

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Landeshauptstadt Kiel **2017**



Verkehrssicherheitsbericht
Landeshauptstadt Kiel
2017

Inhaltsverzeichnis

Vorwort - 5

1 Verkehrsunfallgeschehen - 6

- 1.1 Verkehrsunfälle / Kfz-Bestand – 6
- 1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung. – 7
- 1.3 Verletzte Personen – 7

2 Besondere Verkehrsarten - 8

- 2.1 Lkw und Busse – 8
- 2.2 Motorisierte Zweiradfahrer – 9
- 2.3 Radfahrer – 10
- 2.4 Fußgänger – 12
- 2.5 Kinderunfälle – 13
- 2.6 Senioren-VU – 15

3 Unfalluntersuchung - 16

- 3.1 Unfallursachen – 16
- 3.2 Altersspezifika – 16

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 17

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss – 17
- 4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss – 18

5 Sonstige Verkehrsverstöße - 19

- 5.1 Ordnungswidrigkeiten – 19
- 5.2 Straftaten – 20

6 Unfallhäufungsstellen - 21

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2017 für die Landeshauptstadt Kiel vor:

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Prozent angestiegen. Damit hat sich die langjährige Entwicklung fortgesetzt. Die Anzahl der Verletzten ist trotzdem, zum dritten Mal in Folge, leicht zurückgegangen.

Ein Motorradfahrer verunglückte leider tödlich im Straßenverkehr. Im Vorjahr war es zu drei tödlichen Unfällen gekommen.

Die Zahl der Zweiradunfälle ist nach dem tiefsten Stand der letzten drei Jahre um 6,7 Prozent angestiegen.

Die Fahrradunfälle sind um knapp fünf Prozent zurückgegangen. Die Zahl der Kinderunfälle (Kinder unter 15 Jahren) ist nach der zweitniedrigsten Zahl der letzten zehn Jahre von 84 auf 100 angestiegen.

Bei den so genannten „Seniorenunfällen“ (ab 65 Jahren) sind die Zahlen zum dritten Mal in Folge zurückgegangen (-2,6 Prozent).

Die Anzahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss ist nahezu unverändert (92 - Vorjahr: 91), während die Unfälle unter Drogeneinfluss von 12 auf 23 angestiegen sind.

Die Polizeidirektion Kiel ist weiterhin bestrebt, die Verkehrssicherheit mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen zu erhöhen. Eine hohe, auch landesweite Priorität, hat dabei die Aufklärung und Überwachung der verbotenen Handynutzung im Straßenverkehr. Unter dem Motto „Runter vom Gas - Finger vom Handy“ wird auf die durch Ablenkung entstehenden Gefahren aufmerksam gemacht und kontrolliert.

Kiel, im März 2018



Thomas Bauchrowitz
Leiter der Polizeidirektion Kiel

1 Verkehrsunfallgeschehen

1.1 Verkehrsunfälle / Kfz-Bestand

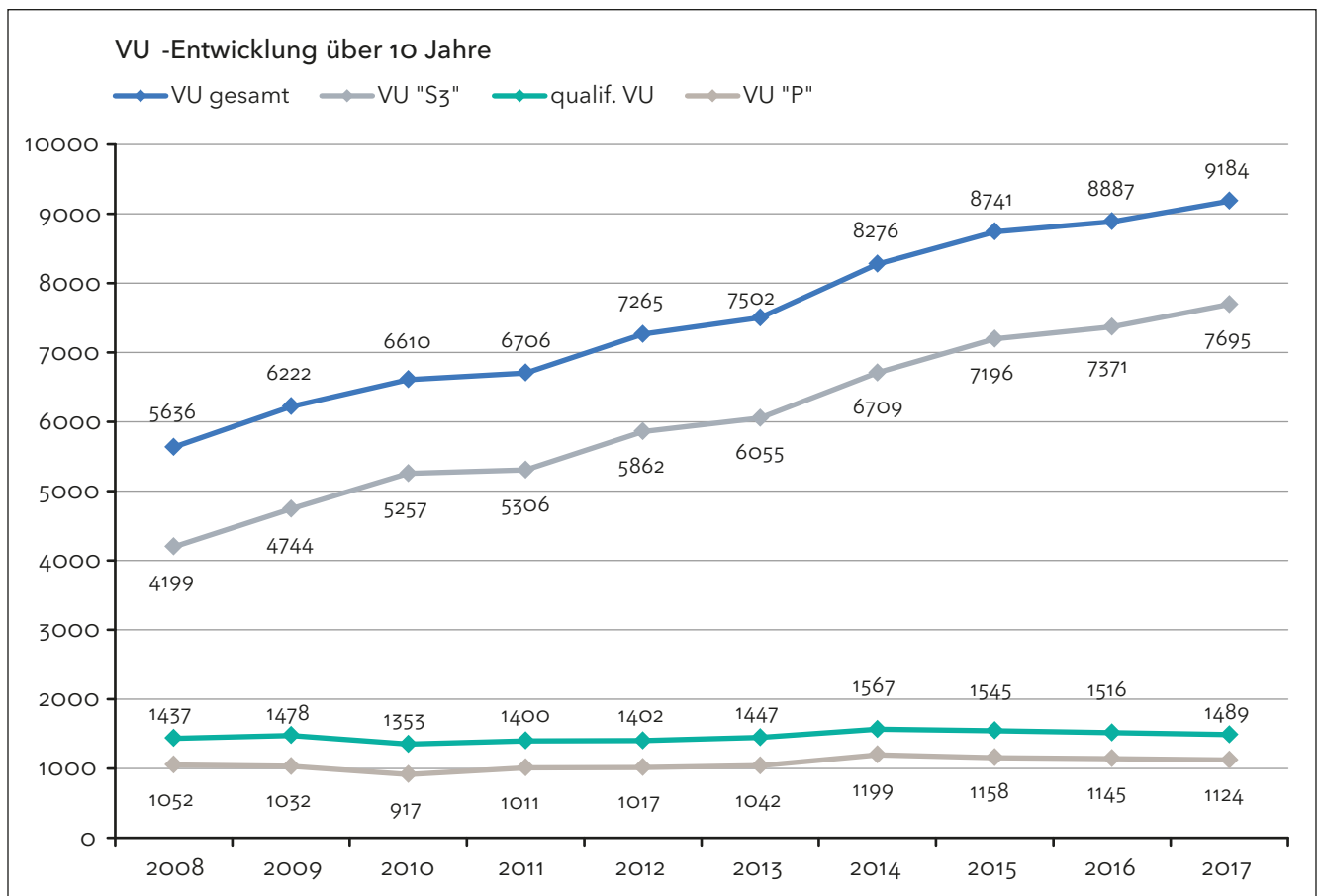
Die Zahl der von der Polizei registrierten Unfälle hat im Jahre 2017 gegenüber dem Vorjahr um 3,3 Prozent zugenommen und die höchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Fast 84 Prozent der Unfälle waren so genannte VU S3 ohne Verletzte in Zusammenhang mit einer geringfügigen Ordnungswidrigkeit.

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)

Verkehrsunfälle	2017	2016	%
gesamt	9184	8887	3,3
auswertbare VU gesamt	1489	1516	-1,8
mit Personenschaden (P)	1124	1145	-1,8
mit Straftaten (S1)	79	73	8,2
mit bedeutend. OwiK (S2)	286	298	-4,0
sonstige (S3)	7695	7371	4,4
Anteil VU "S3" am Unfallgeschehen"	83,8%	82,9%	1,0

Kfz-Bestand/Einwohner am 01.01.2017			
	2017	2016	%
Kfz mit amtl. Kennzeichen	125660	122969	2,2
Einwohner	247441	246306	0,5



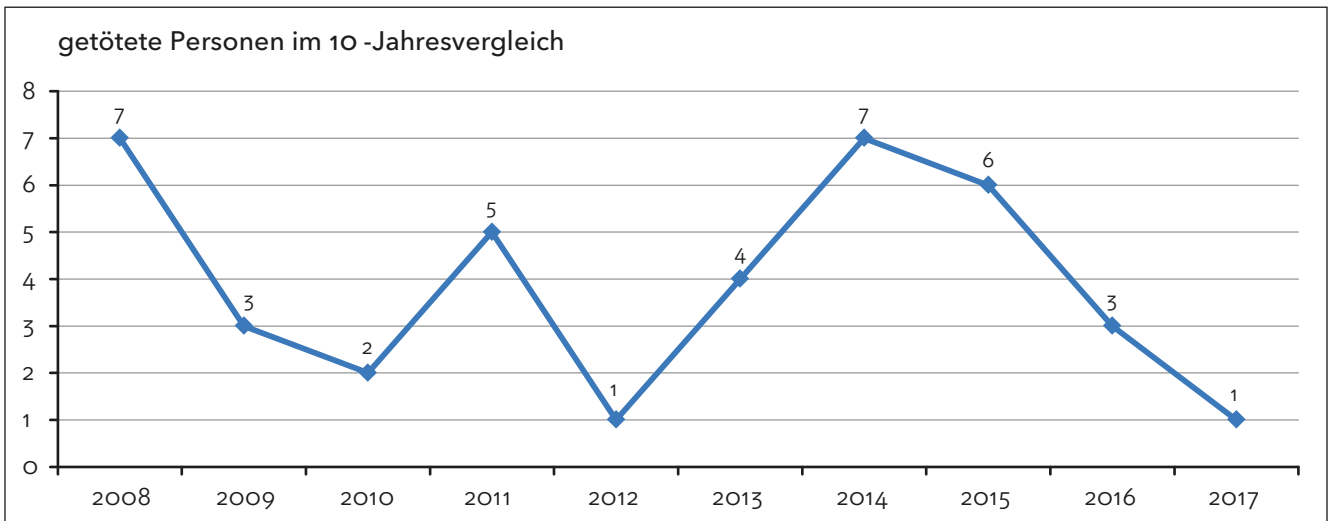
1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung

getötete Personen	2017	2016
gesamt	1	3
Kradfahrer	1	0
Fußgänger	0	2
Radfahrer	0	1

Im Jahr 2017 ist ein 20-jähriger Motorradfahrer tödlich verunglückt.

Ein Pkw-Fahrer wollte von der Ringstraße nach links in die Hopfenstraße abbiegen und beachtete nicht den entgegenkommenden Motorradfahrer.

Im Jahr 2016 war es zu drei tödlichen Unfällen im Kieler Stadtgebiet gekommen.

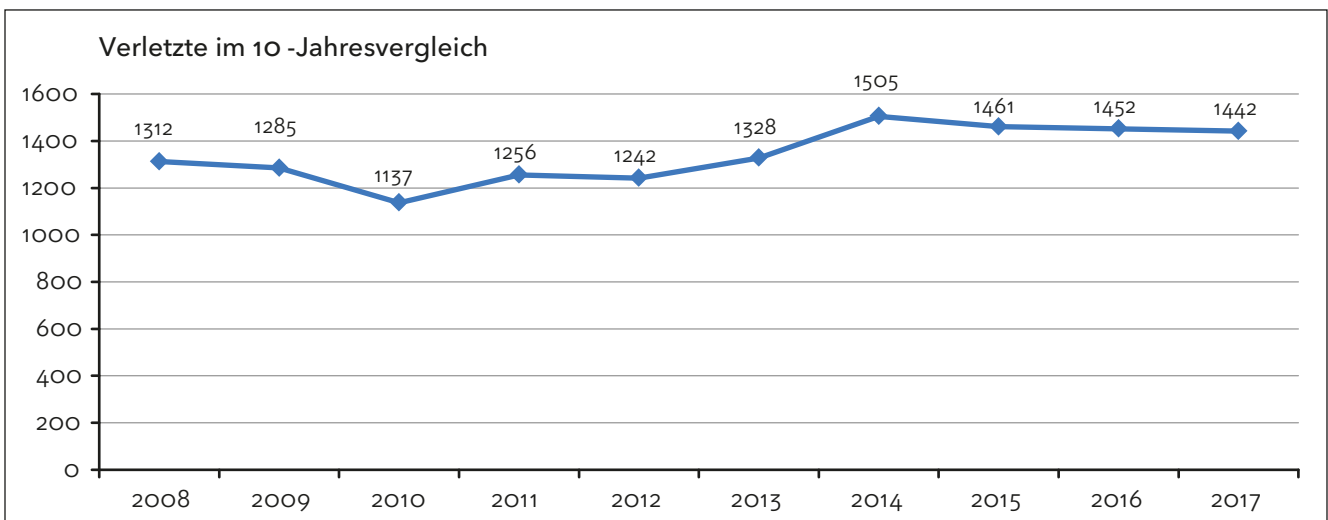


1.3 Verletzte Personen

verletzte Personen	2017	2016	%
gesamt	1442	1452	-0,7
Radfahrer	428	459	-6,8
Fußgänger	133	144	-7,6
Zweiradfahrer (mot.)	111	94	18,1

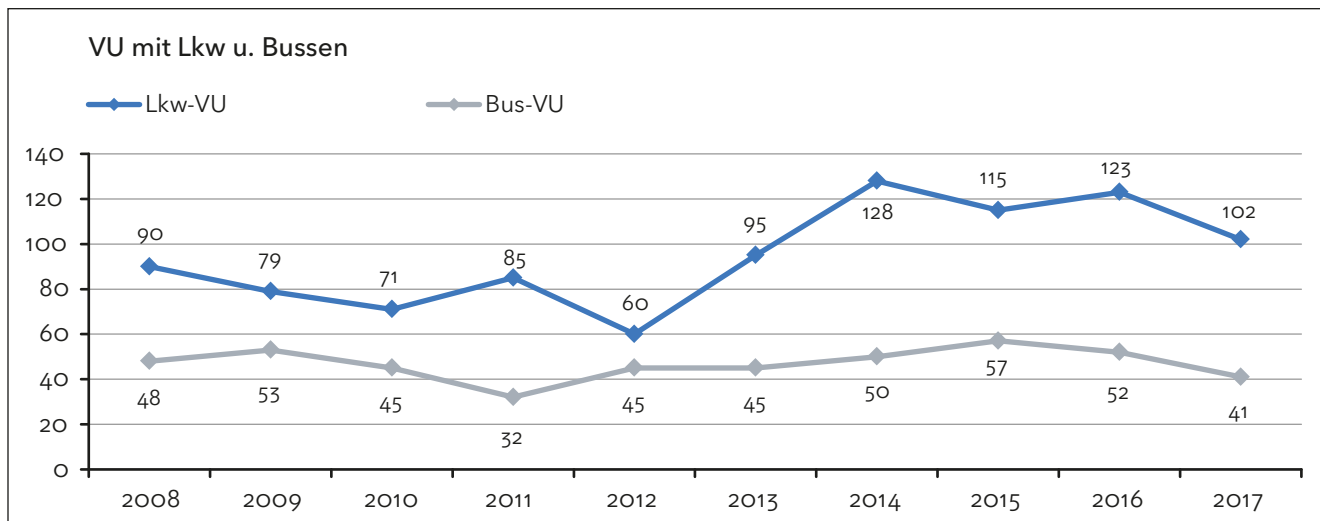
Die Gesamtzahl der Verletzten hat 2017 zum dritten Mal in Folge etwas abgenommen (- 0,7 Prozent ggü. dem Vorjahr).

Ein deutlicher Anstieg ist jedoch bei den verletzten Zweiradfahrern zu verzeichnen (+ 18,1 Prozent).



2 Besondere Verkehrsarten

2.1 Lkw und Busse



Lkw-Unfälle

	2017	2016	%
gesamt	102	123	-17,1
Verletzte bei Lkw-Unfällen	83	109	-23,9
von Busfahrern verursachte VU	76	101	-24,8

Die Zahl der Lkw-Unfälle ist im Vergleich zum Vorjahr um 17,1 Prozent zurückgegangen.

Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben 74,5 (82,1) Prozent der Lkw-Fahrer die Unfälle, an denen sie beteiligt waren, selbst verursacht.

Lkw-Unfälle, Hauptursachen der Lkw-Fahrer

	2017	2016
Abstand	18	20
Fehler beim Abbiegen	12	15
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	9	19
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	7	9
unzureichend gesicherte Ladung	6	6
Vorfahrtmissachtung	6	6
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	9
Fehler beim Überholen	3	3
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	6
Rotlichtmissachtung	2	2
körperliche oder geistige Mängel	2	0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verkehr	1	2

	2017	2016
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	1	2
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	0	3

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2017	2016
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	8	1
Vorfahrtmissachtung	7	6
Abstand	7	2
Geschwindigkeit	3	4
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	4
Fehler beim Überholen	2	3
Fehler beim Abbiegen	2	2
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsf.	2	0
Rotlichtmissachtung	1	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	0	1

Die Zahl der Busunfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 21,2 Prozent zurückgegangen und hat den zweittiefsten Stand der letzten zehn Jahre erreicht. An 33 (45) Unfällen waren Linienbusse, bei drei Unfällen (1) war ein Reisebus beteiligt. Insgesamt wurden 36,6 (28,9) Prozent der Unfälle von Busfahrern selbst verursacht.

Bus-Unfälle

	2017	2016	%
gesamt	41	52	-21,2
Verletzte bei Busunfällen	63	81	-22,2
von Busfahrern verursachte VU	15	15	0,0

Bus-Unfälle, Hauptursachen der Busfahrer

	2017	2016
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	6	0
Fehler beim Abbiegen	2	3
falsches Verhalten ggü. Fußg.	2	2
Vorfahrtmissachtung	1	2
nicht angepasste Geschw.	1	1
Abstand	1	1
Fehler beim Überholen	0	1
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	1

Bus-Unfälle, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2017	2016
Fehler beim Abbiegen	7	7
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	6	9
Vorfahrtmissachtung	4	6
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	2
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	2
Falsches Verhalten der Fußgänger	2	1
nicht angepasste Geschw.	1	4
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	1	2
Rotlichtmissachtung	1	1
falsche Fahrbahnbenutzung	0	2
Abstand	0	2

2.2 Motorisierte Zweiradfahrer

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrer ist nach dem niedrigen Stand des Vorjahres um 6,7 Prozent angestiegen. Dabei wurde ein Motorradfahrer tödlich verletzt.

Zweiradfahrer sind in 28,8 Prozent der Unfälle allein verunglückt (Vorjahr: 50,0 Prozent). Sie haben im vergangenen Jahr 51,4 (55,8) Prozent der Unfälle selbst verursacht. Als Hauptunfallursache wurde wieder die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ festgestellt.

Vier (6) Kradfahrer standen unter Alkoholeinfluss!

Die Zahl der zugelassenen Motorräder ist gegenüber dem Vorjahr um 0,8 Prozent angestiegen (von 8117 auf 8179).

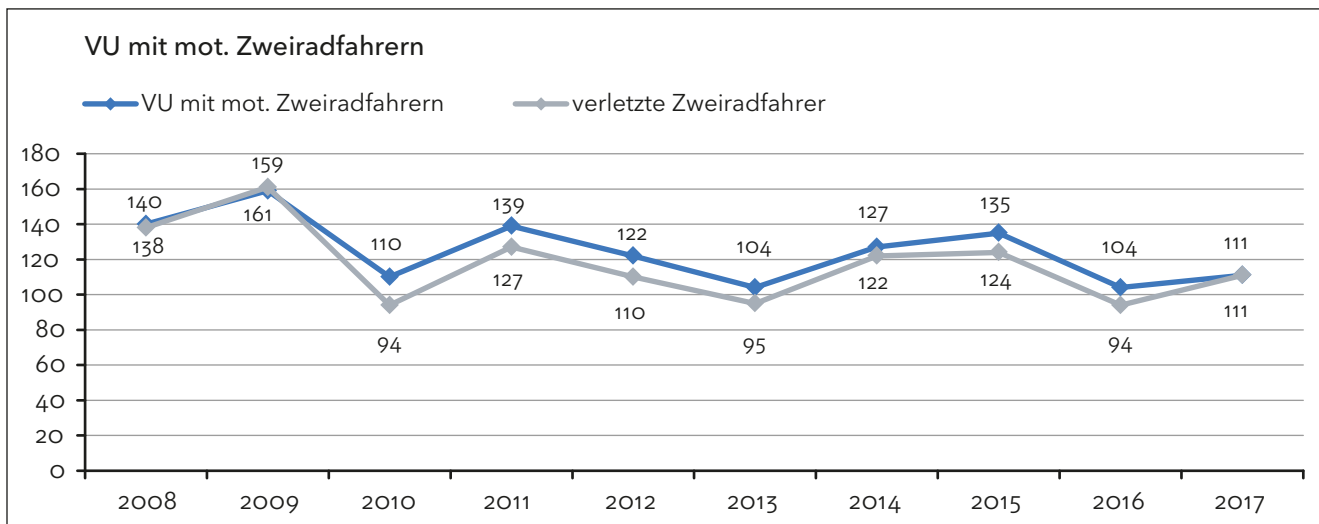
Um die Normenakzeptanz der Zweiradfahrer zu erhöhen, führen die Überwachungskräfte der Polizeidirektion Kiel Geschwindigkeits-/Anhaltekontrollen bei Motorrädern durch, um einerseits die Identität des Fahrers sicher festzustellen und andererseits ein aufklärendes Gespräch über festgestellte Verstöße zu führen.

Zweirad-Unfälle

	2017	2016	%
VU gesamt	111	104	6,7
Zweiräder mit amtl. Kennz.	66	61	8,2
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	55	53	3,8
getötete Zweiradfahrer	1	0	-
verletzte Zweiradfahrer	111	94	18,1
davon verletzte Mitfahrer	8	1	700,0
allein verunglückte Zweiradfahrer	32	52	-38,5
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	57	58	-1,7

Zweirad-VU, Hauptursachen der Zweiradfahrer

	2017	2016
Geschwindigkeit	18	27
Abstand	6	6
Alkohol-/Drogeneinfluss	4	6
Vorfahrtmissachtung	3	3
Rotlichtmissachtung	3	3
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	2
Fehler beim Ein- und Anfahren	3	2
falsche Fahrbahnbenutzung	2	2
Fehler beim Abbiegen	1	4
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	1	3
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	0	2



Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Altersgruppen

	2017	2016
15 bis unter 18	15	13
18 bis unter 25	22	17
25 bis unter 35	16	21
35 bis unter 45	14	13
45 bis unter 55	28	19
55 bis unter 65	19	21
65 bis unter 70	5	6
70 bis unter 75	5	2
75 bis unter 80	1	0
80 und älter	2	0

Zweirad-VU, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2017	2016
Vorfahrtmissachtung	17	6
Fehler beim Abbiegen	15	11
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	13	9
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	7	6
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	7
Rotlichtmissachtung	3	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	3
Abstand	1	1
Alkoholeinfluss	1	1
falsches Verhalten der Fußgänger	0	3
Fehler beim Überholen	0	3

2.3 Radfahrer

Die Zahl der Fahrradunfälle ist leicht zurückgegangen. In Kiel werden derzeit ca. 17 Prozent aller innerörtlichen Fahrten mit dem Fahrrad durchgeführt (bundesweiter Durchschnitt ca. neun Prozent).

Bei den Fahrradunfällen im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern wurden 28,5 (Vorjahr: 33,3) Prozent durch Radfahrer selbst verursacht. In 82 Fällen (86) verunglückten Radfahrer allein - 17,5 (Vorjahr: 17,6 Prozent von den Gesamtunfällen).

27 Unfälle ereigneten sich unter Beteiligung von sogenannten Pedelecs - Vorjahr: 15.

Davon waren sechs 55-64 Jahre, fünf 45-54 Jahre, vier 25-34 Jahre und jeweils drei zwischen 35-44 und 75-79 Jahre alt.

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

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

Fahrrad-Unfälle

	2017	2016	%
VU gesamt	468	492	-4,9
verletzte Radfahrer	428	459	-6,8
getötete Radfahrer	0	1	-100,0
von Radfahrern verursachte VU bei Konflikten mit anderen Vt.	110	135	-18,5
VU-Radfahrer allein beteiligt	82	86	-4,7
VU-Radfahrer-Radfahrer	21	39	-46,2
VU - Radfahrer-Fußgänger	40	43	-7,0
VU mit Pedelec	27	15	80,0

Hauptursachen der Radfahrer

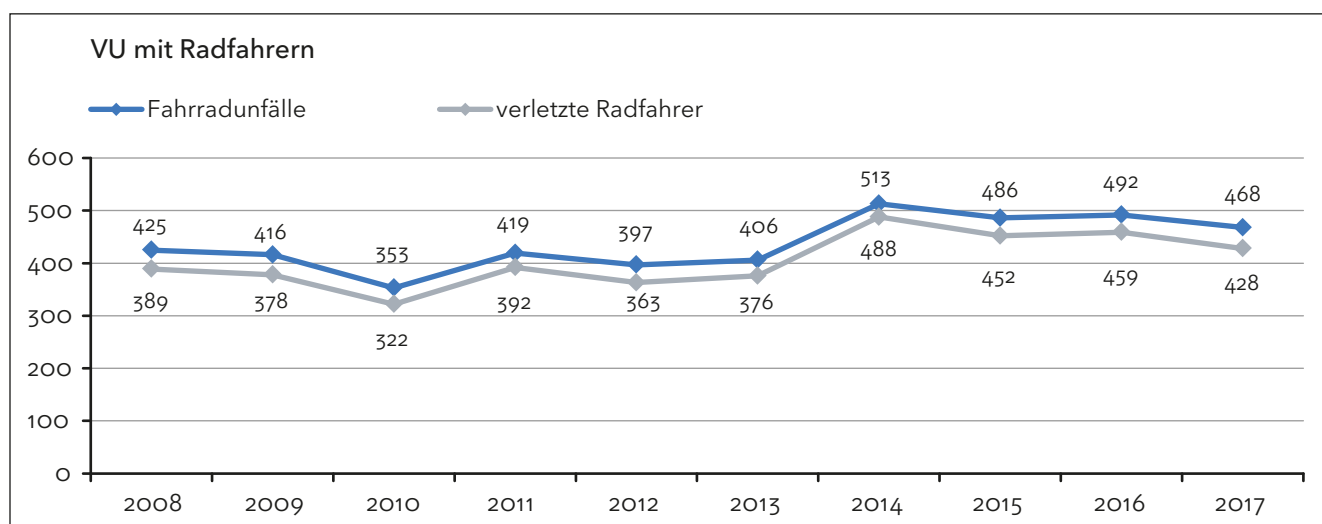
	2017	2016
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	26	23
Alkohol-/Drogeneinfluss	26	22
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	20	21
Vorfahrtmissachtung	13	7
nicht angepasste Geschwindigkeit	12	51
falsches Verhalten ggü. Fußg.	12	16
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	12	15
Rotlichtmissachtung	10	11
Fehler beim Abbiegen	6	10
Nutzung der Fahrbahn entgegen vorgeschriebener Fahrtrgt.	3	10
Fehler beim Überholen	3	10
andere Mängel am Fzg.	3	4
Abstand	2	5

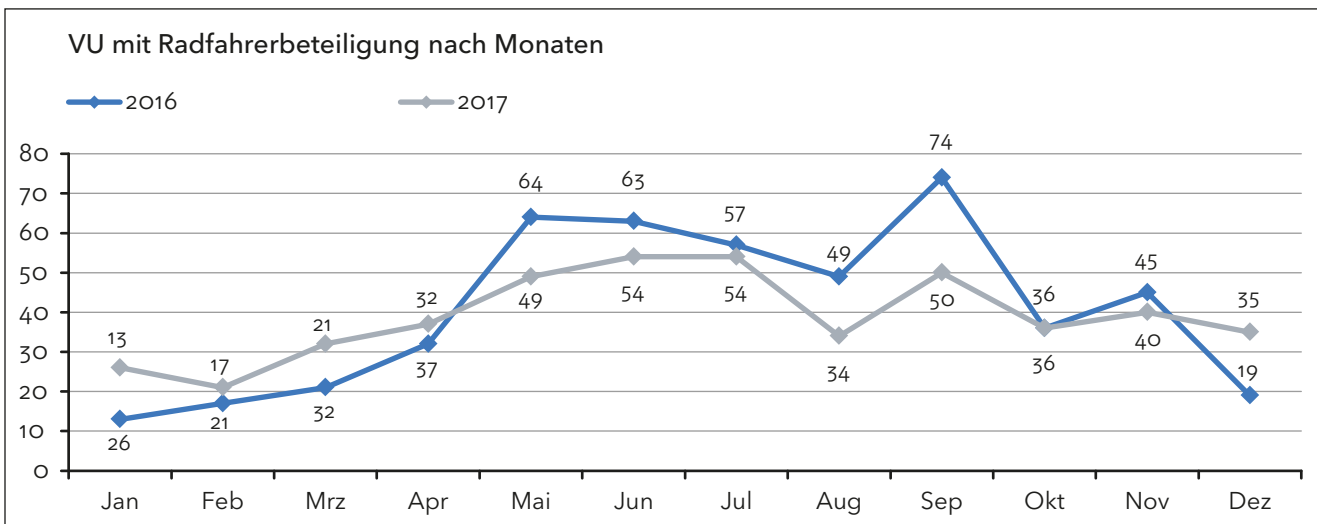
Mitursachen der Radfahrer

	2017	2016
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	29	29
Nutzung der Fahrbahn entgegen vorgeschriebener Fahrtrgt.	12	15
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	7	3
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	0
nicht angepasste Geschw.	2	6
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	3
Beleuchtungsmängel	2	2
Vorfahrtmissachtung	2	2
Fehler beim Überholen	2	1
Fehler beim Abbiegen	0	2

Hauptursachen der Kfz. Führer

	2017	2016
Fehler beim Abbiegen nach rechts	91	76
Vorfahrtmissachtung	45	51
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	43	37
Fehler beim Abbiegen nach links	38	44
Falsches Verhalten der Fußgänger	16	16
Fehler beim Ein- u. Aussteigen	13	13
Rotlichtmissachtung	6	8
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsf.	6	6
Fehler beim Überholen	4	5
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	4	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	4	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	3	3
Unzulässiges Halten oder Parken	0	1

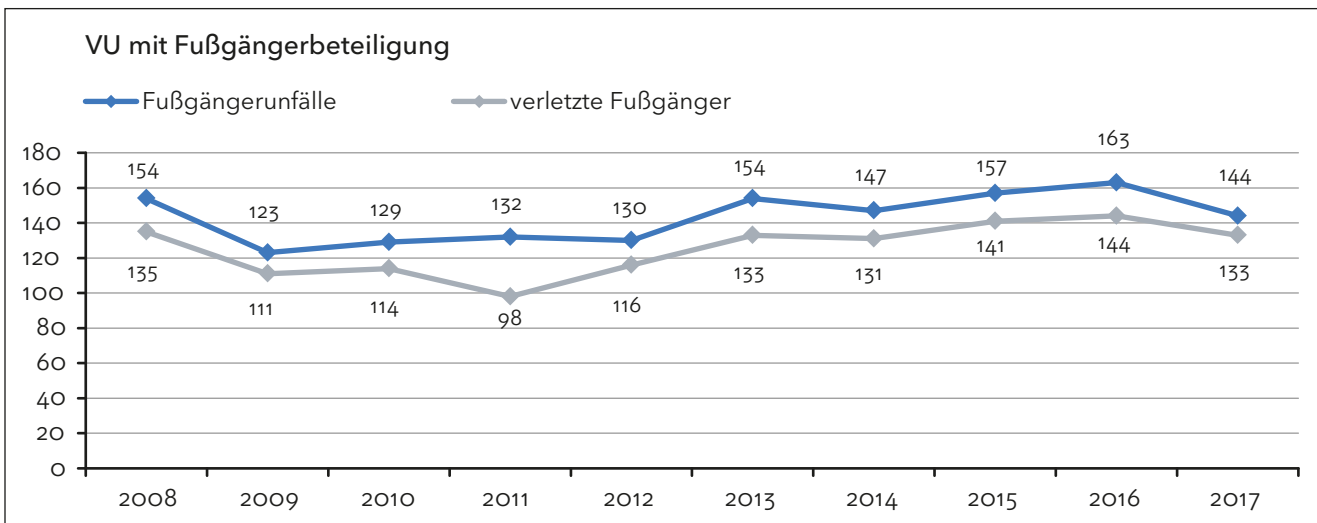




Die Polizeidirektion Kiel wird auch in diesem Jahr durch Aufklärung und Kontrollen versuchen, die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen. Im Rahmen der Fahrradkontrollwoche im Oktober 2017 wurden 1078 Radfahrer kontrolliert (334 beanstandet).

Als Basis für die Zusammenarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs dient das von der Landeshauptstadt Kiel eingerichtete Fahrradforum, in dem neben anderen Institutionen auch die Polizei ständig vertreten ist.

2.4 Fußgänger



Fußgänger-Unfälle

	2017	2016	%
VU gesamt	144	163	-11,7
verletzte Fußgänger	133	144	-7,6
getötete Fußgänger	0	2	
von Fußgängern verursachte VU	47	41	14,6

Die Zahl der Fußgängerunfälle ist gegenüber dem hohen Wert des Vorjahres um 11,7 Prozent zurückgegangen und damit auf die niedrigste Zahl der letzten fünf Jahre gefallen.

Fußgänger haben zu 32,6 Prozent (Vorjahr: 25,2) den Unfall überwiegend selbst verursacht.

Hauptursachen der Fußgänger

	2017	2016
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fzg.-Verkehr zu achten	18	19
Rotlichtmissachtung	10	1
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, LSA oder FGÜ bei dichtem Verkehr	5	6
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	4	3
Nichtbenutzung des Gehweges	3	2
Alkoholeinfluss	2	1
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	1	3

Hauptursachen der Fzg-Führer

	2017	2016
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an sonstigen Stellen	35	49
Falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	23	20
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	11	18
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	11	8
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an Fußgängerfurten	8	10
nicht angepasste Geschw.	5	9
Rotlichtmissachtung	2	2
Nutzung der Fahrbahn entgegen vorgeschriebener Fahrtrgt.	0	2

2.5 Kinderunfälle

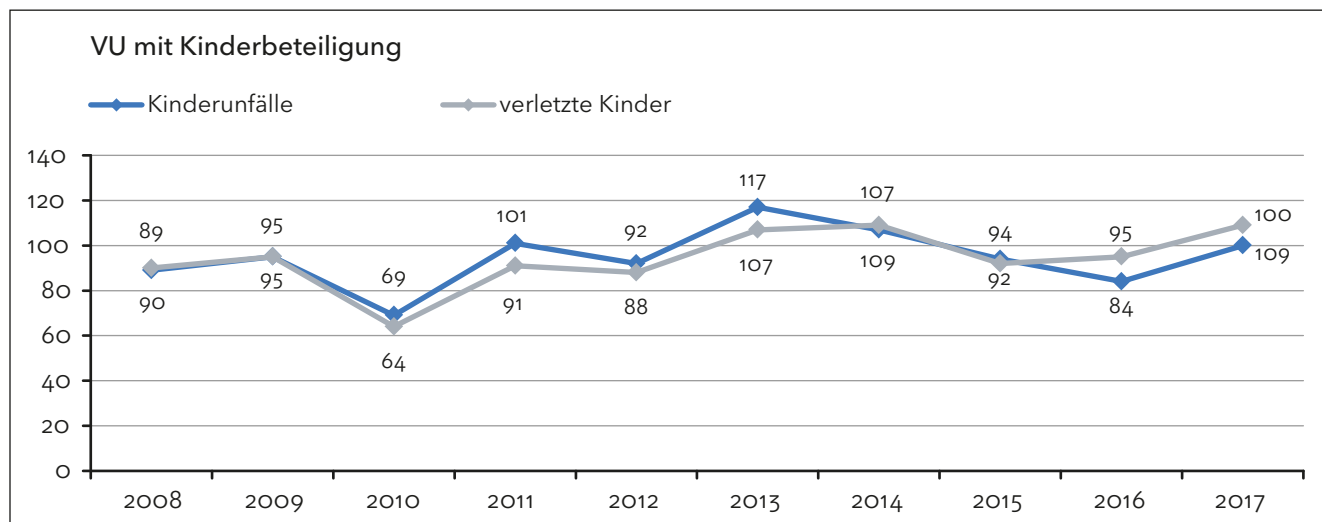
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (unter 15 Jahren) hat sich nach der niedrigen Zahl des Vorjahres um 19,0 Prozent erhöht. Dabei wurden 109 (95) Kinder als Radfahrer, Fußgänger oder Mitfahrer verletzt.

Kinderunfälle

	2017	2016	%
gesamt	100	84	19,0
verletzte Kinder	109	95	14,7
getötete Kinder	0	0	-
mit aktiver Kinderbeteiligung	50	51	-2,0
Alleinunfälle	5	15	-66,7

Kinder-VU, Hauptursachen der Kinder

	2017	2016
von Kindern verursachte VU	17	29
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	7	10
nicht angepasste Geschwindigkeit	2	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	2
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	2	1
Vorfahrtmissachtung	1	1
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	1	0
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	5
Fehler beim Abbiegen	0	2



Kinder-VU, Mitursachen der Kinder

	2017	2016
von Kindern mitverursachte VU	16	11
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	10	9
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	0
Fahrbahnbenutzung entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung	2	0
Abstand	1	0
Vorfahrtmissachtung	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	0	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	1

VU mit aktiver Kinderbeteiligung, Hauptursachen der Erwachsenen

	2017	2016
von Erwachsenen verursachte VU	33	22
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	10	10
Fehler beim Abbiegen	6	9
Vorfahrtmissachtung	3	1
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	1
Abstand	1	1
Rotlichtmissachtung	1	0
Alkohol-/Drogeneinfluss	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	0	2

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern:

Bei aktiver Verkehrsbeteiligung als Radfahrer oder Fußgänger haben Kinder in 17 (29) Fällen den Unfall überwiegend selbst verursacht: 34,0 (56,9) Prozent.

In 33 (Vorjahr: 22) Fällen wurde der Unfall überwiegend von anderen Fahrzeugführern verursacht. In 16 (11) Fällen haben Kinder durch ihr Verhalten den Unfall mit verursacht.

Die meisten Kinder wurden als Mitfahrer verletzt (57 - Vorjahr: 38). Davon sind mit 17 Verletzten besonders die unter 6-jährigen betroffen. Als aktive Verkehrsteilnehmer sind Kinder besonders im Alter von 10-14 Jahren als Radfahrer gefährdet (18 - Vorjahr: 29 Verletzte).

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

	2017	2016	%
verletzte Kinder	109	95	14,7
Fußgänger gesamt	25	21	19,0
unter 6 Jahre	5	4	25,0
6 - 10 Jahre	11	8	37,5
10 - 14 Jahre	9	9	0,0
Radfahrer gesamt	27	36	-25,0
unter 6 Jahre	1	0	-
6 - 10 Jahre	8	7	14,3
10 - 14 Jahre	18	29	-37,9
Mitfahrer gesamt	57	38	50,0
unter 6 Jahre	17	17	0,0
6 - 10 Jahre	20	11	81,8
10 - 14 Jahre	20	10	100,0

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 Seniorenunfälle sind um 2,1 Prozent zurückgegangen und haben den niedrigsten Stand seit fünf Jahren erreicht. Sie wurden zu 66,8 (Vorjahr: 67,8) Prozent von Senioren selbst verursacht.

Senioren-VU (65+)

	2017	2016	%
gesamt - mit aktiver und passiver Beteiligung	327	334	-2,1
mit aktiver Seniorenbeteiligung	286	292	-2,1
getötete Senioren	0	1	-100
verletzte Senioren	168	163	3,1
von Senioren verursachte VU	191	198	-3,5

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher

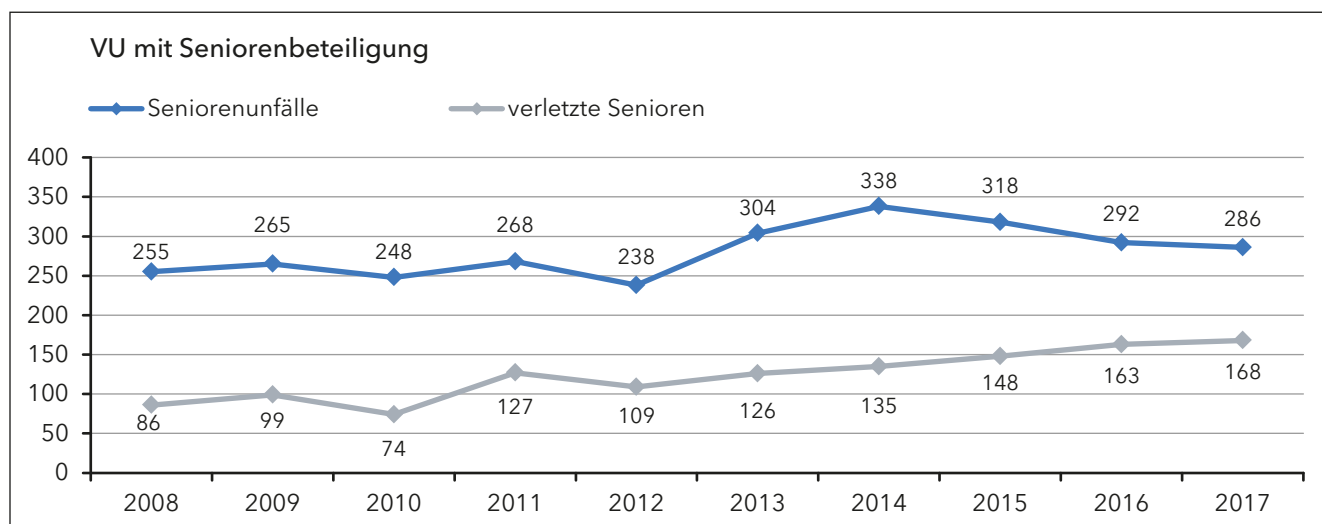
	2017	2016	%
Pkw	160	167	-4,2
Fahrrad	19	17	11,8
Fußgänger	6	7	-14,3
mot. Zweirad	4	5	-20,0
Lkw	1	3	-66,7
Bus	1	0	-

VU-Beteiligung der Senioren als Nichtverursacher

	2017	2016	%
Pkw	108	102	5,9
Fahrrad	28	28	0,0
Fußgänger	18	31	-41,9
mot. Zweirad	9	3	200
Lkw	3	1	-
Bus	1	1	0,0

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren

	2017	2016
Fehler beim Abbiegen	40	37
Vorfahrtmissachtung	37	37
Abstand	15	20
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	14	6
Rotlichtmissachtung	13	16
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	13	15
Fehler beim Rückwärtsfahren	10	11
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	9	15
körperliche oder geistige Mängel	7	9
Alkohol-/Drogeneinfluss	7	4
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	6	8
nicht angepasste Geschwindigkeit	4	17



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: 1. „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren“, 2. „Vorfahrtverletzung“ und 3. „zu geringer Sicherheitsabstand“ vor der 4. „nicht angepassten Geschwindigkeit“. In der Unfallursache fünf (Alkohol, Drogen) sind 23 Fälle von Drogeneinfluss enthalten. (Vorjahr: 12).

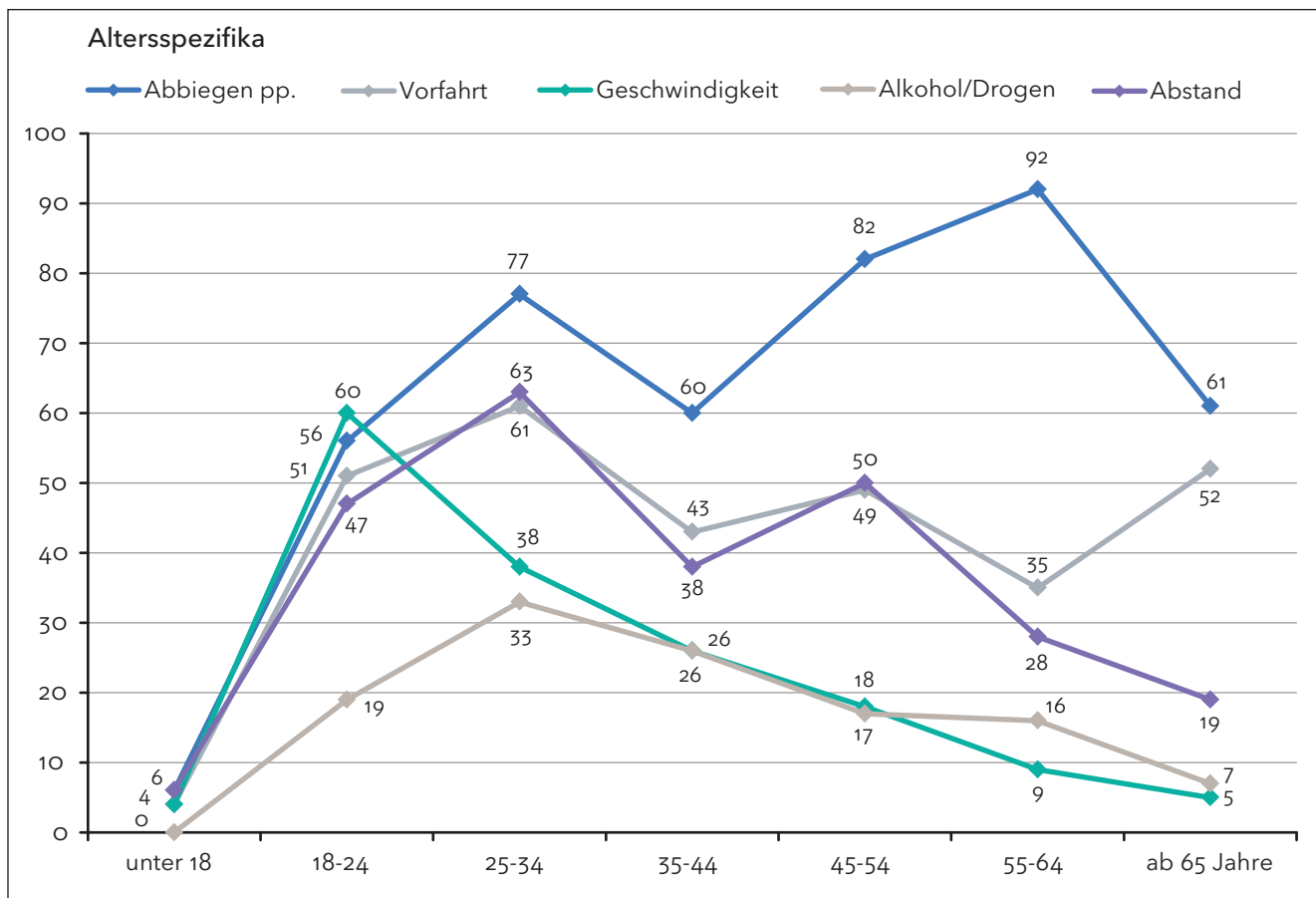
Hauptunfallursachen

	2017	2016
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren (Nr. 35-37 lt. Ursachenverzeichnis)	434	428
Vorfahrt (27-33)	313	322
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	254	220
nicht angepasste Geschwindigkeit (12,13)	167	249

	2017	2016
Verdacht auf Alkohol-/Drogeneinfluss (01,02)	118	112
Fehlerhafte Straßenbenutzung (Verstoß Rechtsfahrgebot u.a., Nr. 10, 11)	83	91

3.2 Altersspezifika

In dem Diagramm wird der Zusammenhang zwischen den fünf häufigsten Unfallursachen und dem Lebensalter dargestellt. Verkehrsunfälle mit Unfallflucht wurden nur berücksichtigt, wenn das Lebensalter bekannt war. Bei den 18-24-jährigen wurde als Hauptunfallursache „zu hohe Geschwindigkeit“ festgestellt. Ab dem 35. Lebensjahr sind in allen Alterskategorien die Hauptursachen „Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“ zu verzeichnen. Die Ursache „Alkohol- und Drogeneinfluss“ tritt bei den 25-34-jährigen am häufigsten auf.

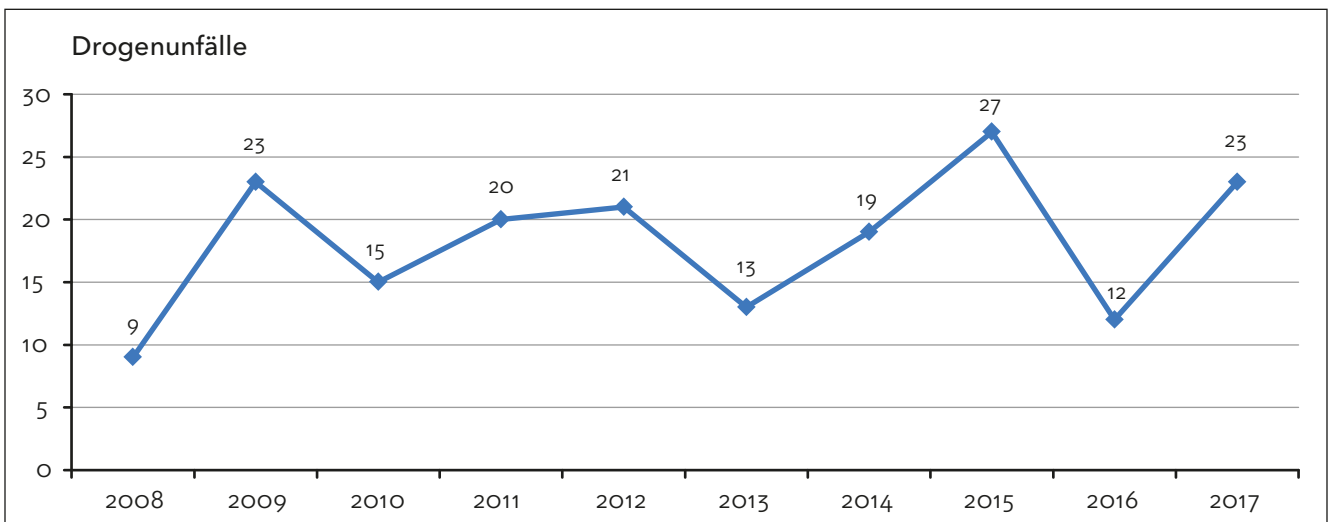
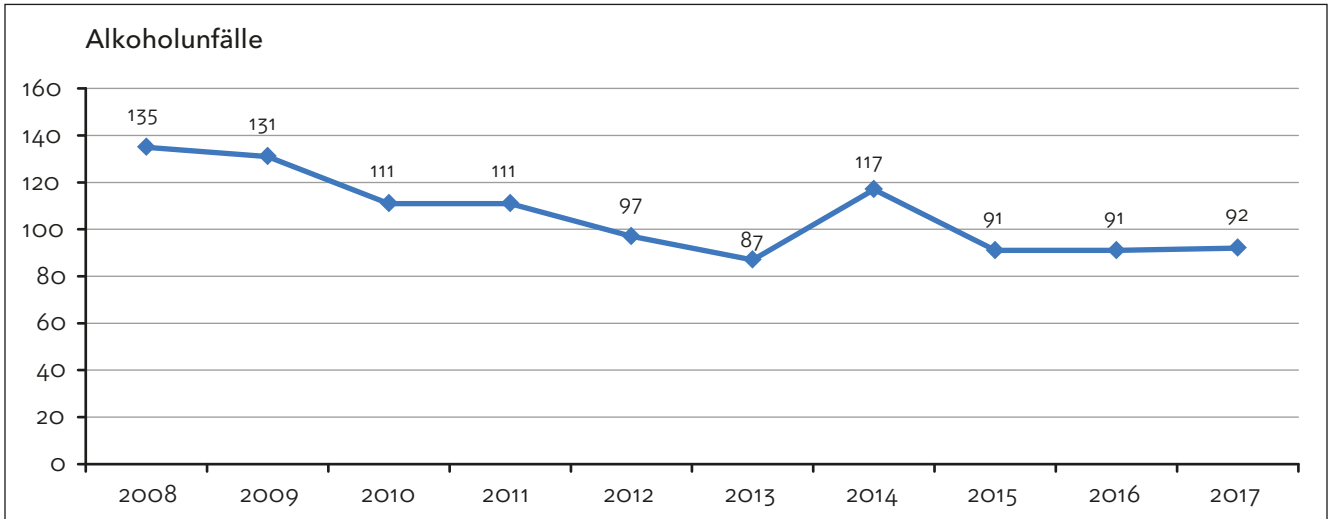


4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Die Zahl der Alkoholunfälle ist mit 92 (91) Fällen seit drei Jahren nahezu gleich geblieben.

Die Unfälle unter Drogeneinfluss sind von 12 auf 23 Fälle angestiegen.



Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

	2017	2016	%
VU gesamt	92	91	1,1
Pkw	63	57	10,5
Radfahrer	24	24	0,0
mot. Zweiräder	4	6	-33,3
Lkw	2	6	-66,7
Fußgänger	2	2	0,0

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

	2017	2016	%
gesamt	23	12	91,7
Pkw	19	11	72,7
Radfahrer	4	1	300,0
Lkw	0	2	-100,0
mot. Zweiräder	0	1	-100,0
Fußgänger	0	1	-100,0

4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkohol- u. Drogendelikte ohne VU

	2017	2016	%
gesamt	222	305	-27,2
§ 24a StVG	101	135	-25,2
§ 315c StGB	10	10	0,0
§ 316 StGB	111	160	-30,6

In der Tabelle 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 mehrheitlich eine Straftat nach § 316 StGB dar.

Die Überwachung dieser Delikte ist ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

5 Sonstige Verkehrsverstöße

5.1 Ordnungswidrigkeiten

Geschwindigkeitsverstöße:

Auch im Jahr 2017 wurden Geschwindigkeitsmessungen insbesondere an Unfallhäufungsstellen, vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durchgeführt.

Von 32 141 überprüften Fahrzeugführern waren 3 941 zu schnell.

Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von 12,3 Prozent (Vorjahr: 8,9).

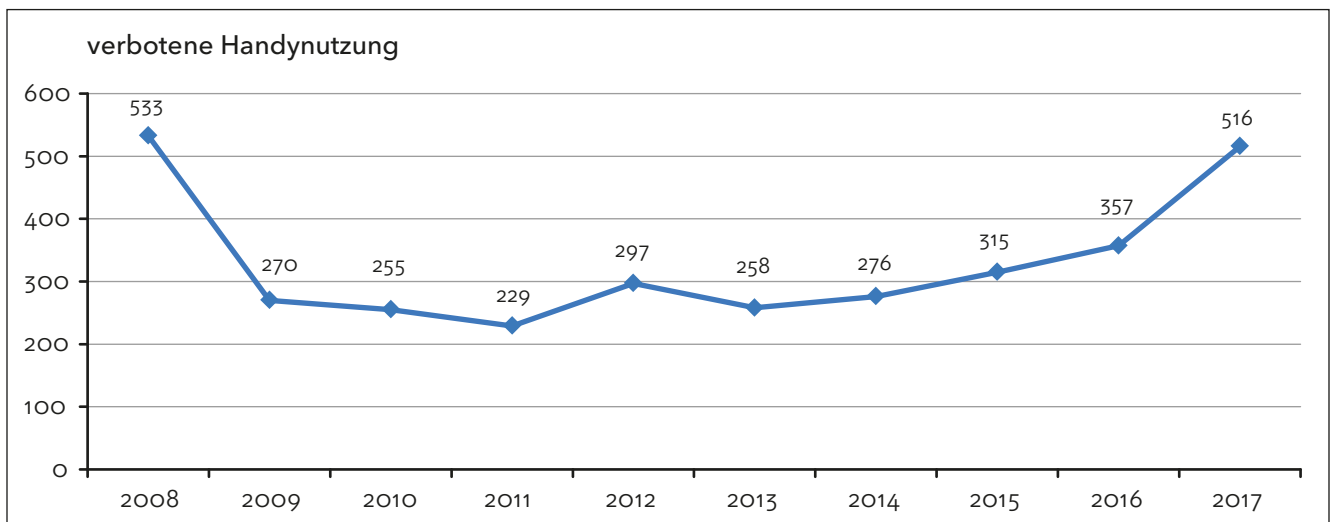
Dabei mussten 19 Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 9).

Trauriger „Rekordhalter“ war hier der Fahrer eines Pkw, der in Kiel, Werftstraße / Kleine Ziegelstraße, bei vorgeschriebenen 50 km/h, eine vorwerfbare Geschwindigkeit von 114 km/h erreichte. (560,- € / 2 PKT. / 2 Mon. FV)

Verbotene Handynutzung:

Vielfältige Studien weisen nach, dass die Unfallgefahr durch Ablenkung bei der Handybenutzung um ein Vielfaches ansteigt. Unter dem Motto „Runter vom Gas - Finger vom Handy“ wird ein landesweiter Schwerpunkt gesetzt und Kontrollen durchgeführt.

Die gegenüber dem Vorjahr um 44,5 Prozent auf 516 gestiegenen Feststellungen, sowie die täglichen Beobachtungen zeigen, dass hier ein erheblicher Überwachungsbedarf besteht.

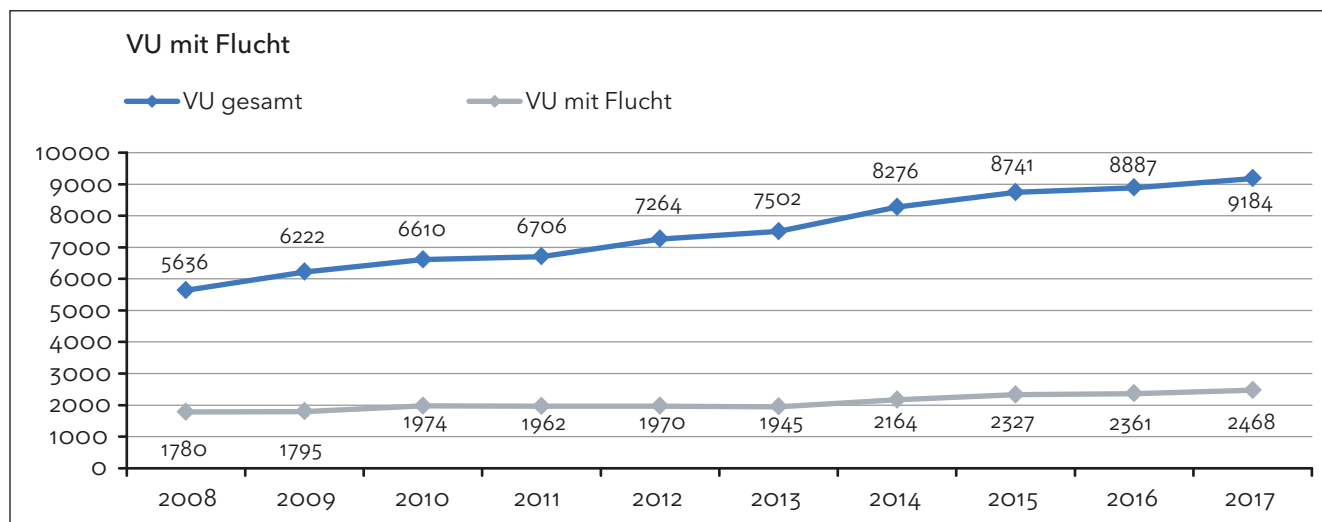


5.2 Straftaten

Der Anteil der Unfallfluchten an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle hat gegenüber dem Vorjahr etwas zugenommen. In 26,9 (26,6) Prozent aller Unfälle haben Beteiligte Unfallflucht begangen. Die Aufklärungsquote betrug 50,6 (50,9) Prozent!

Verkehrsunfälle mit Flucht

	2017	2016	%
Verkehrsunfälle gesamt	9184	8887	3,3
Unfallflucht gesamt	2468	2361	4,5
Anteil am Unfallgeschehen	26,9%	26,6%	1,2
Unfallflucht (qualifizierte VU)	175	191	-8,4
Unfallflucht (VU "S3")	2293	2170	5,7
Aufklärungsquote	50,6%	50,9%	-0,7



6 Unfallhäufungsstellen

Nachstehend sind die Orte/Streckenabschnitte aufgeführt, an denen sich drei oder mehr Unfälle gleichen Typs ereignet haben (Auszug). Diese so genannten „Unfallhäufungsstellen“ werden in der „Unfallkommission“ gemeinsam mit der Verkehrsaufsicht und dem Tiefbauamt

untersucht und ggf. „entschärft“, um weitere Verkehrsunfälle zu verhindern.

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

Unfallhäufungsstellen

Unfallort	VU gesamt	VU gesamt Vorjahr	SV	LV	Unfalltyp							
					1	2	3	4	5	6	7	
1 BAB / Westring / Schützenwall (LSA 49)	13	7	1	11		3	3					7
2 Schützenwall / Exerzierplatz (LSA 31)	10	4	1	8		1	4	1			4	
3 Rondeel (LSA 13)	9	9	1	8		6	1				2	
4 Waldwiesenkreuz (LSA 66)	9	8	0	7	1	2	5	1				
5 Sophienblatt / Raiffeisenstraße (LSA 59)	9	5	0	13		3		6				
6 Theodor-Heuss-Ring, Abschnitt 350	8	11	3	2	7						1	
7 Ostring / Schönkirchener Straße (LSA 509)	8	10	0	6		4	2				2	
8 Kaistraße / Stresemannplatz (LSA 120)	8	5	2	5	1	1	2				3	1

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

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.

Stand: März 2018