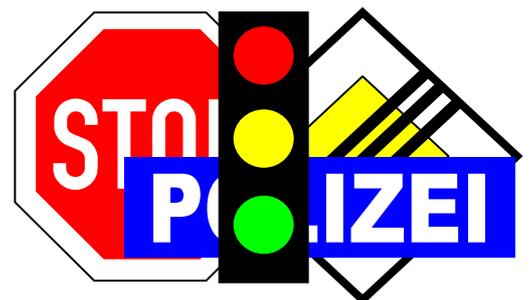


Verkehrsreport 2010

Unfallhäufungsstellen

Norderstedt





Inhalt

Vorwort	Seite 3
Bestandsstatistiken	Seite 4
Verkehrsunfallstatistik / Mehrjahresvergleich	Seite 5
Unfallaufnahmeleitlinien	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. Buchenweg, Altes Buckhörner Moor, Buschweg	Seite 21
2. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße	Seite 22/23
3. Harckesheyde, Oststraße	Seite 24
4. Kohfurth, Garstedter Feldstraße	Seite 25
5. Kothla-Järve-Straße (K 113), Beim Umspannwerk	Seite 26/27
6. Langenharmer Weg, Schützenwall	Seite 28
7. Niendorfer Straße, Ochsenzoller Straße, Ohlenhoff (K 107)	Seite 29/30
8. Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg	Seite 31/32
9. Ohechaussee (B 432), Aspelohe, Schwarzer Weg	Seite 33
10. Ohechaussee (B 432), In de Tarpen	Seite 34
11. Ohechaussee (B 432), Niendorfer Straße	Seite 35/36
12. Ohechaussee (B 432), Tannenhofstraße, Rugenbarg	Seite 37
13. Poppenbütteler Straße, Tangstedter Landstraße (L 275)	Seite 38
14. Rathausallee, Heidbergstraße	Seite 39
15. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Am Exerzierplatz	Seite 40/41
16. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Poppenbütteler Str. (K 100), Langenh. Weg	Seite 42/43
17. Segeberger Chaussee (B 432), Am Böhmerwald	Seite 44
18. Segeberger Chaussee (B 432), Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Langenh. Ch.	Seite 45/46
19. Ulzburger Straße, Am Hallenbad	Seite 47
20. Ulzburger Straße, Glashütter Weg	Seite 48
21. Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg	Seite 49/50
22. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße	Seite 51/52
23. Ulzburger Straße, Waldstraße	Seite 53/54

Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang

1. Oadby-and-Wigston-Straße, Marktplatz, Hallöh, (K107)	Seite 55
---	----------

Radverkehrsunfälle

1. Radverkehrsunfälle	Seite 57
2. Statistik Gesamtlage	Seite 58
3. Kinderunfälle analog zur BAST-Studie	Seite 59
3. Unfallhäufungsstellen 2000 - 2010	Seite 60
4. Unfallursachen	Seite 61/62

Schlussbemerkung

Anhang (DTV-Werte)	Seite 63
--------------------	----------

Vorwort

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

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2010 insgesamt zwar um 13,2 % angestiegen, ist aber zurückzuführen auf ausnahmslos Bagatellunfälle der Kategorie S 3, die qualifizierten Unfälle sind hingegen deutlich rückläufig.



Leider sind in diesem Berichtsjahr auch drei Personen im Straßenverkehr ums Leben gekommen und 22 Unfallbeteiligte wurden schwer verletzt.

Insgesamt sind im Stadtgebiet 23 Häufungsstellen lokalisiert worden.

Der Report 2010 beinhaltet die polizeilich registrierten Verkehrsunfälle der letzten sechs Jahre, die mit den entsprechenden farblichen Markierungen auf den kartographischen Auszügen der Unfalltypensteckkarte dargestellt werden, so dass parallel das Merkmal 'Mehrjahreskarte' in die Bewertungen aller Unfallhäufungsstellen einfließen kann.

Dazu werden die den Unfällen zugrunde liegenden Sachverhalte der Häufungsstellen des Jahres 2010 kurz beschrieben und für jeden Knotenpunkt auch die Anzahl der S 3-Unfälle benannt, die Unfalldiagrammdarstellungen sind zur Verdeutlichung der jeweiligen Fahrbeziehungen ebenfalls abgedruckt.

Eine Häufungsstelle wird für den Stadtbereich Norderstedt auch weiterhin immer dann ausgewiesen, wenn zwei Unfälle mit schwerem Personenschaden, drei Unfälle gleichen Typs oder mindestens sechs Unfälle verschiedenen Typs registriert worden sind.

Die Heraufsetzung dieser Fallzahlen im Hinblick auf DTV-Belastungen > 10.000 Kfz/24 h besteht damit optional bei der Betrachtung der Häufungsstellen für jeden Einzelfall.

Die Unfalllage im Radverkehr wird nur mit den Grunddaten weiter fortgeschrieben, da die den Radunfällen zugrunde liegenden Ursachen in einer Langzeitstudie – über einen Zeitraum von sechs Jahren (2003 bis 2008) – genau analysiert wurden und im aktuellen Berichtsjahr keine neuen Erkenntnisse gewonnen werden konnten und auch weiterhin nicht erwartet werden.

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

Alle 23 Unfallstellen werden wieder in der bewährten Form multimedial analysiert, diese 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 einige Unfallhäufungsstellen effektiv entschärft werden konnten.

Ehemalige Häufungsstellen bleiben deshalb auch weiterhin in der Beobachtung, um damit die Nachhaltigkeit der einzelnen Maßnahmen dokumentieren zu können.



Bestandsstatistik 2011

1.	Einwohnerentwicklung in Norderstedt									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	74.454	73.477	73.285	73.239	73.419	73.835	74.222	74.059	75.055	75.097

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Einwohnermeldeamt, Stand 31.12.2010

2.	Schülerzahlen der 24 Schulen in Norderstedt					
Förder- schule	Grund- schule	Haupt- schule	Realschule	Gymnasium	Gesamt- schule	Gesamt
62	2.501	410	1.093	2.849	1.074	7.989

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Schulamt, Stand 30.09.2010

3.	Kfz-Zulassungszahlen in Norderstedt					
Krafträder	Pkw	Sonder-Kfz	Nutzfahrzeuge	Anhänger	Gesamt	
3.099	40.960	964	2.746	4.089	51.858	
Entwicklungen der Kfz-Zulassungen im Jahresvergleich						
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
57.726	55.945	57.622	n.n. *	51.611	51.441	51.858

Gesamtzahl der Kfz-Zulassungen im Kreis Segeberg 2010: 200.671 Kfz, davon 26 % in Norderstedt

Quelle: Zulassungsst. SE, Stand 31.12.2010 *) aufgrund neuem Auswertesystem (FZV) ohne Daten

4.	Relationsgröße Einwohner, Haushalte und Kfz			
Einwohner	Kfz / 1.000 Einw.	Haushalte	Kfz / Haushalt	
75.097	691	~ 38.500	1,4	

Quelle: Stadtverwaltung + Stadtwerke Norderstedt, Stand 31.12.2010

5.	Straßen- und Wegenetze		
Straßen	Unbefestigte Wirtschaftswege	Forstwanderwege	
~ 310 KM	~ 20 KM	~ 60 KM	

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Stand 31.12.2010

6.	Spitzenwerte Fahrzeugaufkommen innerhalb von 24 h			
B 432	Ulzburger Straße	L 284	Poppenbütteler Str.	
27.000 (Ohechaussee)	25.000 (Harckesheyde)	25.000 (Harckesheyde)	25.500 (Glasmoorstraße)	

Quelle: Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller + Partner, Stand Dezember 2004

7.	Verkehrsbaustellen im Stadtgebiet		
Baustellen	Andere		Gesamt
294	172		466

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Verkehrsaufsicht, Stand 31.12.2010

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		
2010	329	23	185	537	1.095	1.632
2009	362	32	196	590	851	1.441
2008	354	33	189	576	901	1.477
2007	354	19	180	553	817	1.370
2006	324	26	178	528	794	1.322
2005	372	17	185	574	883	1.457
Aufnahmepflichtige Unfälle						
VU P, S1, S2	Beteiligte	Unfalltote	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Alkohol / Drogen	nicht fahr- ber. Kfz
2010	1.063	3	26	377	33/2	187
2009	1.127	0	41	408	44/3	215
2008	1.137	4	35	387	44/2	191
2007	1.087	0	25	382	38/1	203
2006	1.067	0	19	373	40/1	197
2005	1.143	1	25	434	34/2	218
VU P, S1, S2	Fußgänger		Radfahrer		Mot. Zweiradfahrer	
	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf
2010	8	21	66	49	18	24
2009	14	20	86	45	14	9
2008	9	13	112	40	18	15
2007	6	22	87	55	9	15
2006	9	18	64	43	12	15
2005	15	19	69	62	12	19

Trend	Verkehrsunfälle	2010	2009	Veränderung		Vergleich Vorjahre		
				Total	Prozent	2008	2007	2006
↑	Gesamtzahl	1.632	1.441	+ 191	+ 13,2 %	1.477	1.370	1.322
↓	Unfälle mit leichtem Personenschaden	304	324	- 20	- 6,2 %	319	329	305
↓	Unfälle mit schwerem Personenschaden	22	38	- 16	- 42,1 %	31	25	19
↑	Unfälle mit Todesfolge	3	0	+ 3	+ 300 %	4	0	0
↓	Unfälle S 1 Zusammenhang mit Straftat	23	32	- 9	- 28,1 %	33	19	26
↓	Unfälle S 2 ausschließlich Sachschaden	185	196	- 11	- 5,6 %	189	180	178
↑	Unfälle S 3 ohne polizeiliche Aufnahme	1.095	851	+ 244	+ 28,7 %	901	817	794
↔	Unfälle S 3 Zusammenhang mit § 142 StGB	668	668	+/- 0	+/- 0	614	613	535
↓	Alkoholfälle	33	44	- 11	- 25,0 %	44	37	40
↓	Unfälle Rotlichtmissachtung	25	31	- 6	- 19,4 %	31	30	21
↑	Motorradunfälle (amtliche Kennzeichen)	29	23	+ 6	+ 26,1 %	33	24	27
↓	Mofafälle (Versicherungskennzeichen)	13	33	- 20	- 60,6 %	12	17	13
↓	Fahrradunfälle	115	131	- 14	- 10,7 %	152	142	107
↓	Fußgängerunfälle	29	34	- 5	- 14,7 %	22	28	27
↑	Wildunfälle	53	46	+ 7	+ 15,2 %	37	21	27
↓	Junge Fahrer 18-24 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	86	90	- 4	- 4,4 %	95	73	69
↓	Senioren > 65 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	71	76	- 5	- 6,6 %	72	57	49
↓	Unfälle mit Kinderbeteiligung (bis 14 Jahre, incl. Mitfahrer)	36	38	- 2	- 5,3 %	39	35	41
↓	Personenschäden	406	449	- 43	+ 9,6 %	426	407	392
↓	Leicht verletzte Personen	377	408	- 31	+ 7,6 %	387	382	373
↓	Schwer verletzte Personen	26	41	- 15	+ 36,6 %	35	25	19
↑	Getötete Personen	3	0	+ 3	+ 300 %	4	0	0

Richtlinien zur Verkehrsunfallaufnahme durch die Polizei

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

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

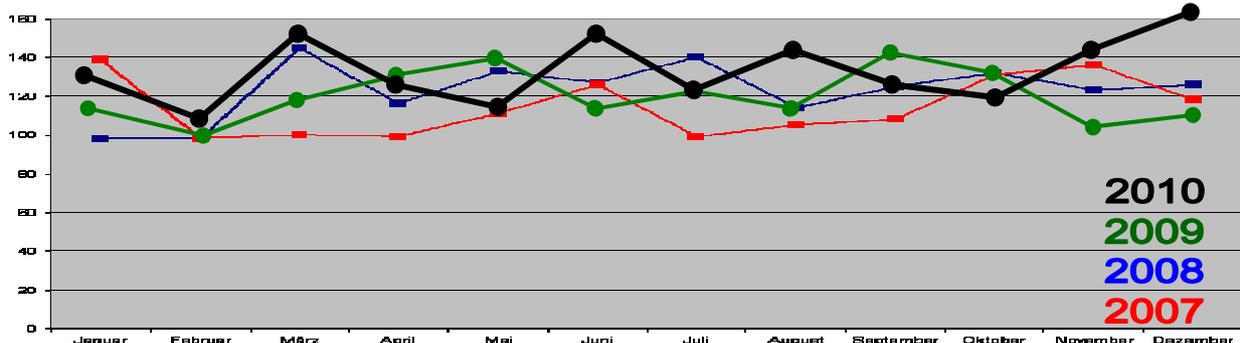
Das Aufnahmekriterium "Schadenshöhe" ist mit den seinerzeit geänderten Richtlinien entfallen, für die polizeiliche Unfallaufnahme ist nur der Unrechtsgehalt der Verursachung entscheidend.

Monatliche Entwicklung der Unfallzahlen

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

	2010										2009	
	P	S 1	S 2	S 3	Tod	SV	LV	Verl. Ges.	VU Ges.	VU Wild	VU Ges.	Verl. Ges.
Januar	18	4	20	88	1	0	20	21	130	12	114	23
Februar	10	0	18	83	0	2	13	15	111	9	102	25
März	27	1	21	102	0	2	31	33	151	9	119	37
April	28	2	9	87	0	4	30	34	126	6	129	40
Mai	24	3	7	79	0	1	30	31	113	4	139	37
Juni	52	0	14	86	0	4	60	64	152	1	113	28
Juli	29	0	16	77	0	2	37	39	122	1	121	39
August	32	3	18	89	0	2	35	37	142	3	113	47
September	35	1	14	105	1	3	42	46	155	3	141	64
Oktober	27	5	16	72	0	2	25	27	120	5	132	39
November	21	1	19	102	0	2	24	26	143	0	105	27
Dezember	26	3	13	125	1	2	30	33	167	0	113	43
Gesamt	329	23	185	1095	3	26	377	406	1632	53	1441	449

Verlauf des 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 knapp **60 % aller Unfälle** wären – wenn man sich denn dieser Betrachtungsweise anschließen möchte – demnach eher tagsüber und zwar in der Zeit von 10 bis 18 Uhr vorhanden.

Verkehrsunfallzeitenplan 2010										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	2	2	3	1	1	7	5	21	4,0 %
06:00	10:00	22	19	18	26	14	4	6	109	20,3 %
10:00	14:00	15	24	15	26	22	12	8	122	22,7 %
14:00	18:00	36	31	22	31	17	24	10	171	32,0 %
18:00	22:00	14	13	16	24	19	5	7	98	18,3 %
22:00	00:00	2	2	3	2	5	1	1	16	3,0 %
Gesamt		91	91	77	110	78	53	37	537	100 %
Prozent		17,0 %	17,0 %	19,3 %	20,5 %	14,5 %	9,9 %	6,9 %		
Verkehrsunfallzeitenplan 2009										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	3	2	6	7	6	5	2	31	5,3 %
06:00	10:00	29	22	22	19	14	5	5	116	19,7 %
10:00	14:00	28	20	20	27	19	11	5	130	22,0 %
14:00	18:00	34	32	45	43	29	13	13	209	35,4 %
18:00	22:00	11	17	1	16	14	11	6	76	12,9 %
22:00	00:00	4	4	0	4	6	8	2	28	4,7 %
Gesamt		109	97	94	116	88	53	33	590	100 %
Prozent		18,5 %	16,4 %	15,9 %	19,7 %	14,9 %	9,0 %	6,0 %		
Verkehrsunfallzeitenplan 2008										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	4	6	3	4	0	4	4	25	4,3 %
06:00	10:00	21	12	9	14	15	7	6	84	14,6 %
10:00	14:00	24	35	40	28	34	29	6	196	33,9 %
14:00	18:00	23	29	26	26	27	24	12	167	29,0 %
18:00	22:00	9	16	14	18	13	12	7	89	15,5 %
22:00	00:00	0	2	4	2	2	5	0	15	2,6 %
Gesamt		81	100	96	92	91	81	35	576	100 %
Prozent		14,1 %	17,4 %	16,7 %	16,0 %	15,8 %	14,1 %	6,1 %		
Verkehrsunfallzeiten 2004 – 2010 (7 Jahre)										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	17	20	18	23	16	41	39	174	4,5 %
06:00	10:00	145	120	130	135	109	33	26	698	17,4 %
10:00	14:00	155	159	171	166	184	112	59	1006	26,1 %
14:00	18:00	224	214	197	235	179	136	85	1270	32,4 %
18:00	22:00	82	105	96	120	102	70	51	626	15,6 %
22:00	00:00	14	20	21	15	42	31	13	156	4,1 %
Gesamt		637	638	633	694	632	423	273	3930	100,0 %
Prozent		16,2 %	16,2 %	16,1 %	17,7 %	16,1 %	10,8 %	7,0 %	100,0 %	

Die Unfallursachen

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

Zur Bekämpfung dieser Ursachen hat das Polizeirevier Norderstedt in enger Zusammenarbeit mit den Polizeibezirksrevieren aus Bad Segeberg und Pinneberg diverse Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Unfälle wegen überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit ▶ 45 (2009 ▶ 42 Verkehrsunfälle) und Mängel in der Verkehrstüchtigkeit infolge Alkoholgenuss ▶ 33 (2009 ▶ 44 Verkehrsunfälle) sind in Norderstedt seit Jahren nicht mehr als Hauptunfallursache ausgewiesen.

Die Hauptunfallursache des Jahres 2010 (wie auch schon in den Vorjahren) liegt im "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. "des Vorranges" gefolgt von der Ursache "falsches Abbiegen".

Ursache	2010		2009		2008	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1 Missachtung der Vorfahrt	151	28 %	160	27 %	180	31 %
2 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	111	21 %	150	25 %	148	26 %
3 Abstand	48	9 %	51	9 %	56	10 %
4 Alkohol / Drogen	33/2	7 %	44/3	7 %	44/2	8 %
5 Geschwindigkeit	45	8 %	42	7 %	23	4 %

In der Kategorie Drogeneinfluss sind 2010 zwei Verkehrsunfälle (2009 ▶ 3 Unfälle) registriert worden.

Eine Gesamtübersicht aller 537 registrierten Hauptunfallursachen des Jahres 2010 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.	22	10	11	8/1	12	25	89	16,6 %	16,3 %
>= 65 J.	28	9	6	1	6	25	75	14,0 %	12,9 %

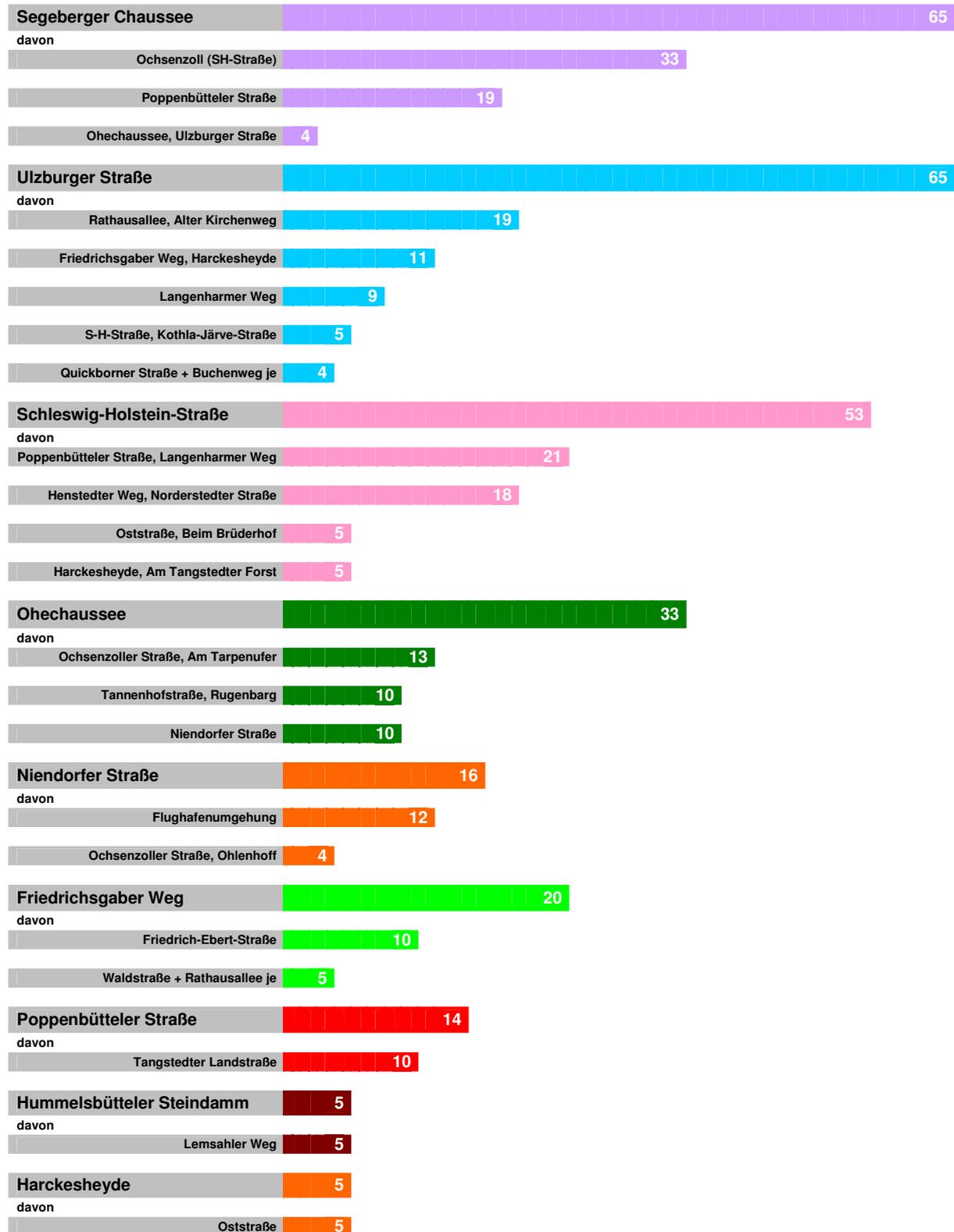
*Als Beteiligte/r 01 werden Fahrzeugführer bezeichnet, denen die Hauptursache am jeweiligen Unfallgeschehen zugerechnet wird. Gelistet werden nur motorisierte Fahrzeugführer.

	Hauptursachen	2010		2009		2008	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	151	28 %	160	27,1 %	180	31,3 %
2	Abbiegen (nur Vorrang)	72	21 %	72	12,2 %	84	14,6 %
3	Abstand	48	9 %	51	8,6 %	56	9,7 %
4	Geschwindigkeit	45	8 %	42	7,1 %	23	4,0 %
5	Andere Fehler	39	7 %	59	10,0 %	59	10,2 %
6	Wenden und Rückwärtsfahren	39	7 %	52	8,8 %	39	6,8 %
7	Einfahren vom Grundstück	36	7 %	26	4,4 %	25	4,3 %
8	Alkohol / Drogen	33/2	7 %	44/3	7,5 %	46	8,0 %
9	Überholen	14	3 %	9	1,5 %	17	3,0 %
10	Rechtsfahrgebot	13	3 %	17	2,9 %	9	1,6 %
11	Verhalten ggü. Fußgängern	12	2 %	13	2,2 %	5	0,9 %
12	Benutzung and. Straßenteile	11	2 %	12	2,0 %	14	2,4 %
13	Fußgängerfehler	7	1 %	11	1,9 %	5	0,9 %
14	Körperliche/Geistige Mängel	6	1 %	6	1,0 %	4	0,7 %
15	Ladung	3	< 1 %	1	0,2 %	1	0,2 %
16	Vorbeifahren / Nebeneinander fahren	2	< 1 %	9	12,2 %	4	0,7 %
17	Ruhender Verkehr	2	< 1 %	1	0,2 %	1	0,2 %
18	Technische Mängel	2	< 1 %	1	0,2 %	0	0 %
19	Bremung Vordermann	0	< 1 %	1	0,2 %	0	0 %
20	Beleuchtungsvorschriften	0	< 1 %	0	1,5 %	1	0,2 %
21	Hindernisse	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	Gesamtanzahl	537		590		576	



Unfallursache Rotlichtmissachtung der Jahre 2000 - 2010

Unfälle mit der Ursache Rotlichtmissachtung (ohne FLSA) in der Mehrjahresbetrachtung: von den insgesamt 313 registrierten Rotlicht-Unfällen (5 % vom Gesamtgeschehen) wurden hier nur die Örtlichkeiten gelistet, an denen sich mindestens 4 Unfälle ereignet haben.



Rotlichtmissachtung Verkehrsunfallzeitenplan 2000 - 2010										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	3	0	1	2	0	4	3	13	4,2 %
06:00	10:00	8	5	12	12	8	5	3	53	16,9 %
10:00	14:00	6	9	9	12	19	10	9	74	23,6 %
14:00	18:00	9	16	17	15	14	16	7	94	30,0 %
18:00	22:00	15	9	11	10	5	5	6	61	19,5 %
22:00	00:00	1	2	3	1	4	3	4	18	5,8 %
Gesamt		42	41	53	52	50	43	32	313	100 %
Prozent		13,4 %	13,1 %	16,9 %	16,6 %	15,9 %	13,7 %	10,2 %		

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 313 Rotlichtunfälle ausgewiesen, das entspricht einem Anteil von 5,0 % am Gesamtunfallgeschehen.

Das besondere Gefahrenpotential dabei ist, dass die Knotenpunkte mit hoher Fahrgeschwindigkeit passiert werden, bei den Beteiligten sind daher häufig entsprechende Verletzungsmuster und sehr stark deformierte Fahrzeuge 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.

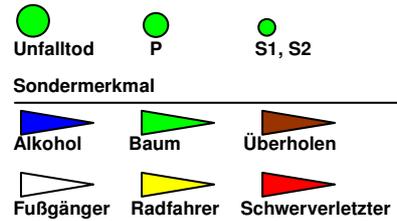
Unfälle unter Alkohol- und Drogenbeeinflussung

Trend	Wert	2010				2009			
↓	0,00 – 0,50 ‰	0	0	0	3	0	0	0	6
↓	0,51 – 0,79 ‰	0	0	0	1	0	1	0	5
↓	0,80 – 1,09 ‰	1	0	0	2	0	1	0	5
↔	> 1,10 ‰	0	6	0	20	2	4	5	15
↑	Höchstwert	0,81 ‰	2,3 ‰	0	3,27 ‰	1,67 ‰	2,75 ‰	2,18 ‰	2,78 ‰
↓	Drogen	0	0	0	2	0	0	0	3
↑	weiblich	1	1	0	5	0	0	0	4
↓	männlich	0	5	0	23	2	6	5	27
↓	Gesamt	35				47			

Der Unfalltypenkatalog

Typ 1 > Fahrrunfall

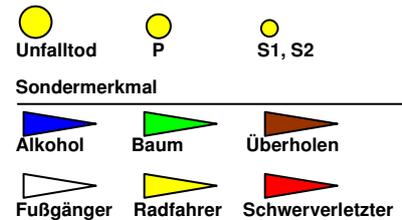
Um einen Fahrrunfall handelt es sich, wenn ein Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, weil er die Geschwindigkeit nicht entsprechend dem Verlauf, dem Querschnitt, der Neigung oder dem Zustand der Straße gewählt hat, oder weil er deren Verlauf oder eine Querschnittsänderung zu spät erkannt hat.



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.

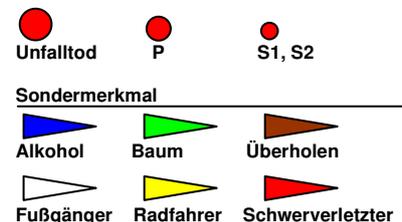
Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, z.B. von einem Grundstück oder einem Parkplatz.



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.

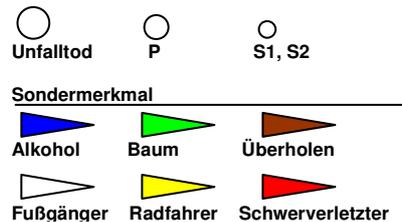
Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten von einem Grundstück oder einem Parkplatz.



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 abgelenkt ist.

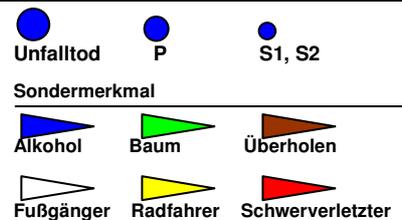
Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtungen für den Fußgängerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt, o.ä.



Typ 5 > Unfall durch ruhenden Verkehr

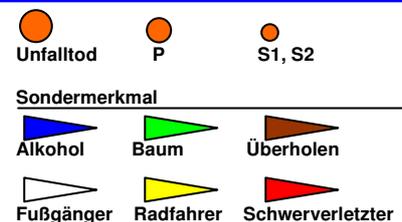
Um einen Unfall durch den ruhenden Verkehr handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem auf der Fahrbahn ruhenden, d.h. einem haltenden/parkenden Fahrzeug ausgelöst wurde.

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



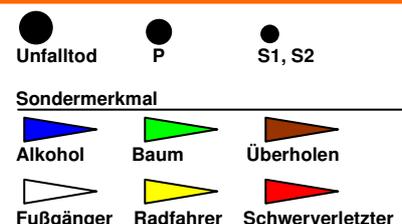
Typ 6 > Unfall im Längsverkehr

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.

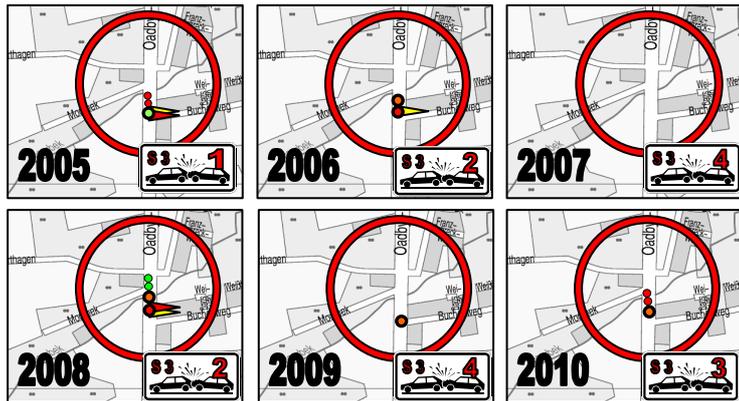


Unfallhäufungsstellen der Vorjahre

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

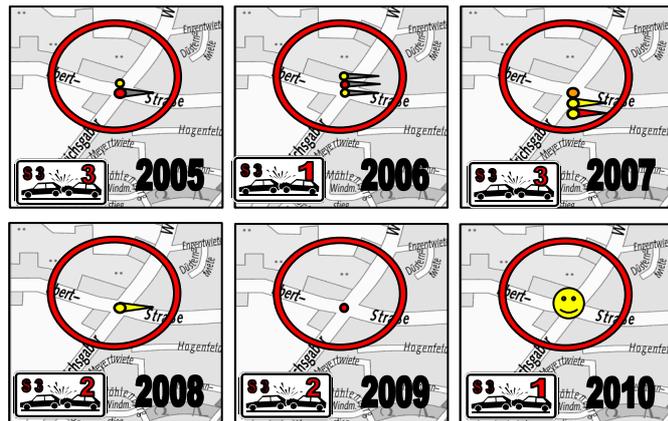
1. Friedrichsgaber Weg, Buchenweg

Umbau zum Kreisverkehrsplatz, Fertigstellung erfolgte im August 2005



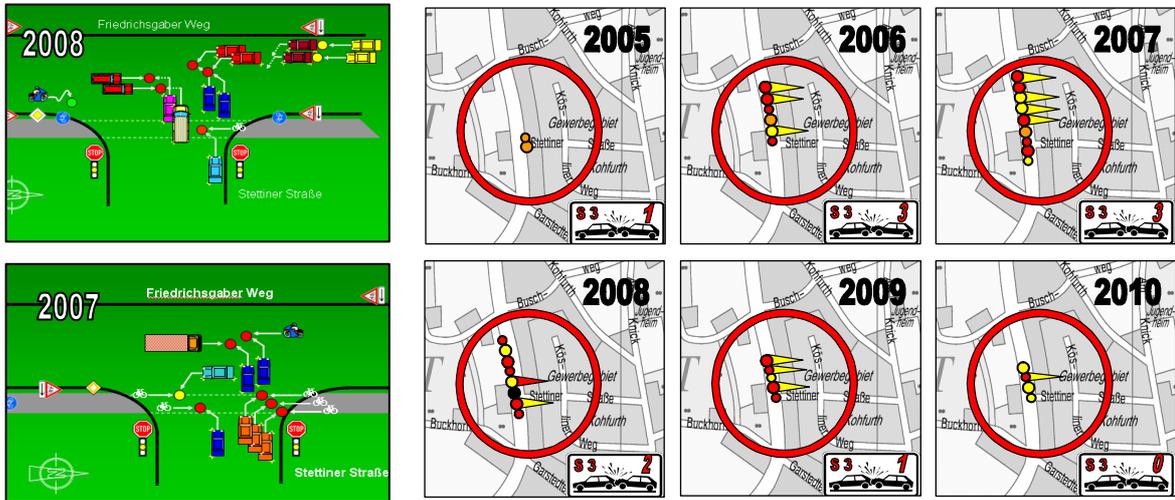
2. Friedrichsgaber Weg, Friedrich-Ebert-Straße

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



3. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

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



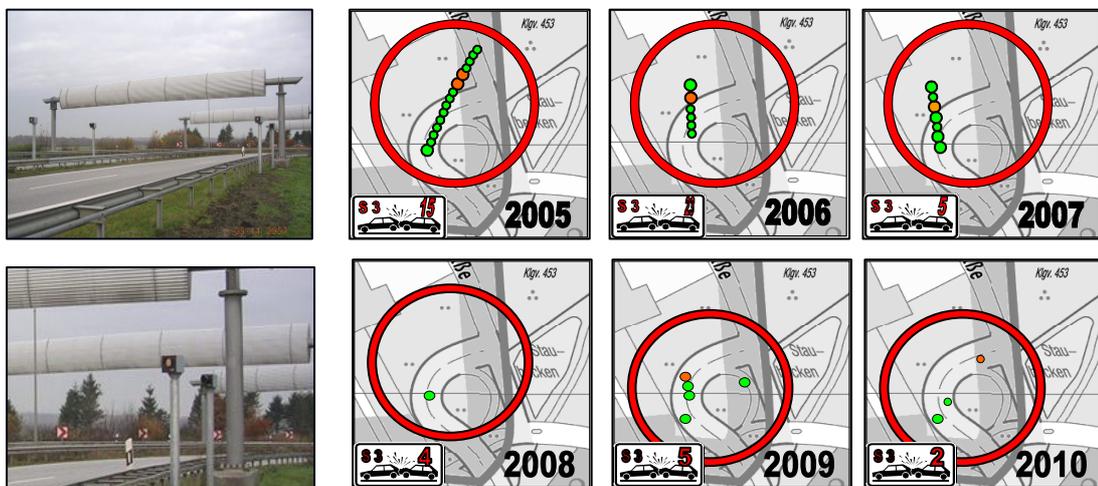
Auch im Jahre 2010 ist die Einmündung wieder als Häufungsstelle ausgewiesen und wird im Verkehrsreport auf den Seiten 22/23 näher bezeichnet.

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.

In jedem Jahr waren dort ca. 30 Unfälle (incl. „S 3“) zu registrieren, seit der Inbetriebnahme (vor 39 Monaten) ereigneten sich dort insgesamt „nur“ 20 Unfälle und in der Regel nur außerhalb des Kurvenbereiches.

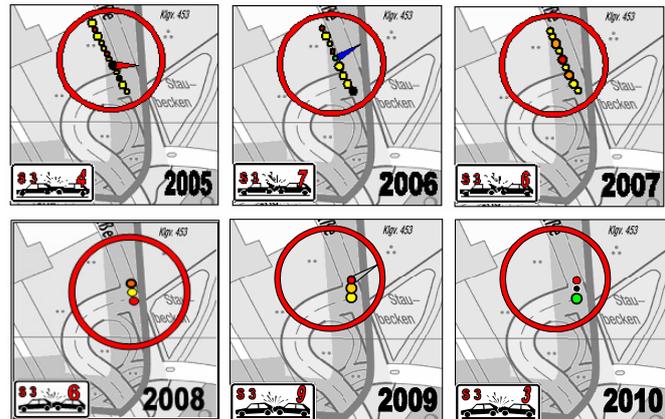


5. Niendorfer Straße, Flughafenumgehung

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

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

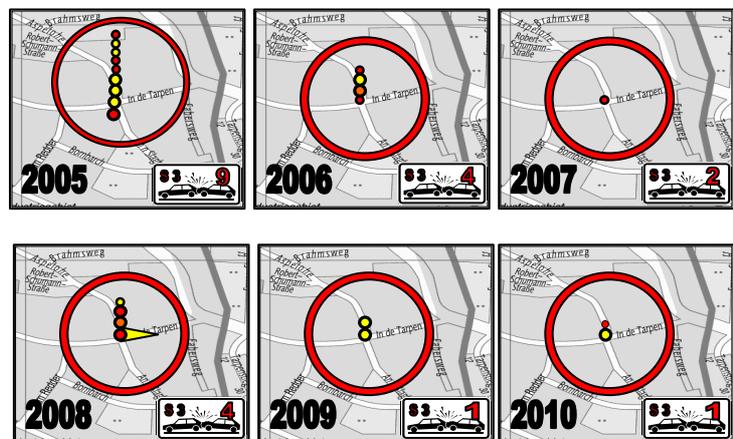
Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 ist die Ausbaumaßnahme abgeschlossen worden und eine separate Signalsteuerung lenkt nun den Linksabbiegerverkehr.



6. In de Tarpen, An'n Slagboom, Aspeløhe

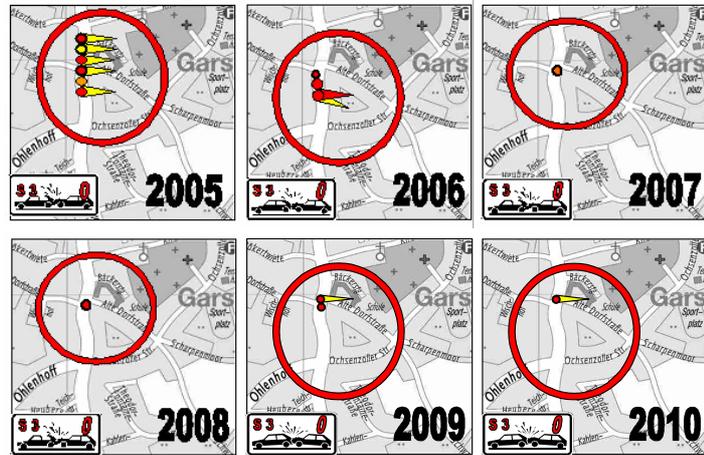
Verbesserung der Einsichtbarkeit

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



7. Niendorfer Straße, Alte Dorfstraße

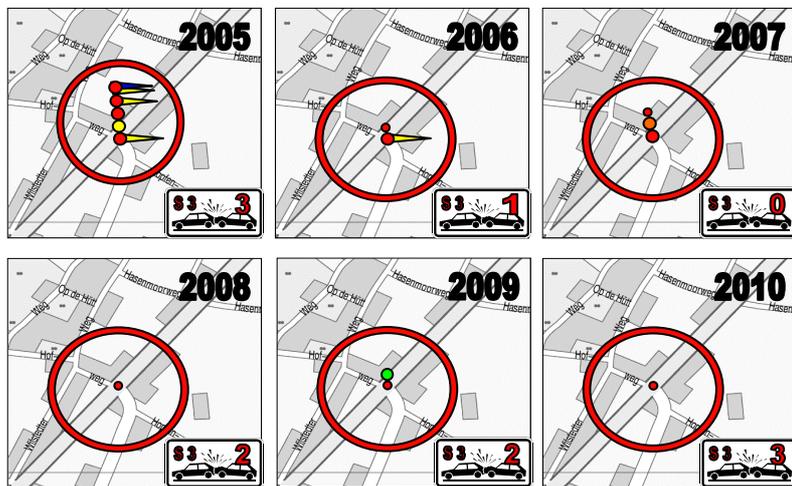
Maßnahmen: Verbesserung der Einsichtbarkeit (Litfasssäule im Sichtdreieck entfernt), Aufpflasterung der Furt, Haltlinie / STOP-Regelung



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

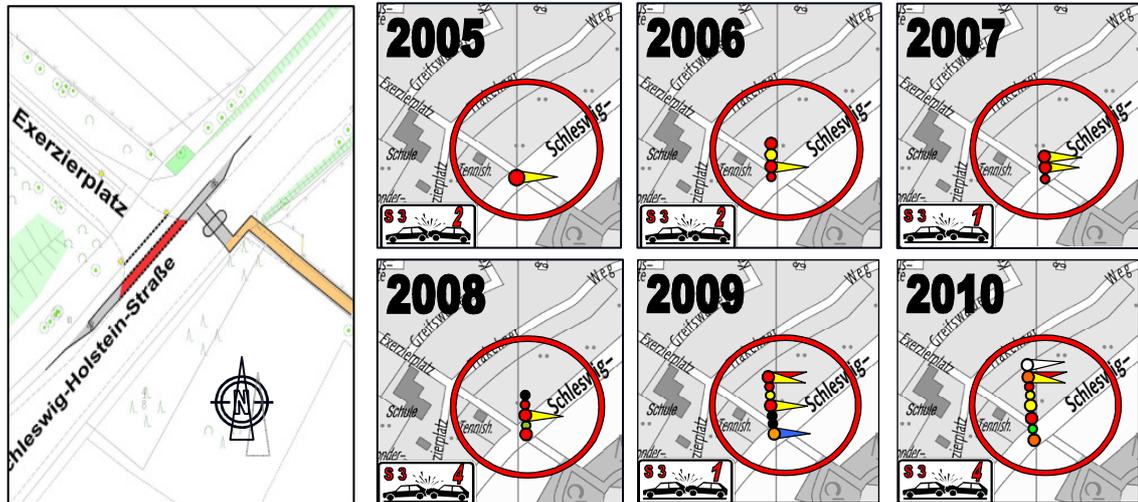


Dieser Knotenpunkt ist seit dem Berichtsjahr 2006 nicht mehr auffällig geworden.

9. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

STOP-Regelung, Markierung, Querungshilfe „Radweg Glashütte“

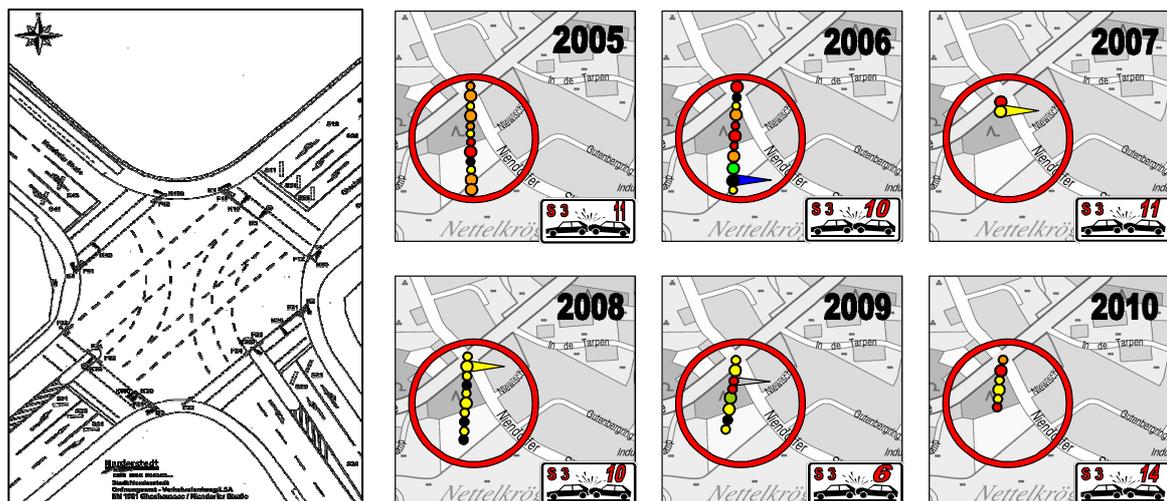
12/2009: Herstellung einer separaten Furtführung, Rotmarkierung (Planausschnitt)



Auch im Jahre 2010 ist die Einmündung wieder als Häufungsstelle ausgewiesen und wird im Verkehrsreport auf den Seiten 40/41 näher bezeichnet.

10. Ohechaussee, Niendorfer Straße

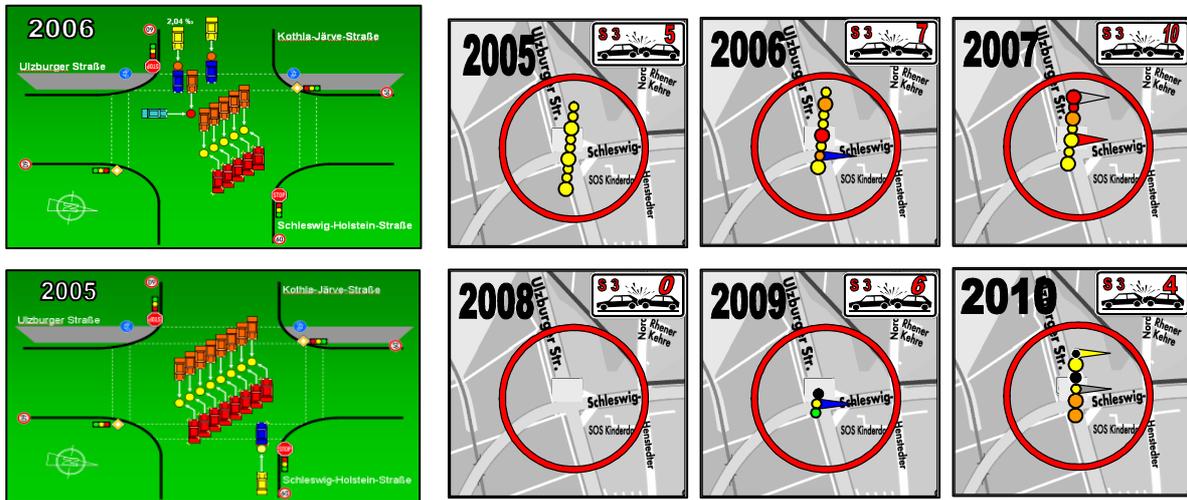
Nach der Umgestaltung des Knotenpunktes haben sich im Unfalllagebild zunächst keine Auffälligkeiten ergeben, sodann offenbarte sich allerdings ein Abbiegekonflikt.



Im Jahre 2009 und auch 2010 ist die Kreuzung wieder als Häufungsstelle ausgewiesen und wird im Verkehrsreport auf den Seiten 35/36 näher bezeichnet.

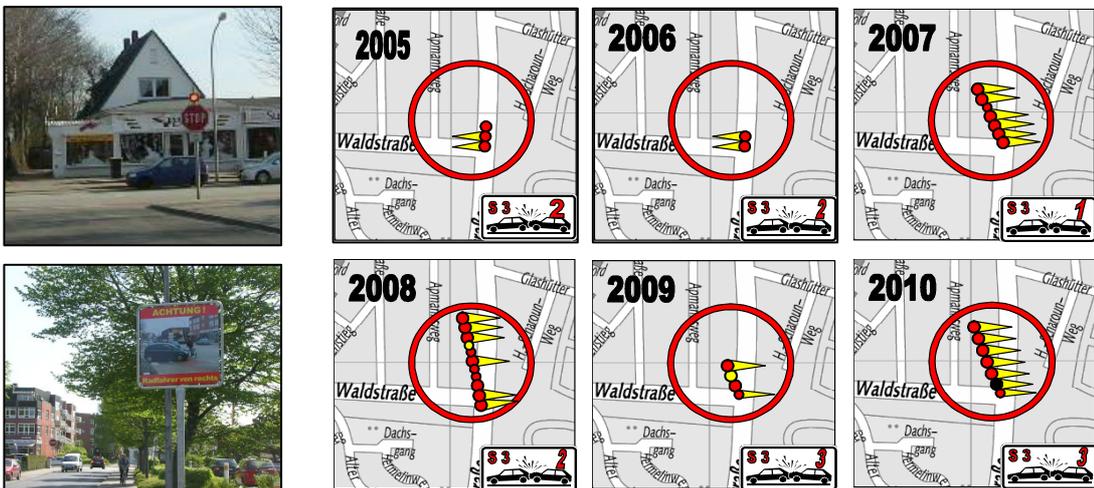
11. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße

Erfolgt ist ein Phasenwechsel der Signalanlage (Sept. 2007), im Jahre 2008 war für diesen Knotenpunkt eine so genannte Nulllage zu registrieren. 2009 und 2010 stieg das Unfallgeschehen aber wieder an und wird auf den Seiten 51/52 näher bezeichnet.



12. Ulzburger Straße, Waldstraße

Maßnahmen: STOP-Markierung, Furtverlegung, Verbesserung der Sichtverhältnisse (Anhänger auf Privatgrund entfernt), Polizeikontrollen, nichtamtliche Hinweistafel, Rückbau des Einmündungsbereiches, Gelblichtsignal 12/2010



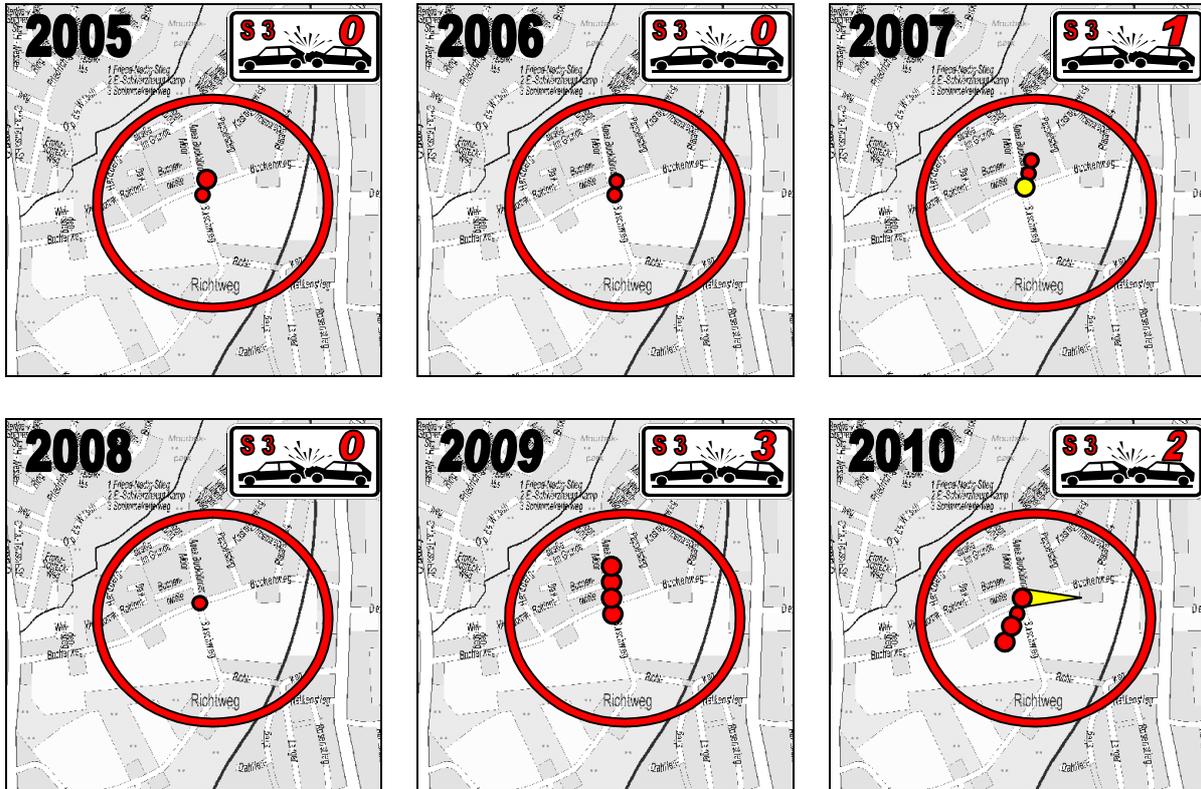
Auch weiterhin ist die Einmündung als Häufungsstelle ausgewiesen und wird im Verkehrsreport auf den Seiten 53/54 näher bezeichnet.



Auswertung der Unfalltypensteckkarte in Norderstedt

2010

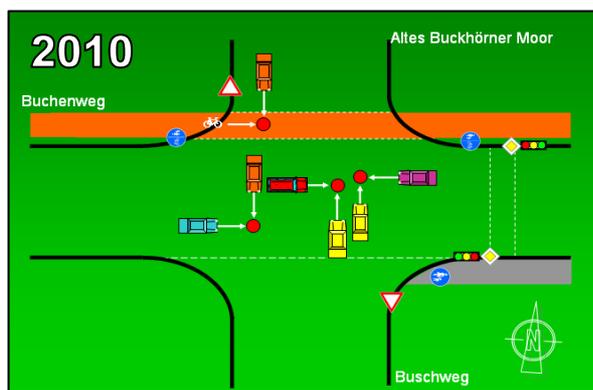
1. Buchenweg, Altes Buckhörner Moor, Buschweg **DTV: 4.000 Kfz/24 h**



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

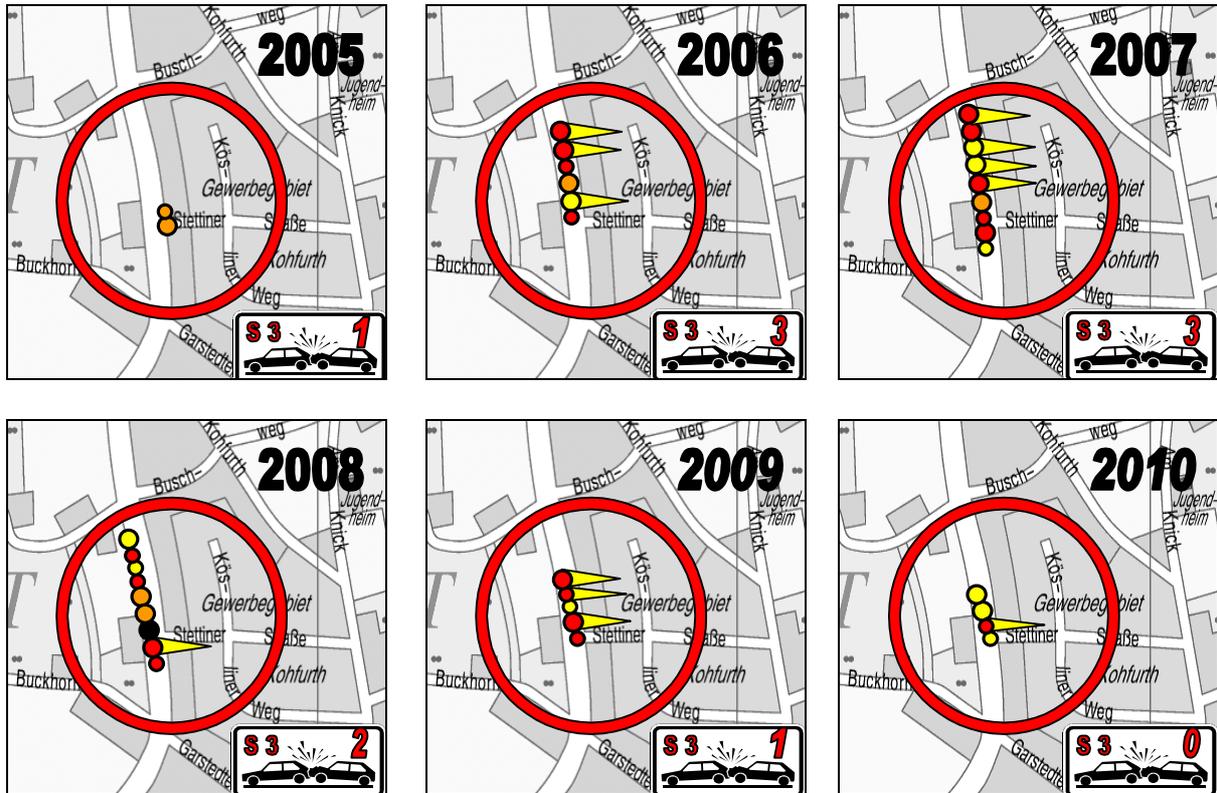
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	30.08.	16:15	3		Pkw befährt den Buschweg – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, Kollision Pkw aus Rtg. Ulzburger Str
2	P	07.09.	17:40	3	1 LV	Pkw befährt Altes Buckhörner Moor – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Rad aus Rtg. Westen
3	P	20.10.	09:35	3	1 LV	Pkw befährt Altes Buckhörner Moor – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw aus Rtg. Westen
4	P	24.11.	13:47	3	3 LV	Pkw befährt den Buschweg – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, Kollision Pkw in Rtg. Ulzburger Str

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



2. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

DTV: 21.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

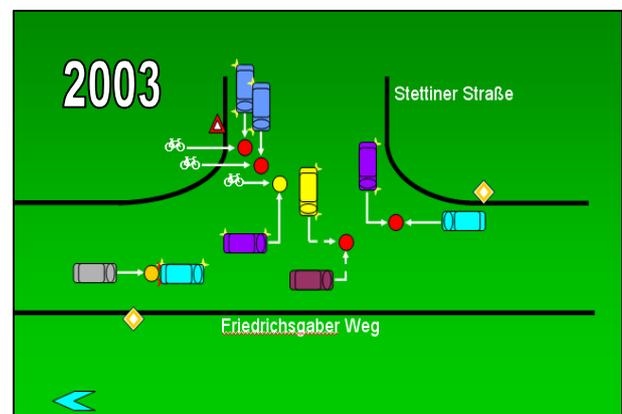
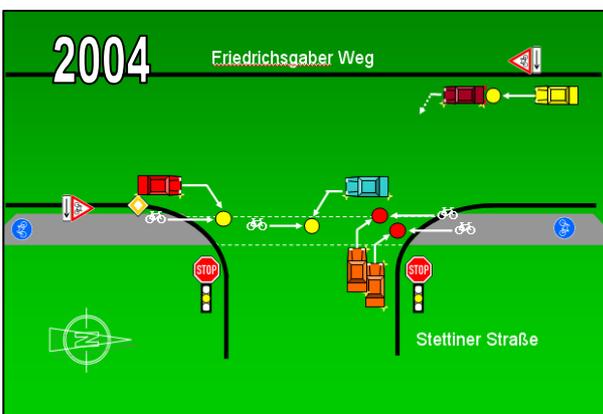
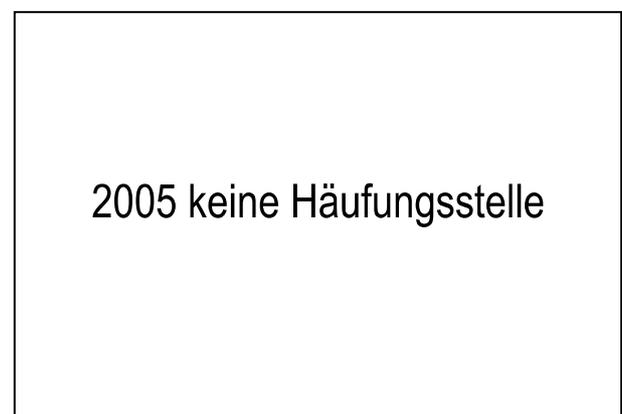
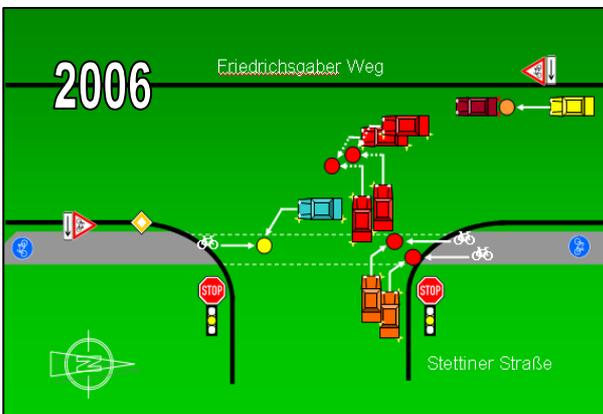
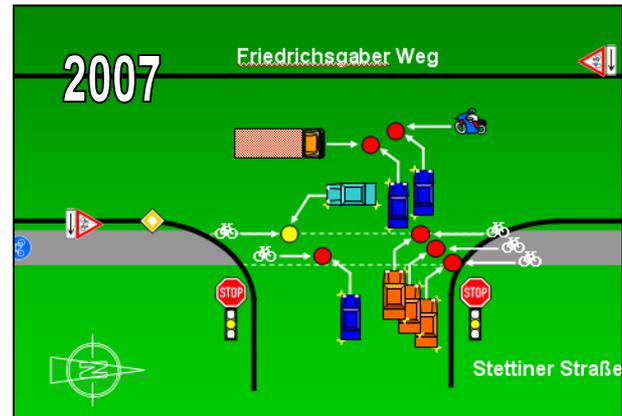
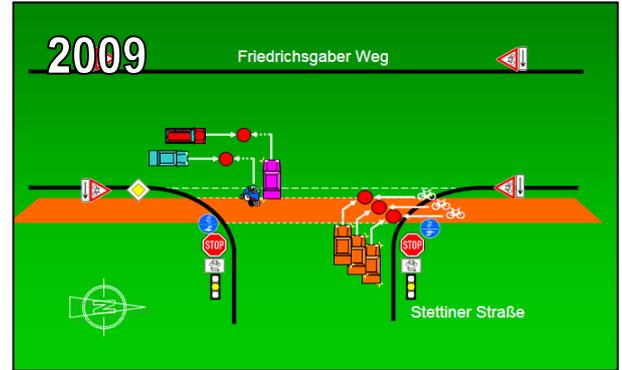
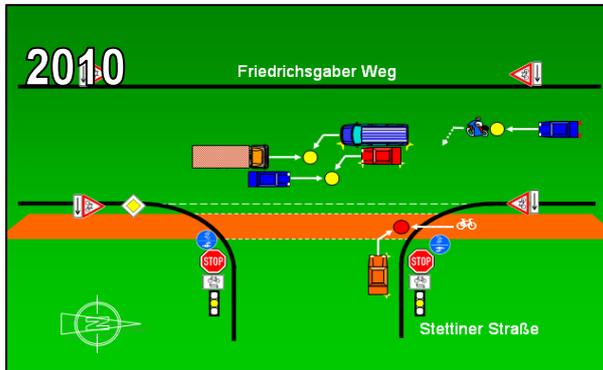
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	20.07.	11:45	3		Pkw biegt nach rechts in Rtg. NoMi ab – Kollision auf der Furt mit Rad aus Rtg. Norden
2	P	05.08.	19:29	2	1 LV	Krad biegt von Norden kommend nach links in Rtg. HC ab, bremsst abrupt – Kollision mit nachfolgendem Pkw
3	S 2	22.10.	22:10	2		Pkw biegt von Norden kommend nach links in Rtg. HC ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
4	P	09.11.	15:52	2	1 LV	Klein-Lkw biegt von Norden kommend nach links in Rtg. HC ab – Kollision mit entgegenkommendem Klein-Lkw

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	3	1	0	0	0	0

Bemerkung

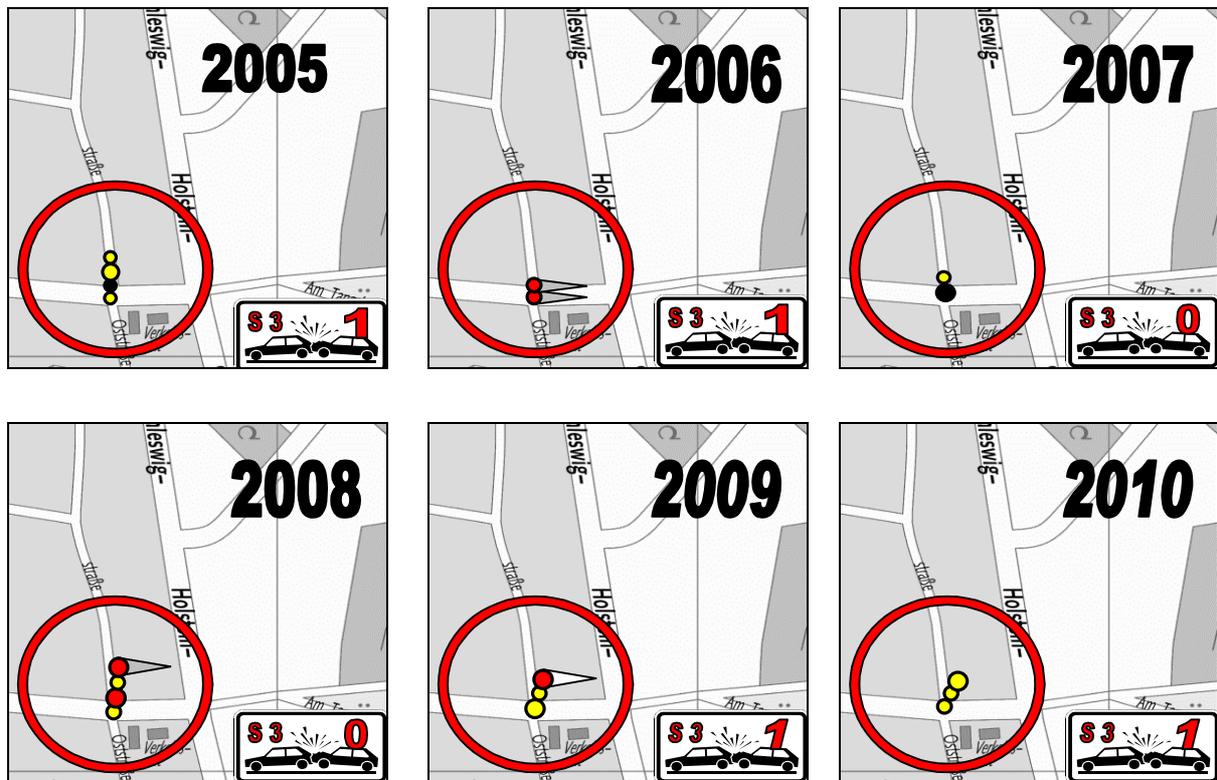
Die Verkehrsunfälle Nr. 3 + 4 ereigneten sich nach Inbetriebnahme der LSA.

2.1 Unfalldiagramm Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße



3. Harckesheyde, Oststraße

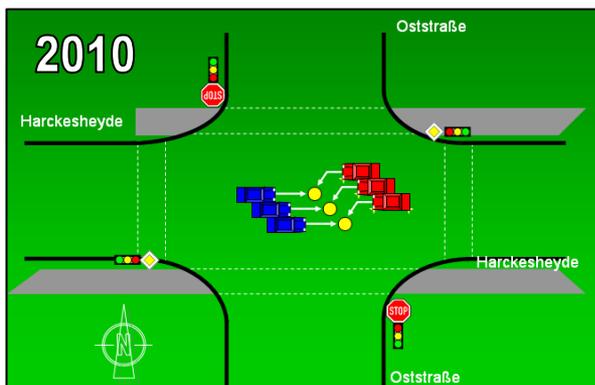
DTV: 10.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	02.02.	05:38	2		Pkw aus Rtg. Osten biegt von der Harckesheyde nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Schleswig-Holstein-Straße
2	S 2	16.03.	15:21	2		Pkw aus Rtg. Osten biegt von der Harckesheyde nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Schleswig-Holstein-Straße
3	P	25.03.	14:25	2	1 LV	Pkw aus Rtg. Osten biegt von der Harckesheyde nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Schleswig-Holstein-Straße

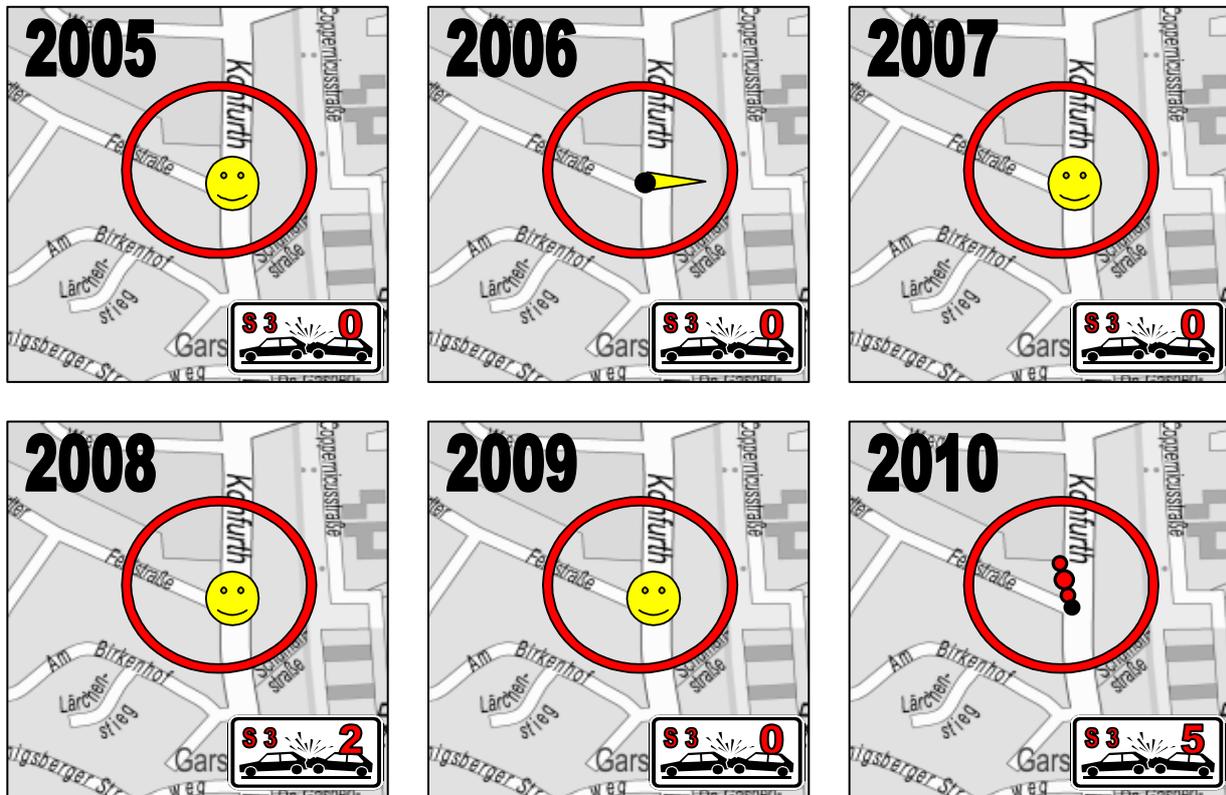
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
4	1	0	2	1	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

4. Kohfurth, Garstedter Feldstraße

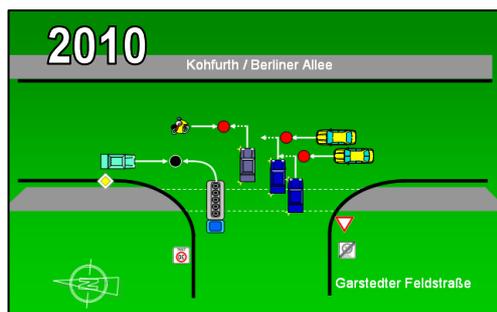
DTV: 14.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	27.01.	14:10	7		Lkw wendet rückwärts im Einmündungsbereich – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
2	S 2	12.02.	09:00	3		Pkw biegt von der Garstedter Feldstr. nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Norden
3	P	21.06.	19:00	3	1 LV	Pkw biegt von der Garstedter Feldstr. nach links ab – Kollision mit KKR in Rtg. Süden
4	S 2	23.08.	14:09	3		Pkw biegt von der Garstedter Feldstr. nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Norden

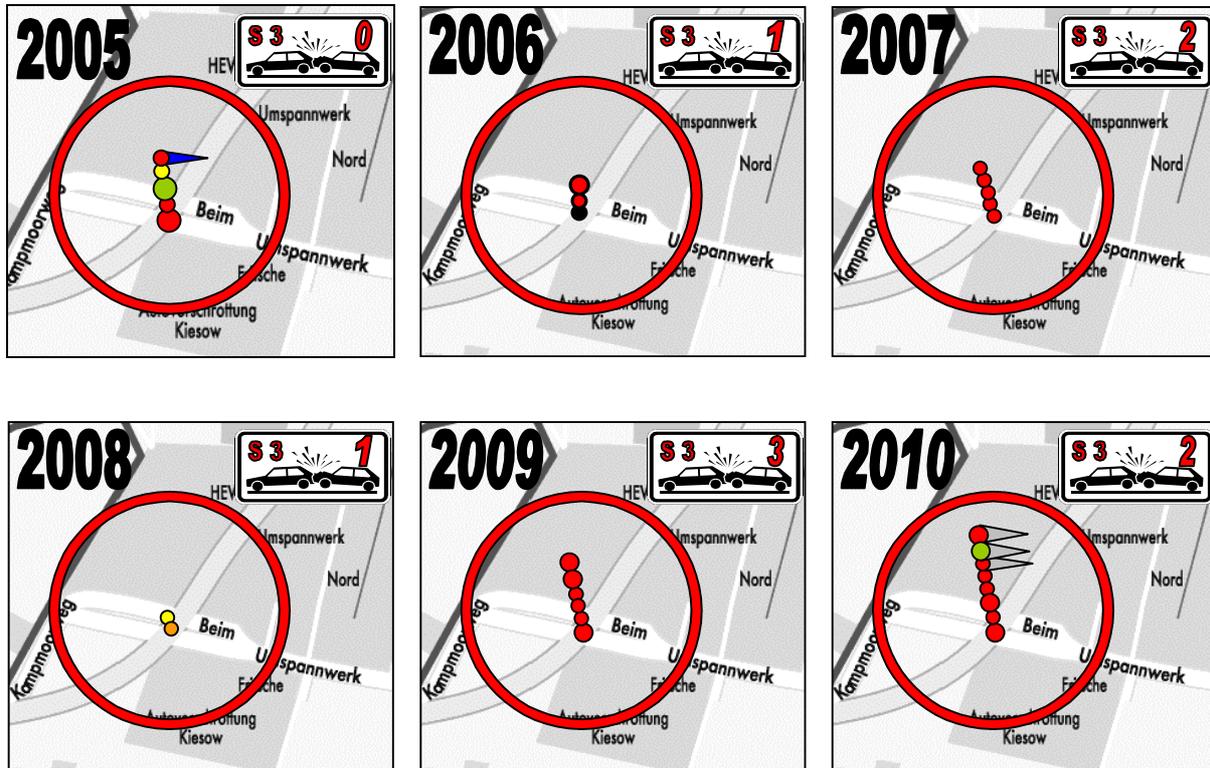
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
9	1	0	3	5	1	0	0	0	0	3	0	0	0	1



Vorjahre keine Häufungsstelle

5. Kothla-Järve-Straße, Beim Umspannwerk

DTV: 14.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

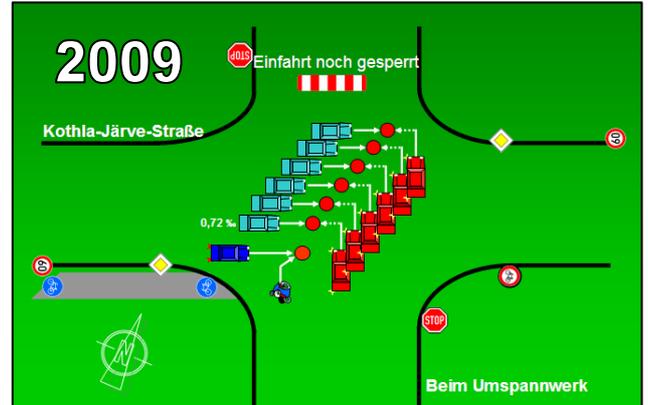
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	05.01.	12:09	3	1 LV	Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn
2	S 2	22.02.	14:44	3		Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn
3	P	26.02.	14:35	3	1 LV	Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn
4	S 2	10.03.	21:58	3		Krad biegt nach rechts in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn
5	S 2	21.04.	14:07	3		Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn
6	S 2	17.05.	08:03	3		Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Lkw aus Rtg. Quickborn (LSA aus)
7	P	02.06.	19:15	1	1 LV	Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Ampelmast (LSA aus)
8	P	12.06.	10:11	3	2 LV	Pkw biegt nach links in die Kothla-Järve-Straße ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Quickborn (LSA aus)

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

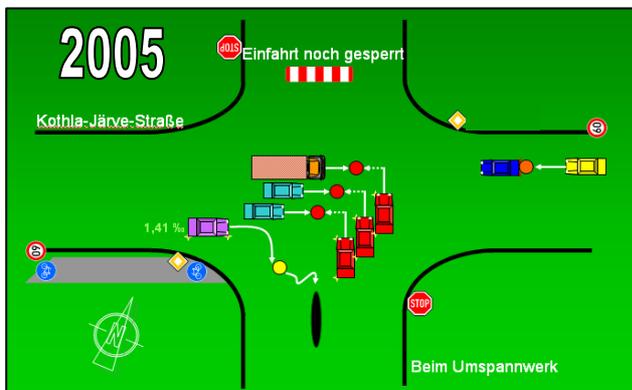
Bemerkung

An diesem Knotenpunkt wurde ab dem 26. Juni 2010 eine LSA in Betrieb genommen.

5.1 Unfalldiagramm, Kothla-Järve-Straße, Beim Umspannwerk



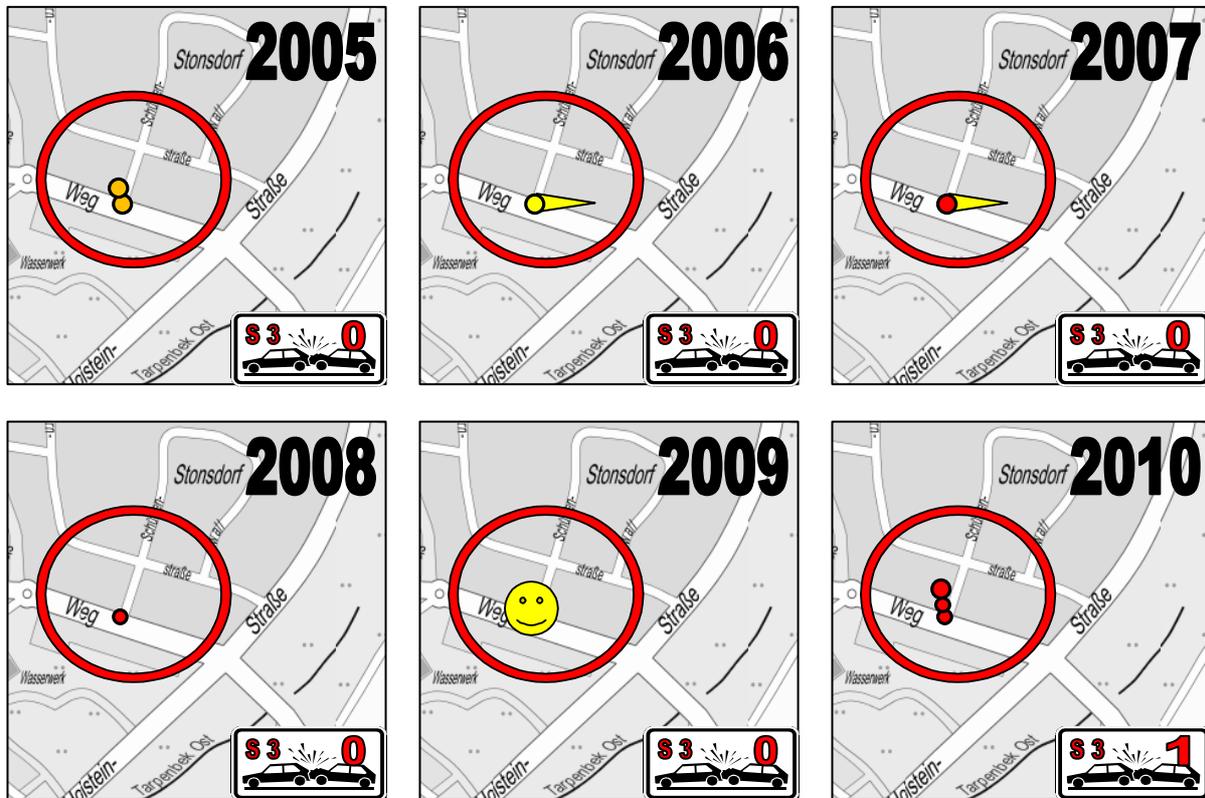
2006 keine Häufungsstelle



Fertigstellung K 113
erfolgte im Nov. 2003

6. Langenharmer Weg, Schützenwall

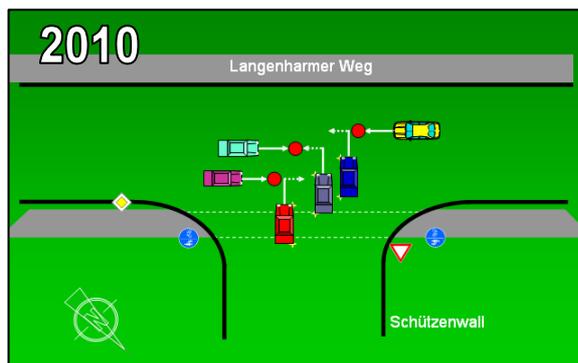
DTV: 14.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

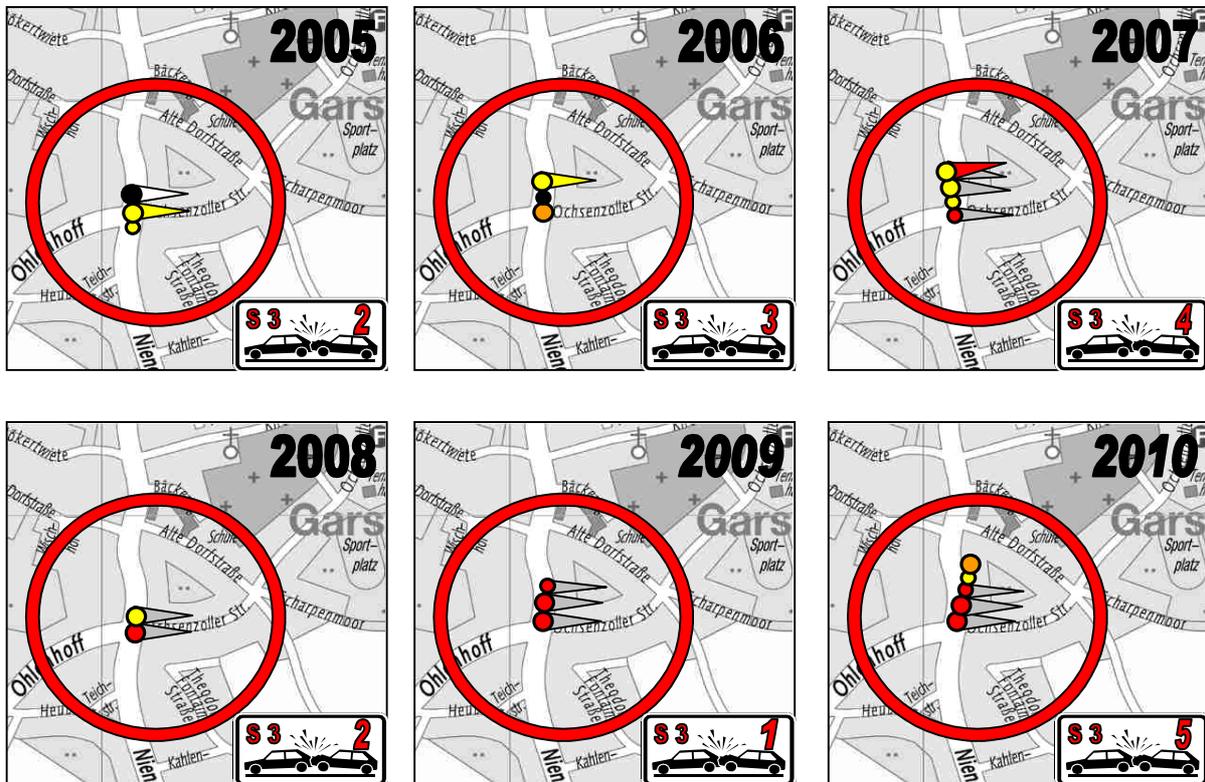
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	03.03.	12:30	3		Pkw biegt nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Schleswig-Holstein-Straße
2	P	12.05.	11:50	3	1 LV	Pkw biegt nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Schleswig-Holstein-Straße
3	S 2	04.11.	17:05	3		Pkw biegt nach rechts in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Schleswig-Holstein-Straße

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



Vorjahre keine Häufungsstelle

7. Niendorfer Straße, Ochsenzoller Str., Ohlenhoff **DTV: 22.000 Kfz/24 h**

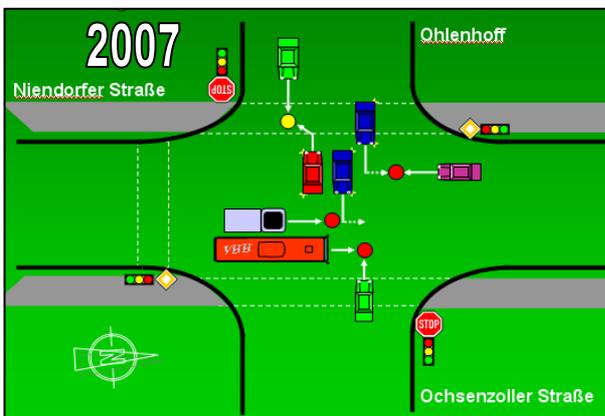
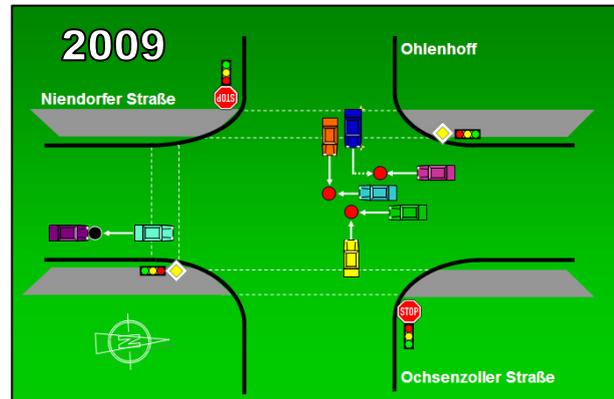
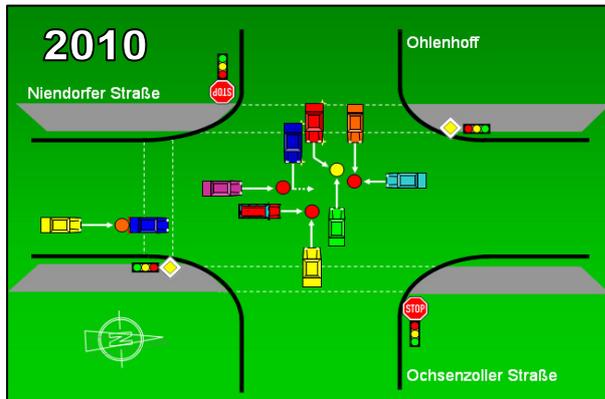


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	10.04.	03:25	3	1 LV	Pkw quert bei abgeschalteter LSA die Niendorfer Straße aus Rtg. Ohlenhoff – Kollision mit Pkw in Rtg. Hamburg
2	P	29.08.	06:28	3	2 LV	Pkw quert bei ausgefallener LSA die Niendorfer Straße aus Rtg. Ochsenzoller Straße – Kollision mit Pkw in Rtg. NoMi
3	S 2	19.09.	01:10	3		Pkw biegt vom Ohlenhoff und bei abgeschalteter LSA nach links in die Niendorfer Str. ab – VU mit Pkw in Rtg. NoMi
4	S 2	30.09.	18:22	2		Pkw biegt vom Ohlenhoff nach links in die Niendorfer Str. ab – VU mit entgegenkommendem Pkw in Rtg. Ohlenhoff
5	P	05.12.	14:38	6	1 LV	Pkw wartet vor der LSA Niendorfer Straße und in Fahrtrichtung Norden – nachfolgender Pkw fährt auf

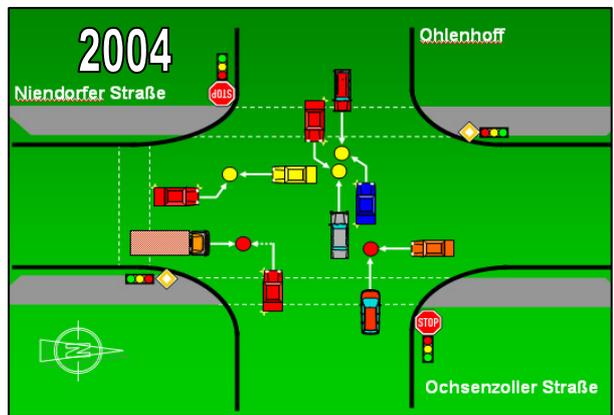
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
10	3	0	2	5	4	0	0	0	1	3	0	0	1	0

7.1 Niendorfer Straße, Ochsenzoller Straße, Ohlenhoff



2006
keine Häufungsstelle

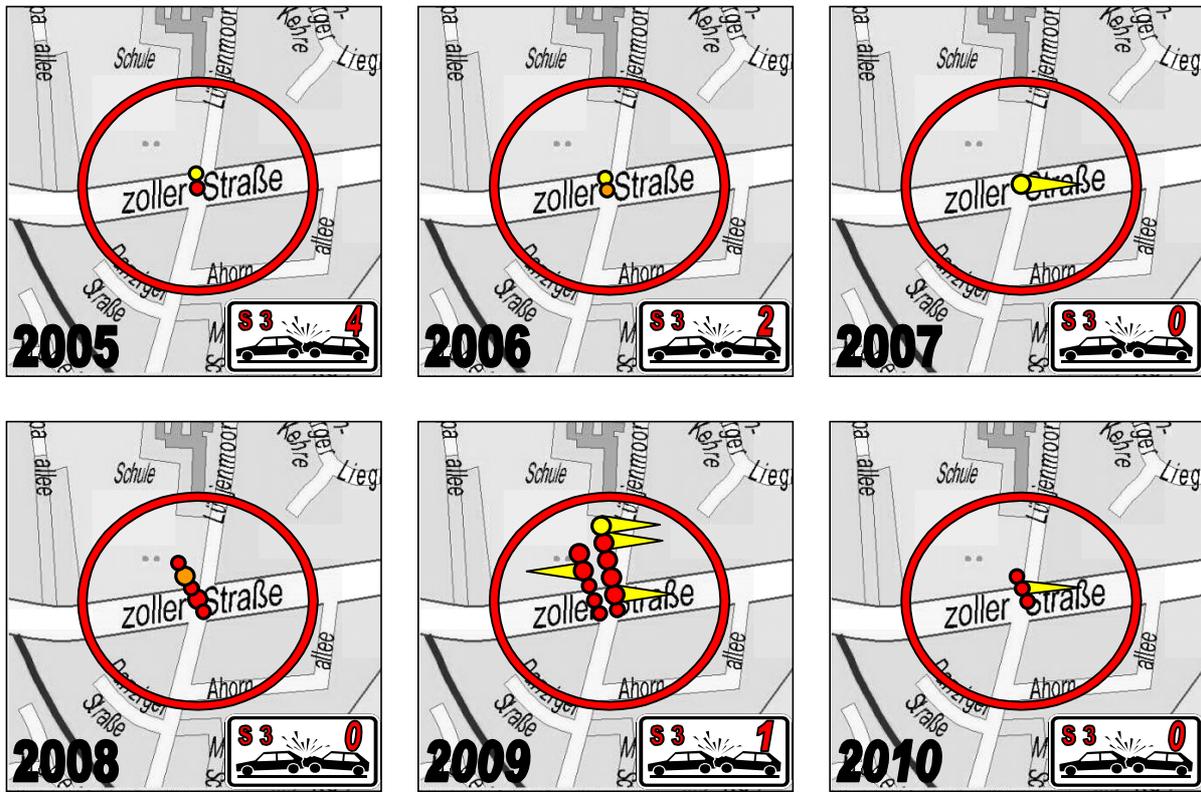
2005
keine Häufungsstelle



Vorjahre
keine Häufungsstelle

8. Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg

DTV: 14.500 Kfz/24 h

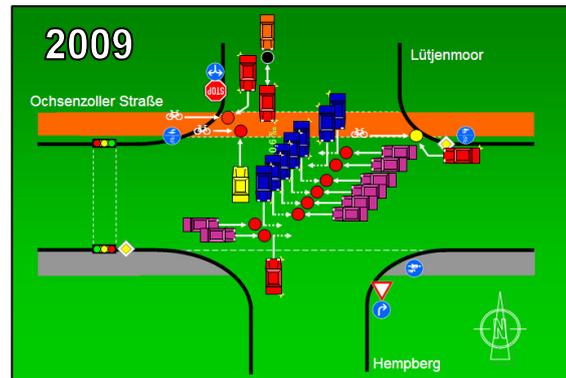
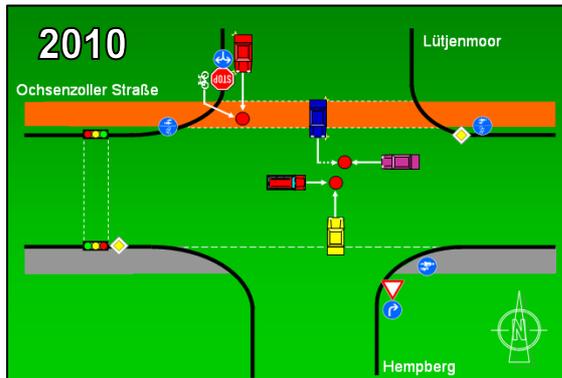


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	24.01.	09:50	3		Pkw quert verbotswidrig vom Hempberg zum Lütjenmoor – Kollision mit Pkw in Rtg. Ohechaussee
2	S 2	09.08.	18:08	3		Pkw biegt vom Lütjenmoor nach rechts ab – Kollision mit Rad ebenfalls aus Rtg. Lütjenmoor, der plötzlich Furt quert
3	S 2	02.09.	11:52	3		Pkw biegt vom Lütjenmoor nach links ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Ohechaussee

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

8.1 Unfalldiagramm Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg



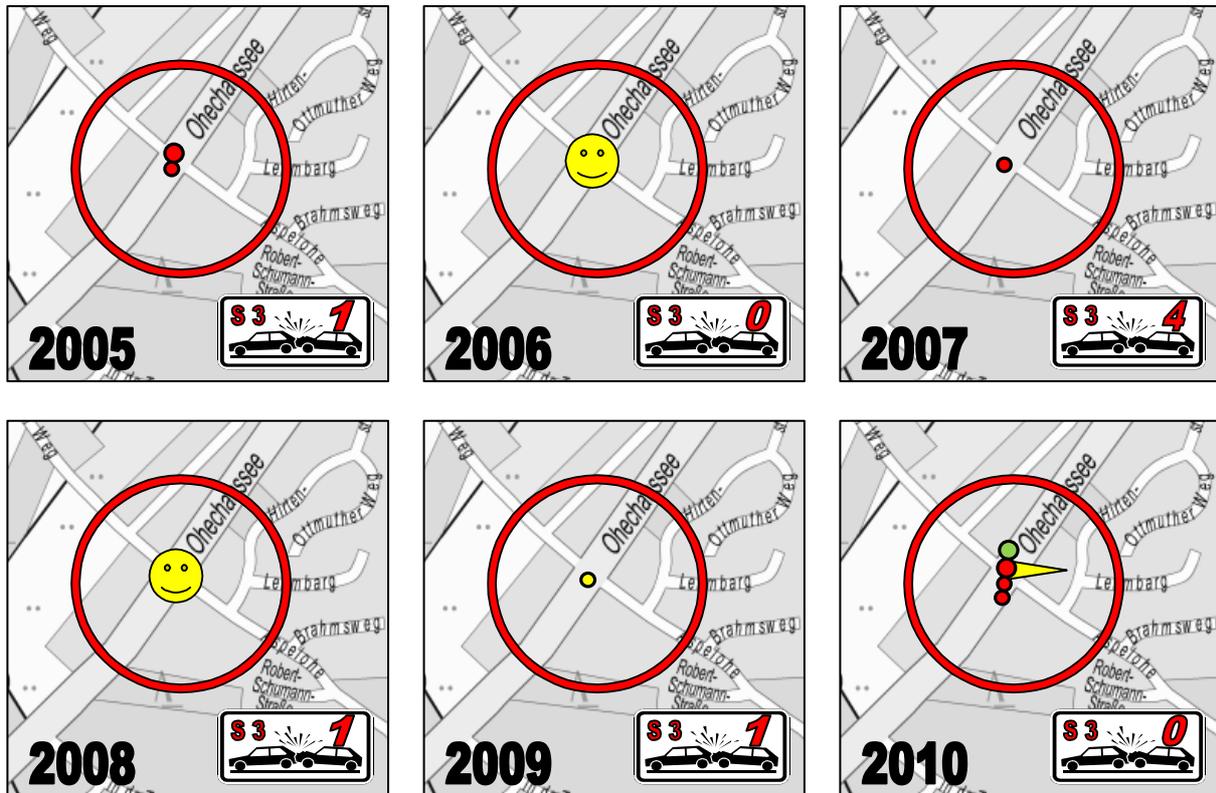
Vorjahre keine Häufungsstelle



Das erhöhte Unfallgeschehen im September, Oktober und November des Jahres 2009 ist zurückzuführen auf die Ab- und Umleitungsmaßnahmen während der Bauphase 2 des Knotenpunktes Ochsenzoll. Obwohl der Straßenzug Lütjenmoor nicht als solche ausgewiesen war, sind die VT in überwiegender Anzahl dieser Umgehung der in Nordsüdrichtung gesperrten Ulzburger Straße gefolgt.

9. Ohechaussee, Aspelohe, Schwarzer Weg

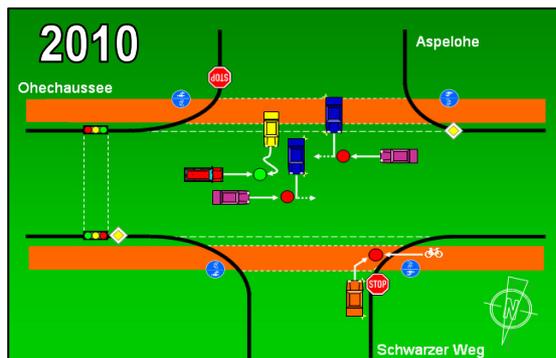
DTV: 20.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	05.05.	13:07	3		Pkw biegt von der Aspelohe nach links auf die B 432 ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. SE
2	S 2	24.06.	07:04	3		Pkw biegt von der Aspelohe nach rechts in die B 432 ab – Kollision mit Pkw in Rtg. SE
3	P	23.09.	07:40	3	1 LV	Pkw biegt vom Schwarzen Weg nach rechts in die Ohechaussee ab – Kollision mit Rad auf linkem Radweg
4	P	02.12.	22:26	1	1 LV	Pkw befährt Aspelohe und gerät aufgrund von Schneeglätte auf die B 432 – Kollision mit Pkw aus Rtg. SE

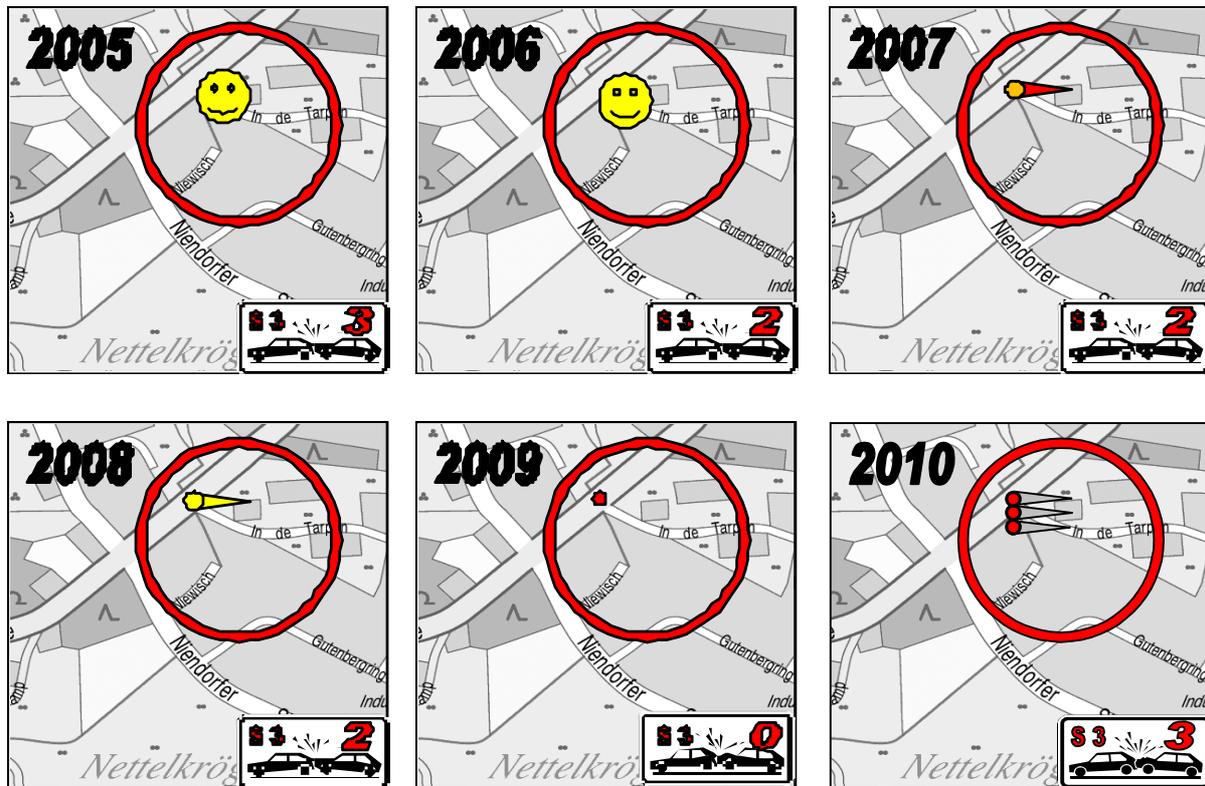
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
4	2	0	2	0	2	0	0	1	0	3	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

10. Ohechaussee, In de Tarpen

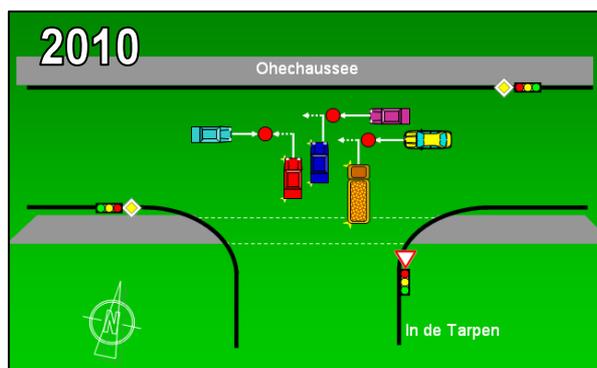
DTV: 19.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	14.07.	14:20	3		Lkw biegt bei abgeschalteter LSA nach links in die Ohechaussee ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. SE
2	S 2	15.07.	14:15	3		Pkw biegt bei abgeschalteter LSA nach links in die Ohechaussee ab – Kollision mit Pkw in Rtg. SE
3	S 2	16.07.	13:55	3		Pkw biegt bei abgeschalteter LSA nach links in die Ohechaussee ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. SE

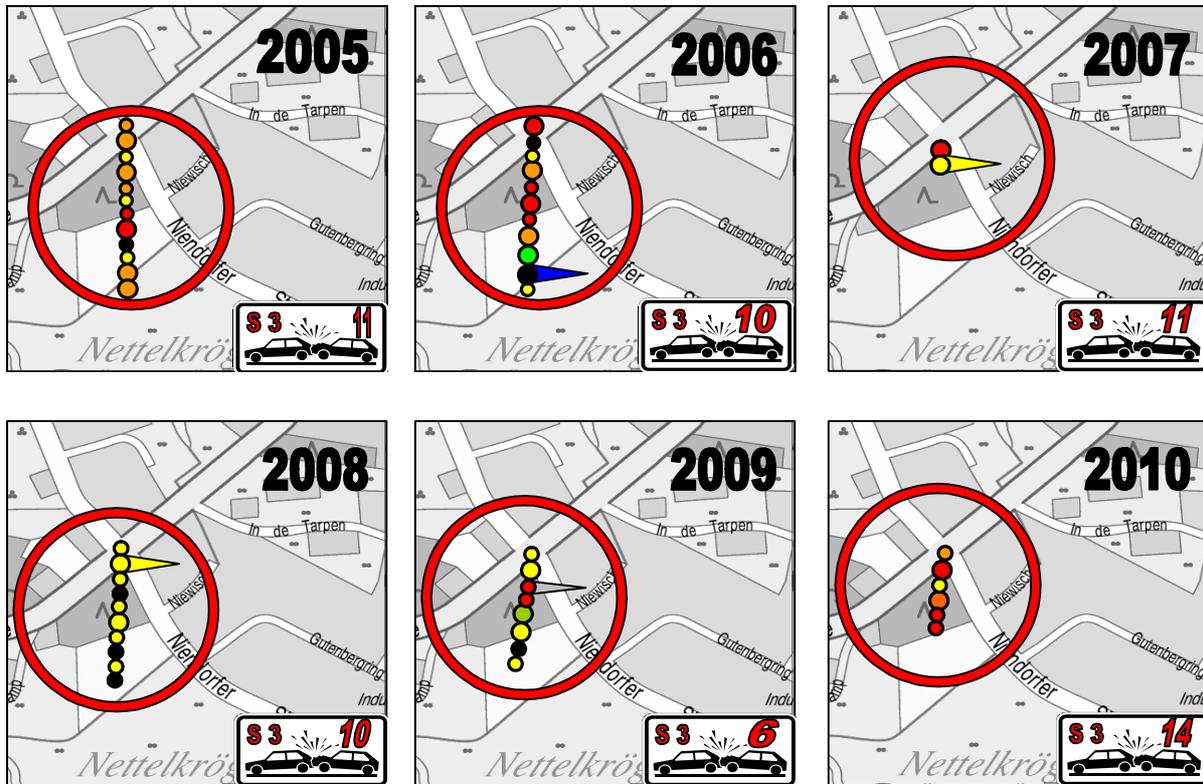
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
6	0	0	3	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

11. Ohechaussee, Niendorfer Straße

DTV: 27.000 Kfz/24 h

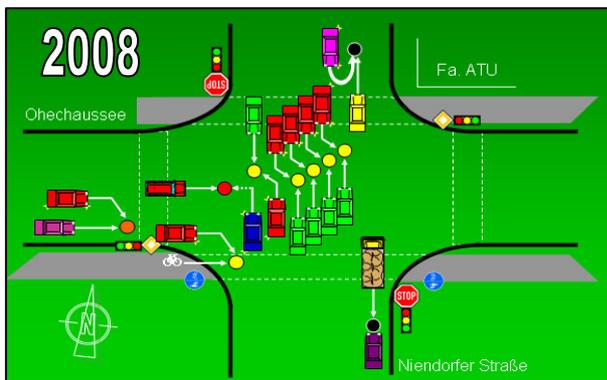
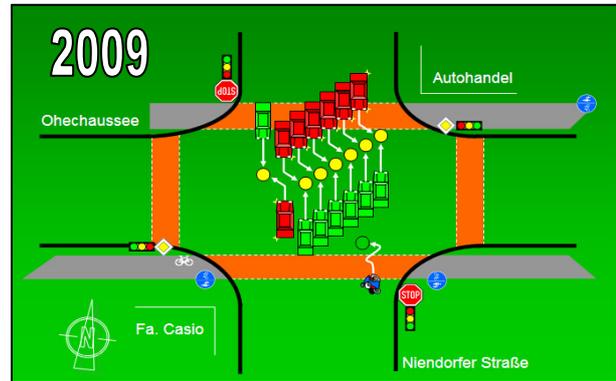
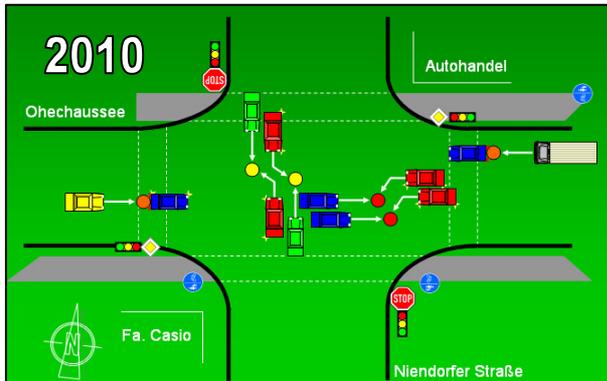


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

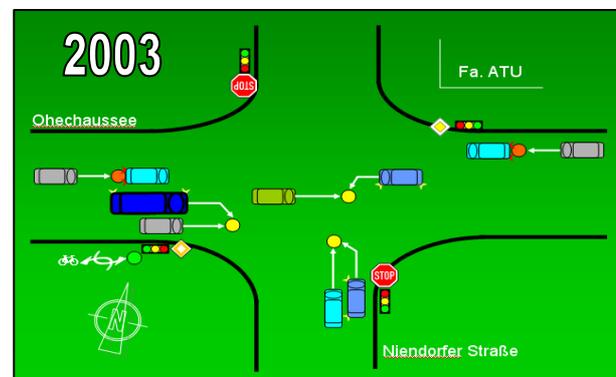
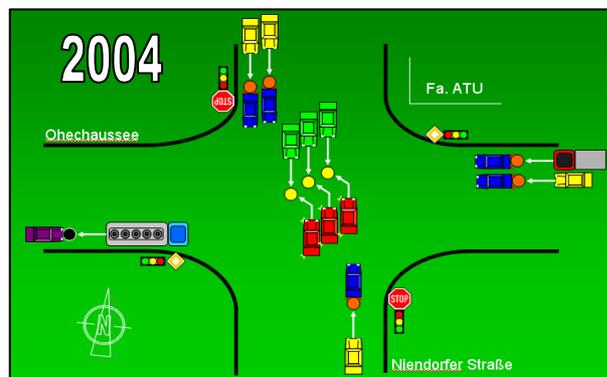
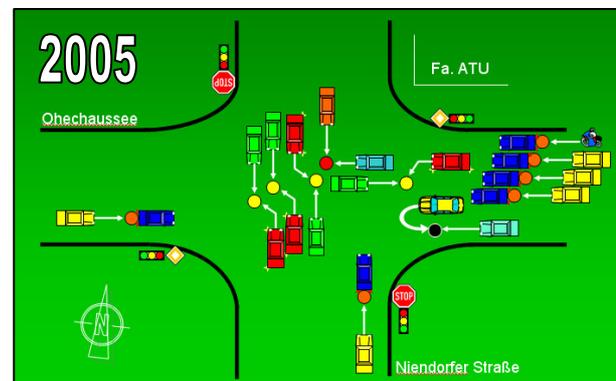
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	12.01.	10:31	6		Pkw wartet vor der LSA Ohechaussee in Rtg. HH – nachfolgender Lkw fährt auf
2	P	01.03.	11:24	3	1 LV	Pkw fährt vom Linksabbieger aus Rtg. BAB und bei Rot geradeaus – VU mit links abbiegendem Pkw aus Rtg. SE
3	S 2	02.08.	16:34	2		Pkw biegt von der Niendorfer Straße nach links in Rtg. BAB ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
4	P	20.09.	15:44	6	1 LV	Pkw wartet auf Linksabbieger vor LSA in Rtg. NoMi – nachfolgender Pkw fährt bei Parallelgrün an und dann auf
5	S 2	21.10.	19:36	3		Pkw biegt rotlichtmissachtend von der B 432 nach links in Rtg. HH ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
6	S 2	06.11.	17:08	3		Pkw biegt von der Niendorfer Straße nach links in Rtg. SE ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
20	2	0	4	14	2	0	0	0	1	3	0	0	2	0

11.1 Unfalldiagramm Ohechaussee, Niendorfer Straße



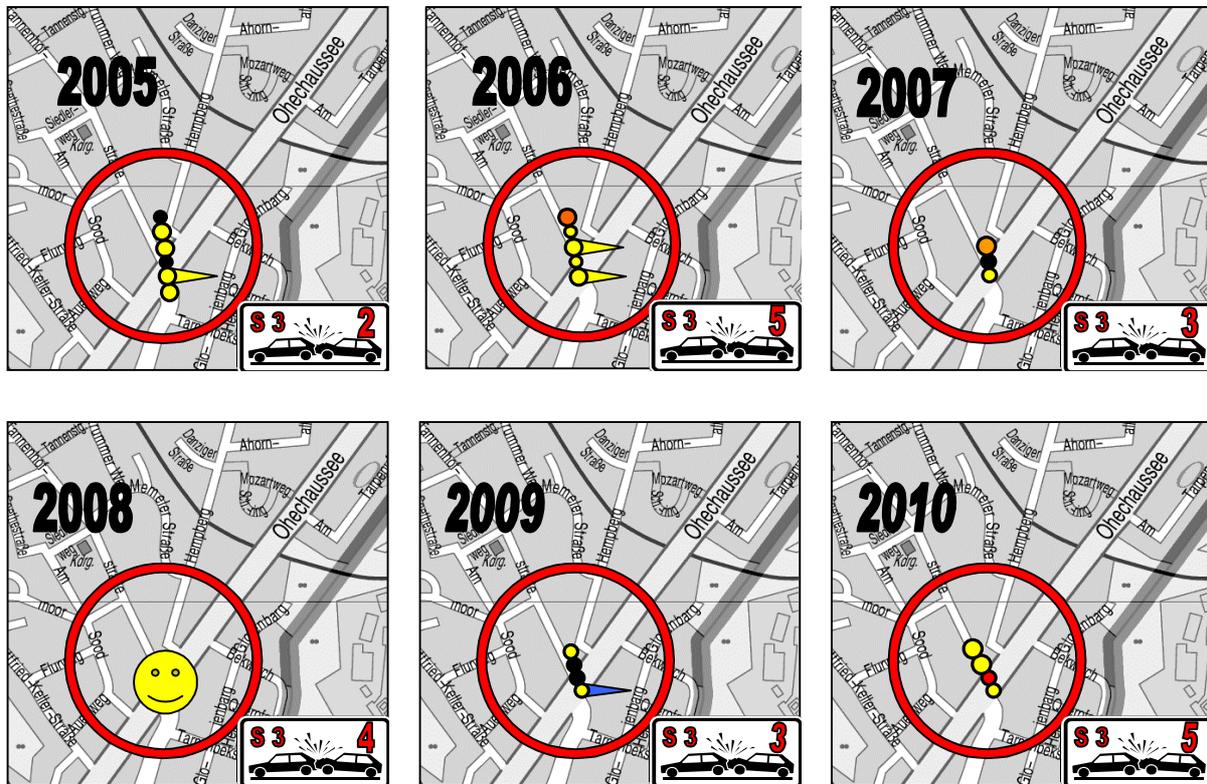
2007 keine Häufungsstelle



Der Knotenpunkt hat nach den Umbaumaßnahmen (September 2006) einen anderen Querschnitt erhalten und ist deshalb mit den vorherigen Lagebildern nur noch bedingt vergleichbar.

12. Ohechaussee, Tannenhofstraße, Rugenbarg

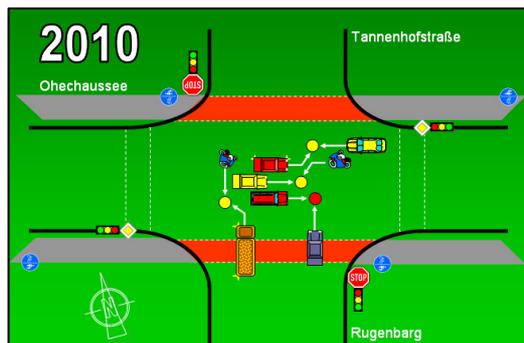
DTV: 23.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

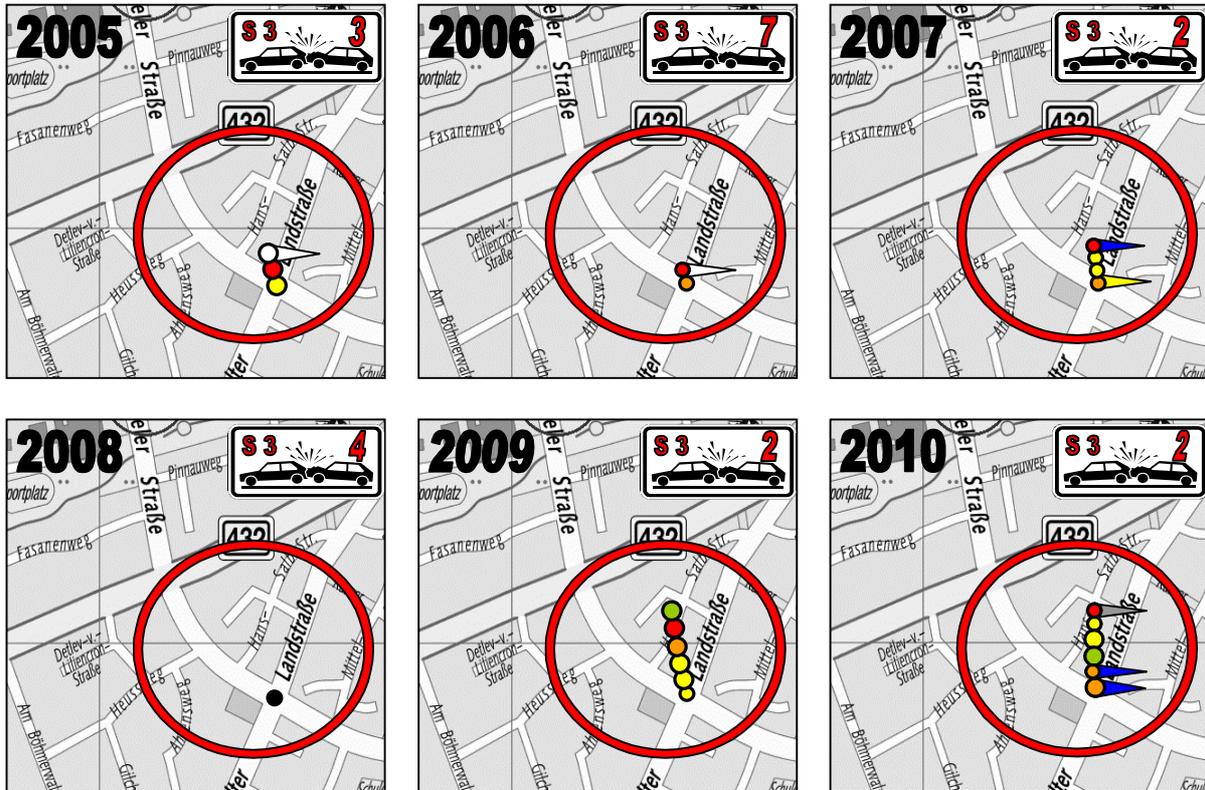
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	20.02.	14:15	2		Pkw biegt von der B 432 nach links in die Tannenhofstraße ab – Kollision entgegenkommendem Pkw
2	S 2	22.02.	13:12	3		Pkw quert die B 432 in Rtg. Tannenhofstraße – Kollision mit rotlichtmissachtendem Pkw aus Rtg. BAB
3	P	24.03.	18:31	2	1 LV	LKR biegt nach links in den Rugenbarg ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
4	P	30.08.	07:45	2	1 LV	Lkw biegt vom Rugenbarg nach links ab – VU mit entgegenkommendem KKR

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



Vorjahre keine Häufungsstelle

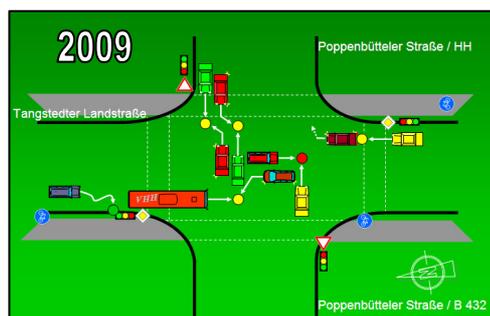
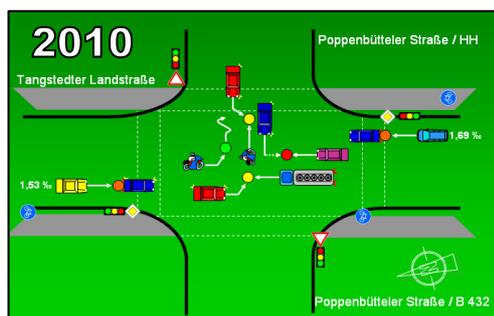
13. Poppenbütteler Straße, Tangstedter Landstraße DTV: 22.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	12.01.	14:30	6	1 LV	Pkw wartet vor der LSA der Tangstedter Landstraße in Rtg. Süden – nachfolgender Pkw (1,53 %) fährt auf
2	S 1	19.01.	20:31	6		Pkw wartet vor der LSA der Tangstedter Landstraße in Rtg. Norden – nachfolgender Pkw (1,83 %) fährt auf
3	P	12.04.	22:24	1	1 LV	Krad biegt von der Tangstedter Landstraße nach links in Rtg. HH ab – Sturz ohne Fremdeinwirkung
4	P	24.06.	19:53	2	1 LV	Pkw biegt aus Rtg. HH nach links in die Tangstedter Landstraße ab – Kollision mit entgegenkommendem Krad
5	S 2	15.07.	06:02	2		Pkw biegt aus Rtg. B 432 nach links in die Poppenbütteler Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Lkw
6	S 2	15.07.	10:45	3		Pkw biegt bei abgeschalteter LSA von der Poppenbütt. Str. nach links in Rtg. HH ab – VU mit Pkw aus Rtg. Heidberg

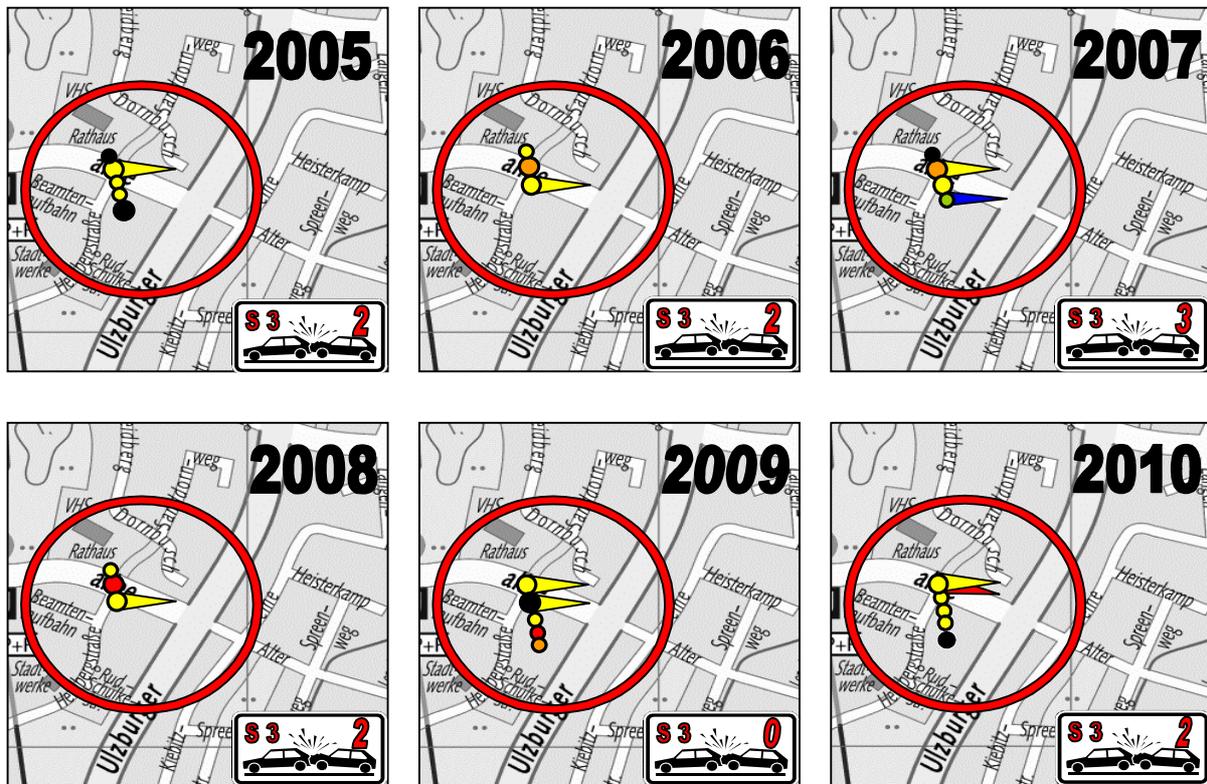
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
8	3	1	2	2	3	0	0	1	2	1	0	0	2	0



Vorjahre keine
Häufungsstelle

14. Rathausallee, Heidbergstraße

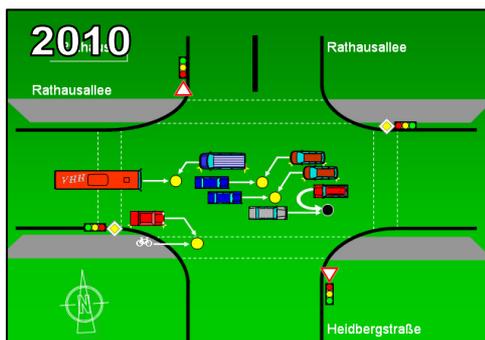
DTV: 12.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	13.04.	15:10	2	1 SV	Pkw biegt aus Rtg. ZOB nach rechts in die Heidbergstraße ab – Kollision mit parallel fahrendem Rad auf der Furt
2	S 2	30.08.	10:29	2		Pkw biegt aus Rtg. Ulzburger Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	14.10.	19:58	7	1 LV	Pkw wendet aus Rtg. Ulzburger Straße – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
4	S 2	18.12.	07:55	2		Pkw biegt aus Rtg. Ulzburger Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	20.12.	15:55	2		Klein-Lkw biegt aus Rtg. Ulzburger Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem KOM

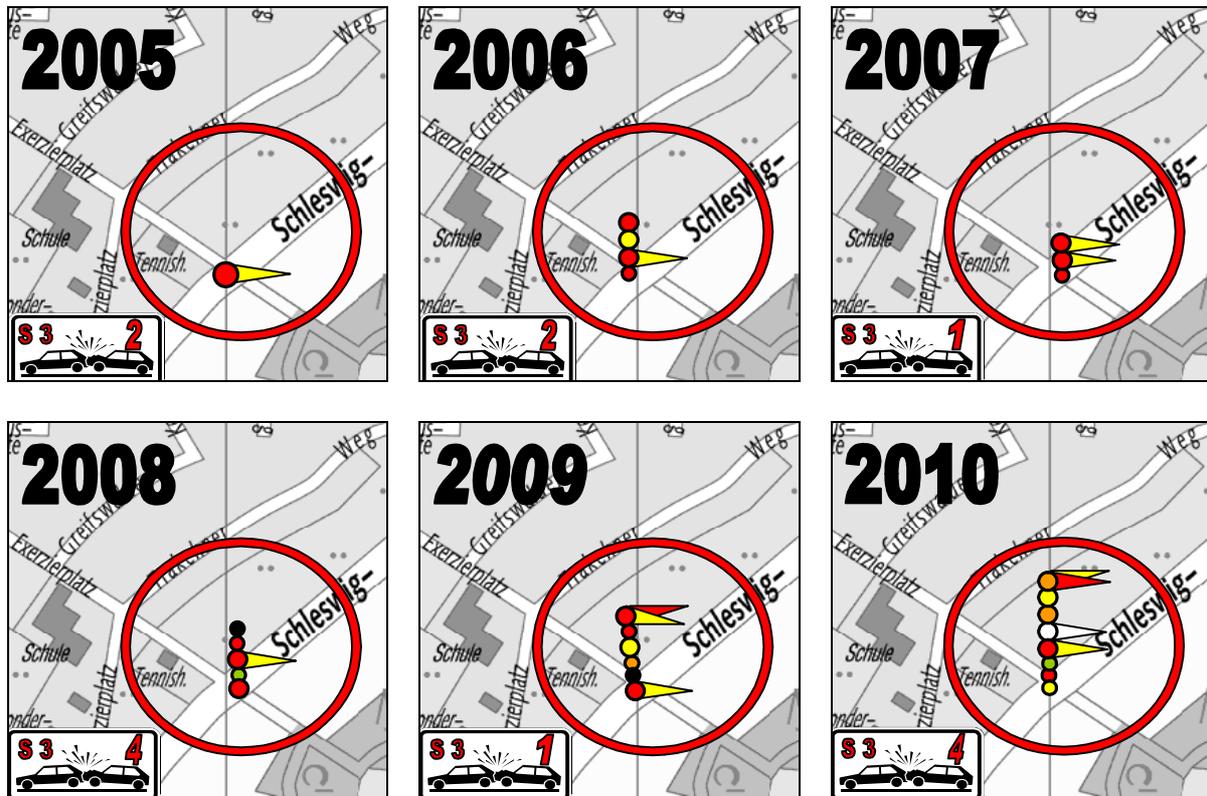
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
7	2	0	3	2	1	1	0	0	4	0	0	0	0	1



Vorjahre keine Häufungsstelle

15. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

DTV: 18.500 Kfz/24 h

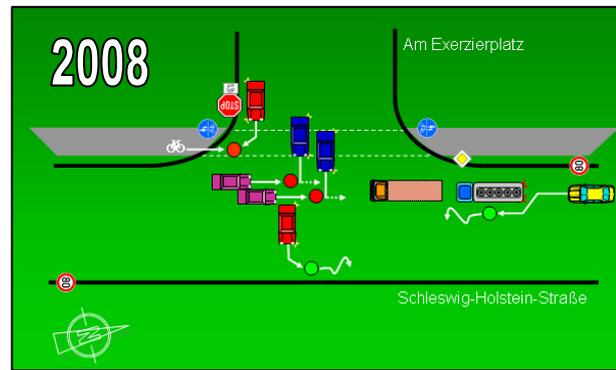
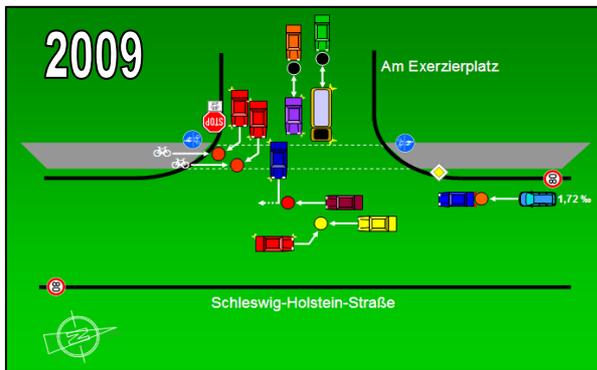
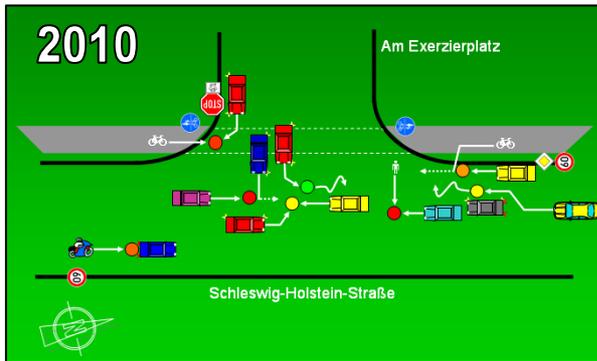


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	11.02.	08:33	2		Pkw befährt die S-H-Straße in Rtg. Süden und biegt ab – nachfolgender Pkw bremst, kommt von der Fahrbahn ab
2	S 2	11.03.	09:12	3		Pkw biegt vom Exerzierplatz nach links ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. HH
3	S 2	27.03.	15:41	1		Pkw biegt vom Exerzierplatz nach links ab – verliert die Kontrolle über den Pkw und überfährt die Mittelinsel
4	P	28.04.	19:01	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die Schleswig-Holstein-Str. ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
5	P	29.05.	14:48	4	1 LV	Fußgänger quert die Schleswig-Holstein-Straße ostwärts – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
6	P	16.06.	15:36	6	1 LV	Pkw befährt Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. Norden und stoppt verkehrsbedingt – nachfolgendes Krad fährt auf
7	P	16.07.	12:30	2	2 LV	Pkw biegt nach links in die Straße Am Exerzierplatz ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
8	P	20.07.	17:09	6	1 SV 1 LV	Rad befährt die L 284 in Rtg. Süden und lenkt plötzlich auf die Fahrbahn – VU mit parallel fahrendem Pkw

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

15.1 Unfalldiagramm Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

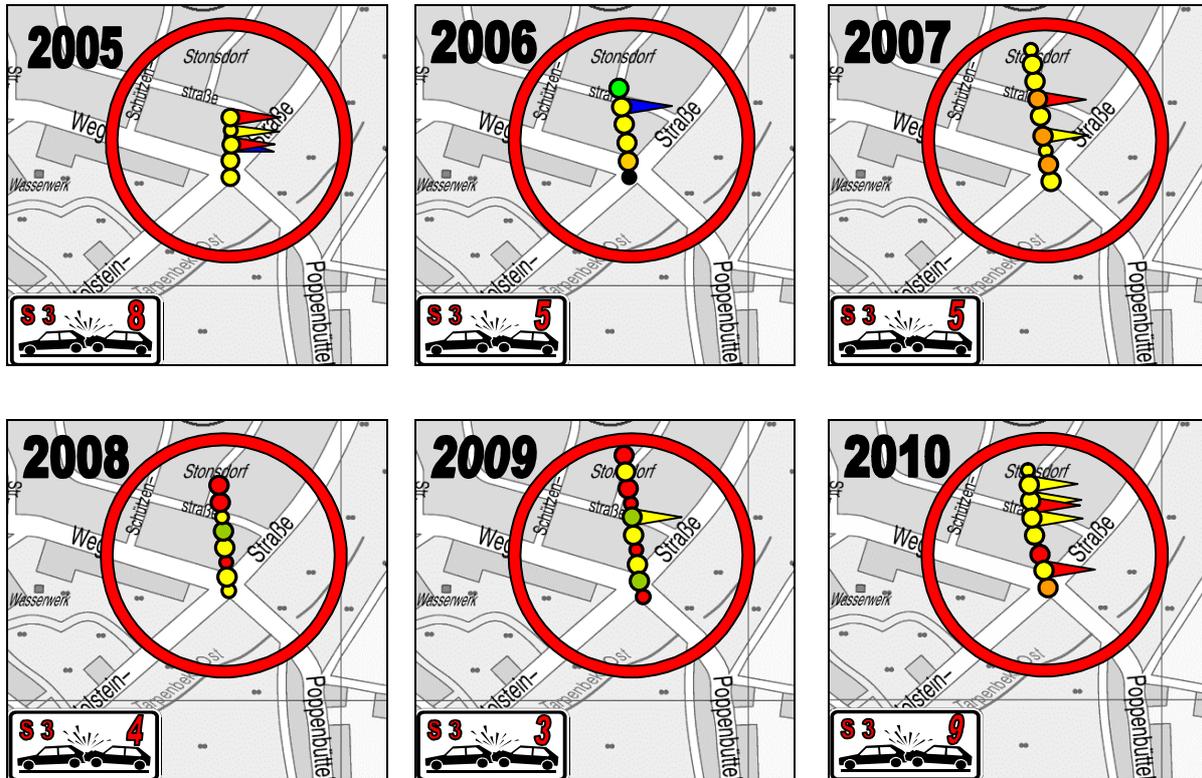


Vorjahre keine Häufungsstelle

Raum für Notizen

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

DTV: 23.500 Kfz/24 h

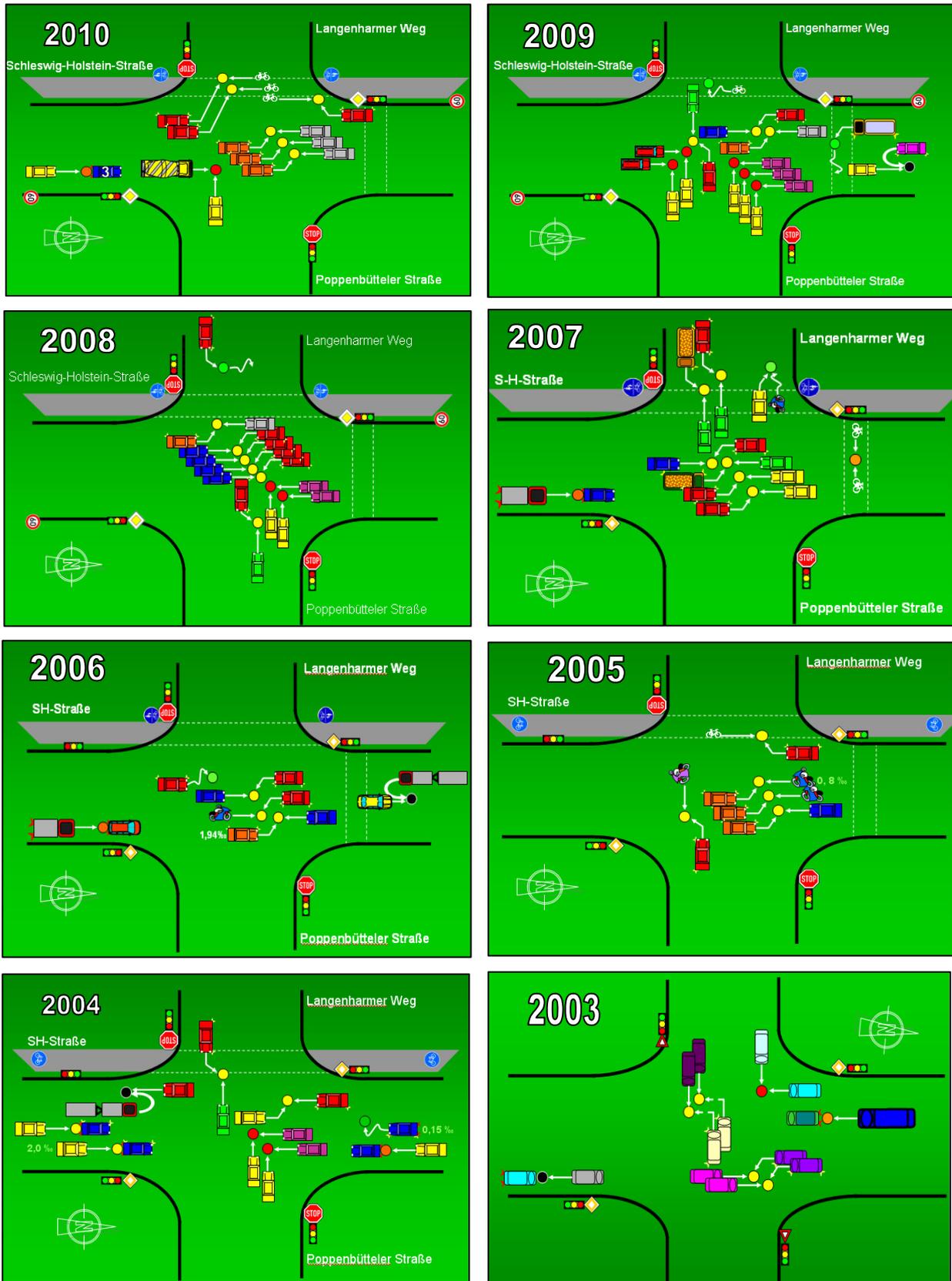


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	05.01.	16:22	6	3 LV	Drei Pkw warten vor LSA der L 284 in Rtg. Norden – nachfolgender Pkw prallt mit hoher Wucht auf alle drei Pkw auf
2	P	05.02.	21:20	2	2 SV 2 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	18.02.	10:35	3	2 LV	Lkw befährt die S-H-Straße in Rtg. Norden – VU mit rotlichtmissachtendem Pkw aus Rtg. Poppenbütteler Straße
4	P	21.04.	19:34	2	3 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	25.05.	18:19	2	1 LV	Pkw biegt nach rechts in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Rad auf der Furt
6	P	01.06.	16:50	2	1 SV	Pkw biegt nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Rad auf der Furt
7	P	13.07.	19:36	2	1 LV	Pkw biegt nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Rad auf der Furt
8	S 2	21.12.	17:55	2		Pkw biegt nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

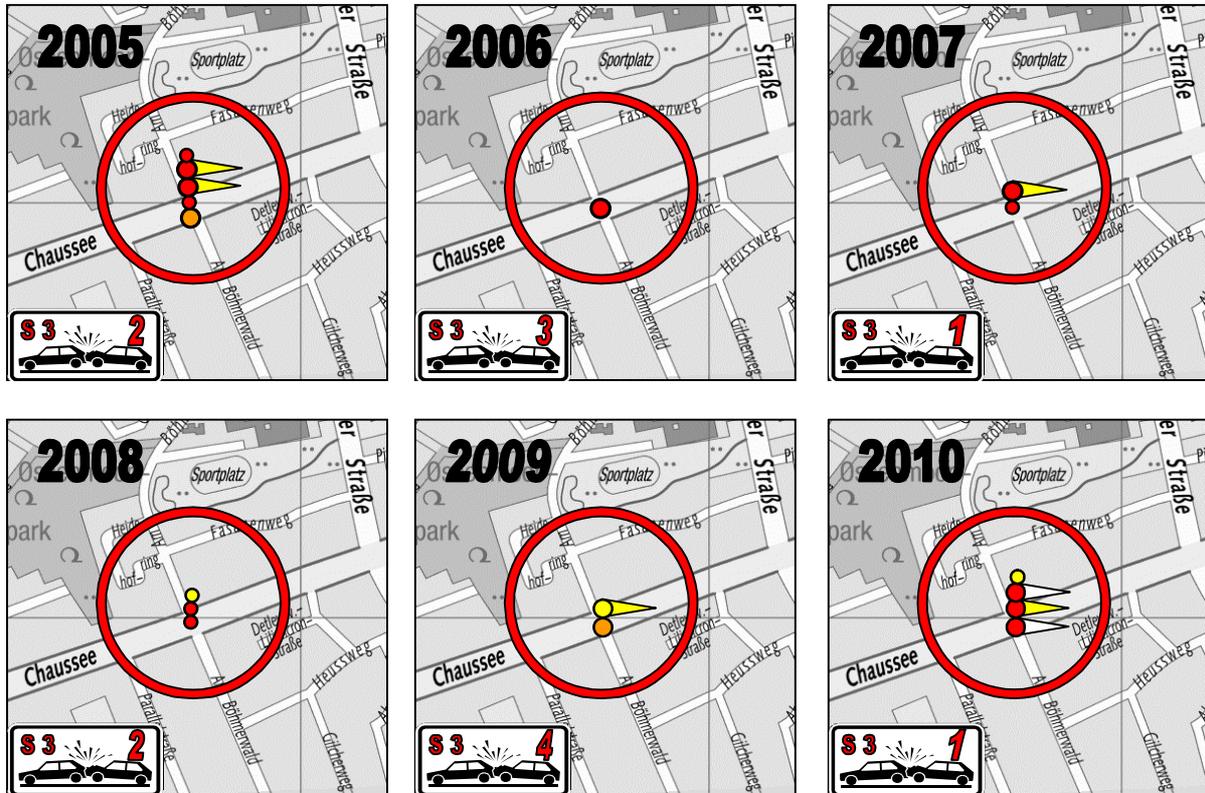
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
17	7	0	1	9	12	3	0	0	6	1	0	0	1	0

16.1 Unfalldiagramm SH-Str., Poppenbütteler Str., Langenharmer Weg



17. Segeberger Chaussee, Am Böhmerwald

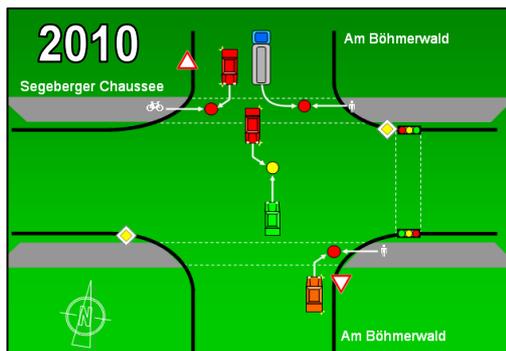
DTV: 19.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	26.01.	08:05	3	1 LV	Lkw fährt rückwärts vom nördlichen Straßenteil Böhmerwald auf die B 432 – Fußg. mit Rad quert Furt in Rtg. BAB
2	P	23.04.	14:12	3	1 LV	Pkw biegt vom nördlichen Böhmerwald nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
3	P	09.09.	20:35	3	1 LV	Pkw biegt vom südlichen Böhmerwald nach rechts ab – Kollision mit Fußgänger auf der Furt in Rtg. BAB
4	S 2	22.11.	19:00	2		Pkw biegt vom nördlichen Böhmerwald nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

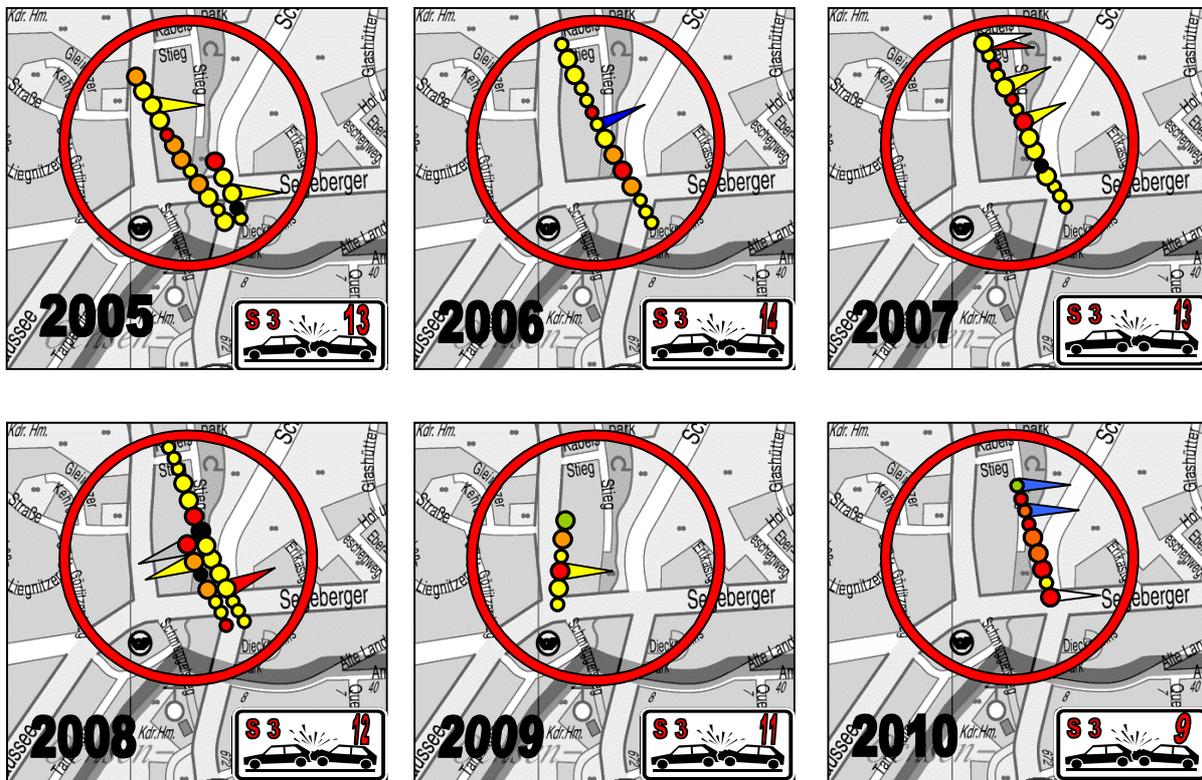
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	3	0	1	1	3	0	0	0	1	3	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

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

DTV: 24.500 Kfz/24 h

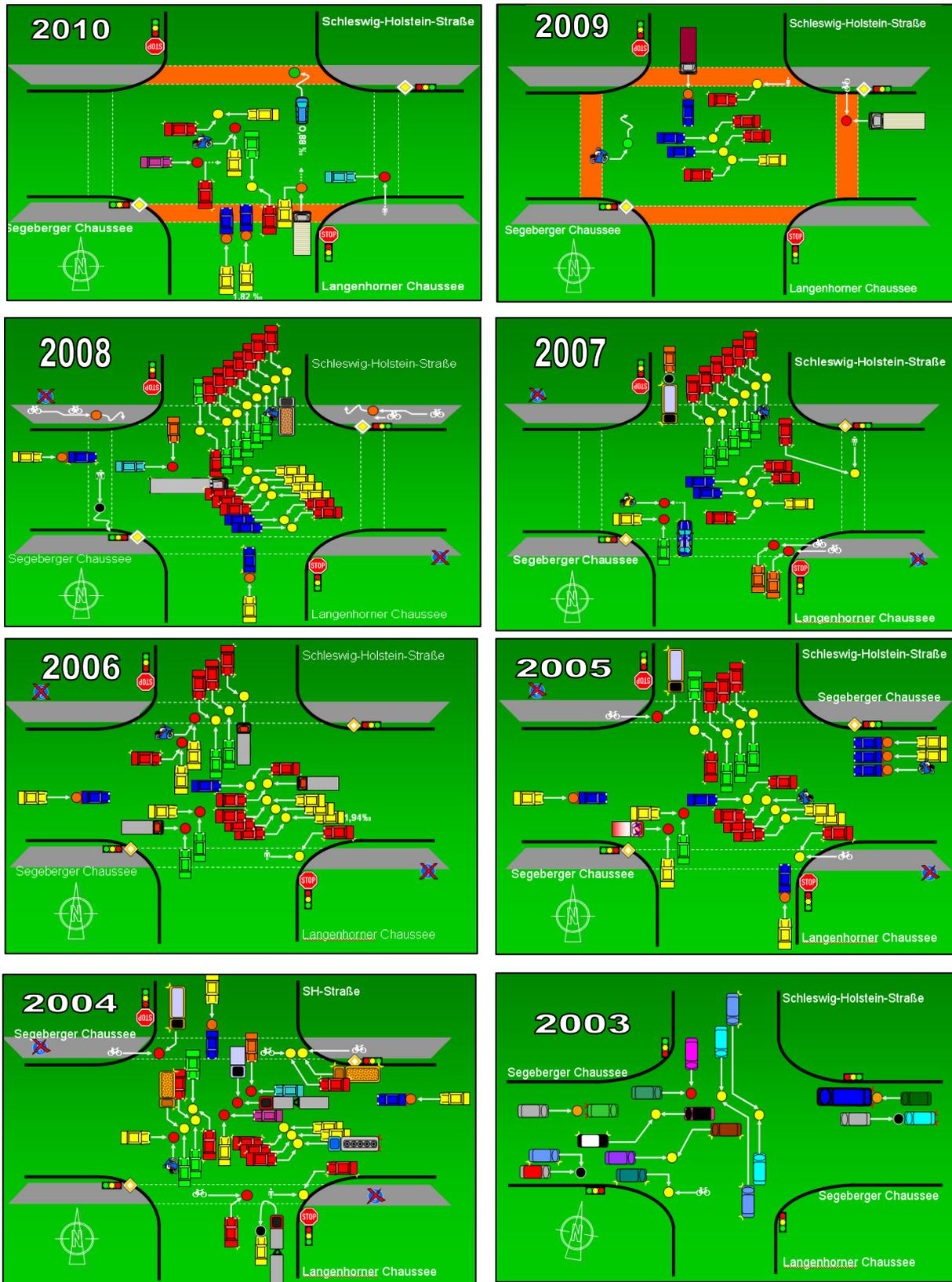


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	11.05.	11:03	3	1 LV	Fußg. mit Rad quert B 432 auf östlicher Furt und in nördl. Rtg. – VU mit Pkw bei Rotlicht und Flucht aus Rtg. BAB
2	S 2	29.05.	15:00	2		Pkw biegt aus Rtg. HH nach links in die S-H-Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	03.06.	07:30	3	1 LV	Krad aus Rtg. BAB wartet auf der Krzg. als Linksabbieger – Pkw von Langenhorner Ch. fährt ein und hupt, Krad stürzt
4	P	13.06.	20:14	6	2 LV	Pkw wartet vor der LSA Langenhorner Chaussee – nachfolgender Pkw fährt auf
5	P	17.06.	14:14	6	1 LV	Pkw befährt Langenh. Ch. in Rtg. Norden und wechselt verbotswidrig die Fahrspur – VU mit parallel fahrendem Lkw
6	S 2	23.06.	20:20	3		Pkw biegt von der Langenhorner Ch. nach rechts ab – VU auf Höhe der Einfädelungsspur mit Pkw in Rtg. SE
7	S 1	16.10.	17:37	6		Pkw wartet vor der LSA Langenhorner Chaussee – nachfolgender Pkw (1,82 %) fährt auf
8	S 2	27.11.	17:14	3		Pkw biegt bei Rot von der Langenhorner Chaussee nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
9	S 1	05.12.	15:00	1		Pkw (0,88 %) quert die B 432 aus Rtg. HH und kollidiert mit LSA-Mast

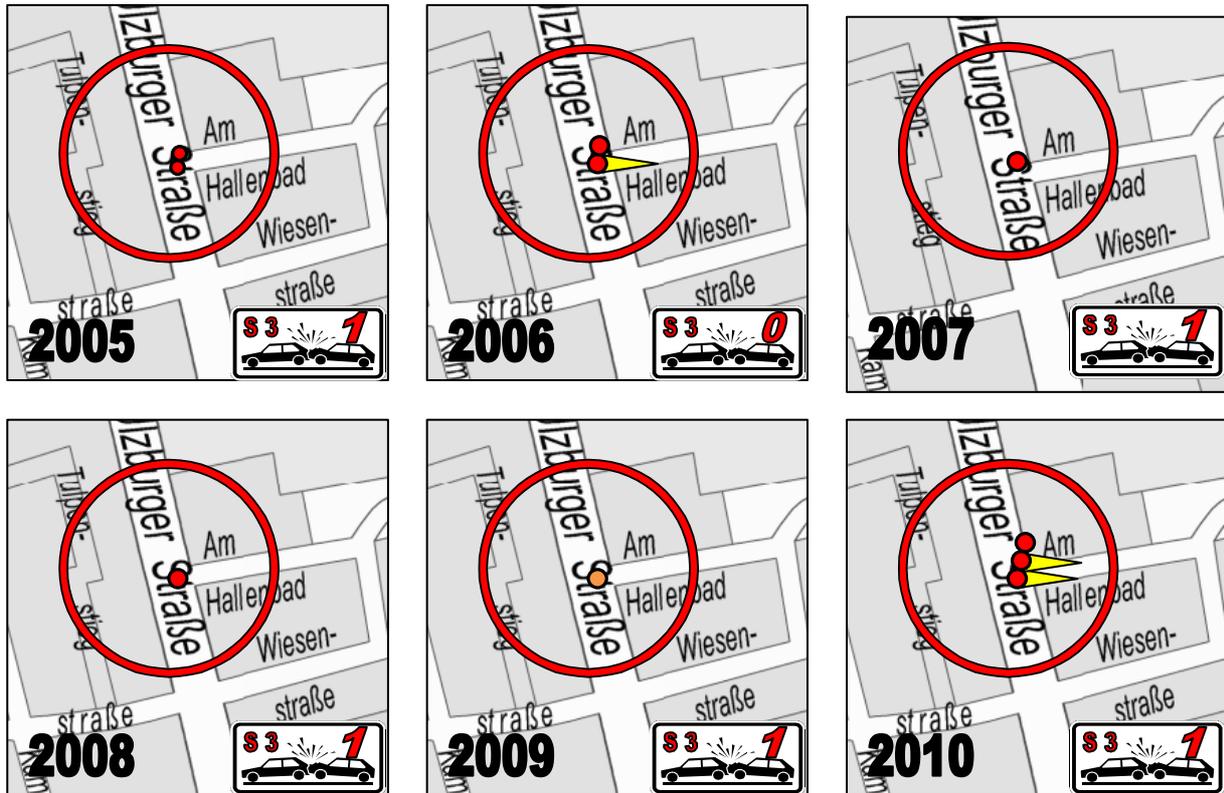
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
18	4	2	3	9	5	0	0	1	2	3	0	0	3	0

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



19. Ulzburger Straße, Am Hallenbad

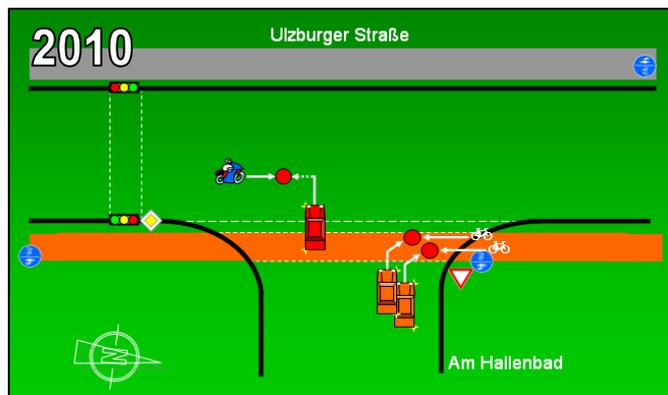
DTV: 18.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	06.05.	16:15	3	1 LV	Pkw biegt aus der Straße Am Hallenbad nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
2	P	27.05.	09:08	3	1 LV	Pkw biegt aus der Straße Am Hallenbad nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
3	P	25.06.	20:10	3	1 LV	Pkw biegt aus der Straße Am Hallenbad nach links ab, Kollision mit Krad aus Rtg. Süden

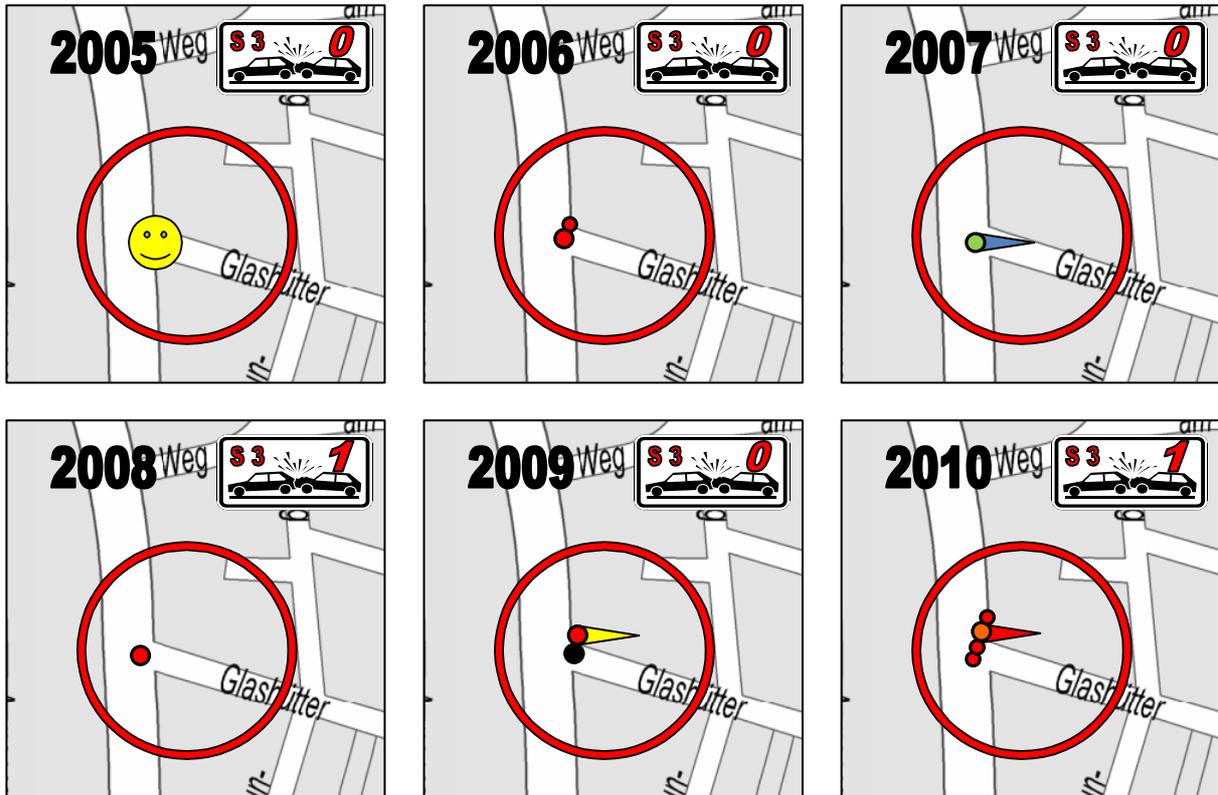
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
4	3	0	0	1	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

20. Ulzburger Straße, Glashütter Weg

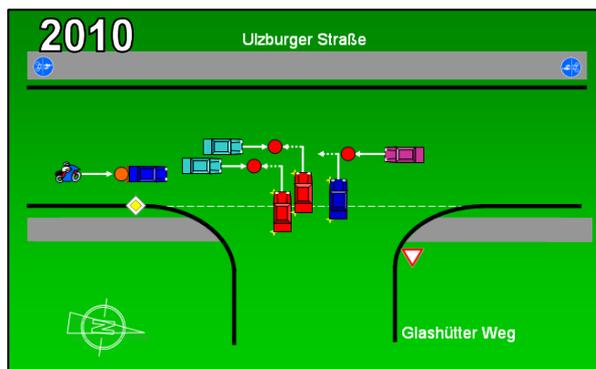
DTV: 24.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	17.01.	20:25	3		Pkw biegt vom Glashütter Weg nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Norden
2	S 2	17.02.	20:34	3		Pkw biegt vom Glashütter Weg nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Süden
3	P	22.04.	16:29	6	1 SV	Pkw befährt die Ulzburger Straße in Rtg. Norden und stoppt verkehrsbedingt – nachfolgendes Krad fährt auf
4	S 2	18.06.	19:30	3		Pkw biegt vom Glashütter Weg nach links ab – Kollision mit Pkw in Rtg. Norden

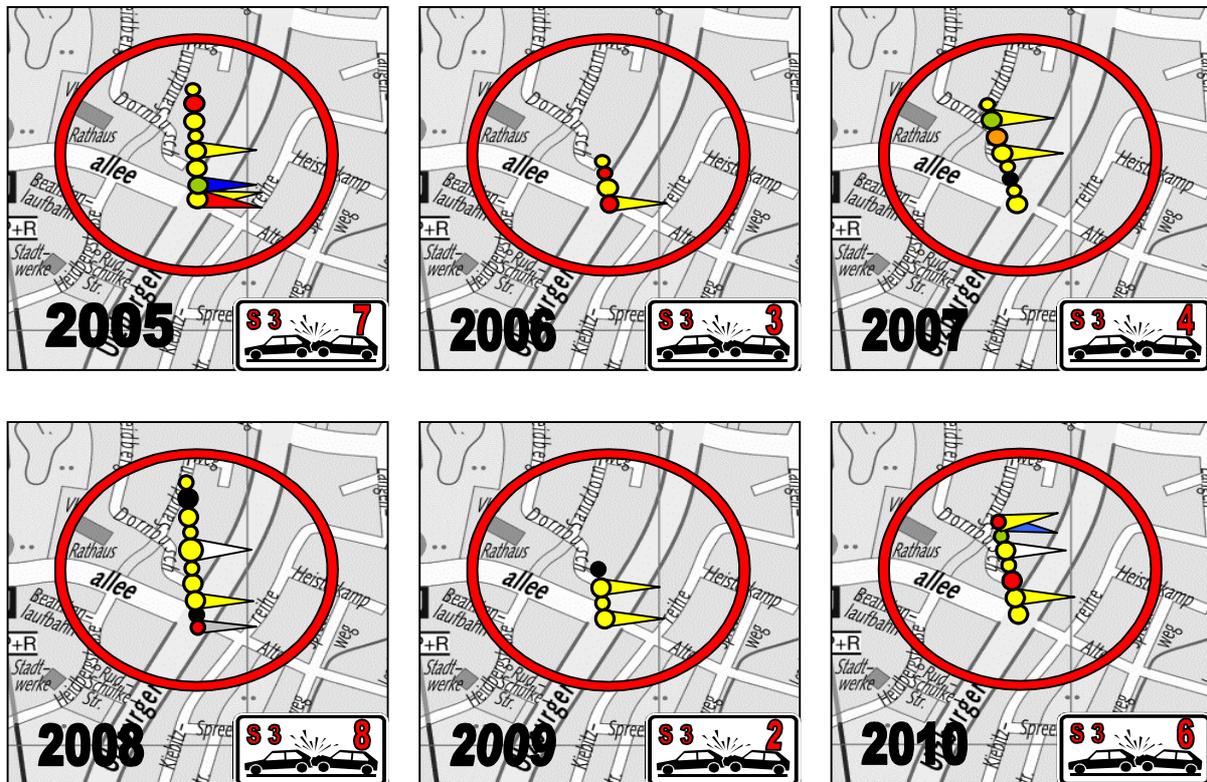
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	1	0	3	1	0	1	0	0	0	3	0	0	1	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

21. Ulzburger Str., Rathausallee, Alter Kirchenweg

DTV: 25.500 Kfz/24 h

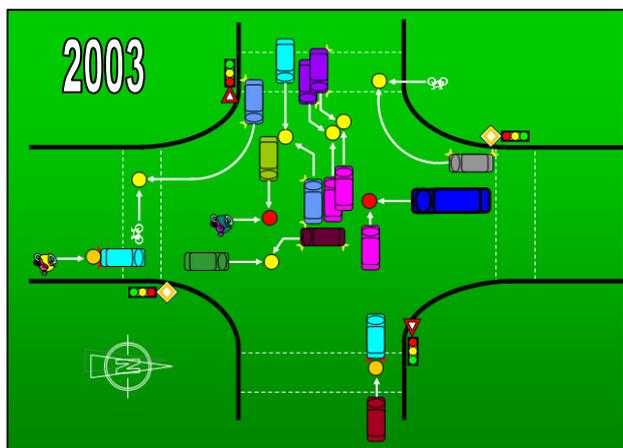
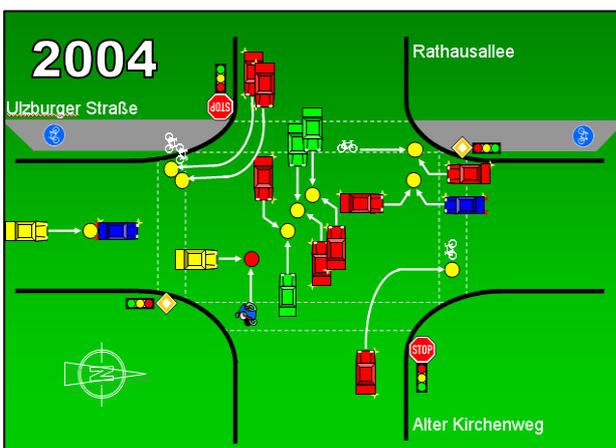
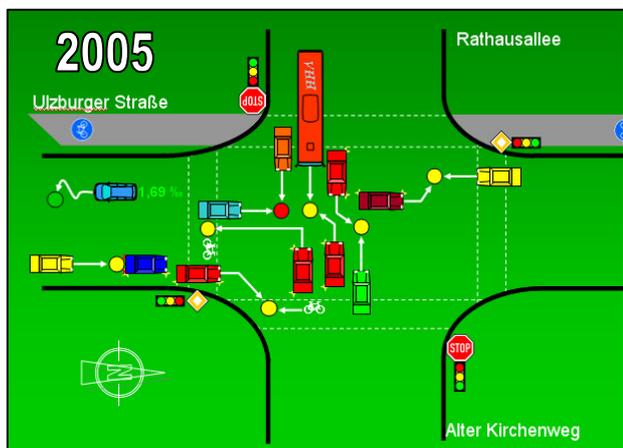
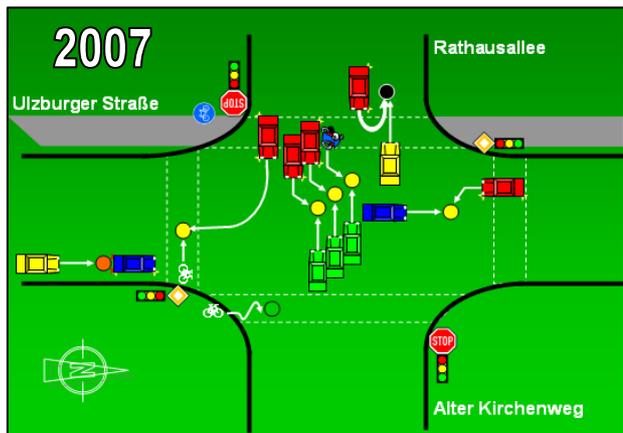
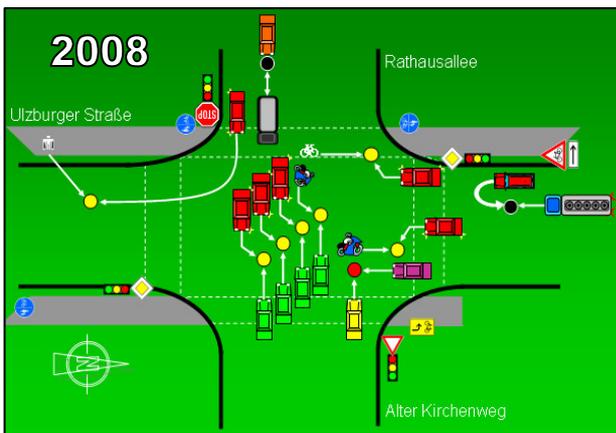
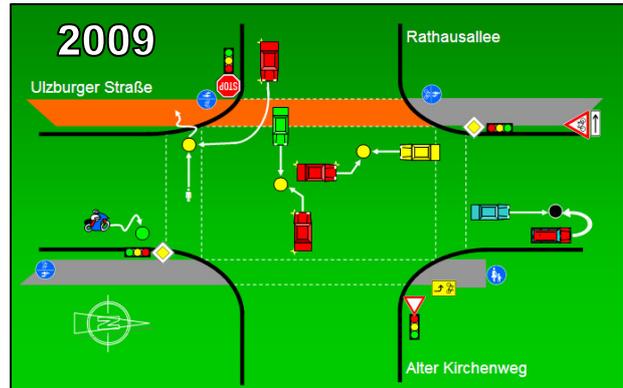
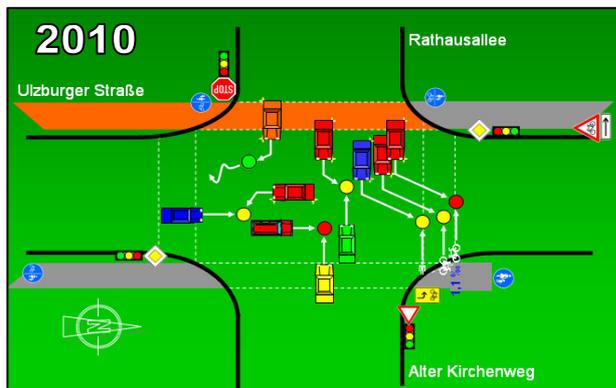


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	07.02.	12:05	2		Pkw befährt die Ulzburger Straße in Rtg. Süden und biegt nach links ab, Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	P	15.03.	15:05	2	1 LV	Pkw biegt von der Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Rad auf nördlicher Furt
3	P	14.06.	00:10	3	1 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend die Ulzburger Straße in Rtg. Norden – VU mit Pkw aus Rtg. Alter Kirchenweg
4	S 2	11.08.	10:31	2		Pkw biegt von der Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	P	16.08.	08:30	2	1 LV	Pkw biegt von der Rathausallee nach links ab – VU mit entgegenkommendem Fußg. auf nördlicher Furt
6	S 2	24.08.	15:06	1		Pkw biegt von der Rathausallee in weitem Bogen nach rechts ab – VU mit wartendem Pkw auf Linksabbiegerspur
7	S 2	04.10.	19:21	3		Zwei Pkw biegen bei Grünsignal von der Rathausallee nach links ab – Auffahrunfall + VU mit entgegenkommendem und rotlichtmissachtendem Rad (1,1 %) auf nördlicher Furt

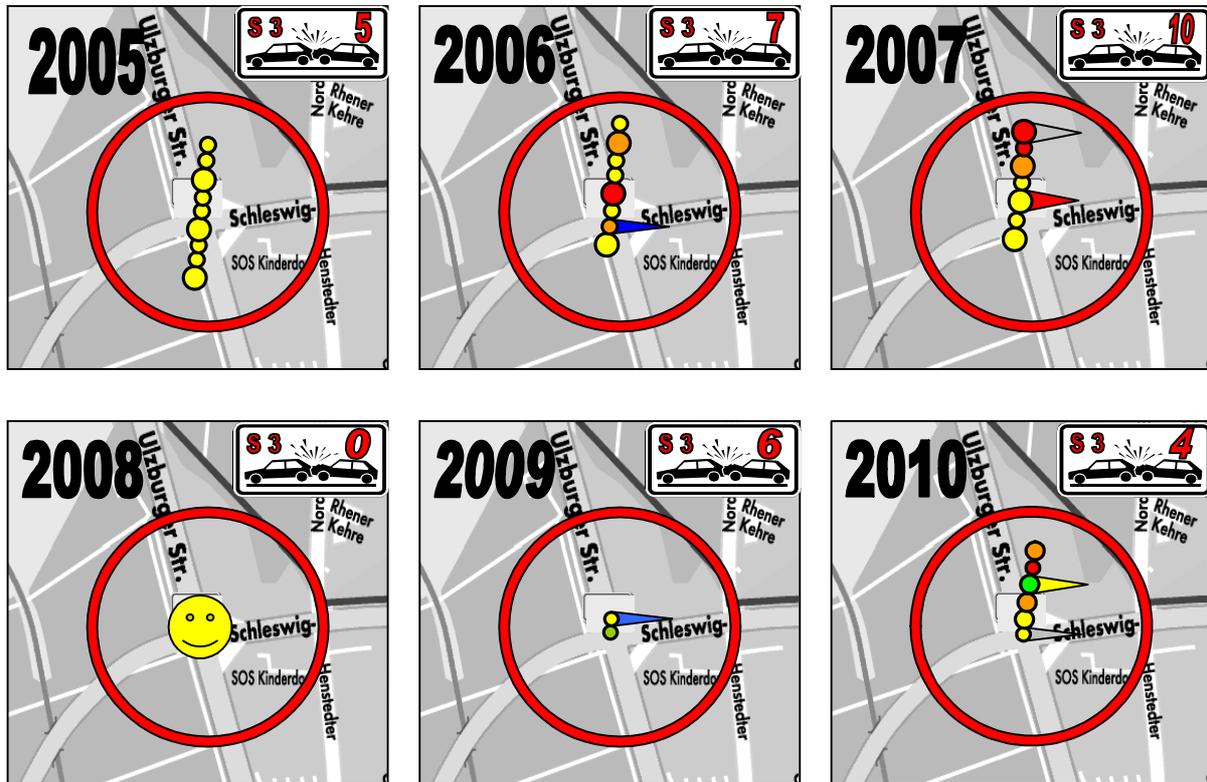
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
13	4	0	3	6	3	0	0	1	4	2	0	0	0	0

21.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg



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

DTV: 20.500 Kfz/24 h

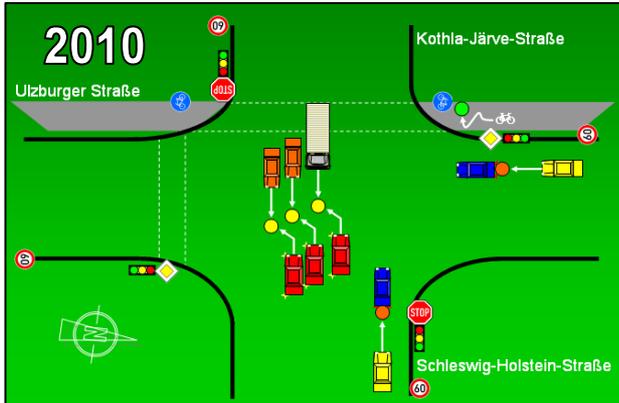


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

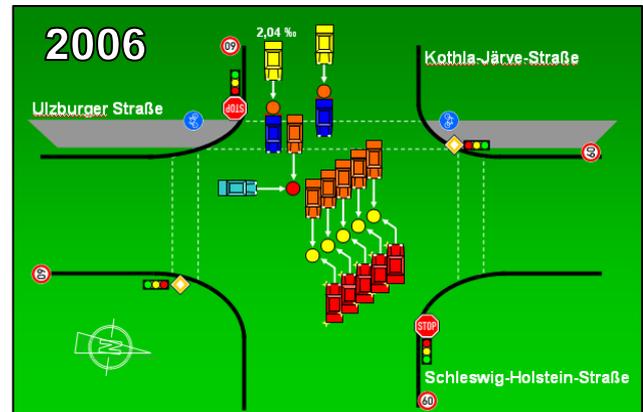
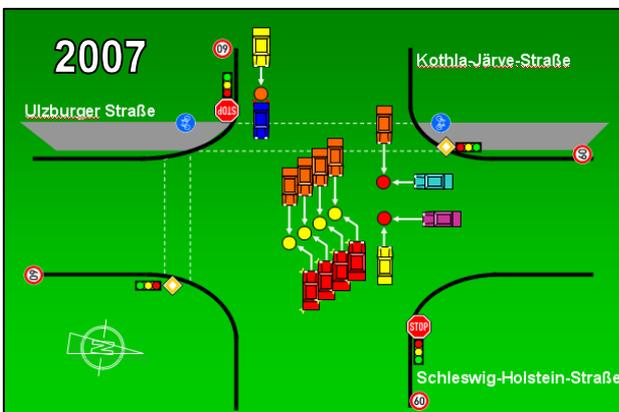
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	19.01.	06:55	2		Pkw biegt bei abgeschalteter LSA von der L 284 nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	P	18.02.	18:00	2	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	02.03.	17:10	6	1 LV	Pkw wartet vor der LSA Schleswig-Holstein-Straße – nachfolgender Pkw fährt auf
4	P	03.03.	05:33	1	1 LV	Rad befährt den Radweg der Ulzburger Str. in Rtg. HH und stürzt aufgrund Schneeglätte vor der Furt
5	S 2	28.09.	13:41	3		Lkw biegt bei Rot von der Geradeausspur der SH-Str. nach links ab – VU mit entgegenkommendem Lkw
6	P	22.11.	07:20	6	2 LV	Pkw wartet vor der LSA Ulzburger Str. in Rtg. HH – nachfolgender Pkw fährt auf

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

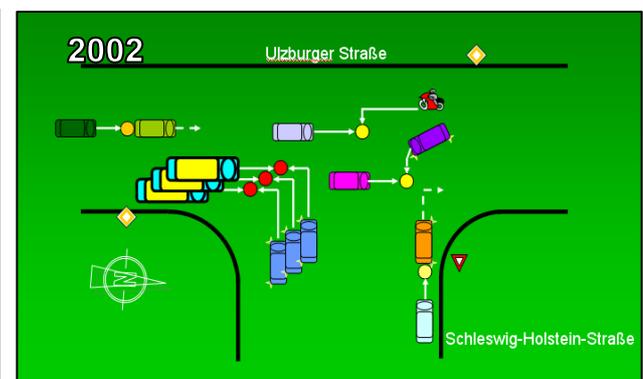
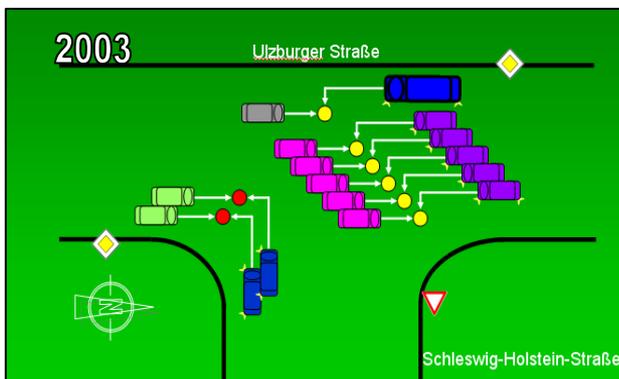
22.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, S-H-Straße, Kothla-Järve-Str.



Vorjahre keine Häufungsstelle

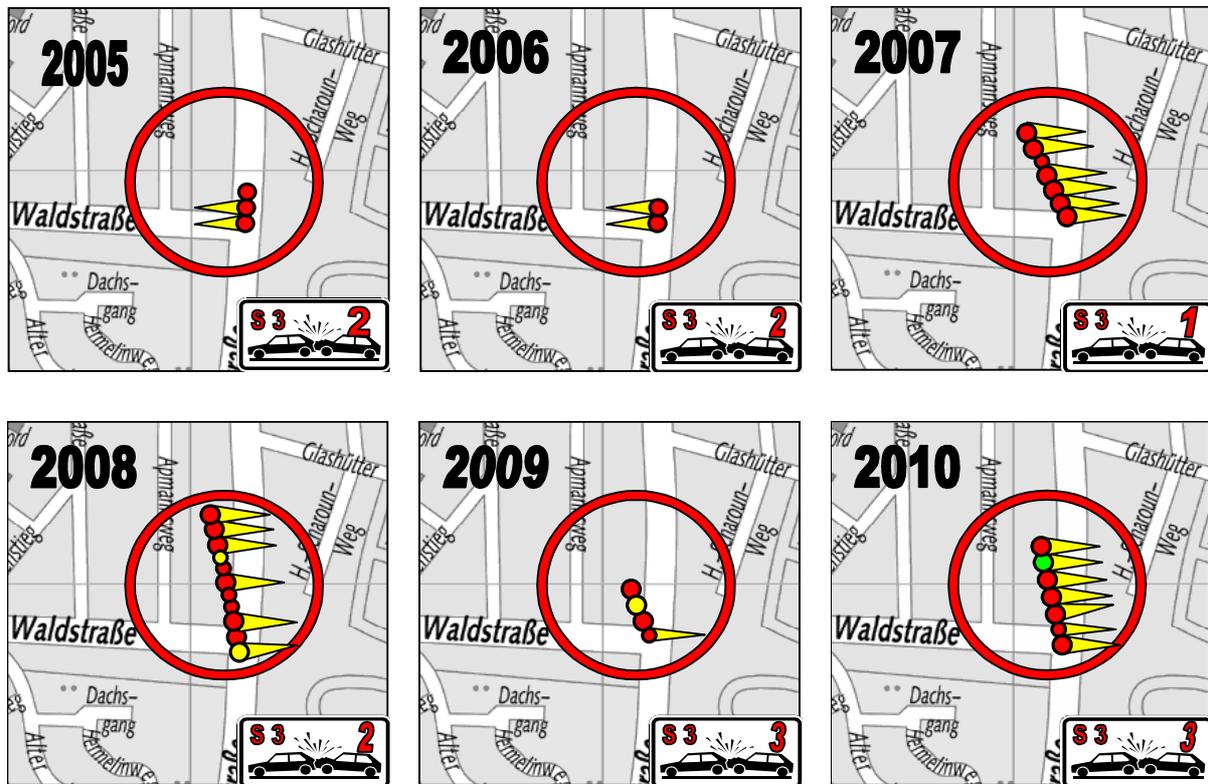


2004
keine Häufungsstelle



23. Ulzburger Straße, Waldstraße

DTV: 22.500 Kfz/24 h

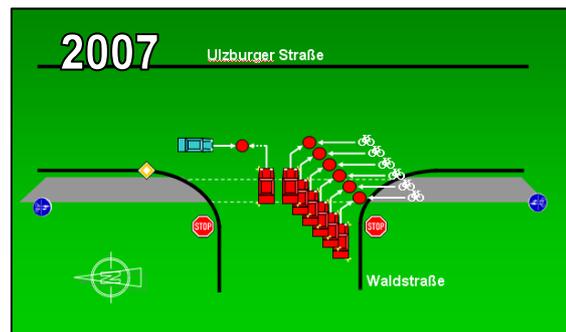
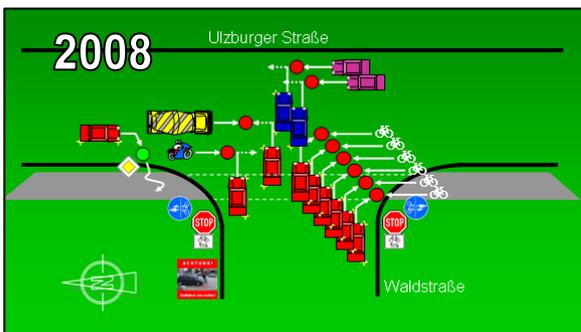
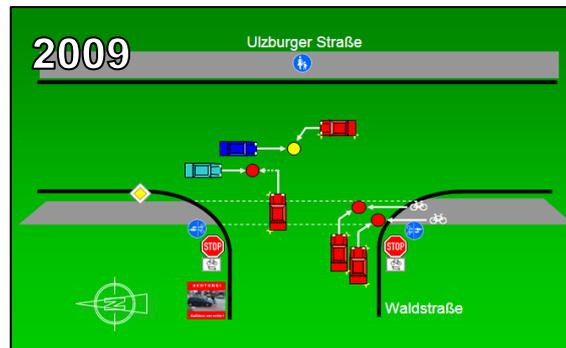
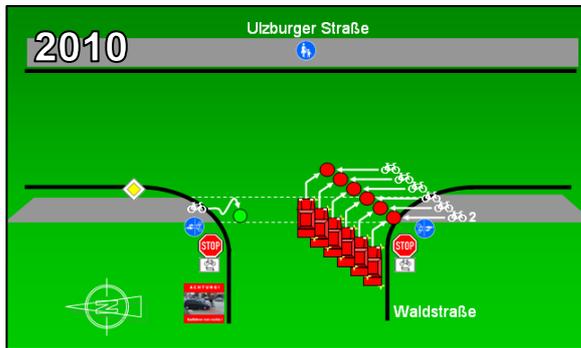


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2010

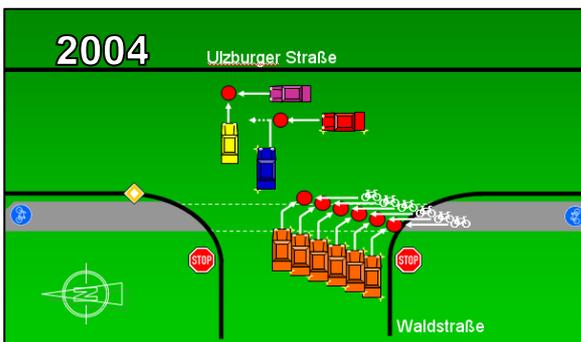
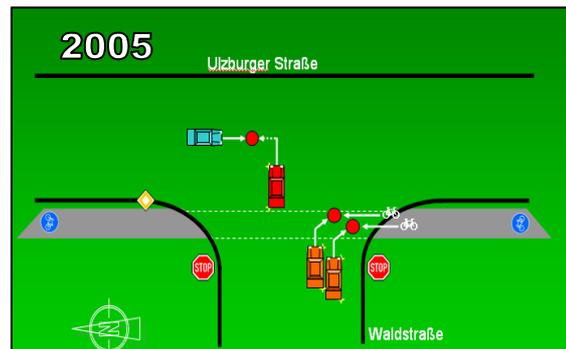
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	07.01.	09:24	3	1 LV	Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
2	S 2	17.03.	07:42	3		Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
3	P	31.03.	16:19	3	2 LV	Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit zwei Radfahrern auf linker Furt
4	P	31.05.	17:45	3	1 LV	Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
5	P	27.06.	18:00	3	1 LV	Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt
6	P	10.08.	16:16	1	1 LV	Rad befährt die Ulzburger Straße in Rtg. Süden und stürzt ohne Fremdverschulden beim Queren der Furt
7	P	09.09.	07:50	3	1 LV	Pkw befährt die Waldstraße und biegt nach rechts ab – Kollision mit Rad auf linker Furt

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

23.1 Unfalldiagramm, Ulzburger Straße, Waldstraße



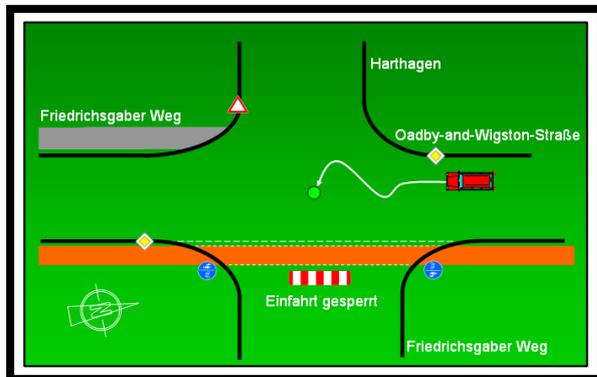
2006 keine Häufungsstelle



2003 keine Häufungsstelle

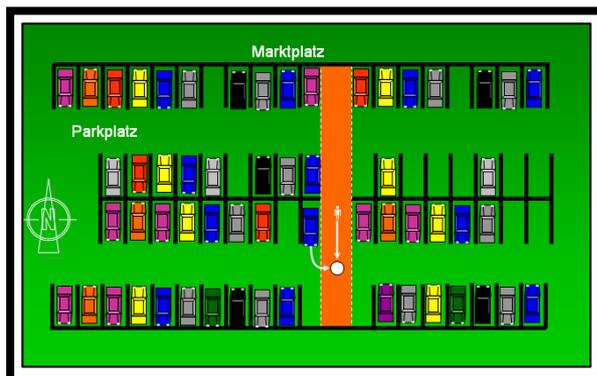
Verkehrsunfall mit tödlichen Verletzungsfolgen

Im Berichtszeitraum ereigneten sich drei Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen.



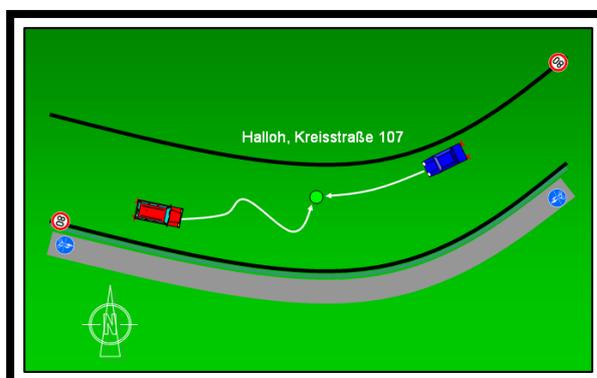
01. Januar 2010, 08:43 Uhr

68j. Pkw-Fahrer befährt bei Dämmerung und nassfeuchter Fahrbahn die Oadby-and-Wigston-Straße in Richtung Süden. In Höhe der Kreuzung Friedrichsgaber Weg/Harthagen kommt das Fahrzeug aus ungeklärter Ursache nach links von der Fahrbahn ab und prallt gegen einen Baum. Durch die Wucht des Aufpralls wird der Fahrer tödlich verletzt.



30. September 2010, 09:31 Uhr

61j. Pkw-Fahrer parkt bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen auf dem Großparkplatz in dritter Reihe und direkt neben einem Fußgängerdurchlass. Beim Anfahren nach links kommt es in der Fahrgasse zu einer Berührung mit einem 67j. Fußgänger der durch den Aufprall/Sturz tödlich verletzt wird.



02. Dezember 2010, 16:06 Uhr

71j. Pkw-Fahrer befährt bei Dunkelheit und winterglatter Fahrbahn die K 107 (außerorts) in Rtg. Norderstedt und gerät in einer Linkskurve in den Gegenverkehr – es kommt zu einem Frontalzusammenstoß mit einer 47j. Pkw-Fahrerin. (Beifahrerin wird tödlich, Fahrer schwer verletzt, 3 Personen (2 Ki.) im Fahrzeug der Unfallgegnerin leicht verletzt)



Radverkehrsunfälle in Norderstedt

2010



Radverkehr

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

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

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

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



Radverkehrsunfalllage

Bei den 115 Unfällen des Jahres 2010 (2009 ▶ 131) waren insgesamt 123 Radfahrer beteiligt (2009 ▶ 140), dabei wurden 111 Verkehrsteilnehmer (100 Radfahrer) verletzt (2009 ▶ 123 Radfahrer), 7 Personen erlitten dabei so schwere Verletzungen, dass mehrtägige Behandlungen in Krankenhäusern erforderlich wurden (2009 ▶ 11).

Die häufigsten Radverkehrsunfälle sind auf der Ulzburger Straße [27 VU (2009 ▶ 31)] registriert worden, bezeichnend ist dabei, dass sich auf der Strecke im südlichen Teilabschnitt mit ihren beidseitigen Radverkehrsanlagen lediglich neun Unfälle (2009 ▶ 7) ereigneten.

Es bleibt auch weiterhin äußerst gefahrenträchtig, mit dem Fahrrad auf links verlaufenden – inklusive von freigegebenen – Radwegen unterwegs zu sein [45 VU (2009 ▶ 66)].

In dieser Jahresstatistik sind 39 % (2009 ▶ 50 %) der Unfälle mit Beteiligung links fahrender Radfahrer ausgewiesen.

An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich nach wie vor die häufigsten Unfälle [70 VU (2009 ▶ 53)].

Auch dort achten Kraftfahrer primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrzeugführers sich von rechts nähernde Radfahrer werden offensichtlich nicht rechtzeitig wahrgenommen.

Ein weiterer Gefahrenpunkt besteht an Ein- und Ausfahrten [28 VU (2009 ▶ 19)], sie 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
		2010	2009	2008	2007	2006	2005	
↓	Fahrradunfälle	115	131	152	142	107	131	778
↓	Anteil in % am Gesamtunfallgeschehen des jeweil. Jahres	21,7 %	22,2 %	26,4 %	25,7 %	20,3 %	22,8 %	23,2 %
Personenschäden								
↓	Leichtverletzte Radfahrer	104	123	135	128	100	115	705
↓	Schwerverletzte Radfahrer	7	11	14	8	4	7	51
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
Art der Beteiligung								
↓	☺ / 🚲	3	7	6	2	2	3	23
↓	🚲 / 🚲	7	9	17	12	7	15	67
↑	🚗 / 🚲	92	89	103	101	87	94	566
↓	🚲 / -	13	26	24	24	11	19	117
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↑	Einmündung (ohne LSA)	53	45	35	46	40	46	265
↑	Grundstück	28	19	24	24	17	19	130
↓	Lichtsignalisierte Furt	10	26	18	19	14	22	109
↓	Fahrbahn	17	19	31	18	19	20	124
↓	Kreisverkehr	3	5	10	6	2	2	28
↑	Kreuzung (ohne LSA)	17	8	1	0	8	3	37

Die Beteiligung von **Kindern (bis 15)** an den Radverkehrsunfällen

Die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) erhebt regelmäßig die regionale Verteilung von Kinderfahrradunfällen (entgegen der landesweiten polizeilichen Statistik werden dort Unfälle von Kindern bis zum Alter von 15 Jahren erfasst) und veröffentlicht diese Zahlen in einem Kinderunfallatlas. Zum Vergleich die Zahlenwerte der Jahre 2005 bis 2010:

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						Gesamt
		2010	2009	2008	2007	2006	2005	
↓	Fahrradunfälle mit Kindern	23	38	41	24	17	27	168
↓	Anteil in Prozent am Gesamtradunfallgeschehen	20,0 %	29,0 %	27,0 %	16,9 %	15,9 %	20,6 %	Ø 21 %
↓	Hauptursache durch Kind	7	13	22	12	7	9	71
Personenschäden von Kindern								
↓	Leichtverletzte Radfahrer	17	34	31	17	17	22	137
↓	Schwerverletzte Radfahrer	0	3	6	0	0	1	11
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
Art der Beteiligung								
↑	☺ / 🚲	1	0	1	0	0	0	2
↓	🚲 / 🚲	3	7	8	7	2	5	34
↓	🚗 / 🚲	12	31	25	13	11	19	110
↑	🚲 / -	1	0	7	4	4	3	22
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↓	Einmündung (ohne LSA)	6	9	16	11	6	12	65
↓	Grundstück	1	7	4	11	8	5	42
↓	Lichtsignalisierte Furt	1	10	3	2	3	7	29
↔	Fahrbahn	1	1	4	0	0	1	6
↓	Kreisverkehr	0	1	0	0	0	0	2
↑	Schulweg	6	1	8	4	7	11	37



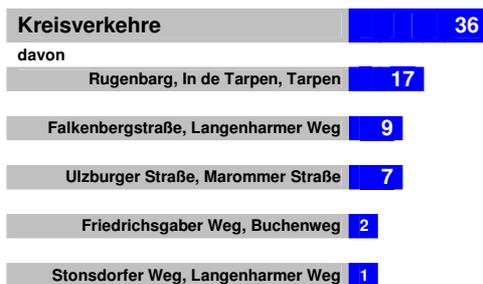
Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2000 – 2010 im Radverkehr

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



Kreisverkehrsplätze

An den fünf Kreisverkehrsplätzen ereigneten sich von 2000 – 2010 insgesamt 36 Unfälle mit Radfahrerbeteiligungen





Ursachen der Radverkehrsunfälle

Insgesamt wurde im Berichtsjahr 2010 gegen 35 Radbeteiligte (bezeichnet als "Rad 01") (2009 ▶ 50) ein Tatvorwurf erhoben der als unfallursächlich anzusehen ist.

Das entspricht einem Anteil von 30 Prozent (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 70 Prozent der Fälle (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 Anteil wurde in 40 Fällen (35 %) ein Mitverschulden der Radbeteiligten (bezeichnet als "Rad 02") festgestellt (2009 ▶ 32 = 24 % / 2008 ▶ 51 = 34 % / 2007 ▶ 36 = 25 % / 2006 ▶ 32 = 30 % / 2005 ▶ 25 = 19 % / 2004 ▶ 32 = 24 % / 2003 ▶ 25 = 18 %).

Für das Berichtsjahr 2010 ist also in 65 % (2009 ▶ 63 %) der bekannt gewordenen Fälle den Radfahrern ein Verschulden oder Mitverschulden zu unterstellen, die Ursachen im Einzelnen lauten:

Kenn- ziffer	Bezeichnung der Unfallursache	2010		2009	
		Rad 01	Rad 02	Rad 01	Rad 02
01	Alkoholeinfluss	4	0	9	0
04	körperliche, geistige Mängel	0	0	1	0
10	verbotswidrige Benutzung des Radweges	5	38	7	28
11	Verstoß Rechtsfahrgebot	0	0	0	0
13	Geschwindigkeit	1	0	4	0
15	Bremsen ohne Grund	0	0	0	0
16	Unzulässiges Rechtsüberholen	0	0	0	0
22	Fehler beim Überholen (Abstand)	1	0	0	0
23	Fehler beim Überholtwerden	0	0	3	0
25	fehlende Ankündigung beim Ausscheren	1	0	0	0
27	Vorfahrtmissachtung ("rechts vor links")	0	0	0	0
28	Vorfahrtmissachtung ("Verkehrszeichenregelung")	3	1	2	0
31	Verkehrsregelung ("Lichtsignalanlage" oder Polizeiregelung)	1	0	3	3
35	Fehler beim Abbiegen	0	0	1	0
36	Fehler beim Wenden	0	0	0	0
37	Fehler beim Einfahren	3	0	2	0
46	Missachtung Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0
48	unzureichende Ladungssicherung	1	0	0	0
49	Andere Fehler der Fahrzeugführer	15	0	23	1
50	Beleuchtungsmängel	0	0	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
70	Ölspur	0	0	0	0
	Gesamt	35	39	59	32

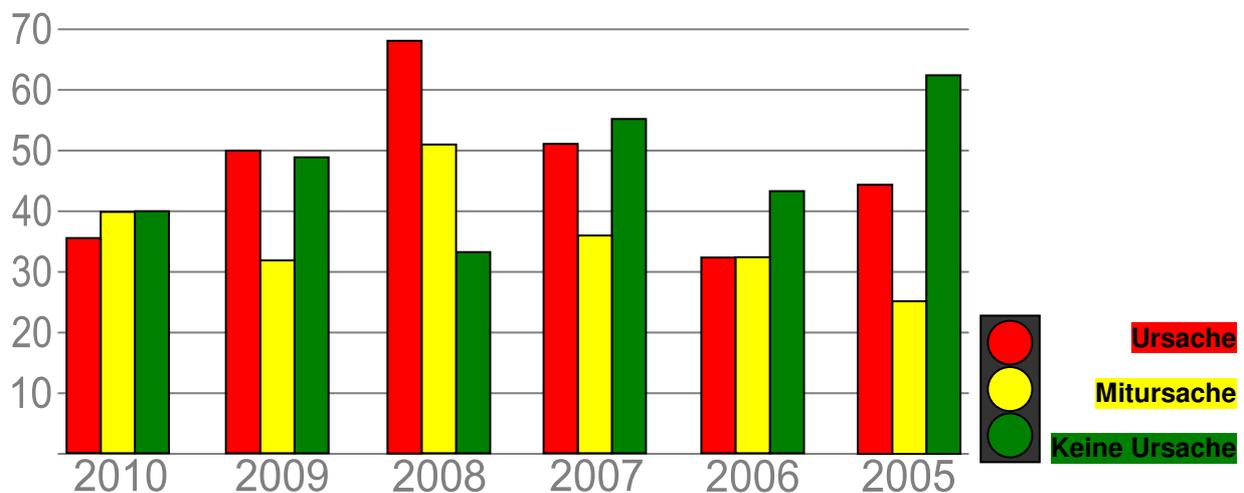
Trend	Jahr	Ursachenvergleich Vorjahre				
		Ursache Radfahrer	Mitursache Radfahrer	Zwischen-summe	Keine Ursache	Gesamt

↓	2010	35	40	75	40	115
↑	2009	50	32	82	49	131
↑	2008	68	51	119	33	152
↓	2007	51	36	87	55	142
↓	2006	32	32	64	43	107
↓	2005	44	25	69	62	131
	Gesamt	280	216	496	282	778
	Anteil in Prozent am Radunfallgeschehen	36,0 %	27,8 %	63,8 %	36,2 %	100 %

Ursachenampel nach Radfahrerverschulden

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

- die Radbeteiligten verantworten im Jahresmittel 36 % der Fahrradunfälle
- ein Mitverschulden ist in knapp 28 % der Fälle gegeben
- insgesamt ist der Radfahrer in mehr als 6 von 10 Unfällen ursächlich beteiligt





Schlussbemerkung

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

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

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

Auch in diesem Jahr ist besonders darauf hinzuweisen, dass der hier abgedruckte Datenbestand erst nach der Freigabe durch das Innenministerium Schleswig-Holstein für allgemeine Veröffentlichungen herangezogen werden darf.

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

DTV-Belastung

Das Ingenieurbüro im Stadtstraßennetz diesem Bericht zu jeder Häu-

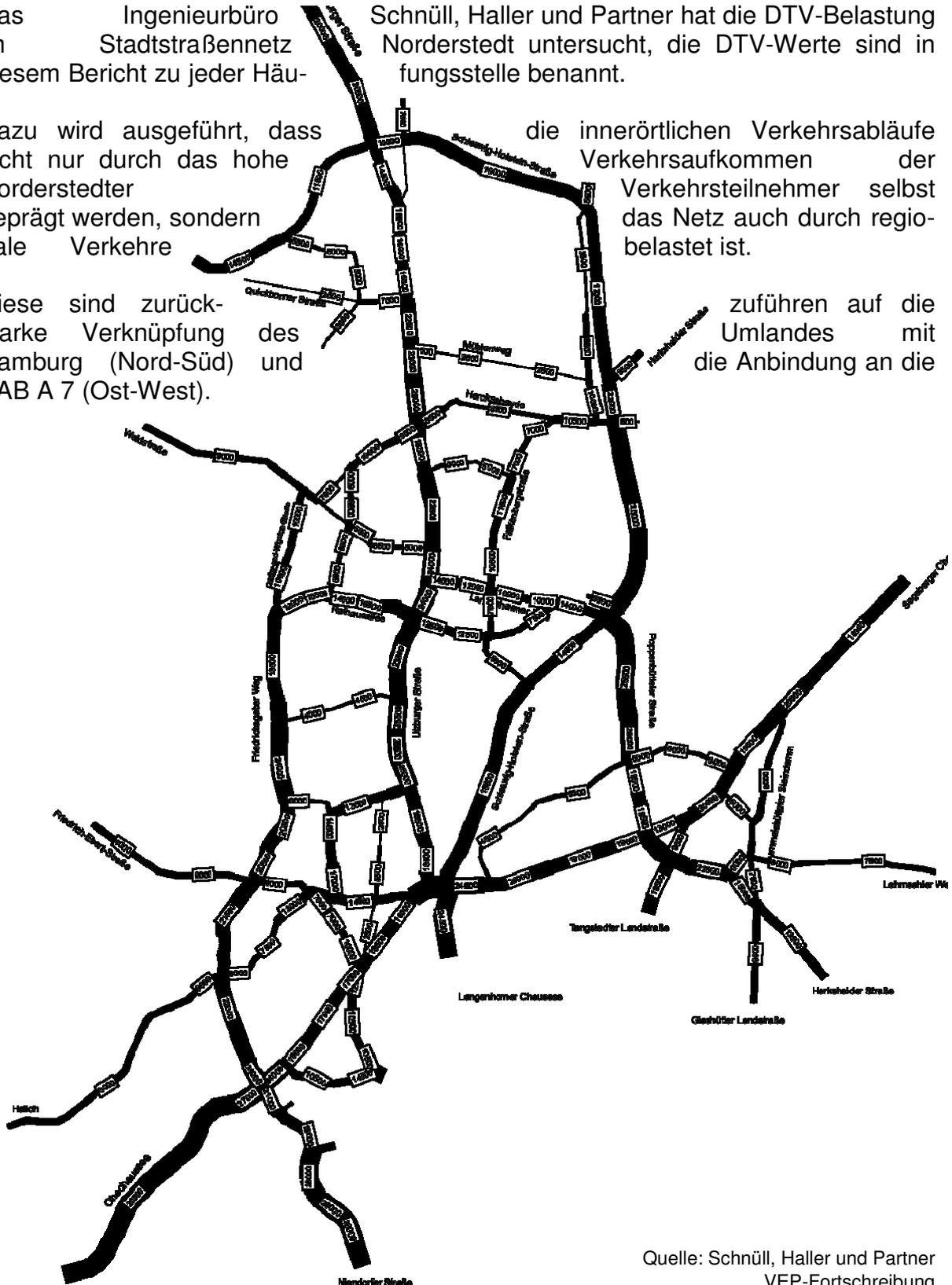
Schnüll, Haller und Partner hat die DTV-Belastung Norderstedt untersucht, die DTV-Werte sind in fungenstelle benannt.

Dazu wird ausgeführt, dass nicht nur durch das hohe Norderstedter geprägt werden, sondern nale Verkehre

die innerörtlichen Verkehrsabläufe Verkehrsaufkommen der Verkehrsteilnehmer selbst das Netz auch durch regio- belastet ist.

Diese sind zurück- starke Verknüpfung des Hamburg (Nord-Süd) und BAB A 7 (Ost-West).

zuführen auf die Umlandes mit die Anbindung an die



Quelle: Schnüll, Haller und Partner
VEP-Fortschreibung
2004