



**POLIZEI**  
Hamburg



# Verkehrsbericht 2005

---

# 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
1.3.1.1 Straßenklassen.....	11
1.3.1.2 Regionen.....	12
1.3.1.3 Bezirke .....	13
1.3.2 Zeitvergleiche .....	14
1.3.2.1 Jahresübersicht .....	14
1.3.2.2 Monatsübersicht .....	15
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten .....	15
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 Unfallursachen des Hauptverursachers 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
1.6.1.1 Verkehrsunfälle.....	26
1.6.1.2 Verunglückte.....	28
1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	28
1.6.2 Junge Erwachsene.....	30
1.6.2.1 Verkehrsunfälle.....	30
1.6.2.2 Verunglückte.....	31
1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen .....	32
1.6.3 Senioren .....	34
1.6.3.1 Verkehrsunfälle.....	34
1.6.3.2 Verunglückte.....	35
1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	35
1.6.4 Fußgänger .....	37
1.6.4.1 Verkehrsunfälle.....	37
1.6.4.2 Verunglückte.....	38
1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	39
1.6.5 Radfahrer.....	41
1.6.5.1 Verkehrsunfälle.....	41
1.6.5.2 Verunglückte.....	42
1.6.5.3 Hauptverursacher/ -ursachen .....	43
1.6.6 Motorisierte Zweiradfahrer .....	45
1.6.6.1 Verkehrsunfälle.....	45
1.6.6.2 Verunglückte.....	47
1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen .....	48

---

<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 Verkehrssicherheitsberatung .....	55
2.2.1 Verkehrserziehung .....	55
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung .....	55
2.2.1.2 Aktion Kleinkind .....	55
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung .....	55
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information .....	56
2.2.2.1 Junge Erwachsene .....	56
2.2.2.2 Senioren.....	56
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention .....	57
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention .....	58
2.3 Verkehrsüberwachung .....	58
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen .....	59
2.3.2 Rotlichtüberwachung .....	59
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr .....	59
2.3.4 Radfahrer.....	59
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche .....	60
2.3.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs .....	60
2.3.5.2 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion .....	60
2.3.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen .....	61
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs .....	61
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	62
<b>Anlagen</b> .....	<b>63</b>
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	65
A.1 Vorbemerkungen.....	65
A.2 Unfallkategorien .....	65
A.3 Begriffe .....	66
Anlage B: Strukturdaten .....	67
Anlage C: Unfallursachenverzeichnis .....	68
Anlage D: Unfalltypen .....	72

# ***1. Verkehrsunfallentwicklung 2005***



## 1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2005 ist – bezogen auf das Vorjahr 2004 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

### Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 58.799 (+ 1.119; + 1,9 %), davon**
  - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.888 (+ 49; + 0,6 %)
  - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 49.911 (+ 1.070; + 2,2 %)

### Verunglückte

- **Insgesamt Rückgang der Zahl der Verunglückten auf 11.383 (- 39; - 0,3 %), dabei**
  - 43 Getötete (- 5) , darunter ein Kind
  - 840 Schwerverletzte (- 5; - 0,6 %)
  - 10.500 Leichtverletzte (- 29; - 0,3 %)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2005	2004	Veränderung	
Gesamt	58.799	57.680	1.119	1,9%
davon				
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>	8.888	8.839	49	0,6%
>> mit getöteten Personen	42	46	-4	
>> mit schwerverletzten Personen	788	791	-3	-0,4%
>> mit leichtverletzten Personen	8.058	8.002	56	0,7%
<b>&gt; Verkehrsunfälle mit Sachschaden</b>	49.911	48.841	1.070	2,2%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.414	2.328	86	3,7%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	47.497	46.513	984	2,1%
<b>Verkehrsunfälle unter Einfluß von</b>				
> Alkohol	1.051	1.220	-169	-13,9%
> Drogen	104	94	10	
<b>Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht</b>				
Gesamt	14.895	14.431	464	3,2%
> davon mit Personenschaden	865	944	-79	-8,4%
<b>Anzahl verunglückter Personen</b>				
Gesamt	11.383	11.422	-39	-0,3%
- davon				
> Getötete	43	48	-5	-5
> Schwerverletzte	840	845	-5	-0,6%
> Leichtverletzte	10.500	10.529	-29	-0,3%

## 1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

### Unfallzahlen

#### (1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (1.734.830) und Kfz-Zulassungszahlen (961.043) wurden im Jahr 2005 in Hamburg **58.799 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (57.680) wurde damit übertroffen (+ 1.119; + 1,9 %).

Das gestiegene Gesamtergebnis resultiert vor allem aus einem Anstieg der Sachschadenumfälle (+ 1.070; + 2,2%) und hier vor allem der leichten Sachschadenumfälle (+ 984; + 2,1%)

Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind leicht angestiegen (+ 49, + 0,6%).

→ siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten

#### (2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **14.895 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr (+ 464; + 3,2%) 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 jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen, denn von allen 14.895 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 39,8% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 54,9% noch höher.

→ siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht

### Unfallfolgen

#### (3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **11.383 Menschen verunglückt**. Dieses ist der niedrigste Wert seit 1953. Gegenüber dem Vorjahresergebnis (11.422 Verunglückte) ist ein Rückgang um 39 Verunglückte bzw. - 0,3% zu verzeichnen.

Die 58.799 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

10.500 Leichtverletzte	(Rückgang um 29 Leichtverletzte; - 0,3 %)
840 Schwerverletzte	(Rückgang um 5 Schwerverletzte; - 0,6 %)
43 Getötete	(Rückgang um 5 Getötete)

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

#### (4) Getötete

Mit 43 Getöteten (Rückgang um 5) wurde der Vorjahreswert (48) wieder unterschritten; unter den Getöteten befand sich ein Kind.

Von den Getöteten sind 8 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (Rückgang um - 9), 22 als Fußgänger (unverändert), 5 als Kradfahrer (Anstieg um 1), 7 als Radfahrer (Anstieg um 3), wiederum kein Lkw-Fahrer/-Mitfahrer und 1 Führer einer Hafeneisenbahn verunglückt.

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen

#### (5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

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

5.888 verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 6.341; - 453, - 7,1%)
663 verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 791; - 128, - 16,2%)
2.490 verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.197; + 293, + 13,3%)
1.267 verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.206; + 61, + 5,1%)

Insgesamt 51,7 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

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

→ siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen



## Unfallursachen

### (6) Häufigkeit von Ursachen, Unfallfolgen

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

- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (8.166),
- ungenügender Sicherheitsabstand (6.999),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (4.853),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (4.714),
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.719),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.656).

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

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (11.383 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (2.745),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.393),
- überhöhte Geschwindigkeit (1.852),

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 „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Rückwärtsfahren, Wenden“, „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 58.799 Unfälle wurde bei 1.051 Unfällen (= 1,8 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bei diesen Unfällen unter Alkoholeinfluss ist es in 407 Fällen (38,7 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 519 Personen (424 Leichtverletzte, 88 Schwerverletzte und 7 Getötete). Bei den Getöteten, Schwer- und Leichtverletzten ist gegenüber 2004 ein Rückgang festzustellen. Die Ursache Alkohol hat jedoch auch hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge weiterhin eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 104 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Dabei verunglückten 53 Personen (39 Leichtverletzte, 12 Schwerverletzte und 2 Getötete). Bei 43 Unfällen (41,3%) unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden.

Die Unfallfolgen liegen unter den Vorjahreswerten, wobei es einen Getöteten mehr, jedoch 8 Schwerverletzte und 29 Leichtverletzte weniger gab. 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 mehr als 50 % als Mitfahrer im PKW (69) und Bus (20) sowie als mitfahrende Radfahrer (10) verunglückt, die 6 – 10-jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (134 von 273) und hier vor allem beim Überschreiten der Fahrbahn, die 11 – 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (204 von 326). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer. Mit 958 verunglückten Kindern ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (- 14; - 1,4%). Es wurden ein Kind getötet, 116 schwer und 841 leicht verletzt. In 49% 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 9,8% entspricht die Zahl von 2.003 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 17,6% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten Jungen Erwachsenen mit 1.302 bzw. 22,1% 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 (174 Fälle: 16,6%). Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 29 Fällen zur Gesamtzahl von 104 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die Jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 27 Fällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (9 Leichtverletzte, 6 Schwerverletzte und eine getötete Person).

➔ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

#### (11) Senioren

Im Jahr 2005 wurden 7.480 Unfälle mit Beteiligung von Senioren und damit ein erneuter Anstieg (+ 593; + 8,6%) der Unfallzahlen verzeichnet, der im Wesentlichen auf die Zunahme der Sachschadensunfälle zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist die Zahl verunglückter Senioren auf 965 (+ 72; + 7,5 %) gestiegen.

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (10 von insgesamt 43). Insbesondere als Fußgänger wurden 8 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 (887 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (346 Fälle), Nebeneinanderfahren (338 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (337 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (267 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 4.470 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 7.480 Verkehrsunfällen im Jahr 2005, bei denen Senioren beteiligt waren.

➔ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

### Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

#### (12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.267) ist ggü. dem Vorjahr gestiegen (+ 61 Fälle). Sie stellen mit 22 Getöteten (Vorjahr 22) vor den PKW-Fahrern die größte Gruppe unter allen Getöteten dar. Bezogen auf die 22 getöteten Fußgänger waren 12 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen. Davon waren in 2 Fällen die Fußgänger erheblich alkoholisiert (mehr als 2 ‰).

Eine Zunahme gab es bei der Zahl leichtverletzter Fußgänger 989 (+ 61; + 6,6%); die Anzahl schwerverletzter Fußgänger blieb mit 256 unverändert.

➔ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

#### (13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist um 13,3% auf 2.490 gestiegen und steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Anstieg der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung um 13,7%. Die Zahl der getöteten Radfahrer (7 Getötete; Vorjahr 4), der schwerverletzten 196 (+ 22; + 12,6%) sowie der leichtverletzten Radfahrer 2.287 (+ 268; + 13,3%) ist ebenfalls höher als im Jahr 2004.

➔ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

#### (14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.403 Unfälle (- 21; - 1,5%) leicht zurückgegangen. Die Zahl der dabei Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (943) deutlich auf 890 Fälle gesunken. Die Anzahl getöteter Motorradfahrer ist mit 5 Fällen in 2005 gegenüber dem Vorjahr um einen getöteten Motorradfahrer angestiegen.

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

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

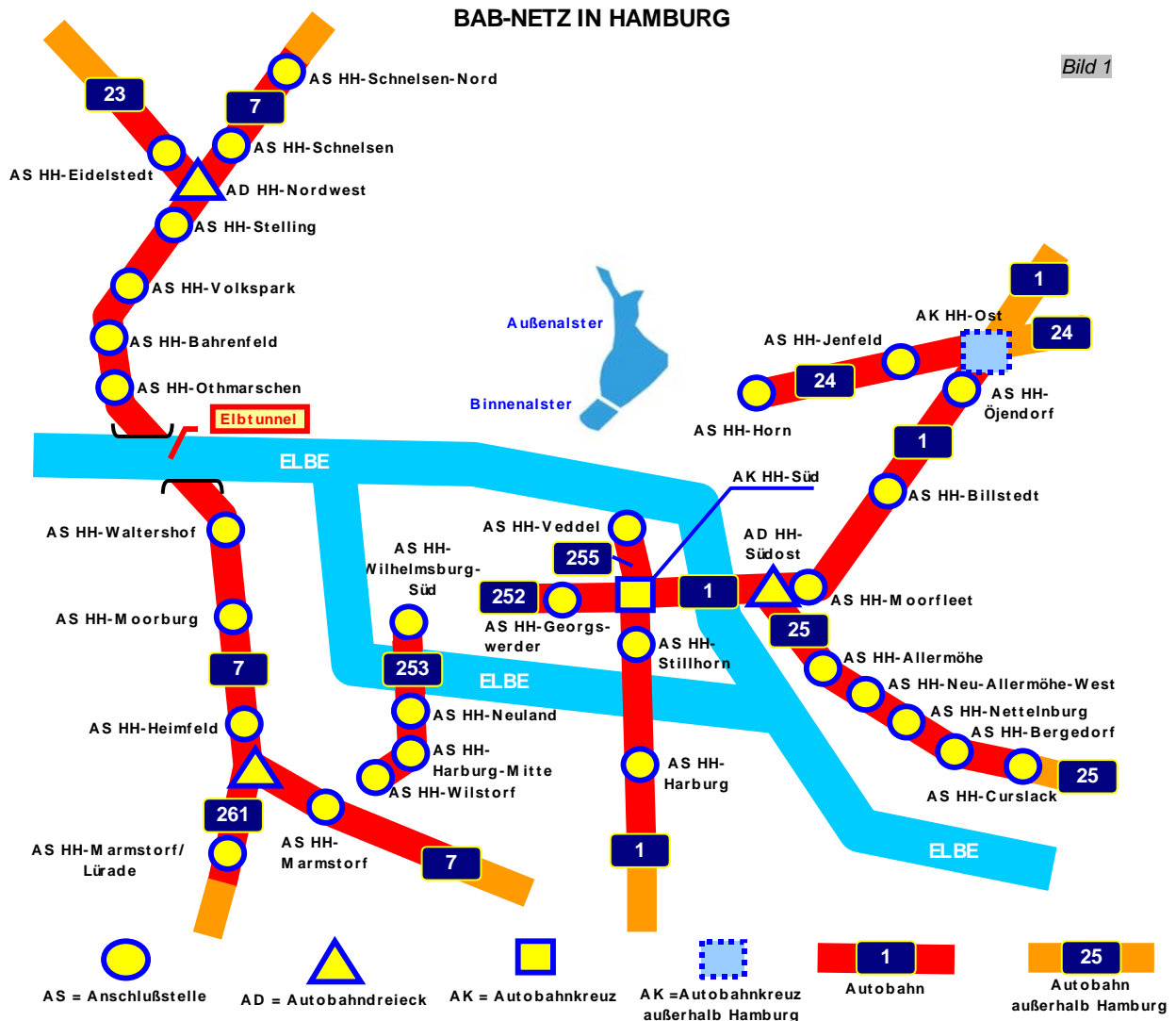
#### 1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2005										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		gesamt	je km	gesamt	je km	verunglückten	gesamt	je km	getötet	schwerverletzt
BAB	82	2.305	28	325	4	497	6	0	28	469
Bundesstrassen	120	8.433	70	1.763	15	2.396	20	12	146	2.238
andere	3.754	48.058	13	6.800	2	8.490	2	31	666	7.793
gesamt	3.956	58.799	15	8.888	2	11.383	3	43	840	10.500

##### 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).

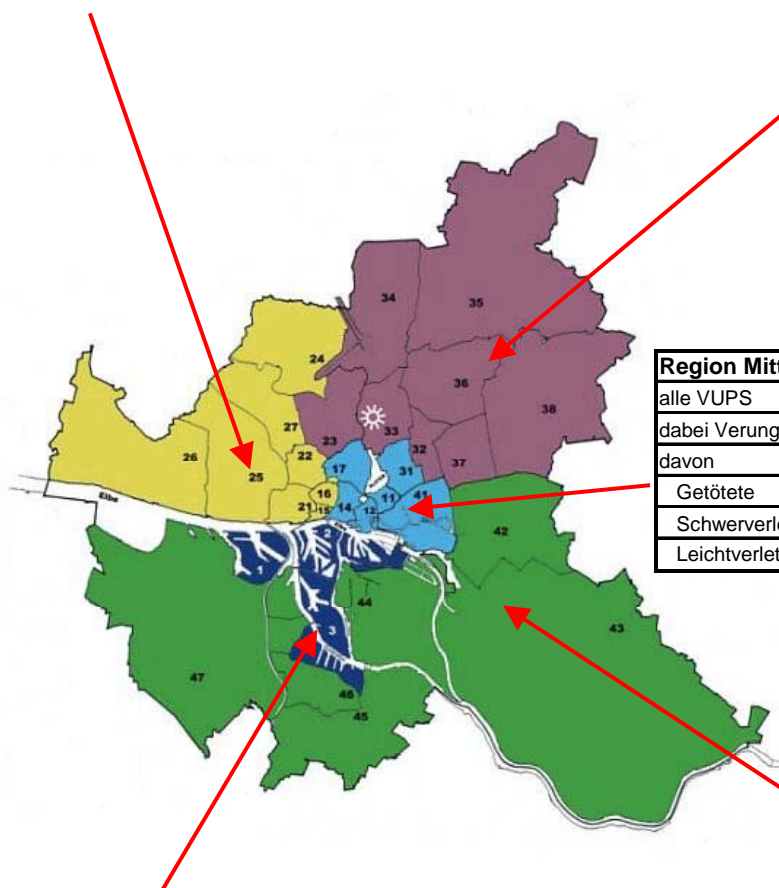
### 1.3.1.2 Regionen

#### Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

Region West	2005	2004	Veränderung	
alle VUPS	2.194	2.172	22	1,0%
dabei Verunglückte	2.812	2.737	75	2,7%
davon				
Getötete	7	10	-3	
Schwerverletzte	194	209	-15	-7,2%
Leichtverletzte	2.611	2.518	93	3,7%

Tabellen 3

Region Ost	2005	2004	Veränderung	
alle VUPS	2.973	2.991	-18	-0,6%
dabei Verunglückte	3.745	3.812	-67	-1,8%
davon				
Getötete	12	13	-1	
Schwerverletzte	275	246	29	11,8%
Leichtverletzte	3.458	3.553	-95	-2,7%



Region Mitte	2005	2004	Veränderung	
alle VUPS	1.693	1.724	-31	-1,8%
dabei Verunglückte	2.208	2.247	-39	-1,7%
davon				
Getötete	10	8	2	
Schwerverletzte	132	117	15	12,8%
Leichtverletzte	2.066	2.122	-56	-2,6%

Region WS	2005	2004	Veränderung	
alle VUPS	86	75	11	14,7%
dabei Verunglückte	105	97	8	8,2%
davon				
Getötete	1	1	0	
Schwerverletzte	15	14	1	7,1%
Leichtverletzte	89	82	7	8,5%

Region Süd	2005	2004	Veränderung	
alle VUPS	1.942	1.877	65	3,5%
dabei Verunglückte	2.513	2.529	-16	-0,6%
davon				
Getötete	13	16	-3	
Schwerverletzte	224	259	-35	-13,5%
Leichtverletzte	2.276	2.254	22	1,0%

## 1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle* mit Personenschaden und verunglückte Personen					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2005	2004		
<b>Mitte</b>	Verkehrsunfälle	1.766	1.734	32	1,8%
	Verunglückte	2.274	2.268	6	0,3%
	Getötete	13	11	2	
	Einwohner (in Tausend): 235	Schwerverletzte	157	156	1
Fläche: 107,1 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	2.104	2.101	3	0,1%
<b>Altona</b>	Verkehrsunfälle	1.054	1.096	-42	-3,8%
	Verunglückte	1.312	1.377	-65	-4,7%
	Getötete	2	5	-3	
	Einwohner (in Tausend): 245	Schwerverletzte	89	97	-8
Fläche: 77,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.221	1.275	-54	-4,2%
<b>Eimsbüttel</b>	Verkehrsunfälle	1.315	1.216	99	8,1%
	Verunglückte	1.659	1.539	120	7,8%
	Getötete	6	4	2	
	Einwohner (in Tausend): 247	Schwerverletzte	95	119	-24
Fläche: 50,1 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.558	1.416	142	10,0%
<b>Nord</b>	Verkehrsunfälle	1.544	1.410	134	9,5%
	Verunglückte	1.924	1.731	193	11,1%
	Getötete	7	7	0	
	Einwohner (in Tausend): 282	Schwerverletzte	150	116	34
Fläche: 57,8 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.767	1.608	159	9,9%
<b>Wandsbek</b>	Verkehrsunfälle	1.528	1.574	-46	-2,9%
	Verunglückte	1.960	2.046	-86	-4,2%
	Getötete	7	6	1	
	Einwohner (in Tausend): 407	Schwerverletzte	145	122	23
Fläche: 147,5 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	1.808	1.918	-110	-5,7%
<b>Bergedorf</b>	Verkehrsunfälle	430	468	-38	-8,1%
	Verunglückte	561	611	-50	-8,2%
	Getötete	3	3	0	
	Einwohner (in Tausend): 119	Schwerverletzte	60	65	-5
Fläche: 154,8 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	498	543	-45	-8,3%
<b>Harburg</b>	Verkehrsunfälle	823	712	111	15,6%
	Verunglückte	1.058	951	107	11,3%
	Getötete	5	8	-3	
	Einwohner (in Tausend): 199	Schwerverletzte	105	104	1
Fläche: 160,6	Leichtverletzte	948	839	109	13,0%
<b>Hamburg gesamt</b>	Verkehrsunfälle	8.888	8.839	49	0,6%
	Verunglückte	11.383	11.422	-39	-0,3%
	Getötete	43	48	-5	
	Einwohner : 1.734.830	Schwerverletzte	840	845	-5
Fläche: 755,3 km <sup>2</sup>	Leichtverletzte	10.500	10.529	-29	-0,3%

\* 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.

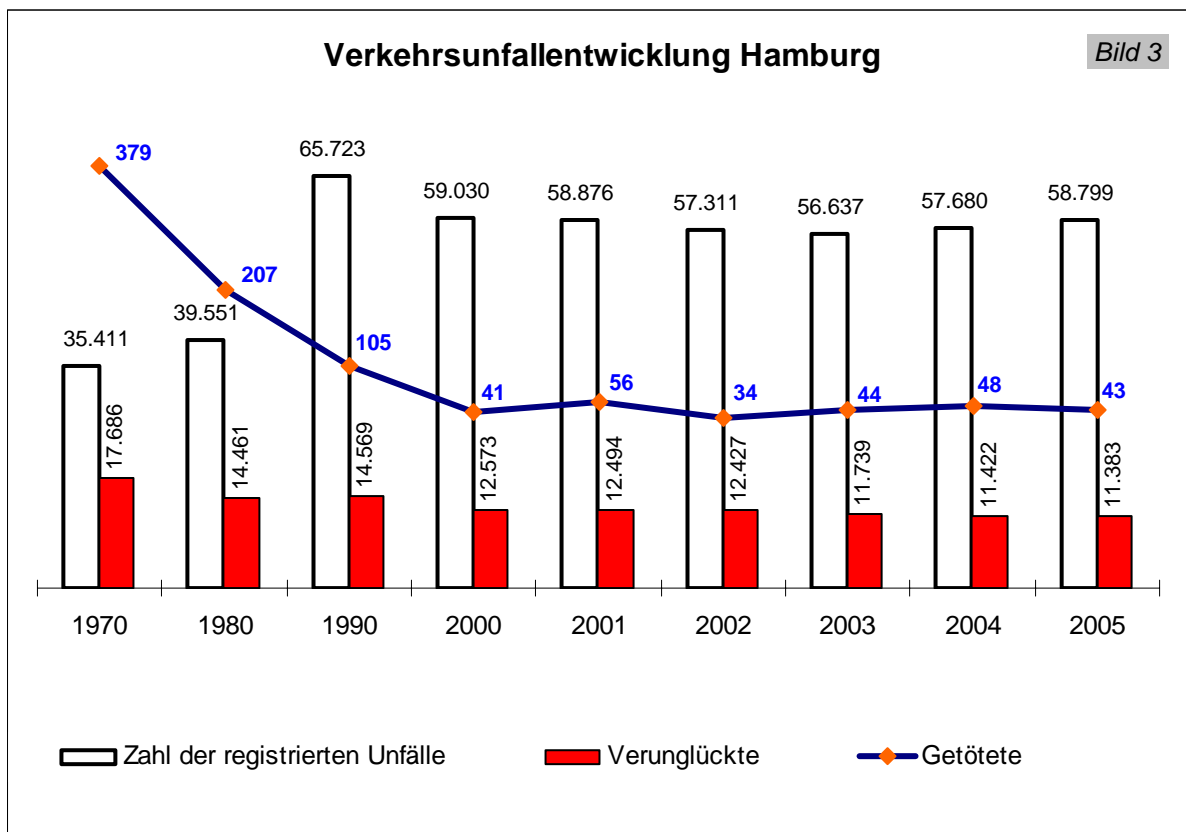
### 1.3.2 Zeitvergleiche

#### 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	
1970	493.484	1.811.450	35.411	12.823	17.686	k.A	k.A	379	976,3
1980	614.767	1.648.842	39.551	11.148	14.461	k.A	k.A	207	877,0
1990	752.996	1.640.074	65.723	11.091	14.569	k.A	k.A	105	888,3
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
2005	961.043	1.734.830	58.799	8.888	11.383	10.500	840	43	656,1

Stand: 31.12.2004 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung)



### 1.3.2.2 Monatsübersicht

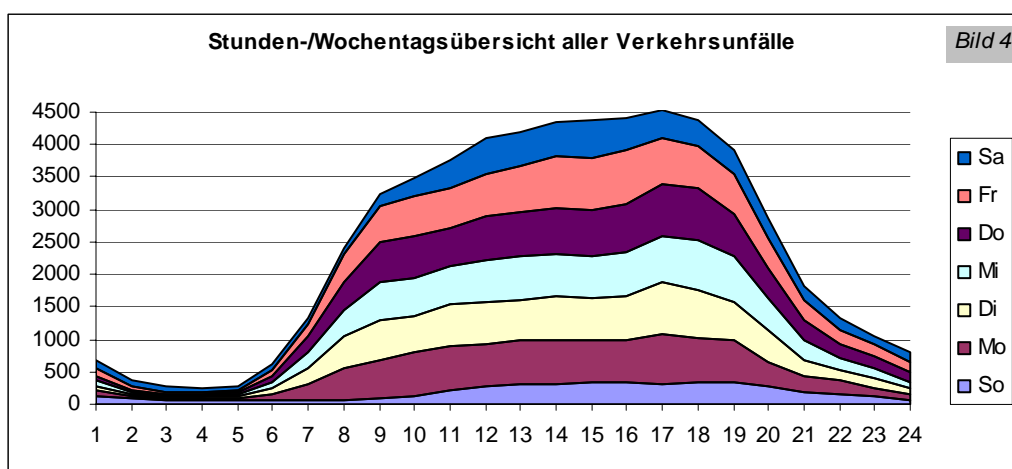
Tabelle 6

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	schwerverf.	leichtverf.		im engeren Sinne	mit Alkohol Fzg.fahrbereit						leicht	
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 6	Kat. 5										
<b>2004</b>		4V					4 V				5 V				
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>2005</b>															
Januar	4.664	611	4	64	543	4.053	198	32	1.499	2.324	784	713	67	4	
Februar	4.429	547	1	40	506	3.882	177	27	1.297	2.381	716	672	43	1	
März	4.509	524	5	52	467	3.985	166	30	1.411	2.378	706	643	58	5	
April	4.793	738	3	68	667	4.055	149	36	1.501	2.369	951	875	72	4	
Mai	4.962	847	4	74	769	4.115	139	42	1.535	2.399	1.117	1.029	84	4	
Juni	5.045	891	3	80	808	4.154	139	35	1.492	2.488	1.140	1.054	83	3	
Juli	4.468	770	4	63	703	3.698	152	38	1.340	2.168	993	921	68	4	
August	5.157	845	3	80	762	4.312	152	32	1.640	2.488	1.107	1.018	86	3	
September	5.070	926	5	68	853	4.144	172	38	1.495	2.439	1.147	1.070	72	5	
Oktober	5.094	807	5	66	736	4.287	154	29	1.540	2.564	993	920	68	5	
November	5.347	733	2	79	652	4.614	180	40	1.657	2.737	905	818	85	2	
Dezember	5.261	649	3	54	592	4.612	217	40	1.562	2.793	824	767	54	3	
<b>Gesamt</b>	<b>58.799</b>	<b>8.888</b>	<b>42</b>	<b>788</b>	<b>8.058</b>	<b>49.911</b>	<b>1.995</b>	<b>419</b>	<b>17.969</b>	<b>29.528</b>	<b>11.383</b>	<b>10.500</b>	<b>840</b>	<b>43</b>	
<b>Veränderung</b>	1,9%	0,6%	-4	-0,4%	0,7%	2,2%	11,1%	-21,2%	1,8%	2,3%	-0,3%	-0,3%	-0,6%	-5	

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Rückgang der VU mit Getöteten sowie der insgesamt getöteten Personen.
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen (+ 0,6%). Dies betrifft nur VU mit Leichtverletzten.
- Sachschadenumfälle haben zugenommen, insbesondere sind die leichten Sachschadenumfälle gestiegen.

### 1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten

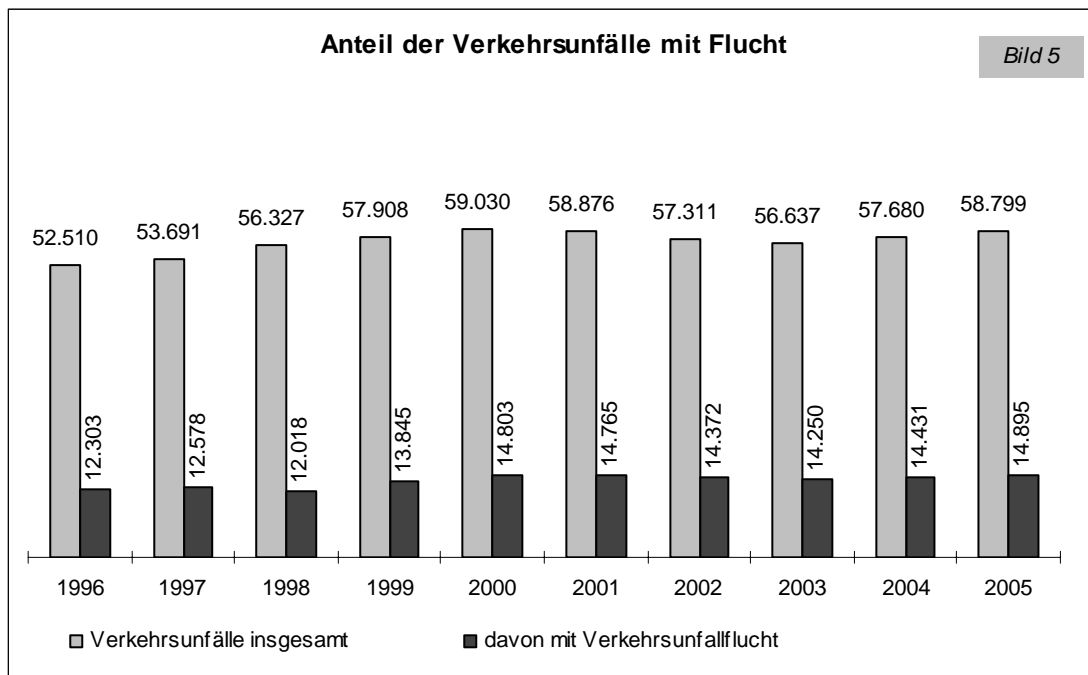


In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

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 14.895 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2005 wurde der Vorjahreswert überschritten (+ 464; + 3,2%).

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

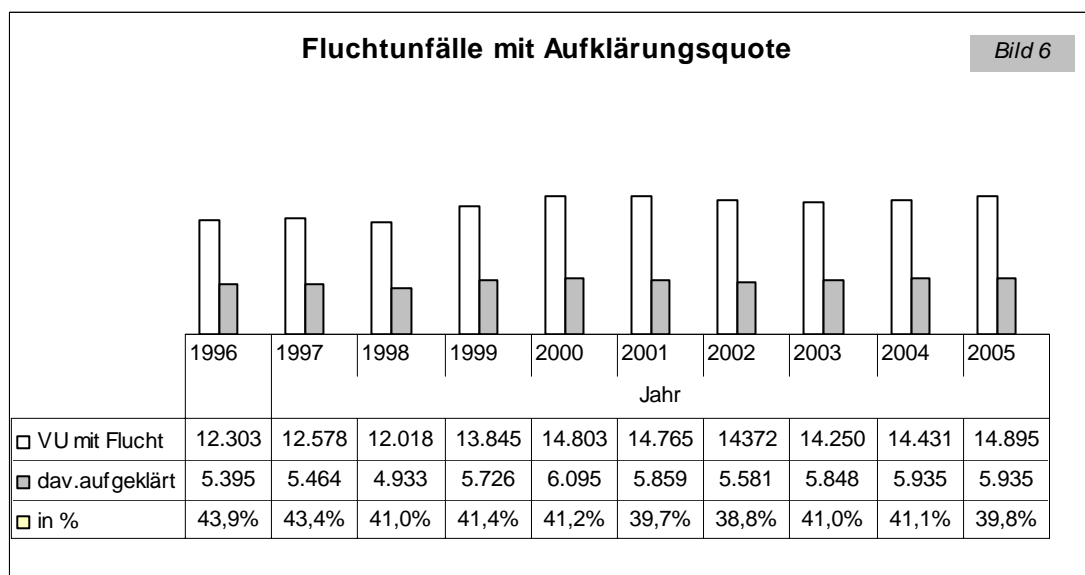
**prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen**

Jahr	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Anteil	23,4%	23,4%	21,3%	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%	25,0%	25,3%

Tabelle 7

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 14.895 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 39,8% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt (Bild 6).

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit fast 54,9% 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.	2005	2004	
Krad		5		23	108	257	253	17		<b>663</b>	791	-128
Pkw	69	102	68	85	1.302	2.053	1.804	402	3	<b>5.888</b>	6.341	-453
Lkw			2	3	35	131	111	5		<b>287</b>	226	61
Bus	20	21	42	7	23	56	127	107	6	<b>409</b>	331	78
Sonst. Kfz					10	17	8	2		<b>37</b>	34	3
Mofa/Moped			5	36	33	71	67	13	2	<b>227</b>	152	75
Fußgänger	52	134	87	71	174	242	322	177	8	<b>1.267</b>	1.206	61
Radfahrer	27	95	204	112	294	765	746	232	15	<b>2.490</b>	2.197	293
Inlineskater		2	1	1	1		1			<b>6</b>	14	-8
Sonst.Fz./o. A.	8	8	6	5	23	18	30	10	1	<b>109</b>	130	-21
<b>Gesamt 2005</b>	<b>176</b>	<b>367</b>	<b>415</b>	<b>343</b>	<b>2.003</b>	<b>3.610</b>	<b>3.469</b>	<b>965</b>	<b>35</b>	<b>11.383</b>	11.422	-39
Gesamt 2004	213	318	441	337	2.047	3.763	3.329	893	81			
Veränderung	-37	49	-26	6	-44	-153	140	72	-46			-0,3%

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.	2005	2004	
Krad		5		3	14	10	9			<b>41</b>	42	-1
Pkw	69	102	68	81	461	501	394	165	3	<b>1.844</b>	2.009	-165
Lkw			2	3	8	24	19	3		<b>59</b>	45	14
Bus	20	21	42	7	23	53	117	107	6	<b>396</b>	299	97
Sonst. Kfz					6	7	4	1		<b>18</b>	17	1
Mofa/Moped			3	4	2	1				<b>10</b>	8	2
Fußgänger	1						1			<b>2</b>	3	-1
Radfahrer	10	1								<b>11</b>	17	-6
Inlineskater												
Sonst.Fz./o. A.	6	1	2	4	15	9	16	6		<b>59</b>	81	-22
<b>Gesamt 2005</b>	<b>106</b>	<b>130</b>	<b>117</b>	<b>102</b>	<b>529</b>	<b>605</b>	<b>560</b>	<b>282</b>	<b>9</b>	<b>2.440</b>	2.521	-81
Gesamt 2004	143	101	99	110	568	641	572	257	30			
Veränderung	-37	29	18	-8	-39	-36	-12	25	-21			-3,2%

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 (2.003; - 44) 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 (663; - 128) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (965; + 72) stieg ggü. dem Vorjahr an, sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (402, +25), Radfahrer (232; - 38) und Fußgänger (177, + 6).
- Bei Verunglückten im Bus ist eine Zunahme (409; + 78) zu verzeichnen. Allein bei **einem** Unfall mit einem Reisebus auf der BAB A7 wurden 33 Personen (29 Kinder und 4 Erwachsene) leicht verletzt.

Das Bild 7 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs<sup>1</sup> und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrgangsgruppen dar.

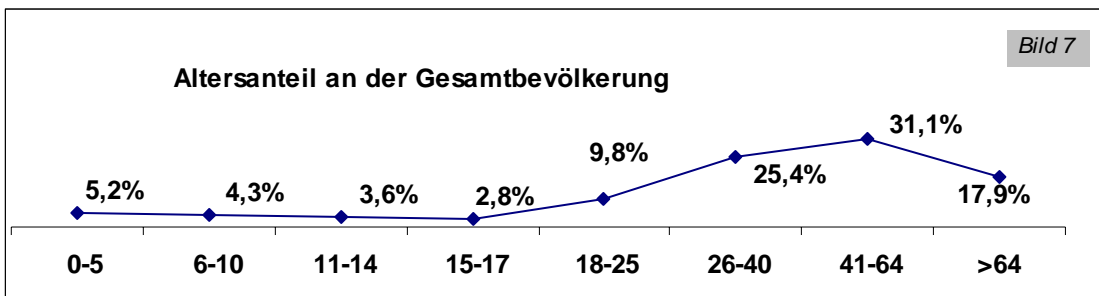
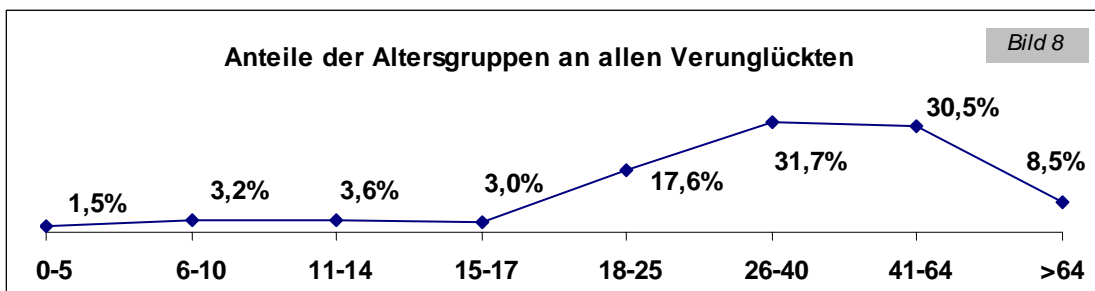
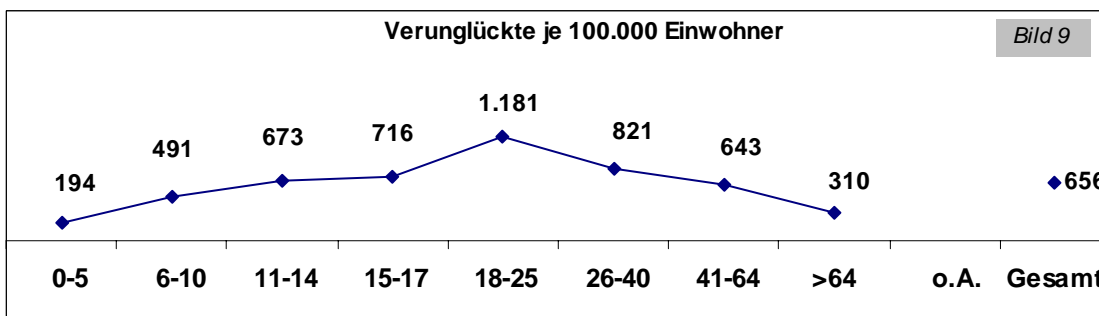


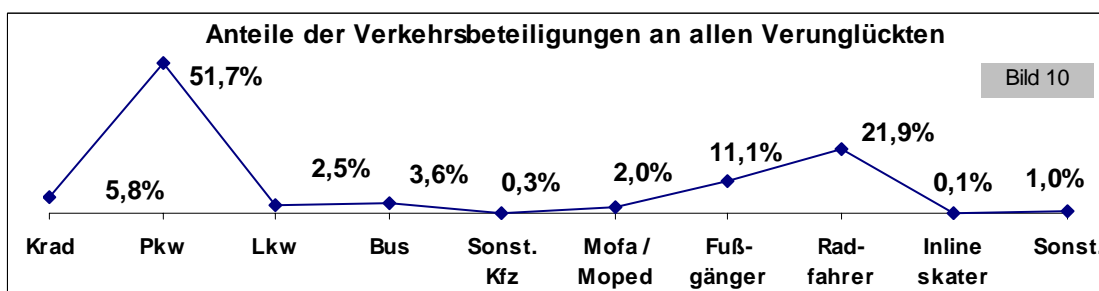
Bild 8 bildet den Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten ab. Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 9,8% sind „Junge Erwachsene“ (18 – 25 Jahre) mit 17,6 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert "Verunglückte je 100.000 Einwohner" werden auch „Junge Erwachsene“ immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.181) registriert. Allerdings ist dieser Wert im Vergleich zum Vorjahr wiederum leicht zurück gegangen. Bei den Kindern sind die Werte für die Altersgruppe 0-5 Jahre gesunken (194; - 38), während sie für die Altersgruppen 6-10 Jahre (491; + 66) und 11-14 Jahre (716; + 14) gestiegen sind (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>1</sup> Stand 31.12.2004: 1.734.830 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):

- Rückgang bei der Anzahl der Getöteten (- 5): davon im Pkw (- 9). Zunahme bei den Kradfahrern (+ 1) und bei den Radfahrern (+ 3); ein Führer einer Hafenbahn wurde bei einem Unfall getötet.
- Die Anzahl der Schwerverletzten (- 5) und der Leichtverletzten (- 29) ist gesunken.
- Fußgänger stellen die stärkste Gruppe der Unfallgetöteten, ggü. dem Vorjahr ist die Anzahl unverändert geblieben. Die Anzahl schwerverletzter Fußgänger blieb auch unverändert, während die der leichtverletzten Fußgänger dagegen um + 61 gestiegen.
- Die Zahl verunglückter Radfahrer ist stark gestiegen (+ 293; + 13,3%) und korrespondiert mit der um 13,7% gestiegenen Anzahl der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Es verunglückten weniger Kinder (- 31) als Radfahrer.

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.	2005	2004	
Krad						1	4			5	4	1
Pkw					4	1	2	1		8	17	-9
Lkw												
Bus												
Sonst. Kfz											1	-1
Mofa/Moped												
Fußgänger			1	2	1	3	7	8		22	22	
Radfahrer					1		5	1		7	4	3
Inlineskater												
Sonst.Fz./o. A.							1			1		1
<b>Gesamt 2005</b>			1	2	6	5	19	10		43	48	-5
Gesamt 2004			1		1	15	15	16				
Veränderung				2	5	-10	4	-6				

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.	2005	2004	
Krad				3	11	39	47	3		103	134	-31
Pkw	3	2	5	13	64	48	53	35		223	233	-10
Lkw			1	1	3	6	8	2		21	16	5
Bus							3	4		7	9	-2
Sonst. Kfz					1	1				2	1	1
Mofa/Moped			1	4	2	7	5	1		20	17	3
Fußgänger	10	45	20	12	22	37	53	57		256	256	
Radfahrer		12	16	6	6	43	72	41		196	174	22
Inlineskater											2	-2
Sonst.Fz./o. A.		1			1	3	5	2		12	3	9
<b>Gesamt 2005</b>	13	60	43	39	110	184	246	145		840	845	-5
Gesamt 2004	22	38	65	28	112	196	261	119	4			
Veränderung	-9	22	-22	11	-2	-12	-15	26	-4			-0,6%

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.	2005	2004	
Krad		5		20	97	217	202	14		555	653	-98
Pkw	66	100	63	72	1.234	2.004	1.749	366	3	5.657	6.091	-434
Lkw			1	2	32	125	103	3		266	210	56
Bus	20	21	42	7	23	56	124	103	6	402	322	80
Sonst. Kfz					9	16	8	2		35	32	3
Mofa/Moped			4	32	31	64	62	12	2	207	135	72
Fußgänger	42	89	66	57	151	202	262	112	8	989	928	61
Radfahrer	27	83	188	106	287	722	669	190	15	2.287	2.019	268
Inlineskater		2	1	1	1		1			6	12	-6
Sonst.Fz./o. A.	8	7	6	5	22	15	24	8	1	96	127	-31
<b>Gesamt 2005</b>	163	307	371	302	1.887	3.421	3.204	810	35	10.500	10.529	-29
Gesamt 2004	191	280	375	309	1.934	3.552	3.053	758	77			
Veränderung	-28	27	-4	-7	-47	-131	151	52	-42			-0,3%

## 1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten<sup>2</sup>

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

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

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

Tabelle 13

	2005			2004		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€		€	€
<b>Personenschäden</b>						
Getötete	43	1.161.885	49.961.055	48	1.164.119	55.877.712
Schwerverletzte	840	87.269	73.305.960	845	83.972	70.956.340
Leichtverletzte	10.500	3.885	40.792.500	10.529	3.755	39.536.395
Summe	11.383		164.059.515	11.422		166.370.447
<b>Sachschäden</b>						
<b>aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden</b>						
mit Getöteten	42	28.450	1.194.900	46	27.892	1.283.032
mit Schwerverletzten	788	13.808	10.880.704	791	13.861	10.964.051
mit Leichtverletzten	8.058	10.038	80.886.204	8.002	10.084	80.692.168
<b>aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden</b>						
	1.995	13.473	26.878.635	1.796	13.556	24.346.576
<b>aller übrigen Sachschadensunfälle</b>						
	47.497	5.813	276.100.061	46.513	5.857	272.426.641
<b>aller sonstigen Sachschadensunfälle unter Alkoholeinwirkung</b>						
	419	4.999	2.094.581	532	4.841	2.575.412
Summe der Unfälle	58.799			57.680		
Summe der Sachschäden			398.035.085			392.287.880
<b>volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:</b>			<b>562.094.600</b>			<b>558.658.327</b>

<sup>2</sup> **Kosten für 2004:** Stand der BAST von 2003

**Kosten für 2005:** Stand der BAST von 2004

## 1.5 Unfallursachen

### 1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher <sup>3</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.	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit	21	906	71	4	2	27	65	116		13	<b>1.225</b>	1.258	-2,6%
Straßenbenutzung	6	219	53	4	3	10		255		46	<b>596</b>	625	-4,6%
Geschwindigkeit	96	3.908	524	35	24	32		44		51	<b>4.714</b>	6.095	-22,7%
Abstand	85	5.761	910	65	27	34		28		89	<b>6.999</b>	5.891	18,8%
Überholen	29	549	126	9	4	6		33		40	<b>796</b>	740	7,6%
Vorbeifahren	4	348	60	5	3	1		7		14	<b>442</b>	382	15,7%
Nebeneinanderfahren	24	3.211	1.478	46	17	9		1		67	<b>4.853</b>	4.721	2,8%
Vorfahrt/Vorrang	13	2.385	197	9	7	13		75		20	<b>2.719</b>	2.796	-2,8%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	8	507	47	7	10	4		118		13	<b>714</b>	785	-9,0%
Abbiegen	18	2.207	374	54	14	7		31		38	<b>2.743</b>	2.639	3,9%
Wenden/Rückwärtsfahren	4	6.549	1.318	51	53	1		1		189	<b>8.166</b>	7.997	2,1%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	3	2.266	235	42	7	7		73		23	<b>2.656</b>	2.730	-2,7%
Fehlverhalten ggü.Fußgängern	7	447	31	14	2	1		75		23	<b>600</b>	603	-0,5%
Ruhender Verkehr		736	89	2	10			6		21	<b>864</b>	898	-3,8%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1	35	127	3	3	2		5		74	<b>250</b>	259	-3,5%
Sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	200	15.114	4.506	533	281	70		591		6.543	<b>27.838</b>	25.120	10,8%
Technische Mängel	7	54	42	4	3	1		21		29	<b>161</b>	172	-6,4%
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							708		3	2	<b>713</b>	617	15,6%
Fußgängerfehler sonst.Art							123		2		<b>125</b>	104	20,2%
<b>Gesamt 2005</b>	<b>526</b>	<b>45.202</b>	<b>10.188</b>	<b>887</b>	<b>470</b>	<b>225</b>	<b>896</b>	<b>1.480</b>	<b>5</b>	<b>7.295</b>	<b>67.174</b>	64.432	2.742
Gesamt 2004	638	44.072	9.569	796	597	169	767	1.371	11	6.442			
Veränderung	-17,6%	2,6%	6,5%	11,4%	-21,3%	33,1%	16,8%	8,0%	-54,5%	13,2%			4,3%

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (8.166),
- zu geringer Sicherheitsabstand (6.999),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (4.853),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (4.714).

Weitere 27.838 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 17.804 Nennungen (Vorjahr: 17.829) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren).
- Mit 16.998 Nennungen (Vorjahr: 16.974) 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 (6.549), Abstand (5.761) und Geschwindigkeit (3.908) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (708 von 896). Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (255), Missachtung des Rotlichts (118), Verkehrstüchtigkeit (116), Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (75) sowie fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (73). Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominieren unverändert die geschwindigkeitsrelevanten Ursachen Geschwindigkeit (96) und Abstand (85).

<sup>3</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 Unfallursachen des Hauptverursachers und ihre Folgen <sup>4</sup>

Während im vorigen Abschnitt eine quantitative Betrachtung der Unfallursachen erfolgte, setzt die nachfolgende Übersicht die Unfallursachen der Hauptverursacher 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	4.714	1.852	12	16%	28%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	713	730	12	6%	28%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	972	478	5	4%	12%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	13.565	2.745	13	24%	30%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	600	635	9	6%	21%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.719	1.062	1	9%	2%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	596	410	3	4%	7%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	714	477	4	4%	9%
Ungenügender Sicherheitsabstand	6.999	2.393	0	21%	0%
<b>Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen</b>		<b>11.383</b>	<b>43</b>		

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

Bezogen auf alle Verunglückten dominieren nach der Häufigkeit die Unfallursachen:

- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, fehlerhaftes Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren (2.745 = 24 %),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.393 = 21 %),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.852 = 16 %).

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

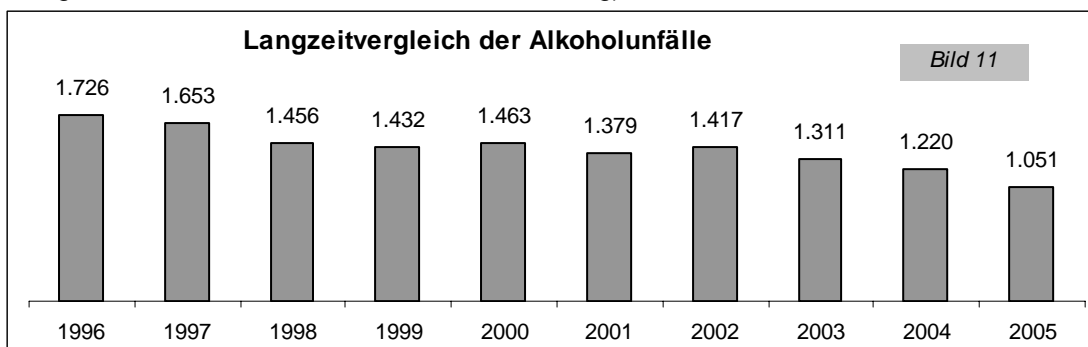
<sup>4</sup> Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

### 1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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

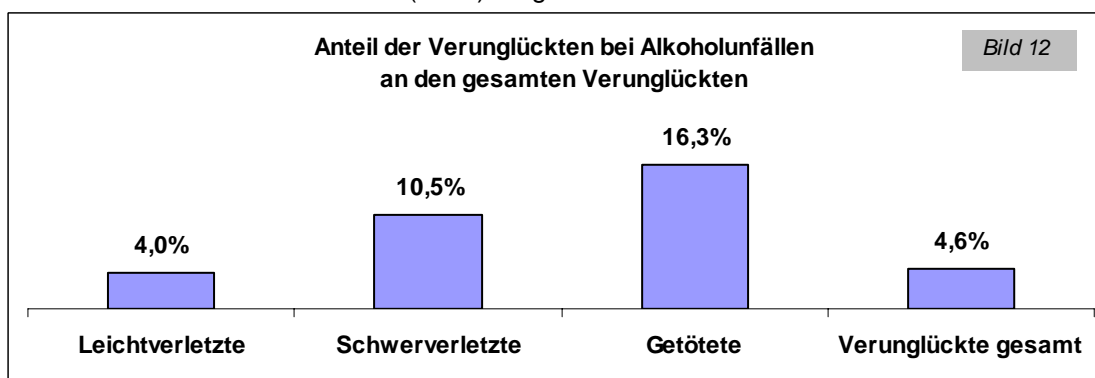
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

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 1.051 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 519 Verunglückten (424 Leichtverletzte, 88 Schwerverletzte, 7 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich auch im Jahr 2005 (- 169) fortgesetzt.



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

Bezogen auf 43 Getötete des Jahres 2005 war bei 7 Toten Alkohol mindestens mitursächlich. Zwei Tote wiesen eine Blutalkoholkonzentration (BAK) bis 0,79 ‰ auf, bei vier Toten wurden BAK-Werte zwischen 2,0 und 2,9 ‰ und bei einem Toten von mehr als 3,0 ‰ nachgewiesen.

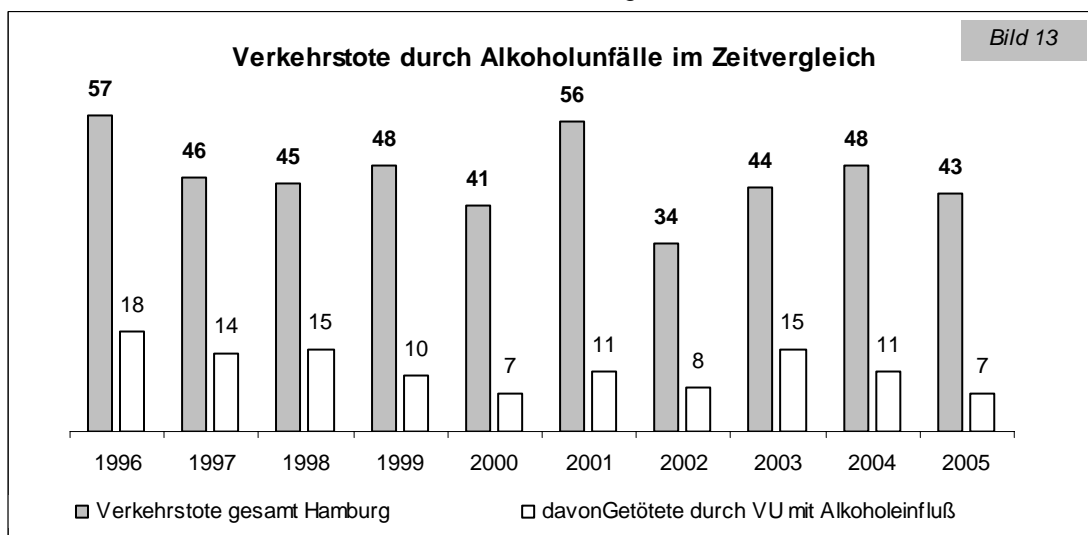


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereignen sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert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

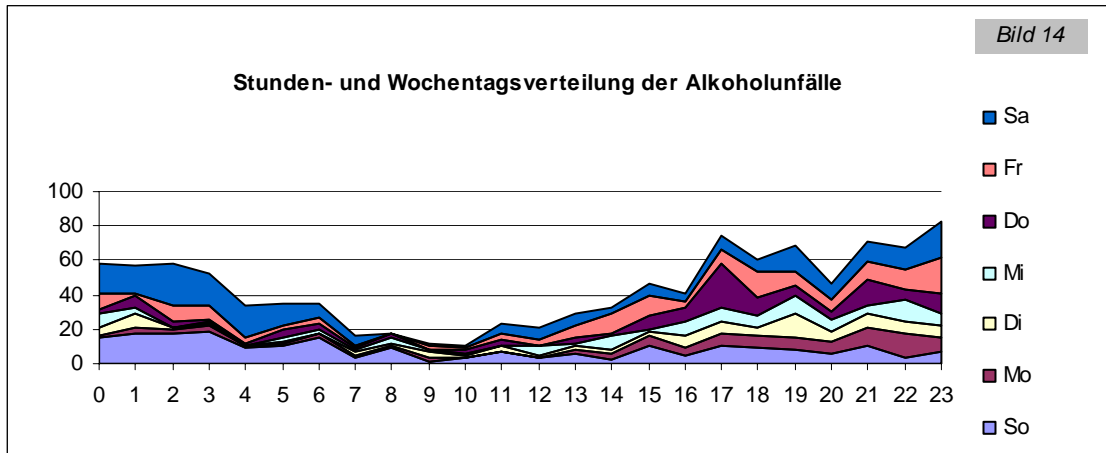


Tabelle 16

Entwicklung der ‰-Werte bei Beteiligten an Alkoholunfällen						
Jahr	‰ Bereiche				o.A.	Beteiligte Gesamt
	< 0,5 ‰	0,5 - 0,79 ‰	0,8 - 1,09 ‰	>1,09 ‰		
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
2005	88	94	145	659	65	1051
Ø-Anteil	7,0%	7,0%	12,0%	57,5%	16,6%	

Vorstehende Tabelle 16 umfasst die letzten fünf Jahre und bildet alle Beteiligten an Alkoholunfällen ab, differenziert nach dem festgestellten Grad der Alkoholisierung. Die Zahl der Beteiligten kann in einzelnen Jahren höher sein als die Zahl der Alkoholunfälle.

Aus unterschiedlichen Gründen wurde bei einer geringen Anzahl von Unfällen eine Blutprobe nicht entnommen und deshalb konnte ein ‰-Wert für die Blutalkoholkonzentration nicht festgestellt werden.

Von allen festgestellten alkoholisierten Unfallbeteiligten waren 57,5 % mit einem festgestellten BAK-Wert von mehr als 1,1 ‰ absolut fahruntüchtig.



### 1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss<sup>5</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	2005
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)
dabei wurden					
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)

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 2005 fortgesetzt.

Der im Vergleich der Jahre 2004 und 2005 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 2.3.3 (Alkohol und Drogen im Straßenverkehr).

Die Zahl der Verunglückten (Verunglückte - 29, Leichtverletzte - 22, Schwerverletzte - 8) ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Es wurden zwei Personen infolge Drogenkonsums getötet, im Vorjahr gab es einen Getöteten.

Hinsichtlich der festgestellten Drogenarten wurden folgende Fallzahlen festgestellt:

- 71 Fälle mit Cannabis(THC) – Produkten,
- 20 Fälle mit Kokain,
- 15 Fälle mit Medikamenten,
- 7 Fälle mit Heroin,
- 6 Fälle mit Methadon
- 2 Fälle mit Ecstasy,
- 2 Fälle mit Amphetaminen.

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

- 8 Fälle: THC-Produkte und Kokain,
- 3 Fälle: THC-Produkte und Methadon

Weitere Kombinationen mit illegalen Stoffen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei 48,1 % aller Unfälle zugleich Alkoholeinfluss vor.

<sup>5</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	2005		2004
Januar		9	29	38				4	42	45	-3
Februar		4	23	27				8	35	48	-13
März	1	5	18	24				7	31	43	-12
April		7	57	64				13	77	65	12
Mai		14	57	71				12	83	80	3
Juni		16	55	71				15	86	91	-5
Juli		8	30	38				9	47	35	12
August		7	56	63				12	75	96	-21
September		5	76	81				23	104	101	3
Oktober		12	36	48				9	57	52	5
November		13	46	59				15	74	54	20
Dezember		6	31	37				9	46	52	-6
<b>Gesamt 2005</b>	<b>1</b>	<b>106</b>	<b>514</b>	<b>621</b>				<b>136</b>	<b>757</b>	762	<b>-5</b>
Gesamt 2004	1	114	526	641	6		6	115			
Veränderung		-8	-12	-20	-6		-6	21			<b>-0,7%</b>

Im direkten Jahresvergleich 2005 / 2004 kann folgendes festgestellt werden:

- Leichter Rückgang der Kinderunfälle auf 757 (- 5 ; - 0,7%), Abnahme der Unfälle mit Personenschaden auf 621 (- 20 ; - 3,1%)
- Ein Kind wurde bei einem Unfall getötet.<sup>6</sup>
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (621 von 757 VU = 82%, Vorjahr 84,1%). In den Monaten Mai bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2005 ereignet. Signifikante Erklärungen dafür sind - bis auf die Umstände, dass sich das Freizeitverhalten der Kinder in den Sommermonaten häufiger im Freien abspielt und die signifikanten Rückgänge im Juli und Oktober mit den Schulferien zusammenfallen - nicht erkennbar.

Wie das folgende Bild 15 zeigt, verlief im Übrigen die Unfallentwicklung beider Jahre weitgehend gleichmäßig.

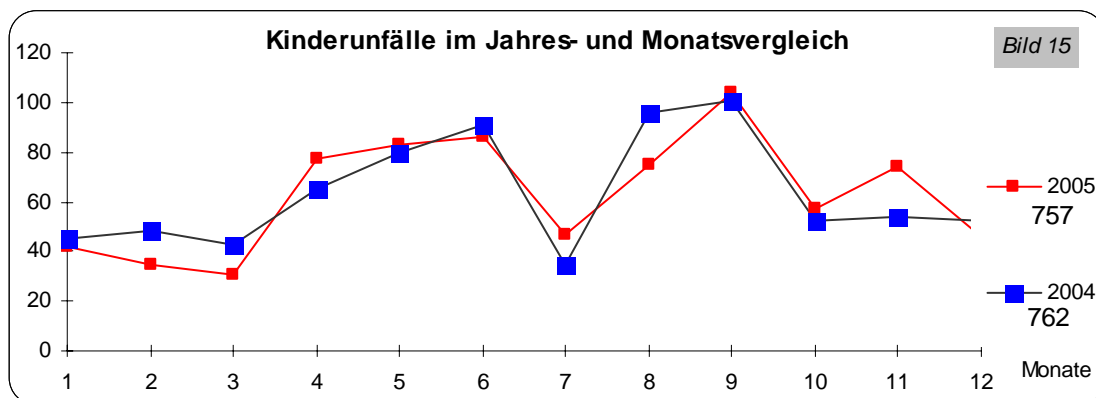
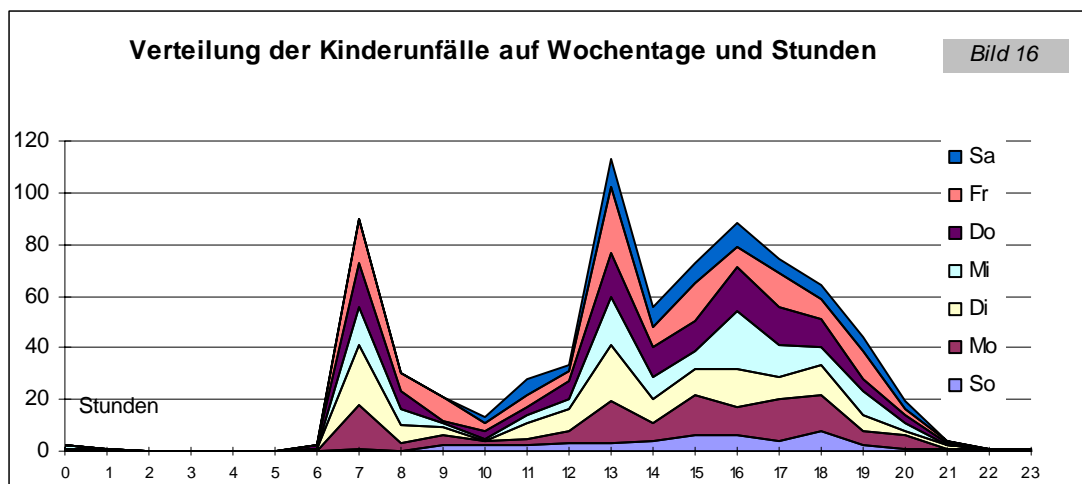


Bild 16 verdeutlicht die werktägliche und stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:

<sup>6</sup> 16.03.2005, 15.00 Uhr, Fuhlsbüttler Straße / Nordheimstraße:

Nach polizeilichen Erkenntnissen überquerte ein 14-jähriger Junge eine Fußgängerfurt der Fuhlsbüttler Straße bei Rotlicht und wurde von einem stadtauswärts fahrenden Pkw-Sprinter erfasst und tödlich verletzt.



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 58 % 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 2005 verunglückten bei Verkehrsunfällen 958 (- 14; - 1,4%) Kinder, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (Vorjahr 972; vgl. Tabellen 8 – 12).

Davon wurden

- 1 Kind getötet (Vorjahr: 1),
- 116 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 125; - 9),
- 841 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 846; - 5).

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		5		5
Pkw	69	102	68	239
Lkw			2	2
Bus	20	21	42	83
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			5	5
Fußgänger	52	134	87	273
Radfahrer	27	95	204	326
Inlineskater		2	1	3
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	8	8	6	22
<b>Gesamt 2005</b>	<b>176</b>	<b>367</b>	<b>415</b>	<b>958</b>
Gesamt 2004	213	318	441	972
Veränderung	-17,4%	15,4%	-5,9%	-1,4%

#### davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst.Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		5		5
Pkw	69	102	68	239
Lkw			2	2
Bus	20	21	42	83
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped			3	3
Fußgänger	1			1
Radfahrer	10	1		11
Inlineskater				
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	6	1	2	9
<b>Gesamt 2005</b>	<b>106</b>	<b>130</b>	<b>117</b>	<b>353</b>
Gesamt 2004	143	101	99	343
Veränderung	-25,9%	28,7%	18,2%	2,9%

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: 134 (Vorjahr 109),
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 95 (Vorjahr 104) und 11 - 14 Jahre: 204 (Vorjahr 233).

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

### 1.6.1.3 Hauptverursacher/-ursachen

Der Tabelle 21 sind die Hauptverursacher der Kinderunfälle des Jahres 2005, 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.	2005	2004	
Kfz-Führer	1	2	6	1	30	87	128	44	40	339	350	-11
Fußgänger	23	82	51				2	1	1	160	141	19
Radfahrer	7	72	114	2	5	7	13	2	10	232	233	-1
Inlineskater		3								3	3	
Sonstige/o.Ang.		4	4			1	1		13	23	35	-12
<b>Gesamt 2005</b>	<b>31</b>	<b>163</b>	<b>175</b>	<b>3</b>	<b>35</b>	<b>95</b>	<b>144</b>	<b>47</b>	<b>64</b>	<b>757</b>	762	-5
Gesamt 2004	35	119	192	4	45	112	140	45	70			
Veränderung	-4	44	-17	-1	-10	-17	4	2	-6			<b>-0,7%</b>

Bei insgesamt 757 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurde der Unfall in **369 Fällen** (48,8 %) von Kindern (0 – 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Fußgänger (156 Fälle) und Radfahrer (193 Fälle).

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2005.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonst.	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit		1									1	2	
Straßenbenutzung		1						39			40	48	-8
Geschwindigkeit		24	1	1		2		6			34	40	-6
Abstand		4						2			6	5	1
Überholen		1						2			3	5	-2
Vorbeifahren		2									2	2	
Nebeneinanderfahren												1	-1
Vorfahrt/Vorrang	1	30	1					17			49	48	1
Rotlicht Fz.		11	1			1		16			29	20	9
Abbiegen		79	6	1				4			90	81	9
Wenden/Rückwärtsfahren		11	1								12	17	-5
Einfahren i.d.fl.Verkehr		20						24			44	61	-17
Fehlverhalten ggü Fußgängern	3	56	2	2				14		1	78	85	-7
Ruhender Verkehr		5								1	6	8	-2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung												1	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	1	52	4	2	1			97		7	164	139	25
Technische Mängel								3		1	4	4	
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrb.							140		1		141	124	17
Fußgängerfehler sonst. Art							15		2		17	15	2
o.A.		11					5	8		13	37	56	-19
<b>Gesamt 2005</b>	<b>5</b>	<b>308</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>160</b>	<b>232</b>	<b>3</b>	<b>23</b>	<b>757</b>	<b>762</b>	<b>-5</b>
Gesamt 2004	1	319	18	9	2	1	141	233	3	35			
Veränderung	4	-11	-2	-3	-1	2	19	-1		-12			-0,7%

In 51% 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 (308 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (79), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (56), Vorfahrt/Vorrang (30), auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (24) sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (20).

Das 56-mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Zebrastrifen“ (14),
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (12),
- beim Abbiegen (8),
- an Haltestellen (4),
- an anderen Stellen (18).

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (160 mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (140).

Von den insgesamt 160 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 156 Kinder. Der häufigste Fehler der Kinder ist die falsche Fahrbahnüberquerung.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (61),
- Betreten / Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (49),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (13),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Zebrastrifen“ (14).

## 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

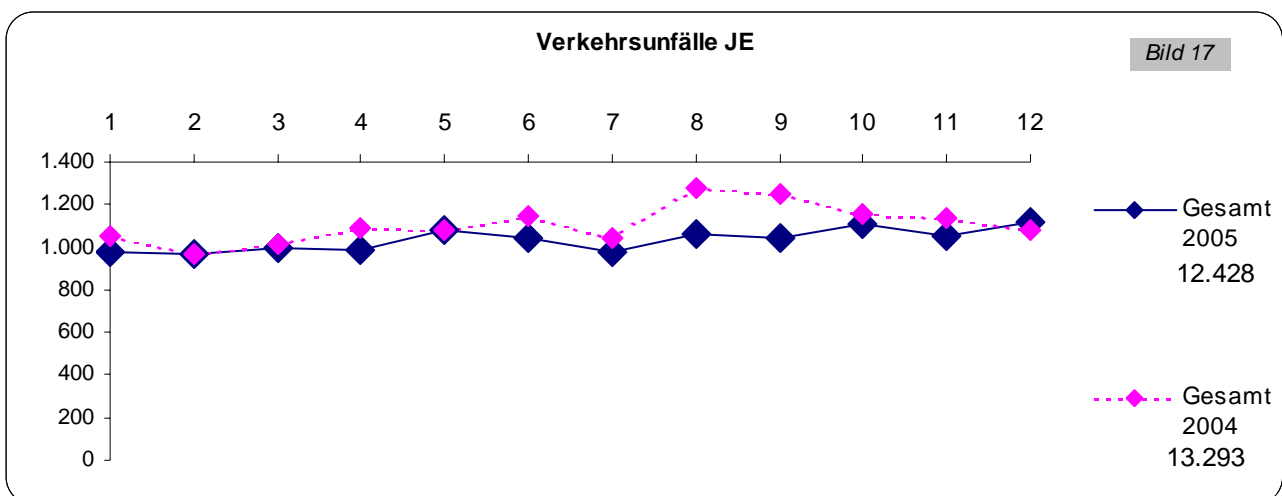
Verkehrsunfälle mit JE											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2005	2004	
Januar	1	16	145	162	53	9	62	752	976	1.049	-73
Februar		10	137	147	57	6	63	758	968	966	2
März	2	14	139	155	41	5	46	799	1.000	1.019	-19
April	2	19	186	207	36	2	38	741	986	1.090	-104
Mai		16	223	239	44	7	51	792	1.082	1.076	6
Juni		18	217	235	40	8	48	764	1.047	1.150	-103
Juli	1	16	206	223	45	9	54	704	981	1.043	-62
August	1	20	196	217	40	6	46	801	1.064	1.277	-213
September		14	228	242	44	6	50	753	1.045	1.254	-209
Oktober	3	16	203	222	42	2	44	842	1.108	1.154	-46
November		12	182	194	39	5	44	813	1.051	1.133	-82
Dezember	1	9	185	195	54	8	62	863	1.120	1.082	38
<b>Gesamt 2005</b>	<b>11</b>	<b>180</b>	<b>2.247</b>	<b>2.438</b>	<b>535</b>	<b>73</b>	<b>608</b>	<b>9.382</b>	<b>12.428</b>	13.293	-865
Gesamt 2004	9	189	2.372	2.570	526	135	661	10.062			
Veränderung	2	-9	-125	-132	9	-62	-53	-680			-6,5%

Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 12.428 (- 865; - 6,5%) zurückgegangen. Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

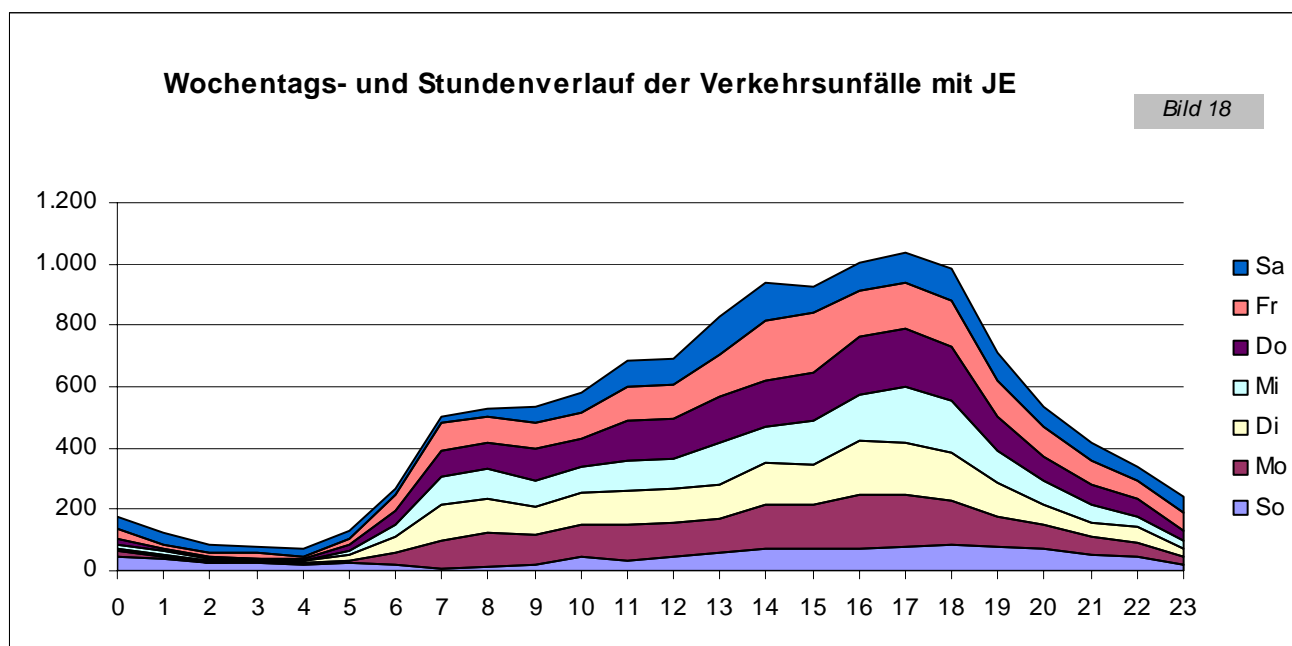
- Abnahme der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 2.247 (- 125; - 5,3%),
- Abnahme der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 180 (- 9; - 4,8%),
- Zunahme der Unfälle mit Getöteten 11 (+ 2),
- Abnahme der schweren Sachschadensunfälle auf 608 (- 53; - 8%),
- Abnahme der sonstigen Sachschadensunfälle auf 9.382 (- 680; - 6,8%).

Seit dem Jahr 2000 ist ein ständiger Rückgang der Verkehrsunfälle mit JE zu beobachten, insgesamt um 1.254 Unfälle (- 9,2%). JE haben einen Anteil von 9,8% an der Bevölkerung sind aber an 21,1% aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden steigt die Beteiligung der JE auf 27,4%. Damit bleiben die JE auch weiterhin eine Risikogruppe im Straßenverkehr.

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 als andere Altersgruppen an Verkehrsunfällen beteiligt.



### 1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2005 verunglückten insgesamt 2.003 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.474 als aktiv Beteiligte,
- 529 als „Sonstige Geschädigte“ (überwiegend Mitfahrer).

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 9,6% entspricht die Zahl von 2.003 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 17,6% 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 460 Personen (- 18,7%) zurückgegangen ist.

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

Es verunglückten insgesamt 1.302 JE im PKW, davon

- 841 als Fahrer,
- 461 als Mitfahrer.

In 339 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 1.965 Personen, davon 548 JE als 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	41	8	33
Pkw	1.575	1.236	339
Lkw	92	81	11
Bus	3	3	
sonst. Kfz	20	17	3
Mofa/Moped	12		12
Fußgänger	87	23	64
Radfahrer	127	45	82
Inlineskater	1		1
Sonstige	7	4	3
<b>Gesamt 2005</b>	<b>1.965</b>	<b>1.417</b>	<b>548</b>

### 1.6.2.3 Hauptverursacher/-ursachen

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									2005	2004		
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.				
Krad				2	69	13	17	2	3	<b>106</b>	132	-26	
Pkw					<b>6.573</b>	1.416	1.415	385	132	<b>9.921</b>	10.504	-583	
Lkw					888	321	327	6	36	<b>1.578</b>	1.663	-85	
Bus					20	14	34	2	1	<b>71</b>	85	-14	
sonst. Kfz					55	17	9	3	3	<b>87</b>	115	-28	
Mofa/Moped				6	24	7	3	1	3	<b>44</b>	20	24	
Fußgänger	4	11	6	5	85	21	13	12	14	<b>171</b>	159	12	
Radfahrer		10	5	4	141	21	26	2	16	<b>225</b>	248	-23	
Inlineskater					1					<b>1</b>	2	-1	
Sonstige			2		39	9	4	2	168	<b>224</b>	365	-141	
<b>Gesamt 2005</b>	<b>4</b>	<b>21</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>7.895</b>	<b>1.839</b>	<b>1.848</b>	<b>415</b>	<b>376</b>	<b>12.428</b>	13.293	-865	
Gesamt 2004	7	12	9	22	8.457	1.925	1.901	460	500				
Veränderung	-3	9	4	-5	-562	-86	-53	-45	-124			-6,5%	

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2005 gab es 12.428 Verkehrsunfälle mit insgesamt 13.480 beteiligten JE.

Davon wurden in 7.895 Fällen (= 63,5%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 58.799 Verkehrsunfälle des Jahres 2005 in Hamburg sind JE zu ca. 13,4% 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 2005 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (8.058): 1.752 mal (= **21,7%**, Vorjahr: 23,5%) davon 54 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (788): 200 mal (= **25,4%**, Vorjahr: 24,7%) davon 23 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (42): 13 mal davon 7 unter Alkoholeinfluss

Damit sind JE bei nur 9,8% Bevölkerungsanteil besonders stark als Verursacher von schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Auch hier gilt, dass Alkoholeinfluss mit zunehmender Schwere der Unfallfolgen besonders häufig registriert wurde.



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.	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit	1	42	1				1	5		1	51	42	9
Straßenbenutzung	2	31	6			1		28			68	81	-13
Geschwindigkeit	15	1.007	66	1	10	5		8		4	1.116	1.498	-382
Abstand	10	1.187	79	1	4	4		1		1	1.287	1.126	161
Überholen	1	71	12					1		1	86	89	-3
Vorbeifahren	2	48	4					1			55	35	20
Nebeneinanderfahren	4	505	104		3						616	654	-38
Vorfahrt/Vorrang	3	364	33		1	1		7		1	410	465	-55
Rotlicht	1	77	5		2			16			101	119	-18
Abbiegen	2	346	42	1	2	1		2			396	392	4
Wenden/Rückwärtsfahren		934	152	1	4					2	1.093	1.135	-42
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	366	27		1	1		7		2	405	434	-29
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2	36	2					6			46	46	
ruhender Verkehr		70	8		1			2			81	79	2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		4	3					1			8	11	-3
sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	22	1.336	325	16	26	11		54		13	1.803	1.790	13
technische Mängel	1	8	2					1			12	14	-2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn							75		1		76	70	6
Fußgängerfehler sonst. Art							9				9	13	-4
o.A.	2	141	17		1			1		14	176	364	-188
<b>Gesamt 2005</b>	<b>69</b>	<b>6.573</b>	<b>888</b>	<b>20</b>	<b>55</b>	<b>24</b>	<b>85</b>	<b>141</b>	<b>1</b>	<b>39</b>	<b>7.895</b>	<b>8.457</b>	<b>-562</b>
Gesamt 2004	86	7.009	928	34	76	14	83	150	2	75			
Veränderung	-17	-436	-40	-14	-21	10	2	-9	-1	-36			<b>-6,6%</b>

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 6.573 von 7.895 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw sind:
  - zu geringer Sicherheitsabstand (1.187),
  - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.007),
  - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (934),
  - Fehler beim Nebeneinanderfahren (505),
  - Einfahren in den fließenden Verkehr (366),
  - Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (364),
  - Fehler beim Abbiegen (346).

## 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

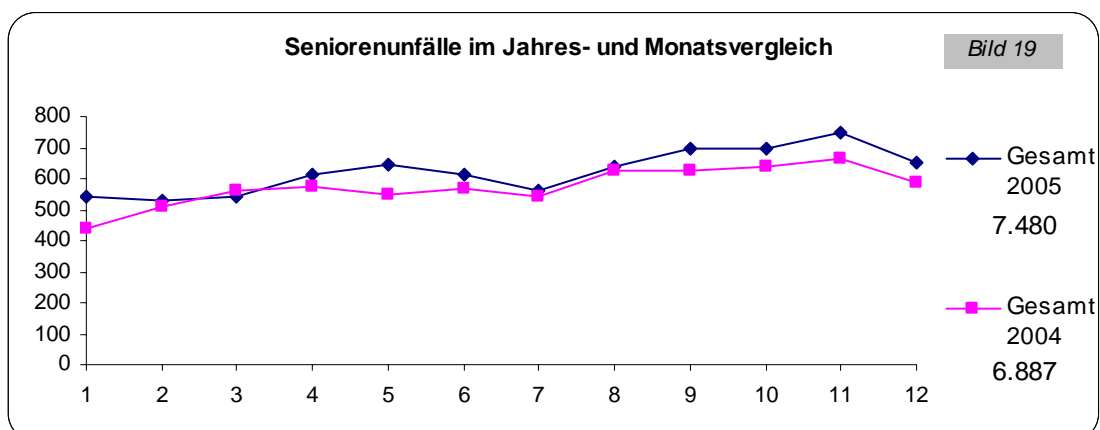
alle Seniorenunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2005	2004	
1	2	14	68	84	23		23	435	542	439	103
2		8	64	72	19	3	22	432	526	507	19
3	2	8	70	80	22	2	24	441	545	562	-17
4	1	17	103	121	16	3	19	471	611	573	38
5		18	107	125	21	8	29	493	647	550	97
6	1	14	107	122	15	5	20	471	613	569	44
7		9	106	115	21	5	26	421	562	543	19
8	1	15	121	137	29	3	32	470	639	626	13
9	3	14	129	146	19	5	24	530	700	627	73
10	1	20	123	144	23		23	528	695	641	54
11	1	29	112	142	24	7	31	578	751	665	86
12		16	90	106	29	5	34	509	649	585	64
<b>Gesamt 2005</b>	<b>12</b>	<b>182</b>	<b>1.200</b>	<b>1.394</b>	<b>261</b>	<b>46</b>	<b>307</b>	<b>5.779</b>	<b>7.480</b>	<b>6.887</b>	<b>593</b>
Gesamt 2004	17	144	1.131	1.292	208	38	246	5.349			
Veränderung	-5	38	69	102	53	8	61	430			8,6%

In einer Gesamtschau der Jahre 2005 / 2004 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

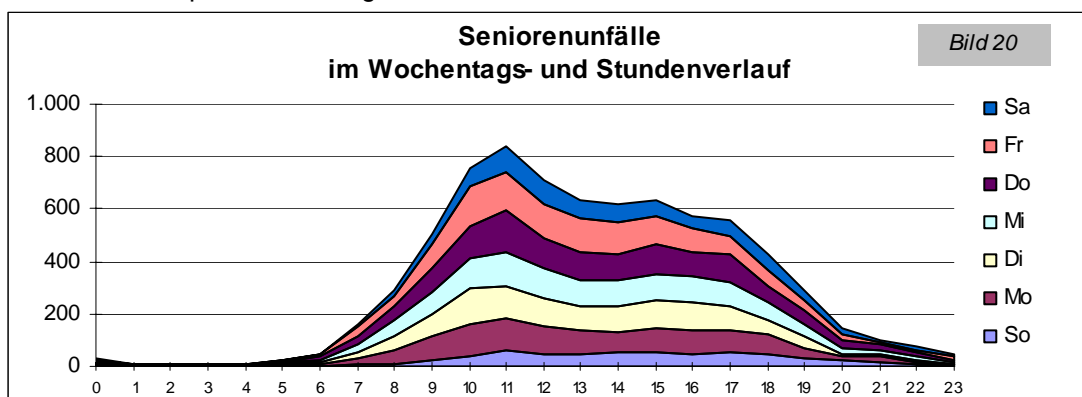
- Anstieg der Seniorenunfälle auf 7.480 (+ 593; + 8,6%), in den Unfallkategorien
  - Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.394 (+ 102; + 7,9%), davon:
    - Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 182 (+ 38; + 26,4%),
    - Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten auf 1.200 (+ 69; + 6,1%),
  - Verkehrsunfälle mit schwerem Sachschaden auf 307 (+ 61; + 24,8%),
  - Sonstige Sachschadenunfälle (VULS) auf 5.779 (+ 430; + 8,0%).
- Rückgang der Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 12 (- 5).

Bereits seit 6 Jahren wird ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle, an denen Senioren beteiligt sind, beobachtet. Der stetige Anstieg ist im Wesentlichen auf die Steigerungsraten der leichten Sachschadenunfälle zurückzuführen, wobei es sich ohnehin bei 77,3% der Seniorenunfälle um leichte Sachschadenunfälle handelt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 17,9% sind Senioren an 12,7 % aller Unfälle und damit unterdurchschnittlich am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Der kontinuierliche Anstieg der Seniorenunfälle geht einher mit demographischen Entwicklungen und einer wachsenden Mobilität der Senioren.

In der Monatsdarstellung des folgenden Bildes 19 zeigen die Jahre 2004 und 2005 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle mit für 2005 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 2005 verunglückten insgesamt 965 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme um + 72 Verunglückte.

Von den insgesamt 965 Senioren wurden

- 810 leicht verletzt (+ 52)
- 145 schwer verletzt (+ 26)
- 10 getötet (- 6)

### 1.6.3.3 Hauptverursacher/ -ursachen

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.	2005	2004	
Krad					5	5	1	16		27	34	-7
Pkw				3	372	667	775	4.470	44	6.331	5.807	524
Lkw					41	187	209	164	15	616	551	65
Bus					1	20	22	15	1	59	46	13
Sonst.Kfz					5	12	7	21	2	47	53	-6
Mofa/Moped				2		2	2	7		13	14	-1
Sonstige/o.Ang.	3	6	7	4	4	11	12	67	6	120	88	32
Fußgänger	1	9	10	3	13	15	16	80	16	163	136	27
Radfahrer												
Inlineskater						8	10	35	51	104	158	-54
<b>Gesamt 2005</b>	<b>4</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>441</b>	<b>927</b>	<b>1.054</b>	<b>4.875</b>	<b>135</b>	<b>7.480</b>	6.887	593
Gesamt 2004	5	12	14	11	450	891	928	4.414	162			
Veränderung	-1	3	3	1	-9	36	126	461	-27			<b>8,6%</b>

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

- Zunahme der Verkehrsunfälle mit Seniorenbeteiligung (Tab. 28) auf 7.480 (+ 593; + 8,6%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 6.331 (+ 524; + 9,0%).
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29) auf 4.875 (+ 461; + 10,4%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 4.470 (+ 462; + 11,5%).
- Senioren sind zu 65,2% selbst die Verursacher der Unfälle (4.875 von 7.480 VU), an denen sie beteiligt sind; mit zunehmendem Alter steigt dieser Prozentanteil an.

Tabelle 29 enthält Angaben zur allen Seniorenunfällen, bei denen Senioren Hauptverursacher waren, 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	Inline-skater	Sonst.	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit	1	20	1				2	1			25	15	10
Straßenbenutzung		20						12			32	43	-11
Geschwindigkeit	3	228	9		1			1		1	243	276	-33
Abstand	2	337	13	2		2		2			358	250	108
Überholen		58	1			1		4			64	38	26
Vorbeifahren		36	1								37	39	-2
Nebeneinanderfahren	2	338	15	3	1						359	324	35
Vorfahrt/Vorrang		346	6					5			357	347	10
Rotlicht Fz.		57	2					8			67	74	-7
Abbiegen		263	6	4	2			2			277	280	-3
Wenden/Rückwärtsfahren	1	887	31	1	4			1		1	926	863	63
Einfahren i.d.fließ.Verkehr	1	267	4					5			277	242	35
Fehlverhalten ggü Fußgängern	1	52				1		1			55	46	9
Ruhender Verkehr		44	1								45	45	
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		2	2								4	5	-1
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrerführer	5	1.447	70	5	12	4		35		10	1.588	1.248	340
Technische Mängel		7	1								8	7	1
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								55			55	42	13
Fußgängerfehler sonst. Art								8			8	7	1
Sonstige/o.A.		61	1					2	3	23	90	223	-133
<b>Gesamt 2005</b>	<b>16</b>	<b>4.470</b>	<b>164</b>	<b>15</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>67</b>	<b>80</b>		<b>35</b>	<b>4.875</b>	<b>4.414</b>	<b>461</b>
Gesamt 2004	17	4.008	164	15	25	12	49	62		62			
Veränderung	-1	462			-4	-5	18	18		-27			10,4%

Bezogen auf die Häufigkeit der registrierten Unfallursachen überwiegen bei Senioren

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (926),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (359),
- ungenügender Sicherheitsabstand (358),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (357),
- Fehler beim Abbiegen (277),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (277).

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

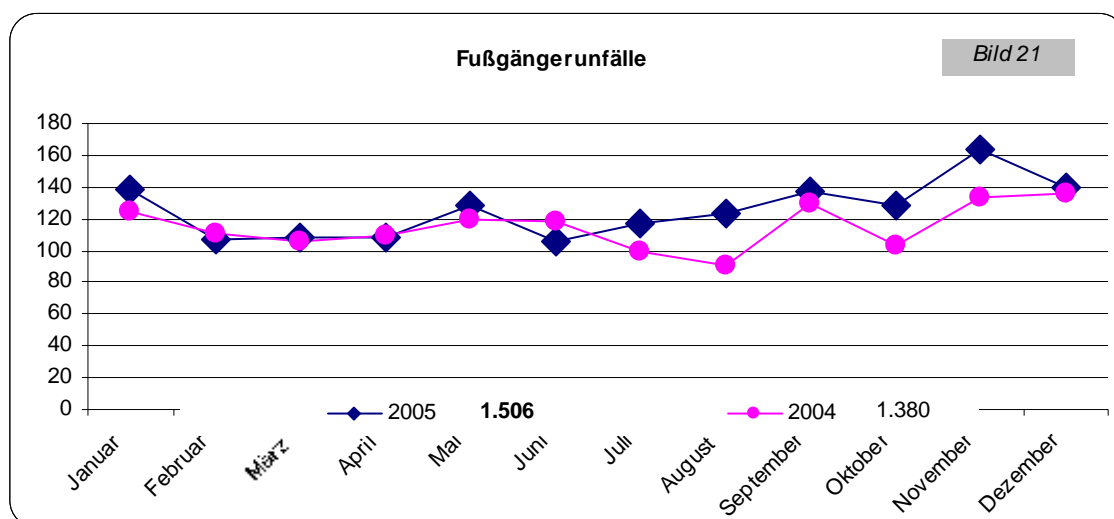
Als Fußgängerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Fußgänger beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Fußgängerunfälle auf 1.506 (+ 126, + 9,1%), darunter
  - Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.341 (+ 91; + 7,3%),
  - Geringer Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 262 (+ 8; + 3,1%).
- Keine Veränderung bei den Unfällen mit Getöteten (22 Getötete).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS			Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2005	2004	
Januar	4	29	86	119	1	1	2	18	139	124	15
Februar		24	67	91	1	1	2	14	107	111	-4
März	2	20	72	94	2		2	12	108	106	2
April	1	12	86	99		1	1	8	108	110	-2
Mai	3	22	96	121				7	128	119	9
Juni	1	21	71	93		1	1	12	106	118	-12
Juli	1	14	90	105	1	2	3	9	117	99	18
August	1	19	90	110	1		1	12	123	91	32
September	2	16	104	122		1	1	14	137	130	7
Oktober	4	25	93	122				7	129	103	26
November	1	39	105	145				19	164	133	31
Dezember	2	21	97	120		1	1	19	140	136	4
<b>Gesamt 2005</b>	<b>22</b>	<b>262</b>	<b>1.057</b>	<b>1.341</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>151</b>	<b>1.506</b>	<b>1.380</b>	<b>126</b>
Gesamt 2004	22	254	974	1.250	7	2	9	121			
Veränderung		8	83	91	-1	6	5	30			<b>9,1%</b>

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

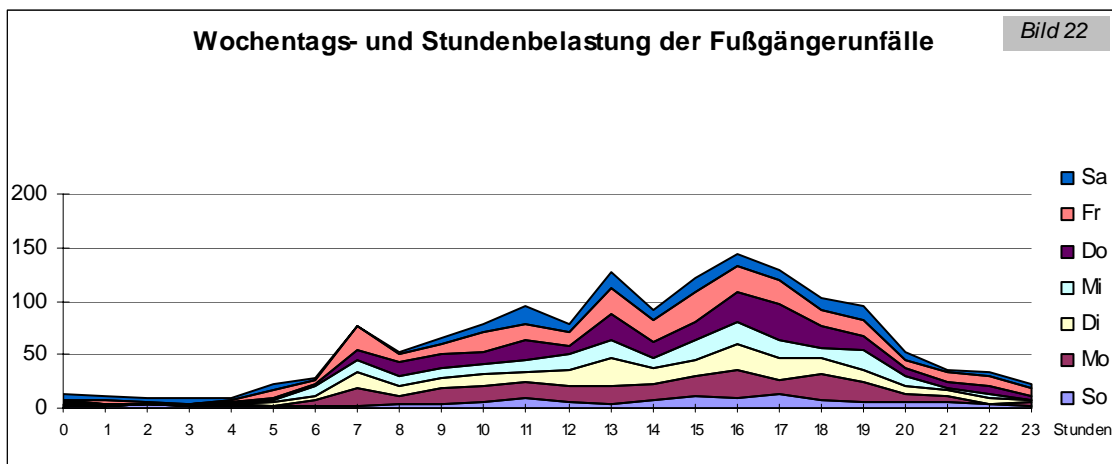


Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der 1.506 Fußgängerunfälle.

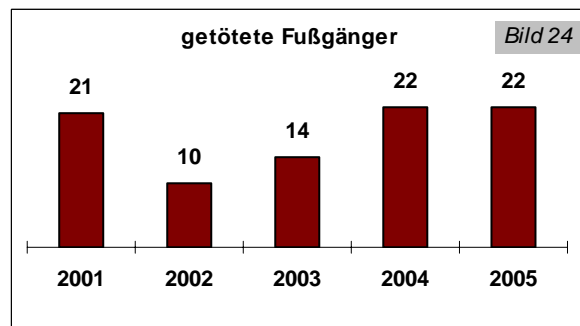
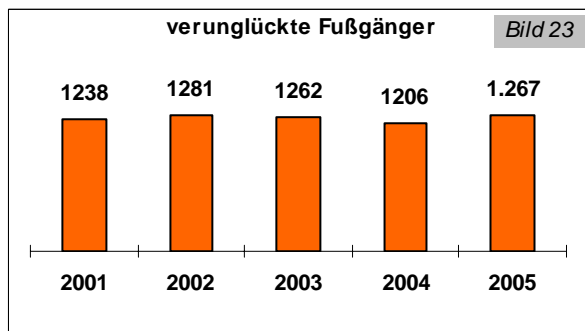
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich in 2005 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 21 Uhr ereignet.

Die Spitzen in den Stunden 7, 13 und 15-18 Uhr werden in deutlichem Umfang (593; 39,4 %) 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>7</sup>, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.

Folgende Feststellungen können getroffen werden:

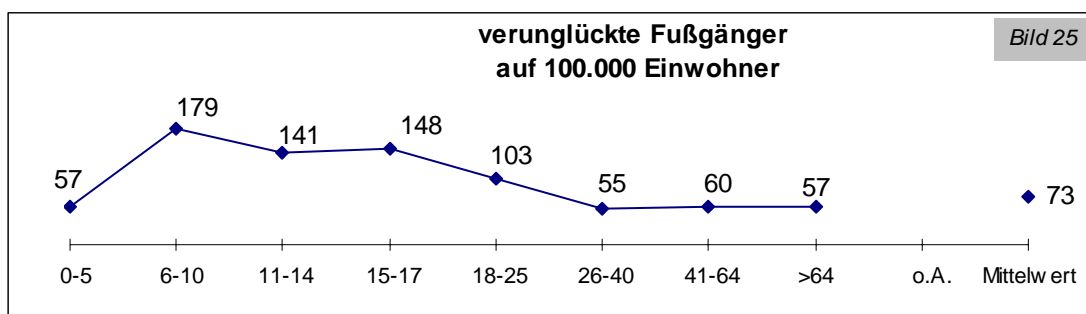
- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.267 Verunglückten liegt nach einem Rückgang im Jahr 2004 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2003.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist mit 22 unverändert geblieben.

Bezogen auf die 22 getöteten Fußgänger waren

- 12 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten),
- 10 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
  - 4 Lkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern (an anderen Stellen [2], beim Abbiegen [1], beim Wenden/Rückwärtsfahren [1]),
  - 1 Pkw-Fahrer mit falschem Verhalten ggü. Fußgängern an anderen Stellen,
  - 1 Pkw-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (nicht angepasste Geschwindigkeit),
  - 2 Pkw-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten.
  - 1 PKW-Fahrer mit einem Fehler beim Abbiegen,
  - 1 PKW-Fahrer mit einem Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren.

<sup>7</sup> Die Zahl der verunglückten Fußgänger 1.267 ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.341); 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. 2004 ein Anstieg um 3 Punkte zu verzeichnen,
- 6 - 10-jährige Kinder am stärksten betroffen sind (zum Vorjahr + 33),
- 11 – 14-jährige Kinder rangieren dahinter (zum Vorjahr - 22).

#### 1.6.4.3 Hauptverursacher/ –ursachen

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

Tabelle 31

Hauptverursacher bei Fußgängerunfällen											Veränderung	
beteiligt als	Alter								Gesamt			
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2005	2004	
Kfz-Führer				1	66	188	259	83	50	647	664	-17
Fußgänger	23	82	51	37	85	138	137	67	57	677	552	125
Radfahrer		6	4	5	17	37	36	4	24	133	136	-3
Sonstige		1			1	3			44	49	28	21
<b>Gesamt 2005</b>	<b>23</b>	<b>89</b>	<b>55</b>	<b>43</b>	<b>169</b>	<b>366</b>	<b>432</b>	<b>154</b>	<b>175</b>	<b>1.506</b>	1.380	126
Gesamt 2004	26	50	76	38	170	347	355	131	187			
Veränderung	-3	39	-21	5	-1	19	77	23	-12			9,1%

Bezogen auf alle 1.506 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 43% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (647).
- In 45% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (677).

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

- Von allen 647 Kfz-Führern des Jahres 2005, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 560 ( -10; - 1,8%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs. Wesentliche Hauptursachen sind in 331 (+ 21; + 6,8%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“, davon fehlerhaftes Verhalten
  - beim Abbiegen 69
  - an Fußgängerfurten (mit LZA) 37
  - an Fußgängerüberwegen (ohne LZA) 46
  - an Haltestellen 5
  - an anderen Stellen 174

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (538 = + 89: + 20%):

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten 235 ( + 51)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen 117 ( + 11)
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA 81 ( - 13)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen 57 ( + 24)
- an Fußgängerüberwegen ohne LZA  
[ z.B. Fußgänger lief auf den Zebrastreifen, für den  
Fahrzeugführer bestand keine Reaktionsmöglichkeit] 2 ( + 1)
- durch sonstiges falsches Verhalten 46 ( + 15)

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.	2005	2004	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit							8	2			10	8	2
Straßenbenutzung		1				2		40			43	46	-3
Geschwindigkeit	1	32	1	2				9		1	46	74	-28
Abstand		12						1			13	11	2
Überholen		4						2			6	3	3
Vorbeifahren		2									2	1	1
Nebeneinanderfahren		2									2	1	1
Vorfahrt		4									4	6	-2
Rotlicht		8	1					2			11	12	-1
Abbiegen		24	2	1		1					28	30	-2
Wenden/Rückwärtsfahren		68	9	1							78	78	
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		9									9	6	3
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	6	331	22	13	2			53		1	428	417	11
Ruhender Verkehr		4									4	6	-2
Beleuchtung/Ladung/Besetzung			2	1				1			4	1	3
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		54	10	6	3	1		20		3	97	96	1
Technische Mängel													
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							538				538	449	89
Fußgängerfehler sonst. Art							110		1		111	82	29
o.A.		5					21	3		43	72	53	19
<b>Gesamt 2005</b>	<b>7</b>	<b>560</b>	<b>47</b>	<b>24</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>677</b>	<b>133</b>	<b>1</b>	<b>48</b>	<b>1.506</b>	<b>1.380</b>	<b>126</b>
<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>Veränderung</b>	<b>-5</b>	<b>-10</b>	<b>-7</b>	<b>6</b>			<b>125</b>	<b>-3</b>		<b>21</b>			<b>9,1%</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:

- Anstieg der Radfahrerunfälle auf 3.298 (+ 397; + 13,7%),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 2.536 (+ 270; + 11,9%),
  - Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 213 (+ 17; + 8,7%),
  - Anstieg bei VU mit Getöteten auf 7 (+ 2).

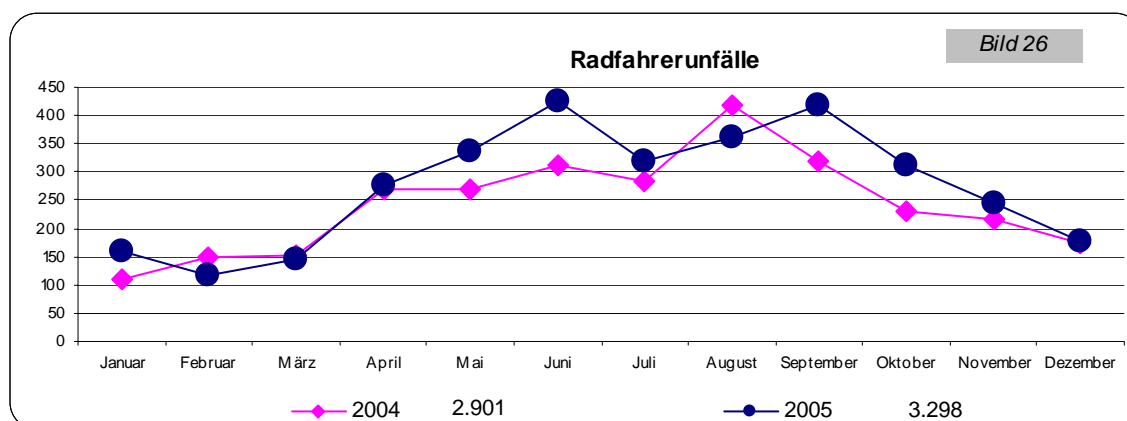
Nach einem Rückgang im Jahr 2004 sind die Unfallzahlen mit Radfahrern wieder angestiegen und setzen den langjährigen Trend steigender Unfallzahlen fort.

Diese Entwicklung korrespondiert mit der seit Jahren steigenden Tendenz der Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel.

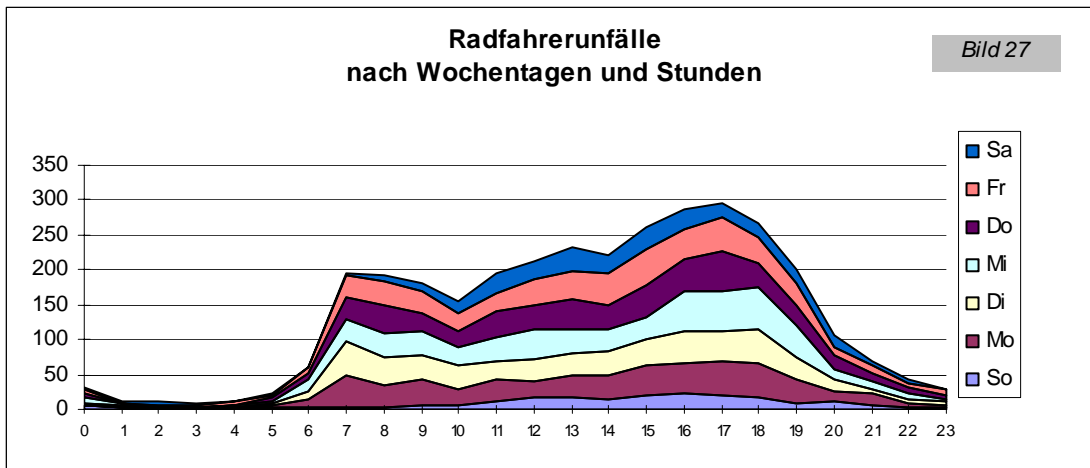
Tabelle 33

Radfahrerunfälle												
Monat	VUPS			Summe 1-3	VUSS			Summe 4+6	VULS	2005	2004	Veränderung
	1	2	3		4	6	5					
Januar		16	107	123					37	160	109	51
Februar	1	4	81	86	1		1		30	117	148	-31
März		13	89	102		3	3		41	146	151	-5
April		20	197	217					61	278	270	8
Mai	1	16	256	273	1	1	2		63	338	269	69
Juni	2	25	299	326	1	6	7		92	425	312	113
Juli		13	234	247		5	5		68	320	284	36
August		20	256	276		5	5		80	361	419	-58
September	1	29	299	329	1	6	7		83	419	320	99
Oktober	1	23	229	253		4	4		56	313	229	84
November		22	150	172		2	2		69	243	217	26
Dezember	1	12	119	132	3	4	7		39	178	173	5
<b>Gesamt 2005</b>	<b>7</b>	<b>213</b>	<b>2.316</b>	<b>2.536</b>	<b>7</b>	<b>36</b>	<b>43</b>		<b>719</b>	<b>3.298</b>	2.901	397
Gesamt 2004	5	196	2.065	2.266	7	21	28		607			
Veränderung	2	17	251	270		15	15		112			13,7%

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.



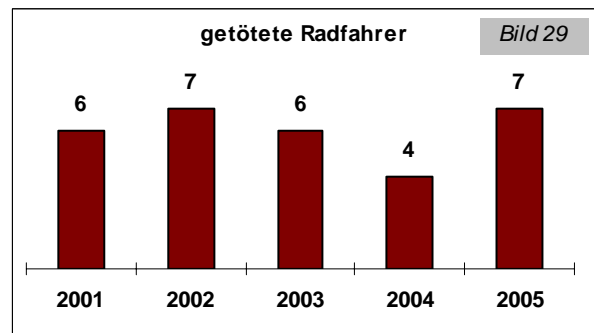
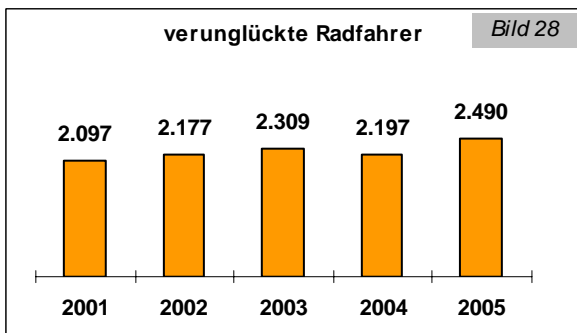
Hieraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Radfahrerunfälle haben sich in 2005 vorwiegend zwischen 7 und 20 Uhr ereignet.
- Montags bis freitags liegt die erste Spitze in der Stunde 7, zwischen 12 und 20 Uhr ereigneten sich die meisten Unfälle.
- Samstags und sonntags ist der Zeitraum zwischen 11 und 20 Uhr besonders unfallbelastet.

### 1.6.5.2 Verunglückte

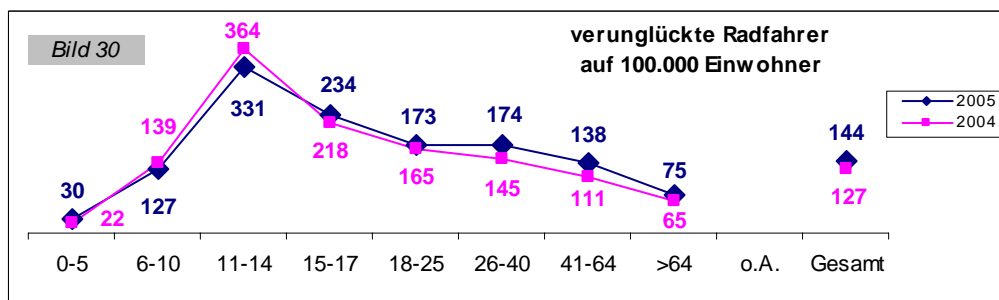
Die folgenden Bilder 28 und 29 beinhalten Angaben zur Anzahl aller verunglückten Radfahrer.

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen (+ 293; + 13,3%). Die Zahl getöteter Radfahrer ist auf 7 gestiegen.



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

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

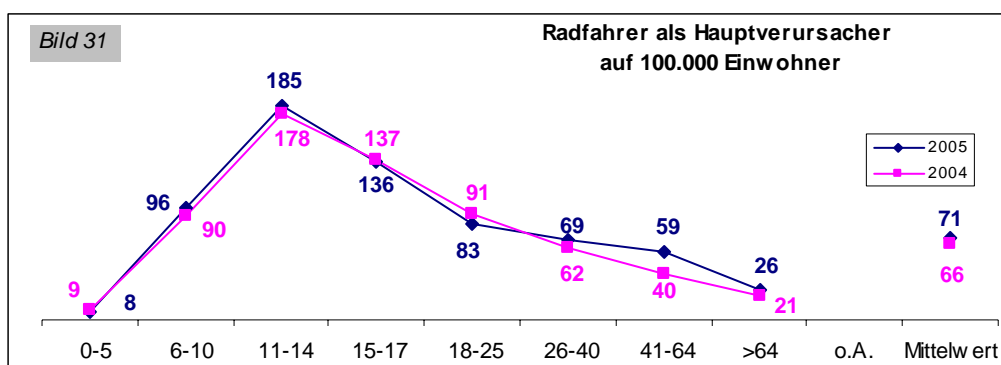
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-25	26-40	41-64	>64	o.A.	2005	2004	
Kfz -Führer		2	1	6	162	557	791	238	100	1.857	1.617	240
Fußgänger	5	4	4	3	8	25	34	15	18	116	64	52
Radfahrer	7	72	114	65	141	303	316	80	142	1.240	1.133	107
Inlineskater											3	-3
Sonstige		1				7	6		71	85	84	1
<b>Gesamt 2005</b>	<b>12</b>	<b>79</b>	<b>119</b>	<b>74</b>	<b>311</b>	<b>892</b>	<b>1.147</b>	<b>333</b>	<b>331</b>	<b>3.298</b>	<b>2.901</b>	<b>397</b>
Gesamt 2004	12	68	119	69	333	805	908	258	329			
Veränderung		11		5	-22	87	239	75	2			13,7%

Bezogen auf alle 3.298 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 37,6% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.240),
- in 56,3% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.857).

Innerhalb der Gruppe der 1.240 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.

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

Tabelle 35

Hauptverursacher und -ursachen der Radfahrunfälle								
Ursachen	Beteiligte					Gesamt		Veränderung
	Kfz - Fahrer	Fußgänger	Radfahrer	Inlineskater	Sonstige	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit	3		25			28	18	10
Straßenbenutzung	17		214		1	232	232	
Geschwindigkeit	37		27			64	86	-22
Abstand	16		23			39	28	11
Überholen	31		30			61	41	20
Vorbeifahren	9		5			14	12	2
Nebeneinanderfahren	1		1			2	5	-3
Vorfahrt/Vorrang	367		72			439	366	73
Rotlicht Fahrz.	45		115			160	152	8
Abbiegen	609		31			640	550	90
Wenden/Rückwärtsfahren	70		1			71	71	
Einfahren i.d.fl.Verkehr	301		71		1	373	374	-1
Fehlverhalten ggü Fußgängern	28		54			82	71	11
Ruhender Verkehr	92		6		1	99	84	15
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1		3		1	5	5	
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	202		520		14	736	557	179
Technische Mängel			7			7	10	-3
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		70				70	39	31
Fußgängerfehler sonst. Art		45				45	22	23
o.A.	28	1	35		67	131	178	-47
<b>Gesamt 2005</b>	<b>1.857</b>	<b>116</b>	<b>1.240</b>		<b>85</b>	<b>3.298</b>	<b>2.901</b>	<b>397</b>
Gesamt 2004	1.617	64	1.133		3	84		
Veränderung	240	52	107		-3	1		13,7%

Als wesentliche Aussagen können festgehalten werden:

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

- Fehler beim Abbiegen (609; = 32,8%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (367; = 19,8%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt (301, = 16,2%).

Im Vergleich zum Vorjahr hat es hier keine wesentlichen Veränderungen 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 (214; = 17,3%),
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (115; = 9,3%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (72; = 5,8 %)
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (71; = 5,7%).

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:

- Kraftrad (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

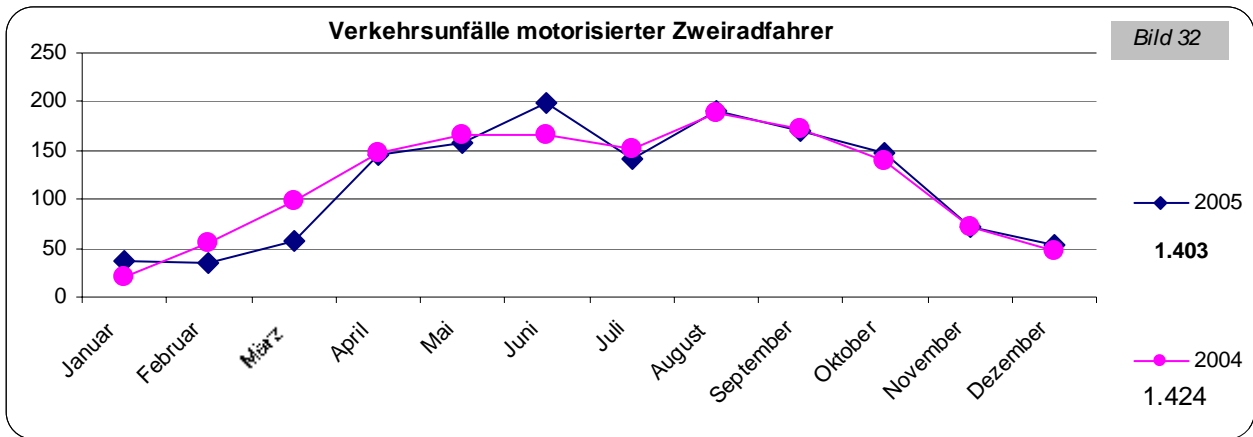
Verkehrsunfälle motorisierter Zweiradfahrer											
Monat	VUPS				VUSS			VULS			
Kategorie	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2005	2004	Veränderung
Januar		2	17	19	2		2	16	37	20	17
Februar		2	19	21	1		1	13	35	55	-20
März	1	4	26	31	1	1	2	24	57	99	-42
April	1	20	70	91	4		4	50	145	147	-2
Mai		15	82	97	5	1	6	54	157	165	-8
Juni	1	23	115	139	5		5	54	198	167	31
Juli	1	16	79	96	4		4	41	141	151	-10
August	1	24	98	123	8		8	60	191	189	2
September	1	8	97	106	2		2	63	171	172	-1
Oktober		7	77	84	8	1	9	54	147	139	8
November		6	32	38	7	1	8	25	71	72	-1
Dezember		2	31	33	1		1	19	53	48	5
<b>Gesamt 2005</b>	<b>6</b>	<b>129</b>	<b>743</b>	<b>878</b>	<b>48</b>	<b>4</b>	<b>52</b>	<b>473</b>	<b>1.403</b>	1.424	-21
Gesamt 2004	4	159	765	928	39	10	49	447			
Veränderung	2	-30	-22	-50	9	-6	3	26			-1,5%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

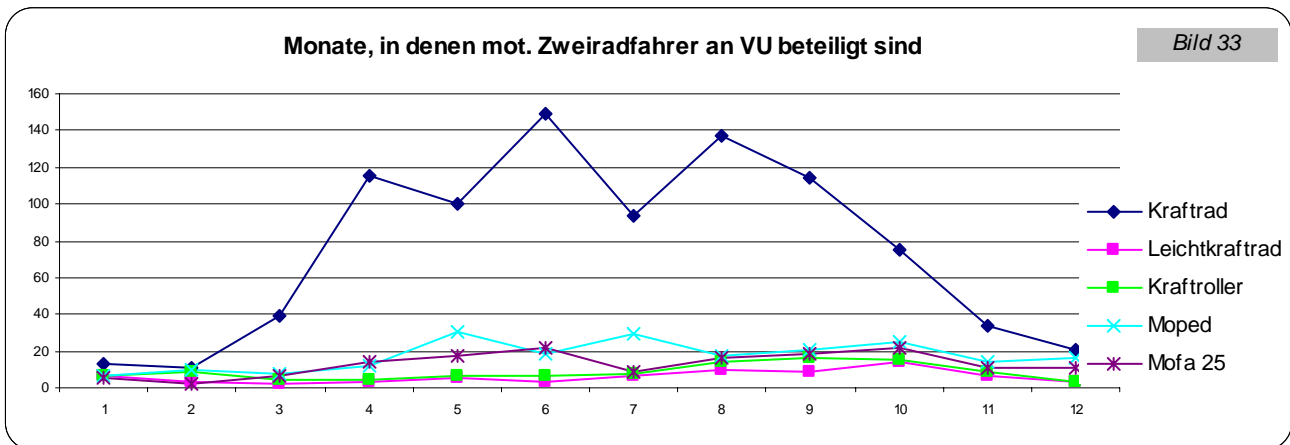
- Rückgang der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.403 (- 21; - 1,5%),
- Rückgang der Unfälle mit Personenschaden auf 878 (- 50; - 5,4%).

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.

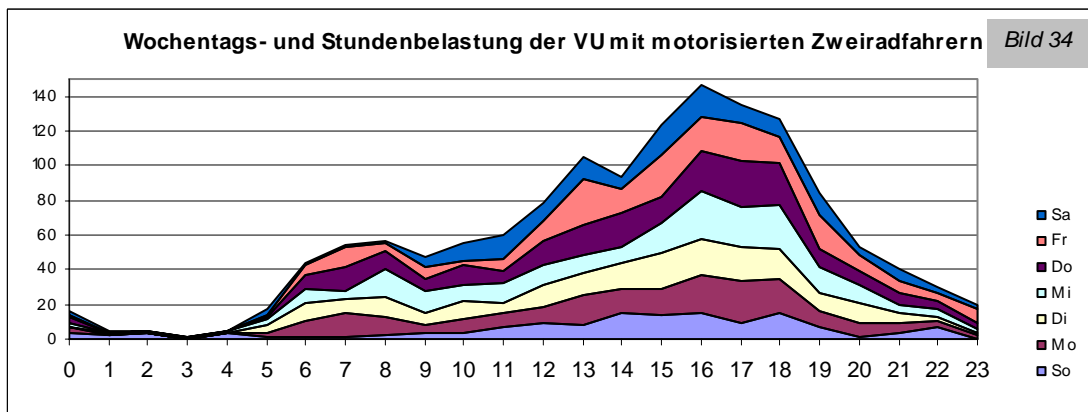


Das Unfallgeschehen wird maßgeblich durch Verkehrsunfälle mit höher motorisierten Kraffrädern (62,7%) geprägt, während die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen für die anderen motorisierten Zweiräder durch ein deutlich niedrigeres Zahlenniveau sowie einen gleichmäßigeren Verlauf gekennzeichnet ist (vgl. Bild 33). Die Verkehrsunfallzahlen mit höher motorisierten Kraffrädern 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 11 und 16 Uhr,
- an Sonntagen ab 11 Uhr mit Spitzenwerten zwischen 14 und 18 Uhr,
- an übrigen Wochentagen ab 7 Uhr mit Spitzenwerten um 13 und 18 Uhr.



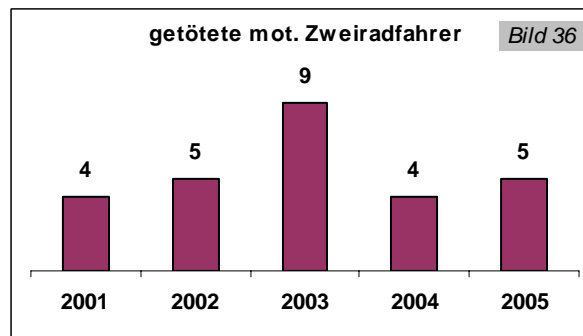
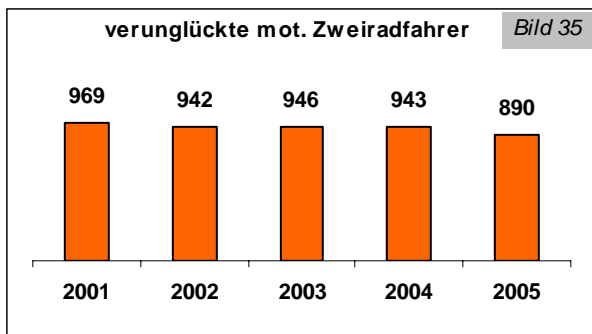
### 1.6.6.2 Verunglückte

Bei 1.403 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 890 Personen (- 53 ; - 5,6 %).

Davon waren

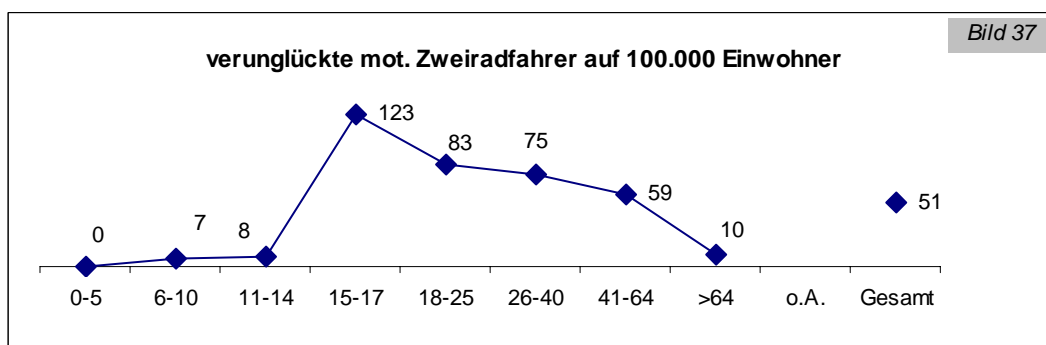
- 567 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (- 7) davon 5 getötet (+ 1)
- 58 Fahrer / Mitfahrer eines Krafrollers (- 109)
- 38 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (- 12)
- 137 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+ 68)
- 90 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+ 7)

Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.



Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist gesunken.
- Es wurde ein motorisierter Zweiradfahrer mehr getötet als in 2004.



Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 890 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.

Wesentliche Erkenntnisse:

- Insgesamt 59 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15-17jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,8%) 6,6% aller verunglückten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.  
52 Verunglückte dieser Altersgruppe haben ein motorisiertes Zweirad gefahren; in 20 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. 2.2.1.3 des Berichts).
- Mit 18 Jahren erfolgt dann offensichtlich der Wechsel zum Kraftrad:
  - Die meisten aller 18-25jährigen motorisierten Zweiradfahrer verunglückten (108 von 141) mit einem Kraftrad.
  - Der Häufigkeitswert der verunglückten Kradfahrer im Alter von 26 – 40 Jahre liegt mit einem Anteil von 28,9% leicht über dem Bevölkerungsanteil von 25,4%.
  - Hingegen ist die Altersgruppe von 41 – 64 Jahre mit ihrem Anteil an verunglückten Kradfahrern (28,4%) gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil (31,1%) unterrepräsentiert.
- Bei den höher motorisierten Krafträdern verunglücken die meisten Personen (663). Die stärkste Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 26-40 (257). In der Altersgruppe 41-64 sinkt die Verunglücktenrate leicht auf 253 ab. Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (getötet bzw. schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 108 Getöteten bzw. Schwerletzten verunglückten 40 (1 getötete Person, 39 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 26-40 und 51 (4 Getötete, 47 Schwerverletzte) in der Altersgruppe 41-64.

**1.6.6.3 Hauptverursacher/ –ursachen**

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.	2005	2004	
motor.Zweiradfahrer	0	0	2	56	93	214	186	23	30	604	634	-30
übrige Kfz	0	0	0	0	107	247	264	72	29	719	716	3
Fußgänger	0	2	0	0	2	5	4	4	0	17	20	-3
Radfahrer	0	2	5	2	0	4	4	1	1	19	18	1
Sonstige	0	0	0	0	1	1	1	1	40	44	36	8
<b>Gesamt 2005</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>58</b>	<b>203</b>	<b>471</b>	<b>459</b>	<b>101</b>	<b>100</b>	<b>1.403</b>	1.424	-21
Gesamt 2004	1	1	4	83	226	464	446	85	114			
Veränderung	-1	3	3	-25	-23	7	13	16	-14			<b>-1,5%</b>

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 25 Jahre) wurden bei einem Bevölkerungsanteil von 9,8% überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (203 von 1.403 = 14,5%, Vorjahr: 226 von 1.424 = 15,9%). Dies ist im Vergleich zum Vorjahr ein leichter Rückgang. 43,1% dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer.
- Die Altersgruppe von 26 – 40 Jahre stellt mit 33,6% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 45,4% 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 43,1% der Fälle verursachen die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selber.



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		Veränderung
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2005	2004	
Verkehrstüchtigkeit	15	1				16	10	6
Straßenbenutzung	13	8		1		22	31	-9
Geschwindigkeit	108	23				131	178	-47
Abstand	102	50				152	122	30
Überholen	32	15		1		48	65	-17
Vorbeifahren	5	13				18	14	4
Nebeneinanderfahren	33	77				110	125	-15
Vorfahrt/Vorrang	26	91		2		119	110	9
Rotlicht Fahrz.	11	15		4		30	30	0
Abbiegen	18	125		2		145	153	-8
Wenden/Rückwärtsfahren	5	134			1	140	113	27
Einfahren i. d. fließ. Verkehr	10	96		4		110	117	-7
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	7					7	12	-5
ruhender Verkehr		3				3	4	-1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1					1	2	-1
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	208	60		5	2	275	253	22
Technischer Mangel	4	2			1	7	2	5
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			16			16	19	-3
Fußgängerfehler sonst. Art			1			1	1	0
o.A.	6	6			40	52	63	-11
<b>Gesamt 2005</b>	<b>604</b>	<b>719</b>	<b>17</b>	<b>19</b>	<b>44</b>	<b>1.403</b>	<b>1.424</b>	<b>-21</b>
Gesamt 2004	634	716	20	18	36			
Veränderung	-30	3	-3	1	8			-1,5%

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 (108, Vorjahr: 150),
- zu geringer Abstand (102, Vorjahr 69),
- Fehler beim Überholen (32, Vorjahr 46).

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

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

Im Einzelnen:

- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (134, Vorjahr 107),
- Fehler beim Abbiegen (125, Vorjahr 125),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (96, Vorjahr 107),
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (91, Vorjahr 91),
- Missachtung Rotlicht (15, Vorjahr 17).



## ***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

Auf der Grundlage aktueller Unfalldaten 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.

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

### 2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen

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 2005 weitere fünf Unfallhäufungsstellen bzw. –strecken analysiert und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in allen Fällen veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch umfangreiche bauliche Maßnahmen eingeleitet.

## Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2005 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
<b>Holstenstraße / Reeperbahn / Königstraße / Pepermöhlenbek</b>	Verkehrsunfälle durch <ul style="list-style-type: none"> <li>- ordnungswidriges Wenden in der Reeperbahn Richtung stadtauswärts,</li> <li>- Linksabbieger aus der Reeperbahn in Richtung Pepermöhlenbek,</li> <li>- Linksabbieger aus der Königstraße in Richtung Holstenstraße,</li> <li>- Unfälle mit Radfahrern, beim Queren der Reeperbahn bei Rotlicht.</li> </ul>	Verbesserung der Verkehrsabwicklung durch kompaktere Gestaltung des Knotens, Neuaufteilung der Verkehrsflächen und Anpassung der Signalprogramme mit dem Ziel, mit dem Ziel, <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Sichtbeziehungen für die Linksabbieger zu verbessern sowie</li> <li>- die Räumwege für Fußgänger und Radfahrer zu verkürzen.</li> </ul> <i>Maßnahmen für 2007 vorgesehen</i>
<b>Habermannstraße (Kurve) zwischen Hausnr. 1 - 5</b>	Fahrunfälle in Folge nicht angepasster Geschwindigkeit oder Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zum Teil schweren Unfallfolgen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserung der Fahrbahnoberfläche durch Sanierung der Asphaltdecke auf einer Fläche von 2500 m<sup>2</sup></li> <li>- Verringerung der Unfallfolgen durch Verlängerung der bereits vorhandenen Innenleitplanke und Bau einer Außenleitplanke</li> <li>- Trennung der Richtungsverkehre durch Installation einer „Leitwand“</li> <li>- Intensivierung der Verkehrsüberwachung</li> </ul> <i>Maßnahmen für 2006 vorgesehen</i>
<b>Eiffestraße (B5) zwischen Grevenweg und Luisenweg</b>	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch fehlerhafte Fahrstreifenwechsel, verbotenes Wenden und verbotswidriges Linksabbiegen.	Trennung der gegenläufigen Fahrzeugsströme auf gesamter Länge zwischen Luisenweg und Grevenweg durch Leitboys.  <i>Maßnahme am 08.10.2005 umgesetzt</i>
<b>Hamburger Straße / Heitmannstraße</b>	Radfahrerunfälle auf dem Radweg Hamburger Straße im Begegnungsverkehr.  Baulich zum Teil unzulängliche Radwegführung mit Sichtbehinderungen durch Hochbau.	Sofortmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Freigabe des Gehweges für Radfahrer,</li> <li>- Verdeutlichung der Radwegführung und Verhinderung von Falschfahrten in Richtung Heitmannstraße.</li> </ul> <i>Umsetzung: 16.06.2005</i>  Prüfung eingeleitet im Hinblick auf mögliche Maßnahmen zur baulichen Einrichtung eines Zweirichtungs-Radweges..  <i>Berücksichtigung des laufenden Projektes zur „Verbesserung des Verkehrsflusses Winterhuder Weg/ Hamburger Straße/Mundsburger Damm/ Oberaltenallee“ umgesetzt werden und ist für 2006.</i>
<b>Cuxhavener Straße / Waltershofer Straße</b>	Auffahrunfälle in der Cuxhavener Straße und Unfälle im Längsverkehr beim zweispurigen Rechtsabbiegen aus der Waltershofer Straße.	Verdeutlichung der Verkehrsführung durch Änderung der Fahrbahnmarkierung und Installation von Kontrastblenden.  <i>Markierungen im Kurvenverlauf im Januar 2006 geändert, Kontrastblenden am 6.2.2006 installiert.</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 Angaben hierzu werden für den Verkehrsbericht 2006 vorgesehen.

## 2.2 Verkehrssicherheitsberatung

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen. Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes ist die **Verkehrssicherheitsberatung** (Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung) ein Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit.

Verkehrssicherheitsberatung ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert.

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

### 2.2.1 Verkehrserziehung

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

Folgende Schwerpunkte kennzeichnen die Verkehrserziehung der Polizei Hamburg :

#### 2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung

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

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

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

#### 2.2.1.2 Aktion Kleinkind

In Hamburg werden jedes Jahr nahezu 15.000 Kinder eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und deren Eltern Wochenveranstaltungen in den Stadtteilen an. Zur Vorbereitung auf die beginnende Mobilität der jungen Schulanfänger wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm durchgeführt. Durch den Auftritt des „Polizeiverkehrskasper“ an einem Tag in der Woche wird dieses – in Deutschland einmalige – Programm ergänzt.

#### 2.2.1.3 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 der Polizeikommissariate durch die 5 mobilen Jugendverkehrsschulen in der Fahrradausbildung (3. und 4. Klasse) sowie von den Handpuppenspielern (Polizeiverkehrskasper) in den 1. und 2. Klassen unterstützt.

Das Angebot an alle Hamburger Schulen, Fahrradprojekte in den 5. und 6. Klassen durchzuführen, wurde im Jahr 2005 vermehrt in Anspruch genommen. Die Anzahl der Fahrradprojekte für die 5./6. Klassen wurde weiter erhöht und die Projekte sind seit dem Schuljahr 2004/ 2005 fester Bestandteil der schulischen Verkehrserziehung. Die thematische Schwerpunktsetzung der Fahrradprojekte korrespondiert mit der altersgemäßen Mobilitätserweiterung der Kinder (Schulwechsel, erweiterter Aktionsradius und verstärkte Nutzung des Fahrrades) und den damit einhergehenden Gefährdungspotentialen, die sich in einer entsprechenden Unfallsituation in der „Verkehrsbeteiligung Fahrrad“ widerspiegeln.

Auf Grundlage der gemeinsam mit der Behörde für Bildung und Sport (BBS) festgelegten Inhalte wurden Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität durchgeführt. So gab es neben Fahrradprojekten, die über eine ganze Woche liefen, Projekte an einzelnen bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 152 Projekte durchgeführt, an denen 5.560 Schülerinnen und Schüler teilnahmen

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen konnte im Jahr 2005 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 der Altersgruppe ca. 14 – 16 Jahre (8. - 10. Klasse) in den motorisierten Verkehr. Flankierend erfolgte eine projektbezogene Unterrichtung der Lehrer am Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung durch die Polizei.

Im Gegensatz zu den Verkehrsberichten der Vorjahre beziehen sich nachstehende Angaben ab dem Jahr 2005 auf das jeweilige Kalenderjahr:

### **Verkehrserziehung 2005 in Zahlen**

Verkehrsunterricht		
in Kindergärten	4.352	Stunden
in Schulen	22.102	Stunden
in speziellen Sonderschulen	5.319	Stunden
Aktion Kleinkind	33	Veranstaltungen mit 2.024 Kindern und 1.251 Erwachsenen
Polizeiverkehrskasper		
in Schulen	694	Vorstellungen
in Kindergärten	84	Vorstellungen
Sonderveranstaltungen	36	Vorstellungen
Jugendverkehrsschulen		
Radfahrausbildung	3.440	Stunden
Sonderveranstaltungen	28	Veranstaltungen
Fahrradprojekte (5./6. Klasse)	152	Projekte (insgesamt 5.560 Teilnehmer)
Mofaprojekte	65	Kurse (insgesamt 1.078 Teilnehmer)

## **2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information**

### **2.2.2.1 Junge Erwachsene**

In Hamburg leben 169.670 Personen in der Altersgruppe 18-25 Jahre, sogenannte Junge Erwachsene (= 9,8% 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.

Seit 2005 verfügt die Polizei Hamburg über einen Fahrsimulator, mit dem Fahrten unter Alkoholeinfluss simuliert werden können. Die Fahrt mit dem Simulator soll Autofahrern ihre eingeschränkte Wahrnehmung und Reaktionsfähigkeit unter Alkohol verdeutlichen und dient als Einstieg, um über die Gefahren von Alkohol am Steuer ins Gespräch zu kommen. Vor allem die Zielgruppe „Junge Erwachsene“ wird hierdurch adäquat angesprochen, da diese aktiv er“fahren“ können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Der Fahrsimulator wurde in 2005 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 53 Tagen zu unterschiedlichsten Anlässen eingesetzt.

Auf der Messe „Du und Deine Welt“ wurde auf der Aktionsbühne der Polizei an mehreren Tagen über die Gefahren des Drogenkonsums im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr informiert. Hierzu wurde eine eindrucksvolle Power-Point-Präsentation gezeigt, die kombiniert mit einem Fachvortrag in anschaulicher Art und Weise eine Vielzahl von Besuchern, insbesondere „Junge Erwachsene“ ansprach.

### **2.2.2.2 Senioren**

In Hamburg leben 310.915 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 17,9% der Bevölkerung). Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit als auch zu Fragen der allgemeinen Kriminalprävention. Aktuell sind 87 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren ständig gestiegenen Verkehrsunfälle, an denen ältere Verkehrsteilnehmer beteiligt waren, wurden im Februar 2005 alle Seniorenberater der Polizei in Zusammenarbeit mit dem ADAC in Tagesseminaren fortgebildet. Außerdem wird der gemeinsam mit dem Landesseeniorenbeirat



und dem ADAC entwickelte spezielle Informationsflyer „Mit Sicherheit mobil bleiben“ weiterhin in der Verkehrssicherheitsberatung eingesetzt.

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

### **2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention**

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

Unter diesem Motto wurde im April 2005 zum vierten 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.

Der thematische Schwerpunkt im Jahr 2005 lag beim Verhalten der „Großen“ in ihrer Vorbildfunktion, da nach wie vor 51 % aller Kinderunfälle durch Erwachsene und Jugendliche verursacht werden.

Angelehnt an die Unfallauswertung „Kinderunfälle“ lagen die anderen Themenschwerpunkte im Bereich:

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

Neben der verstärkten Kontrolle der Radfahrer und der Überprüfung der (richtigen) Anwendung von Kinder rückhaltesystemen 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 13.529 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. 6.400 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 aus Anlass dieser Aktion erstellten Info- und Elternbriefe wurden erstmalig auch in türkischer und russischer Sprache herausgegeben und zusätzlich in das Internet gestellt.

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

#### **„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“**

Im Oktober 2005 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum zweiten Mal. 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 und die Zweiradmechaniker-Innung Hamburg gemeinsam diese 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 4.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei über 2.000 Fahrräder kontrolliert und 1.188 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen.

„Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2006 fortgeführt werden.

#### **GORDAN – Das Gürteltier**

Die Sicherheit von Kindern im PKW steht im Mittelpunkt der Kampagne „Gordan – das Gürteltier“, die im Juni 2005 an der Schule Rellinger Straße in Hamburg-Eimsbüttel gestartet wurde. Maskottchen der Kampagne ist „GORDAN“ das Gürteltier. „GORDAN“ wird mit einem Klettverschluss am Sicherheitsgurt befestigt und soll bei den Kindern die Freude am Gurtanlegen erhöhen bzw. wecken.

Alle „Drittklässler“ in Hamburg (ca. 15.000) haben „GORDAN“ bekommen. Zusätzlich erhielten sie ein kindgerechtes Faltblatt und eine Broschüre für ihre Eltern. Die Verteilung in den Grundschulen übernahmen die Polizeiverkehrslehrer.

Die Kampagne ist ein Projekt der EU und wurde im vergangenen Jahr mit Erfolg in den Niederlanden gestartet. Mittlerweile läuft die Kampagne auch in Belgien, Portugal, Spanien, Finnland, Schweden, Slowenien, der Tschechischen Republik und Polen. Die Kampagne wurde in Hamburg als erstem Bundesland umgesetzt. Kooperationspartner in Deutschland ist der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR), der das Projekt gemeinsam mit den Bundesländern Hamburg und Nordrhein-Westfalen (dort nur im Bereich der Region Münster) durchgeführt hat. In Hamburg hat der „Polizeiverein Hamburg e. V.“ die Kampagne finanziell unterstützt und somit maßgeblichen Anteil an der Durchführung dieser Aktion zur Förderung der Anschnallquote von Kinder rückhaltesystemen.

### **Hamburg hat´s geschallt...?!**

In der Zeit vom 20. bis 30. September 2005 fand erstmalig eine „Konzertierte Aktion“ zum Thema „Anschnallpflicht“ statt. Die Verkehrsdirektion hat diese Kampagne entwickelt, um die Anschnallquoten in Kraftfahrzeugen zu erhöhen und somit die Verletzungsfolgen bei Verkehrsunfällen zu minimieren.

Insgesamt wurden bis zum 30.09.2005 über 250 Präventionsveranstaltungen und Verkehrskontrollen durchgeführt. Hierbei wurde auch ein neu entwickelter Infolyer mit Informationen und Verhaltenstipps zur Thematik ausgehändigt. Dieser Flyer wurde in türkisch und russisch übersetzt, um noch mehr Menschen erreichen zu können.

Im Rahmen der 11-tägigen Aktion wurden 5.856 Fahrzeuge überprüft und täglich rund 340 Fahrzeuginsassen ohne angelegten Sicherheitsgurt angetroffen. Außerdem wurden 397 Verstöße wegen unzureichender Sicherung von Kindern festgestellt.

#### **2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention**

Im Jahr 2005 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitstage im Elbe-Einkaufszentrum
- Sicherheitstage in der Landesbankgalerie
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 64 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Benefiz-Veranstaltung im Kinder-Hospiz „Sternenbrücke“
- Verkehrssicherheitstage der HEW (jetzt Vattenfall)
- Tage der offenen Tür an verschiedenen Polizeikommissariaten.

Im „Theater des Verkehrskaspers“ in der Glacischaussee konnten im Jahr 2005 insgesamt 1.687 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 hat die Polizei relevante Verkehrssicherheitsthemen vermittelt und interessierte Bürger informiert.

## **2.3 Verkehrsüberwachung**

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung konzentrierte sich im Jahr 2005 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 Unfallhäufungen.

### 2.3.1 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, Senioreneinrichtungen. 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 Leitlinien erfolgt auf Basis entsprechender Analysen der Unfalllage unter besonderer Berücksichtigung der geschwindigkeitsbezogenen Unfälle mit Personenschäden.

Mobile Geschwindigkeitskontrollen mit Radar- bzw. Lichtschrankentechnik gewährleisten die für eine wirksame Unfallbekämpfung notwendige Flexibilität im Einsatz.

An 19 Örtlichkeiten mit erhöhter Unfallgefährdung wird die Geschwindigkeit mit stationären Anlagen überwacht. Diese Überwachungstechnik ist aufgrund der offenen Erkennbarkeit besonders geeignet, das jeweilige Geschwindigkeitsniveau gezielt zu dämpfen und bestehende Unfallgefährdungen zu reduzieren. So wird eine hohe Personalbindung zu Lasten anderer wichtiger Präsenzaufgaben der Polizei vermieden.

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

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2005 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 504.383 Verstöße an.

### 2.3.2 Rotlichtüberwachung

Mit dem Ziel der konsequenten Verfolgung besonders gefahren- und unfallträchtigen Verkehrsverhaltens werden bestimmte Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereiche mit 10 stationären Rotlichtüberwachungsanlagen kontrolliert.

Daneben werden Rotlichtverstöße auch im Funkstreifendienst sowie bei zielgerichteten Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung verfolgt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2005 bei der Rotlichtüberwachung 21.773 Verstöße an.

### 2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt sowohl der Überwachung als auch der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit der Polizei im Jahre 2005 war das Thema „Alkohol / Drogen im Straßenverkehr“. In zahlreichen Medienbeiträgen sowie auf publikumswirksamen Veranstaltungen wie „Motorradmesse“ (Januar 2005), „Reisemesse“ (Februar 2005), und „Du und Deine Welt“ (August 2005) wurden insbesondere die Gefahren einer Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss eingehend dargestellt und in Informationsgesprächen erörtert.

Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 1.188 Verstöße (Vorjahr: 1.369) gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.956 Fällen (Vorjahr 3.293) angezeigt.

Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 476 Fällen festgestellt (Vorjahr: 463 Fälle). In 2.141 Fällen wurde eine Ordnungswidrigkeit gem. § 24 a (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 1.400 Fälle).

Der weitere Anstieg der Fallzahlen „Drogen im Straßenverkehr“ seit dem Jahr 2004 und auch im Jahr 2005 ist auf eine neue Schulungs- und Einsatzkonzeption der Polizei zurückzuführen und bedeutet nach allen Erkenntnissen eine Fortsetzung der Aufhellung des Dunkelfeldes.

### 2.3.4 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 be-

stimmt, 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 2005 ab Anfang April die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2005 insgesamt 5.353 Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Radfahrer“ speziell in Verbindung mit Kindern im Jahre 2005 ein Schwerpunkt der Konzertierte Aktion „Rücksicht auf Kinder ...kommt an“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

## 2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche

### 2.3.5.1 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld, das ständig 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 2005 im Rahmen gezielter Kontrollen der Verkehrsstaffeln insgesamt 5.130 Schwerlastfahrzeuge überprüft.

Bei den länderübergreifenden Schwerlastkontrollen im Februar und September 2005 wurden 41,7 % der überprüften Fahrzeuge beanstandet. Schwerpunkte betrafen technische Fahrzeugmängel sowie Defizite in der Ladungssicherung, aber auch Verstöße gegen Sozialvorschriften (insbesondere Lenk- und Ruhezeiten).

Ab 1. Mai 2006 wird EU–weit für LKW das digitale Kontrollgerät als Ersatz für den Fahrtenschreiber für Neuzulassungen verpflichtend vorgeschrieben.

Bereits ab 5. August 2005 war die freiwillige Ausstattung von neu zugelassenen LKW mit diesem neuen technischen Kontrollgerät möglich. Zu diesem Termin wurden auch die Polizeibeamten mit den entsprechenden Lese- und Auswertegeräte ausgestattet und entsprechend fortgebildet, um sowohl bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von LKW eine qualifizierte Unfallaufnahme und -beweissicherung sicherstellen als auch beim Überschreiten der Lenk- und Ruhezeiten oder der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beweissicher einschreiten zu können.

Die Ausstattung mit diesen technischen Überwachungsgeräten und die Fortbildung der Beamten wird fortgeführt, so dass die notwendigen Kontrollen auch bei der verpflichtenden Ausstattung für neu zugelassene LKW mit dem digitalen Kontrollgerät ab Mai 2006 sichergestellt sind.

### 2.3.5.2 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion

Unter der Führung der Verkehrsdirektion wurden im Jahr 2005 insgesamt 33 Verkehrsgroßkontrollen, davon 5 länderübergreifende Verkehrskontrollen, mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Alkohol-/Drogenkontrollen	10
Aggressionsdelikte (Geschwindigkeits- und Abstandskontrollen)	17
Rotlichtkontrollen	3
Überwachung des gewerblichen Güterkraftverkehrs	6

Hierbei wurden 20.973 Kraftfahrzeugführer und ihre Fahrzeuge überprüft und folgende Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt

Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	99
Drogeneinfluss im Straßenverkehr	116
Geschwindigkeitsüberschreitungen	9.587
Rotlichtverstöße	481
Verstöße im Güterkraftverkehr	455
davon Abstandsverstöße	121
Ladungssicherung	97
Verbotswidrige Benutzung von Mobil- und Autotelefon	190

Verstöße gegen die Gurtpflicht	494
Abbiegeverstöße	385

Darüber hinaus wurden folgende Straftatbestände angezeigt:

Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis	16
Straßenverkehrsgefährdung / Nötigung	12

### **2.3.5.3 Länderübergreifende Verkehrskontrollen**

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

Hamburg hat im Jahr 2005 an 5 derartigen Groß-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.

### **2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs**

Die Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer und die Verbesserung und Beschleunigung des Verkehrsflusses sind vorrangige verkehrspolitische Ziele des Senats.

Daher setzt die Polizei folgende Prioritäten in der Überwachung des ruhenden Verkehrs:

- Freihaltung von Rettungswegen,
- Beseitigen von Störungen des Fließverkehrs,
- Verhinderung und Beseitigung von Gefährdungen und konkreten Behinderungen im Straßenverkehr auch auf Geh- und Radwegen infolge verkehrswidrigen Haltens/Parkens.

Zur Erhaltung des Verkehrsflusses sowie der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wurde auch im Jahre 2005 konzentriert gegen das verbotswidrige Parken in 2. Reihe vorgegangen. Dabei richteten 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 hat der Zentrale Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) bei den zielgerichteten Einsätzen zur Beseitigung der Störungen des Verkehrsflusses im Jahr 2005 insgesamt 112.552 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 4.274 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Hinzu kommen Maßnahmen der örtlichen Polizeikommissariate, so dass die Polizei insgesamt 158.202 Anzeigen in Zusammenhang mit dem „2.-Reihe-Parken“ erstattet hat und 6.125 Fahrzeuge abschleppen ließ.

Im Jahr 2005 wurden im ruhenden Verkehr insgesamt 776.901 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 43.323 Fahrzeuge abgeschleppt.

Seit dem 1. Januar 2005 ist das Verfahren im Zusammenhang mit dem Beiseiteräumen von verkehrswidrig abgestellten Fahrzeugen neu geregelt worden. Dies war erforderlich geworden, weil einerseits immer weniger Parkraum für die Umsetzung der Fahrzeuge verfügbar war und andererseits an den noch zur Verfügung stehenden Abstellorten, wie z. B. an der Sternschanze, die dorthin abgeschleppten Fahrzeuge vermehrt beschädigt wurden. Mit dem neuen Verfahren zur Sicherstellung verkehrswidrig abgestellter Fahrzeuge zur Gefahrenabwehr und der Verbringung auf einen von einem privaten Betreiber geführten zentralen Verwehrplatz werden sowohl die sichere Unterbringung der abgeschleppten Fahrzeuge als auch die unmittelbare Zahlung der entstandenen Kosten durch den Verantwortlichen sichergestellt.

Damit werden die Kosten für die Freie und Hansestadt Hamburg gesenkt und der Verwaltungsaufwand reduziert.

Im Laufe des Jahres 2005 wurden einzelne Verfahrensregelungen aufgrund der Erfahrungen im Echtbetrieb den Anforderungen der Praxis angepasst. Insgesamt hat sich das neue Verfahren bewährt.

## 2.4 Verkehrlenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die **Verkehrsleitzentrale (VLZ)** der Polizei und die gemeinsam von der BSU, der Feuerwehr und der Polizei betriebene **(Elb)-Tunnelbetriebszentrale (TBZ)** 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 **68** 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 zügig eingeleitet werden.

Von insgesamt **1706** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1510** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2005 durch **100.836** 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.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2005 von der Verkehrsleitzentrale **1752** 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 2005 von der **Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst** ca. **46.000** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Weitere Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung u. -information sind in behörden-übergreifenden Kooperationen – Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt; Polizei/Verkehrsdirektion; Hamburg Port Authority / HPA - im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten realisiert worden.

Mit der Installation von drei weiteren Verkehrsbeobachtungskameras im Verlauf der Hafenhaupttroute ist die Informationsgewinnung auf einem insbesondere für den Hafenwirtschaftsverkehr relevanten Streckenabschnitt optimiert worden. Der parallel dazu realisierte Anschluss des HPA-Verkehrsrechners an die VLZ ermöglicht im Zusammenhang mit Verkehrsstörungen nun auch im Bereich der Hafenhaupttroute und in angrenzenden Straßennetz verkehrslageangepasste LZA-Programmänderungen.

Die Qualität dieser Angebote der Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes **verkehrsinfo.hamburg.de**

- „Verkehrsvorschau Polizei Hamburg“
- „Verkehrslagebilder Knotenpunkte A 1“

wird dokumentiert durch hohe Zugriffszahlen, die für die „Verkehrsvorschau“ in der Spitze bei ca. 10.000 monatlich sowie für die „Verkehrslagebilder“ bei ca. 200.000 monatlich für die drei Standorte lagen.

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 den Verkehrsablauf zu optimieren.

# ***Anlagen***





## Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik

### A.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:

### A.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

## A.3 Begriffe

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Hauptunfallursache** ist die erstgenannte Ursache (von drei möglichen Nennungen) des Hauptverursachers. Anmerkung: Im Kapitel 1.5 werden alle Ursachennennungen des Hauptverursachers berücksichtigt! Dies unterscheidet sich von dem Begriff 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.

**Anlage B: Strukturdaten**

	<u>2004</u>	<u>2005</u>
Fläche Hamburgs in km <sup>2</sup> ( einschl. Neuwerk und Scharhörn) <sup>8</sup>	755,3	755,3
Länge des Hamburger Straßennetzes <sup>9</sup> in km	3.956	3.956
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	149	120
- andere Straßen	3.725	3.754
Einwohner Hamburgs <sup>10</sup> (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.734.083	1.734.830
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km <sup>2</sup> ) <sup>11</sup>	2.296	2.297
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) <sup>12</sup>	960.406	961.043

<sup>8</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>9</sup> Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

<sup>10</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>11</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

<sup>12</sup> Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

## Anlage C: 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, Ermüdung pp zuzuordnen)	14
* Einfluß and. berauschender Mittel (Drogen, Medikamente)	02		
* Ermüdung	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
		* Überholen trotz unklarer Verkehrslage	18
<b>Geschwindigkeit</b>		* Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse	19
Nicht angepaßte Geschwindigkeit		* Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und / oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	20
* mit Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	12		
* in anderen Fällen	13	* Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	21

<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>	<u>Ursachenbezeichnung</u>	<u>Nr.</u>
<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 Beleuchtungsvorschriften (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		
* Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	48	* durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	63
* Andere Fehler beim Fahrzeugführer	49	* ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	64
<b>Techn. Mängel, Wartungsmängel</b>		* durch sonstiges falsches Verhalten	65
* Beleuchtung	50	<b>Nichtbenutzen des Gehweges</b>	66
* Bereifung	51	<b>Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Fahrbahnseite</b>	67
* Bremsen	52		
* Lenkung	53	<b>Spielen auf / neben der Fahrbahn</b>	68
* Zugvorrichtung	54	<b>Andere Fehler der Fußgänger</b>	69
* 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		

## Anlage D: Unfalltypen <sup>13</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 in 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>13</sup> GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckarten).