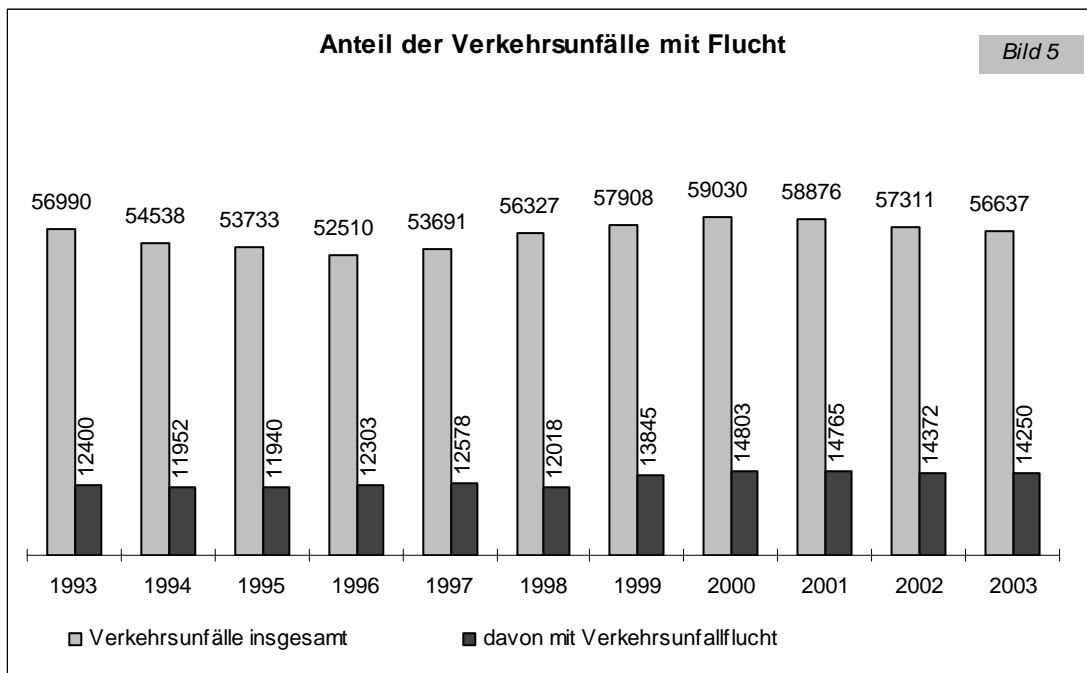
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich zwischen 7 und 19 Uhr, die Spitzenbelastung liegt bei 16-19 Uhr.

1.3.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 14.250 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2003 wurde der Vorjahreswert geringfügig unterschritten (-0,8%).

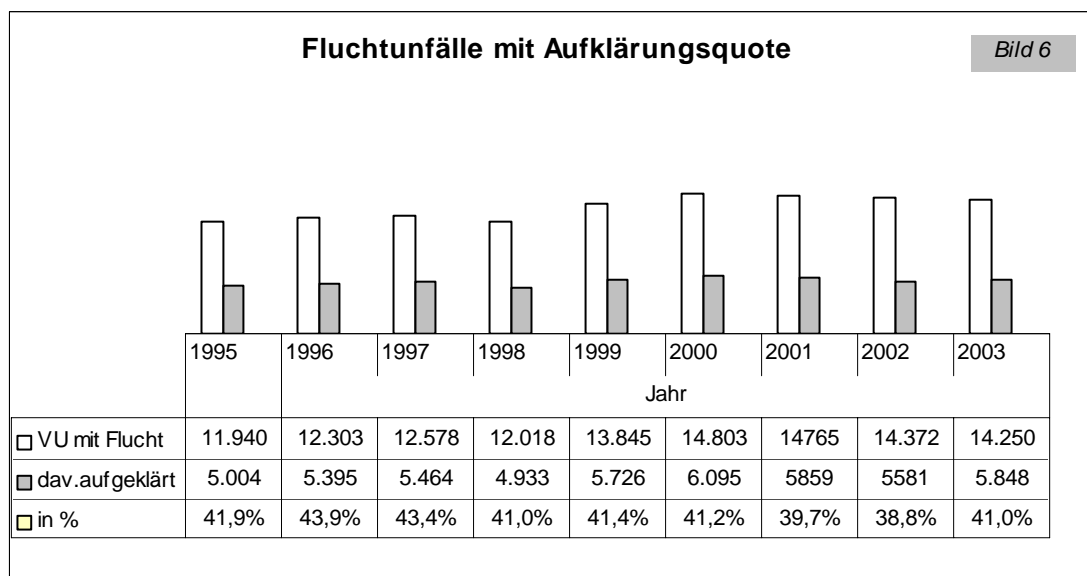
Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich der Verursacher in 25 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen										
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
21,8%	21,9%	22,2%	23,4%	23,4%	21,3%	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%

Tabelle 7

Dabei ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 14.250 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 41,0% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt.

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 50,4% noch höher.



1.4 Unfallfolgen

1.4.1 Unfallopfer nach Alter, Verkehrsbeteiligung und Verletzungsschwere

Die Tabelle 8 gibt eine Übersicht zur **Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen** (Getötete, Schwerverletzte und Leichtverletzte), und zwar aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und der Art ihrer Verkehrsbeteiligung.

Dabei wird in **Tabelle 8** nicht danach unterschieden, ob der Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt war oder er nur ein sogenannter „sonstiger Geschädigter“ (in der Regel Mitfahrer) war.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2003												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad		1	6	45	117	368	283	16	6	842	821	21
Pkw	92	77	59	100	1.505	2.285	1.815	366	53	6.352	7.201	-849
Lkw			3	4	44	119	94	3	3	270	256	14
Bus	34	12	34	3	22	85	133	72	10	405	375	30
Sonst. Kfz					14	9	13	6	1	43	49	-6
Mofa/Moped				27	14	22	31	9	1	104	121	-17
Fußgänger	68	135	84	42	171	266	281	200	15	1.262	1.281	-19
Radfahrer	19	106	209	116	292	718	606	222	21	2.309	2.177	132
Inlineskater		2	3		4	4				13	15	-2
Sonst.Fz./o. A.	11	7	6	4	16	34	34	24	3	139	131	8
Gesamt 2003	224	340	404	341	2.199	3.910	3.290	918	113	11.739	12.427	-688
Gesamt 2002	233	400	476	362	2.350	4.208	3.406	866	126			
Veränderung	-9	-60	-72	-21	-151	-298	-116	52	-13			-5,9%

Nachfolgende Tabelle 9 enthält nur die Anzahl der **sonstigen Geschädigten** (in der Regel Mitfahrer), die in der oben dargestellten Tabelle enthalten ist.

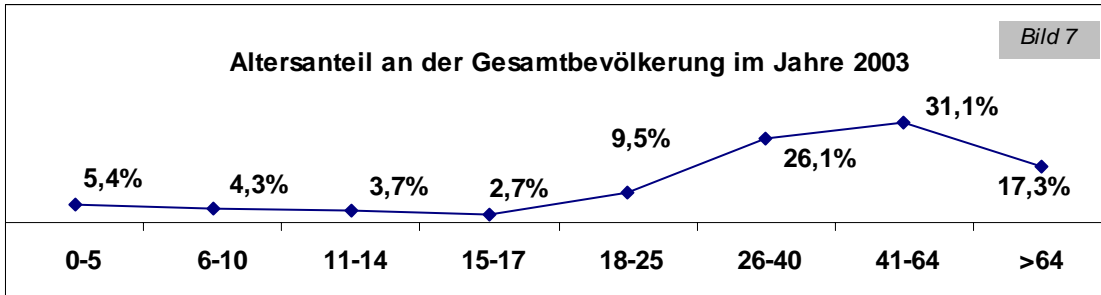
Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte) des Jahres 2003												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad		1	2	7	15	18	14			57	46	11
Pkw	92	76	59	97	514	499	450	126	37	1.950	2.221	-271
Lkw			3	4	10	11	12		1	41	48	-7
Bus	32	12	34	3	21	69	119	71	9	370	346	24
Sonst. Kfz					9	3	8	4	1	25	25	
Mofa/Moped				1	1	1				3	7	-4
Fußgänger	3	2			1					6	10	-4
Radfahrer	8	6	3		1	1				19	14	5
Inlineskater												
Sonst.Fz./o. A.	8	5	4	2	8	22	19	17	3	88	64	24
Gesamt 2003	143	102	105	114	580	624	622	218	51	2.559	2.781	-222
Gesamt 2002	146	120	121	123	648	700	630	222	71			
Veränderung	-3	-18	-16	-9	-68	-76	-8	-4	-20			-8,7%

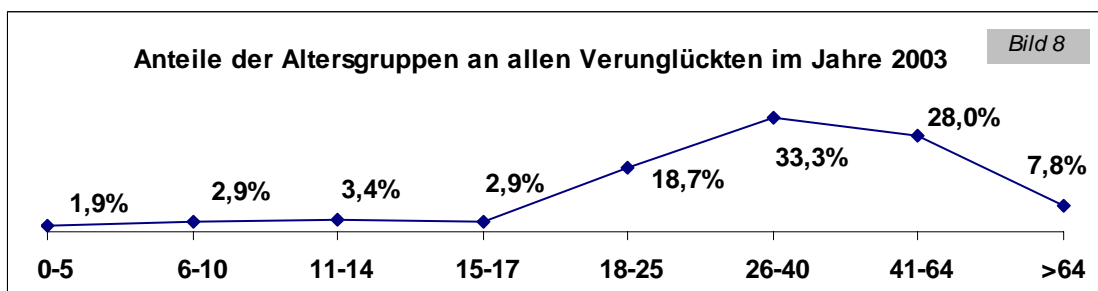
Die Gesamtschau der Tabellen 8 und 9 lässt folgende Schwerpunkte erkennen:

- Die Gesamtzahl aller Verunglückten wird wesentlich bestimmt durch die Beteiligungsarten als Pkw-Fahrer, Radfahrer und Fußgänger.
- Der Anteil der Jungen Erwachsenen (Altersstufe 18 – 25) an allen Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken (2.199; -151) mit einem dominierenden Anteil der PKW-Fahrer, davon zu einem Drittel als sonstige Geschädigte (i.d.R. Mitfahrer).
- Sofern Kinder (0-14) im Straßenverkehr verunglücken, erfolgt dieses – parallel zur altersgemäßen Entwicklung ihrer Mobilität – als Fußgänger und Radfahrer.
- Kradfahrer verunglückten häufiger (842; + 21) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (918; +52) stieg ggü. dem Vorjahr, sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (366, -5), Fußgänger (200, +27) und Radfahrer (222; +26).
- Bei Verunglückten im Bus ist ebenfalls eine Zunahme (405; +30) zu verzeichnen. Diese ist im Wesentlichen auf **einen Unfall auf der BAB A7 mit 34 verunglückten Personen** zurückzuführen.

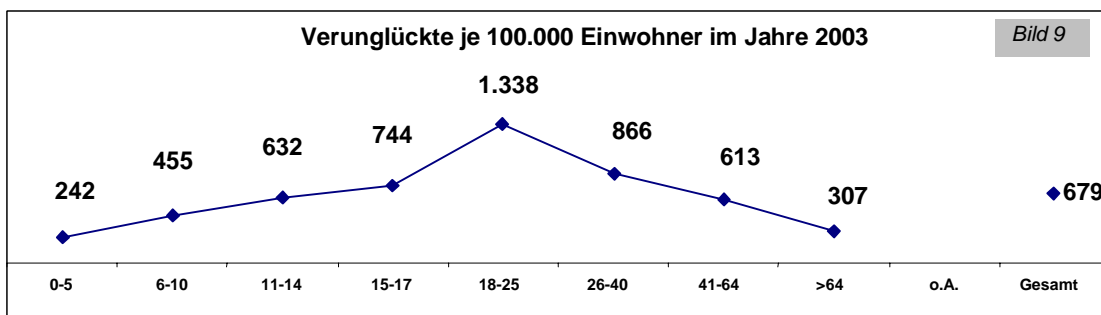
Das Bild 7 zeigt die demografische Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹.



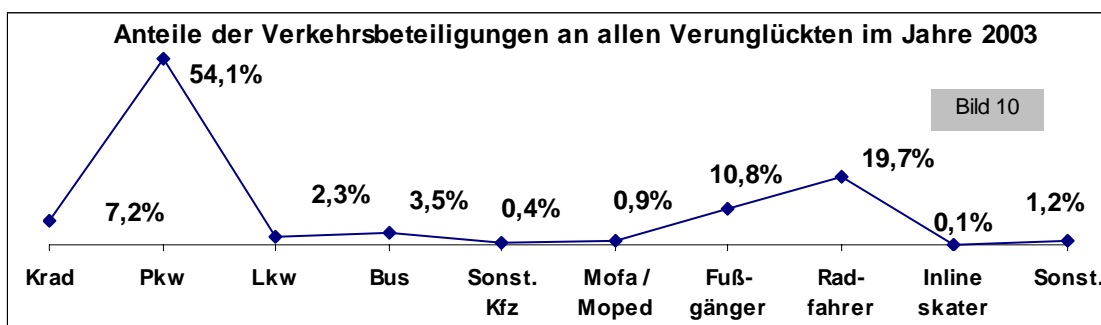
Die Grafik ermöglicht Relationen zwischen den Anteilen der einzelnen Jahrgangsguppen (Bild 7) und dem Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten (Bild 8). Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 10% sind Junge Erwachsene (18 – 25 Jahre) mit 19 % aller Verunglückten überproportional häufig im Unfallgeschehen von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert "Verunglückte je 100.000 Einwohner" werden Junge Erwachsene immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.338) registriert. Allerdings ist dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück gegangen. Bei den Kindern sind die Werte (6-10 Jahre: 455; - 75 und 11-14 Jahre: 632; - 119) deutlich gesunken (Bild 9).



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 31.12.2002: 1.728.806 Einwohner (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)

Im Folgenden werden die Verunglückten (Tab. 9) noch einmal nach Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten differenziert dargestellt (Tab. 10 – 12):

- Zunahme bei der Anzahl der Getöteten (+10), davon auf dem Krad (+4), im Pkw (+4) und als Fußgänger (+4); Rückgänge im Lkw (-1) und bei den Radfahrern (-1).
- Die Anzahl der Schwerverletzten (+38) erhöhte sich, die Anzahl der Leichtverletzten ist hingegen gesunken (-736).
- Fußgänger stellen wieder die zweitstärkste Gruppe der Unfallgetöteten, ggü. dem Vorjahr ist ein Anstieg festzustellen (+4). Die Zahlen der schwerverletzten Fußgänger sind dagegen um - 19, die der leichtverletzten Fußgänger um - 4 gesunken.
- Die Zahl verunglückter Radfahrer ist gestiegen, ausgenommen bei den Kindern. Es gibt mehr schwerverletzte (+ 39) und leichtverletzte Radfahrer (+ 94).

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2003												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad					2	2	5			9	5	4
Pkw				1	4	2	3	5		15	11	4
Lkw											1	-1
Bus												
Sonst. Kfz												
Mofa/Moped												
Fußgänger				1	3		2	8		14	10	4
Radfahrer					1		4	1		6	7	-1
Inlineskater												
Sonst.Fz./o. A.												
Gesamt 2003				2	10	4	14	14		44	34	10
Gesamt 2002				1	4	9	10	10				
Veränderung				1	6	-5	4	4				

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2003												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad			4	7	12	55	62	7	1	148	132	16
Pkw	3		4	7	67	71	62	31	3	248	246	2
Lkw				1	1	8	4	1		15	11	4
Bus			1			3	4	2		10	9	1
Sonst. Kfz								1		1		1
Mofa/Moped				1	3	4	2	1		11	10	1
Fußgänger	16	36	24	7	17	37	57	54		248	267	-19
Radfahrer		8	16	9	19	44	70	37		203	164	39
Inlineskater											2	-2
Sonst.Fz./o. A.	3				1	2	2	3		11	16	-5
Gesamt 2003	22	44	49	32	120	224	263	137	4	895	857	38
Gesamt 2002	24	56	50	29	123	228	224	122	1			
Veränderung	-2	-12	-1	3	-3	-4	39	15	3			4,4%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte) des Jahres 2003												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad		1	2	38	103	311	216	9	5	685	684	1
Pkw	89	77	55	92	1.434	2.212	1.750	330	50	6.089	6.944	-855
Lkw			3	3	43	111	90	2	3	255	244	11
Bus	34	12	33	3	22	82	129	70	10	395	366	29
Sonst. Kfz					14	9	13	5	1	42	49	-7
Mofa/Moped				26	11	18	29	8	1	93	111	-18
Fußgänger	52	99	60	34	151	229	222	138	15	1.000	1.004	-4
Radfahrer	19	98	193	107	272	674	532	184	21	2.100	2.006	94
Inlineskater		2	3		4	4				13	13	
Sonst.Fz./o. A.	8	7	6	4	15	32	32	21	3	128	115	13
Gesamt 2003	202	296	355	307	2.069	3.682	3.013	767	109	10.800	11.536	-736
Gesamt 2002	209	344	426	332	2.223	3.971	3.172	734	125			
Veränderung	-7	-48	-71	-25	-154	-289	-159	33	-16			-6,4%

1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

Auf der 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.“³

Es werden für Personen- und Sachschäden u.a. nach Verletzungsschweregraden und Kostenarten der Unfälle mit empirisch ermittelten Anpassungsfaktoren Kostenschätzungen vorgenommen.

Tabelle 13

	2003		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€
Personenschäden			
Getötete	44	1.186.839	52.220.916
Schwerverletzte	895	84.132	75.298.140
Leichtverletzte	10.800	3.769	40.705.200
Summe	11.739	1.274.740	168.224.256
Sachschäden			
aller Unfälle mit Personenschaden			
Verkehrsunfälle mit Getöteten	41	29.880	1.225.080
Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	849	14.200	12.055.800
Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten	8.273	10.773	89.125.029
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden	1.729	14.124	24.420.396
aller übrigen Sachschadensunfälle	45.156	6.036	272.561.616
aller sonstigen Sachschadensunfälle unter Alkoholeinwirkung	589	5.056	2.977.984
Summe der Unfälle	56.637		
Summe der Sachschäden			402.365.905
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			570.590.161

Hinweis:

Im **Jahr 2002** ist durch Unfallkosten ein volkswirtschaftlicher Schaden in Höhe von **553.162.697 EUR** entstanden.

Aufgrund veränderter Erhebungsmodalitäten durch die BAST sind die vorstehend für 2003 aufgeführten Kosten nicht mit denen in den Verkehrsberichten der Vorjahre genannten Summen direkt vergleichbar. Beginnend mit dem vorliegenden Verkehrsbericht werden künftig die gesamtwirtschaftlichen Unfallkosten nicht mehr differenziert nach Ortslagen, sondern ausschließlich personen- und unfallbezogen dargestellt.

² **Kosten für 2002:** Stand der BAST von 2001 (umgerechnet in EUR)

Kosten für 2003: Stand der BAST von 2002

³ Zitat aus: GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS-, Heft 13, Seite 137 (Anhang 2, Unfallkenngrößen)

1.5 Unfallursachen

1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher ⁴

Die Gesamtmenge der für die Hauptverursacher polizeilich registrierten Unfallursachen nach dem Unfallursachenverzeichnis (siehe Anlage 4.3) hat sich leicht erhöht.

Tabelle 14

Häufigkeit des Auftretens aller signierten Ursachen der Hauptverursacher aller Verkehrsunfälle des Jahres 2003													
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen										Jahr		Veränderung
	Kräder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst. Verk.-bet./o. A.	2003	2002	
	Verkehrstüchtigkeit	49	1.025	61	2	4	14	32	111		15	1.313	
Straßenbenutzung	18	308	54	7	3	9		274		22	695	746	-6,8%
Geschwindigkeit	139	5.059	729	57	60	17		86		48	6.195	5.156	20,2%
Abstand	95	4.794	721	45	60	16		29		41	5.801	8.796	-34,0%
Überholen	63	540	137	16	9	5		27		5	802	825	-2,8%
Vorbeifahren	2	351	66	7	5	1		5		3	440	525	-16,2%
Nebeneinanderfahren	25	3.218	1.402	52	31	4		3		37	4.772	4.721	1,1%
Vorfahrt/Vorrang	15	2.554	169	8	14	7		59		15	2.841	3.006	-5,5%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	15	625	54	9	10	3		102		7	825	828	-0,4%
Abbiegen	21	2.265	419	37	16	6		26		31	2.821	2.998	-5,9%
Wenden/Rückwärtsfahren	6	5.885	1.289	46	113	1		1		108	7.449	6.774	10,0%
Einfahren i. d. fl. Verkehr	16	2.282	250	35	24	3		106		22	2.738	2.961	-7,5%
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	10	502	37	17	2			60		11	639	623	2,6%
Ruhender Verkehr	2	838	125	3	16			2		15	1.001	959	4,4%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		29	135	2	2			10		41	217	247	-12,1%
Sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	212	12.587	3.775	517	409	39		489		5.129	23.157	20.053	15,5%
Technische Mängel	4	78	53	1	4	1		24		15	180	178	1,1%
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn								670		1	671	739	-9,2%
Fußgängerfehler sonst. Art								106		4	110	120	-8,3%
Gesamt 2003	692	42.940	9.476	859	782	126	808	1.414	5	5.565	62.667	61.651	1016
Gesamt 2002	622	41.696	9.235	854	709	149	908	1.212	13	6.253			
Veränderung	11,3%	3,0%	2,6%	0,6%	10,3%	-15,4%	-11,0%	16,7%	-61,5%	-11,0%			1,6%

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (7.449)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (6.195)
- Zu geringer Sicherheitsabstand (5.801)

Weitere 23.157 Nennungen „sonstiger Fehler“ der Fahrzeugführer beziehen sich auf Unfallursachen, die nicht eindeutig und konkret feststellbar waren, bzw. für die im Ursachenverzeichnis keine spezielle Ursachenbezeichnung vorhanden ist.

Eine Gruppierung der Hauptursachen nach typischen Fahrsituationen führt zu folgenden Feststellungen:

- In 18.010 Nennungen (Vorjahr: 20.023) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren)
- Mit 16.674 Nennungen (Vorjahr: 16.567) wurden Unfallursachen registriert, die typischerweise kreuzenden Verkehrsvorgängen zuzurechnen sind (Vorfahrt/Vorrang, Rotlichtverstoß der Fahrzeugführer, Abbiegen, Wenden/Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr).

Bezogen auf das vorherrschende Verkehrsmittel Pkw wurden als besonders häufige Unfallursachen Wenden / Rückwärtsfahren (5.885), Geschwindigkeit (5.059) und Abstand (4.794) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (670 von 808).

Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (274), fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (106), Missachtung des Rotlichts (102) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (59).

Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominiert die Ursache Geschwindigkeit (139) deutlich vor allen anderen Ursachen.

⁴ Es können für maximal 2 Beteiligte (darunter immer den Hauptverursacher) je Beteiligten bis zu 3 Ursachen vergeben werden.

Daraus ergibt sich, dass die Zahl der registrierten Ursachen, auch wenn sie nur den Hauptverursacher betreffen, höher ist, als die Zahl der Verkehrsunfälle.

1.5.2 Hauptunfallursachen und ihre Folgen ⁵

Während im vorigen Abschnitt eine quantitative Betrachtung der Unfallursachen erfolgte, setzt die nachfolgende Übersicht die Hauptunfallursachen in eine Beziehung zu den entstandenen Folgen.

<i>Tabelle 15</i>				Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller	Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		Verunglückten in %	Getöteten in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten		
Geschwindigkeit	6.195	2.280	14	19%	32%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	671	719	11	6%	25%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	1.126	517	12	4%	27%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	13.008	2.804	12	24%	27%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	639	652	3	6%	7%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ- Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.841	1.129	3	10%	7%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	695	449	0	4%	0%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	825	568	2	5%	5%
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.801	2.477	0	21%	0%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		11.739	44		

Aus der Häufigkeit, mit der bestimmte Ursachen bei Hauptverursachern 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 Hauptunfallursachen:

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (2.804 = 24 %)
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.477 = 21 %)
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (2.280 = 19 %).

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen Geschwindigkeit, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren und falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn festgestellt worden. Hinzu kamen Alkoholgenuß und Drogenkonsum im Straßenverkehr, zum Teil in Kombination mit anderen Ursachen.

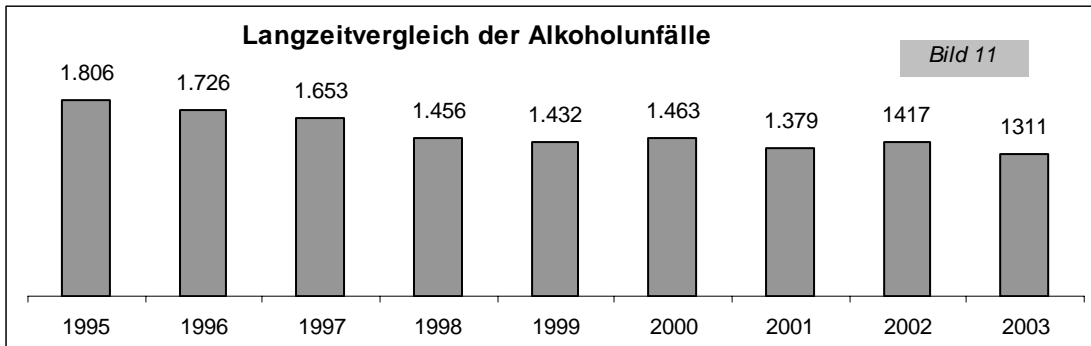
⁵ Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss (Alkoholunfälle) sind alle Verkehrsunfälle, bei denen mindestens einer der Beteiligten unter Alkoholeinfluss stand.

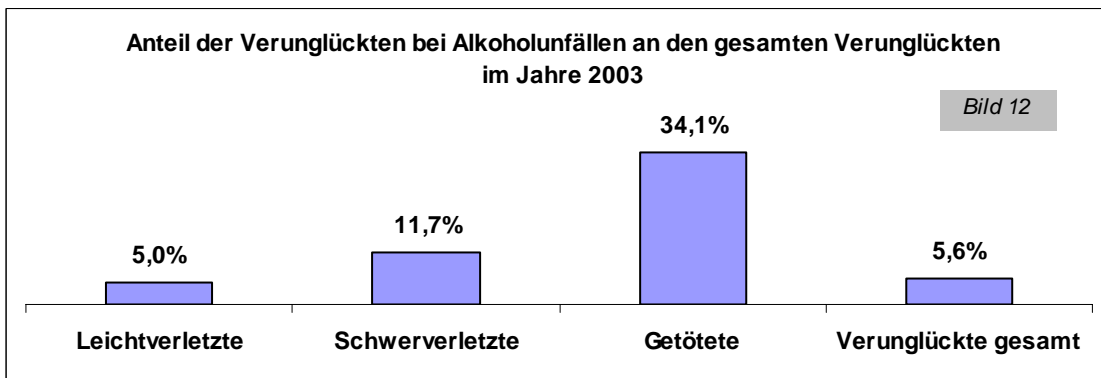
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

Deshalb kann die Anzahl der Alkoholunfälle nicht direkt mit den Ursachenzahlen „Verkehrstüchtigkeit“ verglichen werden, die zudem noch mehr Gründe mangelnder Verkehrstüchtigkeit (z.B. Verkehrsteilnahme unter Drogen- oder Medikamenteneinfluss; Übermüdung) enthalten.



Bei den 1.311 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 661 Verunglückten (541 Leichtverletzte, 105 Schwerverletzte, 15 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl der polizeilich registrierten Alkoholunfälle hat sich auch im Jahr 2003 (- 106) fortgesetzt.



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass die Verkehrsteilnahme unter Alkoholeinfluss ein erhebliches Gefahrenpotential darstellt.

Bezogen auf 44 Getötete des Jahres 2003 war bei 15 Toten Alkohol mindestens mitursächlich.

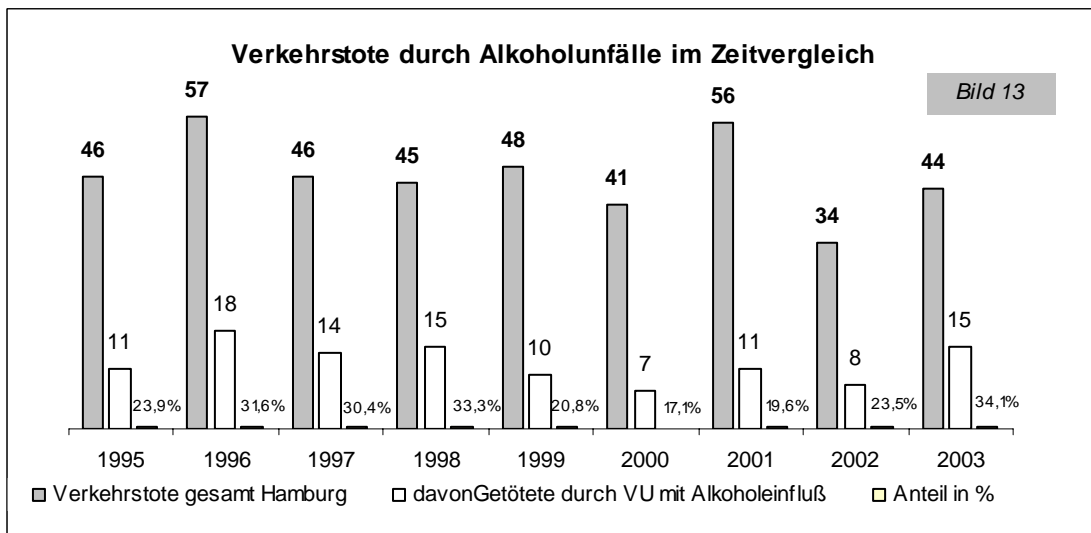


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereignen sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert mit dem allgemeinen Freizeitverhalten.

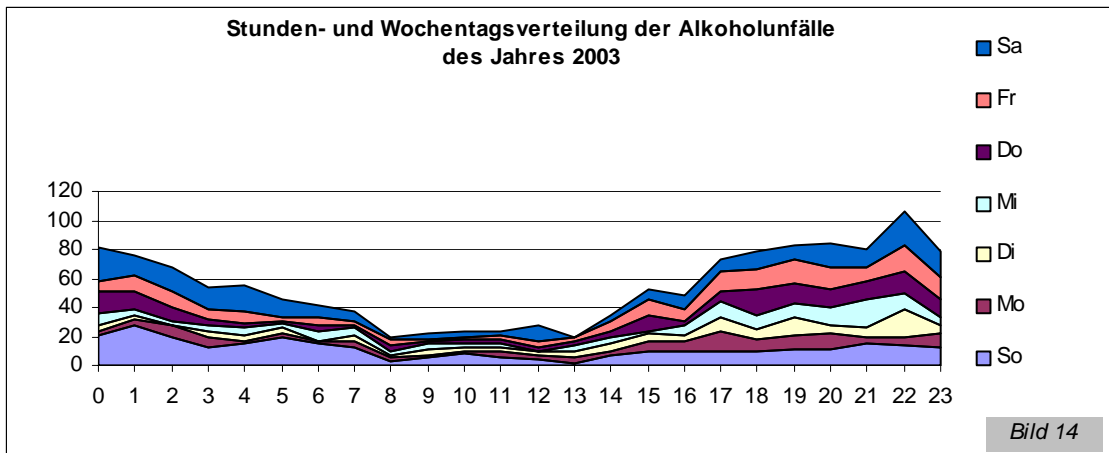


Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		Gesamt
2000	122	138	150	850	216	1476
2001	98	112	159	821	204	1394
2002	90	93	165	790	279	1417
2003	84	83	137	738	269	1311
Anteil	7,0%	7,6%	10,9%	57,1%	17,3%	

Vorstehende Tabelle 16 umfasst die letzten vier Jahre und bildet alle Beteiligten an Alkoholunfällen ab, differenziert nach dem festgestellten Grad der Alkoholisierung. Die Zahl der Beteiligten übersteigt daher die Zahl der Alkoholunfälle.

Nicht enthalten sind Fälle, in denen aus unterschiedlichen Gründen eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb ein ‰-Wert für die Blutalkoholkonzentration nicht festgestellt wurde.

Die Zahlen verdeutlichen, dass mit zunehmender Alkoholisierung das Unfallrisiko ansteigt (siehe Tabelle 16).

1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁶

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss sind alle Verkehrsunfälle, bei denen mindestens einer der Beteiligten unter Drogeneinfluss stand.

Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Drogen“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Medikamente oder andere berauschende Mittel kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss				
in (): Es lag gleichzeitig Alkoholeinfluss vor.	Jahr			
	2000	2001	2002	2003
Anzahl der Verkehrsunfälle	41 (10)	70 (41)	83 (46)	89 (59)
dabei wurden				
getötet		1 (1)	0 (0)	4 (2)
schwer verletzt	9 (5)	7 (5)	8 (5)	15 (11)
leicht verletzt	25 (6)	29 (14)	32 (10)	62 (43)
Verunglückte gesamt	34 (11)	37 (20)	40 (15)	81 (56)

Tabelle 17

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.

Vortestmedien zum Erkennen der drogenbeeinflussten Verkehrsteilnahme wurden im Berichtszeitraum getestet. Über eine Einführung wird unter den Aspekten der Marktreife dieser Testmedien und Ihrer Praxistauglichkeit für den Polizeivollzug entschieden.

Der im Vergleich der Jahre 2002 und 2003 festgestellte weitere Anstieg der Zahlen ist in erster Linie auf die Möglichkeiten einer verbesserten Erkennung der Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss und eine dem entsprechende Aufhellung des Dunkelfeldes zurückzuführen. Hierauf ist auch der registrierte Anstieg bei der Zahl der Verunglückten zurückzuführen (Verunglückte + 41, Leichtverletzte + 30, Schwerverletzte + 7). Es wurden vier Getötete infolge Drogenkonsums registriert, in den Vorjahren gab es - außer im Jahr 2001 (1) - bisher keine Getöteten.

Hinsichtlich der festgestellten Drogenarten wurden folgende Fallzahlen festgestellt:

- 53 Fälle mit Cannabis(THC) - Produkten
- 33 Fälle mit Kokain
- 12 Fälle mit Heroin.

Auch eine Kombination mehrerer Drogenarten („Mischkonsum“) wurde wiederholt festgestellt:

- 14 Fälle: THC-Produkte und Kokain
- 8 Fälle: Kokain mit Heroin
- 3 Fälle: Methadon und Heroin

Weitere Kombinationen mit Amphetaminen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei ca. 2/3 aller Unfälle zugleich Alkoholeinfluss vor.

⁶ 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.

1.6 Verkehrsteilnehmergruppen

1.6.1 Kinder

1.6.1.1 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 überwiegend nicht in den Angaben über Kinderunfälle enthalten. Die insgesamt verunglückten Kinder zeigen die Tabellen im Kapitel Unfallfolgen (Seite 17 ff).

Tabelle 18

Kinderunfälle											
Kategorien	VUPS			VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung	
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2003		2002
Januar		13	30	43				2	45	54	-9
Februar		5	33	38				2	40	57	-17
März		6	24	30				4	34	52	-18
April		13	38	51	1		1	6	58	75	-17
Mai		19	62	81				15	96	82	14
Juni		10	75	85				19	104	115	-11
Juli		5	32	37	1		1	11	49	54	-5
August		6	62	68	1		1	10	79	88	-9
September		10	54	64				18	82	128	-46
Oktober		9	30	39				12	51	66	-15
November		11	43	54				10	64	68	-4
Dezember		2	39	41				10	51	47	4
Gesamt 2003		109	522	631	3		3	119	753	886	-133
Gesamt 2002		123	620	743	1	2	3	140			
Veränderung		-14	-98	-112	2	-2		-21			-15,0%

Im direkten Jahresvergleich 2003 / 2002 kann folgendes festgestellt werden:

- Abnahme der Kinderunfälle auf 753 (- 133 ; - 15,0%), insbesondere
 - Abnahme der Unfälle mit Personenschaden (- 112 ; - 15,1%)
- Keine getöteten Kinder, wie bereits im Vorjahr.
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (631 von 753 VU = 83,8%, Vorjahr 83,9%). In den Monaten Mai bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2003 ereignet. Signifikante Erklärungen dafür sind - bis auf den Umstand, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt - nicht erkennbar.
- Wie das folgende Bild 15 zeigt, verlief im Übrigen die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig. Hiervon ausgenommen ist der September, der nach einem starken Anstieg von 2001 auf 2002 in 2003 wieder deutlich weniger Kinderunfälle aufweist. Schlüssige Erklärungsansätze hierzu gibt es nicht.

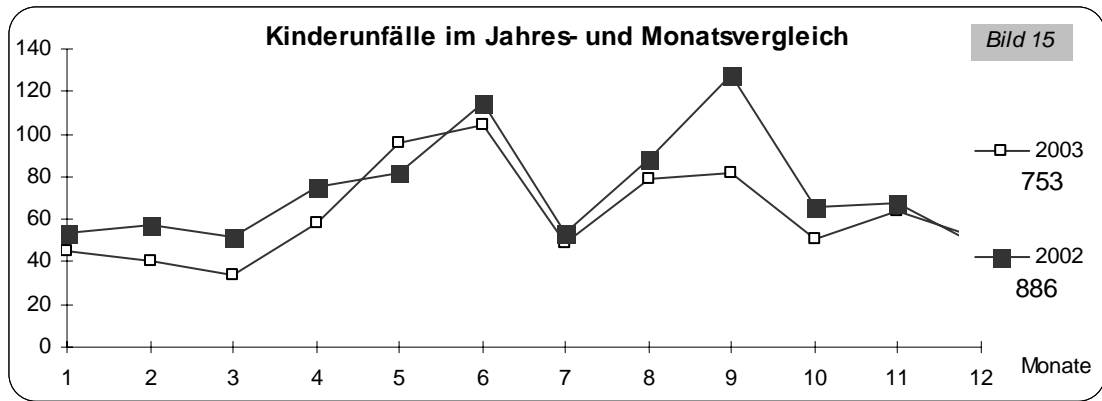
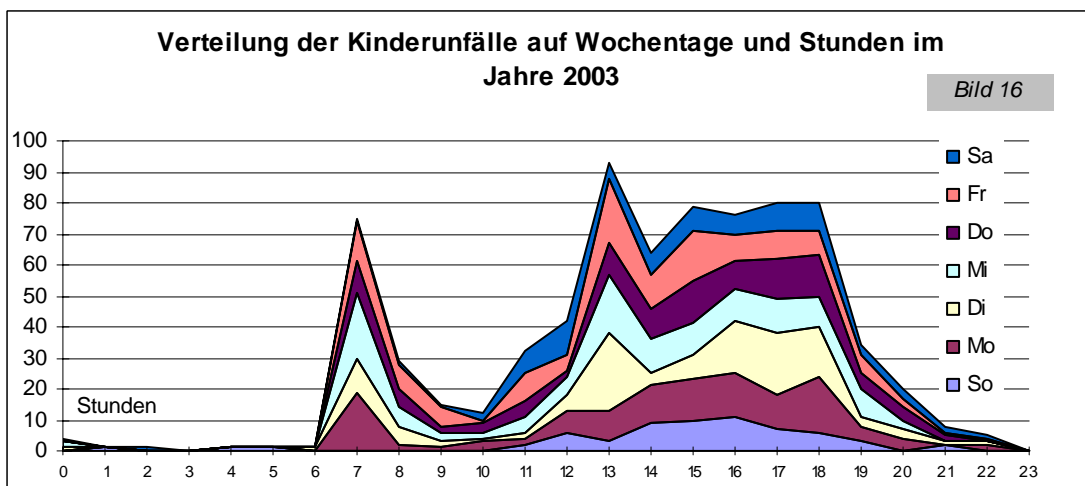


Bild 16 verdeutlicht die werktägliche und stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:



Spitzen bzw. Häufungen in der zeitlichen Verteilung der Unfälle ergeben sich an Montagen bis Freitagen morgens um 7 Uhr zu Zeiten des Schul-Hinweges und etwa um 13 Uhr zu Zeiten des Rückweges von der Schule, darüber hinaus im Freizeitbereich von 14 bis 19 Uhr. Hier hat es im Vergleich zum Vorjahr keine strukturellen Veränderungen ergeben. Die Verkehrssicherheitsarbeit für Kinder verfolgt insofern den umfassenden Ansatz einer Befähigung zur altersgerechten, situationsangemessenen und sicheren Verkehrsteilnahme sowohl auf dem Schulweg als auch im Freizeitbereich.

1.6.1.2 Verunglückte

Im Jahre 2003 verunglückten bei Verkehrsunfällen 968 Kinder (Vorjahr 1.109; vgl. Tabellen 8 – 12). Davon wurden

- 115 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 130),
- 853 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 979)

Die nachfolgenden Tabellen 19 und 20 beinhalten die Zahlen zu allen verunglückten Kindern, aufgeschlüsselt nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung.

Gesamt:

Tabelle 19

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	6	7
Pkw	92	77	59	228
Lkw			3	3
Bus	34	12	34	80
sonst. Kfz				
Mofa/Moped				
Fußgänger	68	135	84	287
Radfahrer	19	106	209	334
Inlineskater		2	3	5
sonst. Verk.-teiln./o.A.	11	7	6	24
Gesamt 2003	224	340	404	968
Gesamt 2002	233	400	476	1.109
Veränderung	-3,9%	-15,0%	-15,1%	-12,7%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst.Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	2	3
Pkw	92	76	59	227
Lkw			3	3
Bus	32	12	34	78
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped				
Fußgänger	3	2		5
Radfahrer	8	6	3	17
Inlineskater				
sonst. Verk.-teiln./o.A.	8	5	4	17
Gesamt 2003	143	102	105	350
Gesamt 2002	146	120	121	387
Veränderung	-2,1%	-15,0%	-13,2%	-9,6%

Erkennbar korrespondieren die Unfallzahlen mit der altersgemäßen Mobilität der Kinder und den damit einhergehenden Gefahrensituationen. Sie verunglückten:

- als Fußgänger mit einem Altersschwerpunkt 6 – 10 Jahre: 135 (Vorjahr 154)
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 106 (Vorjahr 126) und 11 - 14 Jahre: 209 (Vorjahr 247).

Hier gibt es enge Zusammenhänge mit der altersgemäßen Mobilität der Kinder als Fußgänger und Radfahrer als einer schwächer geschützten Verkehrsteilnehmergruppe mit deutlich geringerer Erfahrungs- und Handlungssicherheit in ihrer Verkehrsteilnahme.

1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen ⁷

Tabelle 21 beinhaltet die Angaben zu den 753 Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2003, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 21

Hauptverursacher bei Kinderunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Kfz-Führer	3	3	17	1	39	98	133	34	37	365	448	-83
Fußgänger	35	74	50			1		1	1	162	187	-25
Radfahrer	7	66	106		3	10	3	3	8	206	234	-28
Inlineskater		2	1							3	5	-2
Sonstige/o.Ang.		1	4			1	1		10	17	12	5
Gesamt 2003	45	146	178	1	42	110	137	38	56	753	886	-133
Gesamt 2002	44	149	213	4	63	138	155	48	72			
Veränderung	1	-3	-35	-3	-21	-28	-18	-10	-16			-15,0%

Bei insgesamt 753 Unfällen mit Kinderbeteiligung wurde der Unfall in **369 Fällen** (49,0 %) von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Fußgänger (159 Fälle) und Radfahrer (179 Fälle).

⁷ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2003.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle des Jahres 2003														
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	sonst.	2003	2002		
Verkehrstüchtigkeit	1	1									2			
Straßenbenutzung	2	3						34			39	53	-14	
Geschwindigkeit	2	35	1					11			49	56	-7	
Abstand		1	1					2			4	17	-13	
Überholen												4	-4	
Vorbeifahren		1						1			2	2		
Nebeneinanderfahren		2	1								3	4	-1	
Vorfahrt/Vorrang		33						16			49	57	-8	
Rotlicht Fz.		12						20			32	33	-1	
Abbiegen		64	3					5			72	88	-16	
Wenden/Rückwärtsfahren		15	3								18	17	1	
Einfahren i.d.fl.Verkehr		36						31			67	84	-17	
Fehlverhalten ggü Fußgängern	2	72	1	1				4			80	96	-16	
Ruhender Verkehr		1	1								2	3	-1	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung												2	-2	
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	3	45	2	3	1			74		4	132	147	-15	
Technische Mängel	1							1			2	4	-2	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.								153			153	165	-12	
Fußgängerfehler sonst. Art								7		3	10	25	-15	
O.Ä.	1	11	1	2				2	7		13	37	29	8
Gesamt 2003	12	332	14	6	1			162	206	3	17	753	886	-133
Gesamt 2002	7	398	24	15	2	2	187	234	5	12				
Veränderung	5	-66	-10	-9	-1	-2	-25	-28	-2	5				-15,0%

Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten (332 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (72), Fehler beim Abbiegen (64), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (35) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr(36).

Das 72 mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (19)
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (15)
- beim Abbiegen (7)
- an Haltestellen (6)
- an anderen Stellen (25)

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (162 mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (153).

Von den insgesamt 162 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 159 Kinder.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (78)
- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (44)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (15)
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (9)

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle mit „Jungen Erwachsenen“ (JE) sind diejenigen, bei denen mindestens ein JE (18 bis 25 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

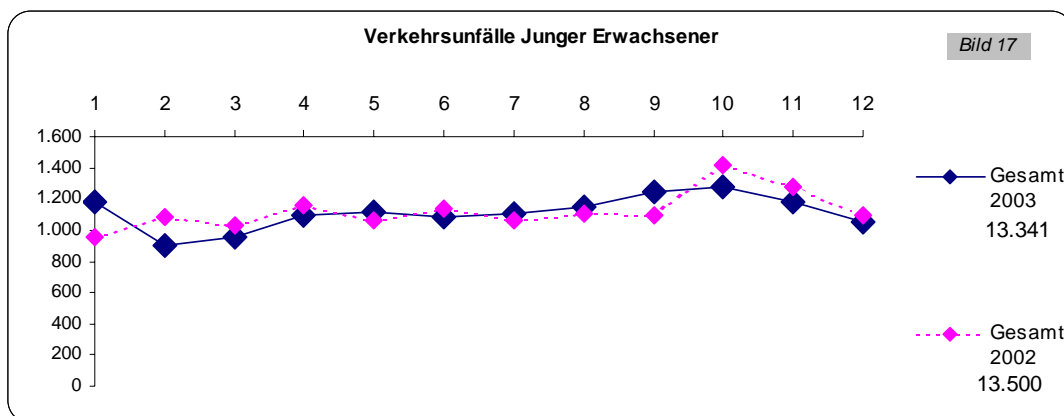
Tabelle 23

Verkehrsunfälle mit jungen Erwachsenen im Jahre 2003											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2003	2002	
Januar		14	171	185	56	9	65	932	1.182	956	226
Februar	1	11	155	167	39	15	54	678	899	1.085	-186
März	2	11	176	189	44	12	56	713	958	1.028	-70
April	1	14	215	230	49	12	61	802	1.093	1.164	-71
Mai	1	27	228	256	40	14	54	807	1.117	1.068	49
Juni	1	22	239	262	39	12	51	772	1.085	1.143	-58
Juli	1	19	228	248	43	15	58	796	1.102	1.066	36
August		28	270	298	33	7	40	815	1.153	1.106	47
September	3	18	253	274	57	6	63	906	1.243	1.099	144
Oktober	1	23	234	258	54	10	64	953	1.275	1.419	-144
November	1	19	226	246	53	11	64	870	1.180	1.273	-93
Dezember		9	178	187	51	11	62	805	1.054	1.093	-39
Gesamt 2003	12	215	2.573	2.800	558	134	692	9.849	13.341	13.500	-159
Gesamt 2002	7	214	2.745	2.966	553	152	705	9.829			
Veränderung	5	1	-172	-166	5	-18	-13	20			-1,2%

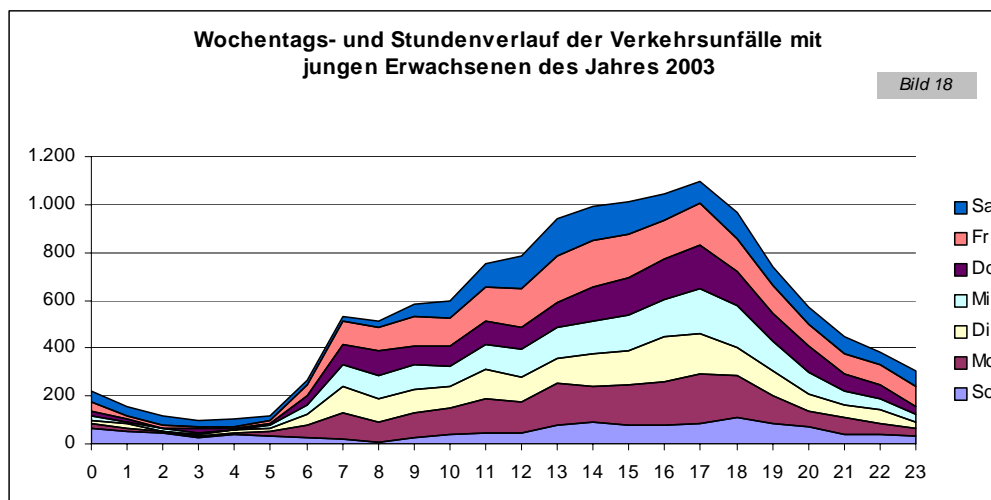
Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE leicht auf 13.341 (-159; - 1,2%) zurückgegangen. Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

- Abnahme der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 2.573 (- 172; - 6,3%)
- Minimale Zunahme der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 215 (+ 1)
- Zunahme der Unfälle mit Getöteten 12 (+ 5)
- Abnahme der schweren Sachschadensunfälle 692 (-13; - 1,8%)
- Zunahme der sonstigen Sachschadensunfälle 9.849 (+20; + 0,2%)

Die Verteilung der Verkehrsunfälle mit JE zeigt über das Jahr einen weitgehend konstanten Verlauf.



Das Bild 18 stellt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Unfälle mit JE dar. Die meisten Unfälle geschehen danach in der Zeit zwischen 13 und 21 Uhr. JE sind auch in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger an Verkehrsunfällen als andere Altersgruppen beteiligt.



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2003 verunglückten insgesamt 2.199 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.619 als Fahrer
- 580 als Mitfahrer

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 10% entspricht die Zahl von 2.199 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 19% aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt.

Bezogen auf alle Verunglückten in der Gruppe der JE nimmt der Pkw als Verkehrsmittel eine dominierende Rolle ein.

Es verunglückten insgesamt 1.505 JE im PKW, davon

- 991 als Fahrer
- 514 als Mitfahrer

In 382 Fällen waren JE als verunglückte PKW-Fahrer die Hauptverursacher für Unfälle mit JE.

JE sind nicht nur selbst gefährdet, sondern von ihnen geht – korrespondierend mit ihrer altersgemäßen Mobilität und häufig verbunden mit geringerem Erfahrungsschatz als motorisierter Verkehrsteilnehmer sowie erhöhter Risikobereitschaft im Verkehrsverhalten – auch eine besondere Gefahr für andere aus (vgl. Tabelle 24).

Danach verunglückten bei Verkehrsunfällen, die durch JE verursacht wurden, insgesamt 2.303 Personen, davon 592 Verursacher selbst.

Tabelle 24

Verunglückte, wenn JE Verursacher von VU sind			
beteiligt mit/als	Verunglückte gesamt	davon	
		andere Beteiligte und Mitfahrer	JE als Verursacher
Krad	55	9	46
Pkw	1.869	1.487	382
Lkw	129	109	20
Bus	5	5	
sonst. Kfz	24	23	1
Mofa/Moped	4	2	2
Fußgänger	89	34	55
Radfahrer	120	37	83
Inlineskater	1		1
Sonstige	7	5	2
Gesamt 2003	2.303	1.711	592

1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen⁸

Nachfolgende Tabelle 25 beinhaltet die Angaben zu allen Verkehrsunfällen mit JE, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen junger Erwachsener											Gesamt		Veränderung
beteiligt als	Alter									2003	2002		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.				
Krad				3	79	22	8	3	3	118	121	-3	
Pkw			2	4	7.005	1.610	1.414	351	227	10.613	10.667	-54	
Lkw				1	951	319	301	11	40	1.623	1.589	34	
Bus					33	24	37	2	3	99	101	-2	
sonst. Kfz					122	27	20	2		171	165	6	
Mofa/Moped				2	12	5	6		1	26	19	7	
Fußgänger	7	9	10	7	71	20	13	9	18	164	173	-9	
Radfahrer		11	11	7	135	35	24	5	22	250	195	55	
Inlineskater					1					1		1	
Sonstige					69	9	17	1	180	276	470	-194	
Gesamt 2003	7	20	23	24	8.478	2.071	1.840	384	494	13.341	13.500	-159	
Gesamt 2002	6	16	24	16	8.963	1.928	1.647	339	561				
Veränderung	1	4	-1	8	-485	143	193	45	-67			-1,2%	

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2003 gab es 13.341 Verkehrsunfälle mit insgesamt 14.599 beteiligten JE.

Davon wurden in 8.478 Fällen (= 63,5%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 56.637 Verkehrsunfälle des Jahres 2003 in Hamburg sind JE zu ca. 15,0% Hauptverursacher.

Eine Auswertung bezogen ausschließlich auf die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden** ergibt - differenziert nach den jeweiligen Unfallfolgen - folgendes Bild:

Junge Erwachsene waren die **Hauptverursacher von allen Verkehrsunfällen** des Jahres 2003 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (8.273): 1.494 mal (= **18,1%**, Vorjahr:19,2%) davon 65 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (849): 140 mal (= **16,5%**, Vorjahr: 16,9%) davon 17 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (41): 8 mal davon 5 unter Alkoholeinfluss

Damit sind JE bei nur 9,5% Bevölkerungsanteil besonders stark als Verursacher von schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Auch hier gilt, dass Alkoholeinfluss mit zunehmender Schwere der Unfallfolgen besonders häufig registriert wurde.

⁸ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Tabelle 26 enthält Angaben zu allen Verkehrsunfällen, bei denen JE als Hauptverursacher registriert wurden, aufgeschlüsselt nach Unfallursachen und Art der Verkehrsbeteiligung:

Tabelle 26

JE als Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen gesamt													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als										Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inline-skater	sonst.	2003	2002	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	3	45	1			1					50	23	27
Straßenbenutzung	3	40	6			1		44			94	99	-5
Geschwindigkeit	14	1.269	95	2	14	2	8				1.404	1.306	98
Abstand	17	1.073	90	1	11	3	3				1.198	1.858	-660
Überholen	5	83	11	3	3			2			107	114	-7
Vorbeifahren		50	7					2			59	65	-6
Nebeneinanderfahren	3	521	96	4	7						631	716	-85
Vorfahrt/Vorrang		444	29		3			8			484	513	-29
Rotlicht	3	105	2		1			12			123	134	-11
Abbiegen	1	428	43	2	3	2		3			482	482	
Wenden/Rückwärtsfahren	1	926	168	1	16						1.112	999	113
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	1	376	42		5			6			430	514	-84
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	3	41	4		1			6			55	60	-5
ruhender Verkehr		81	12		2						95	116	-21
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		5	8					1			14	7	7
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	23	1.382	320	19	55	2		35		2	1.838	1.555	283
technische Mängel		12	3					2			17	16	1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							58		1		59	67	-8
Fußgängerfehler sonst. Art							12				12	9	3
o.A.	2	124	14	1	1	1	1	3		67	214	310	-96
Gesamt 2003	79	7.005	951	33	122	12	71	135	1	69	8.478	8.963	-485
Gesamt 2002	75	7.391	973	34	123	13	79	112		163			
Veränderung	4	-386	-22	-1	-1	-1	-8	23	1	-94			-5,4%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 7.005 von 8.478 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw sind Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.269), zu geringer Sicherheitsabstand (1.073), Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (926), Fehler beim Nebeneinanderfahren (521), Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (444) und beim Abbiegen (428).

1.6.3 Senioren

1.6.3.1 Verkehrsunfälle

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

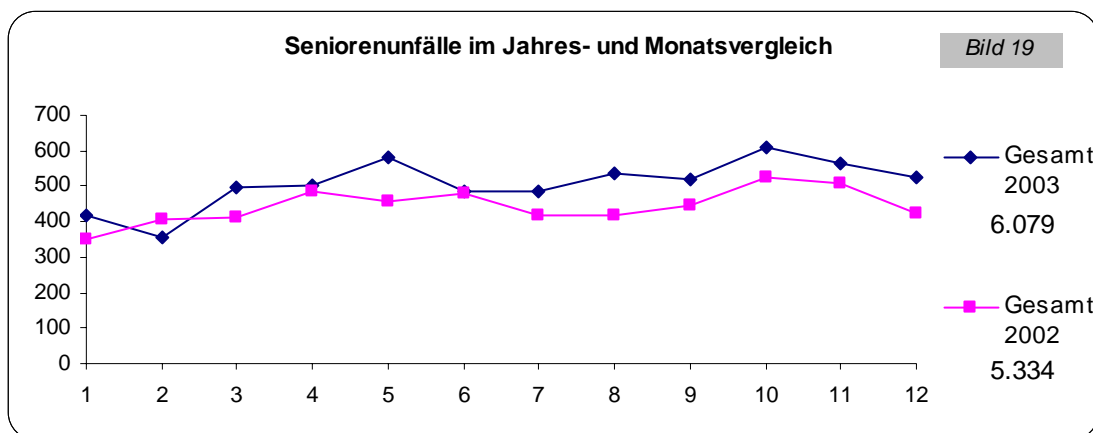
Tabelle 27

alle Seniorenunfälle 2003											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2003	2002	
1	1	8	72	81	18	2	20	318	419	350	69
2		11	54	65	10	1	11	278	354	408	-54
3		9	81	90	25	4	29	376	495	410	85
4		9	98	107	9	2	11	386	504	488	16
5	2	19	124	145	14	4	18	417	580	456	124
6	1	7	113	121	13	6	19	348	488	481	7
7	2	15	90	107	15	4	19	357	483	415	68
8	1	27	98	126	14	3	17	393	536	416	120
9	1	18	128	147	25	4	29	344	520	448	72
10	1	18	101	120	24	3	27	461	608	527	81
11	3	17	100	120	13	2	15	431	566	509	57
12	3	19	86	108	15	1	16	402	526	426	100
Gesamt 2003	15	177	1.145	1.337	195	36	231	4.511	6.079	5.334	745
Gesamt 2002	10	159	1.095	1.264	188	38	226	3.844			
Veränderung	5	18	50	73	7	-2	5	667			14,0%

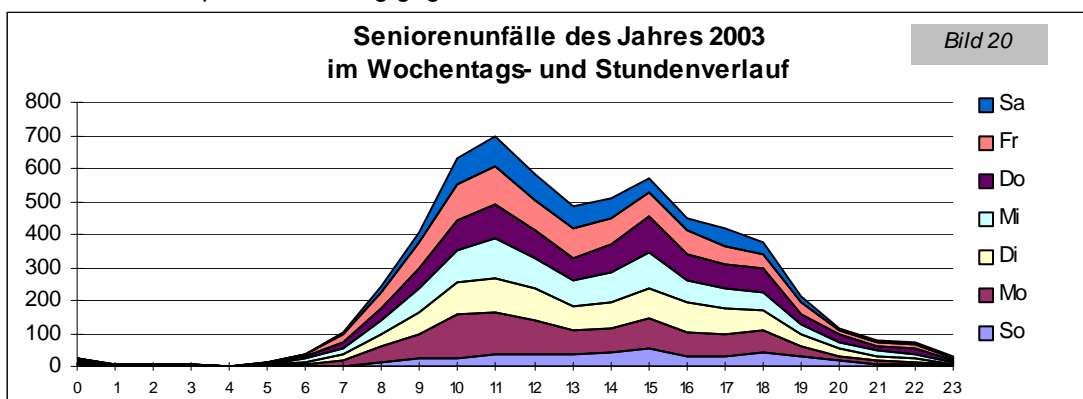
In einer Gesamtschau der Jahre 2003 / 2002 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

- Anstieg der Seniorenunfälle auf 6.079 (+ 745; + 14,0%), davon
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.337 (+ 73; + 5,8%),
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 177 (+18; + 11,3%) und Leichtverletzten auf 1.145 (+ 50; + 4,6%),
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 15 (+5),
 - Anstieg der Seniorenunfälle mit schwerem Sachschaden auf 231 (+ 5; + 2,2%),
 - Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle (VULS) auf 4.511 (+667; + 17,4%).

In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 19 zeigen die Jahre 2002 und 2003 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle mit für 2003 nahezu durchgängig höheren Werten.



Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 10 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung gegen 11 Uhr.



1.6.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2003 verunglückten insgesamt 918 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um 52 Verunglückte.

Von den insgesamt 918 Senioren wurden

- 767 leicht verletzt (+ 33)
- 137 schwer (+ 15)
- 14 getötet (+ 4)

1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen⁹

Tabelle 28 enthält Daten zu den Hauptverursachern aller Seniorenunfälle, aufgeschlüsselt nach Alter und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 28

Hauptverursacher bei Seniorenunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Krad				2	4	3	3	13	3	28	33	-5
Pkw				4	330	655	575	3.495	45	5.104	4.436	668
Lkw					40	152	153	146	10	501	393	108
Bus					2	12	18	9	2	43	40	3
Sonst.Kfz					6	14	6	31		57	52	5
Mofa/Moped				1	1			9		11	13	-2
Sonstige/o.Ang.	1	3	5	2	5	7	3	46	4	76	100	-24
Fußgänger	1	10	11	5	11	16	22	73	17	166	128	38
Radfahrer		1				1				2	1	1
Inlineskater					2	2	6	37	44	91	138	-47
Gesamt 2003	2	14	16	14	401	862	786	3.859	125	6.079	5.334	745
Gesamt 2002		15	18	12	274	731	616	3.544	124			
Veränderung	2	-1	-2	2	127	131	170	315	1			14,0%

Danach ergibt sich im Hinblick auf Alter und Verkehrsbeteiligung im Vergleich zum Vorjahr ein erneuter Anstieg der Zahlen:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tab. 28) auf 6.079 (+ 745; + 14,0%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 5.104 (+ 668; + 15,1%) sowie Anstieg in der Verkehrsbeteiligung Lkw ab 2,8t (+108; +27,5%) und als Fußgänger (+ 38; + 29,7%).

⁹ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29), auf 3.859 (+ 315; + 8,9%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 3.495 (+ 304; + 9,5%).
- Senioren sind zu 63,5% selbst die Verursacher der Unfälle, an denen sie beteiligt sind. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Prozentanteil an.

Tabelle 29 enthält Angaben zur allen Seniorenunfällen, die von Senioren hauptverursacht wurden, aufgeschlüsselt nach Art der Verkehrsbeteiligung und Hauptunfallursachen:

Tabelle 29

Senioren als Hauptverursacher der Seniorenunfälle 2003													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2003	2002	
Verkehrstüchtigkeit		13					1				14	11	3
Straßenbenutzung		30						10			40	38	2
Geschwindigkeit	2	269	6		2	1					280	200	80
Abstand	1	190	6		1			2			200	329	-129
Überholen	3	37	4		1	2					47	36	11
Vorbeifahren		40	1								41	34	7
Nebeneinanderfahren		272	24	1	2						299	269	30
Vorfahrt/Vorrang		270	6		1	1		5			283	336	-53
Rotlicht Fz.	1	78	1			1		7			88	71	17
Abbiegen	1	244	6	1				6			258	197	61
Wenden/Rückwärtsfahren		713	19	1	4						737	632	105
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		215	3		3	1		6			228	215	13
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	33						1			35	39	-4
Ruhender Verkehr		36	3								39	43	-4
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	2					1		1	7	3	4
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	4	983	61	6	17	3		34		2	1.110	904	206
Technische Mängel		4	1								5	1	4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							39				39	47	-8
Fußgängerfehler sonst. Art							5				5	6	-1
Sonstige/o.A.		65	3				1	1		34	104	133	-29
Gesamt 2003	13	3.495	146	9	31	9	46	73		37	3.859	3.544	
Gesamt 2002	12	3191	116	9	22	9	53	59		73			
Veränderung	1	304	30		9		-7	14		-36			8,9%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (737),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (299),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (283),
- Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (280).
- ungenügender Sicherheitsabstand (200),

Damit stellt sich die Rangliste der häufigsten Ursachen grundsätzlich anders dar als bei allen anderen Altersgruppen.

Senioren treten bei Unfällen mit Kraftfahrzeugen häufiger als Verursacher dieser Unfälle auf. In Wechselwirkung zur jeweiligen Komplexität des Verkehrsgeschehens kann ein Einfluss altersbedingter körperlicher bzw. gesundheitlicher Einschränkungen auf die Unfallverursachung nicht ausgeschlossen werden.

1.6.4 Fußgänger

1.6.4.1 Verkehrsunfälle

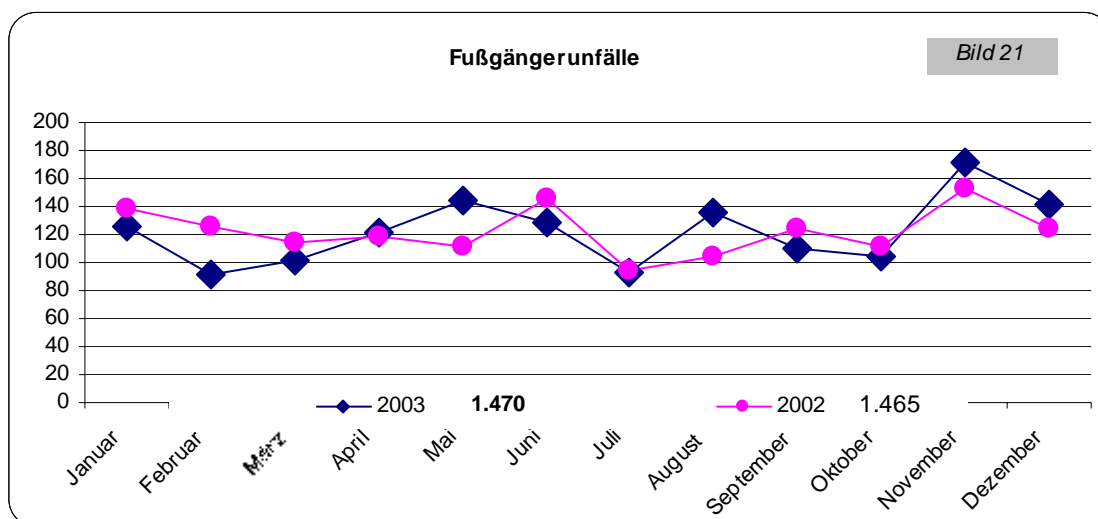
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Geringer Anstieg der Fußgängerunfälle auf 1.470 (+ 5), darunter
 - Geringer Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 1.328 (- 6)
 - Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden (Kategorie 2) auf 258 (- 15).
- Anstieg bei den Unfällen mit Getöteten auf 14 (+ 4).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle 2003											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	2003	2002	Veränderung
	1	2	3		4	6		5			
Januar	1	28	81	110	2		2	14	126	138	-12
Februar		17	68	85				7	92	126	-34
März	1	22	65	88		1	1	12	101	114	-13
April	2	19	94	115				7	122	118	4
Mai	2	20	114	136				8	144	111	33
Juni	1	16	102	119		1	1	9	129	146	-17
Juli		12	65	77				16	93	94	-1
August		25	100	125				11	136	105	31
September	1	20	82	103		1	1	6	110	124	-14
Oktober	1	21	66	88	1		1	15	104	111	-7
November	2	33	121	156		2	2	14	172	153	19
Dezember	3	25	98	126	1		1	14	141	125	16
Gesamt 2003	14	258	1.056	1.328	4	5	9	133	1.470	1.465	5
Gesamt 2002	10	273	1.051	1.334	8	7	15	116			
Veränderung	4	-15	5	-6	-4	-2	-6	17			0,3%

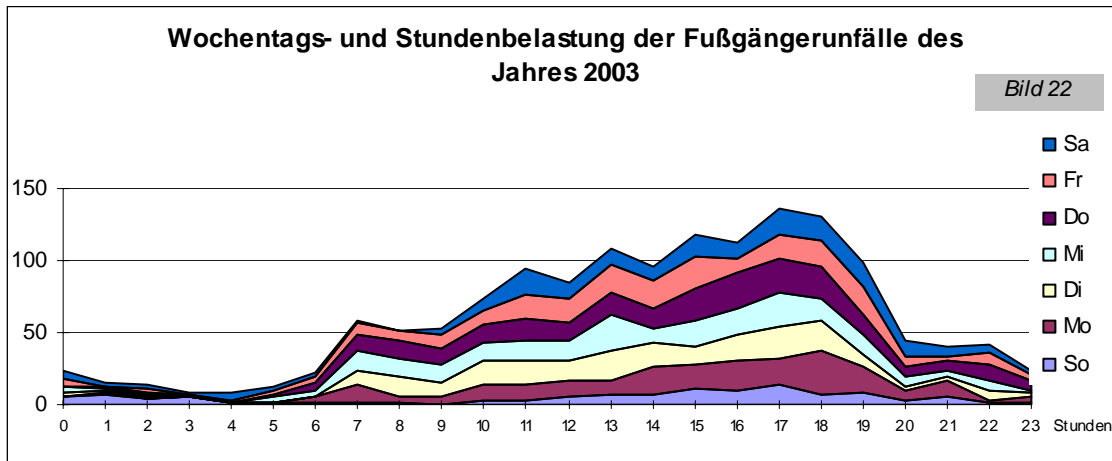
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine Erklärungen vor.



Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Fußgängerunfälle.

Wesentliche Erkenntnis daraus ist:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2003 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet.
- Die Spitzen in den Stunden 7, 13 und 17-18 Uhr werden in deutlichem Umfang durch die Unfallzeiten der Kinderunfälle (Schulweg und Freizeit) mit geprägt.



1.6.4.2 Verunglückte

Bild 23

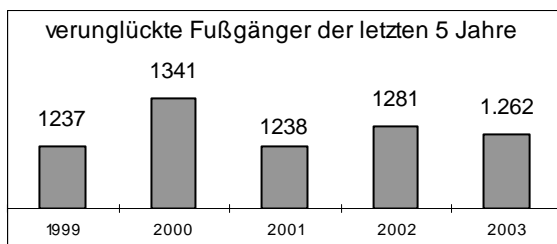
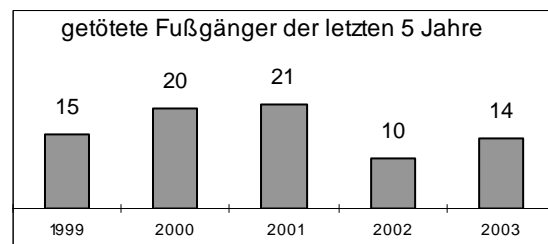


Bild 24



Vorstehende Bilder 23 und 24 präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger¹⁰, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

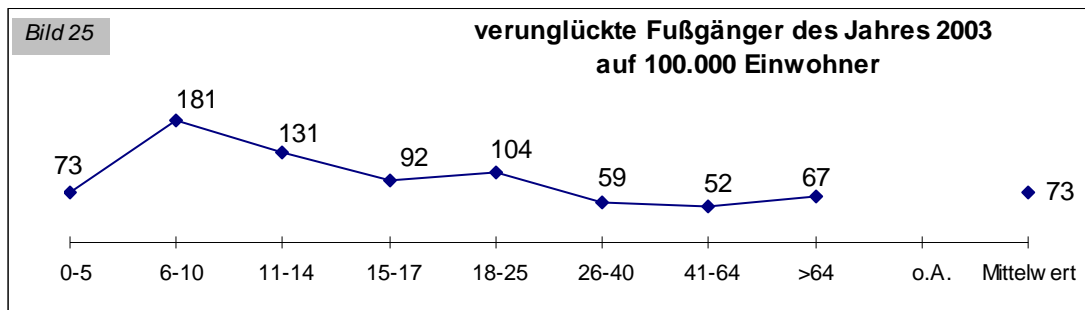
- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.262 Verunglückten ist gegenüber dem Vorjahr um 19 (- 1,4%) zurückgegangen.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger bewegt sich mit 14 im Jahre 2003 (+ 4 zum Vorjahr) – im mittelfristigen Vergleich – unterhalb des Niveaus von 1999.

Bezogen auf die 14 getöteten Fußgänger waren

- 9 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen,
- 5 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
 - je 1 Lkw- und Pkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen,
 - 1 Pkw-Fahrer mit nicht angepasster Geschwindigkeit,
 - 2 Pkw-Fahrer mit Fehlern beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren.

¹⁰ Die Zahl der verunglückten Fußgänger (1.262) ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.328); demnach sind bei diesen Verkehrsunfällen nicht nur die beteiligten Fußgänger, sondern auch andere Personen verunglückt.

Im Vergleich der absoluten Verunglücktenzahlen der einzelnen Altersgruppen weist die Gruppe der 26 - 40-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual stärkere Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider. Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden. Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



Im vorstehenden Bild wird deutlich, dass entsprechend der altersgemäßen Mobilität

- junge Menschen bis 25 Jahren als Fußgänger überdurchschnittlich häufig verunglücken; bei jungen Erwachsenen (18 – 25 Jahre) ist ggü. 2002 eine Steigerung um 17 zu verzeichnen.
- 6 -10-jährige Kinder davon am stärksten betroffen sind (zum Vorjahr - 23).

1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen ¹¹

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

Tabelle 31

beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Kfz-Führer				2	88	246	240	67	94	737	707	30
Fußgänger	35	74	50	27	71	126	108	46	66	603	638	-35
Radfahrer		2	8	4	13	33	14	5	29	108	98	10
Sonstige		1				2	2	2	15	22	22	
Gesamt 2003	35	77	58	33	172	407	364	120	204	1.470	1.465	5
Gesamt 2002	35	80	73	41	195	348	366	119	208			
Veränderung		-3	-15	-8	-23	59	-2	1	-4			0,3%

Bezogen auf alle 1.470 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- in 50,1% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (737)
- in 41,0% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (603)

Die nachfolgende Tabelle 32 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie der Art der Verkehrsbeteiligung. Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

- Von allen 737 Kfz-Führern des Jahres 2003, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 634 (+ 11; + 1,8%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs.
- Wesentliche Hauptursachen sind in 329 (+ 6; 1,9%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
 - beim Abbiegen 75
 - an Fußgängerfurten (mit LZA) 62
 - an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 54
 - an Haltestellen 15
 - an anderen Stellen 210

¹¹ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und –ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (480= - 35: - 6,8%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 202 (+/- 0)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 137 (+ 14)
- an Querungsstellen mit LZA 76 (- 41)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 33 (- 18)
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA
[z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 4 (+ 2)
- durch sonstiges falsches Verhalten 28 (+ 8)

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle des Jahres 2003													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als										Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	sonst.	2003	2002	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit		3	1				5				9	4	5
Straßenbenutzung	1	9						35			45	56	-11
Geschwindigkeit	1	64	3	1		1		3			73	68	5
Abstand		8	2					1			11	7	4
Überholen		1									1	5	-4
Vorbeifahren													
Nebeneinanderfahren			2								2		2
Vorfahrt		2									2	4	-2
Rotlicht		10		1							11	19	-8
Abbiegen		35	2	1							38	44	-6
Wenden/Rückwärtsfahren		80	12		1						93	84	9
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		10	2								12	12	
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	8	329	22	12	2			42		1	416	388	28
Ruhender Verkehr		2	1								3	4	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		1						1			2	3	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	2	71	13	5	1			23		1	116	97	19
Technische Mängel			2								2	3	-1
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								480			480	515	-35
Fußgängerfehler sonst. Art								95		2	97	97	
Ohne Angaben	1	9	2	1			23	3		18	57	55	2
Gesamt 2003	13	634	64	21	4	1	603	108	2	20	1.470	1.465	5
Gesamt 2002	11	623	32	29	6	6	638	98	1	21			
Veränderung	2	11	32	-8		-5	-35	10	1	-1			0,3%

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

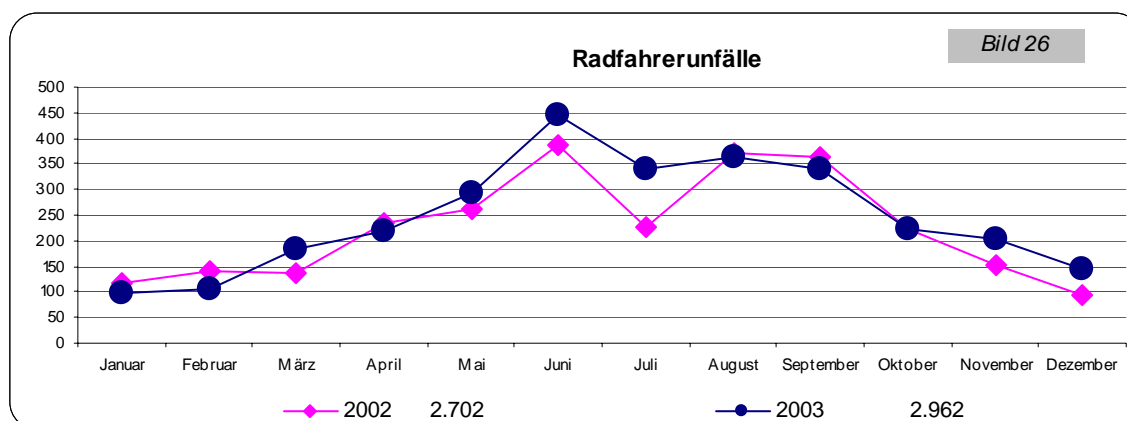
Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens 1 Radfahrer beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Radfahrerunfälle auf 2.962 (+ 260; + 9,6 %),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 2.338 (+ 145; + 6,6%),
 - Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 215 (+ 43; + 25,0%),
 - Rückgang bei VU mit Getöteten (6; - 1).

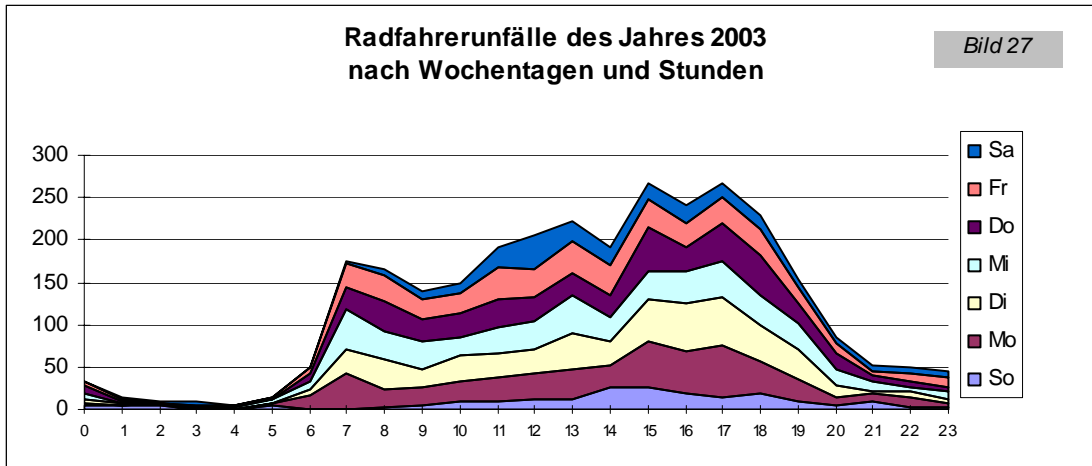
Tabelle 33

Radfahrerunfälle des Jahres 2003											
Monat	VUPS				VUSS			VULS	2003	2002	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		7	69	76		2	2	19	97	117	-20
Februar		11	74	85		1	1	20	106	139	-33
März	1	7	129	137	3	5	8	40	185	137	48
April		5	161	166	2	1	3	50	219	234	-15
Mai		31	197	228		3	3	63	294	260	34
Juni	1	25	332	358		4	4	85	447	387	60
Juli		27	242	269		3	3	67	339	225	114
August	1	32	265	298		8	8	59	365	371	-6
September	1	21	244	266		8	8	66	340	364	-24
Oktober	1	20	159	180		1	1	42	223	224	-1
November	1	16	143	160	1	2	3	40	203	152	51
Dezember		13	102	115	1	1	2	27	144	92	52
Gesamt 2003	6	215	2.117	2.338	7	39	46	578	2.962	2.702	260
Gesamt 2002	7	172	2.014	2.193	4	27	31	478			
Veränderung	-1	43	103	145	3	12	15	100			9,6%

Die Entwicklung der Unfälle im Jahresverlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Höhere Unfallzahlen in den Monaten Mai – September bilden den Schwerpunkt des Radfahrens in den Sommermonaten ab.



Das nachfolgende Bild 27 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der Radfahrerunfälle.



1.6.5.2 Verunglückte

Die folgenden Bilder 28 und 29 beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr angestiegen (+132; + 6,1%) und stellt innerhalb der letzten 5 Jahre den Höchstwert dar. Die Zahl getöteter Radfahrer hingegen liegt - mittelfristig betrachtet – auf einem unverändertem Niveau.

Bild 28

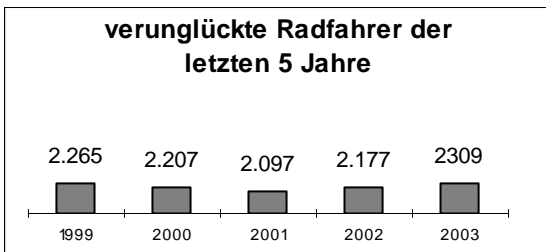
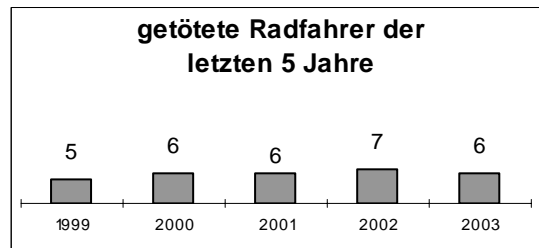
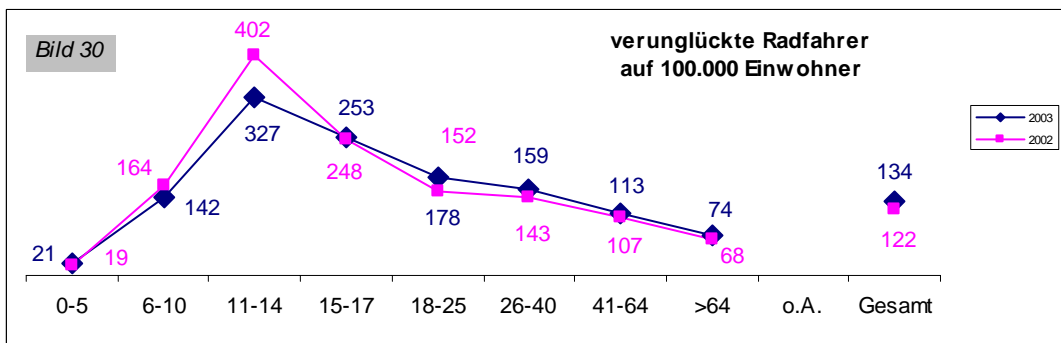


Bild 29



Die nachfolgende Relation von Verunglücktenzahl der Radfahrer mit der Bezugsgröße 100.000 Einwohner veranschaulicht das spezielle Risiko einzelner Radfahrer-Altersgruppen (Bild 30).

Entsprechend ihrer altersgemäßen Entwicklung und in Relation zu ihrem Bevölkerungsanteil verunglückten 11-14-jährige Kinder und Jugendliche (15-17Jahre) als Radfahrer besonders häufig.



1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen¹²

Nachfolgende Tabelle 34 enthält Angaben zu den Hauptverursachern von Radfahrerunfällen, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

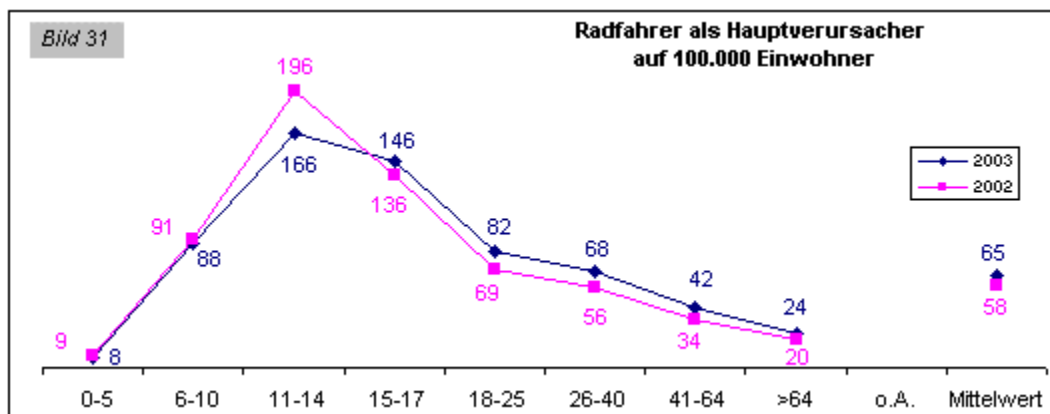
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
Kfz -Führer		1	1	2	180	543	632	185	124	1.668	1.582	86
Fußgänger	4	5	3	2	12	20	29	9	12	96	75	21
Radfahrer	7	66	106	67	135	305	228	73	141	1.128	995	133
Inlineskater											3	-3
Sonstige			1	1	1	10	13	1	43	70	47	23
Gesamt 2003	11	72	111	72	328	878	902	268	320	2.962	2.702	260
Gesamt 2002	12	74	133	68	301	789	802	228	295			
Veränderung	-1	-2	-22	4	27	89	100	40	25			9,6%

Bezogen auf alle 2.962 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 38,1% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.128),
- in 56,3% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.668).

Innerhalb der Gruppe der 1.128 Radfahrer, die selbst die wesentliche Ursache für den Unfall gesetzt haben, zeigt der Altersvergleich in Relation zur Bezugsgröße 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe (Bild 31), dass Kinder (11-14), gefolgt von Jugendlichen (15-17), besonders häufig als Hauptverursacher in Erscheinung treten.



Der Rückgang der Radfahrer-Unfälle in der Altersgruppe Kinder (0-14 Jahre) ist auf den Rückgang der Kinderunfälle in 2003 zurückzuführen, korrespondiert aber im Übrigen nicht mit den sonst ansteigenden Zahlen der Unfälle mit Radfahrern.

¹² Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und -ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Die nachfolgende Tabelle 35 beinhaltet weitere Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 35

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle des Jahres 2003								
Ursachen	Beteiligte					Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonstige	2003	2002	
Verkehrstüchtigkeit	3		13			16	4	12
Straßenbenutzung	16		230			246	224	22
Geschwindigkeit	45		56			101	77	24
Abstand	16		23			39	40	-1
Überholen	23		20			43	36	7
Vorbeifahren	4		4			8	9	-1
Nebeneinanderfahren	4		2			6	6	
Vorfahrt/Vorrang	332		53			385	400	-15
Rotlicht Fahrz.	61		94			155	153	2
Abbiegen	544		25			569	553	16
Wenden/Rückwärtsfahren	61		1			62	55	7
Einfahren i.d.fl.Verkehr	278		92			370	348	22
Fehlverhalten ggü Fußgängern	19		42			61	51	10
Ruhender Verkehr	55		2			57	76	-19
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1		4			5	6	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	147		421		14	582	435	147
Technische Mängel			6			6	18	-12
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		61				61	39	22
Fußgängerfehler sonst. Art		28				28	38	-10
o.A.	59	7	40		56	162	134	28
Gesamt 2003	1.668	96	1.128		70	2.962	2.702	260
Gesamt 2002	1.582	75	995		3			
Veränderung	86	21	133		-3			9,6%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

Sofern Kfz-Führer als Hauptverursacher für Radfahrerunfälle registriert sind, beziehen sich die Ursachen wesentlich auf folgende Verkehrssituationen, die im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben sind:

- Fehler beim Abbiegen (544; = 32,6%)
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (332; = 19,9%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (278, = 16,7%).

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 (230; = 20,4%)
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (94; = 8,3%)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (92; = 8,2%)

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 höheres Risiko.
- Die Benutzung falscher Straßenteile durch Radfahrer (158) erhöht das Gefahrenpotential kreuzender Verkehre, weil viele Kraftfahrer nicht in Betracht ziehen, dass Radfahrer von links (und damit häufig regelwidrig) ihre Fahrtrichtung kreuzen.

1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer

1.6.6.1 Verkehrsunfälle

Als Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweiradfahrern werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens eines der am Unfall beteiligten Fahrzeuge ein motorisiertes Zweirad ist.

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraffrad (über 125 cm³ oder 11 kW Nennleistung)
- Kraftroller
- Leichtkraftrad
- Moped und
- Mofa 25.

Die zusammenfassende Betrachtung der genannten Fahrzeuge unter dem Sammelbegriff „Motorisiertes Zweirad“ ist angesichts der gleichgelagerten 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.

Nachfolgende Tabelle 36 beschreibt die Unfallentwicklung, aufgeschlüsselt nach den einzelnen Monaten sowie nach Schwere der Unfälle.

Tabelle 36

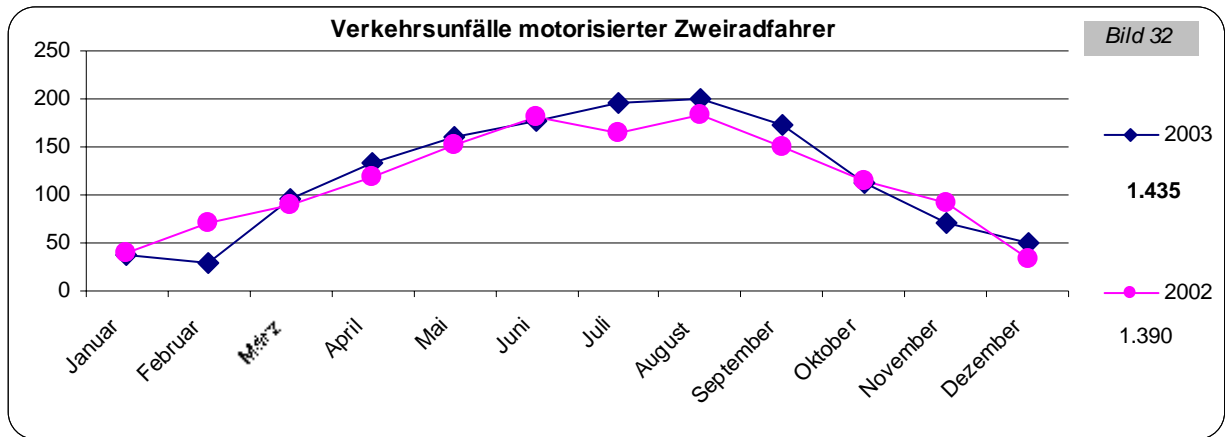
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer											
Monat	VUPS				VUSS			VULS			
Kategorie	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2003	2002	Veränderung
Januar		4	18	22			0	16	38	40	-2
Februar		1	14	15	2		2	12	29	71	-42
März	2	8	46	56			0	40	96	89	7
April		11	68	79	8	1	9	46	134	118	16
Mai	1	21	106	128	1		1	32	161	153	8
Juni		19	95	114	5	1	6	57	177	182	-5
Juli	1	29	100	130	6	2	8	57	195	165	30
August	1	29	108	138	4	1	5	57	200	183	17
September		20	88	108	6	2	8	56	172	150	22
Oktober	1	8	60	69	5	2	7	37	113	114	-1
November		7	41	48	2		2	21	71	92	-21
Dezember	1	2	27	30	3		3	16	49	33	16
Gesamt 2003	7	159	771	937	42	9	51	447	1.435	1.390	45
Gesamt 2002	6	143	780	929	40	16	56	405			
Veränderung	1	16	-9	8	2	-7	-5	42			3,2%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

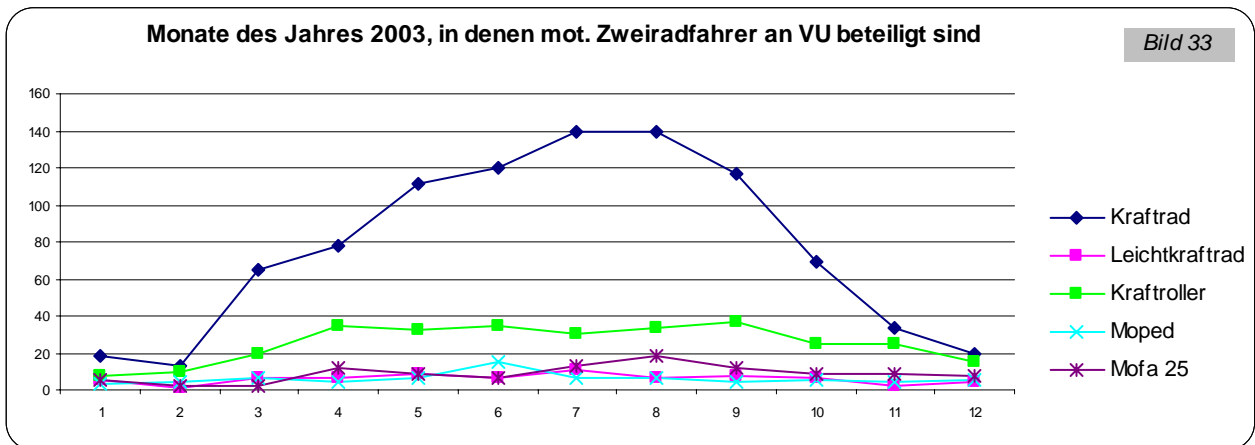
- Anstieg der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.435 (+ 45; + 3,2%)
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 937 (+ 8; + 0,9%).

Das nachfolgende Bild 32 stellt im jahreszeitlichen Ablauf die Unfallzahlen dar. Danach wird das Unfallgeschehen mit motorisierten Zweirädern stark von saisonalen Aspekten geprägt.

Ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen ist im Frühjahr mit Beginn der warmen Jahreszeit zu verzeichnen, ein Rückgang der Unfallzahlen dann im Herbst mit Beginn der Schlechtwetter-Periode.

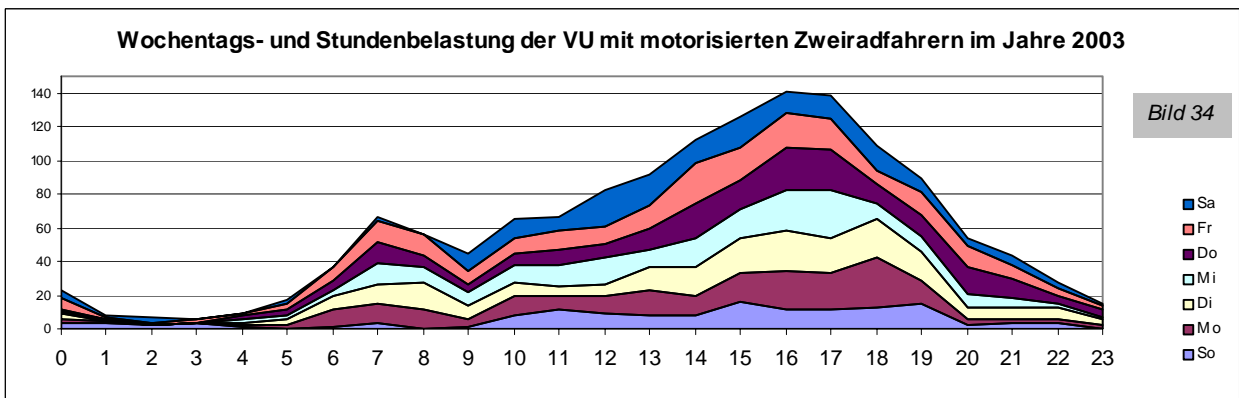


Das Unfallgeschehen wird nachhaltig durch Verkehrsunfälle mit höher motorisierten Krafträdern geprägt, während die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für die anderen motorisierten Zweiräder durch ein deutlich niedrigeres Zahlenniveau sowie einen gleichmäßigeren Verlauf gekennzeichnet ist (vgl. Bild 33). Die Verkehrsunfallzahlen mit höher motorisierten Krafträdern sind in den Monaten April bis Oktober angestiegen.



Das Bild 34 stellt die wochentägliche und stündliche Unfallverteilung dar. Im Unfallgeschehen bilden sich in zeitlicher Hinsicht Schwerpunkte ab

- an Samstagen ab 9 Uhr mit Spitzenwerten zwischen 15 und 18 Uhr,
- an Sonntagen ab 11 Uhr mit Spitzenwerten zwischen 15 und 19 Uhr,
- an übrigen Wochentagen ab 7 Uhr mit Spitzenwerten um 16 und 17 Uhr.



1.6.6.2 Verunglückte

Bei insgesamt 1.435 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 946 Personen (+ 4 ; + 0,4%).

Davon waren

- 583 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (+39) davon 9 getötet (+ 6)
- 203 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers (-26)
- 56 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (+8)
- 44 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+4)
- 60 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+21)

Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Bild 35

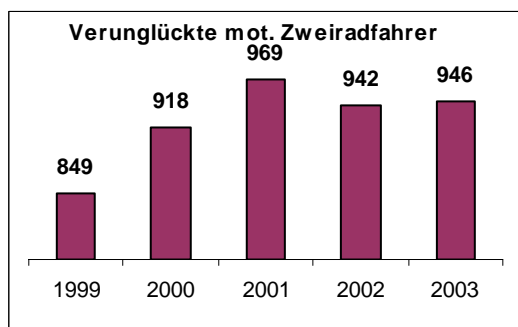
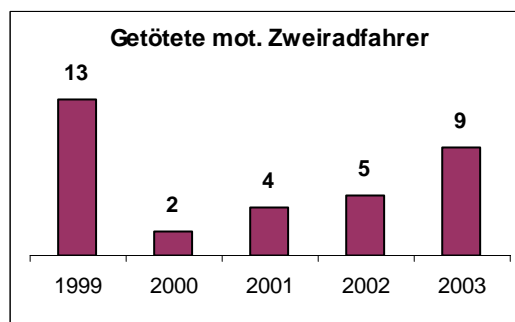


Bild 36



Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist leicht gestiegen.
- Die Zahl der getöteten motorisierten Zweiradfahrer liegt zwar noch unter der von 1999, jedoch ist seit 2000 wieder ein jährlicher Anstieg erkennbar.

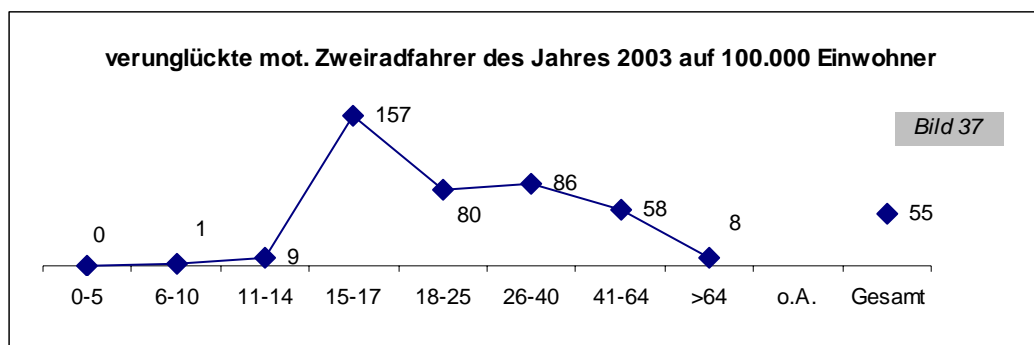


Bild 37

Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 946 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.

Wesentliche Erkenntnisse:

Insgesamt 72 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,7%) 7,6% aller verunglückten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.

- 64 Verunglückte dieser Altergruppe haben das motorisierte Zweirad gefahren; in 26 Fällen handelte es sich dabei um eine Mofa 25. Insofern ist der Einstieg junger Menschen in die motorisierte Verkehrsteilnahme mit besonderen Risiken verbunden. Dem begegnet die Polizei durch verstärkte Unterstützung der schulischen Mofa-Projekte durch Polizeiverkehrslehrer (vgl. Ziff. 2.2.3 des Berichts).
- Mit 18 Jahren erfolgt dann offensichtlich der Wechsel zum Kraftrad; immerhin verunglückten die meisten aller 18-25jährigen motorisierten Zweiradfahrer (117 von 131) mit einem Kraftrad.
- Einen deutlichen Schwerpunkt bei den verunglückten Kradfahrern bildet die Gruppe der Erwachsenen von 26 – 40 Jahre. Diese stellen einen Anteil von 38,9% der verunglückten motorisierten Zweiradfahrer und sind im Verhältnis zu ihrem Bevölkerungsanteil (26,1%) deutlich überrepräsentiert.
- Hingegen entspricht in der Altergruppe von 41 – 64 Jahre die Zahl der verunglückten Kradfahrern (33%) in etwa dem Bevölkerungsanteil (29,9%).
- Bei den höher motorisierten Krafträdern verunglücken die meisten Personen (583). Die stärkste Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 26-40 (279). In der Altersgruppe 41-64 sinkt die Verunglücktenrate auf 204 ab. Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (Getötet bzw. Schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 121 Getöteten bzw. Schwerverletzten verunglückten 48 (2 Getötete, 46 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 26-40 und 52 (5 Getötete, 47 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 41-64.

1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen ¹³

Nachfolgende Tabelle 37 enthält Angaben zu den Hauptverursachern, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 37

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern im Jahre 2003												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2003	2002	
motor.Zweiradfahrer	0	0	5	63	90	237	182	22	49	648	625	23
übrige Kfz	0	0	0	0	122	270	221	56	36	705	711	-6
Fußgänger	1	1	1	1	4	2	2	4	4	20	13	7
Radfahrer	0	2	3	2	1	4	7	2	5	26	18	8
Sonstige	0	0	0	0	1	0	4	0	31	36	23	13
Gesamt 2003	1	3	9	66	218	513	416	84	125	1435	1.390	45
Gesamt 2002	1	1	7	71	209	499	406	67	129			
Veränderung	0	2	2	-5	9	14	10	17	-4			3,2%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 25 Jahre) sind bei einem Bevölkerungsanteil von 9,5% überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (218 von 1.435 = 15,2%, Vorjahr: 241 von 1390 = 17,3%). Dies liegt im Vergleich zum Vorjahr nahezu auf demselben Niveau. 41,3% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer.
- Die Altersgruppe von 26 – 40 Jahre stellt mit 35,7% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 46,2% selbst Verursacher der Unfälle.

Diese Zahlen spiegeln eine bei Jungen Erwachsenen (JE) höhere Risikobereitschaft wider, die mit zunehmenden Alter sinkt. Zugleich unterliegen die JE einem erhöhtem Risiko des Verunglückens.

In 45,2% der Fälle verursachen die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selber. Die wesentlichen Steigerungsraten gegenüber 2002 liegen hier im Alter von 26-64 Jahren und vor allem bei den höher motorisierten Krafträdern.

¹³ Bei identischer Zahl der Hauptverursacher und –ursachen mit der Zahl der Unfälle handelt es sich jeweils nur um die erstgenannte Ursache des Hauptverursachers. Das unterscheidet diese Werte von den Zahlen im Kapitel Unfallursachen, wo die Häufigkeiten aller Ursachen (bis zu 3 Ursachennennungen sind möglich) der Hauptverursacher genannt werden.

Nachfolgende Tabelle 38 enthält Angaben zu den Hauptursachen sowie zur Art der Verkehrsbeteiligung.

Tabelle 38

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern des Jahres 2003								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2003	2002	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	14	3	0	0	0	17	7	10
Straßenbenutzung	19	5	0	4	0	28	34	-6
Geschwindigkeit	145	27	0	1	0	173	166	7
Abstand	88	46	0	0	0	134	159	-25
Überholen	55	30	0	1	0	86	63	23
Vorbeifahren	3	7	0	0	0	10	15	-5
Nebeneinanderfahren	27	85	0	1	0	113	111	2
Vorfahrt/Vorrang	22	117	0	3	0	142	122	20
Rotlicht Fahrz.	13	19	0	7	0	39	36	3
Abbiegen	25	139	0	0	0	164	193	-29
Wenden/Rückwärtsfahren	7	89	0	0	0	96	105	-9
Einfahren i.d. fließ. Verkehr	18	76	0	4	0	98	87	11
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	8	0	0	0	0	8	8	0
ruhender Verkehr	1	5	0	0	0	6	2	4
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	0	0	0	0	0	0	5	-5
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	186	45	0	4	4	239	208	31
Technischer Mangel	1	2	0	1	0	4	5	-1
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrba	0	0	16	0	0	16	9	7
Fußgängerfehler sonst. Art	0	0	2	0	0	2	4	-2
o.A.	16	10	2	0	32	60	51	9
Gesamt 2003	648	705	20	26	36	1.435	1390	45
Gesamt 2002	625	711	13	18	23			
Veränderung	23	-6	7	8	13			3,2%

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

- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht der Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit (145, Vorjahr: 134)
- Zu geringer Abstand (88, Vorjahr 116)
- Fehler beim Überholen (55, Vorjahr 42)

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

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

Im Einzelnen:

- Fehler beim Abbiegen (139, Vorjahr 162)
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (117, Vorjahr 93)
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (89, Vorjahr 99)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (76, Vorjahr 69)
- Missachtung Rotlicht (19, Vorjahr 15)

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen

2.1 Unfallbekämpfung

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

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

Für Hamburg werden alle polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle zentral in einer Unfall-Datenbank 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

Mit ihrer Hilfe erhalten die örtlich zuständigen Polizeidienststellen die notwendigen Informationen über kurzfristige Entwicklungen und Veränderungen im Unfallgeschehen. Grundlage für diese Analysen sind die signierten Unfallursachen, die das Fehlverhalten eines Unfallbeteiligten beschreiben.

Werden an einer Örtlichkeit innerhalb von 90 Tagen drei gleichartige Unfälle erfasst, wird diese Unfallsituation automatisiert erkannt und als **Unfalllage-Meldung** der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde mitgeteilt. Bezieht sich die Unfalllage-Meldung auf einen lichtzeichengeregelten Knoten, wird zusätzlich die zentrale Straßenverkehrsbehörde in der Verkehrsdirektion 5 informiert. Es ist Aufgabe dieser Dienststellen, erforderliche Maßnahmen zur Unfallbekämpfung zu prüfen und ggf. einzuleiten.

2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

Diese Analysen dienen dem Erkennen von langfristigen Entwicklungen und Unfallhäufungen. Auf Basis einer bundeseinheitlichen Untersuchungsmethodik werden alle Unfälle nach Örtlichkeiten, ihrer Anzahl sowie nach Unfalltyp und Unfallschwere im jeweiligen Zeitbezug (Ein-Jahres-Zeitraum oder Drei-Jahres-Zeitraum) erfasst, ausgewertet und priorisiert. Wesentlichen Erkenntniswert haben u.a. die signierten Unfalltypen (vgl. Anl. 4.4), die über Betrachtungen eines persönlichen Fehlverhaltens der Unfallbeteiligten hinausgehen und auf die gesamte Konfliktsituation am Unfallort abstellen.

Schwerpunkte in der Unfallbekämpfung setzt die Polizei insbesondere an Unfallhäufungsstellen. Bezogen auf diese Örtlichkeiten werden die Unfallakten systematisch ausgewertet, der Unfallort mit seinen Verkehrsabläufen und der baulichen Ausgestaltung besichtigt. Lichtzeichenanlagen und die zur Unfallzeit aufgeschalteten Signalprogramme werden in die Prüfung einbezogen. Im Ergebnis verfolgen alle Analysen das Ziel, konkrete Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.

Werden erkennbar umfangreiche und kostenintensive Umbauten an Unfallhäufungsstellen notwendig, wird die Unfallanalyse mit einer entsprechenden Empfehlung der **Unfallkommission** zugestellt. Die Unfallkommission Hamburg wurde im Jahr 2000 gegründet und setzt sich aus Vertretern der Behörde für Inneres (A 3 – Oberste Landesbehörde i.S. der §§ 44, 45 StVO), der Polizei (Straßenverkehrsbehörde) und der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (Straßenbaubehörde) zusammen. Sie ist mit fachlicher Kompetenz für Anordnung, Planung und Finanzierung ausgestattet, um notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu realisieren. Geschäftsführung und Koordination liegen bei der zentralen Straßenverkehrsbehörde der Polizei.

Die Unfallkommission hat im Jahre 2003 acht Unfallhäufungsstellen analysiert und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in 6 Fällen veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch umfangreiche bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2003 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Wandsbeker Zollstr. 82,87-89	Auffahrunfälle	Schaffung einer zusätzlichen Aufstellfläche für Linksabbieger. <i>Aufträge zur Umsetzung wurden erteilt.</i>
Osorfer Landstr. / Rugenbarg / Lange-lohstr.	Unfälle: <ul style="list-style-type: none"> • Kfz./Fußgänger • Linksabbieger und Wender • Auffahren bei Rot 	Veränderung des Knotenbereiches und Anpassung der Signalisierung, Neue LZA am Knoten Osdorfer Landstraße / Bockhorst. <i>Aufträge zur Umsetzung wurden erteilt.</i>

Siedenfelder Weg / Kirchdorfer Str.	Radfahrerunfälle mit einbiegenden Kfz.	Veränderung der Radwegführung. <i>Aufträge zur Umsetzung wurden erteilt.</i>
Max-Brauer-Allee / Holstenstr.	Auffahrunfälle	Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit erfolgen im Rahmen der vorgesehenen Grundinstandsetzung der Max-Brauer-Allee.
Lerchenfeld / Schürbeker Bogen	Verflechtungs- und Auffahrunfälle	Rechtsabbiegefahrstreifen soll sich künftig frühzeitig aus dem Linksabbiegefahrstreifen im Schürbeker Bogen (beginnend in der Straße Friedrich-Schütter-Platz) entwickeln. <i>Ummarkierungen sollen während der geplanten Siedelmaßnahmen erfolgen.</i>
Julius-Vosseler-Str. / Oddernskamp	Auffahr- und Abbiegeunfälle	Veränderung des Knotenbereiches und der Signalisierung. <i>Aufträge zur Umsetzung wurden erteilt.</i>

Nach Realisierung der Maßnahmen wird die Unfalllage in einem Vorher-/Nachher-Vergleich untersucht.

2.2 Verkehrserziehung

Die Verhinderung von Unfällen steht im Zentrum aller Aktivitäten der Polizei im Bereich der Verkehrserziehung. Zielgruppenbezogen und verhaltensorientiert werden Verkehrsteilnehmer über Unfallgefahren informiert und mit den Möglichkeiten einer verkehrssicheren und situationsangemessenen Verkehrsteilnahme vertraut gemacht.

Im Zuge der Umsetzungen der verkehrspolitischen Schwerpunktsetzung des Senats ist die Polizeiverkehrserziehung um **15 Stellen** verstärkt und damit auf einen Gesamt-Stellenbestand von 72 Stellen aufgestockt worden.

Von den neuen 15 Stellen entfallen

- **5 Stellen** zusätzlich für die vorschulische Verkehrserziehung (nunmehr 9 Stellen)
- **10 Stellen** zusätzlich für die schulische Verkehrserziehung (nunmehr 43,5 Stellen).

Personalauswahl und Ausbildung der Polizeiverkehrslehrer/-innen sind weitgehend abgeschlossen.

→ **näheres siehe Kapitel 2.2.1 und 2.2.3**

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg :

2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Durch die Aufstockung um 5 Stellen unterrichten jetzt insgesamt 9 Polizeiverkehrslehrer/ -innen der Polizeikommissariate in Kindergärten und Kindertagesheimen zum Thema „Kind als Fußgänger“. Darüber hinaus beraten sie Eltern und Erziehungsberechtigte in den Fragen der sicheren Verkehrsteilnahme des Kindes im Lebens- und Wohnumfeld.

Durch die personelle Verstärkung ist sichergestellt, dass ab 1.1.2004 alle Kindergärten und Kindertagesheime in Hamburg mit dem polizeilichen Angebot erreicht werden können.

Ergänzt wird dieses Angebot durch den „Polizeiverkehrskasper“ (Anmeldung am „Theater des Verkehrskasper“); mit ihm werden die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht durch das Medium des Handpuppenspiels vermittelt.

2.2.2 Aktion Kleinkind

Nahezu 14.000 Sechsjährige werden jedes Jahr in Hamburg eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und ihre Eltern Wochen-Veranstaltungen zur künftigen Schulwegsicherheit in den Stadtteilen an. Dazu spielt der Polizeiverkehrskasper.

2.2.3 Schulische Verkehrserziehung

Der Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrserziehung liegt im Primarbereich (Klasse 1 – 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 durch die mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrrad- ausbildung (3. und 4. Klasse) sowie vom Polizeiverkehrskasper (1. und 2. Klasse) unterstützt.

In der Sekundarstufe I (5. und 6. Klasse) der allgemeinbildenden Schulen wird der Verkehrsunterricht im Themenbereich „Radfahrprojekte“ wieder aufgenommen werden.

Für diese Kapazitätserweiterung sind 10 neue Stellen geschaffen worden (s. Ziff 2.2). Die thematische Schwerpunktsetzung korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätserweiterung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades auch im Freizeitbereich) und den damit einhergehenden Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

In enger Zusammenarbeit mit der Behörde für Bildung und Sport (BBS) wurde ein auf Dauer angelegtes Unterrichtskonzept zur Durchführung von Radfahrprojekten für die 5. und 6. Klassen entwickelt und zunächst an ausgewählten Schulen in der Praxis erfolgreich erprobt. Für das Jahr 2004 ist vorgesehen, entsprechende Fahrradprojekte allen 5. / 6. Klassen der Hamburger Schulen anzubieten und auf Dauer zu implementieren.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen konnte im Jahr 2003 in unverändertem Umfang fortgeführt werden.

Im Bereich der schulischen Mofa-Projekte wurden bisherige Aktivitäten der Polizei fortgeführt. Polizeiverkehrslehrer unterstützen in der fahrpraktischen Ausbildung sowie bei der Abnahme der Prüfungen und leisten damit einen wichtigen Beitrag für den verkehrssicheren Einstieg junger Menschen (Altersgruppe ca. 14 – 16 Jahre; 7. – 9. Klasse) in den motorisierten Verkehr. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung durch die Polizei.

Schuljahr 2002 / 2003 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 2.675 Stunden
- in Schulen 13.816 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 2.198 Stunden

Aktion Kleinkind 19 Veranstaltungen mit 1.400 Kindern

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 756 Vorstellungen
- in Kindergärten 56 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 65 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- mobil 3.050 Stunden
- Sonderveranstaltungen 325 Stunden
- Radfahrausbildung 15.400 Teilnehmer

Mofaprojektunterricht 60 Kurse (insges. 1.036 Teilnehmer)

2.3 Verkehrsaufklärung und -information

2.3.1 Junge Erwachsene

In Hamburg gibt es ca. 170.000 Personen in der Altersgruppe 18-25, sogenannte Junge Erwachsene und vielfach „Fahranfänger“. Diese Altersgruppe ist nach wie vor überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit zum Teil schweren Personenschäden beteiligt und insofern spezielle Zielgruppe präventiver und repressiver polizeilicher Aktivitäten.

In 2003 gab es 14 größere Schwerpunktkontrollen mit der Zielrichtung „Alkohol / Drogen - Junge Fahrer“. Im Rahmen dieser Kontrollen wurden die „Jungen Fahrer“ auch über die Risiken im Umgang mit Alkohol und Drogen im Straßenverkehr informiert.

2.3.2 Senioren

In Hamburg leben ca. 299.000 ältere Mitbürger (= 17% der Bevölkerung), davon ca. 14.000 Ausländer. Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt seit 1995 über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit als auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention.

Aktuell sind 82 Beamte in der Seniorenberatung tätig. Bürgernahe Beamte haben in ihrem Zuständigkeitsbereich in über 500 Veranstaltungen Vorträge vor etwa 18.000 Senioren gehalten, um u.a. über die Gefahren im Straßenverkehr aufzuklären.

Die Beratung von Senioren wurde insbesondere durch den Erfahrungsaustausch mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates intensiviert.

2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

Unter dem Motto „**Rücksicht auf Kinder ... kommt an!**“ wurde im Juni 2003 eine dreiwöchige Verkehrssicherheitsaktion zur Senkung der Verkehrsunfälle mit Kindern durchgeführt. Im gesamten Hamburger Stadtgebiet gab es insgesamt 430 Maßnahmen in Form von Verkehrskontrollen und Informationsveranstaltungen zum Thema Kinderunfälle.

Aus der Erkenntnis heraus, dass Verkehrssicherheit für Kinder nicht nur alleinige Aufgabe der Polizei ist und das Ziel „Verringerung der Kinderunfälle“ nur durch gemeinsame Aktivitäten von erfahrenen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden kann, war die Aktion „Rücksicht auf Kinder...kommt an“ im Vorjahr mit einer 14-tägigen „Konzertierte Aktion“ im Oktober 2002 ins Leben gerufen worden. Mitwirkende Partner der Polizei Hamburg sind u. a. die Behörde für Bildung und Sport (BBS), die Landesunfallkasse Hamburg (LUK), der ADAC-Hansa und die Verkehrswacht Hamburg e. V.

Aufgrund der negativen Unfallentwicklung im Bereich der Verkehrsunfälle mit radfahrenden Kindern lag der thematische Schwerpunkt im Jahr 2003 bei „Kindern als Radfahrer“. So wurden in den drei Wochen allein 1360 Fahrräder kontrolliert und ggf. Verwarngeldverfahren eingeleitet.

Angelehnt an die Unfalldauswertung „Kinderunfälle“ lagen die beiden anderen Themenschwerpunkte im Bereich

- Kinder als Mitfahrer im PKW und
- Kinder als Fußgänger.

Im Blickpunkt der Aktivitäten standen auch die Erwachsenen, denn Unfälle mit Kindern werden zu ca. 51 % von Erwachsenen verursacht.

Neben der verstärkten Kontrolle der Radfahrer, der (richtigen) Anwendung von Kinderrückhaltesystemen fanden auch Geschwindigkeitskontrollen im Bereich von Schulen und Kindergärten sowie an Örtlichkeiten mit bedeutender Frequentierung von Kindern in den Nachmittags- und frühen Abendstunden (Freizeitunfälle) statt. Im Aktionszeitraum wurden insgesamt 4382 Verwarn- und Bußgeldverfahren eingeleitet.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der LUK, des ADAC und der Verkehrswacht) über die o. g. Themenfelder informierten. Das Infomobil der Polizei Hamburg wurde zu diesem Zweck mit Kinderrückhaltesystemen, Fahrradhelmen, einem „verkehrssicheren Fahrrad“, Videos und Informationsbroschüren ausgerüstet. Auch der Gurtschlitten der Verkehrswacht kam bei örtlichen Aktionen zum Einsatz und demonstrierte anschaulich die Notwendigkeit einer richtigen Kindersicherung im Kfz. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten wurden ca. 9300 Personen erreicht.

Alle Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter www.ruecksicht-auf-kinder.de veröffentlicht.

Die Homepage der Aktion ist jederzeit im Internet einzusehen und gibt ein vielfältiges Informationsangebot im Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

Der Rückgang der Kinderunfälle im Jahr 2003 um 15% ist erfreulich und auch Bestätigung des eingeschlagenen Weges, zugleich aber auch Ansporn, die gemeinsamen Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Kinder mit Nachdruck weiter zu verfolgen.

Die „Konzertierte Aktion“ wird auch in 2004 weitergeführt werden.

2.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Daneben gab es im Jahr 2003 wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitswoche im Elbe-Einkaufszentrum
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn mit dem Staatsrat der BBS und dem Liedermacher Peter Sebastian sowie die Präsentation der „Größten Schultüte der Welt“ auf dem Gänsemarkt.

Neben dem „normalen“ Einsatz des Polizeiverkehrskaspers und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 65 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Veranstaltung im Kinder-Hospiz „Sternenbrücke“
- Verkehrssicherheitsaktion Kirchhof St. Georg

Im „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee konnten im Jahr 2003 fast 600 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen „Motorradtage“, „Reisen“, „Du und Deine Welt“ sowie auf der „Radreisemesse des ADFC“ war die Polizei mit einem Infostand vertreten.

Durch zahlreiche Gespräche konnte die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermitteln und interessierte Bürger informieren.

2.4 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentrierte sich auch im Jahr 2003 auf die Bekämpfung der Hauptunfallursachen

- Überhöhte Geschwindigkeit
- Alkohol und illegale Drogen im Straßenverkehr
- Missachtung des Rotlichtes

und orientierte sich hier wesentlich an Unfalldhäufungen.

2.4.1 Geschwindigkeitskontrollen

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

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

Die Polizei konzentriert einen Großteil der Überwachungsmaßnahmen auf Örtlichkeiten, an denen sich Unfälle mit Personenschäden häufen. Darüber hinaus setzt die Polizei einen weiteren Schwerpunkt im Umfeld von besonders schützenswerten Einrichtungen wie zum Beispiel Schulen, Kindergärten, Altenheimen etc.

Daneben werden mit geringerem Ressourceneinsatz Geschwindigkeitsmessungen an Örtlichkeiten durchgeführt, an denen erfahrungsgemäß die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschritten wird.

Die Steuerung des Einsatzes stationärer und mobiler Überwachungstechnik im Sinne der beschriebenen Leitlinie erfolgt auf Basis entsprechender Analysen der Unfallsituation unter besonderer Berücksichtigung der geschwindigkeitsbezogenen Unfälle mit Personenschäden.

Insgesamt führte die Polizei 3.744 mobile Geschwindigkeitskontrollen durch, bei denen 3.069.465 Kraftfahrzeuge gemessen wurden. Insgesamt 132.357 Kraftfahrzeuge (= 4,3 %) fuhren zu schnell und wurden angezeigt.

An 19 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung werden stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen durchgeführt. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. Diese Überwachungstechnik vermeidet eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei. Mittels stationärer Überwachung hat die Polizei im Jahr 2003 insgesamt 217.770 Verstöße registriert.

Weiterhin wurden 31 Handlasermessgeräte zur Geschwindigkeitsüberwachung im nachgeordneten Straßennetz, insbesondere in 30 km/h-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Altenheimen eingesetzt.

Im Jahr 2003 wurden 8.324 Verstöße registriert, davon 1.989 im Bußgeld- und 6.335 im Verwarngeldbereich.

2.4.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit stationären Anlagen überwacht.

An den 10 Rotlichtüberwachungsanlagen wurden im Jahr 2003 insgesamt **10.257 Verstöße** polizeilich registriert.

Daneben wurden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen verfolgt, so dass sich für das Jahr 2003 insgesamt **12.737 abgeschlossene Fälle** der Rotlichtmissachtung (Feststellung mobil / stationär) ergeben.

2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt sowohl der Überwachung als auch der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei im Jahre 2003 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2003), „Reisemesse“ (Februar 2003), und „Du und Deine Welt“ (August 2003) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 1.209 Verstöße gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 3.193 Fällen festgestellt; gegenüber den Fallzahlen von 2002 (3.331) ist ein Rückgang von 4 % zu verzeichnen.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 411 Fällen festgestellt (Vorjahr: 165 Fälle). In 461 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 65 Fälle).

Der Anstieg der Fallzahlen „Drogen im Straßenverkehr“ ist auf eine neue Schulungs- und Einsatzkonzeption der Polizei zurückzuführen und bedeutet nach allen Erkenntnissen eine Aufhellung des Dunkelfeldes.

2.4.4 Radfahrer

Radfahrer zählen zur Kategorie der schwächeren Verkehrsteilnehmergruppen. Sie sind unverändert häufig Opfer von Verkehrsunfällen, sowohl aufgrund von Fehlern anderer - insbesondere motorisierter - Fahrzeugführer, als auch durch eigenes Fehlverhalten. Dies spiegelt sich regelmäßig in den Unfallzahlen wider. Allerdings verhalten sich auch Radfahrer nicht selten regelwidrig. Ihr Fahrverhalten ist überwiegend von dem Ziel bestimmt, ggf. auch unter Missachtung von Rechtsvorschriften so schnell wie möglich von einem Ort zum anderen zu gelangen.

Um Fehlverhalten sowohl von Radfahrern als auch gegenüber Radfahrern in Gebieten mit relativ starkem Radverkehr überwachen zu können, wurde auch im Jahre 2003 von Anfang April bis Ende Oktober die Fahrradstaffel mit bis zu 6 Beamten in der ehemaligen PD Mitte eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2003 insgesamt 1.830 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern im Jahre 2003 ein Schwerpunkt der Konzentrierten Aktion „Rücksicht auf Kinder ...kommt an“ (vgl. auch Ziff. 2.3.3).

2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.4.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld, das absehbar in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird, sind Kontrollen des Güterverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung des Wirtschaftsverkehrs, steigende Tonnage und Transportleistungen auf den Straßen, einen hohen Konkurrenzdruck im Speditionsgewerbe und auch immer wieder spektakuläre Unfälle mit LKW (hierunter werden alle als LKW zugelassenen Kraftfahrzeuge von 2 t bis 40 t verstanden).

Kontrollmaßnahmen der Polizei im Verbund mit anderen Behörden (z.B. BAG, Zoll) konzentrieren sich vorwiegend auf die Einhaltung der Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten), auf Fragen der Ladungssicherheit, technische Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführer.

In Hamburg wurden im Jahr 2003 im Rahmen gezielter Kontrollen insgesamt 3.574 Schwerlastfahrzeuge überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im Mai und September 2003 wurden 38,1 % der überprüften Fahrzeuge beanstandet. Schwerpunkte betrafen technische Fahrzeugmängel sowie Defizite in der Ladungssicherung, aber auch Verstöße gegen Sozialvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten).

2.4.5.2 Überwachung des ruhenden Verkehrs

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer und die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses 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,
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens.

Zur Erhaltung des Verkehrsflusses sowie der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wurde im Jahre 2003 konzentriert gegen das verbotswidrige Parken in 2. Reihe vorgegangen. Dabei richten sich die Maßnahmen nicht nur gegen das regelwidrige Halten und Parken auf der Fahrbahn, sondern es wird auch gegen Falschparker auf Seitenstreifen, in Ladezonen und auf Parkstreifen vor dem Hintergrund vorgegangen, da dieses Verhalten vielfach ursächlich für ein verbotswidriges „2. Reihe-Parken“ ist.

Seit März 2003 wird im erweiterten City-Bereich ein Zentraler Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) mit 25 Angestellten im Polizeidienst zielgerichtet zur Beseitigung dieser Störungen des Verkehrsflusses eingesetzt.

Allein dieser ZVOD hat in 2003 120.948 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 2.081 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Hinzu kommen Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate, so dass die Polizei insgesamt 180.008 Anzeigen in Zusammenhang mit dem „2.-Reihe-Parken“ erstattet hat und 4.272 Fahrzeuge abschleppen ließ.

Im Jahr 2003 wurden im ruhenden Verkehr insgesamt 827.015 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 47.629 Fahrzeuge abgeschleppt.

2.4.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen

Um bei gezielten Verkehrskontrollen einen spürbaren Überwachungsdruck und eine hohe Öffentlichkeitswirkung erzielen zu können, führen die nord- und ostdeutschen Bundesländer seit mehreren Jahren gemeinsame und abgestimmte Kontrollen durch, die jeweils von einem Bundesland koordiniert und ausgewertet werden.

Hamburg hat im Jahr 2003 an größeren Kontrollen teilgenommen, die insbesondere die Überwachung des Schwerlastverkehrs, die Verfolgung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr sowie die Bekämpfung des Fahrens unter Alkohol- und Drogeneinfluss zum Ziel hatten.

2.5 Verkehrslenkung, – regelung und – information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die Verkehrsleitzentrale (VLZ) und die (Elb)-Tunnelbetriebszentrale (TBZ) der Polizei Hamburg durch verkehrsregelnde und -lenkende Maßnahmen einen wichtigen Beitrag. Die Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst unterstützt die Maßnahmen mit aktuellen Informationen zur Verkehrslage an die Verkehrsteilnehmer.

An den Hamburger Autobahnen und an stark belasteten Verkehrsknoten in der Innenstadt sind 59 Fernsehkameras aufgestellt, deren Bilder ständig in die VLZ übertragen werden. Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus 72 - Kameras ausgestattet. Mit diesen Systemen und Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz können deshalb schnell erfasst und Gegenmaßnahmen, z.B. Programmveränderungen der Ampelschaltungen, unverzüglich eingeleitet werden.

Von insgesamt 1723 Lichtzeichenanlagen (LZA) sind 1473 rechnergesteuert. Sie sind an die VLZ angeschlossen, die im Jahr 2003 durch 98.999 Programmveränderungen Verkehrsstörungen minimiert oder vermieden hat.

Die TBZ lenkt den Verkehr im Elbtunnel durch Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen oder Tunnelröhren, insbesondere zur Beseitigung von Störungen.

Bedingt durch erforderliche Baumaßnahmen in einer der vier Röhren wird der Verkehr zur Zeit i.d.R. über drei Fahrstreifen je Richtung geführt.

Die Behörde für Bau und Verkehr und die Behörde für Inneres - Polizei - optimieren zur Zeit die verkehrstechnischen Einrichtungen zur Verkehrslenkung u. -beeinflussung im 4-Röhren-Betrieb.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2003 von der Verkehrsleitzentrale 1282 manuelle Schaltungen über die Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der BAB 7 durchgeführt. Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen werden auf den Schilderbrücken im Vorfeld des Elbtunnels angezeigt.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2003 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. 45.000 Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information sind in behördenübergreifenden Kooperationen – Behörde für Bau und Verkehr, Polizei/Verkehrsdirektion, Hamburger Hochbahn AG - im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten realisiert worden oder befinden sich in der Vorbereitungsphase.

In diesem Zusammenhang sind zu nennen

- die Installation weiterer Verkehrskameras an strategisch bedeutenden und bisher nicht beobachtbaren Streckenabschnitten wie z. B. an der BAB 7 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest und der Anschlussstelle HH-Volkspark sowie im Umfeld der Arenen zur Verbesserung der Verkehrslageerfassung
- die technische Vernetzung der Kamerasysteme von Busbetriebsleitstelle der Hamburger Hochbahn und der Polizei (in der Verkehrsleitzentrale) mit Übertragung einzelner Verkehrskamera-Bilder als Grundlage für verbesserte Verkehrslenkungsmaßnahmen

Darüber hinaus gibt es konkrete Planungen für den Ausbau von Verkehrsinformationsdiensten. Es ist vorgesehen, innerhalb des Internetdienstes „Verkehrsinfo Region Hamburg“ (www.verkehrsinfo.hamburg.de) folgende Angebote zu konzipieren:

- Verkehrsvorschau: Verkehrsinformationen über verkehrlich relevante Großveranstaltungen wie z. B. dem Hamburg-Marathon oder dem Straßenradrennen „HEW-Cyclastics“
- Erweiterte Darstellung der Verkehrslage: Bereitstellung von Kamera-Bildern aus dem Verkehrsfernsehen der Polizei von drei Standorten auf der BAB 1 zwischen dem Autobahnkreuz HH-Ost und dem Autobahnkreuz HH-Süd

Die Realisierung ist für 2004 in Aussicht genommen.

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

2.6 Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen

Im Rahmen der verkehrspolitischen Zielsetzung des Senats haben die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege, die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses sowie die Beseitigung von Verkehrshindernissen eine besonders herausgehobene Bedeutung.

Zur Erreichung dieser Ziele sind eine Reihe von Maßnahmen begonnen und zum Teil bereits zu einem vorläufigen Abschluss gebracht worden, die im Nachfolgenden näher beschrieben werden.

2.6.1 Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen

Nach den 1997 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommenen Bestimmungen des § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur noch angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bedeutender Rechtsgüter erheblich übersteigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat in einer Entscheidung am 5.4.2001 festgelegt, dass auch vor 1997 getroffene straßenverkehrsbehördliche Anordnungen diesen Bestimmungen genügen müssen.

Im Kontext der verkehrspolitischen Zielsetzung des Senats zur Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses hat die Zentrale Straßenverkehrsbehörde die Möglichkeiten einer Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen unter Verkehrssicherheitsaspekten geprüft. Im Ergebnis wurden mit Zustimmung der Obersten Landesbehörde auf folgenden Autobahnabschnitten Geschwindigkeitsanhebungen angeordnet und umgesetzt:

BAB	Geschwindigkeitsregelung und Regelungsbereich	Realisierung
A 1	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h zwischen dem AK HH-Süd und der AS Harburg in beiden Fahrtrichtungen	9.4.2003
A 7	<ul style="list-style-type: none"> Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Süden ab dem Elbtunnel unter gleichzeitiger Verdeutlichung der Richtgeschwindigkeit von 130 km/h Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Fahrtrichtung Norden ab der Landesgrenze zu Niedersachsen im Bereich der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf 120 km/h 	10.4.2003 18.3.2002
A 25	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h auf der gesamten Strecke in beiden Fahrtrichtungen	26.6.2003

Für den nachstehenden Autobahnabschnitt konnte die Umsetzung aus baulichen Gründen noch nicht erfolgen:

BAB	Geschwindigkeitsregelung und Regelungsbereich	Realisierung
A 255	Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 auf 100 km/h in Fahrtrichtung stadtauswärts bis zum AK HH-Süd	Termin noch offen

Im Ergebnis haben sich infolge der dargestellten Maßnahmen bisher keine Anhaltspunkte für eine Veränderung der Verkehrssicherheitslage ergeben.

2.6.2 Tempo 60 auf Hauptverkehrsstraßen

Auf der Basis des bürgerschaftlichen Ersuchens, die Möglichkeiten einer Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h auf Hauptverkehrsstraßen unter Abwägung der Sicherheits- und Emissionsgesichtspunkte zu prüfen (Drs. XVII/908), wurden bzw. werden alle hierfür infrage kommenden Hauptverkehrsstraßen mit größerer Verkehrsbedeutung auch für den überregionalen Verkehr von der Zentralen Straßenverkehrsbehörde untersucht.

Abweichend von der bundeseinheitlich innerhalb geschlossener Ortschaften für alle Kraftfahrzeuge grundsätzlich geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kann die Straßenverkehrsbehörde unter Berücksichtigung bestimmter Aspekte der Verkehrssicherheit sowie der baulichen Ausgestaltung des Verkehrsweges eine höhere Geschwindigkeit zulassen. Die näheren Voraussetzungen ergeben sich aus § 41 StVO, VwV Nr. 31 VI zu Zeichen 274 und § 45 Absatz 8 StVO.

Die Zentrale Straßenverkehrsbehörde hat im Hinblick auf die Auftragsbearbeitung ein mehrstufiges Verfahren gewählt, dessen wesentliche Grundzüge im Verkehrsbericht für das Jahr 2002 beschrieben wurden.

Für die folgenden zwei Straßenzüge ist im Jahre 2003 - im Einvernehmen mit den örtlichen Polizeikommissariaten sowie nach Zustimmung der Obersten Landesbehörde - eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h realisiert worden:

Straßenzug	von	bis	Realisierung
B 75	Stein-Hardenberg-Str. / Tonndorfer Hauptstr.	Meiendorfer Str. / Spitzbergenweg (Anschluss an bestehende 60km/h-Regelung)	9.5.2003
	Brombeerweg / Heinrich-Traun-Platz	Alte Landstraße / Emekesweg	2.7.2003

Im Ergebnis haben sich infolge der dargestellten Maßnahmen bisher keine Anhaltspunkte für eine Veränderung der Verkehrssicherheitslage ergeben.

2.6.3 Abbau von Absperrelementen

Ein weiteres Projekt der Straßenverkehrsbehörde besteht in der Entfernung künstlich geschaffener Absperrelemente, die nicht der Verkehrssicherheit dienen und daher entbehrlich sind. In der Öffentlichkeit ist dieses Vorgehen vielfach mit dem Begriff „Entpollerung“ belegt worden.

Beim Einsatz von Absperrelementen hatte sich im Laufe vieler Jahre aus unterschiedlichen Gründen eine Verwaltungspraxis entwickelt, die neben sinnvollen Maßnahmen offenkundig auch ein Übermaß an Reglementierung im Verkehrsraum hervorgebracht hatte.

Ein wesentliches Ziel des Projektes besteht darin, den „Wildwuchs“ der vergangenen Jahrzehnte durch Abbau nicht mehr benötigter Absperrelemente auf ein sinnvolles Maß zurückzuführen. Es sollen zusätzliche Parkflächen für den motorisierten Verkehr geschaffen und das Stadtbild verbessert werden.

Absperrelemente sind Verkehrseinrichtungen und gemäß § 45 Abs. 9 StVO nur dort von der Straßenverkehrsbehörde anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zur Verkehrssicherheit oder zum Schutz von Wegeflächen dringend geboten ist. Bei Absperrelementen kann es sich im Einzelnen um Sperrpfosten, -bügel, Gitter, Schranken, Betonelemente unterschiedlicher Form, Pflanzkübel, Natursteine wie z.B. Findlinge oder andere Komponenten handeln. Eine Fachanweisung beschreibt unter Nennung konkreter Beispiele restriktiv den Handlungsrahmen für den Aufbau bzw. Fortbestand von Absperrelementen und gewährleistet mit diesen Entscheidungskriterien die Einheitlichkeit der Verwaltungspraxis in allen Stadtteilen Hamburgs.

Die Polizei hat bis Ende 2003 knapp 6.000 Straßen (ca. 75% des Hamburger Straßennetzes) überprüft und den Abbau von 71.101 entbehrlichen Absperrelementen angeordnet. Zeitgleich ist die straßenbauliche Prüfung zur Einrichtung von 1.090 neuen Parkplätzen angeregt worden.

Die Anordnungen befinden sich noch zu einem großen Teil in der Umsetzung durch die Bezirksamter.

2.6.4 Einführung des Grünpfeils

Die verkehrspolitische Entscheidung des Senates zur weitgehenden Einführung der Verkehrsregelung - Rechtsabbiegen bei Rot mit Grünpfeil (§ 37 StVO) – stellte einen weiteren Arbeitsschwerpunkt der Straßenverkehrsbehörde auch im Jahr 2003 dar.

Mit Einführung der seit 1994 in der StVO verankerten Regelung ist die Verbesserung der lokalen Leistungsfähigkeit der jeweiligen Kreuzung / Einmündung beabsichtigt, weil insbesondere in den verkehrsschwachen Zeiten die Wartezeit bei Rotlicht in Abhängigkeit zur Verkehrssituation verkürzt werden kann. Hierdurch erhöht sich der Verkehrsfluss bei gleichzeitiger Verminderung von Lärm- und Abgasimmissionen.

Die Grünpfeil-Regelung erlaubt dem Fahrzeugführer unter bestimmten Voraussetzungen das Abbiegen bei Rot, wenn dieses ohne Gefährdung und Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer möglich ist, sie zwingt aber niemanden dazu. Bedeutsam ist die Anhaltepflicht, auf die mittels einer unter jedem Grünpfeil angebrachten Hinweistafel gesondert hingewiesen wird. Verstöße können je nach Sachlage mit bis zu drei Punkten und einem Bußgeld in Höhe von € 100,- geahndet werden.

Der Umsetzung dieser Maßnahme war eine systematische Prüfung aller Hamburger Kreuzungen und Einmündungen mit Licht-Signalregelungen vorausgegangen, da die Zulässigkeit einer Grünpfeilregelung an bestimmte, in der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 37 (2), Ziff. XI Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgeführte Bedingungen geknüpft ist.

Bis zum 31.12.03 waren 293 Grünpfeile an 203 Kreuzungen und Einmündungen angeordnet. In diese Bilanz einbezogen sind auch einzelne Fälle, in denen ein Grünpfeil aufgrund von polizeilichen Feststellungen oder aber Bürgerhinweisen wieder demontiert werden musste, weil wider Erwarten nicht alle Voraussetzungen für

diese Regelung vorlagen oder aber sich die tatsächlichen Verkehrsabläufe ungünstig und damit anders als Prognostiziert entwickelt hatten.

Auch im Jahr 2003 ist das Unfallgeschehen im Zusammenhang mit der Grünpfeil-Regelung als unauffällig zu bewerten. Sowohl in Relation zum Unfallgeschehen in Hamburg (insgesamt 56.637 Unfälle im Jahr 2003) als auch im Vergleich zu den registrierten 3.569 Unfällen in vergleichbaren Vorfahrtsituationen (z.B. Missachtung Vorfahrt oder Vorrang; Missachtung des Rotlichts an Ampeln) ist diese Zahl als ausgesprochen niedrig zu bewerten.

3. Sonstige Maßnahmen

Vorbemerkung

Der Teil 3 des Verkehrsberichtes beinhaltet Angaben zu sonstigen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr und bezieht sich dabei auf Angaben der Polizei (Nr. 3.1), des Einwohnerzentralamtes –E 6 – (Nr. 3.2) sowie des Landesbetriebes Verkehr (Nr. 3.3).

Die Aufgabenbereiche Gutachten, Prüfungen und Untersuchungen von Fahrzeugen wurden aus dem Landesbetrieb Verkehr ausgegliedert und als TÜV-Hanse GmbH privatisiert. Angaben zu diesen Themen, die in vergangenen Verkehrsberichten unter Ziff. 3.3 und 3.4 aufgeführt waren, können künftig der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) unter www.kba.de entnommen werden.

3.1 Sichergestellte Fahrzeuge

Gründe für Sicherstellungen waren weit überwiegend strafprozessuale Maßnahmen, daneben in geringen Anteilen Eigentumssicherungen oder behauptete technische Mängel bei Verkehrsunfällen.

Tabelle 39

Sichergestellte Fahrzeuge im Jahre	2002	2003	Änderung
gesamt	3171	3459	+ 9,1 %
Davon			
> nicht abgeholt und nach Fristablauf versteigert	315	287	- 8,9 %
> durch Gerichtsurteil eingezogen	70	64	- 6
> Fundbüro (Mofa)	15	7	- 8

3.2 Verkehrsordnungswidrigkeiten

Diese Übersicht enthält die von der **Verwarnungs- und Bußgeldstelle** in den Jahren **2002** und **2003** bearbeiteten Vorgänge. (Wegen der zeitlichen Abfolge im Ordnungswidrigkeitenverfahren – von der Anzeigenfertigung bis zum rechtskräftigen Abschluss – sind die nachfolgenden Zahlen nicht identisch mit den Vorgangszahlen der Polizei).

Tabelle40

Tabelle40

	2002	2003
Aufkommen an Ordnungswidrigkeitenanzeigen	1.336.158	1.316.191
> davon		
Verkehrsunfallanzeigen	30.212	30.509
Wirksame Verwarnungen mit Verwarngeld	945.423	923.610
> darunter aus dem Unfallbereich	15.269	15.774
Eingeleitete Bußgeldverfahren	257.762	234.110
> darunter aus dem Unfallbereich	3.969	3.547
Bußgeldbescheide	239.123	219.450
> darunter aus dem Unfallbereich	10.048	9.123
Kostenentscheidungen nach § 25a StVG (Halterhaftung)	22.327	17.017
Anträge auf gerichtliche Entscheidungen nach § 25a StVG	384	319

3.3 Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen

Nachfolgende Tabelle beinhaltet Angaben zu erteilten Erlaubnissen und Ausnahmegenehmigungen.

Tabelle 52

Vorgänge	2002	2003
Ausnahmegenehmigungen nach der StVZO (§ 70 StVZO) - Ausnahmen von den Bau- und Betriebsvorschriften, Fahrerlaubnisrecht	2.527	2.068
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 46 StVO) - Halten/Parken, Anwohnerparken	4.204	4.319
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO (§ 30 StVO) - Sonntagsfahrgenehmigungen	6.920	6.951
Erlaubnisse zur Durchführung von Schwer- und Großraumtransporten und Ausnahmegenehmigungen zur Durchführung von Langholz- und Langeisentransporten mit nach hinten/vorne herausragender Ladung	27.303	24.442
Sonstige AG - Abschleppdienst, Filmaufnahmen, Fußgängerzone, Gesperrte Straßen, Gurtbefreiung, Staumelder	317	307
Ausnahmegenehmigungen nach der StVO für Schwerbehinderte und Ärzte	2.457	2.365
Gesamt	43.728	40.452

4. Anlagen

4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

4.1.1 Vorbemerkung

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 Unfallsbildes 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:

4.1.2 Unfallkategorien

Unfälle mit Personenschaden (VUPS)		
Kategorie 1	4V [*]	1 oder mehr getötete Verkehrsteilnehmer (VT)
Kategorie 2		1 oder mehr schwerverletzte (SV) VT, aber keine Getöteten (G)
Kategorie 3		1 oder mehr leichtverletzte 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	alle sonstigen Sachschadensunfälle 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

4.1.3 Begriffe

Unfallkategorien ergeben sich aus dem Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz. Dabei bestimmt die schwerste Folge die Kategorie.

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

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

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

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

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

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

Hauptverursacher sind die in der Reihenfolge der Unfallbeteiligten zuerst genannten Personen (Ordnungsnummer 1).

Ihre erstgenannte Ursache (von drei möglichen Nennungen) ist die Hauptunfallursache. Angaben über Sachschadenhöhen beruhen in der Regel auf Schätzungen der unfallaufnehmenden Polizeibeamten.

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

Unfalllage-Meldungen werden an die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde gesandt, wenn an einer Örtlichkeit innerhalb von 90 Tagen drei gleichartige Unfälle erfasst wurden.

Hinweis:

Seit dem 1. 1. 1995 werden alle in Hamburg von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfälle im EDV-System UDEFO (Unfalldatenerfassung und -forschung) bei der Verkehrsdirektion –VD 01- erfasst. Alle Unfalldaten dieses Berichtes seit dem Datum entstammen diesem System. Anders als in der Bundesstatistik sind in UDEFO auch Unfälle der Kategorie 5 mit Einzelheiten erfasst und nicht nur als Gesamtzahl (mit der Angabe, ob innerorts, außerorts oder auf BAB). Sie sind mit begrenzten Daten (u.a. Ort, Zeit, Verkehrsbeteiligung, Ursachen) in UDEFO enthalten.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes seit dem 1. 1. 1995 (Aufgabe der Abgrenzung nach Schadenhöhen zugunsten der Deliktsschwere und dem Kriterium „Fahrzeug musste abgeschleppt werden“) sind Langzeitvergleiche der Sachschadenumfälle nur bedingt möglich.

4.2 Strukturdaten



	<u>2002</u>	<u>2003</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ¹⁴	755,2	755,3
Länge des Hamburger Straßennetzes ¹⁵ in km	3947	3947
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	149	149
- andere Straßen	3716	3715
Einwohner Hamburgs ¹⁶ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.726.128	1.728.806
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ¹⁷	2.286	2.288
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ¹⁸	949.968	947.472
Fahrleistungen Deutschland in Mrd. km ¹⁹	620,3	620,3
darunter Pkw	511,3	511,3

¹⁴ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁵ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

¹⁶ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁸ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁹ Quelle: DESTATIS: Unfallgeschehen 2001

4.3 Unfallursachenverzeichnis

Nachfolgende Übersicht beinhaltet das bundeseinheitliche Verzeichnis möglicher Unfallursachen als Basis der polizeilichen Unfallaufnahme.

Bei der Unfallaufnahme sind stets alle konkret feststellbaren Ursachen (im Höchstfall drei pro Unfallbeteiligten) zu registrieren.

Für den Fall, dass Unfallursachen nicht konkret ermittelbar sind oder die vorliegenden konkreten Beschreibungen auf das jeweilige Verkehrsgeschehen nicht genau zutreffen, gibt es im jeweiligen Abschnitt ergänzend sogenannte "Auffangtatbestände" (z.B. Ursachen 04, 49, 55, 69, 74, 84 und 88).

Nur wenn eine Zuordnung zu den vorgenannten „Auffangtatbeständen“ auch nicht möglich ist, ist die Ursache 89 zu verwenden.

Die Ursachen 01 - 69 werden den jeweiligen unfallbeteiligten Personen zugeordnet.

Die Ursachen 70 - 88 sind als sonstige Informationen zu den Umfeldbedingungen des Unfalles zu erheben. Das so gewonnene Datenmaterial ist eine der wesentlichen Grundlagen für die Analyse und Bewertung des Verkehrsgeschehens. Auf diesem Wege erhalten Polizei / Straßenverkehrsbehörden, Straßenbaulastträger sowie externe Träger der Verkehrssicherheitsarbeit wesentliche Informationen für eine zielgenaue Ausrichtung ihrer Arbeit in den Bereichen Verkehrsraumgestaltung, Verkehrsüberwachung und Verkehrsprävention

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Verkehrstüchtigkeit		Abstand	
* Alkoholeinfluß	01	* Ungenügender Sicherheitsabstand (sonst. Ursachen, die zum Verkehrsunfall führten, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung pp zuzuordnen.	14
* Einfluß and. berauschender Mittel (Drogen, Medikamente)	02		
* Übermüdung	03		
* sonstige körperliche oder geistige Mängel.	04	* Starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	15
Fehler der Fahrzeugführer		Überholen	
* Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	10	* Unzulässiges Rechtsüberholen	16
* Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	11	* Überholen trotz Gegenverkehr	17
		* Überholen trotz unklarer Verkehrslage	18
Geschwindigkeit		* Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	19
Nicht angepaßte Geschwindigkeit		* Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und / oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	20
* mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	12		
* in anderen Fällen	13	* Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	21

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Überholen		Vorfahrt / Vorrang	
* sonst. Fehler beim Überholen (z.B. ohne genügenden Seitenabstand; an FGÜ siehe 38,39)	22	* Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgen. Pos. 39)	31
* Fehler beim Überholtwerden	23	* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge (Z. 208 StVO)	32
Vorbeifahren		* Nichtbeachten des Vorrangs von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen	33
* Nichtbeachten des Vorrangs entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperungen (§ 6 StVO /ausg. Pos.32)	24	Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Abbiegen	
* Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Hindernissen oder Absperungen und / oder ohne rechtzeitige Ankündigung des Ausschierens	25	* Fehler beim Abbiegen (§ 9 StVO), ausgen. Pos. 33, 40)	35
Nebeneinanderfahren		* Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren	36
Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlußverfahrens (§ 7 StVO /ausg. Pos. 20, 25)	26	* Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B.aus Grundstück, vom Fahrbahnrand oder anderem Straßenteil)	37
Vorfahrt / Vorrang		Falsches Verhalten ggü. Fußgängern	
* Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	27	* an Fußgängerüberwegen	38
* Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (ausg. Pos. 29).	28	* an Fußgängerfurten	39
* Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf BAB / Kraftfahrstraßen (§18 (3) StVO)	29	* beim Abbiegen	40
* Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld - und Waldwegen kommen	30	* an Haltestellen (auch haltende Schulbusse mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	41
		* an anderen Stellen	42
		Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung	
		* Unzulässiges Halten oder Parken	43

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung		<u>Fußgänger</u>	
* Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie Schulbussen, bei denen Kinder ein- und aussteigen	44	Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn * an Stellen, an denen der Fußgänger-verkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	60
* Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- und Entladen	45	* auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	61
Nichtbeachten der Beleuchtungs-vorschriften (ohne Pos. 50)	46	* in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	62
Ladung, Besetzung, Überladung, Überbesetzung		an anderen Stellen	
* Überladung, Überbesetzung	47		
* Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	48	* durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	63
* Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49	* ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	64
Techn. Mängel, Wartungsmängel		* durch sonstiges falsches Verhalten	65
* Beleuchtung	50	Nichtbenutzen des Gehweges	66
* Bereifung	51	Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Fahrbahnseite	67
* Bremsen	52		
* Lenkung	53	Spielen auf / neben der Fahrbahn	68
* Zugvorrichtung	54	Andere Fehler der Fußgänger	69
* Andere Mängel	55		

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<u>Straßenverhältnisse</u>		Hindernisse	85
Glätte/Schlüpfrigkeit der Fahrbahn		* Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn	86
* Verunreinigung durch ausgelaufenes Öl	70	* Wild auf der Fahrbahn	87
* Andere Verunreinigung durch Straßenbenutzer	71	* anderes Tier auf der Fahrbahn	88
* Schnee / Eis	72	* sonst. Hindernis auf der Fahrbahn (ohne Pos. 43,44)	
* Regen	73		
* Andere Einflüsse (u.a.Laub, angeschwemmter Lehm	74	Sonstige Ursache (kurz beschreiben)	89
Zustand der Straße			
* Spurrillen im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis	75		
* Anderer Zustand der Straße	76		
Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen	77		
Mangelhafte Beleuchtung der Straße	78		
Mangelhafte Sicherung von Bahnüber- gängen	79		
Witterungseinflüsse			
Sichtbehinderung durch			
* Nebel	80		
* Starken Regen, Hagel, Schnee usw.	81		
* blendende Sonne	82		
Seitenwind	83		
Unwetter/sonstige Witterungs-einflüsse	84		

4.4 Unfalltypen ²⁰

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Verlauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß.

Die Bestimmung des Unfalltyps spielt eine wichtige Rolle in der örtlichen Unfallanalyse.

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

1	<p>Fahrunfall (F)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o.ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.</p>
2	<p>Abbiege-Unfall (AB)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.</p>
3	<p>Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtsberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.</p>
4	<p>Überschreiten-Unfall (ÜS)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.</p>
5	<p>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.</p>
6	<p>Unfall im Längsverkehr (LV)</p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.</p>
7	<p>Sonstiger Unfall (SO)</p> <p>Unfall, der sich nicht den Typen 1 – 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander. Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o.ä.)</p>

²⁰ GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckkarten).