



**POLIZEI**  
Hamburg



# Verkehrsbericht 2004

---

# Impressum

Herausgeber:  
Polizei Hamburg  
Bruno-Georges-Platz 1  
22297 Hamburg  
Telefon: 040-428 65 6231  
Telefax: 040-428 65 6219  
[www.polizei.hamburg.de](http://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**

<b>Impressum.....</b>	<b>2</b>
<b>1. Verkehrsunfallentwicklung .....</b>	<b>5</b>
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
<b>2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen .....</b>	<b>51</b>
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.....	54
2.3 Verkehrsaufklärung und -information.....	55
2.3.1 Junge Erwachsene .....	55
2.3.2 Senioren .....	55
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.....	58
2.4.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr .....	58
2.4.4 Radfahrer.....	58
2.4.5 Weitere Überwachungsbereiche .....	58
2.5 Verkehrsordnungswidrigkeiten.....	61
2.6 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	61
2.7 Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen .....	63
2.7.1 Elbtunnel – 4-Röhrenbetrieb .....	63
2.7.2 Verkehrsbeeinflussungssysteme .....	63
2.7.3 Tempo 60 auf Hauptverkehrsstraßen .....	64

---

<b>3. Sonstige Maßnahmen .....</b>	<b>65</b>
<b>4. Anlagen .....</b>	<b>69</b>
4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik .....	71
4.1.1 Vorbemerkungen .....	71
4.1.2 Unfallkategorien.....	71
4.1.3 Begriffe .....	72
4.2 Strukturdaten.....	73
4.3 Unfallursachenverzeichnis .....	74
4.4 Unfalltypen .....	78

# ***1. Verkehrsunfallentwicklung 2004***



## 1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2004 ist – bezogen auf das Vorjahr 2003 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

### Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 57.680 (+1.043; + 1,8 %), davon**
  - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.839 (-324; - 3,5 %)
  - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 48.841 (+1.367; + 2,9 %)

### Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 11.422 (-317; - 2,7 %), dabei**
  - 48 Getötete (+ 4) , darunter ein Kind
  - 845 Schwerverletzte (-50; - 5,6 %)
  - 10.529 Leichtverletzte (-271; - 2,5 %)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2004	2003	Veränderung	
Gesamt	57.680	56.637	1.043	1,8%
davon				
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>	8.839	9.163	-324	-3,5%
>> mit getöteten Personen	46	41	5	
>> mit schwerverletzten Personen	791	849	-58	-6,8%
>> mit leichtverletzten Personen	8.002	8.273	-271	-3,3%
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Sachschaden</b>	48.841	47.474	1.367	2,9%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.328	2.318	10	0,4%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	46.513	45.156	1.357	3,0%
<b>Verkehrsunfälle unter Einfluß von</b>				
> Alkohol	1.220	1.311	-91	-6,9%
> Drogen	94	89	5	
<b>Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht</b>				
Gesamt	14.431	14.250	181	1,3%
> davon mit Personenschaden	944	992	-48	-4,8%
<b>Anzahl verunglückter Personen</b>				
Gesamt	11.422	11.739	-317	-2,7%
- davon				
> Getötete	48	44	4	4
> Schwerverletzte	845	895	-50	-5,6%
> Leichtverletzte	10.529	10.800	-271	-2,5%

## 1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

### Unfallzahlen

#### (1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.734.083) und Kfz-Zulassungszahlen (960.406) wurden im Jahr 2004 in Hamburg **57.680 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (56.637) wurde damit übertroffen (+ 1.043 Verkehrsunfälle; + 1,8 %).

Das gestiegene Gesamtergebnis resultiert vor allem aus einem Anstieg der Sachschadenumfälle (+ 1.367 VU; + 2,9%) und hier vor allem der leichten Sachschadenumfälle (+ 857, +3,1%).

Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind erneut rückläufig (- 324, - 3,5%).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

#### (2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **14.431 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% gestiegen.

Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 25,0 % aller Verkehrsunfälle (d.h. jedem vierten Unfall) der Verursacher der gesetzlichen Pflicht zur Feststellung seiner Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht. In diesem Zusammenhang ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen 14.431 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 41,1% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 50,3% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

### Unfallfolgen

#### (3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **11.422 Menschen verunglückt**. Dieses ist der niedrigste Wert seit 33 Jahren. Gegenüber dem Vorjahresergebnis (11.739 Verunglückte) ist ein Rückgang um 317 Verunglückte bzw. -2,7% zu verzeichnen.

Die 57.680 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

10.529	Leichtverletzte	(Rückgang um 271; - 2,5 %)
845	Schwerverletzte	(Rückgang um 50 Schwerverletzte; - 5,6 %)
48	Getötete	(Anstieg um 4 Getötete)

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

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

#### (4) Getötete

Mit 48 Getöteten (Anstieg um 4) wurde der Vorjahreswert (44) wieder überschritten; unter den Getöteten befand sich ein Kind<sup>1</sup>.

Von den Getöteten sind 18 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Anstieg um 3), 22 als Fußgänger (Anstieg um 8), 4 als Kradfahrer (Rückgang um 5), 4 als Radfahrer (Rückgang um 2) 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:

6.341	verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 6.352;	-11,	- 0,2%)
791	verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 842;	-51,	- 6,1%)
2.197	verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.309;	-112,	- 4,4%)
1.206	verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.262;	-56,	- 1,5%)

Insgesamt 55,5 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

Im Gegensatz zum Vorjahr ist ein Rückgang der Zahlen verunglückter Fußgänger, Fahrradfahrer und Motorradfahrer (Krad) festzustellen. Innerhalb der Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer ist bei Mofa-/Mopedfahrern eine deutliche Zunahme der Verunglückten festzustellen.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

<sup>1</sup> 27.10.2004, 17:02 Uhr; Borstelmannsweg / Eiffestraße: Ein Pkw befuh den Borstelmannsweg in Richtung Süderstraße und überquerte die Eiffestraße bei grünem Licht der LZA für seine Richtung. Das Kind wollte als Fußgänger den Borstelmannsweg auf der Fußgängerfurt bei rotem LZA-Licht überqueren (Richtung stadtauswärts) und wurde von dem von links kommenden Pkw erfasst. Das Kind wurde schwer verletzt und verstarb später im Krankenhaus.



## 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 (7.997),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (6.095),
- ungenügender Sicherheitsabstand (5.891),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (4.721),
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.796),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.730).

### (7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (11.422 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.779),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.506),
- überhöhte Geschwindigkeit (2.085),

eine herausgehobene Bedeutung für Personenschäden. Da die Ursachen überhöhte Geschwindigkeit und ungenügender Sicherheitsabstand in einer engen Beziehung zueinander stehen, ergibt sich für beide gemeinsam eine Dominanz als Ursache bei den Personenschadensunfällen.

Sofern bei Verkehrsunfällen Personen tödlich verunglückten, sind als wesentliche Hauptursachen überhöhte Geschwindigkeit, falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn, falsches Verhalten gegenüber Fußgängern sowie Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern ermittelt worden.

### (8) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 57.680 Unfälle wurde bei 1.220 Unfällen (= 2,1 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bei diesen Unfällen unter Alkoholeinfluss ist es in 499 Fällen (40,9 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 687 Personen (585 Leichtverletzte, 91 Schwerverletzte und 11 Getötete). Hier ist ein Anstieg bei den Schwer- und Leichtverletzten festzustellen. Bei den Getöteten ist ein Rückgang auf 11 Fälle zu verzeichnen. Die Ursache Alkohol hat somit auch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge weiterhin eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 94 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Dabei verunglückten 82 Personen (61 Leichtverletzte, 20 Schwerverletzte und 1 Getöteter). Bei 50 Unfällen (53,1%) unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden.

Die Unfallfolgen bewegen sich im Bereich der Vorjahreswerte, wobei es 3 Getötete weniger und 5 Schwerverletzte mehr gab. Damit hat die Ursache Drogenkonsum im Straßenverkehr hinsichtlich der daraus resultierenden Unfallfolgen eine zunehmende Bedeutung. Die gestiegene Zahl der Unfälle ist u. a. auf eine Aufhellung des Dunkelfeldes infolge einer erhöhten polizeilichen 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 37,0% als Mitfahrer im PKW (98 von 265) verunglückt, die 6 – 10-jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (109 von 272) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 – 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (233 von 357). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Mit 972 verunglückten Kindern ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen (+ 0,4%). Es wurde ein Kind getötet, 125 schwer und 846 leicht verletzt. In 45,4% der Fälle verursachten die Kinder die Unfälle selbst, in 35,0% 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 9,6% entspricht die Zahl von 2.047 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 17,9% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten jungen Erwachsenen mit 1.363 bzw. 21,5% 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 überproportional hohe Anteil junger Erwachsener bei Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (224 Fälle: 18,4%), der auf dem Niveau des Vorjahres liegt. Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 31 Fällen zur Gesamtzahl von 94 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 23 Fällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (25 Leichtverletzte und 9 Schwerverletzte).

→ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

#### (11) Senioren

Im Jahr 2004 wurden 6.887 Unfälle mit Beteiligung von Senioren und damit ein erneuter Anstieg (+808; +13,3%) der Unfallzahlen verzeichnet. Gleichzeitig ist die Zahl der verunglückten Senioren auf 893 (-25) gesunken. Das Verhältnis Anzahl der Seniorenunfälle zu den verunglückten Senioren zeigt, dass es sich überwiegend um Sachschadensunfälle handelt. Der Anstieg der Seniorenunfälle ist im Wesentlichen auch auf die Sachschadensunfälle zurückzuführen.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (16 von insgesamt 48). Insbesondere als Fußgänger wurden 11 Senioren getötet (+ 3 Getötete ggü. Vorjahr).

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

Bei Senioren als Pkw-Fahrer dominieren Unfallursachen wie Fehler im Zusammenhang mit Wenden/Rückwärtsfahren (832 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (340 Fälle), Nebeneinanderfahren (305 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (238 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (224 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 4.008 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 6.887 Verkehrsunfällen im Jahr 2004, bei denen Senioren beteiligt waren.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

### Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

#### (12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.206) ist rückläufig (- 56 Fälle). Allerdings stellen sie mit 22 Getöteten (Vorjahr 14) vor den PKW-Fahrern die größte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 22 getöteten Fußgänger waren 11 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen. Davon waren in 2 Fällen die Fußgänger erheblich alkoholisiert (mehr als 2,2 ‰).

Eine Zunahme gab es bei der Zahl schwerverletzter Fußgänger 256 (+8; + 3,21%). Die Anzahl leichtverletzter Fußgänger ist gesunken 928 (- 72; - 7,2%).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

#### (13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist um 4,4% auf 2.197 gesunken, damit wurde der bisherige Trend steigender Zahlen im Jahr 2004 gebrochen. Die Zahl der getöteten Radfahrer (4 Getötete; Vorjahr 6) ist ebenfalls geringer. Bezogen auf das Vorjahr gab es bei den Schwerverletzten 174 (- 29; - 14,3%) und den Leichtverletzten 2.019 (- 81; - 3,9%) ebenfalls niedrigere Werte. Dies steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Rückgang der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung um 2,1%.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

#### (14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.424 Unfälle (- 0,8% ) leicht zurückgegangen. Die Zahl der Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (946) geringfügig auf 942 Fälle gesunken. Die Anzahl der getöteten Motorradfahrer hat sich mit 4 Fällen in 2004 gegenüber dem Vorjahr mehr als halbiert.

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

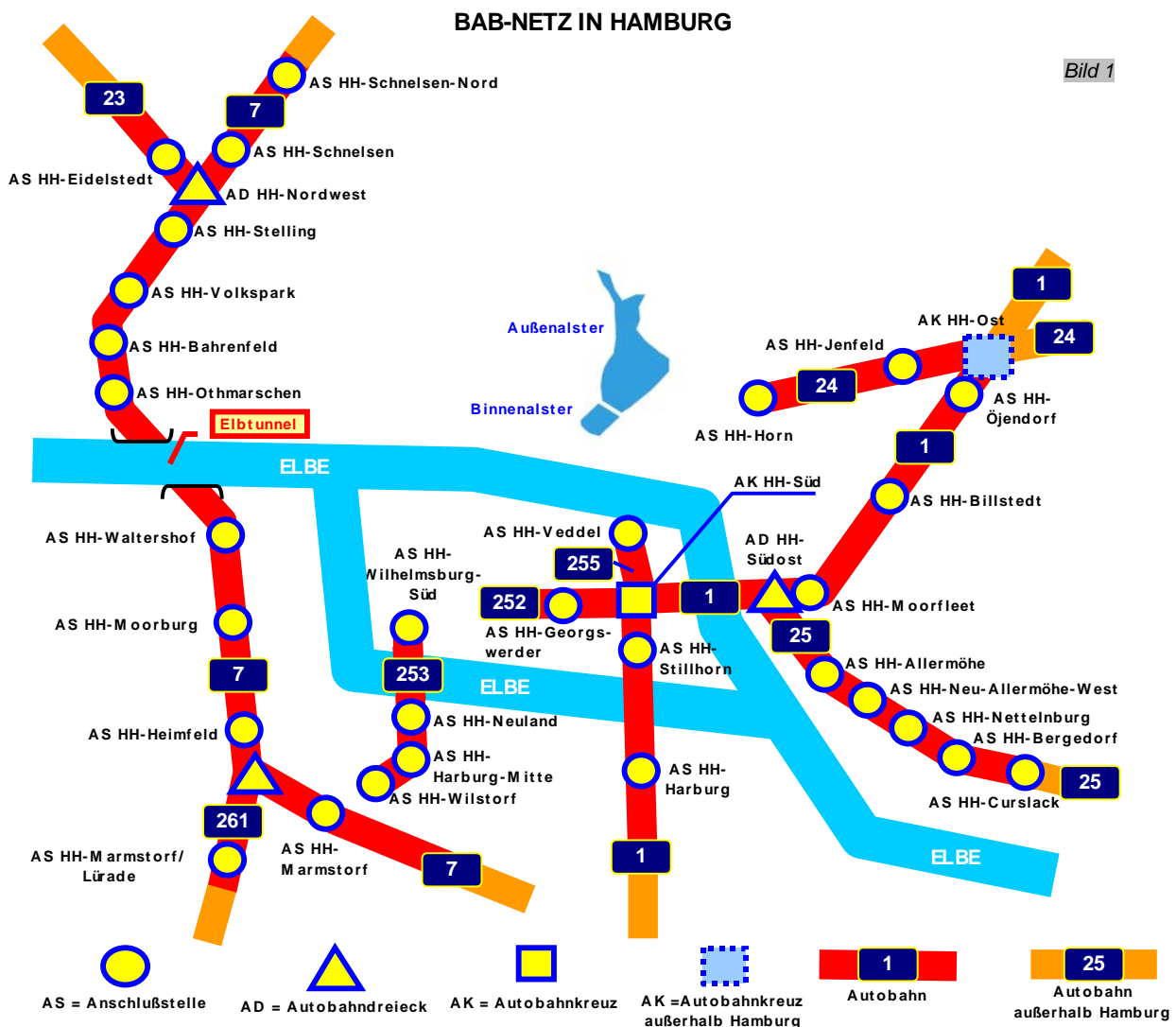
Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2004										
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	2.348	29	334	4	510	6	4	41	465
Bundesstrassen	149	8.136	55	1.771	12	2.419	16	19	156	2.244
andere	3.706	47.196	13	6.734	2	8.493	2	25	648	7.820
gesamt	3.937	57.680	15	8.839	2	11.422	3	48	845	10.529

##### 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.



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 30 Anschlussstellen, 3 BAB-Dreiecke und 1 BAB-Kreuz (siehe BAB-Netzschema).

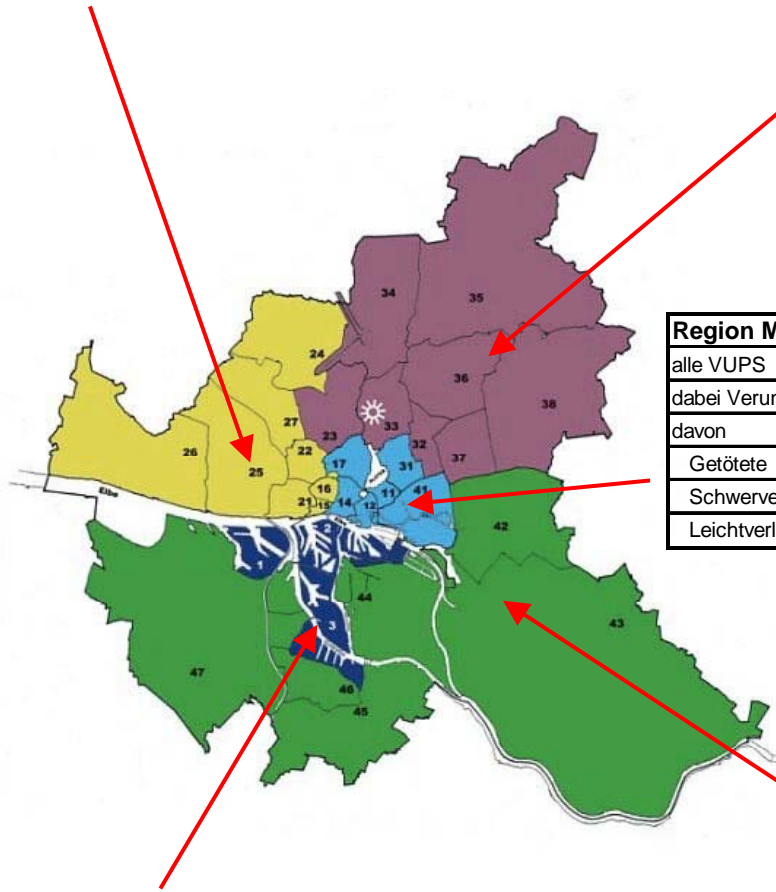
1.3.1.2 Regionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

Region West	2004	2003	Veränderung	
alle VUPS	2.172	2.233	-61	-2,7%
dabei Verunglückte	2.737	2.849	-112	-3,9%
davon				
Getötete	10	9	1	
Schwerverletzte	209	187	22	11,8%
Leichtverletzte	2.518	2.653	-135	-5,1%

Tabellen 3

Region Ost	2004	2003	Veränderung	
alle VUPS	2.991	3.190	-199	-6,2%
dabei Verunglückte	3.812	3.988	-176	-4,4%
davon				
Getötete	13	12	1	
Schwerverletzte	246	297	-51	-17,2%
Leichtverletzte	3.553	3.679	-126	-3,4%



Region Mitte	2004	2003	Veränderung	
alle VUPS	1.724	1.657	67	4,0%
dabei Verunglückte	2.247	2.186	61	2,8%
davon				
Getötete	8	5	3	
Schwerverletzte	117	115	2	1,7%
Leichtverletzte	2.122	2.066	56	2,7%

Region WS	2004	2003	Veränderung	
alle VUPS	75	96	-21	-21,9%
dabei Verunglückte	97	118	-21	-17,8%
davon				
Getötete	1	5	-4	
Schwerverletzte	14	19	-5	-26,3%
Leichtverletzte	82	94	-12	-12,8%

Region Süd	2004	2003	Veränderung	
alle VUPS	1.877	1.987	-110	-5,5%
dabei Verunglückte	2.529	2.598	-69	-2,7%
davon				
Getötete	16	13	3	
Schwerverletzte	259	277	-18	-6,5%
Leichtverletzte	2.254	2.308	-54	-2,3%

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. Der Bereich des Hafens fällt in den Zuständigkeitsbereich der Wasserschutzpolizei.

Die Zahlen für 2003 der einzelnen Regionen wurden auf der Grundlage der Daten des Verkehrsberichts 2003 neu zusammengestellt. Als Basis dienten hierbei die Einzelwerte der Polizei-/Wasserschutzkommissariate.

## 1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2004	2003		
<b>Mitte</b>	Verkehrsunfälle	1.734	1.765	-31	-1,8%
	Verunglückte	2.268	2.298	-30	-1,3%
	Getötete	11	5	6	
Einwohner (in Tausend): 235	Schwerverletzte	156	169	-13	-7,7%
Fläche: 107,1 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	2.101	2.124	-23	-1,1%
<b>Altona</b>	Verkehrsunfälle	1.096	1.168	-72	-6,2%
	Verunglückte	1.377	1.459	-82	-5,6%
	Getötete	5	4	1	
Einwohner (in Tausend): 245	Schwerverletzte	97	89	8	9,0%
Fläche: 77,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.275	1.366	-91	-6,7%
<b>Eimsbüttel</b>	Verkehrsunfälle	1.216	1.284	-68	-5,3%
	Verunglückte	1.539	1.638	-99	-6,0%
	Getötete	4	6	-2	
Einwohner (in Tausend): 247	Schwerverletzte	119	122	-3	-2,5%
Fläche: 50,1 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.416	1.510	-94	-6,2%
<b>Nord</b>	Verkehrsunfälle	1.410	1.560	-150	-9,6%
	Verunglückte	1.731	1.951	-220	-11,3%
	Getötete	7	7	0	
Einwohner (in Tausend): 281	Schwerverletzte	116	125	-9	-7,2%
Fläche: 57,8 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.608	1.819	-211	-11,6%
<b>Wandsbek</b>	Verkehrsunfälle	1.574	1.691	-117	-6,9%
	Verunglückte	2.046	2.128	-82	-3,9%
	Getötete	6	6	0	
Einwohner (in Tausend): 408	Schwerverletzte	122	164	-42	-25,6%
Fläche: 147,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.918	1.958	-40	-2,0%
<b>Bergedorf</b>	Verkehrsunfälle	468	478	-10	-2,1%
	Verunglückte	611	593	18	3,0%
	Getötete	3	2	1	
Einwohner (in Tausend): 118	Schwerverletzte	65	71	-6	-8,5%
Fläche: 154,8 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	543	520	23	4,4%
<b>Harburg</b>	Verkehrsunfälle	712	826	-114	-13,8%
	Verunglückte	951	1.093	-142	-13,0%
	Getötete	8	10	-2	
Einwohner (in Tausend): 200	Schwerverletzte	104	108	-4	-3,7%
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	839	975	-136	-13,9%
<b>Hamburg gesamt</b>	Verkehrsunfälle	8.839	9.163	-324	-3,5%
	Verunglückte	11.422	11.739	-317	-2,7%
	Getötete	48	44	4	
Einwohner : 1.734.083	Schwerverletzte	845	895	-50	-5,6%
Fläche: 755,3 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	10.529	10.800	-271	-2,5%

\* Es wurden nicht alle Verkehrsunfälle aufgeführt, 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.

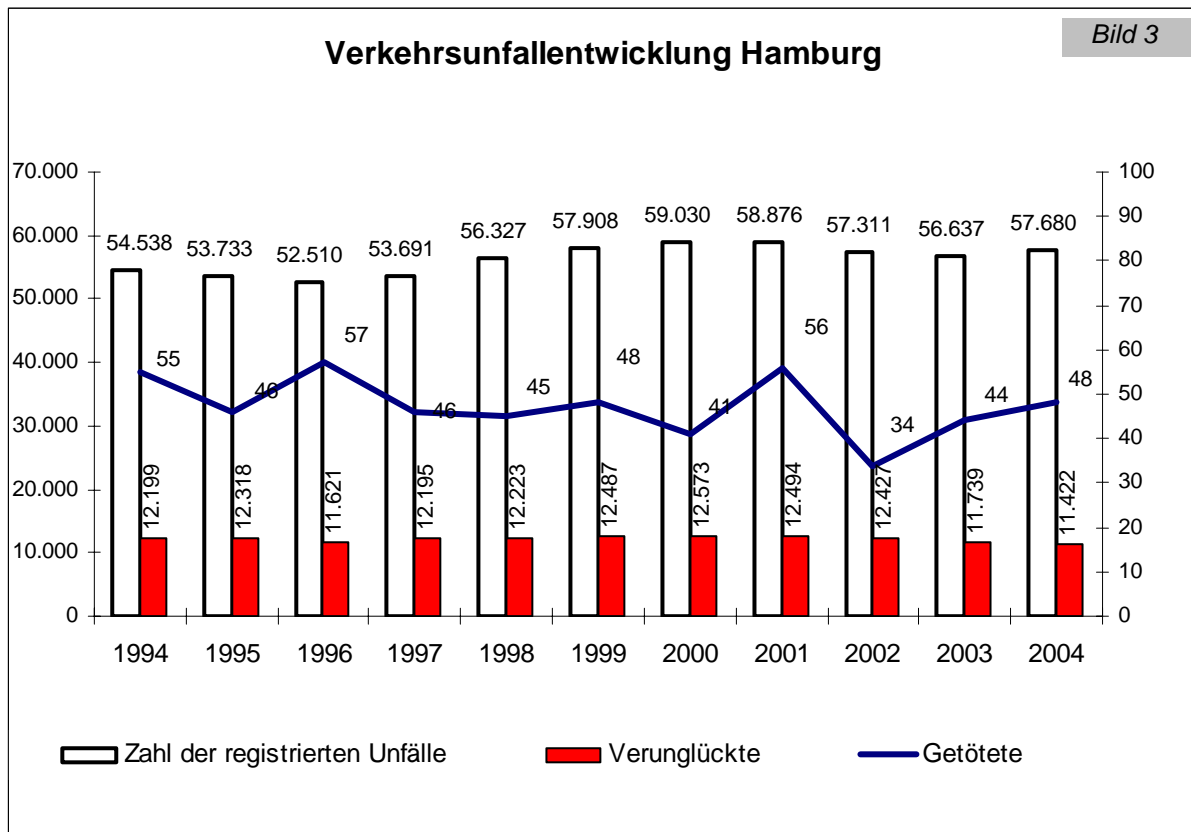
### 1.3.2 Zeitvergleiche

#### 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	
1994	803.430	1.705.872	54.538	9.336	12.199	11.061	1.057	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
2004	960.406	1.734.083	57.680	8.839	11.422	10.529	845	48	658,7

Stand: 31.12.2003 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein)



1.3.2.2 Monatsübersicht

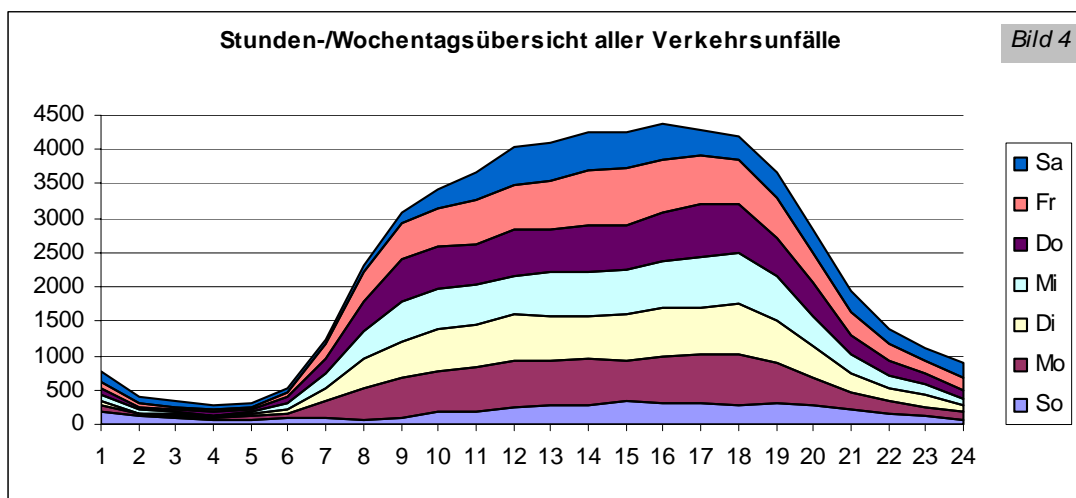
Tabelle 6

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.fahrbereit					Verletzte			
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 6	Kat. 5	Verletzte										
<b>2003</b>		4V					4 V					5 V				
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		
<b>Gesamt</b>	<b>56.637</b>	<b>9.163</b>	<b>41</b>	<b>849</b>	<b>8.273</b>	<b>47.474</b>	<b>1.729</b>	<b>589</b>	<b>17.157</b>	<b>27.999</b>	<b>11.739</b>	<b>10.800</b>	<b>895</b>	<b>44</b>		
<b>2004</b>																
Januar	4.352	506	5	45	456	3.846	139	48	1.349	2.310	664	610	49	5		
Februar	4.280	608		59	549	3.672	161	37	1.406	2.068	826	764	62	0		
März	4.669	622	8	60	554	4.047	162	52	1.521	2.312	807	731	68	8		
April	4.794	756	3	70	683	4.038	139	52	1.500	2.347	1.001	927	71	3		
Mai	4.665	800	3	87	710	3.865	160	56	1.425	2.224	1.015	919	92	4		
Juni	4.963	804	4	60	740	4.159	117	39	1.492	2.511	1.022	956	62	4		
Juli	4.410	766	1	66	699	3.644	112	45	1.293	2.194	995	922	72	1		
August	5.211	916	5	67	844	4.295	135	36	1.554	2.570	1.096	1.018	73	5		
September	5.215	897	1	83	813	4.318	176	44	1.470	2.628	1.182	1.090	91	1		
Oktober	5.090	763	5	60	698	4.327	165	36	1.529	2.597	1.012	945	62	5		
November	5.208	727	8	76	643	4.481	169	41	1.630	2.641	942	855	78	9		
Dezember	4.823	674	3	58	613	4.149	161	46	1.488	2.454	860	792	65	3		
<b>Gesamt</b>	<b>57.680</b>	<b>8.839</b>	<b>46</b>	<b>791</b>	<b>8.002</b>	<b>48.841</b>	<b>1.796</b>	<b>532</b>	<b>17.657</b>	<b>28.856</b>	<b>11.422</b>	<b>10.529</b>	<b>845</b>	<b>48</b>		
<b>Veränderung</b>	<b>1,8%</b>	<b>-3,5%</b>	<b>5</b>	<b>-6,8%</b>	<b>-3,3%</b>	<b>2,9%</b>	<b>3,9%</b>	<b>-9,7%</b>	<b>2,9%</b>	<b>3,1%</b>	<b>-2,7%</b>	<b>-2,5%</b>	<b>-5,6%</b>	<b>4</b>		

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 (- 3,5%). Dies gilt gleichermaßen für VU mit Schwerverletzten und Leichtverletzten.
- Sachschadensunfälle haben zugenommen, insbesondere sind die leichten Sachschadensunfälle gestiegen.

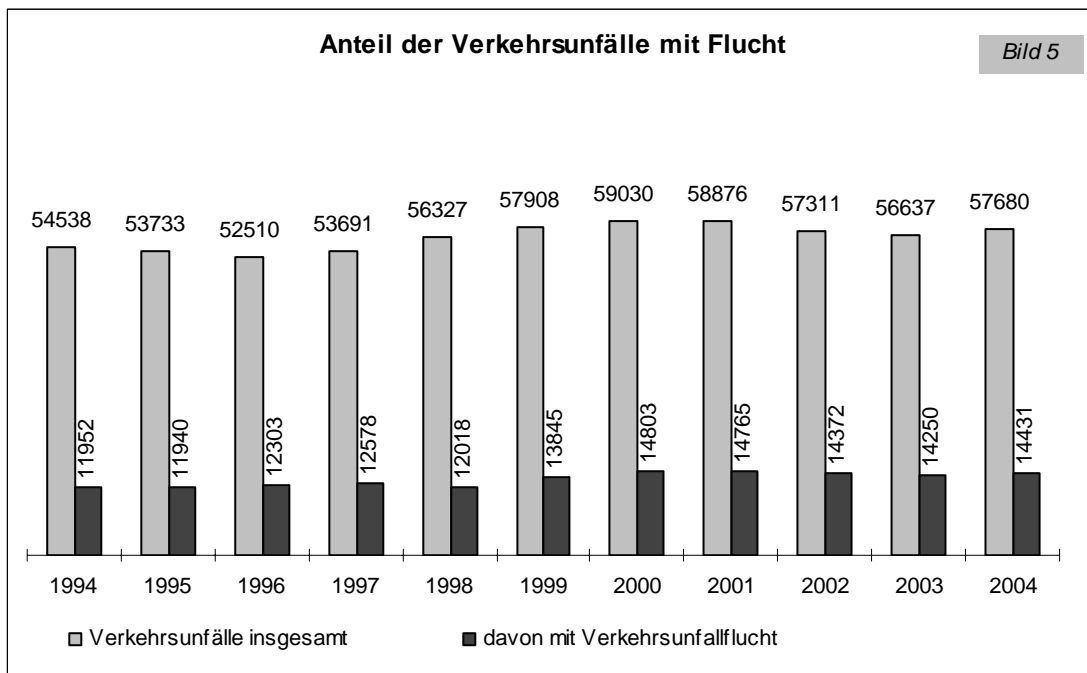
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich Montags bis Freitags zwischen 7 und 18 Uhr, die Spitzenbelastung liegt bei 16-17 Uhr.

### 1.3.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 14.431 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2004 wurde der Vorjahreswert geringfügig überschritten (+ 1,3%).

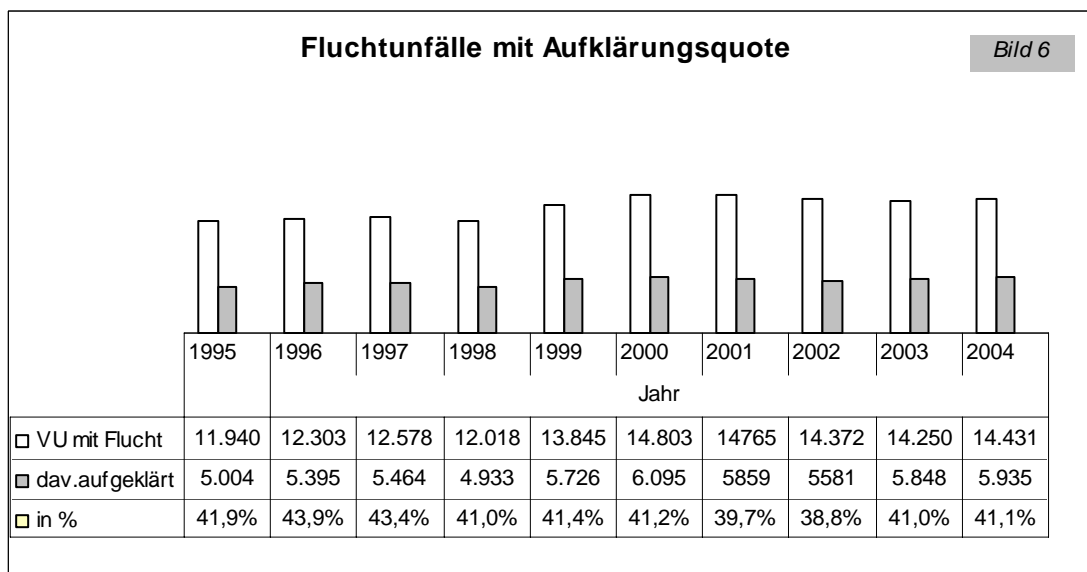
Allerdings bleibt festzuhalten, dass sich der Verursacher in 25 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzieht.

prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen										
1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
21,9%	22,2%	23,4%	23,4%	21,3%	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%	25,0%

Tabelle 7

Dabei ist das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 14.431 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 41,1% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt (Bild 6: Aufklärungsquoten werden erst seit 1995 ermittelt).

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 50,3% 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)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003	
Krad		1	6	59	111	297	295	21	1	<b>791</b>	842	-51
Pkw	98	89	78	97	1.363	2.311	1.901	377	27	<b>6.341</b>	6.352	-11
Lkw	1	1	2		44	92	77	6	3	<b>226</b>	270	-44
Bus	29	5	8	9	27	52	98	97	6	<b>331</b>	405	-74
Sonst. Kfz	1				8	15	6	2	2	<b>34</b>	43	-9
Mofa/Moped			1	26	25	41	48	11		<b>152</b>	104	48
Fußgänger	59	109	104	43	165	265	275	171	15	<b>1.206</b>	1.262	-56
Radfahrer	20	104	233	100	271	653	598	194	24	<b>2.197</b>	2.309	-112
Inlineskater		3	4		4	2	1			<b>14</b>	13	1
Sonst. Fz./o. A.	5	6	5	3	29	35	30	14	3	<b>130</b>	139	-9
<b>Gesamt 2004</b>	<b>213</b>	<b>318</b>	<b>441</b>	<b>337</b>	<b>2.047</b>	<b>3.763</b>	<b>3.329</b>	<b>893</b>	<b>81</b>	<b>11.422</b>	11.739	-317
Gesamt 2003	224	340	404	341	2.199	3.910	3.290	918	113			
Veränderung	-11	-22	37	-4	-152	-147	39	-25	-32			-2,7%

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

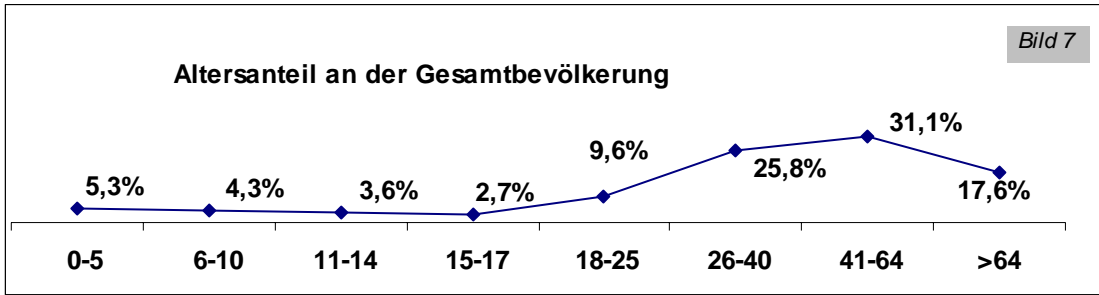
Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003	
Krad		1	6	5	8	16	6			<b>42</b>	57	-15
Pkw	98	89	75	91	499	536	456	144	21	<b>2.009</b>	1.950	59
Lkw	1	1	2		14	15	9	3		<b>45</b>	41	4
Bus	28	5	8	9	25	42	80	96	6	<b>299</b>	370	-71
Sonst. Kfz	1				4	8	2	1	1	<b>17</b>	25	-8
Mofa/Moped			1	3	1	3				<b>8</b>	3	5
Fußgänger			1				1	1		<b>3</b>	6	-3
Radfahrer	11	1	3			2				<b>17</b>	19	-2
Inlineskater												
Sonst. Fz./o. A.	4	4	3	2	17	19	18	12	2	<b>81</b>	88	-7
<b>Gesamt 2004</b>	<b>143</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>110</b>	<b>568</b>	<b>641</b>	<b>572</b>	<b>257</b>	<b>30</b>	<b>2.521</b>	2.559	-38
Gesamt 2003	143	102	105	114	580	624	622	218	51			
Veränderung		-1	-6	-4	-12	17	-50	39	-21			-1,5%

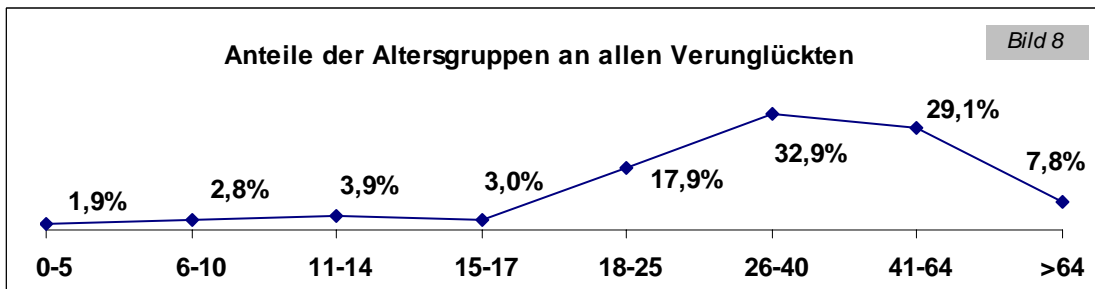
Die Gesamtschau der Tabellen 8 und 9 lässt folgende Schwerpunkte erkennen:

- 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 (2.047; -152) 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 seltener (791; - 51) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (893; -25) sank ggü. dem Vorjahr, sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (377, +11), Radfahrer (194; -28) und Fußgänger (171, -29).
- Bei Verunglückten im Bus ist ebenfalls ein Rückgang (331; -74) zu verzeichnen. Im Jahre 2003 ereignete sich **ein Unfall auf der BAB A7 mit 34 verunglückten Personen** in einem Reisebus; auch unter Berücksichtigung dieses besonderen Unfalls ist ein Rückgang festzustellen.

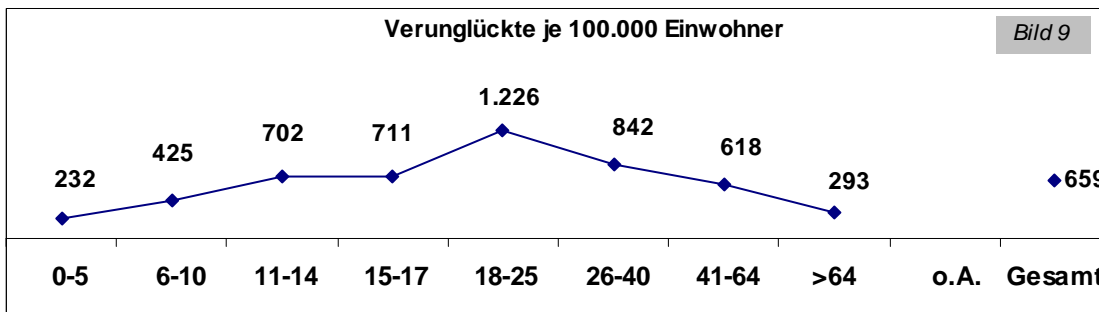
Das Bild 7 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs<sup>2</sup>.



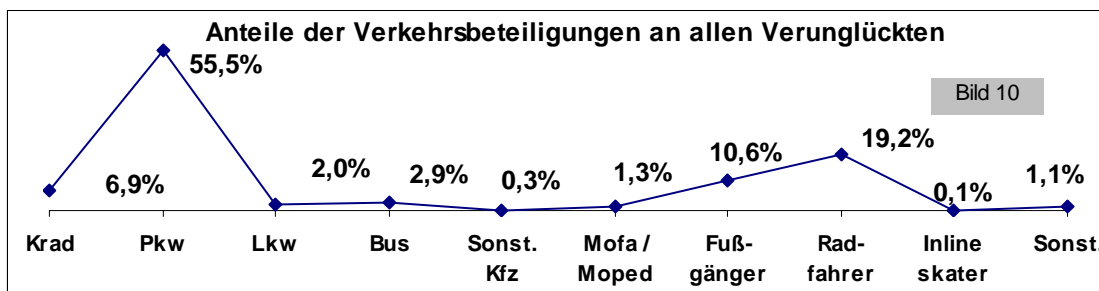
Die Grafik ermöglicht Relationen zwischen den Anteilen der einzelnen Jahrgangsguppen (Bild 7) und dem Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten (Bild 8). Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 9,6% sind „Junge Erwachsene“ (18 – 25 Jahre) mit 17,9 % aller Verunglückten überproportional häufig im Unfallgeschehen von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert "Verunglückte je 100.000 Einwohner" werden Junge Erwachsene immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.226) registriert. Allerdings ist dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr wieder leicht zurück gegangen. Bei den Kindern sind die Werte für die Altergruppen 6-10 Jahre (425; - 30) gesunken und 11-14 Jahre (702; + 70) gestiegen (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.



<sup>2</sup> Stand 31.12.2003: 1.734.083 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 (+4), davon als Fußgänger (+8), im Pkw (+2), im sonstigen Kfz (+1), Rückgänge bei den Kradfahrern (-5) und bei den Radfahrern (-2).
- Die Anzahl der Schwerverletzten (-50) und der Leichtverletzten (-271) ist gesunken.
- Fußgänger stellen die stärkste Gruppe der Unfallgetöteten, ggü. dem Vorjahr ist ein Anstieg festzustellen (+8). Die Zahlen der schwerverletzten Fußgänger sind um +8 gestiegen, die der leichtverletzten Fußgänger dagegen um -72 gesunken.
- Die Zahl verunglückter Radfahrer ist gesunken, ausgenommen bei den Kindern (+4). Es gibt weniger schwerverletzte (-29) und leichtverletzte Radfahrer (-81).

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003		
Krad						3	1				4	9	-5
Pkw						7	7	3			17	15	2
Lkw													
Bus													
Sonst. Kfz								1			1		1
Mofa/Moped													
Fußgänger			1		1	4	5	11			22	14	8
Radfahrer						1	2	1			4	6	-2
Inlineskater													
Sonst. Fz./o. A.													
<b>Gesamt 2004</b>			1		1	15	15	16			48	44	4
Gesamt 2003				2	10	4	14	14					
Veränderung			1	-2	-9	11	1	2					

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003		
Krad				5	14	47	60	8			134	148	-14
Pkw	4	2	3	4	50	66	74	29	1		233	248	-15
Lkw			1		3	4	7	1			16	15	1
Bus			1				1	7			9	10	-1
Sonst. Kfz					1						1	1	
Mofa/Moped				4		5	7	1			17	11	6
Fußgänger	18	30	37	7	25	28	58	50	3		256	248	8
Radfahrer		4	23	7	18	45	54	23			174	203	-29
Inlineskater		2									2		2
Sonst. Fz./o. A.				1	1	1					3	11	-8
<b>Gesamt 2004</b>	22	38	65	28	112	196	261	119	4		845	895	-50
Gesamt 2003	22	44	49	32	120	224	263	137	4				
Veränderung		-6	16	-4	-8	-28	-2	-18					-5,6%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)													
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung	
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003		
Krad		1	6	54	97	247	234	13	1		653	685	-32
Pkw	94	87	75	93	1.313	2.238	1.820	345	26		6.091	6.089	2
Lkw	1	1	1		41	88	70	5	3		210	255	-45
Bus	29	5	7	9	27	52	97	90	6		322	395	-73
Sonst. Kfz	1				7	15	6	1	2		32	42	-10
Mofa/Moped			1	22	25	36	41	10			135	93	42
Fußgänger	41	79	66	36	139	233	212	110	12		928	1.000	-72
Radfahrer	20	100	210	93	253	607	542	170	24		2.019	2.100	-81
Inlineskater		1	4		4	2	1				12	13	-1
Sonst. Fz./o. A.	5	6	5	2	28	34	30	14	3		127	128	-1
<b>Gesamt 2004</b>	191	280	375	309	1.934	3.552	3.053	758	77		10.529	10.800	-271
Gesamt 2003	202	296	355	307	2.069	3.682	3.013	767	109				
Veränderung	-11	-16	20	2	-135	-130	40	-9	-32				-2,5%

## 1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten<sup>3</sup>

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.“<sup>4</sup>

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

Tabelle 13

	2004			2003		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€		€	€
<b>Personenschäden</b>						
Getötete	48	1.164.119	55.877.712	44	1.186.839	52.220.916
Schwerverletzte	845	83.972	70.956.340	895	84.132	75.298.140
Leichtverletzte	10.529	3.755	39.536.395	10.800	3.769	40.705.200
Summe	11.422		166.370.447	11.739		168.224.256
<b>Sachschäden</b>						
<b>aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>						
mit Getöteten	46	27.892	1.283.032	41	29.880	1.225.080
mit Schwerverletzten	791	13.861	10.964.051	849	14.200	12.055.800
mit Leichtverletzten	8.002	10.084	80.692.168	8.273	10.773	89.125.029
<b>aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden</b>						
	1.796	13.556	24.346.576	1.729	14.124	24.420.396
<b>aller übrigen Sachschadensunfälle</b>						
	46.513	5.857	272.426.641	45.156	6.036	272.561.616
<b>aller sonstigen Sachschadensunfälle unter Alkoholeinwirkung</b>						
	532	4.841	2.575.412	589	5.056	2.977.984
Summe der Unfälle	57.680			56.637		
Summe der Sachschäden			392.287.880			402.365.905
<b>volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:</b>			<b>558.658.327</b>			<b>570.590.161</b>

### Hinweis:

Die sinkenden Kostensätze resultieren nach Angaben der BAST aus der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland, der geringen Inflation und der Bevölkerungsentwicklung.

<sup>3</sup> **Kosten für 2003:** Stand der BAST von 2002

**Kosten für 2004:** Stand der BAST von 2003

<sup>4</sup> 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 <sup>5</sup>

Die Gesamtzahl 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													
Ursachengruppen	Verkehrsbeteiligungen										Jahr		Veränderung
	Kräder	Pkw	Lkw	Busse	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst. Verk.-bet./o. A.	2004	2003	
Verkehrstüchtigkeit	33	950	73		3	25	59	97		18	1.258	1.313	-4,2%
Straßenbenutzung	17	247	54	3	1	8		256		39	625	695	-10,1%
Geschwindigkeit	144	5.038	703	53	38	21		71		27	6.095	6.195	-1,6%
Abstand	81	4.910	710	55	37	20		22		56	5.891	5.801	1,6%
Überholen	54	503	115	5	5	7		20		31	740	802	-7,7%
Vorbeifahren	4	307	50	3	6	2		4		6	382	440	-13,2%
Nebeneinanderfahren	16	3.207	1.350	45	32	6		3		62	4.721	4.772	-1,1%
Vorfahrt/Vorrang	11	2.503	168	17	6	8		62		21	2.796	2.841	-1,6%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	7	595	56	4	3	1		113		6	785	825	-4,8%
Abbiegen	21	2.177	319	39	14	5		25		39	2.639	2.821	-6,5%
Wenden/Rückwärtsfahren	6	6.390	1.313	43	94			2		149	7.997	7.449	7,4%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	5	2.309	264	34	12	4		83		19	2.730	2.738	-0,3%
Fehlverhalten ggü.Fußgängern	11	445	36	14	4	3		73		17	603	639	-5,6%
Ruhender Verkehr	1	766	94	5	9			7		16	898	1.001	-10,3%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	3	36	137		2	2		10		69	259	217	19,4%
Sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	220	13.608	4.088	475	331	57		494		5.847	25.120	23.157	8,5%
Technische Mängel	4	81	39	1				29		18	172	180	-4,4%
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								612		5	617	671	-8,0%
Fußgängerfehler sonst.Art								96		6	104	110	-5,5%
<b>Gesamt 2004</b>	<b>638</b>	<b>44.072</b>	<b>9.569</b>	<b>796</b>	<b>597</b>	<b>169</b>	<b>767</b>	<b>1.371</b>	<b>11</b>	<b>6.442</b>	<b>64.432</b>	<b>62.667</b>	<b>1.765</b>
<b>Gesamt 2003</b>	<b>692</b>	<b>42.940</b>	<b>9.476</b>	<b>859</b>	<b>782</b>	<b>126</b>	<b>808</b>	<b>1.414</b>	<b>5</b>	<b>5.565</b>			
<b>Veränderung</b>	<b>-7,8%</b>	<b>2,6%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-7,3%</b>	<b>-23,7%</b>	<b>34,1%</b>	<b>-5,1%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>120,0%</b>	<b>15,8%</b>			<b>2,8%</b>

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (7.997),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (6.095),
- Zu geringer Sicherheitsabstand (5.891).

Weitere 25.120 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 17.829 Nennungen (Vorjahr: 18.010) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren).
- Mit 16.974 Nennungen (Vorjahr: 16.674) 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 (6.390), Geschwindigkeit (5.038) und Abstand (4.910) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (612 von 767). Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (256), Missachtung des Rotlichts (113), fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (83) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (62). Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominiert die Ursache Geschwindigkeit (144) deutlich vor allen anderen Ursachen.

<sup>5</sup> 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 <sup>6</sup>

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

<b>Tabelle 15</b>				<b>Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller Verunglückten</b>	<b>Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller Getöteten</b>
<b>Ursachen</b>	<b>Anzahl der Ursachen</b>	<b>Häufigkeit der Ursachennennung</b>		<b>in %</b>	<b>in %</b>
		<b>bei Verunglückten</b>	<b>davon bei Getöteten</b>		
Geschwindigkeit	6.095	<b>2.085</b>	<b>20</b>	<b>18%</b>	<b>42%</b>
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	617	<b>654</b>	<b>12</b>	<b>6%</b>	<b>25%</b>
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	1.062	<b>567</b>	<b>9</b>	<b>5%</b>	<b>19%</b>
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	13.366	<b>2.779</b>	<b>4</b>	<b>24%</b>	<b>8%</b>
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	603	<b>622</b>	<b>11</b>	<b>5%</b>	<b>23%</b>
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.796	<b>1.111</b>	<b>3</b>	<b>10%</b>	<b>6%</b>
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	625	<b>427</b>	<b>2</b>	<b>4%</b>	<b>4%</b>
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	785	<b>564</b>	<b>4</b>	<b>5%</b>	<b>8%</b>
Ungenügender Sicherheitsabstand	5.891	<b>2.506</b>	<b>1</b>	<b>22%</b>	<b>2%</b>
<b>Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen</b>		<b>verunglückt 11.422</b>	<b>Davon Getötet 48</b>		

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 (2.779 = 24 %),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.506 = 22 %),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (2.085 = 18 %).

Bezogen auf die Verkehrsunfälle, bei denen Personen getötet wurden, sind insbesondere die Unfallursachen Geschwindigkeit, falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn und Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern festgestellt worden. Hinzu kamen Alkoholenuss und Drogenkonsum im Straßenverkehr, zum Teil in Kombination mit anderen Ursachen.

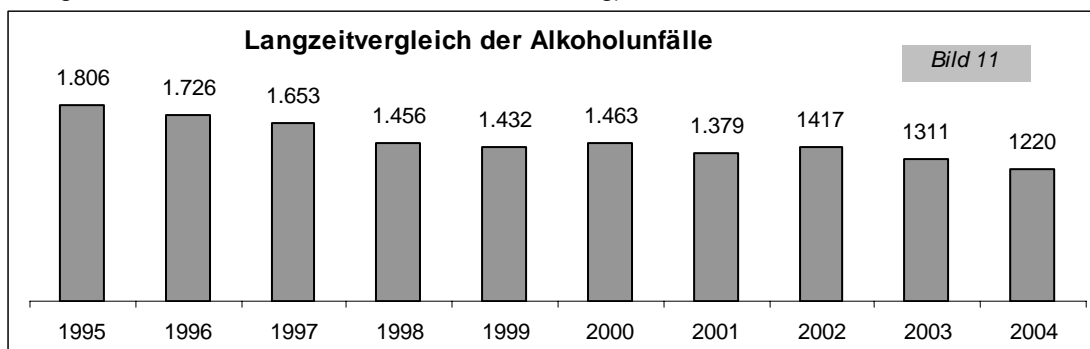
<sup>6</sup> Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

### 1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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

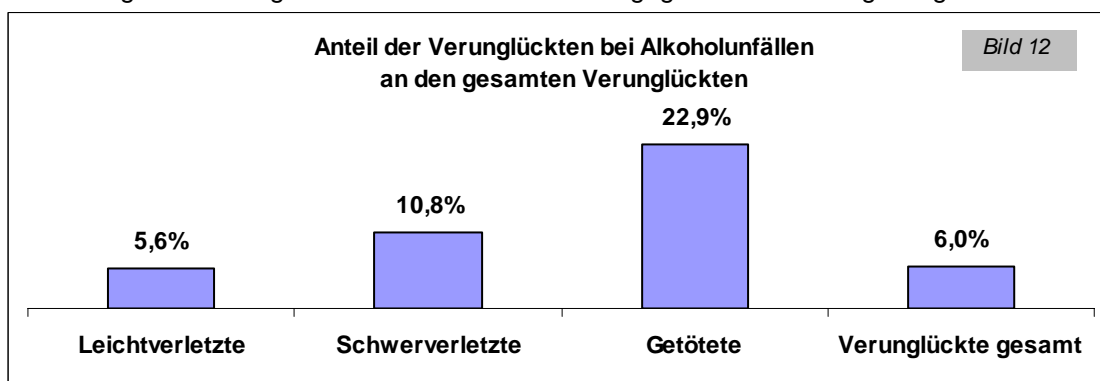
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

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



Bei den 1.220 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 687 Verunglückten (585 Leichtverletzte, 91 Schwerverletzte, 11 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl der polizeilich registrierten Alkoholunfälle hat sich auch im Jahr 2004 (- 91) fortgesetzt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Zahl der polizeilich festgestellten folgenlosen Trunkenheitsfahrten gegenüber 2003 angestiegen ist.



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

Bezogen auf 48 Getötete des Jahres 2004 war bei 11 Toten Alkohol mindestens mitursächlich (2 x <0,5 %; 4 x 1,1 – 1,9 %; 3 x 2,0 – 2,9 %; 1 x >3,0 %).

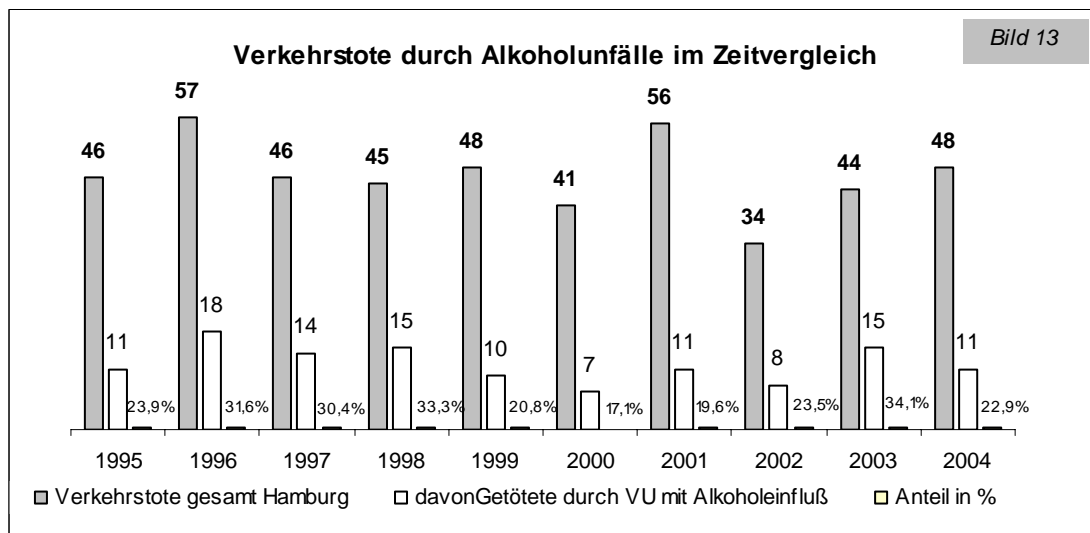


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereignen sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert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

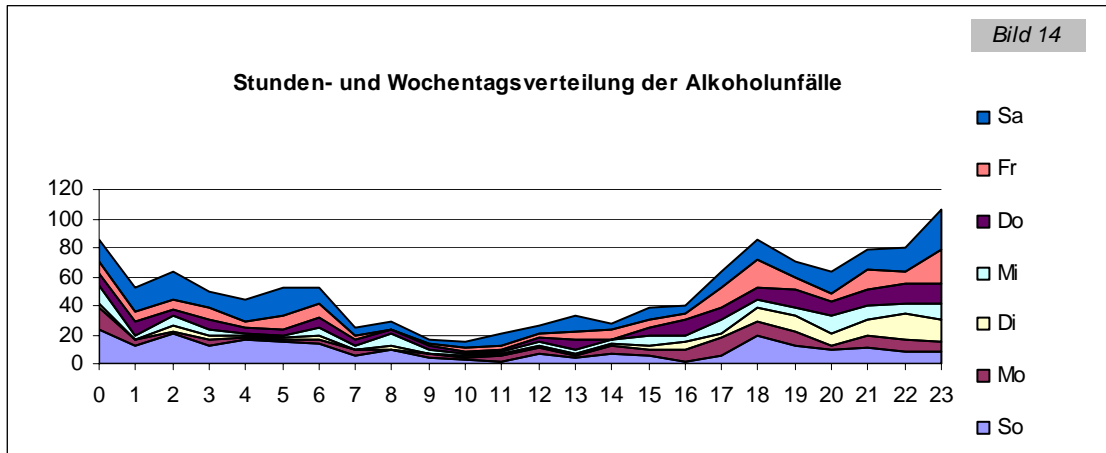


Tabelle 16

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
2001	98	112	159	821	204	1394
2002	90	93	165	790	279	1417
2003	84	83	137	738	269	1311
2004	85	66	159	666	244	1220
<b>Ø-Anteil</b>	6,7%	6,6%	11,6%	56,4%	18,6%	

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 Drogeneinfluss<sup>7</sup>

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			
	2001	2002	2003	2004
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)
dabei wurden				
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)

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 vermehrt eingesetzt. Das Schulungskonzept für die Vollzugskräfte zur Erkennung drogenrelevanter Merkmale wurde im Jahr 2004 fortgesetzt.

Der im Vergleich der Jahre 2003 und 2004 festgestellte Anstieg der VU-Zahlen ist in erster Linie auf die Möglichkeiten einer verbesserten Erkennung der Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss und eine dem entsprechende Aufhellung des Dunkelfeldes zurückzuführen. Siehe hierzu auch Kapitel 2.4.3 (Fallzahlen folgenloser Fahrten unter Drogeneinfluss). Die Zahl der Verunglückten (Verunglückte + 1, Leichtverletzte - 1, Schwerverletzte + 5) bewegt sich auf Vorjahresniveau. Es wurde nur eine Person infolge Drogenkonsums getötet, im Vorjahr gab es vier Getötete.

Hinsichtlich der festgestellten Drogenarten wurden folgende Fallzahlen festgestellt:

- 56 Fälle mit Cannabis(THC) – Produkten,
- 37 Fälle mit Kokain,
- 16 Fälle mit Medikamenten,
- 12 Fälle mit Heroin.

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

- 8 Fälle: THC-Produkte und Kokain.

Weitere Kombinationen mit Amphetaminen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei 57,4 % aller Unfälle zugleich Alkoholeinfluss vor.

<sup>7</sup> 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).

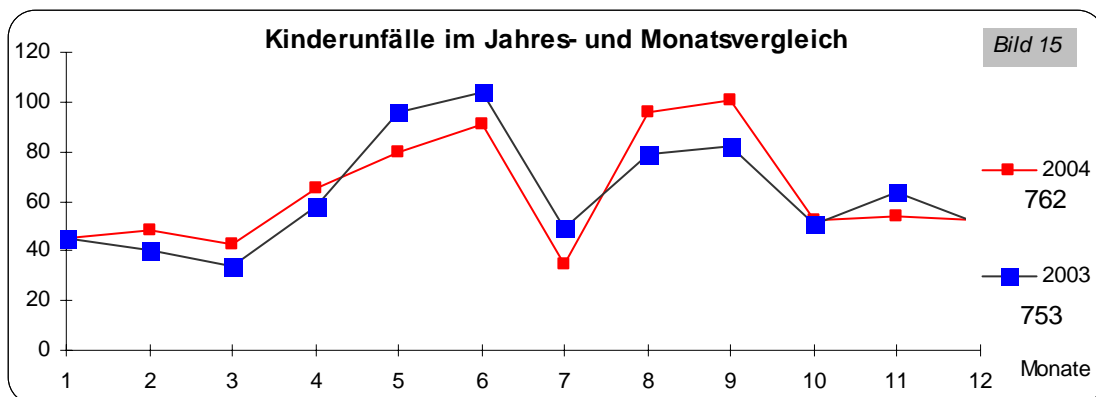
Tabelle 18

Kinderunfälle											
Kategorien	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2004	2003	
Januar		12	27	39	3		3	3	45	45	
Februar		11	30	41				7	48	40	8
März		8	31	39	1		1	3	43	34	9
April		10	47	57				8	65	58	7
Mai		11	57	68				12	80	96	-16
Juni		12	65	77				14	91	104	-13
Juli		4	19	23				12	35	49	-14
August		11	76	87	1		1	8	96	79	17
September		12	72	84	1		1	16	101	82	19
Oktober	1	7	34	42				10	52	51	1
November		9	32	41				13	54	64	-10
Dezember		7	36	43				9	52	51	1
<b>Gesamt 2004</b>	<b>1</b>	<b>114</b>	<b>526</b>	<b>641</b>	<b>6</b>		<b>6</b>	<b>115</b>	<b>762</b>	<b>753</b>	<b>9</b>
Gesamt 2003		109	522	631	3		3	119			
Veränderung	1	5	4	10	3		3	-4			1,2%

Im direkten Jahresvergleich 2004 / 2003 kann folgendes festgestellt werden:

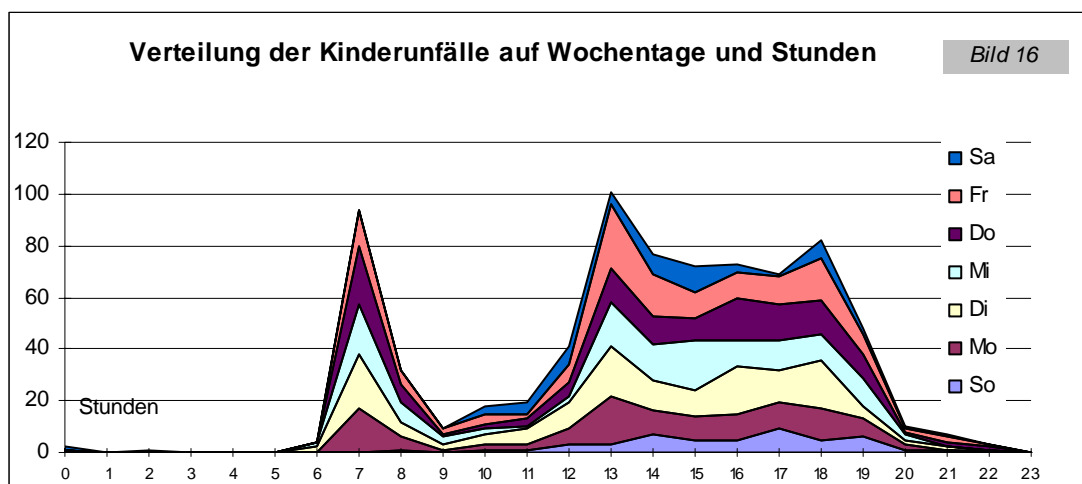
- Leichte Zunahme der Kinderunfälle auf 762 (+ 9 ; + 1,2%), insbesondere der Zunahme der Unfälle mit Personenschaden auf 641 (+ 10 ; + 1,6%)
- Ein Kind wurde bei einem Unfall getötet.<sup>8</sup>
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (641 von 762 VU = 84,1%, Vorjahr 83,8%). In den Monaten Mai bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2004 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.



<sup>8</sup> 27.10.2004, 17:02 Uhr; Borstelmannsweg / Eiffestraße: Ein Pkw befuh den Borstelmannsweg in Richtung Süderstraße und überquerte die Eiffestraße bei grünem Licht der LZA für seine Richtung. Das Kind wollte als Fußgänger den Borstelmannsweg auf der Fußgängerfurt bei rotem LZA-Licht überqueren (Richtung stadtauswärts) und wurde von dem von links kommenden Pkw erfasst. Das Kind wurde schwer verletzt und verstarb später im Krankenhaus.

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. Betrachtet man den gesamten Freizeitbereich (Samstags, Sonntags und Montags – Freitags von 14 – 19 Uhr) so ereigneten sich 61,5 % der Kinderunfälle in diesem Zeitrahmen. 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 2004 verunglückten bei Verkehrsunfällen 972 (+4) Kinder, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (Vorjahr 968; vgl. Tabellen 8 – 12).

Davon wurden

- 1 Kind getötet (Vorjahr: 0; + 1),
- 125 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 115; + 10),
- 846 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 853; - 7).

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	98	89	78	265
Lkw	1	1	2	4
Bus	29	5	8	42
Sonst. Kfz	1			1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger	59	109	104	272
Radfahrer	20	104	233	357
Inlineskater		3	4	7
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	5	6	5	16
<b>Gesamt 2004</b>	<b>213</b>	<b>318</b>	<b>441</b>	<b>972</b>
Gesamt 2003	224	340	404	968
Veränderung	-4,9%	-6,5%	9,2%	0,4%

#### davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst. Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1	6	7
Pkw	98	89	75	262
Lkw	1	1	2	4
Bus	28	5	8	41
Sonst. Kfz	1			1
Mofa/Moped			1	1
Fußgänger			1	1
Radfahrer	11	1	3	15
Inlineskater				
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	4	4	3	11
<b>Gesamt 2004</b>	<b>143</b>	<b>101</b>	<b>99</b>	<b>343</b>
Gesamt 2003	143	102	105	350
Veränderung		-1,0%	-5,7%	-2,0%

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: 109 (Vorjahr 135),
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 104 (Vorjahr 106) und 11 - 14 Jahre: 233 (Vorjahr 209).

Kinder als aktiv Beteiligte verunglücken überwiegend als Fußgänger und Radfahrer mit deutlich geringerer Erfahrungs- und Handlungssicherheit.

### 1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen<sup>9</sup>

Der Tabelle 21 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2004, aufgeschlüsselt nach Altersgruppen und Art der Verkehrsbeteiligung, zu entnehmen.

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.	2004	2003	
Kfz-Führer	1	1	7		39	98	132	40	32	350	365	-15
Fußgänger	24	47	65	1		3			1	141	162	-21
Radfahrer	8	67	114	3	5	10	6	4	16	233	206	27
Inlineskater		1	2							3	3	
Sonstige/o. Ang.	2	3	4		1	1	2	1	21	35	17	18
<b>Gesamt 2004</b>	<b>35</b>	<b>119</b>	<b>192</b>	<b>4</b>	<b>45</b>	<b>112</b>	<b>140</b>	<b>45</b>	<b>70</b>	<b>762</b>	753	9
Gesamt 2003	45	146	178	1	42	110	137	38	56			
Veränderung	-10	-27	14	3	3	2	3	7	14			1,2%

Bei insgesamt 762 Unfällen mit Kinderbeteiligung wurde der Unfall in **346 Fällen** (45,4 %) von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Fußgänger (136 Fälle) und Radfahrer (189 Fälle).

<sup>9</sup> 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 2004.

Tabelle 22

Ursachengruppen	Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle										Gesamt		Veränderung
	beteiligt als										2004	2003	
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.			
Verkehrstüchtigkeit	1	1									2	2	
Straßenbenutzung								48			48	39	9
Geschwindigkeit		28						12			40	49	-9
Abstand		1						4			5	4	1
Überholen		3						2			5		5
Vorbeifahren		1	1								2	2	
Nebeneinanderfahren		1									1	3	-2
Vorfahrt/Vorrang		29	2					17			48	49	-1
Rotlicht Fz.		10	2					8			20	32	-12
Abbiegen		75		1	1			4			81	72	9
Wenden/Rückwärtsfahren		15	1					1			17	18	-1
Einfahren i.d.fl.Verkehr		37	2				1	21			61	67	-6
Fehlverhalten ggü Fußgängern		62	3	4				16			85	80	5
Ruhender Verkehr		7	1								8	2	6
Beleuchtung/Ladung/Besetzung								1			1		1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		42	4	4	1			86		2	139	132	7
Technische Mängel								3		1	4	2	2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.								122		2	124	153	-29
Fußgängerfehler sonst. Art								14		1	15	10	5
o.A.		7	2					5	10	32	56	37	19
<b>Gesamt 2004</b>	<b>1</b>	<b>319</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>141</b>	<b>233</b>	<b>3</b>	<b>35</b>	<b>762</b>	<b>753</b>	<b>9</b>
Gesamt 2003	12	332	14	6	1		162	206	3	17			
Veränderung	-11	-13	4	3	1	1	-21	27		18			1,2%

In 55% der Unfälle mit Kindern sind Erwachsene bzw. Jugendliche die Hauptverursacher und hier vor allem als Kraftfahrzeugführer. Sofern die Fahrer von PKW die Hauptursache für Unfälle mit Kindern setzten (319 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (75), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (62), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (28) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr(37).

Das 62-mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastreifen“ (12),
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (11),
- beim Abbiegen (10),
- an Haltestellen (5),
- an anderen Stellen (24).

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (141 mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (122).

Von den insgesamt 141 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 136 Kinder. Der häufigste Fehler der Kinder ist die falsche Fahrbahnüberquerung.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (47),
- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (43),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (18),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Zebrastreifen“ (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

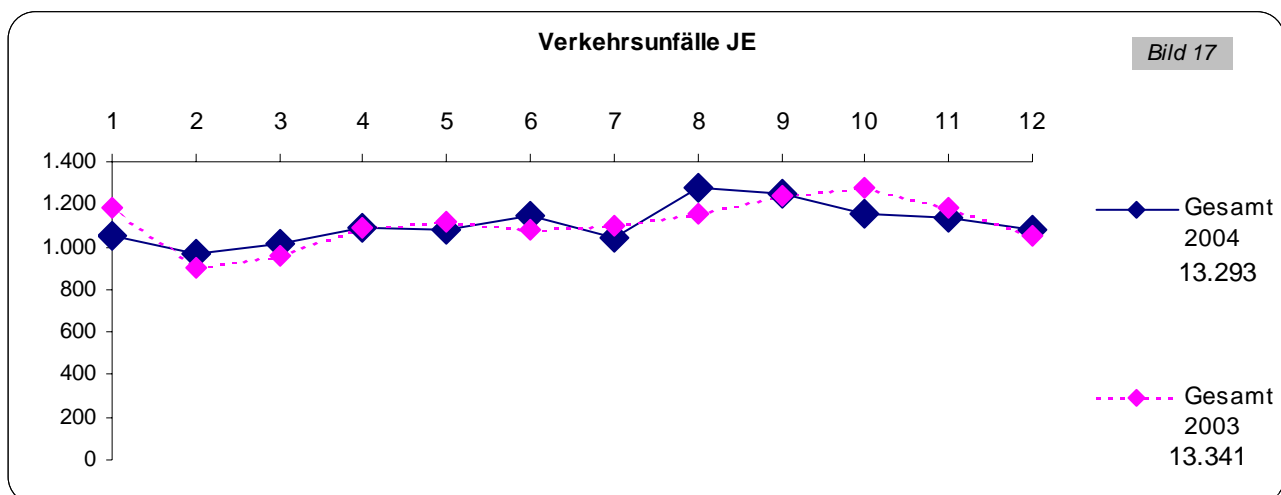
Verkehrsunfälle mit JE												
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung	
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2004	2003		
Januar		9	139	148	38	9	47	854	<b>1.049</b>	1.182	-133	
Februar		16	163	179	56	9	65	722	<b>966</b>	899	67	
März		13	140	153	60	12	72	794	<b>1.019</b>	958	61	
April	1	17	202	220	39	16	55	815	<b>1.090</b>	1.093	-3	
Mai	2	22	197	221	50	8	58	797	<b>1.076</b>	1.117	-41	
Juni		14	221	235	35	11	46	869	<b>1.150</b>	1.085	65	
Juli	1	13	213	227	33	13	46	770	<b>1.043</b>	1.102	-59	
August		17	240	257	37	10	47	973	<b>1.277</b>	1.153	124	
September	1	21	257	279	55	7	62	913	<b>1.254</b>	1.243	11	
Oktober		18	216	234	42	11	53	867	<b>1.154</b>	1.275	-121	
November	3	15	177	195	43	9	52	886	<b>1.133</b>	1.180	-47	
Dezember	1	14	207	222	38	20	58	802	<b>1.082</b>	1.054	28	
<b>Gesamt 2004</b>	<b>9</b>	<b>189</b>	<b>2.372</b>	<b>2.570</b>	<b>526</b>	<b>135</b>	<b>661</b>	<b>10.062</b>	<b>13.293</b>	13.341	-48	
Gesamt 2003	12	215	2.573	2.800	558	134	692	9.849				
Veränderung	-3	-26	-201	-230	-32	1	-31	213			<b>-0,4%</b>	

Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE leicht auf 13.293 (- 48; - 0,4%) zurückgegangen. Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

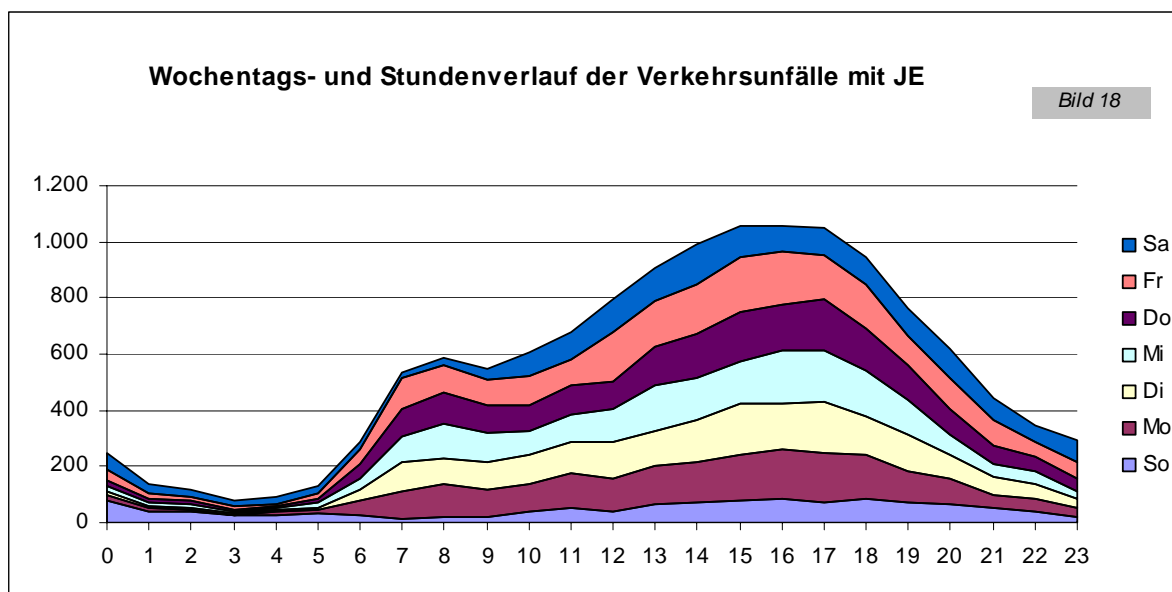
- Abnahme der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 2.573 (- 201; - 7,8%),
- Abnahme der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 189 (- 26; - 12,1%),
- Abnahme der Unfälle mit Getöteten 9 (- 3),
- Abnahme der schweren Sachschadensunfälle auf 661 (- 31; - 4,5%),
- Zunahme der sonstigen Sachschadensunfälle auf 10.062 (+213; + 2,2%).

Seit dem Jahr 2000 ist ein ständiger Rückgang der Verkehrsunfälle mit JE zu beobachten, insgesamt um 389 Unfälle (- 2,8%). JE haben einen Anteil von 9,6% an der Bevölkerung sind aber an 23,0% aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden steigt die Beteiligung der JE auf 29,1%. Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe.

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 2004 verunglückten insgesamt 2.047 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.479 als Fahrer,
- 568 als Mitfahrer.

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9,6% entspricht die Zahl von 2.047 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 17,9% aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Ein positiver Trend ist jedoch festzustellen, da die Zahl verunglückter JE seit dem Jahr 2000 um insgesamt 416 Personen zurückgegangen ist.

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

Es verunglückten insgesamt 1.363 JE im PKW, davon

- 864 als Fahrer,
- 499 als Mitfahrer.

In 355 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 2.090 Personen, davon 567 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	47	11	36
Pkw	1.681	1.326	355
Lkw	105	94	11
Bus	3	3	
sonst. Kfz	20	19	1
Mofa/Moped	11	2	9
Fußgänger	89	27	62
Radfahrer	120	31	89
Inlineskater	1		1
Sonstige	13	10	3
<b>Gesamt 2004</b>	<b>2.090</b>	<b>1.523</b>	<b>567</b>

**1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen<sup>10</sup>**

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

Tabelle 25

Hauptverursacher bei Verkehrsunfällen mit JE											Gesamt		Veränderung
beteiligt als	Alter									2004	2003		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.				
Krad				7	86	19	18		2	<b>132</b>	118	14	
Pkw				2	<b>7.009</b>	1.479	1.437	426	151	<b>10.504</b>	10.613	-109	
Lkw					928	337	335	11	52	<b>1.663</b>	1.623	40	
Bus					34	17	30	3	1	<b>85</b>	99	-14	
sonst. Kfz					76	13	18	1	7	<b>115</b>	171	-56	
Mofa/Moped				1	14	1	2	1	1	<b>20</b>	26	-6	
Fußgänger	4	8	4	6	83	17	17	10	10	<b>159</b>	164	-5	
Radfahrer	2	4	5	6	150	29	28	3	21	<b>248</b>	250	-2	
Inlineskater					2					<b>2</b>	1	1	
Sonstige	1				75	13	16	5	255	<b>365</b>	276	89	
<b>Gesamt 2004</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>22</b>	<b>8.457</b>	<b>1.925</b>	<b>1.901</b>	<b>460</b>	<b>500</b>	<b>13.293</b>	13.341	-48	
Gesamt 2003	7	20	23	24	8.478	2.071	1.840	384	494				
Veränderung		-8	-14	-2	-21	-146	61	76	6			-0,4%	

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2004 gab es 13.293 Verkehrsunfälle mit insgesamt 14.441 beteiligten JE.

Davon wurden in 8.457 Fällen (= 63,6%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 57.680 Verkehrsunfälle des Jahres 2004 in Hamburg sind JE zu ca. 14,7% 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 2004 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (8.002): 1.884 mal (= **23,5%**, Vorjahr: 18,1%) davon 99 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (791): 195 mal (= **24,7%**, Vorjahr: 16,5%) davon 35 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (46): 11 mal davon 2 unter Alkoholeinfluss

Damit sind JE bei nur 9,6% Bevölkerungsanteil besonders stark als Verursacher von schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Auch hier gilt, dass Alkoholeinfluss mit zunehmender Schwere der Unfallfolgen besonders häufig registriert wurde.

<sup>10</sup> 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		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2004	2003	
Verkehrstüchtigkeit	2	35	1				1	3			42	50	-8
Straßenbenutzung	2	32	4					43			81	94	-13
Geschwindigkeit	23	1.355	95	4	10	1		9		1	1.498	1.404	94
Abstand	9	1.040	67	1	5	2		1		1	1.126	1.198	-72
Überholen	4	75	8			2					89	107	-18
Vorbeifahren		32	3								35	59	-24
Nebeneinanderfahren		538	108	1	4	2		1			654	631	23
Vorfahrt/Vorrang	4	424	18	3		3		12		1	465	484	-19
Rotlicht		95	6		1			17			119	123	-4
Abbiegen	3	351	31	1	1	1		4			392	482	-90
Wenden/Rückwärtsfahren	1	943	175	3	13						1.135	1.112	23
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		391	26	2	3			12			434	430	4
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	38	3					4			46	55	-9
ruhender Verkehr		65	10		4						79	95	-16
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		6	4					1			11	14	-3
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	34	1.339	323	19	31	3		37		4	1.790	1.838	-48
technische Mängel	1	11	1					1			14	17	-3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							69		1		70	59	11
Fußgängerfehler sonst. Art							12		1		13	12	1
o.A.	2	239	45		4		1	5		68	364	214	150
<b>Gesamt 2004</b>	<b>86</b>	<b>7.009</b>	<b>928</b>	<b>34</b>	<b>76</b>	<b>14</b>	<b>83</b>	<b>150</b>	<b>2</b>	<b>75</b>	<b>8.457</b>	<b>8.478</b>	<b>-21</b>
Gesamt 2003	79	7.005	951	33	122	12	71	135	1	69			
Veränderung	7	4	-23	1	-46	2	12	15	1	6			<b>-0,2%</b>

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 7.009 von 8.457 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 (1.355), zu geringer Sicherheitsabstand (1.040), Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (943), Fehler beim Nebeneinanderfahren (538), Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (424) und beim Abbiegen (351).

## 1.6.3 Senioren

### 1.6.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 27

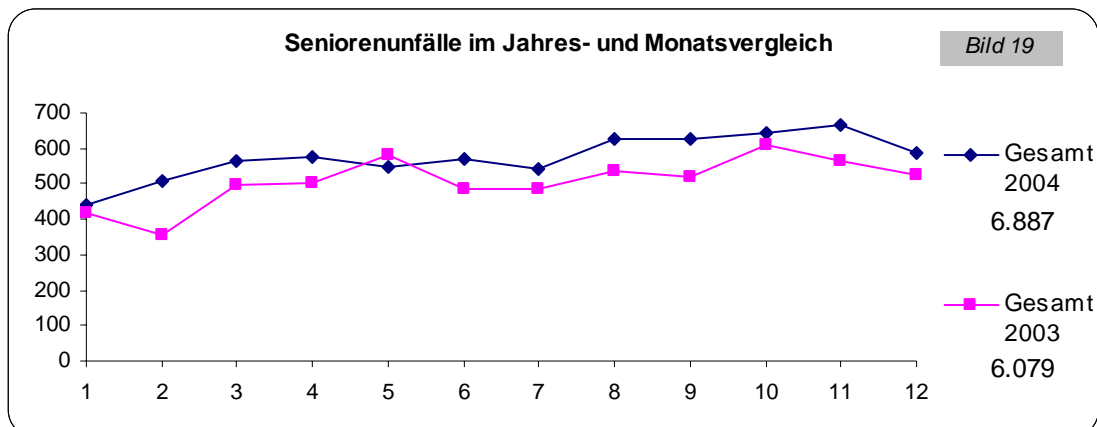
Seniorenunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2004	2003	
1	2	9	74	85	8	3	11	343	439	419	20
2		10	81	91	15	1	16	400	507	354	153
3	4	11	77	92	18	2	20	450	562	495	67
4	2	12	86	100	20	2	22	451	573	504	69
5		14	90	104	18	2	20	426	550	580	-30
6	3	10	88	101	13	3	16	452	569	488	81
7		11	122	133	8	3	11	399	543	483	60
8	1	13	128	142	21	8	29	455	626	536	90
9	1	13	119	133	21	5	26	468	627	520	107
10	1	11	96	108	23	4	27	506	641	608	33
11	2	16	89	107	27	4	31	527	665	566	99
12	1	14	81	96	16	1	17	472	585	526	59
<b>Gesamt 2004</b>	<b>17</b>	<b>144</b>	<b>1.131</b>	<b>1.292</b>	<b>208</b>	<b>38</b>	<b>246</b>	<b>5.349</b>	<b>6.887</b>	<b>6.079</b>	<b>808</b>
Gesamt 2003	15	177	1.145	1.337	195	36	231	4.511			
Veränderung	2	-33	-14	-45	13	2	15	838			13,3%

In einer Gesamtschau der Jahre 2004 / 2003 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

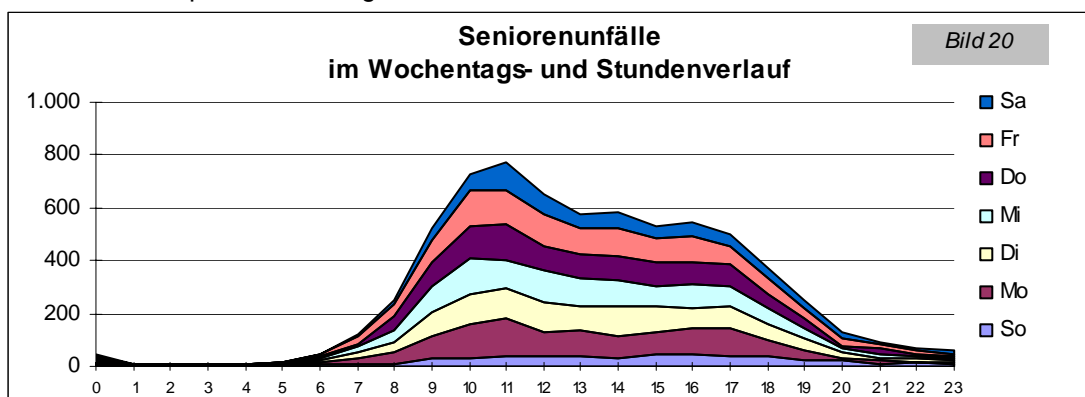
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 6.887 (+ 808; + 13,3%), davon
  - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.292 (- 45; - 3,4%),
  - Rückgang der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 144 - 33; - 18,6%) und Leichtverletzten auf 1.131 (- 14; - 1,2%),
  - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 17 (+2),
  - Anstieg der Seniorenunfälle mit schwerem Sachschaden auf 246 (+ 15; + 6,5%),
  - Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle (VULS) auf 5.349 (+838; + 18,6%).

Bereits seit 5 Jahren wird ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt sind, beobachtet. Der stetige Anstieg ist im wesentlichen auf die Steigerungsraten der leichten Sachschadensunfälle zurückzuführen, wobei es sich ohnehin bei 77,7% der Seniorenunfälle um leichte Sachschadensunfälle handelt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 17,6% sind Senioren an 11,9 % aller Unfälle und damit unterdurchschnittlich am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Im Wesentlichen ist der jährliche Anstieg der Seniorenunfälle auf eine wachsende Mobilität der Senioren zurückzuführen.

In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 19 zeigen die Jahre 2003 und 2004 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle mit für 2004 nahezu durchgängig höheren Werten.



Die zeitliche Verteilung der Unfälle mit Senioren erstreckt sich im Schwerpunkt auf die Tageszeit zwischen 9 und 19 Uhr mit einer Spitzenbelastung zwischen 10 und 12 Uhr.



### 1.6.3.2 Verunglückte

Im Jahre 2004 verunglückten insgesamt 893 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 25 Verunglückte.

Von den insgesamt 893 Senioren wurden

- 758 leicht verletzt (- 9)
- 119 schwer (- 18)
- 16 getötet (+ 2)

### 1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen <sup>11</sup>

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.	2004	2003	
Krad				2	5	4	3	17	3	34	28	6
Pkw				2	382	663	706	4.008	46	5.807	5.104	703
Lkw					44	168	158	164	17	551	501	50
Bus					1	7	23	15		46	43	3
Sonst.Kfz					4	13	11	25		53	57	-4
Mofa/Moped				2				12		14	11	3
Sonstige/o.Ang.	5	4	7	2	3	6	9	49	3	88	76	12
Fußgänger		8	7	3	7	23	9	62	17	136	166	-30
Radfahrer											2	-2
Inlineskater					4	7	9	62	76	158	91	67
<b>Gesamt 2004</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>450</b>	<b>891</b>	<b>928</b>	<b>4.414</b>	<b>162</b>	<b>6.887</b>	6.079	808
Gesamt 2003	2	14	16	14	401	862	786	3.859	125			
Veränderung	3	-2	-2	-3	49	29	142	555	37			13,3%

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 6.887 (+ 808; + 13,3%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 5.807 (+ 703; + 13,8%).
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29) auf 4.414 (+ 555; + 14,4%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 4.008 (+ 513; + 14,7%).
- Senioren sind zu 64,1% selbst die Verursacher der Unfälle (4.414 von 6.887 VU), an denen sie beteiligt sind. Mit zunehmendem Alter steigt dieser Prozentanteil an.

<sup>11</sup> 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 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													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursachen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2004	2003	
Verkehrstüchtigkeit		14						1			15	14	1
Straßenbenutzung		27	2			1		13			43	40	3
Geschwindigkeit	2	260	9			3		2			276	280	-4
Abstand		238	10	1		1					250	200	50
Überholen	1	35	1					1			38	47	-9
Vorbeifahren		36	1			1		1			39	41	-2
Nebeneinanderfahren		305	16	2	1						324	299	25
Vorfahrt/Vorrang		340	2					5			347	283	64
Rotlicht Fz.	1	65	2					6			74	88	-14
Abbiegen	1	269	5	1		1		3			280	258	22
Wenden/Rückwärtsfahren	1	832	23	2	5						863	737	126
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		224	13					4			242	228	14
Fehlverhalten ggü Fußgängern		42	1		1			2			46	35	11
Ruhender Verkehr		45									45	39	6
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3	2								5	7	-2
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	10	1.110	73	6	18	4		21		6	1.248	1.110	138
Technische Mängel		6	1								7	5	2
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								42			42	39	3
Fußgängerfehler sonst. Art								7			7	5	2
Sonstige/o.A.	1	157	3	3				3		56	223	104	119
<b>Gesamt 2004</b>	<b>17</b>	<b>4.008</b>	<b>164</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>12</b>	<b>49</b>	<b>62</b>		<b>62</b>	<b>4.414</b>	<b>3.859</b>	<b>555</b>
Gesamt 2003	13	3.495	146	9	31	9	46	73		37			
Veränderung	4	513	18	6	-6	3	3	-11		25			<b>14,4%</b>

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (863),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (347),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (324),
- Überschreiten der zulässigen Geschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (276),
- ungenügender Sicherheitsabstand (250).

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. Nach allgemeiner Erkenntnislage sind insbesondere folgende Aspekte beachtlich:

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

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

- Verringerung der Sehkraft,
- Verschlechterung des Gehörs,
- Schnellere Ermüdung,
- Abnehmende Reaktionsschnelligkeit.

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

## 1.6.4 Fußgänger

### 1.6.4.1 Verkehrsunfälle

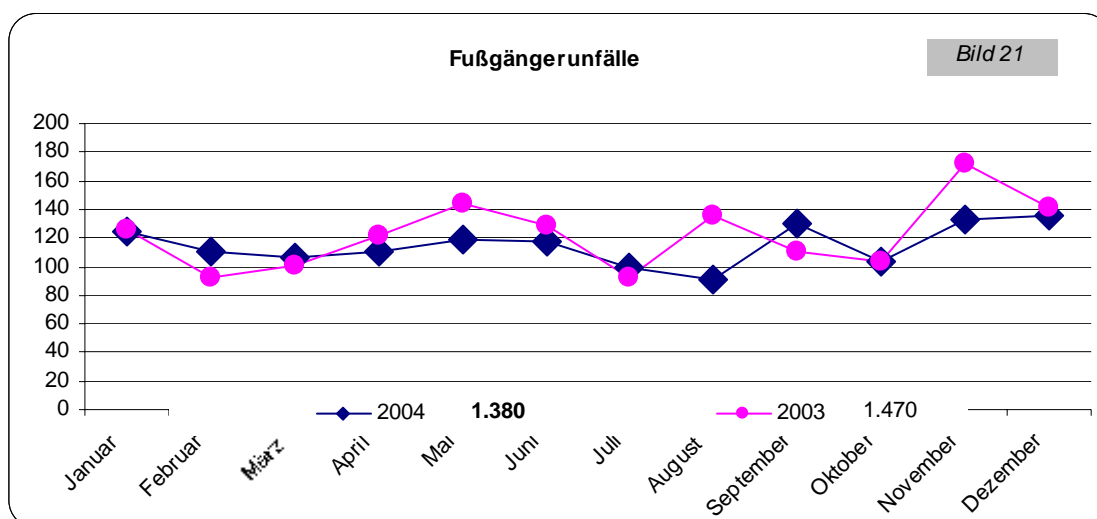
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Rückgang der Fußgängerunfälle auf 1.380 (- 90, - 6,1%), darunter
  - Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 1.250 (- 78; - 5,9%),
  - Geringer Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 254 (- 4; - 1,6%).
- Anstieg bei den Unfällen mit Getöteten auf 22 (+ 8).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	2004	2003	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar	3	23	87	113	1		1	10	124	126	-2
Februar		20	82	102				9	111	92	19
März	6	25	63	94	2		2	10	106	101	5
April	1	23	76	100				10	110	122	-12
Mai	1	20	91	112				7	119	144	-25
Juni	2	23	81	106		1	1	11	118	129	-11
Juli		14	79	93				6	99	93	6
August		9	75	84		1	1	6	91	136	-45
September	1	23	90	114	1		1	15	130	110	20
Oktober	1	16	70	87	3		3	13	103	104	-1
November	6	30	83	119				14	133	172	-39
Dezember	1	28	97	126				10	136	141	-5
<b>Gesamt 2004</b>	<b>22</b>	<b>254</b>	<b>974</b>	<b>1.250</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>121</b>	<b>1.380</b>	<b>1.470</b>	<b>-90</b>
Gesamt 2003	14	258	1.056	1.328	4	5	9	133			
Veränderung	8	-4	-82	-78	3	-3		-12			-6,1%

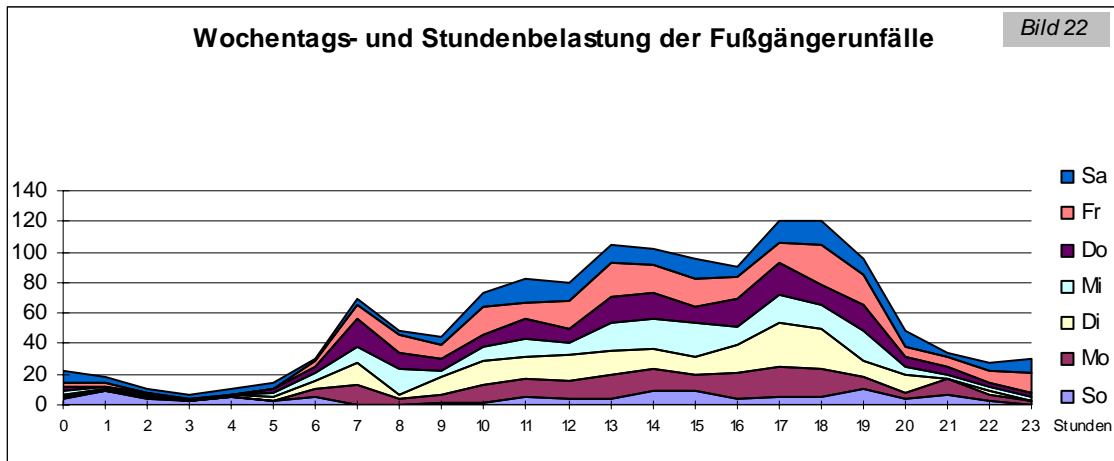
Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich. Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



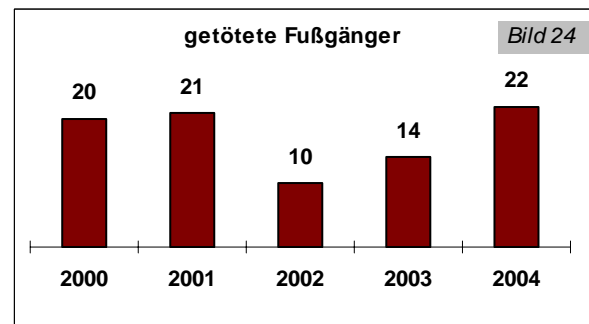
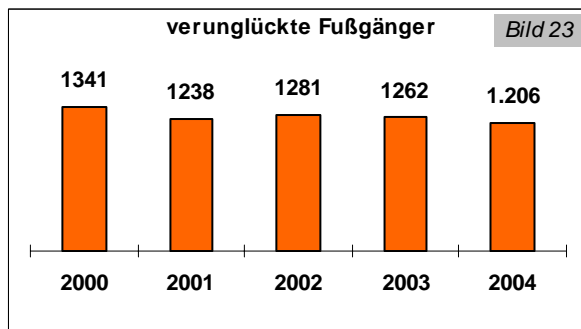
Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der 1.380 Fußgängerunfälle.

Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2004 - 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 (414; 30,0 %) durch die Unfallzeiten der Kinderunfälle (Schulweg und Freizeit) mit geprägt.



#### 1.6.4.2 Verunglückte



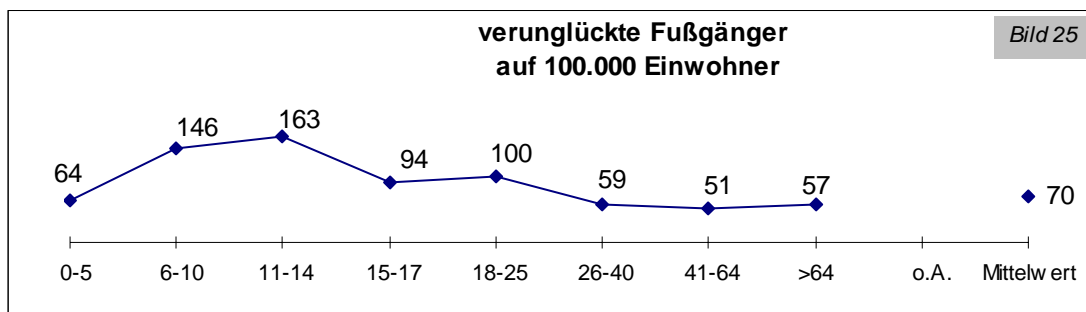
Vorstehende Bilder 23 und 24 präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger<sup>12</sup>, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.206 Verunglückten ist gegenüber dem Vorjahr um 56 (- 4,4%) zurückgegangen.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist mit 22 im Jahre 2004 (+ 8 zum Vorjahr) gestiegen. Bezogen auf die 22 getöteten Fußgänger waren
  - 11 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten),
  - 11 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
    - 4 Lkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern (an Fußgängerfurten [2], beim Abbiegen [1], an Haltestellen [1]),
    - 2 Lkw-Fahrer mit nicht angepasster Geschwindigkeit,
    - 1 Pkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen,
    - 3 Pkw-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (überhöhte Geschwindigkeit [2], nicht angepasste Geschwindigkeit [1]),
    - 1 Pkw-Fahrer mit falscher Straßenbenutzung durch einen Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot.

<sup>12</sup> Die Zahl der verunglückten Fußgänger (1.206) ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.250); 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. 2003 ein Rückgang um 4 Punkte zu verzeichnen,
- 11 -14-jährige Kinder am stärksten betroffen sind (zum Vorjahr + 32),
- 6 – 10-jährige Kinder rangieren dahinter (zum Vorjahr – 35).

#### 1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen <sup>13</sup>

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003	
Kfz-Führer	1			3	75	208	222	77	78	664	737	-73
Fußgänger	24	47	65	29	83	100	110	49	45	552	603	-51
Radfahrer	1	3	10	6	11	38	21	5	41	136	108	28
Sonstige			1		1	1	2		23	28	22	6
<b>Gesamt 2004</b>	<b>26</b>	<b>50</b>	<b>76</b>	<b>38</b>	<b>170</b>	<b>347</b>	<b>355</b>	<b>131</b>	<b>187</b>	<b>1.380</b>	1.470	-90
Gesamt 2003	35	77	58	33	172	407	364	120	204			
Veränderung	-9	-27	18	5	-2	-60	-9	11	-17			-6,1%

Bezogen auf alle 1.380 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 48,1% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (664).
- In 40,0% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (552).

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

- Von allen 664 Kfz-Führern des Jahres 2004, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 570 ( - 64; - 10,1%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs. Wesentliche Hauptursachen sind in 310 ( - 19; - 5,8%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
  - beim Abbiegen 73
  - an Fußgängerfurten (mit LZA) 42
  - an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 40
  - an Haltestellen 7
  - an anderen Stellen 148

<sup>13</sup> 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 (449= - 31: - 6,5%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 184 ( - 18)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 106 ( - 31)
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 94 ( + 18)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 33 ( +/- 0)
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA  
[ z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den  
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 1 ( - 3)
- durch sonstiges falsches Verhalten 31 ( + 3)

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle													
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als										Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/ Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2004	2003	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	1	3					4				8	9	-1
Straßenbenutzung	2	5						39			46	45	1
Geschwindigkeit	2	52	4	1		1		14			74	73	1
Abstand		10	1								11	11	
Überholen	1	1	1								3	1	2
Vorbeifahren		1									1		1
Nebeneinanderfahren		1									1	2	-1
Vorfahrt		5						1			6	2	4
Rotlicht		11						1			12	11	1
Abbiegen		26	1	2	1						30	38	-8
Wenden/Rückwärtsfahren		68	9		1						78	93	-15
Einfahren i.d.fließ.Verkehr		6									6	12	-6
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	6	310	29	11	3	2		55		1	417	416	1
Ruhender Verkehr		3	1	1						1	6	3	3
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			1								1	2	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		59	7	3	1	1		24		1	96	116	-20
Technische Mängel												2	-2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							449				449	480	-31
Fußgängerfehler sonst. Art							81		1		82	97	-15
o.A.		9					18	2		24	53	57	-4
<b>Gesamt 2004</b>	<b>12</b>	<b>570</b>	<b>54</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>552</b>	<b>136</b>	<b>1</b>	<b>27</b>	<b>1.380</b>	<b>1.470</b>	<b>-90</b>
Gesamt 2003	13	634	64	21	4	1	603	108	2	20			
Veränderung	-1	-64	-10	-3			3	-51	28	-1			<b>-6,1%</b>



## 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:

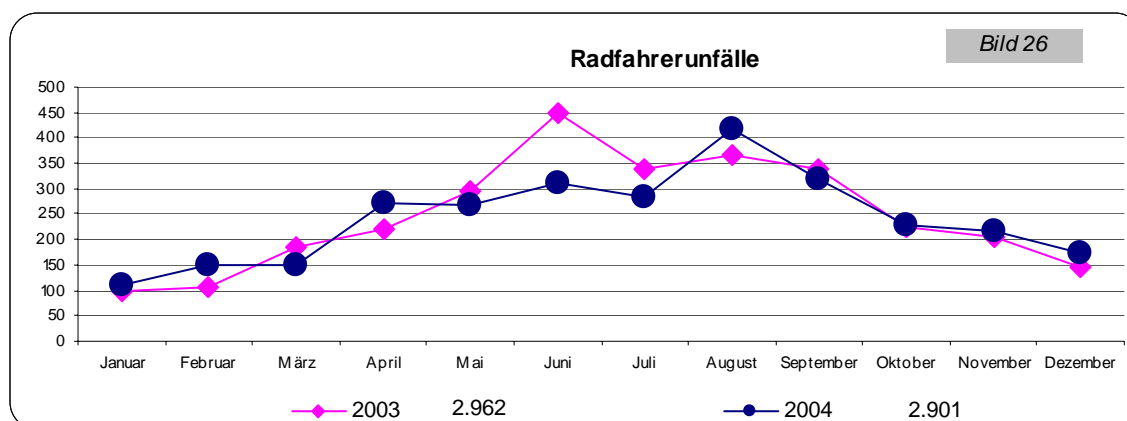
- Rückgang der Radfahrerunfälle auf 2.901 (- 61; - 2,1 %),
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 2.266 (- 72; - 3,1%),
  - Rückgang der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 196 (- 19; - 8,8%),
  - Rückgang bei VU mit Getöteten (5; - 1).

Der bisherige Trend jährlich steigender Unfallzahlen mit Radfahrern wurde damit gebrochen.

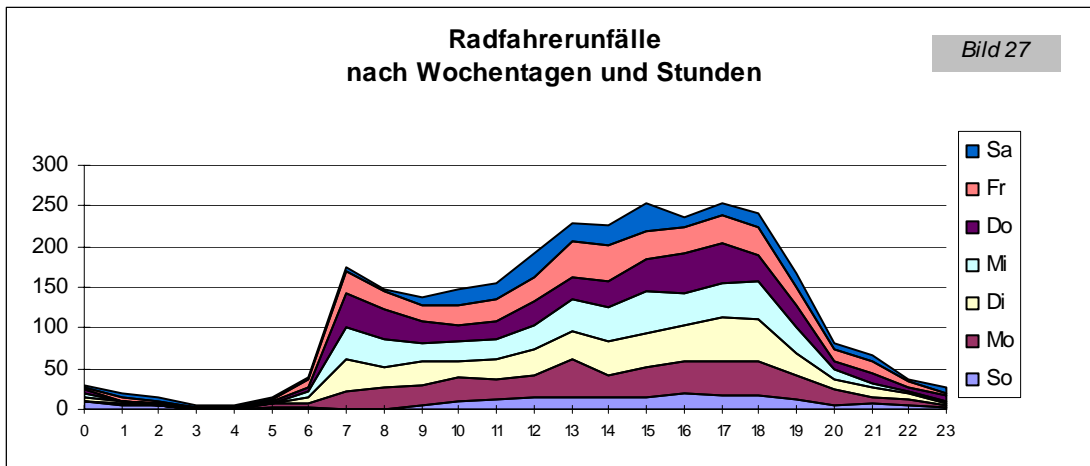
Tabelle 33

Radfahrerunfälle											
Monat	VUPS				VUSS			VULS	2004	2003	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar	1	9	74	84	1	1	2	23	109	97	12
Februar		14	99	113	1	1	2	33	148	106	42
März		10	106	116		1	1	34	151	185	-34
April	1	15	194	210		4	4	56	270	219	51
Mai	1	27	190	218		3	3	48	269	294	-25
Juni		17	222	239	1	1	2	71	312	447	-135
Juli		22	205	227		2	2	55	284	339	-55
August		20	320	340	1	1	2	77	419	365	54
September		24	226	250	1	3	4	66	320	340	-20
Oktober	1	13	162	176	1	2	3	50	229	223	6
November		21	138	159		2	2	56	217	203	14
Dezember	1	4	129	134	1		1	38	173	144	29
<b>Gesamt 2004</b>	<b>5</b>	<b>196</b>	<b>2.065</b>	<b>2.266</b>	<b>7</b>	<b>21</b>	<b>28</b>	<b>607</b>	<b>2.901</b>	<b>2.962</b>	<b>-61</b>
Gesamt 2003	6	215	2.117	2.338	7	39	46	578			
Veränderung	-1	-19	-52	-72		-18	-18	29			<b>-2,1%</b>

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.



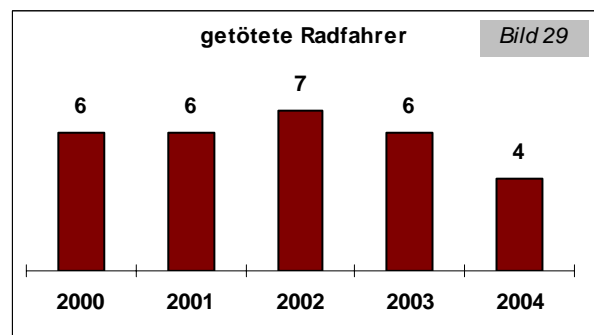
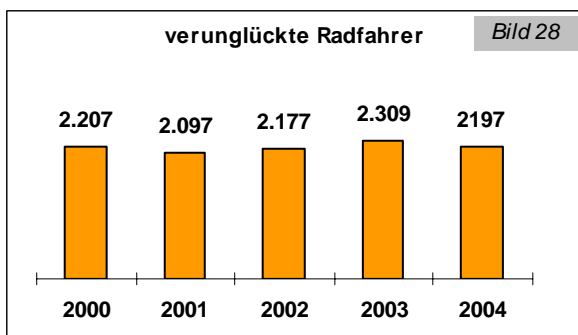
Hieraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Radfahrerunfälle haben sich in 2004 vorwiegend zwischen 7 und 20 Uhr ereignet.
- Montags bis freitags liegt die erste Spitze in der Stunde 7, zwischen 12 und 20 Uhr ereignen sich die meisten Unfälle.
- Samstags und sonntags ist der Zeitraum zwischen 11 und 20 Uhr besonders unfallbelastet.

### 1.6.5.2 Verunglückte

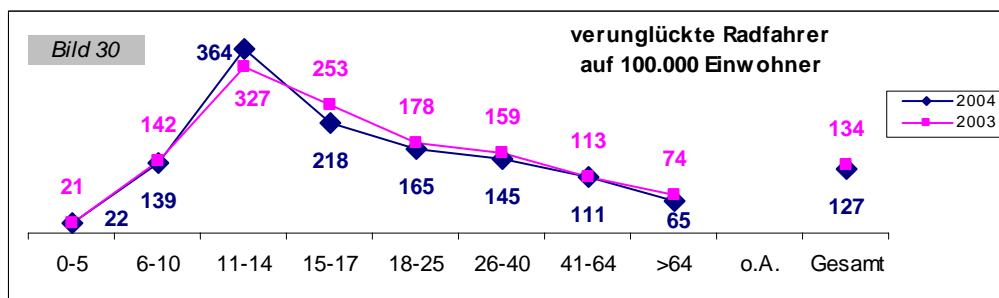
Die folgenden Bilder 28 und 29 beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr gesunken (- 112; - 4,9%). Die Zahl getöteter Radfahrer hingegen hat den niedrigsten Stand der letzten 5 Jahre.



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/ -ursachen<sup>14</sup>

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

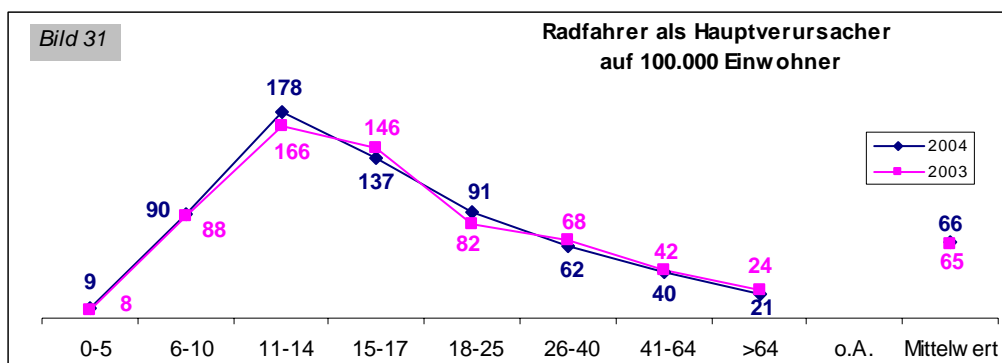
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003	
Kfz -Führer			1	1	173	509	669	186	78	1.617	1.668	-51
Fußgänger	4	1	2	4	7	9	19	7	11	64	96	-32
Radfahrer	8	67	114	63	150	280	215	62	174	1.133	1.128	5
Inlineskater			2						1	3		3
Sonstige				1	3	7	5	3	65	84	70	14
<b>Gesamt 2004</b>	<b>12</b>	<b>68</b>	<b>119</b>	<b>69</b>	<b>333</b>	<b>805</b>	<b>908</b>	<b>258</b>	<b>329</b>	<b>2.901</b>	<b>2.962</b>	<b>-61</b>
Gesamt 2003	11	72	111	72	328	878	902	268	320			
Veränderung	1	-4	8	-3	5	-73	6	-10	9			<b>-2,1%</b>

Bezogen auf alle 2.901 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 39,1% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.133),
- in 55,7% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.617).

Innerhalb der Gruppe der 1.133 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.



Im Vergleich zum Vorjahr hat es hier keine relevanten Veränderungen gegeben.

<sup>14</sup> 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.

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrerunfälle								
Ursachen	Beteiligte					Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonstige	2004	2003	
Verkehrstüchtigkeit	4		14			18	16	2
Straßenbenutzung	12		220			232	246	-14
Geschwindigkeit	34		52			86	101	-15
Abstand	8		20			28	39	-11
Überholen	22		19			41	43	-2
Vorbeifahren	8		4			12	8	4
Nebeneinanderfahren	2		3			5	6	-1
Vorfahrt/Vorrang	307		59			366	385	-19
Rotlicht Fahrz.	46		106			152	155	-3
Abbiegen	528		22			550	569	-19
Wenden/Rückwärtsfahren	69		2			71	62	9
Einfahren i.d.fl.Verkehr	296		78			374	370	4
Fehlverhalten ggü Fußgängern	16		55			71	61	10
Ruhender Verkehr	77		7			84	57	27
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			5			5	5	
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	140		410		7	557	582	-25
Technische Mängel			8		2	10	6	4
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		38			1	39	61	-22
Fußgängerfehler sonst. Art		21			1	22	28	-6
o.A.	48	5	49		75	178	162	16
<b>Gesamt 2004</b>	<b>1.617</b>	<b>64</b>	<b>1.133</b>	<b>3</b>	<b>84</b>	<b>2.901</b>	<b>2.962</b>	<b>-61</b>
Gesamt 2003	1.668	96	1.128		70			
Veränderung	-51	-32	5	3	14			-2,1%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

- Fehler beim Abbiegen (528; = 32,7%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (307; = 19,0%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt (296, = 18,3%).

Im Vergleich zum Vorjahr hat es hier keine wesentlichen Veränderung hinsichtlich der Häufigkeit und der Reihenfolge gegeben.

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 (220; = 19,4%),
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (106; = 9,4%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (78; = 6,9%).

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

## 1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer

### 1.6.6.1 Verkehrsunfälle

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

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraffrad (über 125 cm<sup>3</sup> oder 11 kW Nennleistung)
- Krafroller
- Leichtkraftrad
- Moped
- 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

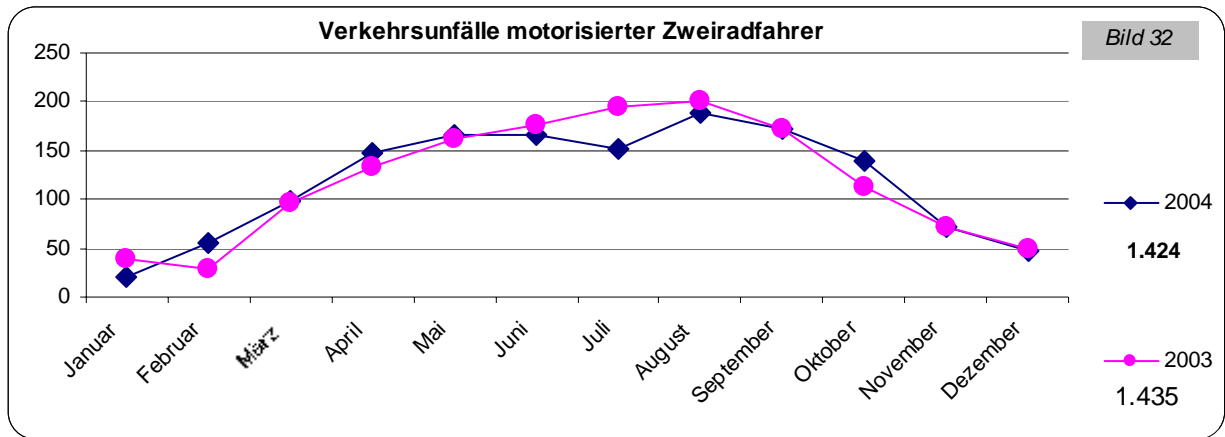
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer											
Monat	VUPS				VUSS			VULS			
Kategorie	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2004	2003	Veränderung
Januar			10	10	1		1	9	20	38	-18
Februar		7	32	39			0	16	55	29	26
März	1	11	50	62	4		4	33	99	96	3
April		17	77	94	5	4	9	44	147	134	13
Mai		22	90	112	6	1	7	46	165	161	4
Juni		15	100	115	3		3	49	167	177	-10
Juli		23	79	102	4	1	5	44	151	195	-44
August	2	21	106	129	3		3	57	189	200	-11
September		19	83	102	7		7	63	172	172	0
Oktober	1	9	78	88	3	2	5	46	139	113	26
November		9	32	41	2	1	3	28	72	71	1
Dezember		6	28	34	1	1	2	12	48	49	-1
<b>Gesamt 2004</b>	<b>4</b>	<b>159</b>	<b>765</b>	<b>928</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>49</b>	<b>447</b>	<b>1.424</b>	<b>1.435</b>	<b>-11</b>
Gesamt 2003	7	159	771	937	42	9	51	447			
Veränderung	-3	0	-6	-9	-3	1	-2	0			<b>-0,8%</b>

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

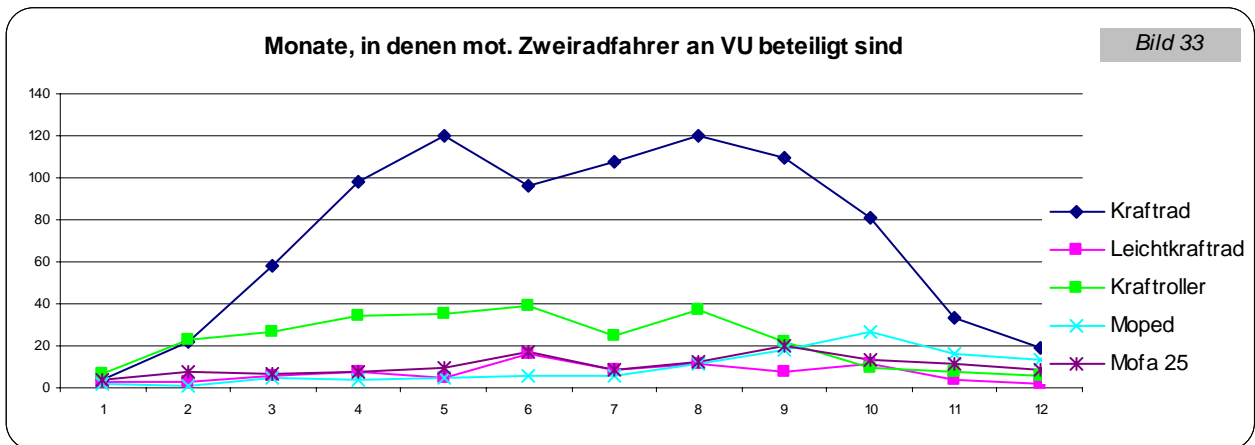
- Rückgang der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.424 (- 11; - 0,8%),
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 928 (- 9; - 1,0%).

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.

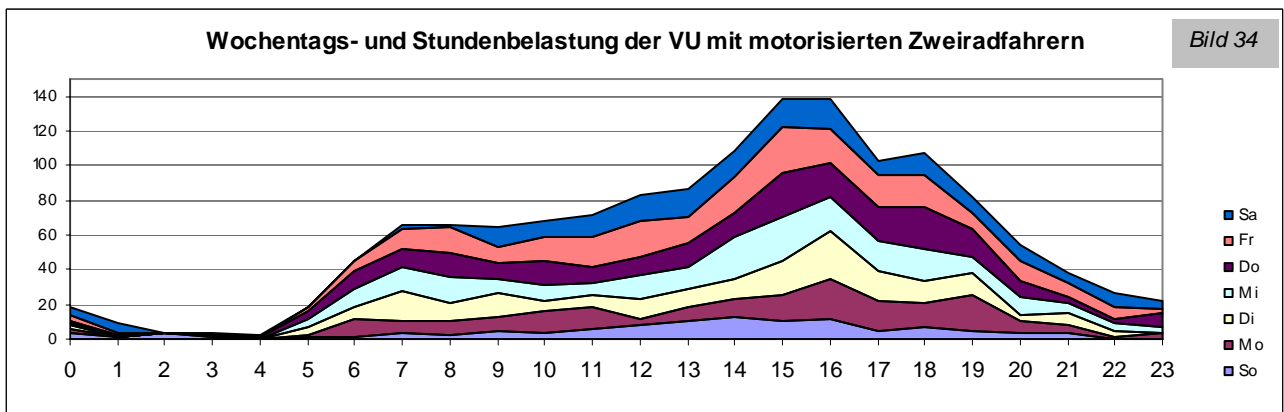


Das Unfallgeschehen wird maßgeblich durch Verkehrsunfälle mit höher motorisierten Krafträdern (59,1%) geprägt, während die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für die anderen motorisierten Zweiräder durch ein deutlich niedrigeres Zahlenniveau sowie einen gleichmäßigeren Verlauf gekennzeichnet ist (vgl. 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 12 und 16 Uhr,
- an Sonntagen ab 11 Uhr mit Spitzenwerten zwischen 14 und 16 Uhr,
- an übrigen Wochentagen ab 7 Uhr mit Spitzenwerten um 15 und 18 Uhr.



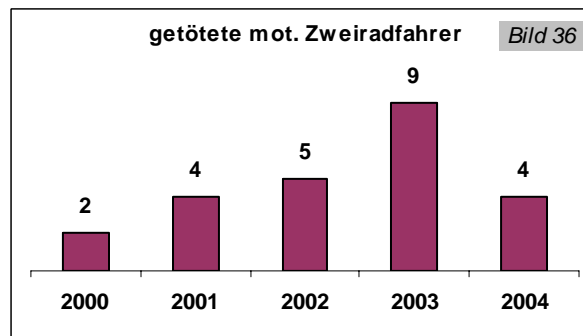
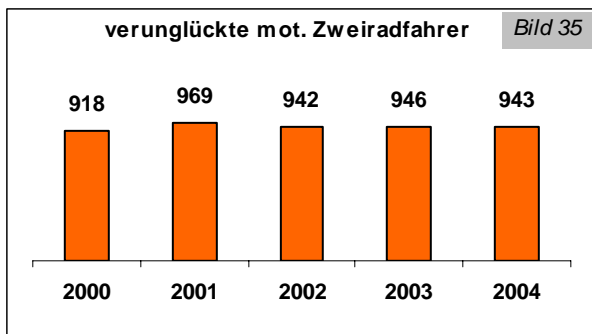
### 1.6.6.2 Verunglückte

Bei insgesamt 1.424 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 943 Personen (- 3 ; - 0,3%).

Davon waren

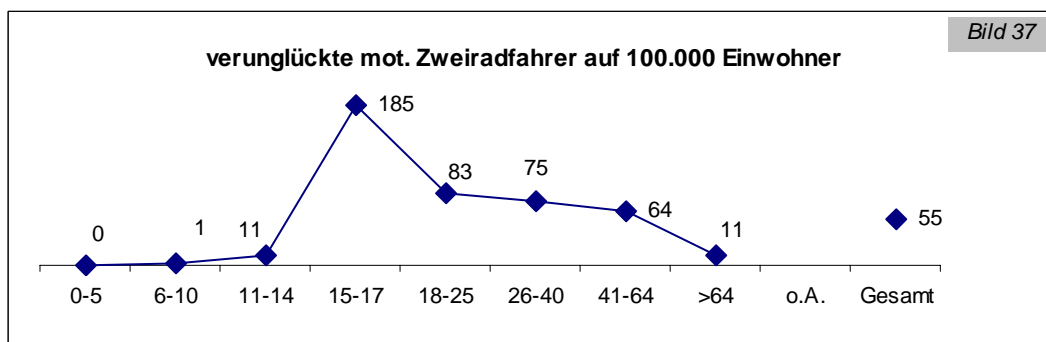
- 574 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (- 9) davon 4 getötet (- 5)
- 167 Fahrer / Mitfahrer eines Krafrollers (- 36)
- 50 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (- 6)
- 69 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+ 25)
- 83 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+ 23)

Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.



Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist leicht gesunken.
- Die Zahl der getöteten motorisierten Zweiradfahrer hat sich halbiert und liegt wieder auf dem Niveau von 2001.



Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 943 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.

Wesentliche Erkenntnisse:

Insgesamt 85 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,7%) 9,0% aller verunglückten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.

- 77 Verunglückte dieser Altergruppe haben ein motorisiertes Zweirad gefahren; in 18 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 (79 von 136) mit einem Kraftrad.
- Der Häufigkeitswert der verunglückten Kradfahrer im Alter von 26 – 40 Jahre entspricht erstmals ihrem Bevölkerungsanteil von 26,1%.
- Hingegen ist die Altergruppe von 41 – 64 Jahre mit ihrem Anteil an verunglückten Kradfahrern (23,1%) gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil (31,1%) unterrepräsentiert.
- Bei den höher motorisierten Krafträdern verunglücken die meisten Personen (574). Die stärkste Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 26-40 (246). In der Altersgruppe 41-64 sinkt die Verunglücktenrate auf 218 ab. Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (getötet bzw. schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 155 Getöteten bzw. Schwerletzten verunglückten 45 (3 Getötete, 42 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 26-40 und 49 (1 Getöteter, 48 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 41-64.

**1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen <sup>15</sup>**

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

Tabelle 37

Hauptverursacher bei VU mit mot. Zweiradfahrern												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2004	2003	
motor.Zweiradfahrer	0	0	0	79	100	195	195	29	36	<b>634</b>	648	-14
übrige Kfz	0	0	0	2	119	266	242	50	37	<b>716</b>	705	11
Fußgänger	1	1	1	1	5	1	6	2	2	<b>20</b>	20	0
Radfahrer	0	0	3	1	2	2	2	4	4	<b>18</b>	26	-8
Sonstige	0	0	0	0	0	0	1	0	35	<b>36</b>	36	0
<b>Gesamt 2004</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>83</b>	<b>226</b>	<b>464</b>	<b>446</b>	<b>85</b>	<b>114</b>	<b>1424</b>	1.435	-11
Gesamt 2003	1	3	9	66	218	513	416	84	125			
Veränderung	0	-2	-5	17	8	-49	30	1	-11			<b>-0,8%</b>

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 25 Jahre) sind bei einem Bevölkerungsanteil von 9,5% überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (226 von 1.424 = 15,9%, Vorjahr: 218 von 1435 = 15,2%). Dies liegt im Vergleich zum Vorjahr nahezu auf demselben Niveau. 44,2% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer.
- Die Altersgruppe von 26 – 40 Jahre stellt mit 32,6% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 42,0% selbst Verursacher der Unfälle.

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

In 44,5% der Fälle verursachen die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selber. Dies entspricht dem Niveau von 2003.

<sup>15</sup> 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								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2004	2003	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit	9	1				10	17	-7
Straßenbenutzung	21	7		3		31	28	3
Geschwindigkeit	150	28				178	173	5
Abstand	69	53				122	134	-12
Überholen	46	19				65	86	-21
Vorbeifahren	4	10				14	10	4
Nebeneinanderfahren	21	103		1		125	113	12
Vorfahrt/Vorrang	18	91		1		110	142	-32
Rotlicht Fahrz.	7	17			6	30	39	-9
Abbiegen	25	125		3		153	164	-11
Wenden/Rückwärtsfahren	6	107				113	96	17
Einfahren i.d.fließ. Verkehr	8	107		2		117	98	19
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	11	1				12	8	4
ruhender Verkehr	1	3				4	6	-2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	2					2	0	2
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	215	32		2	4	253	239	14
Technischer Mangel	2					2	4	-2
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			19			19	16	3
Fußgängerfehler sonst. Art			1			1	2	-1
o.A.	19	12			32	63	60	3
<b>Gesamt 2004</b>	<b>634</b>	<b>716</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>1.424</b>	<b>1435</b>	<b>-11</b>
Gesamt 2003	648	705	20	26	36			
Veränderung	-14	11	0	-8	0			<b>-0,8%</b>

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 (150, Vorjahr: 145),
- Zu geringer Abstand (69, Vorjahr 88),
- Fehler beim Überholen (46, Vorjahr 55).

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 (125, Vorjahr 139),
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (107, Vorjahr 89),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (107, Vorjahr 76),
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (91, Vorjahr 117),
- Missachtung Rotlicht (17, Vorjahr 19).



## ***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 bzw. Änderungen der Verkehrsleittechnik 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 (zugleich 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 2004 weitere sechs Unfallhäufungsstellen analysiert und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in 4 Fällen veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch umfangreiche bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2004 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Robert-Schuman-Brücke / Schlossstr.	Auffahrunfälle innerhalb des freien Rechtsabbiegefahrstreifens sowie Unfälle zwischen Linksabbiegern und Gegenverkehr	Markierungsänderungen im Knotenbereich, Umgestaltung des freien Rechtsabbiegers  <i>Markierungen sind erfolgt, Planung und Umgestaltung des freien Rechtsabbiegefahrstreifens erfolgt durch BA Wandsbek</i>
Schlossstr./ Wandsbeker Bahnhofstr. / Neumann-Reichardt-Str. / Schädlerstr.	Deutlicher Anstieg der Fahrunfälle bei regennasser Fahrbahn, Fahrzeuge geraten auf die Gegenfahrbahn	Sanierung der Fahrbahnoberfläche  <i>Für Sanierungsvorhaben 2005 vorgesehen</i>

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
<b>Strecke: Hoheluftchaussee - Lokstedter Steindamm – Grindelberg - Grindelallee</b>	Wendeunfälle im Zusammenhang mit dem Bussonderfahrstreifen in Mittellage	Versuchsweise bauliche Trennung der Richtungsfahrbahnen durch Installation von Leitelementen mittig der Bussonderfahrstreifen in den Abschnitten a) Hoheluftchaussee zwischen Eppendorfer Weg und Bismarckstraße b) Grindelallee zwischen Bogenstraße und Rentzelstraße  <i>Planung wurde aufgenommen</i>
<b>Hohenwischer Str. / Hinterdeich</b>	Linksabbiegeunfälle aus der Hohenwischer Str. in Richtung Moorburg	Neumarkierung zur Verdeutlichung der Wartepflicht und Ergänzung / Versetzung der die Vorfahrt regelnden VZ  <i>In der 43. Woche 2004 umgesetzt.</i>
<b>Kollaustr. / Papenreye</b>	2003 deutlich erhöhte Anzahl von Unfällen im Längsverkehr / Fahrunfälle / schlechte Griffbarkeit der Fahrbahndecke festgestellt.	Deckschichtenenernung  <i>Finanzierung aus U/I- Sonderprogramm</i>
<b>Wallringtunnel</b>	Zahlreiche Fahrunfälle infolge nicht angepasster und überhöhter Geschwindigkeit.	Sofortmaßnahmen: Hinweisschilder „Unfallgefahr“ und VZ „Schleudergefahr“  <i>Weitere Maßnahmen in der Beratung.</i>

Alle Unfallhäufungsstellen werden nach Abschluss eingeleiteter Maßnahmen einem Controllingverfahren unterzogen. Über den Erfolg der Maßnahmen kann belastbar erst nach dem Ablauf von drei Jahren berichtet werden. Erste Berichte werden in den Verkehrsbericht 2006 eingestellt werden.

## 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.

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg :

### 2.2.1 Vorschulische Verkehrserziehung

Derzeit unterrichten 10 Polizeiverkehrslehrer/ -innen der Polizeikommissariate in Kindergärten und Kindertagesheimen zum Thema „Kind als Fußgänger“ und beraten darüber hinaus Eltern und Erziehungsberechtigte in den Fragen der sicheren Verkehrsteilnahme des Kindes im Lebens- und Wohnumfeld. Seit 1.1.2004 werden in Hamburg alle Kindergärten und Kindertagesheime durch die Polizeiverkehrslehrer erreicht und betreut.

Ergänzt wird das polizeiliche Angebot durch den „Polizeiverkehrskasper“, der neben den Auftritten in Kindergärten auch im eigenen „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee Vorführungen durchführt (Anmeldung erforderlich). Durch den Einsatz des Mediums „Handpuppe“ gelingt es, die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht zu vermitteln.

### 2.2.2 Aktion Kleinkind

In Hamburg werden jedes Jahr nahezu 15.000 Sechsjährige 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 wurde der Verkehrsunterricht im Themenbereich „Radfahrprojekte“ wieder aufgenommen.

Die thematische Schwerpunktsetzung korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätsweiterung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades) und den damit einhergehen-

den Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

In enger Zusammenarbeit mit der Behörde für Bildung und Sport (BBS) wurden die Inhalte der Fahrradprojekte in den 5./6. Klassen festgelegt und in der Praxis an ausgewählten Schulen erprobt. Das Angebot an alle Hamburger Schulen, Fahrradprojekte für die 5./6. Klassen durchzuführen, wurde bereits jetzt sehr gut angenommen. So wurden im Kalenderjahr 2004 bereits **57 Fahrradprojekte** (2.100 Schülerinnen und Schüler) durchgeführt.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen konnte im Jahr 2004 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 2003 / 2004 in Zahlen**

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	5.123	Stunden
in Schulen	19.003	Stunden
in speziellen Sonderschulen	4.943	Stunden
Aktion Kleinkind	26	Veranstaltungen mit 2.000 Kindern
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	736	Vorstellungen
in Kindergärten	78	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	65	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	3.370	Stunden
	25.528	Teilnehmer
Sonderveranstaltungen	385	Stunden
Mofaprojekte	76	Kurse (insgesamt 1.377 Teilnehmer)

## **2.3 Verkehrsaufklärung und -information**

### **2.3.1 Junge Erwachsene**

In Hamburg leben 166.919 Personen in der Altersgruppe 18-25, sogenannte Junge Erwachsene (= 9,5% der Bevölkerung), 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 2004 gab es 16 größere Schwerpunktkontrollen mit der Zielrichtung „Alkohol / Drogen - Junge Fahrer“. Im Rahmen dieser Kontrollen wurden die „Jungen Fahrer“ auch über die Risiken im Zusammenhang mit Alkohol- und Drogenkonsum im Straßenverkehr informiert.

### **2.3.2 Senioren**

In Hamburg leben 305.251 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 17,6% der Bevölkerung). 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 83 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren ständig gestiegenen Verkehrsunfälle, an denen ältere Verkehrsteilnehmer beteiligt waren, wurden zwei Fortbildungsveranstaltungen für die Seniorenberater der Polizei durchgeführt. Gemeinsam mit dem Landesseniorenbeirat und dem ADAC wurde ein spezieller Informa-

tionsflyer für die Zielgruppe „Senioren“ entwickelt und in einer Pressekonferenz der Öffentlichkeit vorgestellt. In dem Informationsflyer „Mit Sicherheit mobil bleiben“ werden Risikofaktoren für ältere Verkehrsteilnehmer aufgezeigt und Verkehrssicherheitstipps für Senioren gegeben.

Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates wird die Beratung von Senioren weiterhin fortgeführt.

### 2.3.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

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

Unter diesem Motto wurde im April 2004 zum dritten Mal die Verkehrssicherheitsaktion zur Senkung der Verkehrsunfälle mit Kindern im gesamten Hamburger Stadtgebiet durchgeführt.

Aus der Erkenntnis heraus, dass Verkehrssicherheit für Kinder nicht nur alleinige Aufgabe der Polizei ist und das Ziel „Verringerung der Kinderunfälle“ nur durch gemeinsame Aktivitäten von erfahrenen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit erreicht werden kann, wurde die Aktion wiederum mit verschiedenen Partnern vorbereitet und durchgeführt. Mitwirkende Partner der Polizei Hamburg waren u. a. die Behörde für Bildung und Sport (BBS), die Landesunfallkasse Hamburg (LUK), der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die Verkehrsakademie Nord e. V., und die DEKRA Automobil GmbH.

Im dreiwöchigen Aktionszeitraum gab es insgesamt 688 Maßnahmen in Form von Verkehrskontrollen und Informationsveranstaltungen zum Thema „Kinderunfälle“.

Aufgrund der negativen Unfallentwicklung im Bereich der Verkehrsunfälle mit radfahrenden Kindern lag der thematische Schwerpunkt wie im Vorjahr bei „Kindern als Radfahrer“. So wurden in den drei Wochen allein 3.096 Fahrräder kontrolliert und ggf. Verwarngeldverfahren eingeleitet.

Angelehnt an die Unfallauswertung „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. 55% 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 10.636 Verwarn- und Bußgeldverfahren eingeleitet.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der LUK und der Verkehrsakademie Nord) über die o. g. Themenfelder informierten. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten wurden ca. 6.700 Personen erreicht

Alle Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter [www.ruecksicht-auf-kinder.de](http://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.

Die positiven Erfahrungen mit der „Konzertierten Aktion“ sind Anlass genug, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen.

#### „Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2004 wurde diese Verkehrssicherheitsaktion ins Leben gerufen. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres, die Polizei, die Behörde für Bildung und Sport, die Landesunfallkasse Hamburg, der ADFC, die Zweiradmechaniker-Innung Hamburg und der TÜV-Nord Straßenverkehr gemeinsam die Aktion gestartet. Innerhalb einer Woche wurden bei verschiedenen Veranstaltungen in den Stadtteilen, an Schulen und bei etwa 50 Fahrradhändlern Informationen rund um das sichere Radfahren und kostenlose Fahrrad-Checks angeboten. Verbunden mit einem Preisausschreiben wurden über 3000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei über 1100 Fahrräder kontrolliert und 687 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlage.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2005 fortgeführt werden.

### 2.3.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2004 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitstage im Einkaufszentrum „Quaree“ in Wandsbek
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn mit der Schulsenatorin der BBS



Neben dem „normalen“ Einsatz des Polizeiverkehrskaspers und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es ca. 100 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Benefiz-Veranstaltung im Kinder-Hospiz „Sternenbrücke“
- Verkehrssicherheitstage der HEW

Im „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee konnten im Jahr 2004 über 650 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 im Jahr 2004 auf die Reduzierung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, insbesondere der Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung. Dies erfolgte schwerpunktmäßig durch die Bekämpfung der Hauptunfallursachen

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

und orientierte sich hier wesentlich an Örtlichkeiten mit Unfallhäufungen.

### 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 Unfalllage unter besonderer Berücksichtigung der geschwindigkeitsbezogenen Unfälle mit Personenschäden.

Insgesamt führte die Polizei 5.089 mobile Geschwindigkeitskontrollen durch, bei denen 3.982.359 Kraftfahrzeuge gemessen wurden. Insgesamt 214.949 Kraftfahrzeuge ( = 5,4 %) fuhren zu schnell und die Kraftfahrzeugführer 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. Dabei wurden im Laufe des Jahres 2004 die Überwachungseinschübe auf 19 aufgestockt, so dass sämtliche 19 Standorte permanent betrieben werden können. Mittels stationärer Überwachung hat die Polizei im Jahr 2004 insgesamt 254.466 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 2004 wurden 15.403 Verstöße registriert, davon 3.659 im Bußgeld- und 11.744 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 2004 insgesamt **6.995 Verstöße** polizeilich registriert.

Daneben wurden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen verfolgt, so dass sich für das Jahr 2004 insgesamt **13.456 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 2004 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2004), „Reisemesse“ (Februar 2004), und „Du und Deine Welt“ (August 2004) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 1.369 Verstöße (Vorjahr: 1.209) gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ - Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315 c und 316 StGB wurden in 3.293 Fällen festgestellt; gegenüber den Fallzahlen von 2003 (3.193) ist ein Anstieg von 3,1 % zu verzeichnen.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315 c, 316 StGB wurde in 463 Fällen festgestellt (Vorjahr: 411 Fälle). In 1.400 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 461 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 2004 ab Anfang April die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2004 insgesamt 2.885 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern im Jahre 2004 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 2004 im Rahmen gezielter Kontrollen der Verkehrsstaffeln insgesamt 4.085 Schwerlastfahrzeuge überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im Mai und September 2004 wurden 37,2 % 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 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion**

Unter der Führung der Verkehrsdirektion wurden im Jahr 2004 insgesamt 18 Verkehrsgroßkontrollen, darunter 5 länderübergreifende Verkehrskontrollen, mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Alkohol-/Drogenkontrollen	4
Aggressionsdelikte (Geschwindkeits- und Rotlichtkontrollen)	9
Überwachung des gewerblichen Güterkraftverkehrs	2
Überwachung des Handyverbotes	2
Bekämpfung Hauptunfallursachen mit zivilen Einsatz-Kfz	1

Hierbei wurden 40.545 Kraftfahrzeugführer und ihre Fahrzeuge überprüft und folgende Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt:

Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	85
Drogendelikte im Straßenverkehr	90
Geschwindigkeitsüberschreitungen	10.394
Rotlichtverstöße	609
Verstöße im Güterkraftverkehr	209
Verstöße gegen das Handyverbot	366

Darüber hinaus wurden folgende Straftatbestände angezeigt:

Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis	29
Straßenverkehrsgefährdung / Nötigung	5
Urkundenfälschung	3
Kraftfahrzeugdiebstahl	2
Sachbeschädigung / Graffiti	1

#### **2.4.5.3 Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer und die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses sind weiterhin 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 auch im Jahre 2004 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.

Im erweiterten City-Bereich wurde ein Zentraler Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) mit 21 Angestellten im Polizeidienst zielgerichtet zur Beseitigung dieser Störungen des Verkehrsflusses eingesetzt.

Allein dieser ZVOD hat in 2004 insgesamt 147.927 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 4.732 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Hinzu kommen Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate, so dass die Polizei insgesamt 200.275 Anzeigen in Zusammenhang mit dem „2.-Reihe-Parken“ erstattet hat und 6.897 Fahrzeuge abschleppen ließ.

Im Jahr 2004 wurden im ruhenden Verkehr insgesamt 889.291 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 45.752 Fahrzeuge abgeschleppt.

#### **2.4.5.4 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 2004 an 5 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 Verkehrsordnungswidrigkeiten

Diese Übersicht enthält die von der **Verwarnungs- und Bußgeldstelle** in den Jahren **2003** und **2004** 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

	2003	2004
Aufkommen an <b>Ordnungswidrigkeitenanzeigen</b>	1.316.191	1.514.802
> davon		
<b>Verkehrsunfallanzeigen</b>	30.509	31.781
Wirksame <b>Verwarnungen mit Verwarngeld</b>	923.610	1.109.327
> darunter aus dem Unfallbereich	15.774	16.965
Eingeleitete Bußgeldverfahren	234.110	242.306
> darunter aus dem Unfallbereich	3.547	4.024
Bußgeldbescheide	219.450	248.442
> darunter aus dem Unfallbereich	9.123	9.805
Kostenentscheidungen nach § 25a StVG (Halterhaftung)	17.017	18.142
Anträge auf gerichtliche Entscheidungen nach § 25a StVG	319	405

## 2.6 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 **62** 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 können deshalb auf dem Hauptverkehrsstraßennetz schnell erfasst, Gegenmaßnahmen schnell eingeleitet werden.

Von insgesamt **1720** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1482** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2004 durch 101.031 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 der ersten Tunnelröhre wird der Verkehr seit Mitte Oktober 2004 über drei Fahrstreifen je Richtung geführt.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2004 von der Verkehrsleitzentrale **1616** 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 2004 von der **Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst** ca. **45.500** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Weitere Optimierungen für die Verkehrssteuerung u. -information sind in behördenübergreifenden Kooperationen – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Polizei/Verkehrsdirektion; Hamburger Hochbahn AG - im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten realisiert worden oder befinden sich in der Vorbereitungsphase.

Bereits realisierte Projekte sind die Installation von Verkehrsbeobachtungskameras an weiteren strategisch bedeutenden Autobahn- und innerstädtischen Streckenabschnitten, die zu einer Verbesserung des Verkehrslagebildes über bisher nicht beobachtbare Streckenabschnitte geführt hat sowie die Beteiligung der Verkehrsdirektion am Internetservice „Verkehrsinfo Region Hamburg“.

Für Internetnutzer werden als neue Angebote der Polizei innerhalb dieses Internetdienstes [www.verkehrsinfo.hamburg.de](http://www.verkehrsinfo.hamburg.de)

- im Rahmen einer „Verkehrsvorschau Polizei Hamburg“ Textinformationen und Grafiken über verkehrlich relevante Großveranstaltungen wie z. B. dem Hafengeburtstag, dem Hamburg-Marathon oder dem Straßenradrennen „HEW-Cyclastics“ sowie regelmäßig zu den Bundesligaspielen in der AOL-Arena,
- „Verkehrslagebilder Knotenpunkte A 1“ - Bilder aus dem Verkehrsfernsehen der Polizei von drei Standorten auf der BAB A 1 zwischen dem Autobahnkreuz HH-Ost und dem Autobahnkreuz HH-Süd

bereitgestellt.

Die Qualität dieser Angebote bzw. der Stellenwert für Nutzer wird durch hohe Zugriffszahlen dokumentiert. Die Verkehrsvorschau wird bis zu ca. 10.000-mal monatlich angewählt, die seit Dezember 2004 in die Internetplattform integrierte Bildübertragung ca. 150.000-mal monatlich (für alle drei Kamerastandorte).

Die weitere Projektplanung umfasst den Ausbau der Informations- und Steuerungsmöglichkeiten auf der Hafenhaupttroute durch die Installation von Beobachtungskameras sowie die Vernetzung des Verkehrsrechners in diesem Bereich mit dem übrigen Verkehrsrechnernetz.

Die bereits vorhandene gegenseitige Bildübertragung der Kamerasysteme der Busbetriebsleitstelle der Hamburger Hochbahn und der Polizei (in der Verkehrsleitzentrale) wird weiter optimiert.

Verkehrsleitzentrale, Landesmeldestelle und die Elbtunnelbetriebszentrale sind damit wesentliche Steuerungsinstrumente der Polizei Hamburg, um Verkehrsabläufe in der Stadt zu optimieren.

## 2.7 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.

### 2.7.1 Elbtunnel – 4-Röhrenbetrieb

Am 19.05.2004 wurden erstmalig alle 4 Röhren des Elbtunnels gleichzeitig freigegeben.

Die Inbetriebnahme erforderte eine umfangreiche Anpassung der Verkehrsführung, der Verkehrstechnik und der Verkehrssteuerung.

Um den verschiedenen Verkehrssituationen gerecht zu werden und wechselnde Schalt- und Fahrzustände zu ermöglichen, sind u.a. Unterflurfeuer (Markierungsleuchtknopfreihen nach § 41(9) StVO) geplant, die jedoch aufgrund des derzeitigen Entwicklungsstadiums noch nicht eingebaut werden können. Auch der neue Verkehrsrechner des Elbtunnels befindet sich noch in der ersten Ausbaustufe, daher sind komplexe Betriebszustandwechsel bei laufendem Verkehr zur Zeit noch nicht möglich. Auf Ereignisse kann jedoch mit einer oder auch mehreren Sperrungen sowie den Notprogrammen zur Änderung der Verkehrsführung mit kurzfristiger Sperrung einer oder beider Tunnelzufahrten reagiert werden.

Trotz dieser gegenwärtig noch eingeschränkten Verkehrslenkungsmöglichkeiten hat sich schon gezeigt, dass sich mit Freigabe der 4. Röhre die Leistungsfähigkeit des Tunnels zur Abwicklung der großen Verkehrsmengen deutlich erhöht hat und parallel die Anzahl von Staus vor dem Tunnel deutlich reduziert bzw. entstandene Staus erheblich schneller abgebaut werden konnten. Bei einer Gesamtbetrachtung der Unfallzahlen 2004 für den unmittelbaren Bereich des Elbtunnels, einschließlich der Zufahrtsbereiche, ist auffällig, dass gegenüber den Vorjahren ein Rückgang zu verzeichnen ist und der positive Gesamteindruck verstärkt wird.

Bisher und auch künftig stehen die Verkehrssicherheit und ein guter Verkehrsfluss im Mittelpunkt aller behördlichen Aktivitäten:

Durch die Einrichtung der neuen LKW-Trennspur im südlichen Weichenbereich wurde erreicht, dass nach Auslösung der Höhenkontrolle meist nur diese eine Fahrspur angehalten werden muss und sich somit weniger Behinderungen für den Gesamtverkehr in Fahrtrichtung Norden ergeben.

Eine gesonderte Selektierung von Fahrzeugen mit Überhöhe im nördlichen Tunnelzufahrtsbereich durch Überkopfdetektoren ist geplant, aber noch nicht realisiert. Nach Umsetzung dieser Maßnahme dürfte auch hier mit einer deutlichen Reduzierung der Anzahl der Sperrungen wegen Auslösung der Höhenkontrolle zu rechnen sein.

#### Ausblick:

Zur weiteren Verbesserung der Sicherheit des Tunnelbetriebs sowie der Verkehrsabläufe sind bis zum Jahr 2007 noch weitere Umbauarbeiten der einzelnen „alten“ Röhren geplant. Hierzu gehören umfangreiche Asbestsanierungen, ebenso werden die technische Ausrüstung wie Notruffeinrichtungen, Entwässerungs- und Belüftungsanlagen auf den neuesten technischen Stand gebracht. Diese Arbeiten werden jeweils im Winterhalbjahr durchgeführt, so dass in diesen Zeiträumen jeweils nur drei Röhren für die Verkehrsführung zur Verfügung stehen werden.

Im Sommerhalbjahr bleiben alle 4 Röhren frei und der Funktionsumfang der Verkehrssteuerung wird sich nach und nach erhöhen, so dass im Normalfall weniger Staus, Unfälle und Auslösungen der Höhenkontrolle zu erwarten sind.

### 2.7.2 Verkehrsbeeinflussungssysteme

Der Fahrzeugverkehr auf der BAB A7 wird auf den jeweils zuführenden Streckenabschnitten südlich und nördlich des Elbtunnels mit einer „Verkehrsbeeinflussungsanlage“ gesteuert.

Wesentliche Kennzeichen dieser modernen Verkehrsleittechnik sind die Schilderbrücken mit elektronischer Anzeige der jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzung bzw. Überholverbote sowie Freigabe bzw. Sperrung der jeweiligen Fahrstreifen. Die Verkehrsbeeinflussungsanlage misst automatisch über zahlreiche Detektoren die Verkehrsmengen und die Witterungsverhältnisse und ermittelt auf Basis der gemessenen Werte computergesteuert die der jeweiligen Verkehrslage angemessene Steuerung der Verkehrsabläufe in den einzelnen Streckenbereichen durch Anzeige der jeweiligen Verkehrszeichen. So führt eine zunehmende Verkehrsdichte in aller Regel zu einer automatischen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Ziel ist es, hierdurch die Fahrgeschwindigkeiten und Abstände aller Verkehrsteilnehmer anzugleichen, einen möglichst homogenen stetigen Verkehrsfluss zu erzeugen und dadurch die Gefahr der Bildung von Staus bzw. Verkehrsunfällen zu

vermindern. Daneben lassen sich über Anzeigetafeln der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auch weitere Informationen übermitteln. So ist zum Beispiel eine frühzeitige Warnung vor Glatteisbildung, Nässe und Nebel oder auch der Hinweis auf Stausituationen oder Baustellen möglich, häufig verbunden mit gestufter Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit an ein verkehrsverträgliches Niveau.

Im Berichtsjahr erfolgte eine Anpassung der Schaltwerte der Anlage auf der Strecke von der Landesgrenze Niedersachsen bis zum Elbtunnel mit dem Ziel der Optimierung des Verkehrsflusses.

### 2.7.3 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.

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 den folgenden Straßenzug ist im Jahre 2004 im Einvernehmen mit den örtlichen Polizeikommissariaten die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h realisiert worden:

<b>Straßenzug</b>	<b>von</b>	<b>bis</b>	<b>Realisierung</b>
B 73	Buxtehuder Straße	Landesgrenze Niedersachsen	20.02.2004

Die Maßnahme hat bisher zu keiner erkennbaren Veränderung der Verkehrssicherheitslage geführt.



### ***3. Sonstige Maßnahmen***



Der Teil 3 des Verkehrsberichtes beinhaltet bis einschließlich 2002 Angaben zu sonstigen Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr.

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 aufgeführt waren, wurden bereits im Verkehrsbericht 2003 nicht mehr aufgeführt und können künftig der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) unter [www.kba.de](http://www.kba.de) entnommen werden.

Die im Verkehrsbericht 2003 aufgeführten Angaben „sichergestellte Fahrzeuge“ „Erlaubnisse und Ausnahmegenehmigungen“ werden nicht mehr dargestellt.

Die bisher von der Verwarnungs- und Bußgeldstelle bearbeiteten Verkehrsordnungswidrigkeiten sind jetzt den Ausführungen unter Nr. 2.5 zu entnehmen.



## ***4. Anlagen***



## 4.1 Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

### 4.1.1 Vorbemerkungen

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

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

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

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

### 4.1.2 Unfallkategorien

<b>Unfälle mit Personenschaden (VUPS)</b>		
Kategorie 1	4V <sup>*</sup>	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
<b>Unfälle mit Sachschaden (VUS)</b>		
<b>schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSS)</b>		
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).
<b>Sonstiger Sachschadensunfall (VULS)</b>		
Kategorie 5	5V	ohne Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld), unabhängig davon, ob beteiligtes Fahrzeug fahrbereit war oder nicht
	4V	mit Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und alle Fahrzeuge fahrbereit, aber ohne Alkoholeinwirkung

\* 4V und 5V sind Sachgruppenverzeichnisse der Polizei

### 4.1.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Unfallhäufungen** liegen vor, wenn an einer Örtlichkeit mindestens 5 Unfälle gleichen Typs innerhalb eines Jahres, 5 Unfälle mit verunglückten Personen innerhalb von 3 Jahren oder aber 3 Unfälle mit schwerem Personenschaden innerhalb 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 Sachschadenunfälle nur bedingt möglich.



## 4.2 Strukturdaten



	<u>2003</u>	<u>2004</u>
Fläche Hamburgs in km <sup>2</sup> (einschl. Neuwerk und Scharhörn) <sup>16</sup>	755,3	755,3
Länge des Hamburger Straßennetzes <sup>17</sup> in km	3.946	3.956
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	149	149
- andere Straßen	3.715	3.725
Einwohner Hamburgs <sup>18</sup> (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.728.806	1.734.083
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km <sup>2</sup> ) <sup>19</sup>	2.288	2.296
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) <sup>20</sup>	947.472	960.406
Fahrleistungen Deutschland in Mrd. km <sup>21</sup>	620,3	620,0
darunter Pkw	511,3	501,0

<sup>16</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>17</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

<sup>18</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>19</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>20</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>21</sup> Quelle: DESTATIS: Unfallgeschehen 2003

### 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>
<b>Verkehrstüchtigkeit</b>		<b>Abstand</b>	
* 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
<b>Fehler der Fahrzeugführer</b>		<b>Überholen</b>	
* Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	10	* Unzulässiges Rechtsüberholen	16
* Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	11	* Überholen trotz Gegenverkehr	17
<b>Geschwindigkeit</b>		* Überholen trotz unklarer Verkehrslage	18
Nicht angepaßte Geschwindigkeit		* Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	19
* mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	12	* Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und / oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	20
* in anderen Fällen	13	* Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	21

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<b>Überholen</b>		<b>Vorfahrt / Vorrang</b>	
* 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
<b>Vorbeifahren</b>		* 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	<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Abbiegen</b>	
* 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
<b>Nebeneinanderfahren</b>		* 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
<b>Vorfahrt / Vorrang</b>		<b>Falsches Verhalten ggü. Fußgängern</b>	
* 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
		<b>Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung</b>	
		* Unzulässiges Halten oder Parken	43

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

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<b><u>Straßenverhältnisse</u></b>		<b>Hindernisse</b>	85
<b>Glätte/Schlüpfrigkeit der Fahrbahn</b>		* 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	<b>Sonstige Ursache</b> (kurz beschreiben)	89
<b>Zustand der Straße</b>			
* Spurrillen im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis	75		
* Anderer Zustand der Straße	76		
<b>Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen</b>	77		
<b>Mangelhafte Beleuchtung der Straße</b>	78		
<b>Mangelhafte Sicherung von Bahnüber- gängen</b>	79		
Witterungseinflüsse			
<b>Sichtbehinderung durch</b>			
* Nebel	80		
* Starken Regen, Hagel, Schnee usw.	81		
* blendende Sonne	82		
<b>Seitenwind</b>	83		
<b>Unwetter/sonstige Witterungseinflüsse</b>	84		

## 4.4 Unfalltypen <sup>22</sup>

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:

<b>1</b>	<p><b>Fahrunfall (F)</b></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>
<b>2</b>	<p><b>Abbiege-Unfall (AB)</b></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>
<b>3</b>	<p><b>Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)</b></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>
<b>4</b>	<p><b>Überschreiten-Unfall (ÜS)</b></p> <p>Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht im Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.</p>
<b>5</b>	<p><b>Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)</b></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>
<b>6</b>	<p><b>Unfall im Längsverkehr (LV)</b></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>
<b>7</b>	<p><b>Sonstiger Unfall (SO)</b></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>

<sup>22</sup> GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckkarten).