

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Schleswig-Holstein
Polizeidirektion
Kiel

Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön **2017**



Verkehrssicherheitsbericht
Kreis Plön
2017

Inhaltsverzeichnis

Vorwort - 5

1 Verkehrsunfallgeschehen - 6

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

2 Besondere Verkehrsarten - 9

- 2.1 Lkw und Busse – 9
- 2.2 Motorisierte Zweiradfahrer – 10
- 2.3 Radfahrer – 11
- 2.4 Fußgänger – 13
- 2.5 Kinderunfälle – 14
- 2.6 Seniorenunfälle – 16

3 Unfalluntersuchung - 17

- 3.1 Unfallursachen – 17
- 3.2 Altersspezifika – 17
- 3.3 Wildunfälle – 18

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 19

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss – 19
- 4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss – 20

5 Sonstige Verkehrsverstöße - 21

- 5.1 Ordnungswidrigkeiten – 21
- 5.2 Straftaten – 22

6 Unfallhäufungsstellen - 23

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2017 für den Kreis Plön vor:

Die Unfallzahlen sind in fast allen Bereichen angestiegen.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle hat um 4,4 Prozent zugenommen und den höchsten Stand der letzten zehn Jahre erreicht. Davon ist mehr als ein Drittel auf Wildwechsel zurückzuführen.

Die Zahl der Verletzten hat gegenüber dem Vorjahr um 10,4 Prozent zugenommen.

Leider kamen im Jahr 2017 fünf (Vorjahr: vier) Menschen auf den Straßen des Kreises Plön ums Leben. Davon sind jeweils zwei als Kradfahrer und Motorradfahrer, sowie einer als Fußgänger verunglückt.

Die Unfälle motorisierter Zweiradfahrer haben von 72 auf 88 zugenommen. Auch die Unfälle mit Radfahrern sind um fast 17 Prozent angestiegen.

Die Zahl der Unfälle, an denen Kinder (unter 15 Jahren) beteiligt gewesen sind, ist nahezu unverändert auf dem zweitniedrigsten Stand der letzten zehn Jahre (46 - Vorjahr: 45).

Die Unfälle mit Beteiligung älterer Menschen (älter als 65) sind um 4,3 Prozent angestiegen und auch die Unfälle unter Alkoholeinfluss haben von 41, dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre, auf 52 zugenommen.

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

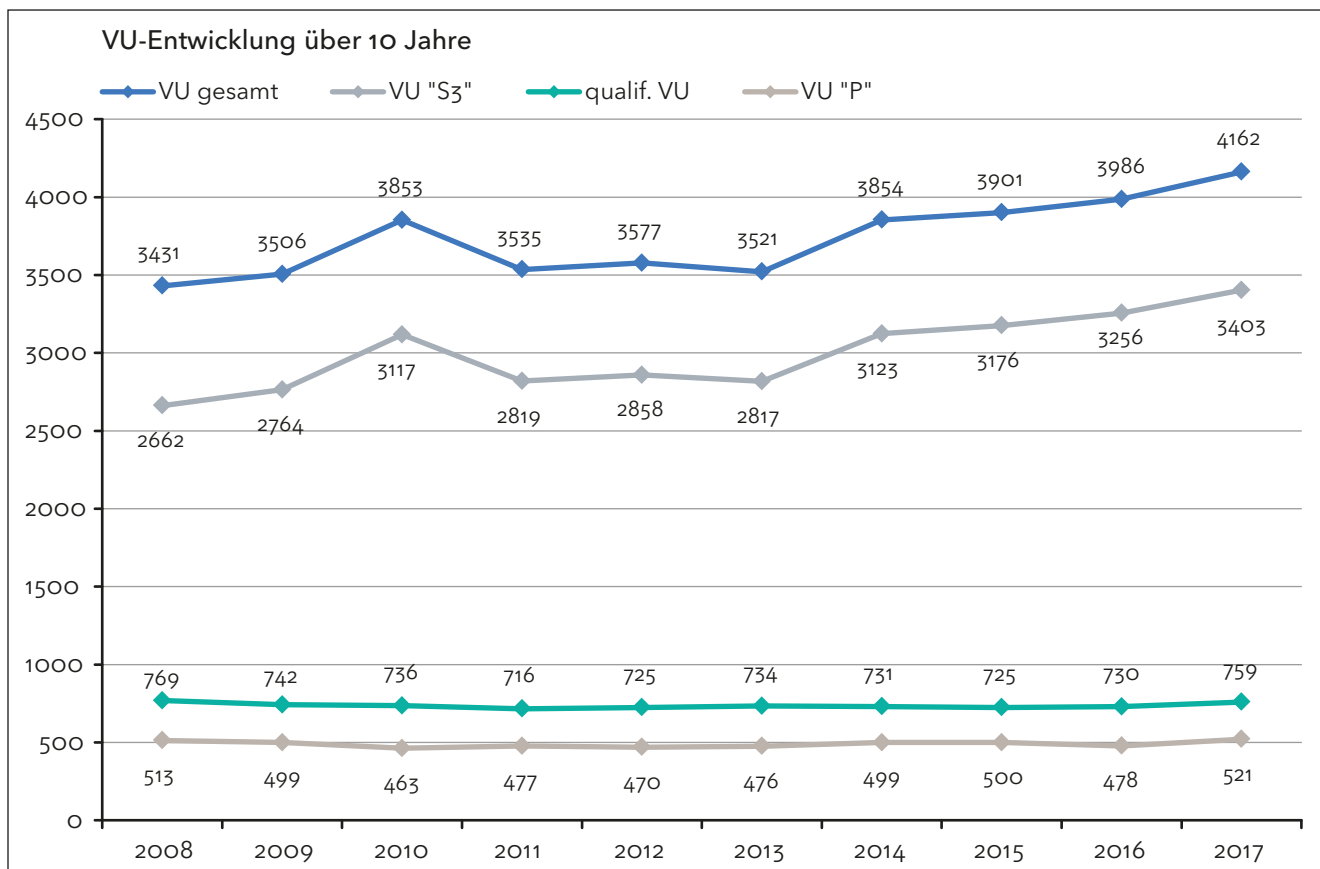
Die Zahl der von der Polizei festgestellten Unfälle ist gegenüber dem Vorjahr weiter angestiegen (+ 4,4 Prozent) und hat die höchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Davon sind ca. 82 Prozent sogenannte S3 Unfälle, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt. Die Wildunfälle sind um 9,7 Prozent auf 1571 angestiegen und haben die zweithöchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Sie entsprechen einem Anteil von knapp 38 Prozent am Unfallgeschehen des Kreises Plön.

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 am 01.01.2017			
	2017	2016	%
Kfz mit amtl. Kennzeichen	93736	91963	1,9
Einwohner	128703	128304	0,3

Verkehrsunfälle	2017	2016	%
gesamt	4162	3986	4,4
auswertbare VU gesamt	759	730	4,0
mit Personenschaden (P)	521	478	9,0
mit Straftaten(S1)	38	30	26,7
mit bedeutend. Owik (S2)	200	222	-9,9
sonstige (S3)	3403	3256	4,5
Anteil VU "S3" am Unfallgeschehen	81,8%	81,7%	0,1
VU Wild	1571	1432	9,7
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	37,7%	35,9%	5,1



1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung.

getötete Personen	2017	2016
gesamt	5	4
Kradfahrer	2	2
Pkw-Fahrer	2	1
Fußgänger	1	0
Radfahrer	0	1

In einer Rechtskurve kommt er in den Gegenverkehr und wird dabei tödlich verletzt.

Ein 28-jähriger Motorradfahrer befährt die Landesstr. 49 zwischen Preetz und Pohnsdorf. In einer langgezogenen Linkskurve kommt er nach rechts von der Fahrbahn ab, prallt gegen einen Baum und wird dabei tödlich verletzt.

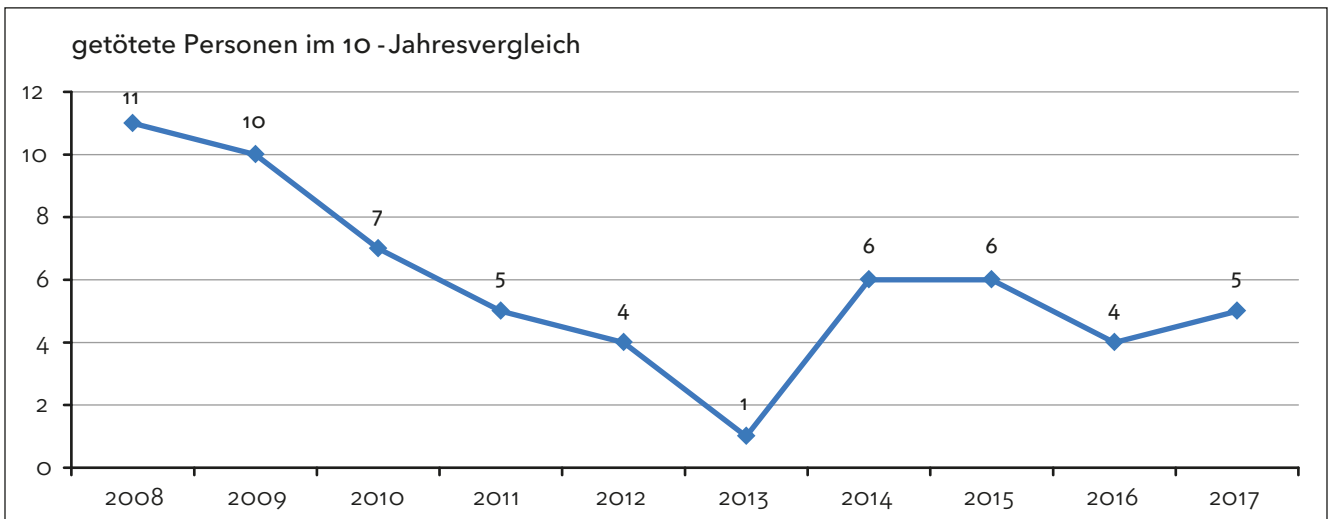
Auf den Straßen des Kreises Plön wurden fünf (Vorjahr: vier) Menschen tödlich verletzt.

Ein 51-jähriger Pkw-Fahrer gerät auf der B 404, Höhe Warnau, in den Gegenverkehr und wird bei dem Zusammenstoß mit einem Lkw tödlich verletzt.

Ein 18-jähriger Pkw-Fahrer gerät auf der B 502 in Höhe Neuheikendorf auf der winterglatten Fahrbahn in den Gegenverkehr und wird bei dem Zusammenstoß tödlich verletzt.

Ein 77-jähriger Fußgänger will die Klosterstraße in Preetz zwischen zwei parkenden Fahrzeugen überqueren, wird dabei von einem Pkw erfasst und schwer verletzt. Er verstirbt wenige Tage später im Krankenhaus.

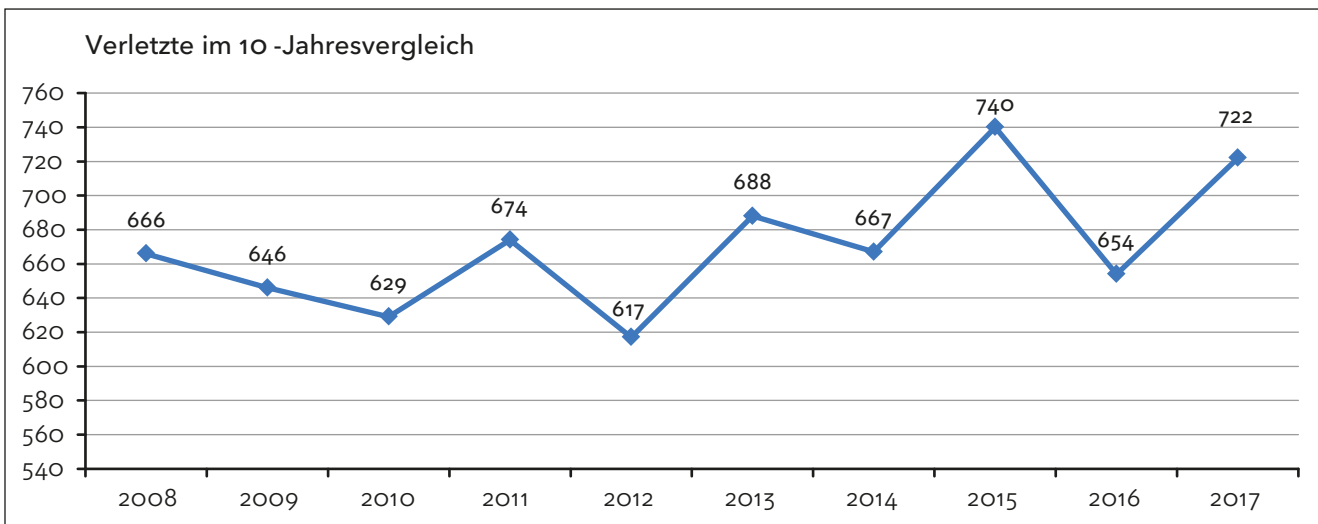
Ein 54-jähriger Motorradfahrer befährt die Gemeindestraße zwischen Wahlstorf und Ascheberg.



1.3 Verletzte Personen / Art der Verkehrsbeteiligung

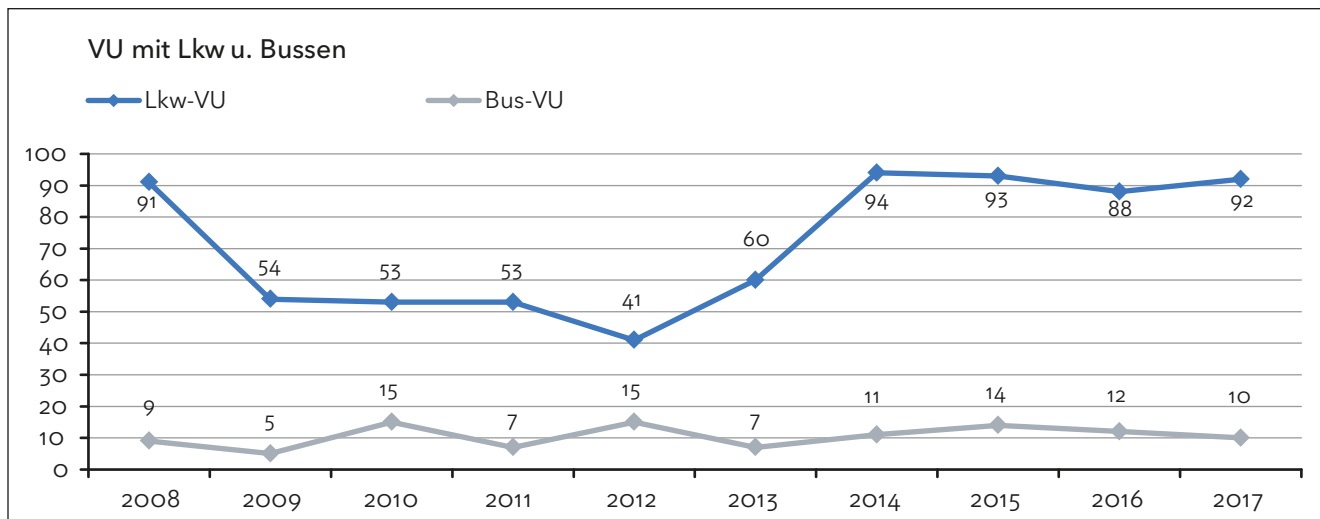
verletzte Personen	2017	2016	%
gesamt	722	654	10,4
Radfahrer	134	109	22,9
Zweiradfahrer (mot.)	82	67	22,4
Fußgänger	41	31	32,3

Die Zahl der Verletzten hat gegenüber dem niedrigen Stand des Vorjahres um 10,4 Prozent zugenommen und den zweithöchsten Stand der letzten zehn Jahre erreicht. Dabei sind besonders die Zahlen der verletzten Radfahrer, Zweiradfahrer und Fußgänger deutlich angestiegen.



2 Besondere Verkehrsarten

2.1 Lkw und Busse



Lkw-Unfälle

	2017	2016	%
gesamt	92	88	4,5
Verletzte bei Lkw-Unfällen	68	52	30,8
von Lkw-Fahrern verursachte VU	58	64	-9,4

Die Zahl der Unfälle, an denen Lkw beteiligt waren, ist gegenüber dem Vorjahr um vier auf 92 angestiegen. Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben die Lkw-Fahrer 63,0 (Vorjahr: 72,7) Prozent der Unfälle selbst verursacht.

Lkw-Unfälle, Hauptursachen der Lkw-Fahrer

	2016	2015
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	11	18
Abstand	9	6
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	9	5
Vorfahrtmissachtung	7	14
Alkohol- / Drogeneinfluss	7	1
nicht angepasste Geschwindigkeit	4	9
Fehler beim Abbiegen	4	2
unzureichend gesicherte Ladung	3	2
Fehler beim Überholen	2	4
Übermüdung	2	0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verkehr	1	2
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	1	1
Rotlichtmissachtung	1	0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2017	2016
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	15	7
Fehler beim Überholen	7	7
Vorfahrtmissachtung	7	5
nicht angepasste Geschwindigkeit	6	5
Alkohol- / Drogeneinfluss	3	2
Abstand	2	4
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsf.	2	2
Rotlichtmissachtung	1	0

Bus-Unfälle

	2017	2016	%
gesamt	10	12	-16,7
Verletzte bei Busunfällen	5	10	-50,0
von Busfahrern verursachte VU	5	9	-44,4

Die Zahl der Busunfälle ist von 12 auf 10 zurückgegangen. Dabei wurden fünf Unfälle von Busfahrern selbst verursacht. Dieses entspricht einem Anteil von 50,0 Prozent (Vorjahr 75,0).

In zwei Fällen waren Linienbusse beteiligt (Vorjahr: sieben).

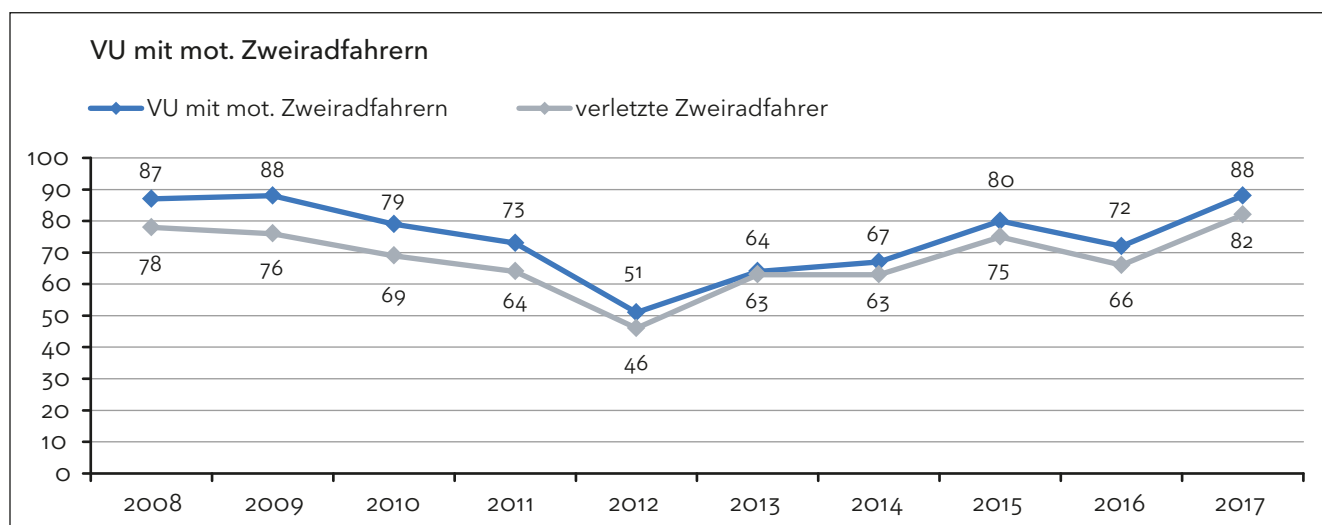
Hauptursachen der Busfahrer

	2017	2016
Vorfahrtmissachtung	1	3
andere Fehler beim Fzg.-Führer	1	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1	1
Abstand	1	0
Fehler beim Abbiegen	0	1
sonstige Fehler beim Überholen	0	1

Bus-Unfälle, Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2017	2016
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	0
Vorfahrtmissachtung	1	1
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	1	1
Abstand	1	0
Fehler beim Abbiegen	0	1

2.2 Motorisierte Zweiradfahrer



Zweirad-Unfälle

	2017	2016	%
VU gesamt	88	72	22,2
Zweiräder mit amtl. Kennz.	71	60	18,3
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	24	18	33,3
getötete Zweiradfahrer	2	2	0,0
verletzte Zweiradfahrer	82	66	24,2
davon verletzte Mitfahrer	4	6	-33,3
allein verunglückte Zweiradfahrer	46	48	-4,2
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	46	49	-6,1

Die Zahl der zugelassenen Motorräder (mit amtl. Kennzeichen) hat sich von 7319 auf 7409 erhöht (+ 1,2 Prozent).

Die Zweiradunfälle sind von 72 auf 88 angestiegen und haben die höchste Zahl der letzten acht Jahre erreicht. Dabei sind zwei Motorradfahrer ums Leben gekommen. In 52,3 (Vorjahr 66,7) Prozent aller Zweiradunfälle sind die Fahrer ohne fremde Beteiligung verunglückt (Alleinunfälle).

Die Zweiradfahrer haben zu 52,3 (68,1) Prozent die Verkehrsunfälle überwiegend selbst verursacht.

Die Altersgruppe der 45-65-jährigen ist am stärksten an Zweiradunfällen beteiligt. Die Hauptursachen haben sich kaum verändert:

Die Zweiradfahrer selbst fahren zu schnell bzw. mit nicht angepasster Geschwindigkeit (20,5 - Vorjahr: 33,3 Prozent), während andere Fahrzeugführer die Vorfahrt der Zweiräder missachten oder Fehler beim Abbiegen begehen.

Zweirad-VU, Hauptursachen der Zweiradfahrer

	2017	2016
nicht angepasste Geschwindigkeit	18	24
Abstand	5	5
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	4
Alkohol- / Drogeneinfluss	4	2
Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit"	3	0
Fehler beim Überholen	2	6
Vorfahrtmissachtung	2	2
Fehler beim Abbiegen	1	4
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1	0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

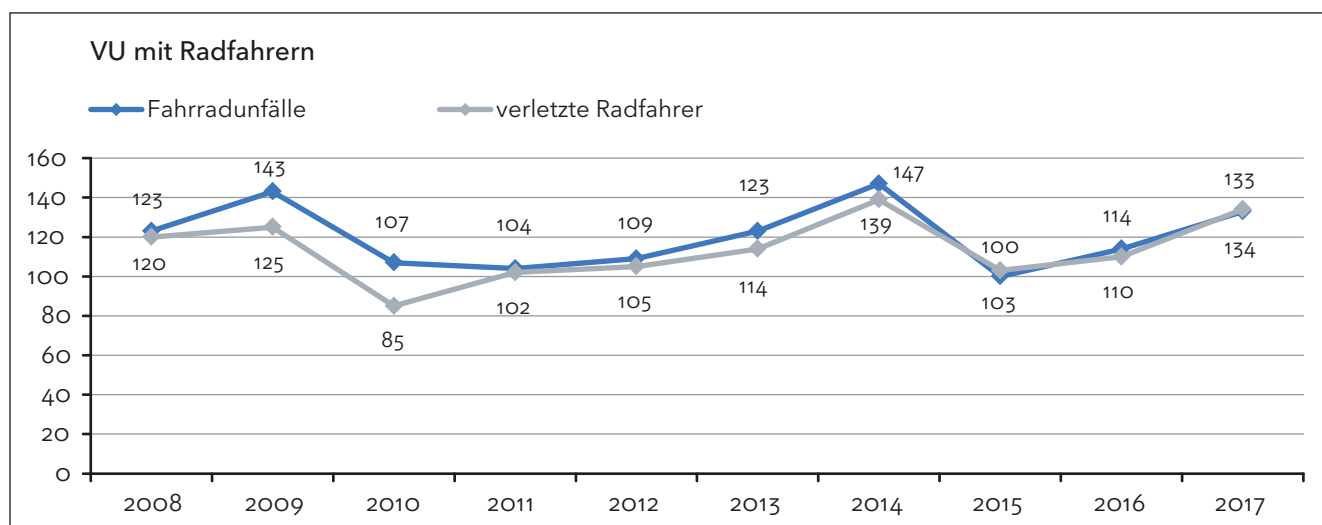
	2017	2016
Vorfahrtmissachtung	14	11
Fehler beim Abbiegen	13	6
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	5	5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	5	3
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	3	0
Fehler beim Überholen	2	0
Abstand	1	1
Rotlichtmissachtung	1	0
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	0
körperliche oder geistige Mängel	1	0

Um die Normenakzeptanz der Zweiradfahrer zu erhöhen, führt der Geschwindigkeitsmesstrupp der Polizeidirektion Kiel Geschwindigkeits-/Anhaltekontrollen durch, um einerseits die Identität des Fahrers sicher festzustellen und andererseits aufklärende Gespräche zu führen.

Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Alter

	2017	2016
unter 15	0	1
15 bis unter 18	16	17
18 bis unter 25	7	10
25 bis unter 35	18	10
35 bis unter 45	5	8
45 bis unter 55	22	16
55 bis unter 65	20	14
65 bis unter 70	5	4
70 bis unter 75	4	1
75 bis unter 80	2	2
80 und älter	0	0

2.3 Radfahrer



2 BESONDERE VERKEHRSARTEN

Die Fahrradunfälle haben gegenüber dem Vorjahr um 16,7 Prozent zugenommen und mit 133 die dritthöchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Von den 93 Fahrradunfällen im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmern wurden 38,7 (Vorjahr: 33,3) Prozent von Radfahrern selbst verursacht.

In 40 (39) Fällen verunglückten Radfahrer allein, ohne Fremdverschulden (30,1 - Vorjahr: 34,2 Prozent der Gesamtunfälle).

Hauptursache bei den Radfahrern: Geschwindigkeit und Alkohol-/Drogeneinfluss, sowie Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Hauptursache bei den anderen Unfallbeteiligten war die Vorfahrtmissachtung vor den Fehlern beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Im Jahre 2017 wurden 18,6 (Vorjahr: 16,9) Prozent aller Verletzten als Radfahrer verletzt.

An 23 (14) Unfällen waren so genannte Pedelecs (25 km/h) beteiligt. Sieben Fahrer waren 65-69 Jahre, sechs 75-79 Jahre und vier waren 80 Jahre und älter.

Fahrrad-Unfälle

	2017	2016	%
gesamt	133	114	16,7
verletzte Radfahrer	134	110	21,8
getötete Radfahrer	0	1	
von Radf. verurs. VU im Konflikt mit and. VT	36	25	44,0
VU-Radfahrer allein beteiligt	40	39	2,6
VU-Radfahrer-Radfahrer	12	8	50,0
VU - Radfahrer-Fußgänger	9	8	12,5
VU mit Pedelec	23	14	64,3

Hauptursachen der Radfahrer

	2017	2016
nicht angepasste Geschwindigkeit	14	18
Alkohol-/ Drogeneinfluss	10	8
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	9	2
Vorfahrtmissachtung	5	3
falsches Verhalten ggü. Fußg.	5	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	4	4
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	4	3
Fehler beim Abbiegen	4	2
defekte Bremsen	3	0
unzureichend gesicherte Ladung	3	0
Fehler beim Überholtwerden	3	0
Rotlichtmissachtung	2	3
körperliche oder geistige Mängel	1	4
Abstand	1	2
Fehler beim Überholen	0	3
Beleuchtungsmängel	0	2
andere technische Mängel	0	1

Mitursachen der Radfahrer

	2017	2016
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	5	2
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	0
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	0
Nichtbeachtung des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren	1	0
Beleuchtungsmängel	0	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	1
Alkoholeinfluss	0	1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer

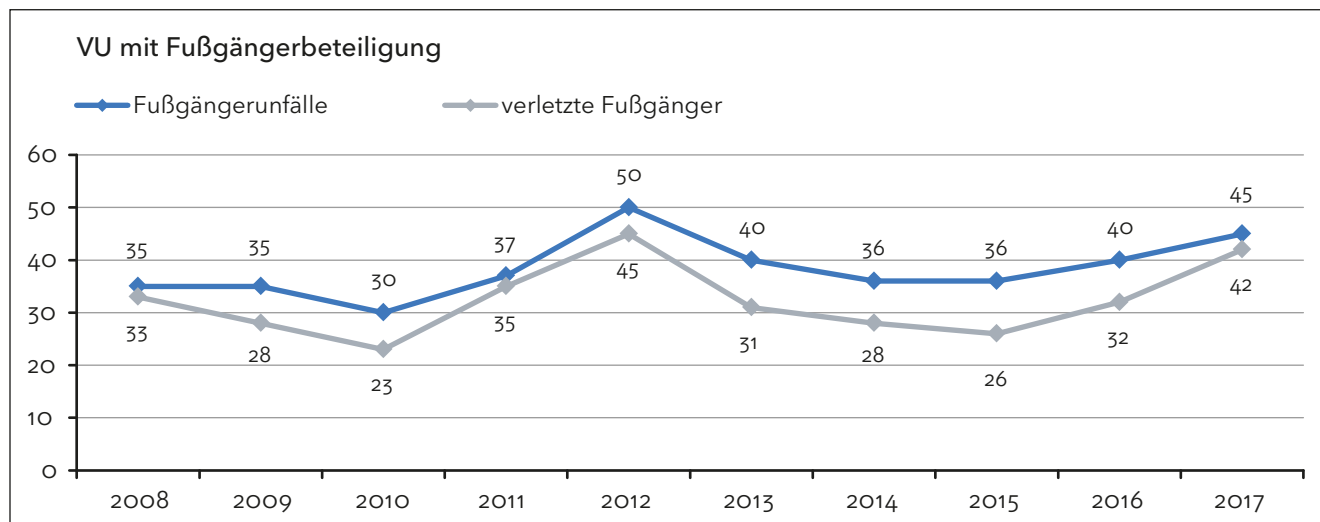
	2017	2016
Vorfahrtmissachtung	21	18
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	13	9
Fehler beim Abbiegen nach links	7	4
Fehler beim Abbiegen nach rechts	5	4
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	1
Abstand	2	1
Alkohol- / Drogeneinfluss	1	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	3

2.4 Fußgänger

Fußgänger-Unfälle

	2017	2016	%
VU gesamt	45	40	12,5
verletzte Fußgänger	42	32	31,3
getötete Fußgänger	1	0	-
von Fußgängern verursachte VU	14	6	133,3

Die Zahl der Fußgängerunfälle ist um fünf Fälle auf 45 angestiegen und hat damit die zweithöchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Leider wurde ein Fußgänger beim Überqueren der Fahrbahn tödlich verletzt. Fußgänger haben 14 (6) Unfälle selbst verursacht (31,1 - Vorjahr: 15,0 Prozent).



Hauptursachen der Fußgänger

	2017	2016
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fzg.-Verkehr zu achten	7	0
andere Fehler der Fußgänger	2	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	1	1
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn / sonstiges falsches Verhalten	1	0
Rotlichtmissachtung	1	0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	0	1

Hauptursachen der Fzg.-Führer

	2017	2016
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an sonstigen Stellen	15	14
Falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	9	4
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	8	7
nicht angepasste Geschw.	3	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	2
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an Fußgängerfurten	2	1
Alkohol- / Drogenkonsum	2	0
körperliche oder geistige Mängel	2	0
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	0
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an Haltestellen	1	1

2.5 Kinderunfälle

Die Zahl der Unfälle, an denen Kinder (unter 15 Jahren) beteiligt gewesen sind, ist mit 46 (Vorjahr: 45) Fällen nahezu gleich geblieben und stellt die zweitniedrigste Zahl der letzten zehn Jahre dar.

Dabei wurden 50 (Vorjahr: 48) Kinder als Mitfahrer, Radfahrer, oder Fußgänger verletzt.

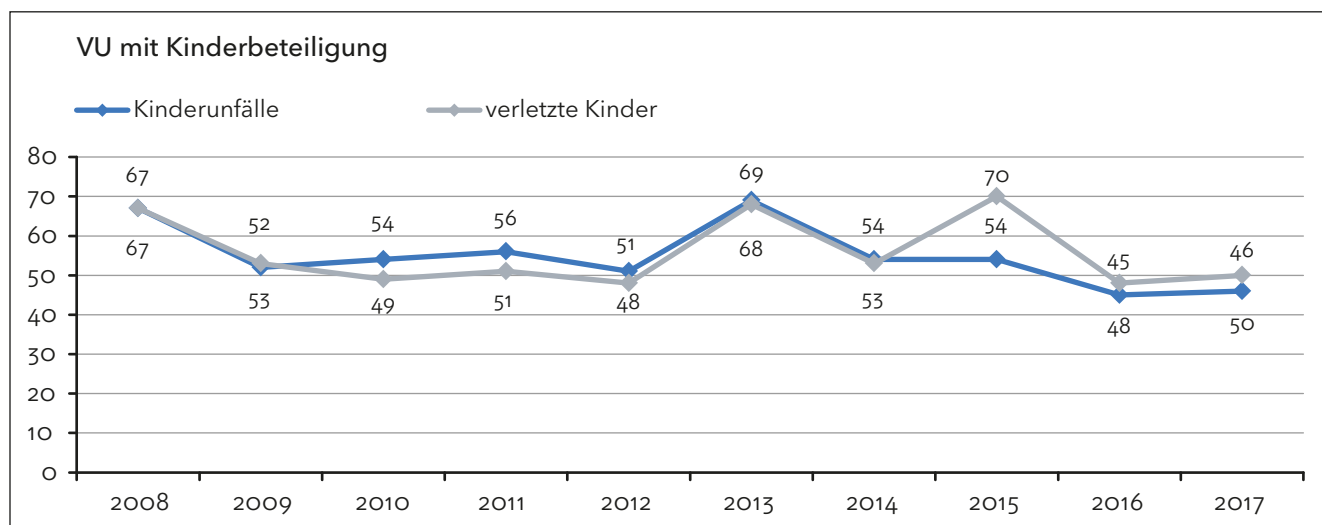
Kinder sind lediglich an 33 (27) Unfällen aktiv als Radfahrer oder Fußgänger beteiligt gewesen und haben dabei in 19 Fällen (57,6 Prozent - Vorjahr: 44,4) den Unfall überwiegend selbst verursacht.

In den dargestellten Zahlen sind auch neun (drei)

Alleinunfälle mit dem Fahrrad enthalten.

Die meisten Kinder wurden als Radfahrer verletzt (24 - Vorjahr: 16). Davon sind mit 16 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.



Kinderunfälle (unter 15 Jahre)

	2017	2016	%
gesamt	46	45	2,2
verletzte Kinder	50	48	4,2
getötete Kinder	0	0	-
mit aktiver Kinderbeteiligung	33	27	22,2
Alleinunfälle	9	3	200

Kinder-VU, Hauptursachen der Kinder

	2017	2016
von Kindern verursachte VU gesamt	19	12
nicht angepasste Geschwindigkeit	4	1
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	4	0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	0
unzureichend gesicherte Ladung	2	0
Vorfahrtmissachtung	1	1
Rotlichtmissachtung	0	2
Abstand	0	1
Fehler beim Überholtwerden	3	0
Rotlichtmissachtung	2	3
körperliche oder geistige Mängel	1	4
Abstand	1	2

Kinder-VU, Mitursachen der Kinder

	2017	2016
von Kindern mitverursachte VU	3	6
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	1	2
falsches Verhalten der Fußgängern an anderen Stellen	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	0	1
Nichtbenutzung des Gehweges	0	1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1
andere Fehler beim Fzg.-Führer	0	1

VU mit aktiver Kinderbeteilig., Haupturs. der Erw.

	2017	2016
von Erwachsenen verursachte VU	14	15
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	3	5
Vorfahrtmissachtung	3	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	2	3
Fehler beim Abbiegen	2	0
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	0
körperliche oder geistige Mängel	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	0	1
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	0	1
Abstand	0	1

Kinder-Unfallbeteiligung

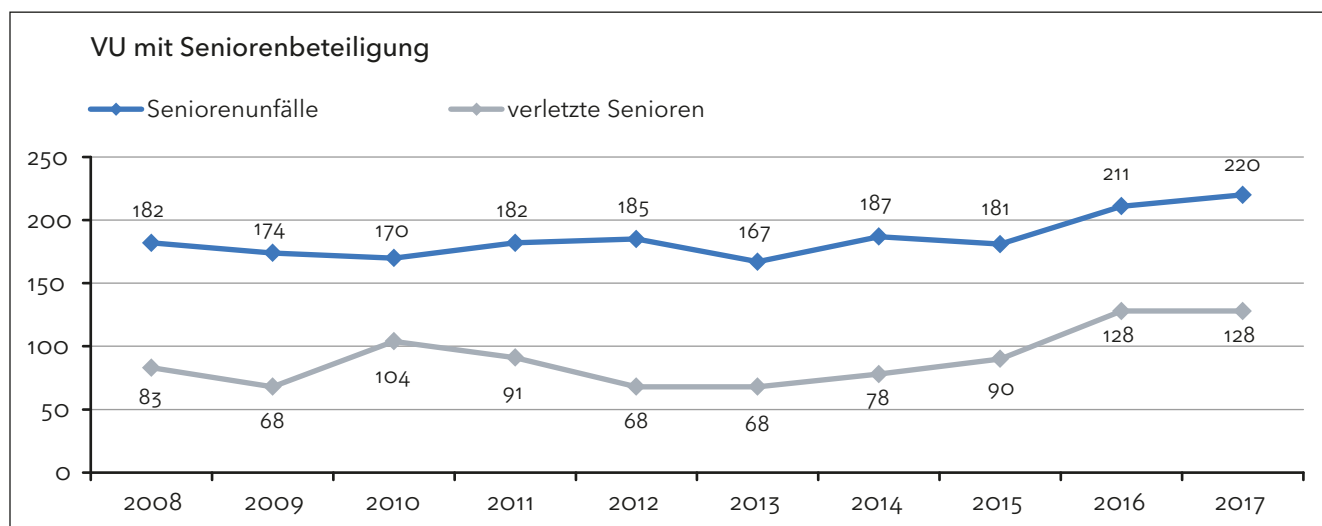
	2017	2016	%
verletzte Kinder	50	48	4,2
Fußgänger gesamt	10	7	42,9
unter 6 Jahre	1	1	0,0
6 - 10 Jahre	4	3	33,3
10 - 14 Jahre	5	3	66,7
Radfahrer gesamt	24	16	50,0
unter 6 Jahre	0	1	-
6 - 10 Jahre	8	3	166,7
10 - 14 Jahre	16	12	33,3
Mitfahrer gesamt	16	25	-36,0
unter 6 Jahre	8	12	-33,3
6 - 10 Jahre	5	5	0,0
10 - 14 Jahre	3	8	-62,5

2.6 Seniorenunfälle

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

Die Zahl der Seniorenunfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 1,7 Prozent angestiegen und hat die höchste Zahl der letzten zehn Jahre erreicht. Dabei ist ein älterer Mensch als Fußgänger tödlich verunglückt und 128 (128) wurden verletzt.

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren sind zu 73,2 (Vorjahr: 65,4) Prozent von ihnen selbst verursacht worden.



Senioren-VU (65+)

	2017	2016	%
gesamt	242	238	1,7
mit aktiver Seniorenbeteiligung	220	211	4,3
getötete Senioren	1	1	0,0
verletzte Senioren	128	128	0,0
von Senioren verursachte VU	161	138	16,7

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher

	2017	2016	%
Pkw	126	116	8,6
Fahrrad	20	13	53,8
mot. Zweirad	6	5	20,0
Fußgänger	6	3	100,0
Lkw	2	1	100,0
KOM	1	0	-

VU-Beteiligung, Senioren als Nichtverursacher

	2017	2016	%
Pkw	64	79	-19,0
Fahrrad	20	22	-9,1
Fußgänger	8	15	-46,7
mot. Zweirad	5	1	400,0
Lkw	2	4	-50,0

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren

	2017	2016
Vorfahrtmissachtung	50	41
Fehler beim Abbiegen	17	8
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	15	13
nicht angepasste Geschwindigkeit	12	21
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	11	4
Abstand	9	7
Fehler beim Rückwärtsfahren	8	12
Alkohol- / Drogeneinfluss	8	3
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	6	8
falsches Verhalten als Fußgänger	5	1
Rotlichtmissachtung	5	0
körperliche oder geistige Mängel	4	9
Fehler beim Überholen	4	6
falsche Fahrbahnbenutzung	2	4

3 Unfalluntersuchung

3.1 Unfallursachen

Für die Unfallursachenforschung werden nur die von der Polizei aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle ausgewertet. Das sind Unfälle mit Verletzten / Getöteten und Unfälle mit Straftaten oder bedeutenden Ordnungswidrigkeiten – so genannte qualifizierte Verkehrsunfälle.

Im Jahr 2017 waren die Hauptursachen „Nichtbeachtung der Vorfahrt“, „Fehler beim Abbiegen“, „nicht angepasste Geschwindigkeit“, sowie „Verstoß gg. das Rechtsfahrgebot“.

Hauptunfallursachen

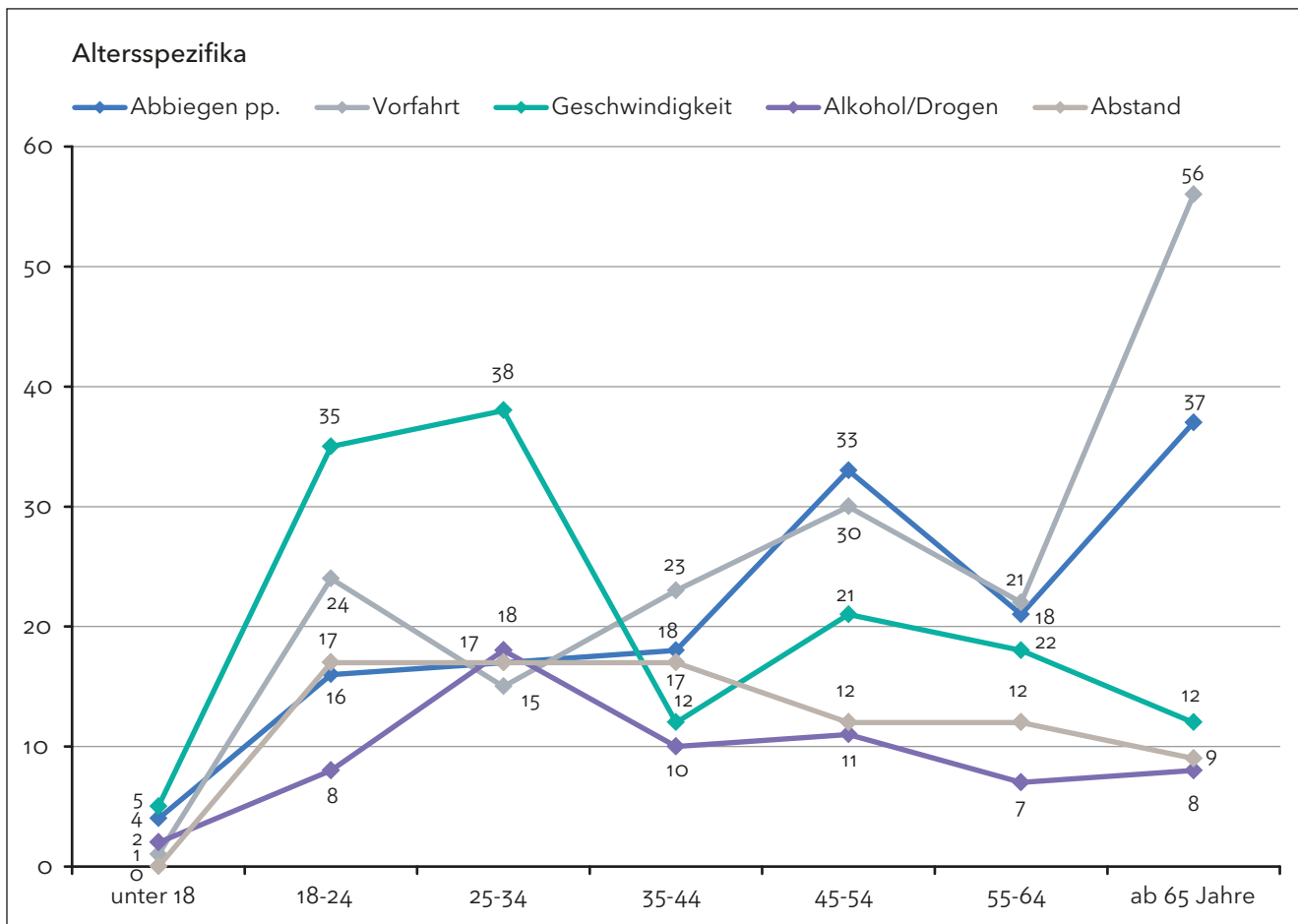
	2017	2016
Vorfahrt (Nr. 27-33 lt. Ursachenverzeichnis)	178	166
Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren (Nr. 35-37)	153	105
nicht angepasste Geschwindigkeit (Nr. 12,13)	143	163
Fehlerhafte Straßenbenutzung (Verstoß Rechtsfahrgebot u.a., Nr. 10, 11)	113	111
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	85	95
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01, 02)	64	44

3.2 Altersspezifika

In dem nachstehenden Diagramm wird der Zusammenhang zwischen den fünf häufigsten Unfallursachen und dem Lebensalter dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass sich die Unfallursachen mit dem Lebensalter verändern. Bei den 18-34-jährigen fällt die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ als Hauptursache auf. Bei den 35-54-jährigen tritt die Ursache „Vorfahrtmissachtung“ in den

Vordergrund und wird von den 45-54-jährigen mit der Hauptursache „fehlender Abstand“ abgelöst. Ab 55 Jahren ist die Vorfahrtmissachtung als Unfallursache am häufigsten.

Die Ursache „Alkohol- und Drogeneinfluss“ tritt am häufigsten bei den 25-34-jährigen auf.



3.3 Wildunfälle

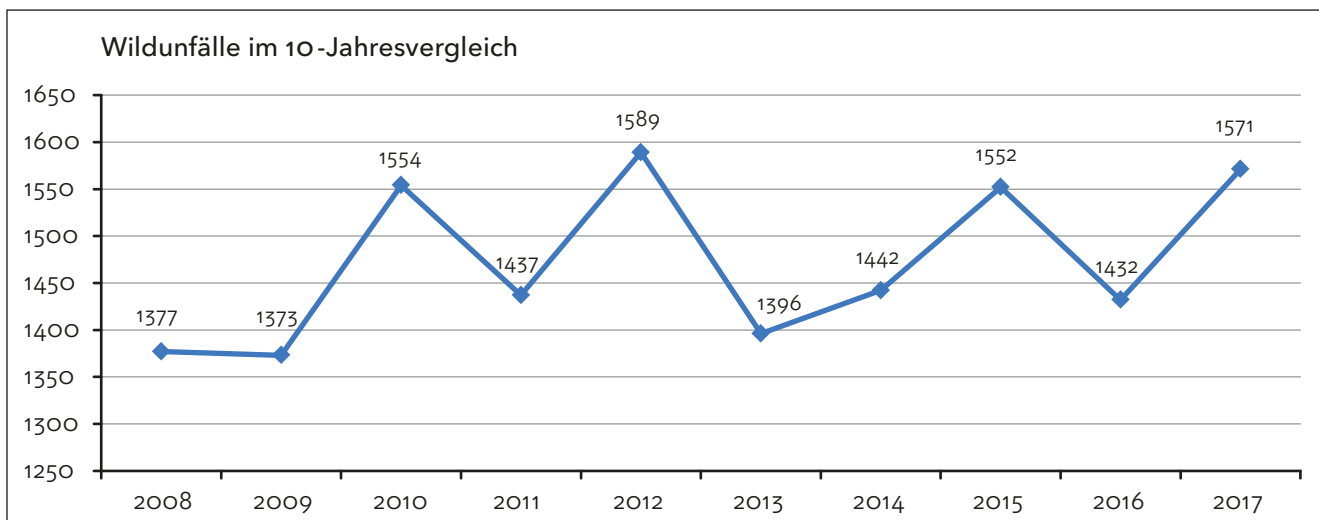
Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle (1571) hat gegenüber dem Vorjahr (1432) um 9,7 Prozent zugenommen und den zweithöchsten Stand der letzten zehn Jahre erreicht.

Insgesamt sind 37,7 (Vorjahr: 35,9) Prozent der Gesamtunfälle auf Wildwechsel zurück zu führen.

Jeder Fahrzeugführer kann mit einer den örtlichen Verhältnissen angepassten Fahrweise zur Verhinderung eines Wildunfalls beitragen.

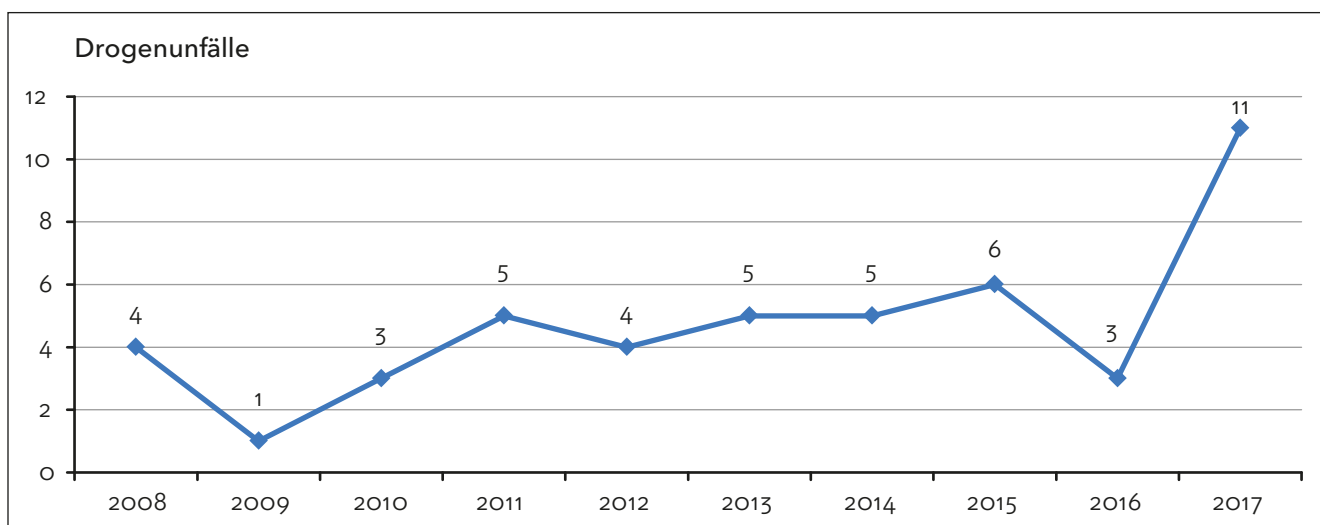
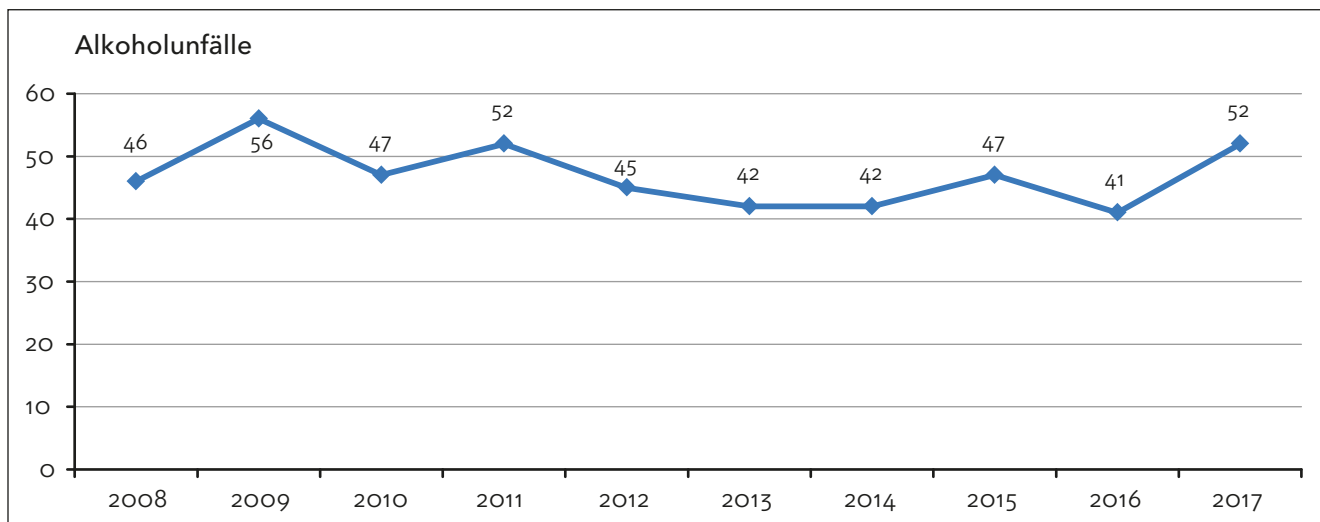
In den Monaten Mai und August wird besonders häufig das Rehwild Opfer von Verkehrsunfällen. Während im Mai die jungen Rehböcke auf Reviersuche sind und dabei verunglücken, ist im August die „Blattzeit“ (Paarungszeit) der Grund für den Anstieg der Wildunfälle.

Im Oktober ist die „Brunftzeit“ des Damwildes die Ursache für viele Unfälle, die dann im November fließend in die „Rauschzeit“ des Schwarzwildes übergeht. Eine starke Wildpopulation und herbsthliches Wetter mit Niederschlägen und Nebel begünstigen dann die Unfallgefahr.



4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss

	2017	2016	%
gesamt	52	41	26,8
Pkw	37	29	27,6
Radfahrer	9	9	0,0
mot. Zweiräder	3	2	50,0
Fußgänger	0	1	-100,0
Lkw	4	0	-

Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

	2017	2016	%
gesamt	11	3	266,7
Pkw	6	2	200,0
Lkw	3	1	200,0
Radfahrer	1	0	-
mot. Zweiräder	1	0	-

Die Alkoholunfälle sind nach der niedrigsten Zahl der letzten zehn Jahre wieder um elf auf 52 Fälle angestiegen. Bei elf Unfällen (Vorjahr: drei) war Drogenkonsum bei Pkw-Fahrern mitursächlich.

4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

In der nachstehenden Tabelle sind die Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Die meisten Feststellungen stellen Straftaten gemäß § 316 StGB dar - 62,5 Prozent. Die Überwachung dieser Delikte ist Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

Alkohol- u. Drogendelikte ohne VU

	2017	2016	%
gesamt	120	132	-9,1
§ 24a StVG	36	48	-25,0
§ 315c StGB	9	8	12,5
§ 316 StGB	75	76	-1,3

5 Sonstige Verkehrsverstöße

5.1 Ordnungswidrigkeiten

Geschwindigkeitsüberschreitung

Im vergangenen Jahr wurden Geschwindigkeitsmessungen an Unfallhäufungsstellen und vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durchgeführt.

Von insgesamt 91 713 überprüften Fahrzeugführern waren 12 500 zu schnell.

Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von 13,7 (Vorjahr: 11,3) Prozent.

Dabei mussten 123 Fahrverbote ausgesprochen werden. (Vorjahr: 63)

Während der Zeiten des starken Wildwechsels (Herbst) wurde an neuralgischen Streckenabschnitten die Geschwindigkeit überwacht. Die Überschreitungsquote lag bei 11,7 (Vorjahr: 11,3) Prozent.

Geschwindigkeitsmessungen mit dem Schwerpunkt auf motorisierte Zweiradfahrer ergaben eine Beanstandungsquote von 12,5 (Vorjahr 13,4) Prozent.

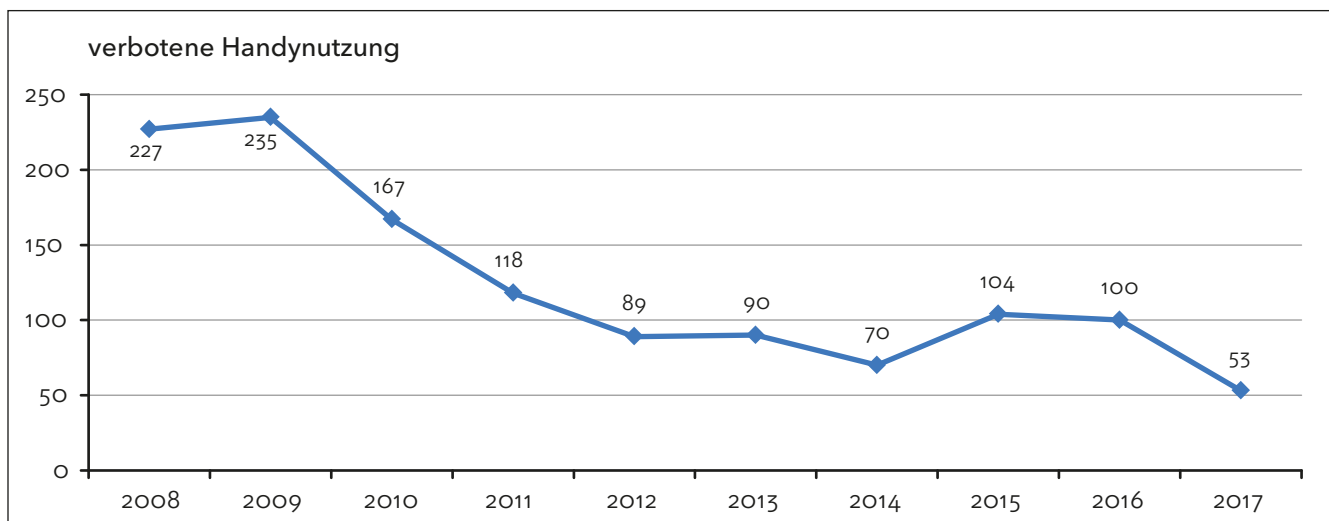
Trauriger Spitzenreiter war hier ein Motorradfahrer, der in Schönberg bei erlaubten 70 km/h eine vorwerfbare Geschwindigkeit von 146 km/h erreichte und somit mehr als doppelt so schnell unterwegs war.

Ihn erwartete ein Bußgeldbescheid über mindestens 600 Euro, 2 Punkte beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg und ein 3-monatiges Fahrverbot.

Verbotene Handynutzung

Vielfältige Studien beweisen, dass die Unfallgefahr durch Ablenkung bei der Handybenutzung um ein Vielfaches ansteigt. Um dem zu begegnen wurde ein landesweiter Schwerpunkt unter dem Motto „Runter vom Gas-Finger vom Handy“ gesetzt.

Die täglichen Beobachtungen zeigen, dass Kontrollen erforderlich sind.



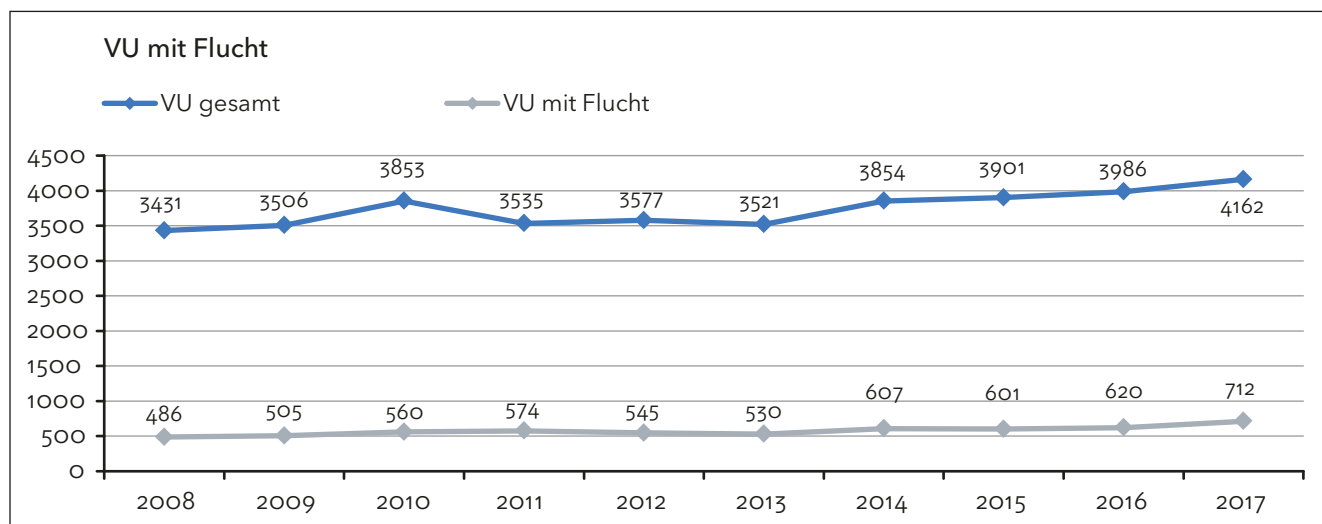
5.2 Straftaten

Der Anteil der Unfälle mit Unfallflucht an den Gesamtzahlen ist mit 17,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr (15,6) etwas angestiegen.

Zu 86,5 (Vorjahr: 85,6) Prozent wurden die Fluchten bei so genannten VU S₃ begangen.

Verkehrsunfälle mit Flucht

	2017	2016	%
VU gesamt	4162	3968	4,9
Unfallflucht gesamt	712	620	14,8
Anteil am Unfallgeschehen	17,1%	15,6%	0,0
Unfallflucht (qualifizierte VU)	96	89	7,9
Unfallflucht (VU "S ₃ ")	616	531	16,0



6 Unfallhäufungsstellen

Nachstehend sind die Orte / Streckenabschnitte aufgeführt, an denen sich drei oder mehr Unfälle gleichen Typs ereignet haben.

Diese Stellen werden von der Unfallkommission besonders untersucht, um weitere Verkehrsunfälle zu verhindern. Für diese Untersuchung werden nur die so genannten „qualifizierten Unfälle“ (P, S 1 und S 2 Unfälle) ausgewertet.

Unfallhäufungsstellen

Unfallort	VU gesamt	VU gesamt Vorjahr	tot	SV	LV	Unfalltyp							
						1	2	3	4	5	6	7	
1 B 404 / L 49 / L 67 (Baustelle)	15	0	0	1	17			15					
2 Schwentinental, Ot. Klausdorf, L 52 / Preetzer Chaussee	7	5	0	2	4		5	2					
3 Preetz, Schwentinestraße / Garnkorb	7	4	0	0	5	3	2	2					
4 B 202 / Königsberger Straße (Helmstorf)	6	4	0	1	5			6					
5 Preetz, Kieler Straße / Pohnsdorfer Straße / Klosterstraße	6	3	0	0	4		3	3					
6 Pohnsdorf, L 49, Abschnitt 150	5	1	1	1	3	5							
7 B 202 / L 259 / K 29 (Gottesgabe)	4	5	0	0	1		1	3					
8 Plön, Rautenbergstraße (B 76) / Schillener Straße	4	1	0	0	6			3			1		
9 L 165 / K 50 (Stakendorf)	4	2	0	4	7			4					
10 Preetz, Kührener Straße / Ragniter Ring	3	3	0	0	3			3					
11 Lütjenburg, Plöner Straße / Schönberger Straße	3	1	0	0	0			3					
12 Nettelsee, L 49 / Dorfstraße	2	0	0	3	4			2					
13 Ascheberg, Langenrade / Gartenweg	2	0	0	2	2		2						

3-Jahres-Karte

B 502, Abschnitt 095 (Heikendorf Nord) - 3-Jahres Karte	9	-	2	7	6	2					6	1
---	---	---	---	---	---	---	--	--	--	--	---	---

Unfalltypen

- 1 - Fahr Unfall
- 2 - Abbiegeunfall
- 3 - Einbiegen / Kreuzen-Unfall
- 4 - Überschreiten-Unfall
- 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr
- 6 - Unfall im Längsverkehr

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