

Verkehrsreport 2015

Unfallhäufungsstellen

Norderstedt



Inhalt

Allgemein

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. Harckesheyde, Falkenbergstraße	Seite 22
2. Harckesheyde, Oststraße	Seite 23
3. In de Tarpen, Rugenbarg, Tarpen (Kreisfahrbahn)	Seite 24
4. Niendorfer Straße, Stichstraße Baumarkt	Seite 25
5. Ochsenzoller Straße, Lütjenmoor	Seite 26
6. Poppenbütteler Straße, Tangstedter Landstraße	Seite 27/28
7. Rathausallee, Friedrichsgaber Weg	Seite 29
8. Schleswig-Holstein-Straße, Harckesheyde, Am Tangstedter Forst	Seite 30/31
9. Schleswig-Holstein-Str. (L 284), Poppenbütteler Str. (K 100), Langenh. Weg	Seite 32
10. Schleswig-Holstein-Straße (L 284), Stormarnstraße	Seite 33
11. Segeberger Chaussee (B 432), Poppenbütteler Straße	Seite 34/35
12. Segeberger Chaussee (B 432), S-H-Str. (L 284), Langenhorner Chaussee	Seite 36/37
13. Segeberger Chaussee (B432), Wilhelm-Busch-Platz	Seite 38/39
14. Ulzburger Straße, Forstweg	Seite 40
15. Waldstraße, Alter Heidberg	Seite 41

Verkehrsunfälle mit tödlichen Verletzungsfolgen

1. Hummelsbütteler Steindamm	Seite 42
------------------------------------	----------

Kinderunfallatlas nach Erhebungsmuster der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

1. Einwohnersituation	Seite 43
2. Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 44/45
3. Ursachen der Kinderunfälle im Straßenverkehr	Seite 46

Radverkehrsunfälle

1. Radverkehrsunfälle	Seite 47/48
2. Statistik Gesamtlage	Seite 49
3. Kinderunfälle analog zur BASt-Studie	Seite 50
3. Unfallhäufungsstellen 2000 - 2015	Seite 51
4. Unfallursachen	Seite 52/53

Schlussbemerkung

.....	Seite 54
-------	----------



Vorwort

Die Gesamtanzahl der Verkehrsunfälle des Jahres 2015 ist in Norderstedt gegenüber dem Vorjahr deutlich zurückgegangen.

Auf der Landesstraße 284 starben im vorherigen Berichtszeitraum (2014) bei zwei Verkehrsunfällen vier Menschen an den Folgen ihrer Verletzungen. Das Verkehrsgeschehen auf der Schleswig-Holstein-Straße wurde deshalb auch für das Berichtsjahr 2015 sehr genau betrachtet und insbesondere im Hinblick auf geschwindigkeitsrelevante Begleitumstände bewertet. Für die Polizei ergaben sich dabei aber keine neuen Erkenntnisse, so dass die Geschwindigkeitsregelungen auf der Schleswig-Holstein-Straße nicht in Frage zu stellen waren.

Insgesamt sind im Stadtgebiet 15 Häufungsstellen lokalisiert worden, eine Häufungsstelle wird untersucht, wenn zwei Unfälle mit schwerem Personenschaden, drei Unfälle gleichen Typs und gleicher Fahrbeziehung oder mindestens sechs Unfälle verschiedenen Typs registriert worden sind. Die DTV-Werte (DTV = durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge innerhalb von 24 h) sind im Report zu jeder Häufungsstelle vermerkt, soweit erhoben auch die Werte zu den Knotenpunktbelastungen (KPB).

Im Jahr 2015 ist ein Motorradfahrer bei einem Unfall im Hummelsbütteler Steindamm ums Leben gekommen. Weiterhin wurden 29 Unfallbeteiligte mit schweren Verletzungen in Krankenhäuser eingeliefert, 321 Unfälle ereigneten sich mit leichten Verletzungsfolgen für die Beteiligten, die Zahlen liegen damit ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert.

Für die örtliche Untersuchung der Straßenverkehrsunfälle in Norderstedt wird mit diesem Bericht nun der fünfzehnte Jahrgang des Verkehrsreports vorgelegt. Die Landespolizei hat mittlerweile die Unfall-lagebilderstellung in Kiel zentralisiert, so dass der Verkehrssicherheitsbericht zukünftig in veränderter Form vorgelegt werden wird.

Dieser Verkehrsreport beinhaltet Angaben zu den polizeilich registrierten Verkehrsunfällen der letzten sechs Jahre und listet die Unfallhäufungsstellen des Jahres 2015. Mit den katalogisierten Markierungen auf den grafischen Auszügen der Unfalltypensteckkarte wird neben der Häufigkeitsanzahl parallel auch das Merkmal 'Mehrjahreskarte' dargestellt. Für einige Knotenpunkte werden Diagramme zur Verdeutlichung der Fahrbeziehungen der am Unfall beteiligten Fahrzeuge dargestellt und zudem auch die Anzahl der Unfälle ohne polizeiliche Aufnahme (Kategorie S 3) benannt.

Die Unfallsituation im Radverkehr weist gegenüber den Vorjahren wieder ähnlich hohe Fallzahlen aus, unterstellt wird wiederum, dass das Fahrrad wegen den ganzjährig milden Witterungsbedingungen über alle zwölf Kalendermonate gleichmäßig genutzt worden ist.

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

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

Bestandsstatistik 2015

1.	Einwohnerentwicklung in Norderstedt									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	73.835	74.222	74.059	75.055	75.097	75.532	75.923	76.436	77.183	77.932

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Einwohnermeldeamt, Stand 31.12.2015

2.	Schülerzahlen der 21 Schulen in Norderstedt					
Förder- schule	Grund- schule	Gesamt- schule	Gymnasium Kl. 5-10	Gymnasium Kl. 11-13	Gemeinsch.- schule	Gesamt
-	2.471	-	2.463	1.394	1.531	7.859

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Schulamt, Stand 30.09.2015

3.	Kfz-Zulassungszahlen in Norderstedt					
Krafträder	Pkw	Sonder-Kfz	Nutzfahrzeuge	Anhänger	Gesamt	
3.313	43.903	605	3.324	4.430	55.575	
Entwicklungen der Kfz-Zulassungen im Jahresvergleich						
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
51.441	51.858	52.283	52.689	53.844	54.482	55.575

Gesamtzahl der Kfz-Zulassungen im Kreis Segeberg 2015: 217.985 Kfz, davon 25,5 % in Norderstedt

Quelle: Zulassungsst. SE, Stand 31.12.2015

4.	Relationsgröße Einwohner, Haushalte und Kfz			
Einwohner	Kfz / 1.000 Einw.	Haushalte	Kfz / Haushalt	
77.932	713	~ 40.000	1,4	

Quelle: Stadtverwaltung + Stadtwerke Norderstedt, Stand 31.12.2015

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

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Stand 31.12.2015

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

Quelle: Ing.-Büro Quanto, 30.09.2014

7.	Verkehrsbaustellen im Stadtgebiet		
Baustellen	Andere		Gesamt
411	396		807

Quelle: Stadtverwaltung Norderstedt, Verkehrsaufsicht, Stand 31.12.2015

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		
2015	349	33	201	583	937	1.520
2014	376	21	171	568	1.091	1.659
2013	340	24	210	574	1.080	1.654
2012	344	29	183	556	886	1.442
2011	313	22	150	485	1.000	1.485
2010	329	23	185	537	1.095	1.632
Aufnahmepflichtige Unfälle						
VU P, S1, S2	Beteiligte	Unfalltote	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte	Alkohol / Drogen	Fahr- fähige Kfz
2015	1.173	1	29	387	32/2	159
2014	1.114	7	39	409	28/0	167
2013	1.152	4	26	407	25/2	188
2012	1.093	2	19	399	35/1	179
2011	951	1	26	363	33/4	169
2010	1.063	3	26	377	33/2	187
VU P, S1, S2	Fußgänger		Radfahrer		Mot. Zweiradfahrer	
	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf	mit Tat-/Teilvorwurf	ohne Tatvorwurf
2015	8	14	116	41	23	19
2014	12	13	118	42	18	15
2013	7	26	78	40	23	21
2012	12	21	90	46	24	26
2011	6	26	72	39	21	26
2010	8	21	75	40	18	24

Trend	Verkehrsunfälle	2015	2014	Veränderung		Vergleich Vorjahre		
				Total	Prozent	2013	2012	2011
↓	Gesamtzahl	1.520	1.659	- 139	- 8,4 %	1.654	1.442	1.485
↓	Unfälle mit leichtem Personenschaden	321	337	- 16	- 4,7 %	312	323	289
↓	Unfälle mit schwerem Personenschaden	27	34	- 7	- 20,6 %	25	19	23
↓	Unfälle mit Todesfolge	1	5	- 4	- 80,0 %	3	2	1
↑	Unfälle S 1 Zusammenhang mit Straftat	33	21	+ 12	+ 57,1 %	24	29	22
↑	Unfälle S 2 ausschließlich Sachschaden	201	171	+ 30	+ 17,5 %	210	183	150
↓	Unfälle S 3 ohne polizeiliche Aufnahme	937	1.091	- 154	- 14,1 %	1.080	886	1.000
↑	Unfälle S 3 Zusammenhang mit § 142 StGB	791	725	+ 66	+ 9,1 %	864	700	699
↓	Alkoholunfälle	27	29	- 2	- 6,9 %	25	35	33
↑	Unfälle Rotlichtmissachtung	15	11	+ 4	+ 36,4 %	21	29	16
↑	Motorradunfälle (amtliche Kennzeichen)	27	17	+ 10	+ 58,8 %	28	35	30
↔	Mofa-Unfälle (Versicherungskennzeichen)	16	16	+/- 0	+/- 0 %	16	15	17
↓	Fahrradunfälle	157	169	- 12	- 7,1 %	118	130	111
↓	Fußgängerunfälle	22	25	- 3	- 12,0 %	33	33	32
↓	Wildunfälle	31	41	- 10	- 24,4 %	46	53	30
↓	Junge Fahrer 18-24 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	56	58	- 2	- 3,4 %	65	71	70
↑	Senioren > 65 Jahre mit Tatvorwurf (Pkw/Lkw-Fahrer)	99	82	+ 17	+ 20,7 %	92	81	48
↑	Unfälle mit Kinderbeteiligung (bis 14 Jahre, incl. Mitfahrer)	45	32	+ 13	+ 40,6 %	33	36	37
↓	Personenschäden	417	455	- 38	- 8,4 %	437	420	390
↓	Leicht verletzte Personen	387	409	- 22	- 5,4 %	407	399	363
↓	Schwer verletzte Personen	29	39	- 10	- 25,6 %	26	19	26
↓	Getötete Personen	1	7	- 6	- 85,7 %	4	2	1

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 je-den Knotenpunkt oder Streckenverlauf eine genaue Anzahlangabe von S 3 Unfälle möglich ist.

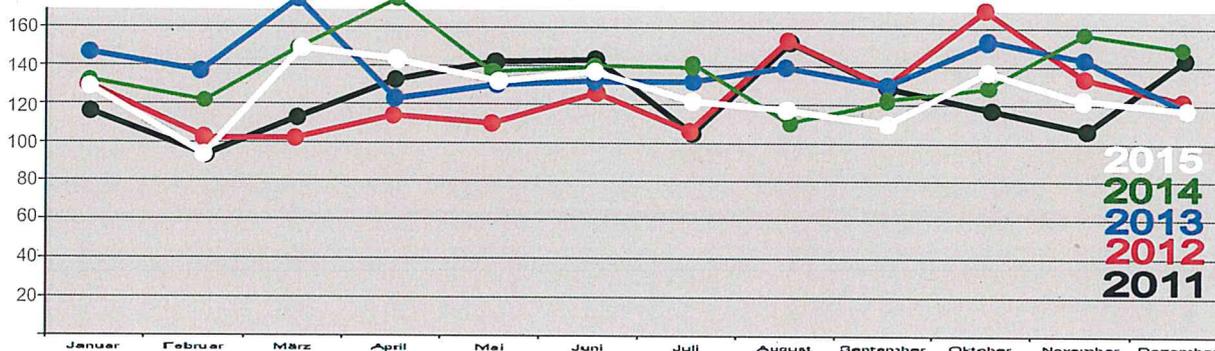
Das Aufnahmekriterium "Schadenshöhe" ist mit den seinerzeit geänderten Richtlinien entfal-len, für die polizeiliche Unfallaufnahme ist nur der Unrechtsgehalt der Verursachung ent-scheidend.

Monatliche Entwicklung der Unfallzahlen

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

	2015										2014	
	P	S 1	S 2	S 3	Tod	SV	LV	Verl. Ges.	VU Ges.	VU Wild	VU Ges.	Verl. Ges.
Januar	24	2	11	94	0	1	26	27	131	4	136	23
Februar	20	3	13	63	0	1	21	22	99	6	124	37
März	33	6	11	96	0	1	42	43	146	2	148	32
April	29	3	23	88	0	4	41	45	143	5	173	45
Mai	34	1	22	77	0	4	40	44	134	6	133	39
Juni	32	3	25	77	0	1	33	34	137	1	138	32
Juli	36	2	16	68	0	2	39	41	122	1	139	36
August	28	2	12	76	1	4	25	30	118	2	113	38
September	28	2	14	67	0	2	33	35	111	0	120	44
Oktober	29	4	18	87	0	3	29	32	138	3	130	46
November	30	2	26	66	0	4	32	36	124	1	158	42
Dezember	26	3	10	78	0	2	26	28	117	0	147	41
Gesamt	349	33	201	937	1	29	387	417	1520	31	1659	455

Verlauf des monatlichen Unfallgeschehens im Mehrjahresvergleich



Das Tageszeitenprofil

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

Entsprechende Defizite mit über 59,8 % 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 2015

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	4	2	2	5	0	5	4	22	3,8 %
06:00	10:00	31	31	17	27	15	4	2	127	21,8 %
10:00	14:00	26	21	20	32	26	21	14	160	27,4 %
14:00	18:00	37	37	30	26	31	16	12	189	32,4 %
18:00	22:00	8	17	14	8	15	6	8	76	13,0 %
22:00	00:00	2	0	1	4	0	2	0	9	1,5 %
Gesamt		108	108	84	102	87	54	40	583	100 %
Prozent		18,5 %	18,5 %	14,4 %	17,5 %	14,9 %	9,3 %	6,9 %		

Verkehrsunfallzeitenplan 2014

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	0	3	5	2	2	1	5	18	3,2 %
06:00	10:00	19	16	24	20	19	4	3	105	18,5 %
10:00	14:00	24	21	20	23	26	18	9	141	24,8 %
14:00	18:00	33	40	29	34	31	22	12	201	35,4 %
18:00	22:00	14	12	13	19	13	7	12	90	15,8 %
22:00	00:00	1	1	2	1	1	5	2	13	2,3 %
Gesamt		91	93	93	99	92	57	43	568	100 %
Prozent		16,0 %	16,4 %	16,4 %	17,4 %	16,2 %	10,0 %	7,6 %		

Verkehrsunfallzeitenplan 2013

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

Verkehrsunfallzeiten 2004 – 2015 (12 Jahre)

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	34	35	34	42	31	69	65	310	4,64 %
06:00	10:00	256	242	220	237	200	56	45	1256	18,82 %
10:00	14:00	266	260	270	282	310	200	115	1703	25,52 %
14:00	18:00	375	378	349	381	313	216	153	2165	32,44 %
18:00	22:00	142	183	168	142	181	119	95	1030	15,43 %
22:00	00:00	23	23	29	25	52	42	15	209	3,13 %
Gesamt		1.096	1.121	1.070	1.109	1.087	702	488	6.673	100 %
Prozent		16,4 %	16,8 %	16,0 %	16,6 %	16,3 %	10,5 %	7,3 %		

Die Unfallursachen

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

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

Unfälle wegen überhöhter oder nicht angepasster Geschwindigkeit ▶ 13 (2014 ▶ 28 Verkehrsunfälle) und Mängel in der Verkehrstüchtigkeit infolge Alkoholgenuss ▶ 27 (2014 ▶ 29 Verkehrsunfälle) sind in Norderstedt seit Jahren nicht mehr als Hauptunfallursache ausgewiesen.

Den Hauptunfallursachen des Jahres 2015 liegen Fehler beim "Nichtbeachten der Vorfahrt" bzw. "des Vorranges" und "falschem Abbiegen" zugrunde.

Nr.	Ursache	2015		2014		2013	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren	161	28 %	132	23 %	154	27 %
2	Missachtung der Vorfahrt	120	21 %	130	23 %	163	28 %
3	Abstand	66	11 %	84	15 %	66	12 %
4	Alkohol / Drogen	27/2	5 %	29/0	5 %	27/2	5 %
5	Geschwindigkeit	13	> 2 %	28	5 %	26	5 %

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

Eine Gesamtübersicht aller 583 registrierten Hauptunfallursachen des Jahres 2015 ist auf der nachfolgenden Seite abgedruckt, dazu im Veränderungsabgleich auch die Unfallursachen der beiden Vorjahre.

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

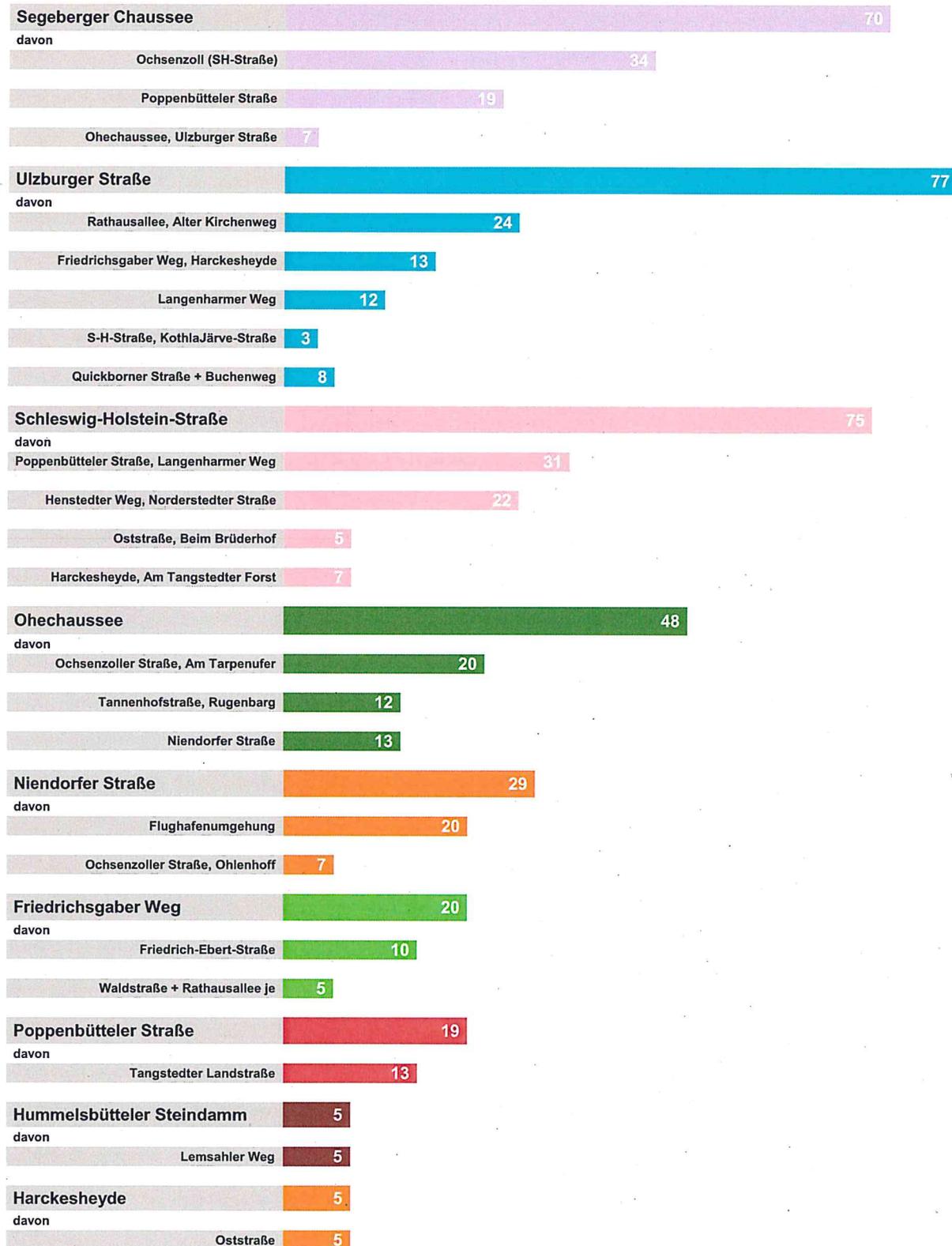
Gruppe	Vorfahrt	Abbiegen	Abstand	Alkohol / Drogen	Geschw.	Sonst	Gesamt	Anteil %	Vorjahr
18 - 24 J.	9	8	8	5 / 0	1	25	56	9,6 %	10,5 %
>= 65 J.	17	15	9	4 / 0	0	54	99	17,0 %	14,4 %

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

	Hauptursachen	2015		2014		2013	
		Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	Missachtung der Vorfahrt	120	21 %	130	23 %	163	27 %
2	Abbiegen (nur Vorrang)	89	15 %	93	16 %	100	17 %
3	Wenden und Rückwärtsfahren	72	12 %	39	7 %	54	9 %
4	Abstand	66	11 %	84	15 %	66	12 %
5	Andere Fehler	62	11 %	72	13 %	42	7 %
6	Einfahren vom Grundstück	43	7 %	30	5 %	19	3 %
7	Alkohol / Drogen	27/2	5 %	29/0	5 %	27/2	5 %
8	Verstoß Rechtsfahrgebot	24	4 %	8	< 2 %	18	3 %
9	Überholen	15	3 %	17	3 %	9	2 %
10	Geschwindigkeit	13	> 2 %	28	5 %	26	5 %
11	Verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile	11	< 2 %	9	< 2 %	5	> 1 %
12	Körperliche Mängel / Geistige Mängel	9	< 2 %	11	< 2 %	8	2 %
13	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	7	< 2 %	9	< 2 %	13	2 %
14	Fußgängerfehler	6	1 %	0	0	7	> 1 %
15	Ladung	5	< 1 %	1	< 1 %	3	< 1 %
16	Hindernisse (Wild, Baugerät, Sonstiges)	4	< 1 %	1	< 1 %	4	< 1 %
17	Ruhender Verkehr	3	< 1 %	3	< 1 %	2	< 1 %
18	Vorbeifahren / Nebeneinander fahren	2	< 1 %	2	< 1 %	2	< 1 %
19	Technische Mängel	1	< 1 %	2	< 1 %	2	< 1 %
20	Bremmung Vordermann	1	< 1 %	0	0	2	< 1 %
21	Beleuchtungsvorschriften	1	< 1 %	0	0	0	0 %
Gesamtanzahl		583		568		574	

Unfallursache Rotlichtmissachtung der Jahre 2000 - 2015

Unfälle mit der Ursache Rotlichtmissachtung (ohne FLSA) in der Mehrjahresbetrachtung: von den insgesamt 408 registrierten Rotlicht-Unfällen (5 % vom Gesamtgeschehen) wurden hier nur die Örtlichkeiten gelistet, an denen sich schon häufiger Unfälle ereignet haben.



Rotlichtmissachtung Verkehrsunfallzeitenplan 2000 - 2015

Zeitfenster		Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Gesamt	Prozent
00:00	06:00	3	2	3	2	0	4	3	17	4,2 %
06:00	10:00	15	6	15	13	10	6	4	69	16,9 %
10:00	14:00	13	13	13	15	24	14	11	103	25,2 %
14:00	18:00	12	21	23	16	15	17	11	115	28,2 %
18:00	22:00	19	13	15	12	12	6	7	84	20,6 %
22:00	00:00	1	2	3	2	5	3	4	20	4,9 %
Gesamt		63	57	72	60	66	50	40	408	100 %
Prozent		15,4 %	14,0 %	17,6 %	14,7 %	16,2 %	12,3 %	9,8 %		

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

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

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

Unfälle unter Alkohol- und Drogenbeeinflussung

Trend	Wert	2015				2014			
↓	0,00 – 0,50 ‰	0	1	0	2	0	0	0	4
↔	0,51 – 0,79 ‰	0	0	0	3	0	0	0	3
↓	0,80 – 1,09 ‰	0	0	0	2	0	2	0	3
↑	> 1,10 ‰	0	7	0	12	0	4	1	12
↓	Höchstwert	./.	2,35 ‰	./.	2,56 ‰	./.	3,51 ‰	1,54 ‰	3,07 ‰
↑	Drogen	0	0	0	2	0	0	0	0
↔	weiblich	0	1	0	4	0	0	0	5
↔	männlich	0	7	0	17	0	6	1	17
↔	Gesamt	29				29			

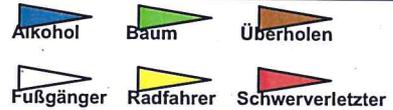
Der Unfalltypenkatalog

Typ 1 > Fahr Unfall

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



Sondermerkmal



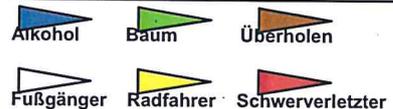
Typ 2 > Abbiege-Unfall

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.



Sondermerkmal



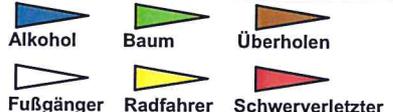
Typ 3 > Einbiegen / Kreuzen-Unfall

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.



Sondermerkmal



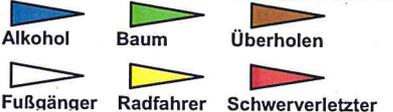
Typ 4 > Überschreiten-Unfall

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.



Sondermerkmal



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.



Sondermerkmal

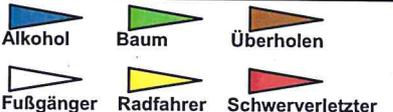


Typ 6 > Unfall im Längsverkehr

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.



Sondermerkmal

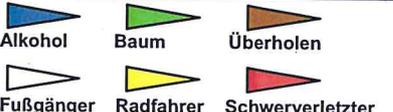


Typ 7 > Sonstiger Unfall

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



Sondermerkmal

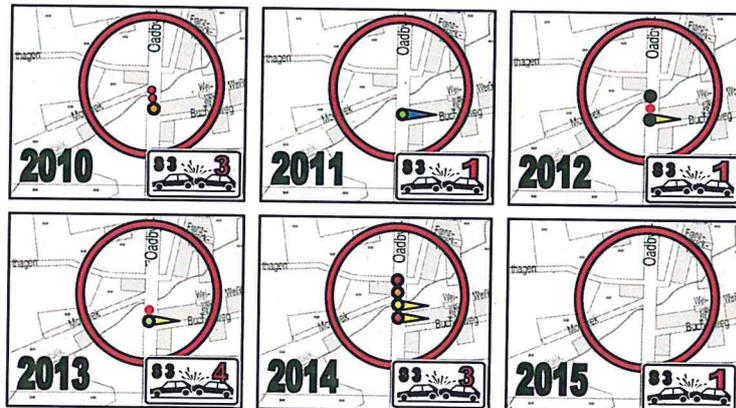


Unfallhäufungsstellen der Vorjahre

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

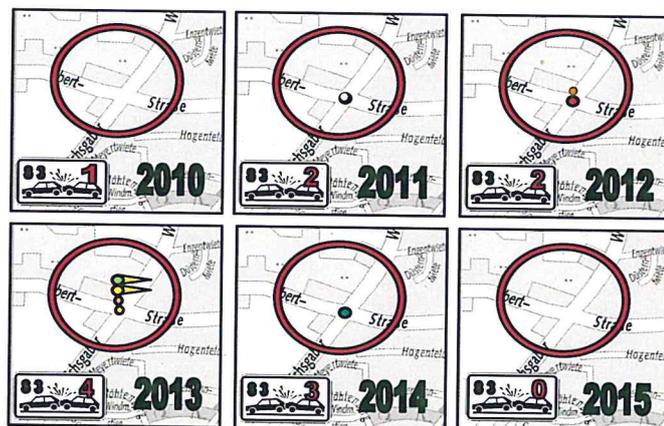
1. Friedrichsgaber Weg, Buchenweg

Umbau zum Kreisverkehrsplatz, Fertigstellung erfolgte im August 2005



2. Friedrichsgaber Weg, Friedrich-Ebert-Straße

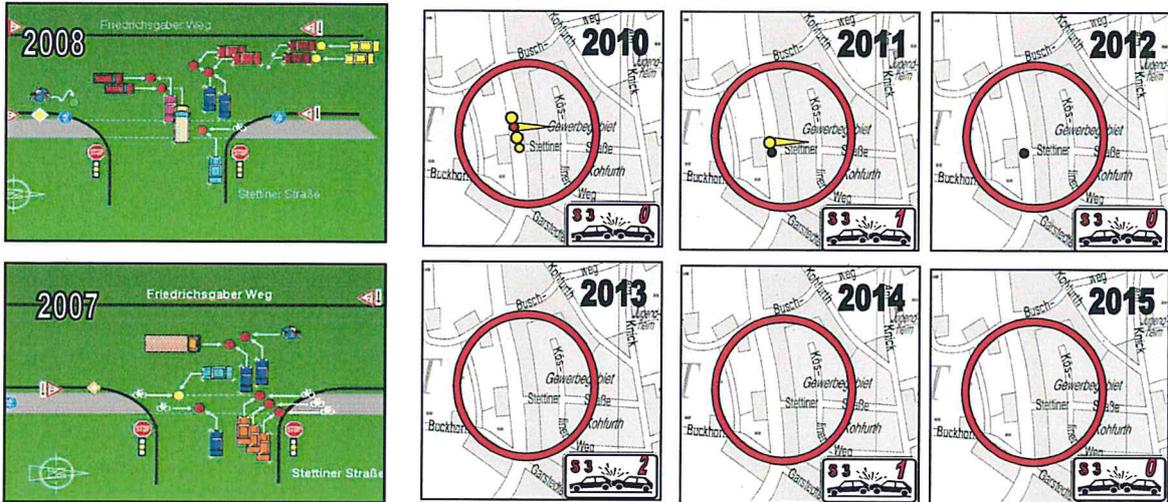
Phasenwechsel der Signalanlage, separate Schaltungen der beiden Nebenrichtungen, die Umsetzung erfolgte im April 2005



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

3. Friedrichsgaber Weg, Stettiner Straße

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



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

4. Flughafenumgehung

Bis zum 1.1.2005 erfolgte die Unfallaufnahme durch die Polizei Hamburg.

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

Im Kurvenbereich ereignen sich kaum noch Unfälle.



5. Niendorfer Straße, Einmündung zur Flughafenumgehung

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

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

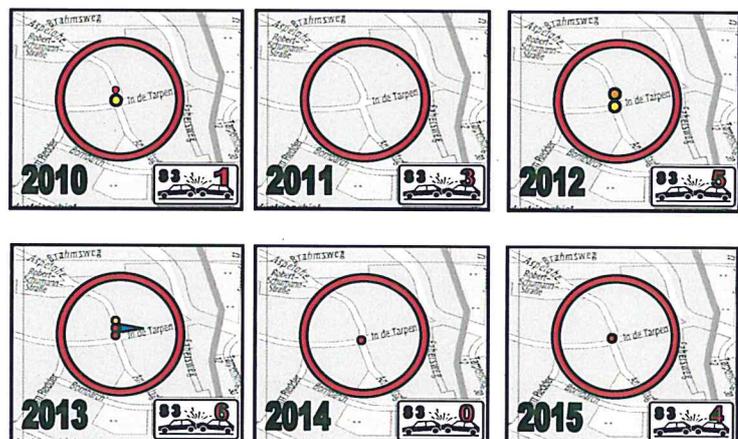
Im ersten Halbjahr des Jahres 2009 ist die Ausbaumaßnahme abgeschlossen worden und eine separate Signalsteuerung lenkt nun den Linksabbiegerverkehr.



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

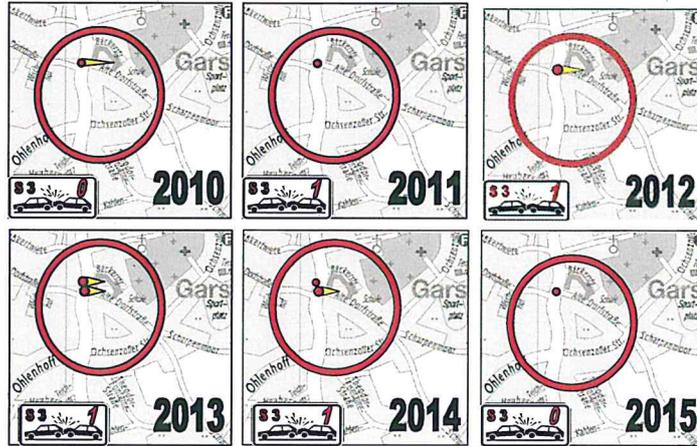
Verbesserung der Einsehbarkeit

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



7. Niendorfer Straße, Alte Dorfstraße

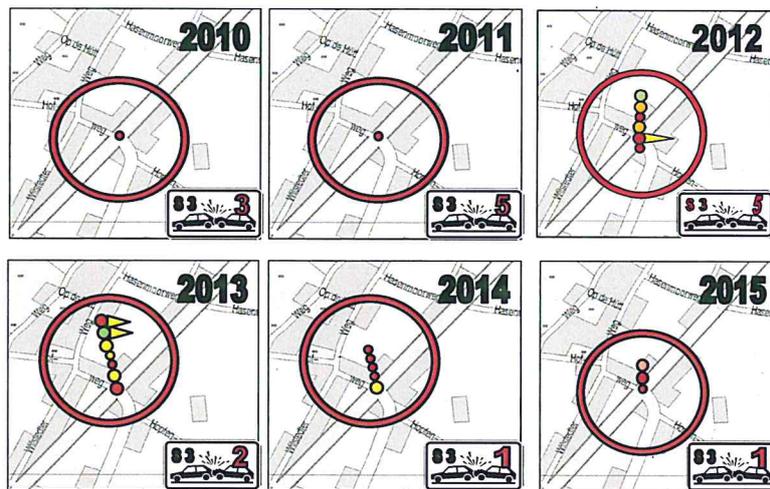
Maßnahmen: Verbesserung der Einsehbarkeit (Litfasssäule im Sichtdreieck entfernt), Aufpflasterung der Furt, Haltlinie / STOP-Regelung



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

8. Segeberger Chaussee, Hummelsbütteler Steindamm, Hofweg

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

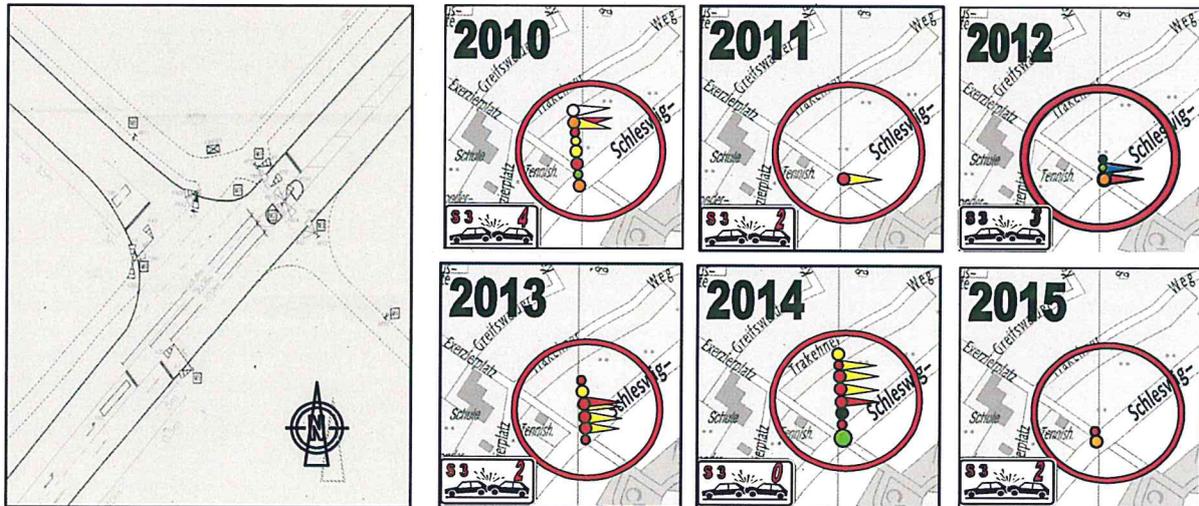


9. Schleswig-Holstein-Straße, Am Exerzierplatz

STOP-Regelung, Markierung, Querungshilfe „Radweg Glashütte“

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

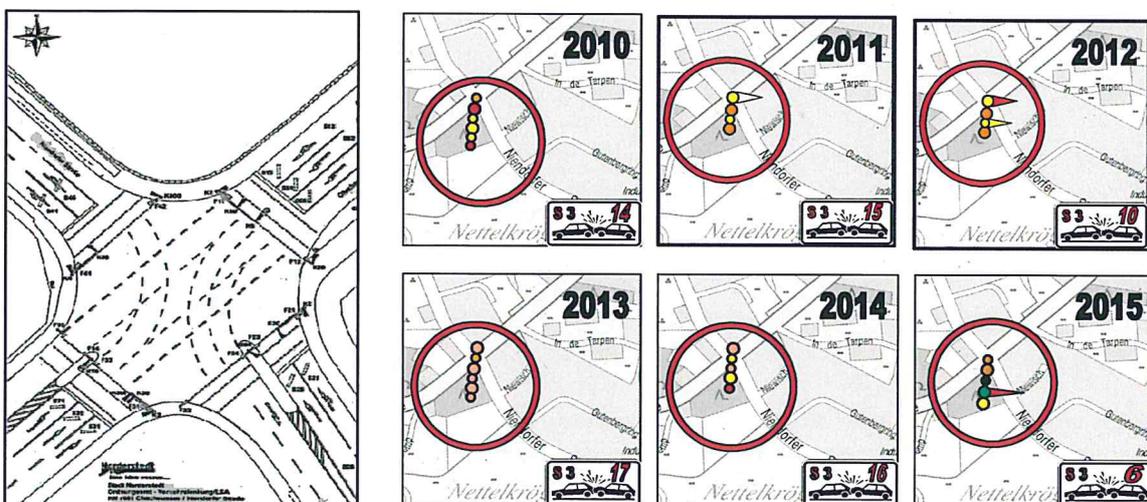
05/2015: Inbetriebnahme des nun vollsignalisierten Knotenpunktes



Die Einmündung ist 2015 nicht als Häufungsstelle ausgewiesen.

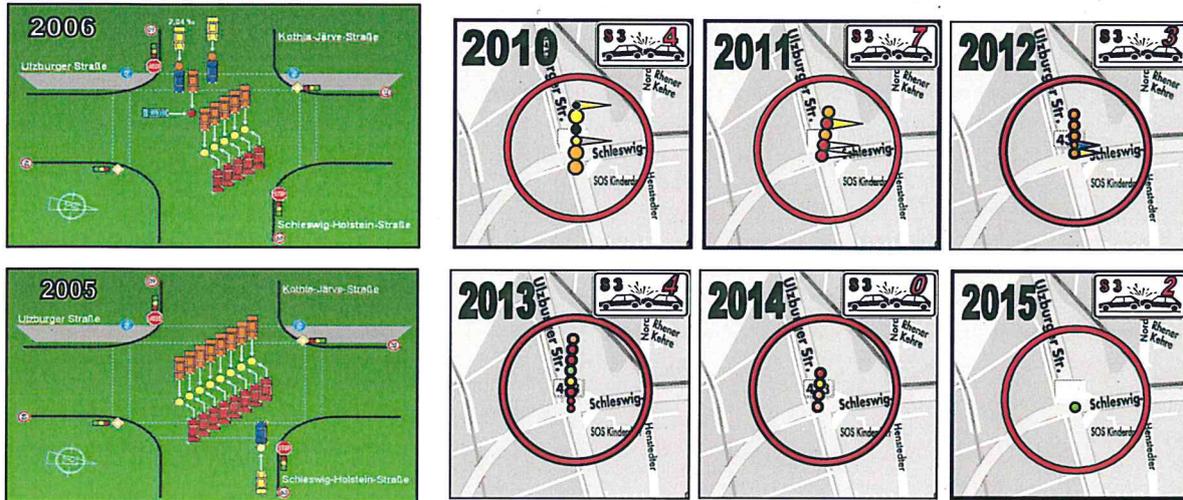
10. Ohechaussee, Niendorfer Straße

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



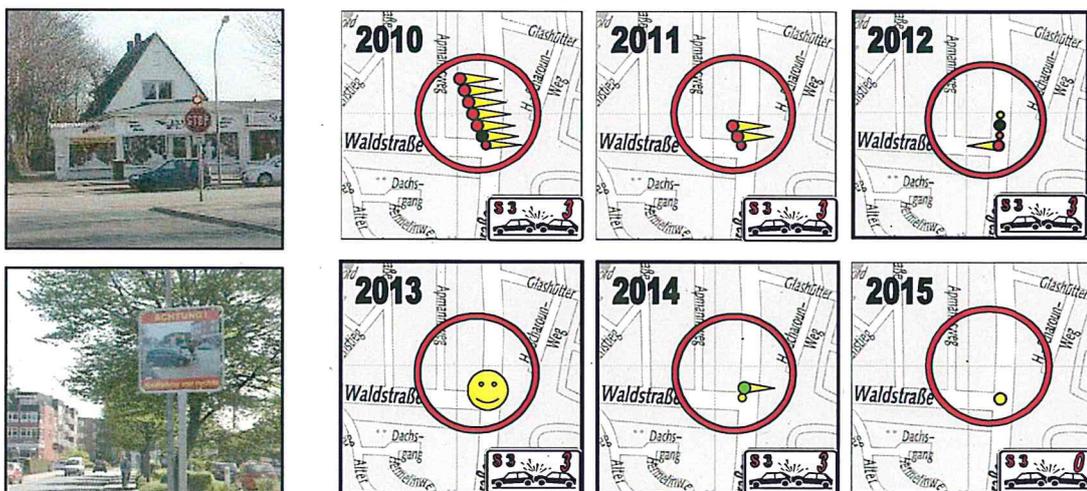
11. Ulzburger Straße, Schleswig-Holstein-Straße, Kothla-Järve-Straße

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



12. Ulzburger Straße, Waldstraße

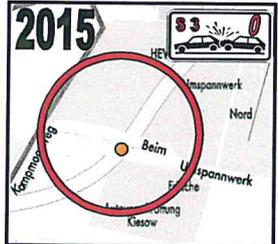
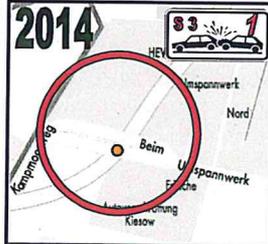
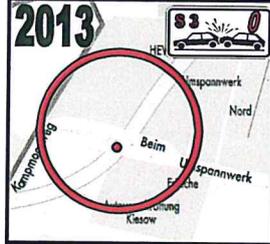
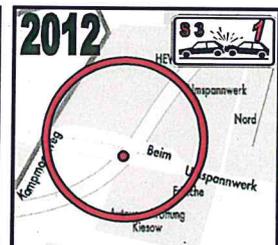
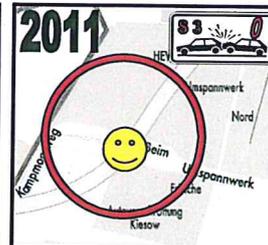
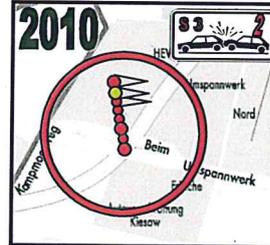
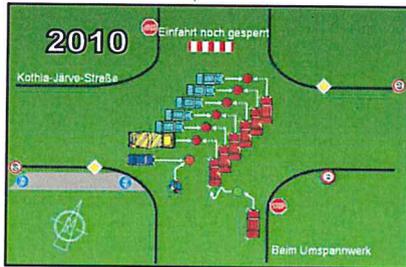
Maßnahmen: STOP-Markierung, Furtverlegung, Verbesserung der Sichtverhältnisse (Anhänger auf Privatgrund entfernt), Polizeikontrollen, nichtamtliche Hinweistafel, Rückbau des Einmündungsbereiches, Gelblichtsignal 11/2010



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

13. Kothla-Järve-Straße, Beim Umspannwerk

Maßnahmen: Installation einer Lichtsignalanlage, Inbetriebnahme 25.6.2010



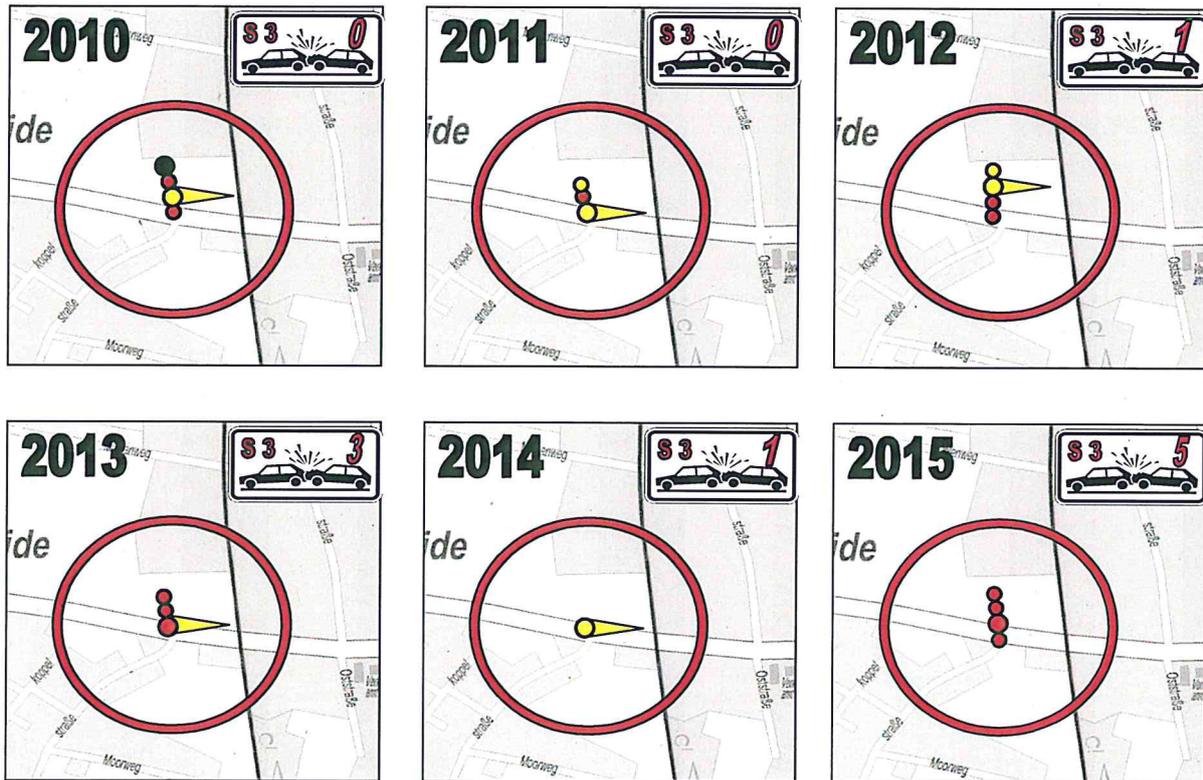


Auswertung der Unfalltypensteckkarte in Norderstedt

2015

1. Harckesheyde, Falkenbergstraße

DTV: 11.846 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

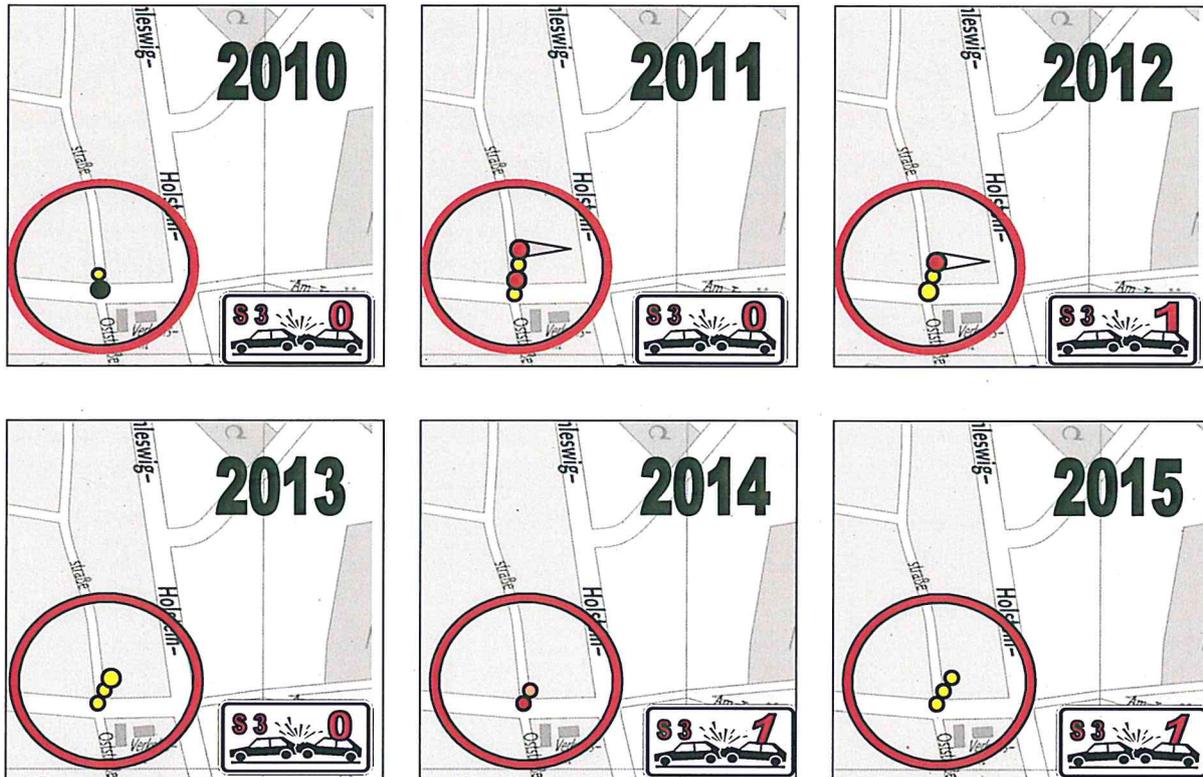
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	31.05.	12:29	3		Pkw befährt Falkenbergstraße und biegt nach links in die Harckesheyde ein – VU mit Pkw aus Rtg. Ulzburger Straße
2	S 2	19.06.	13:48	3		Pkw befährt Falkenbergstraße und biegt nach links in die Harckesheyde ein – VU mit Lkw aus Rtg. Ulzburger Straße
3	S 2	13.07.	10:35	3		Pkw befährt Falkenbergstraße und biegt nach rechts in die Harckesheyde ein – VU mit Pkw aus Rtg. Ulzburger Straße
4	P	02.09.	10:23	3	1 LV	Pkw befährt Falkenbergstraße und biegt nach links in die Harckesheyde ein – VU mit Pkw aus Rtg. Ulzburger Straße

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	4	0	0	0	0

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

2. Harckesheyde, Oststraße

KPB: 16.021 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

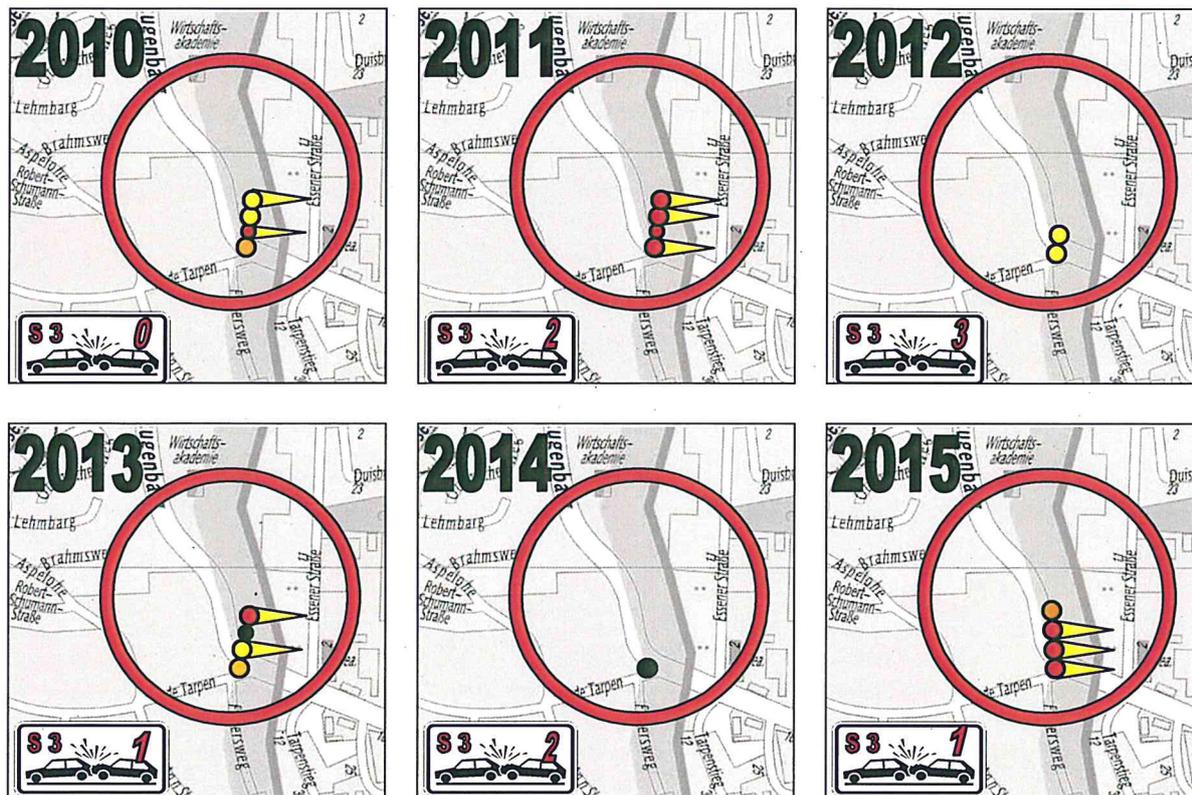
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	29.09.	16:05	2		Pkw befährt Harckesheyde in Rtg. Westen und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	03.11.	10:46	2		Pkw befährt Oststraße in Rtg. Süden und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Lkw
3	S 2	09.12.	08:23	2		Pkw befährt Harckesheyde in Rtg. Westen und biegt nach links 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
4	0	0	3	1	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

3. In de Tarpen, Rugenbarg, Tarpen (Kreisverkehr)

KPB: 22.460 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

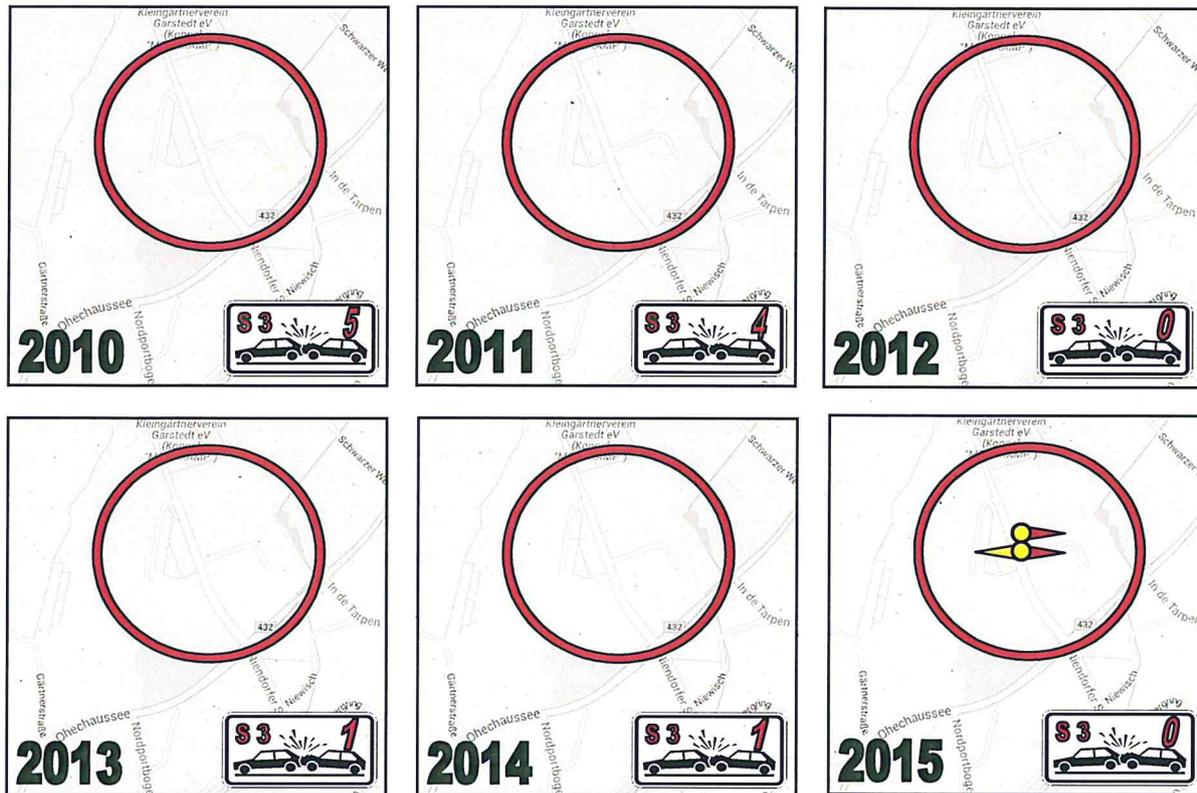
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	17.02.	17:28	6	1 LV	Krad befährt Rugenbarg und wartet an der Kreisfahrbahn verkehrsbedingt – VU mit nachfolgendem Pkw
2	P	08.05.	15:16	3	1 LV	Pkw fährt aus Rtg. Tarpen auf die Kreisfahrbahn – VU mit Rad vorschriftswidrig von rechts
3	P	21.07.	17:06	3	1 LV	Pkw fährt aus Rtg. In de Tarpen auf die Kreisfahrbahn – VU mit Rad vorschriftswidrig von rechts
4	P	17.11.	08:06	3	1 LV	Pkw fährt aus Rtg. In de Tarpen auf die Kreisfahrbahn – VU mit Rad vorschriftskonform von links

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

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

4. Niendorfer Straße, Stichstraße Niendorfer Straße

KPB: 23.750 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

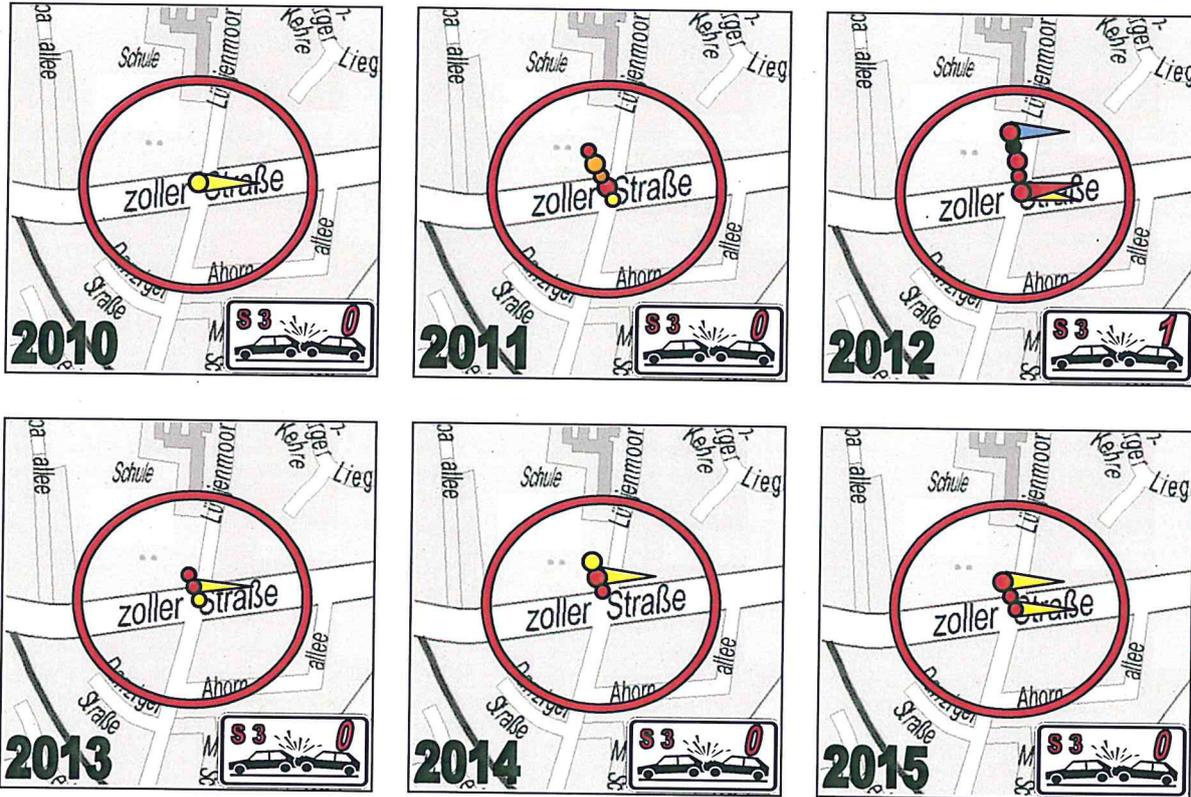
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	10.01.	06:26	2	2 SV 1 LV	Pkw befährt Niendorfer Str. in Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Krad
2	P	19.05.	20:14	2	1 SV	Pkw befährt Niendorfer Str. in Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Rad auf Furt

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

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

5. Ochsenzoller Straße*, Lütjenmoor, Hempberg

KPB: 15.290 Kfz/24 h



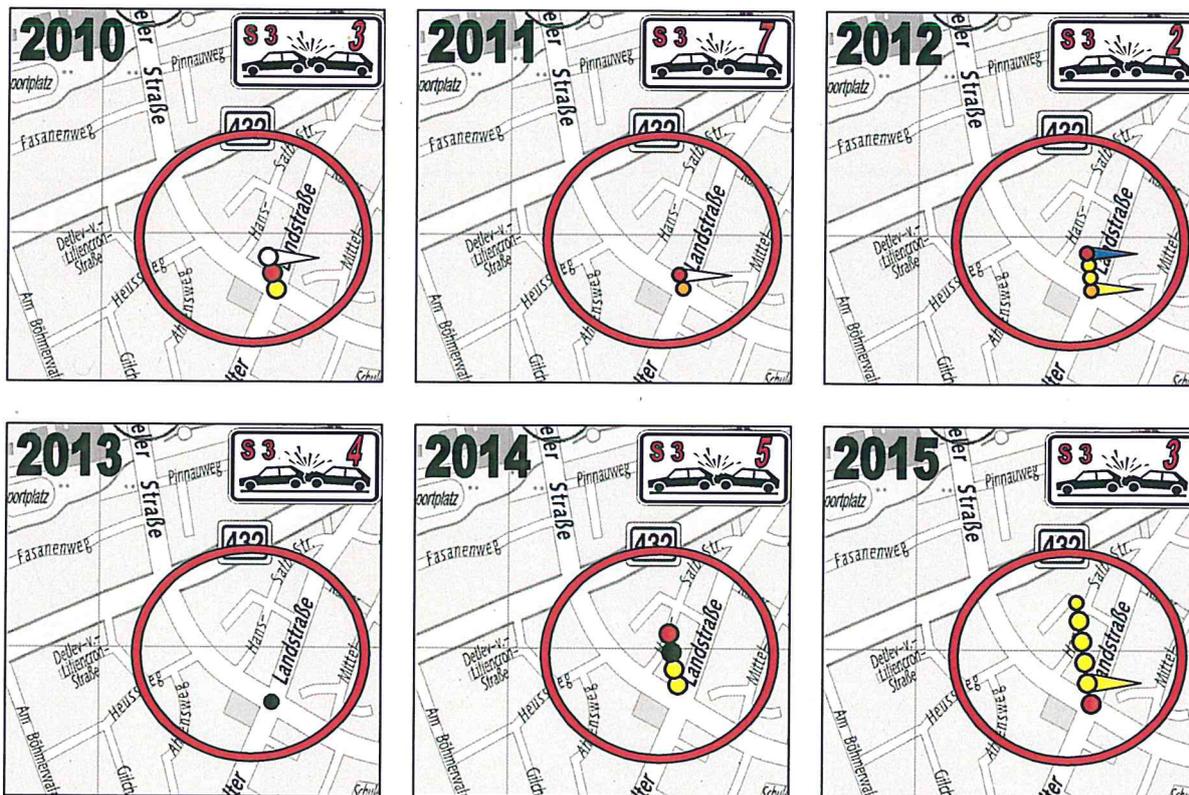
Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	22.05.	15:00	3		Pkw biegt vom Lütjenmoor nach links in die K 107 ein – VU mit Pkw aus Rtg. Ohechaussee
2	P	24.11.	11:30	3	1 LV	Pkw biegt vom Lütjenmoor nach rechts in die K 107 ein – VU mit Rad auf der Furt aus Rtg. HC
3	S 2	11.12.	12:10	3		Pkw biegt vom Lütjenmoor nach rechts in die K 107 ein – VU mit Rad auf der Furt aus Rtg. HC

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

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

6. Poppenbütteler Straße, Tangstedter Landstraße KPB: 34.360 Kfz/24 h

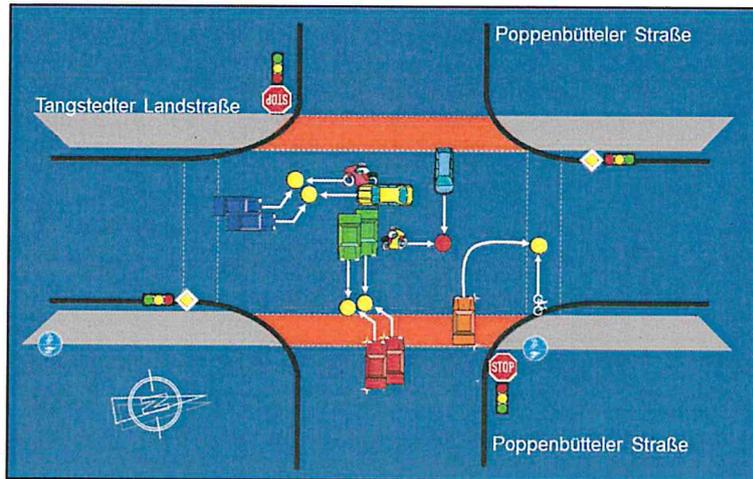


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	20.03.	13:40	3	2 LV	Krad befährt L 275 aus Rtg. HH bei Grün in Rtg. ZOB – VU mit rotlichtmissachtendem Pkw aus Rtg. B 432
2	P	01.04.	14:32	2	1 LV	Pkw befährt Poppenbütteler Str. in Rtg. B 432 und biegt links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	P	03.08.	05:35	2	1 LV	Pkw befährt Poppenbütteler Str. in Rtg. B 432 und biegt rechts ab – VU mit parallel querendem Rad
4	S 2	25.09.	09:26	2		Pkw befährt Poppenbütteler Str. in Rtg. B 432 und biegt links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	P	02.11.	07:20	2	2 LV	Pkw befährt Tangstedter Landstr. aus Rtg. HH und biegt links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
6	P	19.12.	21:36	2	1 LV	Pkw befährt Tangstedter Landstr. in Rtg. B 432 und biegt links ab – VU mit entgegenkommendem Krad

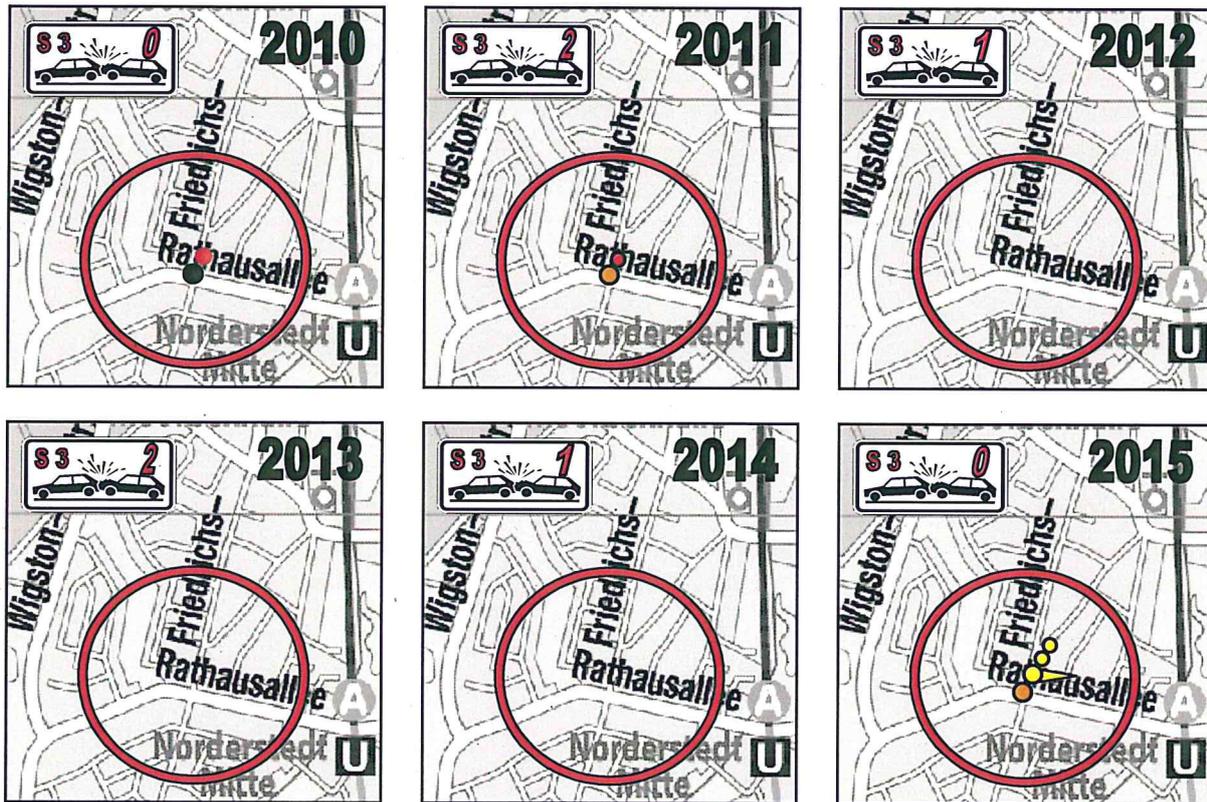
Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
9	5	0	1	3	7	0	0	0	5	1	0	0	0	0

6.1 Unfalldiagramm Poppenbütteler Straße, Tangstedter Landstraße



7. Rathausallee, Friedrichsgaber Weg

KPB: 18.730 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

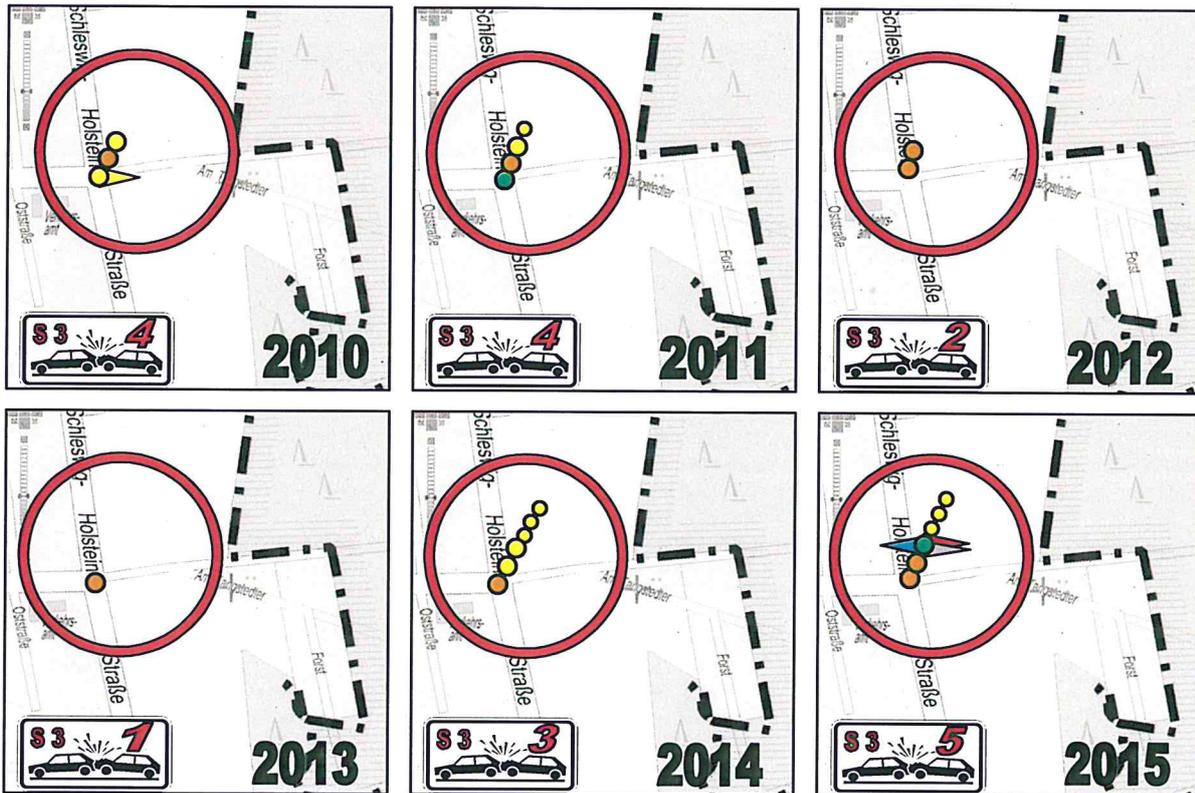
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	02.03.	10:30	6	1 LV	Pkw befährt die Rathausallee in Rtg. Westen und wartet als Rechtsabbieger – VU mit nachfolgendem Pkw
2	S 2	06.03.	21:45	2		Pkw befährt den Friedrichsgaber Weg in Rtg. Süden und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	P	31.10.	17:32	2	1 LV	Pkw befährt Rathausallee in Rtg. Westen und biegt nach rechts ab – VU mit parallel fahrendem Rad auf der Furt
4	S 2	20.11.	13:50	2		Pkw befährt die Rathausallee in Rtg. Osten und biegt nach links 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
4	2	0	2	0	2	0	0	0	3	0	0	0	1	0

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

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

KPB: 29.800 Kfz/24 h



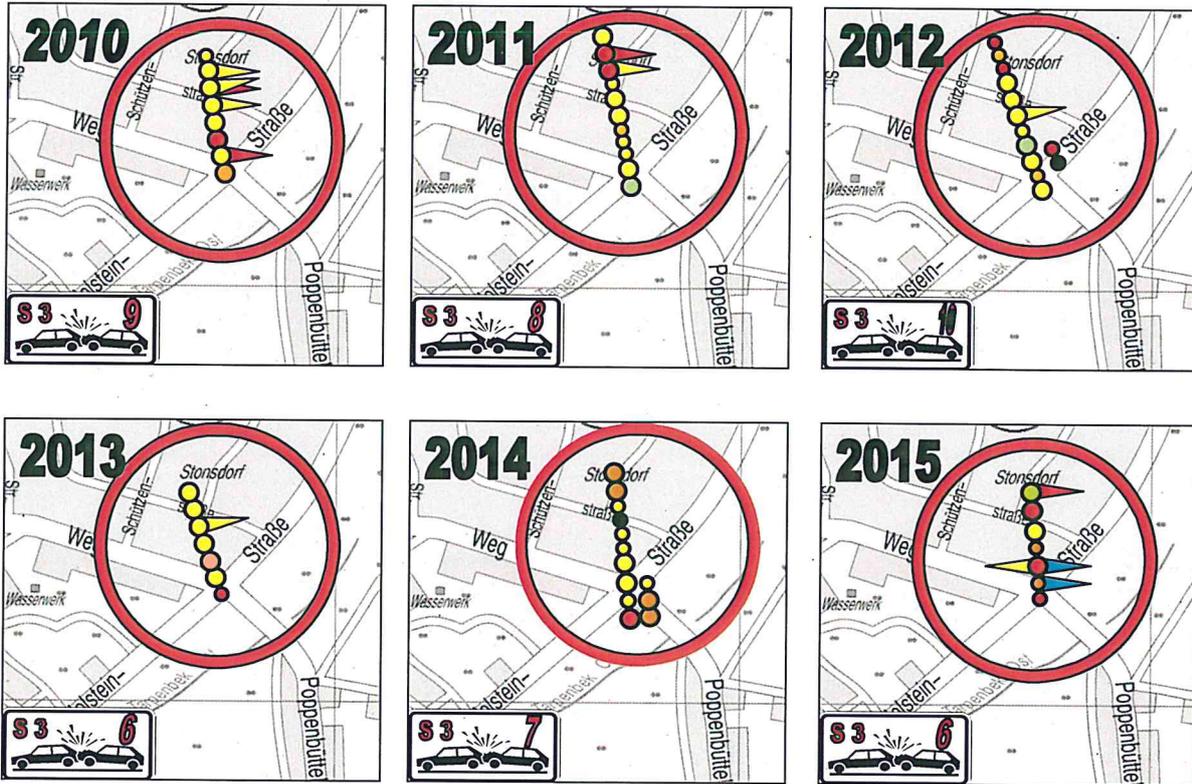
Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	09.03.	15:19	6	2 LV	Pkw befährt L 284 in Rtg. Norden – Aufprall am Stauende auf 2 wartende Pkw
2	P	21.04.	08:10	6	1 LV	Lkw befährt L 284 in Rtg. Norden – Aufprall am Stauende auf 2 wartende Pkw
3	S 2	24.07.	08:45	2		Pkw biegt von der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
4	S 2	04.10.	17:00	2		Pkw biegt von der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	P	06.10.	01:30	1	1 SV	Pkw (1,8 ‰) biegt von der L 284 nach rechts in die Harckesheyde ab – VU mit LSA-Mast (LSA aus)
6	S 2	10.11.	04:44	2		Pkw biegt von Geradeausspur der L 284 nach links in die Harckesheyde ab – VU mit nachfolgendem Pkw

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

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

KPB: 35.640 Kfz/24 h



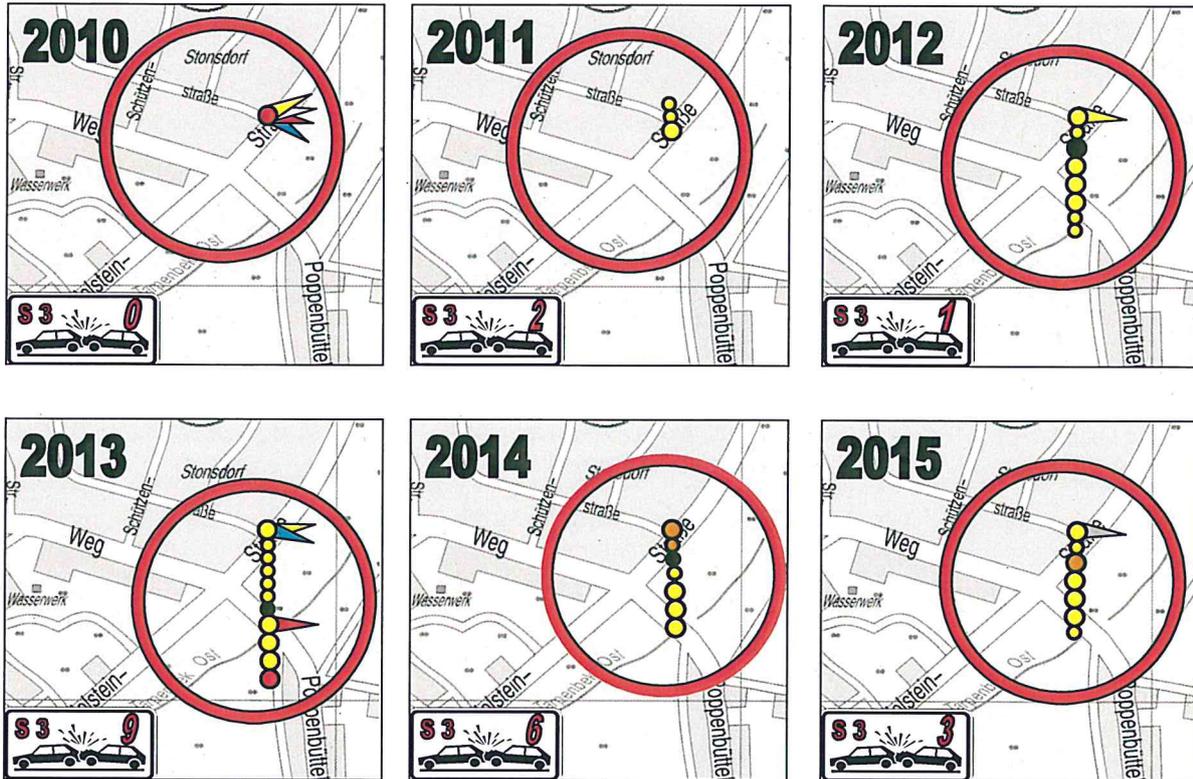
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	15.01.	19:45	3		Pkw befährt rotlichtmissachtend die S-H-Straße in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw aus Rtg. Langenharmer Weg
2	S 1	19.02.	06:55	6		2 Pkw warten vor LSA der S-H-Straße in Rtg. Hamburg – VU mit nachfolgendem Pkw (2,2 ‰)
3	P	14.04.	20:03	3	1 LV	Rad (1,3 ‰) kreuzt rotlichtmissachtend die S-H-Straße in Rtg. Osten – VU mit abbiegendem Pkw aus Rtg. Osten
4	S 2	21.05.	15:20	6		Pkw überholt im Langenharmer Weg und in Rtg. Osten wartende Kfz – VU mit voraus auch ausscherendem Pkw
5	P	03.07.	17:10	2	2 LV	Pkw biegt von der Poppenbütteler Straße nach links in Rtg. Hamburg ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
6	P	15.09.	15:38	3	2 LV	Pkw befährt rotlichtmissachtend die S-H-Straße in Rtg. Hamburg – VU mit Pkw aus Rtg. Poppenbütteler Straße
7	P	20.09.	12:35	1	1 SV 1 LV	Pkw befährt Langenharmer Weg und biegt nach rechts ab – VU alleinbeteiligt aufgrund unangepasster Beschleunigung

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

Verzicht auf Diagrammdarstellung wegen Umbau/Fertigstellung 11/2015

10. Schleswig-Holstein-Straße*, Stormarnstraße

*DTV: 27.660 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

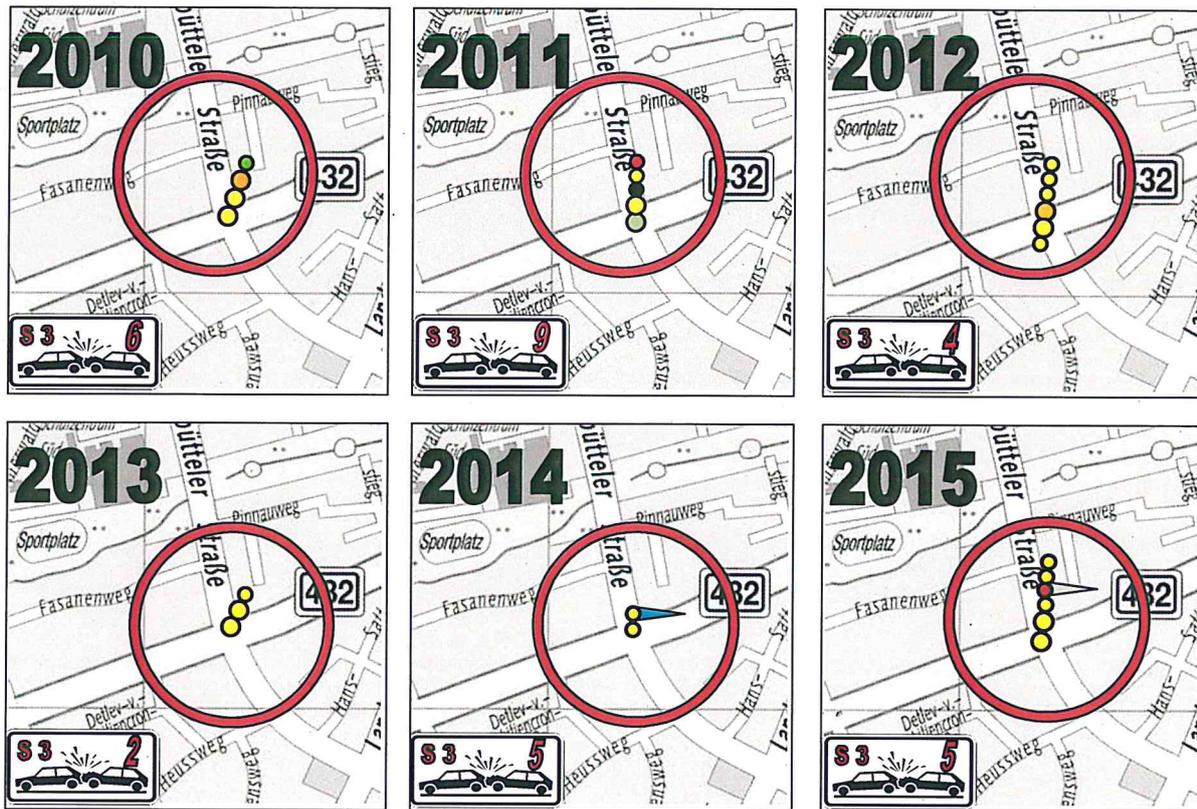
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	20.02.	19:12	2	1 LV	Pkw wartet um von der Schleswig-Holstein-Straße nach rechts abzubiegen – VU mit nachfolgendem Pkw
2	P	19.03.	06:22	2	2 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw (LSA aus)
3	P	26.03.	17:16	6	1 LV	Pkw wartet auf der Schleswig-Holstein-Straße in Rtg. HH – VU mit nachfolgendem Pkw
4	P	22.04.	13:58	2	2 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
5	P	25.04.	13:05	2	1 LV	Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
6	S 2	22.06.	17:13	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Pkw
7	S 2	21.10.	09:55	2		Pkw biegt von der Schleswig-Holstein-Straße nach links ab – Kollision mit entgegenkommendem Lkw

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

Verzicht auf Diagrammdarstellung wegen Umbau/Fertigstellung 11/2015

11. Segeberger Chaussee, Poppenbütteler Straße

KPB: 34.560 Kfz/24 h

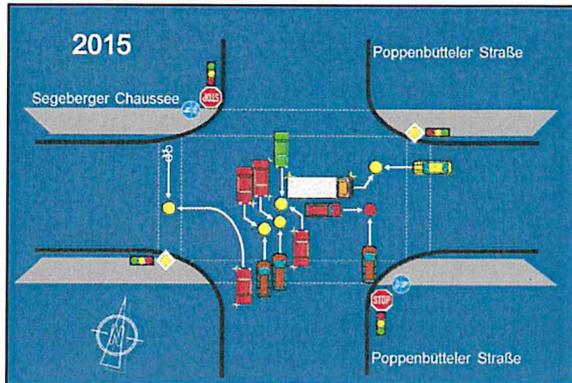


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

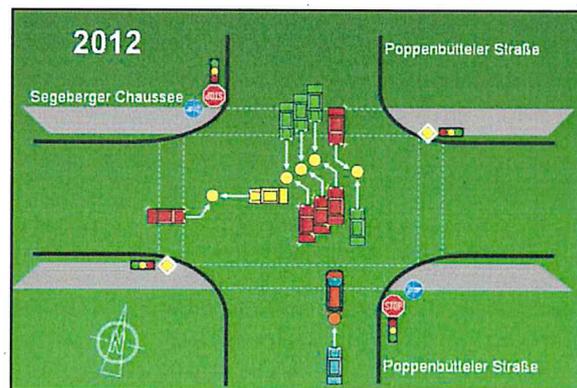
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	S 2	17.05.	18:40	2		Pkw befährt die Poppenbütteler Str. aus Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
2	S 2	30.06.	19:30	2		Pkw befährt die Poppenbütteler Str. in Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
3	S 2	02.07.	07:17	3		Pkw kreuzt die Segeberger Chaussee in Rtg. S-H-Straße – VU mit Pkw in Rtg. Segeberg (LSA aus)
4	P	19.09.	15:10	2	3 LV	Pkw befährt die Poppenbütteler Str. in Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw
5	P	12.11.	15:11	2	1 LV	Pkw befährt die Poppenbütteler Str. aus Rtg. HH und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem E-Bike (Furt)
6	S 2	08.12.	20:33	2		Lkw befährt die Segeberger Chaussee in Rtg. SE und biegt nach links ab – VU mit entgegenkommendem Pkw

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

11.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, Poppenbütteler Straße



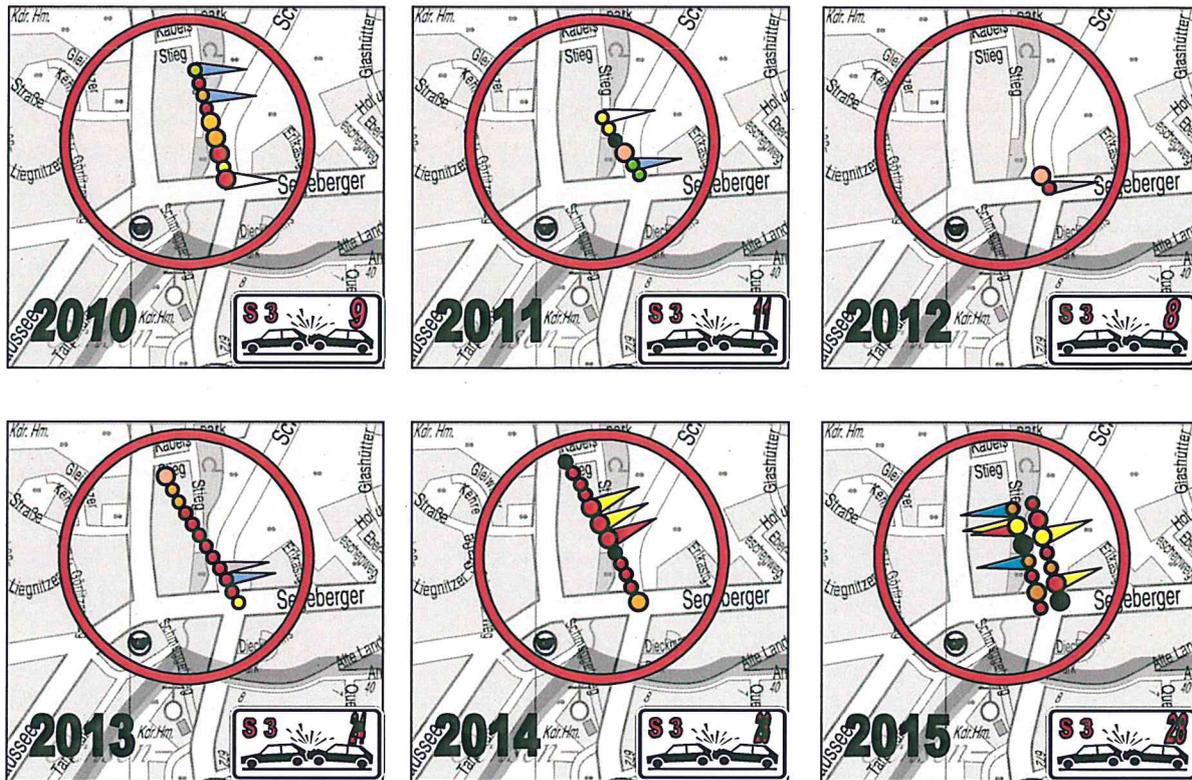
2014 keine Häufungsstelle



2006 – 2011 keine Häufungsstelle

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

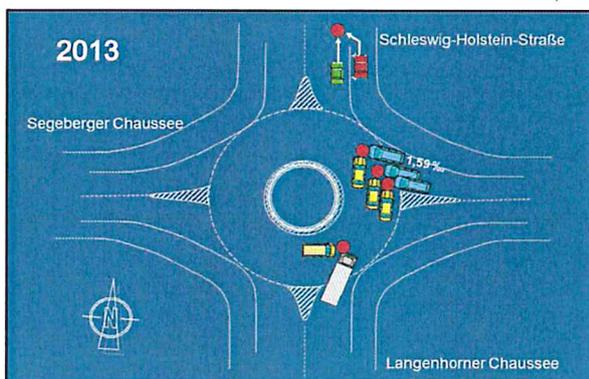
DTV: 48.420 Kfz/24 h



Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	22.03.	11:47	7	1 LV	Pkw befährt Langenhorner Chaussee in Rtg. Hamburg und wendet beim Tunnel – VU mit Pkw aus der Tunnelausfahrt
2	P	28.03.	10:00	3	1 LV	Pkw befährt Langenh. Ch. und stoppt abrupt vor FÜ am Kreisverkehr – Radsturz (Schreck) aus Rtg. BAB auf FÜ
3	S 2	18.05.	14:18	6		Lkw fährt von der B 432 in Rtg. SE mittig in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf dem inneren Fahrstreifen
4	S 2	28.05.	15:41	3		Pkw fährt von der B 432 in Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
5	P	12.06.	19:40	3	1 LV	Pkw fährt von der B 432 aus Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
6	P	17.06.	13:08	2	1 LV	Pkw biegt von der Kreisfahrbahn in die Schleswig-Holstein-Straße ab – VU mit Rad von links auf Fußgängerüberweg
7	S 2	20.06.	15:47	3		Pkw fährt von der B 432 aus Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
8	S 2	24.06.	14:00	3		Krad fährt von der B 432 aus Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
9	S 2	11.07.	13:45	3		Pkw fährt von der B 432 in Rtg. SE in den Kreisverkehr – Kollision mit Pkw auf der Kreisfahrbahn
10	P	19.07.	12:45	6	1 LV	Pkw biegt vom inneren Fahrstreifen in die S-H-Str. ab – VU mit nachfolgendem Pkw auf äußerem Fahrstreifen
11	S 1	15.08.	00:14	6		Pkw (0,56 ‰) befährt die B 432 in Rtg. HH – VU mit parallel fahrendem Pkw bei der Einfahrt auf die Kreisfahrbahn
12	P	22.08.	09:49	7	1 LV	Pkw befährt den Tunnel aus Rtg. HH und wendet bei der Tunnelausfahrt – VU mit Krad aus Rtg. Einfädelungsspur
13	P	25.08.	08:50	2	1 SV	Pkw biegt von der Kreisfahrbahn in die Schleswig-Holstein-Straße ab – VU mit Rad von links auf Fußgängerüberweg
14	S 1	04.11.	21:38	6		Pkw (0,40 ‰) befährt die B 432 in Rtg. SE – VU mit parallel fahrendem Lkw nach der Einfahrt auf die Kreisfahrbahn

Ges	Kategorie				Verletzte / Tote			Unfalltyp						
	P	S 1	S 2	S 3	LV	SV	Tod	1	2	3	4	5	6	7
42	7	2	5	28	6	1	0	0	2	6	0	0	4	2

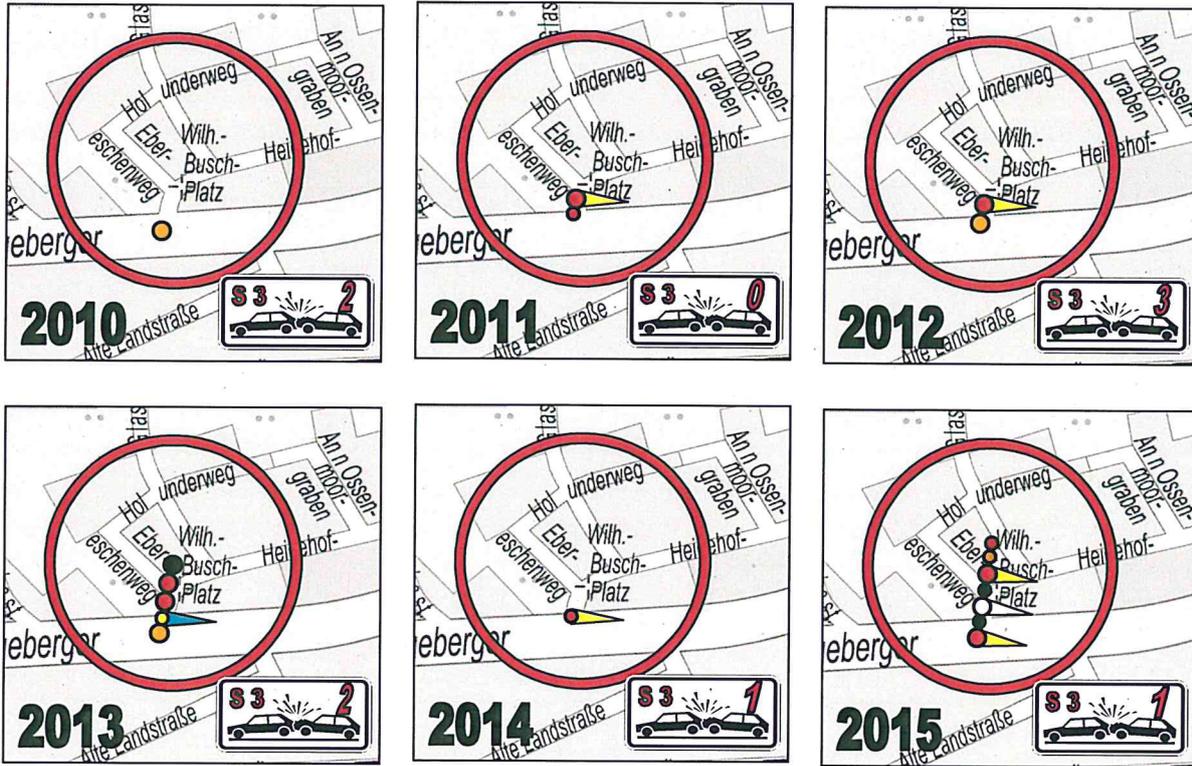
12.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, SH-Str., Langenhorner Ch.



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

13. Segeberger Chaussee, Wilhelm-Busch-Platz

KPB: 13.230 Kfz/24 h

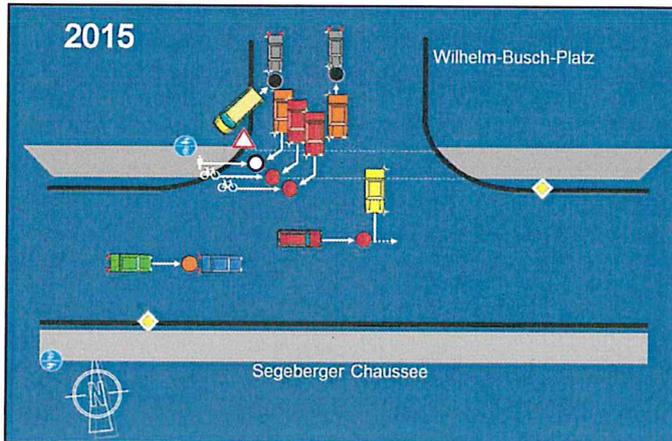


Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	14.01.	07:45	4	1 LV	Fußgänger quert die Furt der B 432 in Rtg. SE – VU mit rechts einbiegendem Pkw (Flucht) aus Rtg. WBP
2	S 2	02.06.	07:06	7		Klein-Lkw fährt vom Gehweg der B 432 in den Einmündungsbereich – VU mit Pkw (2) aus Rtg. WBP
3	P	09.09.	06:54	3	1 LV	Pkw biegt vom WBP nach rechts auf die B 432 ab – VU mit Rad aus Rtg. Hamburg auf der Furt
4	S 2	17.09.	16:48	7		Pkw wartet als Rechtsabbieger im WBP und setzt unvermittelt zurück – VU mit nachfolgendem Pkw
5	P	20.10.	19:19	3	1 LV	Pkw biegt vom WBP nach rechts auf die B 432 ab – VU mit Rad aus Rtg. Hamburg auf der Furt
6	S 2	28.10.	17:20	6		Pkw befährt die B 432 in Rtg. SE und wartet verkehrsbedingt – VU mit nachfolgendem Pkw
7	S 2	09.12.	07:07	3		Pkw biegt vom WBP nach links auf die B 432 ein – VU mit Pkw aus Rtg. Hamburg

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

13.1 Unfalldiagramm Segeberger Chaussee, Wilhelm-Busch-Platz



14. Ulzburger Straße, Forstweg

KPB: 22.180 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

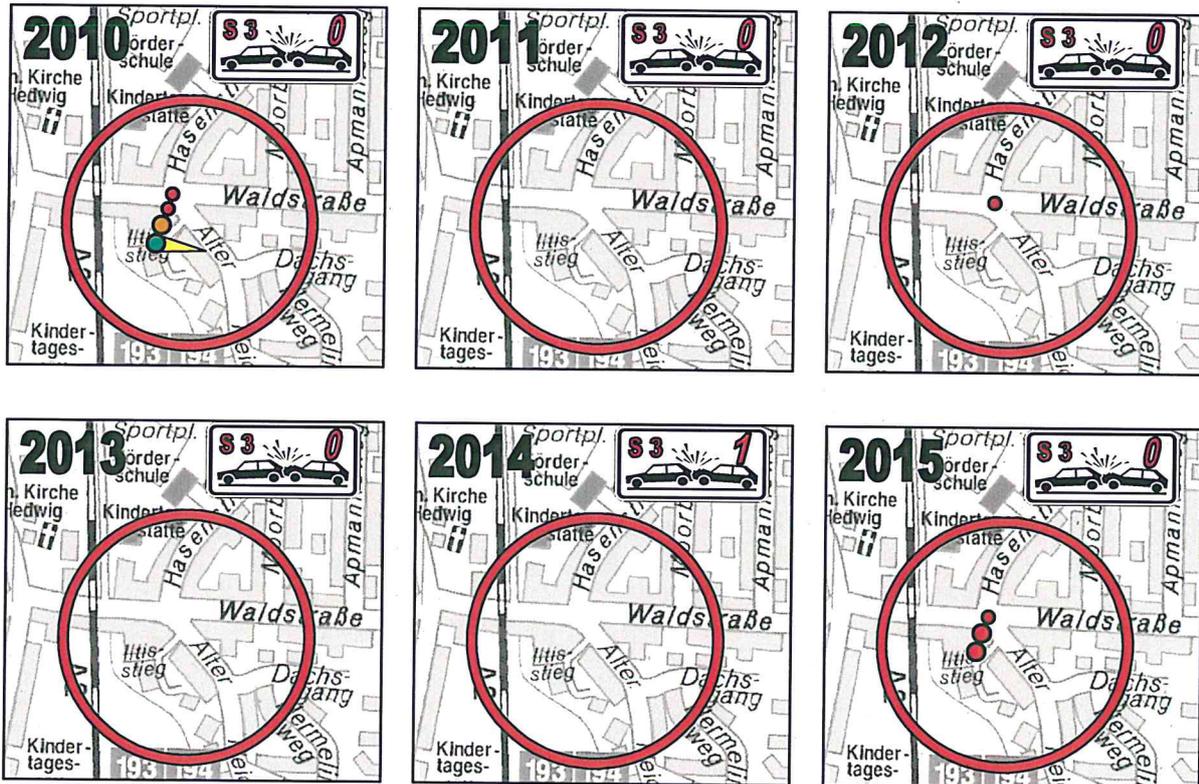
Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	21.05.	07:45	1	1 LV	Radfahrer (13 Jahre) befährt den Forstweg und stürzt beim Einbiegen auf den Radweg der Ulzburger Straße
2	S 2	17.08.	08:45	3		Pkw biegt vom Forstweg nach links ab – VU mit Pkw aus Rtg. Hamburg
3	P	17.11.	17:54	3	1 LV	Pkw biegt vom Forstweg nach rechts ab – VU mit Rad auf der Furt aus Rtg. Norden
4	S 2	07.11.	07:37	3		Pkw biegt vom Forstweg nach links ab – VU mit Pkw in Rtg. Hamburg

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	1	0	3	0	0	0	0

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

15. Waldstraße, Alter Heidberg

KPB: 5.190 Kfz/24 h



Auszug aus den Unfallsachverhalten 2015

Nr.	Art	Datum	Zeit	Typ	Verl.	Kurztext
1	P	27.02.	16:10	3	1 LV	Pkw biegt vom Alten Heidberg nach links ab – VU mit Pkw aus Rtg. Westen
2	S 2	28.05.	17:06	3		Pkw biegt vom Alten Heidberg nach links ab – VU mit Pkw aus Rtg. Westen
3	P	02.07.	13:46	3	1 LV	Pkw kreuzt die Waldstraße in Rtg. Hasenstieg – VU mit Pkw aus Rtg. Westen

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

Unfalldiagrammauswertung: Verzicht wegen geringer Aussagekraft

Verkehrsunfall mit tödlichen Verletzungsfolgen

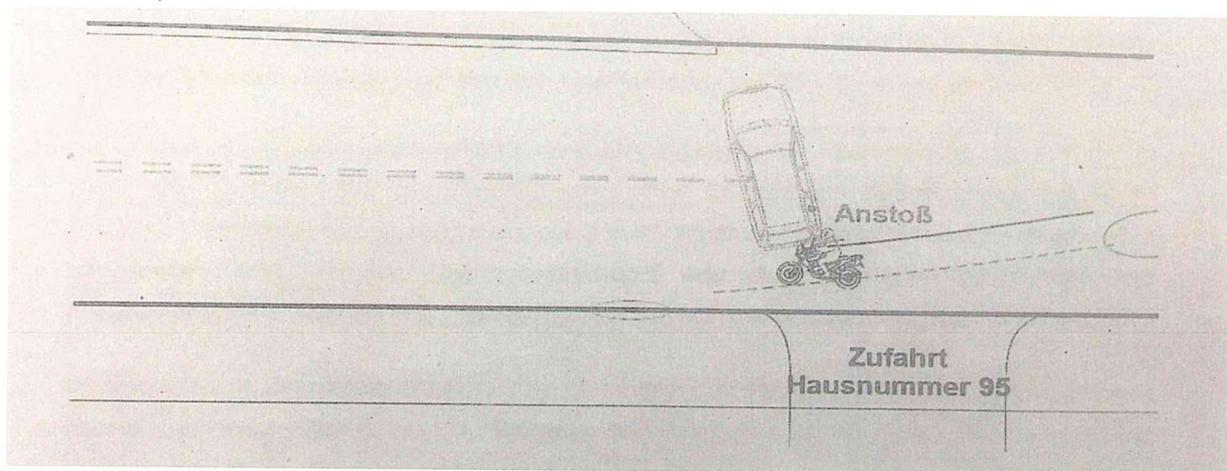
Hummelsbütteler Steindamm

24. August 2015, 12:25 Uhr

Ein 37-jähriger Fahrer eines Pkw befuhr bei guten Sicht- und Witterungsverhältnissen den innerorts gelegenen und zum Unfallzeitpunkt trockenen Hummelsbütteler Steindamm (K 99) aus Richtung Segeberger Chaussee in Richtung Hamburg. Der ortsunkundige Fahrer hatte nach einem Halt am rechten Fahrbahnrand und im Bereich der Grundstückszufahrt zur Hausnummer 95 ein Wendemanöver durchgeführt.

In Höhe dieser Grundstückszufahrt kam es zu einem Zusammenstoß mit dem 33-jährigen Fahrer eines Kraftrades, der seinerseits den Hummelsbütteler Steindamm in Richtung Segeberger Chaussee befahren hatte und dem dann unvermittelt wendenden Fahrzeug ausweichen wollte.

Der Aufprall auf der Fahrbahn nach dem Kollisionssturz des Kraftradfahrers war so stark, dass dieser seinen schweren inneren Verletzungen noch vor Ort erlag.



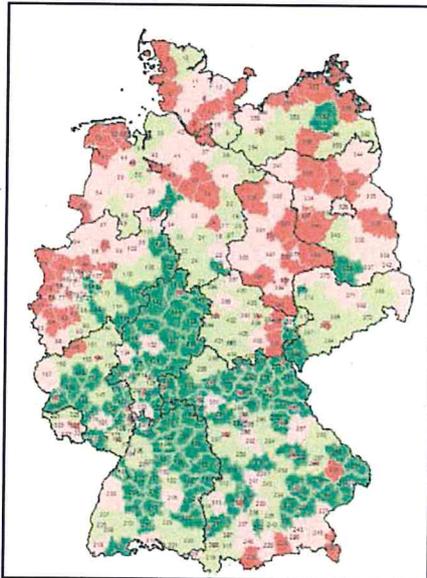
Zusammenfassung des Unfallsachverständigen

Anhand der vor Ort gesicherten Anknüpfungspunkte rekonstruiert sich ein Unfallablauf, bei dem durch den Beteiligten 01 im Pkw in Höhe der Grundstücksnummer 95 mit dem Fahrzeug einen Wendevorgang auf der Fahrbahn durchgeführt hatte. Zum Anstoßzeitpunkt befand sich das Fahrzeug dadurch nahezu quer zum Fahrbahnverlauf mittig der Fahrbahn. Durch den Kradfahrer wurde dieser Wendevorgang erkannt und daraufhin eine massive Abbremsung eingeleitet sowie anschließend nach Verminderung der Verzögerung noch einen Ausweichvorgang nach links. Hierbei kam es zum Sturz auf die rechte Seite, so dass der Kradfahrer insbesondere mit dem Oberkörper und dem Kopf gegen die Ecke hinten rechts am Pkw kollidierte.

Die Berechnungen führen zu einer Ausgangsgeschwindigkeit des Krades in einer Größenordnung von 77 – 88 km/h. Bei Einhaltung der ortszulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hätte bereits eine mittlere Verzögerung mit entsprechend spurstabiler Bewegung zu einem Stillstand des Krades rund 22 m vor dem Pkw geführt. Das Unfallgeschehen war für den Kradfahrer dementsprechend vermeidbar.

Im Hinblick auf die Örtlichkeiten war auch bei der überhöhten Geschwindigkeit das sich nähernde Krad in einem für den Beteiligten 01 bei Beginn des Wendevorgangs einsehbaren Bereich. Der Wendevorgang selbst hätte zudem seitlich des Hummelsbütteler Steindamms im Bereich der Gewerbezufahrt an der Haus-Nr. 86 – 90 durchgeführt werden können. Damit war das Unfallgeschehen auch für den Fahrer im Pkw vermeidbar.

Kinderunfallatlas der Bundesanstalt für Straßenwesen



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

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

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

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

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

Die Einwohnersituation von Kindern

In Norderstedt waren im Jahre 2015 und zum Stichtag 31. Dezember genau 9.685 Kinder im Alter von 0 bis 14 Jahren im Einwohnermelderegister erfasst. Gelistet sind Kinder die bis dahin maximal 14 Jahre und 364 Tage alt waren.

Norderstedt	Einwohner im Kindesalter							
	14 J.	13 J.	12 J.	11 J.	10 J.	9 J.	0-8 J.	Gesamt
Stichtag 31.12.2015	646	658	677	655	623	603	5.823	9.685
Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2001 - 2005							
	2001	2002	2003	2004	2005	Gesamt		
jeweils zum 31.12.	10.443	10.342	10.080	9.906	9.683	50.454		
Norderstedt	Einwohner im Kindesalter 2006 - 2010							
	2006	2007	2008	2009	2010	Gesamt		
jeweils zum 31.12.	9.031	9.010	8.996	8.963	8.945	44.945		

Norderstedt zählt derzeit knapp 78.000 Einwohner, der Bevölkerungsanteil von Kindern bis 14 Jahren beträgt somit 12,4 %.

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

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

Kinderunfälle im Straßenverkehr 2006 – 2010

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

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

Diesen Unfällen lagen überwiegend Fehler der Fahrzeugführer im Fahrverhalten zugrunde.

Kinderunfälle im Straßenverkehr im Jahre 2015

Im Berichtsjahr 2015 registrierte die Polizei in Norderstedt 43 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von 46 Kindern, das entspricht einem Anteil von 7,4 Prozent vom Gesamtunfallgeschehen und einer Quote von 4,4 VU/1.000 Kinder gemäß der Zählweise der BAST-Studie.

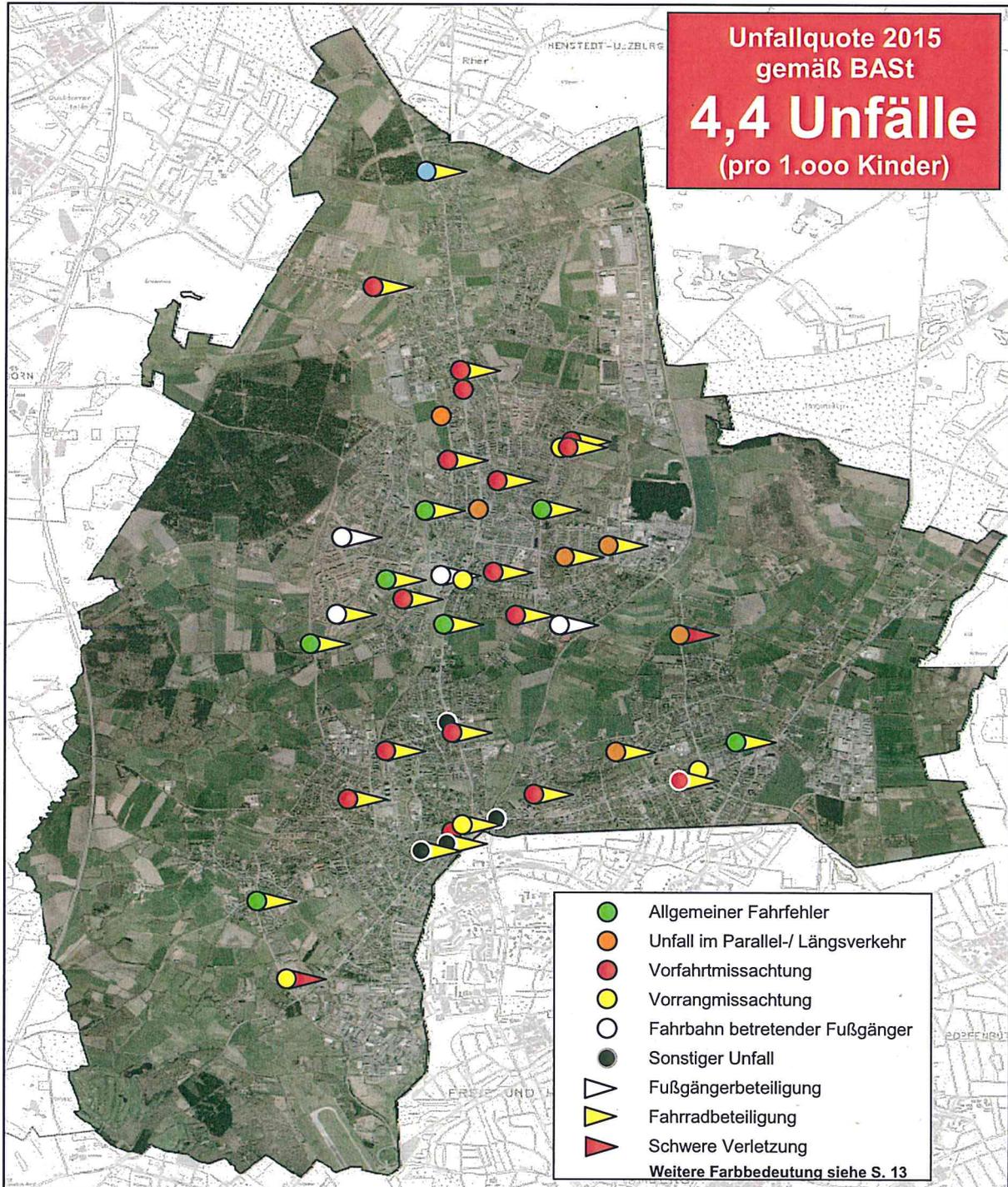
Beteiligungen und Personenschäden von Kindern an Verkehrsunfällen								
2015	🚲 / -	🚲 / 🚲	🚲 / 🚗	🚶 / 🚲	🚶 / 🚗	🚗 / MF	🚲 / MF	Gesamt
Kind war Beteiligte/r 01	7	2	9	1	3	4	0	26
Kind war Beteiligte/r 02	0	5	8	1	1	5	0	20
Gesamt	7	7	17	2	4	9	0	46
Leichtverletzte Kinder	7	3	8	0	3	11	0	32
Schwerverletzte Kinder	0	0	0	0	0	2	0	2
Getötete Kinder	0	0	0	0	0	0	0	0
(🚶 / 🚲 oder 🚶 / 🚗) = Fußgänger / Rad oder Kfz (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Rad allein (MF) = Mitfahrer								

Die Örtlichkeiten von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2015

Die Unfallörtlichkeiten verteilten sich im Jahre 2015 hauptsächlich über die Längsachse der Ulzburger Straße (8 Unfälle) und häuften sich an der Einmündung Falkenbergstraße / Steindamm (3 Unfälle).

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

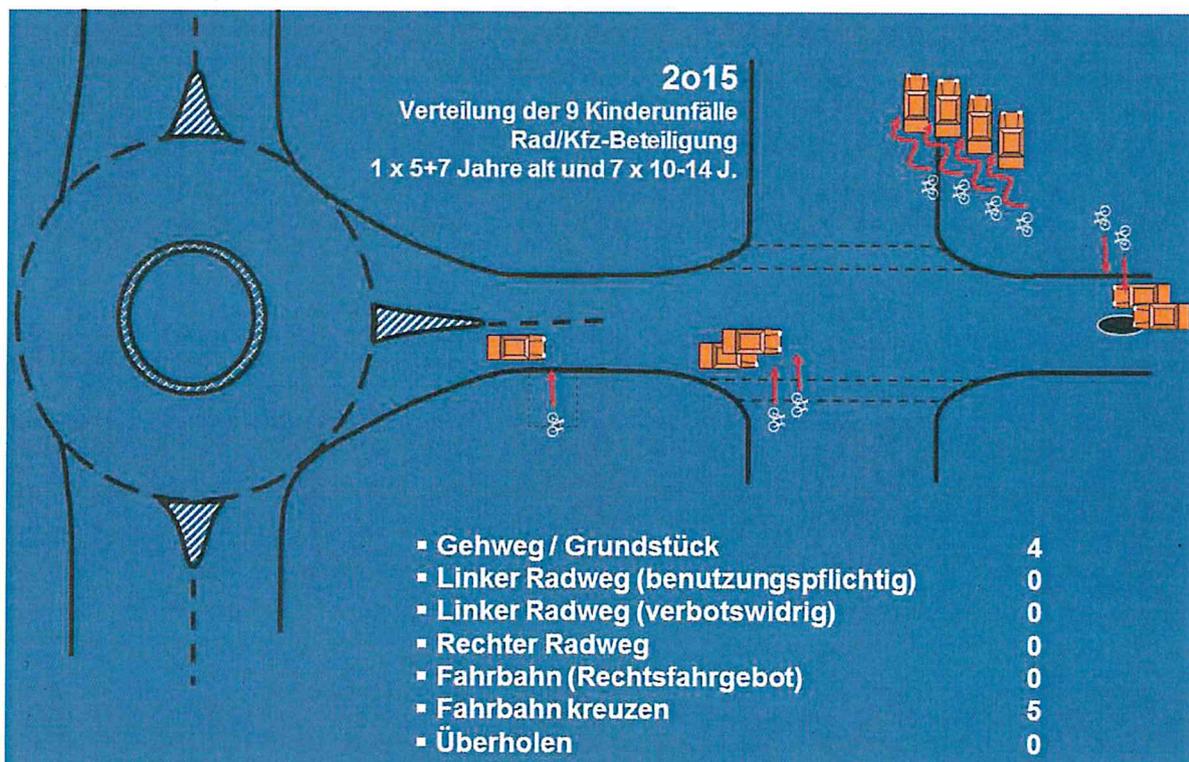
Aus der örtlichen Betrachtung haben sich ansonsten keine signifikanten Häufungen ergeben.



Die Ursachen von Kinderunfällen im Straßenverkehr 2015

Von der Polizei sind im Jahre 2015 insgesamt 43 Unfälle unter Beteiligung von Kindern im Alter von 0 – 14 Jahren registriert worden. Von besonderem Interesse bei der Ursachenanalyse sind die Fallzahlen unter Beteiligung des motorisierten Individualverkehrs.

Die Grafik zeigt die polizeilich registrierten 9 (2014 ▶ 9) Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kraftfahrzeugen und Rad fahrenden Kindern, die zum Zeitpunkt des Unfalls noch keine 15 Jahre alt waren. Mit dieser Bilddarstellung soll erwogen werden, inwieweit präventive Maßnahmen von Behörden oder anderen Verkehrsorganisationen ähnlich gelagerte Unfallursachen reduzieren können.



In 5 Fällen (2014 ▶ 2) wurden Fahrbahnen gequert ohne genügend auf den Fahrverkehr zu achten. Bei keinem Verkehrsunfall (2014 ▶ 3) war die linke Radwegbenutzung einhergehend mit einer Vorfahrtsmissachtung der jeweiligen Fahrzeugführer die Ursache. Weitere signifikante Auffälligkeiten ergeben sich aus dieser Lagebilddarstellung nicht.

Die Polizei hat bei ihren Verkehrseinsätzen in den letzten beiden Jahren vermehrt auf den Radverkehr geachtet und mit Blick auf die Unfallauswertung insbesondere die Einhaltung des Rechtsfahrgebotes überwacht.

Radverkehrsunfälle in Norderstedt

2015



Radverkehr

Im Jahr 2014 waren die höchsten Unfallzahlen im Radverkehr seit Beginn der digitalen Aufzeichnungen im Jahre 2000 registriert worden. Demgegenüber ist nun zwar ein leichter Rückgang der Fallzahlen zu verzeichnen, die Radverkehrsunfälle sind mit einem Anteil von knapp 27 Prozent (157 Unfälle) am Gesamtgeschehen aber immer noch sehr hoch.

Nachdem die Unfälle von dem Jahr 2002 zu dem Jahr 2003 schon einmal stark angestiegen waren, hatte die Unfallkommission beschlossen, diese Sachlage eingehender zu untersuchen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheitsarbeit im Radverkehr sind damals die Unfälle unter Beteiligung von Radfahrern in einer fünfjährigen Langzeitanalyse mit über achthundert Radverkehrsunfällen (806) untersucht worden.

Auch die diesjährige Auswertung bestätigt das damalige Untersuchungsergebnis wieder sehr deutlich, nämlich welches hohe Gefährdungspotential für die Rad fahrenden Verkehrsteilnehmer besteht, auf links verlaufenden Radwegen unterwegs zu sein. Die Kraftfahrer achten insbesondere beim Rechtsabbiegen oder beim Verlassen von Grundstückszufahrten primär auf den von links kommenden Verkehr, links fahrende und somit aus der Sicht des Kraftfahrzeugführers sich von rechts nähernde Radfahrer werden dabei häufig nicht rechtzeitig genug wahrgenommen.

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

Radverkehrsunfalllage

Bei den 157 Unfällen des Jahres 2015 (2014 ▶ 169) waren insgesamt 162 Radfahrer beteiligt (2014 ▶ 186), es wurden 151 Verkehrsteilnehmer (144 Radfahrer) verletzt (2014 ▶ 160 Radfahrer), 7 Rad fahrende Personen erlitten dabei so schwere Verletzungen, dass mehrtägige Behandlungen in Krankenhäusern erforderlich wurden (2014 ▶ 13).

Die häufigsten Radverkehrsunfälle sind wie bisher auf der Ulzburger Straße [33 VU (2014 ▶ 25)] registriert worden. Positiv zu vermerken ist, dass seit der Inbetriebnahme der Signalanlage an der Einmündung zur Waldstraße nur zwei Radunfälle zu registrieren waren.

Bei der Benutzung links verlaufender Radwege – inklusive von entsprechend beschilderten – Radwegen sind aufgrund deutlich eingeschränkter Wahrnehmungen durch Autofahrer in den zurückliegenden Jahren regelmäßig hohe Unfallzahlen zu verzeichnen gewesen, im Jahre 2014 waren die Zahlen prozentual gleichbleibend: 62 Unfälle (2014 ▶ 67)].

In dieser Jahresstatistik sind 39 % (2014 ▶ 40 %) der Unfälle mit Beteiligung links fahrender Radfahrer ausgewiesen.

An Kreuzungen und Einmündungen ereignen sich nach wie vor sehr viele Unfälle [54 VU (2014 ▶ 68)]. 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 (2014 ▶ 27)], diese sind häufig so angelegt, dass ein ausfahrender Kraftfahrer erst dann ein ausreichendes Sichtfeld vorfinden kann, wenn sich ein Teil seines Fahrzeugs bereits auf dem Radweg befindet.

Der Anteil von Radverkehrsunfällen an der Gesamtlage

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

Hier wird deshalb auch auf die Zahlenwerte der Vorjahre zurückgegriffen.

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						
		2015	2014	2013	2012	2011	2010	Gesamt
↓	Fahrradunfälle	157	169	118	130	111	115	800
↓	Anteil in % am Gesamtunfallgeschehen des jeweil. Jahres	26,9 %	29,8 %	20,5 %	23,4 %	22,9 %	21,4 %	Ø 24 %
Personenschäden								
↓	Leichtverletzte Radfahrer	137	139	100	112	105	104	697
↓	Schwerverletzte Radfahrer	7	13	11	5	7	7	50
↓	Getötete Radfahrer	0	1	0	0	1 *(Pferd)	0	2
Art der Beteiligung								
↓	♠ / 🚲	5	6	2	2	6	3	24
↓	🚲 / 🚲	11	16	6	5	5	7	50
↑	🚗 / 🚲	107	104	90	101	84	92	578
↓	🚲 / -	34	43	20	22	15	13	147
(♠ / 🚲) = Fußgänger / Rad (🚲 / 🚲) = Rad / Rad (🚗 / 🚲) = Kfz / Rad (🚲 / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↓	Einmündung (ohne LSA)	46	59	45	44	31	53	278
↑	Grundstück	29	22	12	27	29	28	147
↓	Lichtsignalisierte Furt	8	17	18	16	14	10	83
↑	Fahrbahn	15	12	11	14	9	17	78
↓	Kreuzung (ohne LSA)	8	9	15	11	9	17	69
↓	Kreisverkehr	6	10	6	8	5	3	38

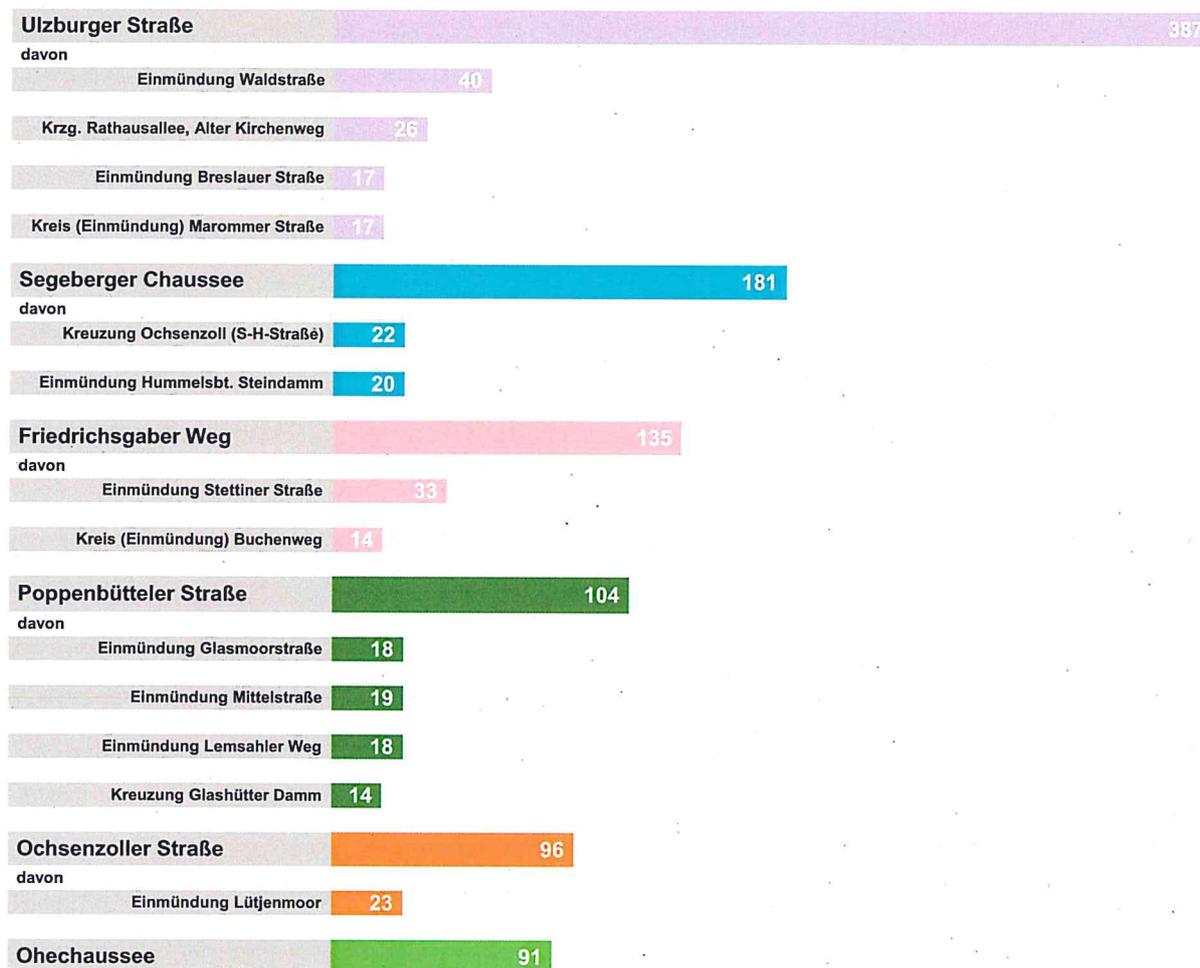
Die Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre) an den Radverkehrsunfällen

Die Bundesanstalt für das Straßenwesen (BASt) erhebt regelmäßig die regionale Verteilung von Kinderfahrradunfällen und veröffentlicht diese Zahlen in einem Kinderunfallatlas. Zum Vergleich die Zahlenwerte der Jahre 2010 bis 2015:

Trend	Verkehrsunfälle	Vergleich Vorjahre						
		2015	2014	2013	2012	2011	2010	Gesamt
↑	Fahrradunfälle mit Kindern	30	28	23	23	25	23	152
↑	Anteil in Prozent am Gesamtradunfallgeschehen	19,1 %	16,6 %	19,5 %	17,7 %	22,5 %	20,0 %	Ø 19 %
↑	Hauptursache durch Kind	21	20	12	9	12	7	81
Personenschäden von Kindern								
↑	Leichtverletzte Radfahrer	17	27	9	22	24	17	116
↔	Schwerverletzte Radfahrer	0	0	3	0	1	0	4
↔	Getötete Radfahrer	0	0	0	0	0	0	0
↓	☺ / ☺	1	2	1	0	0	1	5
↓	☺ / ☺	5	8	2	1	0	3	19
↑	☺ / ☺	17	10	16	18	22	12	95
↓	☺ / -	7	8	4	4	3	1	27
(☺ / ☺) = Fußgänger / Rad (☺ / ☺) = Rad / Rad (☺ / ☺) = Kfz / Rad (☺ / -) = Allein								
Hauptunfallörtlichkeiten								
↑	Krzg. / Einmdg. (ohne LSA)	8	3	9	11	7	6	44
↑	Grundstück	6	5	1	4	6	1	23
↓	Lichtsignalisierte Furt	1	5	2	1	2	1	12
↑	Fahrbahn	5	1	3	5	6	1	21
↓	Kreisverkehr	0	1	3	2	1	0	7
↑	Schulweg (mutmaßlich)	7	6	4	1	10	6	34

Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2000 – 2015 im Radverkehr

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



Kreisverkehrsplätze

An den 7 Kreisverkehrsplätzen ereigneten sich von 2000 – 2015 insgesamt 71 Unfälle mit Radfahrerbeteiligungen (Oadby-and-Wigston-Straße / Rantzauer Forstweg blieb bislang ohne Auffälligkeiten):



Ursachen der Radverkehrsunfälle

Insgesamt wurde im Berichtsjahr 2015 gegen 71 Radbeteiligte (bezeichnet als "Rad 01") (2014 ▶ 83) ein Tatvorwurf erhoben der als unfallursächlich anzusehen ist.

Das entspricht einem Anteil von 45 Prozent (2014 ▶ 49 % / 2013 ▶ 39 % / 2012 ▶ 35 % / 2011 ▶ 40 % / 2010 ▶ 30 % / 2009 ▶ 38 % / 2008 ▶ 45 % / 2007 ▶ 36 % / 2006 ▶ 30 % / 2005 ▶ 34 % / 2004 ▶ 36 % / 2003 ▶ 40 %) des gesamten Radunfallgeschehens.

In der Gegenrechnung bedeutet dies, dass im Hinblick auf das Verursacherprinzip in genau 55 Prozent der Fälle (2014 ▶ 51 % / 2013 ▶ 61 % / 2012 ▶ 65 % / 2011 ▶ 60 % / 2010 ▶ 70 % / 2009 ▶ 62 % / 2008 ▶ 55 % / 2007 ▶ 64 % / 2006 ▶ 70 % / 2005 ▶ 66 % / 2004 ▶ 64 % / 2003 ▶ 60 %) beim Unfallgegner das Hauptverschulden zu registrieren war.

Von diesem zuvor genannten 55prozentigen Anteil wurde in 45 Fällen (29 %) ein Mitverschulden der Radbeteiligten (bezeichnet als "Rad 02") festgestellt (2014 ▶ 57 = 34 % / 2013 ▶ 32 = 27 % / 2012 ▶ 44 = 34 % / 2011 ▶ 28 = 25 % / 2010 ▶ 40 = 35 % / 2009 ▶ 32 = 24 % / 2008 ▶ 51 = 34 % / 2007 ▶ 36 = 25 % / 2006 ▶ 32 = 30 % / 2005 ▶ 25 = 19 % / 2004 ▶ 32 = 24 % / 2003 ▶ 25 = 18 %).

Für das Berichtsjahr 2015 ist also in 74 % (2014 ▶ 85 %) der bekannt gewordenen Fälle den Radfahrern ein Verschulden oder Mitverschulden zu unterstellen, die Ursachen im Einzelnen lauten:

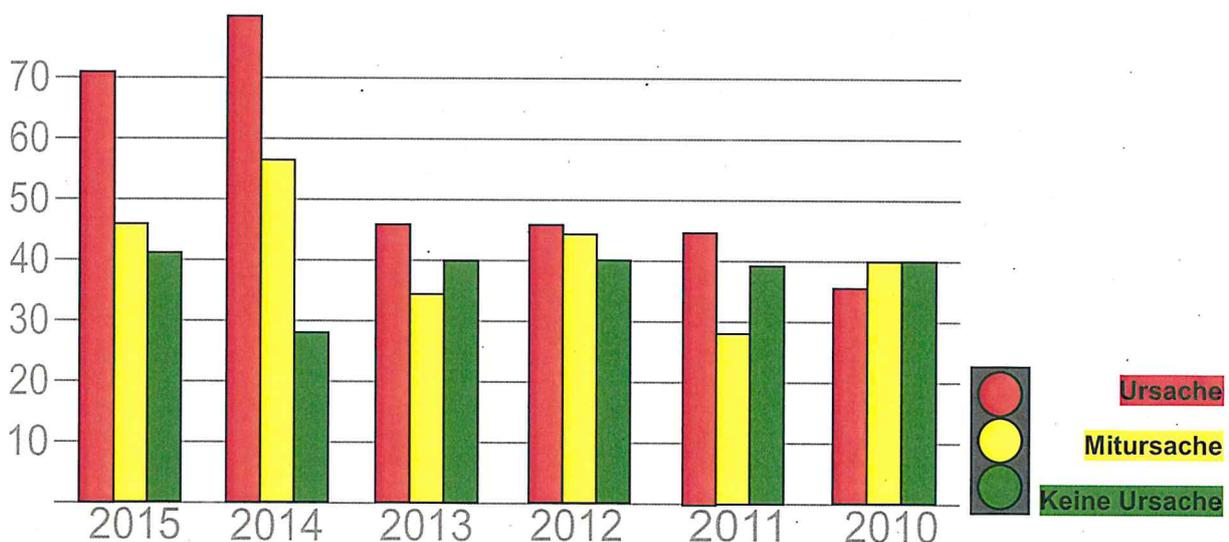
Kenn- ziffer	Bezeichnung der Unfallursache	2014		2015	
		Rad 01	Rad 02	Rad 01	Rad 02
01	Alkoholeinfluss	6	1	9	0
04	körperliche, geistige Mängel	1	0	0	0
10	verbotswidrige Benutzung des Radweges	8	46	10	34
11	Verstoß Rechtsfahrgebot	1	3	0	5
13	Geschwindigkeit	1	0	2	0
15	Bremsen ohne Grund	0	0	2	0
16	Unzulässiges Rechtsüberholen	0	0	0	0
22	Fehler beim Überholen (Abstand)	0	0	1	2
23	Fehler beim Überholtwerden	1	0	0	0
25	fehlende Ankündigung beim Ausscheren	0	0	0	0
27	Vorfahrtmissachtung ("rechts vor links")	0	0	1	0
28	Vorfahrtmissachtung ("Verkehrszeichenregelung")	2	0	5	0
31	Verkehrsregelung ("Lichtsignalanlage" oder Polizeiregelung)	1	0	1	0
35	Fehler beim Abbiegen	6	0	2	1
36	Fehler beim Wenden	0	0	0	0
37	Fehler beim Einfahren	4	0	7	0
42	Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	2	0	2	1
46	Missachtung Beleuchtungsvorschriften	0	0	0	0
48	unzureichende Ladungssicherung	0	0	0	0
49	Andere Fehler der Fahrzeugführer	49	6	28	1
50	Beleuchtungsmängel	1	1	0	1
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	0	0
	Gesamt	83	57	71	45

Trend Bet. 01	Jahr	Ursachenvergleich Vorjahre				
		Ursache Radfahrer	Mitursache Radfahrer	Zwischen- summe	Keine Ursache	Gesamt
↓	2015	71	45	116	41	157
↑	2014	83	57	140	29	169
↔	2013	46	32	78	40	118
↑	2012	46	44	90	40	130
↑	2011	44	28	72	39	111
↓	2010	35	40	75	40	115
	Gesamt	325	246	571	229	800
	Anteil in Prozent am Radunfallgeschehen	40,6 %	30,8 %	71,4 %	28,6 %	100 %

Ursachenampel nach Radfahrerverschulden

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

- die Radbeteiligten verantworten im Jahresmittel über 40 % der Fahrradunfälle
- ein Mitverschulden ist in knapp 31 % der Fälle gegeben
- insgesamt ist der Radfahrer an 7 von 10 Unfällen ursächlich beteiligt



Schlussbemerkung

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

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

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



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



Ihre Fragen und Anregungen richten Sie gerne an die

Polizei Norderstedt
22850 Norderstedt, Europaallee 24
Telefon 040 / 528 06 205 Telefax 040 / 528 06 209
E-Mail: kai.haedicke-schories@polizei.landsh.de