

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Landeshauptstadt Kiel 2022



Hinweis zur Barrierefreiheit

Die Landespolizei ist verpflichtet, bei Veröffentlichungen im Internet Barrierefreiheit zu gewährleisten. Wir bemühen uns, hierzu alle Anforderungen zu erfüllen, befinden uns jedoch noch in einem Lernprozess.

Um uns stetig in diesem Bereich zu verbessern, sind wir für Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge sehr dankbar. Diese werden wir, wenn möglich, bei zukünftig zu erstellenden Veröffentlichungen berücksichtigen.

Hinweise zur Barrierefreiheit nimmt die Pressestelle der Polizeidirektion Kiel unter der E-Mailadresse pressestelle.kiel.pd@polizei.landsh.de entgegen.



Inhalt

Wesentliche Feststellungen - 5

Allgemeines - 6

1 Verkehrsunfallgeschehen - 7

- 1.1 Verkehrsunfälle - 7
- 1.2 Getötete Personen/Art der Verkehrsbeteiligung - 8
- 1.3 Verletzte Personen - 9

2 Verkehrsarten/Risikogruppe - 10

- 2.1 Kinder - 10
- 2.2 Senioren - 12
- 2.3 zu Fuß Gehende - 13
- 2.4 Fahrräder - 15
- 2.5 Elektrokleinstfahrzeuge - 19
- 2.6 Motorisierte Zweiräder - 20
- 2.7 Pkw - 21
- 2.8 Lkw und Busse - 23

3 Unfalluntersuchung - 25

- 3.1 Unfallursachen - 25
- 3.2 Altersspezifika - 26

4 Straftaten im Straßenverkehr - 27

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 27
- 4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 29

5 Unfallhäufungsstellen/-linien - 30

6 Verkehrsüberwachung - 32

- 6.1 Radverkehrssicherheit - 32
- 6.2 Geschwindigkeitsverstöße - 32
- 6.3 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 32
- 6.4 Sonstige Verkehrsverstöße - 33

7 Fazit - 34

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2022 für die Landeshauptstadt Kiel vor.

Im zurückliegenden Jahr hat sich das Verkehrsgeschehen nach den pandemiebedingten Einschränkungen der Vorjahre wieder normalisiert. Die Unfallzahlen befinden sich erfreulicherweise weiterhin auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Nachdem im Vorjahr erstmalig in einem gesamten Kalenderjahr kein einziger Verkehrstoter zu beklagen war, verloren im Jahr 2022 wieder fünf Menschen im Kieler Straßenverkehr ihr Leben. Beachtenswert ist außerdem ein deutlicher Anstieg der Fallzahlen im Bereich des Radverkehrs. Die Sicherheit von Radfahrenden wird daher auch im kommenden Jahr den Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit bilden.

Dieser Bericht soll allen mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassten Personen und Institutionen einen Überblick über das Verkehrsunfallgeschehen ermöglichen und Anhaltspunkte für Verbesserungen liefern. Er kann aber darüber hinaus auch alle am Straßenverkehr Teilnehmenden über die spezifischen Gefahren informieren. Die vorliegenden Verkehrsunfallzahlen sind zudem Grundlage für die polizeiliche Ermittlung von Unfalhhäufungsstellen und für die Entwicklung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit.

Für Ihr Interesse bedanken wir uns und wünschen Ihnen eine unfallfreie Zeit.

Kiel, im April 2023



Mathias Engelmann
Leiter der Polizeidirektion Kiel

Wesentliche Feststellungen

- **Weiterhin vergleichsweise niedrige Gesamtunfallzahl**
Die Gesamtzahl der polizeilich bekannt gewordenen Verkehrsunfälle verharrt weiterhin auf dem Niveau der Pandemiejahre 2020 und 2021.
- **Fünf Verkehrstote**
Nachdem im Vorjahr erstmalig keine Verkehrstoten festzustellen waren, sind nunmehr wieder fünf Fälle zu beklagen.
- **Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer steigt**
Nachdem die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr sieben Jahre in Folge gesunken war, ist nun erstmalig wieder ein Anstieg festzustellen.
- **Deutlich mehr Unfälle mit Radfahrerbeteiligung**
Nach einem erheblichen Rückgang im Vorjahr sind die Fallzahlen wieder stark gestiegen.

Allgemeines

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen der Landeshauptstadt Kiel im Jahre 2022 im Vergleich zu den Vorjahren dar. Darüber hinaus informiert er über die Aktivitäten der Polizeidirektion Kiel im Bereich der Verkehrsüberwachung.

Die Verkehrsunfalllage wird auf Grundlage aller Verkehrsunfälle, die im Jahre 2022 in dem Kieler Stadtgebiet polizeilich erfasst wurden, erstellt. Die Erfassung erfolgt auf Basis des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) nach bundeseinheitlichem Muster. Ländererlasse regeln im Einzelnen den Umfang der Verkehrsunfallaufnahme. Im Unterschied zur Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) werden die Verkehrsunfalldaten nicht erst nach Abschluss der Ermittlungen, sondern bereits aktuell nach der Verkehrsunfallaufnahme erfasst (Eingangstatistik).

Die Statistiken zur Verkehrsüberwachung resultieren aus polizeiinternen Erhebungen.

Die Verkehrsunfalllage dient

- der Beobachtung des Unfallgeschehens hinsichtlich der Gesamtentwicklung und der Entwicklung in bestimmten Teilbereichen
- dem Erkennen neuer Phänomene
- dem Erkennen von Unfallhäufungen

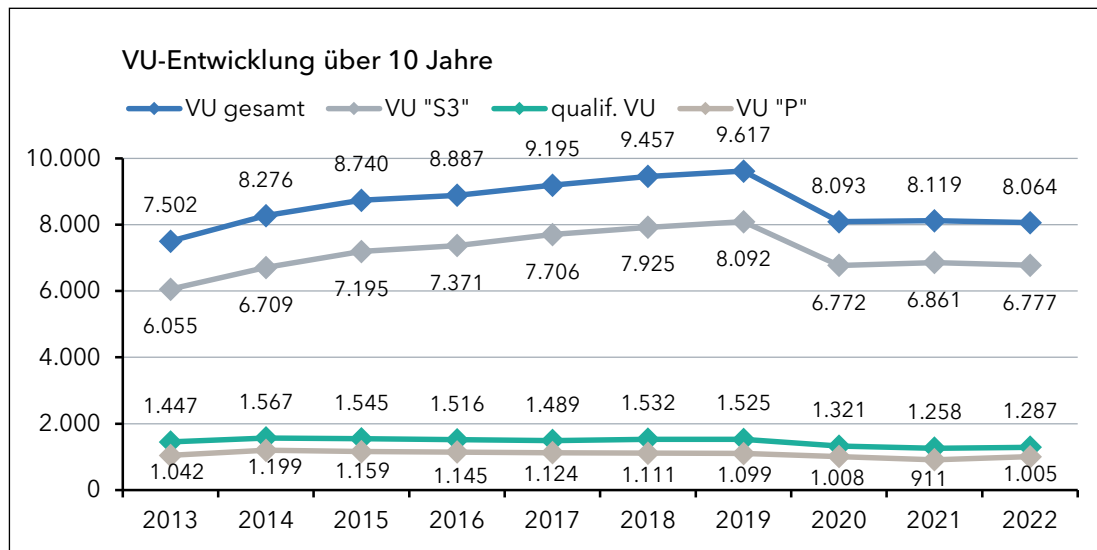
und bildet damit eine Grundlage für

- Verkehrsplanung und -regulierung
- vorbeugende und sanktionierende Maßnahmen
- Entschärfung von lokalen Unfallhäufungen

Die Aussagekraft der Verkehrsunfalllage ist jedoch begrenzt, weil sie nur einen Ausschnitt des zurückliegenden Unfallgeschehens beleuchtet und Vorfälle, die der Polizei nicht bekannt geworden sind, unberücksichtigt lässt. Der Umfang des sog. „Dunkelfeldes“ hängt von der Art der Unfälle ab und wird wesentlich durch das Anzeigeverhalten der Bevölkerung beeinflusst.

1 Verkehrsunfallgeschehen

1.1 Verkehrsunfälle



Bis einschließlich des Jahres 2019 ist die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle kontinuierlich angestiegen. In dem Jahr 2020 erfolgte dann ein deutlicher Rückgang, der offenbar mit dem pandemiebedingt rückläufigen Verkehrsaufkommen in Zusammenhang steht. Diese Situation bleibt in den Jahren 2021 und 2022 nahezu unverändert.

Verkehrsunfälle	2022	2021	%
gesamt	8.064	8.119	-0,7
auswertbare VU gesamt	1.287	1.258	2,3
mit Personenschaden (P)	1.005	911	10,3
mit Straftaten (S1)	72	70	2,9
mit bedeutend. OwiK (S2)	210	277	-24,2
sonstige (S3)	6.777	6.861	-1,2
Anteil VU S3 am Unfallgeschehen	84,0 %	84,5 %	-

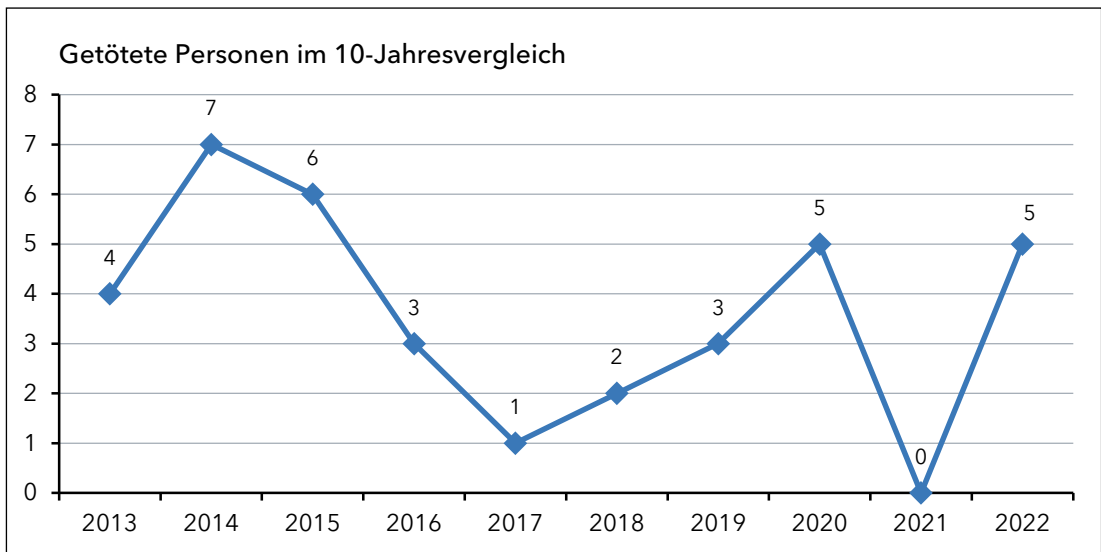
Die Tabelle zeigt das gesamte polizeilich registrierte Unfallgeschehen aufgeschlüsselt nach fachlichen Kategorien (siehe unten) und bietet einen Vergleich der Jahre 2021 und 2022.

Während die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle nahezu stabil auf Vorjahresniveau verharrt, ist bei den Unfällen mit Personenschäden ein deutlicher Anstieg festzustellen. Dagegen sind die Fallzahlen in allen anderen fachlichen Kategorien gegenüber dem Vorjahr gleichbleibend oder rückläufig.

Der Anteil der Bagatellunfälle am Gesamtunfallgeschehen beträgt mittlerweile 84 Prozent. In diesen Fällen erfolgt keine umfassende polizeiliche Unfallaufnahme, so dass nähere Einzelheiten zu den Ursachen und zu den Beteiligten nicht bekannt sind. Diese Fälle können daher auch nicht Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung sein.

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)

1.2 Getötete Personen/Art der Verkehrsbeteiligung



In dem Jahr 2021 war in den Straßen der Landeshauptstadt Kiel erstmalig kein einziger Verkehrstoter zu beklagen. Dies war seit Beginn der systematischen Unfallauswertung im Jahr 1950 bisher einmalig.

In dem zurückliegenden Kalenderjahr 2022 kamen jedoch wieder fünf Menschen im Kieler Straßenverkehr ums Leben:

Am 31.03.2022 befuhr ein Kradfahrer die B 503 aus Richtung Holsteinverteiler kommend in Richtung Holtenau und verlor bei hoher Geschwindigkeit kurz hinter dem Projensdorfer Tunnel die Kontrolle über sein Fahrzeug. Der 38jährige Fahrer prallte gegen die Mittelleitplanke und erlitt tödliche Verletzungen.

Am 08.10.2022 befuhr ein Radfahrer den Radweg der Holtenauer Straße in Richtung stadtauswärts. Als die Beifahrertür eines parkenden Pkw unachtsam geöffnet wurde, kam es zur Kollision. Der 80jährige Radfahrer stürzte und verstarb kurze Zeit später infolge seiner schweren Verletzungen im Krankenhaus.

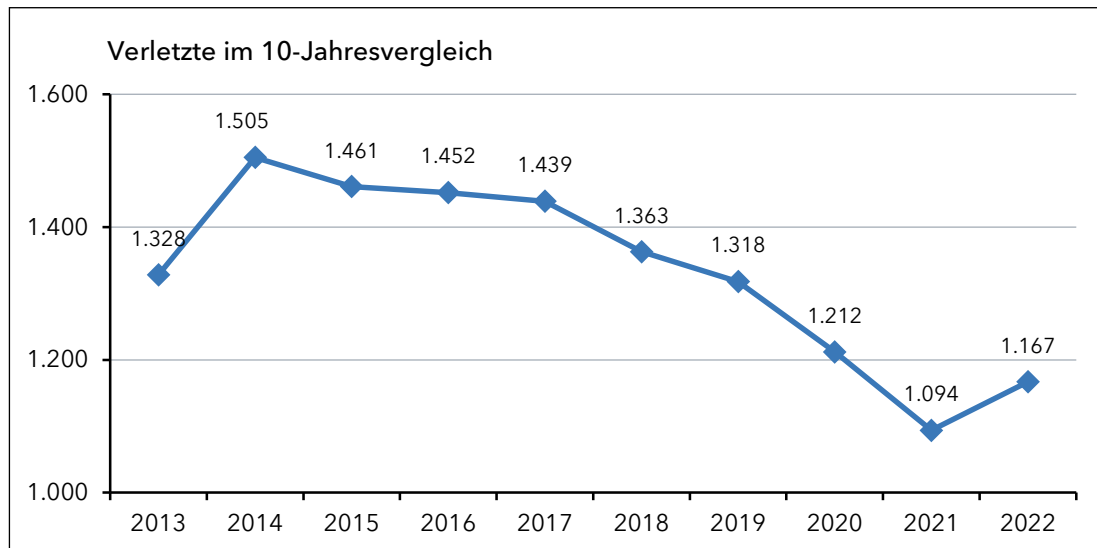
In der Nacht zum 22.10.2022 wurde eine 49jährige Frau schwer verletzt in der Adalbertstraße aufgefunden. Sie verstarb kurze Zeit später im Krankenhaus. Aufgrund der Umstände wird von einem Verkehrsunfall ausgegangen.

Am 14.11.2022 befuhr ein Radfahrer den linksseitig der Fahrbahn gelegenen Bereich des Geh-/Radweges der Chemnitzstraße aus Richtung Kronshagener Weg kommend in Richtung Hasseldieksdammer Weg. Den Hasseldieksdammer Weg querte er auf der Fußgängerfurt und kollidierte dabei mit einem von links kommenden Pkw. Dabei wurde der 24jährige Radfahrer überrollt, so dass dieser am Unfallort den schweren Verletzungen erlag.

Am 05.12.2022 befuhr ein Pkw-Fahrer die Dietrichstraße, um nach rechts auf den Theodor-Heuss-Ring einzubiegen. Beim Abbiegen kollidierte er mit einem entgegenkommenden Radfahrer, der sich dabei leicht verletzte. Der 64jährige Autofahrer erlitt dabei einen Schock, an dem er wenig später verstarb.

Insgesamt ist festzustellen, dass diese tragischen Fälle wenig beeinflussbar sind.

1.3 Verletzte Personen



Wie das obige Diagramm aufzeigt, war die Anzahl der im Kieler Straßenverkehr verletzten Personen seit 2015 kontinuierlich rückläufig. Im zurückliegenden Jahr ist nun erstmalig wieder ein Anstieg festzustellen.

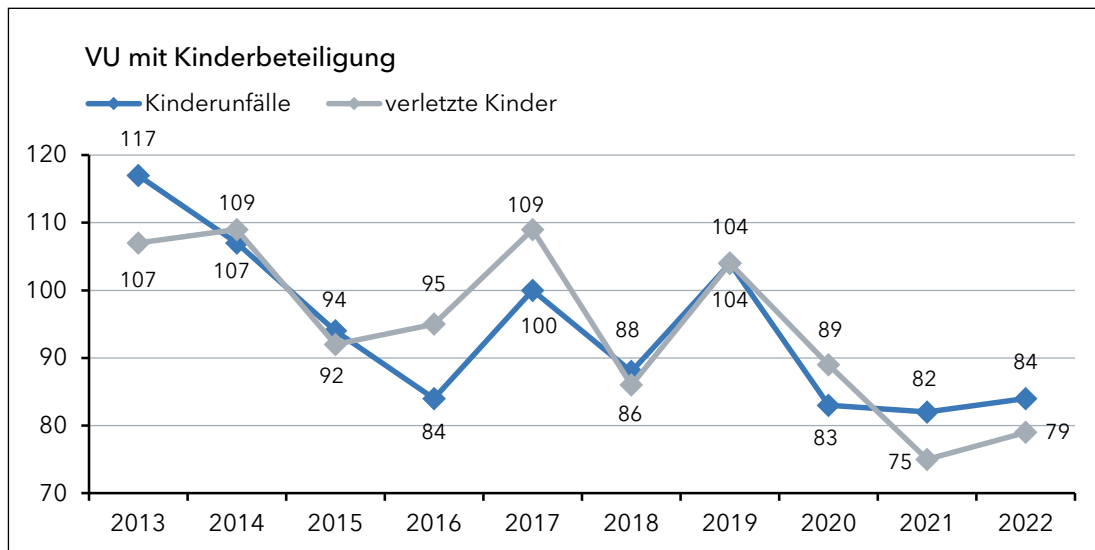
verletzte Personen im Straßenverkehr	2022	2021	%
gesamt	1.167	1.094	6,7
Radfahrende	517	428	20,8
Pkw-Insassen	376	404	-6,9
Fzu Fuß Gehende	97	98	-1,0
Zweiradfahrende	77	74	4,1
Elektrokleinstfahrzeuge	69	53	30,2
andere	31	37	-16,2

In der Tabelle werden die verletzten Verkehrsteilnehmer /innen nach Verkehrsarten aufgeschlüsselt und die Werte jeweils mit dem Vorjahr verglichen.

Es wird deutlich, dass der Anstieg der Verletztetenzahl in erster Linie auf Steigerungen der Unfallzahlen bei den Radfahrenden und den Fahrenden von Elektrokleinstfahrzeugen zurückzuführen ist. Diese Gruppe stellen zusammen ca. die Hälfte aller verletzten Personen im Kieler Straßenverkehr.

2 Verkehrsarten/Risikogruppe

2.1 Kinder



Die Unfallzahlen schwanken zwischen 117 im Jahr 2013 und 82 im Jahr 2021. Mit 84 Fällen im zurückliegenden Jahr befinden sich die Fallzahlen noch immer auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. In diesen 84 Fällen kamen 79 Personen im Kindesalter zu Schaden.

Kinderunfälle	2022	2021	%
gesamt	84	82	2,4
verletzte Kinder	79	75	5,3
mit aktiver Kinderbeteiligung	53	56	-5,4
Alleinunfälle	10	5	100,0

Zu unterscheiden ist zwischen Verkehrsunfällen mit aktiver Beteiligung von Kinder (als Fahrzeugführende und zu Fuß Gehende) und der Gesamtzahl von Unfällen mit Kinderbeteiligung. Hierzu zählen auch Kinder als Mitfahrende z.B. in Pkw.

In 53 Fällen (Vorjahr: 56) waren Kinder aktiv als Fahrzeugführende oder zu Fuß Gehende an den Verkehrsunfällen beteiligt. In zehn Fällen (Vorjahr: fünf) verunglückten die Kinder allein ohne Einwirkung anderer Verkehrsteilnehmer/innen.

Kinder-VU, Hauptursachen der Kinder	2022	2021
andere Fehler des Fzg.-Führers	12	4
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	6	4
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	4	5
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	4	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	4	2

Die Tabelle zeigt die fünf am häufigsten vorkommenden Hauptursachen der Kinder im Vergleich zum Vorjahr. Als Hauptursachen bezeichnet man das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers, der den Verkehrsunfall nach Ansicht der Polizei hauptsächlich zu verantworten hat. In erster Linie

spielte im zurückliegenden Jahr die Ursache „andere Fehler des Fahrzeugführers“ hier eine Rolle. Unter dieser Rubrik werden Fehler erfasst, die nicht als verkehrsrechtliches Fehlverhalten zu bewerten sind.

Kinder-VU, Mitsachen der Kinder	2022	2021
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	5	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	0	1
andere Fehler des Fzg.-Führers	1	1

In dieser Tabelle werden die Mitsachen der Kinder abgebildet. Als Mitsache bezeichnet man das Fehlverhalten der Person, die den Verkehrsunfall lediglich nachrangig zu verantworten hat. Die geringen Fallzahlen sind kaum von Bedeutung.

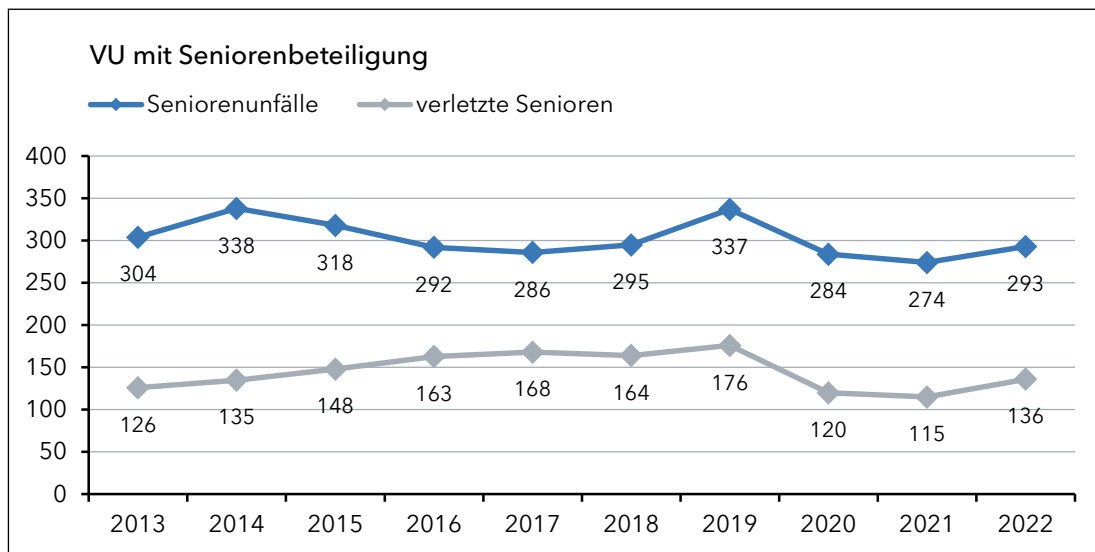
VU mit Kinderbeteiligung, Hauptursachen der Erwachsenen	2022	2021
Abstand	11	7
nicht angepasste Geschwindigkeit	9	5
Fehler beim Abbiegen	6	10
Vorfahrtmissachtung	5	5
Rotlichtmissachtung	3	4

Dargestellt werden hier die fünf am häufigsten vorkommenden Hauptursachen der erwachsenen Verkehrsteilnehmer/in in Konflikten mit Kindern. In erster Linie geht es dabei um unzureichenden Sicherheitsabstand (elf Fälle) und nicht angepasste Geschwindigkeit (neun Fälle).

verl. Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2022	2021	%
verletzte Kinder	79	75	5,3
Fußgänger gesamt	22	14	57,1
unter 6 Jahre	8	2	300,0
6-10 Jahre	9	9	0,0
10-14 Jahre	5	3	66,7
Radfahrer gesamt	30	40	-25,0
unter 6 Jahre	5	2	150,0
6-10 Jahre	6	4	50,0
10-14 Jahre	19	34	-44,1
Elektrokleinstfahrzeuge gesamt	5	2	150,0
unter 6 Jahre	0	0	-
6-10 Jahre	0	0	-
10-14 Jahre	5	2	150,0
Mitfahrer gesamt	22	19	15,8
unter 6 Jahre	11	5	120,0
6-10 Jahre	6	5	20,0
10-14 Jahre	5	9	-44,4

In dieser Tabelle werden die verunglückten Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Altersgruppen aufgeschlüsselt und ein Vergleich mit dem Vorjahr hergestellt. Das Schwergewicht liegt wie im Vorjahr bei den Rad fahrenden Kindern (30 Fälle), und dort nach wie vor bei den 10 bis 14-Jährigen (19 Fälle). Bei den Kindern, die als Fußgänger verunglückten, sind die Fallzahlen deutlich gestiegen.

2.2 Senioren



Bei den Unfallzahlen ergeben sich über die Jahre bei leichten Schwankungen keine wesentlichen Veränderungen. Im zurückliegenden Jahr waren insgesamt 293 Fälle zu verzeichnen und damit 6,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

Die Anzahl der verunglückten Senioren ist hingegen bis in das Jahr 2019 kontinuierlich angestiegen und dann deutlich zurückgegangen. Im Jahr 2022 verunglückten 136 Senioren. Das sind 7,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

Senioren-VU (65+)	2022	2021	%
gesamt - mit aktiver und passiver Bet.	293	274	6,9
mit aktiver Seniorenbeteiligung	250	257	-2,7
getötete Senioren/in	1	0	-
verletzte Senioren/in	136	115	18,3
von Senioren verursachte VU	191	177	7,9

Ebenso wie bei den Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung wird auch hier zwischen Fällen mit aktiver Seniorenbeteiligung (als Fahrzeugführende oder zu Fuß Gehende) und der Gesamtzahl von Unfällen mit Seniorenbeteiligung (auch als Mitfahrende z.B. in Pkw) unterschieden.

Wie die Tabelle zeigt, sind die Unfallzahlen mit aktiver Seniorenbeteiligung trotz des oben beschriebenen Anstiegs der Gesamtzahlen leicht zurückgegangen, und zwar um 2,7 Prozent. Menschen ab 65 Jahren haben 76,4 % (Vorjahr: 68,1) der Verkehrsunfälle (selbst) verschuldet. Die überwiegende Verursachung erfolgte zu 76,4 Prozent (Vorjahr: 68,1) durch die Senioren selbst.

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2022	2021	%
Pkw	141	143	-1,4
Fahrrad	28	21	33,3
mot. Zweirad	9	4	125,0
zu Fuß Gehende	5	4	25,0
Lkw	2	4	-50,0
E.-Kleinstfahrzeug	2	1	100,0
andere	4	0	-

Die Tabelle schlüsselt die unfallbeteiligten Senioren/innen, sofern sie die Hauptverursacher waren, nach den genutzten Verkehrsmitteln auf.

Wie in den Vorjahren sind Pkw das mit Abstand am häufigsten genutzten Verkehrsmittel. Im zurückliegenden Jahr waren es 141 Fälle (2021: 143 Fälle). An zweiter Stelle rangiert mit 28 Fällen (2021: 21 Fälle) das Fahrrad.

VU-Beteiligung der Senioren als Nichtverursacher	2022	2021	%
Pkw	73	75	-2,7
Fahrrad	31	21	47,6
zu Fuß Gehende	15	13	15,4
mot. Zweirad	4	5	-20,0
Lkw	1	1	0,0
E.-Kleinstfahrzeug	0	2	-100,0
Wohnmobil	0	1	-100,0

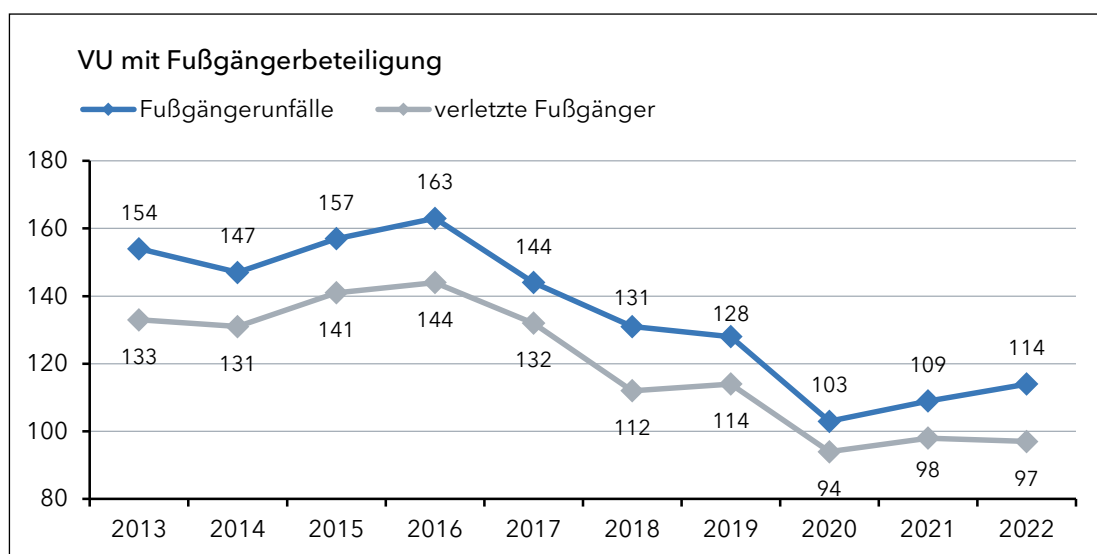
Diese Tabelle zeigt die Art der Verkehrsbeteiligung in den Fällen, in denen die Seniorinnen und Senioren nicht als Hauptverursacher in Erscheinung getreten sind.

Auch hier stehen Pkw an vorderster Stelle (73 Fälle), gefolgt von Fahrrädern (31 Fälle).

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2022	2021
Fehler beim Abbiegen	39	35
Vorfahrtmissachtung	27	25
Abstand	17	7
körperliche u. geistige Mängel	13	13
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	12	21

Bei den Hauptursachen der älteren Menschen ergeben sich auf den beiden vordersten Rängen keine Änderungen. Ursache Nr. 1 ist nach wie vor „Fehler beim Abbiegen“ mit 39 Fällen (Vorjahr: 35 Fälle), gefolgt von „Vorfahrtmissachtung“ mit 27 Fällen (Vorjahr: 25 Fälle). Diese Feststellungen deuten darauf hin, dass Senioren vor allem in komplexeren Verkehrssituationen Probleme haben.

2.3 zu Fuß Gehende



Bis 2016 sind steigende Fallzahlen festzustellen. Danach setzte ein abfallender Trend ein. Nun sind in zwei aufeinander folgenden Jahren wieder Steigerungen festzustellen. Im zurückliegenden Jahr stiegen die Fallzahlen von 109 auf 114. Die Zahl der verunglückten zu Fuß Gehenden blieb hingegen nahezu stabil. Hier waren 97 Fälle (Vorjahr: 98 Fälle) festzustellen.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Fußgänger-Unfälle	2022	2021	%
VU gesamt	114	109	4,6
verletzte Fußgänger	97	98	-1,0
getötete Fußgänger	1	0	-
Fußgängern als Hauptverursacher	46	40	15,0

Die Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen im Bereich der zu Fuß Gehenden mit denen des Vorjahres.

In 40,4 Prozent (Vorjahr: 36,7 Prozent) der Fälle wurde der Verkehrsunfall überwiegend von den zu Fuß gehenden selbst verursacht.

Hauptursachen der zu Fuß Gehenden	2022	2021
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fzg.-Verkehr zu achten	28	25
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	10	9
Nichtbenutzung des Gehweges	6	0
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	5	3
Rotlichtmissachtung	2	5

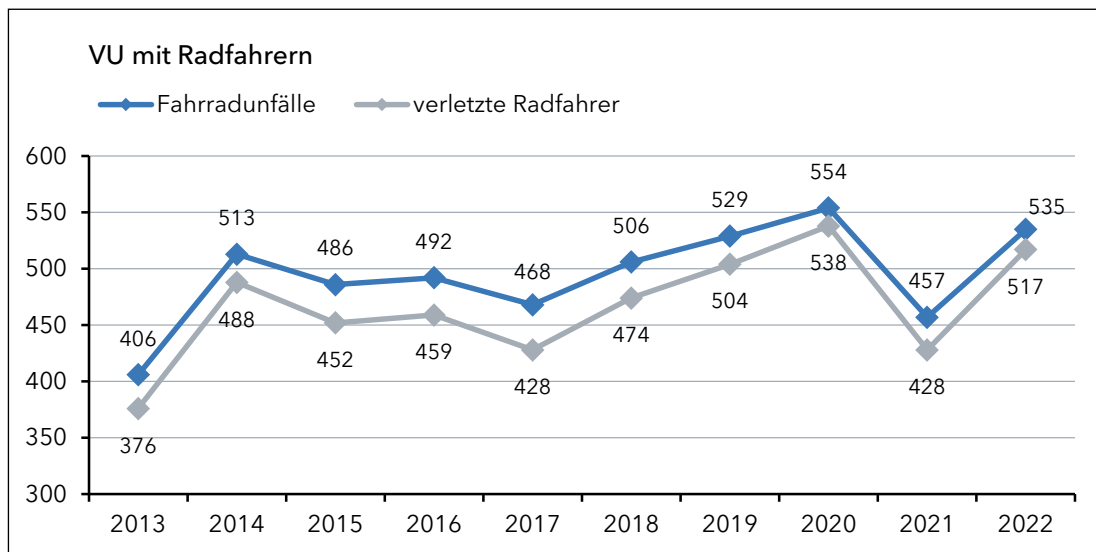
Diese Tabelle zeigt die Entwicklung der fünf häufigsten Hauptursachen der zu Fuß Gehenden im Vergleich zum Vorjahr. Die mit Abstand häufigste Ursache ist „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten“ mit 28 Fällen (Vorjahr: 25 Fälle). Die übrigen Ursachen sind dagegen vergleichsweise unbedeutend.

Hauptursachen der Fzg.-Führenden	2022	2021
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen	31	28
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen	15	25
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	13	8
nicht angepasste Geschwindigkeit	7	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	6	6

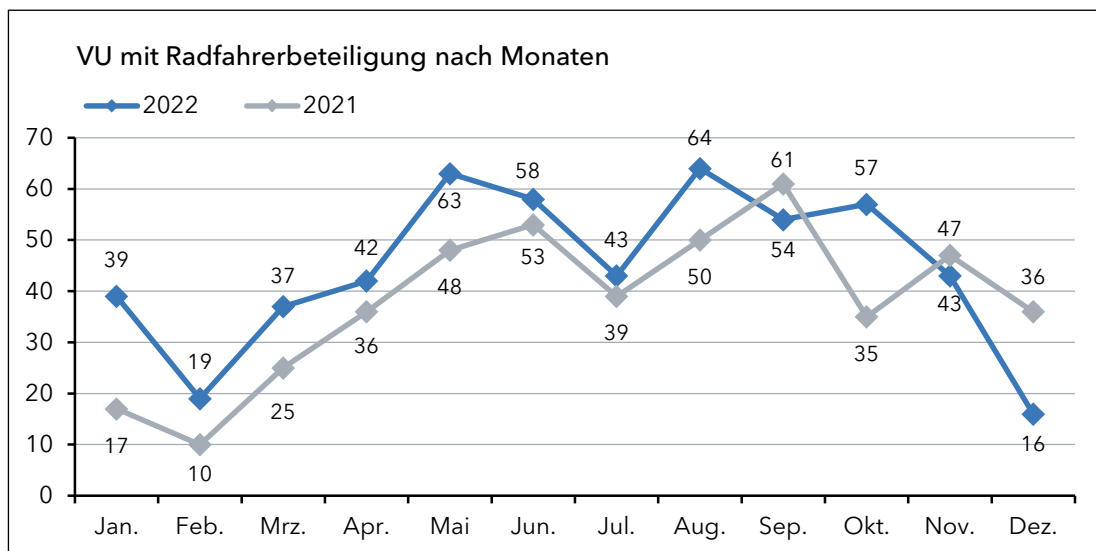
Hier werden die fünf häufigsten Hauptursachen, welche Fahrzeugführende im Konflikt mit zu Fuß Gehenden setzten, betrachtet.

An erster Stelle steht „falsches Verhalten ggü. zu Fuß gehenden an sonstigen Stellen“ mit 31 Fällen (Vorjahr: 28 Fälle). Andere Ursachen sind weniger von Bedeutung.

2.4 Fahrräder



Insgesamt war über die zurückliegenden 10 Jahre ein steigender Trend zu erkennen, der in den Jahren 2019 und 2020 jeweils zu neuen Höchstwerten führte. Nachdem das Jahr 2021 dann einen erheblichen Rückgang brachte, sind die Fallzahlen zuletzt wieder in die Nähe des Höchstwertes gestiegen. Das gilt sowohl für die Unfall- als auch für die Verunglücktenzahlen.



Es ist festzustellen, dass sich die Fallzahlen im Sommerhalbjahr erhöhen, während im Winterhalbjahr tendenziell mit niedrigeren Fallzahlen zu rechnen ist.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

VU Radfahrende gesamt	2022	2021	%
VU gesamt	535	457	17,1
verletzte Radfahrende	517	428	20,8
getötete Radfahrende	2	0	-
von Radfahrenden verursachte VU bei Konflikten mit anderen Vt.	87	83	4,8
VU-Radfahrende allein beteiligt	138	80	72,5
VU-Radfahrende-Radfahrende	50	46	8,7
VU-Radfahrende-zu Fuß Gehende	38	23	65,2
VU mit Pedelec	146	82	78,0

Die obige Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen zum Vorjahr.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden ist um 17,1 Prozent und die Anzahl der verunglückten Radfahrenden sogar um 20,8 Prozent angestiegen. Ausgewertet wurden auch die Fälle, in denen die Radfahrenden allein, untereinander oder mit zu Fuß gehenden verunglückten. In allen Bereichen sind steigende Zahlen zu verzeichnen. Insbesondere die Zahl der Alleinunfälle stieg erheblich um 72,5 Prozent.

Die Fälle, in denen die Radfahrenden bei Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden den Schaden hauptsächlich verursachten, sind hingegen nahezu stabil geblieben.

In diese Zahlen fließen auch die Unfälle unter Beteiligung sog. Pedelecs (sukzessive Tretunterstützung bis 25 km/h) mit ein. Seit Beginn der Erfassung im Jahr 2014 sind hier stetig stark ansteigende Fallzahlen festzustellen. Dieser Trend hat sich im zurückliegenden Jahr mit einer Steigerung von 78 Prozent fortgesetzt.

Auffällig ist, dass sich die Altersstruktur der unfallbeteiligten Radfahrenden deutlich von der der unfallbeteiligten Pedelecfahrenden unterscheidet. Während der Schwerpunkt bei den Radfahrenden in der Altersgruppe von ca. 25-35 Lebensjahren liegt, sind bei den Pedelecfahrenden im Mittel deutlich ältere Verkehrsteilnehmer festzustellen.

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

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

Hauptursachen der Radfahrenden	2022	2021
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	40	29
Alkohol-/ und Drogeneinfluss	31	22
nicht angepasste Geschwindigkeit	22	20
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	19	19
Rotlichtmissachtung	10	13

Bei der Betrachtung der wesentlichen Unfallursachen auf Seiten der Radfahrenden spielt regelmäßig die falsche Fahrbahnbenutzung oder die verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile eine große Rolle. Darunter fällt z.B. das unerlaubte Befahren eines Gehweges, das unerlaubte Befahren eines Radweges in falscher Richtung oder auch das Befahren der Fahrbahn trotz im Einzelfall bestehender Pflicht zur Nutzung des Radweges. Im zurückliegenden Jahr steht diese Ursache mit 40 Fällen an Platz 1.

Auch die weiteren festgestellten Ursachen, wie Alkohol- und Drogeneinfluss oder nicht angepasste Geschwindigkeit sind keine neuen Phänomene. Bei der nicht angepassten Geschwindigkeit geht es hier nicht um die Überschreitung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern um die falsche Anpassung der Geschwindigkeit an die jeweilige Verkehrssituation, den Straßenzustand, die Witterungsverhältnisse oder die eigenen Fähigkeiten.

Mitursachen der Radfahrenden	2022	2021
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	13	43
nicht angepasste Geschw.	11	3
Alkohol- u. Drogeneinfluss	3	0
Beleuchtungsmängel	4	1
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	2

Häufig verursacht nicht ein/e Verkehrsteilnehmer/in allein den Unfall. In vielen Fällen, in denen andere Verkehrsteilnehmer/innen als Hauptverursachender festgestellt wurde, haben Radfahrende den Schadensfall durch eigenes Fehlverhalten begünstigt. Dieses Fehlverhalten ist der Tabelle „Mitursachen der Radfahrenden“ zu entnehmen.

Auch hier steht die Ursache „falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile“ im Vordergrund. Der erhebliche Rückgang im Vergleich zum Vorjahr könnte auf den wachsenden Kontrolldruck in diesem Bereich im Zusammenhang mit einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit zurückzuführen sein. Hier bleibt die weitere Entwicklung abzuwarten.

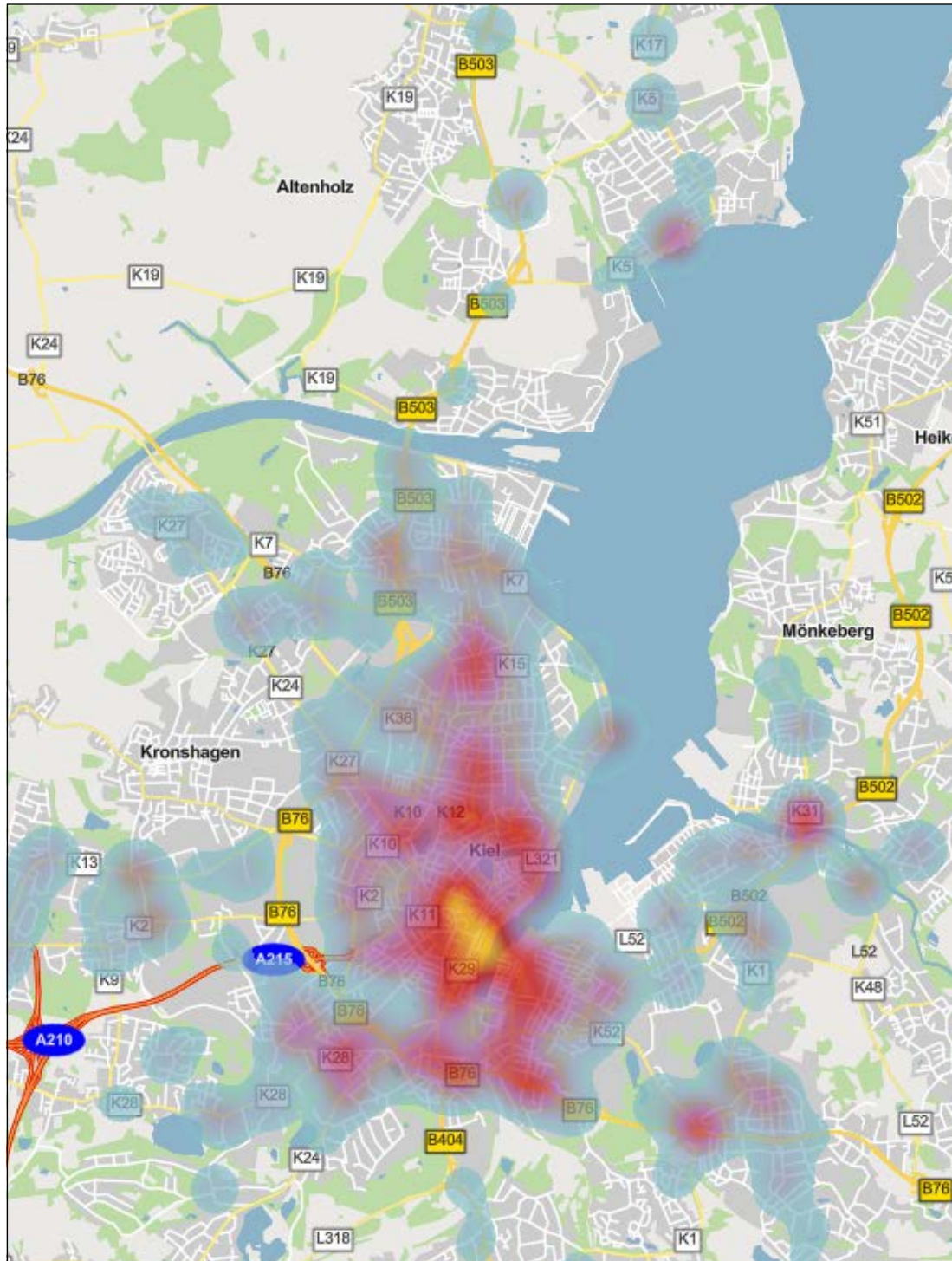
Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Fehler beim Abbiegen nach rechts	82	82
Vorfahrtmissachtung	56	49
Fehler beim Abbiegen nach links	30	23
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	21	28
Fehler beim Ein- u. Aussteigen	15	12

Diese Tabelle zeigt die Hauptursachen der übrigen Verkehrsteilnehmenden ggü. den Radfahrenden.

Die Fallzahlen der häufigsten Ursache „Fehler beim Abbiegen nach rechts“ sind mit 82 (Vorjahr: 82) stabil geblieben. An zweiter Stelle liegt die „Vorfahrtmissachtung“ mit 56 Fällen (Vorjahr: 49 Fälle).

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Nachfolgendes Wärmebilddiagramm zeigt die örtliche Verteilung der Radverkehrsunfälle im Kieler Stadtgebiet. Es wird deutlich, dass diese Fälle sich in erster Linie in den zentralen Bereichen des Westufers konzentrieren.



2.5 Elektrokleinstfahrzeuge

Unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ werden kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller zusammengefasst.

Im Jahr 2020 wurden diese erstmalig als Verkehrsart in der Unfallstatistik gesondert erfasst. Ab Juli 2020 trat eine Verleihfirma in der Landeshauptstadt Kiel in Erscheinung. Die Flottengröße beschränkte sich zunächst auf ca. 700 Fahrzeuge.

Mit zunehmender Etablierung dieser Fahrzeugart war mit einem entsprechenden Anstieg der Unfallzahlen zu rechnen. Aktuell umfasst die Flottengröße der drei Anbieter im Kieler Stadtgebiet ca. 3.500 Fahrzeuge.

VU EKF gesamt	2022	2021	%
VU gesamt	85	66	28,8
verletzte EKF-Fahrende	69	53	30,2
Fahrende von EKF als Hauptverursachender	64	46	39,1
EKF allein beteiligt	37	23	60,9

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, ist die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit dieser neuen Verkehrsart von 66 im Jahr 2021 auf 85 im zurückliegenden Jahr gestiegen. Dabei wurden 69 (Vorjahr: 53) EKF-Fahrende verletzt. In ca. 75 Prozent der Fälle wurden die EKF-Fahrenden als Hauptverursacher erfasst. In ca. 44 Prozent der Fälle verunglückten die EKF-Fahrenden allein.

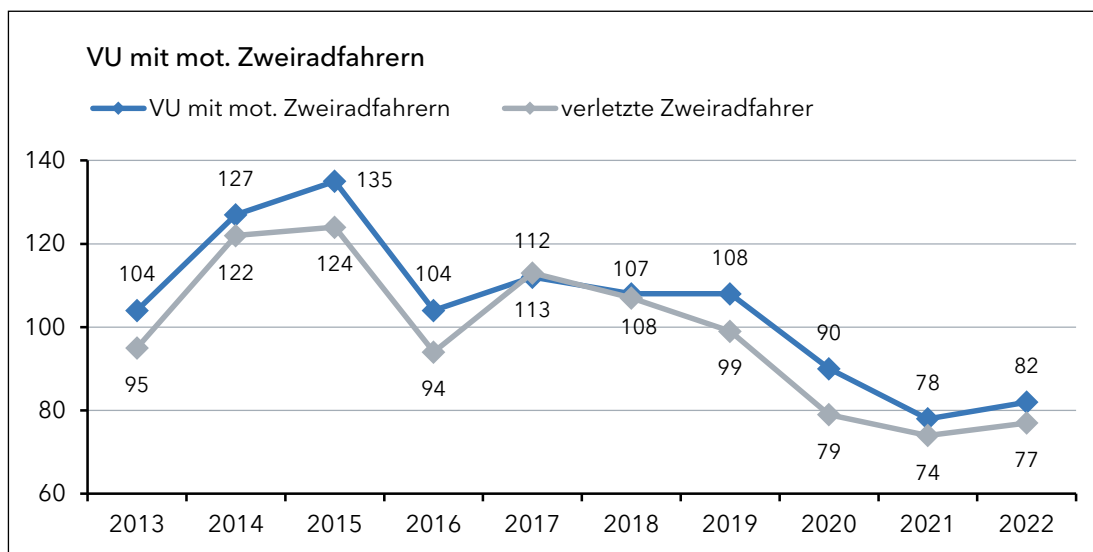
Hauptursachen der EKF-Fahrenden	2022	2021
Alkohol-/und Drogeneinfluss	19	19
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	15	12
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	5
Rotlichtmissachtung	4	3
Verstoß Rechtsfahrgebot	4	1

Mit der Erhöhung der Unfallzahlen wurde das Ursachenbild in den vergangenen beiden Jahren klarer. Alkohol- und Drogeneinfluss (19 Fälle) und die falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile (15 Fälle) stehen mit Abstand an vorderster Stelle. Das Fehlverhalten ähnelt damit dem der Radfahrenden.

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Fehler beim Abbiegen	9	7
Vorfahrtmissachtung	3	3
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	2	2
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	1	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	0

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden im Konflikt mit EKF-Fahrenden standen Fehler beim Abbiegen mit neun Fällen im Vordergrund.

2.6 Motorisierte Zweiräder



Unter der Rubrik „motorisierte Zweiradfahrenden“ werden grundsätzlich alle einspurigen Kraftfahrzeuge erfasst. Dazu zählen auch die sog. E-Bikes (bis 45 km/h), welche nicht mit den Pedelecs (sukzessive Tretunterstützen bis 25 km/h) zu verwechseln sind. Dreirädrige Fahrzeuge oder Quads fallen hingegen nicht hierunter. Auch Elektrokleinstfahrzeuge (siehe Ziffer 2.1) werden gesondert erfasst. Im zurückliegenden Jahr ist die Fallzahl zwar wieder auf 82 gestiegen, verbleibt damit aber weiterhin auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Unter diesen Fällen sind im zurückliegende Jahr lediglich zwei Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Bikes bekannt geworden.

Zweirad-Unfälle	2022	2021	%
VU gesamt	82	78	5,1
beteiligte Zweiräder mit amtl. Kennz.	62	52	19,2
beteiligte Zweiräder mit Vers.-Kennz.	25	33	-24,2
getötete Zweiradfahrenden	1	0	-
verletzte Zweiradfahrenden	77	74	4,1
davon verletzte Mitfahrenden	3	4	-25,0
allein verunglückte Zweiradfahrenden	16	20	-20,0
Zweiradfahrende als Hauptverursacher	41	40	2,5

Die Tabelle zeigt weitere Details zum Unfallgeschehen mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrenden.

So waren an den 82 Unfällen 62 Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen und 25 mit Versicherungskennzeichen beteiligt. Von den 77 verletzten Zweiradfahrenden waren drei Personen Mitfahrende. In ca. 20 Prozent (Vorjahr: 26 Prozent) der Fälle verunglückten die Zweiradfahrenden allein. In 50 Prozent (Vorjahr: 51 Prozent) der Fälle wurden die Zweiradfahrenden als Hauptverursacher erfasst.

Hauptursachen der Zweiradfahrenden	2022	2021
Abstand	9	7
Geschwindigkeit	6	11
Alkohol- u. Drogeneinfluss	4	1
Fehler beim Abbiegen	3	3
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	2	3

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Zweiradfahrer im Vergleich zum Vorjahr. Erstmals seit vielen Jahren steht dabei die Geschwindigkeit nicht mehr an erster Stelle.

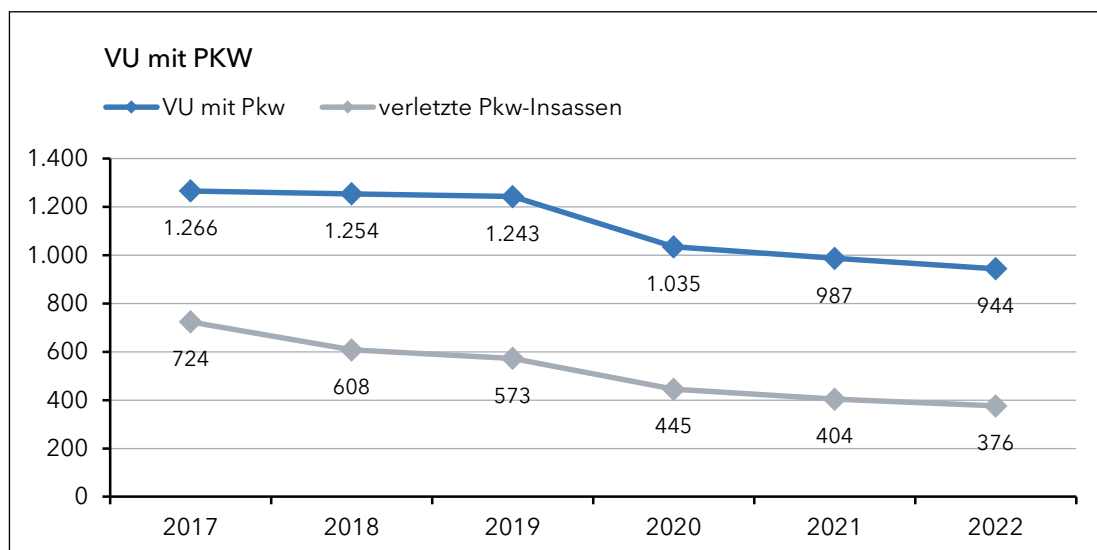
Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Vorfahrtsmissachtung	9	7
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	9	6
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	7	4
Fehler beim Abbiegen	6	5
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	7

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden im Konflikt mit motorisierten Zweiradfahrenden stehen „Vorfahrtsmissachtung“ und „Unachtsamkeit beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ im Vordergrund.

unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Altersgruppen	2022	2021
10 bis unter 15	1	1
15 bis unter 18	4	1
18 bis unter 25	11	15
25 bis unter 35	17	20
35 bis unter 45	9	5
45 bis unter 55	12	14
55 bis unter 65	17	18
65 bis unter 70	7	4
70 bis unter 75	4	3
75 bis unter 80	1	1
80 und älter	1	1

Die Tabelle zeigt die unfallbeteiligten Zweiradfahrenden aufgeschlüsselt nach Altersgruppen im Vergleich zum Vorjahr. Anders als oft vermutet wird, sind nicht nur junge Verkehrsteilnehmende als motorisierte Zweiradfahrende an Verkehrsunfällen beteiligt. Vielmehr macht die Altersgruppe der 45-65-Jährigen hier auch einen großen Anteil aus.

2.7 Pkw



VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrenden ist seit 2017 von 1266 kontinuierlich auf 944 im zurückliegenden Jahr zurückgegangen. Die Anzahl der verletzten Pkw-Insassen betrug im Jahr 2017 724. Auch hier waren nach einem stetigen Rückgang der Fallzahlen im Jahr 2022 nur noch 376 Verletzte zu beklagen.

Pkw-Unfälle	2022	2021	%
VU gesamt	944	987	-4,4
verletzte Pkw-Insassen	376	404	-6,9
davon verletzte Mitfahrende	98	103	-4,9
getötete Pkw-Insassen	1	0	-
Pkw-Fahrende als Hauptverursacher	770	813	-5,3

Von den 376 verletzten Pkw-Insassen waren im zurückliegenden Jahr 98 Mitfahrende (Vorjahr: 103).

In 770 Fällen verursachten die Pkw-Fahrenden den Unfall überwiegend selbst.

Hauptursachen der Pkw-Fahrenden	2022	2021
Fehler beim Abbiegen	157	173
Vorfahrtmissachtung	155	152
Abstand	115	113
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	76	72
Geschwindigkeit	69	73

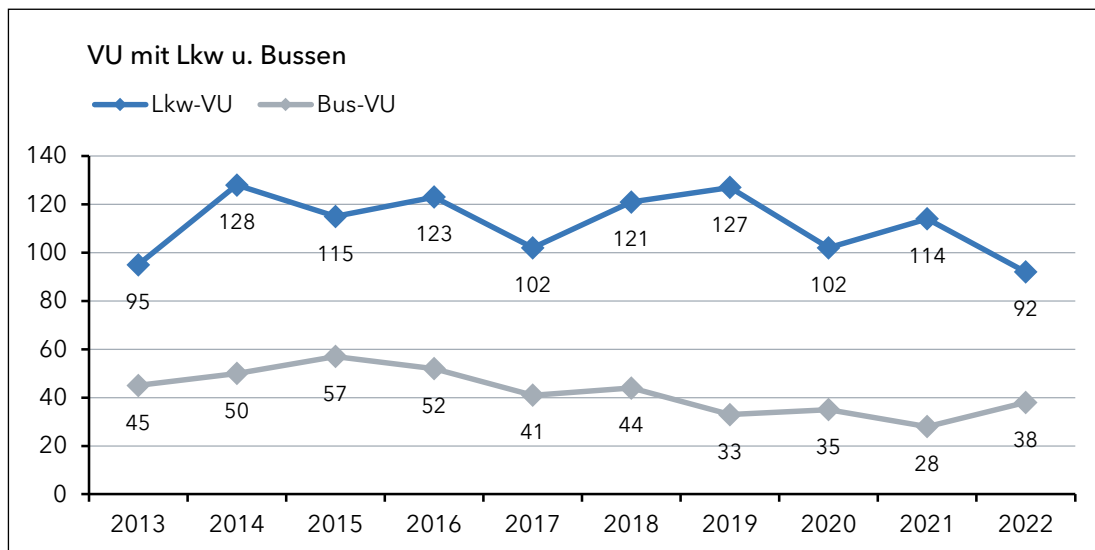
Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Pkw-Fahrenden im Vergleich zum Vorjahr.

Auch wenn die Fallzahlen zurückgegangen sind, befinden sich die Ursachen „Fehler beim Abbiegen“ (157 Fälle) und „Vorfahrtmissachtungen“ (155 Fälle) noch immer an der Spitze. Es folgen „unzureichender Sicherheitsabstand“ und „Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren“. Geschwindigkeitsbedingte Delikte sind weniger bedeutsam geworden.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2021
Abstand	23	25
Vorfahrtmissachtung	17	16
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	15	25
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	15	9
Rotlichtmissachtung	14	16

Die obige Tabelle zeigt die Hauptursachen der anderen Verkehrsarten gegenüber Pkw-Fahrenden. Hauptsächlich handelt es sich dabei um „unzureichenden Sicherheitsabstand“ (23 Fälle) und „Vorfahrtmissachtungen“ (17 Fälle).

2.8 Lkw und Busse



Bei den Unfällen unter Lkw-Beteiligung sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahr um 19,3 Prozent auf 92 gesunken. Damit liegen die Fallzahlen deutlich unter dem Durchschnitt der letzten zehn Jahre.

Auch bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen liegt die Fallzahl mit 38 unter dem Mittelwert der letzten zehn Jahre.

Lkw-Unfälle	2022	2021	%
gesamt	92	114	-19,3
Verletzte bei Lkw-Unfällen	71	86	-17,4
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	0	-
Lkw-Fahrern als Hauptverursacher	68	92	-26,1

Die Tabelle enthält Details zum Unfallgeschehen mit Lkw.

So wurden bei den 92 Verkehrsunfällen mit Lkw-Beteiligung 71 (Vorjahr: 86) Personen verletzt. Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Lkw-Fahrenden ca. 74 Prozent der Fälle, an denen sie beteiligt waren, überwiegend selbst verursacht.

Hauptursachen Lkw-Fahrenden	2022	2021
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	12	21
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	11	12
Vorfahrtmissachtung	10	8
Fehler beim Abbiegen	9	7
Abstand	8	13

Die Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrer sind vielfältig. Wie im Vorjahr überwiegen „Fehler beim Fahrstreifenwechsel“ mit 12 Fällen (Vorjahr: 21 Fälle) trotz eines deutlichen Rückganges.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Alkohol- / Drogeneinfluss	5	4
Vorfahrtmissachtung	4	6
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	4	1
Abstand	3	3
Geschwindigkeit	1	3

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden in Konflikten mit Lkw sind die Fallzahlen sehr gering, so dass sich kein klares Bild ergibt.

Bus-Unfälle	2022	2021	%
gesamt	38	28	35,7
Verletzte bei Busunfällen	41	37	10,8
von Busfahrenden verursachte VU	13	7	85,7

Auch zu den Unfällen mit Beteiligung von Bussen werden in der Tabelle nähere Details aufgeführt. Bei den 38 Verkehrsunfällen mit Bussen wurden insgesamt 41 (Vorjahr: 37) Menschen verletzt. In 13 Fällen (Vorjahr: sieben Fälle) lag die Hauptursache bei den Busfahrenden. Bei den beteiligten Bussen handelt es sich überwiegend um Linienbusse (29).

Hauptursachen der Busfahrenden	2022	2021
Abstand	5	2
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	2	0
Fehler beim Abbiegen	1	1
Fehler beim Überholen	1	1
Alkoholeinfluss	1	0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Alkohol- u. Drogeneinfluss	4	5
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	4	2
Rotlichtmissachtung	3	2
Vorfahrtmissachtung	2	3
Fehler beim Abbiegen	1	3

Dargestellt werden zwei Tabellen, eine mit den Hauptursachen der Busfahrenden und eine andere mit den Hauptursachen der übrigen beteiligten Verkehrsteilnehmenden.

Aufgrund der geringen Fallzahlen dürften die Ursachen nicht bedeutsam sein.

3 Unfalluntersuchung

3.1 Unfallursachen

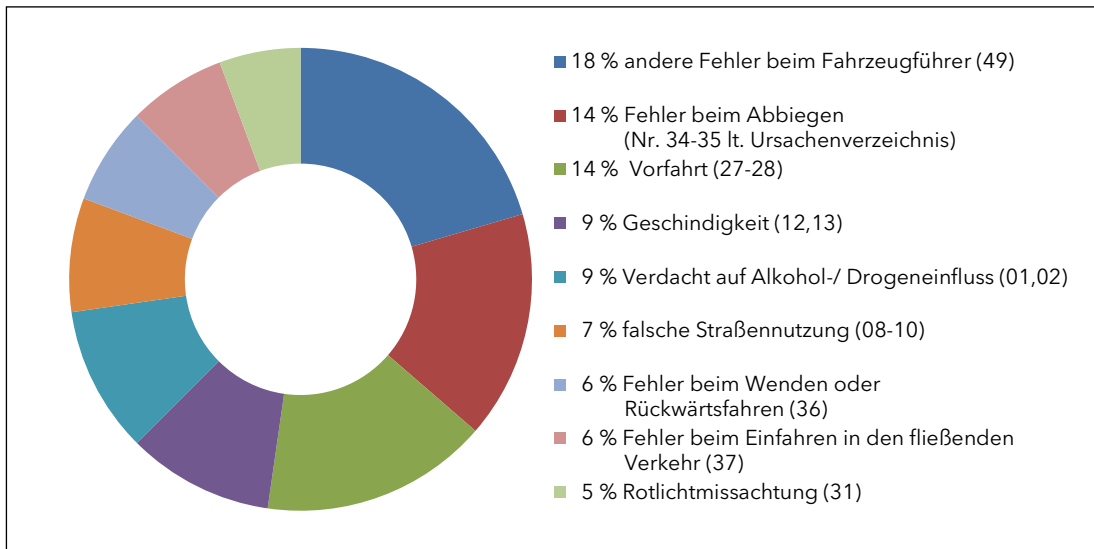
Ausgewertet wurden hier nur die von der Polizei aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle. Dies sind Unfälle mit Personenschaden und Unfälle mit Straftaten oder bedeutenden Ordnungswidrigkeiten, so genannte qualifizierte Verkehrsunfälle.

Die drei häufigsten Unfallursachen waren: 1. „andere Fehler beim Fahrzeugführer, 2. „Fehler beim Abbiegen“ und 3. „Vorfahrtverletzung“.

Unter die Rubrik „andere Fehler beim Fahrzeugführer“ fallen alle Unachtsamkeiten, die kein Fehlverhalten im Sinne der StVO darstellen.

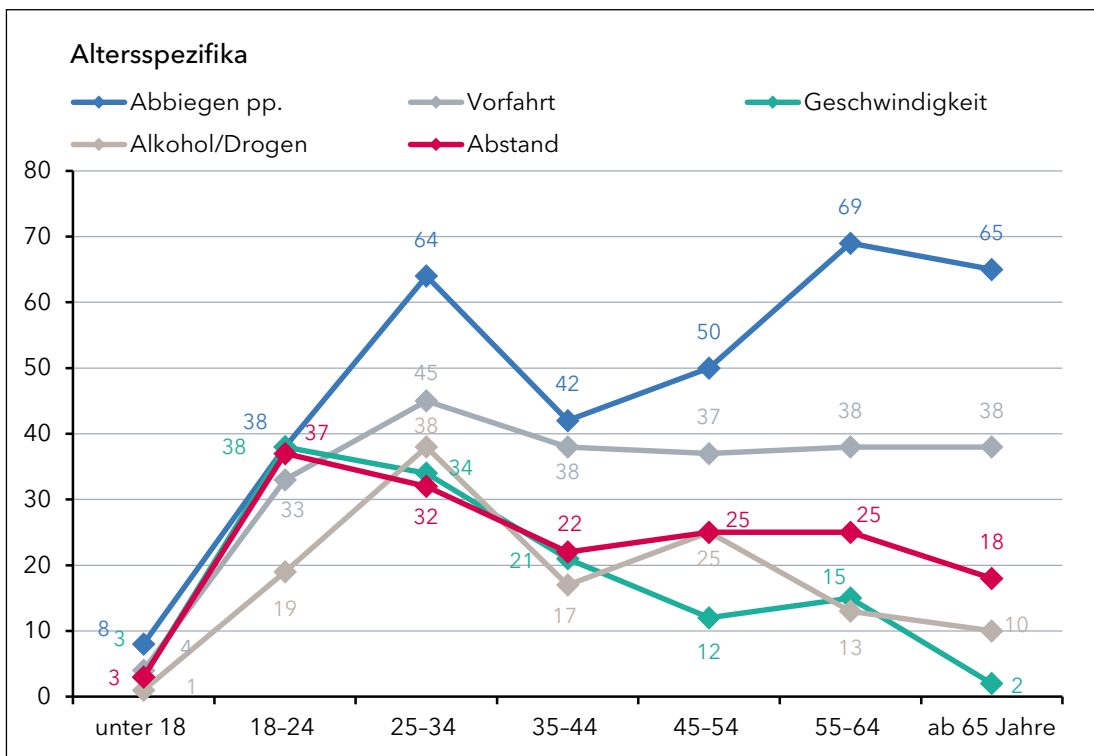
Seit 2021 wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ als Unfallursache erfasst. Dabei kann es sich um Ablenkung durch ein elektronisches Gerät oder Ablenkung in anderen Fällen handeln. Mit 16 Fällen wurde diese Ursache vergleichsweise selten festgestellt.

Unfallursachen	2022	2021
andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	246	173
Fehler beim Abbiegen (Nr. 34-35)	190	197
Vorfahrt (27-28)	186	179
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	168	162
Geschwindigkeit (12,13)	129	126
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	123	102
falsche Straßennutzung (08-10)	89	101
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	83	83
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	76	88
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	71	58
Rotlichtmissachtung (31)	55	76
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	52	59
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	44	45
Fehler beim Überholen (16-23)	30	38
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	27	52
technische Mängel (50-55)	27	13
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03-04)	25	24
Ein-/ Aussteigen u. Be-/ Entladen (45)	18	15
Ablenkung (05-06)	16	20
Ladung (47-48)	9	19
sonstige	9	23



In dem Tortendiagramm werden die zehn häufigsten Ursachen dargestellt. Diese machen ca. 81 Prozent der Fälle aus.

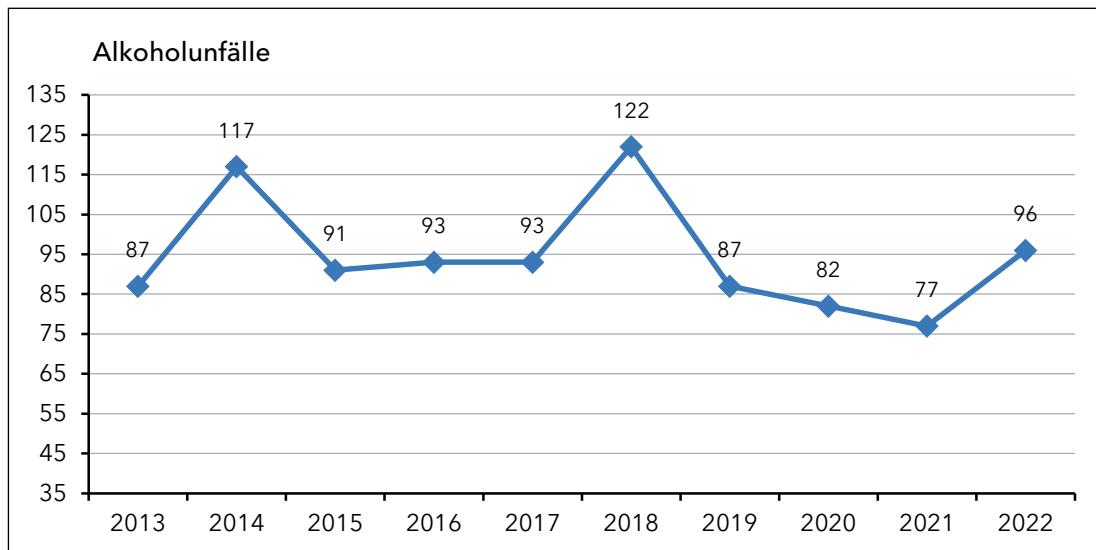
3.2 Altersspezifika



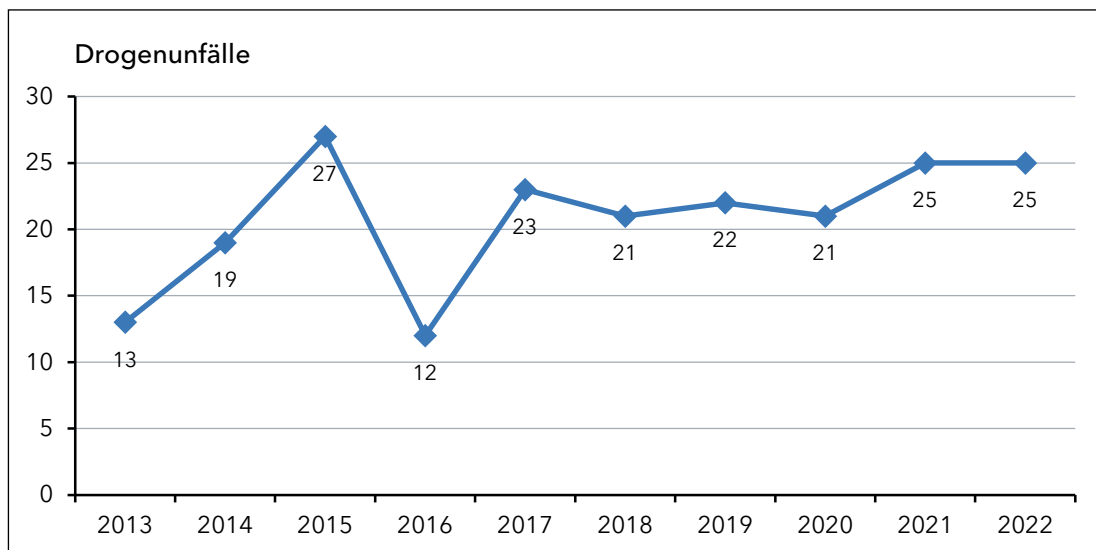
Die Fallzahlen bei den Ursachenkomplexen „Alkohol/Drogen“, „Geschwindigkeit“ und „Abstand“ gehen mit steigendem Lebensalter zurück. Bei den Ursachenkomplexen „Vorfahrt“ und „Abbiegen“ bleiben die Fallzahlen dagegen vergleichsweise stabil bzw. nehmen mit steigendem Lebensalter sogar leicht zu.

4 Straftaten im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Nachdem im Vorjahr ein neuer Tiefststand zu verzeichnen war, stiegen die Fallzahlen im zurückliegenden Jahr wieder auf 96.



Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogenbeeinflussung ergaben sich keine gravierenden Veränderungen. Im zurückliegenden Jahr waren 25 Fälle zu verzeichnen. Der Höhepunkt bildet das Jahr 2015 mit 27 Fällen. Der niedrigste Stand der Fallzahlen wurde im Jahr 2016 mit 12 Fällen festgestellt.

STRAFTATEN IM STRASSENVERKEHR

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Alkoholeinfluss	2022	2021	%
gesamt	98	78	25,6
Pkw	42	39	7,7
Radfahrende	28	16	75,0
E.-Kleinstfzg.	20	19	5,3
zu Fuß Gehende	4	1	300,0
Lkw	2	2	0,0
mot. Zweiräder	2	1	100,0
Busfahrende	1	0	-

Die Tabelle zeigt, welche Verkehrsarten bei Verkehrsunfällen alkoholisiert waren und stellt einen Vergleich zum Vorjahr an. Bei der Auswertung ist zu bedenken, dass an einem einzigen Verkehrsunfall mehrere alkoholisierte Verkehrsteilnehmende beteiligt sein können.

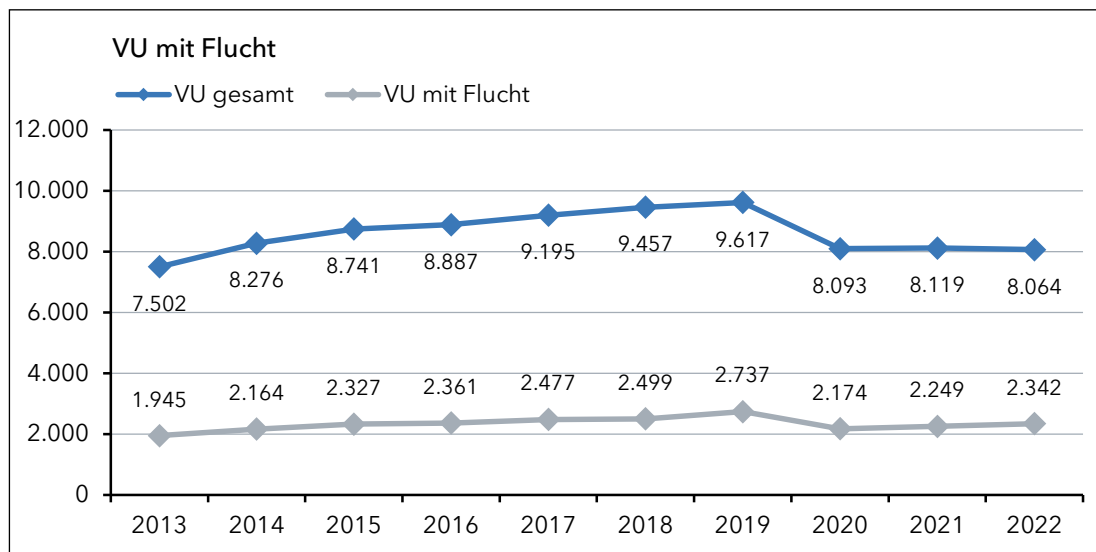
Wenig überraschend ist auch im vergangenen Jahr bei Pkw-Fahrenden mit 42 Fällen (Vorjahr: 39 Fälle) am häufigsten Alkoholeinfluss festgestellt worden. Anders als im Vorjahr liegen die Radfahrenden mit 28 Fällen (Vorjahr: 16 Fälle) wieder an zweiter Stelle und haben somit die EKF-Fahrenden verdrängt.

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Drogeneinfluss	2022	2021	%
gesamt	26	25	4,0
Pkw	17	13	30,8
Radfahrende	7	8	-12,5
mot. Zweiräder	2	0	-
Lkw	0	3	-100,0
E.-Kleinstfzg.	0	1	-100,0

In dieser Tabelle wird die Beeinflussung der Verkehrsteilnehmende durch illegale Substanzen bei Verkehrsunfällen gesondert betrachtet.

Von den insgesamt 25 Fällen (Vorjahr: 25 Fälle) waren 17 den Pkw-Fahrenden zuzuordnen. In sieben Fällen (Vorjahr: acht Fälle) standen Radfahrende bei Verkehrsunfällen unter Einfluss illegaler Drogen.

4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Wie das gesamte Unfallgeschehen sind auch die Fallzahlen bei den Unfallfluchten bis zum Jahr 2019 angestiegen. Der pandemiebedingte Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2020 spiegelt sich auch bei den Unfallfluchten wieder. Im zurückliegenden Jahr wurden 2.342 Fällen festgestellt. Dies entspricht einer Steigerung von 4,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Mithin flüchteten Verkehrsteilnehmende in nahezu einem Drittel aller bekannt gewordenen Fälle unerlaubt vom Unfallort, was eine Straftat nach § 142 StGB darstellt.

Verkehrsunfälle mit Flucht	2022	2021	%
Verkehrsunfälle gesamt	8.064	8.119	-0,7
Unfallflucht gesamt	2.342	2.249	4,1
Anteil am Unfallgeschehen	29,0%	27,7%	
Unfallflucht (qualifizierte VU)	151	155	-2,6
Unfallflucht (VU "S3")	2.191	2.094	4,6

Die Tabelle zeigt einige Details hinsichtlich des Unfallgeschehens mit anschließender Flucht eines der Beteiligten: Der Anteil dieser Fälle am gesamten Unfallgeschehen betrug im zurückliegenden Jahr 29 Prozent (Vorjahr: 27,7 Prozent). Von den insgesamt 2.342 Fällen sind ca. 94 Prozent dem Bagatellbereich zuzuordnen.

5 Unfallhäufungsstellen/-linien

Zu den Aufgaben der Polizei gehört die örtliche Untersuchung des Verkehrsunfallgeschehens. Dies geschieht insbesondere durch das Auffinden und Auswerten von Unfallhäufungen im Straßennetz nach festgelegten Parametern.

Unfallhäufungsstellen liegen vor, wenn an einer Straßenstelle mit nur geringer Längenausdehnung im Straßennetz eine bestimmte Anzahl oder Art von Unfällen in einem bestimmten Zeitraum auftreten.

Unfallhäufungslinien liegen vor, wenn auf einem außerorts gelegenen Straßenabschnitt eine bestimmte Anzahl oder Art von Unfällen in einem bestimmten Zeitraum gleichmäßig verteilt auftritt. Die zu betrachtenden Strecken sind mindestens 1.000 Meter lang.

Eine Voruntersuchung ist durchzuführen, sobald sich auf der Unfalltypensteckkarte in dem jeweiligen Untersuchungszeitraum folgendes Unfallgeschehen zeigt:

Unfalltypensteckkarte	Grenzwerte
1-Jahres-Karte	2 VU mit schwerem Personenschaden
	3 VU gleichen Typs
	6 VU verschiedenen Typs
3-Jahres-Karte	3 VU mit schwerem Personenschaden

Nachstehend sind die Örtlichkeiten aufgeführt, an denen die o.g. Grenzwerte mindestens erfüllt wurden. Diese so genannten „Unfallhäufungsstellen/-linien“ werden mindestens einmal jährlich von der örtlichen Unfallkommission bestehend aus Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger und Polizei untersucht.

Aufgabe der örtlichen Unfallkommission ist es, zu ermitteln, wo sich Verkehrsunfälle häufen, worauf dies zurückzuführen ist und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen.

In der nachfolgenden Tabelle sind die „Top 5“ der Kieler Unfallhäufungsstellen aufgeführt:

Unfallort		VU gesamt	Vorjahr	tot	schwer verletzt	leicht verletzt	Unfalltyp							
							1	2	3	4	5	6	7	
1	LSA, Nr. 66 Waldwiesenkreuz	9	9	0	0	7		6	2				1	
2	LSA, Nr. 120 Kaistraße / Stresemannplatz	9	4	0	0	8		5	1				3	
3	LSA, Nr. 128 Joachimplatz	8	5	1	0	9		1	5				1	1
4	LSA, Nr. 518 Ostring / Konrad-Adenauer-Damm	7	7	0	0	8		2	5					
5	LSA Nr. 37 Westring / Gutenbergstraße	7	6	0	1	7	1	1	3	1			1	

Unfalltypen:

- | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| 1 - Fahr Unfall | 3 - Einbiegen/Kreuzen VU | 5 - Unfall durch ruhenden Verkehr |
| 2 - Abbiegeunfall | 4 - Überschreiten VU | 6 - VU im Längsverkehr |
| | | 7 - sonstiger Unfall |

Bei den o.g. Unfallhäufungsstellen handelt es sich durchgehend um signalisierte Knotenpunkte mit einem hohen Verkehrsaufkommen. Ein hohes Verkehrsaufkommen lässt Schadensfälle wahrscheinlicher werden, so dass sich die Unfallbekämpfung an solchen Örtlichkeiten schwierig gestaltet.

Nr. 1, 4 und 5 sind bereits längere Zeit auffällig. Kleinteilige Maßnahmen haben bisher nicht zu einem sichtbaren Erfolg geführt. Bezüglich der Unfallhäufung Nr. 5 sind in jüngster Zeit vielversprechende Veränderung vorgenommen worden, deren Wirkung noch abzuwarten bleibt.

Bemerkenswert ist der Umstand, dass der Kreuzungsbereich BAB/Westring/Schützenwall (LSA Nr. 49) im zurückliegenden Jahr erstmalig unauffällig war. Im Vorjahr stand dieser Kontenpunkt noch an erster Stelle der Kieler Unfallhäufungen.

Hier ist das Unfallgeschehen seit 2019 nach mehreren Optimierungen insbesondere im Bereich der Signalisierung sukzessive zurückgegangen.

6 Verkehrsüberwachung

6.1 Radverkehrssicherheit

Die im Jahr 2020 ins Leben gerufene Verkehrssicherheitsinitiative „Radverkehr“ wurde auch im zurückliegenden Jahr fortgesetzt.

Es wurden 71 Kontrollaktionen mit mittleren oder größeren Personalansatz durchgeführt. Dabei wurden 1913 von Radfahrenden begangene Verkehrsverstöße (Vorjahr: 2667) geahndet. Typische Verstöße sind falsche Fahrbahnnutzung (Fahren auf Gehwegen, in Fußgängerzonen, die Nutzung des linksseitig gelegenen Radweges und die Nutzung der Fahrbahn trotz im Einzelfall bestehender Pflicht zur Radwegnutzung), Überfahren von Ampeln bei Rotlicht, Nutzung von Handys während der Fahrt und Fahren ohne Beleuchtung bei Dunkelheit.

Weiterhin wurden 1740 Verkehrsverstöße (Vorjahr: 1813) von Kfz-Fahrenden geahndet, die vorschriftswidrig auf Radverkehrsanlagen hielten / parkten.

Eine aus sechs Beamtinnen und Beamten bestehende Fahrradstaffel wurde als Pilotprojekt angebunden beim Polizeibezirksrevier Kiel eingerichtet.

Diese neue Organisationseinheit ist keineswegs ausschließlich für den Radverkehr zuständig, sondern soll im gesamten Spektrum der polizeilichen Aufgabenwahrnehmung tätig werden. Dazu gehören neben der Verkehrsüberwachung insbesondere auch Einsätze zur Strafverfolgung und Sofortmaßnahmen im Rahmen der allgemeinen Gefahrenabwehr. Die Aufgaben der Beamtinnen und Beamte in der Fahrradstaffel sind daher mit denen einer Streifenwagenbesatzung vergleichbar.

Durch Nutzung des Einsatzmittels „Fahrrad / Pedelec“ soll die taktische Lücke zwischen Fußstreife und motorisierter Streifenfahrt geschlossen werden und so ein flexibleres und mobiles Tätigwerden gerade im urbanen Bereich ermöglicht werden.

6.2 Geschwindigkeitsverstöße

Auch im Jahr 2022 führte der Geschwindigkeitsmesstrupp des Polizeibezirksrevier Kiel Messungen im Kieler Stadtgebiet insbesondere auch vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durch.

Von **38.292** (Vorjahr: **32.669**) überprüften Fahrzeugführern waren **4.393** (Vorjahr: 3.435) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von **11,5** (Vorjahr: 10,5) Prozent. Dabei mussten 19 Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: sechs).

Flankierend wurden im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung Messeinsätze mit dem Laserhandmessgerät durchgeführt.

6.3 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkoholdelikte ohne VU	2022	2021	%
gesamt	239	247	-3,2
§ 24a StVG	61	61	0,0
§§ 316 u. 315c StGB	178	186	-4,3

In der Tabelle sind die Fahrten unter Alkoholeinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2022 239 straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Trunkenheitsfahrten festgestellt, was einer Abnahme von 3,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht.

Für das zurückliegende Jahr ergibt sich damit ein Verfolgungsindex von 2,5 (Vorjahr: 3,2). D.h., dass auf einen festgestellten Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss 2,5 polizeilich festgestellte Trunkenheitsfahrten ohne Unfallfolgen kommen. In der Mehrzahl der Fälle (178) handelte es sich um Straftaten nach § 315c oder § 316 StGB.

Drogendelikte ohne VU	2022	2021	%
gesamt	155	139	11,5
§ 24a StVG	127	121	5,0
§§ 316 u. 315c StGB	28	18	55,6

In der Tabelle sind die Fahrten unter Drogeneinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Zu den Drogen zählen grundsätzlich alle berauschenden Mittel, die die intellektuellen und motorischen Fähigkeiten und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen.

Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2022 155 straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Fahrten unter Drogeneinfluss festgestellt, was einer Steigerung von 11,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Anders als bei den Alkoholdelikten handelte es sich hier in der Mehrzahl der Fälle (127) um Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a Abs. 2 StVG.

Der Verfolgungsindex betrug hier 6,2 (Vorjahr: 5,6).

6.4 Sonstige Verkehrsverstöße

sonstige Überwachungsergebnisse (ohne VU)	2022	2021	%
Vorfahrt / Abbiegen	23	33	-30,3
Überholen	27	42	-35,7
Sicherheitsabstand	2	1	100,0
Rotlicht	796	894	-11,0
Sicherung von Personen	293	333	-12,0
Telefon / Handy	896	1.007	-11,0
Parken / Halten	3.346	5.457	-38,7
Fahrzeugtechnik	801	1.172	-31,7
Ladung	19	31	-38,7
Kennzeichen / Zulassung	4	5	-20,0
sonstiges	2.362	2.700	-12,5

Die obige Tabelle zeigt die Ergebnisse der im zurückliegenden Jahr durchgeführten allgemeinen Verkehrsüberwachung aufgeschlüsselt nach Deliktgruppen. Insgesamt sind die Feststellungszahlen deutlich zurückgegangen.

Die Polizeidirektion Kiel beteiligte sich auch im zurückliegenden Jahr an den europaweiten, gemeinsamen RoadPol-Kontrollaktionen. Die Organisation RoadPol ist ein Netzwerk der europäischen Verkehrspolizeien und unterliegt deutschem Vereinsrecht. Vorsitz und Geschäftsführung liegen bei dem Land Rheinland-Pfalz.

Themen der gemeinsamen Kontrollaktionen waren:

- Gewerblicher Güter- und Personentransport (vier Kontrollwochen)
- Alkohol und Drogen (zwei Kontrollwochen)
- Geschwindigkeit (zwei Kontrollwochen)
- Ablenkung und Gurt (zwei Kontrollwochen)

7 Fazit

Radfahrende sind weiterhin die Gruppe, die am häufigsten im Straßenverkehr verunglückt. Der gesamtgesellschaftliche Trend zur verstärkten Nutzung des Fahrrades im Alltag macht daher weiterhin eine kritische polizeiliche Begleitung erforderlich. Dies geschieht im Wesentlichen durch:

- Aufklärung der Öffentlichkeit über Regeln und Risiken
- Überprüfung von Radverkehrsanlagen und Regulierung auf Zweckmäßigkeit und Sicherheit und ggf. entsprechende Mitteilung an die Ordnungsbehörden
- Verstärkte Ahndung von Fehlverhalten, das die Radverkehrssicherheit betrifft.

Ein Trend zur verstärkten Nutzung ist auch bei den Elektrokleinstfahrzeugen zu beobachten. Hier ist es seit Einführung dieser Verkehrsart zu einem starken Anstieg der Unfallzahlen gekommen. Die bisherigen Erkenntnisse deuten darauf hin, dass die Unfallursachen denen im Radverkehr ähneln.

In Zukunft wird sich die Polizeidirektion Kiel bei der Überwachungstätigkeit weiterhin intensiv mit dieser Verkehrsart befassen müssen.

Das Thema „Alkohol und Drogen im Straßenverkehr“ ist bereits seit mehreren Jahrzehnten Schwerpunkt polizeilicher Überwachungstätigkeit. Tendenziell haben solche Fälle sehr schwerwiegende Verletzungsfolgen. Der jüngste Anstieg der Fallzahlen zeigt auf, dass dieser Themenbereich nicht vernachlässigt werden darf.

Aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen der Auswertung der Verkehrsunfallzahlen werden die Themenbereiche Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeuge sowie das Thema Alkohol und Drogen im Straßenverkehr neben der Verkehrserziehung von Schülerinnen und Schülern den Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit der PD Kiel im Jahr 2023 bilden.

Herausgeber

Polizeidirektion Kiel
Gartenstraße 7 | 24103 Kiel
Leitung des Sachgebiets 1.3 - Verkehrssicherheit -
Telefon 0431 160-2130
kiel.pd@polizei.landsh.de

Verantwortlich

PHK Sven Petersen

Redaktion

PHK Sven Clausen

Bilder

Seite 1 | Landespolizei Schleswig-Holstein

Die Landespolizei im Internet

www.polizei.schleswig-holstein.de

Nachdruck und sonstige Vervielfältigung
- auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe gestattet.

Mai 2023

