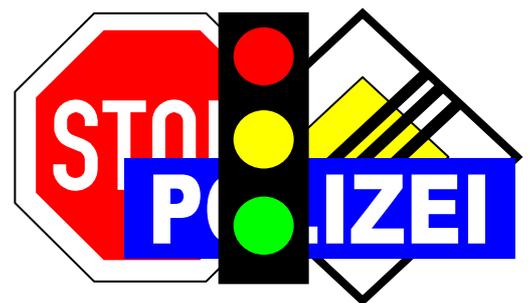


Verkehrsreport 2014

Unfallhäufungsstellen

Norderstedt



Inhalt

Allgemein

Vorwort	Seite 3
Bestandsstatistiken	Seite 4
Verkehrsunfallstatistik / Mehrjahresvergleich	Seite 5
Unfallaufnahmeberichtlinien	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. Friedrichsgaber Weg, Buschweg	Seite 22
2. Gutenbergring, An'n Slagboom	Seite 23
3. Hummelsbütteler Steindamm, Lemsahler Weg	Seite 24
4. Langenharmer Weg, Stonsdorfer Weg, Stormarnkamp (Kreisfahrbahn)	Seite 25/26
5. Ohechaussee (B 432), Tannenhofstraße, Rugenbarg	Seite 27/28
6. Poppenbütteler Straße, Glashütter Damm	Seite 29/30
7. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Am Exerzierplatz	Seite 31/32
8. Schleswig-Holstein-Straße, Harckesheyde, Am Tangstedter Forst	Seite 33/34
9. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Poppenbütteler Str. (K 100), Langenh. Weg	Seite 35/36
10. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Stormarnstraße	Seite 37/38
11. Segeberger Chaussee (B 432), Hummelsbütteler Steindamm (K 99), Hofweg	Seite 39/40
12. Segeberger Chaussee (B 432), S-H-Str. (L 284), Langenhorner Chaussee	Seite 41/42
13. Ulzburger Straße, Marommer Straße	Seite 43/44
14. Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg	Seite 45/46

Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen

1. Schleswig-Holstein-Straße	Seite 47
2. Kothla-Järve-Straße	Seite 54
3. Ohechaussee, Tannenhofstraße, Rugenbarg	Seite 55
4. Niendorfer Straße	Seite 56

Kinderunfallatlas nach Erhebungsmuster der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

1. Einwohnersituation	Seite 57
2. Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 58/59
3. Ursachen der Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 60

Radverkehrsunfälle

1. Radverkehrsunfälle	Seite 62
2. Statistik Gesamtlage	Seite 63
3. Kinderunfälle analog zur BASt-Studie	Seite 64
3. Unfallhäufungsstellen 2000 - 2014	Seite 65
4. Unfallursachen	Seite 66/67

Schlussbemerkung	Seite 68
------------------------	----------



Vorwort

Die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle des Jahres 2014 ist gegenüber dem Vorjahr zwar konstant geblieben, aber 2014 sind in Norderstedt **sieben Menschen** im Straßenverkehr ums Leben gekommen, das ist der höchste Stand innerhalb der letzten zwanzig Jahre. Auf der Landesstraße 284 starben bei zwei Verkehrsunfällen vier Menschen an den Folgen ihrer Verletzungen. Die Zahl der Verkehrstoten auf der Schleswig Holstein Straße erhöhte sich damit während der letzten drei Jahre auf acht Verkehrsteilnehmer. Intensive Nachforschungen zur Ermittlung möglicher mitursächlicher Begleitumstände führten zu dem Ergebnis, dass den Unfällen jeweils individuelle Fahrfehler der jeweiligen Kraftfahrzeugführer zugrunde zu legen waren.

Es wurden 39 Unfallbeteiligte mit schweren Verletzungen in Krankenhäuser eingeliefert, 337 Unfälle ereigneten sich mit leichten Verletzungsfolgen, liegen damit aber ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert.

Für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle in Norderstedt wird mit diesem Bericht nun der vierzehnte Jahrgang des Verkehrsreports vorgelegt. Allerdings erwägt die Landespolizei, zukünftig die Unfallagebilderstellung in Kiel zu zentralisieren, so dass der Verkehrssicherheitsbericht in dieser Form vermutlich wohl nicht mehr erstellt werden wird.

Insgesamt sind im Stadtgebiet 14 Häufungsstellen lokalisiert worden, 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. 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 2014. Mit den katalogisierten Markierungen auf den grafischen Auszügen der Unfalltypensteckkarte wird neben der Häufigkeitsanzahl parallel auch das Merkmal 'Mehrjahreskarte' dargestellt. Für einige Knotenpunkte 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 Unfallage im Radverkehr weist gegenüber den Vorjahren sehr viel höhere Fallzahlen aus, obwohl eine deutliche Zunahme des Radverkehrs nicht festzustellen war. Aufgrund der ganzjährig milden Witterungsbedingungen ist zu unterstellen, dass das Fahrrad über alle zwölf Kalendermonate gleichmäßig genutzt worden ist.

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 früheren Häufungsstellen werden in diesem Report mit Kartenauszügen dargestellt.



Bestandsstatistik 2014

1.	Einwohnerentwicklung in Norderstedt									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
	73.419	73.835	74.222	74.059	75.055	75.097	75.532	75.923	76.436	77.183

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Einwohnermeldeamt, Stand 31.12.2014

2.	Schülerzahlen der 22 Schulen in Norderstedt					
Förder- schule	Grund- schule	Regional- schule	Gymnasium Kl. 5-10	Gymnasium Kl. 11-13	Gemeinsch.- schule	Gesamt
0	2.461	0	1.776	1.283	2.347	7.867

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Schulamt, Stand 30.09.2014

3.	Kfz-Zulassungszahlen in Norderstedt					
Krafträder	Pkw	Sonder-Kfz	Nutzfahrzeuge	Anhänger	Gesamt	
3.262	43.075	629	3.216	4.300	54.482	
Entwicklungen der Kfz-Zulassungen im Jahresvergleich						
2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
51.611	51.441	51.858	52.283	52.689	53.844	54.482

Gesamtzahl der Kfz-Zulassungen im Kreis Segeberg 2014: 213.280 Kfz, davon 25,5 % in Norderstedt

Quelle: Zulassungsst. SE, Stand 31.12.2014

4.	Relationsgröße Einwohner, Haushalte und Kfz			
Einwohner	Kfz / 1.000 Einw.	Haushalte	Kfz / Haushalt	
77.183	706	~ 40.000	1,4	

Quelle: Stadtverwaltung + Stadtwerke Norderstedt, Stand 31.12.2014

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

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Stand 31.12.2014

6.	Knotenpunktbelastung (Fahrzeuge pro 24 h)			
Ohechaussee	Ulzburger Straße	Schlesw.-Holst.-Str.	Segeberger Ch.	
48.456	34.750	28.148	48.416	
(Niendorfer Straße)	(Rathausallee)	(Ulzburger Straße)	(Ochsenzoll-Kreisel)	

Quelle: Ing.-Büro Quanto, 30.09.2014

7.	Verkehrsbaustellen im Stadtgebiet		
	Baustellen	Andere	Gesamt
	416	432	848

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Verkehrsaufsicht, Stand 31.12.2014

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		
2014	376	21	171	568	1.091	1.659
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
Aufnahmepflichtige Unfälle						
VU P, S1, S2	Beteiligte	Unfalltote	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Alkohol / Drogen	Fahr- fähige Kfz
2014	1.114	7	39	409	28/0	167
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
VU P, S1, S2	Fußgänger		Radfahrer		Mot. Zweiradfahrer	
	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf
2014	12	13	140	29	18	15
2013	7	26	78	40	23	21
2012	12	21	90	46	24	26
2011	6	26	72	39	21	26
2010	8	21	75	40	18	24
2009	14	20	82	49	14	9

Trend	Verkehrsunfälle	2014	2013	Veränderung		Vergleich Vorjahre		
				Total	Prozent	2012	2011	2010
↑	Gesamtzahl	1.659	1.654	+ 5	+ 0,3 %	1.442	1.485	1.632
↑	Unfälle mit leichtem Personenschaden	337	312	+ 25	+ 8,0 %	323	289	304
↑	Unfälle mit schwerem Personenschaden	34	25	+ 9	+ 36,0 %	19	23	22
↑	Unfälle mit Todesfolge	5	3	+ 2	+ 66,7 %	2	1	3
↓	Unfälle S 1 Zusammenhang mit Straftat	21	24	- 3	- 12,5 %	29	22	23
↓	Unfälle S 2 ausschließlich Sachschaden	171	210	- 39	- 18,6 %	183	150	185
↑	Unfälle S 3 ohne polizeiliche Aufnahme	1.091	1.080	+ 11	+ 1,0 %	886	1.000	1.095
↓	Unfälle S 3 Zusammenhang mit § 142 StGB	725	864	- 139	- 16,1 %	700	699	668
↑	Alkoholfälle	29	25	+ 4	+ 16,0 %	35	33	33
↓	Unfälle Rotlichtmissachtung	11	21	- 10	- 47,6 %	29	16	25
↓	Motorradunfälle (amtliche Kennzeichen)	17	28	- 11	- 39,3 %	35	30	29
↔	Mofa-Unfälle (Versicherungskennzeichen)	16	16	+/- 0	+/- 0 %	15	17	13
↑	Fahrradunfälle	169	118	+ 51	+ 43,2 %	130	111	115
↓	Fußgängerunfälle	25	33	- 8	- 24,2 %	33	32	29
↓	Wildunfälle	41	46	- 5	- 10,9 %	53	30	53
↓	Junge Fahrer 18-24 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	58	65	- 7	- 10,8 %	71	70	86
↓	Senioren > 65 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	82	92	- 10	- 10,9 %	81	48	71
↓	Unfälle mit Kinderbeteiligung (bis 14 Jahre, incl. Mitfahrer)	32	33	- 1	- 3,0 %	36	37	36
↑	Personenschäden	455	437	+ 18	+ 4,1 %	420	390	406
↑	Leicht verletzte Personen	409	407	+ 2	+ 0,5 %	399	363	377
↑	Schwer verletzte Personen	39	26	+ 13	+ 50,0 %	19	26	26
↑	Getötete Personen	7	4	+ 3	+ 75 %	2	1	3

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.

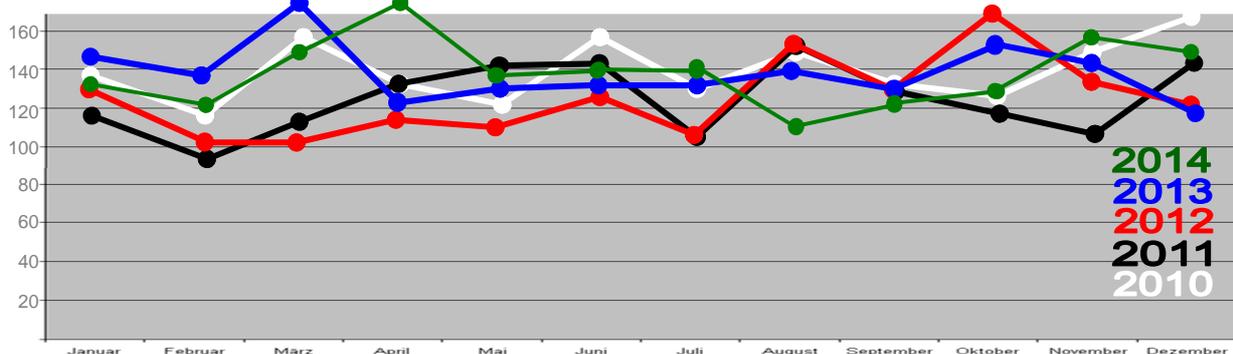
Das Aufnahmekriterium "Schadenshöhe" ist mit den seinerzeit geänderten Richtlinien entfallen, für die polizeiliche Unfallaufnahme ist nur der Unrechtsgehalt der Verursachung entscheidend.

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.

	2014										2013	
	P	S 1	S 2	S 3	Tod	SV	LV	Verl. Ges.	VU Ges.	VU Wild	VU Ges.	Verl. Ges.
Januar	20	1	15	100	0	2	21	23	136	9	146	30
Februar	29	0	15	80	2	2	33	37	124	1	139	23
März	26	3	15	104	0	1	31	32	148	1	172	31
April	39	2	12	120	1	4	40	45	173	7	122	34
Mai	31	4	11	87	0	6	33	39	133	5	129	33
Juni	30	3	9	96	0	2	30	32	138	1	130	48
Juli	36	1	18	84	0	2	34	36	139	2	129	41
August	31	0	13	69	1	2	35	38	113	6	140	45
September	35	1	9	75	0	7	37	44	120	0	132	37
Oktober	37	3	21	69	0	2	44	46	130	4	150	44
November	29	1	17	111	3	6	33	42	158	5	146	37
Dezember	33	2	16	96	0	3	38	41	147	0	119	34
Gesamt	376	21	171	1091	7	39	409	455	1659	41	1654	437

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 58 % **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 2014

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	0	3	5	2	2	1	5	18	3,16 %
06:00	10:00	19	16	24	20	19	4	3	105	18,48 %
10:00	14:00	24	21	20	23	26	18	9	141	24,82 %
14:00	18:00	33	40	29	34	31	22	12	201	35,38 %
18:00	22:00	14	12	13	19	13	7	12	90	15,84 %
22:00	00:00	1	1	2	1	1	5	2	13	2,28 %
Gesamt		91	93	93	99	92	57	43	568	100 %
Prozent		16,0 %	16,4 %	16,4 %	17,4 %	16,2 %	10,0 %	7,6 %		

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 %		

Verkehrsunfallzeiten 2004 – 2014 (11 Jahre)

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	30	33	32	37	31	64	61	288	4,72%
06:00	10:00	225	211	203	210	185	52	43	1129	18,53%
10:00	14:00	240	239	250	250	284	179	101	1543	25,33%
14:00	18:00	338	341	319	355	282	200	141	1976	32,44%
18:00	22:00	134	166	154	134	166	113	87	954	15,66%
22:00	00:00	21	23	28	21	52	40	15	200	3,28%
Gesamt		988	1013	986	1007	1000	648	448	6090	100,0%
Prozent		16,2 %	16,6 %	16,2 %	16,5 %	16,4 %	10,6 %	7,4 %		

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 Polizeiautobahn- und Bezirksrevieren aus Bad Segeberg und Pinneberg diverse Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Unfälle wegen überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit ▶ 28 (2013 ▶ 26 Verkehrsunfälle) und Mängel in der Verkehrstüchtigkeit infolge Alkoholgenuss ▶ 29 (2013 ▶ 27 Verkehrsunfälle) sind in Norderstedt seit Jahren nicht mehr als Hauptunfallursache ausgewiesen.

Den Hauptunfallursachen des Jahres 2014 liegen Fehler beim "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. "des Vorranges" und "falschem Abbiegen" zugrunde.

Nr.	Ursache	2014		2013		2012	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	132	23 %	154	27 %	131	15 %
2	Missachtung der Vorfahrt	130	23 %	163	28 %	147	26 %
3	Abstand	84	15 %	66	12 %	80	15 %
4	Alkohol / Drogen	29/0	5 %	27/2	5 %	35/1	6 %
5	Geschwindigkeit	28	5 %	26	5 %	27	5 %

In der Kategorie Drogeneinfluss sind im Jahre 2014 keine Verkehrsunfälle (2013 ▶ zwei Unfälle) registriert worden.

Eine Gesamtübersicht aller 568 registrierten Hauptunfallursachen des Jahres 2014 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.	12	12	12	0	7	17	60	10,5 %	11,1 %
>= 65 J.	24	20	10	3	1	24	82	14,4 %	15,3 %

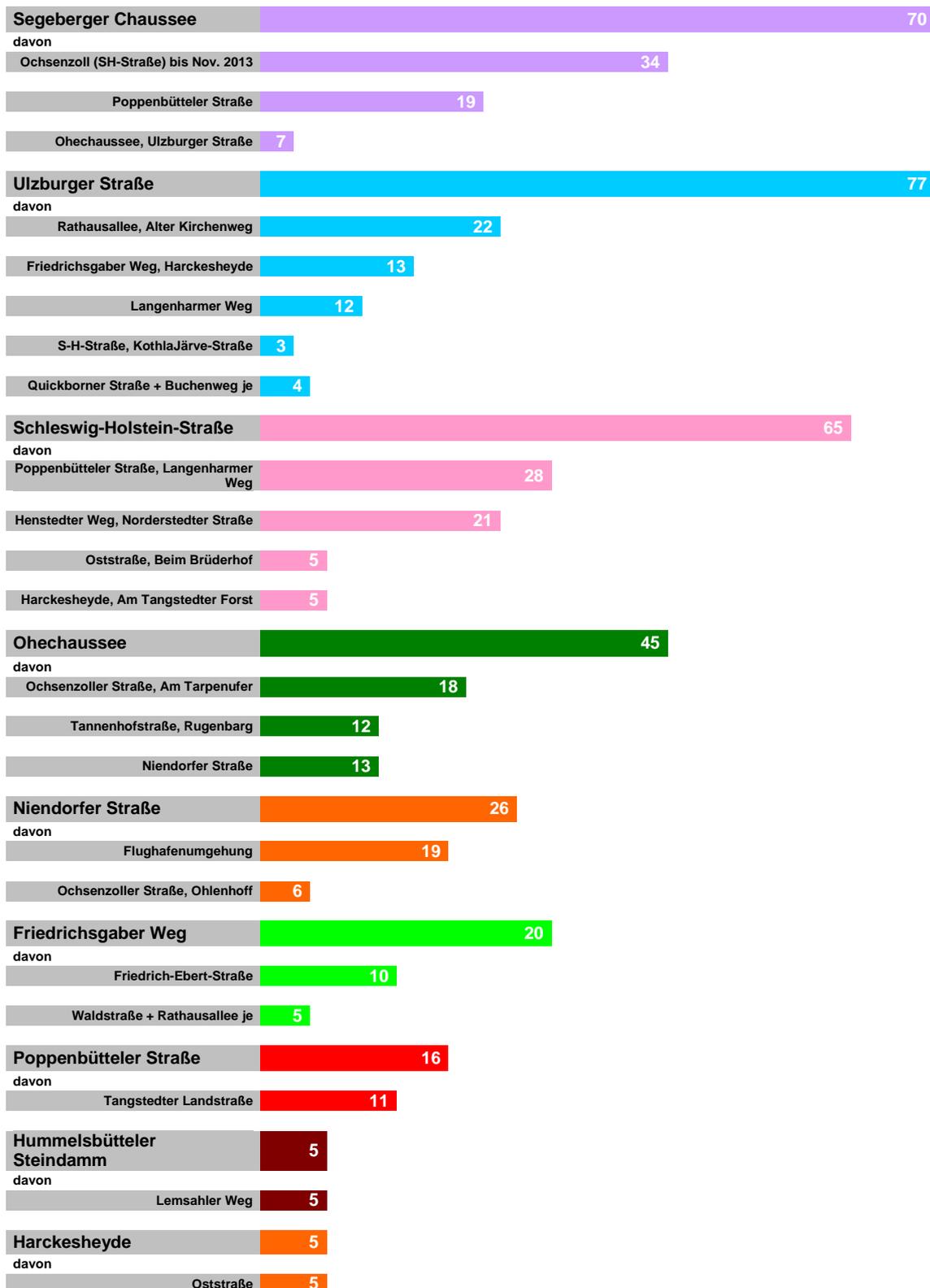
* Als Beteiligte/r 01 werden Fahrzeugführer bezeichnet, denen die Hauptursache am jeweiligen Unfallgeschehen zugerechnet wird. Gelistet werden nur motorisierte Fahrzeugführer (Mofa/Krad/Pkw/Lkw)

	Hauptursachen	2014		2013		2012	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	130	23 %	163	27 %	147	26 %
2	Abbiegen (nur Vorrang)	93	16 %	100	17 %	81	15 %
3	Abstand	84	15 %	66	12 %	80	15 %
4	Andere Fehler	72	13 %	42	7 %	35	6 %
5	Wenden und Rückwärtsfahren	39	7 %	54	9 %	50	9 %
6	Einfahren vom Grundstück	30	5 %	19	3 %	41	8 %
7	Alkohol / Drogen	29/0	5 %	27/2	5 %	35/1	6 %
8	Geschwindigkeit	28	5 %	26	5 %	27	5 %
9	Überholen	17	3 %	9	2 %	12	2 %
10	Körperliche Mängel / Geistige Mängel	11	2 %	8	2 %	3	< 1 %
11	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	9	< 2 %	13	2 %	5	< 1 %
12	Verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	9	< 2 %	5	> 1 %	8	> 1 %
13	Verstoß Rechtsfahrgebot	8	< 2 %	18	3 %	12	2 %
14	Ruhender Verkehr	3	< 1 %	2	< 1 %	0	0 %
15	Vorbeifahren / Nebeneinander fahren	2	< 1 %	2	< 1 %	5	< 1 %
16	Technische Mängel	2	< 1 %	2	< 1 %	1	< 1 %
17	Ladung	1	< 1 %	3	< 1 %	1	< 1 %
18	Hindernisse (Wild, Baugerät, Sonstiges)	1	< 1 %	4	< 1 %	2	< 1 %
19	Fußgängerfehler	0	0	7	> 1 %	8	> 1 %
20	Bremmung Vordermann	0	0	2	< 1 %	3	< 1 %
21	Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0 %	0	0 %
Gesamtanzahl		568		574		556	



Unfallursache Rotlichtmissachtung der Jahre 2000 - 2014

Unfälle mit der Ursache Rotlichtmissachtung (ohne FLSA) in der Mehrjahresbetrachtung: von den insgesamt 382 registrierten Rotlicht-Unfällen (5 % vom Gesamtgeschehen) wurden hier nur die Örtlichkeiten gelistet, an denen sich mindestens 4 Unfälle ereignet haben.



Rotlichtmissachtung Verkehrsunfallzeitenplan 2000 - 2014

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	9	6	4	65	17,3 %
10:00	14:00	11	13	13	15	23	11	10	96	24,8 %
14:00	18:00	12	20	22	16	15	16	8	109	28,6 %
18:00	22:00	19	12	14	10	11	6	6	78	20,2 %
22:00	00:00	1	2	3	1	5	3	4	19	5,1 %
Gesamt		59	54	68	57	63	46	35	382	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 382 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.

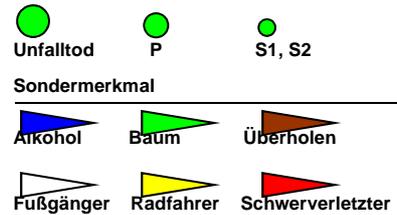
Unfälle unter Alkohol- und Drogenbeeinflussung

Trend	Wert	2014				2013			
↓	0,00 – 0,50 ‰	0	0	0	4	0	0	1	1
↔	0,51 – 0,79 ‰	0	0	0	3	0	1	0	3
↓	0,80 – 1,09 ‰	0	2	0	3	0	0	0	1
↓	> 1,10 ‰	0	4	1	12	0	3	0	15
	Höchstwert	<i>.l.</i>	3,51 ‰	1,54 ‰	3,07 ‰	<i>.l.</i>	2,25 ‰	0,31 ‰	2,99 ‰
↑	Drogen	0	0	0	0	0	0	0	2
↓	weiblich	0	0	0	5	0	1	0	1
↔	männlich	0	6	1	17	0	3	1	21
↓	Gesamt	29				27			

Der Unfalltypenkatalog

Typ 1 > Fahr Unfall

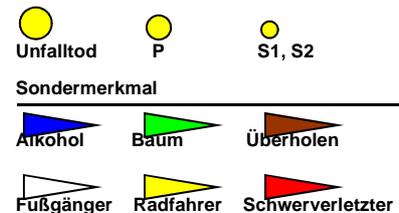
Um einen Fahr Unfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat.



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.

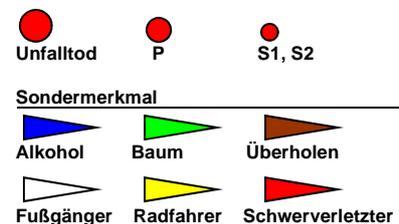
Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.



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.

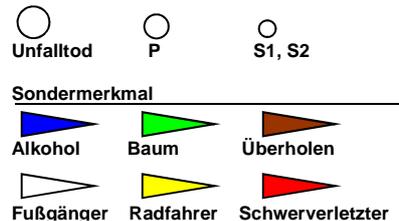
Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten von einem Grundstück oder einem Parkplatz.



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.

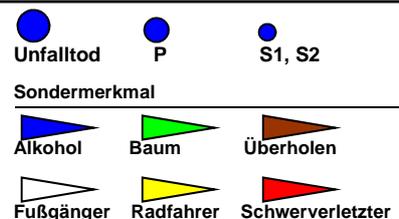
Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtungen für den Fußgängerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt, o.ä.



Typ 5 > Unfall durch ruhenden Verkehr

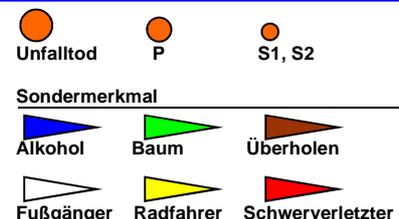
Um einen Unfall durch den ruhenden Verkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn ruhenden, d.h. einem haltenden/parkenden Fahrzeug ausgelöst wurde.

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



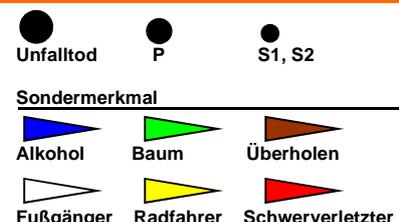
Typ 6 > Unfall im Längsverkehr

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.



Typ 7 > Sonstiger Unfall

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

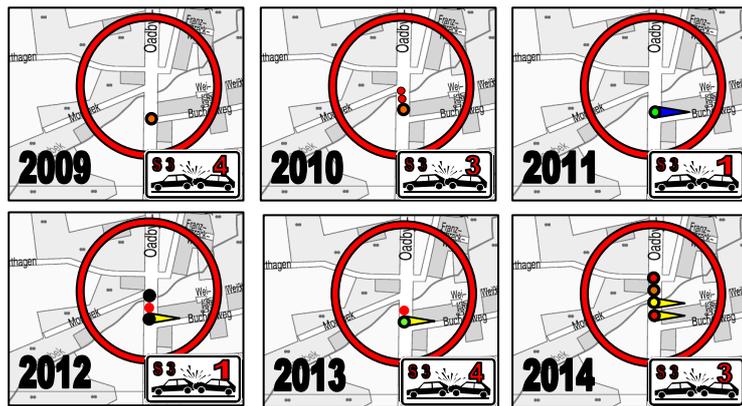


Unfallhäufungsstellen der Vorjahre

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

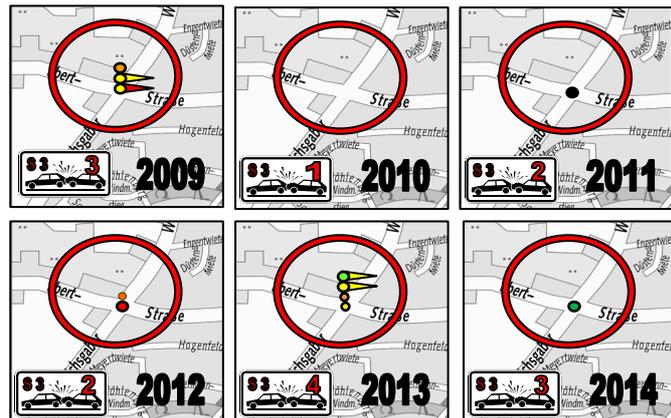
1. Friedrichsgaber Weg, Buchenweg

Umbau zum Kreisverkehrsplatz, Fertigstellung erfolgte im August 2005



2. Friedrichsgaber Weg, Friedrich-Ebert-Straße

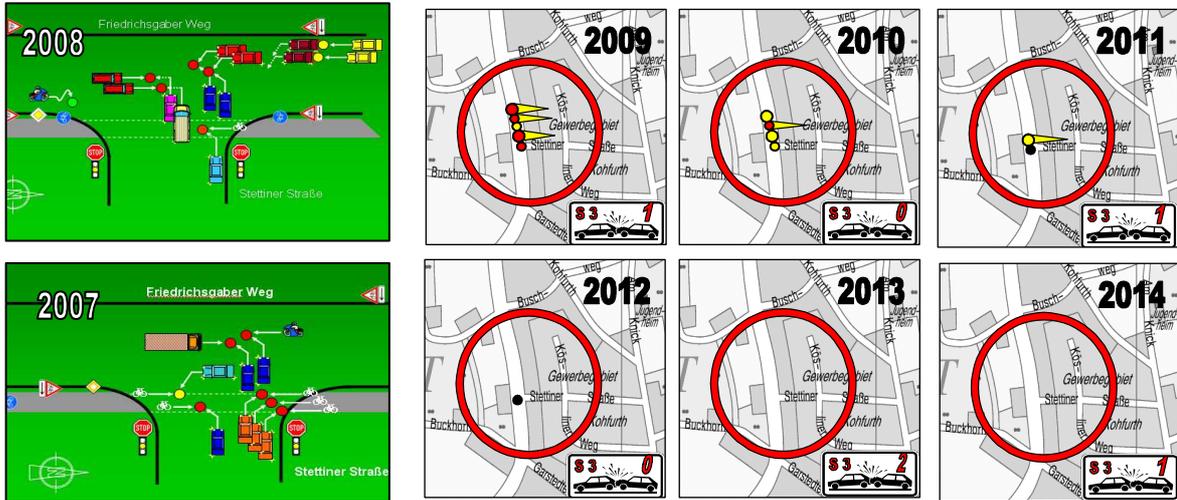
Phasenwechsel der Signalanlage, separate Schaltungen der beiden Nebenrichtungen, die Umsetzung erfolgte im April 2005



Dieser Knotenpunkt ist seit dem Berichtsjahr 2006 nicht mehr auffällig geworden, war zuvor regelmäßig als Abbiegekonflikt aus Richtung Westen mit dem Geradeausverkehr aus Richtung Osten ausgewiesen. Die jetzige Umbauplanung muss deshalb auch diesen früheren und sehr häufigen Unfallursachenkonflikt ausreichend berücksichtigen.

3. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

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



Dieser Knotenpunkt ist seit der LSA-Inbetriebnahme nicht mehr auffällig geworden.

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 7 Jahren) ereigneten sich dort insgesamt „nur“ 49 Unfälle, vorwiegend in der Kategorie S 3 und nicht richtungsbezogen.

Im Kurvenbereich ereignen sich auch weiterhin kaum noch Unfälle.

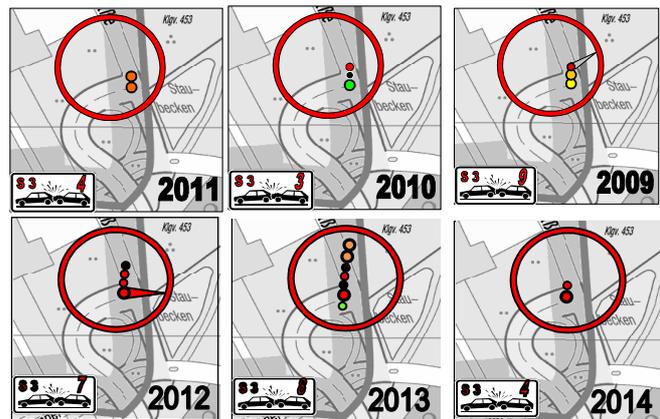


5. Niendorfer Straße, Einmündung zur Flughafenumgehung

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.

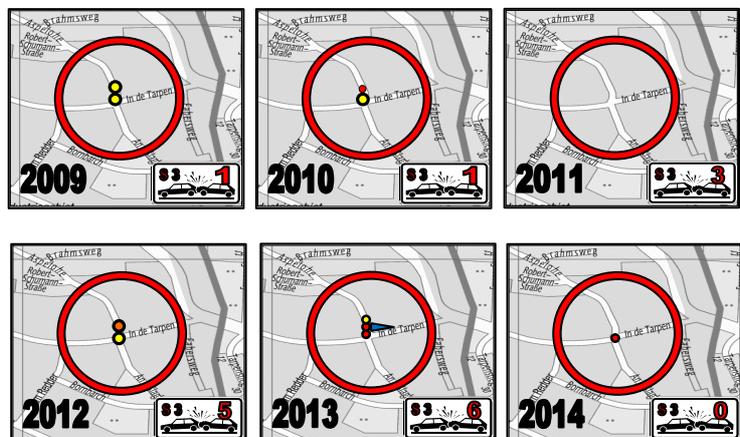
Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 ist die Ausbaumaßnahme abgeschlossen worden und eine separate Signalsteuerung lenkt nun den Linksabbiegerverkehr.



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

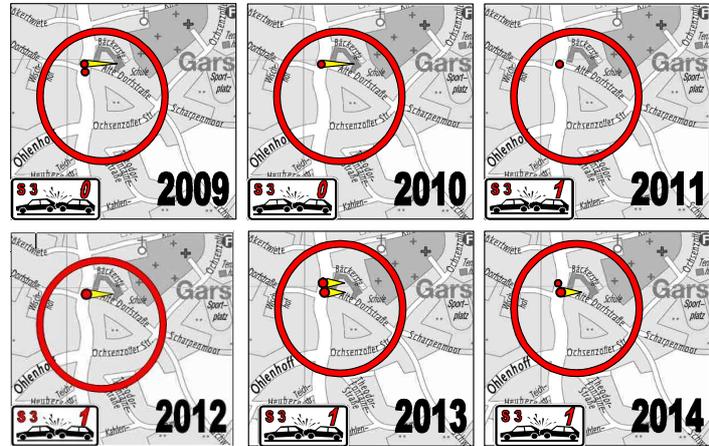
Verbesserung der Einsichtbarkeit

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



7. Niendorfer Straße, Alte Dorfstraße

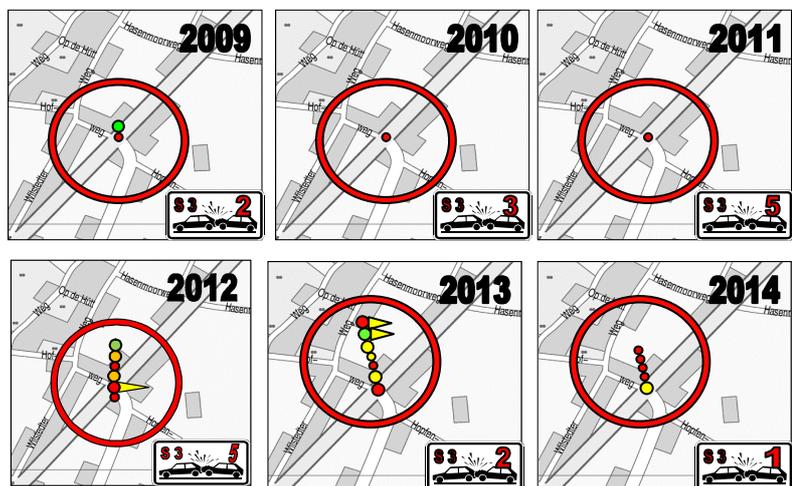
Maßnahmen: Verbesserung der Einsichtbarkeit (Litfasssäule im Sichtdreieck entfernt), Aufpflasterung der Furt, Haltlinie / STOP-Regelung



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), Kreuzungsausbau mit Wiederinbetriebnahme der Geschwindigkeitsmessanlage (2013)

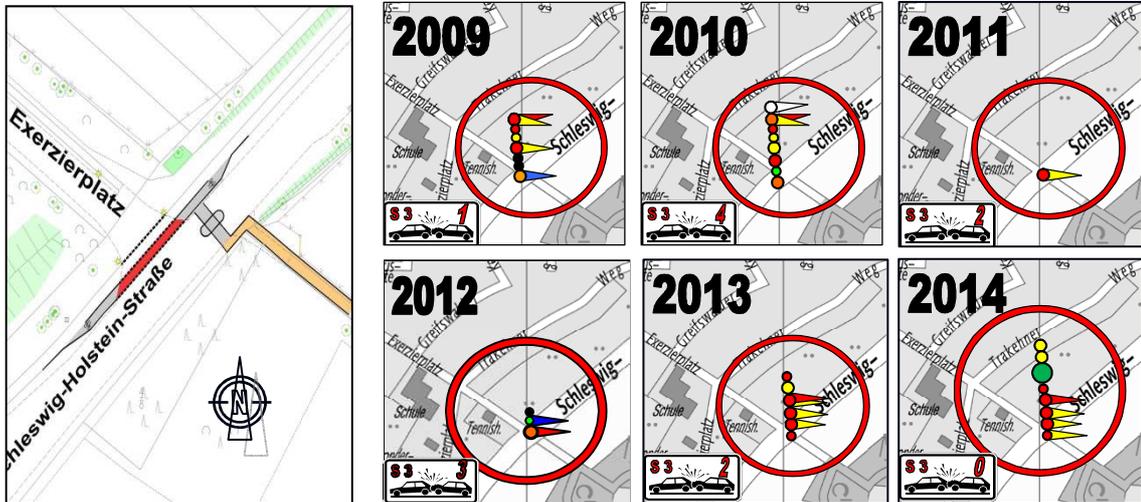


Dieser Knotenpunkt war seit dem Berichtsjahr 2006 und bis zum Jahre 2011 nicht mehr auffällig geworden. Die Kreuzung ist seit 2012 wieder als Häufungsstelle ausgewiesen und wird auf den Seiten 39/40 näher bezeichnet.

9. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

STOP-Regelung, Markierung, Querungshilfe „Radweg Glashütte“

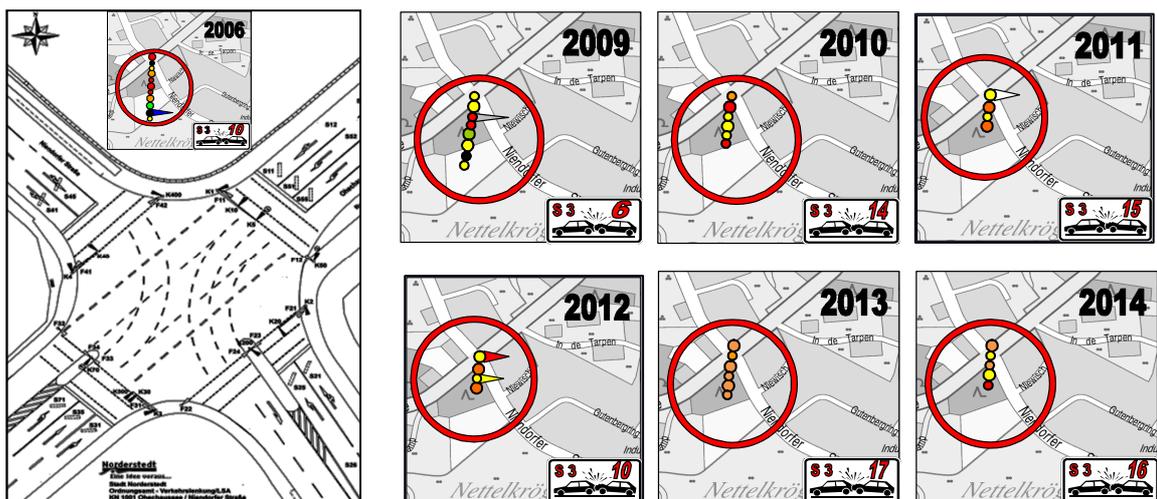
12/2009: Herstellung einer separaten Furtführung, Rotmarkierung (Planausschnitt)



Die Einmündung ist auch 2014 wieder als Häufungsstelle mit schweren Verletzungsfolgen ausgewiesen und wird auf den Seiten 31/32 näher bezeichnet.

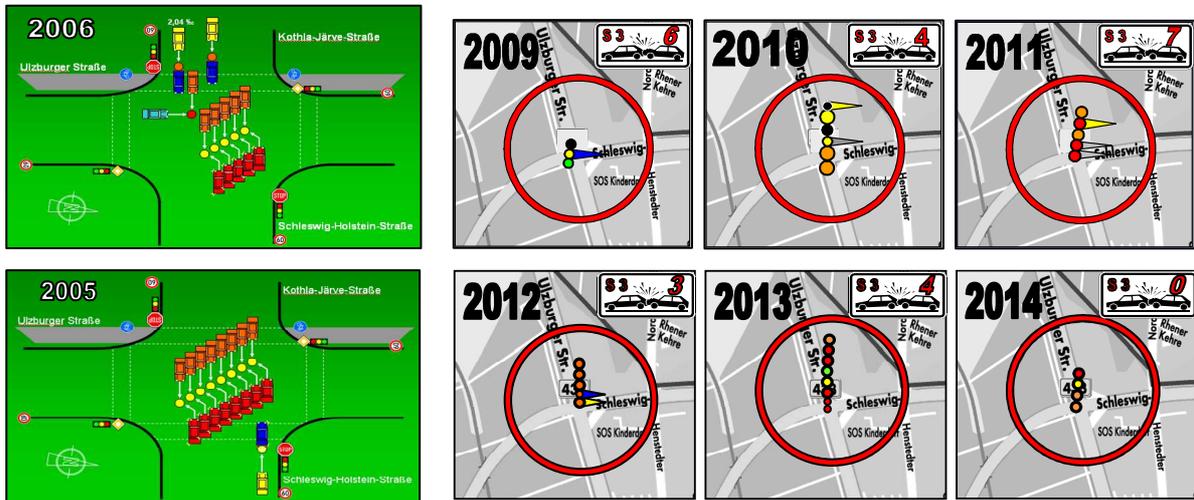
10. Ohechaussee, Niendorfer Straße

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.



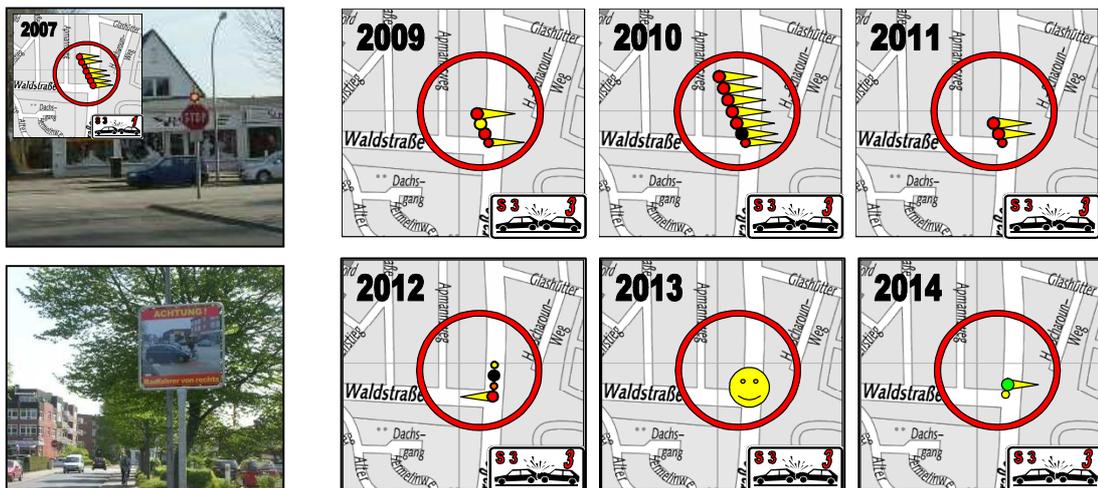
11. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße

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.



12. Ulzburger Straße, Waldstraße

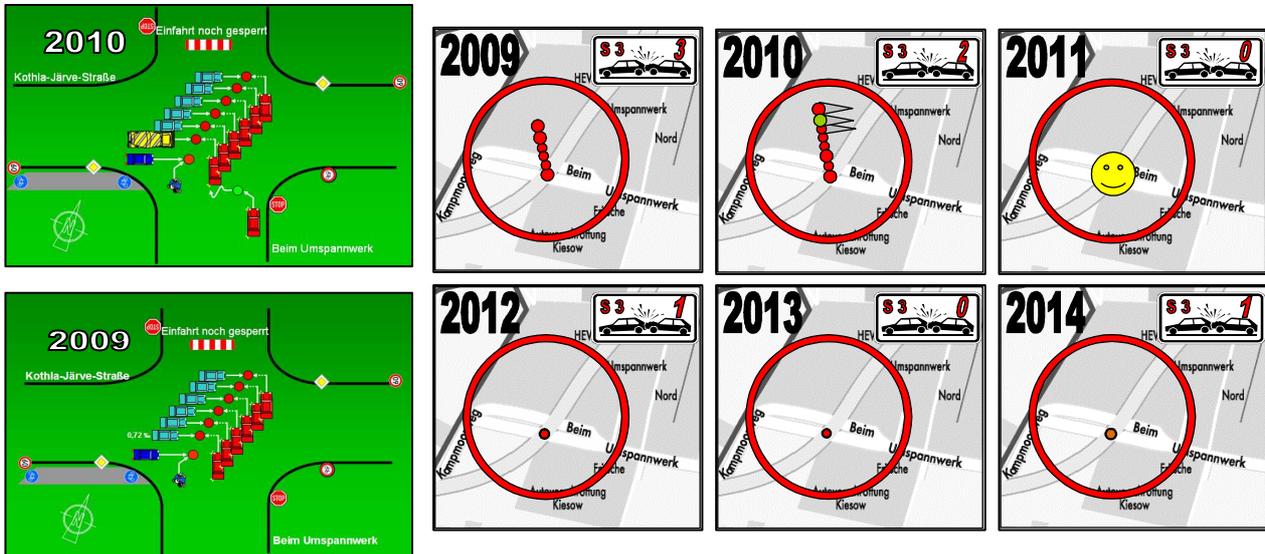
Maßnahmen: STOP-Markierung, Furtverlegung, Verbesserung der Sichtverhältnisse (Anhänger auf Privatgrund entfernt), Polizeikontrollen, nichtamtliche Hinweistafel, Rückbau des Einmündungsbereiches, Gelblichtsignal 11/2010



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



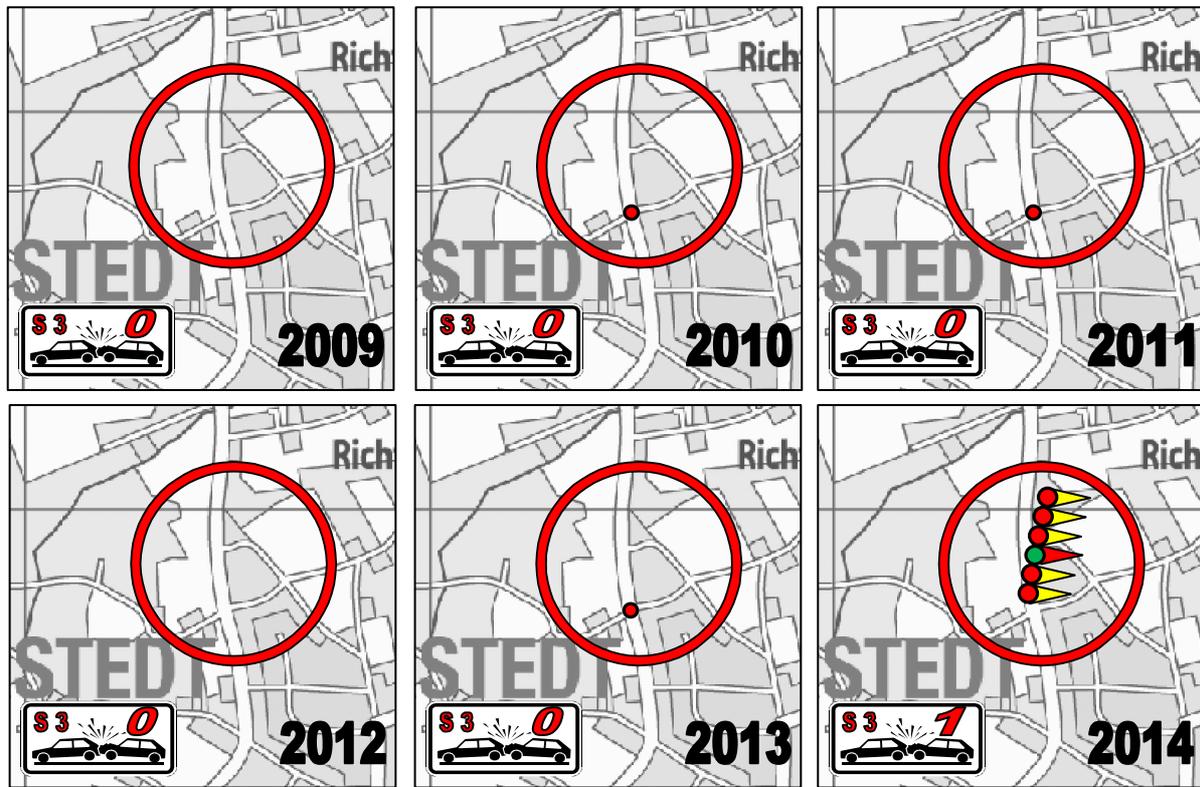


Auswertung der Unfalltypensteckkarte in Norderstedt

2014

1. Friedrichsgaber Weg, Buschweg

DTV: 21.900 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

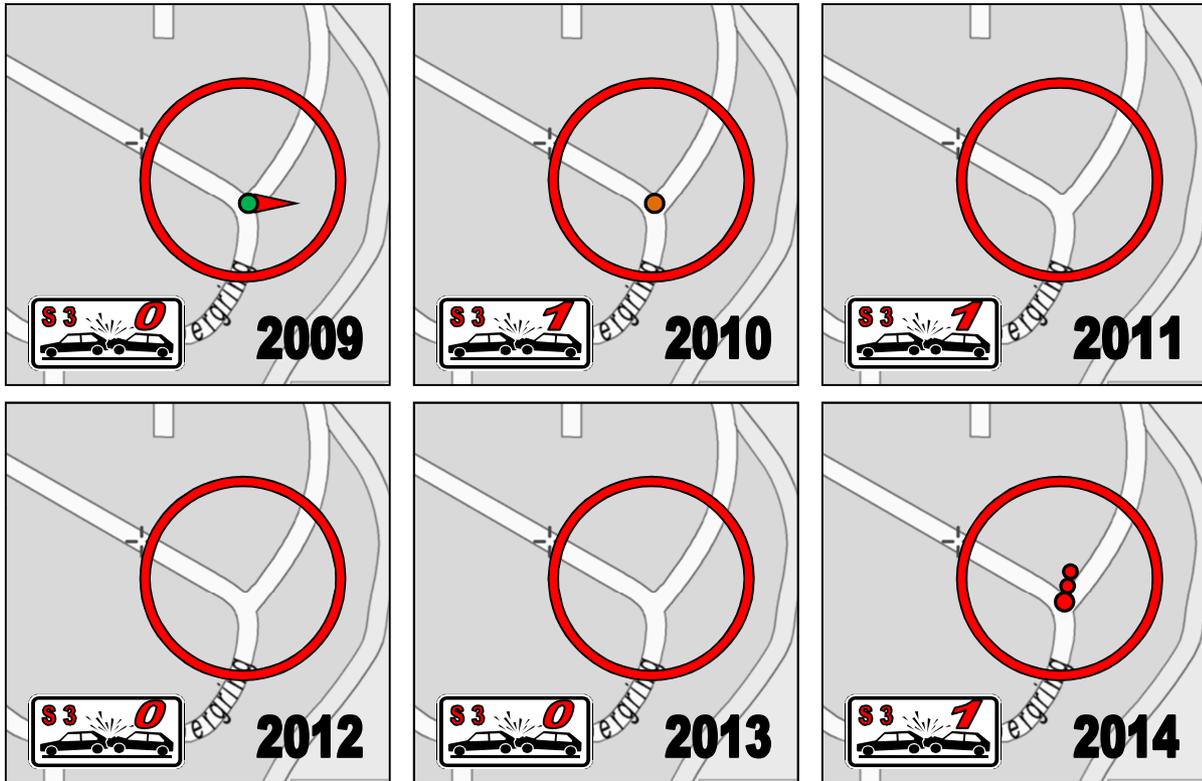
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	13.02.	16:58	3	1 LV	Pkw befährt Buschweg und biegt nach rechts in Friedrichsgaber Weg ein – VU mit Rad auf linker Furt
2	P	17.03.	09:00	3	1 LV	Pkw befährt Buschweg und biegt nach rechts in Friedrichsgaber Weg ein – VU mit Rad auf linker Furt
3	P	26.05.	12:50	3	1 LV	Pkw befährt Buschweg und biegt nach rechts in Friedrichsgaber Weg ein – VU mit Rad auf linker Furt
4	P	16.07.	12:10	3	1 LV	Pkw befährt Buschweg und biegt nach rechts in Friedrichsgaber Weg ein – VU mit Rad auf linker Furt
5	P	04.08.	11:54	3	1 LV	Lkw befährt Buschweg und biegt nach rechts in Friedrichsgaber Weg ein – VU mit Rad auf linker Furt
6	P	01.10.	16:13	1	1 LV 1 SV	Pkw befährt Buschweg und prallt aufgrund eines Fahrfehlers gegen einen Lichtmast

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

Auf eine Unfalldiagrammauswertung wird an dieser Unfallhäufungsstelle verzichtet, da an dieser seit jeher unfallunauffälligen Einmündung sehr hohe Verkehrszahlen als Folge der mehrmonatigen Umleitungsstrecke zu verzeichnen waren (Sperrung der Stettiner Straße).

2. Gutenbergring, An'n Slagboom

KPB: 18.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

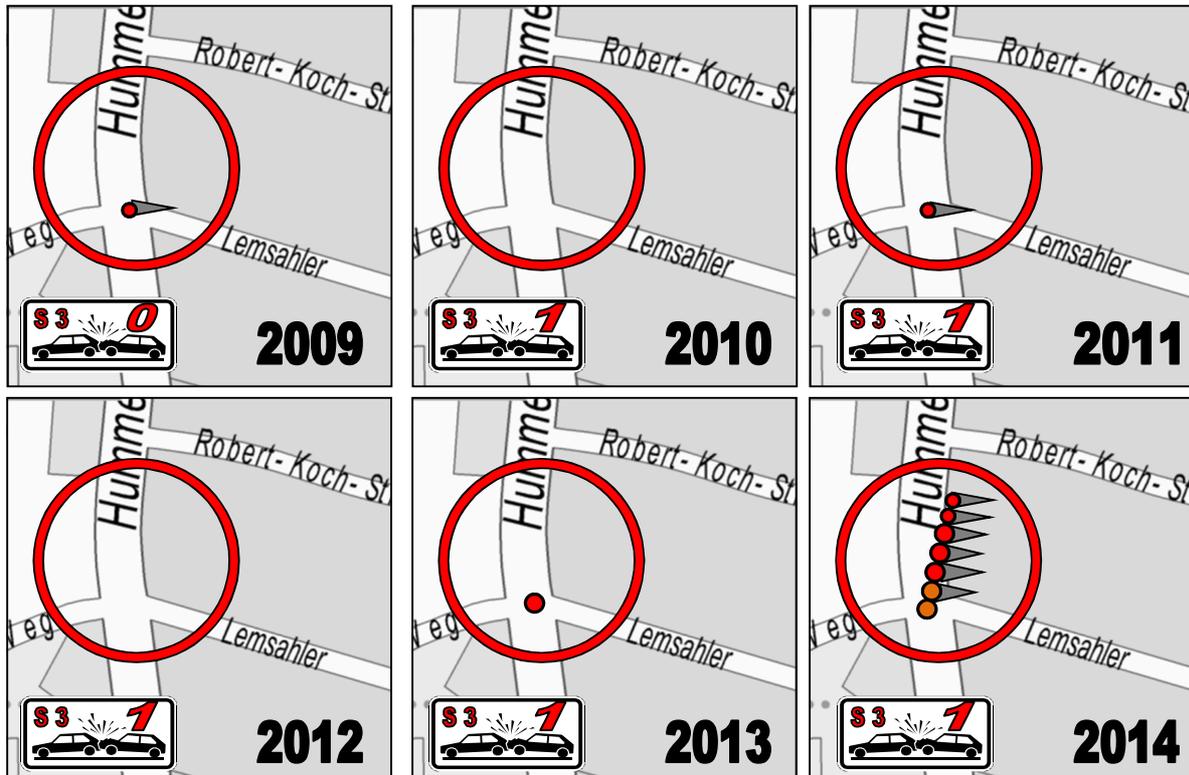
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	12.02.	16:11	3		Pkw befährt An'n Slagboom, biegt nach links ab – VU mit Pkw von rechts
2	S 2	11.03.	17:10	3		Pkw befährt An'n Slagboom, biegt nach links ab – VU mit Pkw von links
3	P	26.11.	08:15	3	1 LV	Pkw befährt An'n Slagboom, biegt nach links ab – VU mit Pkw von links

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

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

3. Hummelsbütteler Steindamm, Lemsahler Weg

KPB: 18.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

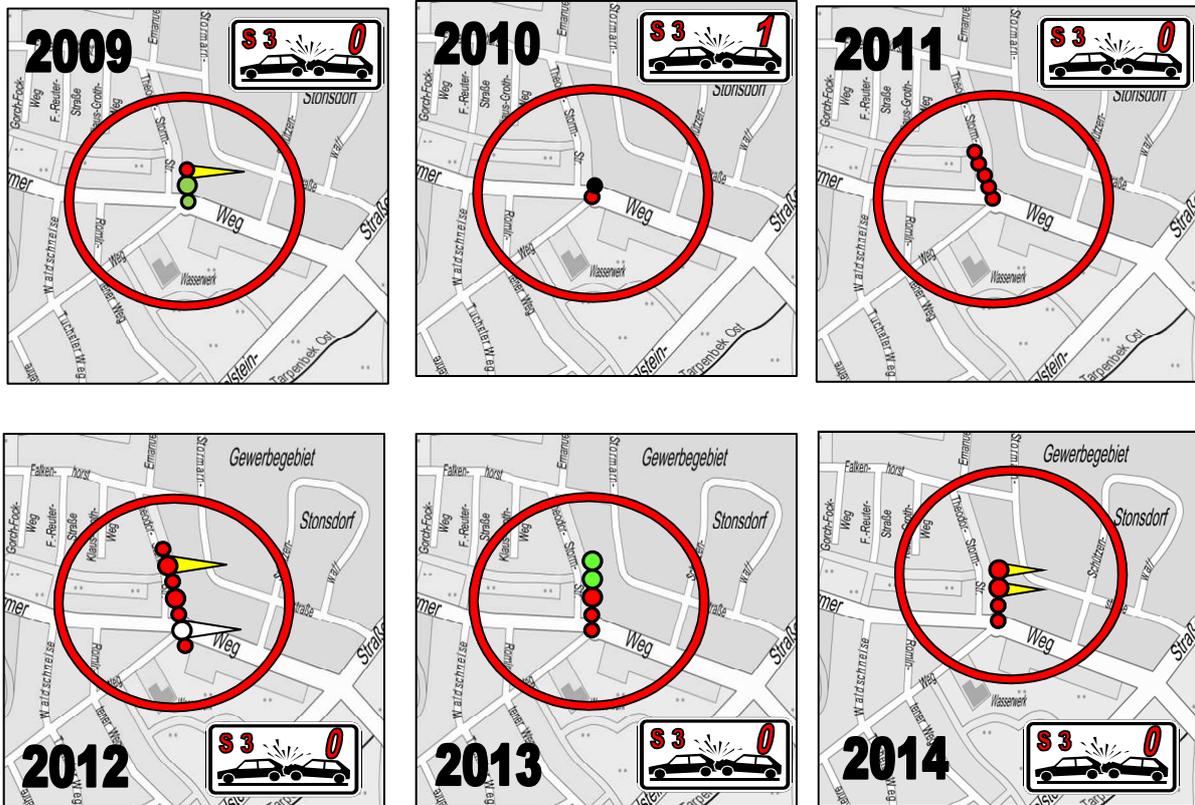
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	22.08.	18:05	3		Lkw befährt Lemsahler Weg aus Rtg. Norderstedt, quert in Rtg. HH – VU mit Pkw von rechts (LSA aus)
2	S 2	23.08.	22:09	3		Pkw befährt Lemsahler Weg aus Rtg. Norderstedt, quert in Rtg. HH – VU mit Pkw von links (LSA aus)
3	P	18.10.	23:05	3	1 LV	Pkw befährt Lemsahler Weg aus Rtg. HH, quert in Rtg. Norderstedt – VU mit Pkw von links (LSA aus)
4	P	29.11.	19:20	3	1 LV	Pkw befährt Lemsahler Weg aus Rtg. HH, quert in Rtg. Norderstedt – VU mit Pkw von links (LSA aus)
5	P	01.12.	16:10	3	2 LV	Pkw befährt Lemsahler Weg aus Rtg. HH, quert in Rtg. Norderstedt – VU mit Pkw von links (LSA aus)
6	P	01.12.	16:25	6	1 LV	Pkw befährt K 99 in Rtg. HH und an RTW vorbei – VU mit entgegenkommendem Pkw (LSA aus)
7	P	09.12.	11:45	6	1 LV	Roller wartet auf K 99 in Rtg. Norden – VU mit nachfolgendem Lkw mit Aufprall auf weiteren Pkw

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	2	1	6	0	0	0	0	5	0	0	2	0

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft, hohe Störungsanfälligkeit der LSA

4. Langenharmer Weg, Stonsdorfer Weg, Stormarnkamp

KPB: 18.000 Kfz/24 h

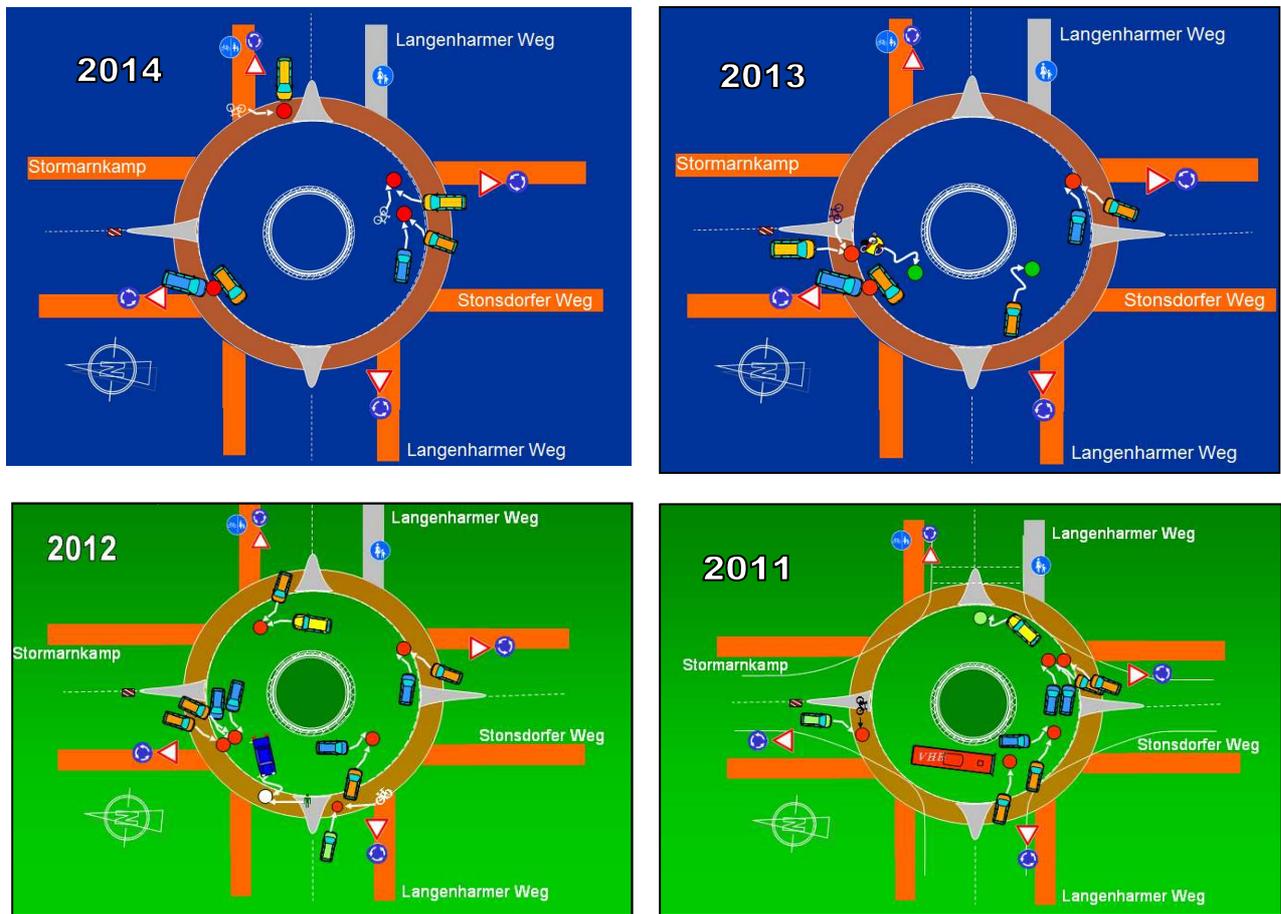


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	10.01.	06:26	3		Pkw befährt Stonsdorfer Weg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
2	S 2	19.05.	20:14	3		Pkw befährt Stormarnkamp – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
3	P	20.07.	18:45	3	1 LV	Pkw befährt Stonsdorfer Weg – VU mit Rad auf der Kreisfahrbahn
4	P	08.08.	10:42	3	1 LV	Pkw befährt Langenharmer Weg in Rtg. NoMi – VU mit Rad auf der linken 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
4	2	0	2	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0	0

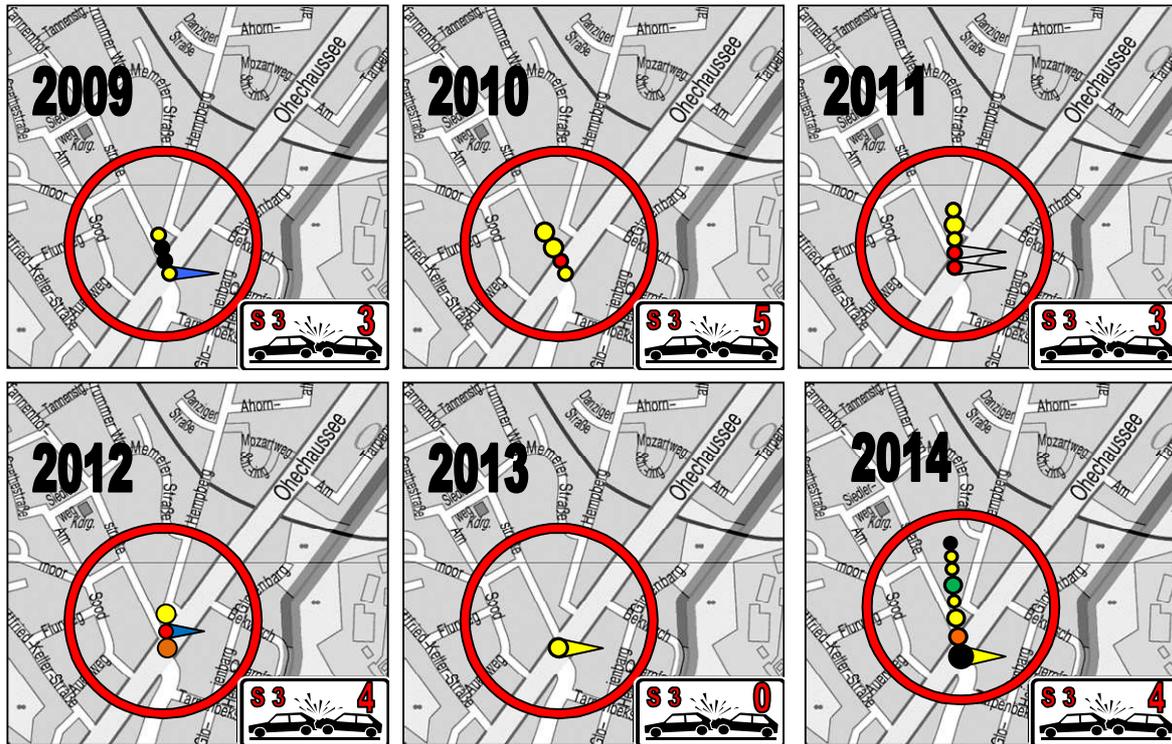
4.1 Unfalldiagramm Langenharmer Weg, Stonsd. Weg, Stormarnkamp



Vorjahre keine Häufungsstelle

5. Ohechaussee, Tannenhofstraße, Rugenbarg

DTV: 29.500 Kfz/24 h

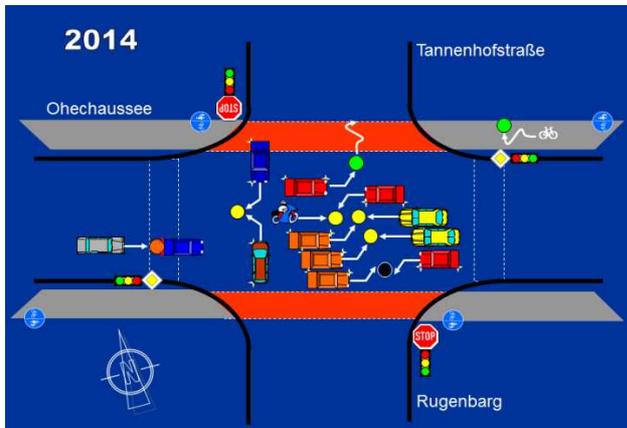


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

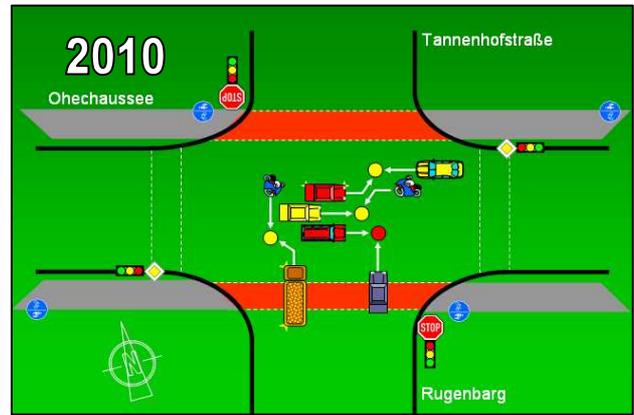
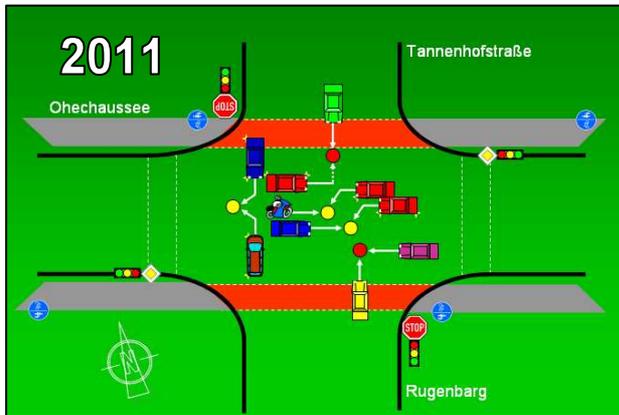
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	20.03.	12:00	2		Pkw biegt von der B 432 nach links in die Tannenhofstraße ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
2	P	28.04.	16:36	2	2 LV	Pkw biegt von der B 432 nach links in den Rugenbarg ab – VU mit entgegenkommendem Krad
3	P	30.04.	15:02	6	1 LV	Pkw befährt Ohechaussee in Rtg. Bad Segeberg – Aufprall am Stauende auf wartenden Pkw
4	S 2	08.07.	17:03	2		Pkw biegt vom Rugenbarg nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw der nach rechts abbiegt
5	P	07.08.	09:30	7	1 TV	Rad (0,10 %) befährt re. Radweg der B 432 in Rtg. HH – VU mit Mast, Sturz kopfüber mit Todesfolge
6	S 2	07.08.	13:00	2		Pkw biegt von der B 432 nach links in den Tannenhofstr. ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	S 2	07.11.	09:47	7		Pkw wartet als Linksabbieger in Rugenbarg, setzt zurück – VU mit entgegenkommendem Pkw
8	P	16.11.	00:54	1	1 LV	Pkw biegt mit Fahrfehler von der B 432 nach links in Rtg. Norden ab – Abkommen nach rechts (Mauer)

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

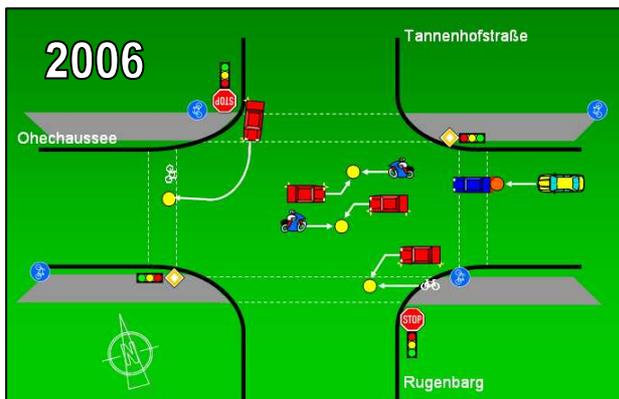
5.1 Unfalldiagramm Ohechaussee, Tannenhofstraße, Rugenbarg



Vorjahre keine UHS

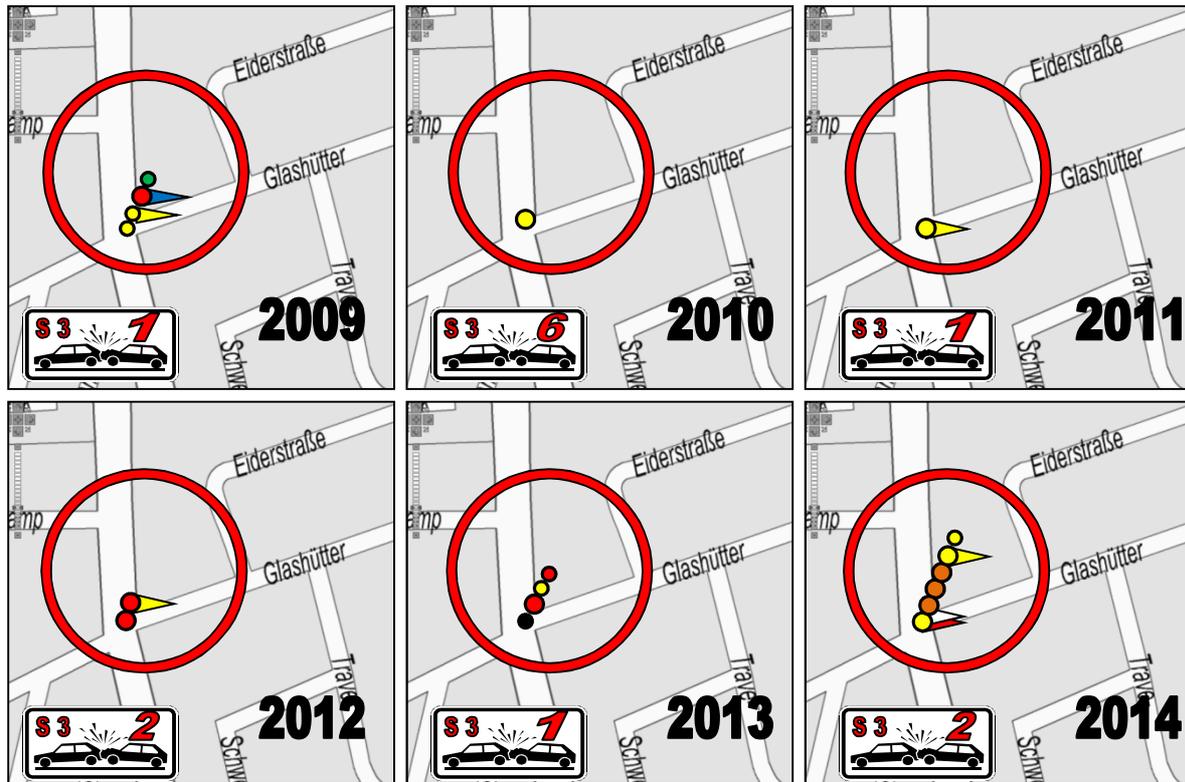


Vorjahre keine UHS



6. Poppenbütteler Straße, Glashütter Damm

KPB: 29.750 Kfz/24 h



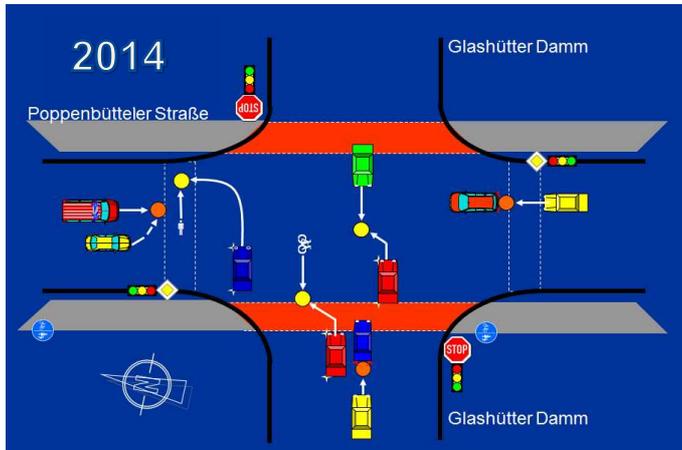
Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	13.02.	10:32	2	1 SV	Pkw biegt vom Glashütter Damm nach links in Rtg. Norden ab – VU mit parallel gehendem FG
2	P	15.02.	07:55	6	1 LV	Pkw befährt Glashütter Damm in Rtg. Osten – Aufprall am Stauende auf wartenden Pkw
3	P	20.03.	16:15	6	1 LV	Pkw befährt Poppenbütteler Str. in Rtg. HH, schert nach links aus – VU mit nachfolgendem RTW (SR)
4	P	30.04.	09:00	6	1 LV	Pkw befährt Poppenbütteler Straße in Rtg. Norden – Aufprall am Stauende auf wartenden Pkw
5	P	26.06.	09:29	2	1 LV	Pkw biegt vom Glashütter Damm nach links in Rtg. Norden ab – VU mit entgegenkommendem Rad
6	S 2	12.09.	14:48	2		Pkw biegt vom Glashütter Damm nach links in Rtg. Norden ab – VU 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
8	5	0	1	2	4	1	0	0	3	0	0	0	3	0

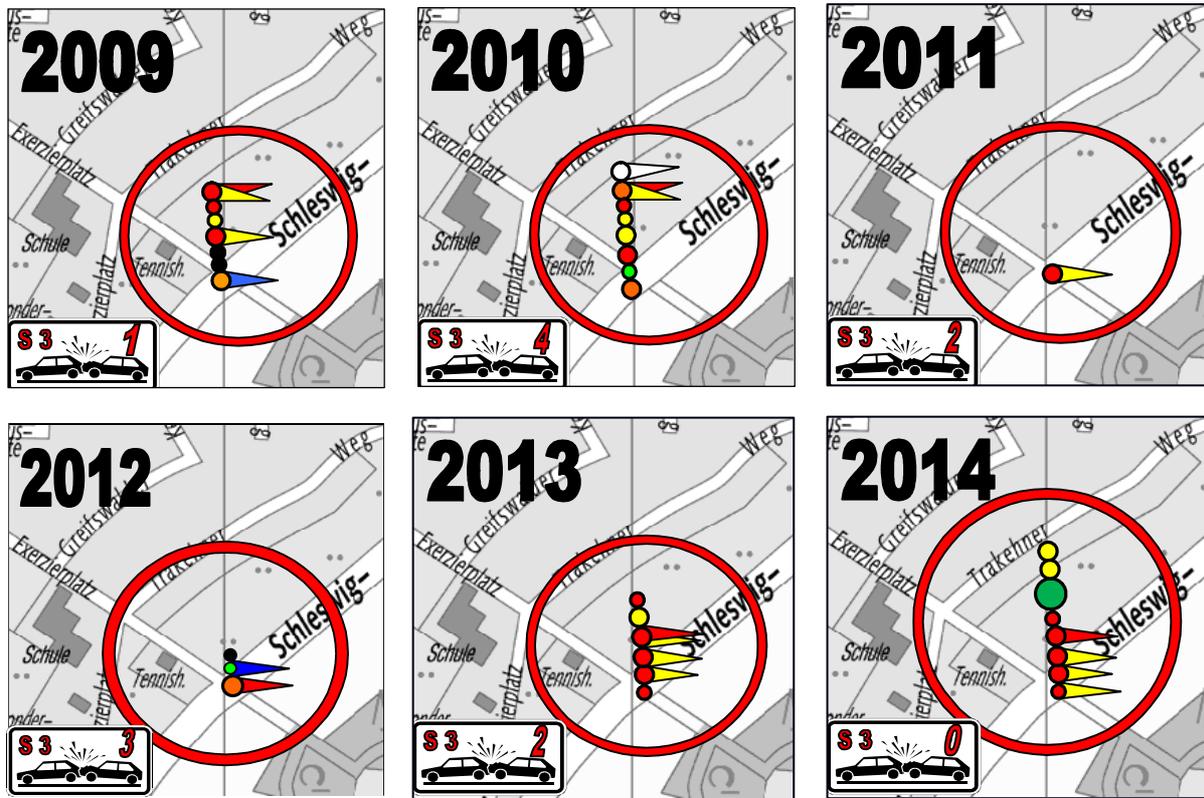


6.1 Unfalldiagramm Poppenbütteler Straße, Glashütter Damm



7. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

KPB: 21.750 Kfz/24 h

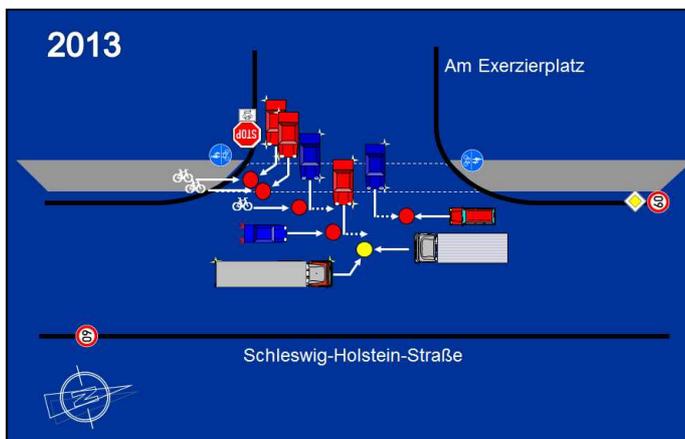
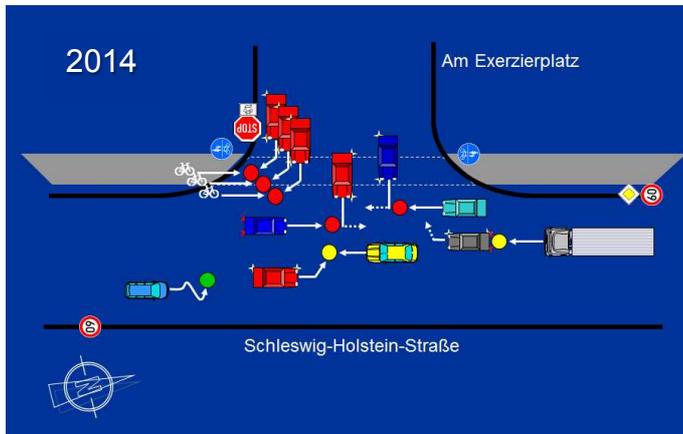


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	19.02.	05:18	1	2 TV	Pkw befährt Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. Norden und kommt nach rechts ab – Kollision mit Straßenbaum
2	S 2	19.05.	13:30	3		Pkw biegt nach links in die SH-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Süden
3	P	10.06.	16:25	2	1 LV	Pkw befährt Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. Süden, wartet als Rechtsabbieger – VU mit nachfolgendem Lkw
4	P	06.10.	18:29	2	1 LV	Pkw biegt nach links in die Straße Am Exerzierplatz ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	24.11.	17:26	3	1 LV 1 SV	Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
6	S 2	27.11.	17:15	3		Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden
7	P	11.12.	20:01	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden
8	P	16.12.	18:45	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die SH-Straße ab – Kollision mit Rad auf Furt in Rtg. Norden

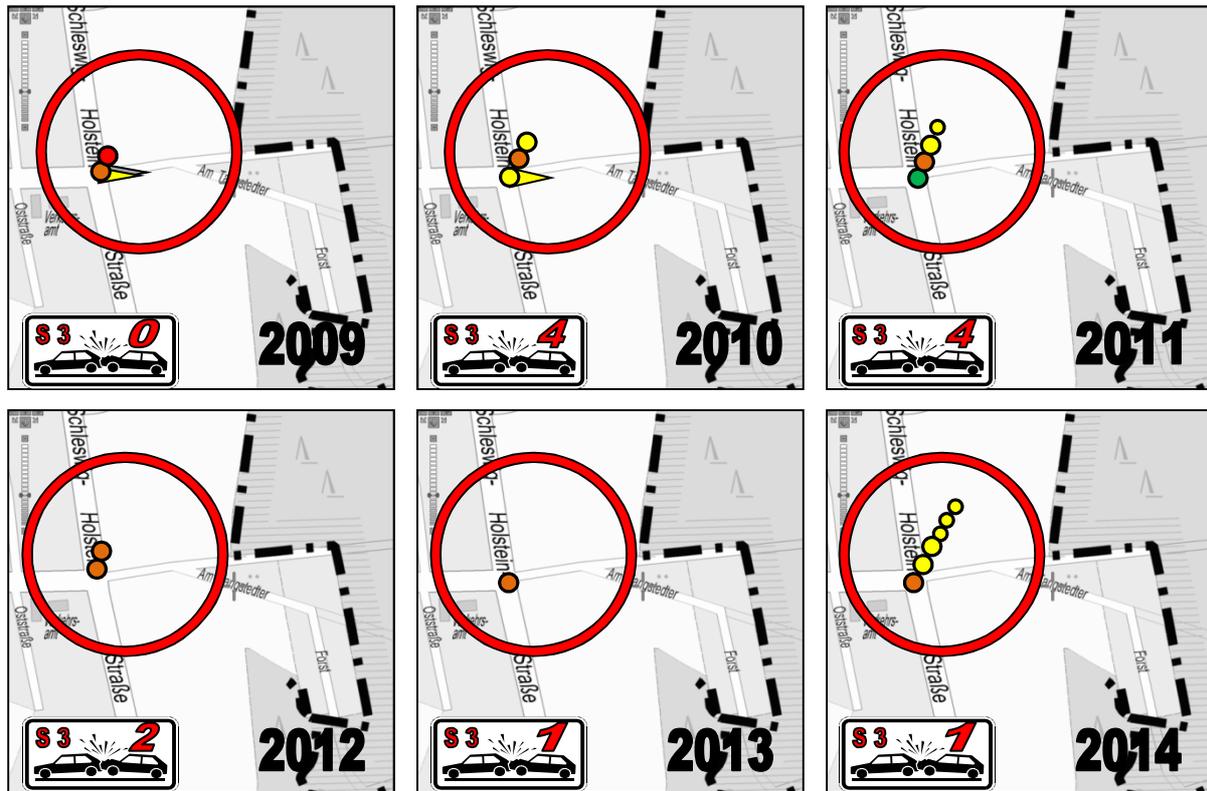
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
8	6	0	2	0	5	1	2	1	2	5	0	0	0	0

7.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz



8. S-H-Str, Harckesheyde, Am Tangstedter Forst

KPB: 29.750 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	10.02.	16:45	6	1 LV	Lkw befährt L 284 in Rtg. Norden – Aufprall am Stauende auf 2 wartende Pkw
2	S 2	12.07.	19:15	2		Pkw biegt von der Harckesheyde nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	28.07.	08:30	2		Pkw biegt von der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
4	P	27.09.	17:22	2	3 LV	Pkw biegt von der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	30.10.	06:55	2		Pkw biegt von der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit entgegenkommendem Lkw
6	P	29.12.	16:55	2	1 LV	Pkw biegt von Geradeausspur der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – 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
7	3	0	3	1	5	0	0	0	5	0	0	0	1	0

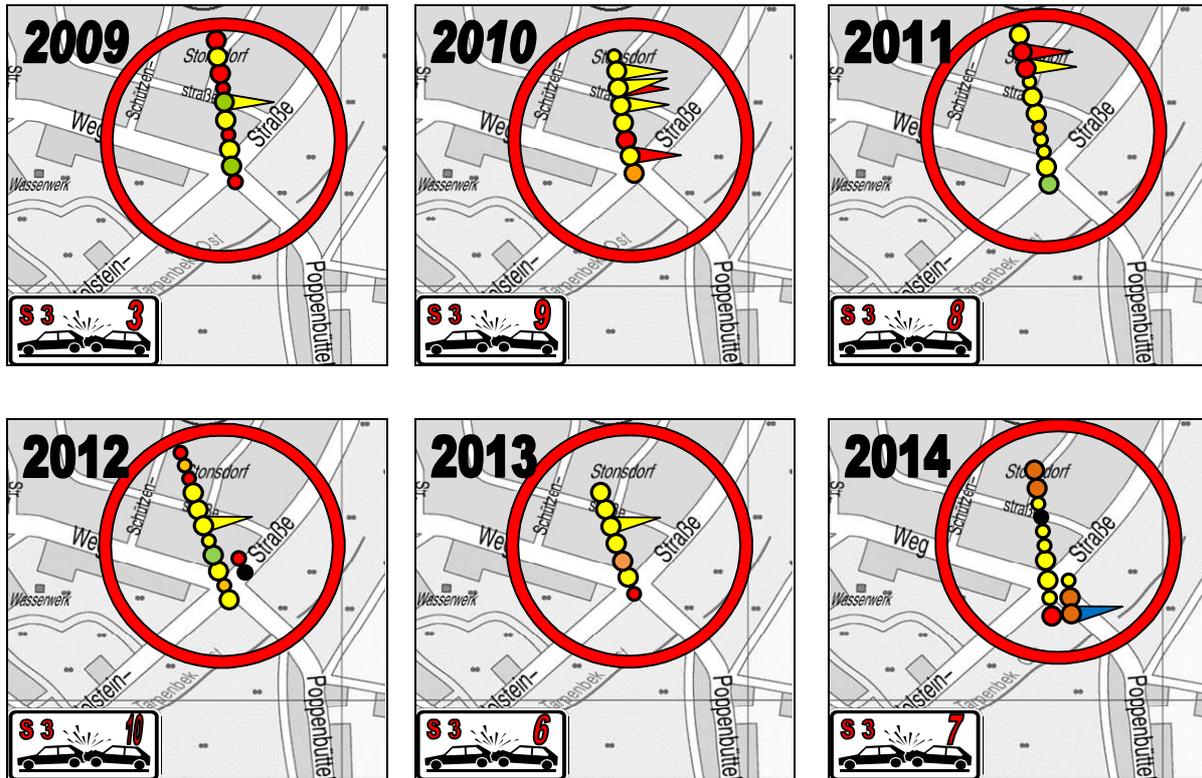


8.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Harckesheyde, Am Tangstedter Forst



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

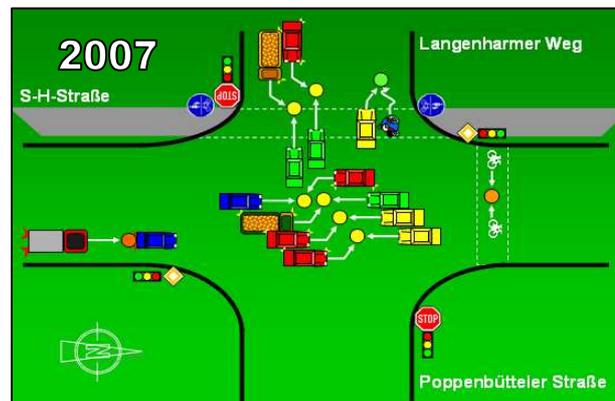
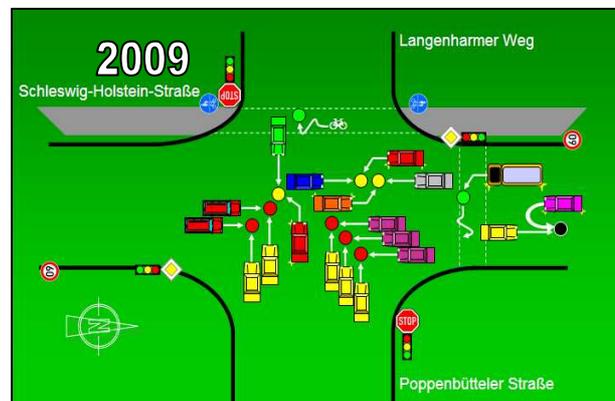
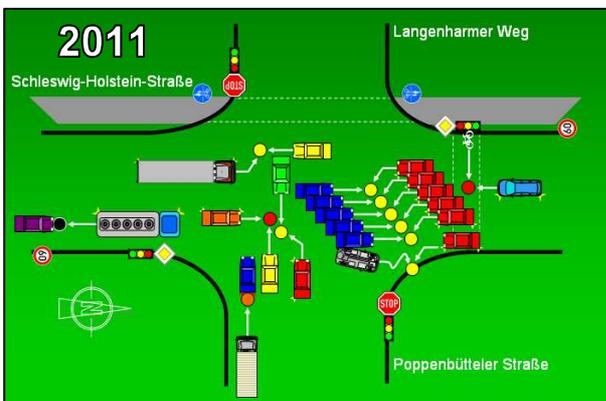
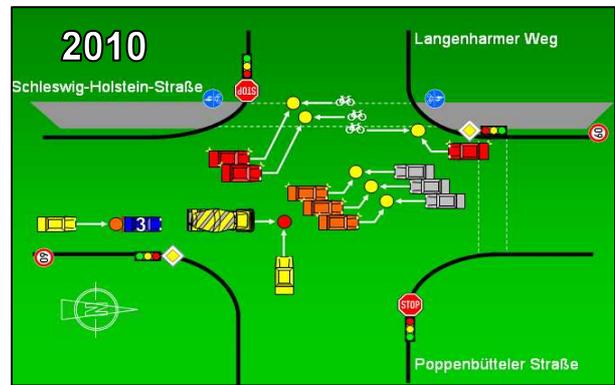
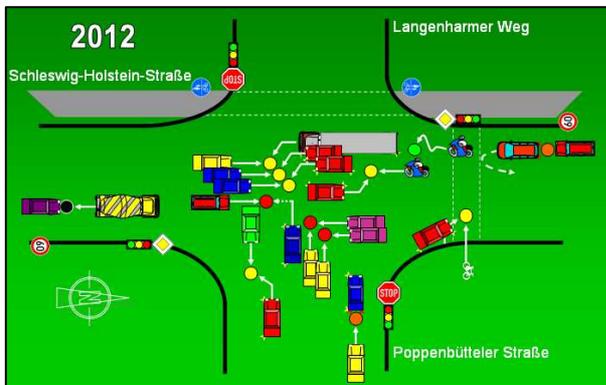
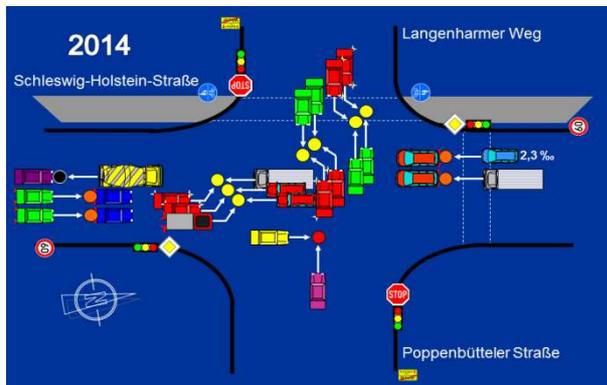
KPB: 36.750 Kfz/24 h



Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	02.02.	14:00	3	1 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend die S-H-Straße in Rtg. Norden – VU mit Pkw aus Rtg. Poppenbütteler Straße
2	P	22.02.	09:50	2	1 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. HH ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	S 1	13.03.	12:20	2		Pkw (körperl. Mangel) biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. HU ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
4	P	22.03.	18:23	2	2 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. HH ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	01.04.	08:19	2		Lkw biegt von S-H-Straße nach links in Rtg. Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
6	S 2	08.05.	08:08	2		Lkw biegt von S-H-Straße nach links in Rtg. Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Lkw
7	S 2	12.05.	10:35	7		Lkw befährt S-H-Straße in Rtg. Norden und stoppt bei Rotlicht – setzt zurück und kollidiert mit nachfolgendem Pkw
8	S 2	29.06.	15:30	2		Pkw biegt vom Langenharmer Weg nach links in Rtg. H-U ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
9	P	15.08.	11:28	6	1 LV	Lkw befährt S-H-Straße in Rtg. Süden – VU am Stauende mit vorausfahrendem Pkw
10	P	08.09.	15:23	6	1 LV	Pkw wartet vor LSA der S-H-Straße in Rtg. Norden – VU mit nachfolgendem Pkw
11	P	16.11.	19:10	6	1 LV	Pkw wartet vor LSA der S-H-Straße in Rtg. Süden – VU mit nachfolgendem Lkw (2,3 ‰)
12	S 2	10.12.	22:29	2		Pkw biegt von der S-H-Str. nach links in den Langenharmer Weg ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
13	P	23.12.	16:25	6	1 LV	Pkw wartet vor LSA der S-H-Straße in Rtg. Norden – VU mit nachfolgendem Pkw

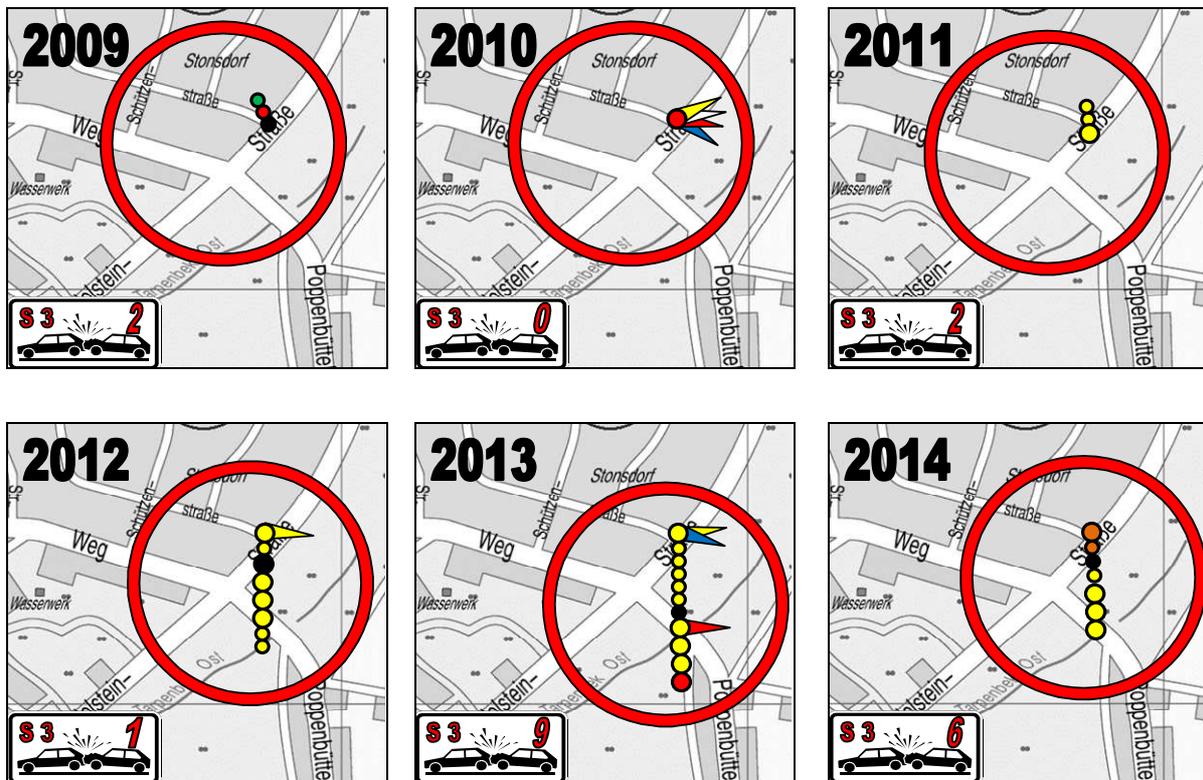
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
20	7	1	5	7	8	0	0	0	7	1	0	0	4	1

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



10. Schleswig-Holstein-Straße*, Stormarnstraße

*DTV: 22.500 Kfz/24 h

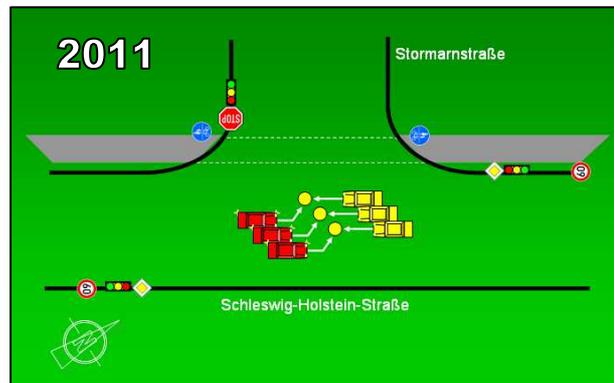
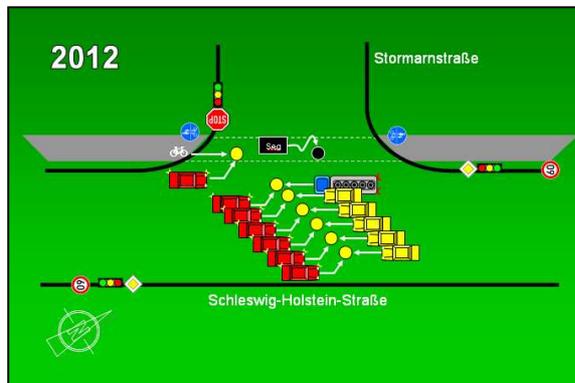
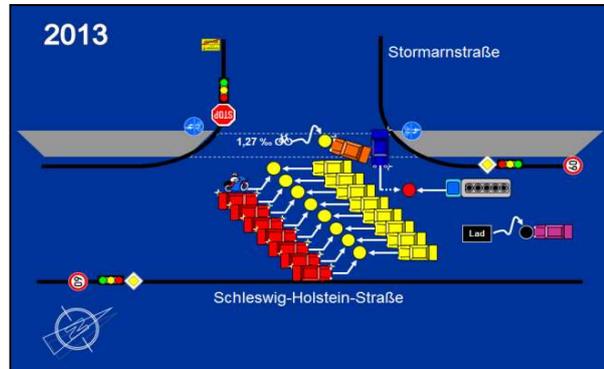
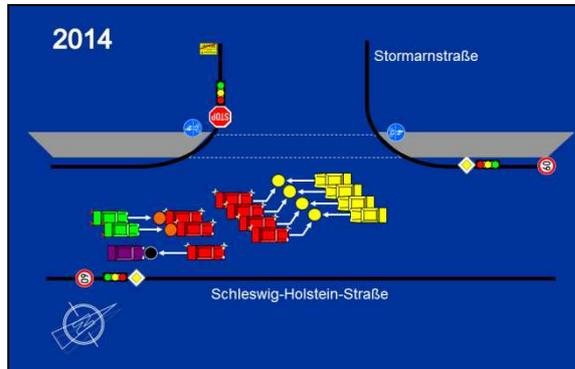


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	15.03.	15:42	2	3 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	17.04.	16:29	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	15.05.	17:45	2	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
4	P	24.06.	15:55	2	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	18.10.	11:55	7		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab, stoppt und setzt zurück – VU mit nachfolgendem Pkw
6	S 1	20.10.	21:55	6		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab, stoppt unvermittelt – Kollision mit nachfolgendem Pkw (o. FE)
7	P	19.12.	16:01	6	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab, stoppt unvermittelt – Kollision mit nachfolgendem Pkw

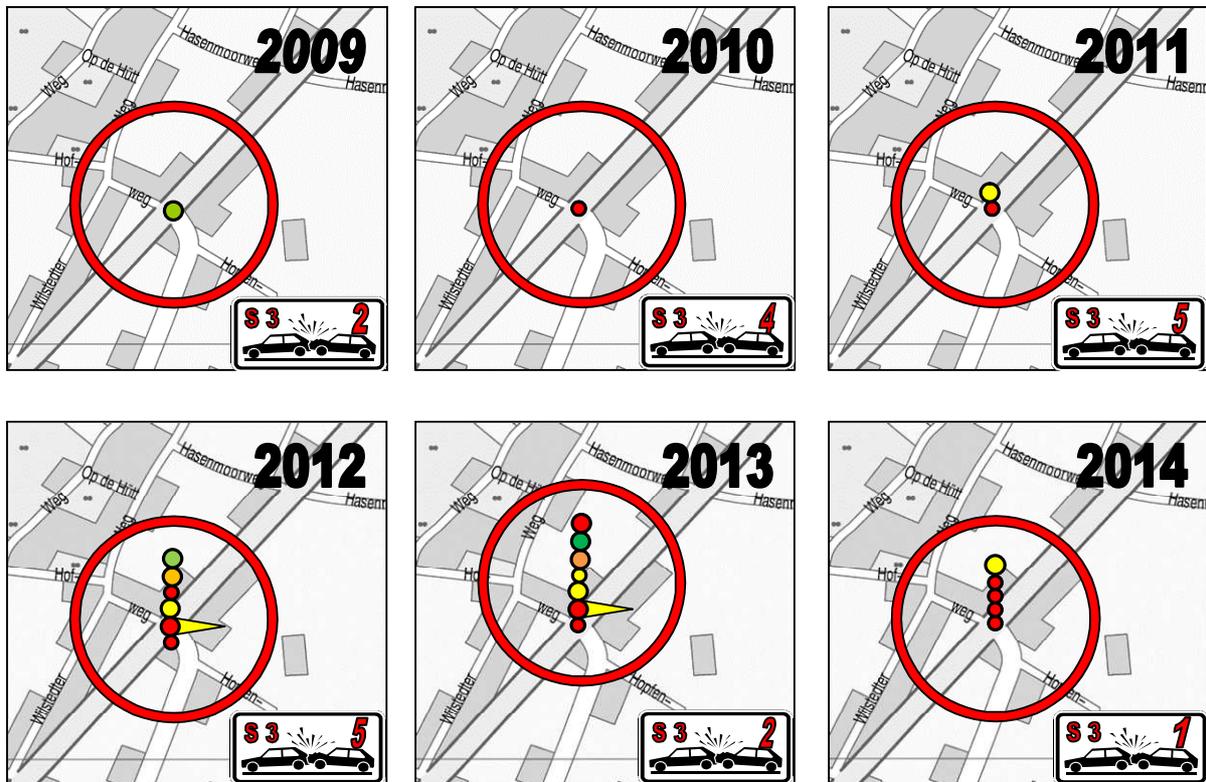
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
13	4	1	2	6	6	0	0	0	4	0	0	0	2	1

10.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Stormarnstraße Umbau/Fertigstellung 2016/2017



Vorjahre keine Häufungsstelle

11. Segeberger Ch., Hummelsbt. Steindamm, Hofweg **KPB: 21.500 Kfz/24 h**

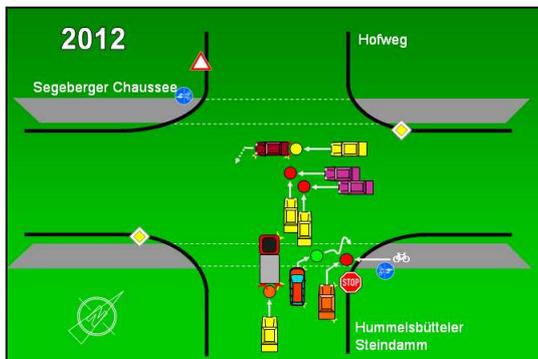
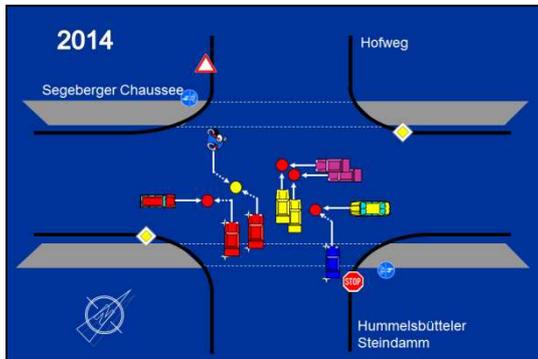


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	16.01.	16:24	3		Pkw kreuzt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hofweg – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg
2	S 2	21.03.	17:53	3		Pkw kreuzt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hofweg – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg
3	P	21.09.	11:18	2	1 LV	Pkw biegt vom Hummelsbütteler Steindamm nach links auf die B 432 ab – VU mit Krad als Linksabbieger aus Hofweg
4	S 2	09.11.	12:17	3		Pkw biegt vom Hummelsbütteler Steindamm nach links auf die B 432 ab – VU mit Pkw aus Rtg. Segeberg
5	S 2	15.12.	12:29	3		Pkw biegt vom Hummelsbütteler Steindamm nach links auf die B 432 ab – VU mit Pkw aus Rtg. Hamburg

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

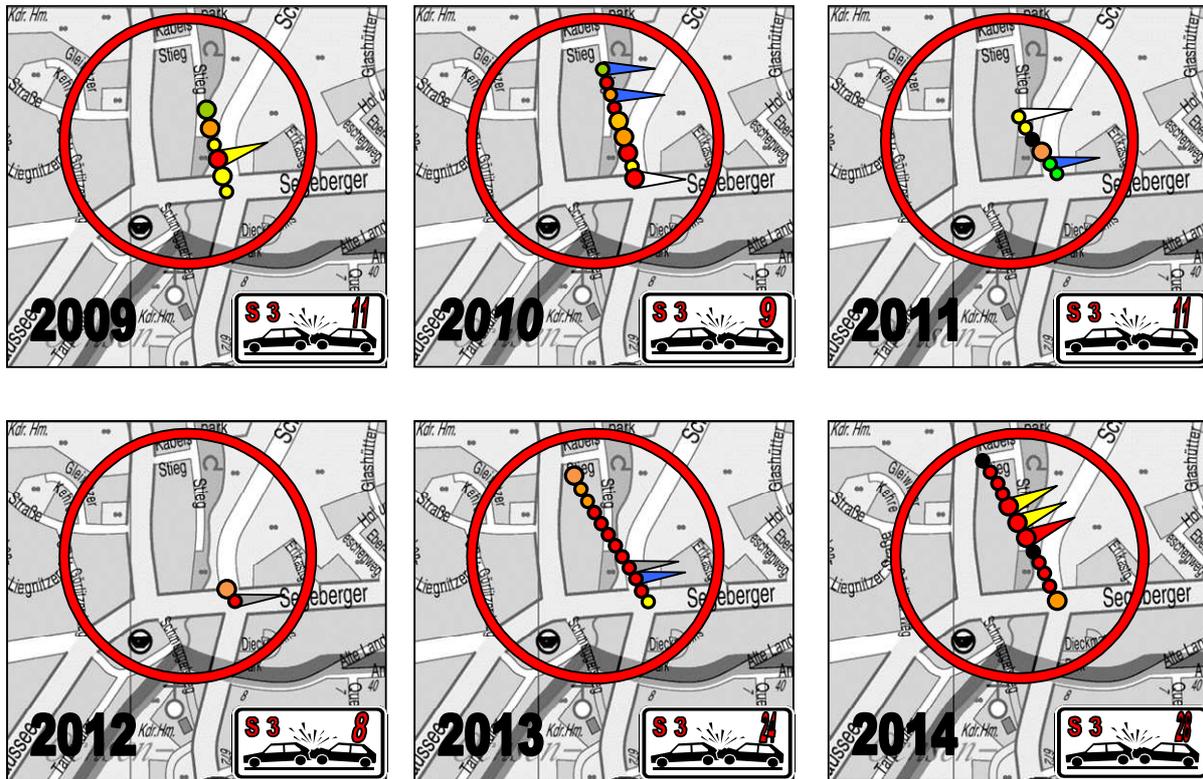
11.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, Hummelsbütteler Steindamm, Hofweg



2006 – 2011 keine Häufungsstelle

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

DTV: 48.416 Kfz/24 h

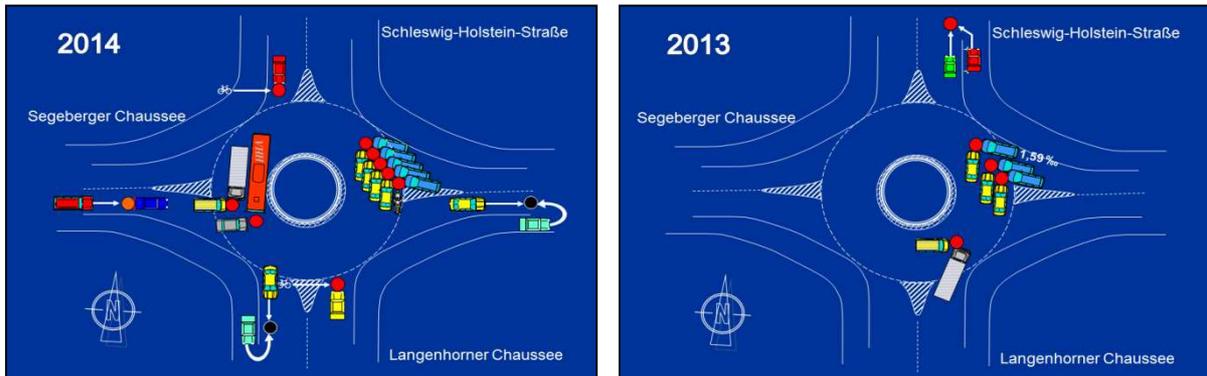


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	04.02.	17:57	6	1 LV	Pkw wartet auf der B 432 in Rtg. SE auf Zufahrt in den Kreisverkehr – nachfolgender Pkw fährt auf
2	S 2	12.03.	08:15	3		Pkw fährt von der B 432 in Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit KOM auf der Kreisfahrbahn
3	S 2	03.04.	09:15	3		Pkw fährt von der B 432 in Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Lkw auf der Kreisfahrbahn
4	S 2	10.04.	17:16	3		Pkw fährt von der B 432 in Rtg. HH in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
5	S 2	14.04.	09:20	7		Pkw befährt Langenhorner Chaussee, biegt nach rechts ab (Einfädelung) und wendet – VU mit Pkw in Rtg. Segeberg
6	P	19.06.	16:07	3	1 LV	Pkw fährt von der Langenhorner Chaussee auf die Kreisfahrbahn – VU mit Rad von links auf Fußgängerüberweg
7	P	16.07.	19:33	3	1 SV	Pkw fährt von der B 432 in Rtg. HH in den Kreisverkehr – Kollision mit Krad auf der Kreisfahrbahn
8	S 2	24.07.	15:54	3		Krad fährt von der B 432 in Rtg. HH in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
9	P	05.08.	14:45	3	1 LV	Pkw befährt die Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. HH – VU mit Rad von rechts auf Fußgängerüberweg
10	S 2	25.08.	14:30	7		Pkw befährt Langenhorner Chaussee in Rtg. Süden und wendet am Tunnelende – VU mit nachfolgendem Pkw
11	S 2	07.12.	23:15	3		Pkw befährt die Segeberger Chaussee in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
12	S 2	10.12.	17:00	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
40	4	0	8	28	3	1	0	0	0	9	0	0	1	2

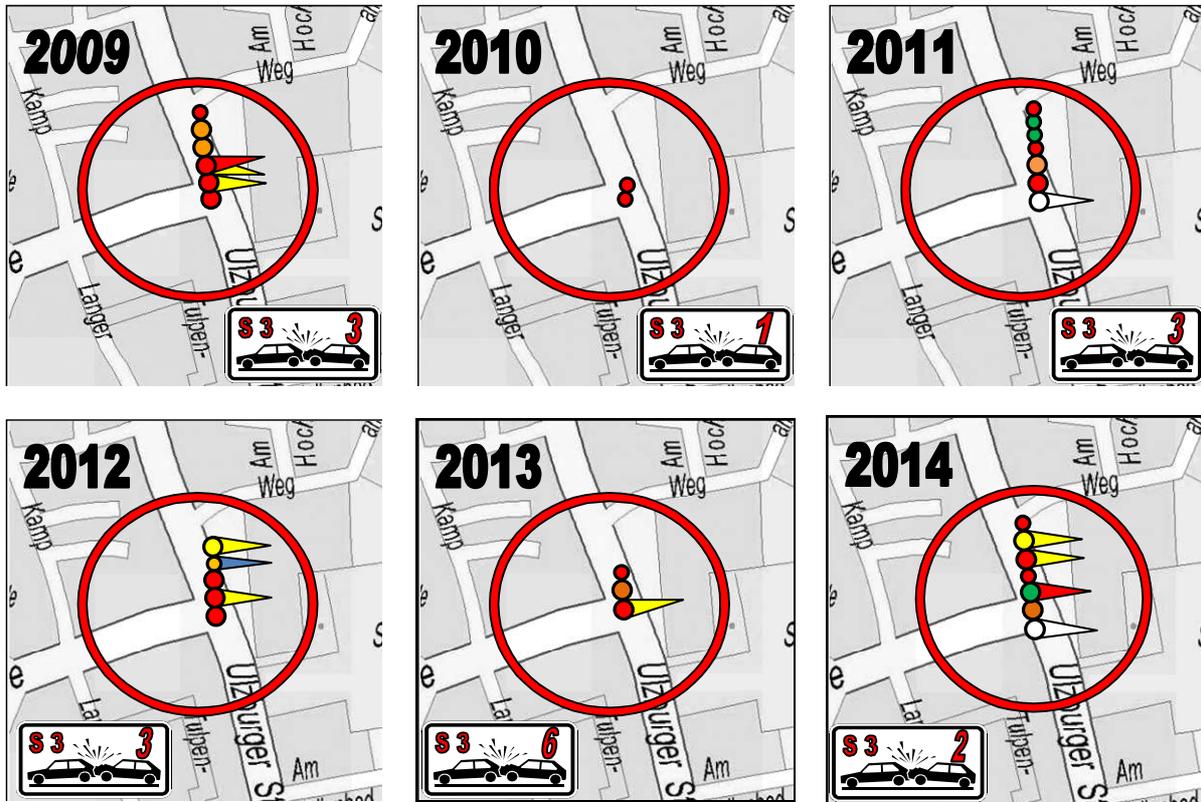
12.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, SH-Str., Langenhorner Ch.



Während der Bauzeit im Jahre 2012 war der Knotenpunkt nicht als Häufungsstelle ausgewiesen.

13. Ulzburger Straße, Marommer Straße

KPB: 26.500 Kfz/24 h



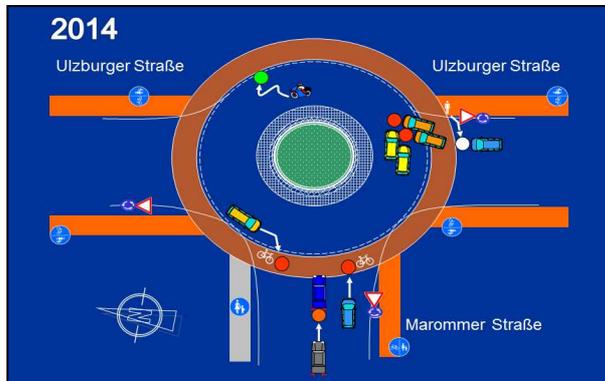
Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	15.05.	19:34	4	1 LV	Fußgänger quert die südliche Furt der Ulzburger Straße in Rtg. Westen – VU mit einfahrendem Pkw
2	P	01.07.	13:00	6	1 LV	Pkw befährt Marommer Straße und stoppt verkehrsbedingt – VU mit nachfolgendem Pkw (2)
3	S 2	01.09.	14:45	3		Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Norden – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
4	P	16.09.	18:15	1	1 SV	Krad befährt die Ulzburger Straße in Rtg. Norden und stürzt nach Bremsmanöver (Alleinbeteiligt)
5	P	10.11.	07:25	3	1 LV	Rad quert die Furt der Marommer Straße in Rtg. Norden – VU mit einfahrendem Pkw
6	P	15.12.	17:00	2	1 LV	Pkw biegt von der Kreisfahrbahn in die Marommer Straße ein – VU mit Rad auf rechter Furt
7	S 2	21.12.	15:25	3		Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Norden – 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
9	5	0	2	2	4	1	0	1	1	3	1	0	1	0

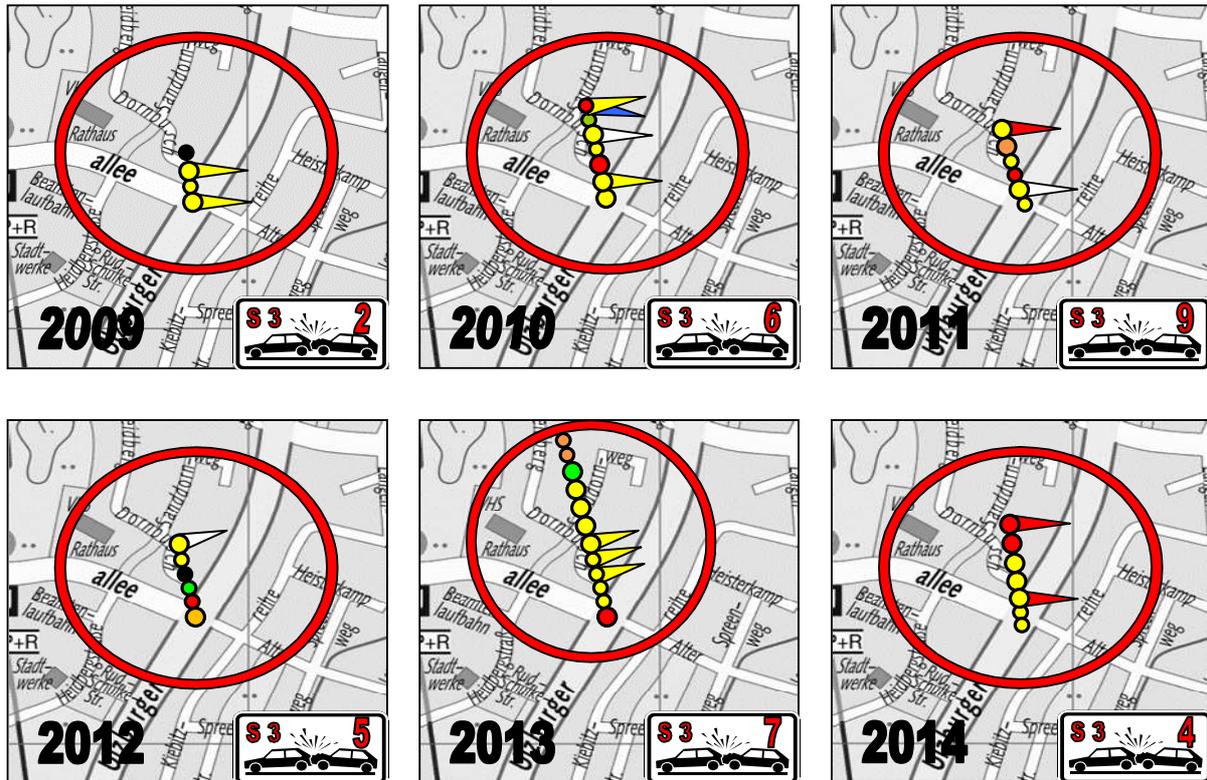
13.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Marommer Straße

2010 und 2013 keine Häufungsstelle



14. Ulzburger Str., Rathausallee, Alter Kirchenweg

KPB: 34.750 Kfz/24 h

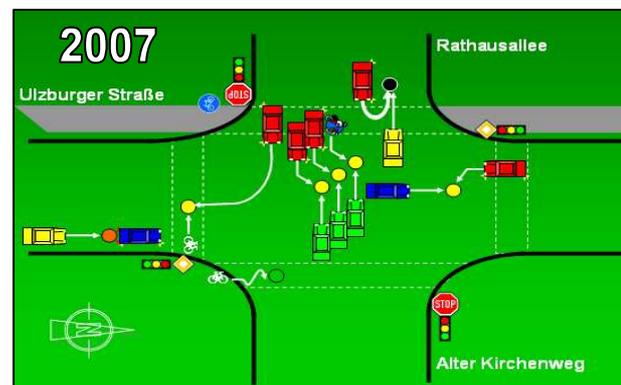
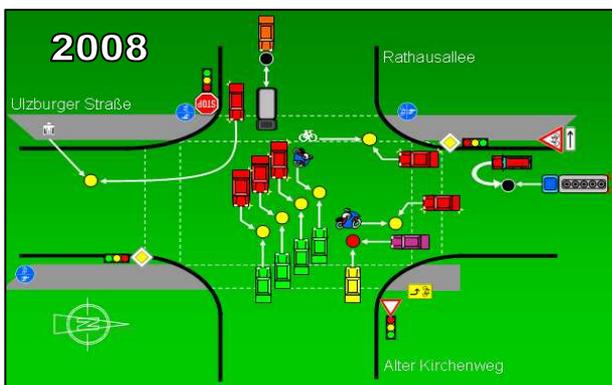
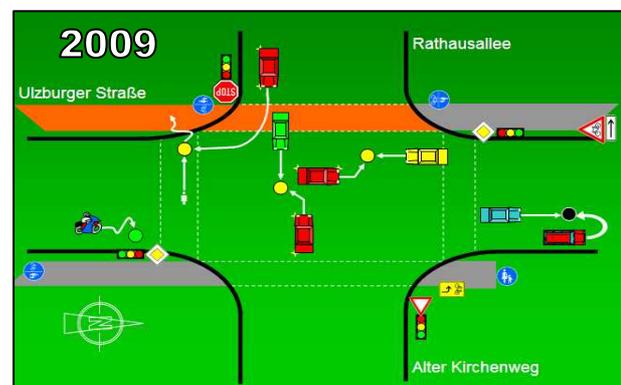
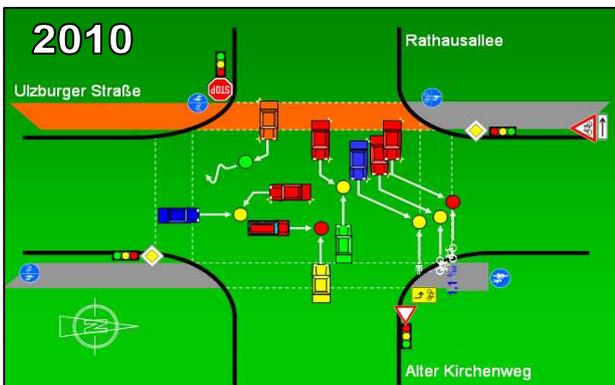
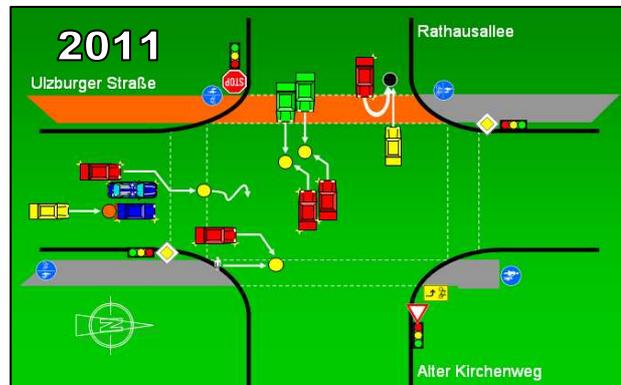
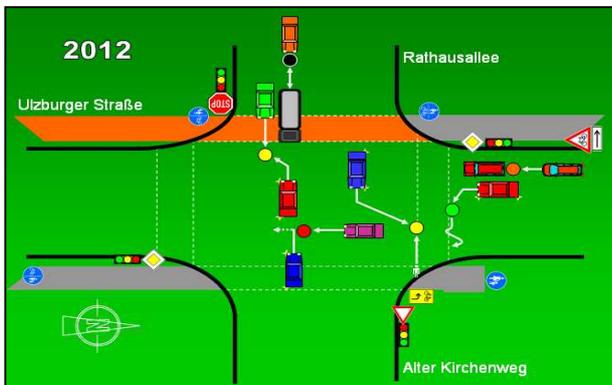
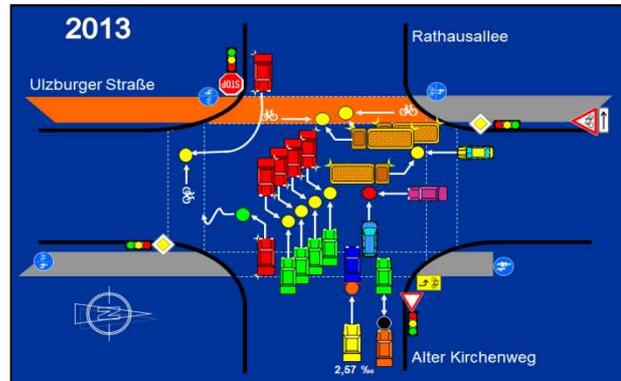
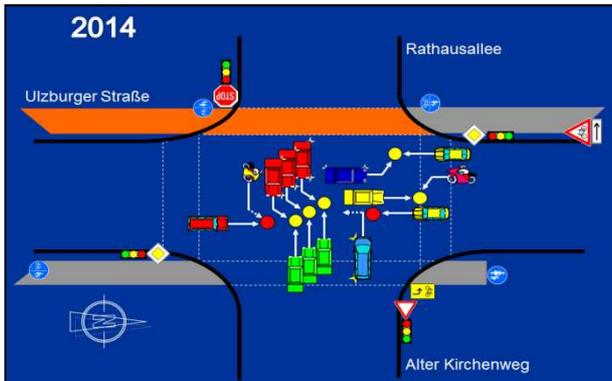


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2014

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	21.03.	08:35	2	2 LV	Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	21.03.	15:10	2		Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	P	12.06.	16:00	3	1 LV	Pkw befährt den Alter Kirchenweg als Linksabbieger und wartet auf der Kreuzung – VU mit Pkw aus Rtg. Norden
4	P	23.08.	23:40	3	1 SV 2 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend die Ulzburger Str. in Rtg. HU – VU mit Mofa als Linksabbieger aus Rtg. Rathausallee
5	S 2	29.10.	17:32	2		Pkw biegt von Ulzburger Straße nach links in Rtg. Rathausallee ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
6	P	03.11.	13:44	2	1 LV	Pkw biegt von Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
7	P	04.11.	06:40	2	1 SV	Mofa biegt von der Ulzburger Straße nach links in den Alten Kirchenweg ab – VU 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
11	5	0	2	4	6	2	0	0	5	2	0	0	0	0

14.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg



Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen

A. Schleswig-Holstein-Straße

Im Zeitraum von Oktober 2012 bis zum 31.12.2014 ereigneten sich auf der Landesstraße 284 (Schleswig-Holstein-Straße) insgesamt 107 polizeiaufnahmepflichtige Unfälle, davon fünf Verkehrsunfälle, bei denen acht Beteiligte tödlich verletzt wurden. Zum Zeitpunkt der Unfälle mit den jeweils tödlichen Verletzungsfolgen war in drei Fällen die Fahrbahnoberfläche jeweils feucht (nass).

Weil sich die schweren Unfälle innerhalb eines so kurzen Zeitraums signifikant häuften und um eine mögliche Ursache für weitere schwere Verkehrsunfälle ausschließen zu können, wurde neben den gutachterlichen Einzel-Unfalluntersuchungen auch eine Griffigkeitsprüfung der Fahrbahnoberfläche veranlasst und im Auftrag des LBV durch das Asphalt-Labor Wahlstedt durchgeführt.

Dabei wurde festgestellt, dass einige Bereiche der Schleswig-Holstein-Straße, und zwar zwischen den Streckenkilometern 5,5 und 6,0 und zwischen dem Kilometer 9,0 und 9,5 eine Unterschreitung der Schwellenwerte für Straßengriffigkeit erreichten. Zudem wurden ab dem Kilometer 3,5 und bis zum Ende der Schleswig-Holstein-Straße (Kilometer 9,5) große Abschnitte mit dem Statuswert „Warngrenze“ gemessen.

Die Griffigkeitsmessungen wurden sodann auf die Unfallörtlichkeiten übertragen, bei denen Beteiligte tödliche Verletzungen erlitten. Die Messung im Bereich der Unfallstelle von 10.10.2012 (KM 8,2) betrug 0,45 m-V,T ($m_{V,T}$) und liegt somit an der unteren Grenze zum Warnwert. Einschränkend ist auszuführen, dass zwischen dem Unfallereignis und dem Tag der Messfahrt bereits 17 Monate Zeitdifferenz zu berücksichtigen sind. Eine mitursächliche Zuordnung kann somit für diesen Unfall nicht mehr unterstellt werden.

Der Sachverständige des Dekra führt in seinem Gutachten zu diesem Verkehrsunfall und im Hinblick auf die Fahrbahnbeschaffenheit aus, dass *sonstige Faktoren, die das Fahrverhalten beeinflussen konnten, im Rahmen der Unfallaufnahme nicht festgestellt werden konnten.*

Der zweite tödliche Verkehrsunfall innerhalb dieses Zeitraums ereignete sich am 09.07.2013 und in Höhe des Streckenkilometers 4,5. Die Griffigkeitsmessung betrug hier 0,41 m-V,T ($m_{V,T}$) und liegt somit unterhalb der Grenze zum Warnwert. Zwischen der Messfahrt und dem Unfall befindet sich eine Zeitdifferenz von 8 Monaten und die Fahrbahnoberfläche war zum Unfallzeitpunkt nicht nass/feucht sondern trocken. Auch bei diesem Verkehrsunfall wurde ein Dekra-Sachverständiger hinzugezogen, der ebenfalls *keine negativ beeinflussenden Faktoren an der Beschaffenheit der Fahrbahnoberfläche feststellen konnte.* Weiterhin sind dem Unfallablauf keine geschwindigkeitsrelevanten Merkmale zu entnehmen, sondern ein eindeutiger Fahrfehler eines der Beteiligten (zu dichtes Auffahren eines Kradfahrers in Überholabsicht auf vorausfahrenden Pkw).

Beim dritten Unfall mit tödlichen Verletzungsfolgen am 29.12.2013 und in Höhe des Streckenkilometers 3,5 waren hingegen eindeutig und zweifelsfrei Feststellungen einer sehr hohen Geschwindigkeitsüberschreitung zu treffen (hohes Ausfahren von den ersten drei Schaltgängen eines Pkw Ferrari mit Abkommen vom Fahrstreifen in den Gegenverkehr). Die drei Monate später erfolgte Griffigkeitsmessung des Asphalt-Labors betrug hier 0,42 m-V,T ($m_{V,T}$) und lag somit ebenfalls unterhalb der Grenze zum Warnwert. Dem Gutachten des Dekra-Sachverständigen ist dazu zu entnehmen, dass *die Fahrbahnoberfläche eine jahreszeittypische Feuchte in unterschiedlichen Intensitäten aufwies und leichte Verschmutzungsrückstände vorhanden waren, jedoch relevante Verminderungen der Haftungseigenschaften nicht festgestellt werden konnten.* Bei diesem Verkehrsunfall ist aus polizeilicher Sicht ein Griffigkeitsmangel als mögliche Mitursache dennoch nicht gänzlich auszuschließen.



Der vorletzte Unfall mit tödlichem Ausgang ereignete sich in Höhe des Streckenkilometers 2,3 am 19.02.2014 und damit nur fünf Wochen vor der Messfahrt des Laborfahrzeuges. Am Unfalltag war ein Fahrzeugführer aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit nach rechts von der Fahrbahn abgekommen und gegen einen Baum geprallt, Fahrer und Beifahrer erlitten noch vor Ort ihren schweren Verletzungen. Der Unfallgutachter vermerkt dazu, *dass auf der gesamten Fahrbahn eine Oberflächen-Wasserbildung vorhanden war. Sonstige, das Fahrverhalten beeinflussende Faktoren, konnten im Rahmen der Unfallaufnahme nicht festgestellt werden.* Die Griffigkeitsmessung des Asphalt-Labors betrug hier 0,45 m-V,T (^m_{v,t}) und lag somit mit 0,1 m-V,T (^m_{v,t}) nur ganz leicht oberhalb der Grenze zum Warnwert.

Ein besonderes mediales Interesse rief der Unfall vom 8.11.2014 hervor, als ein Pkw-Fahrer mit einem Sportwagen der Marke McLaren beim Beschleunigen in den Gegenverkehr geriet und dort mit einem entgegenkommendem Kleinwagen kollidierte. Zwei Menschen starben, ein achtjähriges Kind überlebte den Unfall schwer verletzt.

Aus der Gesamtbetrachtung der näheren Umstände dieser fünf Verkehrsunfälle ist mit äußerst hoher Wahrscheinlichkeit abzuleiten, dass die Unfallfolgen auch eingetreten wären, wenn eine durchgängige 60 km/h-Beschilderung vorhanden gewesen wäre. Die weiteren 102 Verkehrsunfälle, die sich ebenfalls innerhalb dieses Zeitraums auf der Schleswig-Holstein-Straße ereigneten, weisen nur äußerst selten geschwindigkeitsrelevante (Haupt-) Ursachen auf. Zudem befinden sich die überwiegende Anzahl (87 %) der Unfallörtlichkeiten auf bereits geschwindigkeitsreduzierten Streckenabschnitten mit einer jeweils dort angeordneten 60 Km/h-Regelung. Zur besseren Einordnung wurden die Falldaten dieser Unfälle in einer Tabelle gelistet und nach der dort festgelegten Abschnittskilometrierung geordnet, diese Übersicht ist dem Verkehrsreport als Anlage beigefügt.

Fazit

Aus verkehrlicher Sicht ist somit weder aus den Erkenntnissen dieses Lagebildes noch aus Gründen anderer besonderer Gefahrenmomente (stark negative Griffigkeitsmerkmale oder sehr hohe Delinquenzquoten bei Geschwindigkeitsüberschreitungen) eine durchgängige Geschwindigkeitsanordnung von 60 km/h auf der Schleswig-Holstein-Straße angezeigt. Darüber hinaus wäre ein solches Geschwindigkeitsniveau auch nur mit einer flächendeckenden Verkehrsüberwachung zu erreichen, was wiederum mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer ungewollten Verlagerung der Verkehrsströme führen würde.

Die Unfallchronologie auf der Schleswig-Holstein-Straße

Die Unfälle mit den Todesfolgen aus den Jahren 2012, 2013 und 2014 ereigneten sich wie folgt:

I. 10. Oktober 2012, 13:20 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 geklärt 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. 09. Juli 2013, 21:08 Uhr

Ein 19jähriger 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 60jähriger 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 20jährige 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 Abschleuderung 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.

III. 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 Fahrerin eines Kleinwagens, die ihrerseits die Schleswig-Holstein-Straße in Gegenrichtung befahren hatte.

Die Wucht des Aufpralls war so stark, dass die Fahrerin des Kleinwagens und die Mitsassantin 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 Gegenfahrspur führte. Die Kollision erfolgte auf der Fahrspur 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.

IV. 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.

V. 08. November 2014, 10:26 Uhr

Ein 26-jähriger Fahrer eines Sportwagens befuhr bei relativ guten Sicht- und Witterungsverhältnissen die gänzlich außerorts gelegene und zum Unfallzeitpunkt leicht 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 Tunnelrampe eingefahren und beschleunigte sein Fahrzeug extrem stark.

500 Meter vom Tunnel entfernt geriet das Fahrzeug ins Schlingern und auf die Gegenfahrbahn. Dort kam es zu einem Frontalzusammenstoß mit dem 57-jährigen Fahrer eines Kleinwagens, die seinerseits die Schleswig-Holstein-Straße in Gegenrichtung befahren hatte.

Die Wucht des Aufpralls war so stark, dass der Fahrer des Kleinwagens und der Fahrer im Sportwagen ihren Verletzungen erlagen. Der achtjährige Mitinsasse im Sportwagen wurde bei dem Zusammenstoß schwer verletzt.



Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Aus der Schadenausprägung an beiden Fahrzeugen lässt sich neben der gegenläufigen Bewegung zusätzlich eine Winkelstellung von circa 169° zwischen den Längsachsen der Fahrzeuge ableiten.

Überträgt man diese Anstoßkonfiguration auf die Fahrbahn so ergibt sich eine Kollisionsstellung wie sie in einer nachfolgenden Abbildung abgebildet ist. Hierbei ist eine plausible Zuordnung zwischen den Schlagmarken und Kratzspuren und der Ausrichtung des Pkw McLaren, bei gleichzeitig vorliegender geradliniger Bewegung des Pkw Opel festzustellen.

Dementsprechend kann unter Berücksichtigung der im Rahmen der Unfallaufnahme gesicherten Anknüpfungspunkte, hier insbesondere der im Bereich der Richtung Hamburg führenden Fahrspur vorhandenen Schlagmarken, eine Kollisionsstellung der Fahrzeuge festgelegt werden, bei der der Pkw Opel auf der für ihn rechten, Richtung Hamburg führenden Fahrspur bewegt wurde.

Der Pkw McLaren befand sich zum Kollisionszeitpunkt nahezu vollständig auf der Gegenfahrbahn.

Anhand der im Rahmen der Unfallaufnahme gesicherten Spurenlage vor Ort ist festzustellen, dass es zu einer gegenläufigen Kollisionsbildung der beiden Fahrzeuge auf der Richtung Hamburg führenden Fahrspur der L284 gekommen ist.

Hinweise auf eine Fremdeinwirkung konnten im Rahmen der Unfallaufnahme nicht festgestellt werden. Die Untersuchung der Fahrzeuge hinsichtlich des technischen Zustandes und die Berechnung der exakten Kollisionsgeschwindigkeiten wurden nicht beauftragt.

B. Kothla-Järve-Straße

11. April 2014, 16:31

Ein 84jähriger Fahrer eines Kleinwagens befuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen die gänzlich außerorts gelegene und zum Unfallzeitpunkt trockene Kothla-Järve-Straße (K 113 mit abschnittsweiser 80 km/h-Begrenzung) aus Richtung Norderstedt in Richtung Quickborn. Der Fahrer hatte nach einem Halt am rechten Fahrbahnrand und im Bereich einer Waldzufahrt ein Wendemanöver durchgeführt.

In Höhe dieser Waldzufahrt kam es zu einem frontseitlichen Zusammenstoß mit dem 50jährigen Fahrer eines Lkw-Sattelzuges mit Silo-Auflieger, der seinerseits die Kothla-Järve-Straße in Richtung Quickborn befahren hatte und an dem zunächst haltenden dann wendenden Fahrzeug vorbeifahren wollte.

Die Wucht des Aufpralls war so stark, dass der Fahrer des Kleinwagens seinen Verletzungen im Krankenhaus erlag.



C. Ohechaussee, Tannenhofstraße, Rugenborg

o7. August 2014, 09:30 h

Ein 67-jähriger Radfahrer befährt bei nassfeuchter Witterung die Ohechaussee in Richtung BAB auf rechtem Radweg. Bei der Annäherung an den Knotenpunkt kommt es zu einer Berührung mit dem Lichtmast der LSA, der Radfahrer kommt kopfüber zu Fall und erliegt im Krankenhaus seinen schweren Kopfverletzungen.



D. Niendorfer Straße

14. November 2014, 12:20 Uhr

Der 23jährige Fahrer eines Pkw Sport-Coupés befährt nach vorherig mehrfachen Überholmanövern und augenscheinlicher Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60 Km/h, den vierspurigen Abschnitt der Niendorfer Straße in Richtung Norden.

Nach nochmaligen wechselseitigen Überholvorgängen mit dem Fahrer eines Pkw Mercedes, gerät der Fahrer des Sport-Coupés in den Gegenverkehr und kollidiert dort mit dem 56jährigen Fahrer eines entgegenkommenden Kleinwagens (Pkw Opel). Der Fahrer des Kleinwagens wird tödlich, seine 47jährige Mitinsassin schwer verletzt.

Durch den Aufprall wurden zwei weitere jeweils nachfolgende Fahrzeuge beschädigt. Der Fahrer des Sport-Coupés wurde ebenfalls schwer aber nicht lebensbedrohlich verletzt.



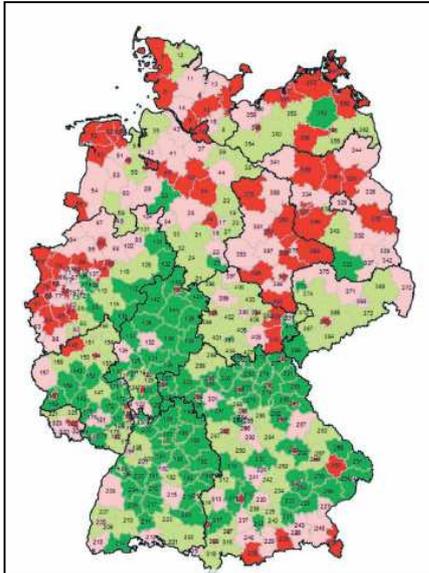
Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der vorhandenen Anknüpfungspunkte in Form der Spurenlage vor Ort sowie der Beschädigungsbilder der beteiligten Fahrzeuge, rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem es zu einer gegenläufigen Anstoßbildung zwischen dem Sport-Coupé und dem Pkw Opel mit einer Überdeckung von ca. 55 % – 60 % gekommen ist.

Die Kollision ereignete sich vollständig auf der linken, Richtung Hamburg führenden Fahrspur der Niendorfer Straße. Dementsprechend befand sich das Sport-Coupé zum Anstoßzeitpunkt vollständig auf der Gegenfahrspur.

Die zum Zeitpunkt der Kollision zuordenbare Geschwindigkeit für das Sport-Coupe liegt im Bereich von 84 km/h bis 92 km/h. Unter Berücksichtigung der auf der Fahrbahn vorhandenen Brems-Radierspurzeichnung, welche der Annäherungsbewegung des Sport-Coupés zuzuordnen ist, berechnet sich eine Ausgangsgeschwindigkeit des durch den Beteiligten geführten Fahrzeuges von mindestens 113 km/h.

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 in diesem Unfallatlas, 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 2014 und zum Stichtag 31. Dezember genau 9.649 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren im Einwohnermelderegister erfasst. Gelistet sind Kinder die bis dahin maximal 14 Jahre und 364 Tage alt waren.

Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2014							
	14 J.	13 J.	12 J.	11 J.	10 J.	9 J.	0-8 J.	Gesamt
Stichtag 31.12.2014	691	626	648	682	654	617	5.731	9.649
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 derzeit knapp über 77.000 Einwohner, der Bevölkerungsanteil von Kindern bis 14 Jahren beträgt somit 12,5 %.

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 2014

Im Berichtsjahr 2014 registrierte die Polizei in Norderstedt 34 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Kindern (3,5 VU/1.000 Kinder), das entspricht einem Anteil von 6 Prozent vom Gesamtunfallgeschehen.

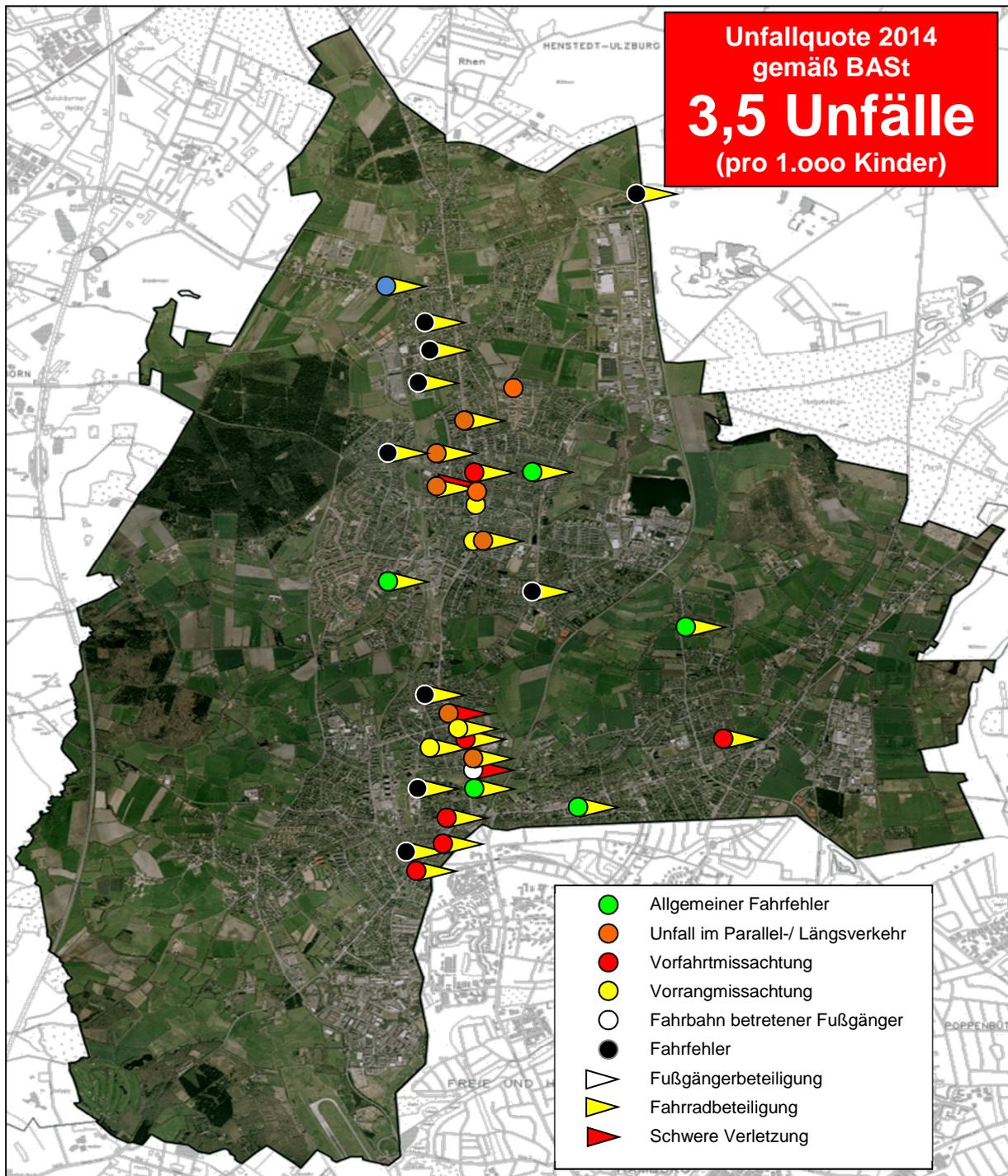
Beteiligungen und Personenschäden von Kindern an Verkehrsunfällen								
2014	☺ / 🚲	🚲 / 🚲	🚲 / 🚗	🚲 / -	🚗 / MF	☺ / 🚗	🚲 / MF	Gesamt
Kind war Beteiligte/r 01	2	7	3	8	0	3	0	23
Kind war Beteiligte/r 02	1	4	6	0	0	0	0	11
Gesamt	3	11	9	8	0	3	0	34
Leichtverletzte Kinder	2	5	8	8	2	3	0	28
Schwerverletzte Kinder	0	0	0	0	1	2	0	3
Getötete Kinder	0	0	0	0	0	0	0	0
(☺ / 🚲 oder 🚗) = Fußgänger / Rad oder Kfz (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Rad allein (MF) = Mitfahrer								

Die Örtlichkeiten von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2014

Die Unfallörtlichkeiten verteilten sich im Jahre 2014 fast ausschließlich über die Längsachse der Ulzburger Straße (11 Unfälle) oder im unmittelbaren Nahbereich dieses Straßenzuges.

In den Grüengebieten sind trotz dort zunehmender Radverkehrszahlen überhaupt keine Kinderunfälle registriert worden.

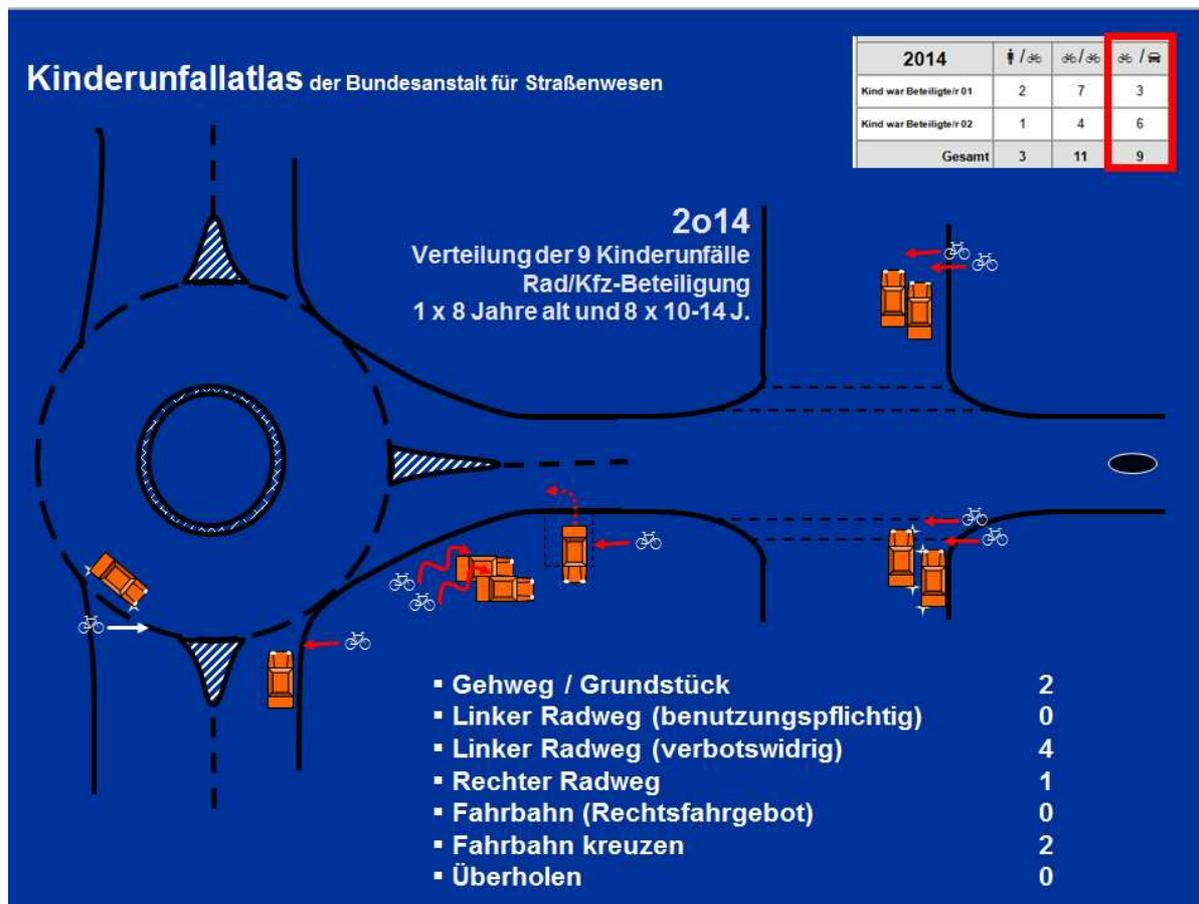
Aus der örtlichen Betrachtung haben sich ansonsten keine signifikanten Häufungen ergeben.



Die Ursachen von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2014

Von der Polizei sind im Jahre 2014 insgesamt 34 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 9 (2013 ▶ 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 2 Fällen (2013 ▶ 5) wurden Fahrbahnen gequert ohne genügend auf den Fahrverkehr zu achten. Bei 3 Verkehrsunfällen (2013 ▶ 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 in den letzten beiden Jahren vermehrt auf den Radverkehr geachtet und mit Blick auf die Unfallauswertung insbesondere die Einhaltung des Rechtsfahrgebotes überwacht.



Radverkehrsunfälle in Norderstedt

2014





Radverkehr

Im aktuellen Berichtsjahr sind die höchsten Unfallzahlen im Radverkehr seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahre 2000 registriert worden. Gegenüber dem Vorjahr ein Anstieg von über 43 Prozent. Aufgrund der ganzjährig milden Witterungsbedingungen ist zu unterstellen, dass das Fahrrad über alle zwölf Kalendermonate gleichmäßig genutzt worden ist.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sind vor einigen Jahren die Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in einer fünfjährigen Langzeitanalyse mit über achthundert Radverkehrsunfällen (806) untersucht worden. Die Auswertung der den Radunfällen zugrunde liegenden Ursachen des Jahres 2014 bestätigten im Wesentlichen die bisherigen Erkenntnisse.

Die diesjährige Auswertung macht wieder sehr deutlich, welch hohes Gefährdungspotential für die Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer besteht, auf links verlaufenden Radwegen unterwegs zu sein. Die Kraftfahrer achten insbesondere beim Rechtsabbiegen oder beim Verlassen von Grundstückszufahrten 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.

Nur durch konsequente Beachtung des Rechtsfahrgebotes durch den Radverkehr und eine sehr viel umsichtiger Fahrweise der Führer von Kraftfahrzeugen beim Ein- und Anfahren, lassen sich diese jedes Jahr konstant hohen Unfallursachen minimieren.

Radverkehrsunfalllage

Bei den 169 Unfällen des Jahres 2014 (2013 ▶ 118) waren insgesamt 186 Radfahrer beteiligt (2013 ▶ 126), es wurden 169 Verkehrsteilnehmer (160 Radfahrer) verletzt (2013 ▶ 115 Radfahrer), 13 Rad fahrende Personen erlitten dabei so schwere Verletzungen, dass mehrtägige Behandlungen in Krankenhäusern erforderlich wurden (2013 ▶ 11). Ein alleinbeteiligter Radfahrer verstarb an den Verletzungsfolgen nach einem Sturz auf dem Radweg.

Die häufigsten Radverkehrsunfälle sind wie bisher auf der Ulzburger Straße [26 VU (2012 ▶ 18)] registriert worden. Positiv zu vermerken ist, dass seit der Inbetriebnahme der Signalanlage an der Einmündung zur Waldstraße nur ein Radunfall zu registrieren war.

Bei der Benutzung links verlaufender Radwege – inklusive von entsprechend beschilderten – sind aufgrund deutlich eingeschränkter Wahrnehmungen durch Autofahrer in den zurückliegenden Jahren regelmäßig hohe Unfallzahlen zu verzeichnen gewesen, im Jahre 2014 waren die Zahlen prozentual gleichbleibend: 67 Unfälle (2013 ▶ 48)].

In dieser Jahresstatistik sind 40 % (2013 ▶ 40 %) der Unfälle mit Beteiligung links fahrender Radfahrer ausgewiesen.

An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich nach wie vor sehr viele Unfälle [90 VU (2013 ▶ 78)]. 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 [27 VU (2013 ▶ 12)], 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						Gesamt
		2014	2013	2012	2011	2010	2009	
↑	Fahrradunfälle	169	118	130	111	115	131	774
↑	Anteil in % am Gesamtunfallgeschehen des jeweil. Jahres	29,8 %	20,5 %	23,4 %	22,9 %	21,7 %	22,2 %	Ø 23 %
Personenschäden								
↑	Leichtverletzte Radfahrer	139	100	112	105	104	123	683
↑	Schwerverletzte Radfahrer	13	11	5	7	7	11	54
↑	Getötete Radfahrer	1	0	0	1 <small>*(Pferd)</small>	0	0	2
Art der Beteiligung								
↑	/	6	2	2	6	3	7	26
↑	/	16	6	5	5	7	9	48
↑	/	104	90	101	84	92	89	560
↑	/ -	43	20	22	15	13	26	139
(/) = Fußgänger / Rad (/) = Rad / Rad (/) = Kfz / Rad (/ -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↑	Einmündung (ohne LSA)	59	45	44	31	53	45	277
↑	Grundstück	22	12	27	29	28	19	137
↓	Lichtsignalisierte Furt	17	18	16	14	10	26	101
↑	Fahrbahn	12	11	14	9	17	19	82
↓	Kreuzung (ohne LSA)	9	15	11	9	17	8	69
↑	Kreisverkehr	10	6	8	5	3	5	37

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

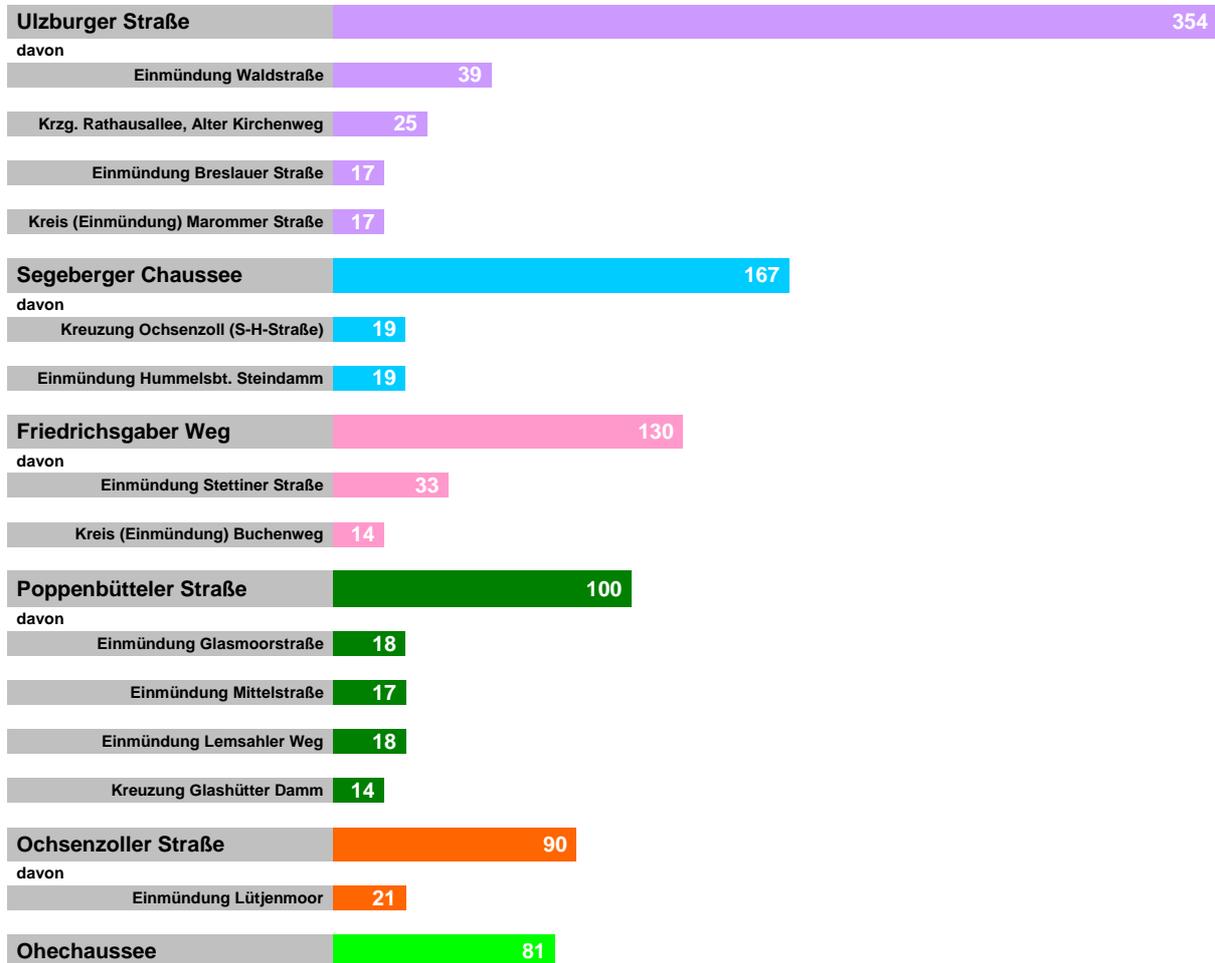
Die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) erhebt regelmäßig die regionale Verteilung von Kinderfahrradunfällen und veröffentlicht diese Zahlen in einem Kinderunfallatlas. Zum Vergleich die Zahlenwerte der Jahre 2008 bis 2014:

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						
		2014	2013	2012	2011	2010	2009	Gesamt
↔	Fahrradunfälle mit Kindern	28	23	23	25	23	38	160
↑	Anteil in Prozent am Gesamtradunfallgeschehen	16,6 %	19,5 %	17,7 %	22,5 %	20,0 %	29,0 %	Ø 23 %
↑	Hauptursache durch Kind	20	12	9	12	7	13	73
Personenschäden von Kindern								
↑	Leichtverletzte Radfahrer	27	9	22	24	17	34	133
↓	Schwerverletzte Radfahrer	0	3	0	1	0	3	7
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
↑	☺ / 🚲	2	1	0	0	1	0	4
↑	🚲 / 🚲	8	2	1	0	3	7	21
↓	🚗 / 🚲	10	16	18	22	12	31	109
↑	🚲 / -	8	4	4	3	1	0	20
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
<u>Hauptunfallörtlichkeiten</u>								
↓	Krzg. / Einmdg. (ohne LSA)	3	9	11	7	6	9	45
↑	Grundstück	5	1	4	6	1	7	24
↑	Lichtsignalisierte Furt	5	2	1	2	1	10	21
↓	Fahrbahn	1	3	5	6	1	1	17
↓	Kreisverkehr	1	3	2	1	0	1	8
↑	Schulweg (mutmaßlich)	6	4	1	10	6	1	28



Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2000 – 2014 im Radverkehr

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



Kreisverkehrsplätze

An den fünf Kreisverkehrsplätzen ereigneten sich von 2000 – 2014 insgesamt 65 Unfälle mit Radfahrerbeteiligungen



Ursachen der Radverkehrsunfälle

Insgesamt wurde im Berichtsjahr 2014 gegen 83 Radbeteiligte (bezeichnet als "Rad 01") (2013 ▶ 46) ein Tatvorwurf erhoben der als unfallursächlich anzusehen ist.

Das entspricht einem Anteil von 49 Prozent (2013 ▶ 39 % / 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 51 Prozent der Fälle (2013 ▶ 61 % / 2012 ▶ 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 51prozentigen Anteil wurde in 57 Fällen (34 %) ein Mitverschulden der Radbeteiligten (bezeichnet als "Rad 02") festgestellt (2013 ▶ 32 = 27 % / 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 2014 ist also in 85 % (2013 ▶ 66 %) der bekannt gewordenen Fälle den Radfahrern ein Verschulden oder Mitverschulden zu unterstellen, die Ursachen im Einzelnen lauten:

Kenn-ziffer	Bezeichnung der Unfallursache	2014		2013	
		Rad 01	Rad 02	Rad 01	Rad 02
01	Alkoholeinfluss	6	1	4	0
04	körperliche, geistige Mängel	1	0	1	0
10	verbotswidrige Benutzung des Radweges	8	46	3	27
11	Verstoß Rechtsfahrgebot	1	3	3	5
13	Geschwindigkeit	1	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	1	0	0	0
25	fehlende Ankündigung beim Ausscheren	0	0	0	0
27	Vorfahrtmissachtung ("rechts vor links")	0	0	1	0
28	Vorfahrtmissachtung ("Verkehrszeichenregelung")	2	0	3	0
31	Verkehrsregelung ("Lichtsignalanlage" oder Polizeiregelung)	1	0	3	0
35	Fehler beim Abbiegen	6	0	0	0
36	Fehler beim Wenden	0	0	0	0
37	Fehler beim Einfahren	4	0	6	0
42	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	2	0	1	0
46	Missachtung Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0
48	unzureichende Ladungssicherung	0	0	0	0
49	Andere Fehler der Fahrzeugführer	49	6	20	0
50	Beleuchtungsmängel	1	1	0	0
55	technische Mängel anderer Art	0	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	83	57	46	32



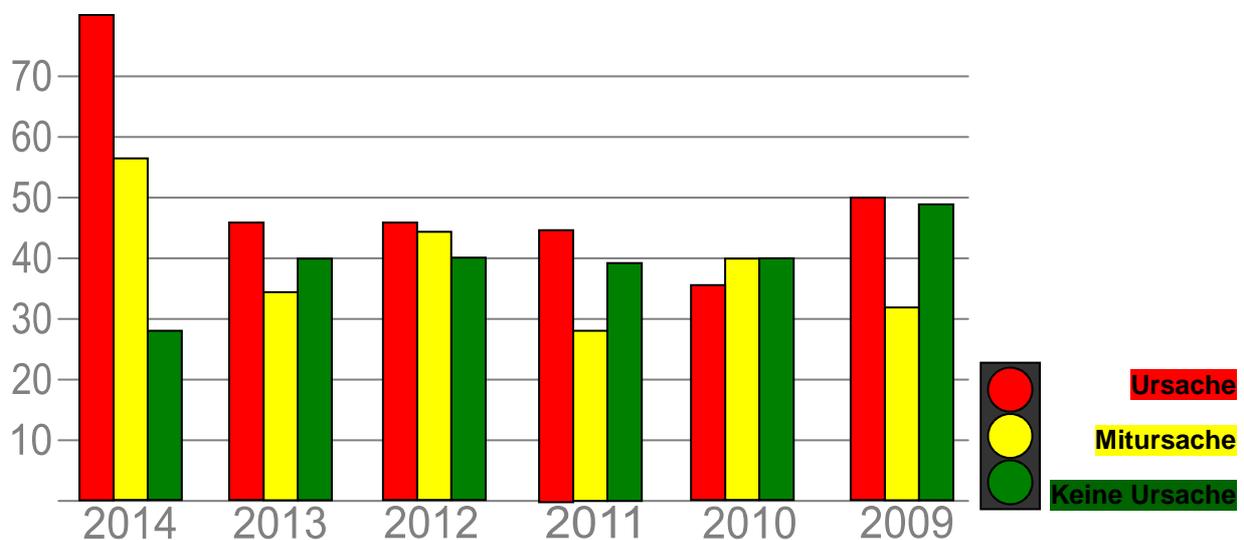
Trend Bet. 01	Jahr	Ursachenvergleich Vorjahre				
		Ursache Radfahrer	Mitursache Radfahrer	Zwischen- summe	Keine Ursache	Gesamt

↑	2014	83	57	140	29	169
↔	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
	Gesamt	304	233	537	237	774
	Anteil in Prozent am Radunfallgeschehen	39,3 %	30,1 %	69,4 %	30,6 %	100 %

Ursachenampel nach Radfahrerverschulden

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

- die Radbeteiligten verantworten im 6-Jahresmittel knapp 40 % der Fahrradunfälle
- ein Mitverschulden ist in 30 % der Fälle gegeben
- insgesamt ist der Radfahrer an 7 von 10 Unfällen haupt- und mitursächlich 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 vierzehnten 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