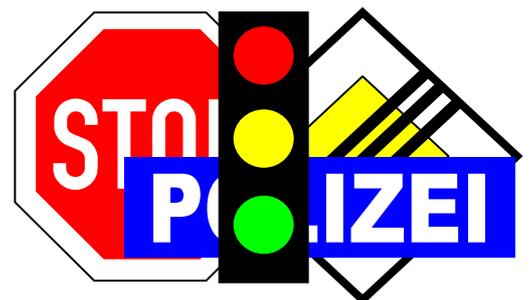


Verkehrsreport 2011

Unfallhäufungsstellen

Norderstedt





Inhalt

Vorwort	Seite 3
Bestandsstatistiken	Seite 4
Verkehrsunfallstatistik / Mehrjahresvergleich	Seite 5
Unfallaufnahmerichtlinien	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 22/23
2. Langenharmer Weg, Stonsdorfer Weg, Stormarnkamp	Seite 24/25
3. Niendorfer Straße, Friedrichsgaber Weg, Hökertwiete	Seite 26
4. Ochsenzoller Straße, Berliner Allee	Seite 27
5. Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg	Seite 28/29
6. Ohechaussee (B 432), Am Tarpenufer	Seite 30/31
7. Ohechaussee (B 432), Tannenhofstraße, Rugenbarg	Seite 32/33
8. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Poppenbütteler Str. (K 100), Langenh. Weg ...	Seite 34/35
9. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Stormarnstraße	Seite 36
10. Segeberger Chaussee (B 432), Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Langenh. Ch.	Seite 37/38
11. Ulzburger Straße, Marommer Straße	Seite 39/40
12. Ulzburger Straße, Mühlenweg	Seite 41
13. Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg	Seite 42/43
14. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Kothla-Järve-Straße (K 113)	Seite 44/45
15. Ulzburger Straße, Waldstraße	Seite 46/47
16. Ulzburger Straße, Weg am Sportplatz	Seite 48

Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang

1. Rantzauer Forst, Waldzuwegung	Seite 49
--	----------

Radverkehrsunfälle

1. Radverkehrsunfälle	Seite 51
2. Statistik Gesamtlage	Seite 52
3. Kinderunfälle analog zur BAST-Studie	Seite 53
3. Unfallhäufungsstellen 2000 - 2011	Seite 54
4. Unfallursachen	Seite 55/56

Schlussbemerkung

.....	Seite 57
Anhang (DTV-Werte)	Seite 58

Vorwort

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

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2011 zurückgegangen, Unfälle mit Verletzten sind gegenüber den Vorjahren noch deutlich weiter rückläufig.



In diesem Berichtsjahr ist im Straßenverkehr ein Radfahrer ums Leben gekommen und 26 Unfallbeteiligte wurden schwer verletzt.

Insgesamt sind im Stadtgebiet 16 Häufungsstellen lokalisiert worden.

Der Report 2011 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 des Jahres 2011 zugrunde liegenden Sachverhalte der Häufungsstellen 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 16 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 2011/2012

1.	Einwohnerentwicklung in Norderstedt									
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	73.477	73.285	73.239	73.419	73.835	74.222	74.059	75.055	75.097	75.532

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Einwohnermeldeamt, Stand 31.12.2011

2.	Schülerzahlen der 22 Schulen in Norderstedt					
Förder- schule	Grund- schule	Regional- schule	Gymnasium Kl. 5-10	Gymnasium Kl. 10-13	Gemeinsch.- schule	Gesamt
56	2.442	898	2.102	716	1.529	7.743

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Schulamt, Stand 30.09.2011

3.	Kfz-Zulassungszahlen in Norderstedt					
Krafträder	Pkw	Sonder-Kfz	Nutzfahrzeuge	Anhänger	Gesamt	
3.141	41.430	972	2.628	4.112	52.283	
Entwicklungen der Kfz-Zulassungen im Jahresvergleich						
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
55.945	57.622	n.n. *	51.611	51.441	51.858	52.283

Gesamtzahl der Kfz-Zulassungen im Kreis Segeberg 2011: 204.301 Kfz, davon 26 % in Norderstedt

Quelle: Zulassungsst. SE, Stand 31.12.2011 *) aufgrund neuem Auswertesystem (FZV) ohne Daten

4.	Relationsgröße Einwohner, Haushalte und Kfz			
Einwohner	Kfz / 1.000 Einw.	Haushalte	Kfz / Haushalt	
75.532	692	~ 39.000	1,4	

Quelle: Stadtverwaltung + Stadtwerke Norderstedt, Stand 31.12.2010

5.	Straßen- und Wegenetze				
Gemeinde-Str.	Kreis-Str.	Landes-Str.	Bundes-Str.	Allgem. Wege	
243,2 KM	12,3 KM	11,9 KM	10,7 KM	16 KM	

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Stand 31.12.2011

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	323	Andere 187
			Gesamt 510

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Verkehrsaufsicht, Stand 31.12.2011

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		
2011	313	22	150	485	1.000	1.485
2010	329	23	185	537	1.095	1.632
2009	362	32	196	590	851	1.441
2008	354	33	189	576	901	1.477
2007	354	19	180	553	817	1.370
2006	324	26	178	528	794	1.322
Aufnahmepflichtige Unfälle						
VU P, S1, S2	Beteiligte	Unfalltote	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Alkohol / Drogen	nicht fahr- ber. Kfz
2011	951	1	26	363	33/4	169
2010	1.063	3	26	377	33/2	187
2009	1.127	0	41	408	44/3	215
2008	1.137	4	35	387	44/2	191
2007	1.087	0	25	382	38/1	203
2006	1.067	0	19	373	40/1	197
VU P, S1, S2	Fußgänger		Radfahrer		Mot. Zweiradfahrer	
	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tatvorwurf	ohne Tatvorwurf
2011	6	26	72	39	21	26
2010	8	21	75	40	18	24
2009	14	20	82	49	14	9
2008	9	13	119	33	18	15
2007	6	22	87	55	9	15
2006	9	18	64	43	12	15

Trend	Verkehrsunfälle	2011	2010	Veränderung		Vergleich Vorjahre		
				Total	Prozent	2009	2008	2007
↓	Gesamtzahl	1.485	1.632	- 147	- 9,0 %	1.441	1.477	1.370
↓	Unfälle mit leichtem Personenschaden	289	304	- 15	- 4,9 %	324	319	329
↑	Unfälle mit schwerem Personenschaden	23	22	+ 1	+ 4,5 %	38	31	25
↓	Unfälle mit Todesfolge	1	3	- 2	- 66,7 %	0	4	0
↓	Unfälle S 1 Zusammenhang mit Straftat	22	23	- 1	- 4,3 %	32	33	19
↓	Unfälle S 2 ausschließlich Sachschaden	150	185	- 35	- 18,9 %	196	189	180
↓	Unfälle S 3 ohne polizeiliche Aufnahme	1.000	1.095	- 95	- 8,7 %	851	901	817
↑	Unfälle S 3 Zusammenhang mit § 142 StGB	699	668	+ 31	+ 4,6 %	668	614	613
↔	Alkoholfälle	33	33	+/- 0	+/- 0	44	44	37
↓	Unfälle Rotlichtmissachtung	16	25	- 9	- 36 %	31	31	30
↑	Motorradunfälle (amtliche Kennzeichen)	30	29	+ 1	- 3,4 %	23	33	24
↑	Mofafälle (Versicherungskennzeichen)	17	13	+ 4	+ 30,8 %	33	12	17
↓	Fahrradunfälle	111	115	- 4	- 3,5 %	131	152	142
↑	Fußgängerunfälle	32	29	+ 3	- 10,3 %	34	22	28
↓	Wildunfälle	30	53	- 23	- 43,4 %	46	37	21
↓	Junge Fahrer 18-24 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	70	86	- 16	- 18,6 %	90	95	73
↓	Senioren > 65 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	48	71	- 23	- 32,4 %	76	72	57
↑	Unfälle mit Kinderbeteiligung (bis 14 Jahre, incl. Mitfahrer)	37	36	+ 1	+ 2,8 %	38	39	35
↓	Personenschäden	390	406	- 16	- 3,9 %	449	426	407
↓	Leicht verletzte Personen	363	377	- 14	- 3,7 %	408	387	382
↔	Schwer verletzte Personen	26	26	+/- 0	+/- 0 %	41	35	25
↓	Getötete Personen	1	3	- 2	- 66,7 %	0	4	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.

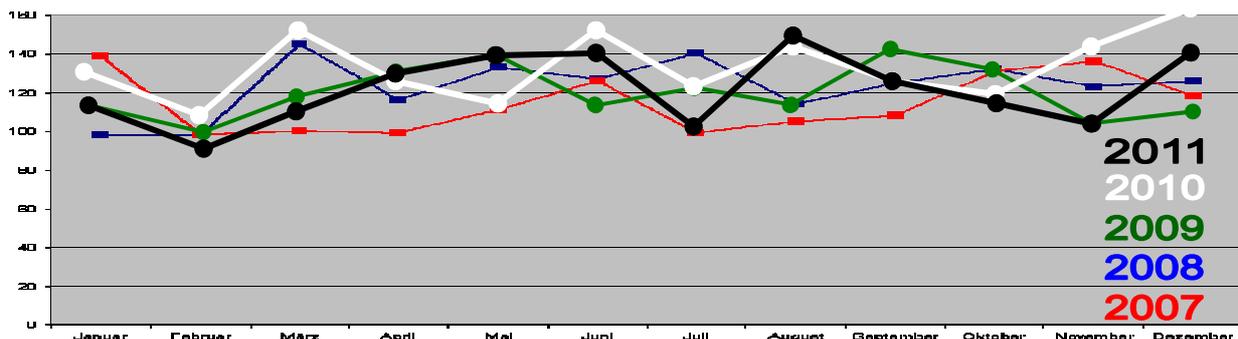
Das Aufnahmekriterium "Schadenshöhe" ist mit den seinerzeit geänderten Richtlinien entfallen, für die polizeiliche Unfallaufnahme ist nur der Unrechtsgehalt der Verursachung entscheidend.

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.

	2011										2010	
	P	S 1	S 2	S 3	Tod	SV	LV	Verl. Ges.	VU Ges.	VU Wild	VU Ges.	Verl. Ges.
Januar	16	3	10	88	1	3	18	22	117	0	130	21
Februar	13	1	8	63	0	1	12	13	85	2	111	15
März	24	2	11	78	0	1	27	28	115	2	151	33
April	29	0	20	85	0	0	34	34	134	8	126	34
Mai	35	3	8	97	0	0	41	41	143	0	113	31
Juni	29	1	12	100	0	5	32	37	142	0	152	64
Juli	19	1	12	75	0	4	28	32	107	3	122	39
August	37	0	12	103	0	1	41	42	152	0	142	37
September	40	2	10	76	0	3	52	55	128	1	155	46
Oktober	24	2	19	72	0	3	24	27	117	5	120	27
November	20	3	13	69	0	3	21	24	105	5	143	26
Dezember	27	4	15	94	0	2	33	35	140	4	167	33
Gesamt	313	22	150	1000	1	26	363	390	1485	30	1632	406

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

Verkehrsunfallzeitenplan 2011

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

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 %		

Verkehrsunfallzeiten 2004 – 2011 (8 Jahre)

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	22	22	21	29	19	49	44	206	4,7 %
06:00	10:00	170	137	141	150	121	38	32	789	17,9 %
10:00	14:00	172	173	189	189	204	132	65	1124	25,5 %
14:00	18:00	253	240	225	262	198	149	96	1423	32,2 %
18:00	22:00	95	118	110	127	120	84	55	709	16,1 %
22:00	00:00	16	20	21	17	44	34	13	165	3,7 %
Gesamt		728	710	707	774	706	486	305	4416	100,0 %
Prozent		16,5 %	16,1 %	16,0 %	17,5 %	16,0 %	11,0 %	6,9 %	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 ▶ 17 (2010 ▶ 45 Verkehrsunfälle) und Mängel in der Verkehrstüchtigkeit infolge Alkoholgenuss ▶ 33 (2010 ▶ 33 Verkehrsunfälle) sind in Norderstedt seit Jahren nicht mehr als Hauptunfallursache ausgewiesen.

Den Hauptunfallursachen des Jahres 2011 liegen Fehler beim "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. "des Vorranges" und "falschem Abbiegen" zugrunde.

Ursache	2011		2010		2009	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1 Missachtung der Vorfahrt	119	25 %	111	21 %	150	25 %
2 Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	104	21 %	151	28 %	160	27 %
3 Abstand	55	11 %	48	9 %	51	9 %
4 Alkohol / Drogen	33/4	8 %	33/2	7 %	44/3	7 %
5 Geschwindigkeit	17	4 %	45	8 %	42	7 %

In der Kategorie Drogeneinfluss sind 2011 vier Verkehrsunfälle (2010 ▶ 2 Unfälle) registriert worden.

Eine Gesamtübersicht aller 485 registrierten Hauptunfallursachen des Jahres 2011 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.	17	25	11	8/0	7	13	68	14,0%	16,6 %
>= 65 J.	18	18	3	0/0	1	16	56	11,5 %	14,0 %

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

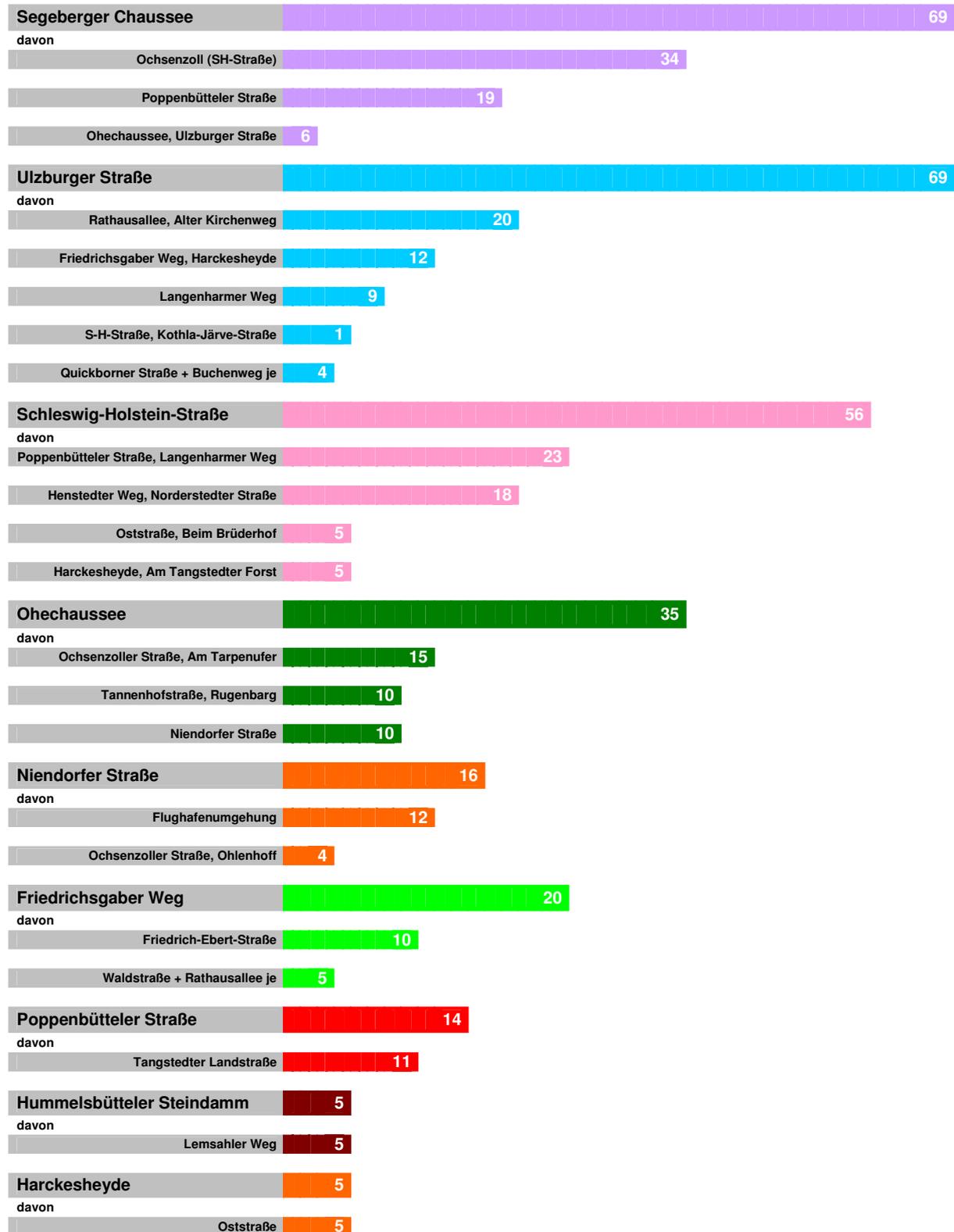


	Hauptursachen	2011		2010		2009	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	119	25 %	151	28 %	160	27,1 %
2	Abbiegen (nur Vorrang)	71	15 %	72	21 %	72	12,2 %
3	Abstand	55	11 %	48	9 %	51	8,6 %
4	Einfahren vom Grundstück	37	8 %	36	7 %	26	4,4 %
5	Alkohol / Drogen	33	7 %	33/2	7 %	44/3	7,5 %
6	Andere Fehler	32	7 %	39	7 %	59	10,0 %
7	Wenden und Rückwärtsfahren	33	7 %	39	7 %	52	8,8 %
8	Rechtsfahrgebot	21	5 %	13	3 %	17	2,9 %
9	Verhalten ggü. Fußgängern	16	4 %	12	2 %	13	2,2 %
10	Geschwindigkeit	17	4 %	45	8 %	42	7,1 %
11	Überholen	13	3 %	14	3 %	9	1,5 %
12	Benutzung and. Straßenteile	10	2 %	11	2 %	12	2,0 %
13	Fußgängerfehler	7	1 %	7	1 %	11	1,9 %
14	Körperliche/Geistige Mängel	4	< 1 %	6	1 %	6	1,0 %
15	Ladung	4	< 1 %	3	< 1 %	1	0,2 %
16	Vorbeifahren / Nebeneinander fahren	3	< 1 %	2	< 1 %	9	12,2 %
17	Bremung Vordermann	3	< 1 %	0	0 %	1	0,2 %
18	Technische Mängel	2	< 1 %	2	< 1 %	1	0,2 %
19	Hindernisse	1	< 1 %	0	0 %	0	0 %
20	Beleuchtungsvorschriften	0	0 %	0	0 %	0	1,5 %
21	Ruhender Verkehr	0	0 %	2	< 1 %	1	0,2 %
	Gesamtanzahl	485		537		590	



Unfallursache Rotlichtmissachtung der Jahre 2000 - 2012

Unfälle mit der Ursache Rotlichtmissachtung (ohne FLSA) in der Mehrjahresbetrachtung: von den insgesamt 330 registrierten Rotlicht-Unfällen (5 % vom Gesamtgeschehen) wurden hier nur die Örtlichkeiten gelistet, an denen sich mindestens 4 Unfälle ereignet haben.



Rotlichtmissachtung Verkehrsunfallzeitenplan 2000 - 2011										
Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	3	0	2	2	0	4	3	14	4,2 %
06:00	10:00	10	5	12	12	8	5	3	55	16,7 %
10:00	14:00	7	9	11	13	20	10	9	79	23,9 %
14:00	18:00	10	17	18	15	14	16	7	97	29,4 %
18:00	22:00	15	9	12	10	8	6	6	66	20,0 %
22:00	00:00	1	2	3	1	5	3	4	19	5,8 %
Gesamt		46	42	58	53	55	44	32	330	100 %
Prozent		13,9 %	12,7 %	17,6 %	16,1 %	16,7 %	13,3 %	9,7 %		

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 330 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				2011			
↓	0,00 – 0,50 ‰	0	0	0	3	0	0	0	2
↓	0,51 – 0,79 ‰	0	0	0	1	0	0	0	2
↓	0,80 – 1,09 ‰	1	0	0	2	1	0	0	1
↔	> 1,10 ‰	0	6	0	20	0	5	0	22
↑	Höchstwert	0,81 ‰	2,3 ‰	0	3,27 ‰	1,23 ‰	2,41 ‰	0	2,87 ‰
↓	Drogen	0	0	0	2	0	0	1	3
↑	weiblich	1	1	0	5	0	1	0	7
↓	männlich	0	5	0	23	1	4	1	23
↓	Gesamt	35				37			

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.

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 2 > Abbiege-Unfall

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

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

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 3 > Einbiegen / Kreuzen-Unfall

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

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

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 4 > Überschreiten-Unfall

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

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

○ Unfalltod ○ P ○ S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 5 > Unfall durch ruhenden Verkehr

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

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

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 6 > Unfall im Längsverkehr

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

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Typ 7 > Sonstiger Unfall

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

● Unfalltod ● P ● S1, S2

Sondermerkmal

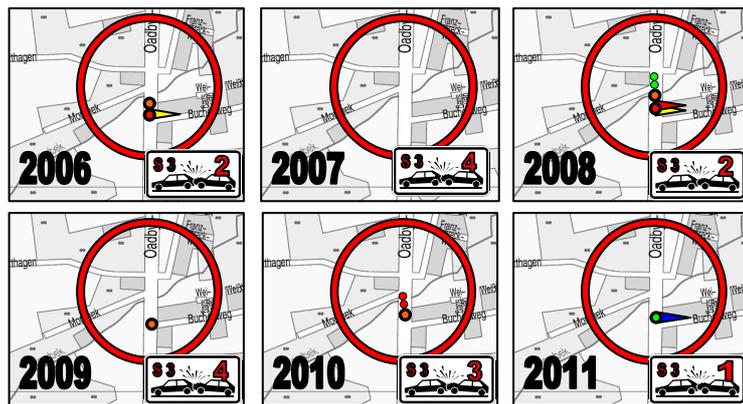
Alkohol	Baum	Überholen
Fußgänger	Radfahrer	Schwerverletzter

Unfallhäufungsstellen der Vorjahre

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

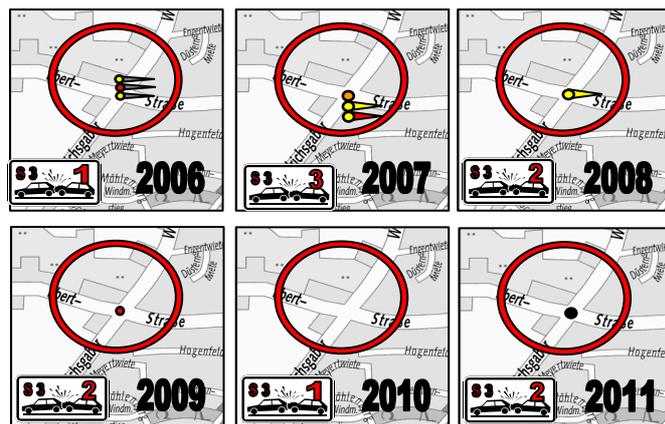
1. Friedrichsgaber Weg, Buchenweg

Umbau zum Kreisverkehrsplatz, Fertigstellung erfolgte im August 2005



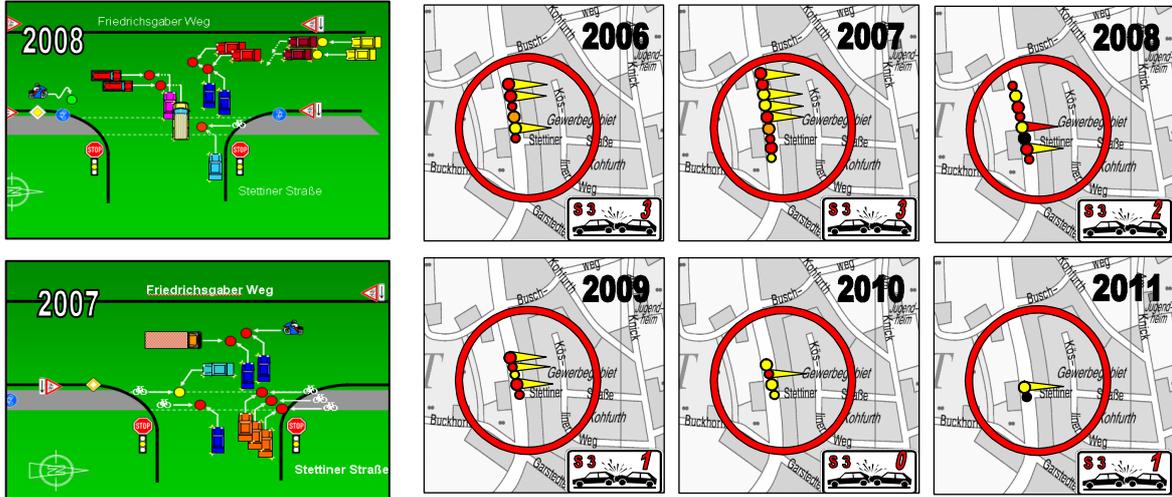
2. Friedrichsgaber Weg, Friedrich-Ebert-Straße

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



3. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

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

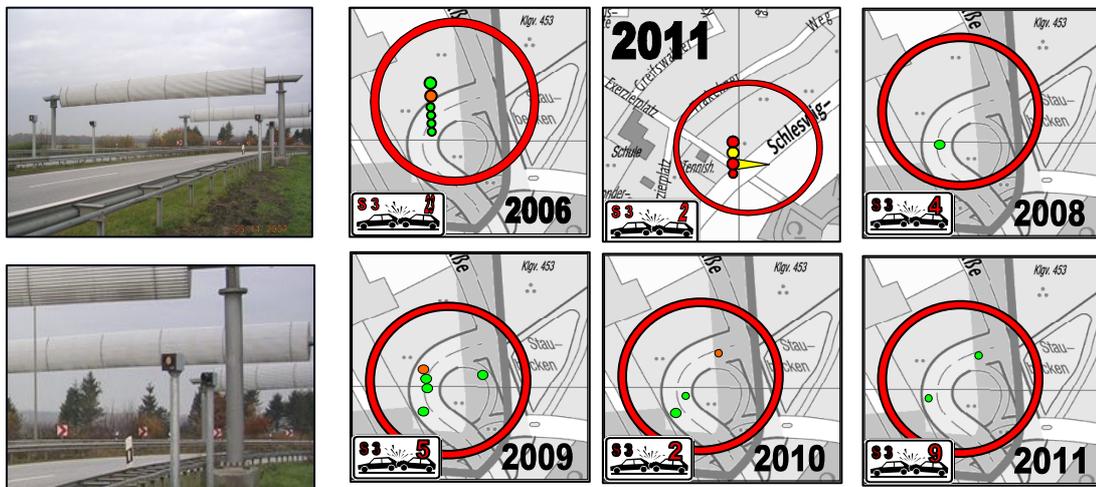


4. Flughafenumgehung

Bis zum 1.1.2005 erfolgte die Unfallaufnahme durch die Polizei Hamburg.

Die Installation einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage erfolgte im September des Jahres 2007.

In jedem Jahr waren dort ca. 30 Unfälle (incl. „S 3“) zu registrieren, seit der Inbetriebnahme (vor 4 Jahren) ereigneten sich dort insgesamt „nur“ 31 Unfälle, vorwiegend in der Kategorie S 3 und nicht richtungsbezogen. Im Kurvenbereich Richtung Norderstedt ereignete sich so gar nur ein einziger Unfall.

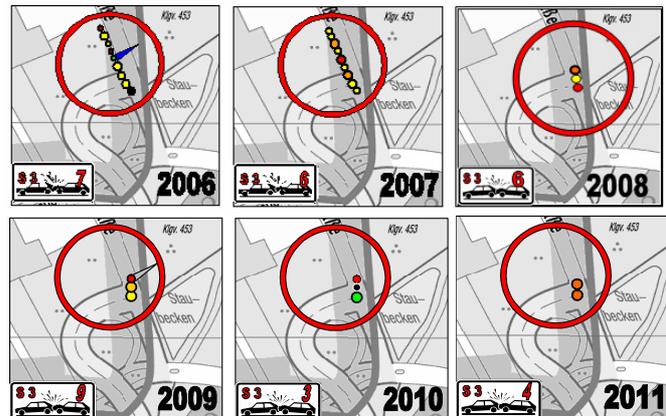


5. Niendorfer Straße, Flughafenumgehung

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.

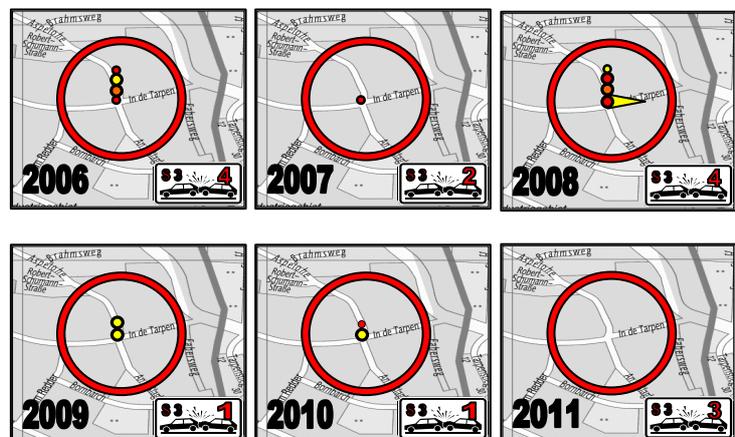
Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 ist die Ausbaumaßnahme abgeschlossen worden und eine separate Signalsteuerung lenkt nun den Linksabbiegerverkehr.



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

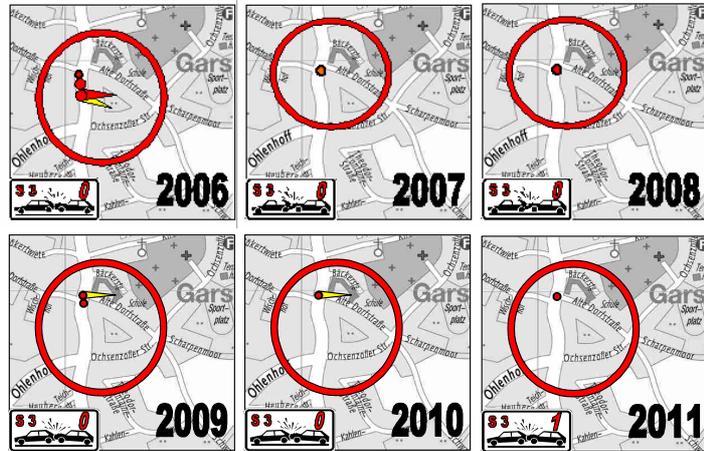
Verbesserung der Einsichtbarkeit

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



7. Niendorfer Straße, Alte Dorfstraße

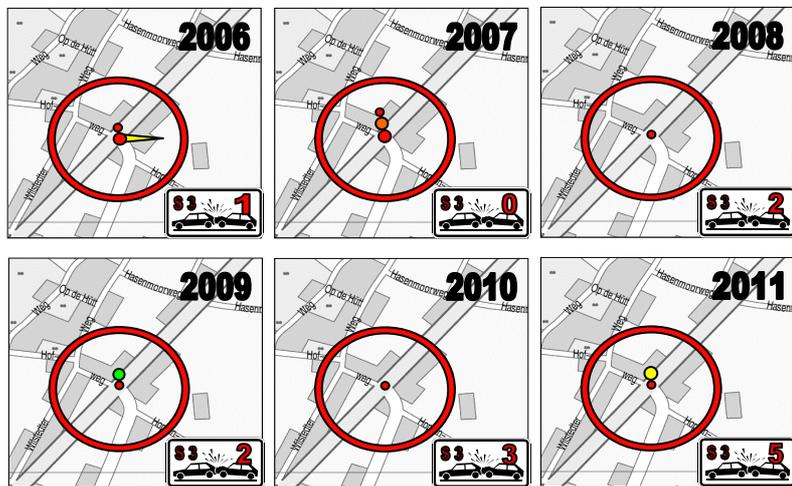
Maßnahmen: Verbesserung der Einsichtbarkeit (Litfasssäule im Sichtdreieck entfernt), Aufpflasterung der Furt, Haltlinie / STOP-Regelung



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)

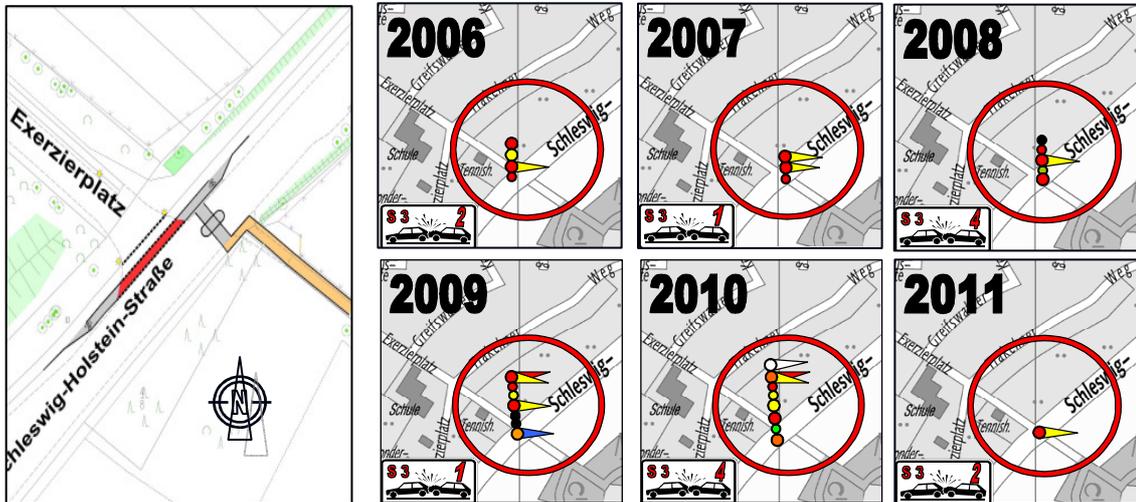


Dieser Knotenpunkt ist seit dem Berichtsjahr 2006 nicht mehr auffällig geworden.

9. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

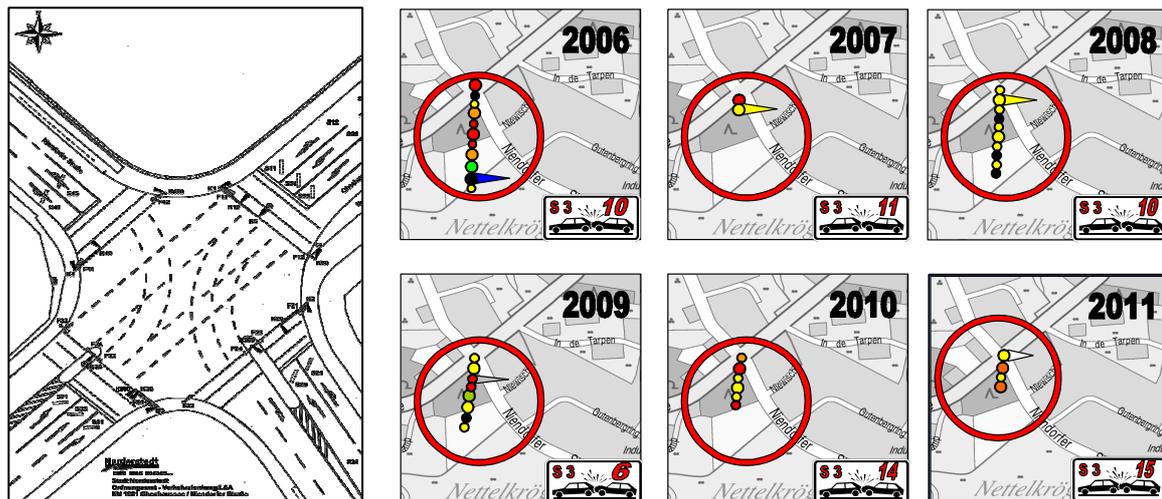
STOP-Regelung, Markierung, Querungshilfe „Radweg Glashütte“

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



10. Ohechaussee, Niendorfer Straße

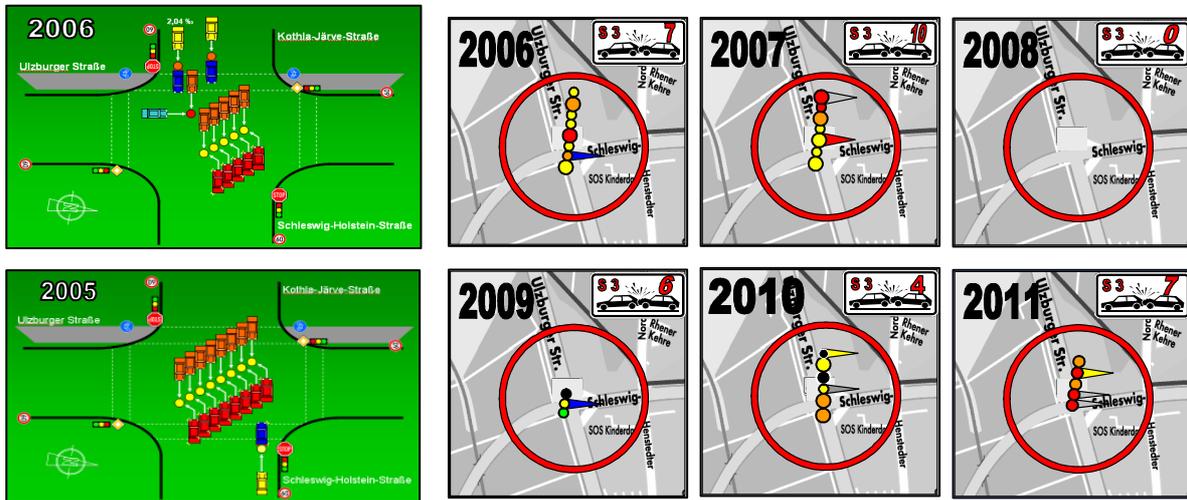
Nach der Umgestaltung des Knotenpunktes (7/2006) haben sich im Unfalllagebild zunächst keine Auffälligkeiten ergeben, sodann offenbarte sich allerdings ein Abbiegekonflikt, der mit einer separierten Signalschaltung (1/2011) gelöst werden konnte.



Die Kreuzung ist 2011 nicht als Häufungsstelle ausgewiesen.

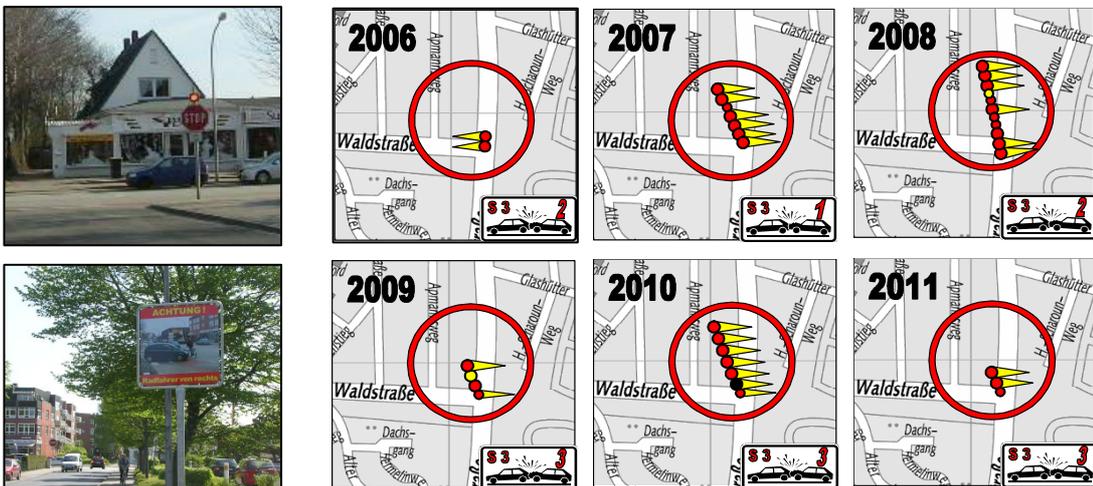
11. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße

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 und wird auf den Seiten 44/45 näher bezeichnet.



12. Ulzburger Straße, Waldstraße

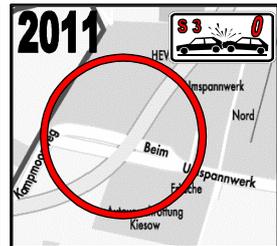
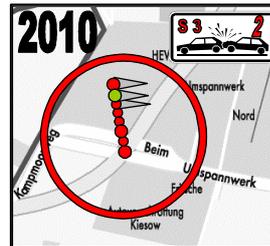
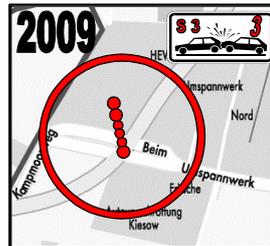
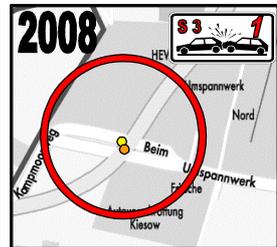
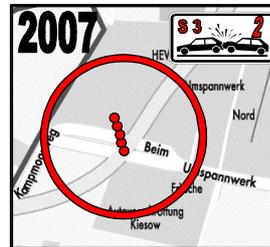
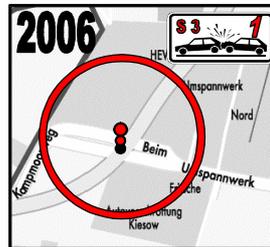
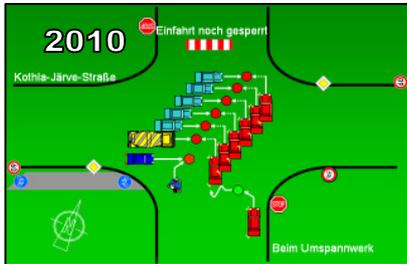
Maßnahmen: STOP-Markierung, Furtverlegung, Verbesserung der Sichtverhältnisse (Anhänger auf Privatgrund entfernt), Polizeikontrollen, nichtamtliche Hinweistafel, Rückbau des Einmündungsbereiches, Gelblichtsignal 11/2010



Auch weiterhin ist die Einmündung als Häufungsstelle ausgewiesen und wird im Verkehrsreport auf den Seiten 46/47 näher bezeichnet.

13. Kothla-Järve-Straße, Beim Umspannwerk

Maßnahmen: Installation einer Lichtsignalanlage, Inbetriebnahme 25.6.2010



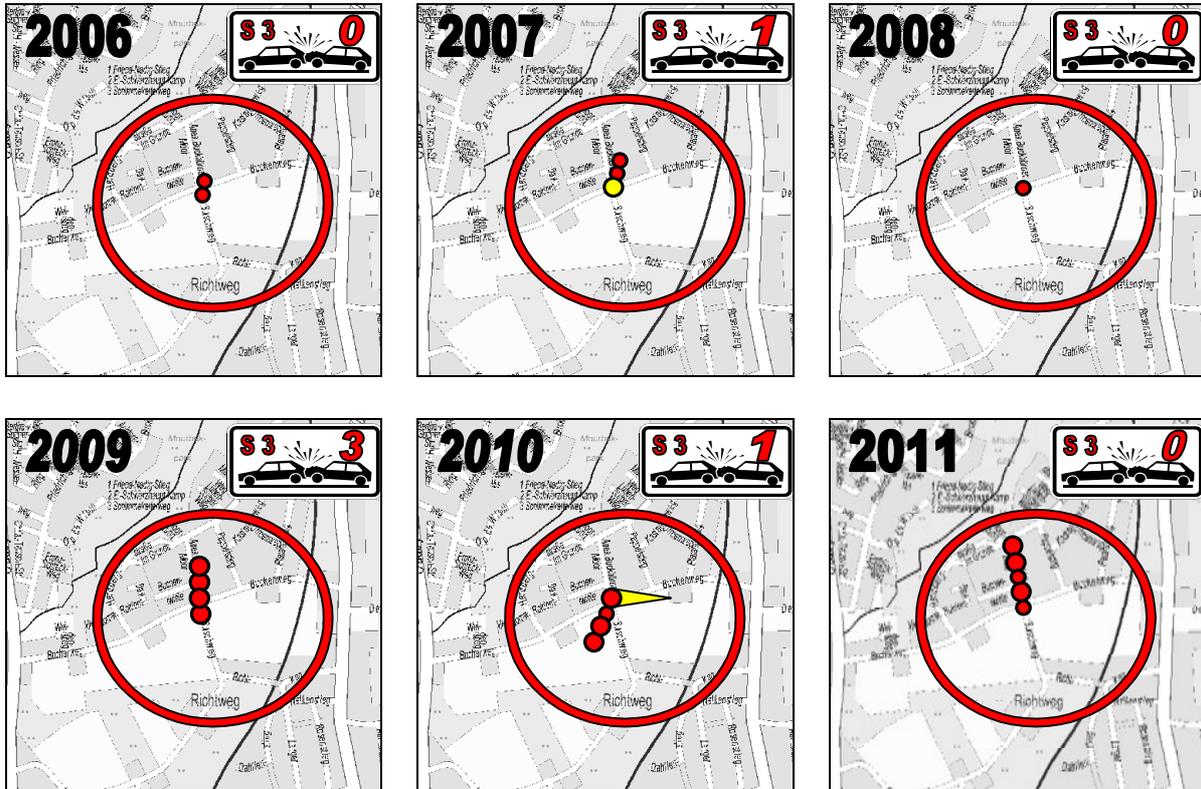


Auswertung der Unfalltypensteckkarte in Norderstedt

2011

1. Buchenweg, Altes Buckhörner Moor, Buschweg

DTV: 5.000 Kfz/24 h

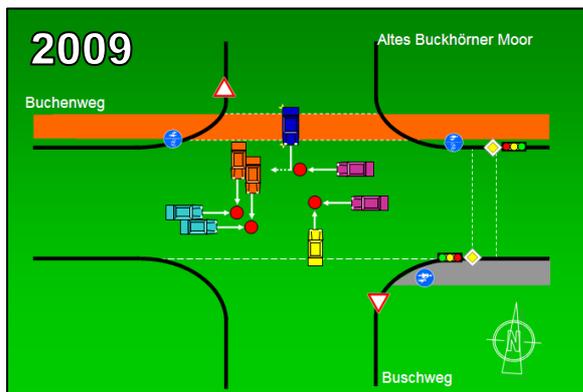
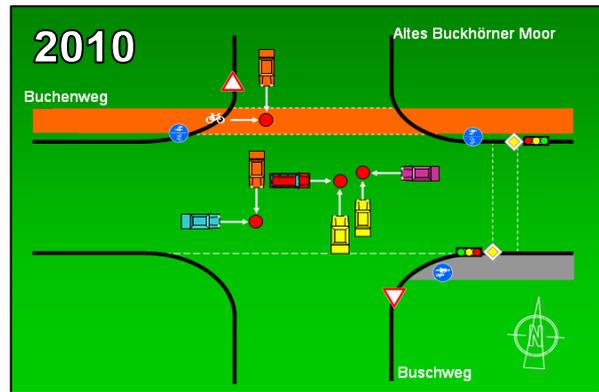
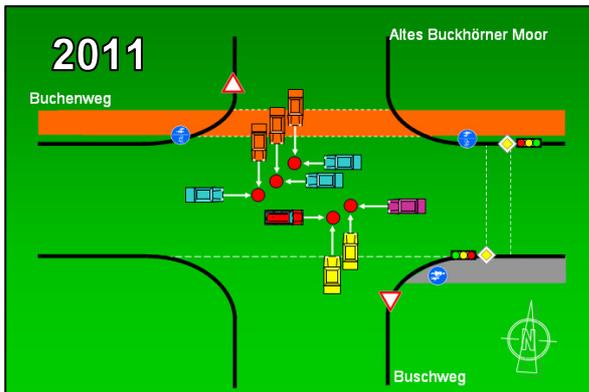


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	23.01.	11:30	3		Pkw befährt Altes Buckh. Moor – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw aus Rtg. Ulzb. Str.
2	P	25.08.	12:43	3	2 LV	Pkw befährt Altes Buckh. Moor – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw aus Rtg. Ulzb. Str.
3	S 2	14.09.	08:58	3		Pkw befährt Altes Buckhörner Moor – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw aus Rtg. Westen
4	P	15.09.	19:15	3	1 LV	Pkw befährt den Buschweg – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw in Rtg. Friedrichsg. Weg
5	P	01.12.	15:06	3	1 LV	Pkw befährt den Buschweg – quert unter Vorfahrtsmissachtung den Buchenweg, VU mit Pkw in Rtg. Friedrichsg. Weg

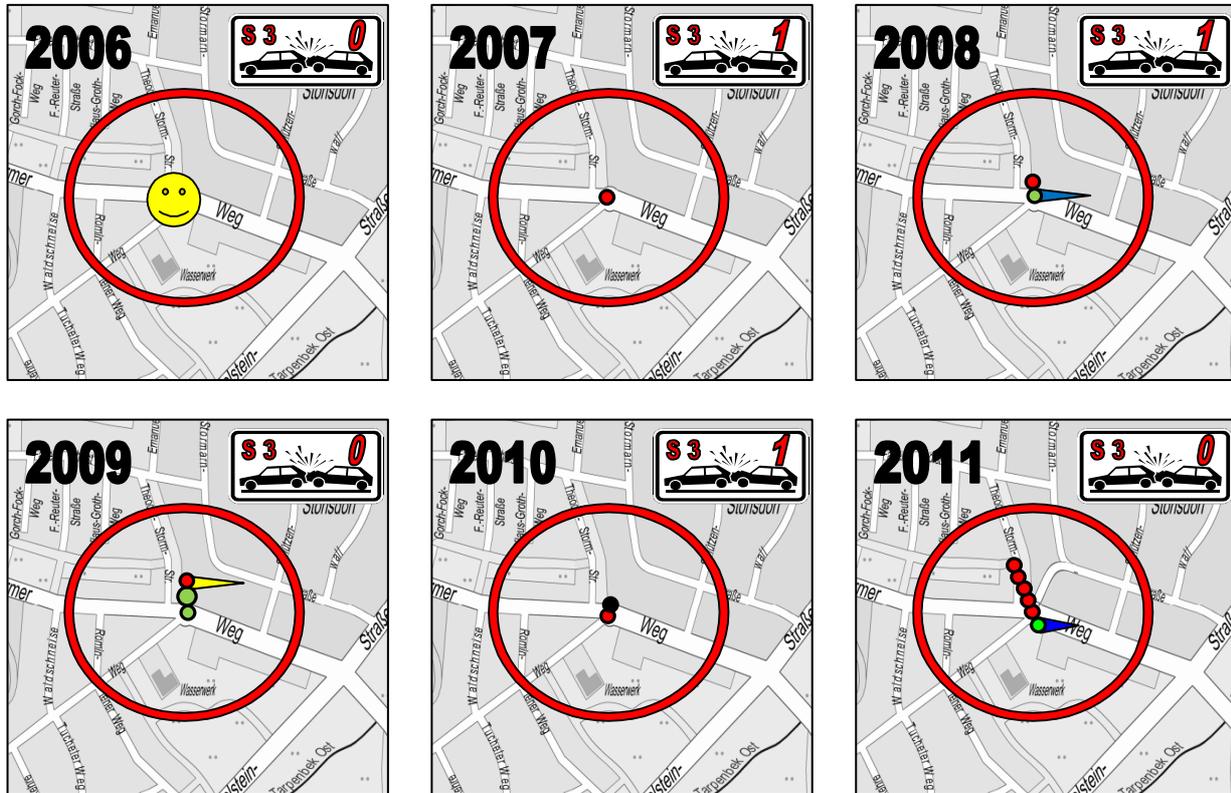
Ges	Kategorie			Verletzte / Tote			Unfalltyp							
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	3	0	2	0	4	0	0	0	0	5	0	0	0	0

1.1 Unfalldiagramm Buchenweg, Altes Buckhörner Moor, Buschweg



Vorjahre keine Häufungsstelle

2. Langenharmer Weg, Stonsdf. Weg, Stormarnkamp **DTV: 12.000 Kfz/24 h**

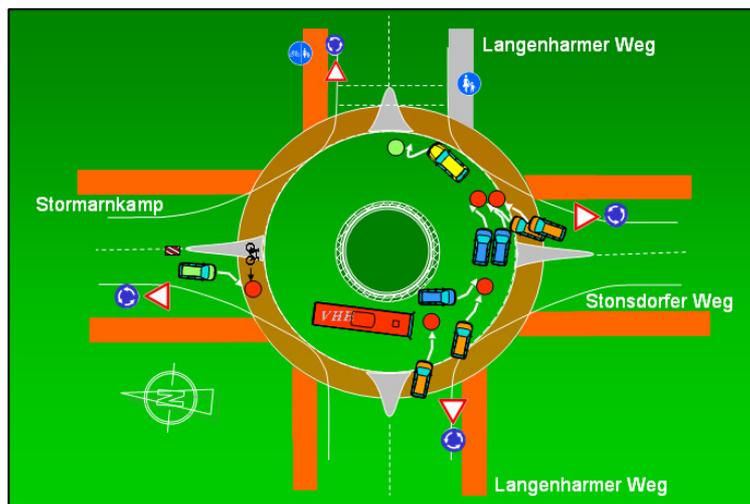


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	03.02.	05:31	3		Pkw fährt vom Stonsdorfer Weg in den Kreisel – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
2	S 2	02.04.	17:20	3		Pkw fährt vom Stormarnkamp in den Kreisel – Kollision mit Rad auf der Furt der Kreisfahrbahn
3	S 2	27.07.	18:38	3		Pkw fährt vom Langenharmer Weg und in Rtg. Osten in den Kreisel – Kollision mit Pkw im Kreis
4	S 2	17.10.	05:56	3		Pkw fährt vom Stonsdorfer Weg in den Kreisel – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
5	S 2	25.10.	15:05	3		Pkw fährt vom Langenharmer Weg und in Rtg. Osten in den Kreisel – Kollision mit KOM im Kreis
6	S 1	14.12.	16:00	1		Pkw (2,32%) fährt vom Langenharmer Weg und in Rtg. Osten in den Kreisel – VU mit Vz. bei der Ausfahrt

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

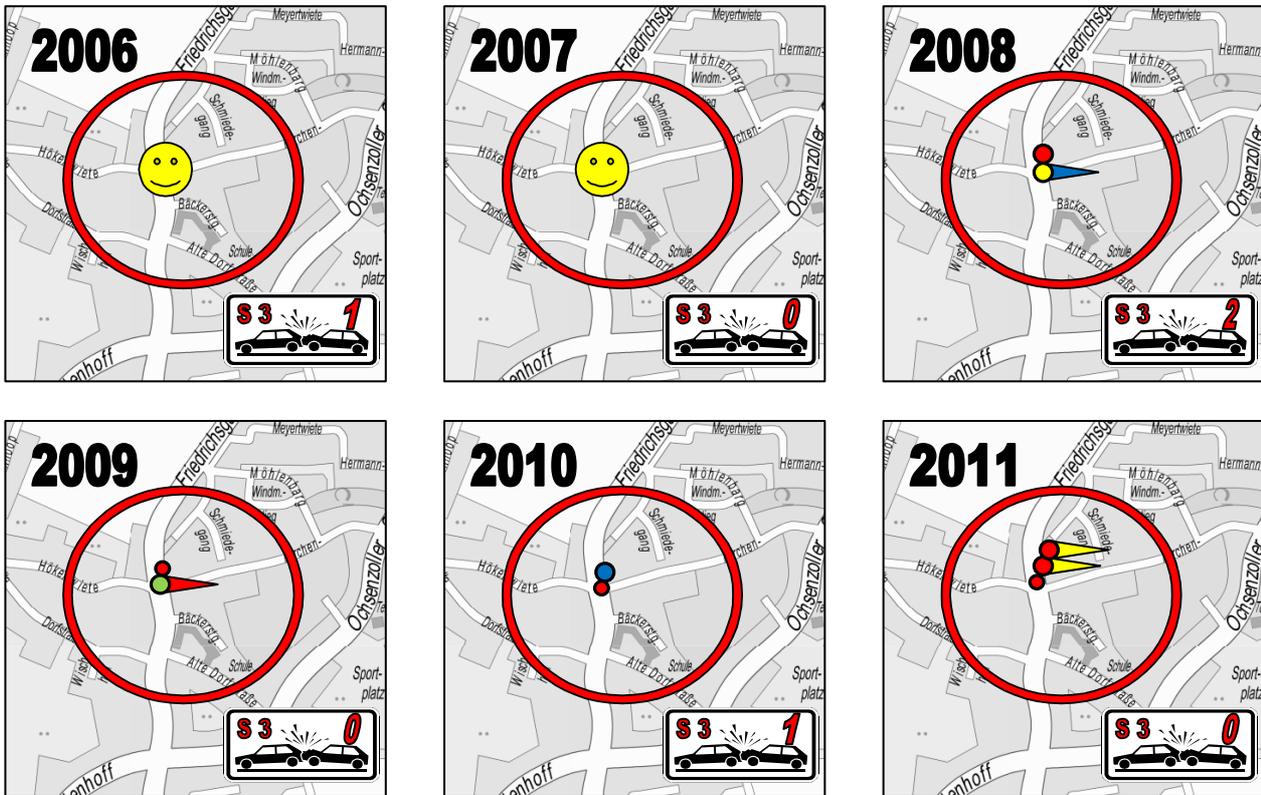
2.1 Unfalldiagramm Langenharmer Weg, Stonsd. Weg, Stormarnkamp



Vorjahre keine Häufungsstelle

3. Niendorfer Str., Friedrichsgaber Weg, Kirchenstr., Hökertwiete

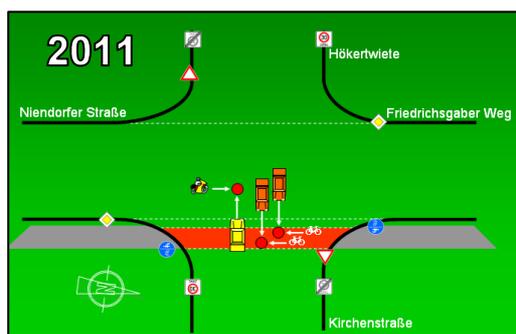
DTV: 21.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	07.03.	20:30	3		Pkw befährt Kirchenstr. – quert unter Vorfahrtsmissachtung die Niendorfer Straße, VU mit Mofa aus Rtg. Süden
2	P	30.05.	07:44	3	1 LV	Pkw befährt Hökertwiete – quert unter Vorfahrtsmissachtung die Niendorfer Straße, VU mit Rad aus Rtg. Norden
3	P	18.08.	09:20	3	1 LV	Pkw befährt Hökertwiete – quert unter Vorfahrtsmissachtung die Niendorfer Straße, VU mit Rad aus Rtg. Norden

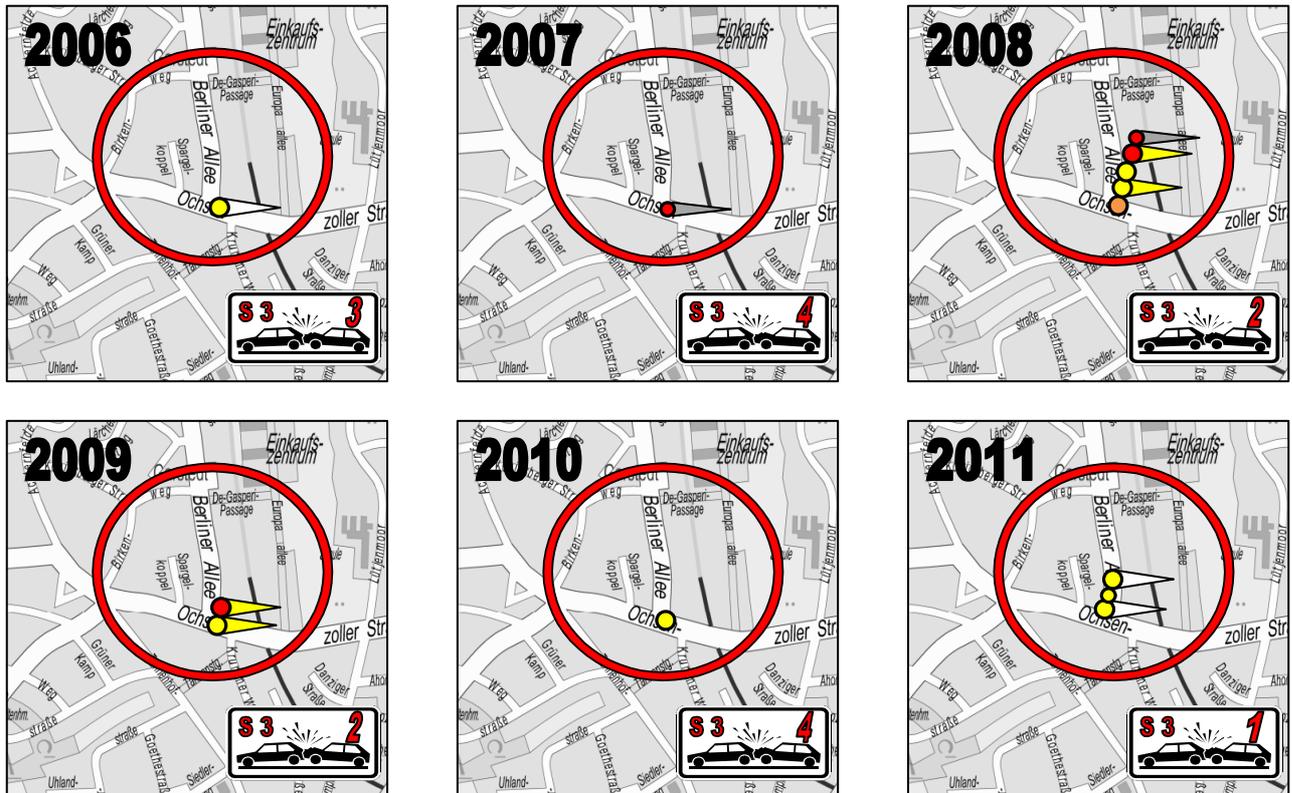
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
3	2	0	1	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

4. Ochsenzoller Straße, Berliner Allee

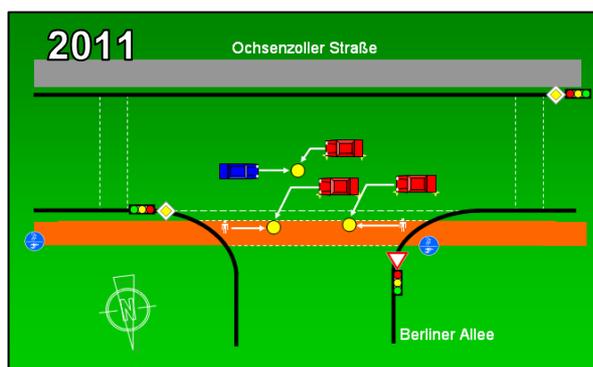
DTV: 17.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	04.02.	07:20	2	1 LV	Pkw biegt von der Ochsenzoller Straße nach links ab – Kollision mit furtquerendem Fußgänger in östlicher Rtg.
2	S 2	03.07.	18:50	2		Pkw biegt von der Ochsenzoller Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	P	23.09.	20:11	2	1 LV	Pkw biegt von der Ochsenzoller Straße nach links ab – Kollision mit in westl. Rtg. furtquerendem 6jährigen Kind

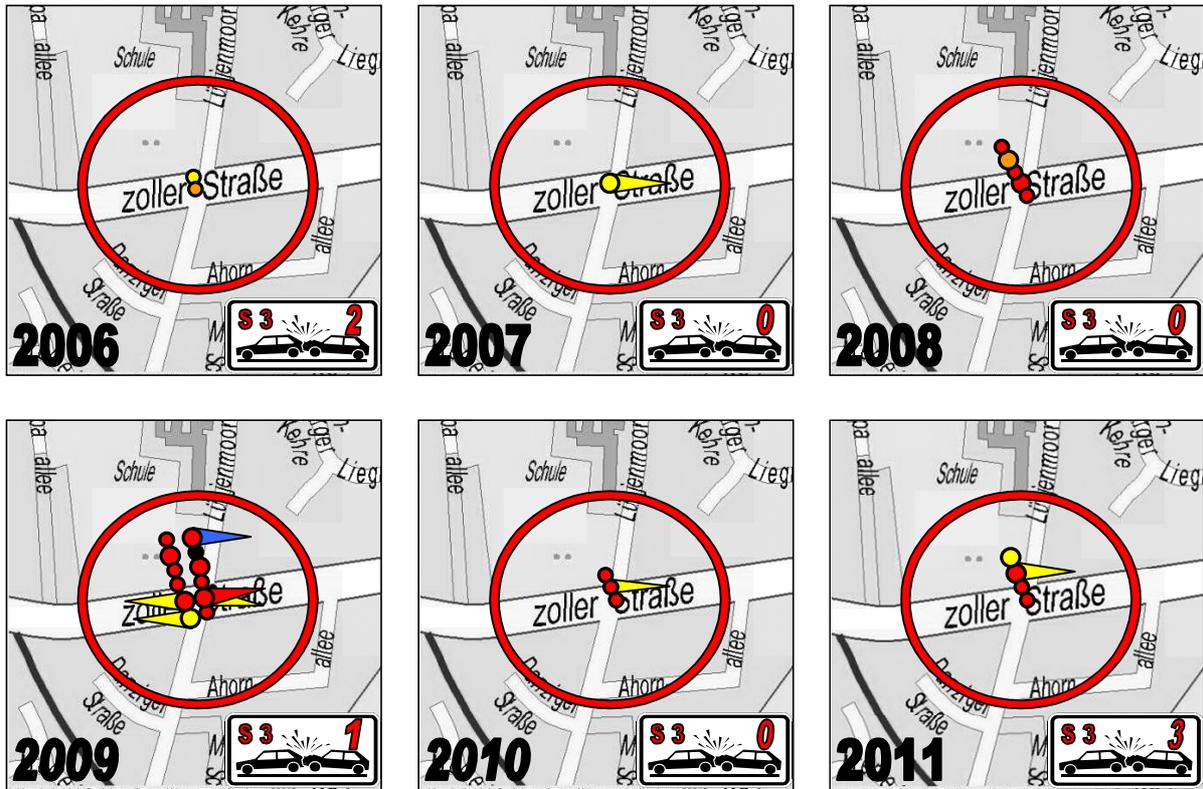
Ges	Kategorie			Verletzte / Tote			Unfalltyp							
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
4	2	0	1	1	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

5. Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg

DTV: 14.500 Kfz/24 h

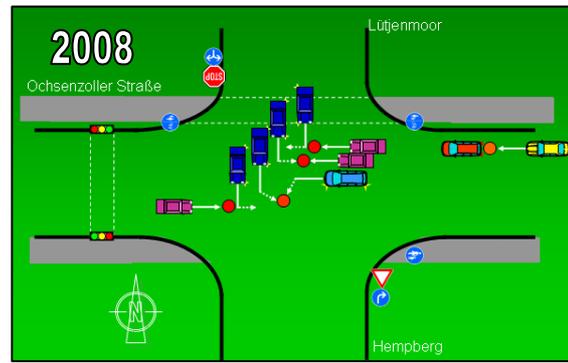
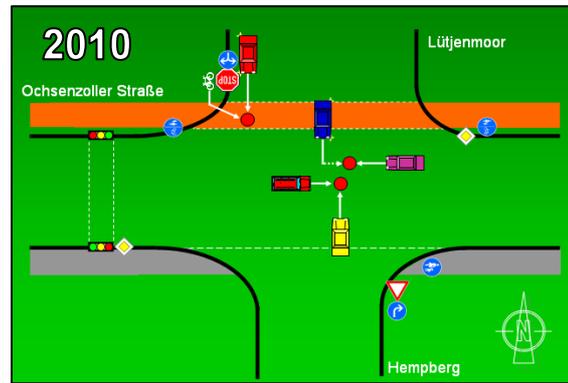
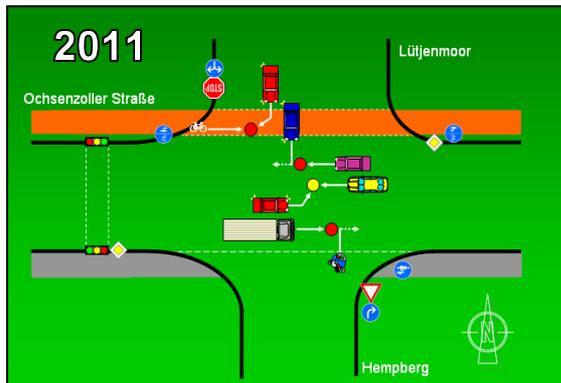


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	07.06.	17:35	3		Krad biegt vom Hempberg unter Vorfahrtsmissachtung nach rechts ab – VU mit Lkw in Rtg. B 432
2	S 2	11.08.	17:28	3		Pkw biegt vom Lütjenmoor unter Vorfahrtsmissachtung nach rechts ab – VU mit Pkw aus Rtg. B 432
3	P	29.09.	09:48	3	1 LV	Pkw biegt vom Lütjenmoor unter Vorfahrtsmissachtung nach rechts ab – VU mit Rad in Rtg. B 432
4	P	05.10.	16:23	2	1 LV	Pkw biegt von der Ochsenzoller Str. nach links in den Lütjenmoor 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
7	2	0	2	3	2	0	0	0	1	3	0	0	0	0

5.1 Unfalldiagramm Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor, Hempberg

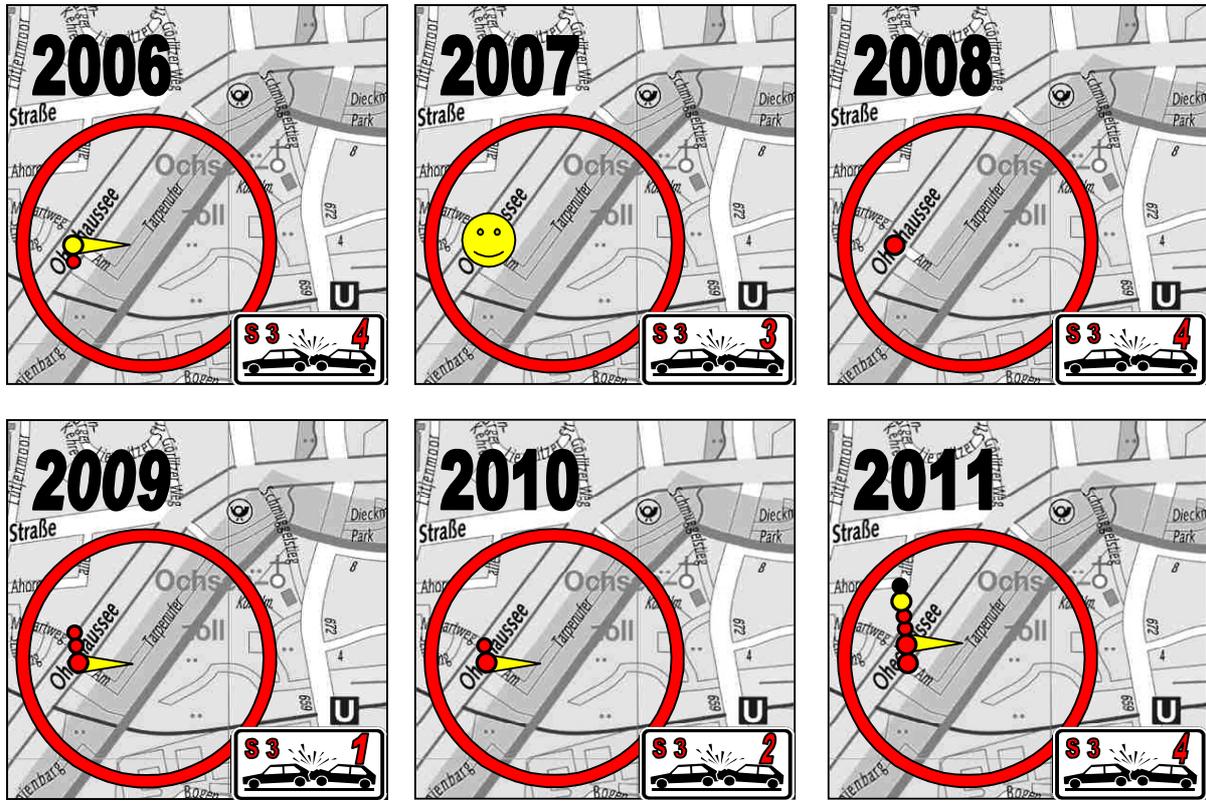


Vorjahre keine Häufungsstelle

Das erhöhte Unfallgeschehen 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.

6. Ohechaussee, Am Tarpenufer

DTV: 27.000 Kfz/24 h

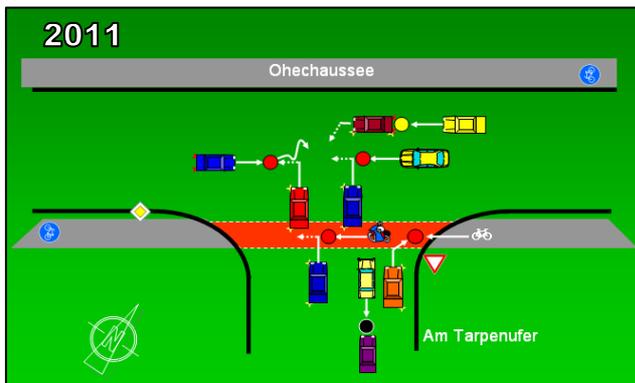


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

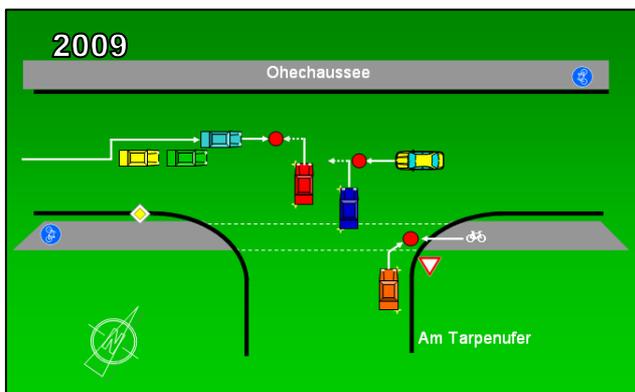
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	14.03.	17:20	3	1 LV	Pkw biegt vom Tarpenufer nach links in die B 432 ein – VU mit furtquerendem Mofa auf linkem Radweg
2	P	25.03.	09:47	3	1 LV	Pkw biegt vom Tarpenufer nach rechts in die B 432 ein – VU mit furtquerendem Rad auf linkem Radweg
3	S 2	09.04.	11:18	3		Pkw biegt vom Tarpenufer nach links in die B 432 ein – Pkw aus Rtg. BAB weicht nach links aus - Kantstein
4	S 2	13.04.	16:56	3		Pkw biegt vom Tarpenufer nach links in die B 432 ein – Kollision mit Pkw aus Rtg. Segeberg
5	P	05.08.	18:55	2	1 LV	Pkw wartet als Linksabbieger auf der B 432 – nachfolgender Pkw fährt auf
6	S 2	09.08.	16:01	7		Pkw wartet als Linksabbieger Am Tarpenufer und setzt plötzlich zurück – 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
10	3	0	3	4	3	0	0	0	1	4	0	0	0	1

6.1 Unfalldiagramm Ohechaussee, Am Tarpenufer

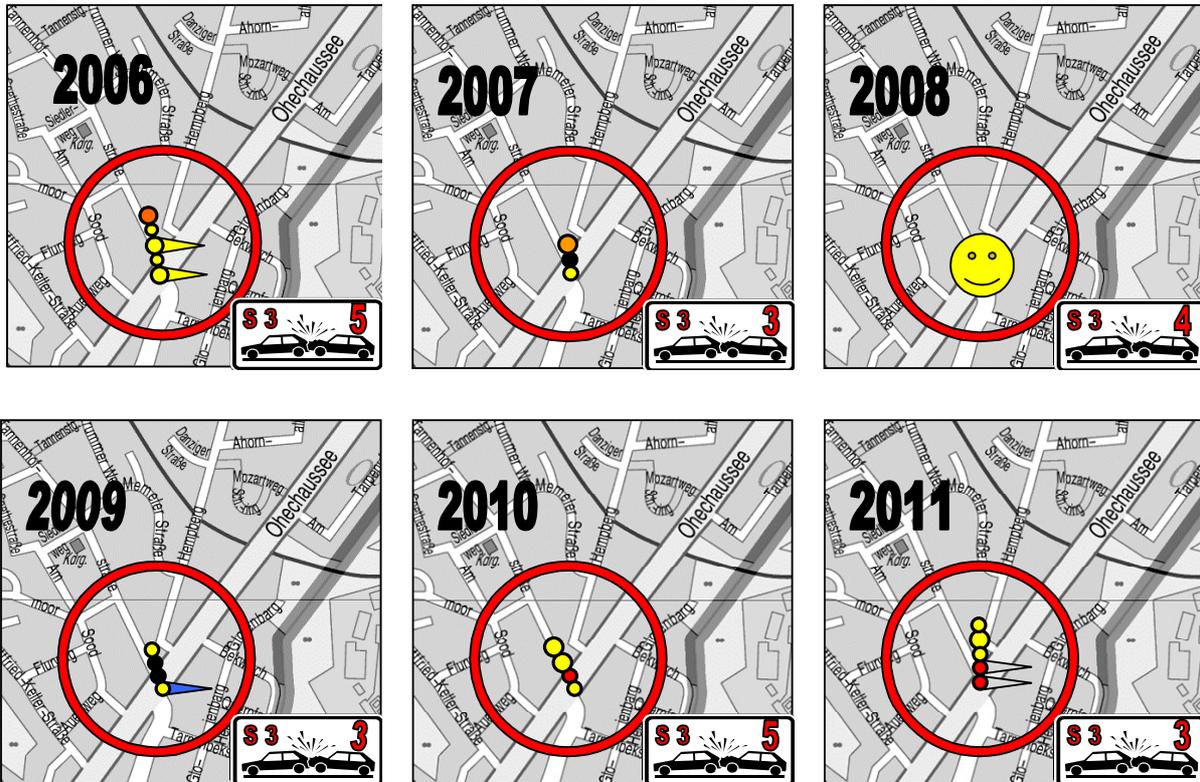


2010 keine Häufungsstelle



7. Ohechaussee, Rugenborg, Tannenhofstraße

DTV: 27.000 Kfz/24 h

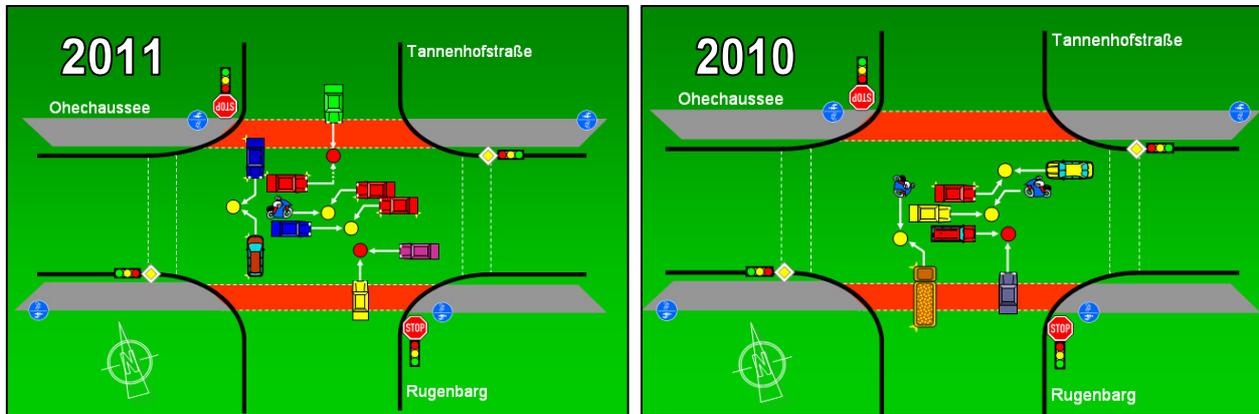


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

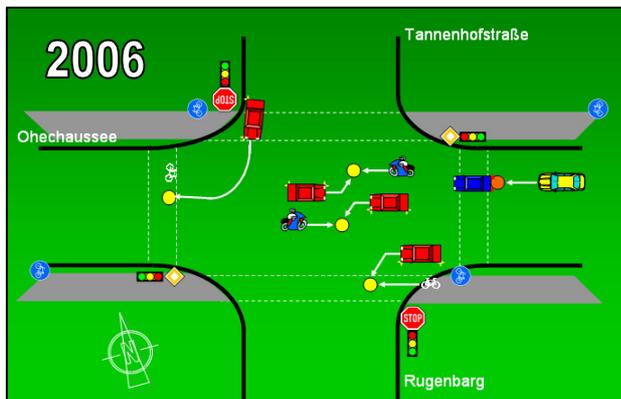
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	19.01.	11:31	3		Pkw quert die B 432 in Richtung Tannenhofstraße – Kollision mit Pkw aus Rtg. Segeberg – LSA aus
2	S 2	24.01.	07:40	3		Pkw quert die B 432 in Rtg. Rugenborg – VU mit Pkw aus Rtg. BAB beim Linksabbiegen – LSA aus
3	S 2	30.04.	15:45	2		Pkw biegt von der B 432 nach links in den Rugenborg ab – VU mit entgegenkommendem Mofa
4	P	16.05.	08:04	2	1 LV	Pkw biegt von der B 432 nach links in den Rugenborg ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	14.09.	20:53	2		Pkw biegt vom Rugenborg nach links ab – VU mit entgegenkommendem und rechtsabbiegender Pkw

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

7.1 Unfalldiagramm Ohechaussee, Tannenhofstr., Rugenborg

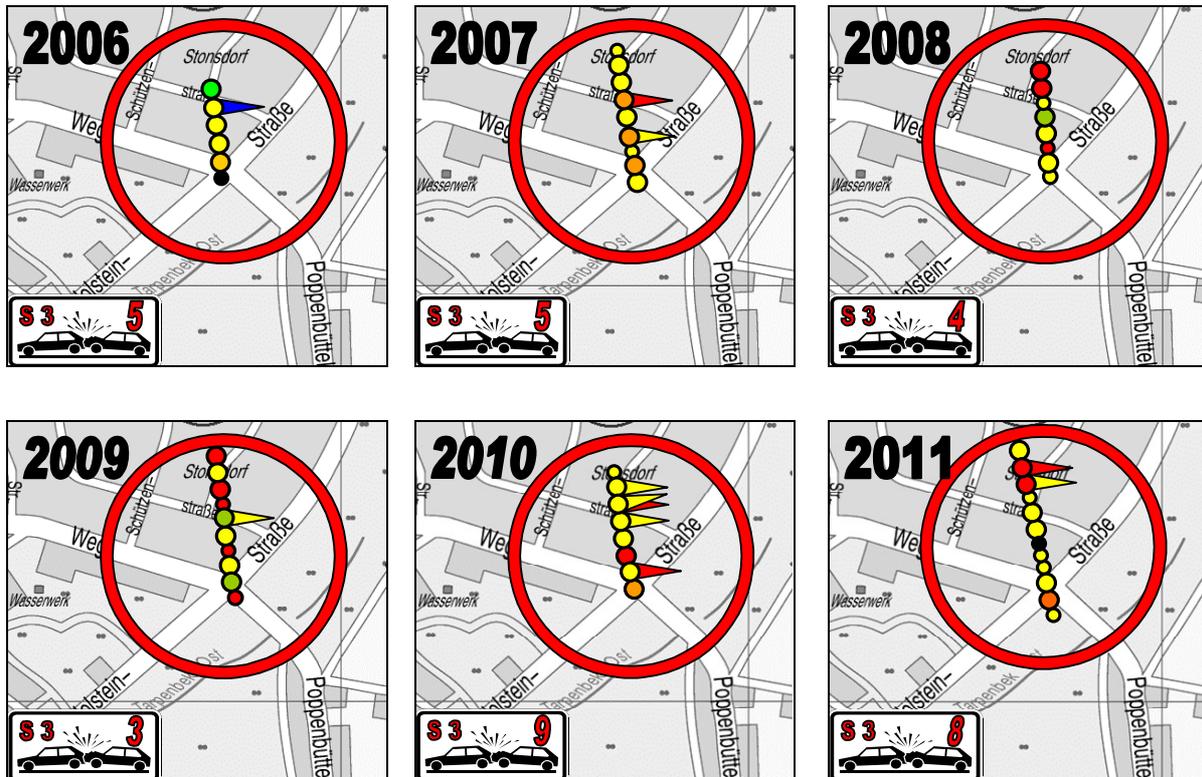


2007 - 2009 keine Häufungsstelle



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

DTV: 23.500 Kfz/24 h

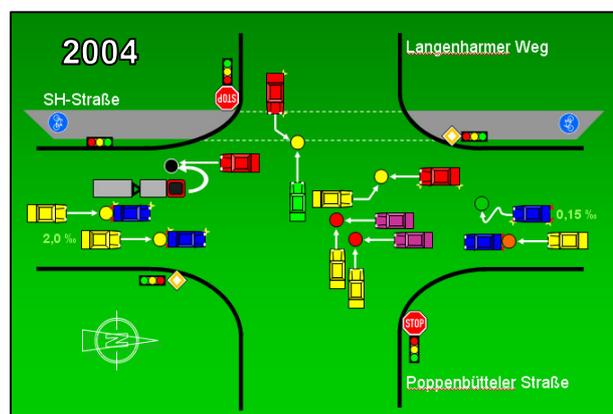
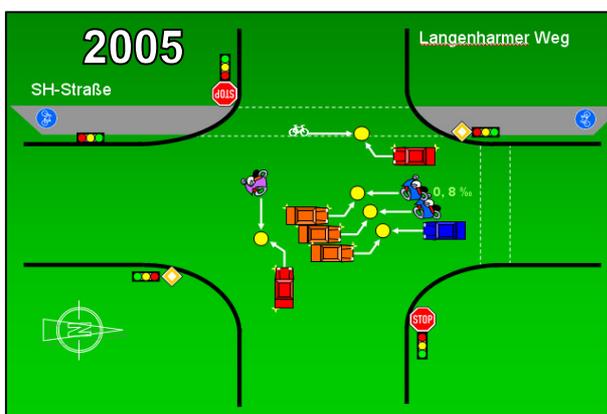
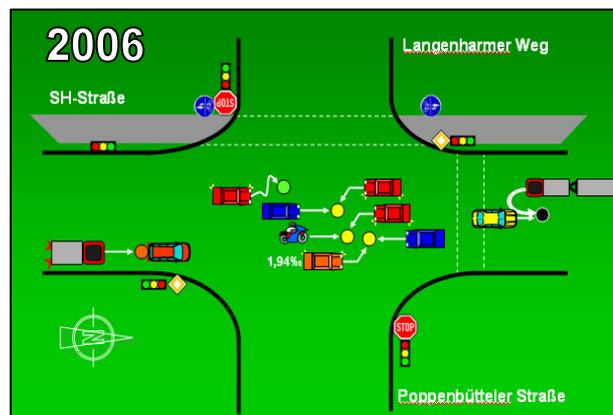
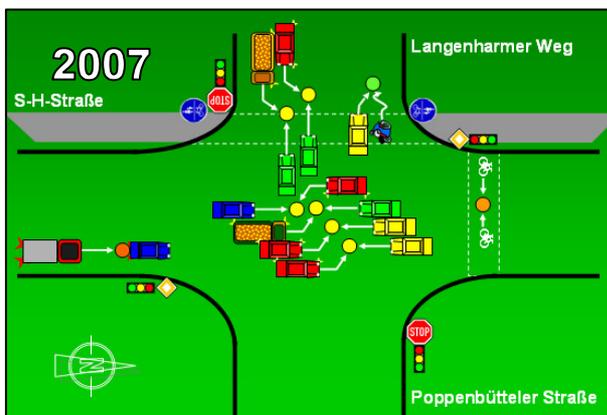
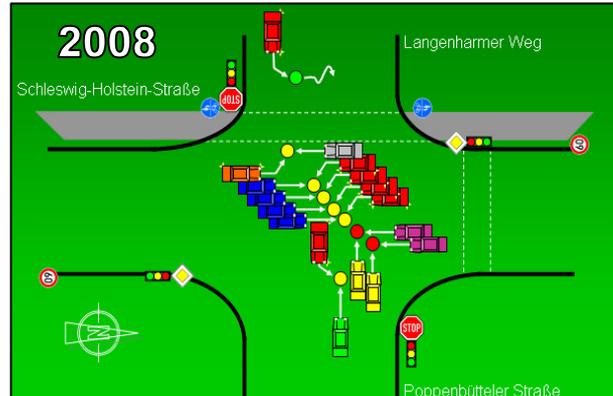
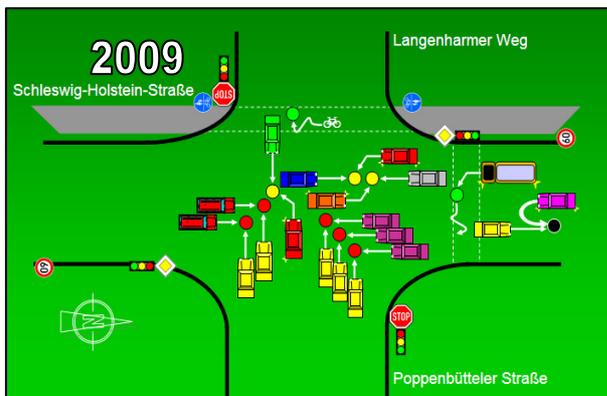
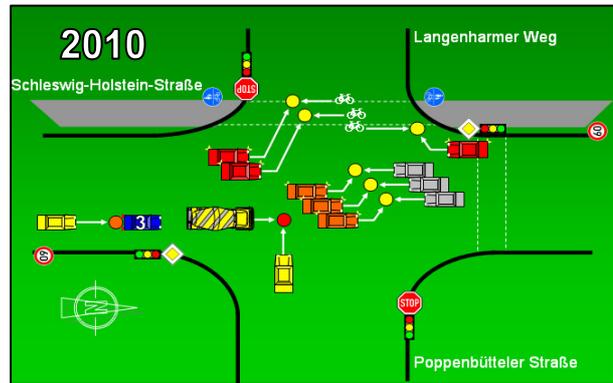
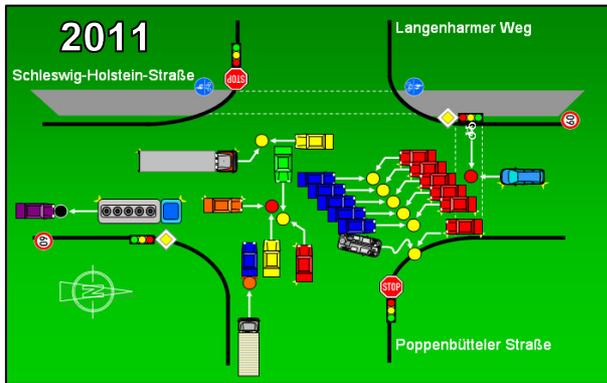


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	06.01.	05:31	6	1 LV	Pkw wartet vor LSA der Poppenbütteler Straße – nachfolgender Lkw prallt mit hoher Wucht auf alle Pkw auf
2	P	20.01.	12:13	2	1 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in die Poppenbt. Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	27.01.	09:45	2		Lkw biegt von der S-H-Straße nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
4	S 2	17.03.	17:47	2		Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. Hamburg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	13.04.	16:07	7		Lkw wartet als Linksabbieger vor LSA in Fahrtrichtung H-U – fährt plötzlich rückwärts gegen nachfolgenden Pkw
6	P	17.04.	15:45	2	1 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in die Poppenbt. Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
7	S 2	09.06.	11:02	2		Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in den Langenharmer Weg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
8	P	14.06.	06:35	2	1 LV	Pkw biegt von der S-H-Str. nach links in die Poppenbt. Str. ab – Pkw aus Rtg. HH Überschlag nach Ausweichmanöver
9	S 2	20.08.	13:19	2		Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in die Poppenbt. Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
10	P	23.09.	13:38	3	4 LV	Pkw biegt von der S-H-Str. nach links in die Poppenbt. Str. ab – VU mit rotlichtmissachtendem Rad auf Furt SH-Str.
11	P	24.10.	08:05	2	1 LV	Pkw biegt von der S-H-Straße nach links in die Poppenbt. Straße ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
12	P	11.11.	19:16	3	2 SV 1 LV	Pkw (Krankheitsfall) fährt rotlichtmissachtend von der Poppenbt. Str. in die Krzlg. – VU mit linksabb. Pkw aus Rtg. HH

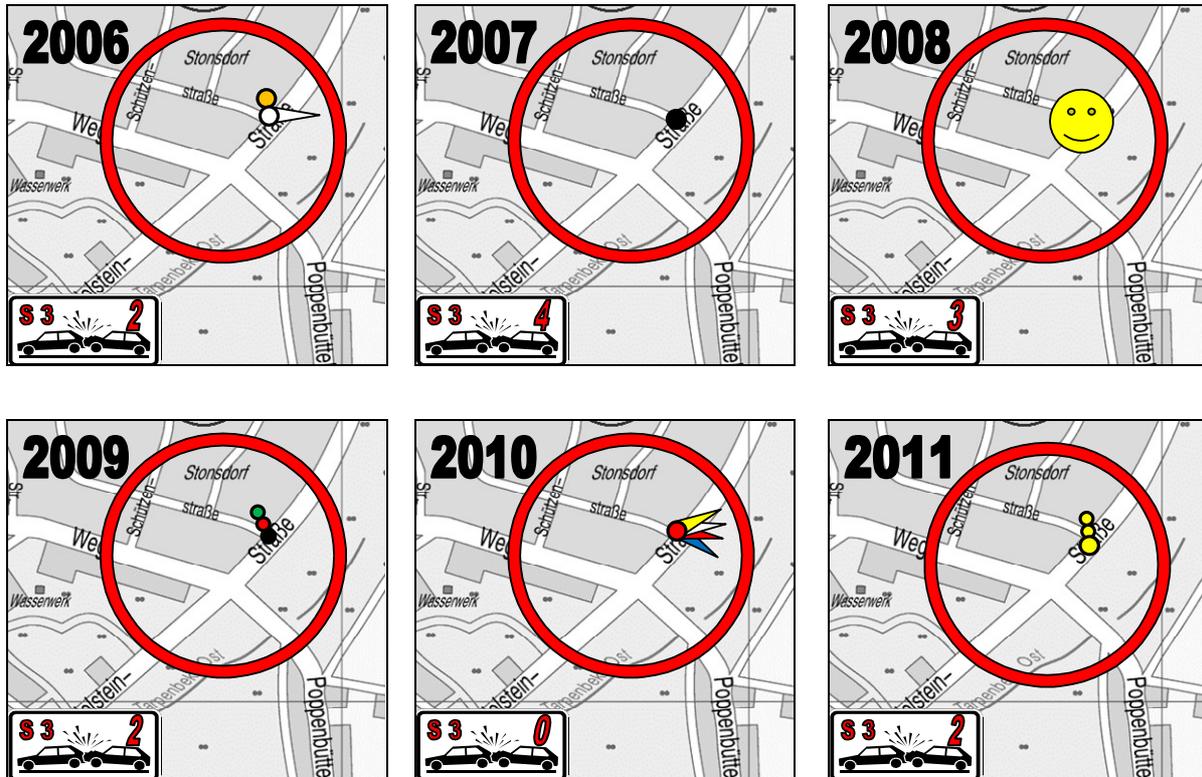
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
20	7	0	5	8	10	2	0	0	8	2	0	0	1	1

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



9. Schleswig-Holstein-Straße, Stormarnstraße

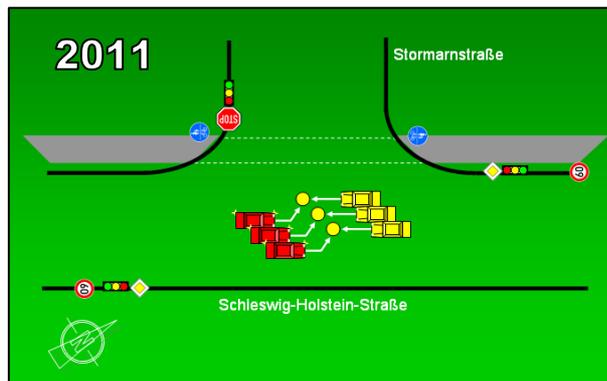
DTV: 24.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	31.03.	16:35	2	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	11.04.	16:54	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	02.11.	18:11	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw

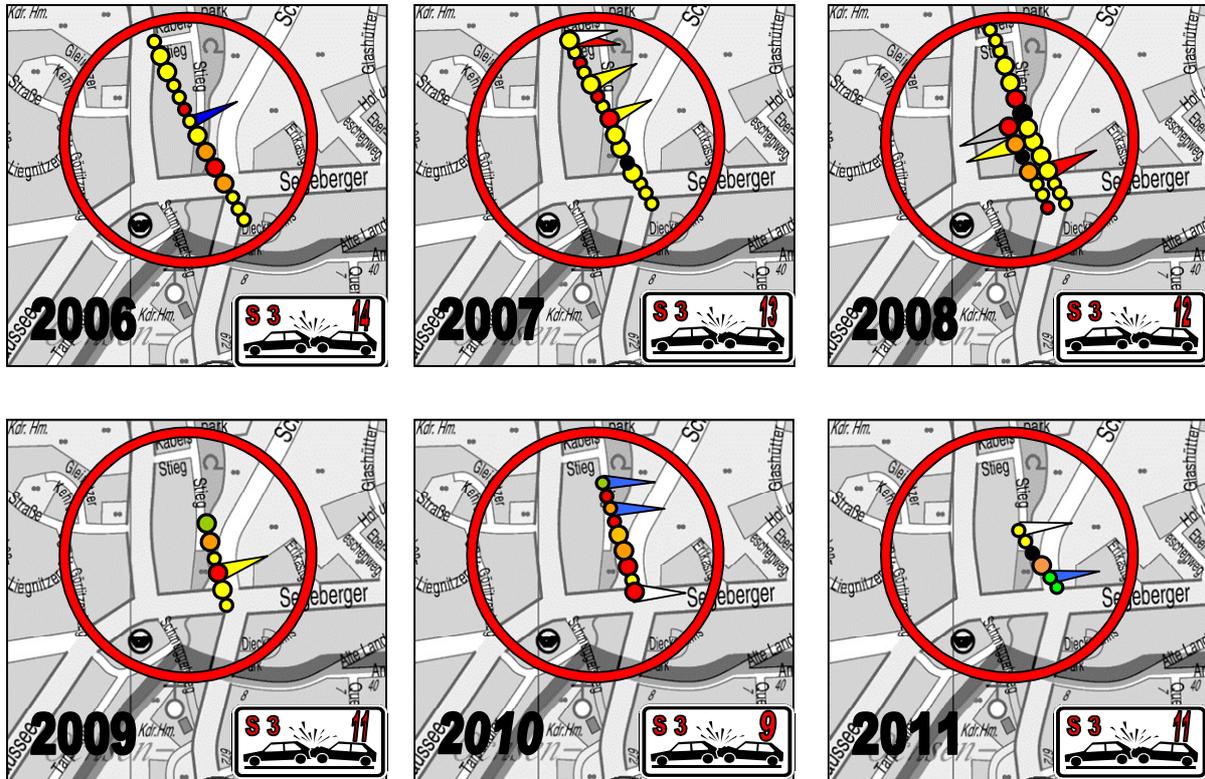
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	1	0	2	2	1	0	0	0	3	0	0	0	0	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

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

DTV: 24.500 Kfz/24 h

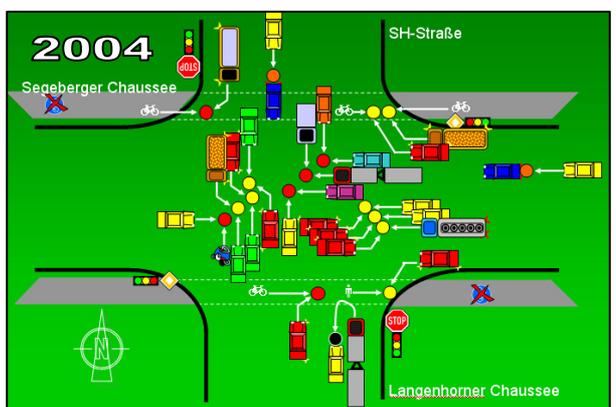
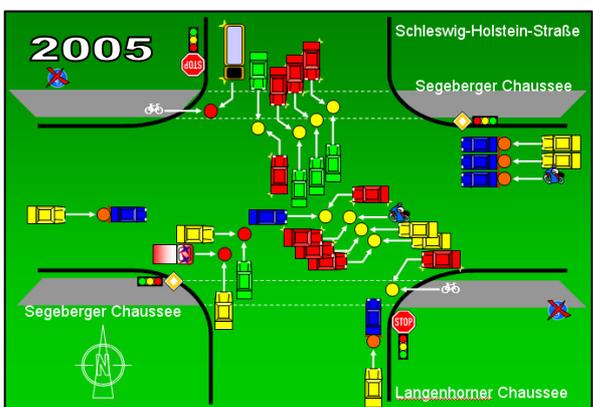
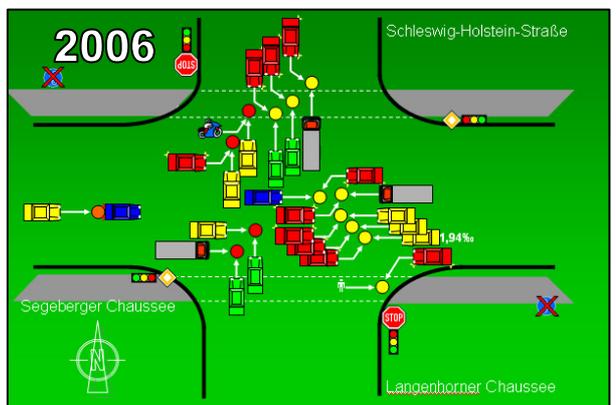
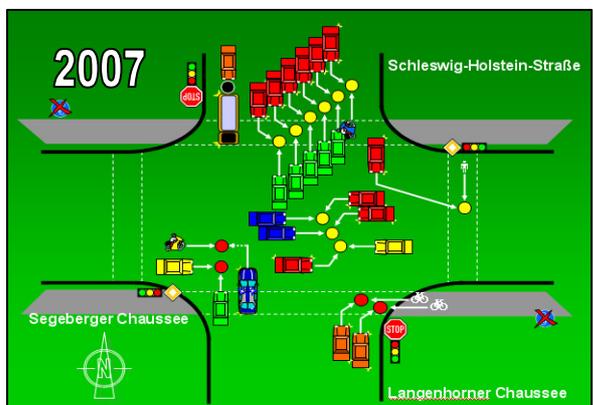
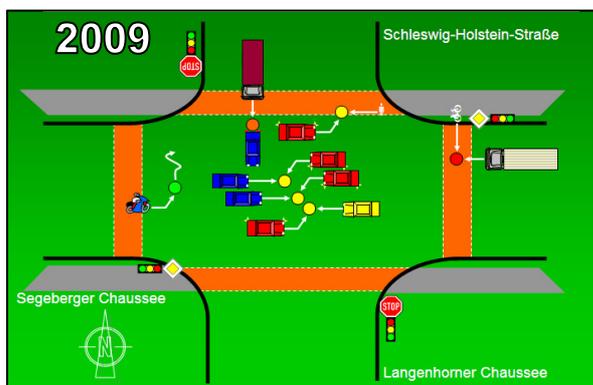
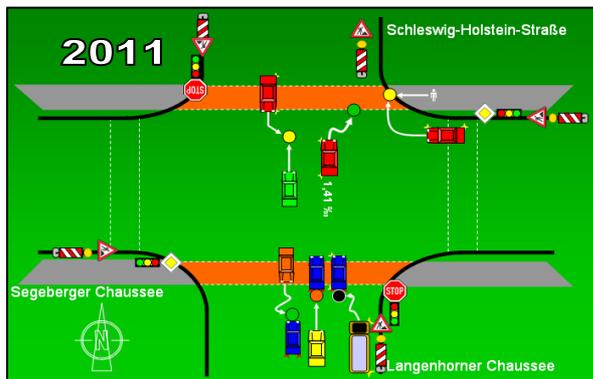


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	13.01.	18:15	1		Pkw wartet vor der LSA Langenhorner Chaussee – VU mit entgegen- und nach links abkommendem Pkw
2	S 1	06.02.	01:10	1		Pkw (1,41 %) überfährt die Kreuzung in nördlicher Richtung – kommt nach rechts von der Fahrbahn ab
3	P	25.02.	20:40	6	1 LV	Pkw wartet vor der LSA Langenhorner Chaussee – nachfolgender Pkw fährt auf
4	S 2	02.03.	18:20	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	S 2	16.05.	13:12	7		Lkw befährt die Langenhorner Chaussee in Rtg. Norden – seitliche Berührung mit Pkw auf linker Spur
6	S 2	14.09.	09:41	2		Pkw biegt von der B 432 nach rechts in Rtg. Norden ab – VU mit parallel furtquerendem Rollstuhlfahrer

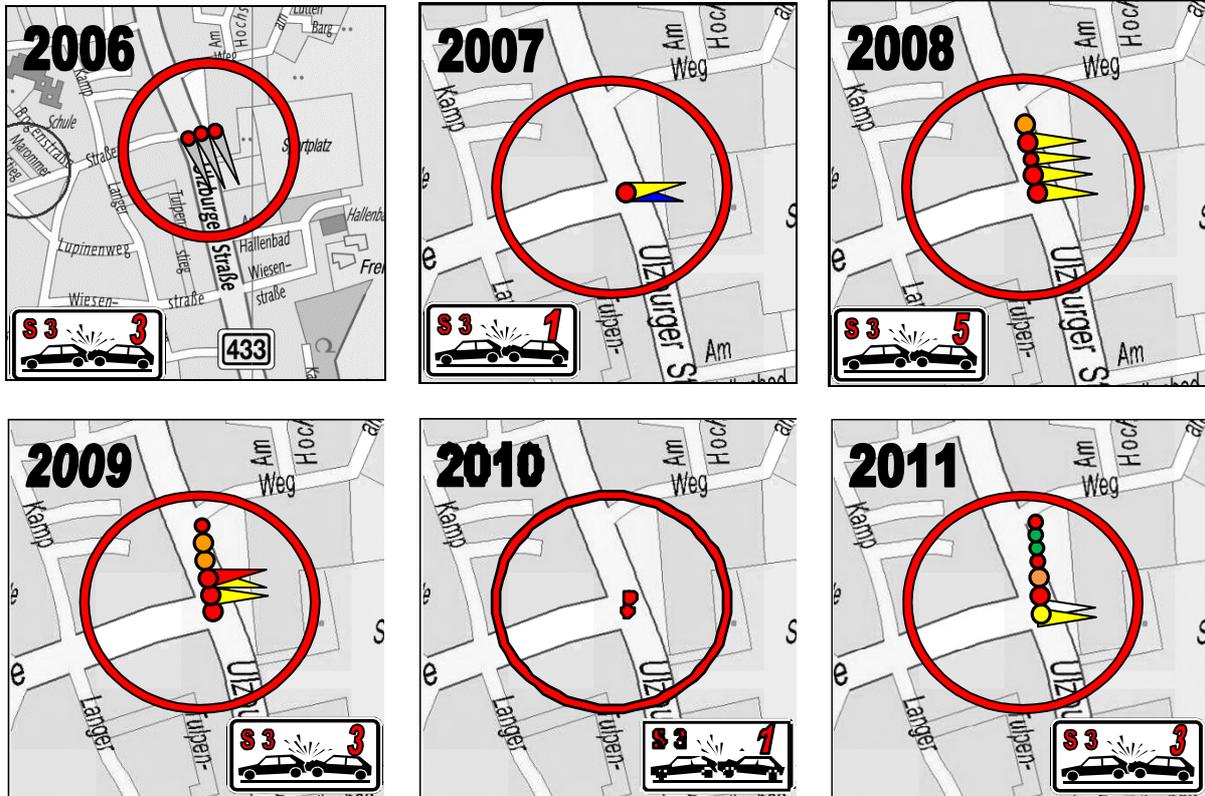
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
17	1	1	4	11	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1

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



11. Ulzburger Straße, Marommer Straße

DTV: 18.500 Kfz/24 h



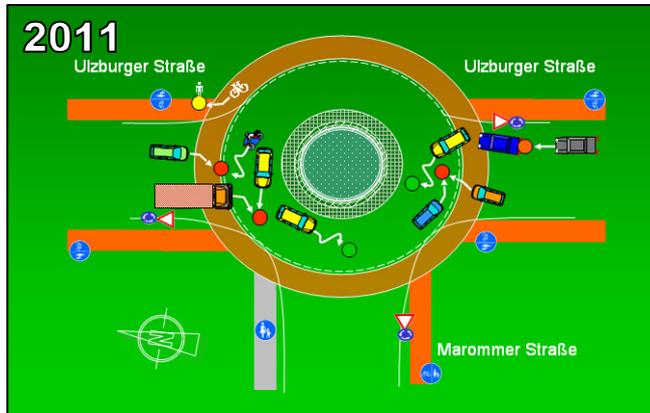
Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	08.02.	16:22	2	1 LV	Rad befährt re. Radweg und den Kreisel in Süd-/Nordrichtung – VU mit Fußgänger an nördl. Ausfahrt
2	P	06.10.	15:15	3	1 LV	Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Süden – Pkw auf Kreisfahrbahn stoppt – Krad fährt auf / Sturz
3	P	07.11.	18:19	6	1 LV	Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Norden und stoppt vor der Einfahrt – nachfolgender Pkw fährt auf
4	S 2	15.11.	07:45	3		Lkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Süden – VU mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
5	S 2	20.11.	04:11	1		Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Süden und prallt gegen Mittelbebauung – Fahrer flüchtet
6	S 2	25.12.	07:20	1		Pkw befährt Ulzburger Straße in Rtg. Norden und links auf die Kreisfahrbahn – VU an Mittelbebauung
7	S 2	28.12.	18:20	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
10	3	0	4	3	3	0	0	2	1	3	0	0	1	0

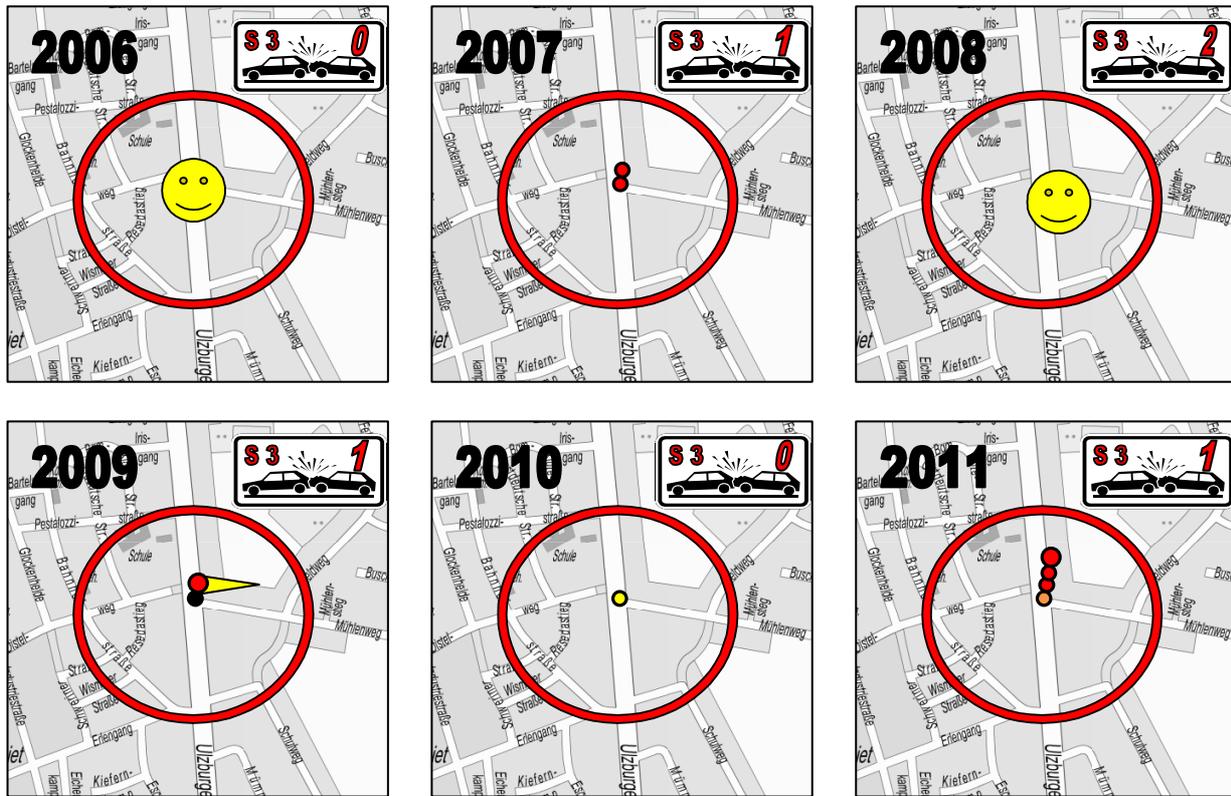


11.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Marommer Straße



12. Ulzburger Straße, Mühlenweg

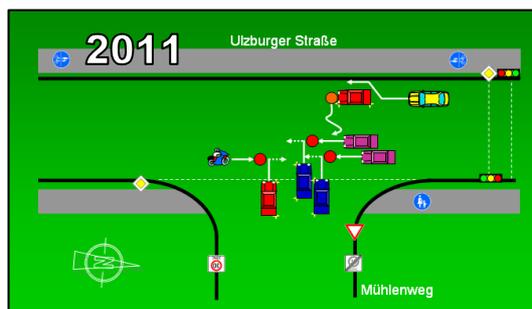
DTV: 24.000 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	23.01.	17:33	6		Pkw prallt als Linksabbieger der Ulzburger Str. gegen Fußgängerschutzgitter, da nachfolgender Pkw rechts überholt
2	S 2	06.04.	10:35	3		Pkw biegt vom Mühlenweg nach links ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
3	S 2	11.10.	10:15	3		Pkw biegt vom Mühlenweg nach links ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
4	P	10.11.	14:52	3	1 LV	Pkw biegt vom Mühlenweg nach rechts ab – Kollision mit Mofa aus Rtg. Süden / Sturz

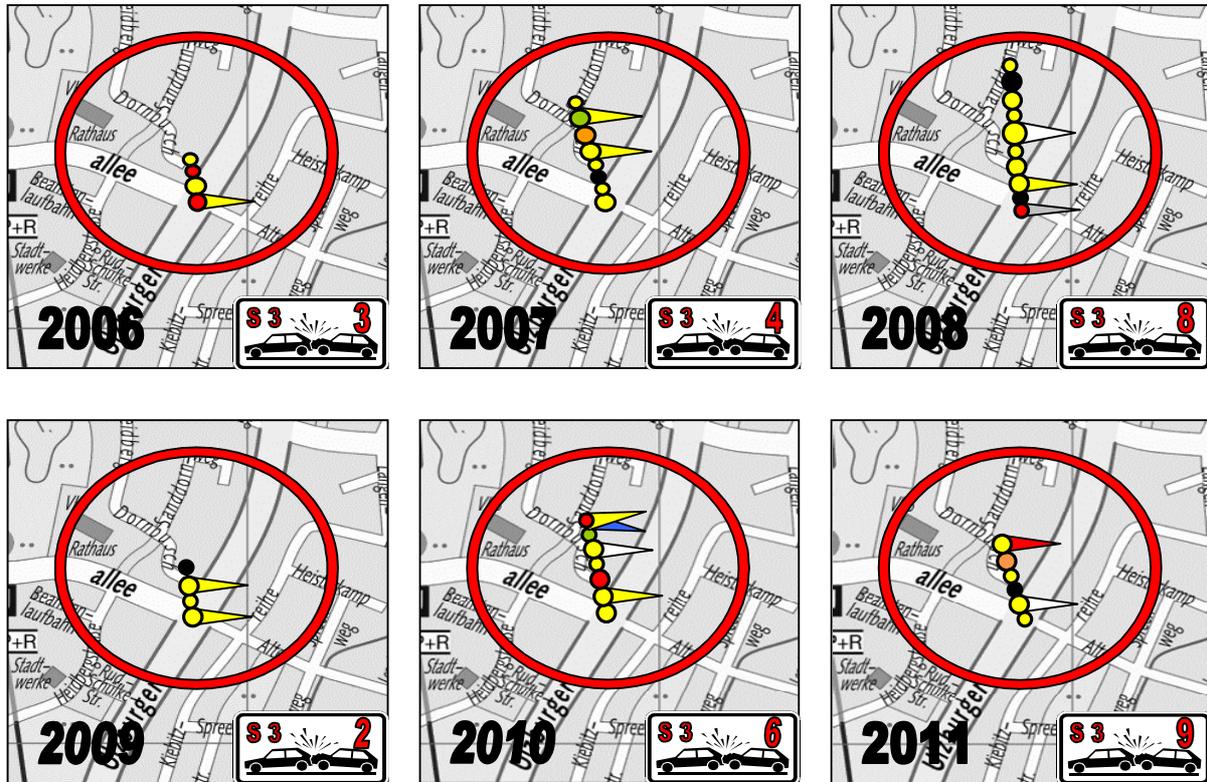
Ges	Kategorie			Verletzte / Tote			Unfalltyp							
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	1	0	3	1	1	0	0	0	0	3	0	0	1	0



Vorjahre keine Häufungsstelle

13. Ulzburger Str., Rathausallee, Alter Kirchenweg

DTV: 25.500 Kfz/24 h

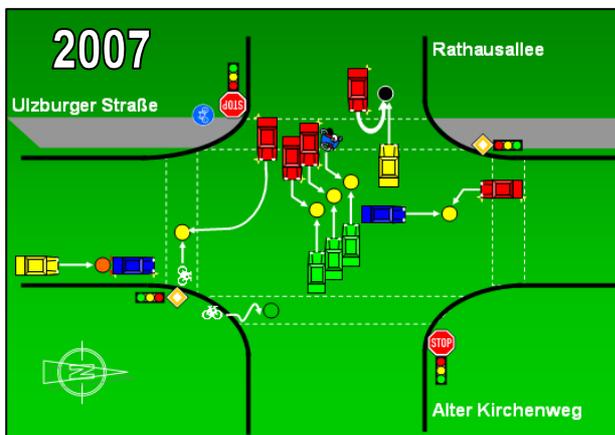
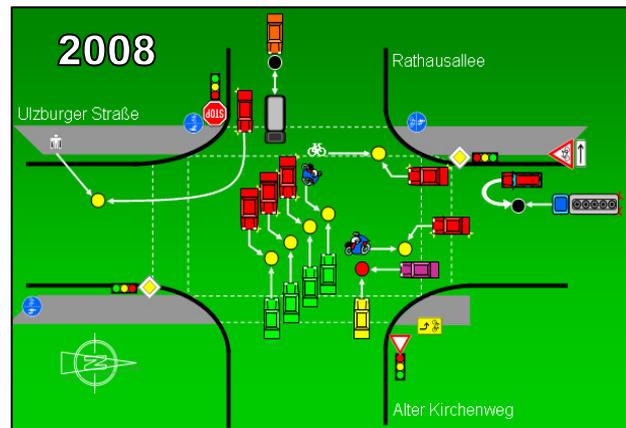
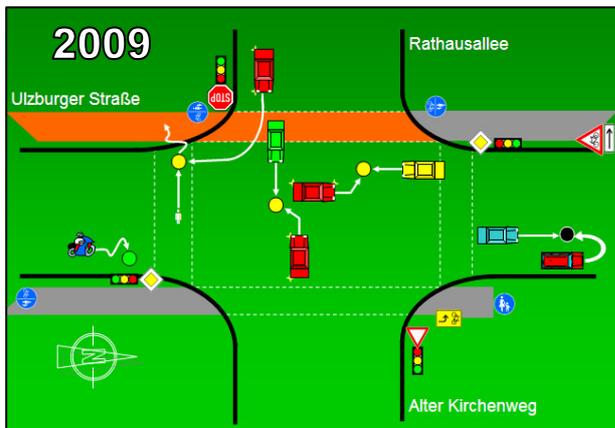
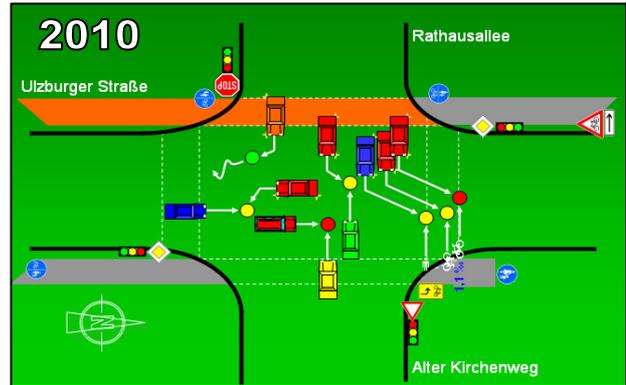
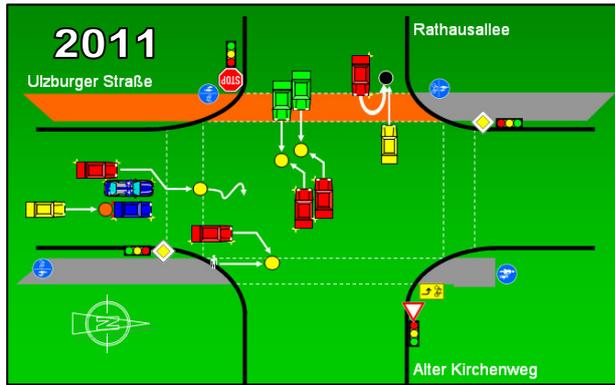


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

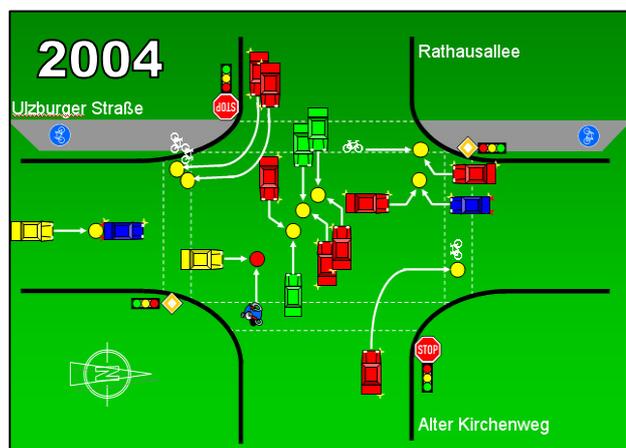
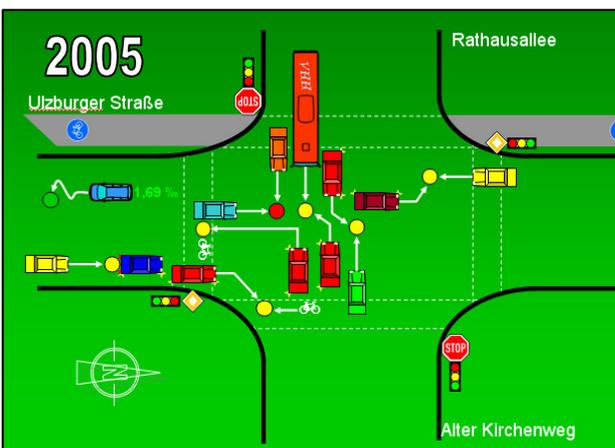
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	06.04.	15:25	2		Einsatz-Kfz nur mit Blaulicht biegt nach links in die Rathausallee ab – nachfolgender Pkw überholt links – VU
2	P	19.09.	16:55	2	3 LV	Pkw biegt vom Alter Kirchenweg nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	28.10.	22:30	7		Pkw befährt die Rathausallee und wendet im Kreuzungsbereich – Kollision mit Pkw aus Rtg. Alter Kirchenweg
4	S 2	22.11.	15:12	2		Pkw biegt vom Alter Kirchenweg nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	22.11.	15:50	6	1 LV	Pkw wartet vor der LSA in Fahrtrichtung Norden – nachfolgender Pkw fährt auf
6	P	20.12.	17:43	2	1 SV	Pkw biegt nach rechts in den Alter Kirchenweg ab – VU mit parallel furtquerenden 75j. Fußgänger

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
15	3	0	3	9	4	1	0	0	4	0	0	0	1	1

13.1 Unfalldiagramm Ulzburger Straße, Rathausallee, Alter Kirchenweg

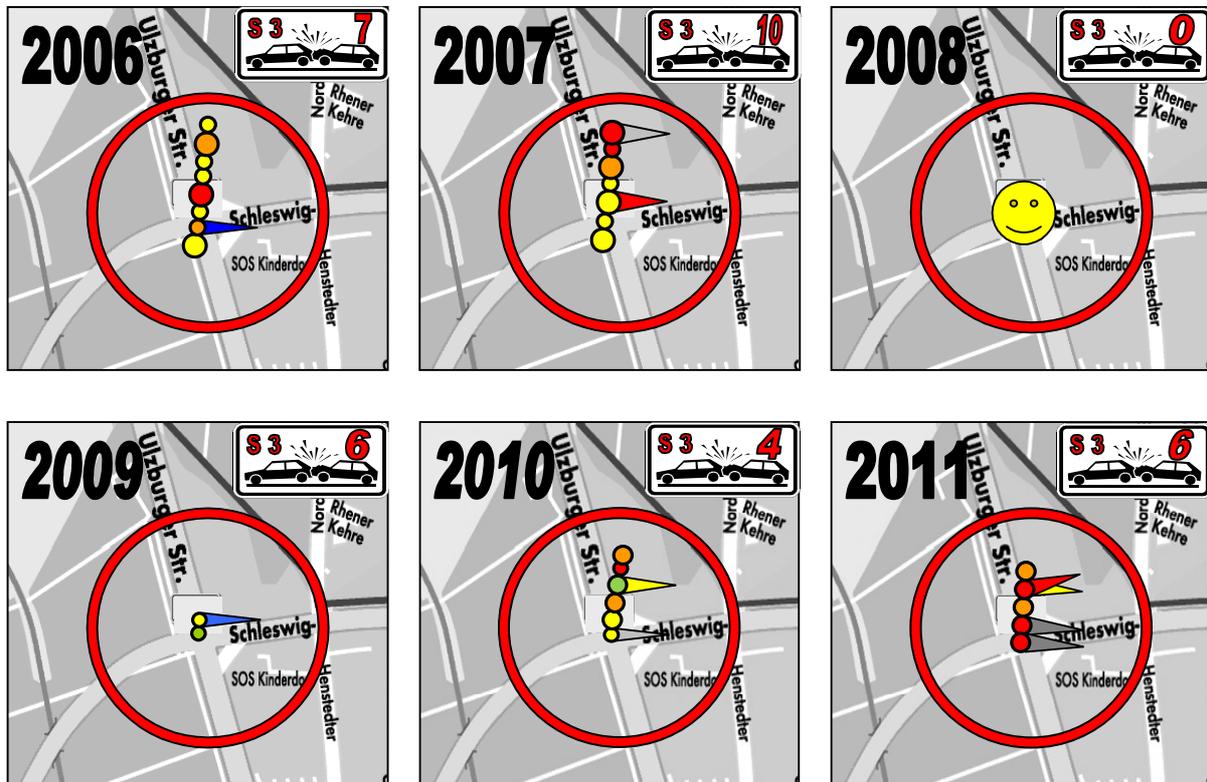


2006
keine Häufungsstelle



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

DTV: 20.500 Kfz/24 h

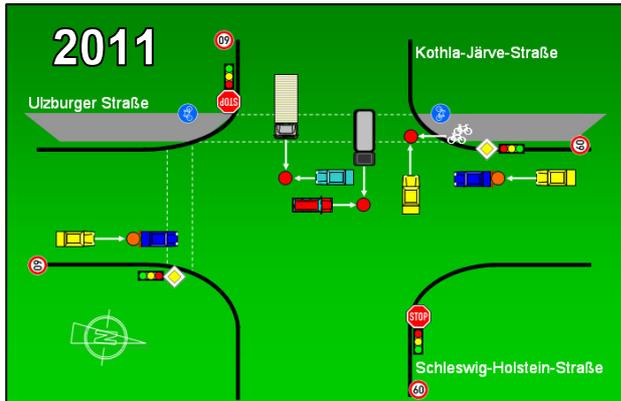


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	07.02.	05:25	3	1 LV	Lkw quert vorfahrtsmissachtend die Ulzburger Str. aus Rtg. BAB – VU mit Pkw in Rtg. Süden / LSA aus
2	P	06.06.	23:49	3	1 LV	Lkw quert vorfahrtsmissachtend die Ulzburger Str. aus Rtg. BAB – VU mit Pkw in Rtg. Norden / LSA aus
3	P	27.07.	20:07	3	2 SV 3 LV	2 Radf. befahren Ulzburger Str. auf re. Radweg in Rtg. HH, queren die Furt bei Rot – VU mit Pkw aus Rtg. S-H-Straße
4	P	26.11.	17:03	6	2 LV	Pkw wartet auf der Ulzburger Straße in Rtg. Süden – Kollision mit nachfolgendem Pkw
5	P	21.12.	09:40	6	1 LV	Pkw wartet auf der Ulzburger Straße in Rtg. Norden – Kollision mit nachfolgendem Pkw

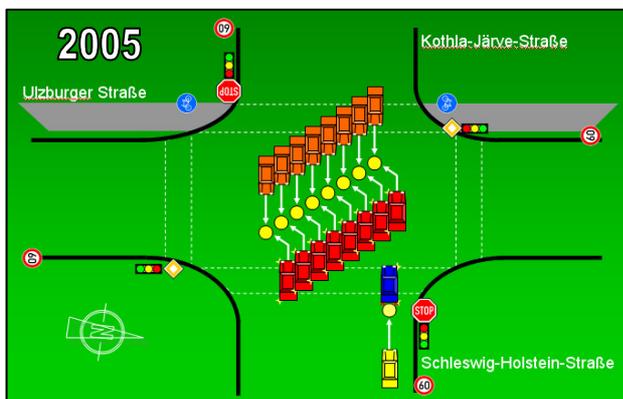
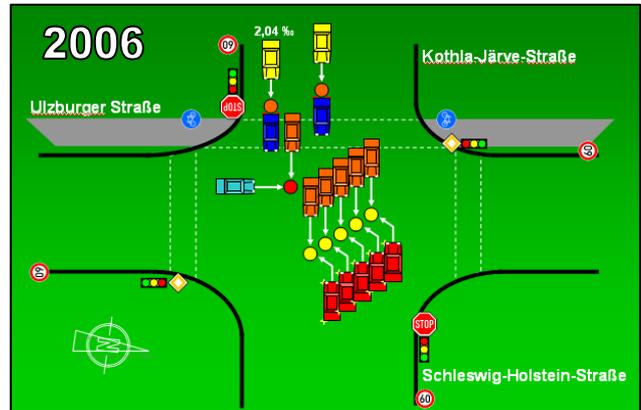
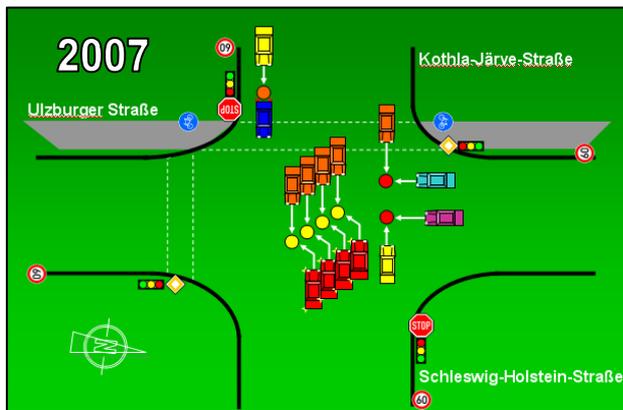
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
11	5	0	0	6	8	2	0	0	0	3	0	0	2	0

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



2009
keine Häufungsstelle

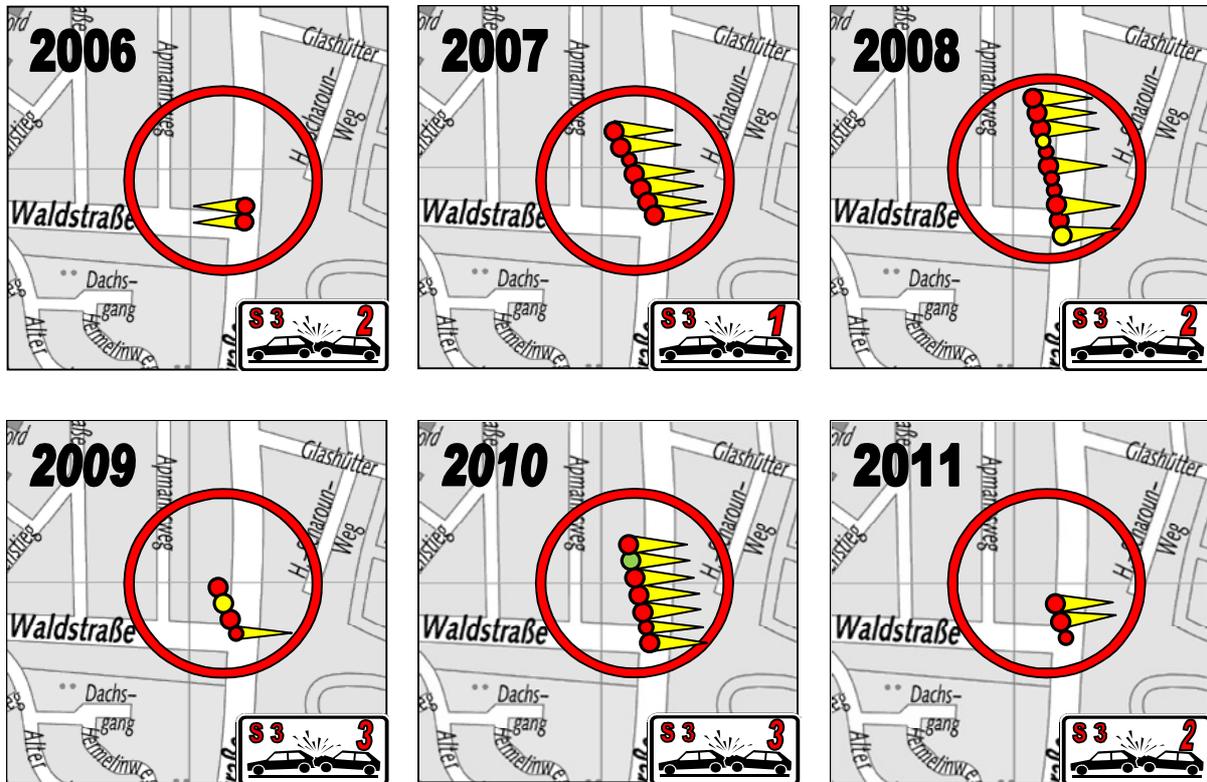
2008
keine Häufungsstelle



2004
keine Häufungsstelle

15. Ulzburger Straße, Waldstraße

DTV: 22.500 Kfz/24 h

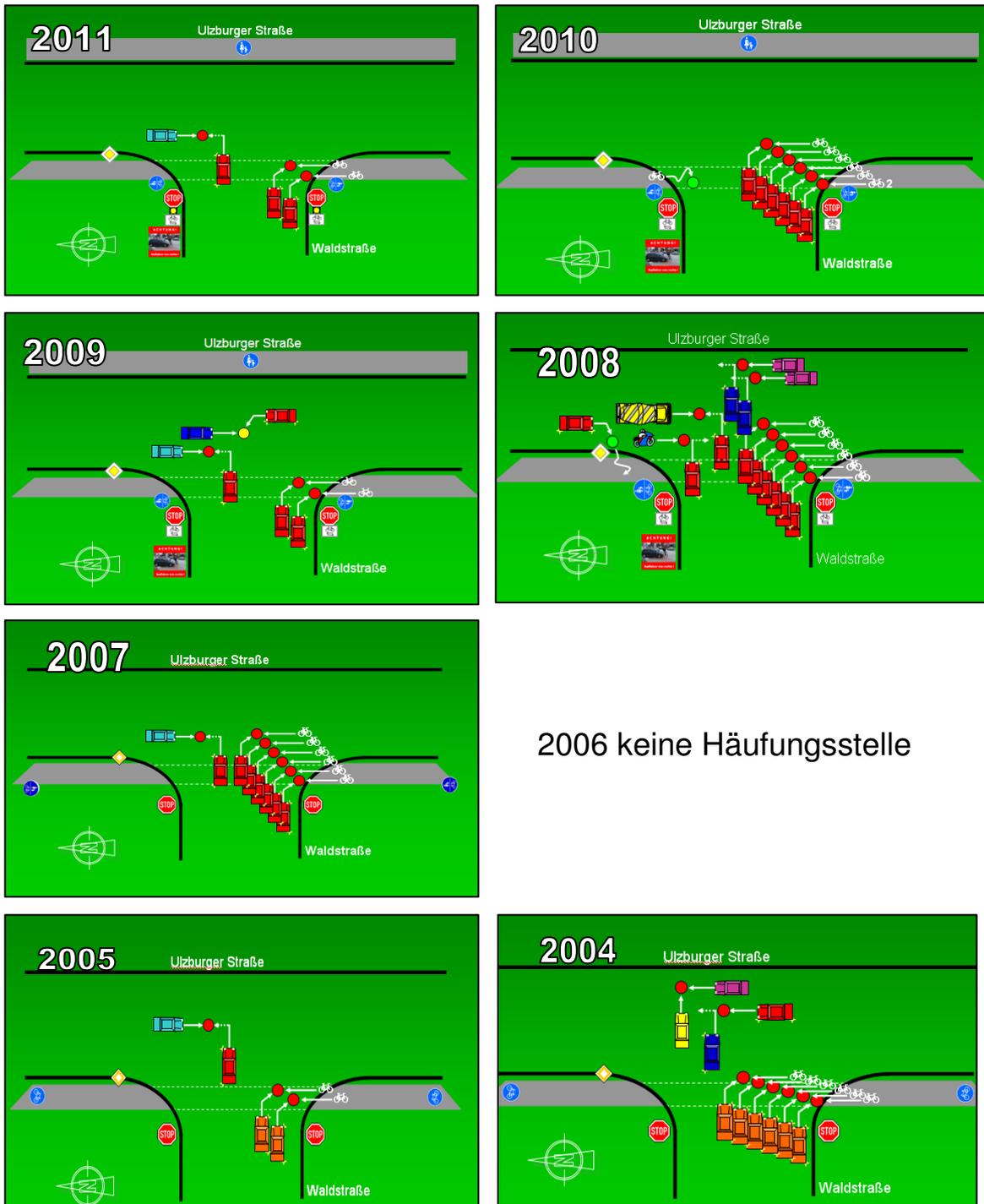


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	11.02.	11:03	3		Pkw biegt von der Waldstraße nach links ab – Kollision mit Pkw aus Rtg. Norden
2	P	16.08.	12:13	3	1 LV	Pkw biegt von der Waldstraße nach rechts ab – Kollision mit furtquerendem Rad aus Rtg. Süden
3	P	15.12.	15:01	3	1 LV	Pkw biegt von der Waldstraße nach rechts ab – Kollision mit furtquerendem Rad aus Rtg. Süden

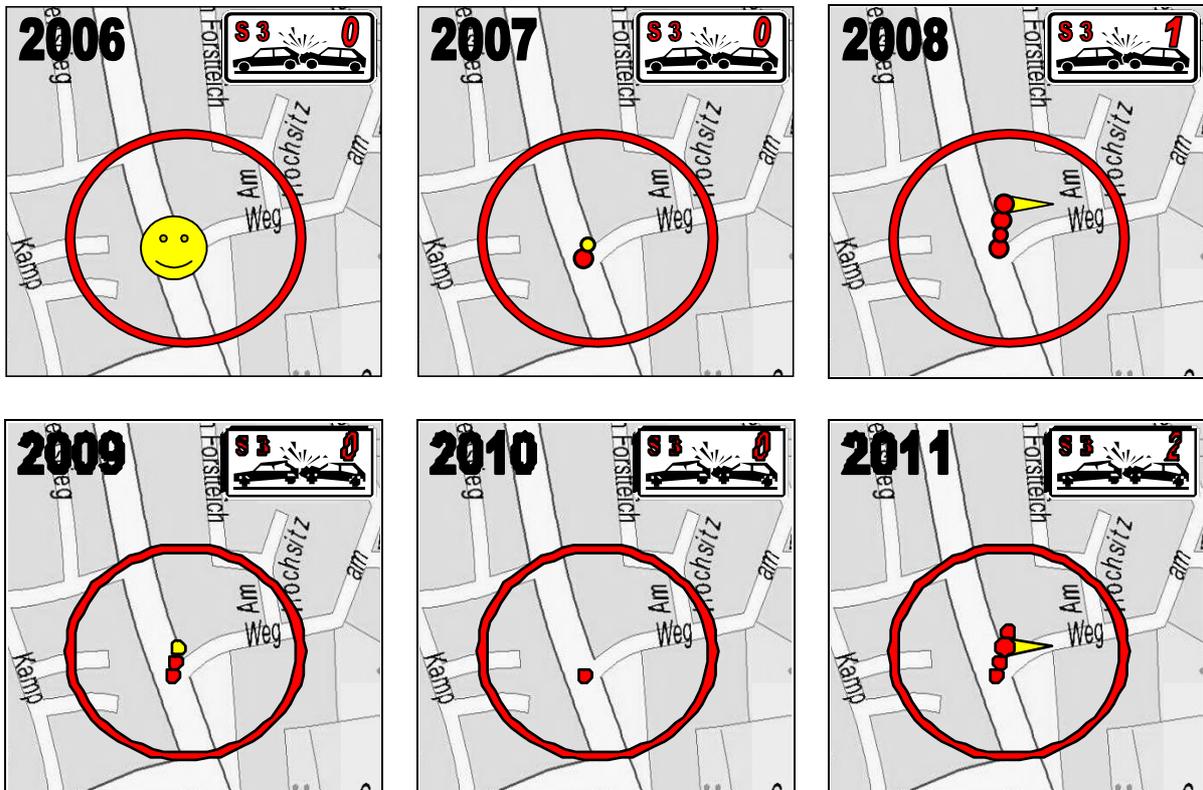
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
5	2	0	1	2	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0

15.1 Unfalldiagramm, Ulzburger Straße, Waldstraße



16. Ulzburger Straße, Weg am Sportplatz

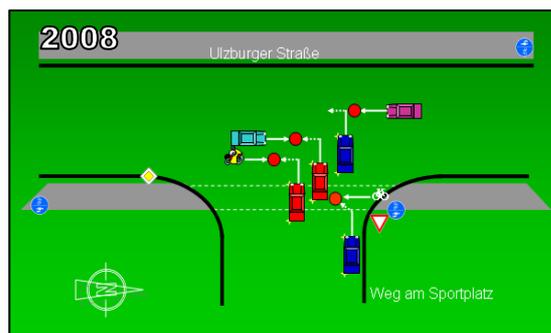
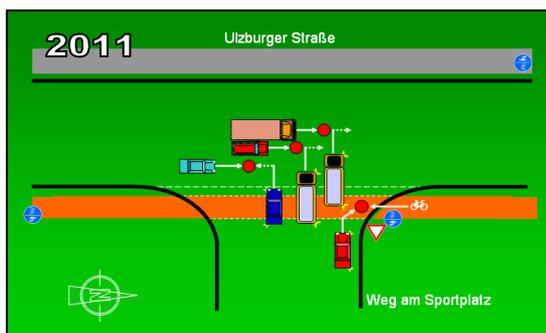
DTV: 22.500 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2011

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	09.08.	18:27	3		Lkw biegt nach rechts in die Ulzburger Straße ein – Kollision mit Lkw aus Rtg. Süden
2	S 2	24.11.	09:35	3		Pkw biegt nach links in die Ulzburger Straße ein – Kollision mit Pkw aus Rtg. Süden
3	P	30.11.	13:25	3	1 LV	Pkw biegt nach rechts in die Ulzburger Straße ein – Kollision mit furtquerendem Rad auf linkem Radweg
4	S 2	10.12.	17:03	3		Lkw biegt nach rechts in die Ulzburger Straße ein – Kollision mit Pkw aus Rtg. Süden

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





Verkehrsunfall mit tödlichen Verletzungsfolgen

Im Berichtszeitraum ereignete sich ein Verkehrsunfall mit tödlichen Verletzungsfolgen.

02. Juni 2011, 11:38 Uhr

Ein 71jähriger Radfahrer befuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen den Waldweg im Rantzauer Forst, nahe der Straße Styhagen. Parallel zu diesem Waldweg verläuft ein Reitweg.

Zur Unfallzeit näherte sich dem Radfahrer eine 31jährige Reiterin aus der entgegengesetzten Richtung.

In Höhe des Radfahrers scheute das Tier, brach aus und brachte den Radfahrer zu Fall. Das Pferd straukelte und stürzte auf den Radfahrer, der durch die Leibesmasse des Tieres und die Wucht des Aufpralls tödlich verletzt wurde.

Die Reiterin erlitt durch den Sturz schwere Verletzungen.



Radverkehrsunfälle in Norderstedt

2011



Radverkehr

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

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

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

Auch nach der diesjährigen Auswertung bleibt es in Norderstedt 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 111 Unfällen des Jahres 2011 (2010 ▶ 115) waren insgesamt 116 Radfahrer beteiligt (2010 ▶ 123), dabei wurde 1 Radfahrer tödlich verletzt und weitere 127 Verkehrsteilnehmer (105 Radfahrer) verletzt (2010 ▶ 100 Radfahrer), 8 Personen erlitten dabei so schwere Verletzungen, dass mehrtägige Behandlungen in Krankenhäusern erforderlich wurden (2010 ▶ 7).

Die häufigsten Radverkehrsunfälle sind auf der Ulzburger Straße [20 VU (2010 ▶ 27)] registriert worden, bezeichnend ist dabei, dass sich auf der Strecke im südlichen Teilabschnitt mit ihren beidseitigen Radverkehrsanlagen lediglich fünf Unfälle (2010 ▶ 9) ereigneten.

Es bleibt auch weiterhin äußerst gefahrenträchtig, mit dem Fahrrad auf links verlaufenden – inklusive von freigegebenen – Radwegen unterwegs zu sein [52 VU (2010 ▶ 45)].

In dieser Jahresstatistik sind 47 % (2010 ▶ 39 %) der Unfälle mit Beteiligung links fahrender Radfahrer ausgewiesen.

An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich nach wie vor die häufigsten Unfälle [40 VU (2010 ▶ 70)]. 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 [29 VU (2010 ▶ 28)], 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
		2011	2010	2009	2008	2007	2006	
↓	Fahrradunfälle	111	115	131	152	142	107	758
↑	Anteil in % am Gesamtunfallgeschehen des jeweil. Jahres	22,9 %	21,7 %	22,2 %	26,4 %	25,7 %	20,3 %	23,2 %
Personenschäden								
↑	Leichtverletzte Radfahrer	105	104	123	135	128	100	695
↔	Schwerverletzte Radfahrer	7	7	11	14	8	4	51
↑	Getötete Radfahrer	1 ^{*(Pferd)}	0	0	0	0	0	1
Art der Beteiligung								
↑	☺ / 🚲	6	3	7	6	2	2	26
↓	🚲 / 🚲	5	7	9	17	12	7	57
↓	🚗 / 🚲	84	92	89	103	101	87	556
↑	🚲 / -	15	13	26	24	24	11	113
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↓	Einmündung (ohne LSA)	31	53	45	35	46	40	250
↑	Grundstück	29	28	19	24	24	17	141
↑	Lichtsignalisierte Furt	14	10	26	18	19	14	101
↓	Fahrbahn	9	17	19	31	18	19	113
↓	Kreuzung (ohne LSA)	9	17	8	1	0	8	43
↑	Kreisverkehr	5	3	5	10	6	2	31

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 2006 bis 2011:

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						Gesamt
		2011	2010	2009	2008	2007	2006	
↑	Fahrradunfälle mit Kindern	25	23	38	41	24	17	168
↑	Anteil in Prozent am Gesamtradunfallgeschehen	22,5 %	20,0 %	29,0 %	27,0 %	16,9 %	15,9 %	Ø 22 %
↑	Hauptursache durch Kind	12	7	13	22	12	7	73
Personenschäden von Kindern								
↑	Leichtverletzte Radfahrer	24	17	34	31	17	17	140
↑	Schwerverletzte Radfahrer	1	0	3	6	0	0	10
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
Art der Beteiligung								
↓	☺ / 🚲	0	1	0	1	0	0	2
↓	🚲 / 🚲	0	3	7	8	7	2	27
↑	🚗 / 🚲	22	12	31	25	13	11	114
↑	🚲 / -	3	1	0	7	4	4	19
(☺ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↓	Einmündung (ohne LSA)	7	6	9	16	11	6	55
↑	Grundstück	6	1	7	4	11	8	37
↑	Lichtsignalisierte Furt	2	1	10	3	2	3	21
↑	Fahrbahn	6	1	1	4	0	0	12
↑	Kreisverkehr	1	0	1	0	0	0	2
↑	Schulweg	10	6	1	8	4	7	36



Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2000 – 2011 im Radverkehr

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



Kreisverkehrsplätze

An den fünf Kreisverkehrsplätzen ereigneten sich von 2000 – 2011 insgesamt 40 Unfälle mit Radfahrerbeteiligungen



Ursachen der Radverkehrsunfälle

Insgesamt wurde im Berichtsjahr 2011 gegen 44 Radbeteiligte (bezeichnet als "Rad 01") (2010 ▶ 35) ein Tatvorwurf erhoben der als unfallursächlich anzusehen ist.

Das entspricht einem Anteil von 40 Prozent (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 60 Prozent der Fälle (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 60prozentigen Anteil wurde in 28 Fällen (25 %) ein Mitverschulden der Radbeteiligten (bezeichnet als "Rad 02") festgestellt (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 2011 ist also in 65 % (2010 ▶ 65 %) der bekannt gewordenen Fälle den Radfahrern ein Verschulden oder Mitverschulden zu unterstellen, die Ursachen im Einzelnen lauten:

Kenn- ziffer	Bezeichnung der Unfallursache	2010		2011	
		Rad 01	Rad 02	Rad 01	Rad 02
01	Alkoholeinfluss	4	0	5	0
04	körperliche, geistige Mängel	0	0	1	0
10	verbotswidrige Benutzung des Radweges	5	38	9	27
11	Verstoß Rechtsfahrgebot	0	0	2	1
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)	1	0	0	0
23	Fehler beim Überholtwerden	0	0	0	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	0
35	Fehler beim Abbiegen	0	0	0	0
36	Fehler beim Wenden	0	0	0	0
37	Fehler beim Einfahren	3	0	6	0
42	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	0	0	2	0
46	Missachtung Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0
48	unzureichende Ladungssicherung	1	0	0	0
49	Andere Fehler der Fahrzeugführer	15	0	12	0
50	Beleuchtungsmängel	0	0	0	0
55	technische Mängel anderer Art	0	0	1	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	1	0
	Gesamt	35	39	44	28

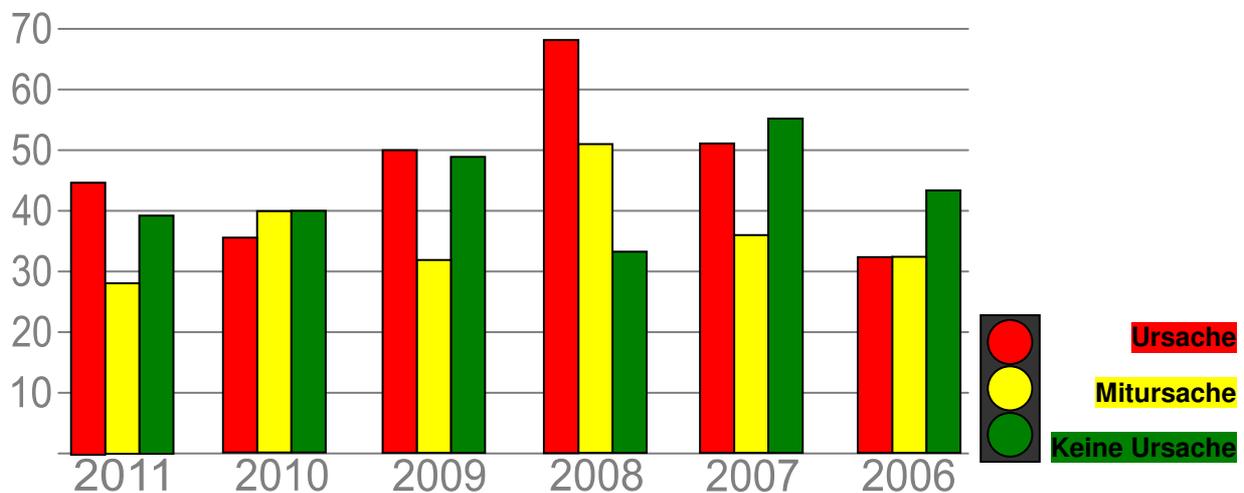
Trend	Jahr	Ursachenvergleich Vorjahre				
		Ursache Radfahrer	Mitursache Radfahrer	Zwischen-summe	Keine Ursache	Gesamt

↑	2011	44	28	72	39	111
↓	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
	Gesamt	280	219	499	259	758
	Anteil in Prozent am Radunfallgeschehen	36,9 %	28,9 %	65,8 %	34,2 %	100 %

Ursachenampel nach Radfahrerverschulden

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

- die Radbeteiligten verantworten im Jahresmittel 37 % der Fahrradunfälle
- ein Mitverschulden ist in knapp 29 % 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 zehnten 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-

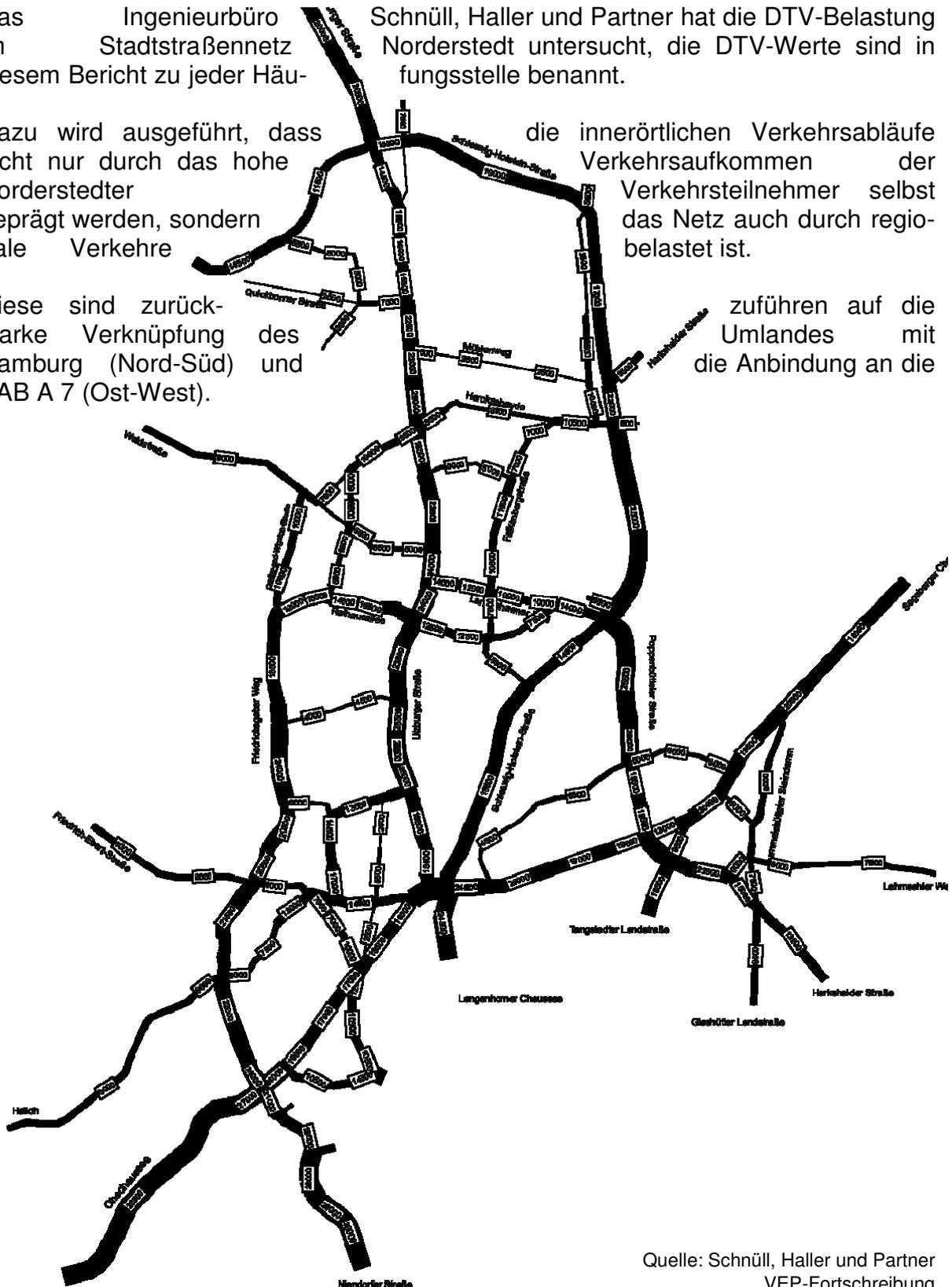
Schnüll, Haller und Partner hat die DTV-Belastung Norderstedt untersucht, die DTV-Werte sind in fungenstelle benannt.

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