



POLIZEI
Hamburg



Verkehrsbericht 2008

Impressum

Herausgeber:
Polizei Hamburg
Bruno-Georges-Platz 1
22297 Hamburg
Telefon: 040-428 65 6231
Telefax: 040-428 65 6219
www.polizei.hamburg.de

V.i.S.d.P.: Polizeipräsident Werner Jantosch
Gesamtredaktion und Layout
Verkehrsdirektion
- Lagezentrum Verkehr -
Postfach 600280
22767 Hamburg
Telefon: 040-428 66 5802
Telefax: 040-428 66 5829
E-Mail: VD01@polizei.hamburg.de

Inhalt

Impressum.....	2
1. Verkehrsunfallentwicklung	5
1.1. Die Zahlen im Überblick.....	7
1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen.....	8
1.3 Verkehrsunfallübersichten	11
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung	11
1.3.1.1 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

2. Verkehrssicherheitsmaßnahmen.....	51
2.1 Unfallbekämpfung	53
2.1.1 Aktuelle und tägliche Auswertung der Unfalllage	53
2.1.2 Ein- und Dreijahresauswertungen der Unfalllage / Unfallhäufungen	53
2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission	53
2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2008.....	54
2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen	56
2.2 Verkehrsprävention	57
2.2.1 Verkehrserziehung	57
2.2.1.1 Vorschulische Verkehrserziehung	57
2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs (ehemals: Aktion Kleinkind)	57
2.2.1.3 Schulische Verkehrserziehung	57
2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information	58
2.2.2.1 Junge Erwachsene	58
2.2.2.2 Senioren.....	59
2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention	59
2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention	60
2.3 Verkehrsüberwachung	61
2.3.1 Geschwindigkeitskontrollen	61
2.3.2 Rotlichtüberwachung	61
2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr	61
2.3.4 Aggressionsdelikte	62
2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche	62
2.3.5.1 Radfahrer	62
2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs	62
2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion	62
2.3.5.4 Überwachung des ruhenden Verkehrs	63
2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information.....	64
Anlagen.....	67
Anlage A: Erläuterungen zur Verkehrsunfallstatistik.....	69
A.1 Vorbemerkungen.....	69
A.2 Unfallkategorien	69
A.3 Begriffe	70
Anlage B: Strukturdaten	71
Anlage C: Unfallursachenverzeichnis	72
Anlage D: Unfalltypen	76

1. Verkehrsunfallentwicklung 2008

1.1. Die Zahlen im Überblick

Die Verkehrsunfallentwicklung 2008 ist – bezogen auf das Vorjahr 2007 – durch folgende Eckdaten gekennzeichnet:

Unfallzahlen

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der registrierten Unfälle auf 64.788 (+ 2.288; + 3,7%), davon**
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf 8.681 (+ 182; + 2,1%)
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden auf 56.107(+ 2.106; + 3,9%)

Verunglückte

- **Insgesamt Anstieg der Zahl der Verunglückten auf 10.890 (+ 139; + 1,3%), dabei**
 - 40 Getötete (+ 10)
 - 844 Schwerverletzte (+ 45; + 5,6%)
 - 10.006 Leichtverletzte (+ 84; + 0,8%)

Die Zahlen im Überblick:

Tabelle 1

Anzahl der Verkehrsunfälle	2008	2007	Veränderung	
Gesamt	64.788	62.500	2.288	3,7%
davon				
> Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8.681	8.499	182	2,1%
>> mit getöteten Personen	39	30	9	
>> mit schwerverletzten Personen	802	754	48	6,4%
>> mit leichtverletzten Personen	7.840	7.715	125	1,6%
> Verkehrsunfälle mit Sachschaden	56.107	54.001	2.106	3,9%
>> besonders schwere Unfälle mit Sachschaden	2.647	2.591	56	2,2%
>> sonstige Unfälle mit Sachschaden	53.460	51.410	2.050	4,0%
Verkehrsunfälle unter Einfluß von				
> Alkohol	1.025	961	64	6,7%
> Drogen	119	91	28	
Verkehrsunfälle im Zusammenhang mit Unfallflucht				
Gesamt	16.563	15.993	570	3,6%
> davon mit Personenschaden	906	865	41	4,7%
Anzahl verunglückter Personen				
Gesamt	10.890	10.751	139	1,3%
- davon				
> Getötete	40	30	10	
> Schwerverletzte	844	799	45	5,6%
> Leichtverletzte	10.006	9.922	84	0,8%

1.2 Die Entwicklung in ihren Grundzügen

Unfallzahlen

(1) Gesamtzahl der registrierten Verkehrsunfälle

Bei leicht gestiegenen Bevölkerungszahlen (+ 16.447; + 0,9%) auf 1.770.629 wurden im Jahr 2008 in Hamburg **64.788 Verkehrsunfälle** polizeilich registriert. Der Vorjahreswert (62.500) wurde damit deutlich überschritten (+ 2.288; + 3,7%).

Sowohl Verkehrsunfälle mit Personenschäden (8.681) (+ 182; + 2,1%) als auch Sachschadenumfälle sind angestiegen (+ 2.106; + 3,9%).

→ *siehe Kapitel 1.3 Verkehrsunfallübersichten*

(2) Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Zahl von **16.563 Unfällen mit Flucht** ist im Vergleich zum Vorjahr (+ 570; + 3,6 %) gestiegen. Dabei bleibt festzuhalten, dass sich nach wie vor bei 25,6 % 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 16.563 Unfällen mit Unfallflucht wurden insgesamt 43,2% aufgeklärt und der Verursacher ermittelt. Bei den Flucht-Unfällen mit Personenschaden liegt die Aufklärungsquote mit 50,6% noch höher.

→ *siehe Kapitel 1.3.3 Verkehrsunfallflucht*

Unfallfolgen

(3) Verunglückte

Insgesamt sind bei Verkehrsunfällen **10.890 Menschen verunglückt**. Dieses ist der drittniedrigste Wert seit 1953. Gegenüber dem Vorjahresergebnis (10.751 Verunglückte) ist allerdings ein Anstieg um 139 Verunglückte bzw. + 1,3 % zu verzeichnen.

Die 64.788 Verkehrsunfälle haben zu folgenden Personenschäden geführt:

10.006	Leichtverletzte	(Anstieg um	84	Leichtverletzte;	+ 0,8 %)
844	Schwerverletzte	(Anstieg um	45	Schwerverletzte;	+ 5,6 %)
40	Getötete	(Anstieg um	10	Getötete)	

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen*

(4) Getötete

Mit 40 Getöteten (Anstieg um 10) wurde der Vorjahreswert (30) deutlich überschritten. Von den Getöteten sind 13 als Fußgänger (- 1), 11 als Kradfahrer (+ 7), 9 als Radfahrer (+ 3) und 5 als PKW-Fahrer/-Mitfahrer (- 1) verunglückt. Weiterhin sind ein Mitfahrer in einem Bus sowie ein Fahrer einer Arbeitsmaschine tödlich verunglückt.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen*

(5) Verunglückte, aufgeschlüsselt nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

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

5.439	verunglückte PKW-Fahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 5.586;	- 147,	- 2,6%)
610	verunglückte Motorradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 623;	- 13,	- 2,1%)
427	Verunglückte Mofa/Mopedfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr) 374;	+ 53,	+ 14,2%)
2.498	verunglückte Fahrradfahrer/-Mitfahrer	(Vorjahr: 2.282;	+ 216,	+ 9,5%)
1.154	verunglückte Fußgänger	(Vorjahr: 1.148;	+ 6,	+ 0,5%)

Insgesamt 49,9 % aller Verunglückten stehen in einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Verkehrsbeteiligung PKW; in dieser Zahl bildet sich auch die Dominanz des Verkehrsmittels PKW ab.

Innerhalb der Gruppe der motorisierten Zweiradfahrer ist auch im Jahr 2008 bei Mofa-/Mopedfahrern erneut eine deutliche Zunahme der Verunglückten festzustellen, auch die Zahl verunglückter Fahrradfahrer hat deutlich zugenommen.

→ *siehe Kapitel 1.4 Unfallfolgen*

Unfallursachen

(6) Häufigkeit von Ursachen

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

- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (9.670),
- ungenügender Sicherheitsabstand (8.161),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (6.174),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (3.827),
- Fehler beim Abbiegen (2.650)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (2.893),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (2.661).

(7) Häufigkeit von Ursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bezogen auf alle Verkehrsunfälle mit Personenschaden (10.890 Verunglückte als Leichtverletzte, Schwerverletzte, Getötete) haben die Hauptunfallursachen

- Fehler beim Wenden, Rückwärtsfahren (428),
- ungenügender Sicherheitsabstand (1.602),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren [i.d.R. unvorsichtiger Fahrstreifenwechsel] (349),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit [= überhöhte Geschwindigkeit] (1.008),
- Fehler beim Abbiegen (1.144)
- Fehler im Zusammenhang mit Vorfahrt, Vorrang [ohne Rotlichtverstöße] (943),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (565).

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 „Geschwindigkeit“, „Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern“ sowie „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ bei Hauptverursachern ermittelt worden.

(8) Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Bezogen auf die Gesamtzahl aller 64.788 Unfälle wurde bei 1.025 Unfällen (= 1,6 %) Alkoholeinfluss als Hauptursache festgestellt. Bei diesen Unfällen unter Alkoholeinfluss ist es in 368 Fällen (35,9 %) zu Personenschäden gekommen; dabei verunglückten 462 Personen (378 Leichtverletzte, 77 Schwerverletzte und 7 Getötete). Die Ursache Alkohol hat hinsichtlich der Schwere der Unfallfolge weiterhin eine herausgehobene Bedeutung.

Bei 119 Verkehrsunfällen wurde Drogeneinfluss festgestellt. Bei 47 Unfällen (39,5%) unter Drogeneinfluss kam es zu Personenschäden. Dabei verunglückten 65 Personen (50 Leichtverletzte, 12 Schwerverletzte und 3 Getötete).

Auch die Zahl der Verunglückten bei Unfällen unter Drogeneinfluss liegt deutlich über den Vorjahreswerten.

→ *siehe Kapitel 1.5 Unfallursachen*

Beteiligte und 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) überwiegend als Mitfahrer im PKW (77 von 170) und Bus (19 von 170) sowie als mitfahrende Radfahrer (10 von 170) verunglückt, die 6 - 10-Jährigen verunglückten überwiegend als Fußgänger (111 von 238), die 11 - 14-jährigen überwiegend als Radfahrer (181 von 295). Mit ansteigendem Alter und zunehmender Mobilität verschiebt sich die Unfallgefahr für Kinder vom Fußgänger zum Fahrradfahrer.

Mit 792 verunglückten Kindern ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr wiederum gesunken (- 8; - 1 %). Es wurde kein Kind getötet, 95 schwer und 697 leicht verletzt. In 49,7 % der Fälle verursachten die Kinder die Unfälle selbst.

→ *siehe Kapitel 1.6.1 Kinder*

(10) Junge Erwachsene (JE)

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen (Alter von 18-24 Jahre) ist nach wie vor überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2% entspricht die Zahl von 1.628 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von 14,9% der Verunglückten insgesamt. Noch größer ist der Anteil der verunglückten Jungen Erwachsenen mit 994 bzw. 18,3% aller verunglückten PKW-Fahrer/-Mitfahrer.

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

Weiterhin beachtenswert ist auch der überproportional hohe Anteil junger Erwachsener als Beteiligte an Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss (189 Unfälle, dabei in 172 Fällen Junge Erwachsene als Verursacher; 16,8 %). Bei Unfällen unter Drogeneinfluss zeigt das Verhältnis von 33 Fällen zur Gesamtzahl von 119 Verkehrsunfällen unter Drogeneinfluss, dass die Jungen Erwachsenen auch hier überproportional beteiligt sind. Bei 31 Unfällen verursachten junge Erwachsene den Verkehrsunfall unter Drogeneinfluss und es kam hierbei zu Personenschäden (14 Leichtverletzte, 3 Schwerverletzte).

→ **siehe Kapitel 1.6.2 Junge Erwachsene**

(11) Senioren

Im Jahr 2008 wurden 9.397 Unfälle mit Beteiligung von Senioren und damit ein erneuter Anstieg (+ 623; + 7,1%) der Unfallzahlen verzeichnet, der insbesondere auf die Zunahme der Sachschadenunfälle zurückzuführen ist. Personenschadenunfälle mit Beteiligung von Senioren stagnieren im Vergleich zum Vorjahr (1.465; + 1); die Zahl verunglückter Senioren sank auf 992 (- 2).

Auffällig ist der hohe Anteil der Senioren an der Zahl der Getöteten (13 von insgesamt 40). Insbesondere als Fußgänger wurden 7 Senioren getötet (- 2 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 (1.167 Fälle), zu geringer Sicherheitsabstand (487 Fälle), Nebeneinanderfahren (468 Fälle), Vorfahrt/Vorrang (382 Fälle), Abbiegen (293 Fälle) sowie Einfahren in den fließenden Verkehr (274 Fälle).

Insgesamt traten die Senioren 5.548 mal als Pkw-Hauptverursacher auf von insgesamt 9.397 Verkehrsunfällen im Jahr 2008, bei denen Senioren beteiligt waren.

→ **siehe Kapitel 1.6.3 Senioren**

Beteiligte und Verunglückte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

(12) Fußgänger

Die Gesamtzahl der verunglückten Fußgänger (1.154) ist ggü. dem Vorjahr gestiegen (+ 6; + 0,5%). Sie stellen mit 13 Getöteten (Vorjahr 14) die größte Gruppe unter allen Getöteten dar. 5 Fußgänger waren selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen.

Einen Rückgang gab es bei der Zahl schwerverletzter Fußgänger auf 236 (- 8; - 3,3%), einen Anstieg bei den leichtverletzten Fußgängern auf 905 (+ 15; + 1,7%).

→ **siehe Kapitel 1.6.4 Fußgänger**

(13) Radfahrer

Die Gesamtzahl aller verunglückten Radfahrer ist deutlich auf 2.498 gestiegen (+ 216; + 9,5%). Unfälle mit Radfahrerbeteiligung stiegen um + 5,6 % (+ 176 Fälle). Die Zahl der getöteten Radfahrer (9 Getötete; Vorjahr 6) ist gestiegen. Auch die Anzahl schwerverletzter Radfahrer ist mit 218 (+ 30; + 15,9%) und leichtverletzter Radfahrer ist mit 2.271 (+ 183; + 8,8%) deutlich gestiegen.

→ **siehe Kapitel 1.6.5 Radfahrer**

(14) Motorisierte Zweiradfahrer

Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind ggü. dem Vorjahr auf 1.562 Unfälle (+ 88; + 6,0%) gestiegen. Die Zahl der dabei Verunglückten ist ggü. dem Vorjahr (997) auf 1.037 Personen angestiegen. Davon waren 506 Fahrer/Mitfahrer eines Kraftrades (- 15) und 531 Fahrer/Mitfahrer eines Sonstigen motorisierten Zweirades (+ 61).

Die Anzahl getöteter Kraftradfahrer ist mit insgesamt 11 Personen (+ 7) in 2008 gegenüber dem Vorjahr stark gestiegen.

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

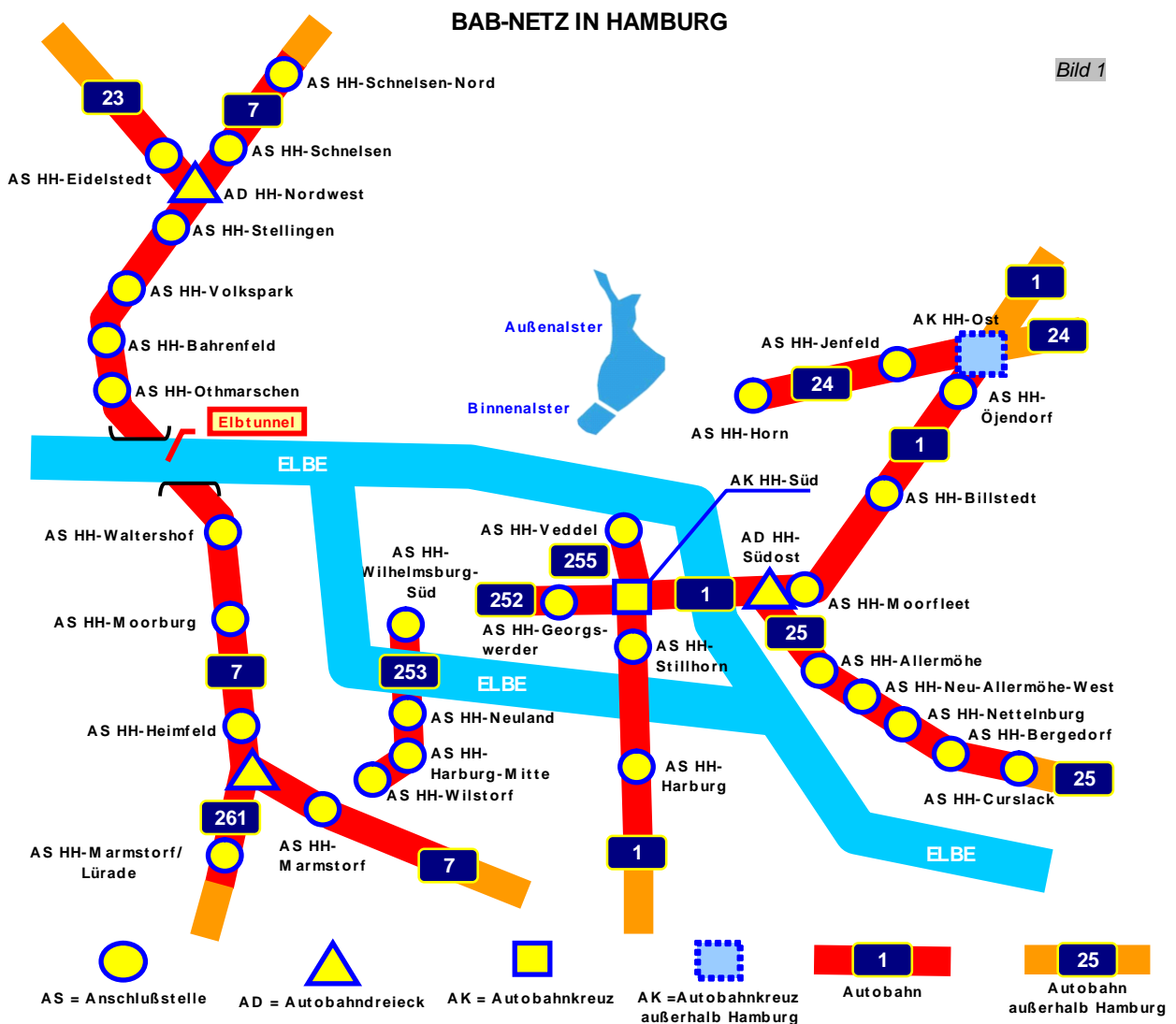
1.3.1 Regionale Verkehrsunfallentwicklung

1.3.1.1 Straßenklassen

Um die Straßenklassen hinsichtlich der Unfall- und Verunglücktenbelastung vergleichbar zu machen, wird nachfolgend 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.

Tabelle 2

Verkehrsunfälle und Folgen im Jahre 2008										
Strassenklassen	km	es ereigneten sich				dabei		davon wurden		
		VU		VUPS		verunglückten		getötet	schwerverletzt	leichtverletzt
		gesamt	je km	gesamt	je km	gesamt	je km			
BAB	82	2.875	35	252	3	384	5	2	34	348
Bundesstrassen	120	7.513	63	1.388	12	1.814	15	7	114	1.693
andere	3.754	54.400	14	7.041	2	8.692	2	31	696	7.965
gesamt	3.956	64.788	16	8.681	2	10.890	3	40	844	10.006



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).

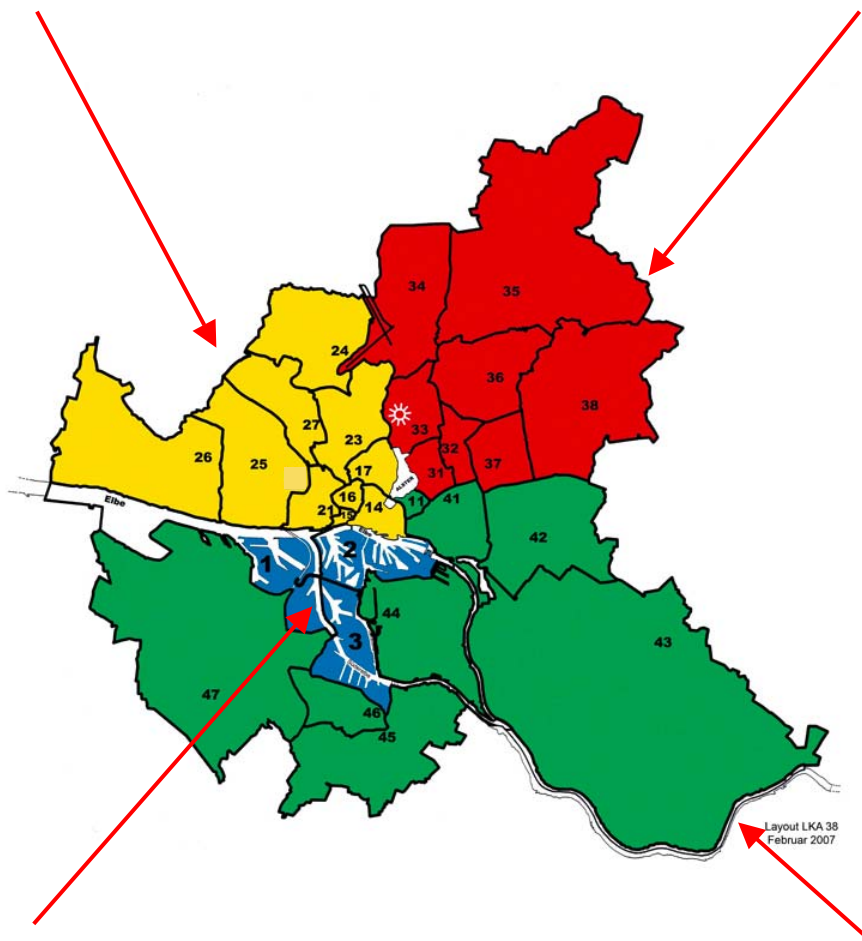
1.3.1.2 Regionen

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen

Innenstadt / West	2008	2007	Veränderung	
alle VUPS	3.195	3.150	45	1,4%
dabei Verunglückte	3.960	3.954	6	0,2%
davon				
Getötete	14	7	7	
Schwerverletzte	270	245	25	10,2%
Leichtverletzte	3.676	3.702	-26	-0,7%

Tabellen 3

Ost	2008	2007	Veränderung	
alle VUPS	2.870	2.795	75	2,7%
dabei Verunglückte	3.611	3.554	57	1,6%
davon				
Getötete	9	12	-3	
Schwerverletzte	244	254	-10	-3,9%
Leichtverletzte	3.358	3.288	70	2,1%



Wasserschutzpolizei	2008	2007	Veränderung	
alle VUPS	81	81	0	0,0%
dabei Verunglückte	108	104	4	3,8%
davon				
Getötete	1	0	1	
Schwerverletzte	19	10	9	
Leichtverletzte	88	94	-6	-6,4%

Süd	2008	2007	Veränderung	
alle VUPS	2.534	2.473	61	2,5%
dabei Verunglückte	3.207	3.139	68	2,2%
davon				
Getötete	16	11	5	
Schwerverletzte	308	290	18	6,2%
Leichtverletzte	2.883	2.838	45	1,6%

1.3.1.3 Bezirke

Tabelle 4

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückte Personen *					
Bezirke		Jahr		Veränderung	
		2008	2007		
Mitte	Verkehrsunfälle	1.867	1.651	216	13,1%
	Verunglückte	2.360	2.096	264	12,6%
	Getötete	8	2	6	
	Einwohner (in Tausend): 245	Schwerverletzte	191	130	61
Fläche: 107,2 km ²	Leichtverletzte	2.161	1.964	197	10,0%
Altona	Verkehrsunfälle	1.048	1.072	-24	-2,2%
	Verunglückte	1.266	1.310	-44	-3,4%
	Getötete	8	3	5	
	Einwohner (in Tausend): 250	Schwerverletzte	82	97	-15
Fläche: 77,4 km ²	Leichtverletzte	1.176	1.210	-34	-2,8%
Eimsbüttel	Verkehrsunfälle	1.243	1.157	86	7,4%
	Verunglückte	1.521	1.467	54	3,7%
	Getötete	6	3	3	
	Einwohner (in Tausend): 253	Schwerverletzte	119	88	31
Fläche: 50 km ²	Leichtverletzte	1.396	1.376	20	1,5%
Nord	Verkehrsunfälle	1.482	1.447	35	2,4%
	Verunglückte	1.859	1.846	13	0,7%
	Getötete	1	8	-7	
	Einwohner (in Tausend): 288	Schwerverletzte	124	111	13
Fläche: 57,8 km ²	Leichtverletzte	1.734	1.727	7	0,4%
Wandsbek	Verkehrsunfälle	1.610	1.570	40	2,5%
	Verunglückte	2.027	1.975	52	2,6%
	Getötete	8	5	3	
	Einwohner (in Tausend): 412	Schwerverletzte	144	159	-15
Fläche: 147,96 km ²	Leichtverletzte	1.875	1.811	64	3,5%
Bergedorf	Verkehrsunfälle	465	456	9	2,0%
	Verunglückte	598	576	22	3,8%
	Getötete	4	4	0	
	Einwohner (in Tausend): 120	Schwerverletzte	46	73	-27
Fläche: 154,8 km ²	Leichtverletzte	548	499	49	9,8%
Harburg	Verkehrsunfälle	685	830	-145	-17,5%
	Verunglückte	838	1.036	-198	-19,1%
	Getötete	3	5	-2	
	Einwohner (in Tausend): 203	Schwerverletzte	96	114	-18
Fläche: 160,5 km ²	Leichtverletzte	739	917	-178	-19,4%
Hamburg gesamt	Verkehrsunfälle	8.681	8.499	182	2,1%
	Verunglückte	10.890	10.751	139	1,3%
	Getötete	40	30	10	
	Einwohner : 1.770.629	Schwerverletzte	844	799	45
Fläche: 755,2 km ²	Leichtverletzte	10.006	9.922	84	0,8%

* 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.

Aufgrund des Gesetzes über die räumliche Gliederung der Freien und Hansestadt Hamburg (Verwaltungsgliederungsreform) mit Wirkung von 01.03.2008 erfolgte ein Neuzuschnitt der Bezirksamts- und Ortsteilgrenzen. Insofern ist für die Bezirksamtsbereiche Mitte, Altona und Harburg eine Vergleichbarkeit mit dem Jahr 2007 nicht unmittelbar gegeben.

Die Werte zu den Flächenangaben sind gerundet.

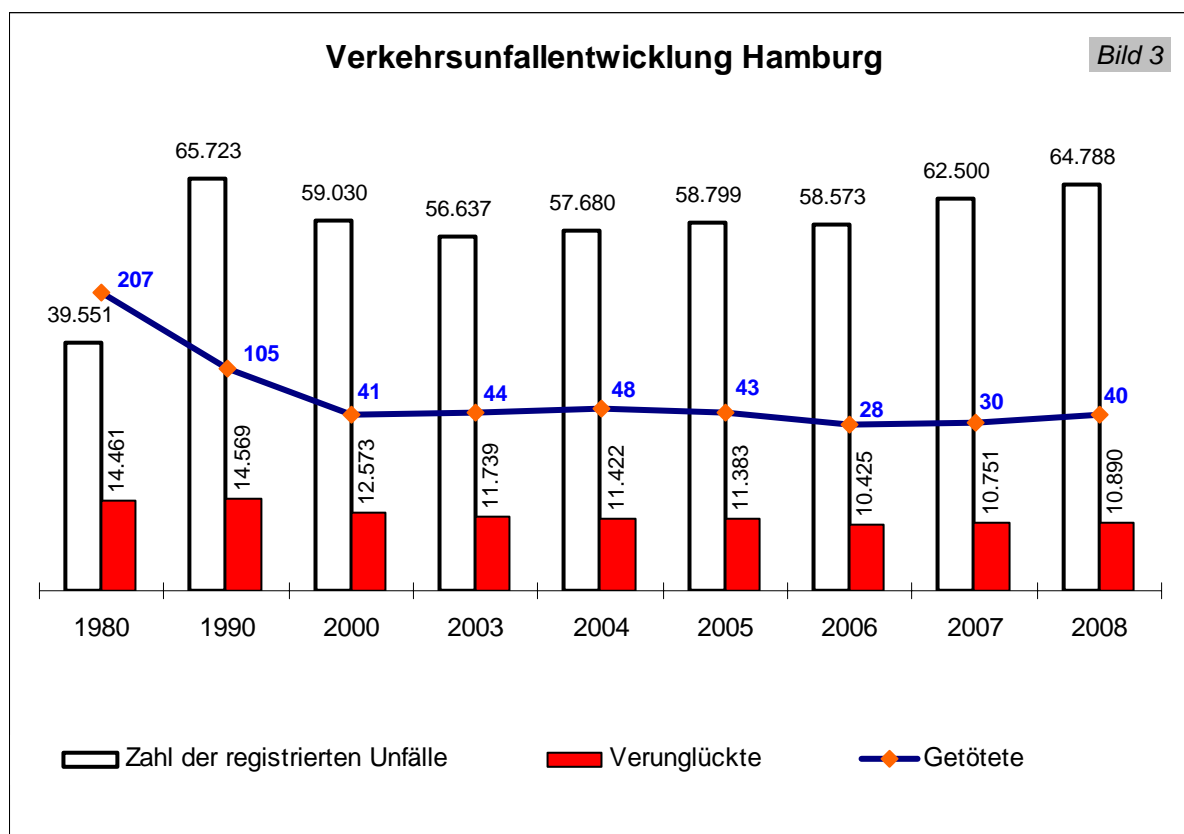
1.3.2 Zeitvergleiche

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	
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
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
2006	959.687	1.743.627	58.573	8.257	10.425	9.560	837	28	597,9
2007	956.009	1.754.182	62.500	8.499	10.751	9.922	799	30	612,9
2008	817.691	1.770.629	64.788	8.681	10.890	10.006	844	40	615,0

Stand: 01.01.2008 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung)
 Hinweis: Ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.



1.3.2.2 Monatsübersicht

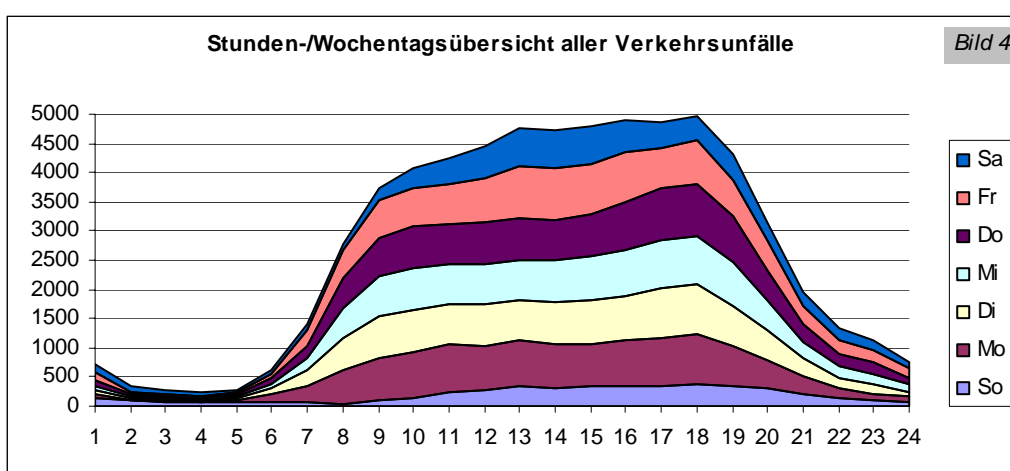
Tabelle 6

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					Kat. 5	
Kat. 1	Kat. 2	Kat. 3	Kat. 4	Kat. 6										
2007		4V					4 V				5 V			
Januar	4.987	646		69	577	4.341	180	30	1.608	2.523	827	750	77	0
Februar	4.495	538	4	54	480	3.957	165	31	1.404	2.357	643	584	55	4
März	4.980	652	5	71	576	4.328	159	36	1.545	2.588	815	733	77	5
April	5.044	734	3	58	673	4.310	134	30	1.591	2.555	942	879	60	3
Mai	5.420	806	2	66	738	4.614	193	40	1.639	2.742	1.022	953	67	2
Juni	5.421	818	3	65	750	4.603	174	34	1.685	2.710	1.023	952	68	3
Juli	5.269	791		66	725	4.478	194	38	1.575	2.671	994	924	70	0
August	5.273	817	1	64	752	4.456	159	29	1.565	2.703	1.029	962	66	1
September	5.476	765	1	63	701	4.711	217	29	1.661	2.804	978	910	67	1
Oktober	5.350	665	6	58	601	4.685	191	36	1.729	2.729	842	775	61	6
November	5.717	696	3	59	634	5.021	213	31	1.722	3.055	875	810	62	3
Dezember	5.068	571	2	61	508	4.497	210	38	1.653	2.596	761	690	69	2
Gesamt	62.500	8.499	30	754	7.715	54.001	2.189	402	19.377	32.033	10.751	9.922	799	30
2008														
Januar	4.884	587	4	62	521	4.297	174	37	1.533	2.553	726	656	66	4
Februar	4.902	596	1	50	545	4.306	151	34	1.598	2.523	734	682	51	1
März	5.173	587	3	55	529	4.586	193	39	1.608	2.746	740	680	57	3
April	5.596	670	2	58	610	4.926	194	35	1.745	2.952	858	796	60	2
Mai	5.553	863	4	84	775	4.690	156	35	1.737	2.762	1.051	961	86	4
Juni	5.598	877	4	93	780	4.721	183	41	1.624	2.873	1.098	996	98	4
Juli	5.690	834	7	72	755	4.856	185	34	1.693	2.944	1.044	959	77	8
August	5.002	685	2	64	619	4.317	156	46	1.467	2.648	874	801	71	2
September	5.813	837	3	83	751	4.976	164	42	1.762	3.008	1.042	950	89	3
Oktober	5.927	798	6	64	728	5.129	218	31	1.745	3.135	1.026	955	65	6
November	5.659	759	2	59	698	4.900	208	48	1.766	2.878	972	907	63	2
Dezember	4.991	588	1	58	529	4.403	201	42	1.650	2.510	725	663	61	1
Gesamt	64.788	8.681	39	802	7.840	56.107	2.183	464	19.928	33.532	10.890	10.006	844	40
Veränderung	3,7%	2,1%	9	6,4%	1,6%	3,9%	-0,3%	15,4%	2,8%	4,7%	1,3%	0,8%	5,6%	10

Im direkten Jahresvergleich stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Anstieg der VU mit Getöteten sowie der insgesamt getöteten Personen.
- Die Zahl aller VU mit Personenschaden ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen (+ 2,1%). Dies betrifft vor allem VU mit Schwerverletzten.
- Sachschadensunfälle haben wiederum zugenommen, insbesondere sind die leichten Sachschadensunfälle gestiegen.

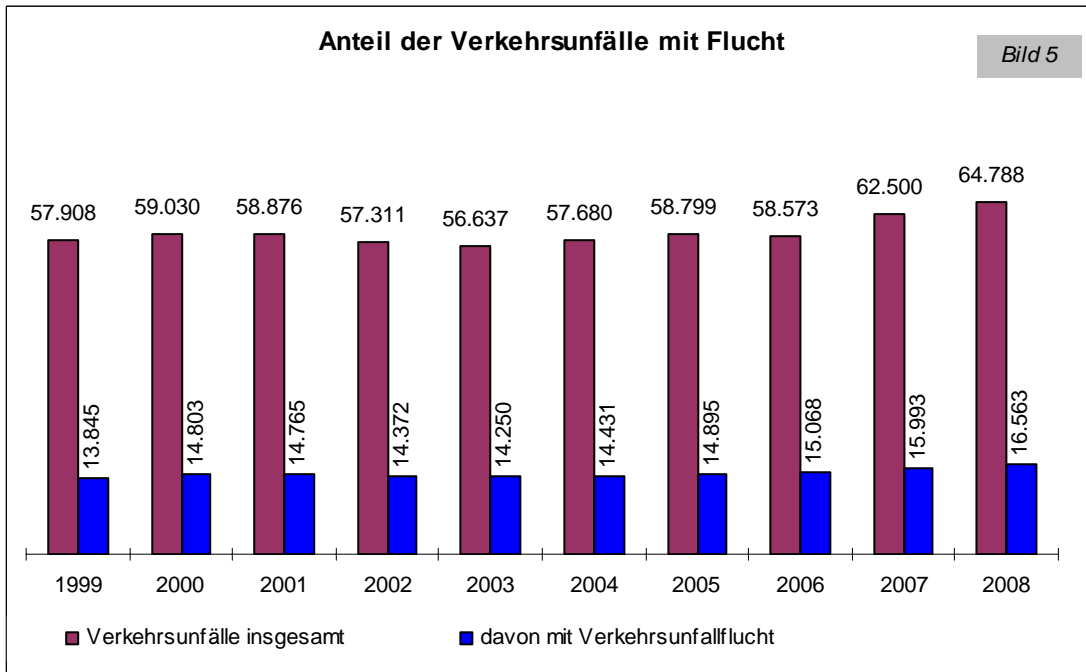
1.3.2.3 Wochentags- und Stundenübersichten



In einer Stundenübersicht ergibt sich über die Woche folgendes Bild:

Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich montags bis freitags zwischen 7 und 18 Uhr, die Spitzenbelastung liegt bei 13-18 Uhr.

1.3.3 Verkehrsunfallflucht



Mit der Gesamtzahl von 16.563 Verkehrsunfällen mit Flucht im Jahre 2008 wurde der Vorjahreswert überschritten (+ 570; + 3,6%).

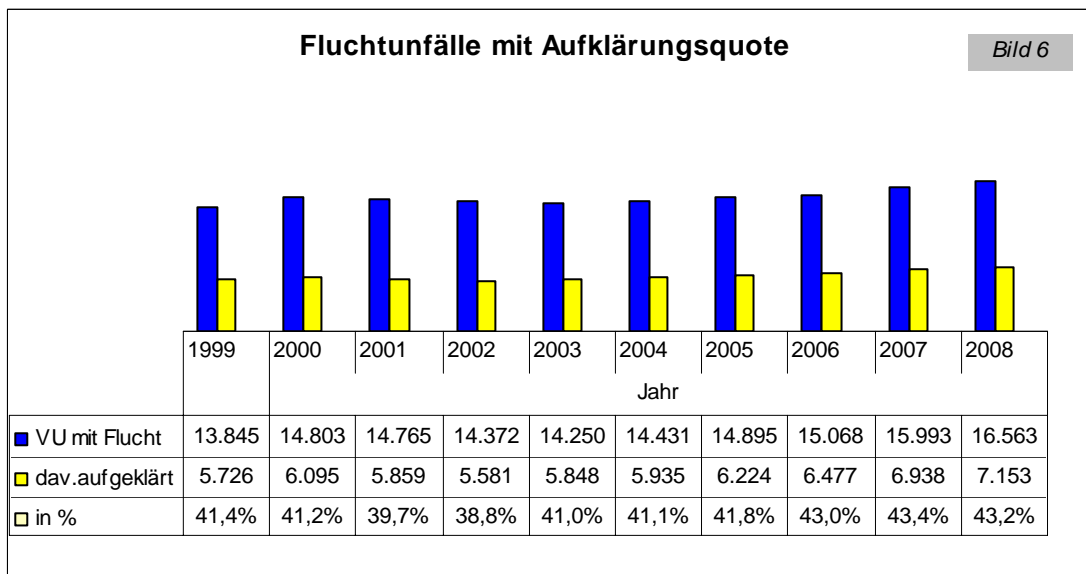
Der Verursacher hat sich in 25,6 % aller Verkehrsunfälle (d.h. bei jedem vierten Unfall) seiner gesetzlichen Pflicht zur Feststellung der Unfallbeteiligung durch Flucht entzogen.

prozentuale Anteile der Verkehrsunfallfluchten an den Gesamtunfällen Tabelle 7

Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Anteil	23,9%	25,1%	25,1%	25,1%	25,2%	25,0%	25,3%	25,7%	25,6%	25,6%

Dabei ist jedoch das Entdeckungsrisiko höher als vielfach angenommen. Von allen 16.563 Verkehrsunfällen mit Flucht wurden insgesamt 43,2% aufgeklärt und die Person des Verursachers ermittelt (Bild 6).

Bei Flucht-Unfällen mit Personenschaden (hier nicht grafisch dargestellt) liegt die Aufklärungsquote mit 50,6% noch höher.



1.4 Unfallfolgen

1.4.1 Verunglückte 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 Verunglückte unmittelbar als aktiver Verkehrsteilnehmer beteiligt waren oder nur ein so genannte „sonstige Geschädigte“ (in der Regel Mitfahrer) erfasst wurden.

Tabelle 8

Verunglückte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad		1		14	80	200	286	27	2	610	623	-13
Pkw	77	84	47	97	994	1.949	1.765	404	22	5.439	5.586	-147
Lkw		1	1	4	46	110	79	7	3	251	239	12
Bus	19	8	8	7	29	81	110	102	12	376	368	8
Sonst. Kfz				2	9	31	17	7	1	67	64	3
Mofa/Moped		1	3	34	86	135	149	18	1	427	374	53
Fußgänger	50	111	77	46	136	267	291	166	10	1.154	1.148	6
Radfahrer	18	96	181	129	242	784	796	245	7	2.498	2.282	216
Sonst.Fz./o. A.	6	3		3	6	19	15	16		68	67	1
Gesamt 2008	170	305	317	336	1.628	3.576	3.508	992	58	10.890	10.751	139
Gesamt 2007	158	287	355	335	1.529	3.594	3.434	994	65			
Veränderung	12	18	-38	1	99	-18	74	-2	-7			1,3%

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

Tabelle 9

Verunglückte (nur sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad		1		2	9	8	11	1	1	33	46	-13
Pkw	77	84	46	94	348	419	375	131	14	1.588	1.633	-45
Lkw		1	1	4	13	19	13	2		53	53	
Bus	19	7	8	7	29	73	91	102	12	348	349	-1
Sonst. Kfz				1	7	16	6	1	1	32	22	10
Mofa/Moped		1	2	3	6	3	2		1	18	25	-7
Fußgänger	3									3	2	1
Radfahrer	10	1	1					1		13	10	3
Sonst.Fz./o. A.	5	3		2	2	11	10	8		41	34	7
Gesamt 2008	114	98	58	113	414	549	508	246	29	2.129	2.174	-45
Gesamt 2007	109	114	76	94	388	609	512	235	37			
Veränderung	5	-16	-18	19	26	-60	-4	11	-8			-2,1%

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 - 24) an allen Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr gestiegen (1.628; + 99) mit einem dominierenden Anteil der PKW-Fahrer, davon zu etwas mehr als einem Viertel 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 sowie als Mitfahrer in PKW.
- Kradfahrer verunglückten weniger (610; - 13) als im Vorjahr.
- Die Zahl der verunglückten Senioren (992; - 2) sank leicht ggü. dem Vorjahr; sie verunglückten vor allem als Pkw-Nutzer (404, - 2) und hier zu einem Großteil (246; + 11) als Mitfahrer im PKW sowie als Radfahrer (245; - 12) und Fußgänger (166; - 20).
- Die Anzahl der in einem Bus verunglückten Fahrgäste stagniert im Jahre 2008 (348; - 1).

Das Bild 7 zeigt die Altersstruktur der Gesamtbevölkerung Hamburgs¹ und stellt die Relation zwischen den Anteilen einzelner Jahrganggruppen dar.

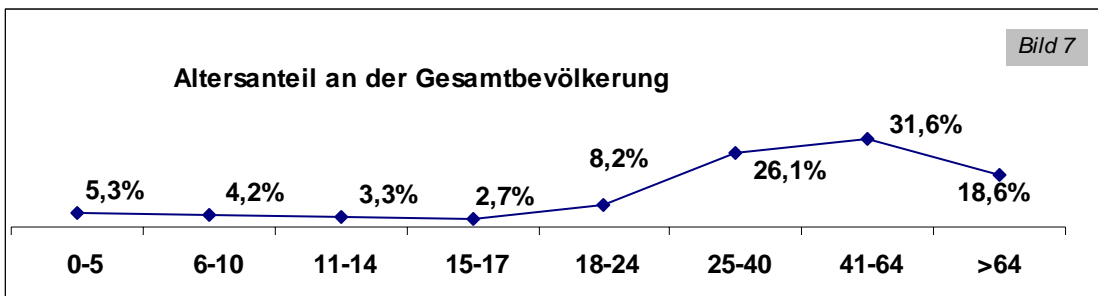
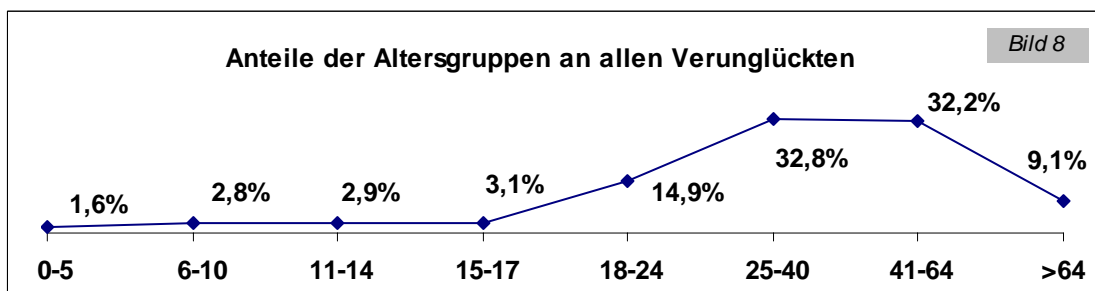
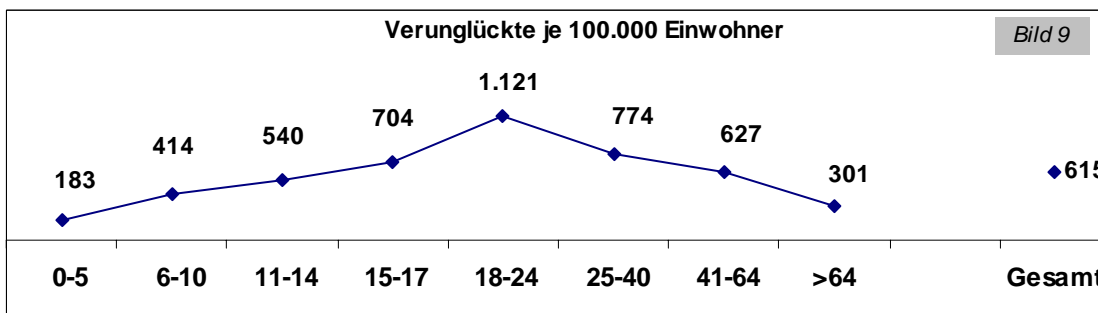


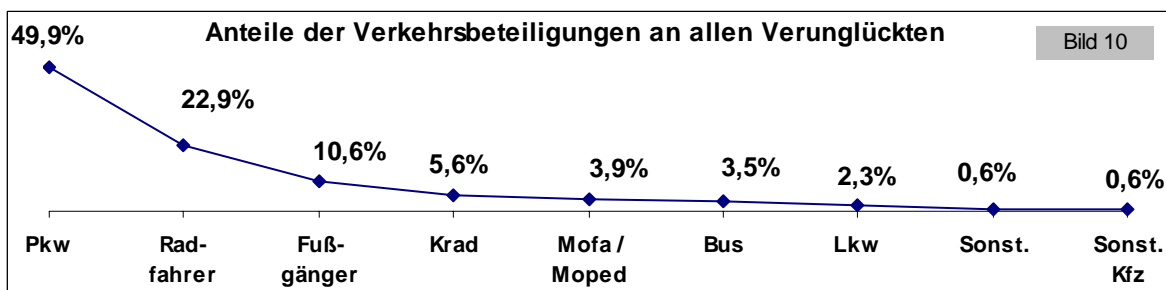
Bild 8 bildet den Anteil der jeweiligen Altersgruppe an der Gesamtzahl der Verunglückten ab. Bezogen auf ihren Bevölkerungsanteil von 8,2% sind „Junge Erwachsene“ (18 - 24 Jahre) mit 14,9 % aller Verunglückten im Unfallgeschehen überproportional häufig von Personenschäden betroffen.



Bezogen auf den Vergleichswert „Verunglückte je 100.000 Einwohner“ werden auch „Junge Erwachsene“ immer noch mit der höchsten Verunglücktenrate (1.121) registriert. Bei Kindern sind die Werte für die Altergruppen 0 - 5 Jahre (183; + 11) und 6 - 10 Jahre (414; + 29) angestiegen, bei der Altersgruppe 11 - 14 Jahre (540; - 65) gesunken (Bild 9).



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



¹ Stand 31.12.2006: 1.754.182 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):

- Anstieg der Anzahl der Getöteten (+ 10): davon als Kradfahrer (+ 7) und den Radfahrern (+ 3); auch die Anzahl der Schwerverletzten (+ 45) und der Leichtverletzten (+ 84) hat insbesondere bei den Fahrern/Mitfahrern von Mofas/Mopeds sowie bei Radfahrern deutlich zugenommen.
- Fußgänger stellen unverändert die stärkste Gruppe der Unfallgetöteten. Ggü. dem Vorjahr ist die Anzahl gesunken (- 1). Die Anzahl schwerverletzter Fußgänger sank um 8, während die der leichtverletzten Fußgänger um 15 stieg.
- Die Zahl leicht verletzter Radfahrer ist bei um 176 gestiegenen Radfahrerunfällen erhöht (+ 183). Es wurden mehr Kinder als Radfahrer schwer verletzt (+ 11) und leicht verletzt (+ 2).

Tabelle 10

Getötete (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad					1	8	2			11	4	7
Pkw							4	1		5	6	-1
Lkw												
Bus								1		1		1
Sonst. Kfz												
Mofa/Moped												
Fußgänger						3	3	7		13	14	-1
Radfahrer				1		2	2	4		9	6	3
Sonst.Fz./o. A.						1				1		1
Gesamt 2008				1	1	14	11	13		40	30	10
Gesamt 2007		1		1	2	6	7	13				
Veränderung		-1			-1	8	4					

Tabelle 11

Schwerverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad				1	14	34	36	5		90	95	-5
Pkw	5			8	37	48	65	29		192	201	-9
Lkw					1	10	8			19	13	6
Bus	3		1		1	3	2	4		14	13	1
Sonst. Kfz				1		1	3			5	4	1
Mofa/Moped			1	3	9	19	25	2		59	34	25
Fußgänger	9	25	20	15	27	41	45	54		236	244	-8
Radfahrer	4	12	14	6	13	56	75	38		218	188	30
Sonst.Fz./o. A.	1					1	5	4		11	7	4
Gesamt 2008	22	37	36	34	102	213	264	136		844	799	45
Gesamt 2007	19	32	40	29	86	184	271	135	3			
Veränderung	3	5	-4	5	16	29	-7	1	-3			5,6%

Tabelle 12

Leichtverletzte (Beteiligte und sonstige Geschädigte)												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad		1		13	65	158	248	22	2	509	524	-15
Pkw	72	84	47	89	957	1.901	1.696	374	22	5.242	5.379	-137
Lkw		1	1	4	45	100	71	7	3	232	226	6
Bus	16	8	7	7	28	78	108	97	12	361	355	6
Sonst. Kfz				1	9	30	14	7	1	62	60	2
Mofa/Moped		1	2	31	77	116	124	16	1	368	340	28
Fußgänger	41	86	57	31	109	223	243	105	10	905	890	15
Radfahrer	14	84	167	122	229	726	719	203	7	2.271	2.088	183
Sonst.Fz./o. A.	5	3		3	6	17	10	12		56	60	-4
Gesamt 2008	148	268	281	301	1.525	3.349	3.233	843	58	10.006	9.922	84
Gesamt 2007	139	254	315	305	1.441	3.404	3.156	846	62			
Veränderung	9	14	-34	-4	84	-55	77	-3	-4			0,8%

1.4.2 Gesamtwirtschaftliche Unfallkosten²

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

	2008			2007		
	Anzahl	Kostensatz	insgesamt	Anzahl	Kostensatz	insgesamt
		€	€		€	€
Personenschäden						
Getötete	40	1.161.885	46.475.400	30	1.161.885	34.856.550
Schwerverletzte	844	87.269	73.655.036	799	87.269	69.727.931
Leichtverletzte	10.006	3.885	38.873.310	9.922	3.885	38.546.970
Summe	10.890		159.003.746	10.751		143.131.451
Sachschäden						
aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden						
mit Getöteten	39	28.450	1.109.550	30	28.450	853.500
mit Schwerverletzten	802	13.808	11.074.016	754	13.808	10.411.232
mit Leichtverletzten	7.840	10.038	78.697.920	7.715	10.038	77.443.170
aller schwerwiegenden Unfälle mit nur Sachschaden						
	2.183	13.473	29.411.559	2.189	13.473	29.492.397
aller übrigen Sachschadenunfälle						
	53.460	5.813	310.762.980	51.410	5.813	298.846.330
aller sonstigen Sachschadenunfälle unter Alkoholeinwirkung						
	464	4.999	2.319.536	402	4.999	2.009.598
Summe der Unfälle	64.788			62.500		
Summe der Sachschäden			433.375.561			419.056.227
volkswirtschaftlicher Schaden gesamt:			592.379.307			562.187.678

² **Kosten für 2005 und folgende Jahre:** Stand der BAST von 2004 (es wird aktuell ein neues Berechnungssystem entwickelt)

1.5 Unfallursachen

1.5.1 Unfallursachen der Hauptverursacher³

Die Gesamtzahl der für die Hauptverursacher polizeilich registrierten Unfallursachen nach dem Unfallursachenverzeichnis (siehe Anlage C) hat sich trotz höherer Unfallzahlen leicht verringert.

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	Sonst. Verk-bet./o. A.	2008	2007	
Verkehrstüchtigkeit	20	918	64	3	14	29	45	115	4	1.212	1.108	9,4%
Straßenbenutzung	5	232	77	8	3	13		225	20	583	578	0,9%
Geschwindigkeit	94	3.104	468	17	25	53		45	21	3.827	4.075	-6,1%
Abstand	98	6.538	1.187	78	74	65		31	90	8.161	8.253	-1,1%
Überholen	42	538	189	11	45	16		42	26	909	865	5,1%
Vorbeifahren	3	319	74	13	3	2		1	8	423	397	6,5%
Nebeneinanderfahren	16	3.925	2.064	70	33	7		1	58	6.174	5.779	6,8%
Vorfahrt/Vorrang	10	2.518	226	17	14	9		85	14	2.893	2.819	2,6%
Rotlichtverstoß Fahrzeugführer	5	502	57	2	10	6		105	7	694	750	-7,5%
Abbiegen	16	2.099	392	56	19	11		25	32	2.650	2.855	-7,2%
Wenden/Rückwärtsfahren	2	7.492	1.836	51	127			3	159	9.670	9.822	-1,5%
Einfahren i.d.fl.Verkehr	3	2.233	258	35	17	8		92	15	2.661	2.631	1,1%
Fehlverhalten ggü.Fußgängern	1	421	33	18	6	2		74	13	568	573	-0,9%
Ruhender Verkehr		960	157	8	21	1		6	19	1.172	1.122	4,5%
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		41	169	1	2			6	53	272	302	-9,9%
Sonst.Fehler d.Fahrzeugführer	156	11.245	4.595	536	353	104		568	6.942	24.499	24.511	0,0%
Technische Mängel	2	63	47	3	1	5		25	18	164	150	9,3%
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								587		587	567	3,5%
Fußgängerfehler sonst.Art								118		118	123	-4,1%
Gesamt 2008	473	43.148	11.893	927	767	331	750	1.449	7.499	67.237	67.280	-43
Gesamt 2007	485	44.266	10.994	925	709	291	732	1.434	7.444			
Veränderung	-2,5%	-2,5%	8,2%	0,2%	8,2%	13,7%	2,5%	1,0%	0,7%			-0,1%

Die am häufigsten festgestellten Unfallursachen sind:

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren (9.670),
- zu geringer Sicherheitsabstand (8.161),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (6.174),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit (3.827).

Weitere 24.499 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 19.494 Nennungen (Vorjahr: 19.369) wurden Unfallursachen festgestellt, die starken Bezug zum Längsverkehr haben (Abstand, Geschwindigkeit, Nebeneinanderfahren, Überholen, Vorbeifahren).
- Mit 18.568 Nennungen (Vorjahr: 18.877) 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 (7.492), Abstand (6.538), Nebeneinanderfahren (3.925) und Geschwindigkeit (3.104) festgestellt.

Bei Unfällen mit Fußgängern als Hauptverursacher dominiert als Hauptursache das fehlerhafte Überschreiten der Fahrbahn (587 von 750). Bei Unfällen mit Radfahrern als Hauptverursacher wurde vorwiegend registriert: fehlerhafte Straßenbenutzung (225), Missachtung des Rotlichts (105), fehlerhaftes Einfahren in den fließenden Verkehr (92), Verkehrstüchtigkeit (115) sowie Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (85). Bei Kradfahrern als Hauptverursacher dominieren unverändert die geschwindigkeitsrelevanten Ursachen Geschwindigkeit (94) und Abstand (98).

³ 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 Folgen⁴

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.

Tabelle 15				Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller Verunglückten	Anteil der Nennungen an der Gesamtzahl aller Getöteten
Ursachen	Anzahl der Ursachen	Häufigkeit der Ursachennennung		in %	in %
		bei Verunglückten	davon bei Getöteten		
Geschwindigkeit	3.827	1.505	13	14%	33%
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	587	603	5	6%	13%
Alkoholeinfluss bei Hauptverursachern (auch Fußgängern)	932	383	4	4%	10%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	14.981	2.681	9	25%	23%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	568	568	9	5%	23%
Vorfahrt/Vorrang rechts vor links/ VZ-Regelung/ der durchgehenden Fahrbahn der BAB	2.893	1.114	1	10%	3%
Straßenbenutzung, Falsche Fahrbahn/ Straßenteile/ Rechtsfahrgebot	583	350	4	3%	10%
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen (Fahrzeugführer)	774	583	4	5%	10%
Ungenügender Sicherheitsabstand	8.161	2.222	0	20%	0%
Insgesamt sind/wurden bei allen Verkehrsunfällen		verunglückt 10.890	davon getötet 40		

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 (2.681 = 24,6 %),
- Ungenügender Sicherheitsabstand (2.222 = 20,4 %),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der jeweiligen Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (1.505 = 13,8 %).

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

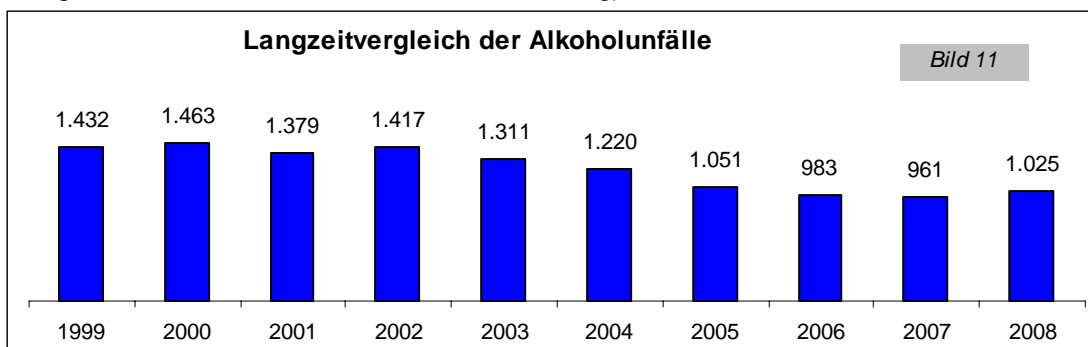
⁴ Berücksichtigt wurden alle Ursachen von drei möglichen beim Hauptverursacher. Die Summe der Einzelnennungen ist bei Verunglückten und Getöteten größer als die Zahl der verunglückten und getöteten Personen.

1.5.3 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

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

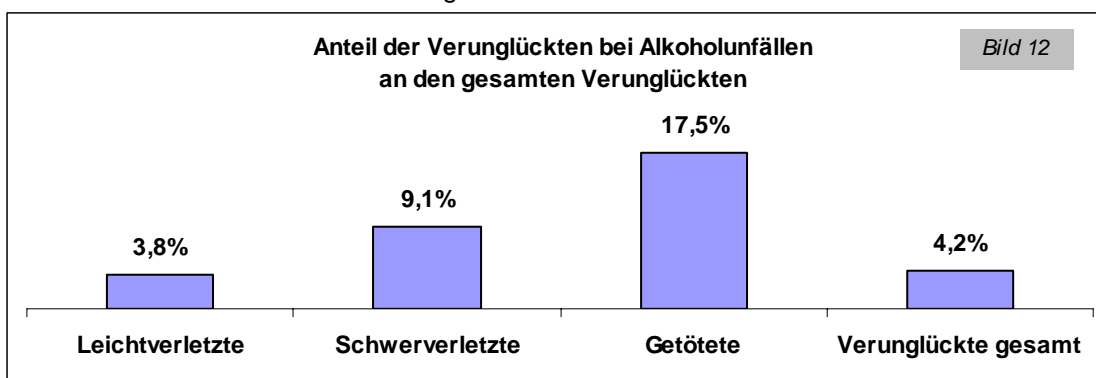
Die Datenbankauswertung erfolgt über ein spezielles Unfall-Signiermerkmal „Alkohol“ und nicht über die Ursachenvergabe. Die Unfallursache Alkohol kann sowohl beim Hauptverursacher als auch weiteren Beteiligten als erste oder weitere Ursache vergeben werden.

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 1.025 Unfällen unter Alkoholeinfluss kam es zu insgesamt 462 Verunglückten (378 Leichtverletzte, 77 Schwerverletzte, 7 Getötete).

Die in mittelfristiger Zeitbetrachtung tendenziell rückläufige Entwicklung der Zahl polizeilich registrierter Alkoholunfälle hat sich bis zum Jahr 2007 fortgesetzt und ist im Jahr 2008 etwas erhöht.



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

Bezogen auf 40 Getötete des Jahres 2008 war bei sieben Toten Alkohol mindestens mitursächlich.

Bei vier Toten wurde eine Blutalkoholkonzentration (BAK) zwischen 1,17 und 2,53 ‰ festgestellt.

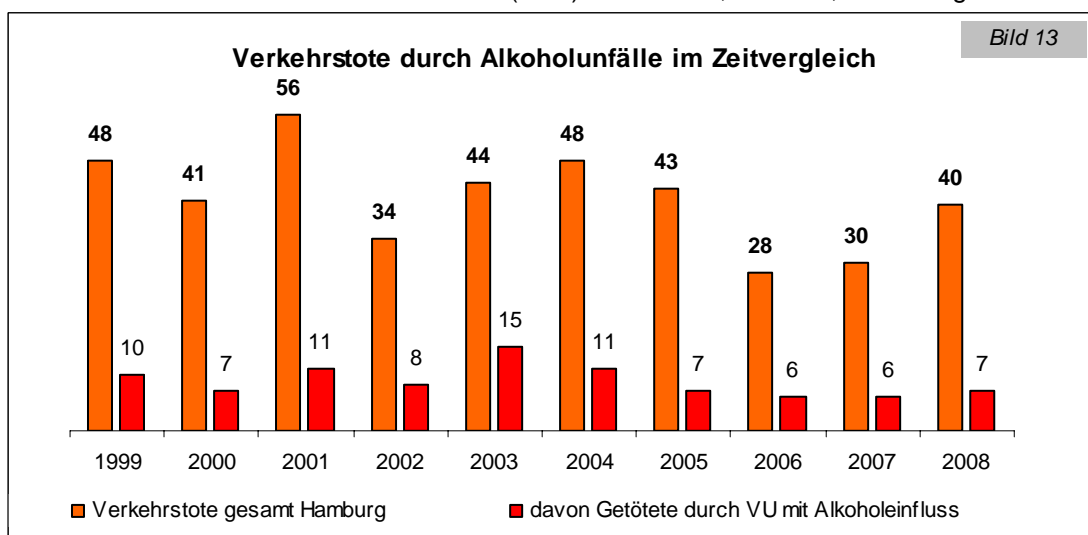


Bild 14 verdeutlicht den zeitlichen Schwerpunkt der Alkoholunfälle. Sie ereigneten sich montags bis freitags vorwiegend in den Abendstunden, sonnabends durchgehend bis morgens in die sechste und sonntags bis in die siebte Stunde. Die wochentägliche und stündliche Verteilung der Alkoholunfälle korrespondiert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

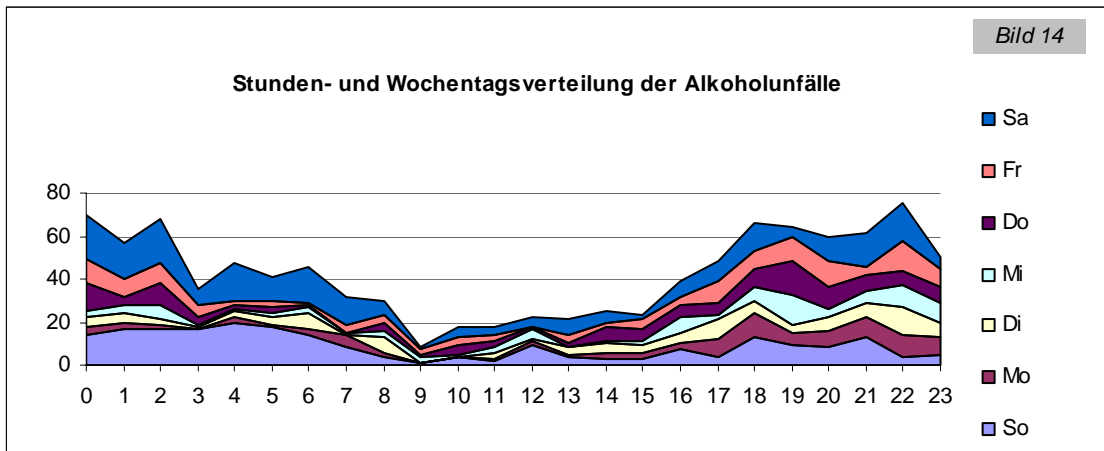


Tabelle 16

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 ‰		
2004	85	66	159	666	244	1220
2005	88	94	145	659	65	1051
2006	74	83	150	601	75	983
2007	65	62	131	602	101	961
2008	68	77	177	623	80	1025
Ø-Anteil	7,3%	7,3%	14,5%	60,1%	10,8%	

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 56,4 % mit einem festgestellten BAK-Wert von mindestens 1,1 ‰ absolut fahruntüchtig.

1.5.4 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss⁵

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 „Einfluss anderer berauschender 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	2006	2007	2008
Anzahl der Verkehrsunfälle	70 (41)	83 (46)	89 (59)	94 (54)	104 (50)	95 (52)	91 (44)	119 (62)
dabei wurden								
getötet	1 (1)	0 (0)	4 (2)	1 (0)	2 (0)	1 (0)	1 (0)	3 (1)
schwer verletzt	7 (5)	8 (5)	15 (11)	20 (13)	12 (5)	12 (5)	11 (5)	12 (9)
leicht verletzt	29 (14)	32 (10)	62 (43)	61 (42)	39 (20)	65 (26)	38 (16)	50 (25)
Verunglückte gesamt	37 (20)	40 (15)	81 (56)	82 (55)	53 (25)	78 (31)	50 (21)	65 (35)

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.

Die Zahl der erkannten Unfälle unter Drogeneinfluss lag im Jahr 2008 deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen (+ 15 Verunglückte); es wurden drei Person getötet.

Hinsichtlich der Drogenarten wurden folgende Feststellungen getroffen:

- 72 (Vorjahr 57) Fälle mit Cannabis(THC) - Produkten,
- 31 (18) Fälle mit Kokain,
- 19 (15) Fälle mit Medikamenten,
- 23 (8) Fälle mit Heroin,
- 10 (4) Fälle mit Methadon
- 3 (2) Fälle mit Amphetaminen
- 1 (1) Fall mit Ecstasy.

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

- 11 (8) Fälle: THC-Produkte und Kokain,
- 2 (2) Fälle THC-Produkte und Methadon
- 3 (1) Fälle: THC-Produkte und Medikamente
- 4 (1) Fälle: THC-Produkte und Heroin

Weitere Kombinationen mit illegalen Stoffen und anderen Medikamenten kamen in geringeren Zahlen vor. Wie Tabelle 17 außerdem zeigt, lag bei 62 Unfällen (52,1 %) zugleich Alkoholeinfluss vor.

⁵ 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	2008	2007	
Januar		4	22	26				1	27	39	-12
Februar		9	30	39				7	46	36	10
März		9	18	27				6	33	51	-18
April		7	39	46				8	54	61	-7
Mai		8	48	56				16	72	78	-6
Juni		5	65	70				23	93	81	12
Juli		8	44	52				14	66	53	13
August		3	17	20				11	31	52	-21
September		12	67	79				16	95	61	34
Oktober		7	32	39				14	53	51	2
November		9	53	62				9	71	57	14
Dezember		4	26	30				5	35	32	3
Gesamt 2008		85	461	546				130	676	652	24
Gesamt 2007	1	81	440	522	2	1	3	127			
Veränderung	-1	4	21	24	-2	-1	-3	3			3,7%

Im direkten Jahresvergleich 2008/2007 kann folgendes festgestellt werden:

- Leichter Anstieg der Kinderunfälle auf 676 (+ 24 ; + 3,7%), Zunahme der Unfälle mit Personenschaden auf 546 (+ 24 ; + 4,6%).
- Wenn Kinder an Verkehrsunfällen beteiligt sind, führt dieses in der weit überwiegenden Zahl zu Personenschäden (546 von 676 VU = 80,8%, Vorjahr 80,1%). In den Monaten April bis September haben sich die meisten Kinderunfälle des Jahres 2008 ereignet. Schlüssige Erklärungsansätze 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.

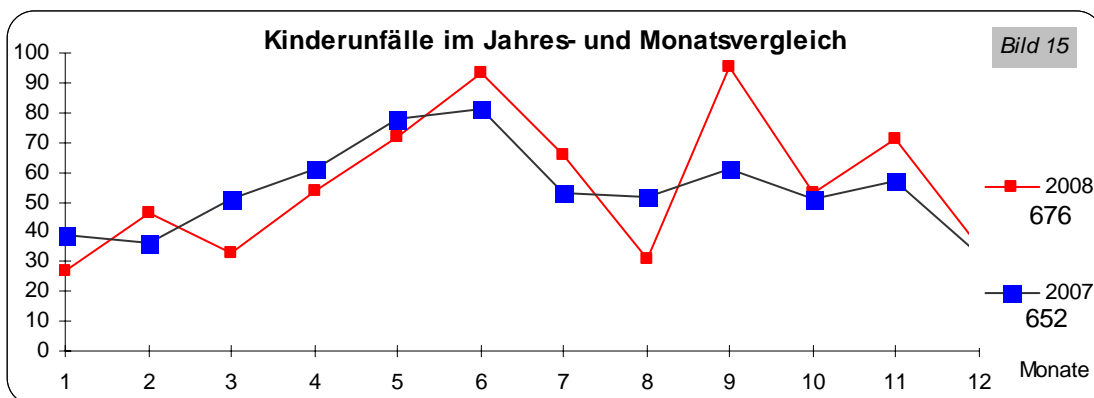
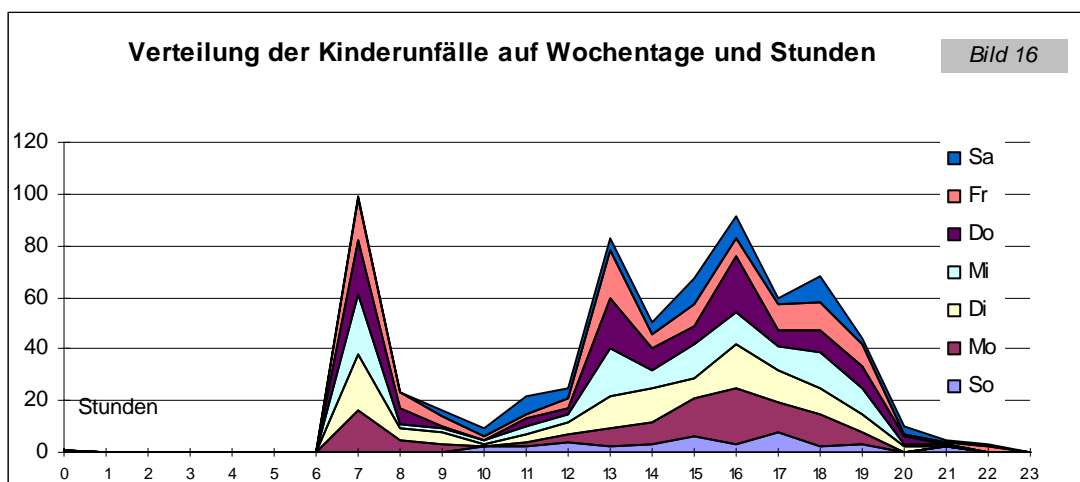


Bild 16 verdeutlicht die werktägliche und stündliche Verteilung der Kinderunfälle. Deutlich sind die Mobilitätszeiten der Kinder erkennbar:



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 56,2 % der Kinderunfälle in diesem Zeitrahmen. Hier hat es im Vergleich zum Vorjahr keine strukturellen Veränderungen gegeben. 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 2008 verunglückten bei Verkehrsunfällen 792 (- 8; - 1,0%) Kinder, sowohl als aktiv Beteiligte als auch sonstige Geschädigte (Vorjahr 800; vgl. Tabellen 8 - 12).

Davon wurden

- Kein Kind getötet (Vorjahr: 1),
- 95 Kinder schwer verletzt (Vorjahr: 91; + 4),
- 697 Kinder leicht verletzt (Vorjahr 708; - 11).

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

Gesamt:

Tabelle 19

verunglückte Kinder (auch Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1		1
Pkw	77	84	47	208
Lkw		1	1	2
Bus	19	8	8	35
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped		1	3	4
Fußgänger	50	111	77	238
Radfahrer	18	96	181	295
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	6	3		9
Gesamt 2008	170	305	317	792
Gesamt 2007	158	287	355	800
Veränderung	7,6%	6,3%	-10,7%	-1,0%

davon:

Tabelle 20

verunglückte Kinder als sonst.Geschädigte (überw. Mitfahrer)				
beteiligt als	Alter			Gesamt
	0-5	6-10	11-14	
Krad		1		1
Pkw	77	84	46	207
Lkw		1	1	2
Bus	19	7	8	34
Sonst. Kfz				
Mofa/Moped		1	2	3
Fußgänger	3			3
Radfahrer	10	1	1	12
Sonst. Verk.-teiln./o.A.	5	3		8
Gesamt 2008	114	98	58	270
Gesamt 2007	109	114	76	299
Veränderung	4,6%	-14,0%	-23,7%	-9,7%

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: 111 (Vorjahr 99),
- als Radfahrer mit den Altersschwerpunkten 6 - 10 Jahre: 96 (Vorjahr 74) und 11 - 14 Jahre: 181 (Vorjahr 194).

Kinder als aktiv Beteiligte verunglückten 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 2008, 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	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Kfz-Führer	4	3	7	1	26	76	104	46	29	296	299	-3
Fußgänger	26	70	42			2	1	1	1	143	123	20
Radfahrer	13	69	96	2	5	8	10		12	215	215	
Sonstige/o.Ang.	2	1	3			1	1		14	22	15	7
Gesamt 2008	45	143	148	3	31	87	116	47	56	676	652	24
Gesamt 2007	25	124	164	4	26	79	127	46	57			
Veränderung	20	19	-16	-1	5	8	-11	1	-1			3,7%

Bei insgesamt 676 Unfällen mit aktiver Beteiligung von Kindern wurde der Unfall in **336 Fällen** (49,7 %) von Kindern (0 - 14 Jahre) verursacht, im Schwerpunkt als Radfahrer (178 Fälle) und Fußgänger (138 Fälle).

Die nachfolgende Tabelle 22 beinhaltet Zahlen zu den Hauptursachen und den Hauptverursachern der Kinderunfälle des Jahres 2008.

Tabelle 22

Hauptursachen und -verursacher der Kinderunfälle													
Ursachengruppen	beteiligt als										Gesamt		Veränderung
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2008	2007		
Verkehrstüchtigkeit								1			1	1	
Straßenbenutzung						3		34			37	36	1
Geschwindigkeit	1	20	1			1		5			28	27	1
Abstand		6						4			10	11	-1
Überholen		3						3			6	2	4
Vorbeifahren		1									1	4	-3
Nebeneinanderfahren		1									1	1	
Vorfahrt/Vorrang		28	3					14			45	35	10
Rotlicht Fz.		10						10			20	27	-7
Abbiegen	2	57	4			1		4			68	66	2
Wenden/Rückwärtsfahren		11						1			12	15	-3
Einfahren i.d.fl.Verkehr		27						24			51	56	-5
Fehlverhalten ggü. Fußgängern		44	1	5	1			15	1		67	77	-10
Ruhender Verkehr		6									6	9	-3
Beleuchtung/Ladung/Besetzung												1	-1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer		48						89	5		142	135	7
Technische Mängel								5			5		5
Fußgängerfehler b.Überschreiten d. Fahrbahn								125			125	104	21
Fußgängerfehler sonst. Art								17			17	16	1
o.A.		10		1				1	6	16	34	29	5
Gesamt 2008	3	272	9	6	1	5	143	215	22		676	652	24
Gesamt 2007	2	270	18	6	2	1	124	214	15				
Veränderung	1	2	-9		-1	4	19	1	7				3,7%

In ca. 50,3% 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 (272 mal), konzentrierten sich die Hauptursachen auf Fehler beim Abbiegen (57), Fehlverhalten gegenüber Fußgängern (44), Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (27), Vorfahrt/Vorrang (28) sowie auf überhöhte bzw. der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (20).

Das 44-mal festgestellte Fehlverhalten der PKW-Fahrer gegenüber den Fußgängern bezog sich auf Fehler

- an „Fußgängerüberweg“ (13),
- an Fußgängerfurten bei Lichtzeichenanlagen (4),
- an Haltestellen (4),
- beim Abbiegen (8)
- an anderen Stellen (15).

Sofern Fußgänger die Hauptursache für Kinderunfälle setzten (141mal), waren dies in der überwiegenden Zahl der Fälle Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn (125).

Von den insgesamt 143 Fußgängern, die mit ihrem fehlerhaften Verhalten die Hauptursache gesetzt haben, waren 136 Kinder. Der häufigste Fehler der Kinder ist die falsche Fahrbahnüberquerung.

Im Einzelnen ergab eine Feinanalyse der Fehlverhaltensweisen hierzu folgende Erkenntnisse:

- Betreten/Überqueren der Fahrbahn, ohne auf den Fahrverkehr zu achten (50),
- plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen (50),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn an Stellen mit Lichtzeichenanlagen (8),
- Fehlerhaftes Überqueren der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, Einmündungen mit Lichtzeichenanlagen sowie von „Fußgängerüberweg“ (4).

1.6.2 Junge Erwachsene

1.6.2.1 Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle mit „Jungen Erwachsenen“ (JE) sind diejenigen, bei denen mindestens ein JE (18 bis 24 Jahre) bei einem Verkehrsunfall aktiv beteiligt war.

Tabelle 23

Verkehrsunfälle mit JE											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2008	2007	
Januar		10	110	120	36	11	47	599	766	915	-149
Februar		9	130	139	35	4	39	675	853	757	96
März	2	11	142	155	41	4	45	736	936	865	71
April		10	146	156	39	6	45	640	841	877	-36
Mai	1	12	167	180	43	4	47	684	911	915	-4
Juni		17	173	190	36	12	48	656	894	948	-54
Juli	1	18	177	196	40	6	46	694	936	897	39
August		18	142	160	33	9	42	644	846	933	-87
September	1	14	173	188	39	8	47	744	979	956	23
Oktober	1	19	180	200	51	3	54	772	1.026	891	135
November	1	13	190	204	49	12	61	740	1.005	927	78
Dezember		10	131	141	56	9	65	652	858	809	49
Gesamt 2008	7	161	1.861	2.029	498	88	586	8.236	10.851	10.690	161
Gesamt 2007	6	145	1.797	1.948	535	76	611	8.131			
Veränderung	1	16	64	81	-37	12	-25	105			1,5%

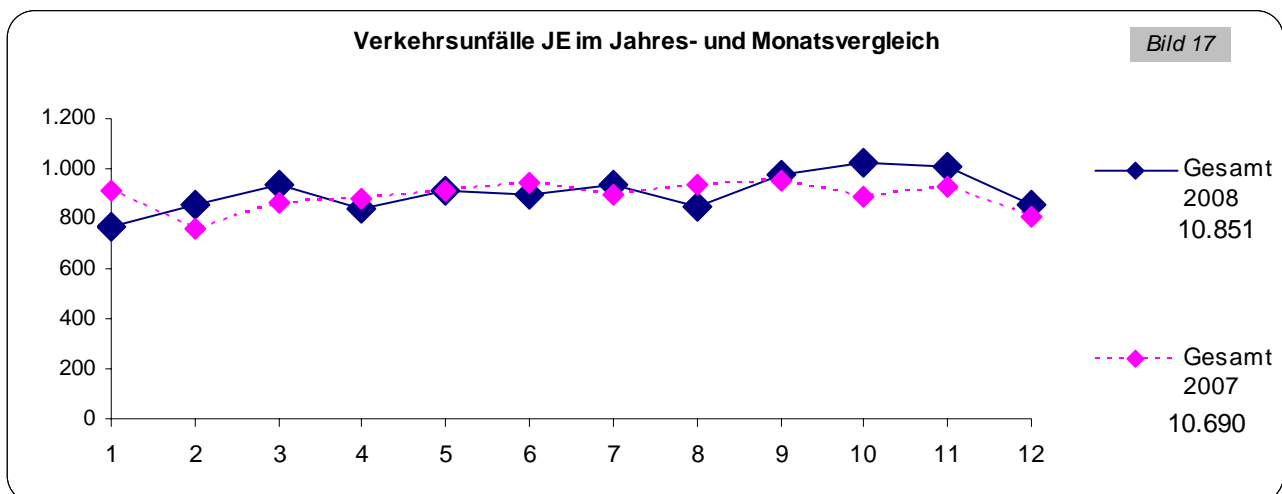
Gegenüber dem Vorjahr sind die Verkehrsunfälle mit JE auf 10.851 (+ 161; + 1,5%) gestiegen.

Im Detail haben sich die einzelnen Unfallkategorien wie folgt entwickelt:

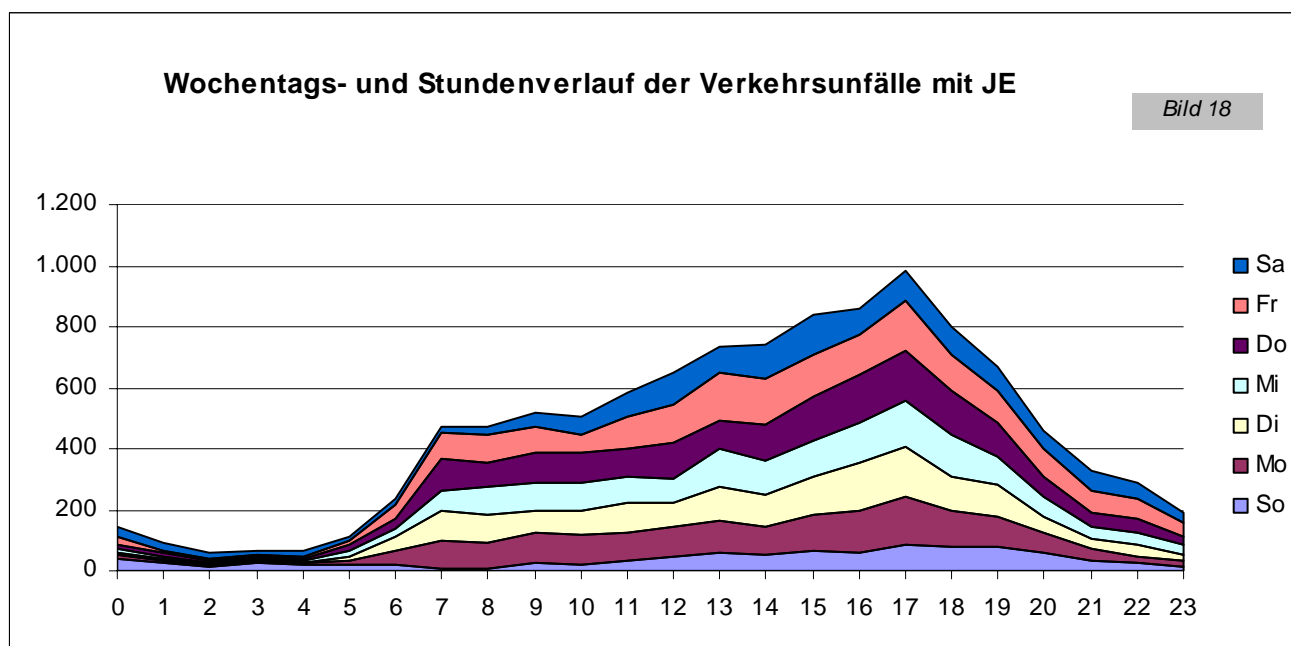
- Anstieg der Unfälle mit leichtem Personenschaden auf 1.861 (+ 64; + 3,6%),
- Anstieg der Unfälle mit schwerem Personenschaden auf 161 (+ 16; + 11,0%),
- Anstieg der Unfälle mit Getöteten auf 7 (+ 1),
- Abnahme bei schweren Sachschadensunfällen auf 586 (- 25; - 4,1%),
- Anstieg der sonstigen Sachschadensunfälle auf 8.236 (+ 105; + 1,3%).

JE haben einen Anteil von 8,2% an der Bevölkerung, sind aber an 16,7% aller Verkehrsunfälle beteiligt. Bei den Unfällen mit Personenschaden steigt die Beteiligung der JE auf 23,4%. 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 12 und 20 Uhr. JE sind auch in den Abendstunden nach 21 Uhr häufiger als andere Altersgruppen an Verkehrsunfällen beteiligt.



1.6.2.2 Verunglückte

Im Jahre 2008 verunglückten insgesamt 1.628 JE (vgl. Tabellen 8, 9), davon

- 1.214 als aktiv Beteiligte,
- 414 als „Sonstige Geschädigte“ (überwiegend Mitfahrer).

Bei einem Bevölkerungsanteil von ca. 8,2% entspricht die Zahl von 1.628 Verunglückten aus dieser Altersgruppe einem Anteil von ca. 14,9% aller Verunglückten. Die Gruppe der JE ist damit weiterhin überproportional am Unfallgeschehen beteiligt. Ein positiver Trend ist jedoch festzustellen, da die Zahl verunglückter JE seit dem Jahr 2002 um insgesamt 416 Personen (- 20,4%) zurückgegangen ist.

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

Es verunglückten insgesamt 994 JE im PKW, davon

- 646 als Fahrer,
- 348 als Mitfahrer.

In 275 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 motorisierte 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 1.657 Personen, davon 494 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	50	15	35
Pkw	1.270	995	275
Lkw	93	77	16
Bus			
sonst. Kfz	8	7	1
Mofa/Moped	45	7	38
Fußgänger	81	25	56
Radfahrer	106	35	71
Sonstige	4	2	2
Gesamt 2008	1.657	1.163	494

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												
beteiligt als	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad				2	69	9	15	1	1	97	106	-9
Pkw				1	5.796	1.123	1.154	387	111	8.572	8.548	24
Lkw					810	256	344	22	32	1.464	1.344	120
Bus					18	16	31	5	2	72	74	-2
sonst. Kfz					67	19	17	4	3	110	118	-8
Mofa/Moped				2	65	7	6	1	1	82	59	23
Fußgänger	4	8	7	3	88	17	10	4	5	146	125	21
Radfahrer	2	4	8	3	129	17	20	4	12	199	193	6
Sonstige			2		14	7	11		75	109	123	-14
Gesamt 2008	6	12	17	11	7.056	1.471	1.608	428	242	10.851	10.690	161
Gesamt 2007	3	11	14	16	6.899	1.497	1.614	390	246			
Veränderung	3	1	3	-5	157	-26	-6	38	-4			1,5%

In einer Gesamtschau ergeben sich folgende Feststellungen:

Im Jahr 2008 gab es 10.851 Verkehrsunfälle mit insgesamt 11.576 beteiligten JE.

Davon wurden in 7.056 Fällen (= 65,0%) die Unfälle durch JE selbst verursacht. Bezogen auf alle 64.788 Verkehrsunfälle des Jahres 2008 in Hamburg sind JE zu ca. 10,9% Hauptverursacher.

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

Junge Erwachsene waren die **Hauptverursacher von allen Verkehrsunfällen** des Jahres 2008 in Hamburg

- **mit Leichtverletzten** (7.840): 1.127 mal (= **14,4%**, Vorjahr: 13,2%) davon 49 unter Alkoholeinfluss
- **mit Schwerverletzten** (802): 101 mal (= **12,6%**, Vorjahr: 12,1%) davon 16 unter Alkoholeinfluss
- **mit Getöteten** (39): 2 mal davon 0 unter Alkoholeinfluss

Damit sind JE bei nur 8,2% 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	Sonst.	2008	2007	
Verkehrstüchtigkeit		1	1				1			3	7	-4
Straßenbenutzung	2	30	5		1	2		27		67	55	12
Geschwindigkeit	23	767	50		5	14		6	1	866	831	35
Abstand	8	1.150	105	3	11	19		3		1.299	1.246	53
Überholen	5	50	7		2	1		5		70	80	-10
Vorbeifahren		31	4	1						36	35	1
Nebeneinanderfahren	2	475	100		5	3			1	586	610	-24
Vorfahrt/Vorrang	2	328	20	1	1	3		9		364	345	19
Rotlicht	1	79	4					18		102	78	24
Abbiegen	5	302	27	1	1	1		1	1	339	313	26
Wenden/Rückwärtsfahren		903	162	1	8					1.074	1.093	-19
Einfahren i. d. fließ. Verkehr		299	28	2	1	2		9		341	334	7
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	27	3		1			5		37	25	12
ruhender Verkehr		61	9		1	1		1	1	74	67	7
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		4	3		1					8	9	-1
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	18	1.206	278	9	28	17		43	8	1.607	1.600	7
technische Mängel		12	1							13	10	3
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn								75		75	55	20
Fußgängerfehler sonst. Art								10		10	3	7
o.A.	2	71	3		1	2		2	2	85	103	-18
Gesamt 2008	69	5.796	810	18	67	65	88	129	14	7.056	6.899	157
Gesamt 2007	77	5.730	746	20	83	42	63	116	22			
Veränderung	-8	66	64	-2	-16	23	25	13	-8			2,3%

In einer Gesamtschau ergibt sich folgendes Bild:

- Das Verkehrsunfallgeschehen JE wird durch das Verkehrsmittel Pkw dominiert. Insgesamt 5.796 von 7.056 vergebenen Unfallursachen beziehen sich auf diese Art der Verkehrsbeteiligung.
- Wesentliche Hauptursachen bei Pkw sind:
 - zu geringer Sicherheitsabstand (1.150),
 - Fehler beim Wenden bzw. Rückwärtsfahren (903),
 - Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. eine der Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit (767),
 - Fehler beim Nebeneinanderfahren (475),
 - Fehler bei Vorfahrt / Vorrang (328),
 - Fehler beim Abbiegen (302),
 - Einfahren in den fließenden Verkehr (299).

1.6.3 Senioren

1.6.3.1 Verkehrsunfälle

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

Tabelle 27

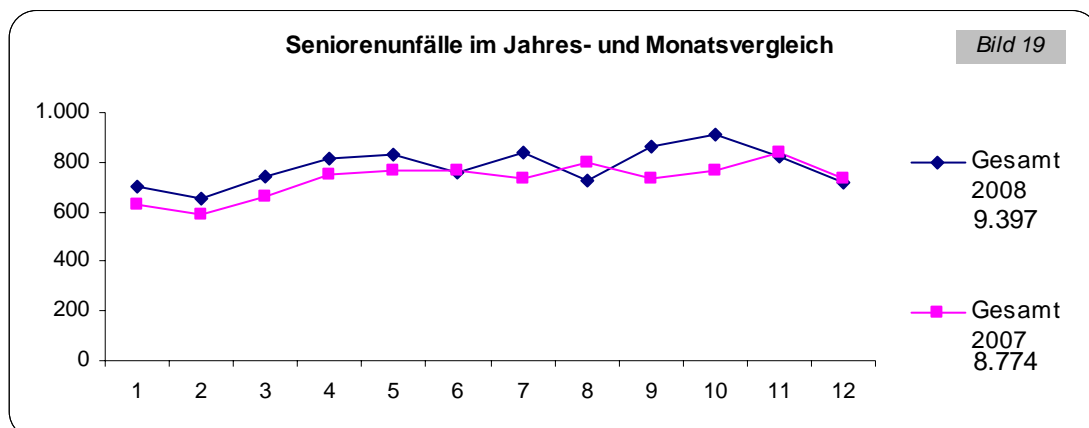
Seniorenunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS	Gesamt		Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2008	2007	
Januar	2	21	74	97	32	1	33	575	705	632	73
Februar		11	93	104	29	3	32	521	657	590	67
März		17	78	95	22	5	27	619	741	663	78
April	1	11	87	99	31		31	688	818	748	70
Mai	1	21	131	153	25	2	27	648	828	770	58
Juni	1	12	119	132	24		24	606	762	765	-3
Juli	3	14	120	137	26	3	29	669	835	737	98
August		16	92	108	23	4	27	593	728	796	-68
September	1	19	124	144	20	6	26	696	866	735	131
Oktober	2	13	137	152	36	4	40	722	914	767	147
November		14	112	126	29	4	33	664	823	838	-15
Dezember	1	19	98	118	27	6	33	569	720	733	-13
Gesamt 2008	12	188	1.265	1.465	324	38	362	7.570	9.397	8.774	623
Gesamt 2007	14	180	1.270	1.464	319	40	359	6.951			
Veränderung	-2	8	-5	1	5	-2	3	619			7,1%

In einer Gesamtschau der Jahre 2008/2007 können folgende Erkenntnisse festgestellt werden:

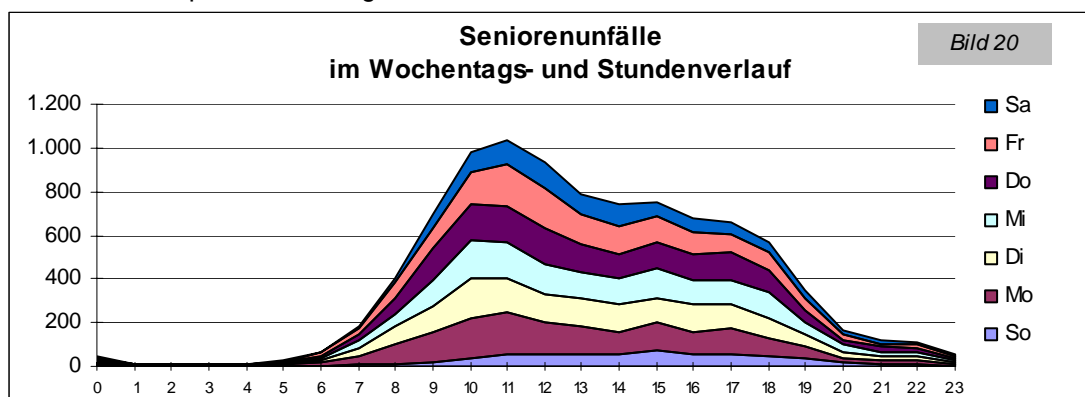
- Insgesamt Anstieg der Seniorenunfälle auf 9.397 (+ 623; + 7,1%), dabei
 - Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VUPS) auf 1.465 (+1) in den Bereichen
 - Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten auf 188 (+ 8; + 4,4%)
 - Rückgang in den Bereichen
 - Verkehrsunfälle mit Getöteten auf 12 (-2)
 - Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten auf 1.265 (- 5; - 0,4%)
 - Anstieg insbesondere der leichten Sachschadenunfälle auf 7.570 (+ 619; + 8,9%).

Bereits seit 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 84,4% der Seniorenunfälle um leichte Sachschadenunfälle handelt. Bei einem Bevölkerungsanteil von 18,6% sind Senioren an 14,5 % 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 2007 und 2008 einen annähernd gleichmäßigen Verlauf der Seniorenunfälle.



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 2008 verunglückten insgesamt 992 Senioren (vgl. Tabellen 8 bis 12). Dieses bedeutet gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 2 Verunglückte.

Von den insgesamt 992 Senioren wurden

- 843 leicht verletzt (- 3)
- 136 schwer verletzt (+ 1)
- 13 getötet (+ /- 0)

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	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Krad					4	8	10	20	1	43	32	11
Pkw			1	2	332	855	1.045	5.548	49	7.832	7.479	353
Lkw					48	284	313	271	9	925	734	191
Bus						17	48	27	1	93	83	10
Sonst.Kfz					3	26	17	68	1	115	81	34
Mofa/Moped						6	5	12	1	24	19	5
Fußgänger	7	4	6	3	3	10	5	45	4	87	89	-2
Radfahrer	2	7	13	8	14	30	14	91	18	197	166	31
Sonstige/o.Ang.			1	1	2	9	8	27	33	81	91	-10
Gesamt 2008	9	11	21	14	406	1.245	1.465	6.109	117	9.397	8.774	623
Gesamt 2007	1	12	12	11	377	1.237	1.221	5.784	119			
Veränderung	8	-1	9	3	29	8	244	325	-2			7,1%

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 9.397 (+ 623; + 7,1%), wesentlich geprägt durch einen Anstieg in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 7.832 (+ 353; + 4,7%).
- Anstieg der Verkehrsunfälle, die durch Senioren verursacht wurden (siehe auch Tab. 29) auf 6.109 (+ 325; + 5,6 %), wesentlich geprägt durch einen Anstieg der Verkehrsunfälle in der Verkehrsbeteiligung PKW auf 5.548 (+ 242; + 4,6%).
- Senioren sind zu 65,0% selbst die Verursacher der Unfälle (6.109 von 9.397), 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	Sonst.	2008	2007	
Verkehrstüchtigkeit							1			1	17	-16
Straßenbenutzung		36	1			1		11		49	42	7
Geschwindigkeit	1	197	7		2	3		1	1	212	234	-22
Abstand	1	487	22	2	3	2		2		519	441	78
Überholen	1	53	7	1	9	1		3		75	68	7
Vorbeifahren		38	1							39	49	-10
Nebeneinanderfahren	2	468	39	5	7					521	464	57
Vorfahrt/Vorrang	3	382	9					8		402	373	29
Rotlicht Fz.	1	64	1	1				8		75	89	-14
Abbiegen	1	293	12	1	1	1		3	1	313	292	21
Wenden/Rückwärtsfahren		1.167	39	4	10				2	1.222	1.232	-10
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		274	7		1			9		291	319	-28
Fehlverhalten ggü Fußgängern		50		1	1			1		53	63	-10
Ruhender Verkehr		69	3		1					73	64	9
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		2	7					1		10	6	4
Sonst.Fehlverhalten d.Fahrzeugführer	10	1.913	110	12	33	4		41	10	2.133	1.914	219
Technische Mängel		8								8	1	7
Fehler b.Überschreiten d.Fahrbahn								38		38	41	-3
Fußgängerfehler sonst. Art								6		6	7	-1
Sonstige/o.A.		47	6					3	13	69	68	1
Gesamt 2008	20	5.548	271	27	68	12	45	91	27	6.109	5.784	325
Gesamt 2007	15	5.306	216	39	47	10	50	77	24			
Veränderung	5	242	55	-12	21	2	-5	14	3			5,6%

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

- Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren (1.222),
- Fehler beim Nebeneinanderfahren (521),
- ungenügender Sicherheitsabstand (519),
- Missachtung von Vorfahrt bzw. Vorrang (402),
- Fehler beim Abbiegen (313),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (291).

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 aktiv beteiligt war.

Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

Rückgang der Fußgängerunfälle auf insgesamt 1.409 (- 9, - 0,6%), dabei anteilig

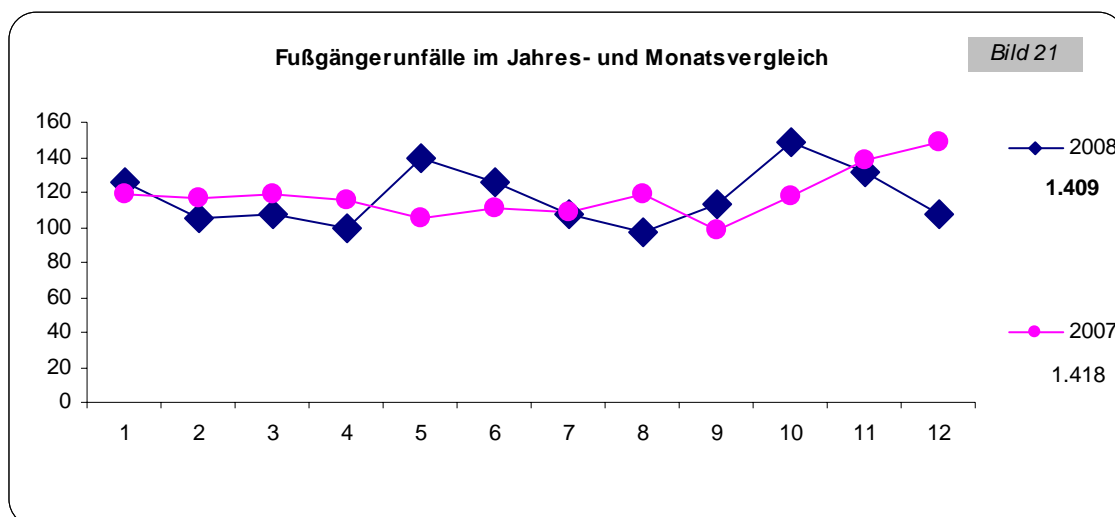
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.219 (+ 5),
- Rückgang der Unfälle mit Getöteten auf 13 (- 2)
- Rückgang der Unfälle mit Schwerverletzten auf 242 (- 5).

Tabelle 30

Fußgängerunfälle											
Kategorie	VUPS				VUSS			VULS			Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5	2008	2007	
Januar	2	29	84	115				11	126	119	7
Februar		22	72	94	1		1	10	105	117	-12
März	1	22	68	91				17	108	119	-11
April		15	70	85	1		1	13	99	116	-17
Mai		21	94	115				25	140	105	35
Juni		20	86	106	1		1	19	126	111	15
Juli	3	14	69	86	1		1	20	107	109	-2
August	1	10	68	79	1	3	4	14	97	119	-22
September	1	22	80	103				10	113	98	15
Oktober	3	21	105	129	1	1	2	18	149	118	31
November	1	27	92	120		1	1	11	132	138	-6
Dezember	1	19	76	96		1	1	10	107	149	-42
Gesamt 2008	13	242	964	1.219	6	6	12	178	1.409	1.418	-9
Gesamt 2007	15	247	952	1.214	8	4	12	192			
Veränderung	-2	-5	12	5	-2	2		-14			-0,6%

Die Entwicklung der Unfälle im Verlauf beider Jahre verlief weitgehend ähnlich.

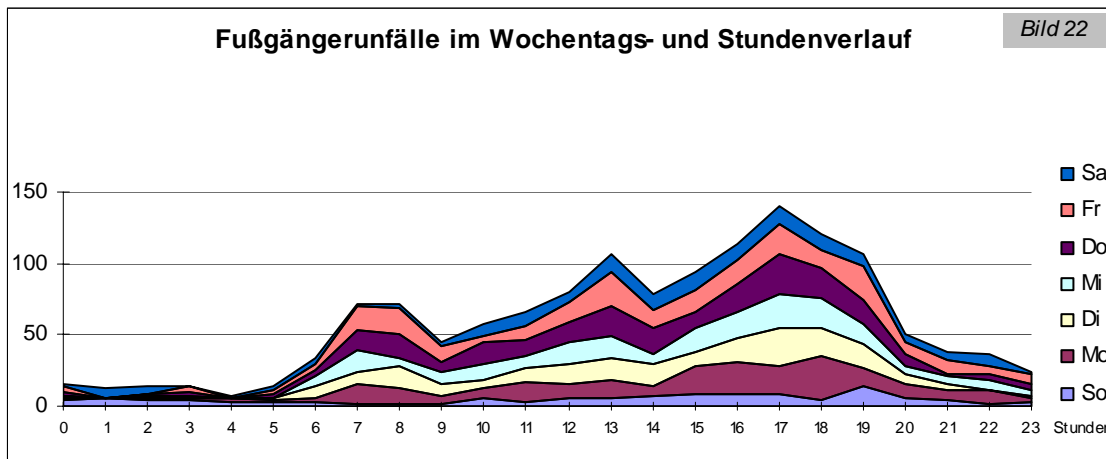
Für die einzelnen monatlichen Abweichungen liegen keine schlüssigen Erklärungen vor.



Das nachfolgende Bild 22 zeigt die wochentägliche und stündliche Verteilung der 1.409 Fußgängerunfälle.

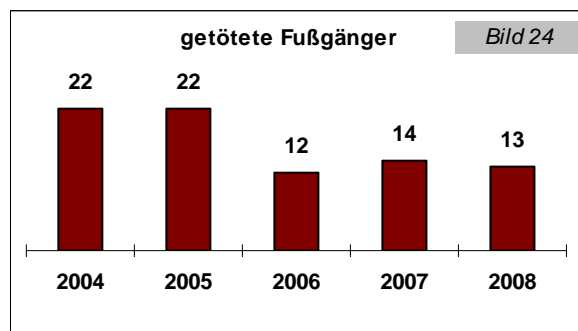
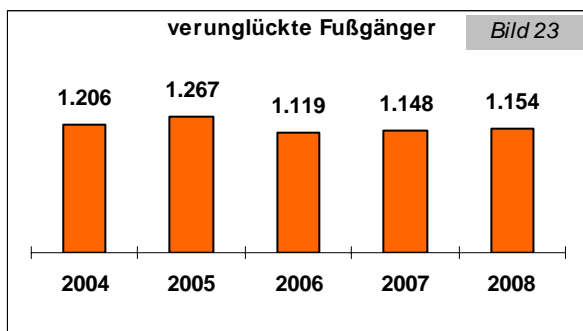
Wesentliche Erkenntnisse daraus sind:

- Fußgängerunfälle haben sich im Jahr 2008 - wie im Vorjahr - vorwiegend in den Zeiten zwischen 7 und 20 Uhr ereignet.
- Die Spitzen liegen in den Stunden 7 und 8, 13 und 16 - 18 Uhr (730 VU; 51,8%); sie korrespondieren mit den Unfallzeiten (Schulweg und Freizeit) der Kinder als Fußgänger.



1.6.4.2 Verunglückte

Nachstehende Bilder 23 und 24 präsentieren die Angaben aller verunglückten Fußgänger⁶, auch, soweit sie als Kinder in Begleitung Erwachsener als „sonstige Geschädigte“ nicht eigenständig beteiligt waren.



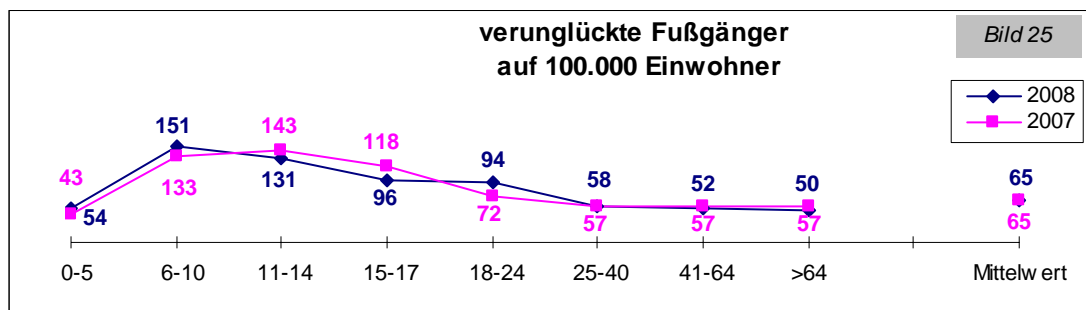
Folgende Feststellungen können getroffen werden:

- Die Entwicklung aller Verunglückten verlief, bezogen auf einen mittelfristigen Zeitraum von 5 Jahren, uneinheitlich; die Zahl von insgesamt 1.154 Verunglückten liegt immer noch unter den Ergebnissen der Vorjahre 2004 und 2005.
- Die Anzahl der getöteten Fußgänger ist auf 13 (-1) gesunken.
Bezogen auf die 13 getöteten Fußgänger waren
 - 5 Fußgänger selbst die Hauptverursacher durch unvorsichtiges Überqueren der Fahrbahn außerhalb gesicherter Querungshilfen (z.B. Fußgängerüberwege, Fußgängerfurten),
 - 8 Kraftfahrzeugführer die Verursacher:
 - 1 LKW-Fahrer mit einem Fehler beim Wenden/Rückwärtsfahren
 - 1 LKW-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen
 - 1 LKW-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit)
 - 1 Bus-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an einer Haltestelle
 - 1 PKW-Fahrer mit falschem Verhalten gegenüber Fußgängern an anderen Stellen
 - 1 PKW-Fahrer mit einem Geschwindigkeitsverstoß (Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit)
 - 2 PKW-Fahrer mit Geschwindigkeitsverstößen (nicht angepasste Geschwindigkeit).

⁶ Die Zahl der verunglückten Fußgänger 1.154 ist kleiner als die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (1.219); 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 25-40-jährigen Personen die meisten Verunglückten auf (vgl. Tabellen 8 und 9 im Kapitel Unfallfolgen). Hierin spiegelt sich der prozentual hohe Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung wider.

Das spezielle Risiko einzelner Altersgruppen wird erst deutlich, wenn die Verunglückten- zu den Bevölkerungszahlen in Relation gesetzt werden. Bezogen auf verunglückte Fußgänger stellt sich der Vergleich mit der Bezugszahl 100.000 Einwohner der jeweiligen Altersgruppe wie folgt dar:



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

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												
	Alter								Gesamt		Veränderung	
beteiligt als	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Kfz-Führer				1	63	190	248	92	58	652	662	-10
Fußgänger	26	70	42	32	88	112	135	45	66	616	598	18
Radfahrer	2	2	6	3	12	30	31	1	29	116	126	-10
Sonstige						1	1		23	25	32	-7
Gesamt 2008	28	72	48	36	163	333	415	138	176	1.409	1.418	-9
Gesamt 2007	20	58	52	37	115	346	416	165	209			
Veränderung	8	14	-4	-1	48	-13	-1	-27	-33			-0,6%

Bezogen auf alle 1.409 Fußgängerunfälle bleibt festzustellen:

- In 46,3% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (652).
- In 43,7% aller Fälle waren Fußgänger die Hauptverursacher (616).

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

- Von allen 652 Kfz-Führern des Jahres 2008, die einen Fußgängerunfall verursacht haben, waren 556 (- 10; - 1,5%) Fahrzeugführer mit dem Pkw unterwegs. Von dieser Gruppe ist als wesentliche Hauptursache in 320 (- 4; - 1,2%) Fällen „Fehlverhalten gegenüber Fußgängern“ registriert worden.

Vertiefend hierzu zeigt nachstehende Detailuntersuchung folgendes:

Fehlverhalten gegenüber Fußgängern, davon fehlerhaftes Verhalten

- beim Abbiegen, 102
- an Fußgängerüberwegen (ohne LZA), 44
- an Fußgängerfurten (mit LZA), 39
- an Haltestellen, 7
- an anderen Stellen. 128

Sofern die Fußgänger als Hauptverursacher registriert wurden, waren Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn dominierend (491 = + 22: + 4,7%).

Eine Detailuntersuchung ergab folgendes:
Fehler der Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn,

- ohne auf den Fahrverkehr zu achten, 236 (+ 16)
- durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen, 88 (- 23)
- Rotlichtverstoß an Querungsstellen mit LZA, 77 (+ 1)
- in der Nähe von Sicherungseinrichtungen, 31 (- 3)
- durch sonstiges falsches Verhalten, 55 (- 7)
- an Fußgängerüberwegen, 3 (0)

Tabelle 32

Hauptursachen und -verursacher der Fußgängerunfälle												
Ursachengruppen der erstgenannten Unfallursache	beteiligt als									Gesamt		
	Krad	Pkw	Lkw	Bus	Sonst. Kfz	Mofa/Moped	Fußgänger	Radfahrer	Sonst.	2008	2007	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit							2	1		3	5	-2
Straßenbenutzung		4				2		32		38	33	5
Geschwindigkeit	2	25	2		2	1		4		36	41	-5
Abstand		7	3							10	13	-3
Überholen		4				1				5	1	4
Vorbeifahren												
Nebeneinanderfahren			1							1		1
Vorfahrt		3						1		4	3	1
Rotlicht		17	2					2		21	27	-6
Abbiegen		19	2							21	45	-24
Wenden/Rückwärtsfahren		71	13							84	68	16
Einfahren i.d.fließ. Verkehr		13						1		14	7	7
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	1	320	20	17	5	1		54	3	421	430	-9
Ruhender Verkehr		4								4	3	1
Beleuchtung/Ladung/Besetzung				1						1		1
Sonst. Fehler d.Fahrzeugführer	1	67	4	8	4	2		19		105	110	-5
Technische Mängel		1	1							2		2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn							491			491	468	23
Fußgängerfehler sonst. Art							111			111	108	3
o.A.		1					12	2	22	37	56	-19
Gesamt 2008	4	556	48	26	11	7	616	116	25	1.409	1.418	-9
Gesamt 2007	3	562	57	29	7	4	598	126	32			
Veränderung	1	-6	-9	-3			3	18	-10			-0,6%

1.6.5 Radfahrer

1.6.5.1 Verkehrsunfälle

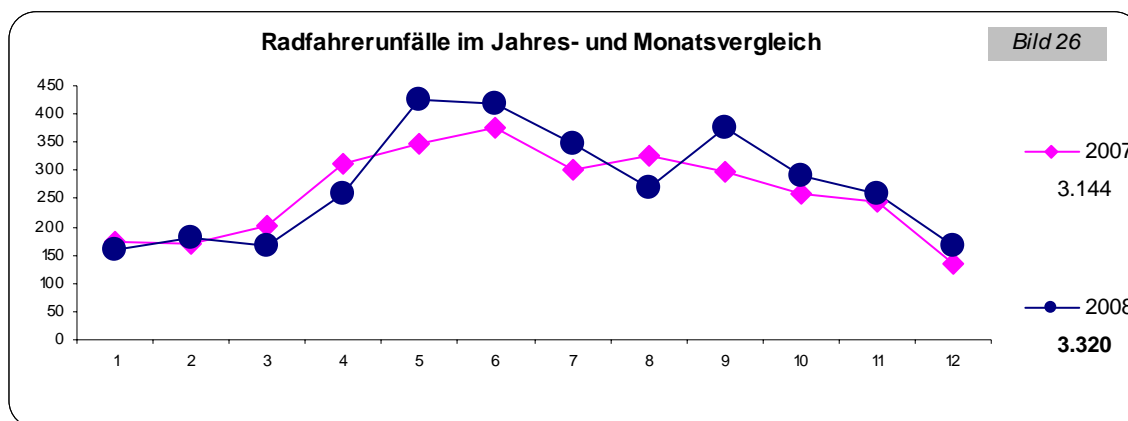
Als Radfahrerunfälle werden Verkehrsunfälle bezeichnet, an denen mindestens ein Radfahrer aktiv beteiligt war. Die Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist wie folgt verlaufen:

- Anstieg der Radfahrerunfälle auf insgesamt 3.320 (+ 176; + 5,6%), hierbei anteilig
 - Unfälle mit Personenschaden auf 2.535 (+ 194; + 8,3%),
 - Unfälle mit Schwerverletzten auf 226 (+ 21; + 10,2%),
 - Unfälle mit Getöteten auf 10 (+ 4).

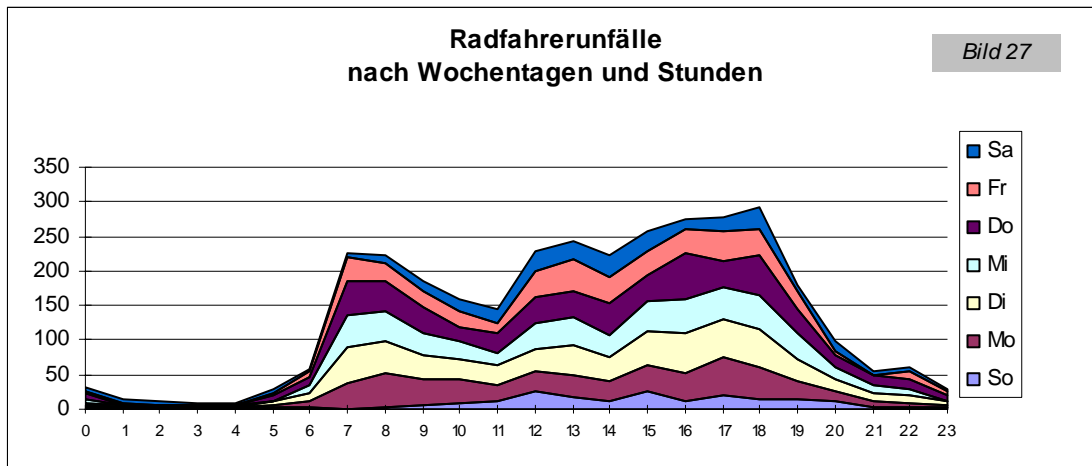
Tabelle 33

Radfahrerunfälle											
Monat	VUPS				VUSS			VULS	2008	2007	Veränderung
	1	2	3	Summe 1-3	4	6	Summe 4+6	5			
Januar		9	101	110	1		1	49	160	174	-14
Februar		17	127	144	1		1	37	182	169	13
März	1	14	110	125		4	4	39	168	203	-35
April	2	17	171	190	3	3	6	63	259	313	-54
Mai	2	29	299	330	1	5	6	88	424	348	76
Juni	1	31	292	324	3	4	7	87	418	375	43
Juli	2	21	257	280		3	3	64	347	302	45
August		20	179	199	1	3	4	65	268	326	-58
September		29	258	287	2	4	6	82	375	297	78
Oktober	1	18	198	217	1	1	2	73	292	257	35
November	1	12	191	204		2	2	53	259	244	15
Dezember		9	116	125				43	168	136	32
Gesamt 2008	10	226	2.299	2.535	13	29	42	743	3.320	3.144	176
Gesamt 2007	6	205	2.130	2.341	9	34	43	760			
Veränderung	4	21	169	194	4	-5	-1	-17			5,6%

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



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



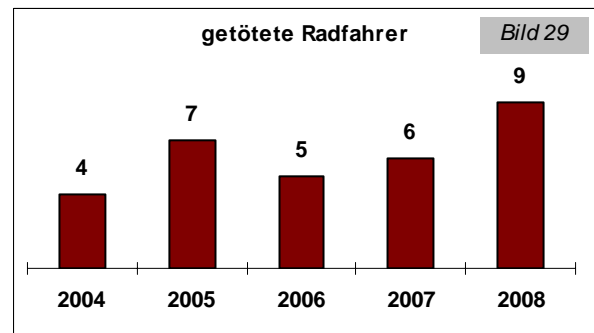
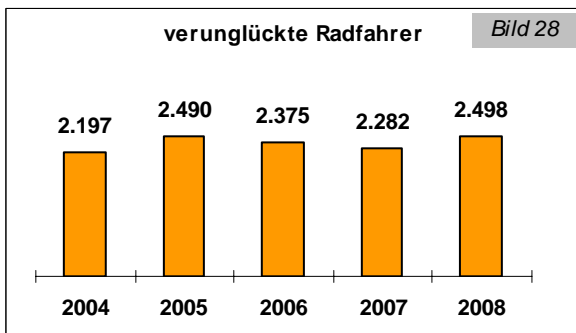
Hieraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Radfahrerunfälle haben sich in 2008 vorwiegend zwischen 7 und 19 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.

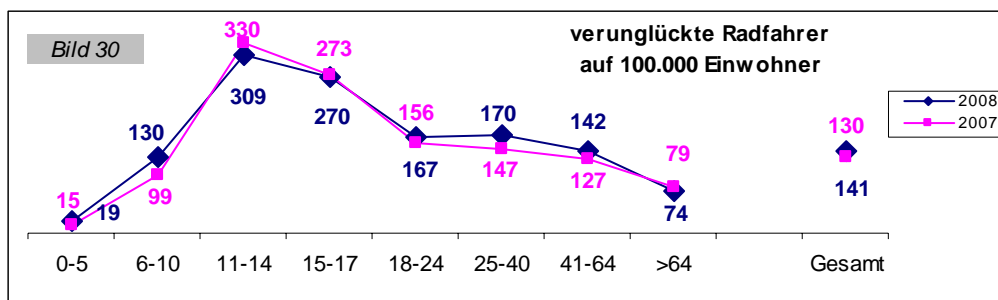
Die Gesamtzahl verunglückter Radfahrer ist gegenüber dem Vorjahr höher (+ 216; + 9,5%). Die Zahl getöteter Radfahrer ist auf 9 gestiegen.



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 11-14jährige Kinder und Jugendliche (15 - 17Jahre) als Radfahrer besonders häufig.

Auch die Altersgruppe der 18 – 40-jährigen Erwachsenen verunglückt als Radfahrer überdurchschnittlich oft.



1.6.5.3 Hauptverursacher/-ursachen

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

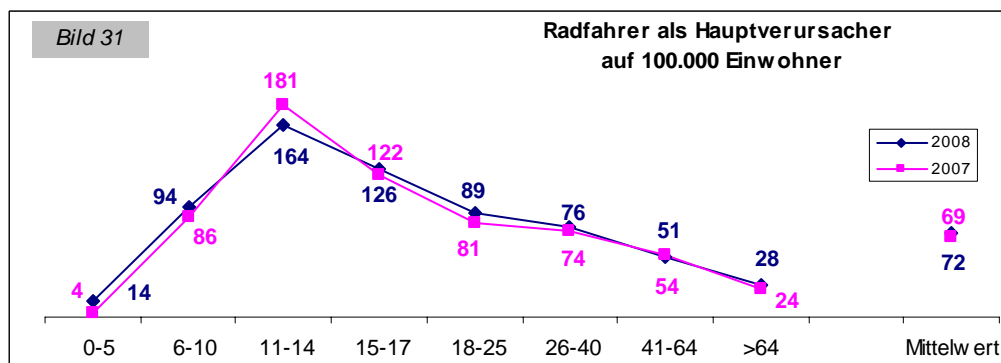
Tabelle 34

Hauptverursacher aller Radfahrerunfälle												
Beteiligte	Alter									Gesamt		Veränderung
	0-5	6-10	11-14	15-17	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
Kfz -Führer	1	1	1	4	150	555	790	278	90	1.870	1.768	102
Fußgänger	2	2	7	4	14	19	31	9	17	105	90	15
Radfahrer	13	69	96	60	129	353	285	91	176	1.272	1.214	58
Sonstige		1			3	3	10	2	54	73	72	1
Gesamt 2008	16	73	104	68	296	930	1.116	380	337	3.320	3.144	176
Gesamt 2007	5	67	110	61	265	873	1.095	351	317			
Veränderung	11	6	-6	7	31	57	21	29	20			5,6%

Bezogen auf alle 3.320 Radfahrerunfälle ist festzustellen:

- in 38,3% aller Fälle waren Radfahrer die Hauptverursacher (1.272),
- in 56,3% aller Fälle waren Kfz-Führer die Hauptverursacher (1.870).

Innerhalb der Gruppe der 1.272 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 Radfahrerunfälle							
Ursachen	Beteiligte				Gesamt		Veränderung
	Kfz - Führer	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2008	2007	
Verkehrstüchtigkeit			5		5	16	-11
Straßenbenutzung	8		203		211	225	-14
Geschwindigkeit	25		34		59	65	-6
Abstand	22		30	1	53	63	-10
Überholen	31		36		67	54	13
Vorbeifahren	8		1		9	10	-1
Nebeneinanderfahren	1		1		2	5	-3
Vorfahrt/Vorrang	443		85		528	355	173
Rotlicht Fahrzeuge	48		102		150	161	-11
Abbiegen	620		22	1	643	619	24
Wenden/Rückwärtsfahren	69		3		72	82	-10
Einfahren in den fließenden Verkehr	270		90		360	366	-6
Fehlverhalten ggü Fußgängern	11		57		68	76	-8
Ruhender Verkehr	99		6		105	109	-4
Beleuchtung/Ladung/Besetzung	1		3		4	5	-1
Sonstige Fehler der Fahrzeugführer	183		549	22	754	720	34
Technische Mängel			16		16	14	2
Fußgängerfehler b.Überschreiten d.Fahrbahn		83			83	67	16
Fußgängerfehler sonst. Art		22			22	21	1
o.A.	31		29	49	109	111	-2
Gesamt 2008	1.870	105	1.272	73	3.320	3.144	176
Gesamt 2007	1.768	90	1.214	72			
Veränderung	102	15	58	1			5,6%

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 (620; = 33,1%),
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (443; = 23,7%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr, z.B. aus einer Grundstückseinfahrt (270, = 14,4%).

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 (203; = 16,0%),
- Missachtung des Rotlichts an Ampeln (102; = 8,0%),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (90; = 7,1%).
- Vorfahrt- bzw. Vorrangverletzung (85; = 6,7 %)
- Fehlverhalten ggü. Fußgängern (57; = 4,5%)

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 (203) 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 aktiv beteiligt war.

Hiervon sind folgende Fahrzeuge umfasst:

- Kraffrad (über 125 cm³ 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	2008	2007	Veränderung
Januar		4	28	32	3		3	14	49	54	-5
Februar		2	39	41	2		2	25	68	57	11
März	1	6	33	40	1		1	24	65	124	-59
April		11	63	74	5	1	6	49	129	168	-39
Mai	2	26	125	153	8	1	9	58	220	151	69
Juni	3	25	116	144	7		7	65	216	146	70
Juli	2	16	105	123	6	1	7	53	183	161	22
August	1	17	92	110	3		3	54	167	177	-10
September	1	20	102	123	4		4	53	180	156	24
Oktober	1	13	78	92	10		10	48	150	134	16
November		5	46	51	1	1	2	24	77	89	-12
Dezember		6	35	41	2		2	15	58	57	1
Gesamt 2008	11	151	862	1.024	52	4	56	482	1.562	1.474	88
Gesamt 2007	4	130	840	974	50	8	58	442			
Veränderung	7	21	22	50	2	-4	-2	40			6,0%

Als wesentliches Ergebnis bleibt festzuhalten:

- Anstieg der Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern auf 1.562 (+ 88; + 6,0%),
- Anstieg der Unfälle mit Personenschaden auf 1.024 (+ 50; + 5,1%).

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.

1.6.6.2 Verunglückte

Bei 1.562 Verkehrsunfällen mit Beteiligung motorisierter Zweiräder verunglückten insgesamt 1.037 Personen (+ 40 ; + 4,0 %) mit den motorisierten Zweirädern:

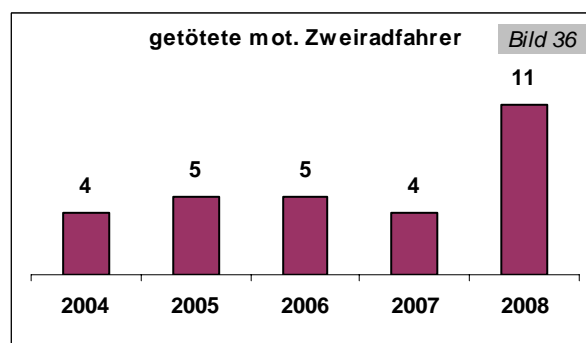
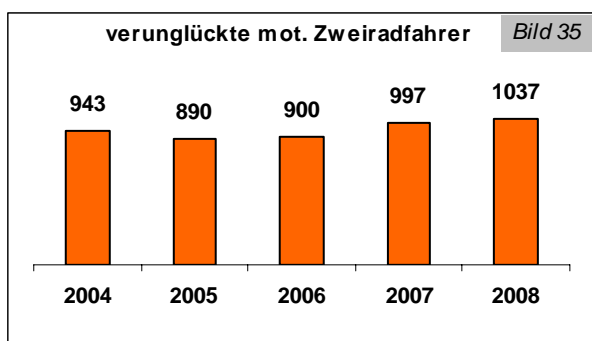
Davon waren

- 506 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrades (- 15) davon 11 getötet (+ 7)
- 531 Fahrer / Mitfahrer eines mot. Zweirades
davon:
 - 37 Fahrer / Mitfahrer eines Kraftrollers (+ 5)
 - 67 Fahrer / Mitfahrer eines Leichtkraftrades (- 3)
 - 295 Fahrer / Mitfahrer eines Mopeds (+ 43)
 - 132 Fahrer / Mitfahrer von Mofa 25 (+ 10)

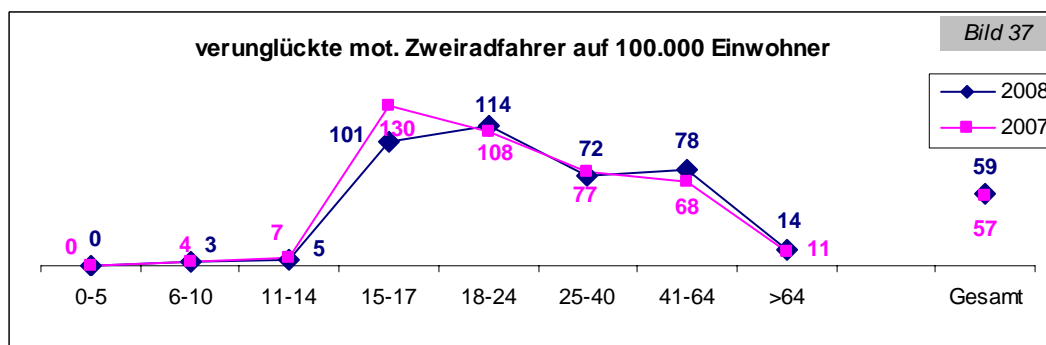
Weitere Details: vgl. Kapitel Unfallfolgen.

Die Bilder 35 und 36 verdeutlichen:

- Die Anzahl verunglückter motorisierter Zweiradfahrer ist gestiegen.
- Die Anzahl getöteter motorisierter Zweiradfahrer hat sich ggü. dem Vorjahr um 7 erhöht.



Das Bild 37 stellt die Zahl der insgesamt 1.037 verunglückten motorisierten Zweiradfahrer (vgl. Tabelle 8) in eine Relation der jeweiligen Altersgruppe zum Vergleichswert 100.000 Einwohner.



Wesentliche Erkenntnisse:

- Insgesamt 48 verunglückte motorisierte Zweiradfahrer in der Altersgruppe der 15 - 17-Jährigen stellen (bei einem Bevölkerungsanteil von 2,8%) 4,6% aller verunglückten motorisierten Zweiradfahrer dar. Damit ist diese Altersgruppe - bezogen auf den Vergleichswert 100.000 Einwohner - vom Unfallgeschehen stärker als andere Altersgruppen betroffen.
43 Verunglückte dieser Altersgruppe haben ein motorisiertes Zweirad gefahren; in 31 Fällen handelte es sich dabei um Moped / 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:
 - Nahezu die Hälfte der 18 – 24-Jährigen motorisierten Zweiradfahrer verunglückten (80 von 166) mit einem Kraftrad.
 - Der Häufigkeitswert der verunglückten Kradfahrer im Alter von 25 – 40 Jahre liegt mit einem Anteil von 19,3% unter dem Bevölkerungsanteil von 26,3%.
 - Die Altersgruppe 41 – 64 Jahre ist mit ihrem Anteil an verunglückten Kradfahrern (27,6%) gegenüber ihrem Bevölkerungsanteil (31,3%) leicht unterrepräsentiert.
- Die meisten Personen (610) verunglückten mit höher motorisierten Krafträdern. Die größte Gruppe sind hierbei Erwachsene im Alter 41 - 64 (286). Bei den Unfällen mit besonders schweren Folgen (getötet bzw. schwerverletzt) sind die Unterschiede wesentlich geringer. Von 90 Schwerverletzten gehörten 42 (8 getötete Personen, 34 Schwerverletzte) der Altersgruppe 25 - 40 und 38 (2 getötete Personen, 36 Schwerverletzte) der Altersgruppe 41 – 64 an.

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	18-24	25-40	41-64	>64	o.A.	2008	2007	
motor.Zweiradfahrer			1	39	133	228	265	32	37	735	678	57
übrige Kfz					101	275	261	74	41	752	741	11
Fußgänger		2		1	3	7	7	1	3	24	18	6
Radfahrer				1	3	3	3	1	1	12	11	1
Sonstige			1			3	3		32	39	26	13
Gesamt 2008	0	2	2	41	240	516	539	108	114	1.562	1.474	88
Gesamt 2007		4	2	52	214	476	550	89	87			
Veränderung		-2		-11	26	40	-11	19	27			6,0%

Besondere Auffälligkeiten:

- Junge Erwachsene (18 - 24 Jahre) wurden bei einem Bevölkerungsanteil von 8,2 % überproportional häufig als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit motorisierten Zweiradfahrern registriert (240 von 1.562 = 15,4%, Vorjahr: 214 von 1.474 = 14,5 %). 44,2 % dieser Verursacher sind hierbei selbst motorisierte Zweiradfahrer.
- Die Altersgruppe von 41 - 64 Jahre stellt mit 34,5% die stärkste Gruppe der Verursacher aller Beteiligtegruppen. In dieser Altersgruppe sind allein die motorisierten Zweiradfahrer mit 49,2% selbst Verursacher der Unfälle.

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

In 47,1% der Fälle verursachten die motorisierten Zweiradfahrer die Unfälle selbst.

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

Tabelle 38

Hauptursachen und -verursacher der VU mit mot. Zweiradfahrern								
Ursachengruppen	beteiligt als					Jahr		
	motor. Zweiradfahrer	übrige Kfz	Fußgänger	Radfahrer	Sonstige	2008	2007	Veränderung
Verkehrstüchtigkeit						0	8	-8
Straßenbenutzung	17	8		2		27	8	19
Geschwindigkeit	142	16				158	165	-7
Abstand	155	60				215	190	25
Überholen	52	25				77	66	11
Vorbeifahren	5	4				9	12	-3
Nebeneinanderfahren	23	102				125	126	-1
Vorfahrt/Vorrang	19	112		1	1	133	118	15
Rotlicht Fahrz.	11	9		5		25	26	-1
Abbiegen	25	133				158	162	-4
Wenden/Rückwärtsfahren	2	132				134	129	5
Einfahren i. d. fließ. Verkehr	11	102		1		114	101	13
Fehlverhalten ggü. Fußgängern	2					2	7	-5
ruhender Verkehr	1	6				7	7	0
Beleuchtung/Ladung/Besetzung		3				3	5	-2
sonst. Fehler d. Fahrzeugführer	250	37		3	6	296	283	13
Technischer Mangel	3	2			1	6	4	2
Fußgängerfehler b. Überschreiten d. Fahrbahn			20			20	17	3
Fußgängerfehler sonst. Art			4			4	0	4
o.A.	17	1			31	49	40	9
Gesamt 2008	735	752	24	12	39	1.562	1.474	88
Gesamt 2007	678	741	18	11	26			
Veränderung	57	11	6	1	13			6,0%

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

- zu geringer Abstand (155, Vorjahr 126),
- Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht der Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit (142, Vorjahr: 142),
- Fehler beim Überholen (52, Vorjahr 51).

Die Ursache Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit ist gleich bleibend auf hohem Niveau und wird bei motorisierten Zweiradfahrern auch häufig festgestellt, wenn sie nicht Hauptverursacher eines Unfalls sind. Insbesondere bei den höher motorisierten 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 Abbiegen (133, Vorjahr 140),
- Fehler beim Wenden / Rückwärtsfahren (132, Vorjahr 122),
- Missachtung Vorfahrt bzw. Vorrang (112, Vorjahr 99),
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (102, Vorjahr 83).

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. D), 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.

2.1.2.1 Neu in der Beratung der Unfallkommission

Die Unfallkommission hat im Jahre 2008 weitere 4 Unfallhäufungsstellen analysiert und zum Teil bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit veranlasst. Dabei wurden sowohl Sofortmaßnahmen durchgeführt als auch bauliche Maßnahmen eingeleitet.

Angaben zu den neu in das Arbeitsprogramm 2008 einbezogenen Örtlichkeiten:

Örtlichkeit	Problemlage	Lösungsansatz
Bremer Straße / Friedhofstraße / Am Großen Dahlen	Vorfahrtunfälle mit zum Teil schwerem Personenschaden: Unsignalisiertes Einfahren in den Knoten aus den Nebenrichtungen Friedhofstraße und Am Großen Dahlen.	Umbau des gesamten Knotens mit Neuaufteilung der Fahrbahn, Schaffung einer Nebenfahrbahn und verkehrabhängiger Steuerung (Vollsignalisierung). <i>Maßnahmen noch in der Beratung.</i>
Stresemannstraße / Alsenstraße / Holstenplatz	Unfälle aufgrund von Rotlichtmissachtung und Linksabbiegeunfälle.	Verbesserung der Erkennbarkeit durch fahrstreifenbezogene Signalisierung, Kontrastblenden und Neumarkierung des Knotens. <i>Umsetzung in 2009.</i>
Ratsmühlendamm / Brombeerweg / Maienweg	Auffahrunfälle und Unfälle mit Radfahrer-beteiligung im freien Rechtsabbieger vom Ratsmühlendamm in den Brombeerweg. Linksabbiegeunfälle im Verlauf Ratsmühlendamm / Maienweg.	Überprüfung der Signalisierung. <i>Maßnahmen noch in der Beratung.</i>
Cranzer Hauptdeich / Estedeich	Linksabbiegeunfälle mit schweren Unfallfolgen.	Prüfung von Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung. <i>Maßnahmen noch in der Beratung.</i>

2.1.2.2 Umgesetzte Maßnahmen im Jahr 2008

Im Jahr 2008 wurden an 15 Unfallhäufungsstellen (zum Teil mit längerem Vorlauf) von der Unfallkommission beschlossene Maßnahmen durchgeführt.

Angaben zu den im Jahr 2008 umgesetzten Maßnahmen:

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Neuhöfer Damm / Neuhöfer Straße	Unfälle beim mehrspurigen Abbiegen von Lkw durch seitliches Berühren.	Anpassung der Schleppekurven durch Verschiebung der Fahrhankanten und Neumarkierung der Fahrstreifen. <i>Umsetzung im Dezember 2008 erfolgt.</i>
Finkenwerder Straße / Altenwerder Damm (Köhlbrandbrücke)	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch fehlerhaften Fahrstreifenwechsel und Fehler beim Nebeneinanderfahren durch Lkw.	Umgestaltung des Knotens durch <ul style="list-style-type: none"> • Neuaufteilung der Fahrstreifen, • verbesserte Vorwegweisung, • verkehrabhängige Steuerung der Lichtsignalanlage. <i>Umsetzung im August 2008 erfolgt.</i>
Adenauerallee / Kreuzweg (Gesamtknoten)	Unfälle durch Fehler beim Linksabbiegen, Rotlichtmissachtung und beim Fahrstreifenwechsel.	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erkennbarkeit der LZA durch Verlängerung des Auslegermastes und Verwendung größerer Signalgeber, • Aufhebung der Bussonderspur zugunsten einer festen Ladezone in der Adenauerallee, • Neumarkierung der Kreuzung und Umschaltung der Signalanlage. <i>Umsetzung im März 2008 erfolgt.</i>
Fuhlsbütteler Straße / Rübenkamp	Auffahrunfälle wegen schlechter Erkennbarkeit der Verkehrsführung.	Verbesserung der Fahrbahnmarkierung. <i>Umsetzung im Januar 2008 erfolgt.</i>

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahmen
Erdkampsweg (zw. Hummelsbütteler Landstraße und Wacholderweg)	Zahlreiche Unfälle im Park-/Suchverkehr, Unfälle mit querenden Fußgängern und Radfahrern.	Erprobung durch provisorische Einbauten: <ul style="list-style-type: none"> Bessere Abwicklung der Verkehrsströme durch Neuaufteilung des Verkehrsraums, Schaffung von zusätzlichen Querungshilfen für Fußgänger. <i>Umbau im Juli 2008 erfolgt.</i>
Schöneberger Straße / Charlottenburger Straße	Zahlreiche Unfälle mit Fußgängerbeteiligung im Zusammenhang mit Umsteigebeziehungen zwischen sechs Buslinien.	Kompaktere Gestaltung des Knotens mit <ul style="list-style-type: none"> Verlegung einer Bushaltestelle, Einrichtung eines freien Rechtsabbiegers, Umschaltung der Lichtsignalanlage; dadurch <ul style="list-style-type: none"> Verkürzung der Einfahrtwege, Verkürzung der Fußgänger-Wartezeiten, Verringerung der Fußgängerquerungen im Zusammenhang mit Umsteigebeziehungen. <i>Umsetzung im November 2008 erfolgt.</i>
Lerchenfeld / Schürbeker Bogen	Verflechtungs- und Auffahrunfälle.	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserte Vorwegweisung, Erweiterte Aufstellfläche für Linksabbieger. <i>Umsetzung im Oktober 2008 erfolgt.</i>
Robert-Schuman-Brücke / Schloßstraße	Auffahrunfälle innerhalb des freien Rechtsabbiegefahrstreifens.	Umgestaltung des freien Rechtsabbiegers. <i>Umsetzung im November 2008 erfolgt.</i>
Schloßstraße / Claudiusstraße	Vorfahrt- und Abbiegeunfälle wegen schlechter Knotenpunktgeometrie.	Verbesserte Verkehrsabwicklung im Einmündungsbereich durch Vollsignalisierung (Umbau der vorhandenen FLZA). <i>Umsetzung im Oktober 2008 erfolgt.</i>
Schloßstraße 8 -12	Auffahr- und Verflechtungsunfälle durch verbotenes Wenden / fehlerhafter Fahrstreifenwechsel.	Durch Verlängerung und Verschwenkung der Mittelinsel Verhinderung verbotswidrigen Wendens. <i>Umsetzung im Oktober 2008 erfolgt.</i>
Curslacker Neuer Deich zw. Neuer Weg und AS Bergedorf	Probleme am Knoten Curslacker Neuer Deich / Neuer Weg beim Linksabbiegen auf das Gelände Bauhaus (neu). Auf dem gesamten Abschnitt: Fehler beim Einfahren in den Fließverkehr und Probleme beim Linksabbiegen auf die Gewerbestücke, Radfahrerunfälle.	<ul style="list-style-type: none"> Überarbeitung der Signalisierung am Knoten Curslacker Neuer Deich / Neuer Weg. Prüfung weiterer Maßnahmen auf der Strecke. <i>Neue Signalisierung im Juni 2008 in Betrieb genommen. Weitere Maßnahmen erfolgen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Beschlüsse der Planungswerkstatt Bergedorf.</i>
Stader Straße / Moorburger Bogen	Auffahr- und Verflechtungsunfälle.	<ul style="list-style-type: none"> Überprüfung der Wegweisung. Bessere Führung des Verkehrs durch Ummarkierungen und Aufhebung des Bussonderfahrstreifens. <i>Umsetzung im April 2008 erfolgt.</i>
Borstelmannsweg / Wendenstraße	Vorfahrtunfälle aufgrund mangelnder Erkennbarkeit der Verkehrsregelung.	Verdeutlichung der Fahrbahnmarkierungen. <i>Umsetzung im April 2008 erfolgt.</i>

Alle Unfallhäufungsstellen werden nach Abschluss eingeleiteter Maßnahmen einem Controllingverfahren unterzogen. Über den Erfolg der Maßnahmen kann seriös erst nach dem Ablauf von drei Jahren berichtet werden.

2.1.2.3 Überprüfung der Wirksamkeit eingeleiteter Maßnahmen

Im Jahr 2008 wurden folgende Unfalhhäufungsstellen abschließend einer Wirkungsanalyse unterzogen. Hierzu wurde die Unfallentwicklung 3 Jahre vorher und 3 Jahre nach Umsetzung der Maßnahmen verglichen.

Örtlichkeit	Problemlage	Maßnahme(n)	Ergebnis
Rodigallee / Holstenhofweg	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Zahl von Abbiegeunfällen. • Aufgestaute Linksabbieger im südl. Holstenhofweg versperren Sicht auf Geradeausverkehr. • Häufung von VU in der westl. Fußgängerfurt 	<ul style="list-style-type: none"> • Linksabbieger werden gesondert signalisiert. • Umbau der Busbucht (Vergrößerung). 	Deutlicher Rückgang der Abbiegeunfälle. Keine Unfälle mehr in der westlichen Fußgängerfurt.
Saseler Straße / Kriegkamp / Ringstraße	Vorfahrtunfälle mit zum Teil schweren Unfallfolgen	Einrichtung einer Kreisverkehrsanlage	Keine Unfälle mehr seit 2006
Braamkamp / Deelböge	Sichtbehinderungen für Linksabbieger aus der Bebelallee: Kollisionen mit Nachzüglern im Geradeausfahrstreifen	Verbesserung der Signalisierung durch Vorlauf für Linksabbieger aus Richtung Norden und Nachlauf für Linksabbieger aus Richtung Süden.	Deutlicher Rückgang der Abbiegeunfälle.
Eiffestraße (B5) zwischen Grevenweg und Luisenweg	Auffahrunfälle, fehlerhafter Fahrstreifenwechsel. Auslöser: verbotenes Wenden und Linksabbiegen.	Trennung der gegenläufigen Fahrzeugströme auf gesamter Länge zwischen Luisenweg und Grevenweg durch Leitboys (Bischofsmützen). Überwachung durch das zuständige Polizeikommissariat.	Abbiege- und Wendeunfälle rückläufig. Gesamtunfallzahlen aber seit Maßnahmenumsetzung etwa auf gleich bleibenden Niveau.

2.2 Verkehrsprävention

Vorrangiges Ziel polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit ist die Reduzierung von Straßenverkehrsunfällen und die Minimierung von Unfallfolgen. Neben der Verkehrsüberwachung und der Mitwirkung bei der sicheren Gestaltung des Verkehrsraumes ist die Verkehrsprävention (Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung) ein Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Verkehrsprävention ist ein lebensbegleitender Prozess, der vom Kindergarten bis ins Seniorenalter kontinuierlich andauert.

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

Im Juli 2008 ist die Polizei dem vom Innensenator neu gegründeten „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“ beigetreten. In diesem Forum arbeiten mehr als 20 Institutionen zusammen, um ihre Aktivitäten für eine zukunftsorientierte Verkehrssicherheitsarbeit in Hamburg im Rahmen einer Kooperation zu optimieren.

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 Vorführungen durchführt (Anmeldung erforderlich). Durch den Einsatz des Mediums „Handpuppe“ gelingt es, die wichtigen Aspekte verkehrsgerechten Verhaltens altersgerecht zu vermitteln.

2.2.1.2 Aktion Verkehrsfuchs (ehemals: Aktion Kleinkind)

In Hamburg werden jedes Jahr nahezu 14.000 Kinder eingeschult. Polizeiverkehrslehrer bieten in den Ferien für einzuschulende Kinder und deren Eltern Wochenveranstaltungen in den Stadtteilen an. Zur Vorbereitung auf den zukünftigen Schulweg wird dieses spezielle Verkehrssicherheitsprogramm durchgeführt. Im Vordergrund steht das richtige Überqueren der Fahrbahn an den unterschiedlichsten Stellen. Außerdem sollen die Eltern sensibilisiert werden, damit Sie das Erlernte mit ihren Kindern wiederholen und ihnen ihre generelle Vorbildfunktion bewusst wird. Durch den Auftritt des „Polizeiverkehrskasper“ an einem Tag in der Woche wird dieses – in Deutschland einmalige – Programm ergänzt.

Durch finanzielle Unterstützung des „Polizeivereins Hamburg e.V.“ ist es möglich geworden, dass jedes teilnehmende Kind einen auf seinen Namen ausgestellten Verkehrsfuchsspass erhält.

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, besteht seit dem Schuljahr 2004 / 2005 und ist mittlerweile 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 Schule und Berufsbildung (BSB) festgelegten Inhalte wurden Fahrradprojekte in unterschiedlicher zeitlicher Intensität durchgeführt. Neben Fahrradprojekten, die über

eine ganze Woche liefen, gab es auch kleinere Projekte an ein bzw. zwei Tagen. Insgesamt wurden 56 Projekte durchgeführt, an denen 7.141 Schülerinnen und Schüler teilnahmen.

Der Verkehrsunterricht in Sonderschulen, Förder- und multinationalen Klassen wurde auch im Jahr 2008 in hoher Intensität fortgeführt.

Die Aktivitäten der Polizei im Rahmen der schulischen Mofa-Projekte wurden fortgesetzt. 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 Jahr 2008 standen der 42. Plakatwettbewerb Hamburger Polizeiverkehrslehrer und der zeitgleich stattfindende 21. Liederwettbewerb unter dem Motto „PRIMA KLIMA“.

Von insgesamt 50 Schulen aller Schulformen nahmen 1.152 Schülerinnen und Schüler der 1. bis 13. Klassen teil. Es wurden insgesamt 797 Plakate und 10 Lieder eingereicht, von denen 68 Siegerplakate und 7 Siegerlieder prämiert wurden. Außerdem erhielten alle teilnehmenden Schulen eine „kleine Anerkennung“ für die Förderung des Kunstunterrichtes der Schulen; insgesamt konnten wieder 6000,- Euro an die Schüler und Schulen verteilt werden. Neben den Siegern erhielten auch alle teilnehmenden Schüler und Schulen eine Urkunde. Die Preisträgerinnen und Preisträger nahmen am 01. Juli 2008 in der Laeishalle Hamburg vor ca. 800 Gästen Ihre Geldpreise und Urkunden aus den Händen von Polizeipräsident Werner Jantosch und dem Leiter des Amtes für Bildung Norbert Rosenboom entgegen.

Das Plakat der Gesamtsiegerin wurde an verschiedenen Orten - U-Bahnen, Busse, Plakatwände - veröffentlicht. Alle Siegerplakate wurden im Laufe des Jahres noch in verschiedenen Ausstellungen gezeigt.

Verkehrserziehung 2008 in Zahlen

Verkehrsunterricht

- in Kindergärten 5.854 Stunden
- in Schulen 26.960 Stunden
- in speziellen Sonderschulen 4.042 Stunden

Aktion Verkehrsfuchs 34 Veranstaltungen mit 2.128 Kindern und 1.015 Erwachsenen

Polizeiverkehrskasper

- in Schulen 545 Vorstellungen
- in Kindergärten 61 Vorstellungen
- Sonderveranstaltungen 24 Vorstellungen

Jugendverkehrsschulen

- Radfahrausbildung 3.080 Stunden
- Sonderveranstaltungen 43 Veranstaltungen

Fahrradprojekte (5./6. Klasse)

56 Projekte
(insgesamt 7.141 Teilnehmer)

Mofaprojekte (8.-10. Klasse)

50 Kurse (insgesamt 810 Teilnehmer)

2.2.2 Verkehrsaufklärung und -information

2.2.2.1 Junge Erwachsene

In Hamburg leben 145.239 Personen in der Altersgruppe 18-24 Jahre, so genannte Junge Erwachsene (= 8,2% 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 erfahren können, welche Auswirkungen Alkohol am Steuer hat. Der Fahrsimulator wurde in 2008 im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit an 47 Tagen zu unterschiedlichsten Anlässen eingesetzt.

Der Fahrsimulator wird auch bei der vom Büro für Suchtprävention geleiteten Kampagne „Drug-Stop“ eingesetzt. Ziel dieser von der Polizei unterstützten Kampagne ist es, durch Öffentlichkeitsarbeit und den Einsatz von Peers (Gleichaltrigen) junge Erwachsene über die Gefahren und Folgen von Drogen und Alkohol im Straßenverkehr zu informieren. Diese Informationen werden darüber hinaus auf den Messeständen der Polizei bei den Messen „Reisen Hamburg“ und „Du und Deine Welt“ sowie bei den Jugendfilmtagen vermittelt. Außerdem beteiligte sich die Polizei an vier Veranstaltungen im Rahmen von Verkehrssicherheitstagen in Hamburger Großbetrieben. Dabei wurden ca. 400 Auszubildende erreicht.

2.2.2.2 Senioren

In Hamburg leben 330.015 ältere Mitbürger über 64 Jahre (= 18,6% der Bevölkerung). Die Seniorenberatung der Polizei Hamburg erfolgt über speziell ausgebildete Bürgernahe Beamte (BFS) schwerpunktmäßig zu den Themen der Verkehrssicherheit aber auch zu Fragen allgemeiner Kriminalprävention. Die BFS-Seniorenberater der Polizeikommissariate sind die direkten Ansprechpartner der örtlichen Senioreneinrichtungen. Sie führen eigenständig Veranstaltungen und Sprechstunden durch und sind die Ansprechpartner der Bezirksseniorenbeiräte in den Bezirken. Aktuell sind 88 Beamte in der Seniorenberatung tätig.

In enger Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis „Sicherheit und Verkehr“ des Landesseniorenbeirates wird sowohl die Aus- und –Fortbildung der „BFS-Seniorenberater“ als auch die Beratung von Senioren weiterhin fortgeführt.

2.2.2.3 Aktionen zur Verkehrsunfallprävention

„Rücksicht auf Kinder ... kommt an!“

Unter diesem Motto wurde im April 2008 zum siebten 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 Schule und Berufsbildung (BSB), die Unfallkasse Nord, der ADAC Hansa, die Verkehrswacht Hamburg e. V., die DEKRA Automobil GmbH und der Fahrlehrerverband.

Thematischer Schwerpunkt war im Jahr 2008 „Geschwindigkeit in der Nähe von Schulen und Kindertagesstätten“. Angelehnt an die Unfallauswertung „Kinderunfälle“ lagen die weiteren Themenschwerpunkte im Bereich:

- Vorbildverhalten der Erwachsenen und
- Kinder als Fußgänger und Radfahrer.

Neben der verstärkten Kontrolle von Radfahrern 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 21.900 Verwarn- und Bußgeldverfahren eingeleitet.

Im präventiven Bereich wurden an Örtlichkeiten mit hoher Besucherfrequenz Informationsstände aufgebaut, an denen Polizeibeamte (teilweise mit Unterstützung der Verkehrssicherheitspartner) über die o. g. Themenfelder informierten. Im Rahmen der Präventionsaktivitäten wurden ca. 7.500 Personen erreicht.

Zahlreiche Maßnahmen der „Konzertierten Aktion“ wurden in einem Veranstaltungskalender zusammengeführt und u. a. im Internet unter www.ruecksicht-auf-kinder.de veröffentlicht. Die Homepage der Aktion ist jederzeit im Internet einzusehen und gibt ein vielfältiges Informationsangebot im Hinblick auf Möglichkeiten zur Vermeidung von Kinderunfällen.

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

„Aktion Fahrrad - schon gecheckt“

Im Oktober 2008 startete diese Verkehrssicherheitsaktion zum fünften Mal. Um das Fahrradfahren in Hamburg sicherer zu machen, haben die Behörde für Inneres, die Polizei, die Behörde für Schule und Berufsbildung, die Unfallkasse Nord, 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 6.000 Fahrräder „gecheckt“ und auf ihre Verkehrssicherheit geprüft. Außerdem wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen von der Polizei zahlreiche Fahrräder kontrolliert und 900 Mängelmeldungen gefertigt. Hauptmängel bezogen sich auf die Beleuchtungseinrichtungen und die Bremsanlagen. 2008 beteiligte sich auch die Landespolizei Schleswig-Holstein in den angrenzenden Kreisen Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg an dieser Aktion. „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ soll auch im Jahr 2009 fortgeführt werden.

2.2.2.4 Weitere Maßnahmen zur Verkehrsunfallprävention

Im Jahr 2008 gab es außerdem wieder eine Vielzahl von zentralen bzw. örtlich begrenzten Verkehrssicherheitsaktionen, u. a.

- Sicherheitstage im Elbe-Einkaufszentrum
- Ausstattung von Schulen mit 500 Fahrradhelmen durch den Verein „Hamburg macht Kinder gesund“
- „Aktion Schultüte“ zum Schulbeginn
- Übergabe von 800 Leuchtkragen an Grundschüler im Bereich Bramfeld
- Übergabe von 30.000 Blinkies der Fa. Fielmann für Grundschüler und Kindergartenkinder

Neben dem „normalen“ Einsatz der Handpuppenspieler und der Jugendverkehrsschulen an Kindergärten und Schulen gab es 77 Sonderveranstaltungen, darunter

- Ferienprogramm „Planten un Blumen“
- „HIT-Tag“ der Polizei Hamburg
- Ferienprogramm Bücherhalle Farmsen
- Verkehrssicherheitstage der Polizei in der Innenstadt, im Eidelstedtcenter und im Riekhof
- Tage der offenen Tür an verschiedenen Polizeikommissariaten, HHA und HVV
- Freiluftschulen in Wittenberge, Wohltorf und Moorwerder
- Polizeishow

Im Theater des Verkehrskaspers in der Glacischaussee konnten im Jahr 2008 insgesamt 810 Kinder aus Kindergärten und Kindertagesheimen Verkehrserziehung durch den Kasper erleben.

Auf den Hamburger Messen

- „Motorradtage“,
- „Reisen“,
- „Du und Deine Welt“
- „Radreisemesse des ADFC“
- „Babywelt“

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 Überwachung des fließenden Verkehrs konzentrierte sich im Jahr 2008 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.

Daneben war auch die Bekämpfung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr ein Haupttätigkeitsfeld.

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 Tempo 30-Zonen, im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Senioreneinrichtungen eingesetzt.

Insgesamt zeigte die Polizei im Jahr 2008 bei der Geschwindigkeitsüberwachung 487.370 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 2008 bei der Rotlichtüberwachung 21.067 Verstöße an.

2.3.3 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

Ein Schwerpunkt der polizeilichen Überwachung ist die Verkehrsteilnahme unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss. Im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen wurden 660 Verstöße (Vorjahr: 743) gegen § 24 a StVG wegen Fahrens unter Alkoholeinfluss registriert (0,5‰ – Grenze).

Trunkenheitsbedingte Verkehrsdelikte nach §§ 315c und 316 StGB wurden in 2.455 Fällen (Vorjahr 2.379) angezeigt.

In 1.006 Fällen wurde wegen einer Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss eine Ordnungswidrigkeit gemäß § 24 a (2) StVG festgestellt und zur Anzeige gebracht (Vorjahr: 955 Fälle). Eine Verkehrsteilnahme unter Drogeneinfluss gem. §§ 315c, 316 StGB wurde in 574 Fällen festgestellt (Vorjahr: 442 Fälle).

2.3.4 Aggressionsdelikte

Aggressionsdelikte im Straßenverkehr wie hohe Geschwindigkeitsüberschreitungen, Drängeln, Rechtsüberholen und Nötigung sind wegen ihrer besonderen Gefahrneigung auf Autobahnen wie auch im Stadtstraßennetz ein wichtiges Feld der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Die Polizei Hamburg setzt zu ihrer Bekämpfung zivile Streifenwagen mit Videoaufzeichnungssystemen ein. Im Jahr 2008 wurde darüber hinaus das in Hamburg erste Motorrad mit einer entsprechenden Anlage in Dienst gestellt.

Insgesamt brachte die Polizei Hamburg im Jahre 2008 mit dem Einsatz dieser Fahrzeuge 2.796 Ordnungswidrigkeiten und 82 Verkehrsstraftaten zur Anzeige.

2.3.5 Weitere Überwachungsbereiche

2.3.5.1 Radfahrer

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

Um Fehlverhalten sowohl von Radfahrern als auch gegenüber Radfahrern in Gebieten mit relativ starkem Radverkehr überwachen zu können, wurde auch im Jahre 2008 die Fahrradstaffel mit bis zu 10 Beamten vorrangig im erweiterten Innenstadtbereich eingesetzt.

Gegen Fahrradfahrer wurden im Jahr 2008 insgesamt 6.307 (Vorjahr 5.358) Verfahren wegen Verkehrsordnungswidrigkeiten eingeleitet.

Darüber hinaus war das Thema „Sicheres Radfahren“ insbesondere in Bezug auf mängelfreie Fahrräder auch im Jahre 2008 der Kernpunkt der Verkehrssicherheitskampagne „Aktion Fahrrad – schon gecheckt“ (vgl. auch Ziff. 2.2.2.3).

2.3.5.2 Kontrollen des Schwerlastverkehrs

Ein Tätigkeitsfeld der Polizei mit wachsender hoher Bedeutung für die Verkehrssicherheit bezieht sich auf Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs. Dieser ist gekennzeichnet durch eine europaweite Verflechtung der Wirtschaftsverkehre, steigende Tonnage und Transportleistungen auf den Straßen, einen hohen Konkurrenzdruck im Speditionsgewerbe und auch immer wieder 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 2008 im Rahmen polizeilicher Kontrollen insgesamt 4.873 LKW überprüft.

2.3.5.3 Schwerpunkteinsätze der Verkehrsdirektion

Unter der Führung der Verkehrsdirektion wurden im Jahr 2008 insgesamt 53 Verkehrsgroßkontrollen, davon 5 länderübergreifende Verkehrskontrollen, mit folgenden Schwerpunkten durchgeführt:

Rotlicht	15
Aggressionsdelikte (Geschwindigkeits- und Abstandskontrollen)	15
Alkohol-/Drogenkontrollen	11
Überwachung des gewerblichen Güterkraftverkehrs	5
Motorisierte Zweiräder	3
Fahrradgroßkontrollen	2
Falsches Abbiegen / Wenden	1
Verbotswidrige Benutzung von Mobil- und Autotelefon	1

Hierbei wurden 23.413 Fahrzeugführer und ihre Fahrzeuge überprüft und folgende Verkehrsordnungswidrigkeiten festgestellt

Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	36
Drogeneinfluss im Straßenverkehr	77
Geschwindigkeitsüberschreitungen	7.584
Rotlichtverstöße	1.304
Verbotswidrige Benutzung von Mobil- und Autotelefon	361
Verstöße gegen die Gurtpflicht	367
Abbiegeverstöße bzw. verbotenes Wenden	118

Darüber hinaus wurden folgende verkehrsbezogenen Straftatbestände angezeigt:

Fahren ohne erforderliche Fahrerlaubnis	16
Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz	3

Bei den fünf Schwerpunkteinsätzen zur Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 952 Fahrzeuge überprüft; dabei sind bei 804 Fahrzeugen bzw. Fahrern (84 %) Auffälligkeiten zu verzeichnen gewesen, darunter

Abstandsverstöße	113
Mangelhafte Ladungssicherung	34

Daneben wurden weitere 14 Verkehrsgroßkontrollen durch andere Dienststellen der Polizei durchgeführt.

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.

Im erweiterten City-Bereich hat der Zentrale Verkehrsordnungsdienst (ZVOD) bei den zielgerichteten Einsätzen zur Beseitigung der Störungen des Verkehrsflusses im Jahr 2008 insgesamt 61.289 Ordnungswidrigkeiten zur Anzeige gebracht und 2.821 Fahrzeuge abschleppen lassen.

Insgesamt wurden im Jahr 2008 im ruhenden Verkehr 606.297 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 20.984 Fahrzeuge sichergestellt. 2.519 Fahrzeuge wurden an andere Orte umgesetzt und 11.696 begonnene Abschleppvorgänge abgebrochen.

2.4 Verkehrslenkung, -regelung und -information

Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hamburg leisten die **Verkehrsleitzentrale (VLZ)** der Polizei und die gemeinsam von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (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 **73** Fernsehkameras aufgestellt, deren Bilder ständig in die VLZ übertragen werden. Auch der Elbtunnel ist mit einem Kameraüberwachungssystem - bestehend aus **75** Kameras - ausgestattet. Mit diesen Systemen und Informationen aus weiteren Quellen wird die Verkehrslage ständig beobachtet und ausgewertet. Verkehrsstörungen auf dem Hauptverkehrsstraßennetz können deshalb zeitnah erfasst und Gegenmaßnahmen zügig eingeleitet werden.

Von insgesamt **1.740** Lichtzeichenanlagen (LZA) sind **1.584** rechnergesteuert. Sie sind an die **VLZ** angeschlossen, die im Jahr 2008 durch **86.814** 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. Aufgrund von Sanierungsarbeiten stehen im Elbtunnel voraussichtlich bis Sommer 2011 lediglich 3 (von 4) Elbtunnelröhren und damit 3 Fahrstreifen je Fahrtrichtung zur Verfügung.

Für die Sicherung von Bau- und Unfallstellen sowie zur Warnung vor Gefahren wurden 2008 von der Verkehrsleitzentrale **1.480** manuelle Schaltungen über die **Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA)** auf der BAB 7 durchgeführt. Sperrungen und Freigaben einzelner Fahrstreifen werden auf den Schilderbrücken im Vorfeld des Elbtunnels angezeigt.

Verkehrsinformationen zu Staulängen, Sperrungen und Ausweichrouten werden im Zusammenhang mit erheblichen Verkehrsstörungen für die Hamburger Autobahnabschnitte der BAB 1 und BAB 7 auf den Schilderbrücken der **Netzbeeinflussungsanlage (NBA)** geschaltet. Die Standorte der NBA-Schilderbrücken und Anzeigetafeln befinden sich in dem Hamburger BAB-Netz vorgelagerten Autobahnbereichen des AD Buchholzer Dreieck (A 1), des AK Maschener Kreuz (A 7) und der AS Neumünster-Süd. Im Jahr 2008 wurden von der VLZ **527** Verkehrsinformationen über die **NBA** geschaltet.

An die Medien - insbesondere Rundfunkanstalten - wurden im Jahr 2008 von der Landesmeldestelle für den Verkehrswarndienst ca. **44.500** Meldungen über aktuelle oder zu erwartende Verkehrsstörungen übermittelt, damit Fahrtrouten der Verkehrslage entsprechend angepasst oder geplant werden konnten.

Im Rahmen von Verkehrstelematikprojekten sind die in behördenübergreifender Kooperation zwischen Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU), Hamburg Port Authority (HPA) und Polizei/Verkehrsdirektion geplanten 8 neuen Kamerastandorte für das Verkehrsfernsehsystem der Polizei im Jahr 2008 in Betrieb genommen worden. Weitere wesentliche Optimierungsmöglichkeiten für die Verkehrssteuerung und -information sind damit realisiert worden.

Ein Ausbau des Verkehrsfernsehsystems an verkehrsstrategisch relevanten Streckenabschnitten ist in den nächsten Jahren geplant.

Die Zusammenarbeit mit der **Hamburger Hochbahn** konnte durch einen Austausch von nunmehr 8 Kamera-Bildern von verkehrlich relevanten Standorten weiter optimiert werden.

Die Qualität der Verkehrsinformationsangebote der Verkehrsdirektion innerhalb des Internetdienstes www.hamburg.de - Angebote (Teaser) „Verkehr“ - „Aktuelle Verkehrslage“ mit den Rubriken

- **Verkehrslage**
u.a. mit „Verkehrsvorschau der Polizei“
- **Verkehrskameras**
mit
 - „Verkehrskameras BAB A 1 (AK HH-Ost, AS HH-Billstedt und AK HH-Süd)“
 - „Verkehrskameras Hafen (Waltershofer Knoten, Finkenwerder Knoten, Köhlbrandbrücke und Neuhof)“

wird durch die hohen Zugriffszahlen auf die jeweiligen Angebote dokumentiert:

Im Jahr 2008 erfolgten auf die

- „Verkehrskameras BAB A 1“ ca. **1.600.000** (für drei Standorte),
- „Verkehrskameras Hafen“ mit vier Standorten der Hafenhauptroute ca. **2.000.000**,
- „Verkehrsvorschau Polizei Hamburg“ (Informationen über Großveranstaltungen in Hamburg) ca. **80.000**

Zugriffe.

Die Zahl der Zugriffe auf die „**Verkehrskameras Hafen**“ stieg seit der Inbetriebnahme im Juni 2006 kontinuierlich von zunächst **von 100.000 auf nunmehr ca. 2.000.000!**

Verkehrsleitzentrale, Landesmeldestelle und die Elbtunnelbetriebszentrale sind damit wesentliche Steuerungsinstrumente und Informationsdienststellen 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

Unfälle mit Personenschaden (VUPS)		
Kategorie 1	4V [*]	1 oder mehr getötete Verkehrsteilnehmer (VT)
Kategorie 2		1 oder mehr schwerverletzte (SV) VT, aber keine Getöteten (G)
Kategorie 3		1 oder mehr leichtverletzte VT, aber keine G oder SV
Unfälle mit Sachschaden (VUS)		
schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (VUSS)		
Kategorie 4	4V	Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeit (Bußgeld) und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund des Unfallschadens von der Unfallstelle abgeschleppt werden muss (nicht fahrbereit). Dies betrifft auch Fälle mit Alkoholeinwirkung.
Kategorie 6	4V	Unfallbeteiligter stand unter Alkoholeinwirkung und alle beteiligten Fahrzeuge waren fahrbereit (wenn mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit war, liegt Kategorie 4 vor).
Sonstiger Sachschadensunfall (VULS)		
Kategorie 5	5V	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 von drei Jahren 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>2007</u>	<u>2008</u>
Fläche Hamburgs in km ² (einschl. Neuwerk und Scharhörn) ⁷	755,2	755,2
Länge des Hamburger Straßennetzes ⁸ in km	3.956	3.956
davon		
- Bundesautobahnen	82	82
- Bundesstraßen	120	120
- andere Straßen	3.754	3.754
Einwohner Hamburgs ⁹ (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres)	1.754.182	1.770.629
Bevölkerungsdichte Hamburgs (Einwohner/km ²) ¹⁰	2.322	2.345
Kraftfahrzeugbestand Hamburgs (Stand: 31.12. des jeweiligen Vorjahres) ¹¹	956.009	817.691

(Stand: 01.01.2008 (Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein für Angaben zu Kfz-Bestand und Bevölkerung).

Hinweis: Ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/ Außerbetriebsetzungen.)

⁷ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

⁸ Quelle: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

⁹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹⁰ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

¹¹ Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

(ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen)

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 so genannte "Auffangtatbestände" (z.B. Ursachen 04, 49, 55, 69, 74, 84 und 88).

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

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

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

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

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

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

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

Anlage D: Unfalltypen ¹²

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

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

Nachfolgend sind die 7 Unfalltypen mit einer Kurzbeschreibung dargestellt:

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

¹² GDV (Gesamtverband der Versicherungswirtschaft): Sicherung des Verkehrs auf Straßen –SVS–, Heft 13, Seite 9 (Auswerten von Unfalltypensteckarten).