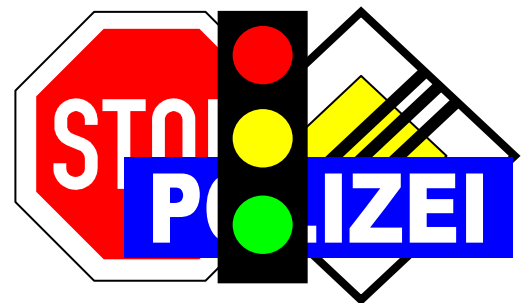


Verkehrsreport 2013

Unfallhäufungsstellen

Norderstedt



Inhalt

Allgemein

Vorwort	Seite 3
Bestandsstatistiken	Seite 4
Verkehrsunfallstatistik / Mehrjahresvergleich	Seite 5
Unfallaufnahme richtlinien	Seite 7
Unfallzahlen in der Monatsübersicht	Seite 7
Verkehrsunfallzeitenplan	Seite 8
Verkehrsunfallursachenstatistik	Seite 9
Verkehrsunfallursache Rotlicht	Seite 11
Unfalltypenkatalog	Seite 13
Unfallhäufungsstellen der Vorjahre	Seite 14

Unfallhäufungsstellen

1. Friedrich-Ebert-Straße, Achternfelde	Seite 22
2. Langenharmer Weg, Stonsdorfer Weg, Stormarnkamp (Kreisfahrbahn)	Seite 23/24
3. Niendorfer Straße, Flughafenumgehung	Seite 25/26
4. Ohechaussee (B 432), Niendorfer Straße	Seite 27/28
5. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Am Exerzierplatz	Seite 29/30
6. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Poppenbütteler Str. (K 100), Langenh. Weg	Seite 31/32
7. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Stormarnstraße	Seite 33/34
8. Segeberger Chaussee (B 432), Hummelsbütteler Steindamm (K 99), Hofweg	Seite 35/36
9. Segeberger Chaussee (B 432), Poppenbütteler Straße (K 100)	Seite 37
10. Segeberger Chaussee (B 432), S-H-Str. (L 284), Langenhorner Chaussee	Seite 38/39
11. Ulzburger Straße, Langenharmer Weg	Seite 40/41
12. Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg	Seite 42/43
13. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Kothla-Järve-Straße (K 113)	Seite 44/45

Unfallhäufungsstellen mit unauffälligem Lagebild

1. Tabellarische Auflistung der Knotenpunkte	Seite 46
--	----------

Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen

1. Schleswig-Holstein-Straße (L 284) 2013	Seite 47/48
2. Schleswig-Holstein-Straße (L 284) 2012 u. 2014	Seite 49/50

Kinderunfallatlas nach Erhebungsmuster der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

1. Einwohnersituation	Seite 51
2. Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 52/53
3. Ursachen der Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 54

Radverkehrsunfälle

1. Radverkehrsunfälle	Seite 56
2. Statistik Gesamtlage	Seite 57
3. Kinderunfälle analog zur BASt-Studie	Seite 58
3. Unfallhäufungsstellen 2000 - 2013	Seite 59
4. Unfallursachen	Seite 60/61

Schlussbemerkung	Seite 62
------------------------	----------

Vorwort



Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2013 relativ stark angestiegen, hat sich genau um 14,7 Prozent erhöht. In Norderstedt sind in diesem Berichtsjahr im Straßenverkehr vier Menschen ums Leben gekommen, 26 Unfallbeteiligte wurden mit schweren Unfallverletzungen in Krankenhäuser eingeliefert. Unfälle mit leichten Verletzungsfolgen liegen dagegen leicht unter dem Vorjahreswert.

Für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle in Norderstedt liegt nun der dreizehnte Jahrgang des Verkehrsreports vor.

Insgesamt sind im Stadtgebiet 13 Häufungsstellen lokalisiert worden und weitere 10 Häufungen an Knotenpunkten mit einem absolut unauffälligen Lagebild. Eine Häufungsstelle wird untersucht, wenn zwei Unfälle mit schwerem Personenschaden, drei Unfälle gleichen Typs und gleicher Fahrbeziehung oder mindestens sechs Unfälle verschiedenen Typs registriert worden sind.

Unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsmengenabwicklung werden in diesem Report bei Unfallhäufungsstellen mit weniger als sechs Verkehrsunfällen nur die Sachverhalte abgebildet, denen gleichgelagerte Ursachen und gleiche Fahrbeziehungen zugrunde gelegt werden können.

Die DTV-Werte (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge innerhalb von 24 h) sind im Report zu jeder Häufungsstelle vermerkt, soweit erhoben auch die Werte zu den Knotenpunktbelastungen (KPB).

Dieser Verkehrsreport beinhaltet Angaben zu den polizeilich registrierten Verkehrsunfällen der letzten sechs Jahre und listet die Unfallhäufungsstellen des Jahres 2013. Mit den katalogisierten Markierungen auf den grafischen Auszügen der Unfalltypensteckkarte wird neben der Häufigkeitsanzahl parallel auch das Merkmal 'Mehrjahreskarte' dargestellt.

Für jeden Knotenpunkt werden Diagramme zur Verdeutlichung der Fahrbeziehungen der am Unfall beteiligten Fahrzeuge dargestellt und zudem auch die Anzahl der Unfälle ohne polizeiliche Aufnahme (Kategorie S 3) benannt.

Die Unfalllage im Radverkehr ist nur mit den Grunddaten weiter fortgeschrieben worden, weil die den Radunfällen zugrunde liegenden Ursachen bereits in einer Langzeitstudie – über einen Zeitraum von sechs Jahren (2003 bis 2008) – genau analysiert wurden. Im aktuellen Berichtsjahr konnten keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden und werden auch weiterhin nicht erwartet. In Norderstedt bleibt es weiterhin höchst gefahrenträchtig, mit dem Fahrrad auf links verlaufenden Radwegen unterwegs zu sein. Die Kraftfahrer achten insbesondere beim Rechtsabbiegen primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrzeugführers sich von rechts nähernde Radfahrer werden dabei häufig nicht rechtzeitig genug wahrgenommen.

Alle Unfallhäufungsstellen werden wieder in der bewährten Form multimedial analysiert, die Analyseergebnisse sollen zusammen mit diesem Verkehrsreport die Grundlage für die Maßnahmen zur Unfallschwerpunktentschärfung an den relevanten Verkehrsknoten bilden.

Die Auswertung der Straßenverkehrsunfälle durch die Unfallkommission ist in den zurückliegenden Jahren sehr erfolgreich verlaufen, denn einzelne bauliche Maßnahmen oder verkehrliche Anordnungen haben dazu beigetragen, dass Unfallhäufungsstellen effektiv entschärft werden konnten. Ehemalige Häufungsstellen bleiben weiterhin in der Beobachtung, um damit die Nachhaltigkeit der einzelnen Maßnahmen dokumentieren zu können. Auch diese ehemaligen Häufungsstellen werden in diesem Report mit Kartenauszügen dargestellt.

Bestandsstatistik 2013 / 2014

1.	Einwohnerentwicklung in Norderstedt									
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	73.239	73.419	73.835	74.222	74.059	75.055	75.097	75.532	75.923	76.436

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Einwohnermeldeamt, Stand 31.12.2013

2.	Schülerzahlen der 22 Schulen in Norderstedt					
	Förder- schule	Grund- schule	Regional- schule	Gymnasium Kl. 5-10	Gymnasium Kl. 11-13	Gemeinsch.- schule
	30	2.399	423	1.759	1.191	1.957
						Gesamt
						7.759

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Schulamt, Stand 30.09.2013

3.	Kfz-Zulassungszahlen in Norderstedt					
	Krafträder	Pkw	Sonder-Kfz	Nutzfahrzeuge	Anhänger	Gesamt
	3.209	42.746	625	3.067	4.197	53.844
	Entwicklungen der Kfz-Zulassungen im Jahresvergleich					
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	n.n. *	51.611	51.441	51.858	52.283	52.689
						2013
						53.844

Gesamtzahl der Kfz-Zulassungen im Kreis Segeberg 2013: 210.984 Kfz, davon 25,5 % in Norderstedt

Quelle: Zulassungsst. SE, Stand 31.12.2013 *) aufgrund neuem Auswertesystem (FZV) ohne Daten

4.	Relationsgröße Einwohner, Haushalte und Kfz			
	Einwohner	Kfz / 1.000 Einw.	Haushalte	Kfz / Haushalt
	76.436	704	~ 39.000	1,4

Quelle: Stadtverwaltung + Stadtwerke Norderstedt, Stand 31.12.2013

5.	Straßen- und Wegenetze				
	Gemeindestr.	Kreisstr.	Landesstr.	Bundesstr.	Allgem. Wege
	243,7 KM	12,3 KM	11,9 KM	10,7 KM	16 KM

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Stand 31.12.2012

6.	Knotenpunktbelastung (Fahrzeuge pro 24 h)			
	Schlesw.-Holst.-Str.	Ulzburger Straße	Schlesw.-Holst.-Str.	Poppenbütteler Str.
	36.750	32.750	31.750	29.700
	(Poppenbütteler Str.)	(Rathausallee)	(Ulzburger Straße)	(Hummelsbütteler St.)

Quelle: Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller + Partner, Stand Dezember 2012

7.	Verkehrsbaustellen im Stadtgebiet		
	Baustellen	373	Andere 463
			Gesamt 836

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Verkehrsaufsicht, Stand 31.12.2013

Verkehrsunfalljahresstatistik

- **P-Unfall**
Bei einem P-Unfall ist mindestens eine Person verletzt oder getötet worden.
- **S 1-Unfall**
Zur Kategorie S 1 zählen alle Verkehrsunfälle, bei denen als Unfallursache eine Straftat, die im Zusammenhang mit der Teilnahme am Straßenverkehr begangen wurde, anzunehmen ist. Personen wurden nicht verletzt.
- **S 2-Unfall**
Zur Kategorie S 2 zählen alle Verkehrsunfälle, bei denen als Unfallursache eine bußgeldbewährte Ordnungswidrigkeit (z. B. Vorfahrtsmissachtung, Rotlichtverstoß, Geschwindigkeitsüberschreitung) im Verkehrsbereich zugrunde liegt. Personen wurden nicht verletzt.
- **S 3-Unfall**
Zur Kategorie S 3 zählen alle übrigen Verkehrsunfälle (z. B. Auffahren, Abkommen von der Fahrbahn, Fehler beim Anfahren etc.). Für die Polizei besteht seit dem Jahre 1995 ein Unfallaufnahmeverbot, eine Auswertung zu statistischen Zweck hingegen ist zulässig.

	Aufnahmepflichtige Unfälle				S 3-Unfall	Gesamt
	P-Unfall	S 1-Unfall	S 2-Unfall	Summe		
2013	340	24	210	574	1.080	1.654
2012	344	29	183	556	886	1.442
2011	313	22	150	485	1.000	1.485
2010	329	23	185	537	1.095	1.632
2009	362	32	196	590	851	1.441
2008	354	33	189	576	901	1.477
Aufnahmepflichtige Unfälle						
VU P, S1, S2	Beteiligte	Unfalltote	Schwer-verletzte	Leicht-verletzte	Alkohol / Drogen	Fahrer-fähige Kfz
2013	1.152	4	26	407	25/2	188
2012	1.093	2	19	399	35/1	179
2011	951	1	26	363	33/4	169
2010	1.063	3	26	377	33/2	187
2009	1.127	0	41	408	44/3	215
2008	1.137	4	35	387	44/2	191
VU P, S1, S2	Fußgänger		Radfahrer		Mot. Zweiradfahrer	
	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf
2013	7	26	78	40	23	21
2012	12	21	84	46	24	26
2011	6	26	72	39	21	26
2010	8	21	75	40	18	24
2009	14	20	82	49	14	9
2008	9	13	119	33	18	15

Trend	Verkehrsunfälle	2013	2012	Veränderung		Vergleich Vorjahre		
				Total	Prozent	2011	2010	2009
↑	Gesamtzahl	1.654	1.442	+ 212	+ 14,7 %	1.485	1.632	1.441
↓	Unfälle mit leichtem Personenschaden	312	323	- 11	- 3,4 %	289	304	324
↑	Unfälle mit schwerem Personenschaden	25	19	+ 6	+ 31,6 %	23	22	38
↑	Unfälle mit Todesfolge	3	2	+ 1	+ 50,0 %	1	3	0
↓	Unfälle S 1 Zusammenhang mit Straftat	24	29	- 5	+ 17,2 %	22	23	32
↑	Unfälle S 2 ausschließlich Sachschaden	210	183	+ 27	+ 14,8 %	150	185	196
↑	Unfälle S 3 ohne polizeiliche Aufnahme	1.080	886	+ 194	+ 21,9 %	1.000	1.095	851
↑	Unfälle S 3 Zusammenhang mit § 142 StGB	864	700	+ 164	+ 23,4 %	699	668	668
↓	Alkoholunfälle	25	35	- 10	- 28,6 %	33	33	44
↓	Unfälle Rotlichtmissachtung	21	29	- 8	- 24,1 %	16	25	31
↓	Motorradunfälle (amtliche Kennzeichen)	28	35	- 7	- 20,0 %	30	29	23
↑	Mofaunfälle (Versicherungskennzeichen)	16	15	+ 1	+ 6,7 %	17	13	33
↓	Fahrradunfälle	118	130	- 12	- 9,2 %	111	115	131
↔	Fußgängerunfälle	33	33	+/- 0	0 %	32	29	34
↓	Wildunfälle	46	53	- 7	- 13,2 %	30	53	46
↓	Junge Fahrer 18-24 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	65	71	- 6	- 8,5 %	70	86	90
↑	Senioren > 65 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	92	81	+ 11	+ 13,6 %	48	71	76
↓	Unfälle mit Kinderbeteiligung (bis 14 Jahre, incl. Mitfahrer)	33	36	- 3	- 8,3 %	37	36	38
↑	Personenschäden	437	420	+ 17	+ 4,0 %	390	406	449
↑	Leicht verletzte Personen	407	399	+ 8	+ 2,0 %	363	377	408
↑	Schwer verletzte Personen	26	19	+ 7	+ 36,8 %	26	26	41
↑	Getötete Personen	4	2	+ 2	+ 100 %	1	3	0

Richtlinien zur Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizei

Für die Verkehrsunfälle der Kategorie P, S 1, und S 2 besteht für die Polizei eine Aufnahme-pflicht, hingegen werden Verkehrsunfälle der Kategorie S 3 nur zahlenmäßig für eine Auswertung zu statischen Zwecken erfasst.

Diese zahlenmäßige Erfassung der S 3-Unfälle erfolgt für jeden Ort separat, so dass für jeden Knotenpunkt oder Streckenverlauf eine genaue Anzahlangabe von S 3 Unfälle möglich ist.

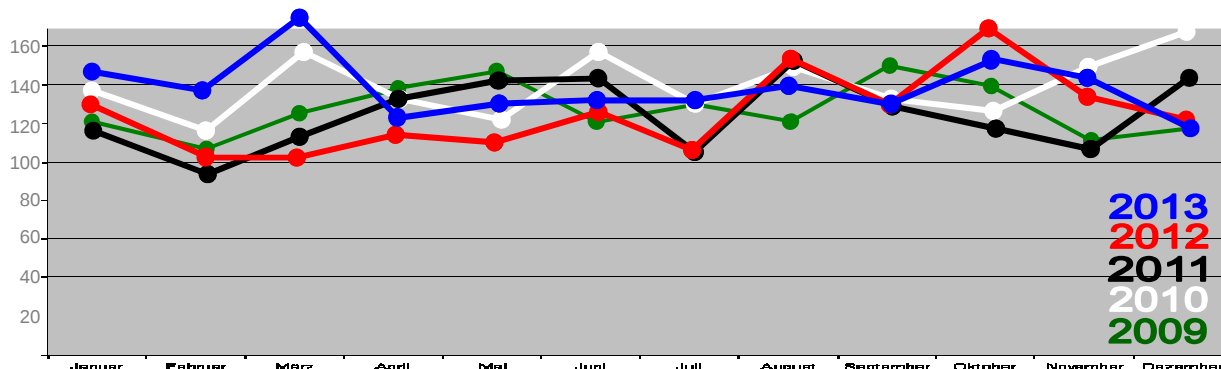
Das Aufnahmekriterium "Schadenshöhe" ist mit den seinerzeit geänderten Richtlinien entfallen, für die polizeiliche Unfallaufnahme ist nur der Unrechtsgehalt der Verursachung entscheidend.

Monatliche Entwicklung der Unfallzahlen

Diese Tabelle ist zur Beantwortung der Frage angelegt worden, ob in einer monatlichen Betrachtung der Unfallzahlen, insbesondere im Hinblick auf jahreszeitenbedingte Witterungsverhältnisse und/oder Ferienreiseverkehr, etwaige Auffälligkeiten festzustellen sind.

	2013										2012	
	P	S 1	S 2	S 3	Tod	SV	LV	Verl. Ges.	VU Ges.	VU Wild	VU Ges.	Verl. Ges.
Januar	20	0	18	108	0	1	29	30	146	6	128	36
Februar	18	5	18	98	0	1	22	23	139	5	95	20
März	26	1	21	124	0	0	31	31	172	9	100	49
April	25	1	8	88	0	3	31	34	122	6	110	24
Mai	23	2	24	80	0	0	33	33	129	3	110	39
Juni	42	1	18	69	0	3	45	48	130	4	123	37
Juli	34	5	12	78	2	7	32	41	129	2	101	23
August	32	0	17	91	0	2	43	45	140	0	150	48
September	30	2	25	75	0	3	34	37	132	2	123	35
Oktober	33	2	20	95	0	2	42	44	150	3	161	54
November	30	4	21	91	0	2	35	37	146	3	125	36
Dezember	27	1	8	83	2	2	30	34	119	3	116	19
Gesamt	340	24	210	1080	4	26	407	437	1654	46	1442	420

Verlauf des monatlichen Unfallgeschehens im Mehrjahresvergleich



Das Tageszeitenprofil

Die Erkenntnisse aus dem Tageszeitenprofil können einen (begrenzten) Aufschluss geben, über die Verkehrsaufmerksamkeit der Unfallbeteiligten bei der Teilnahme am Straßenverkehr im Sinne des § 1 der Straßenverkehrsordnung.

Entsprechende Defizite mit über 57 % **aller Unfälle (oder 6 von 10 Unfällen)** wären – wenn man sich denn dieser Betrachtungsweise anschließen möchte – demnach eher tagsüber und zwar in der Zeit von 10 bis 18 Uhr vorhanden.

Verkehrsunfallzeitenplan 2013

Zeitfenster	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00 06:00	2	2	4	2	7	3	7	27	4,7 %
06:00 10:00	20	21	27	21	22	5	7	123	21,4 %
10:00 14:00	17	28	16	18	31	10	16	136	23,7 %
14:00 18:00	24	30	34	23	26	9	19	164	28,6 %
18:00 22:00	17	22	17	15	20	12	13	116	20,2 %
22:00 00:00	1	0	2	1	3	0	0	7	1,2 %
Gesamt	81	103	100	80	109	39	62	574	100 %
Prozent	14,1 %	17,9 %	17,4 %	13,9 %	19,0 %	6,8 %	10,8 %		

Verkehrsunfallzeitenplan 2012

Zeitfenster	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00 06:00	6	6	2	4	3	11	5	37	6,7 %
06:00 10:00	16	20	11	19	23	5	1	95	17,1 %
10:00 14:00	27	17	25	20	23	19	11	142	25,5 %
14:00 18:00	28	31	31	36	27	20	14	187	33,6 %
18:00 22:00	8	14	14	14	13	10	7	80	14,4 %
22:00 00:00	3	2	3	2	4	1	0	15	2,7 %
Gesamt	88	90	86	95	93	66	38	556	100 %
Prozent	15,9 %	16,2 %	15,5 %	17,1 %	16,7 %	11,9 %	6,8 %		

Verkehrsunfallzeitenplan 2011

Zeitfenster	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00 06:00	5	2	3	6	3	8	5	32	6,6 %
06:00 10:00	25	17	11	15	12	5	6	91	18,7 %
10:00 14:00	17	14	18	23	20	19	6	119	24,3 %
14:00 18:00	29	26	28	27	19	13	11	153	31,5 %
18:00 22:00	13	13	14	7	18	14	4	83	17,1 %
22:00 00:00	2	0	0	2	2	3	0	9	1,9 %
Gesamt	91	72	74	80	74	62	32	485	100 %
Prozent	18,7 %	14,8 %	15,2 %	16,5 %	15,2 %	13,0 %	6,6 %		

Verkehrsunfallzeiten 2004 – 2013 (10 Jahre)

Zeitfenster	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00 06:00	30	30	27	35	29	63	56	270	4,9 %
06:00 10:00	206	195	179	190	166	48	40	1024	18,5 %
10:00 14:00	216	218	230	227	258	161	92	1402	25,4 %
14:00 18:00	305	301	290	321	251	178	129	1775	32,1 %
18:00 22:00	120	154	141	115	153	106	75	864	15,6 %
22:00 00:00	20	22	26	20	51	35	13	187	3,4 %
Gesamt	897	920	893	908	908	591	405	5522	100,0 %
Prozent	16,2 %	16,7 %	16,2 %	16,4 %	16,4 %	10,7 %	7,3 %	100,0 %	

Die Unfallursachen

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung orientiert sich an den bei der Verkehrsunfallanalyse festgestellten Hauptunfallursachen.

Zur Bekämpfung dieser Ursachen hat das Polizeirevier Norderstedt in Zusammenarbeit mit den Polizei-autobahn- und Bezirksrevieren aus Bad Segeberg und Pinneberg diverse Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Unfälle wegen überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit ▶ 26 (2012 ▶ 27 Verkehrsunfälle) und Mängel in der Verkehrstüchtigkeit infolge Alkoholenuss ▶ 27 (2012 ▶ 35 Verkehrsunfälle) sind in Norderstedt seit Jahren nicht mehr als Hauptunfallursache ausgewiesen.

Den Hauptunfallursachen des Jahres 2013 liegen Fehler beim "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. "des Vorranges" und "falschem Abbiegen" zugrunde.

Nr.	Ursache	2013		2012		2011	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	163	28 %	147	26 %	119	25 %
2	Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	154	27 %	131	15 %	104	21 %
3	Abstand	66	12 %	80	15 %	55	11 %
4	Alkohol / Drogen	27/2	5 %	35/1	6 %	33/4	8 %
5	Geschwindigkeit	26	5 %	27	5 %	17	4 %

In der Kategorie Drogeneinfluss sind im Jahre 2013 zwei Verkehrsunfälle (2012 ▶ 1 Unfall) registriert worden.

Eine Gesamtübersicht aller 574 registrierten Hauptunfallursachen des Jahres 2013 ist auf der nachfolgenden Seite abgedruckt, dazu im Veränderungsabgleich auch die Unfallursachen der beiden Vorjahre.

Risikogruppen – motorisierte Fahrzeugführer (nur Beteiligte/r 01)*

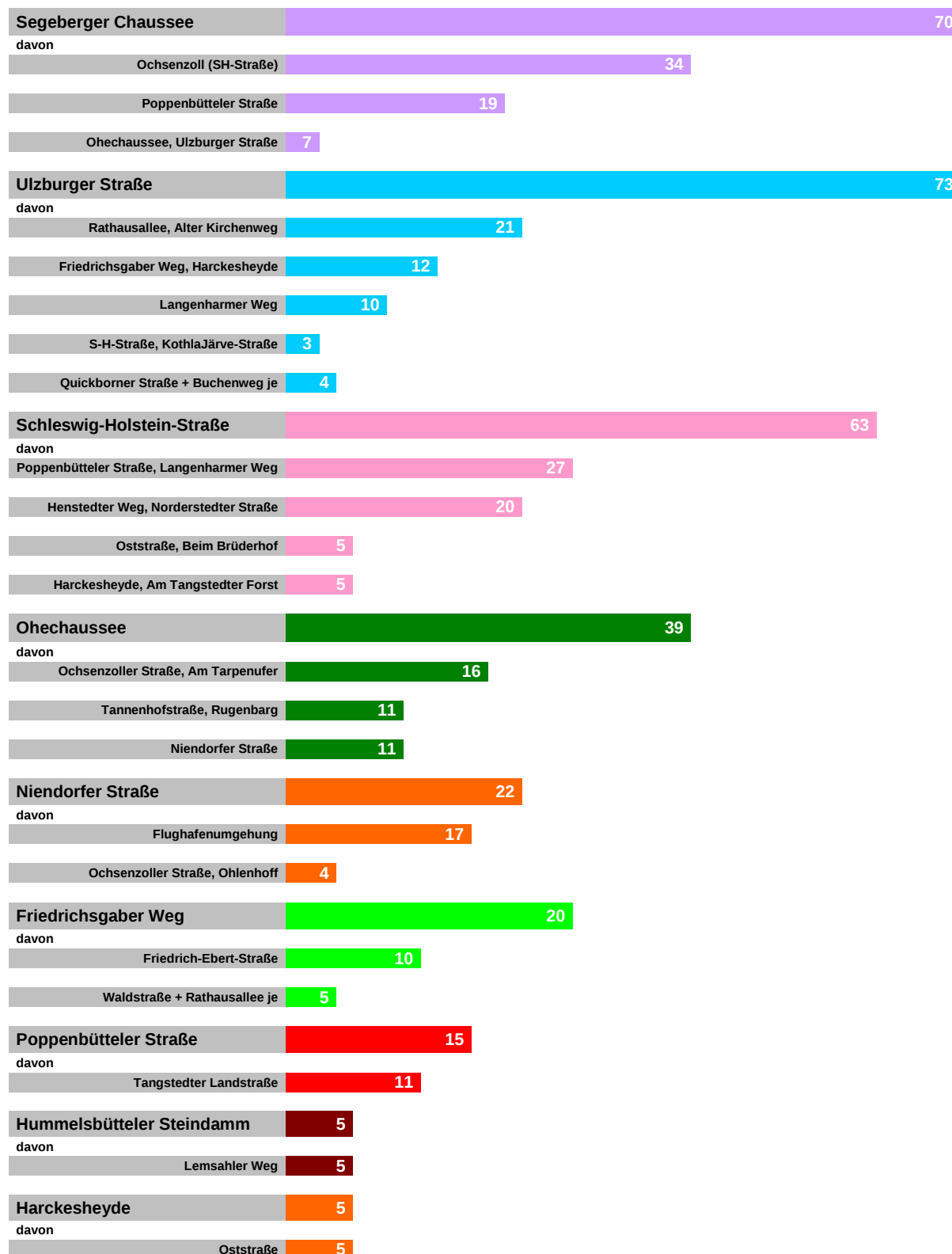
Gruppe	Vorfahrt	Abbiegen	Abstand	Alkohol / Drogen	Geschw.	Sonst	Gesamt	Anteil %	Vorjahr
18 - 24 J.	14	19	13	3	6	9	64	11,1 %	12,8 %
>= 65 J.	25	33	9	3	3	15	88	15,3 %	14,6 %

* Als Beteiligte/r 01 werden Fahrzeugführer bezeichnet, denen die Hauptursache am jeweiligen Unfallgeschehen zugerechnet wird. Gelistet werden nur motorisierte Fahrzeugführer (Mofa/Krad/Pkw/Lkw)

	Hauptursachen	2013		2012		2011	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	163	27 %	147	26 %	119	25 %
2	Abbiegen (nur Vorrang)	100	17 %	81	15 %	71	15 %
3	Abstand	66	12 %	80	15 %	55	11 %
4	Wenden und Rückwärtsfahren	54	9 %	50	9 %	33	7 %
5	Andere Fehler	39	7 %	35	6 %	32	7 %
6	Alkohol / Drogen	27/2	5 %	35/1	6 %	33	7 %
7	Geschwindigkeit	26	5 %	27	5 %	17	4 %
8	Einfahren vom Grundstück	19	3 %	41	8 %	37	8 %
9	Verstoß Rechtsfahrgebot	18	3 %	12	2 %	21	5 %
10	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	13	2 %	5	< 1 %	16	4 %
11	Überholen	9	2 %	12	2 %	13	3 %
12	Körperliche Mängel / Geistige Mängel	8	2 %	3	< 1 %	4	< 1 %
13	Fußgängerfehler	7	> 1 %	8	> 1 %	7	1 %
14	Verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	5	> 1 %	8	> 1 %	10	2 %
15	Hindernisse (Wild, Baugerät, Sonstiges)	4	< 1 %	2	< 1 %	1	< 1 %
16	Ladung	3	< 1 %	1	< 1 %	4	< 1 %
17	Vorbeifahren / Nebeneinander fahren	2	< 1 %	5	< 1 %	3	< 1 %
18	Bremung Vordermann	2	< 1 %	3	< 1 %	3	< 1 %
19	Ruhender Verkehr	2	< 1 %	0	0 %	0	0 %
20	Technische Mängel	2	< 1 %	1	< 1 %	2	< 1 %
21	Beleuchtungsvorschriften	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Gesamtanzahl		574		556		485	

Unfallursache Rotlichtmissachtung der Jahre 2000 - 2013

Unfälle mit der Ursache Rotlichtmissachtung (ohne FLSA) in der Mehrjahresbetrachtung: von den insgesamt 371 registrierten Rotlicht-Unfällen (5 % vom Gesamtgeschehen) wurden hier nur die Örtlichkeiten gelistet, an denen sich mindestens 4 Unfälle ereignet haben.



Rotlichtmissachtung Verkehrsunfallzeitenplan 2000 - 2013

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	3	1	2	2	0	4	3	15	4,0 %
06:00	10:00	13	6	14	13	8	6	4	64	17,3 %
10:00	14:00	10	13	13	13	22	11	10	92	24,8 %
14:00	18:00	12	19	20	16	15	16	8	106	28,6 %
18:00	22:00	18	11	14	10	10	6	6	75	20,2 %
22:00	00:00	1	2	3	1	5	3	4	19	5,1 %
Gesamt		57	52	66	55	60	46	35	371	100 %
Prozent		15,4 %	14,0 %	17,8 %	14,8 %	16,2 %	12,4 %	9,4 %		

Der Polizei geht es bei dieser Zeitenübersicht um die Planung von Einsatzzeiten für Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zur Verminderung der Unfallzahlen mit ursächlichen Rotlichtdelikten.

In Norderstedt sind im genannten Zeitraum genau 371 Rotlichtunfälle ausgewiesen, das entspricht einem Anteil von 5 % am Gesamtunfallgeschehen.

Besonderes Gefahrenpotential dabei ist, dass diese signalisierten Knotenpunkte in der Regel auch mit hohen Fahrgeschwindigkeiten passiert werden, bei den Beteiligten sind daher häufig schwere Verletzungsmuster und stark deformierte Fahrzeugkarosserien festzustellen.

Mit hoher Priorität werden deshalb an den signalgeregelten Hauptverkehrsknotenpunkten auch weiterhin Überwachungsmaßnahmen durchgeführt und in Zusammenarbeit mit den Polizeibezirksrevieren und ihren technischen Hilfsmitteln (Videografie) ausgewertet.

Unfälle unter Alkohol- und Drogenbeeinflussung

Trend	Wert	2012				2013			
									
↓	0,00 – 0,50 ‰	0	0	0	5	0	0	1	1
↔	0,51 – 0,79 ‰	0	0	0	4	0	1	0	3
↓	0,80 – 1,09 ‰	0	0	0	2	0	0	0	1
↓	> 1,10 ‰	2	2	0	20	0	3	0	17
	Höchstwert	3,30 ‰	1,81 ‰	./.	2,73 ‰	./.	2,25 ‰	0,31 ‰	2,99 ‰
↑	Drogen	0	0	0	1	0	0	0	2
↓	weiblich	0	0	0	9	0	1	0	1
↔	männlich	2	2	0	23	0	3	1	23
↓	Gesamt	36				29			

Der Unfalltypenkatalog

Typ 1 ► Fahrnfall

Um einen Fahrnfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 2 ► Abbiege-Unfall

Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde.

Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 3 ► Einbiegen / Kreuzen-Unfall

Um einen Einbiegen/Kreuzen-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde.

Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten von einem Grundstück oder einem Parkplatz.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 4 ► Überschreiten-Unfall

Um einen Überschreiten-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist.

Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtungen für den Fußgängerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt, o.ä.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 5 ► Unfall durch ruhenden Verkehr

Um einen Unfall durch den ruhenden Verkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn ruhenden, d.h. einem haltenden/parkenden Fahrzeug ausgelöst wurde.

Hierzu zählen auch Unfälle, bei denen der fließende Verkehr einen Konflikt mit einem ein- oder ausparkenden Fahrzeug hatte.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 6 ► Unfall im Längsverkehr

Um einen Unfall im Längsverkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern ausgelöst wurde, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten - sofern dieser Konflikt nicht die Folge eines Verkehrsvorganges ist, der einem anderen Unfalltyp entspricht.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Typ 7 ► Sonstiger Unfall

Hierunter fallen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind.

Unfalltod P S1, S2

Sondermerkmal

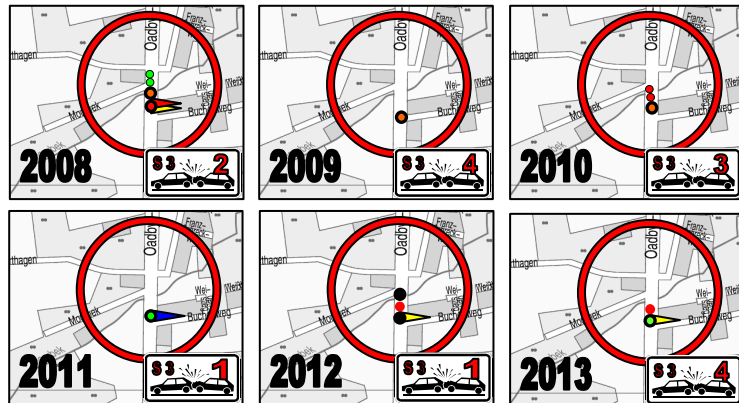
Alkohol Baum Überholen
Fußgänger Radfahrer Schwerverletzter

Unfallhäufungsstellen der Vorjahre

Zur Bewertung der Nachhaltigkeit der getroffenen Maßnahmen zur Schwerpunktentschärfung wird die Unfallentwicklung an den relevanten Knotenpunkten auch weiterhin beobachtet.

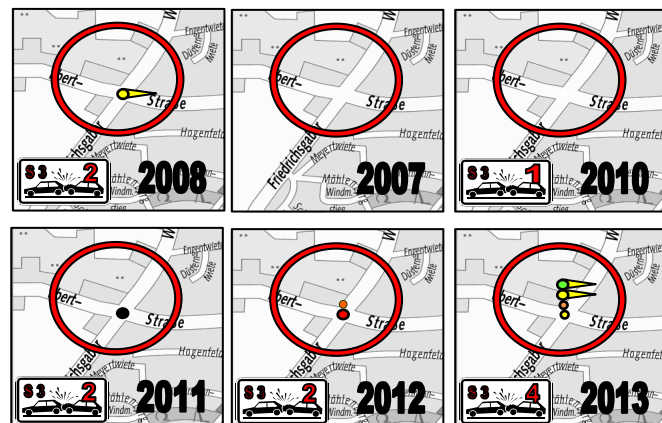
1. Friedrichsgaber Weg, Buchenweg

Umbau zum Kreisverkehrsplatz, Fertigstellung erfolgte im August 2005



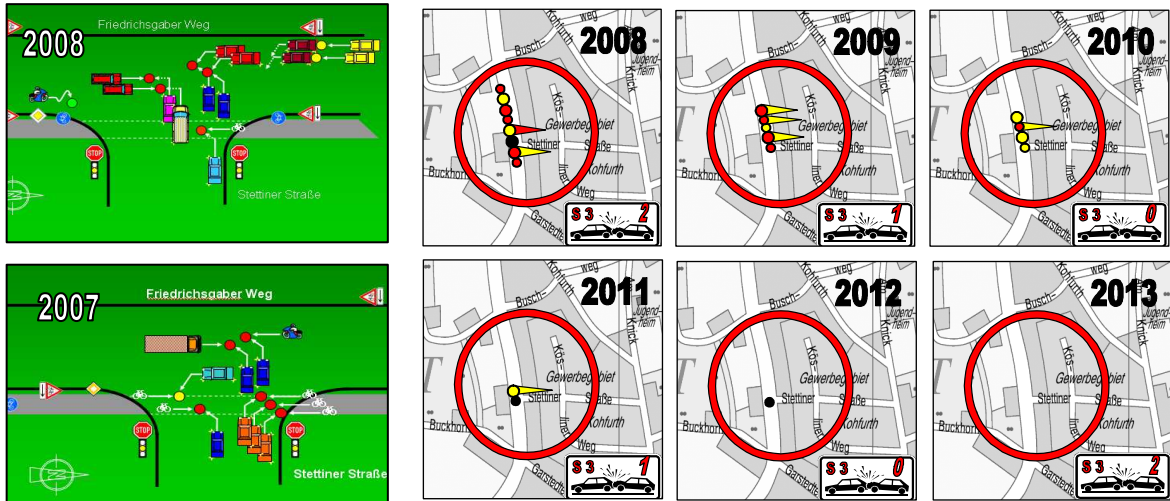
2. Friedrichsgaber Weg, Friedrich-Ebert-Straße

Phasenwechsel der Signalanlage, separate Schaltungen der beiden Nebenrichtungen, die Umsetzung erfolgte im April 2005



3. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

Maßnahmen: Furtmarkierung, Verkehrszeichen (Achtung! Radfahrer), STOP-Regelung, Gelblichtsignal 4/2006, Verkehrskontrollen, 9/2010 Vollbetrieb LSA.

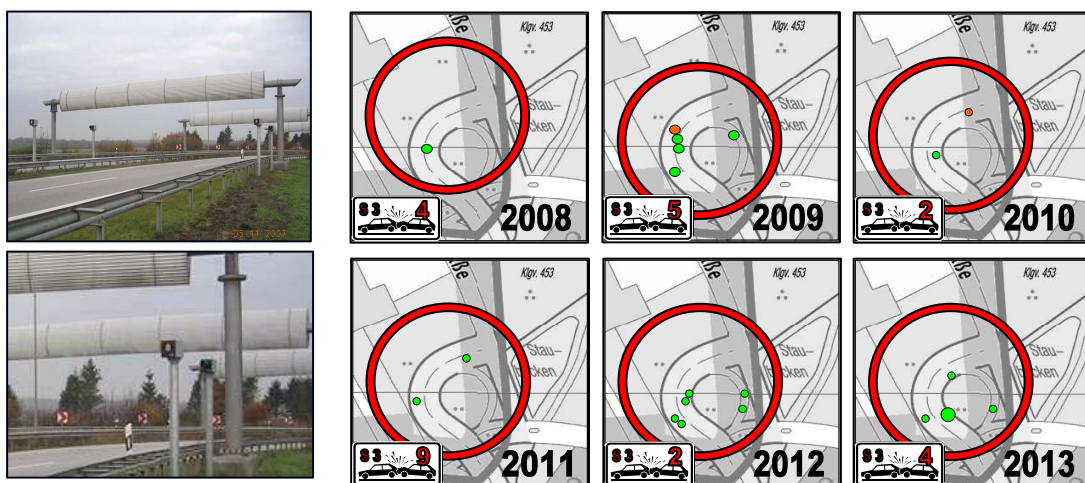


4. Flughafenumgehung

Bis zum 1.1.2005 erfolgte die Unfallaufnahme durch die Polizei Hamburg.

Die Installation einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage erfolgte im September des Jahres 2007. Bis dahin waren dort ca. 30 Unfälle (incl. „S 3“) zu registrieren, seit der Inbetriebnahme (vor 6 Jahren) ereigneten sich dort insgesamt „nur“ 45 Unfälle, vorwiegend in der Kategorie S 3 und nicht richtungsbezogen.

Im Kurvenbereich ereignen sich auch weiterhin kaum noch Unfälle.

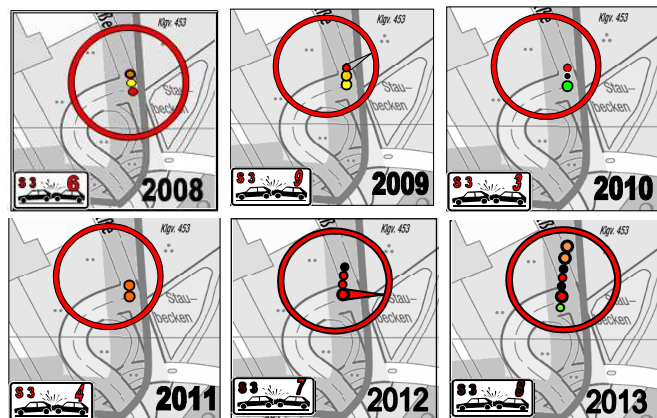


5. Niendorfer Straße, Flughafenumgehung

Dieser Knotenpunkt ist mit einem Abbiegekonflikt aus Richtung Hamburg und in Richtung Flughafenumgehung immer wieder als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen worden.

Durch konsequenten Rückschnitt des Bewuchses auf den Mittelinseln konnte zwischenzeitlich eine wesentliche Sichtverbesserung und ein deutlicher Rückgang dieser Konfliktsituation erreicht werden.

Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 ist die Ausbaumaßnahme abgeschlossen worden und eine separate Signalsteuerung lenkt nun den Linksabbiegerverkehr.

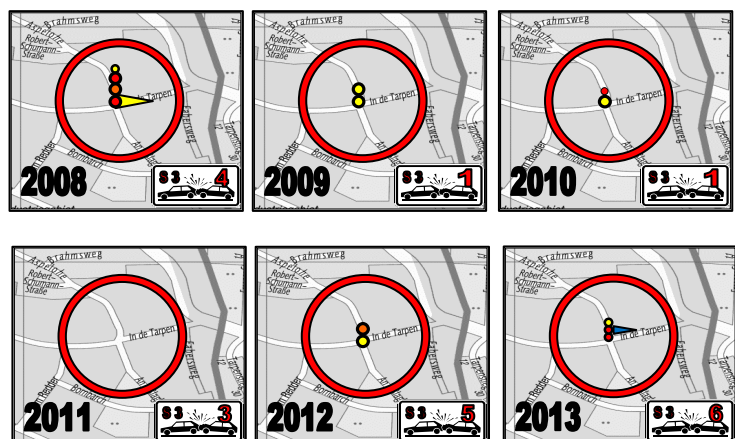


Die Einmündung ist 2013 als Häufungsstelle ausgewiesen und wird auf den Seiten 25/26 näher bezeichnet.

6. In de Tarpn, An'n Slagboom, Aspeloh

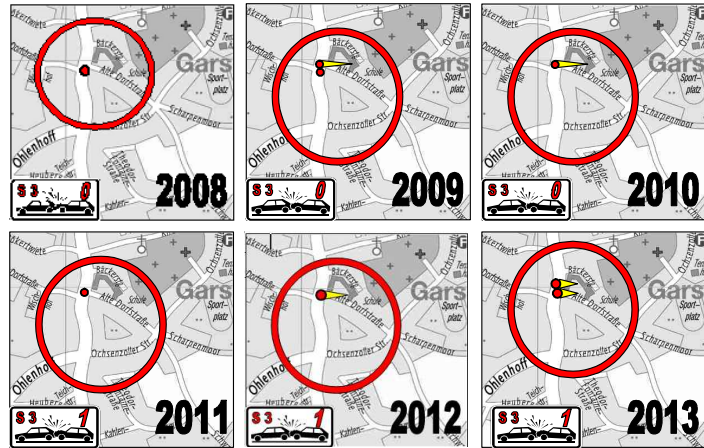
Verbesserung der Einsichtbarkeit

Baumfällung im Sichtdreieck erfolgte im September 2004, die Abtragung des Erdwalls erfolgte im April 2005



7. Niendorfer Straße, Alte Dorfstraße

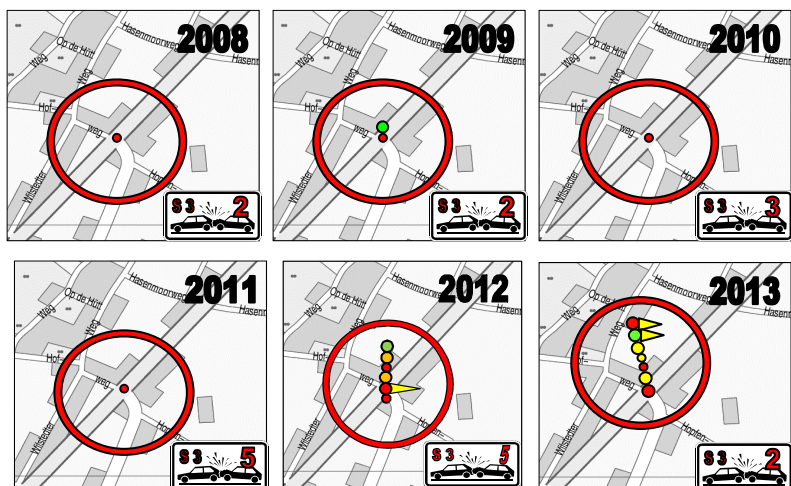
Maßnahmen: Verbesserung der Einsichtbarkeit (Litfasssäule im Sichtdreieck entfernt), Aufpflasterung der Furt, Haltlinie / STOP-Regelung



Dieser Knotenpunkt ist seit dem Berichtsjahr 2007 nicht mehr auffällig geworden.

8. Segeberger Chaussee, Hummelsbütteler Steindamm, Hofweg

STOP-Regelung, Radwegebeschilderung am Ortseingang verändert (Mai 2006), Fertigstellung Querungshilfe B 432/Hasenmoorweg (Juli 2007), Kreuzungsausbaubau mit Wiederinbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage (2013)

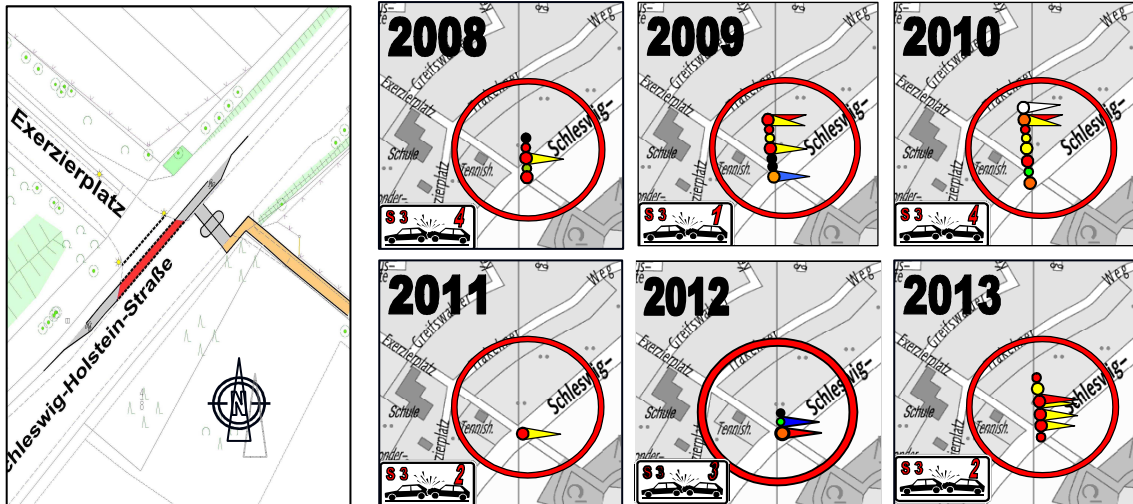


Dieser Knotenpunkt war seit dem Berichtsjahr 2006 und bis zum Jahre 2011 nicht mehr auffällig geworden. Die Kreuzung ist 2012 und 2013 wieder als Häufungsstelle ausgewiesen und wird auf den Seiten 35/36 näher bezeichnet.

9. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

STOP-Regelung, Markierung, Querungshilfe „Radweg Glashütte“

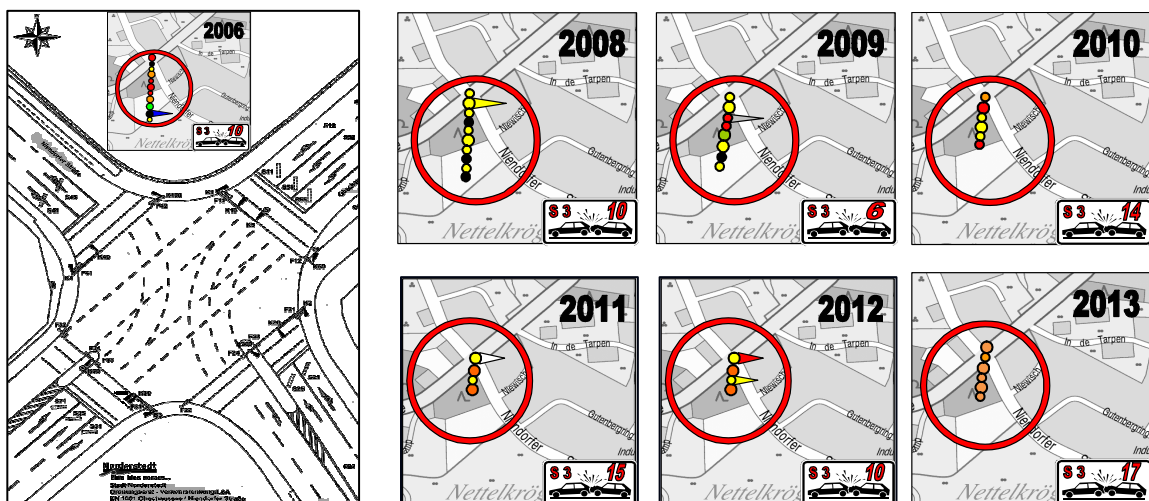
12/2009: Herstellung einer separaten Furtführung, Rotmarkierung (Planausschnitt)



Die Einmündung ist 2013 als Häufungsstelle ausgewiesen und wird auf den Seiten 29/30 näher bezeichnet.

10. Ohechaussee, Niendorfer Straße

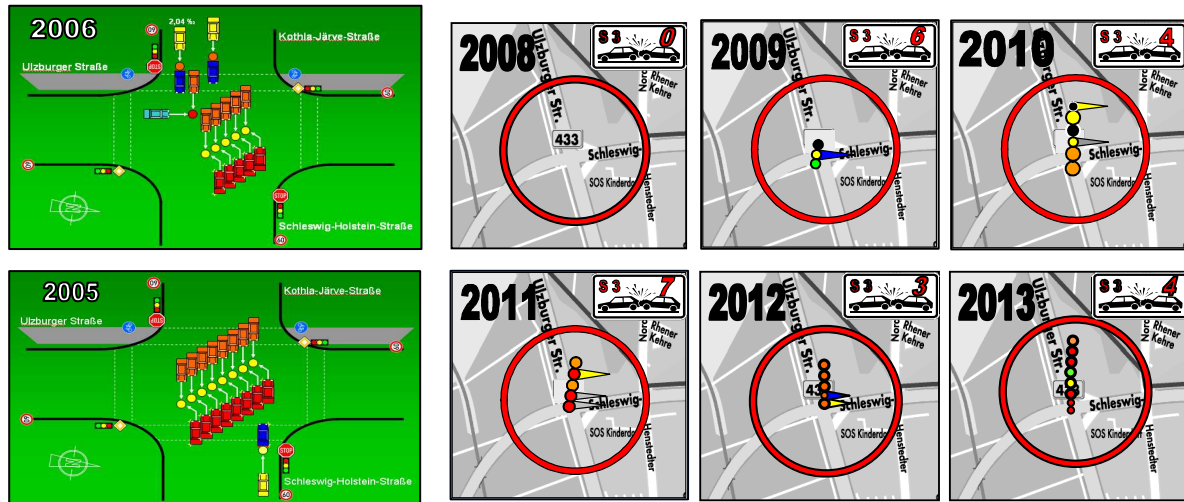
Nach der Umgestaltung des Knotenpunktes (7/2006) haben sich im Unfalllagebild zunächst keine Auffälligkeiten ergeben, sodann offenbarte sich allerdings ein Abbiegekonflikt, der mit einer separierten Signalschaltung (1/2011) gelöst werden konnte.



Die Kreuzung ist in den beiden vorangegangenen Jahren nicht als Häufungsstelle ausgewiesen, wird für das Jahr 2013 auf den Seiten 27/28 näher bezeichnet.

11. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße

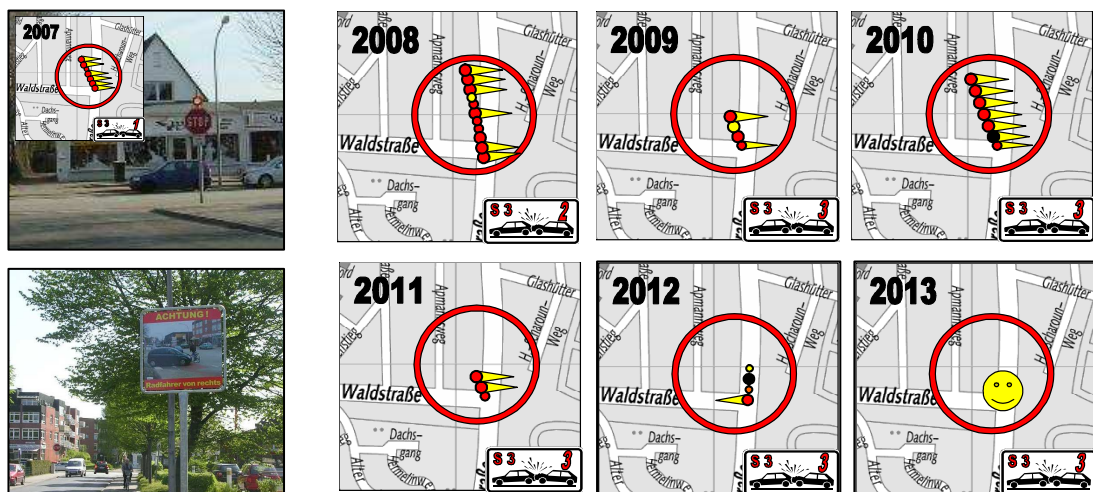
Erfolgt ist ein Phasenwechsel der Signalanlage (9/2007), im Jahre 2008 war für diesen Knotenpunkt eine Nulllage zu registrieren. Seit 2009 stieg das Unfallgeschehen aber wieder an.



Die Kreuzung ist 2013 als Häufungsstelle ausgewiesen und wird auf den Seiten 44/45 näher bezeichnet.

12. Ulzburger Straße, Waldstraße

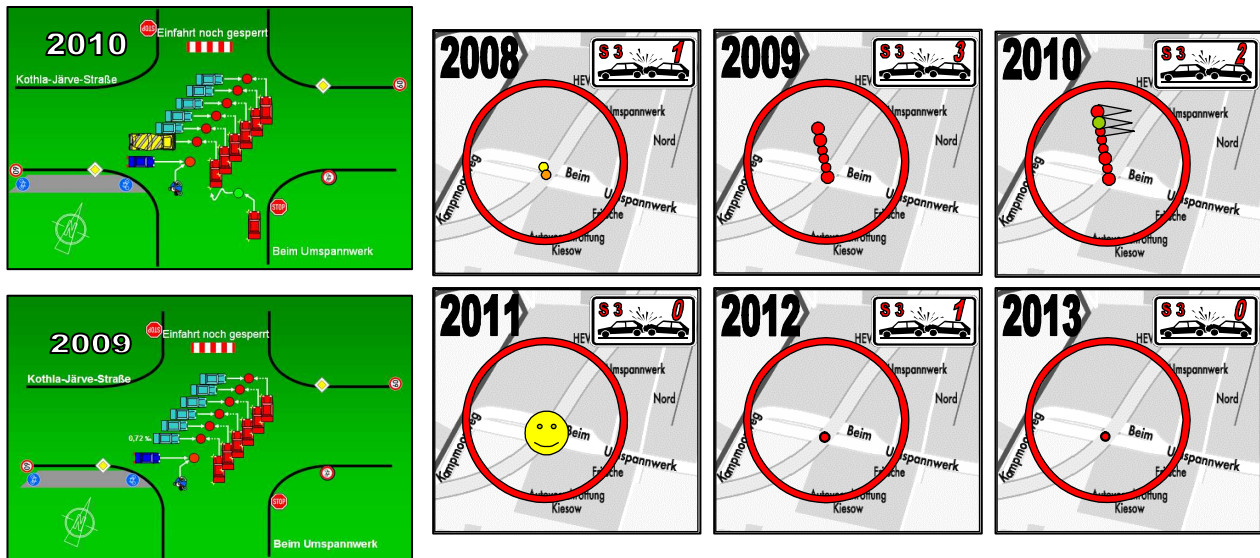
Maßnahmen: STOP-Markierung, Furtverlegung, Verbesserung der Sichtverhältnisse (Anhänger auf Privatgrund entfernt), Polizeikontrollen, nichtamtliche Hinweistafel, Rückbau des Einmündungsbereiches, Gelblichtsignal 11/2010



Die Einmündung ist seit dem Beginn des Jahres 2012 vollsignalisiert und war so dann nicht mehr als Häufungsstelle ausgewiesen.

13. Kothla-Järve-Straße, Beim Umspannwerk

Maßnahmen: Installation einer Lichtsignalanlage, Inbetriebnahme 25.6.2010

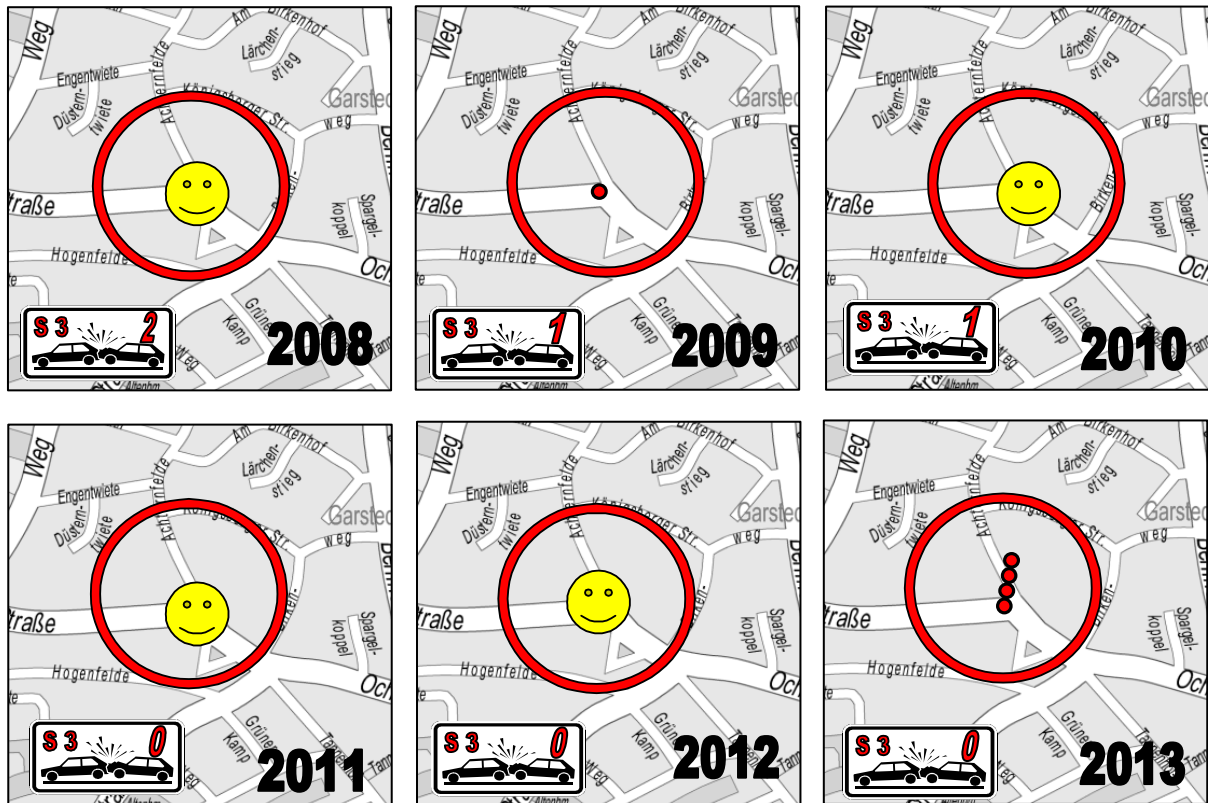




Auswertung der Unfalltypensteckkarte in Norderstedt 2013

1. Friedrich-Ebert-Straße*, Achternfelde

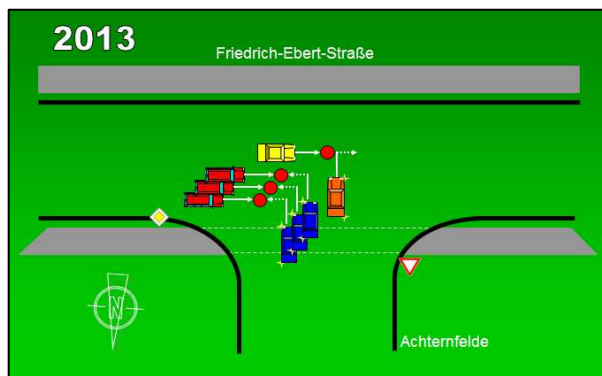
*DTV: 7.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

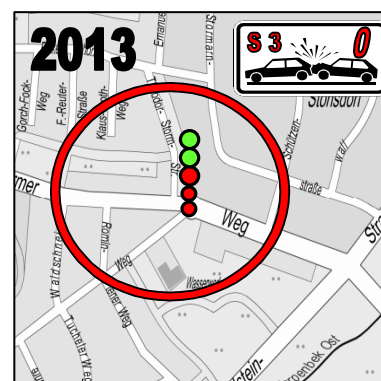
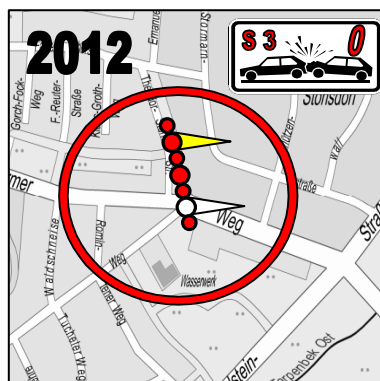
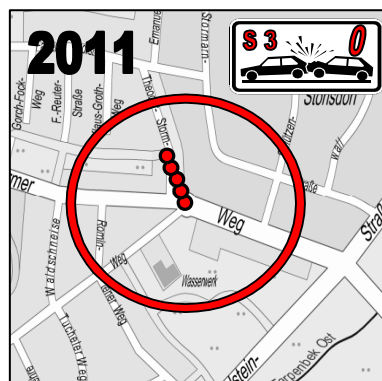
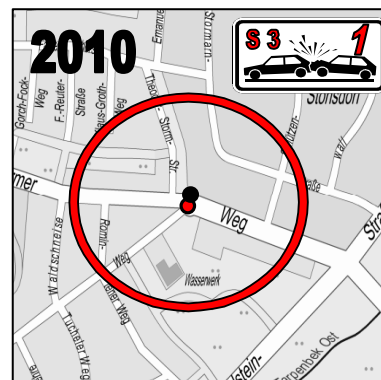
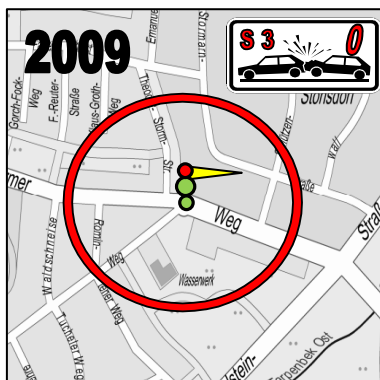
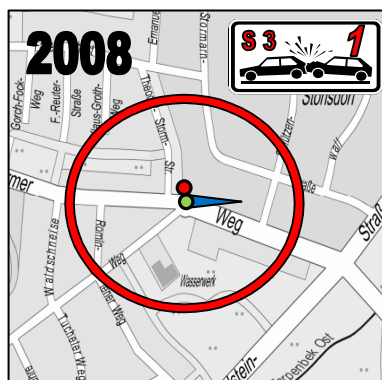
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	18.04.	07:50	3		Pkw befährt Achternfelde und biegt nach links in Rtg. Ochsenzoller Str. ein, VU mit Pkw in Rtg. Friedrichsgaber Weg
2	S 2	16.05.	07:49	3		Pkw befährt Achternfelde und biegt nach links in Rtg. Ochsenzoller Str. ein, VU mit Pkw in Rtg. Friedrichsgaber Weg
3	S 2	23.06.	18:40	3		Pkw befährt Achternfelde und biegt nach links in Rtg. Ochsenzoller Str. ein, VU mit Pkw in Rtg. Friedrichsgaber Weg
4	S 2	06.09.	18:10	3		Pkw befährt Achternfelde und biegt nach rechts in Rtg. Friedrichsgaber Weg ein. VU mit Pkw in Rtg. Hasloh

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0



2. Langenharmer Weg, Stonsdorfer Weg, Stormarnkamp

KPB: 18.000 Kfz/24 h

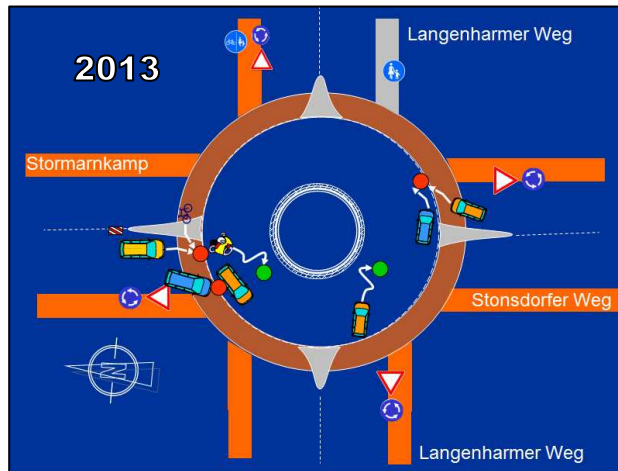


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	04.01.	19:35	3		Pkw befährt Stonsdorfer Weg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
2	P	09.03.	19:10	1	1 LV	Pkw befährt Langenharmer Weg in Rtg. Osten – VU durch Schneeglätte in Kreiselmittle (Alleinbeteiligt)
3	P	08.09.	14:35	1	1 LV	Krad befährt Stormarnkamp – VU (Sturz) auf der Kreisfahrbahn (Alleinbeteiligt)
4	S 2	20.12.	18:15	3		Pkw befährt Stormarnkamp – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
5	P	20.12.	11:45	3	1 LV	Pkw befährt Stormarnkamp – VU mit Rad auf der Furt der Kreisfahrbahn

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	3	0	2	0	3	0	0	2	0	3	0	0	0	0

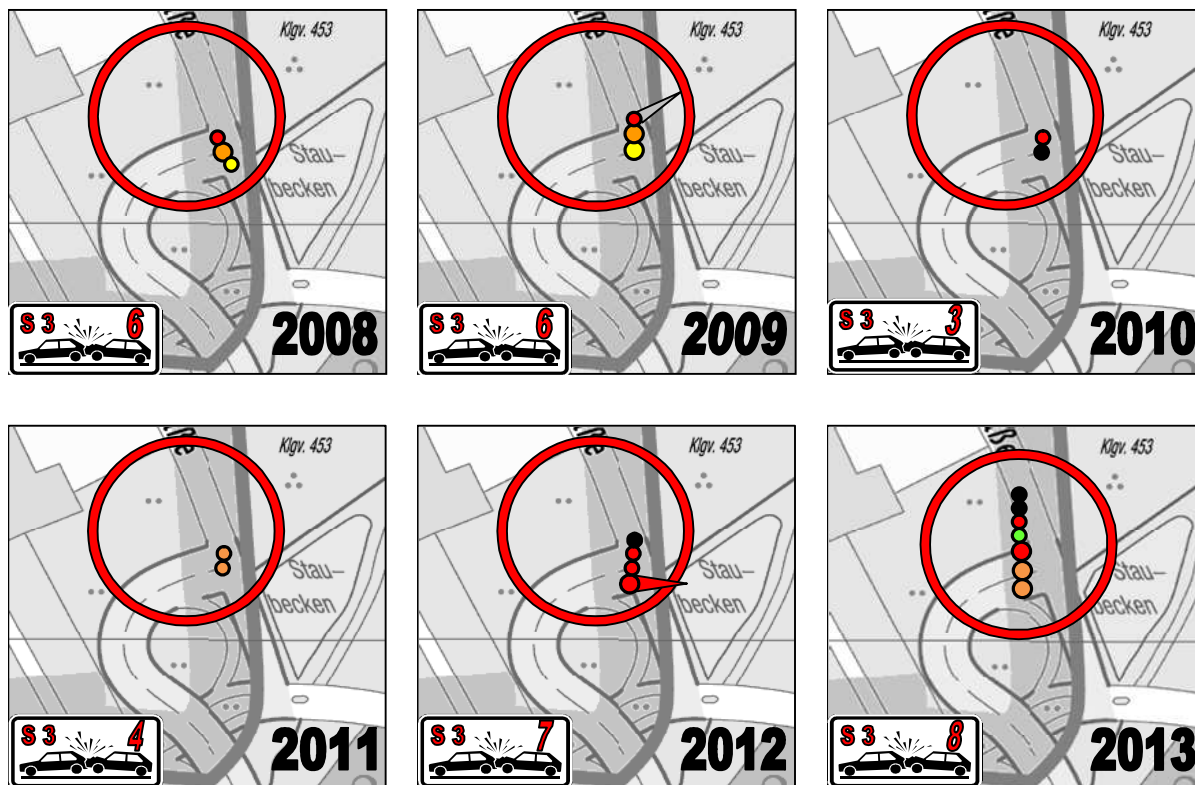
2.1 Unfalldiagramm Langenharmer Weg, Stonsd. Weg, Stormarnkamp



Vorjahre keine Häufungsstelle

3. Niendorfer Straße*, Flughafenumgehung

*DTV: 25.500 Kfz/24 h

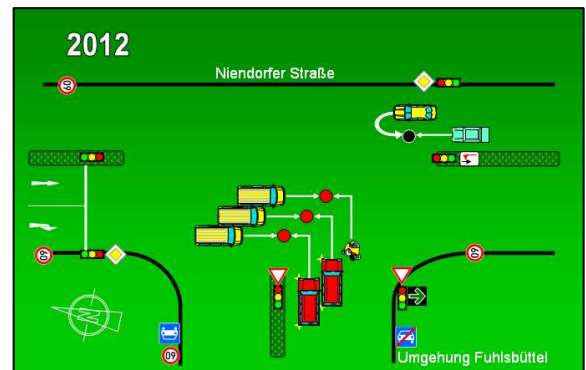
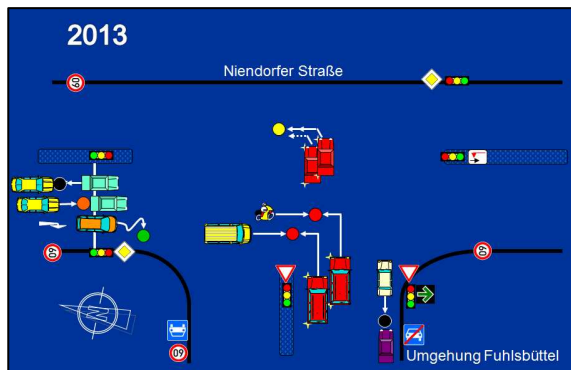


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	11.03.	21:00	1		Pkw befährt die Niendorfer Str. in Rtg. Süden – Kollision aufgrund von Schneeglätte mit LSA-Mast
2	P	17.07.	17:10	3	1	Krad befährt rotlichtmissachtend die Niendorfer Str. in Rtg. Süden (rechter Fahrstreifen) – VU mit nach links einbiegendem Pkw
3	S 2	31.07.	16:40	7		Pkw wartet auf Niendorfer Straße Rtg. Süden, fährt rückwärts – VU mit nachfolgendem Pkw
4	P	27.08.	07:50	6	1	Pkw befährt Niendorfer Straße in Rtg. Süden – Aufprall am Stauende auf drei wartende Pkw
5	S 2	27.08.	06:35	3		Lkw befährt rotlichtmissachtend die Niendorfer Str. in Rtg. Süden (rechter Fahrstreifen) – VU mit nach links einbiegendem Pkw
6	S 2	15.12.	15:40	7		Pkw wartet auf Flughafenumgehung Rtg. Norden, fährt rückwärts – VU mit nachfolgendem Pkw
7	P	17.12.	12:15	6	1	Pkw biegt von der Flughafenumgehung nach links ab – VU mit parallel rechtsfahrendem Pkw

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
15	3	0	4	8	3	0	0	1	0	2	0	0	2	2

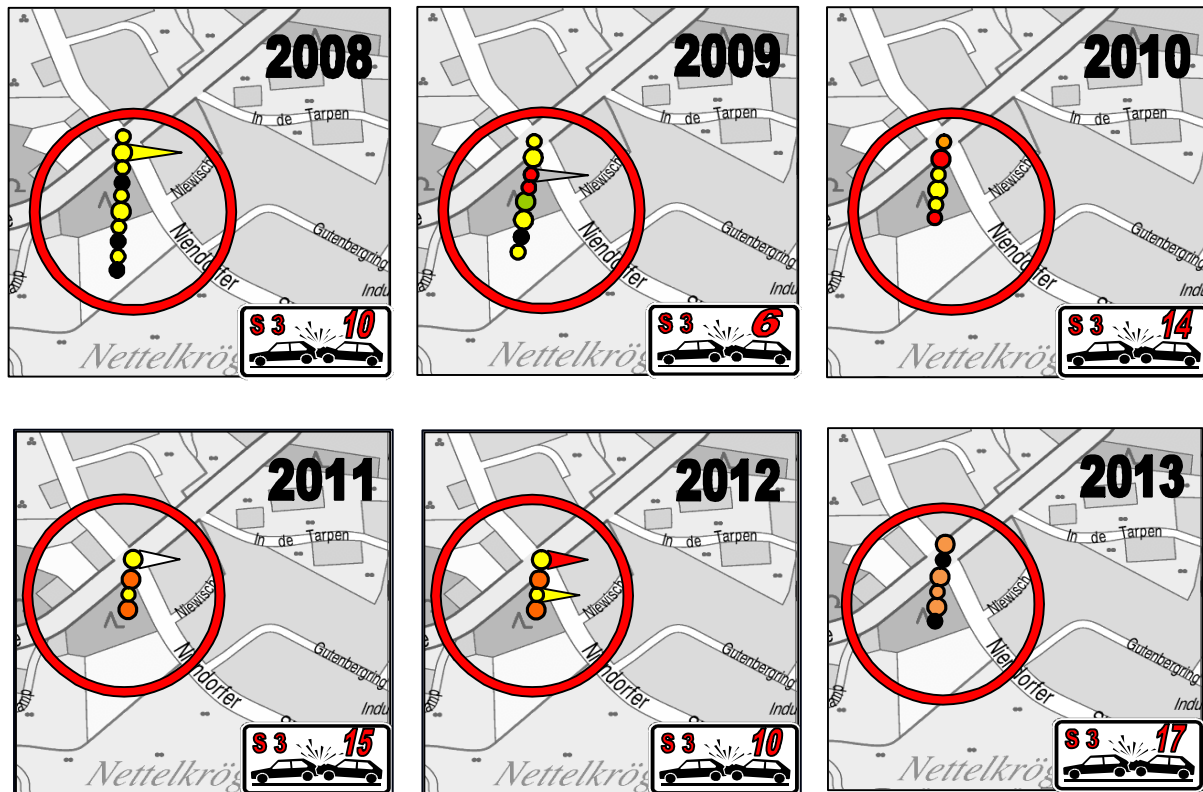
3.1 Niendorfer Straße*, Flughafenumgehung



2008 - 2011 keine Häufungsstelle

4. Ohechaussee, Niendorfer Straße

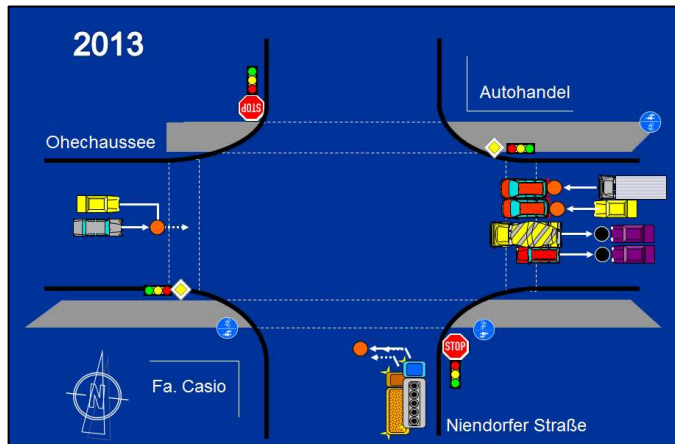
KPB: 29.750 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext								
1	S 2	27.02.	10:32	6		Lkw biegt von der Niendorfer Straße nach links in Rtg. BAB ab – VU mit parallel abbiegendem Lkw								
2	P	15.03.	07:55	6	1 LV	Pkw befährt Niendorfer Straße in Rtg. Süden – Aufprall am Stauende auf wartenden Pkw								
3	S 2	18.03.	16:15	7		Lkw befährt Ohechaussee in Rtg. Hamburg, fährt rückwärts – VU mit nachfolgendem Pkw								
4	P	27.03.	09:00	6	1 LV	Pkw wartet auf Ohechaussee als Linksabbieger in Rtg. Norden, wechselt auf die Geradeausfahrspur – VU mit zwei nachfolgenden Pkw								
5	P	10.05.	09:29	6	3 LV	Lkw befährt Niendorfer Straße in Rtg. Hamburg – Aufprall am Stauende auf drei wartende Pkw								
6	S 2	24.11.	14:48	7		Pkw wartet auf Ohechaussee in Rtg. Hamburg, fährt rückwärts – VU mit nachfolgendem Pkw								
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
23	3	0	3	17	5	0	0	0	0	0	0	0	6	0

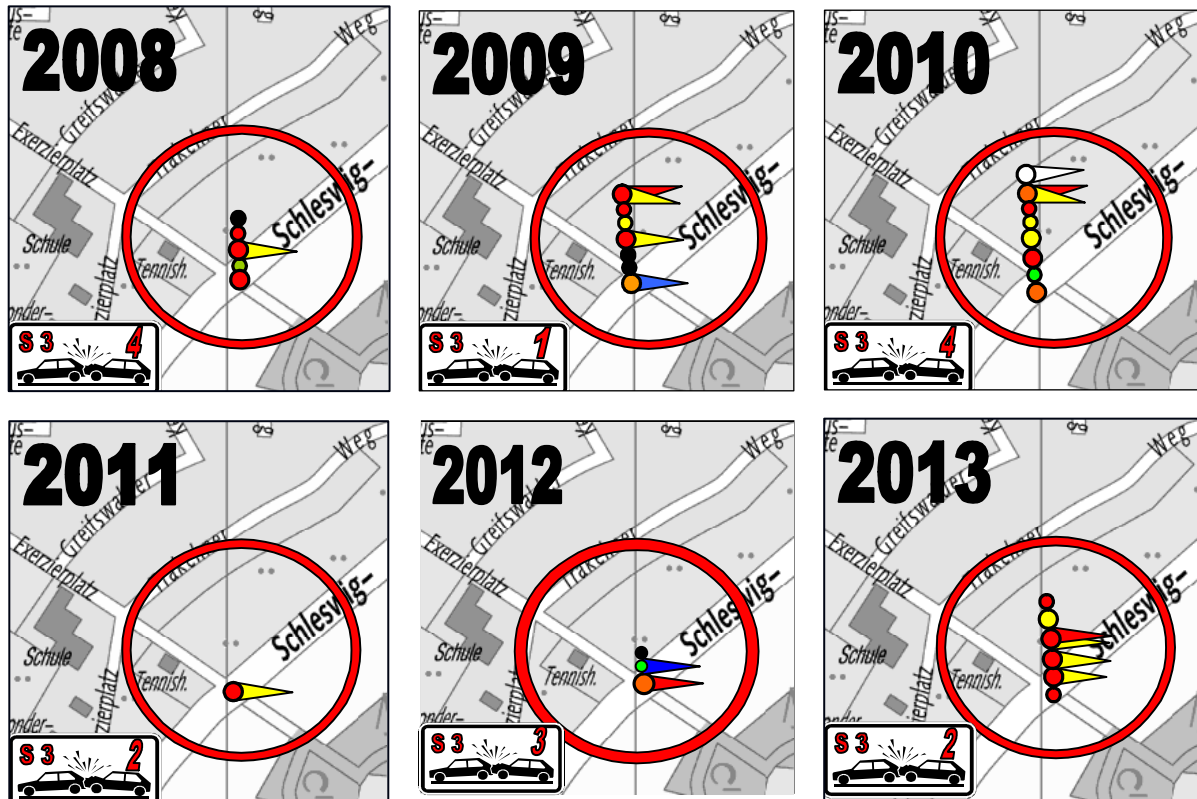
4.1 Unfalldiagramm Ohechaussee, Niendorfer Straße



2011 und 2012 keine Häufungsstelle

5. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

KPB: 21.750 Kfz/24 h

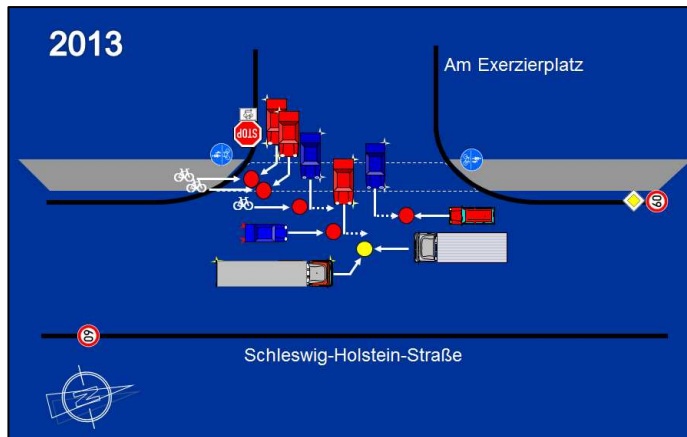


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	14.01.	07:14	2	1 LV	Lkw befährt Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. Norden und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Lkw
2	P	16.04.	06:59	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden
3	P	02.06.	12:57	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden
4	P	24.07.	17:01	3	1 SV	Pkw biegt nach links in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden
5	S 2	26.09.	18:32	3		Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
6	S 2	26.11.	08:14	3		Pkw biegt nach links in die SH-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Süden

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
8	4	0	2	2	3	1	0	0	1	5	0	0	0	0

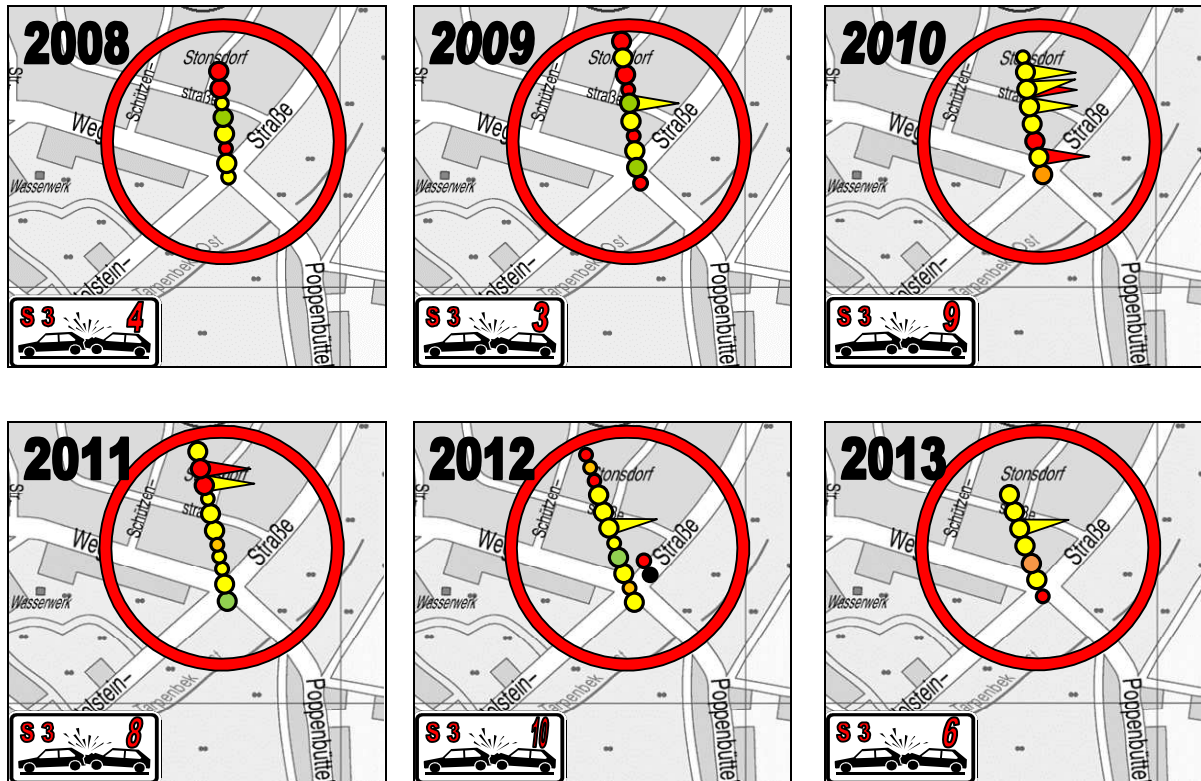
5.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz



2011 und 2012 keine Häufungsstelle

6. S-H-Str., Poppenbütteler Str., Langenharmer Weg

KPB: 36.750 Kfz/24 h

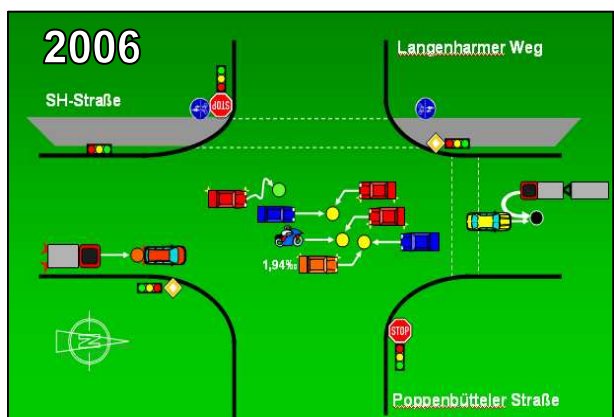
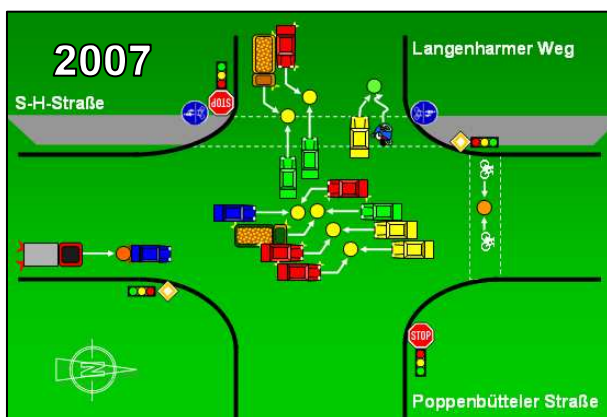
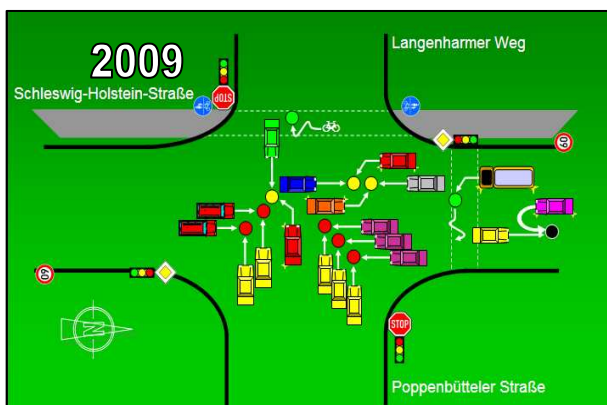
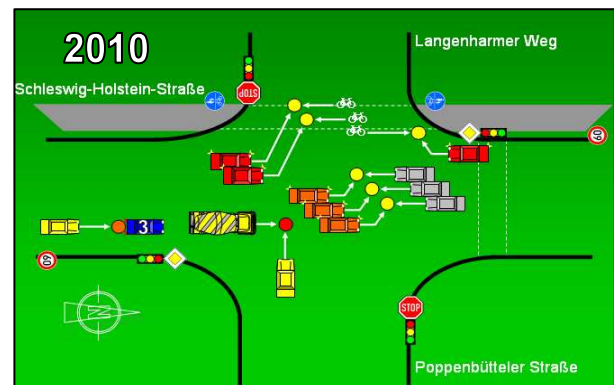
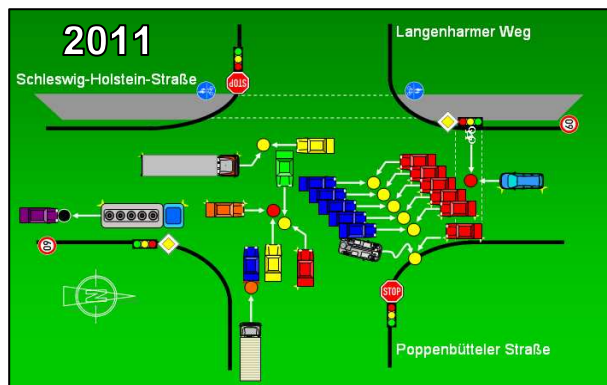
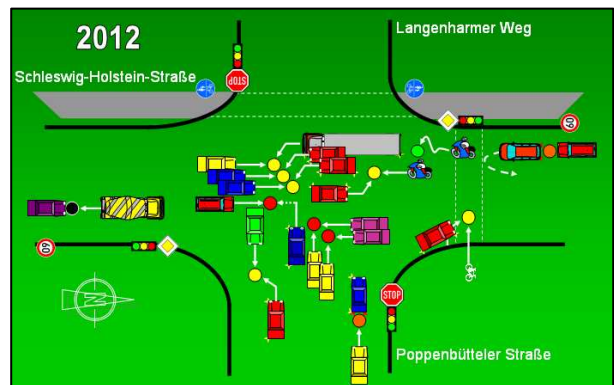
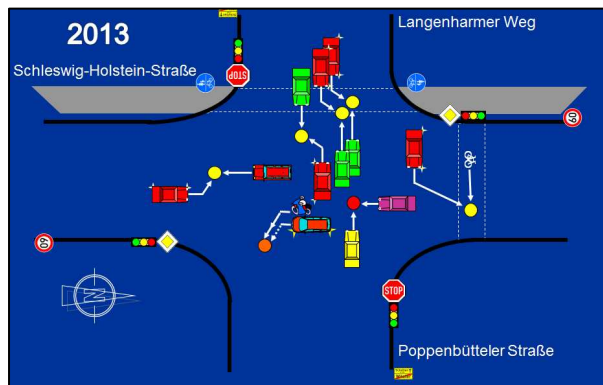


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	15.03.	05:40	2	2 LV	Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. Norden ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	P	22.05.	11:29	2	1 LV	Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. Norden ab – VU mit parallel fahrendem Rad auf nördlicher Furt
3	P	11.08.	09:14	2	2 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
4	P	06.09.	13:33	2	1 LV	Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. Norden ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	27.09.	10:53	6	1 LV	Krad biegt von der S-H-Straße nach links in Rtg. HH ab – VU beim Rechtsüberholen mit parallel abbiegendem Pkw
6	P	18.10.	13:54	2	1 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. HH ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
7	S 2	19.11.	18:09	3		Pkw befährt rotlichtmissachtend die Poppenbütteler Straße in Rtg. Langenharmer Weg – VU mit Pkw aus Rtg. Norden

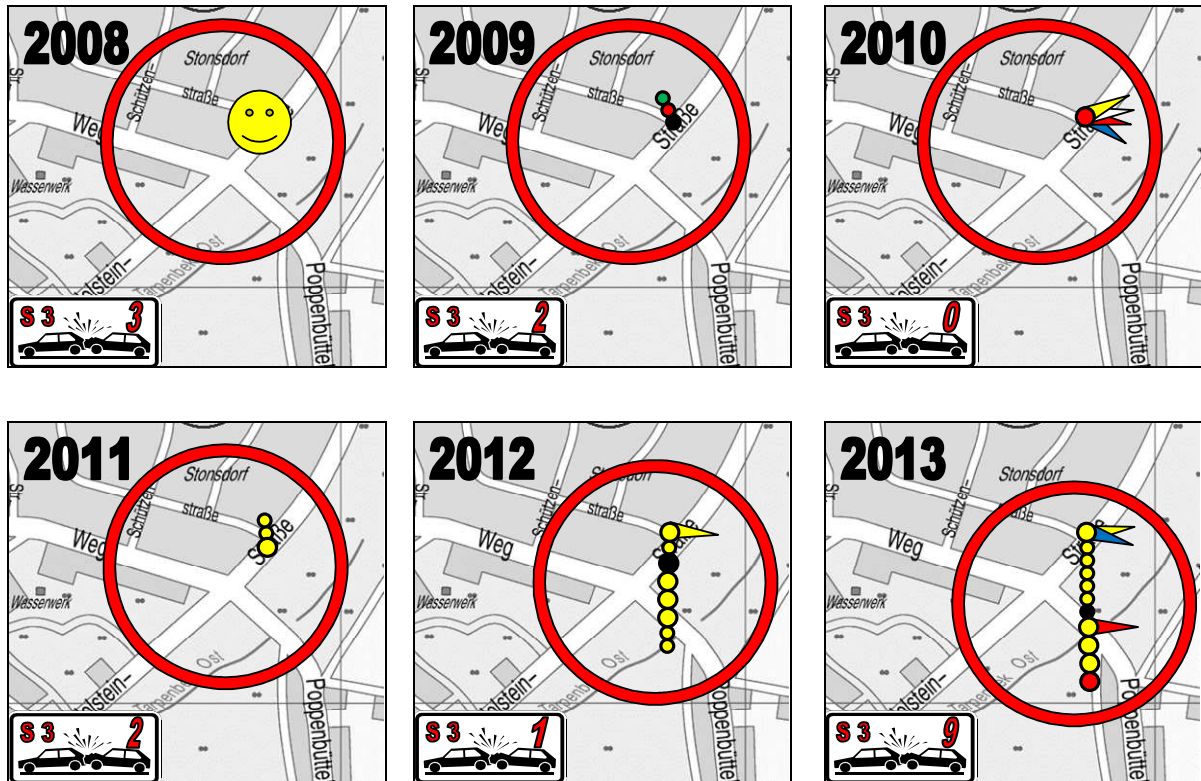
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
13	6	0	1	6	8	0	0	0	5	1	0	0	1	0

6.1 Unfalldiagramm S H-Str., Poppenbütteler Str., Langenharmer Weg



7. Schleswig-Holstein-Straße*, Stormarnstraße

*DTV: 22.500 Kfz/24 h

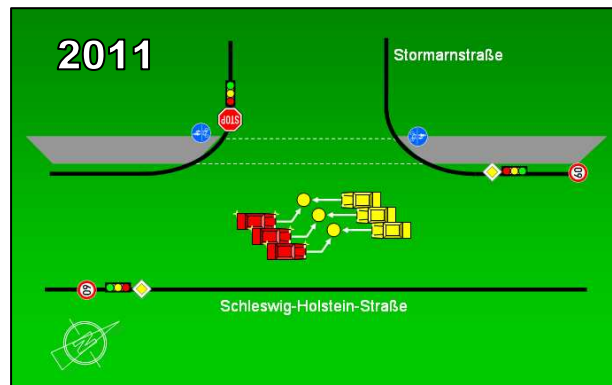
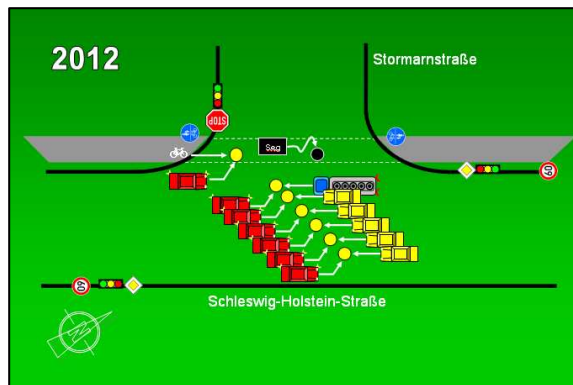
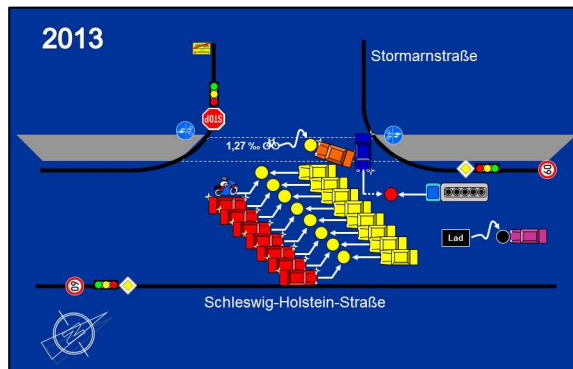


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	28.01.	15:15	2	3 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	02.08.	17:06	2		Krad biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	03.08.	14:46	7		Lkw befährt Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. Norden und verliert Ladung (Asphalt) in Rtg. entgegenkommendem Pkw
4	P	19.08.	17:28	2	1 LV 1 SV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	24.08.	20:09	2	1 LV	Rad (1,27 %) quert rotlichtmissachtend Furt in Rtg. Norden – Sturz bei einbiegendem Pkw aus Norden (ohne Berührung)
6	S 2	20.09.	11:01	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
7	P	27.09.	11:50	2	5 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
8	S 2	05.10.	12:40	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
9	S 2	11.10.	13:32	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
10	P	21.10.	11:01	3	1 LV	Lkw befährt rotlichtmissachtend die Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. HH – VU mit einbiegendem Krad in Rtg. HH
11	S 2	25.10.	15:14	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
20	5	0	6	9	9	1	0	0	8	2	0	0	0	1

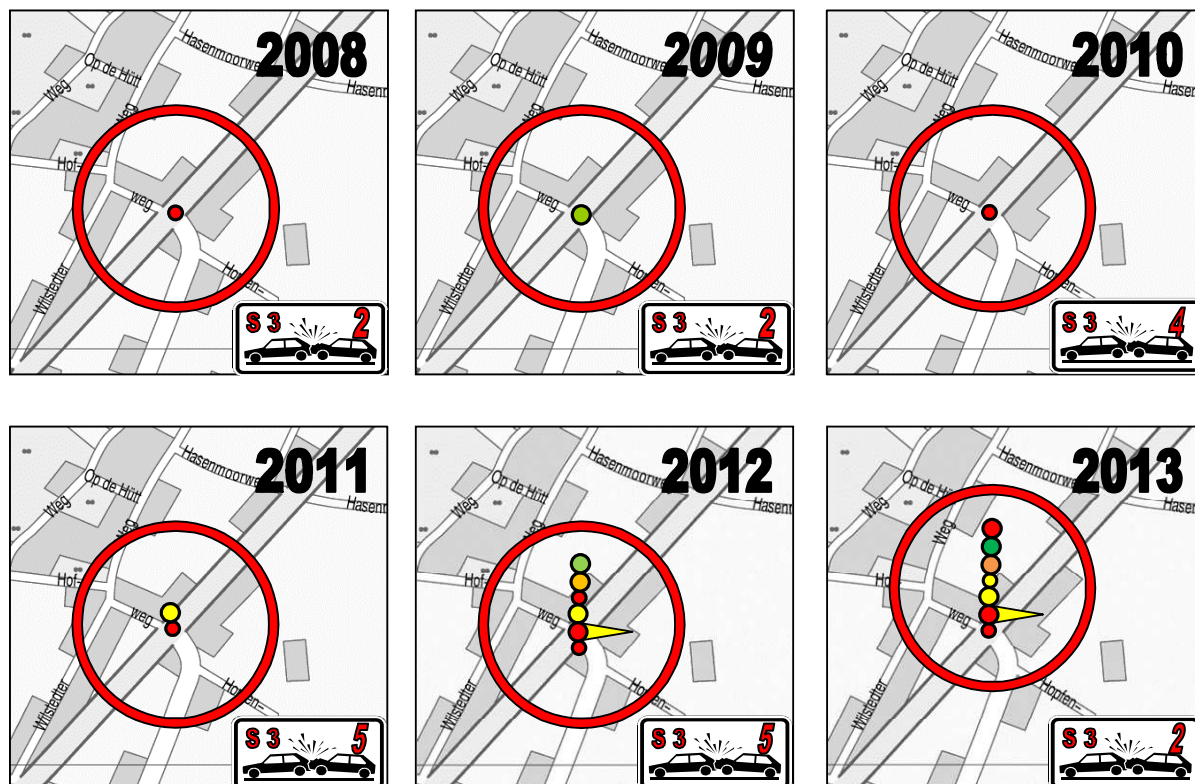
7.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Stormarnstraße



Vorjahre keine Häufungsstelle

8. Segeberger Ch., Hummelsbt. Steindamm, Hofweg

KPB: 21.500 Kfz/24 h

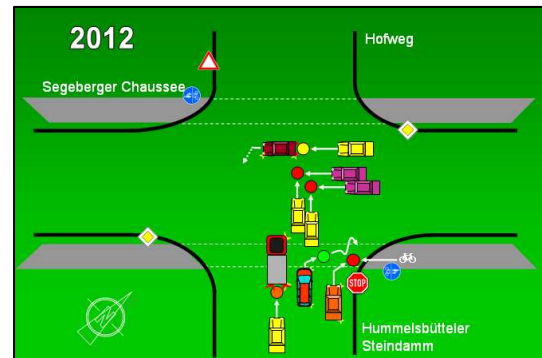
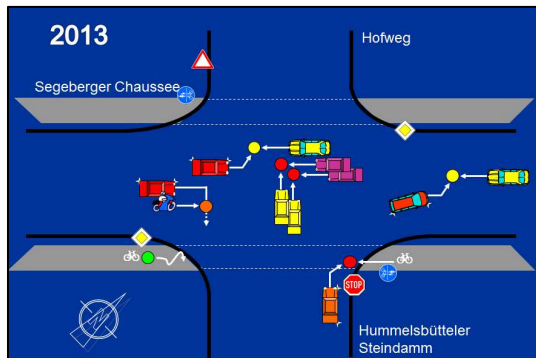


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	16.05.	15:08	3		Pkw kreuzt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hofweg – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg
2	P	04.06.	00:01	6	1 LV	Pkw wartet als Linksabbieger in den Hofweg, biegt plötzlich nach rechts ab – VU mit rechts überholendem Krad
3	P	30.07.	09:48	1	1 LV	Rennrad befährt rechten Gehweg der Segeberger Ch. in Rtg. SE – Sturz am Furtende über Bordstein
4	P	12.08.	17:29	3	1 LV	Pkw biegt vom Hummelsbütteler Steindamm nach rechts auf die B 432 ab – VU mit Rad auf linker Furt
5	P	25.09.	08:28	2	1 LV	Pkw biegt vom Hummelsbütteler Steindamm nach rechts auf die B 432 ab und sodann gleich nach links auf ein Grundstück – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg
6	S 2	12.10.	18:55	2		Pkw biegt von der Segeberger Chaussee nach links in den Hofweg ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	P	20.12.	11:45	3	1 LV	Pkw kreuzt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hofweg – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
9	5	0	2	2	5	0	0	1	1	3	0	0	1	0

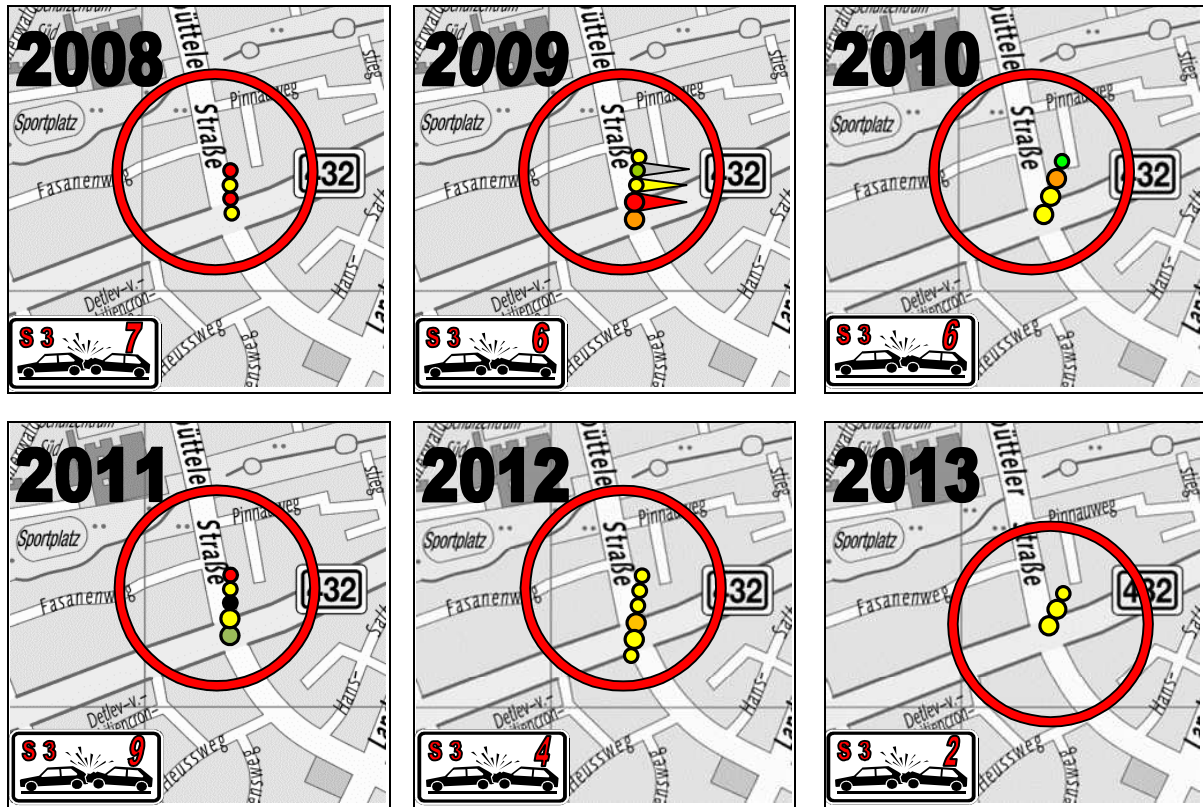
8.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, Hummelsbütteler Steindamm, Hofweg



2006 – 2011 keine Häufungsstelle

9. Segeberger Chaussee, Poppenbütteler Straße

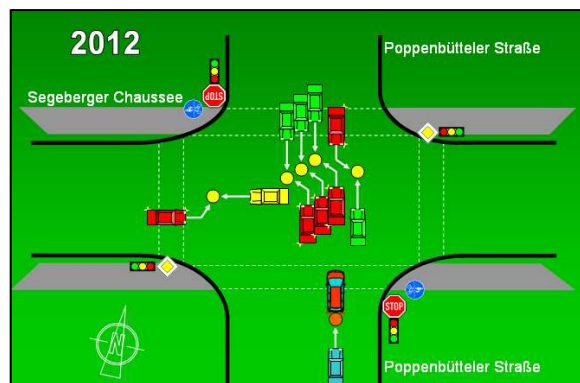
KPB: 32.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

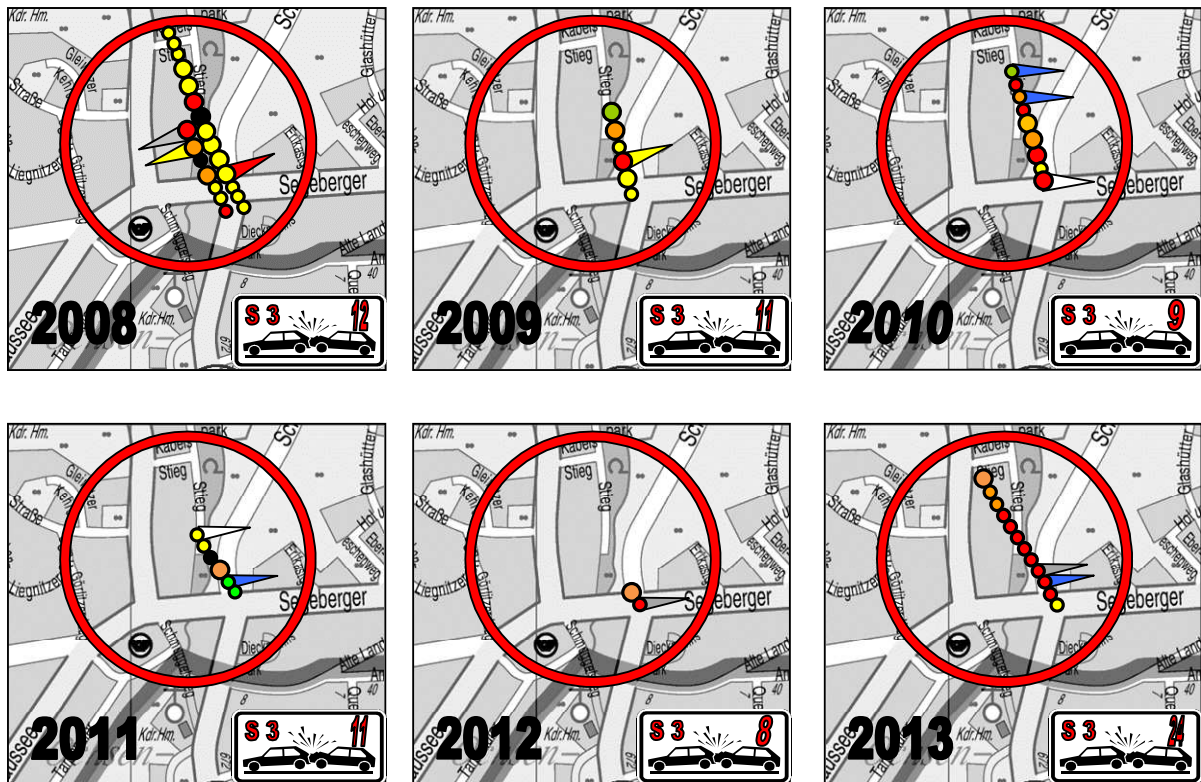
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	17.02.	06:40	2		Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. Hamburg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	P	17.06.	10:00	2	1 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. Hamburg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	30.07.	09:48	2	1 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. Hamburg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	2	0	1	2	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0



10. Segeberger Ch., S-H-Str., Langenhorner Ch.

DTV: 24.500 Kfz/24 h

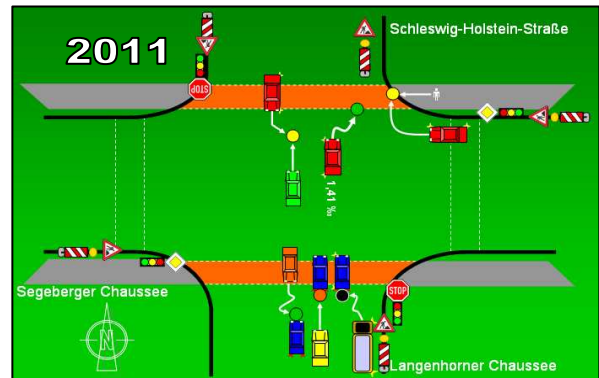
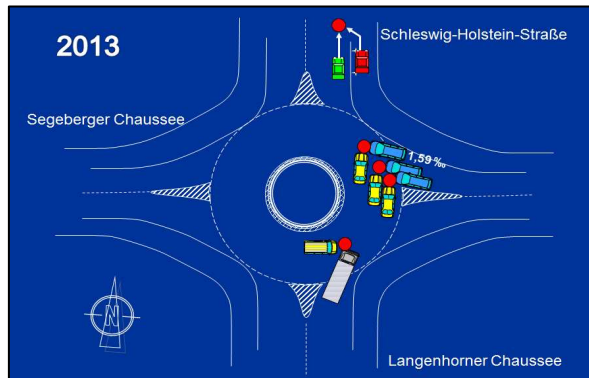


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	17.01.	13:30	3		Pkw befährt Langenhorner Chaussee und biegt nach rechts ab (Einfädelung) – VU mit Pkw in Rtg. Segeberg
2	S 2	10.03.	13:41	3		Pkw befährt Segeberger Chaussee und biegt nach rechts auf S-H-Straße ab (Einfädelung) – VU mit Pkw in Rtg. HU
3	S 2	25.03.	16:35	3		Pkw befährt Langenhorner Chaussee und biegt nach rechts ab (Einfädelung) – VU mit Pkw in Rtg. Segeberg
4	S 2	22.05.	07:35	6		Pkw wartet auf der Langenhorner Chaussee in Rtg. Norden verkehrsbedingt – VU mit nachfolgendem Pkw
5	S 2	31.05.	19:28	2		Pkw biegt von der B 432 verbotswidrig nach links in Rtg. Norden ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
6	S 2	14.06.	20:37	6		Pkw befährt im Baustellenbereich die Gegenfahrs pur der Langenhorner Ch. – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	P	19.09.	13:41	6	1 LV	Pkw befährt den Tunnel in nördlicher Rtg. und auf der Gegenfahrs pur – VU mit entgegenkommenden Pkw und Krad
8	S 2	26.09.	15:00	3		Pkw befährt Segeberger Chaussee und biegt nach rechts auf S-H-Straße ab (Einfädelung) – VU mit Pkw in Rtg. HU
9	S 2	06.10.	05:35	3		Lkw befährt Langenhorner Chaussee in Rtg. Norden – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
10	S 1	30.10.	00:41	3		Pkw (1,59 %) befährt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
11	S 2	24.11.	14:20	3		Pkw befährt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
12	S 2	11.12.	14:35	3		Pkw befährt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
36	1	1	10	24	1	0	0	0	1	8	0	0	3	0

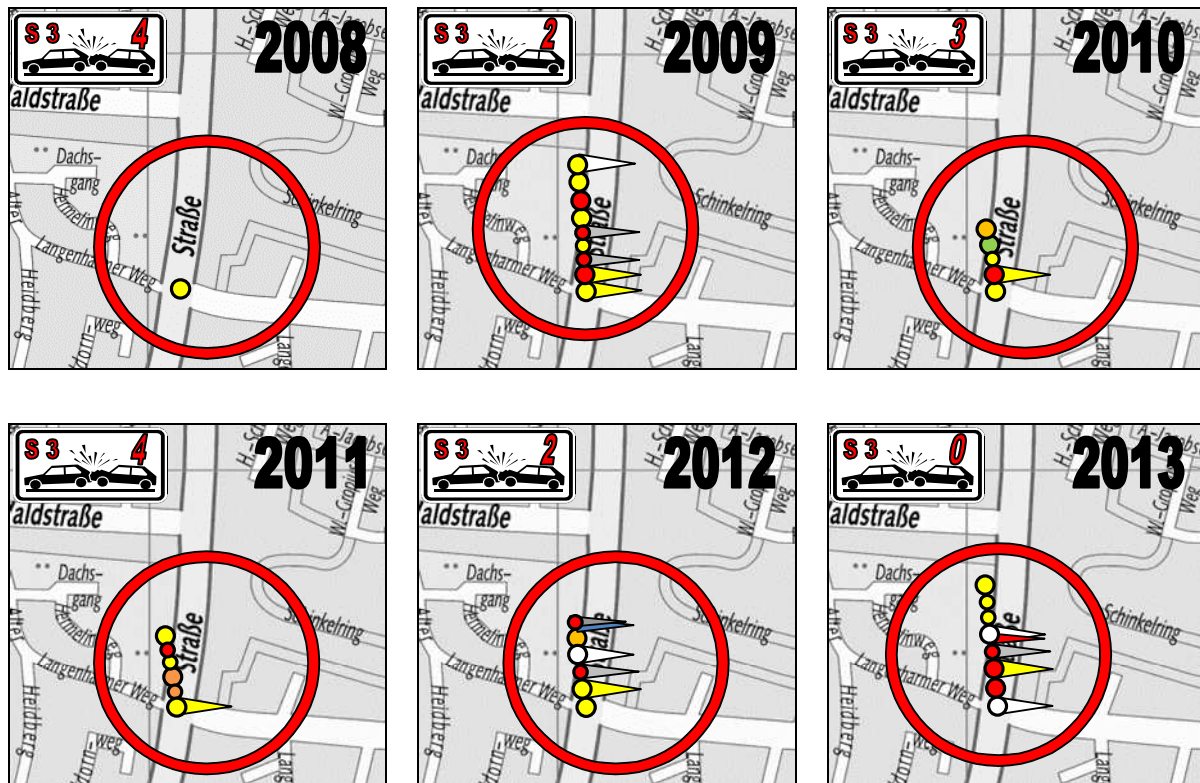
10.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, SH-Str., Langenhorner Ch.



Die Verkehrsunfälle der lfd. Nr. 1 – 7 des Jahres 2013 ereigneten sich während der Großbaumaßnahme zur Umgestaltung als Kreisverkehrsplatz und werden wegen fehlender Aussagekraft hier nicht analysiert. Während der Bauzeit im Jahre 2012 war der Knotenpunkt nicht als Häufungsstelle ausgewiesen.

11. Ulzburger Straße, Langenharmer Weg

KPB: 26.500 Kfz/24 h

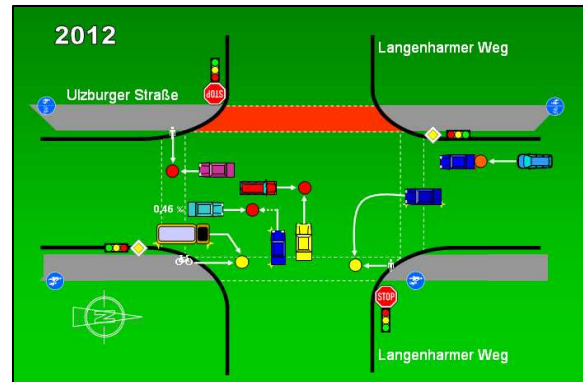
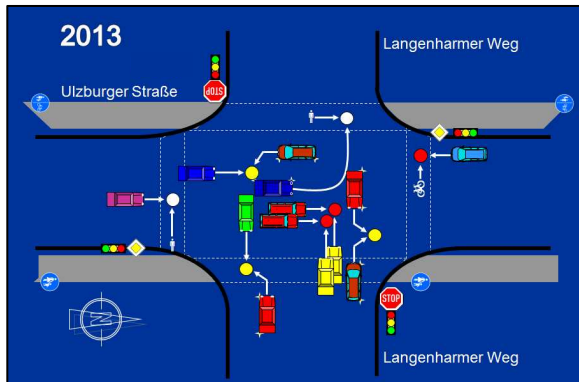


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

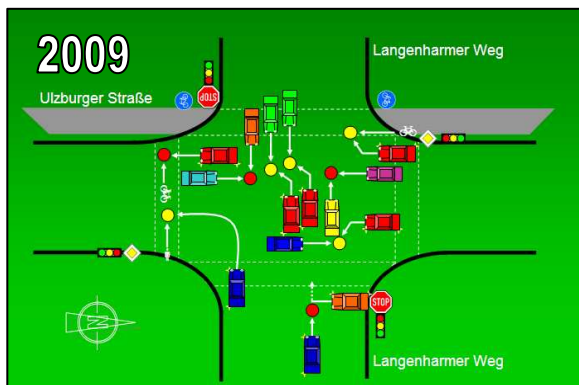
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	25.01.	16:00	3	1LV	Rad quert rotlichtmissachtend die Ulzb. Str. in Rtg. Heidberg auf nördl. Furt – VU mit Pkw aus Rtg. HU.
2	S 2	01.02.	11:58	2		Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. Hamburg ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	09.02.	21:20	2		Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. HU ab – VU mit entgegenkommendem Pkw als Rechtsabbieger (LSA aus)
4	S 2	23.03.	10:05	3		Pkw kreuzt rotlichtmissachtend die Ulzburger Straße in Rtg. Alter Heidberg – VU mit Pkw aus Rtg. HH
5	P	15.06.	00:32	4	1 LV 1 SV	Skater kreuzt rotlichtmissachtend die Ulzbg. Str. in Rtg. Westen auf süd. Furt – VU mit Pkw aus Rtg. HH
6	P	10.08.	02:20	3	2 LV	Pkw kreuzt rotlichtmissachtend die Ulzburger Straße in Rtg. Alter Heidberg – VU mit Pkw aus Rtg. HH
7	P	25.10.	21:28	2	1 LV	Pkw biegt von der Ulzburger Str. nach links in Rtg. Kreisel ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
8	P	29.10.	19:30	4	1 LV	Pkw biegt von der Ulzburger Str. nach links in Rtg. Alter Heidberg ab – VU mit Fußgänger auf linker Furt

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
8	5	0	3	0	6	1	0	0	3	3	2	0	0	0

11.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Langenharmer Weg



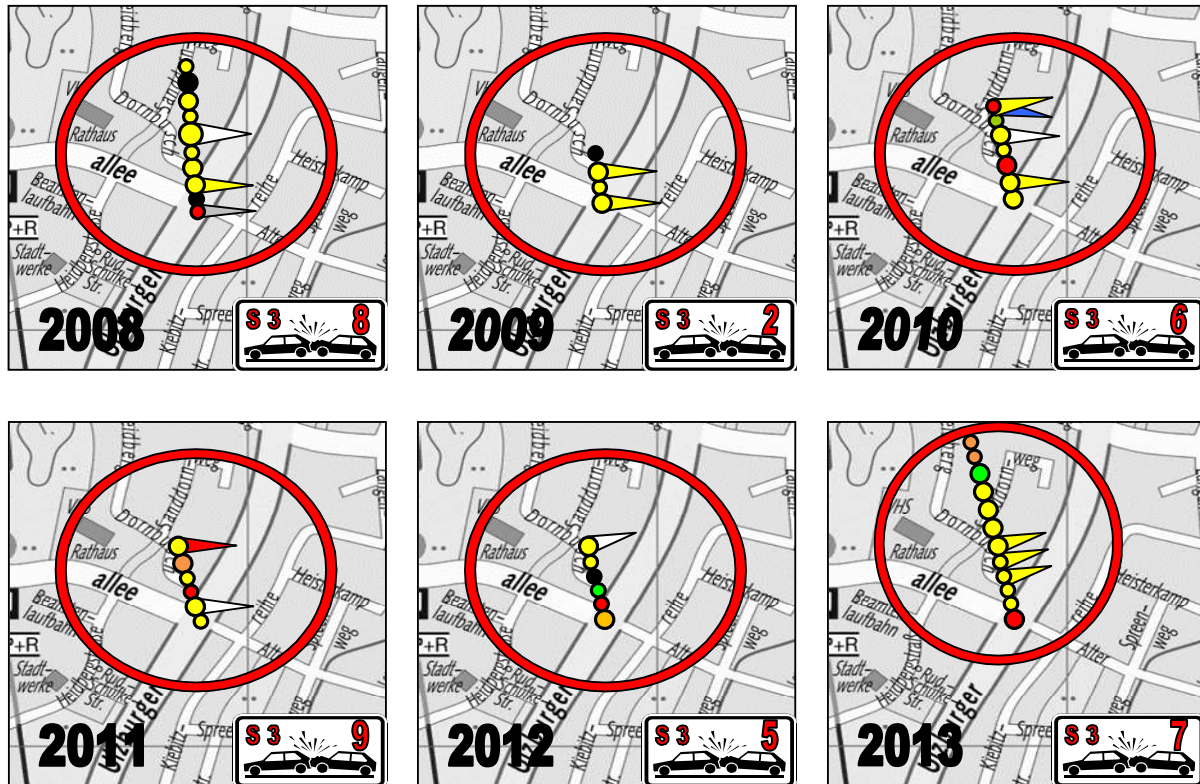
2010 - 2011 keine Häufungsstelle



Vorjahre keine Häufungsstelle

12. Ulzburger Str., Rathausallee, Alter Kirchenweg

KPB: 32.750 Kfz/24 h

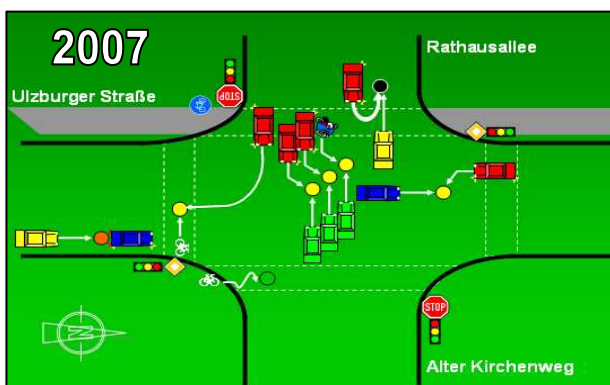
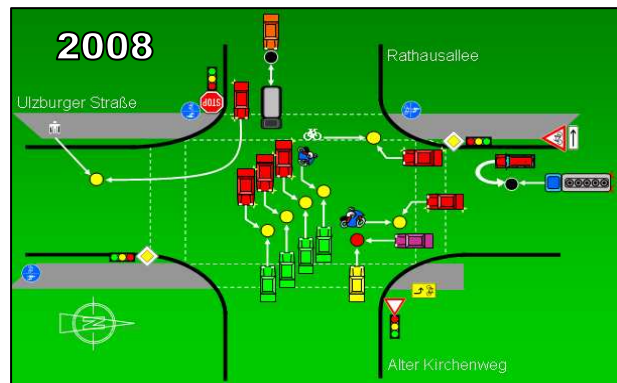
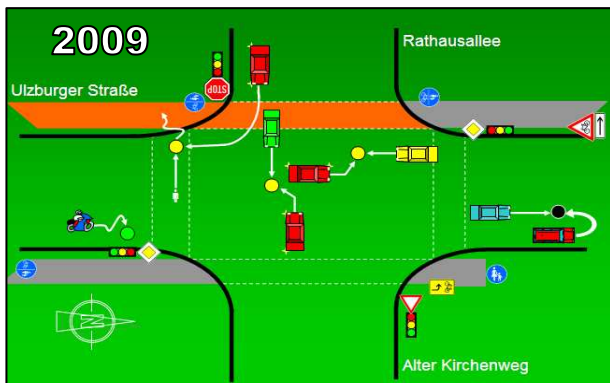
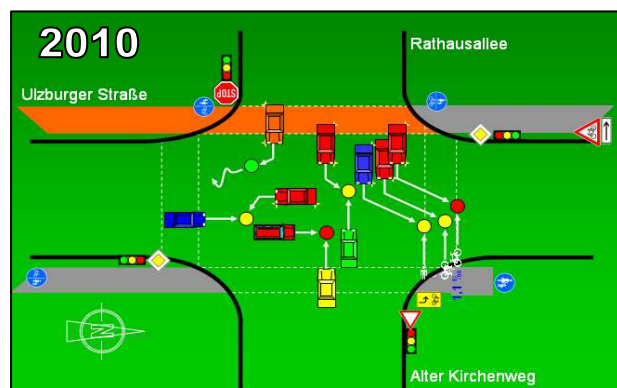
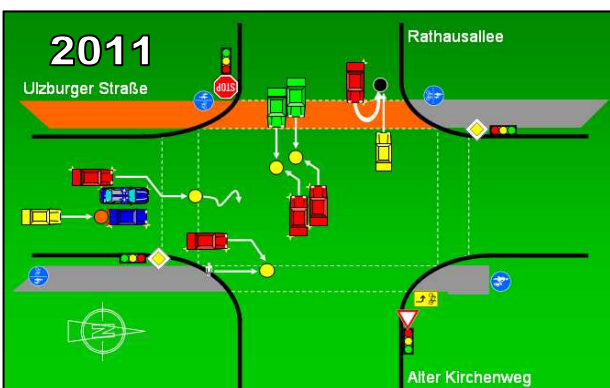
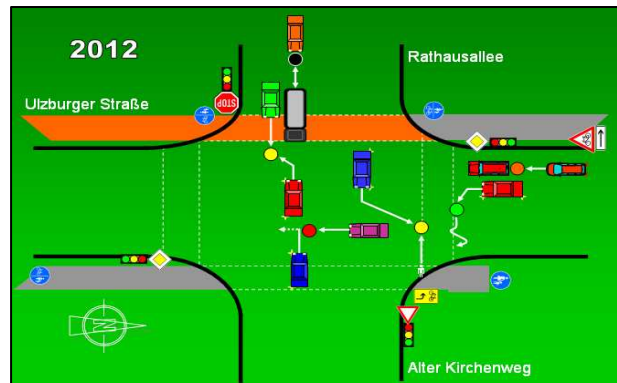
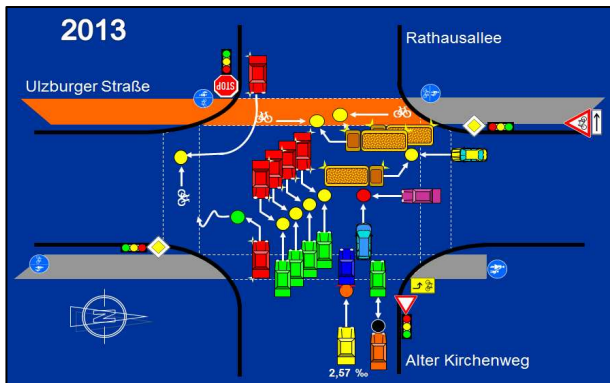


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	29.01.	13:48	3	2 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend den Alten Kirchenweg in Rtg. Rathausallee – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
2	P	09.02.	20:36	2	1 LV	Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	S 1	16.02.	16:10	6		Pkw befährt den Alter Kirchenweg und wartet verkehrsbedingt – nachfolgender Pkw (2,57 ‰) fährt auf
4	P	14.03.	19:12	2	1 LV	Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	P	15.04.	21:32	2	1 LV	Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
6	S 2	13.06.	07:45	2		Lkw biegt von der Ulzburger Straße nach links in die Rathausallee ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	S 2	12.07.	12:28	2		Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
8	P	23.07.	18:06	1	1 LV	Pkw biegt vom Alter Kirchenweg nach links in Rtg. HH ab – Aufprall an LSA Mast (Alleinbeteiligung)
9	S 2	25.08.	13:20	6		Pkw wartet vor LSA Alter Kirchenweg und fährt plötzlich rückwärts – VU mit nachfolgendem Pkw
10	S 2	12.09.	10:50	2		Pkw biegt von der Rathausallee nach rechts ab – VU mit Rad auf verbotswidriger linker Fußgänger-Furt
11	S 2	21.11.	14:49	2		Lkw biegt von der Ulzburger Straße nach rechts in die Rathausallee ab – VU mit Rad auf linker Furt
12	P	22.11.	06:50	2	1 LV	Lkw biegt von der Ulzburger Straße nach rechts in die Rathausallee ab – VU mit Rad auf rechter Furt

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
19	6	1	5	7	7	0	0	1	8	1	0	0	2	0

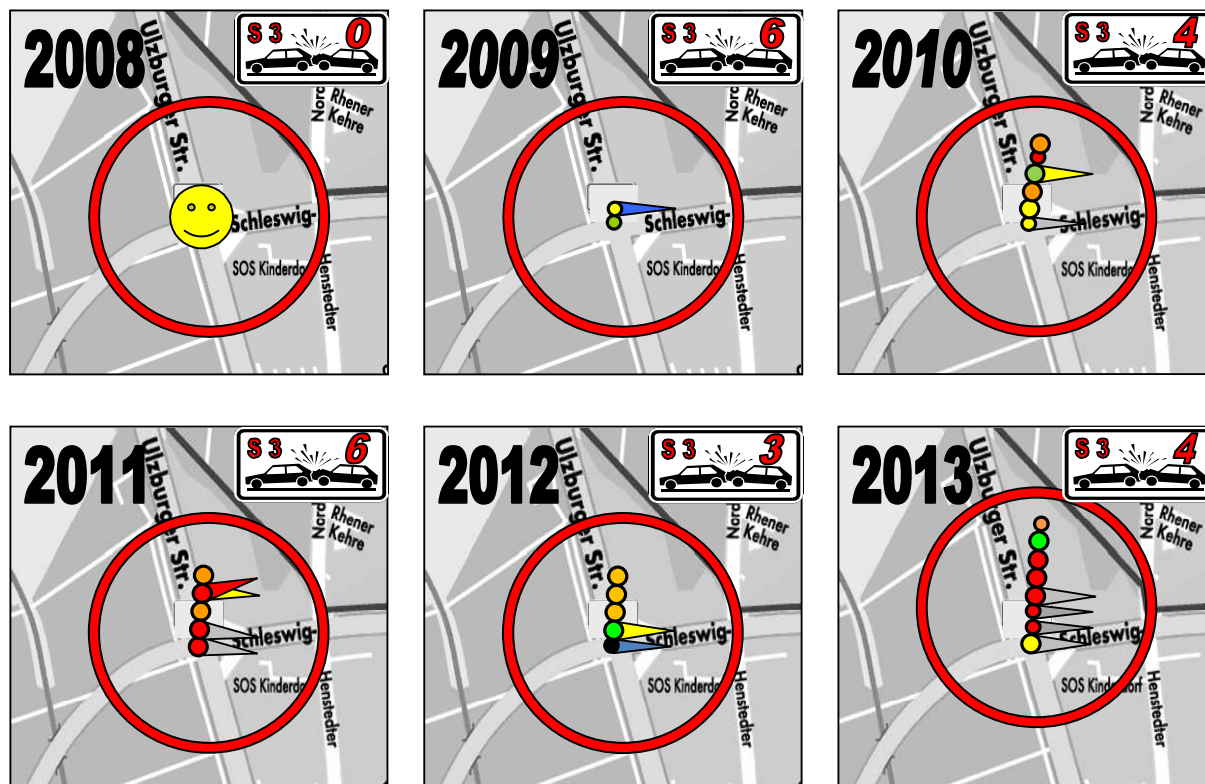
12.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg



2006
keine Häufungsstelle

13. Ulzburger Straße, S-H-Str., Kothla-Järve-Straße

KPB: 31.750 Kfz/24 h

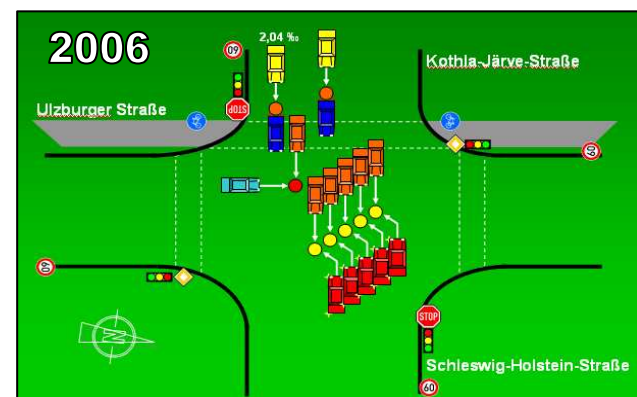
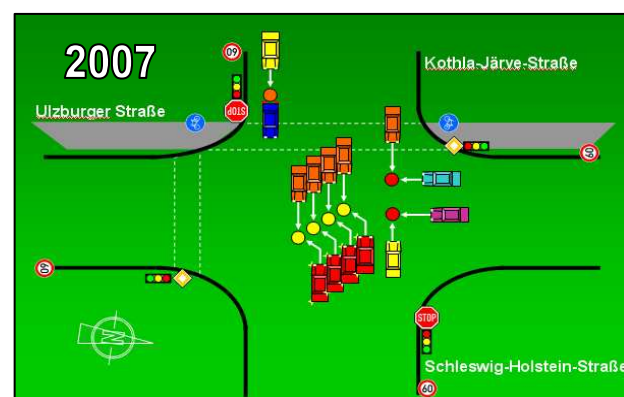
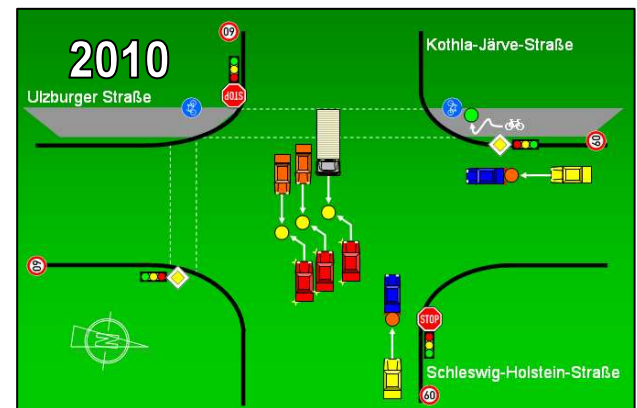
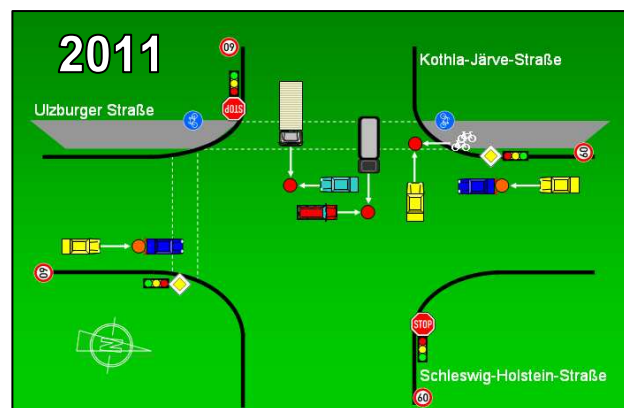
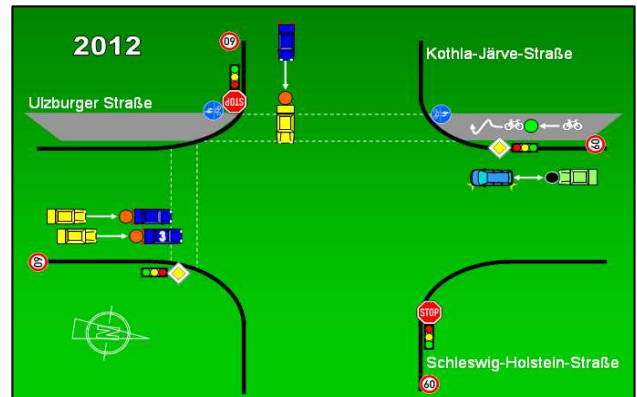
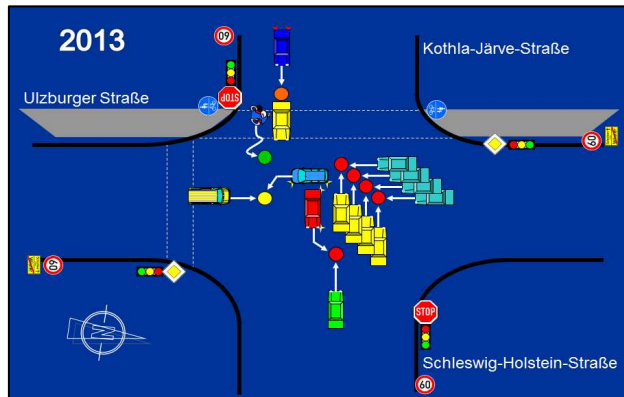


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2013

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	05.03.	15:45	3		Pkw befährt die S-H-Straße in Rtg. K 113 – VU mit Pkw aus Rtg. HU (LSA aus)
2	P	31.05.	05:55	2	1 LV	Pkw befährt die Ulzburger Straße aus Rtg. HU und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw, Aufprallwucht gegen weiteren Pkw (LSA aus)
3	P	31.05.	05:55	3	2 LV	Pkw befährt die S-H-Straße in Rtg. K 113 – VU mit Pkw aus Rtg. HU, die Aufprallwucht schleudert diesen gegen weiteren Pkw (LSA aus)
4	S 2	30.07.	14:50	3		Pkw befährt die S-H-Straße in Rtg. K 113 – VU mit Pkw aus Rtg. HU (LSA aus)
5	P	22.10.	20:04	1	1 LV	Krad befährt die K 113 in Rtg. S-H-Straße und stürzt nach Überfahren einer Bodenwelle (Alleinbeteiligte)
6	P	25.11.	19:08	3	2 LV	Pkw biegt rotlichtmissachtend von der K 113 nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	P	29.11.	19:30	3	2 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend die S-H-Straße in Rtg. K 113 – VU mit Pkw aus Rtg. HU
8	P	03.12.	21:52	6	2 LV	Pkw wartet vor LSA der K 113 in Rtg. S-H-Straße – VU mit nachfolgendem Pkw und hoher Aufprallwucht

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
12	6	0	2	4	10	0	0	1	1	5	0	0	1	0

13.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, S-H-Straße, Kothla-Järve-Str.



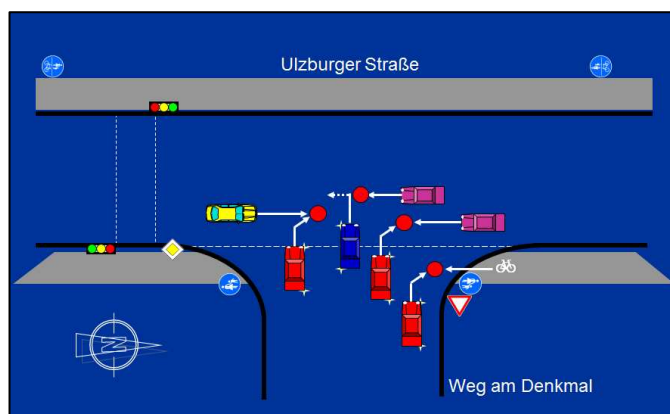
Häufungsstellen mit unauffälligem Lagebild

Insgesamt sind im Stadtgebiet weitere 10 Häufungen an Knotenpunkten mit einem absolut unauffälligen Lagebild registriert worden. Die Fahrbeziehungen der beteiligten Fahrzeuge waren nicht identisch, den Unfällen lagen lediglich gleichgelagerte Ursachen zugrunde. Wegen der hohen Fahrzeugmengenabwicklung wird eine genauere Nachbetrachtung deshalb für entbehrlich gehalten.

Die Häufungsstellen sind nachstehend mit den Angaben zur Unfallkategorie, der Verletztenanzahl und des Unfalltyps gelistet:

Ort	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
Harckesheyde, Falkenbergstraße	1	0	2	3	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Oadby-a-Wigston-Straße, Rantzauer Forstweg	1	0	2	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg	3	0	1	0	3	0	0	0	1	3	0	0	0	0
Ohechaussee, Aspeloh, Schwarzer Weg	2	0	3	1	3	0	0	0	2	3	0	0	0	0
Ulzburger Straße, Breslauer Straße	1	0	2	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Ulzburger Straße, Elfenhagen	3	1	0	0	5	0	0	1	0	0	0	0	3	0
Ulzburger Straße, Forstweg	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0
Ulzburger Straße, Friedrichsgaber Weg, H'heyde	3	0	2	3	3	0	0	0	3	0	0	0	2	0
Ulzburger Straße, Weg am Denkmal	2	0	1	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Ulzburger Straße, Weg am Sportplatz	3	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
Gesamt	19	1	17	9	20	0	0	1	6	25	0	0	5	0

Beispielhafte Darstellung einer Häufungsstelle mit hoher Mengenabwicklung und unterschiedlichen Fahrbeziehungen aber vier gleichgelagerten Ursachen:



Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen

Im Berichtszeitraum ereigneten sich auf der Schleswig-Holstein-Straße zwei Verkehrsunfälle und zum Beginn des Jahres 2014 ebenda noch ein weiterer Unfall mit tödlichen Verletzungsfolgen.

I. 09. Juli 2013, 21:08 Uhr

Ein 19-jähriger Kradfahrer befuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen die außer Orts gelegenen Schleswig-Holstein-Straße (L 284 mit 60/80 km/h-Begrenzung) aus Richtung Norden in Richtung Hamburg und näherte sich zur Unfallzeit der etwa noch einen Kilometer entfernten Straßeneinmündung Stormarnstraße. Er hatte die Absicht einen vorausfahrenden Pkw-Fahrer zu überholen.

Aus der entgegengesetzten Richtung befuhr zu dieser Zeit ein 60-jähriger Transporter-Fahrer die Schleswig-Holstein-Straße und überholte trotz des herannahenden Gegenverkehrs einen vorausfahrenden Pkw-Fahrer.

Unmittelbar nachdem der Kradfahrer zum Überholen angesetzt hatte, vollzog der ihm vorausfahrende 20-jährige Pkw-Fahrer (mit einjähriger Fahrpraxis) eine Notbremsung, um eine Kollision mit dem entgegenkommenden überholenden Transporter-Fahrer zu verhindern. Dadurch kam es zum Aufprall des Krades gegen das Heck des vorausfahrenden Fahrzeuges und zum Sturz des Krades und des Fahrers auf die Gegenfahrspur. Dort wurde der Kradfahrer von dem Transporter-Fahrer erfasst und tödlich verletzt.



Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der vorhandenen Anknüpfungspunkte und den Zeugenaussagen rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem durch den Beteiligten 01 im Transporter ein Überholvorgang durchgeführt worden war. Hierdurch wurde durch den beteiligten Pkw-Fahrer und nachfolgend den Beteiligten 03 mit einer deutlich verringerten Geschwindigkeit in Form einer Abbremsung reagiert. Der Kradfahrer kollidierte mit einer Geschwindigkeit von bis zu 95 km/h gegen das Heck des Pkw Opel. Hierdurch wurden das Zweirad, sowie auch der Beteiligte selbst schräg nach links auf die Gegenfahrspur geschleudert. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Transporter bereits wieder vollständig auf der eigenen Fahrspur Richtung Norden bewegt. Es erfolgte entsprechend dort in Höhe KM 1,245 eine massive Kollisionsbildung des Krades gegen die Ecke vorne rechts am Transporter. Gleichzeitig kam es zur Anstoßbildung des Kradfahrers gegen das linke vordere Rad sowie teilweise den Unterboden am Transporter an der linken Seite. Der Transporter wurde zum Anstoßzeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von rund 85 bis 95 km/h bewegt.

Aufgrund der kurzen zeitlichen Folge zwischen Kollisionsbildung des Krades gegen den Pkw Opel und Abschleudung auf die Gegenfahrspur, ergeben sich keine konkreten Anhaltspunkte zur Vermeidbarkeit des Anstoßgeschehens zwischen Krad/Kradfahrer und dem Transporter für den Beteiligten 01.

Der Verlauf des Unfallgeschehens wurde wesentlich beeinflusst durch das Fahrverhalten des Beteiligten 02 unter überhöhter Geschwindigkeit. Die räumlichen Verhältnisse hätten zudem ein kollisionsfreies Passieren des abbremsenden Pkw 03 seitens des Beteiligten 02 zugelassen. Im Weiteren war festzustellen, dass die für die vorhandene Führerscheinklasse des Beteiligten 02 notwendige Leistungsreduzierung am Krad nicht eingebaut war.

II. 29. Dezember 2013, 13:11 Uhr

Ein 58jähriger Fahrer eines Sportwagens befuhr bei relativ guten Sicht- und Witterungsverhältnissen die gänzlich außerorts gelegene und zum Unfallzeitpunkt nassfeuchte Schleswig-Holstein-Straße (L 284 mit 60 km/h-Begrenzung) aus Richtung Norderstedt in Richtung Henstedt-Ulzburg. Der Fahrer war unmittelbar zuvor von der Poppenbütteler Straße in die Schleswig-Holstein-Straße eingebogen und beschleunigte sein Fahrzeug extrem stark.

Unmittelbar hinter der Straßeneinmündung Stormarnstraße geriet das Fahrzeug ins Schlingern und auf die Gegenfahrbahn. Dort kam es zu einem Frontalzusammenstoß mit der 57jährigen Fahrerinnen eines Kleinwagens, die ihrerseits die Schleswig-Holstein-Straße in Gegenrichtung befahren hatte.

Die Wucht des Aufpralls war so stark, dass die Fahrerinnen des Kleinwagens und die Mitinsassin im Sportwagen ihren Verletzungen erlagen. Der Fahrer des Sportwagens wurde bei dem Zusammenstoß nur leicht verletzt.



Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der vorhandenen Anknüpfungspunkte rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem der Beteiligte 01 mit dem Ferrari die Schleswig-Holstein-Straße in Richtung Henstedt-Ulzburg befahren hatte. Im Laufe der langgezogenen Linkskurve muss eine hohe Beschleunigung umgesetzt worden sein. Zum Kollisionszeitpunkt lassen sich Geschwindigkeiten in einer Größenordnung von ca. 110 – 120 km/h und somit eine deutlich überhöhte Geschwindigkeit zuordnen.

Das Fahrzeug geriet im Rahmen dieses Beschleunigungsvorgangs in eine instabile Bewegung mit einem übersteuernden Verhalten, welches zu einer Hochachsendrehung nach links und insgesamt einer Bewegung in Richtung Gegenfahrs pur führte. Die Kollision erfolgte auf der Fahrs pur der Beteiligten 02 Richtung Hamburg. Der Pkw 02 wurde dabei über 30 Meter zurückgeschleudert. Der Pkw 01 setzte seine Bewegung weiter nach links fort und kam dann in Höhe der Bäume in die Endstellung.

Das Unfallgeschehen ist dementsprechend auf das Fahrverhalten des Beteiligten 01 im Ferrari zurückzuführen. Seitens der Beteiligten 02 wurde noch eine Ausweichbewegung und auch zuordenbar eine Abbremsung vor dem Anstoß eingeleitet. Aufgrund der gegenläufigen Bewegung des Pkw 01 ergeben sich jedoch keine Anhaltspunkte zur Vermeidbarkeit des Unfallgeschehens für die Beteiligte 02 im Chevrolet.

Unfälle auf der Schleswig-Holstein-Straße 2012 und 2014

Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen ereigneten sich auf der Schleswig-Holstein-Straße bereits schon im Jahre 2012 und auch wieder zum Beginn des Jahres 2014. Diese Häufungen von Unfällen innerhalb von 16 Monaten mit ähnlich gelagerten Begleitumständen („Abkommen von der Fahrbahn / dem Fahrstreifen“) und insgesamt 6 tödlich verletzten Personen, wurden zum Anlass genommen, über den Landesbetrieb Verkehr eine Griffigkeitsprüfung der Fahrbahnoberfläche vornehmen zu lassen. Die Ergebnisse der Prüfungsfahrt stehen zum jetzigen Zeitpunkt noch aus.

Die Unfälle aus den Jahren 2012 und 2014 ereigneten sich wie folgt:

I. 1o. Oktober 2012, 13:2o Uhr



Eine 49jährige Pkw-Fahrerin befuhr zur Unfallzeit die Schleswig-Holstein-Straße aus Richtung Hamburg in Richtung Henstedt-Ulzburg.

Aus der entgegengesetzten Richtung befuhr zu dieser Zeit ein 57jähriger Linienbusfahrer (Leerfahrt) die Schleswig-Holstein-Straße als die Pkw-Fahrerin unvermittelt und aus nicht geklärter Ursache ihr Fahrzeug in den Gegenverkehr lenkte.

Es kam zur Kollision der beiden Fahrzeuge, durch die Wucht des Aufpralls wurde die Pkw-Fahrerin in ihrem Fahrzeug eingeklemmt und tödlich verletzt.

Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der vorhandenen Anknüpfungspunkte rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem der Pkw Audi in Fahrtrichtung Ulzburger Straße auf der Schleswig-Holstein-Straße unterwegs gewesen war. Entgegen gesetzt befuhr der beteiligte Bus ebenfalls die Schleswig-Holstein-Straße auf seiner eigenen Fahrspur in Richtung Oststraße.

Die Pkw-Fahrerin lenkte das Fahrzeug dann auf die entgegengerichtete Fahrspur. Als diese vollständig auf der Fahrspur war, kam es dann zur Kollision mit dem beteiligten Bus, der durch den Fahrzeuglenker bereits vor der Kollision nach rechts ausgewichen ist und eine Verzögerung bis auf 47 km/h eingeleitet hatte.

Die Kollisionsgeschwindigkeit der Pkw-Fahrerin kann mit 60 bis 70 km/h eingegrenzt werden. Anhand der gesicherten Anknüpfungstatsachen ergibt sich keine Vermeidbarkeit des Unfallgeschehens seitens des Busfahrers. Seitens der Pkw-Fahrerin wäre der Unfall zweifelsfrei vermeidbar gewesen, wenn diese nicht auf die Gegenfahrspur gewechselt wäre.

II. 19. Februar 2014, 13:11 Uhr

Ein 51-jähriger Fahrer eines Pkw Ford Focus befuhr bei Dunkelheit die gänzlich außer Orts gelegene und zum Unfallzeitpunkt nassfeuchte Schleswig-Holstein-Straße aus Richtung Hamburg in Richtung Norden.

In Höhe der Straßeneinmündung „Am Exerzierplatz“ geriet das Fahrzeug in eine instabile Bewegung, kam im weiteren Verlauf nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Straßenbaum.

Beide Fahrzeuginsassen wurden durch den Aufprall tödlich verletzt. Die Geschwindigkeit ist erst im Bereich der Unfallstelle mittels Verkehrszeichen wieder von 60 km/h auf 80 km/h heraufgesetzt.



Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der Spurenlage vor Ort sowie unter Berücksichtigung der Schadenausprägung am Pkw rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem der Pkw Ford, ausgehend von einer Bewegung auf der rechten, Richtung Henstedt-Ulzburg führenden Fahrspur der Schleswig-Holstein-Straße in eine S-förmige Bewegungsbahn versetzt wurde, so dass es insgesamt zu einem massiven übersteuernden Bewegungsverhalten mit einer Hochachsdrehung des Fahrzeuges nach rechts kam.

Hierbei hat das Fahrzeug die Fahrbahn im Bereich der Haltebucht nach rechts verlassen und ist darauffolgend mit der linken Fahrzeugseite an dem dort befindlichen Baum kollidiert.

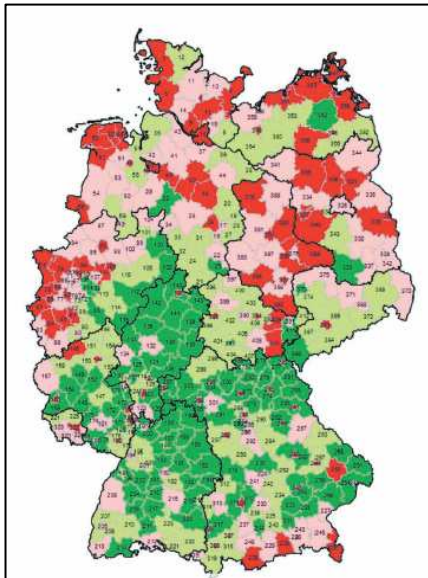
Durch den exzentrischen Anstoß wurde die Rotationsbewegung abrupt gestoppt und umgekehrt, so dass es zu der Hochachsendrehung nach links um den Baum kam.

Ausgehend von der Untergrenze der Kollisionsgeschwindigkeit, berechnet sich unter Berücksichtigung der Bewegungsbahn des Fahrzeuges vor dem Anstoß eine Mindestausgangsgeschwindigkeit von 77 km/h.

Somit ist das Unfallgeschehen auf das Fahrverhalten des Beteiligten 01 vor dem Abkommen von der Fahrbahn zurückzuführen.

Hinweise für eine Fremdbeteiligung liegen nicht vor. Hinweise für einen technischen Mangel am Fahrzeug, der diesen Unfallablauf hervorgerufen haben könnte, waren nicht festzustellen.

Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen



Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat im Jahre 2011 zum zweiten Male und in einem 5-Jahresrhythmus die regionale Verteilung von Kinderunfällen in Deutschland untersucht und die Zahlen im Kinderunfallatlas veröffentlicht.

In Norderstedt waren, bezogen auf die Bevölkerungssituation und im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden mittlerer Größe, relativ hohe Unfallraten ausgewiesen.

Die Studie hatte durch die Presseveröffentlichung bei großen Teilen der Bevölkerung das subjektive Sicherheitsgefühl bei der Teilnahme von Kindern im Straßenverkehr negativ beeinflusst.

Von der Polizei wird auf einer kleinräumigeren Basis die Situation genau analysiert und dargestellt, ob und gegebenenfalls wo sich tatsächlich gleich gelagerte Unfälle häufen.

Besondere Auffälligkeiten sind allerdings nicht zu erwarten, da Unfälle unter Beteiligung von Kindern in der Unfallanalyse schon seit jeher besonderes betrachtet und vorbeugend durch zahlreiche Präventionsprojekte unterschiedlichster Ausrichtung begleitet wurden.

Die Einwohnersituation von Kindern

In Norderstedt waren im Jahre 2013 und zum Stichtag 31. Dezember genau 9.458 Kinder im Alter von 0-15 Jahren im Einwohnermelderegister erfasst. Gelistet sind Kinder die bis dahin maximal 14 Jahre und 364 Tage alt waren.

Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2013							
	14 J.	13 J.	12 J.	11 J.	10 J.	9 J.	0-8 J.	Gesamt
Stichtag 31.12.2013	646	664	662	641	663	633	5.549	9.458
Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2001 - 2005							
	2001	2002	2003	2004	2005	Gesamt		
jeweils zum 31.12.	10.443	10.342	10.080	9.906	9.683	50.454		
Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2006 - 2010							
	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt		
jeweils zum 31.12.	9.031	9.010	8.996	8.963	8.945	44.945		

Norderstedt zählt knapp 76.000 Einwohner, der Bevölkerungsanteil von Kindern bis 14 Jahren beträgt somit 12 %.

Im Zeitraum der ersten BAST-Erhebung, vom 1.1.2001 bis zum 31.12.2005 ereigneten sich in Norderstedt 178 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern der entsprechenden Altersgruppe. Diese Zahlen bestätigen die Berechnungen der BAST, ergeben dann nämlich die von der Bundesanstalt ermittelte Quote von 3,5 Unfällen pro eintausend Kinder.

Bei 67 Verkehrsunfällen (38 %) ist die Unfallursache auf das kindliche Fehlverhalten bei der Teilnahme am Straßenverkehr zurückzuführen. In 12 Fällen war das Kind ein Mitinsasse im Fahrzeug des Unfallverursachers und 28 Unfälle wurden registriert, bei denen das Kind ein Mitinsasse im Fahrzeug des Nichtverursachers war.

Kinderunfälle im Straßenverkehr 2006 – 2010

Im Zeitraum der zweiten BAST-Erhebung ereigneten sich in Norderstedt von insgesamt 2.784 Verkehrsunfällen genau 237 (8,5 %) mit Kindesbeteiligung. Das entspricht gemäß dem Einwohnerverhältnis von Kindern einer Quote von 5,3 VU/1.000 Kinder. Wiederholt haben sich Unfälle mit Kindesbeteiligungen in diesem Fünfjahreszeitraum an folgenden Orten:

1. Schleswig-Holstein-Straße, Poppenbütteler Straße, Langenharmer Weg (6)
2. Ulzburger Straße, Steindamm (5)
3. Ulzburger Straße, Waldstraße (4)
4. Ochsenzoller Straße, Berliner Allee (4)

Diesen Unfällen lagen überwiegend Fehler der Fahrzeugführer im Fahrverhalten zugrunde.

Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahre 2013

Im Berichtsjahr 2013 registrierte die Polizei in Norderstedt 30 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern (3,2 VU/1.000 Kinder), das entspricht einem Anteil von 5,2 Prozent vom Gesamtunfallgeschehen.

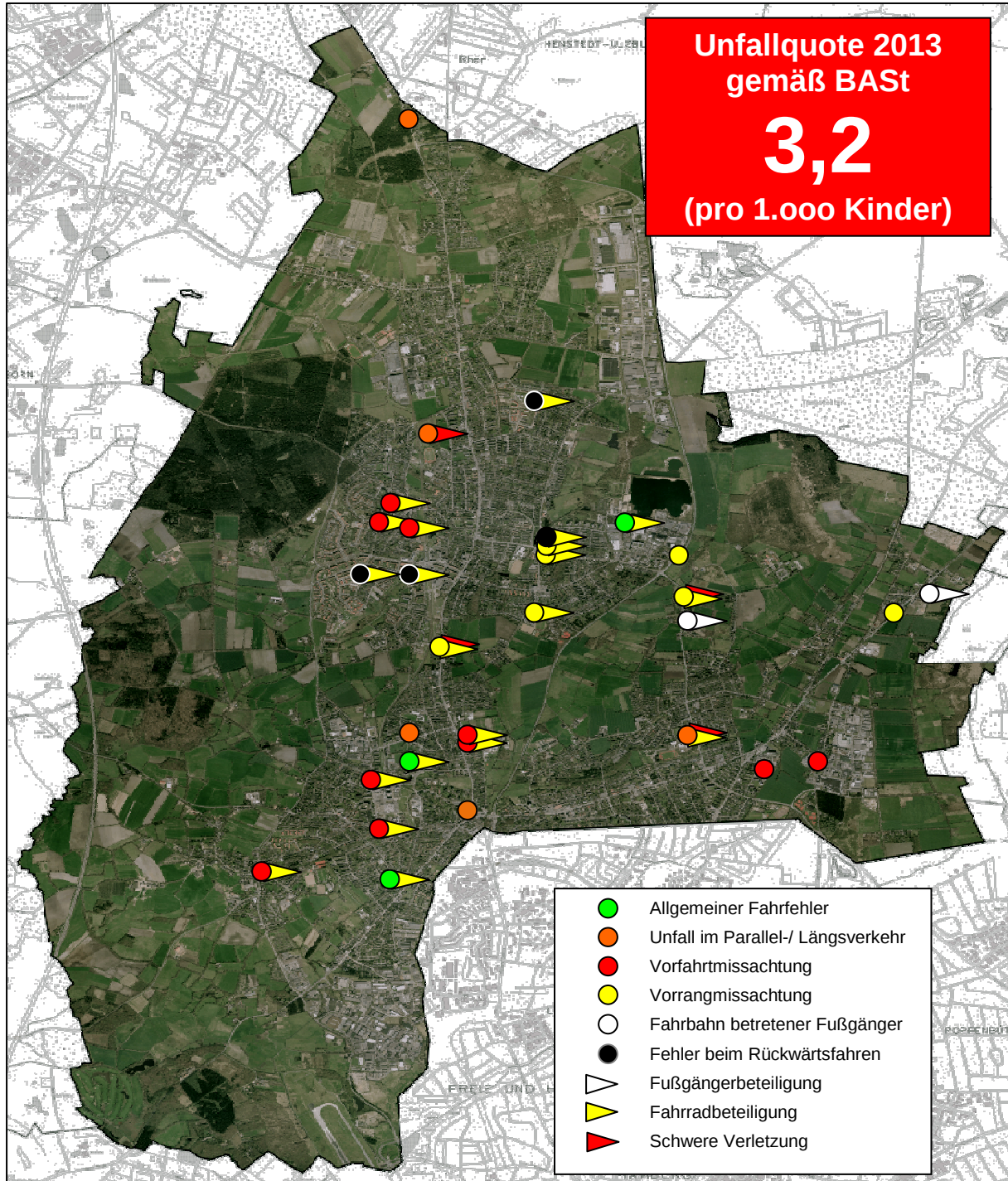
Beteiligungen und Personenschäden von Kindern an Verkehrsunfällen								
2013	☺ / 🚲	🚲 / 🚲	🚗 / 🚲	🚲 / -	🚗 / MF	🚗 / ☺	🚲 / MF	Gesamt
Kind war Beteiligte/r 01	1	1	7	3	2	0	0	14
Kind war Beteiligte/r 02	0	1	11	0	2	2	0	16
Gesamt	1	2	18	3	4	2	0	30
Leichtverletzte Kinder	0	1	13	3	6*	2	0	25*
Schwerverletzte Kinder	0	1	2	0	0	0	0	3
Getötete Kinder	0	0	0	0	0	0	0	0
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Rad allein (MF) = Mitfahrer								

* bei zwei Unfällen befanden sich jeweils zwei verletzte Kinder im Fahrzeug eines Beteiligten

Die Örtlichkeiten von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2013

Die Unfallörtlichkeiten verteilten sich im Jahre 2013 über das gesamte Stadtgebiet und mit zwei signifikanten Auffälligkeiten. Gleich gelagerte Unfälle mit identischen Ursachen wiederholten sich am Kreisverteiler Langenharmer Weg / Falkenbergstraße (2 Unfälle), als Radfahrer auf der links gelegenen Furt die Fahrbahn querten und mit einfahrenden Fahrzeugen kollidierten.

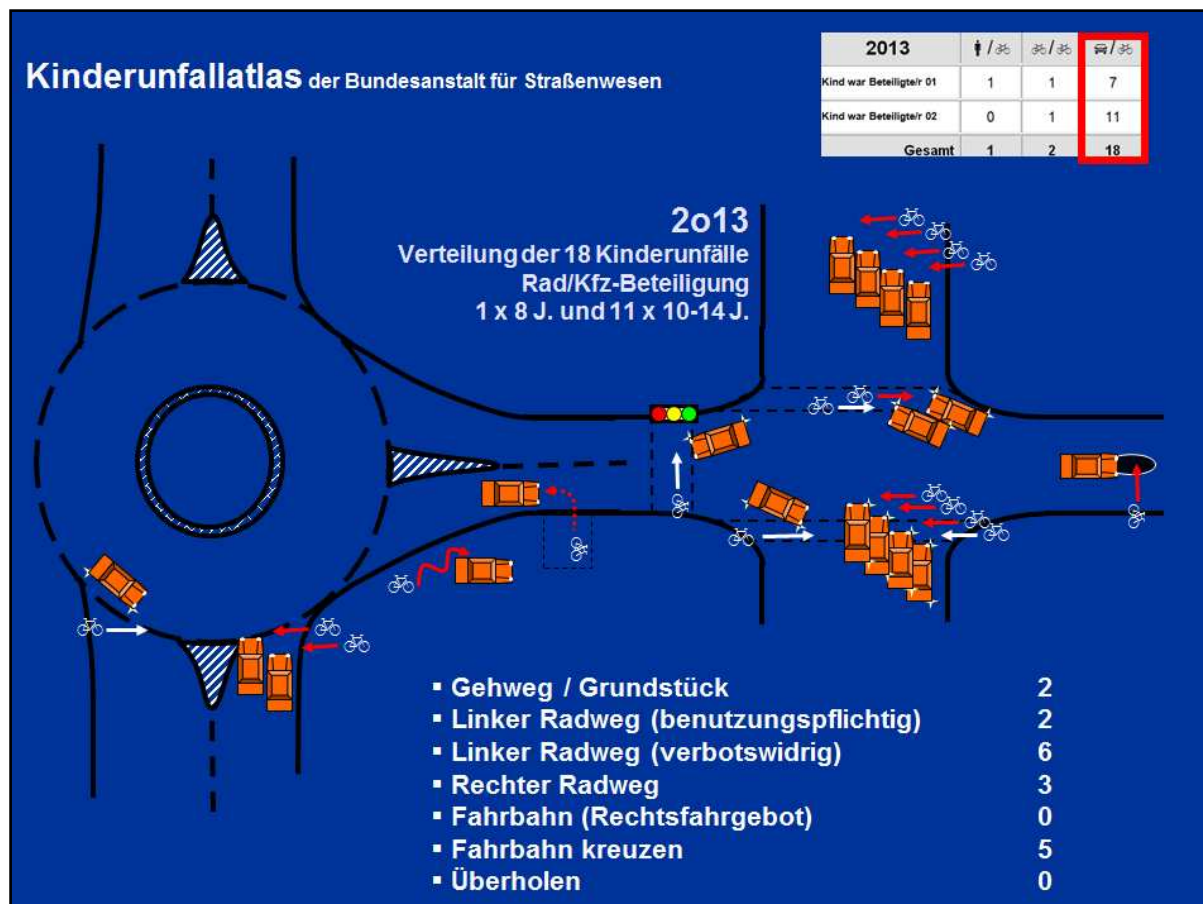
An der Einmündung Ulzburger Straße, Am Hallenbad befuhren die Radfahrer den linken Radweg und kollidierten auf der Furt mit ausfahrenden Fahrzeugen (2 Unfälle).



Die Ursachen von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2013

Von der Polizei sind im Jahre 2013 insgesamt 30 Unfälle unter Beteiligung von Kindern im Alter von 0 – 14 Jahren registriert worden. Von besonderem Interesse bei der Ursachenanalyse sind die Fallzahlen unter Beteiligung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Grafik zeigt die polizeilich registrierten 18 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und Rad fahrenden Kindern, die zum Zeitpunkt des Unfalls noch keine 15 Jahre alt waren. Mit dieser Bilddarstellung soll erwogen werden, inwieweit präventive Maßnahmen von Behörden oder anderen Verkehrsorganisationen ähnlich gelagerte Unfallursachen reduzieren können.

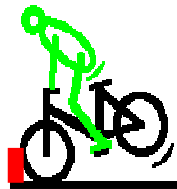


In 5 Fällen (2012 ▶ 4) wurden Fahrbahnen gequert ohne genügend auf den Fahrverkehr zu achten. Bei 8 Verkehrsunfällen (2012 ▶ 8) war die linke Radwegbenutzung einhergehend mit einer Vorfahrtsmissachtung der jeweiligen Fahrzeugführer die Ursache. Weitere signifikante Auffälligkeiten ergeben sich aus dieser Lagebilddarstellung nicht.

Die Polizei hat bei ihren Verkehrseinsätzen des Jahres 2013 vermehrt auf den Radverkehr geachtet und mit Blick auf die Unfallauswertung insbesondere die Einhaltung des Rechtsfahrgebotes überwacht.

Radverkehrsunfälle in Norderstedt

2013



Radverkehr

Nachdem die Unfälle von dem Jahr 2002 zu dem Jahr 2003 um 40 % angestiegen waren, hatte die Unfallkommission beschlossen, diese Sachlage eingehender zu untersuchen.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sind die Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in einer Langzeitanalyse – über einen Zeitraum von sechs Jahren (2003 bis 2008) – mit über achthundert Radverkehrsunfällen (806) untersucht worden.

Im aktuellen Berichtsjahr konnten aus den bei den Radunfällen zugrunde liegenden Ursachen keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden und werden auch weiterhin nicht erwartet. Die Unfalllage im Radverkehr wird daher nur mit den Grunddaten weiter fortgeschrieben.

Auch nach der diesjährigen Auswertung bleibt es in Norderstedt weiterhin höchst gefahrenträchtig, mit dem Fahrrad auf links verlaufenden Radwegen unterwegs zu sein. Die Kraftfahrer achten insbesondere beim Rechtsabbiegen primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrzeugführers sich von rechts nähernde Radfahrer werden dabei häufig nicht rechtzeitig genug wahrgenommen.



Radverkehrsunfalllage

Bei den 118 Unfällen des Jahres 2013 (2012 ▶ 130) waren insgesamt 126 Radfahrer beteiligt (2012 ▶ 135), es wurden 115 Verkehrsteilnehmer (111 Radfahrer) verletzt (2012 ▶ 117 Radfahrer), 11 Rad fahrende Personen erlitten dabei so schwere Verletzungen, dass mehrtägige Behandlungen in Krankenhäusern erforderlich wurden (2012 ▶ 5).

Die häufigsten Radverkehrsunfälle sind auch weiterhin auf der Ulzburger Straße [18 VU (2012 ▶ 27)] registriert worden. Seit der Inbetriebnahme der Signalanlage in der Waldstraße, ereigneten sich 2013 dort erwartungsgemäß gar keine Radunfälle mehr.

Bei der Benutzung links verlaufender Radwege – inklusive von entsprechend beschilderten – Radwegen sind aufgrund deutlich eingeschränkter Wahrnehmungen durch Autofahrer in den zurückliegenden Jahren regelmäßig hohe Unfallzahlen zu verzeichnen gewesen, im Jahre 2013 waren es 48 Unfälle (2012 ▶ 42)].

In dieser Jahresstatistik sind 40 % (2012 ▶ 32 %) der Unfälle mit Beteiligung links fahrender Radfahrer ausgewiesen.

An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich nach wie vor sehr viele Unfälle [78 VU (2012 ▶ 71)]. Insbesondere die nach rechts einbiegenden Kraftfahrer achten primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrzeugführers sich von rechts nähernde Radfahrer werden dadurch nicht rechtzeitig wahrgenommen.

Ein weiterer Gefahrenpunkt besteht an Ein- und Ausfahrten [12 VU (2012 ▶ 27)], diese sind häufig so angelegt, dass ein ausfahrender Kraftfahrer erst dann ein ausreichendes Sichtfeld vorfinden kann, wenn sich ein Teil seines Fahrzeugs bereits auf dem Radweg befindet.

Der Anteil von Radverkehrsunfällen an der Gesamtlage

Die Bewertung der Radverkehrsunfalllage kann aufgrund der wenig aussagekräftigen Gesamtzahlen nur eines Berichtsjahres nicht tatsächlich repräsentativen Charakter erreichen.

Hier wird deshalb auch auf die Zahlenwerte der Vorjahre zurückgegriffen.

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						
		2013	2012	2011	2010	2009	2008	Gesamt
↓	Fahrradunfälle	118	130	111	115	131	152	757
↓	Anteil in % am Gesamtunfallgeschehen des jeweil. Jahres	20,5 %	23,4 %	22,9 %	21,7 %	22,2 %	26,4 %	Ø 23 %
Personenschäden								
↓	Leichtverletzte Radfahrer	100	112	105	104	123	135	679
↑	Schwerverletzte Radfahrer	11	5	7	7	11	14	55
↔	Getötete Radfahrer	0	0	1 ^{*(Pferd)}	0	0	0	1
Art der Beteiligung								
↔	☺ / 🚲	2	2	6	3	7	6	26
↑	🚲 / 🚲	6	5	5	7	9	17	49
↓	🚗 / 🚲	90	101	84	92	89	103	559
↓	🚲 / -	20	22	15	13	26	24	120
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↑	Einmündung (ohne LSA)	45	44	31	53	45	35	253
↓	Grundstück	12	27	29	28	19	24	139
↑	Lichtsignalisierte Furt	18	16	14	10	26	18	102
↓	Fahrbahn	11	14	9	17	19	31	101
↑	Kreuzung (ohne LSA)	15	11	9	17	8	1	61
↓	Kreisverkehr	6	8	5	3	5	10	37

Die Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre) an den Radverkehrsunfällen

Die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) erhebt regelmäßig die regionale Verteilung von Kinderfahrradunfällen und veröffentlicht diese Zahlen in einem Kinderunfallatlas. Zum Vergleich die Zahlenwerte der Jahre 2008 bis 2013:

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						
		2013	2012	2011	2010	2009	2008	Gesamt
↔	Fahrradunfälle mit Kindern	23	23	25	23	38	41	173
↑	Anteil in Prozent am Gesamttradunfallgeschehen	19,5 %	17,7 %	22,5 %	20,0 %	29,0 %	27,0 %	Ø 23 %
↑	Hauptursache durch Kind	12	9	12	7	13	22	75
Personenschäden von Kindern								
↓	Leichtverletzte Radfahrer	9	22	24	17	34	31	137
↑	Schwerverletzte Radfahrer	3	0	1	0	3	6	13
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
↑	⚣ / 🚲	1	0	0	1	0	1	3
↑	🚲 / 🚲	2	1	0	3	7	8	21
↓	🚗 / 🚲	16	18	22	12	31	25	124
↔	🚲 / -	4	4	3	1	0	7	19
(⚣ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↓	Krzg. / Einmdg. (ohne LSA)	9	11	7	6	9	16	58
↓	Grundstück	1	4	6	1	7	4	23
↑	Lichtsignalisierte Furt	2	1	2	1	10	3	19
↓	Fahrbahn	3	5	6	1	1	4	20
↑	Kreisverkehr	3	2	1	0	1	0	7
↑	Schulweg (mutmaßlich)	4	1	10	6	1	8	30

Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2000 – 2013 im Radverkehr

Gelistet werden hier alle Verkehrsunfälle der letzten vierzehn Jahre mit Radfahrerbeteiligungen, um die Örtlichkeiten mit Unfallschwerpunkten besser darstellen zu können.

Ulzburger Straße	326
davon	
Einmündung Waldstraße	38
Krztg. Rathausallee, Alter Kirchenweg	25
Einmündung Breslauer Straße	16
Kreis (Einmündung) Marommer Straße	15
Segeberger Chaussee	152
davon	
Kreuzung Ochsenzoll (S-H-Straße)	17
Einmündung Hummelsbt. Steindamm	19
Friedrichsgaber Weg	115
davon	
Einmündung Stettiner Straße	33
Kreis (Einmündung) Buchenweg	12
Poppenbütteler Straße	93
davon	
Einmündung Glasmoorstraße	18
Einmündung Mittelstraße	16
Einmündung Lemsahler Weg	16
Kreuzung Glashütter Damm	13
Ochsenzoller Straße	80
davon	
Einmündung Lütjenmoor	20
Ohechaussee	75

Kreisverkehrsplätze

An den fünf Kreisverkehrsplätzen ereigneten sich von 2000 – 2013 insgesamt 54 Unfälle mit Radfahrerbeteiligungen

Kreisverkehre	54
davon	
Rugenbarg, In de Tarpen, Tarpen	20
Falkenbergstraße, Langenharmer Weg	15
Ulzburger Straße, Marommer Straße	11
Friedrichsgaber Weg, Buchenweg	4
Stonsdorfer Weg, Langenharmer Weg	4

Ursachen der Radverkehrsunfälle

Insgesamt wurde im Berichtsjahr 2013 gegen 46 Radbeteiligte (bezeichnet als "Rad 01") (2012 ▶ ebenfalls 46) ein Tatvorwurf erhoben der als unfallursächlich anzusehen ist.

Das entspricht einem Anteil von 39 Prozent (2012 ▶ 35 % / 2011 ▶ 40 % / 2010 ▶ 30 % / 2009 ▶ 38 % / 2008 ▶ 45 % / 2007 ▶ 36 % / 2006 ▶ 30 % / 2005 ▶ 34 % / 2004 ▶ 36 % / 2003 ▶ 40 %) des gesamten Radunfallgeschehens.

In der Gegenrechnung bedeutet dies, dass im Hinblick auf das Verursacherprinzip in genau 61 Prozent der Fälle (2011 ▶ 65 % / 2011 ▶ 60 % / 2010 ▶ 70 % / 2009 ▶ 62 % / 2008 ▶ 55 % / 2007 ▶ 64 % / 2006 ▶ 70 % / 2005 ▶ 66 % / 2004 ▶ 64 % / 2003 ▶ 60 %) beim Unfallgegner das Hauptverschulden zu registrieren war.

Von diesem zuvor genannten 61prozentigen Anteil wurde in 32 Fällen (27 %) ein Mitverschulden der Radbeteiligten (bezeichnet als "Rad 02") festgestellt (2012 ▶ 44 = 34 % / 2011 ▶ 28 = 25 % / 2010 ▶ 40 = 35 % / 2009 ▶ 32 = 24 % / 2008 ▶ 51 = 34 % / 2007 ▶ 36 = 25 % / 2006 ▶ 32 = 30 % / 2005 ▶ 25 = 19 % / 2004 ▶ 32 = 24 % / 2003 ▶ 25 = 18 %).

Für das Berichtsjahr 2013 ist also in 66 % (2012 ▶ 69 %) der bekannt gewordenen Fälle den Radfahrern ein Verschulden oder Mitverschulden zu unterstellen, die Ursachen im Einzelnen lauten:

Kenn- ziffer	Bezeichnung der Unfallursache	2012		2013	
		Rad 01	Rad 02	Rad 01	Rad 02
01	Alkoholeinfluss	2	0	4	0
04	körperliche, geistige Mängel	1	0	1	0
10	verbotswidrige Benutzung des Radweges	6	36	3	27
11	Verstoß Rechtsfahrgebot	1	2	3	5
13	Geschwindigkeit	4	0	0	0
15	Bremsen ohne Grund	0	0	0	0
16	Unzulässiges Rechtsüberholen	0	0	0	0
22	Fehler beim Überholen (Abstand)	0	0	1	0
23	Fehler beim Überholtwerden	0	0	0	0
25	fehlende Ankündigung beim Ausscheren	0	0	0	0
27	Vorfahrtmissachtung ("rechts vor links")	0	0	1	0
28	Vorfahrtmissachtung ("Verkehrszeichenregelung")	6	0	3	0
31	Verkehrsregelung ("Lichtsignalanlage" oder Polizeiregelung)	2	0	3	0
35	Fehler beim Abbiegen	1	0	0	0
36	Fehler beim Wenden	0	0	0	0
37	Fehler beim Einfahren	5	2	6	0
42	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	0	0	1	0
46	Missachtung Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0
48	unzureichende Ladungssicherung	1	0	0	0
49	Andere Fehler der Fahrzeugführer	16	4	20	0
50	Beleuchtungsmängel	0	0	0	0
55	technische Mängel anderer Art	1	0	0	0
60	Rotlichtverstoß Fußgänger	0	0	0	0
64	Überschreiten ohne Beachtung	0	0	0	0
65	sonst. Fehlverhalten beim Überschreiten	0	0	0	0
69	Andere Fehler der Fußgänger	0	0	0	0
	Gesamt	46	44	46	32

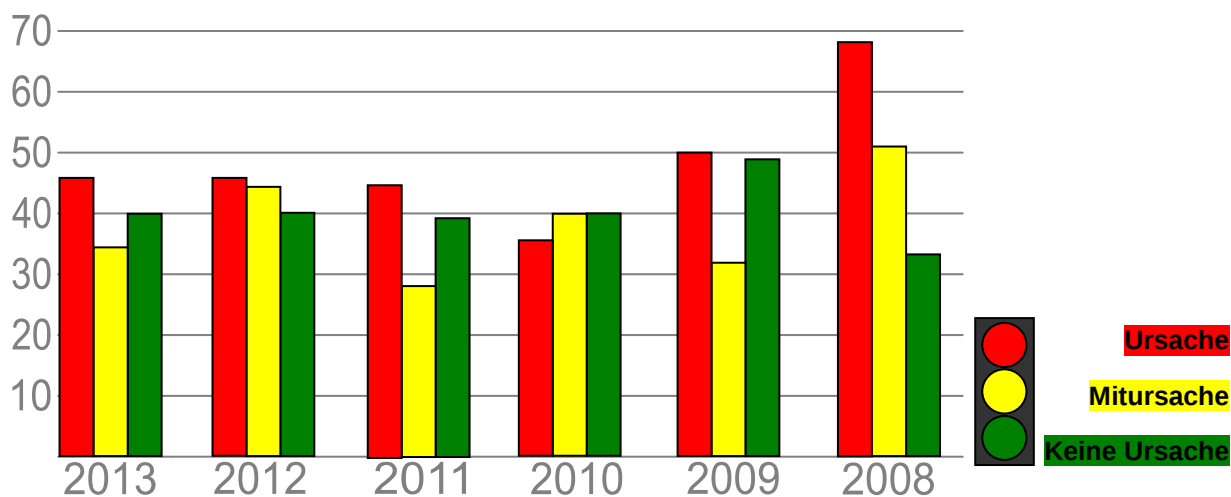
Trend Bet. 01	Jahr	Ursachenvergleich Vorjahre				
		Ursache Radfahrer	Mitursache Radfahrer	Zwischen- summe	Keine Ursache	Gesamt

↔	2013	46	32	78	40	118
↑	2012	46	44	90	40	130
↑	2011	44	28	72	39	111
↓	2010	35	40	75	40	115
↓	2009	50	32	82	49	131
↑	2008	68	51	119	33	152
	Gesamt	289	227	516	241	757
	Anteil in Prozent am Radunfallgeschehen	38,2 %	30,0 %	68,2 %	31,8 %	100 %

Ursachenampel nach Radfahrerverschulden

Aus der vorstehenden Tabelle ergibt sich nach dem Verursacherprinzip folgende Situation:

- die Radbeteiligten verantworten im Jahresmittel 38 % der Fahrradunfälle
- ein Mitverschulden ist in knapp 30 % der Fälle gegeben
- insgesamt ist der Radfahrer an etwa 7 von 10 Unfällen ursächlich beteiligt



Schlussbemerkung

Die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle ist seit jeher das wesentliche Instrument für die Einleitung wirksamer Maßnahmen zur Unfallverhütung.

Alle mit Verkehrsaufgaben betrauten Personen sollen mit diesem seit 2001 jährlich fortgeschriebenen Sonderbericht in die Lage versetzt werden, schnell und kompetent entsprechende Entscheidungen im Sinne einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit treffen zu können.

Aus dieser Absicht entstand der städtische Verkehrsreport, der nun in der dreizehnten Ausgabe vorliegt.



Der hier abgedruckte Datenbestand ist durch das Innenministerium Schleswig-Holstein für allgemeine Veröffentlichungen freigegeben.



Ihre Fragen und Anregungen richten Sie gerne an die

Polizei Norderstedt
22850 Norderstedt, Europaallee 24

Telefon 040 / 528 06 205 Telefax 040 / 528 06 209

E-Mail: kai.haedicke-schories@polizei.landsh.de