



Verkehrssicherheitsbericht für die Landeshauptstadt Kiel 2010

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachstehend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2010 für die Landeshauptstadt Kiel vor:

Die Verkehrslage war geprägt von teilweise extremen Witterungsbedingungen in den Monaten Januar, Februar und Dezember. Dieses blieb nicht ohne Auswirkungen auf das Unfallgeschehen, das insgesamt deutlich angestiegen ist.

Allerdings hatten die extremen Witterungsbedingungen auch positive Folgen. So sind die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern und Radfahrern deutlich zurückgegangen und befinden sich auf neuen Tiefständen. Dieses wirkte sich auch positiv auf die Gesamtzahl der Verletzten aus. Derartige Entwicklungen sind angesichts der witterungsbedingten Ausnahmesituation jedoch nicht als Trend anzusehen.

Besonders erfreulich ist der deutliche Rückgang bei den Unfällen mit Kinderbeteiligung. Hier verzeichneten wir den niedrigsten Stand seit 20 Jahren.

Bei den Unfällen unter Alkoholeinfluss setzte sich der langjährig rückläufige Trend fort. Auch hier wurden historisch niedrige Zahlen festgestellt. Dagegen ist die Zahl der festgestellten folgenlosen Trunkenheitsfahrten nahezu konstant geblieben. Die Anzahl der folgenlosen Fahrten unter Drogeneinfluss – ein Bereich, in dem in den letzten Jahren starke Zuwächse zu verzeichnen gewesen sind - ist erstmalig wieder deutlich zurückgegangen.

Die Polizeidirektion Kiel wird auch in diesem Jahr versuchen, durch Präventionsarbeit und Verkehrsüberwachung die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die besondere Schwerpunktsetzung, auch auf Landesebene, liegt bei der Alkohol- und Drogenfeststellung.

Kiel, im März 2011



Thomas Bauchrowitz

Leiter der Polizeidirektion Kiel

Herausgeber:

Polizeidirektion Kiel | Gartenstraße 7, 24103 Kiel | Ansprechpartner: Stefan Kalinowski, Tel.: 0431 / 160 – 2130, E-Mail: Kiel.PD@polizei.landsh.de | Die Polizeidirektion im Internet www.polizei.schleswig-holstein.de. Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Polizeidirektion Kiel herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Personen, die Wahlwerbung oder Wahlhilfe betreiben, im Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Polizeidirektion Kiel zu Gunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Auf eine geschlechterspezifische Unterscheidung und Darstellung wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort / Impressum.....	2
Inhaltsverzeichnis	3
1 Verkehrsunfallgeschehen.....	4
1.1 Verkehrsunfälle	4
1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung.....	5
1.3 Verletzte Personen.....	6
2 Besondere Verkehrsarten	7
2.1 Lkw und Busse.....	7
2.2 Motorisierte Zweiradfahrer.....	10
2.3 Radfahrer	12
2.4 Fußgänger.....	14
2.5 Kinderunfälle	15
2.6 Seniorenunfälle	18
3 Unfalluntersuchung	19
3.1 Unfallursachen	19
3.2 Altersspezifika	20
4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr.....	21
4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss	21
4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss.....	23
5 Sonstige Verkehrsverstöße	25
5.1 Ordnungswidrigkeiten.....	25
5.2 Straftaten.....	25
6 Unfallhäufungsstellen.....	26

1 Verkehrsunfallgeschehen

1.1 Verkehrsunfälle / Kfz-Bestand

Die Zahl der von der Polizei registrierten Unfälle hat im Jahre 2010 gegenüber dem Vorjahr um 6,2 Prozent zugenommen. Die Steigerung erfolgte überwiegend in der so genannten „S3 Kategorie“.

Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind um 11,1 Prozent zurückgegangen.

Verkehrsunfälle

	2010	2009	%
gesamt	6610	6222	6,2
qualifizierte VU	1353	1478	-8,5
mit Personenschaden (P)	917	1032	-11,1
mit Straftaten (S1)	89	104	-14,4
mit bedeutenden Owik (S2)	347	342	1,5
sonstige (S3)	5257	4744	10,8

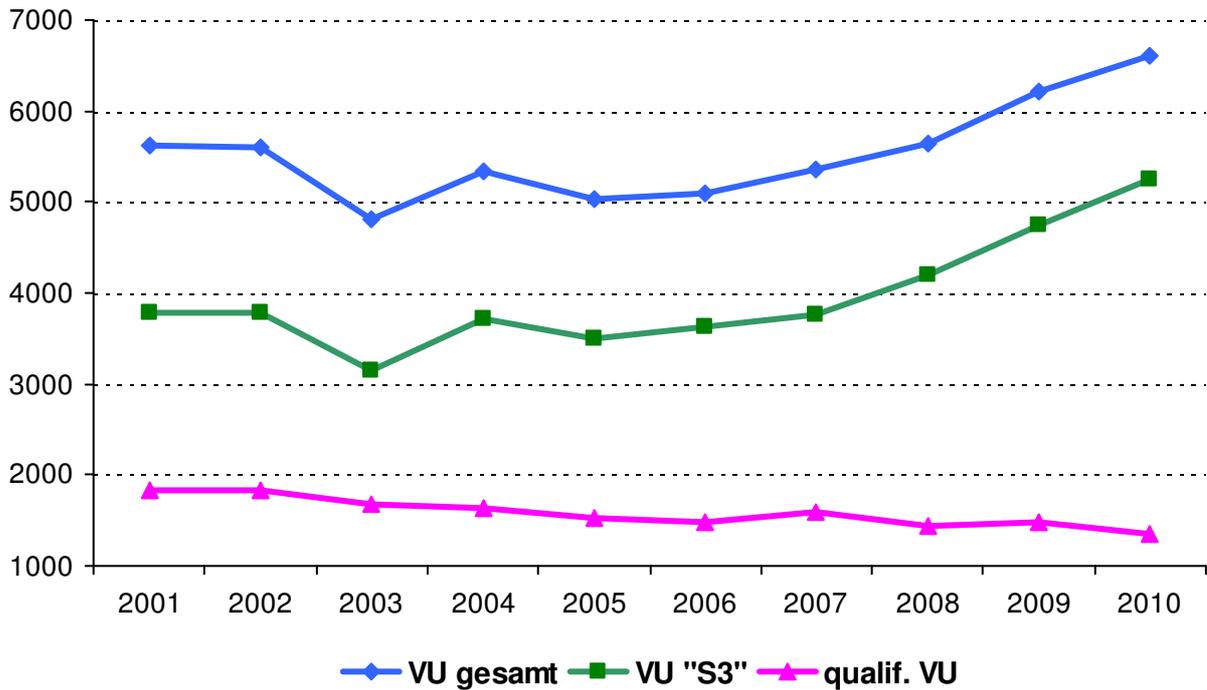
Unfallkategorien:

- P:** Unfall, bei dem mindestens eine Person verletzt oder getötet wurde
- S1:** Unfall ohne Personenschaden, für den eine Straftat (z.B. Trunkenheit im Verkehr) ursächlich war
- S2:** Unfall ohne Personenschaden, für den eine bedeutende Ordnungswidrigkeit (z.B. Vorfahrtmissachtung, Rotlichtmissachtung) ursächlich war
- S3:** alle übrigen Unfälle (keine polizeiliche Aufnahme)

Kfz-Bestand/Einwohner

	2010	2009	%
Kfz mit amtl. Kennzeichen	112 345	110 411	1,8
Einwohner	237 174	237 579	-0,2

VU-Entwicklung über 10 Jahre



1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung.

Im Jahr 2010 sind zwei (Vorjahr: drei) Personen tödlich verunglückt.

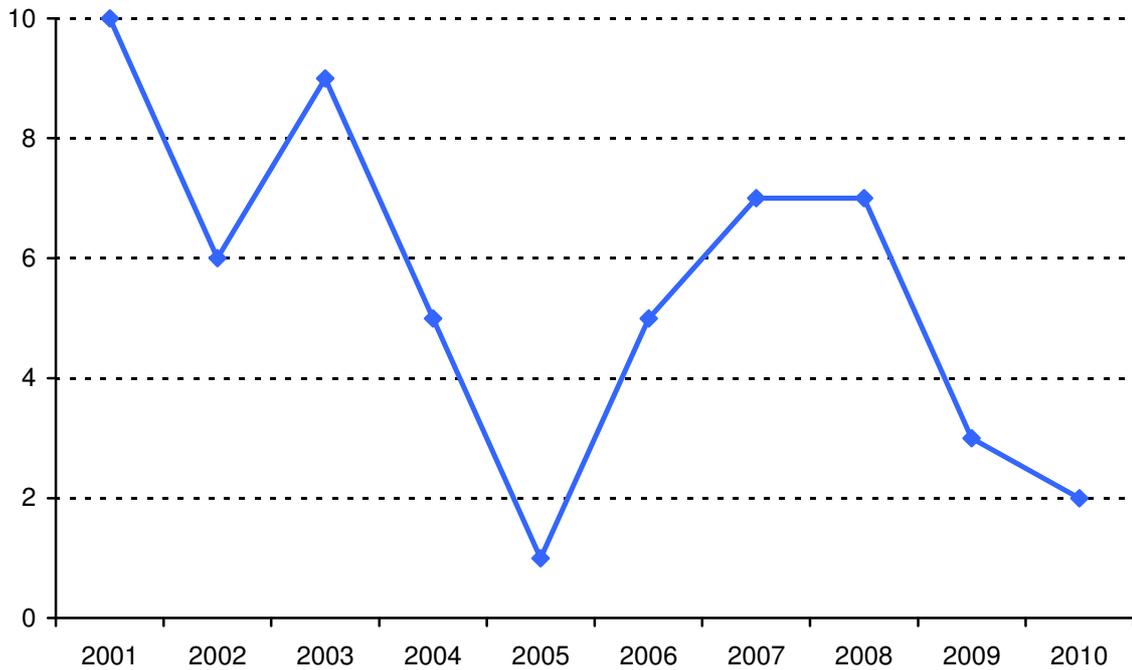
Eine 73jährige Fußgängerin wurde beim Überqueren der Brunswiker Straße von einem Pkw erfasst und starb eine Woche später an ihren Verletzungen.

Ein 31jähriger Radfahrer geriet auf der Holtenauer Hochbrücke Fahrtrichtung Süden mit seinem Rennrad gegen das rechtsseitig verlaufende Brückengeländer und stürzte von der Brücke.

getötete Personen

	2010	2009
gesamt	2	3
mot. Zweiradfahrer	0	2
Pkw	0	1
Radfahrer	1	0
Fußgänger	1	0

getötete Personen im 10-Jahresvergleich



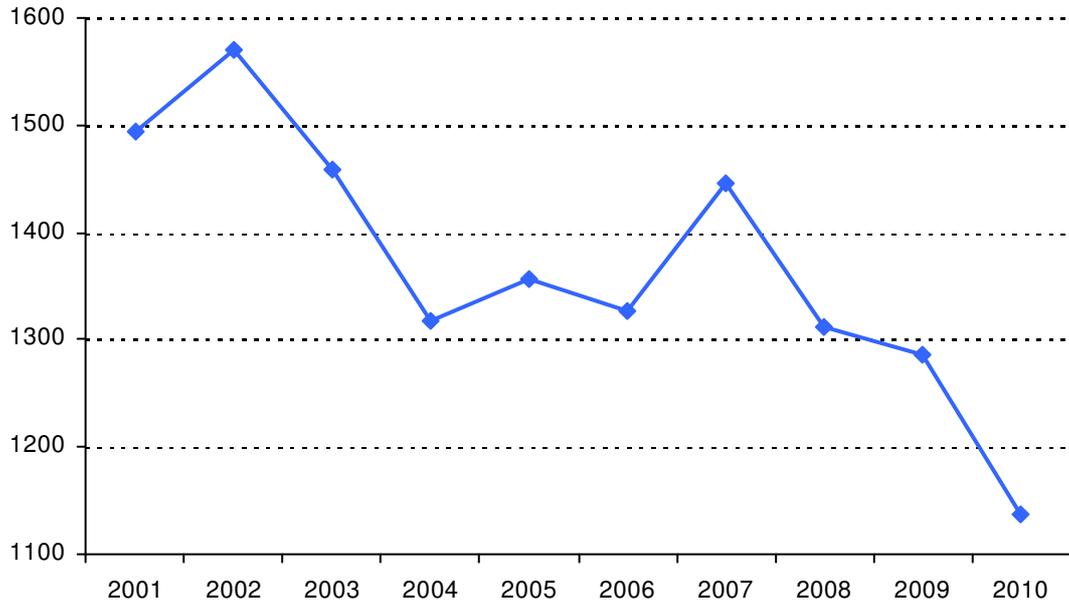
1.3 Verletzte Personen

Die Zahl der Verletzten hat gegenüber dem Vorjahr abgenommen und befindet sich auf dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre. Bei den nachfolgend dargestellten „ungeschützten“ Verkehrsteilnehmern hat die Zahl in allen Bereichen, außer bei den Fußgängern abgenommen.

verletzte Personen im Straßenverkehr

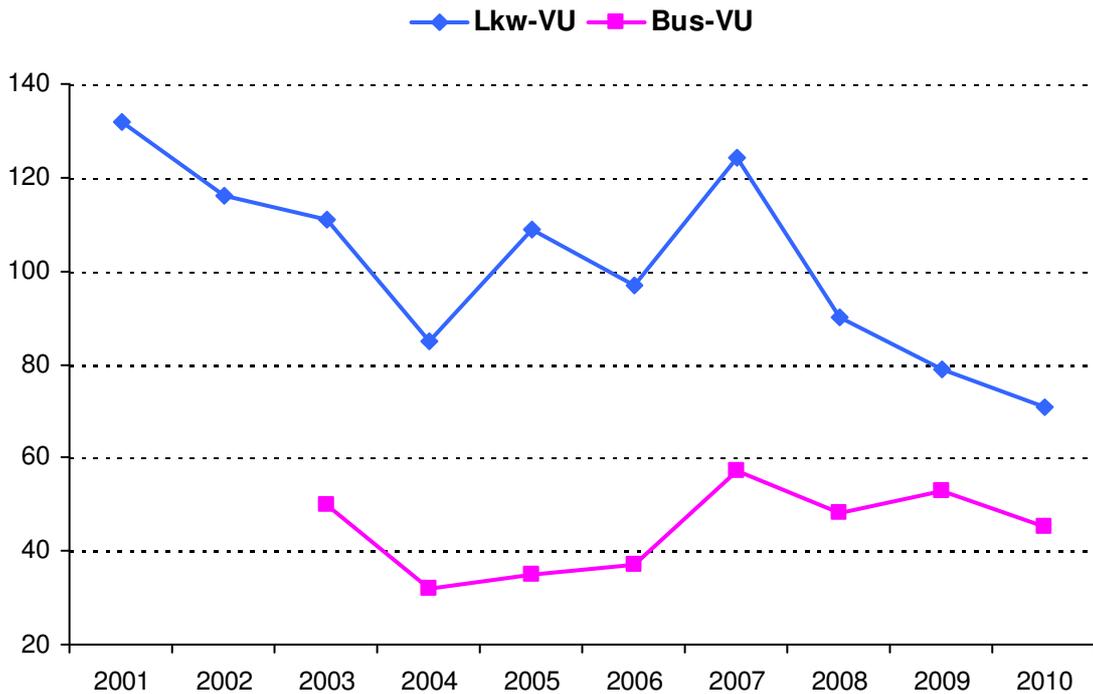
	2010	2009	%
gesamt	1137	1285	-11,5
Radfahrer	322	378	-14,8
Zweiradfahrer (mot.)	94	161	-41,6
Fußgänger	114	111	2,7

Verletzte im 10-Jahresvergleich



2 Besondere Verkehrsarten

2.1 Lkw und Busse



Lkw-Unfälle

	2010	2009	%
Gesamt	71	79	-10,1
Verletzte bei Lkw-Unfällen	57	64	-10,9
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	0	-/-
von Lkw-Fahrern verursachte VU	55	57	-3,5

Die Zahl der Lkw-Unfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozent zurückgegangen und befindet sich auf dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre.

Zu den hier untersuchten Lkw gehört auch die so genannte „Sprinter-Klasse“ (Lkw bis 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse, ohne Geschwindigkeitsbeschränkung).

Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben 77,5 (Vorjahr 72,2) Prozent der Lkw-Fahrer die Unfälle, an denen sie beteiligt waren, selbst verursacht.

Lkw-Unfälle, Hauptursachen der Lkw-Fahrer

	2010	2009
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens	16	11
Fehler beim Abbiegen	9	5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6	9
Vorfahrtmissachtung	5	10
Abstand	4	10
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	2

Lkw-Unfälle, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2010	2009
Nichtbeachtung der Vorfahrt	3	6
Alkohol-/ Drogeneinfluss	3	2
Abstand	2	5
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens	2	2
Fehler beim Abbiegen	2	2
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	3
Rotlichtmissachtung	0	2

Bus-Unfälle

	2010	2009	%
gesamt	45	53	-15,1
Verletzte	53	77	-31,2
von Busfahrern verursachte VU	13	11	18,2

Die Zahl der Busunfälle ist rückläufig. Bei der differenzierten Erfassung nach Linien- bzw. Reisebussen stellte sich heraus, dass nur bei zwei Unfällen ein Reisebus beteiligt gewesen ist (Vorjahr: drei). Insgesamt wurden 28,9 Prozent der Unfälle von Busfahrern selbst verursacht (Vorjahr: 20,8).

Bus-Unfälle Hauptursachen der Busfahrer

	2010	2009
Bus allein beteiligt, Fahrgast gestürzt / verletzt	3	3
Fehler beim Abbiegen	2	3

Bus-Unfälle, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

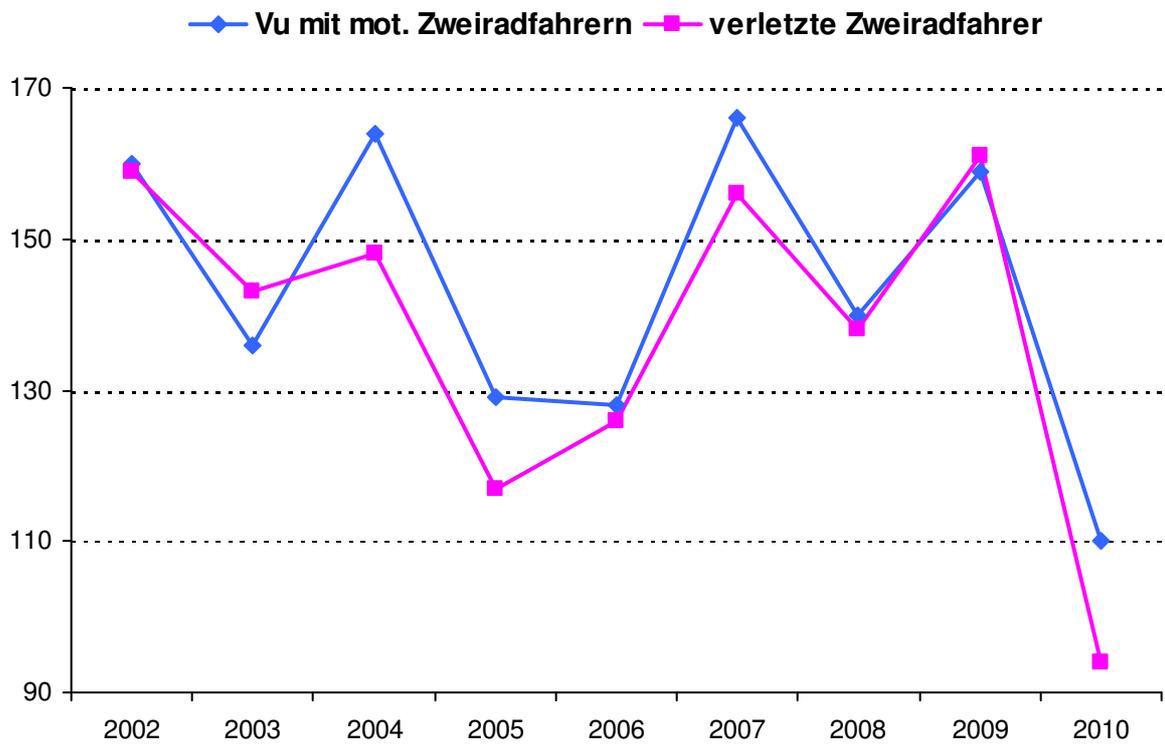
	2010	2009
Fehler beim Abbiegen	6	6
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens	5	4
Nichtbeachtung der Vorfahrt	4	10
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	3	6
falsches Verhalten der Fußgänger	3	5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	2	1
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	1

2.2 Motorisierte Zweiradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrer ist deutlich zurückgegangen. Dieses ist zumindest teilweise auf die extremen Witterungsbedingungen in den Wintermonaten zurückzuführen, in denen diese Verkehrsart kaum noch auf der Straße anzutreffen war.

Die abnehmenden Zahlen beziehen sich auf motorisierte Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen, sowie auf Zweiräder mit Versicherungskennzeichen.

Zweiradfahrer haben im vergangenen Jahr 45,5 (Vorjahr: 49,7) Prozent der Unfälle selbst verursacht. Dabei standen fünf Motorradfahrer unter Alkoholeinfluss (Vorjahr:8).



Zweirad-Unfälle

	2010	2009	%
Gesamt	110	159	-30,8
Zweiräder mit amtl. Kennz.	61	81	-24,7
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	49	78	-37,2
getötete Zweiradfahrer	0	2	-100
verletzte Zweiradfahrer	94	161	-41,6
davon verletzte Mitfahrer	6	6	0
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	50	79	-36,7

Zweirad-VU, Hauptursachen der Zweiradfahrer

	2010	2009
Geschwindigkeit	29	27
Abstand	6	8
Alkoholeinfluss	5	8
Vorfahrt	4	3
Fehler beim Abbiegen	2	1

Zweirad-VU, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2010	2009
Fehler beim Abbiegen	15	26
Nichtbeachtung der Vorfahrt	9	13
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	6	14
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6	8
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens	3	10
Abstand	3	2
Alkohol / Drogen	3	2
falsches Verhalten der Fußgänger	3	0
Rotlichtmissachtung	2	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	2	1

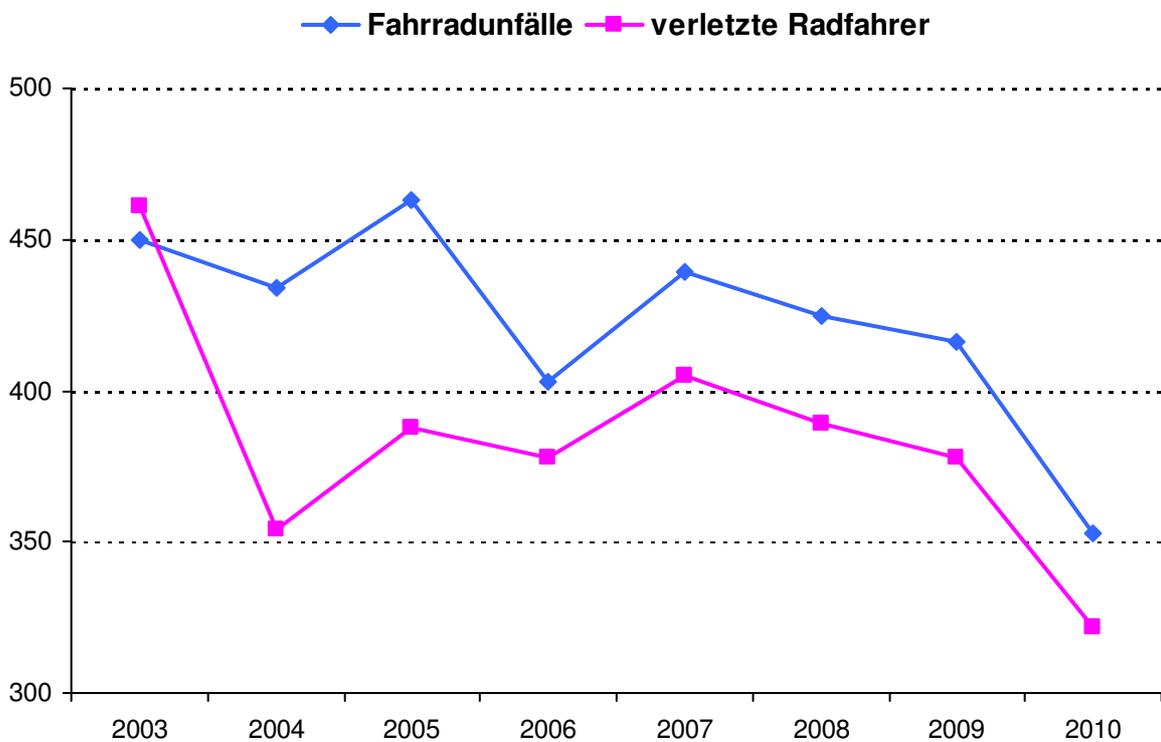
2.3 Radfahrer

Die Anzahl der Fahrradunfälle befinden sich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Kiel hat der Fahrradverkehr derzeit einen Anteil von etwa 21 Prozent am innerstädtischen Verkehrsaufkommen (bundesweiter Durchschnitt ca. neun Prozent). Von den Fahrradunfällen wurden 44,2 (Vorjahr: 41,8) Prozent durch Radfahrer selbst verursacht. In 58 Fällen verunglückten Radfahrer allein – 16,4 (Vorjahr: 15,4) Prozent.

Aufgrund des besonderen Verletzungsrisikos für Radfahrer sind die Unfallursachen differenziert ausgewertet worden nach:

Haupt- und Mitursachen der Radfahrer, sowie Hauptursachen anderer Fahrzeugführer.

Die Polizeidirektion Kiel wird auch in diesem Jahr mit Aufklärungsmaßnahmen und Kontrollen versuchen, die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Als Basis für die Zusammenarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs dient das von der Stadt Kiel eingerichtete Fahrradforum, in dem neben weiteren Institutionen auch die Polizeidirektion Kiel ständig vertreten ist.



Fahrrad-Unfälle

	2010	2009	%
Gesamt	353	416	-15,1
verletzte Radfahrer	322	378	-14,8
getötete Radfahrer	1	0	-/-
von Radfahrern verurs. VU	156	174	-10,3

Hauptursachen der Radfahrer

	2010	2009
Alkoholeinfluss	23	25
nicht angepasste Geschwindigkeit	20	15
Einfahren	13	13
Rotlicht	12	14
Rechtsfahrgebot	3	9

Mitursachen der Radfahrer

	2010	2009
falsche Fahrbahnbenutzung	36	55
Alkoholeinfluss	4	4
Beleuchtungsmängel	2	3
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	1

Hauptursachen der Kfz-Führer

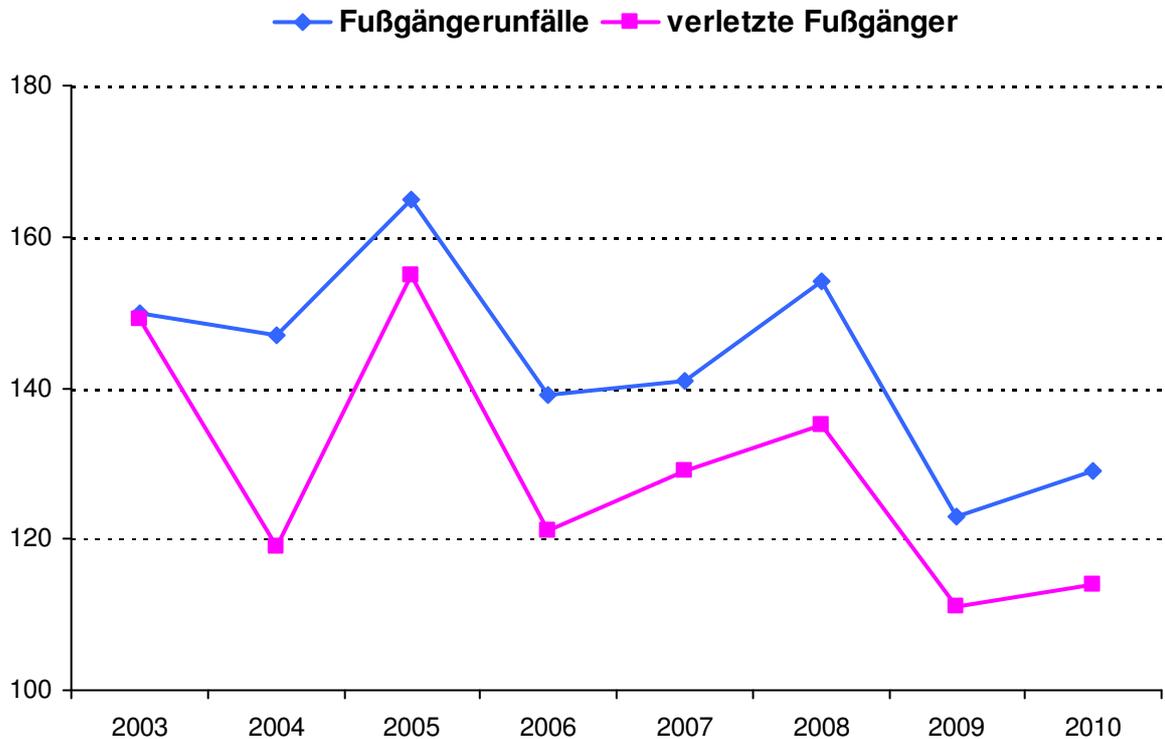
	2010	2009
Fehler beim Abbiegen	68	100
Vorfahrtmissachtung	53	56
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	29	44
Fehler beim Ein- u. Aussteigen	12	7
Rotlichtmissachtung	5	6
Alkohol	4	3

2.4 Fußgänger

Fußgänger-Unfälle

	2010	2009	%
Gesamt	129	123	4,9
getötete Fußgänger	1	0	-/-
verletzte Fußgänger	114	111	2,7
von Fußgängern verurs. VU	49	44	11,4

Die Zahl der Fußgängerunfälle hat gegenüber dem sehr niedrigen Stand des Vorjahres um 4,9 Prozent zugenommen. Fußgänger haben in 38,0 (Vorjahr: 35,8) Prozent der Fälle den Unfall überwiegend selbst verursacht.



Hauptursachen der Fußgänger

	2010	2009
falsches Verhalten der Fußgänger beim Überschreiten d. Fahrbahn	29	34
Missachtung des Rotlichts	9	4
Alkoholeinfluss	1	2

Hauptursachen der Fzg-Führer

	2010	2009
falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen	19	23
falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	13	8
falsches Verhalten ggü Fußgängern an Fußgängerfurten	12	18
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6	7
falsche Fahrbahnbenutzung	5	5
Rotlicht	5	2
Alkohol / Drogen	3	2

2.5 Kinderunfälle

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (unter 15 Jahren) hat gegenüber dem Vorjahr deutlich abgenommen. Dabei wurden 64 (95) Kinder als Fußgänger, Radfahrer oder Mitfahrer verletzt.

Kinderunfälle, verletzte Kinder

	2010	2009	%
gesamt	74	95	-22,1
verletzte Kinder	64	95	-32,6

Kinder-VU, Hauptursachen der Fzg.-Führer

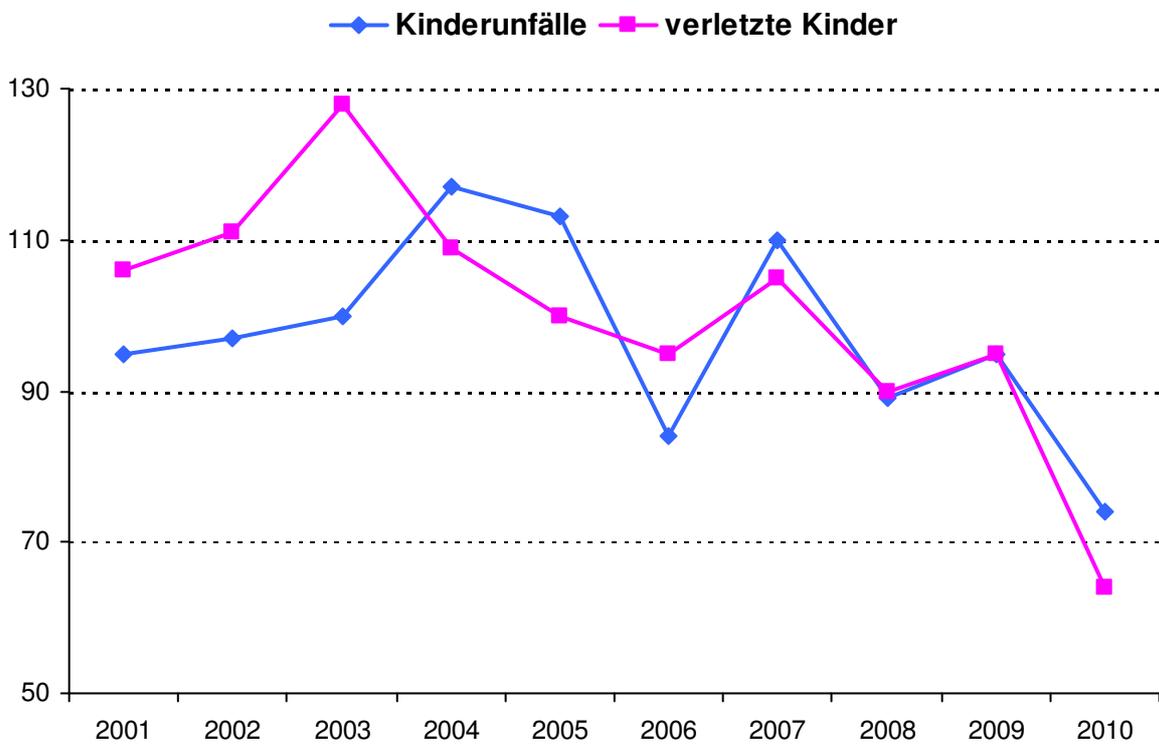
	2010	2009
von Fzg.-Führern verursachte. VU	36	47
Fehler beim Abbiegen	8	12
Vorfahrtmissachtung	5	9
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	5	3
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	4	8

Kinder-VU, Mitursachen der Kinder

	2010	2009
von Kindern mitverursachte VU	6	17
Benutzung des falschen Radweges	3	9
Sonstige	3	2
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	0	6

Kinder-VU, Hauptursachen der Kinder

	2010	2009
von Kindern verursachte VU	28	25
Alleinunfälle (als Radfahrer)	10	7
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	8	6
Einfahren auf Fahrbahn	3	2



Unfälle mit aktiver Verkehrsbeteiligung von Kinder (Radfahrer und Fußgänger):

Die 64 (Vorjahr: 72) Kinderunfälle mit aktiver Beteiligung von Kindern (ohne Kinder als Mitfahrer) wurden besonders ausgewertet nach:

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer, sowie Mit- und Hauptursachen der Kinder.

In 36 Fällen wurde der Unfall überwiegend von anderen Fahrzeugführern verursacht. In 6 Fällen haben Kinder durch ihr Verhalten den Unfall mit verursacht und in 28 Fällen haben Kinder den Unfall überwiegend selbst verursacht – 40,6 (Vorjahr: 26,3) Prozent.

Die meisten Kinder wurden wieder als Radfahrer verletzt: 51,6 (Vorjahr: 43,6) Prozent. Davon sind mit 25 Verletzten besonders die 10 – 14-Jährigen betroffen.

Hier sind einerseits die Eltern gefordert, die darauf achten müssen, dass die Kinder nur im Rahmen ihrer Fähigkeiten und mit entsprechender Ausrüstung als Radfahrer am Verkehr teilnehmen. Andererseits hat sich **jeder Fahrzeugführer gegenüber Kindern so zu verhalten, dass eine Gefährdung ausgeschlossen ist – § 3 (2 a) StVO.**

Kinder - Unfallbeteiligung

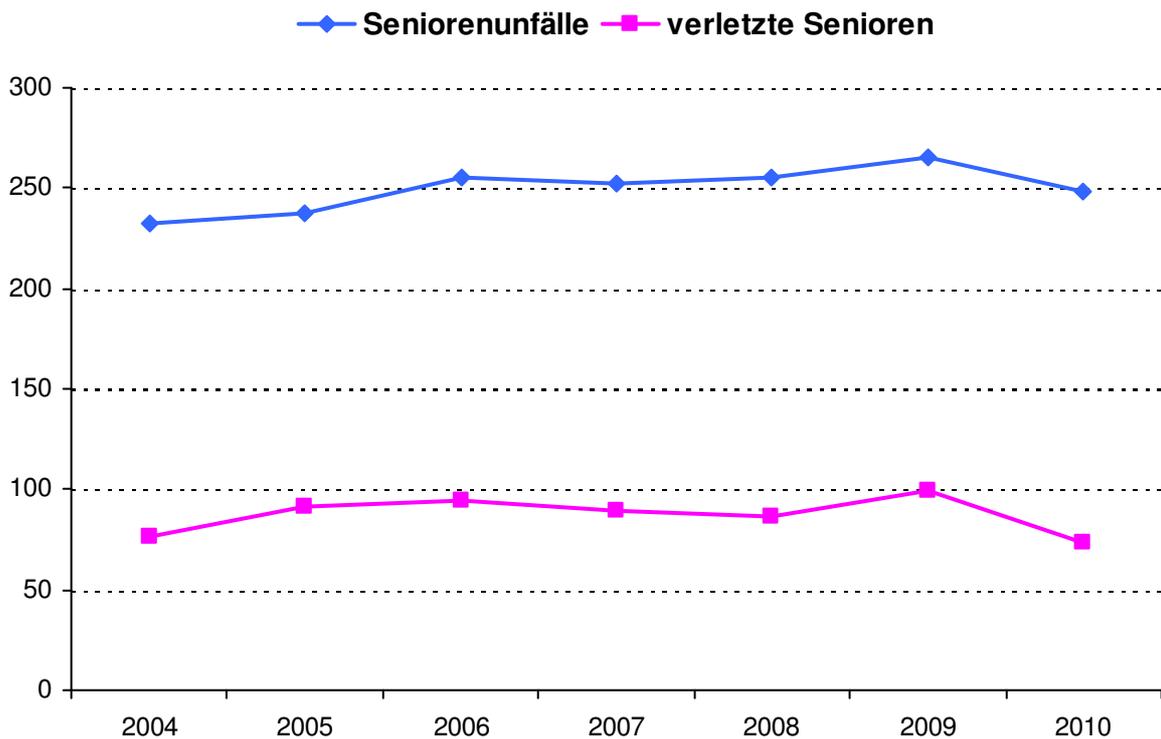
	2010	2009	%
verletzte Kinder	64	95	-32,6
Fußgänger gesamt	21	21	0,0
unter 6 Jahre	1	2	-50,0
6 – 10 Jahre	11	12	-8,3
10 – 14 Jahre	9	7	28,6
Radfahrer gesamt	33	41	-19,5
unter 6 Jahre	1	0	-/-
6 – 10 Jahre	7	6	16,7
10 – 14 Jahre	25	35	-28,6
Mitfahrer gesamt	10	33	-69,7
unter 6 Jahre	4	10	-60,0
6 – 10 Jahre	0	8	-100
10 – 14 Jahre	6	15	-60,0

2.6 Senioren-VU

Als „Senioren-VU“ werden Unfälle bezeichnet, an denen Personen ab 65 Jahren aktiv (als Fahrzeugführer oder Fußgänger) beteiligt gewesen sind.

Die Auswertung bezieht sich nur auf die von der Polizei aufgenommenen qualifizierten Verkehrsunfälle – ohne die so genannten „S 3 Unfälle“.

Bei den Seniorenunfällen wurden 63,7 (Vorjahr: 60,4) Prozent von Senioren selbst verursacht.



Senioren-VU (65+)

	2010	2009	%
gesamt	248	265	-6,4
getötete Senioren	1	2	-50,0
verletzte Senioren	74	99	-25,3
von Senioren verursachte VU	158	160	-1,3

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher

	2010	2009	%
Pkw	131	134	-2,2
Fahrrad	10	15	-33,3
mot. Zweirad	6	4	50,0
Fußgänger	7	3	133,3
Lkw	1	1	0,0

**VU-Beteiligung der Senioren
als Nichtverursacher**

	2010	2009	%
Pkw	55	71	-22,5
Fußgänger	15	14	7,1
Fahrrad	12	32	-62,5
mot. Zweirad	5	7	-28,6
Lkw	0	2	-100,0

**Senioren-VU, Hauptursachen
der Senioren (aktiv)**

	2010	2009
von Senioren verursachte VU	158	160
Nichtbeachtung der Vorfahrt	33	34
Fehler beim Abbiegen	26	31
Abstand	12	13
Rotlichtmissachtung	12	12
Ein-/Anfahren in den fließenden Verkehr	12	8
Nichtangepasste Geschwindigkeit	11	3
Alkohol	8	11
Fehler beim Rückwärtsfahren	4	8

3 Unfalluntersuchung

3.1 Unfallursachen

Ausgewertet wurden hier nur die von der Polizei aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle, das sind Unfälle mit Verletzten / Getöteten und Unfälle mit Straftaten oder bedeutenden Ordnungswidrigkeiten, so genannte qualifizierte Verkehrsunfälle.

Die drei Hauptunfallursachen waren: „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren“, „Vorfahrtverletzung“ und „nicht angepasste Geschwindigkeit“.

An vierter Stelle rangiert der zu geringe Sicherheitsabstand vor dem Alkohol- und Drogeneinfluss. In der Unfallursache fünf sind 15 Fälle von Drogeneinfluss enthalten. (Vorjahr: 23).

Hauptunfallursachen

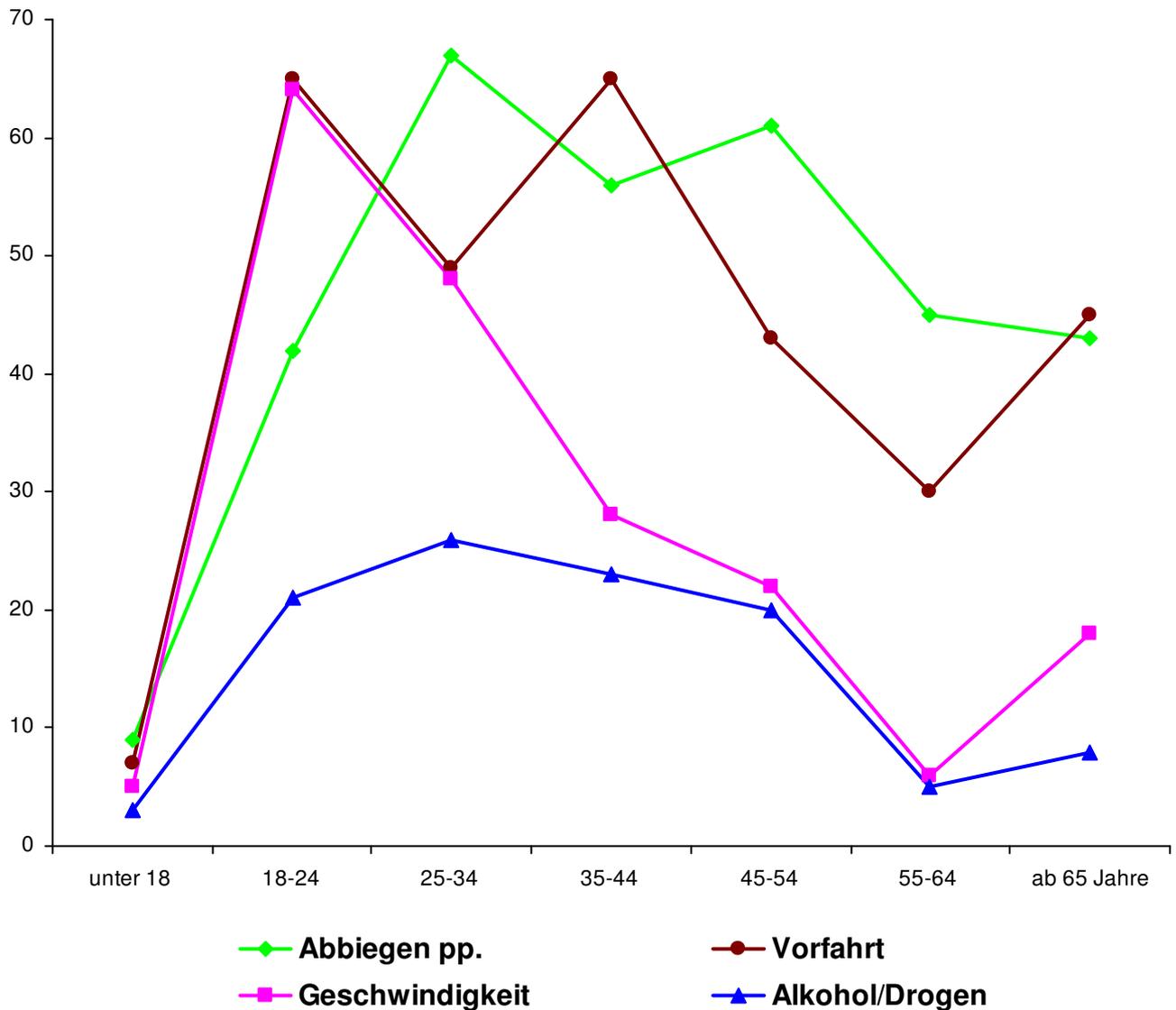
	2010	2009
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren (Nr. 35-37 lt. Ursachenverzeichnis)	355	428
Vorfahrt (27-33)	322	336
nicht angepasste Geschwindigkeit (12,13)	206	203
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	176	172
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	125	154

3.2 Altersspezifika

In dem Diagramm wird der Zusammenhang zwischen den drei häufigsten Unfallursachen und dem Lebensalter dargestellt. Verkehrsunfälle mit Unfallflucht wurden nur berücksichtigt, wenn das Lebensalter bekannt war.

Bei den 18–24jährigen ist die „Vorfahrtmissachtung“ Unfallursache Nummer eins, dicht gefolgt von der zu hohen Geschwindigkeit. Vom 25.-34. Lebensjahr wird das „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren pp“ zum Problem.

Bei den 35-44jährigen wird die Vorfahrt am häufigsten missachtet. Ab dem 45.-64. Lebensjahr wird wieder das „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren pp“ zur Hauptunfallursache und wird ab dem 65. Lebensjahr von der „Vorfahrtmissachtung“ abgelöst.



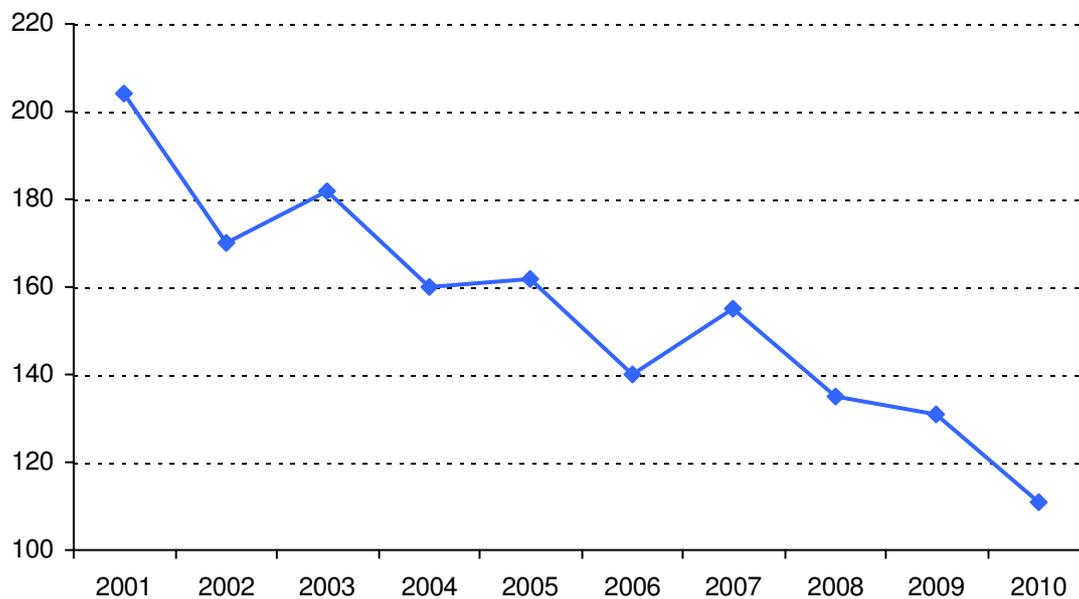
4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Die Unfälle unter Alkoholeinfluss sind gegenüber der sehr niedrigen Zahl von 2009 nochmals zurückgegangen und befinden sich auf dem niedrigsten Stand der letzten 20 Jahre. Bei 24 der insgesamt 111 Alkoholunfälle (21,6 - Vorjahr: 22,1 Prozent) standen Radfahrer unter Alkoholeinfluss.

Die Zahl der festgestellten Unfälle unter Drogeneinfluss hat sich von 23 auf 15 verringert.

Alkoholunfälle



Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

	2010	2009	%
gesamt	111	131	-15,3
Lkw	1	2	-50,0
Pkw	78	90	-13,3
mot. Zweiräder	5	8	-37,5
Radfahrer	24	29	-17,2
Fußgänger	3	2	50

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

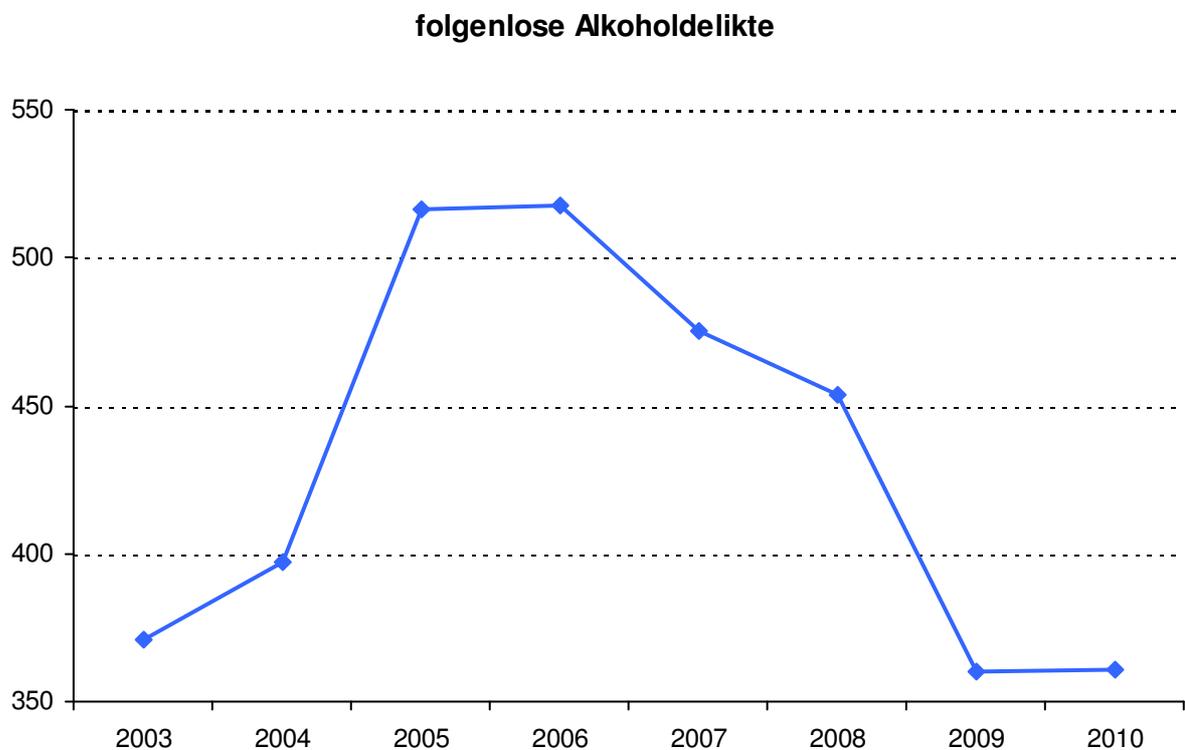
	2010	2009	%
gesamt	15	23	-34,8
Pkw	12	17	-29,4
mot. Zweiräder	1	2	-50,0
Lkw	0	0	-/-
Radfahrer	2	3	-33,3
Fußgänger	0	1	-100

4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

In dem nachstehenden Diagramm sind die Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Diese Fälle stellen entweder eine Straftat nach §§ 315 c / 316 StGB oder eine Ordnungswidrigkeit nach § 24 a / 24 c StVG dar.

Die Anzahl der festgestellten Trunkenheitsfahrten ist gegenüber dem Vorjahr nahezu gleich geblieben.

Die Zahl der festgestellten Drogenfahrten ist um über fünfzig Prozent zurückgegangen.



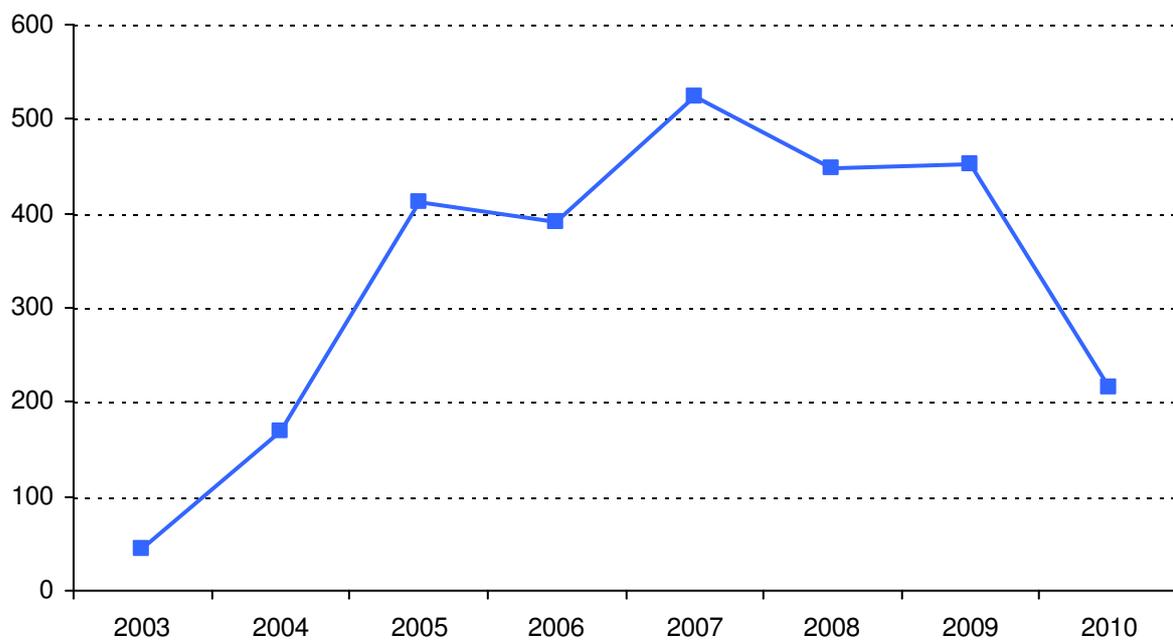
Alkoholdelikte ohne VU

	2010	2009	%
gesamt	361	360	0,3
§§ 24a (1) / 24c StVG	121	98	23,5
§§ 315c / 316 StGB	240	262	-8,4

Drogendelikte ohne VU

	2010	2009	%
gesamt	216	453	-52,3
§§ 24a (2) StVG	182	387	-53,0
§§ 315c / 316 StGB	34	66	-48,5

folgenlose Drogendelikte



5 Sonstige Verkehrsverstöße

5.1 Ordnungswidrigkeiten

Im vergangenen Jahr wurden in erheblichem Umfang Geschwindigkeitsmessungen insbesondere an Unfallhäufungsstellen, vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durchgeführt.

Von 78 169 überprüften Fahrzeugführern waren 8152 zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von 10,4 (Vorjahr: 9,5) Prozent. Dabei mussten 34 (Vorjahr: 44) Fahrverbote ausgesprochen werden.

Bei Schwerpunktaktionen mit Anhaltetrupp zur Überwachung der Motorradfahrer wurden 103 Messungen durchgeführt. Dabei überschritten 22 Zweiradfahrer die vorgeschriebene Geschwindigkeit – 21,4 (14,5) Prozent.

Die auch im vergangenen Jahr intensiv durchgeführte Geschwindigkeitsüberwachung auf Schulwegen ergab eine Beanstandungsquote von 9,8 (Vorjahr: 7,4) Prozent.

5.2 Straftaten

Der Anteil der Unfallfluchten an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle hat gegenüber dem Vorjahr etwas zugenommen. Bei 29,9 (28,8) Prozent aller Unfälle haben Beteiligte Unfallflucht begangen. Die Aufklärungsquote betrug 42,7 (40,6) Prozent.

Die Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz, sowie Fahrten ohne erforderliche Fahrerlaubnis sind deutlich zurückgegangen.

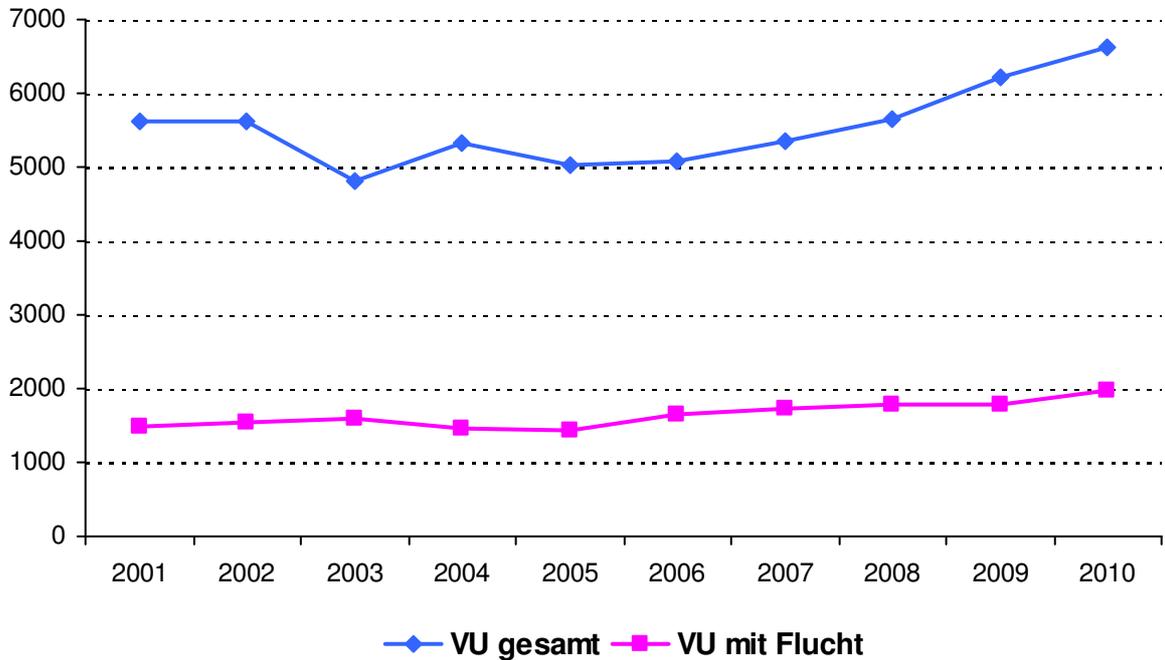
Verkehrsunfälle mit Flucht

	2010	2009	%
Unfallflucht ges.	1.974	1.795	10,0
Anteil am Gesamtunfallgeschehen	29,9%	28,8%	3,8
Unfallflucht (qualifizierte VU)	135	175	-22,9
Unfallflucht (VU "S3")	1.839	1.620	13,5
Unfallflucht aufgeklärt	843	729	15,6

sonstige Straftaten im Straßenverkehr

	2010	2009	%
Verstoß PflichtversG	397	532	-25,4
Fahren ohne Fahrerlaubnis	346	447	-22,6

Verkehrsunfälle mit Flucht



6 Unfallhäufungsstellen

Nachstehend sind die Orte aufgeführt, an denen sich drei oder mehr Unfälle gleichen Typs - mit gleichen Fahrbeziehungen - ereignet haben. Diese Stellen werden einer besonderen Auswertung unter Beteiligung der Verkehrsaufsicht und des zuständigen Straßenbaulastträgers unterzogen, um weitere Verkehrsunfälle zu verhindern.

Für diese Auswertung werden nur die so genannten qualifizierten Unfälle (P, S 1 und S 2 Unfälle) untersucht.

Unfallhäufungsstellen

Unfallort		VU gesamt	VU gesamt Vorjahr	Getötete	SV	LV	Unfalltyp							
							1	2	3	4	5	6	7	
1	Waldwiesenkreuz (LSA 66)	14	16			10		3	9				2	
2	Theodor-Heuss-Ring / Sörensenstraße / Bahnhofstraße (LSA 128)	11	6			6	1	1	7				2	
3	Ostring / Schönkirchener Straße (LSA 509)	10	12		3	4	3	5	2					
4	Sophienblatt / Gablenzstraße / Hummelwiese (LSA 12)	10	4		2	8		1	2	4	3			
5	Exerzierplatz / Kronshagener Weg / Adelheidstraße (LSA 31)	9	3		1	8		2	4		3			
6	Ostring / Helmholtzstraße / Röntgenstraße (LSA 528)	8	6			7			2				6	
7	B 502 / Schönberger Landstraße (LSA 558)	8	2			7			4				4	
8	Feldstraße / Mercatorstraße / Hindenburgufer (LSA 72)	4	3		2	3		2	2					

Unfalltypen

1 - Fahr Unfall

2 - Abbiegeunfall

3 - Einbiegen / Kreuzen VU

4 - Überschreiten VU

5 - Unfall durch ruhenden Verkehr

6 - VU im Längsverkehr

7 - sonstiger Unfall