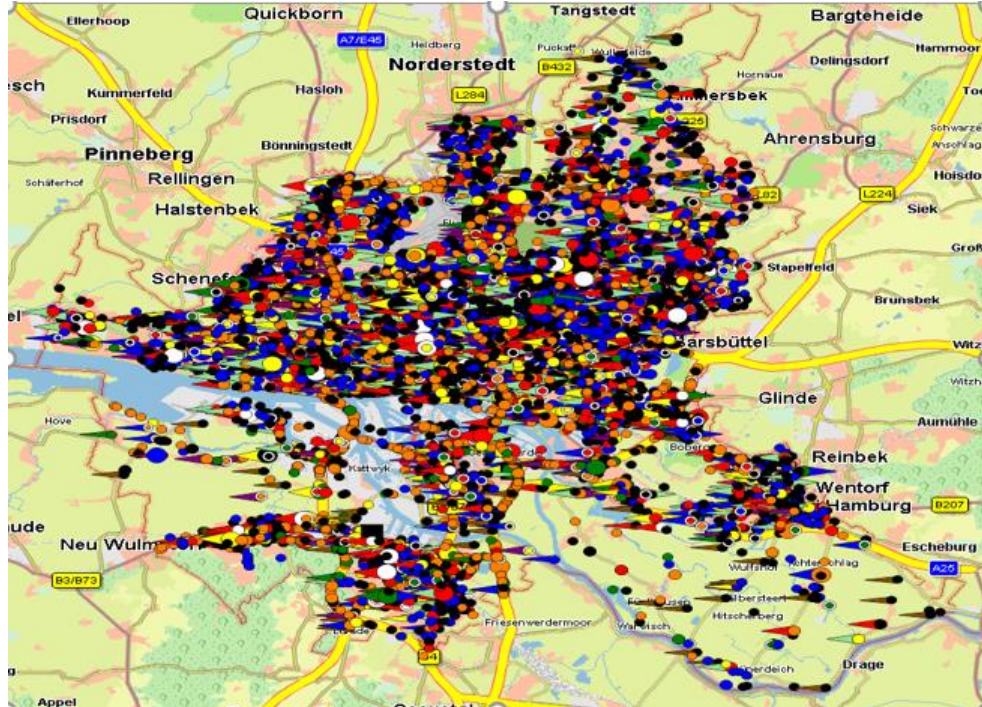


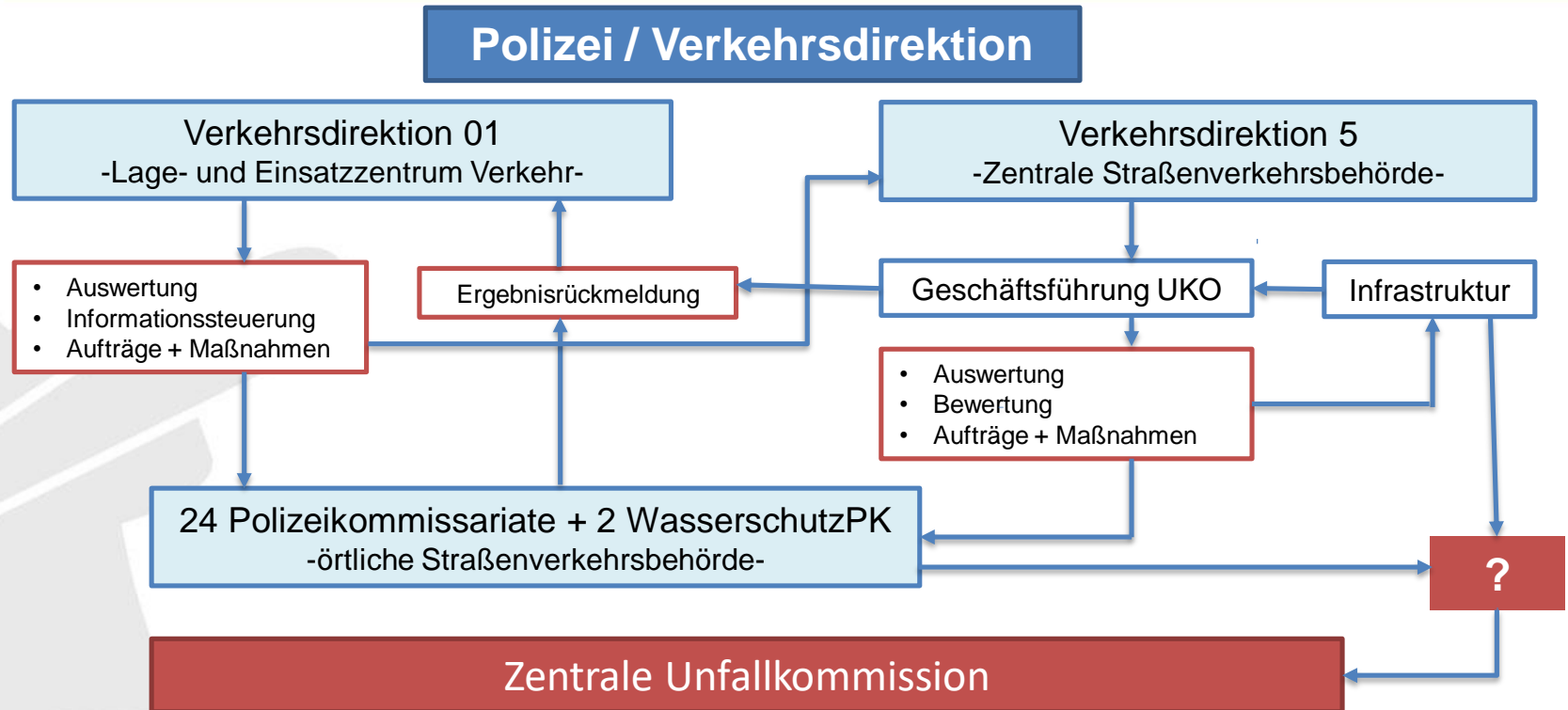


POLIZEI
Hamburg

Unfallkommission Hamburg



Unfallkommissionsarbeit -Struktur-





Örtliche Straßenverkehrsbehörden -Ressourcen-

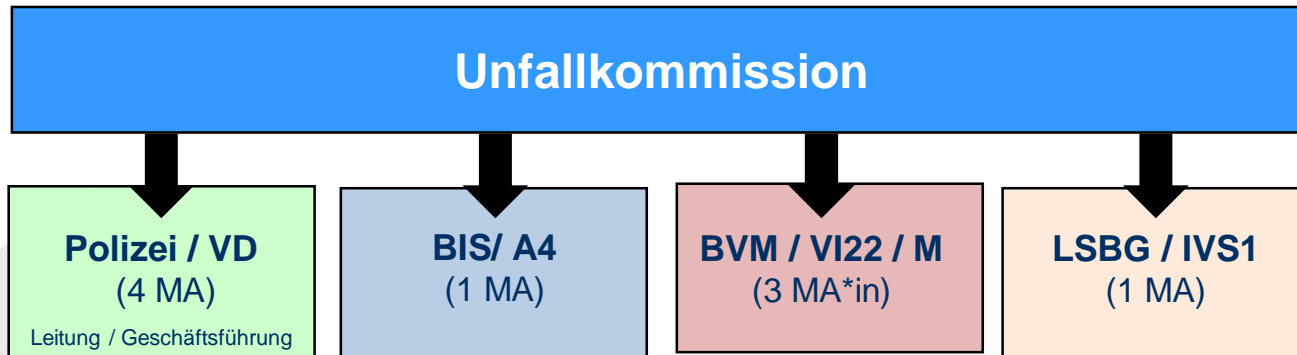
Durchschnittliche Mitarbeiterzahl: 2

Geplanter Zeitanteil gemäß
Personalschlüssel:
20 Stunden / MA / Monat

Fazit:
Tatsächlicher Zeitanteil liegt bei ca. 2
Stunden / MA / Monat. Nur
bedarfsorientierte Unterstützung der
UKO-Arbeit.



Mitglieder Unfallkommission



weitere Beteiligte zuständigkeits- / anlassbezogen

→ jeweiliger Vertreter der / des PK (örtl. StVB)

→ LSBG, Bezirk, HPA, ÖPNV, Ing.-Büros, Feuerwehr



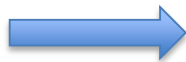
Unfallkommission -Arbeitszyklus-

Tagungsrythmus:
4x jährlich + anlassbezogen

Bearbeitete UHS:
Max. 2 pro Sitzung

Ergebnisbewertung:
UHS mit Millionenschäden werden seit Jahrzehnten erfolglos bearbeitet.

Fazit:
Mengenaufkommen kann quantitativ und qualitativ nicht bearbeitet werden.



Moderne Struktur schaffen

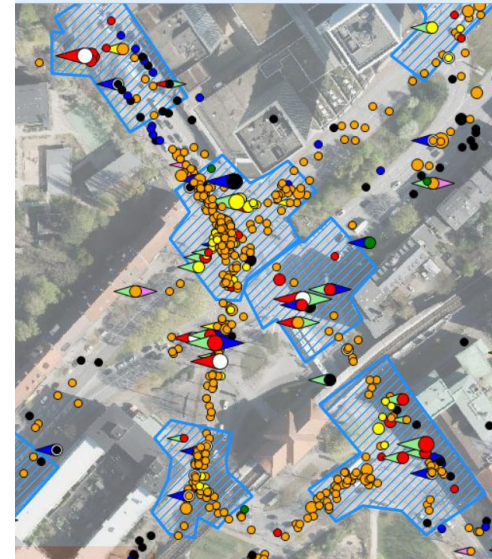


Wissenschaftliche Unterstützung



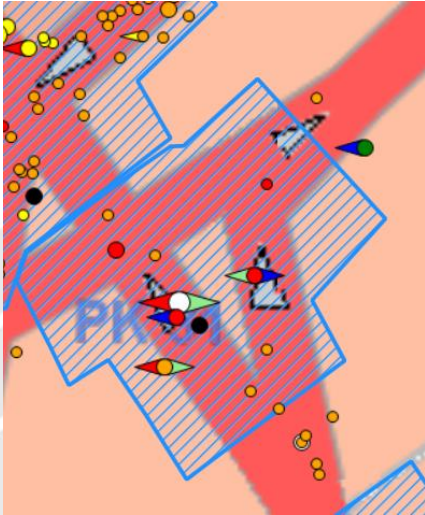
Erste Erkenntnisse

Wissenschaftliche Betrachtung -Erkenntnisse-



Ausgangsbeispiel

Polygone zu MUko / EUSKA -Unterschiede-



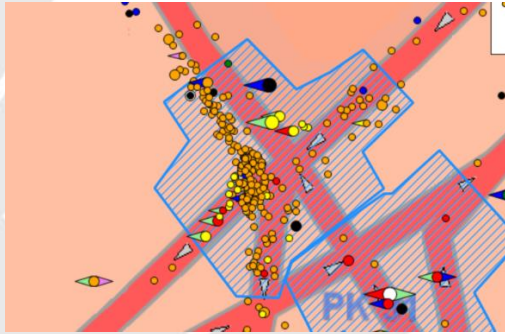
alt



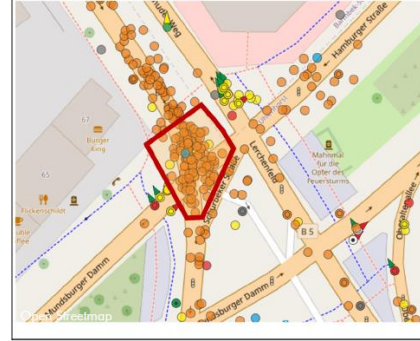
neu



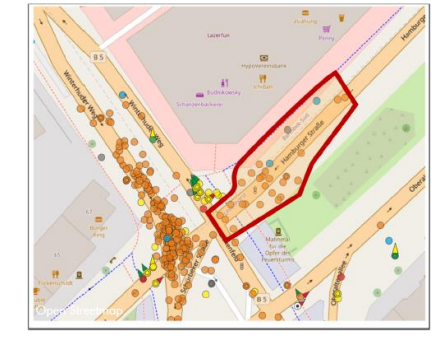
Polygone zu MUko / EUSKA -Unterschiede-



alt



neu





Erweiterung des Betrachtungsraums



alt



neu

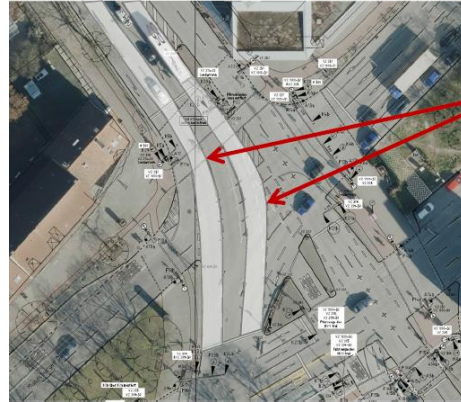
Klarheit der Verkehrsführung



Maßnahmen:

- 1 Fahrspur geradeaus, Sonderfahrspur Bus (links), markiert, ÖV-Signal
- 1 Fahrspur halbrechts (B5, ...)
- 1 Fahrspur halbrechts (Elbbrücken, BAB, ...)
- 1 Fahrspur Rechtsabbieger (Centrum)

Achtung: Im Bestand ist die optische Leitung von der äußeren linken Fahrspur äußerst fehleranfällig. Optisch wird der Blick in die feindliche benachbarte Fahrspur geführt, das kann intuitiv insbesondere bei Anfahrtsituationen einen unbeabsichtigten Fahrstreifenwechsel erzeugen. Die „Sonderfahrspur Busspur“ unterbindet das.



Maßnahmen:

- **Verdeutlichung der Spurführung durch unterschiedlichen Asphalt oder Nagelköpfe/Rüttelmarkierung denkbar**

- Neuordnung von Fahrbeziehungen und Fahrstreifen
- Beschriftung von Fahrstreifen auf dem Asphalt ⇒ In HH bisher unüblich bzw. nur vereinzelt
- Unterschiedlicher Asphalt ⇒ Problematisch bei Arbeiten von Leitungsträgern / kostenintensiv / Verkehrsfluss länger gestört

Erste Zwischenbewertung

- sehr kleinteilige unterteilte Betrachtung des Verkehrsraums
- Einbeziehung einer Vielzahl von Parametern
- Vornahme bundesweiter Vergleiche
- hoher Zeitaufwand