

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön 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 - 9

2 Verkehrsarten/Risikogruppen - 11

- 2.1 Kinder - 11
- 2.2 Senioren - 13
- 2.3 Zu Fuß Gehende - 14
- 2.4 Fahrräder - 16
- 2.5 Elektrokleinstfahrzeuge - 18
- 2.6 Motorisierte Zweiradfahrende - 19
- 2.7 Pkw - 21
- 2.8 Lkw und Busse - 22

3 Unfalluntersuchung - 24

- 3.1 Unfallursachen - 24
- 3.2 Altersspezifika - 25
- 3.3 Wildunfälle - 26

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 27

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 27
- 4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 28

5 Unfallhäufungsstellen/-linien - 30

6 Verkehrsüberwachung - 32

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

7 Fazit - 34

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2022 für den Kreis Plön 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. Sie sind gegenüber dem Vorjahr sogar leicht rückläufig.

Bei den Verletzungszahlen ist ein langfristig rückläufiger Trend erkennbar.

Beachtenswert ist außerdem ein Anstieg der Fallzahlen im Bereich der Wildunfälle. Hier bewegen sich die Zahlen weiterhin auf einem hohen Niveau.

Dieser Bericht soll allen mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassten Personen und Institutionen einen Überblick 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 Unfallhäufungsstellen 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.

- **Weniger Verletzte**

In den letzten Jahren ist bei der Zahl der Verletzten am Verkehr teilnehmenden Personen ein rückläufiger Trend erkennbar, der im zurückliegenden Jahr seinen vorläufigen Höhepunkt erreicht hat.

- **Wildunfälle weiter auf hohem Niveau**

Im Kreis Plön bleiben Wildunfälle weiterhin ein ungelöstes Problem. Die Fallzahlen verharren auf einem hohen Niveau und machen 42,3 Prozent des gesamten polizeilich festgestellten Unfallgeschehens aus.

Allgemeines

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen in dem Kreis Plön 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 Kreis Plön 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 (Eingangsstatistik).

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

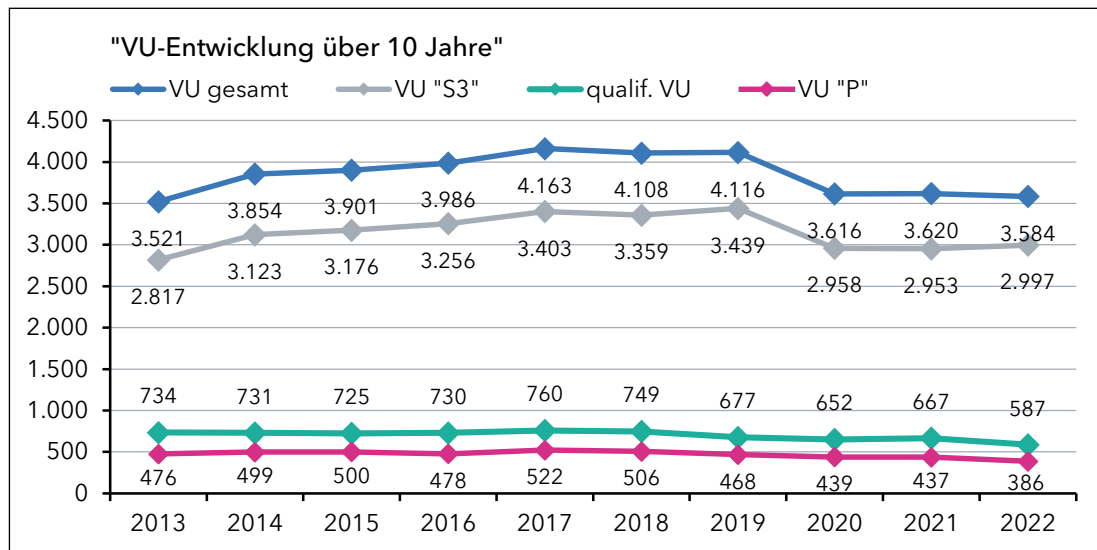
und bildet damit eine Grundlage für

- 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



Das Diagramm zeigt die Anzahl der insgesamt von der Polizei registrierten Verkehrsunfälle der zurückliegenden 10 Jahre unterteilt nach

- Gesamtzahl der registrierten VU
- VU der fachlichen Kategorie „S3“ (Bagatellunfälle)
- qualifizierte VU (alle Fälle, die über Bagatellfälle hinausgehen)
- VU der fachlichen Kategorie „P“ (alle Fälle mit Personenschäden)

Bis einschließlich des Jahres 2017 ist die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle kontinuierlich angestiegen, um dann bis 2019 zu stagnieren. Ab dem Jahr 2020 erfolgte dann ein deutlicher Rückgang, der offenbar mit dem pandemiebedingt rückläufigen Verkehrsaufkommen in Zusammenhang steht. Auf diesem Niveau befinden sich die Fallzahlen auch heute noch.

Betrachtet man hingegen lediglich die Verkehrsunfälle mit Personenschaden isoliert, so ist seit 2017 ein rückläufiger Trend von 522 auf nunmehr noch 386 Fälle erkennbar.

Verkehrsunfälle	2022	2021	%
gesamt	3.584	3.620	-1,0
auswertbare VU gesamt	587	667	-12,0
mit Personenschaden (P)	386	437	-11,7
mit Straftaten (S1)	42	38	10,5
mit bedeutend. OwiK (S2)	159	192	-17,2
sonstige (S3)	2.997	2.953	1,5
Anteil VU S3 am Unfallgeschehen	83,6 %	81,6 %	2,5
VU Wild	1.515	1.430	5,9
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	42,3 %	39,5 %	-

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

VERKEHRSUNFALLGESCHEHEN

Während die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle leicht zurückgegangen ist, ist bei den Bagatellunfällen ein geringer Anstieg festzustellen.

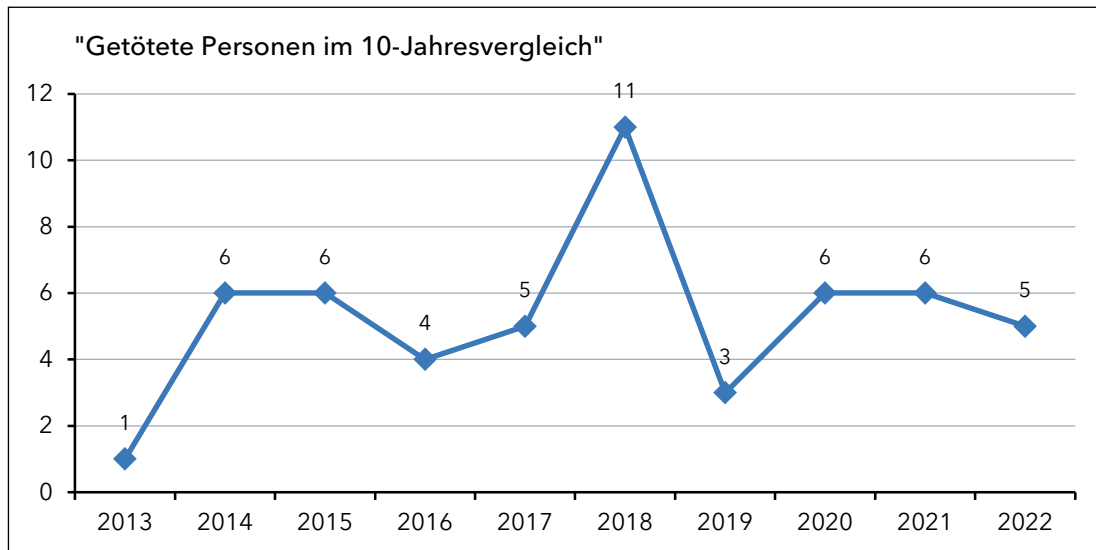
Zu den Bagatellunfällen zählen in der Regel auch die Wildunfälle. Auch hier ist es zu einem leichten Anstieg gekommen. Diese machen jetzt 42,3 Prozent (Vorjahr: 39,5 Prozent) des gesamten Unfallgeschehens aus.

Der Anteil aller Bagatellunfälle am Gesamtunfallgeschehen beträgt mittlerweile 83,6 Prozent. In diesen Fällen erfolgt keine 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



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Anzahl der tödlich verunglückten Personen über die zurückliegenden zehn Jahre. Das Spektrum reicht von einen Verkehrstoten im Jahr 2013 bis zu elf im Jahr 2018.

Im Jahr 2022 waren auf den Straßen im Kreis Plön fünf Verkehrstote zu beklagen:

Am 23.04.2022 befuhr eine Gruppe von Motorradfahrern den Kleinharrierredder in Großharrie. Einer der Motorradfahrer, ein 39jähriger Mann, kam aus ungeklärter Ursache von der Fahrbahn ab, stürzte und erlag noch am Unfallort seinen Verletzungen.

Am 27.04.2022 kam ein 75jähriger Motorradfahrer in der Straße Feldscheide (Großharrie) aus ungeklärten Gründen von der Fahrbahn ab und prallte gegen ein Verkehrszeichen. Der Mann verstarb später im Krankenhaus infolge seiner Verletzungen.

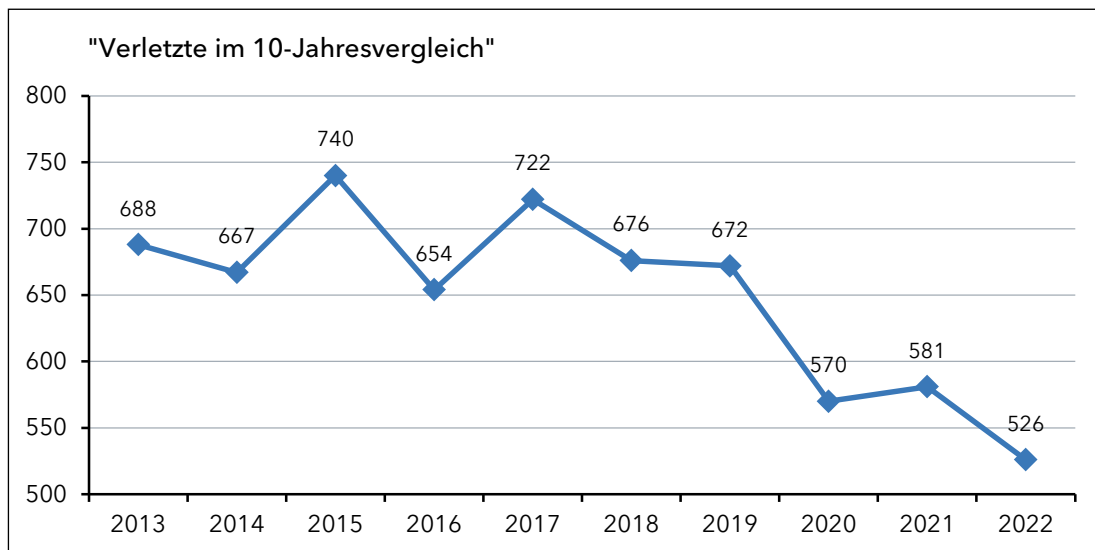
Am 02.07.2022 überquerte ein 21jähriger alkoholisierte Gast einer in der Nähe stattfindenden Party bei Dunkelheit fußläufig die Bundesstraße 202 bei Rastorf, Hohenberg, und wurde dabei von einem Pkw-Fahrer erfasst. Der Mann verstarb noch an der Unfallstelle.

Am 11.07.2022 kam ein 30jähriger Motorradfahrer in Kaköhl an einer Kreuzung aufgrund von überhöhter Geschwindigkeit von der Fahrbahn ab und prallte gegen ein Verkehrszeichen. Er verstarb infolge seiner schweren Verletzungen.

Am 31.10.2022 befuhr ein 85jähriger Pkw-Fahrer die Landesstraße 165 aus Richtung Schönberg kommend in Richtung Lütjenburg als ihm an einer Kreuzung in Höhe der Ortschaft Hohenfelde von einem anderen Pkw-Fahrer die Vorfahrt genommen wurde. Der Unfall endete für den 85jährigen Fahrer tödlich.

getötete Personen	2022	2021
gesamt	5	6
Kradfahrende	3	1
Pkw-Insassen	1	5
Fußgänger	1	0

1.3 Verletzte Personen/Art der Verkehrsbeteiligung



Das obige Diagramm zeigt die Entwicklung der Verletztenzahlen über die vergangenen zehn Jahre. In der Spitze wurden im Jahr 2015 insgesamt 740 Verletzte registriert. Aktuell befinden sich die Fallzahlen mit 526 auf dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre.

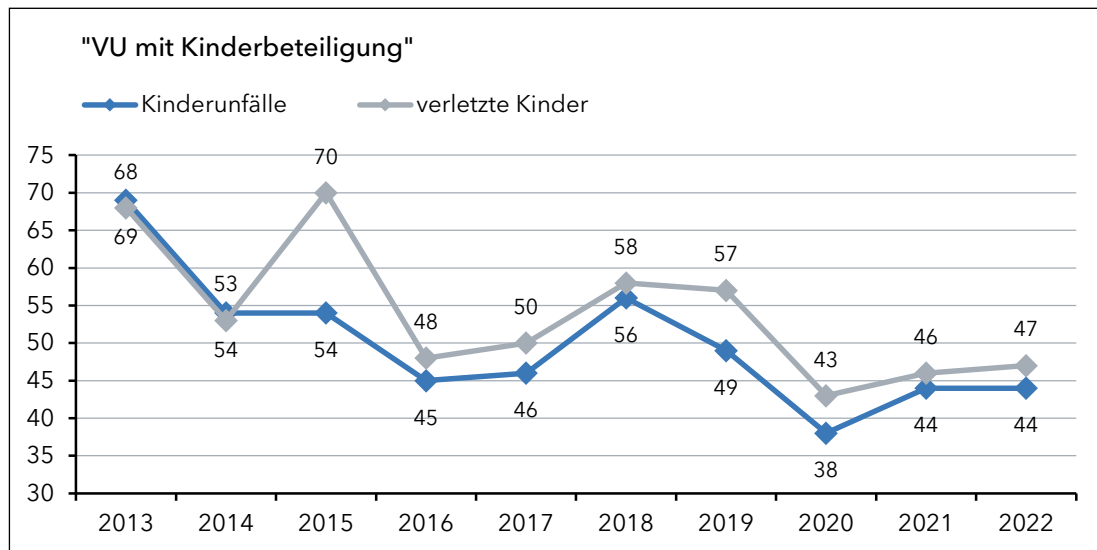
verletzte Personen im Straßenverkehr	2022	2021	%
gesamt	526	581	-9,5
Pkw-Insassen	295	322	-8,4
Radfahrende	135	146	-7,5
mot. Zweiradfahrende	51	70	-27,1
zu Fuß Gehende	30	25	20,0
andere	15	18	-16,7

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

Es wird deutlich, dass der Rückgang nahezu alle Verkehrsarten betrifft; einzige Ausnahme sind die zu Fuß Gehenden.

2 Verkehrsarten/Risikogruppen

2.1 Kinder



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (unter 15 Jahren) und die dabei verletzten Kinder. Betrachtet werden wieder die zurückliegenden zehn Jahre.

Die Unfallzahlen schwanken zwischen 69 im Jahr 2013 und 38 im Jahr 2020. Im zurückliegenden Jahr wurden 44 Fällen, und damit die gleiche Anzahl wie im Vorjahr, registriert.

In dem Jahr 2015 wurden 70 Kinder verletzt, was den Höchstwert der letzten zehn Jahre darstellt. Auch hier wurde im Jahr 2020 mit 43 verletzten Kindern der bisherige Tiefststand erreicht. Im zurückliegenden stieg die Zahl um einen Fall auf 47 verletzte Kinder.

Kinderunfälle (unter 15 Jahre)	2022	2021	%
gesamt	44	44	0,0
verletzte Kinder	47	46	2,2
getötete Kinder	0	2	-100,0
"mit aktiver Kinderbeteiligung"	30	26	15,4
Alleinunfälle	8	9	-11,1

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

In 30 Fällen (Vorjahr: 26) waren Kinder aktiv als Fahrzeugführende oder zu Fuß Gehende an den Verkehrsunfällen beteiligt.

In acht Fällen (Vorjahr: neun) verunglückten die Kinder ohne Einwirkung anderer am Straßenverkehr Teilnehmenden.

Hauptursachen der Kinder	2022	2021
andere Fehler bei Fahrzeugführenden	9	8
falsches Verhalten als zu Fuß Gehende	3	4
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	1
falsche Straßennutzung	2	0
Rotlichtmissachtung	1	0

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Kinder im Vergleich zum Vorjahr. Als Hauptursachen bezeichnet man das Fehlverhalten der Person, die den Verkehrsunfall nach Ansicht der Polizei hauptsächlich zu verantworten hat.

Zuvorderst wurde bei den Kindern „andere Fehler beim Fahrzeugführenden“ als Hauptursache festgestellt. Es handelt sich dabei um allgemein unachtsames Verhalten, das keinen Verstoß gegen die StVO darstellt.

Auch das falsche Verhalten als zu Fuß Gehende spielt bei den Kindern eine Rolle, insbesondere auch dann, wenn Kinder plötzlich hinter Sichthindernissen hervortreten.

Mitursachen der Kinder	2022	2021
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	1
falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden an anderen Stellen	1	1
Fehler beim Abbiegen	0	1
Ablenkung durch elektronisches Gerät	0	1
falsche Straßennutzung	0	1

In dieser Tabelle werden die Mitursachen der Kinder abgebildet. Als Mitursache bezeichnet man das Fehlverhalten der Person, die den Verkehrsunfall lediglich nachrangig zu verantworten hat. Es wird deutlich, dass die geringen Fallzahlen nicht bedeutsam sind.

VU mit aktiver Kinderbeteiligung, Hauptursache der Erwachsenen	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	4	5
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	2
Fehler beim Abbiegen	4	1
Abstand	3	9
Fehler beim Wenden u. rückwärtsfahren	3	1

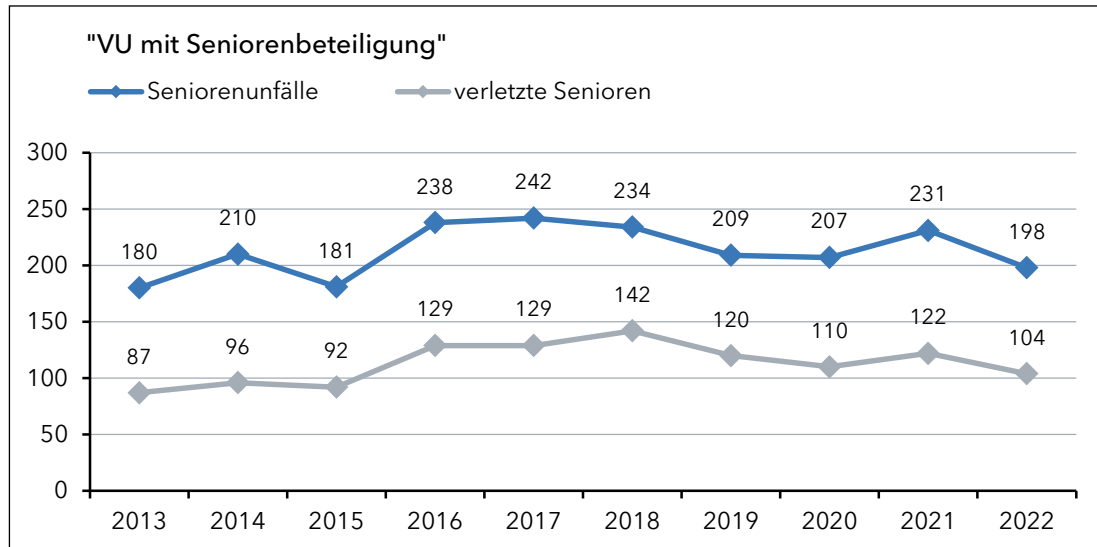
Dargestellt werden hier die Hauptursachen der am Verkehr teilnehmenden Erwachsenen in Konflikten mit Kindern. In erster Linie geht es dabei um Vorfahrtmissachtungen, Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot, Fehlern beim Abbiegen, Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes und Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren.

verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2022	2021	%
verletzte Kinder	47	46	2,2
zu Fuß Gehende gesamt	6	7	-14,3
unter 6 Jahre	1	2	-50,0
6-10 Jahre	2	3	-33,3
10-14 Jahre	3	2	50,0
Radfahrende gesamt	24	19	26,3
unter 6 Jahre	2	2	0,0
6-10 Jahre	4	3	33,3
10-14 Jahre	18	14	28,6
Mitfahrende gesamt	17	20	-15,0
unter 6 Jahre	9	6	50,0
6-10 Jahre	6	5	20,0
10-14 Jahre	2	9	-77,8

In dieser Tabelle werden die verunglückten Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Altersgruppen aufgeschlüsselt und ein Vergleich mit dem Vorjahr hergestellt.

Kinder verunglückten im zurückliegenden Jahr am häufigsten als Radfahrende. Dabei ist insbesondere die Altersgruppe der 10-14jährigen betroffen.

2.2 Senioren



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren und die Anzahl der verunglückten Senioren in den vergangenen zehn Jahren. Zu den Senioren zählen alle Personen ab dem 65. Lebensjahr.

Sowohl die Unfallzahlen als auch die Anzahl verletzter Personen im Seniorenalter sind über die letzten zehn Jahre leichten Schwankungen unterworfen. Ein klarer Trend ist nicht erkennbar. Im zurückliegenden Jahr waren insgesamt 198 Fälle zu verzeichnen und damit 14,3 Prozent weniger als im Vorjahr. Dabei wurden 104 Personen im Seniorenalter verletzt. Diese entspricht einem Rückgang von 14,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Senioren-VU (65+)	2022	2021	%
gesamt	198	231	-14,3
"mit aktiver Seniorenbeteiligung"	174	217	-19,8
getötete Senioren	2	0	-
verletzte Senioren	104	122	-14,8
von Senioren verursachte VU	125	148	-15,5

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 ebenfalls zurückgegangen, und zwar um 19,8 Prozent.

Die überwiegende Verursachung erfolgte zu 71,8 Prozent (Vorjahr: 68,2) durch die Senioren selbst.

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2022	2021	%
Pkw	86	103	-16,5
Fahrrad	23	27	-14,8
mot. Zweirad	6	7	-14,3
zu Fuß Gehende	4	3	33,3
Lkw	4	1	300,0
Wohnmobil	1	7	-85,7

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

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

Wie in den Vorjahren sind Pkw das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Im zurückliegenden Jahr waren es 86 Fälle (2021: 103 Fälle). An zweiter Stelle rangiert mit 23 Fällen (2020: 27 Fälle) das Fahrrad.

VU-Beteilig., Senioren als Nichtverursacher	2022	2021	%
Pkw	62	63	-1,6
Fahrrad	18	24	-25,0
zu Fuß Gehende	8	12	-33,3
Lkw	5	4	25,0
mot. Zweirad	3	5	-40,0

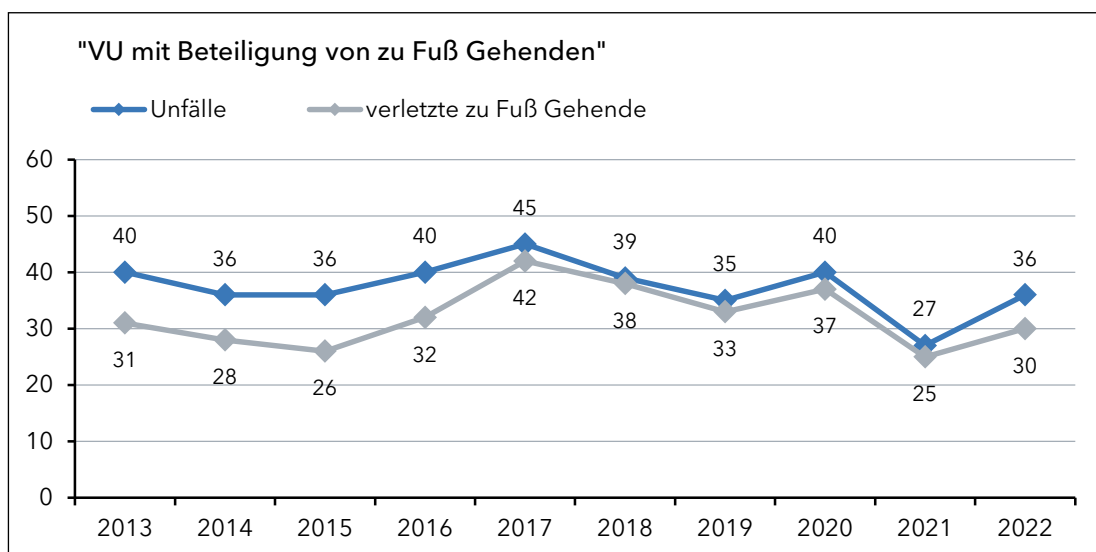
Diese Tabelle zeigt die Art der Verkehrsbeteiligung in den Fällen, in denen die Senioren nicht als Hauptverursachende in Erscheinung getreten sind.

Auch hier stehen Pkw an vorderster Stelle (62 Fälle), gefolgt von Fahrrädern (18 Fälle).

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	24	36
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	17	20
Fehler beim Abbiegen	13	12
körperl. u. geistige Mängel	11	8
Abstand	4	14

Bei den Hauptursachen der Senioren ergeben sich auf den beiden vordersten Rängen keine Änderungen. Ursache Nr. 1 ist nach wie vor „Vorfahrtmissachtung“ mit 24 Fällen (Vorjahr: 36 Fälle), gefolgt von „Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot“ mit 17 Fällen (Vorjahr: 20 Fälle). Außerdem spielen „unzureichender Sicherheitsabstand“, „Fehler beim Abbiegen“ und „körperliche und geistige Mängel“ eine Rolle.

2.3 Zu Fuß Gehende



Das vorliegende Liniendiagramm zeigt die Entwicklung der Fallzahlen bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden und die dabei verunglückten zu Fuß Gehenden der letzten zehn Jahre.

Die Spitze bildet das Jahr 2017 mit 45 Fällen. Im zurückliegenden Jahr wurden 36 Fälle verzeichnet, was einen Anstieg von 33,3 Prozent gegenüber dem Tiefststand aus 2021 bedeutet.

Ähnliches gilt für die Fallzahlen bei den verletzten zu Fuß Gehenden. Hier waren im zurückliegenden Jahr 30 verletzte Personen zu beklagen, nachdem im Vorjahr mit 25 noch ein Tiefststand zu verzeichnen war.

Unfälle zu Fuß Gehender	2022	2021	%
VU gesamt	36	27	33,3
verletzte zu Fuß Gehende	30	25	20,0
getötete zu Fuß Gehende	1	0	-
zu Fuß Gehende als Hauptverursacher	11	8	37,5

Die Tabelle bietet einen Vergleich der Unfallzahlen von zu Fuß Gehenden mit denen des Vorjahres. In 30,6 Prozent (Vorjahr: 29,6 Prozent) der Fälle wurde der Verkehrsunfall überwiegend von den zu Fuß Gehenden selbst verursacht.

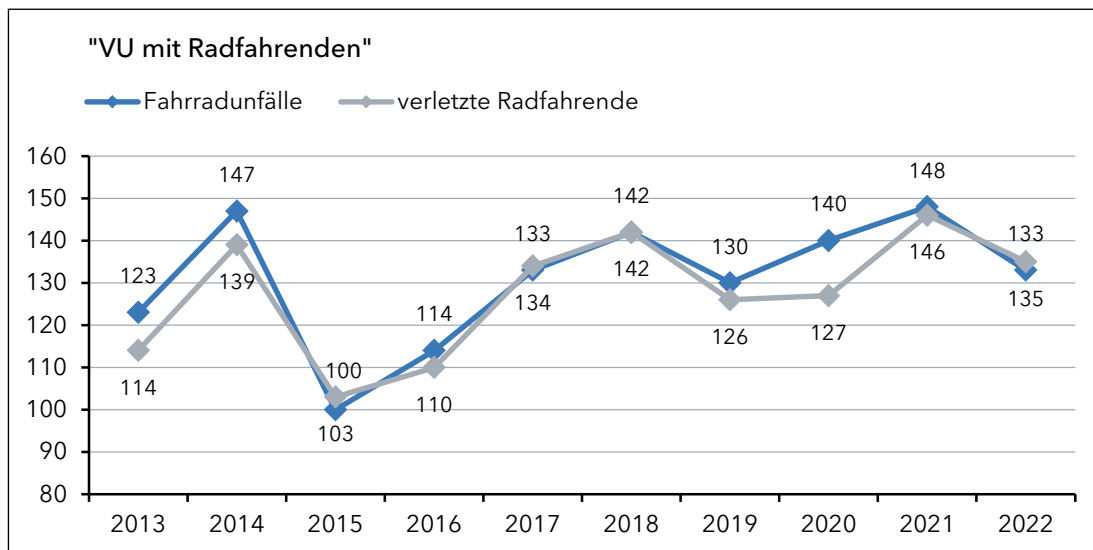
Hauptursachen der zu Fuß Gehenden	2022	2021
Falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	5	4
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn / sonstiges falsches Verhalten	3	0
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	2	0
Falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	0	2
Nichtbenutzen des Gehweges	0	1

Diese Tabelle zeigt die Entwicklung der Hauptursachen der zu Fuß Gehenden im Vergleich zum Vorjahr. Die mit Abstand häufigste Ursache ist „falsches Verhalten an anderen Stellen ohne auf den Verkehr zu achten“ mit fünf Fällen (Vorjahr: vier Fälle).

Hauptursachen der Fzg-Führenden	2022	2021
Falsches Verhalten ggü. der zu Fuß Gehenden an sonstigen Stellen	16	8
"Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren"	3	5
andere Fehler beim Fzg.-Führenden	3	0
Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden beim Abbiegen	1	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	2

Die Hauptunfallursache der Fahrzeugführenden ist deren „falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden an sonstigen Stellen“ mit 16 Fällen. Andere Ursachen sind kaum von Bedeutung.

2.4 Fahrräder



Dargestellt werden die Entwicklungen von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrenden und die Zahl der Radfahrenden, die sich bei diesen Unfällen verletzt haben.

Seit 2015 (100 Fälle) war bei den Unfallzahlen ein ansteigender Trend zu erkennen. Nach dem Höchststand im Vorjahr mit 148 Fahrradunfällen sind die Fallzahlen nunmehr wieder um 10,1 Prozent auf 133 gesunken.

Bei der Anzahl der verletzten Radfahrenden zeigt sich ein ähnliches Bild. Auch hier steigerten sich die Fallzahlen ab dem Jahr 2015, wobei es aktuell zu einem Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 7,5 Prozent auf 135 Fälle gekommen ist.

Fahrrad-Unfälle	2022	2021	%
gesamt	133	148	-10,1
verletzte Radfahrende	135	146	-7,5
getötete Radfahrende	0	0	-
von Radfahrenden verurs. VU im Konflikt mit and. VT	19	14	35,7
VU-Radfahrende allein beteiligt	52	59	-11,9
VU-Radfahrende-Radfahrende	18	21	-14,3
VU-Radfahrende-zu Fuß Gehende	7	8	-12,5
VU mit Pedelec	51	59	-13,6

Die obige Tabelle bietet einen Vergleich der Unfallzahlen von 2021 und 2022, die auch die Unfälle mit Beteiligung von Pedelecs (sukzessive Tretunterstützung bis 25 km/h) mit einschließen.

Seit Beginn der Erfassung im Jahr 2014 waren bei den Pedelecs stetig stark ansteigende Fallzahlen festzustellen. Im zurückliegenden Jahr kam es nun erstmalig zu einem Rückgang von 13,6 Prozent.

Ausgewertet wurden auch die Fälle, in denen die Radfahrenden allein, untereinander oder mit zu Fuß Gehenden verunfallten. In allen Bereichen sind sinkende Zahlen zu verzeichnen.

Die Fälle, in denen die Radfahrenden im Konflikt mit anderen Verkehrsteilnehmenden standen und den Unfall verursachten, sind von 14 auf 19 angestiegen.

Betrachtet man die Altersstruktur der unfallbeteiligten Radfahrenden, so wird ein erheblicher Unterschied zwischen Pedelecfahrenden und Radfahrenden ohne Tretunterstützung deutlich. Während bei den Radfahrenden ohne Tretunterstützung der Schwerpunkt bei der Altersgruppe

der 10 bis 25jährigen liegt, ist bei den Pedelec-fahrenden überwiegend die Altersgruppe der 55 bis 65jährigen betroffen.

Aufgrund des besonderen Verletzungsrisikos für Radfahrende sind die Unfallursachen differenziert ausgewertet worden nach Haupt- und Mitursachen der Radfahrenden sowie Hauptursachen anderer Fahrzeugführender.

Hauptursachen der Radfahrenden	2022	2021
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	8	10
Alkohol-/ Drogeneinfluss	8	6
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	6	5
Vorfahrtmissachtung	5	7
nicht angepasste Geschwindigkeit	4	11

Bei der Betrachtung der wesentlichen Unfallursachen auf Seiten der Radfahrenden gibt es keine großen Überraschungen. Lediglich die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist mit vier festgestellten Fällen gegenüber dem Vorjahr (11 Fälle) deutlich zurückgegangen. An erster Stelle stehen nunmehr die Ursachen „Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot“ und „Alkohol- und Drogeneinfluss“ mit jeweils acht Fällen.

Mitursachen der Radfahrenden	2022	2021
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	4	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	6
Abstand	1	2
Geschwindigkeit	0	1
Ablenkung durch elektronisches Gerät	0	1

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

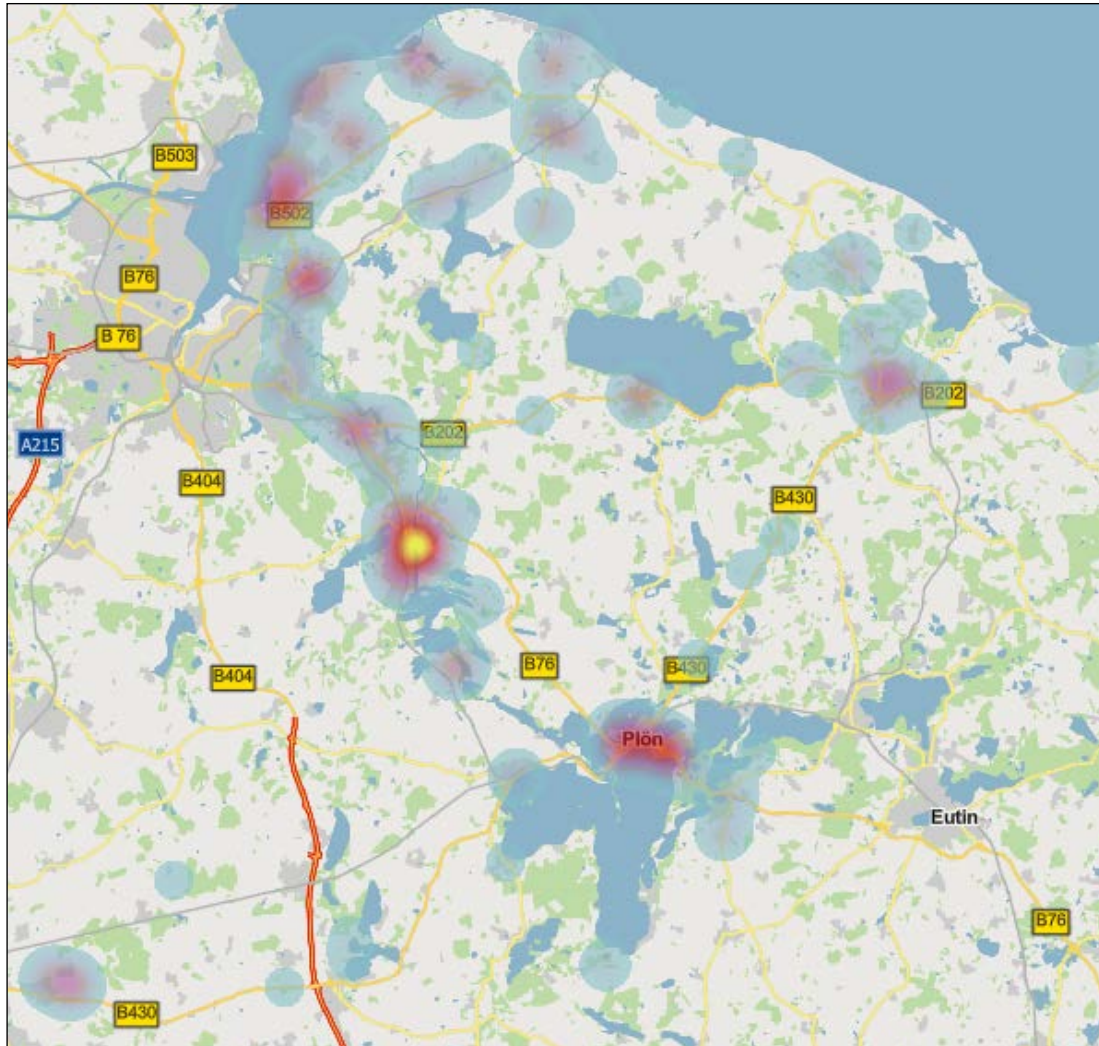
Auch hier steht die Ursache „Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot“ im Vordergrund.

Andere Ursachen waren kaum von Bedeutung.

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	11	19
"Fehler beim Abbiegen nach rechts"	9	2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	5	6
"Fehler beim Abbiegen nach links"	3	9
"Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren"	3	5

Diese Tabelle zeigt die Hauptursachen der übrigen Verkehrsteilnehmenden ggü. den Radfahrenden. Mit 11 Fällen ist die „Vorfahrtmissachtung“ wie im Vorjahr die häufigste Unfallursache. Es folgen „Fehler beim Abbiegen nach rechts“ (neun Fälle) und „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ (fünf Fälle).

Nachfolgendes Wärmebilddiagramm zeigt die örtliche Verteilung der Radverkehrsunfälle im Kreis Plön. Es wird deutlich, dass diese Fälle sich in erster Linie auf die dichter besiedelten Gebieten konzentrieren.



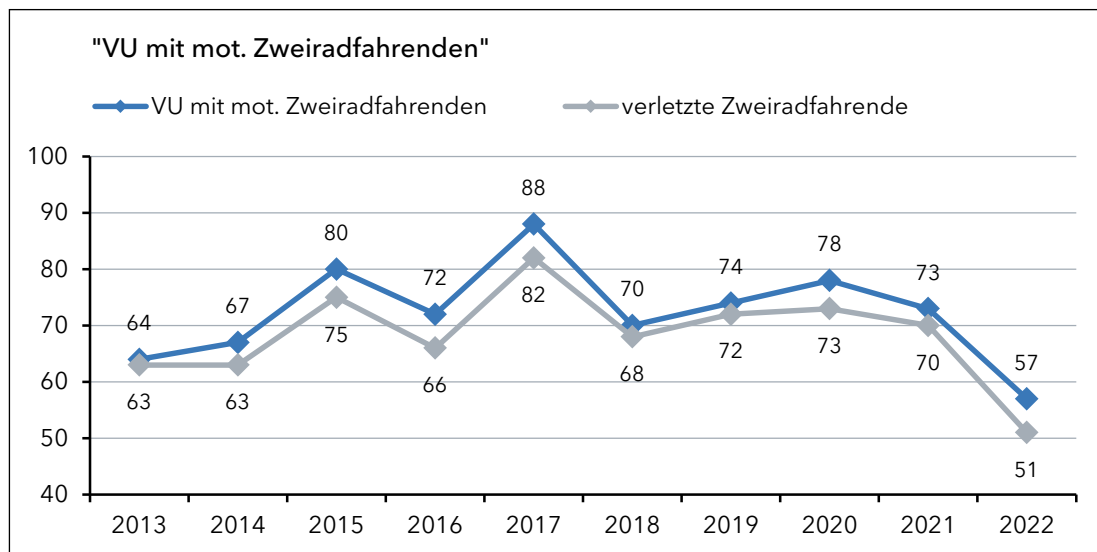
2.5 Elektrokleinstfahrzeuge

Unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ werden Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller, zusammengefasst. Im Jahr 2020 wurden diese erstmalig als Verkehrsart in der Unfallstatistik gesondert erfasst.

Während sich diese neue Verkehrsart in den urbanen Räumen Schleswig-Holsteins etabliert, bleibt sie in der Fläche des Kreis Plön offenbar eine Randerscheinung.

Lediglich sechs Verkehrsunfälle (Vorjahr: sechs) mit Beteiligung dieser Verkehrsart wurden seitens der Polizei im Berichtszeitraum verzeichnet. Die Ursachen ergeben bisher kein klares Bild. Auf eine Darstellung wird daher verzichtet.

2.6 Motorisierte Zweiradfahrende



Unter der Rubrik „Motorisierte Zweiradfahrende“ werden grundsätzlich alle einspurigen Kraftfahrzeuge erfasst. Dazu zählen auch 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. Elektrokleinstfahrzeuge (siehe Ziffer 2.5) werden gesondert erfasst.

In dem Diagramm werden die Unfallzahlen der zurückliegenden zehn Jahre unter Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrenden und die dabei verletzten Zweiradfahrenden dargestellt. Im zurückliegenden Jahr hat die Zahl der Unfälle einen neuen Tiefststand erreicht. 51 Kradfahrende wurden dabei verletzt und drei getötet.

Im zurückliegenden Jahr wurde nur ein Unfall mit einem verletzten Pelelec-fahrenden aufgenommen.

Unter diesen Fällen ist im zurückliegende Jahr lediglich ein Verkehrsunfall mit Beteiligung eines E-Bike bekannt geworden.

Zweirad-Unfälle	2022	2021	%
VU gesamt	57	73	-21,9
beteiligte Zweiräder mit amtl. Kennz.	53	69	-23,2
beteiligte Zweiräder mit Vers.-Kennz.	12	11	9,1
getötete Zweiradfahrende	3	1	200,0
verletzte Zweiradfahrende	51	70	-27,1
davon verletzte Mitfahrende	4	1	300,0
allein verunglückte Zweiradfahrende	21	34	-38,2
von Zweiradfahrenden verursachte Unfälle	37	50	-26,0

Die Tabelle zeigt Unfallzahlen unter Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrenden.

An den 57 Unfällen waren 53 Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen und 12 mit Versicherungskennzeichen beteiligt. Unter den 51 verletzten Zweiradfahrenden befanden sich vier Mitfahrende (Sozius). In ca. 37 Prozent der Fälle verunglückten die Zweiradfahrenden allein. In ca. 65 Prozent der Fälle wurden die Zweiradfahrenden als Hauptverursacher erfasst.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

Hauptursachen der Zweiradfahrende	2022	2021
Abstand	7	8
nicht angepasste Geschwindigkeit	3	19
Alkohol- / Drogeneinfluss	3	3
Fehler beim Überholen	2	2
Vorfahrtsmissachtung	1	4

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Zweiradfahrenden im Vergleich zum Vorjahr. Überraschenderweise standen Geschwindigkeitsdelikte anders als in den Vorjahren nicht mehr im Vordergrund. Hier sind die festgestellten Fallzahlen gegenüber dem Vorjahr von 19 auf drei gesunken.

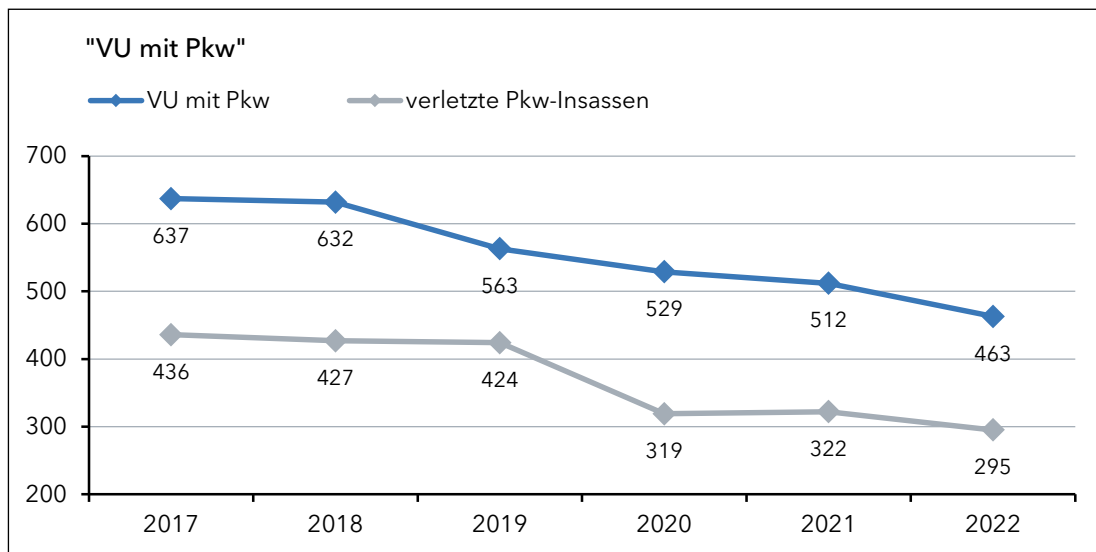
Im zurückliegenden Jahr standen nun erstmals Verstöße gegen die Abstandsregeln mit sieben Fällen bei den Kradfahrenden im Vordergrund.

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden im Konflikt mit motorisierten Zweiradfahrenden stehen wie im Vorjahr „Vorfahrtsmissachtung“ im Vordergrund. Dies entspricht der langjährigen Erfahrung.

Unfallbeteiligte Zweiradfahrende nach Alter	2022	2021
unter 15	0	0
15 bis unter 18	7	9
18 bis unter 25	5	13
25 bis unter 35	6	10
35 bis unter 45	4	6
45 bis unter 55	13	13
55 bis unter 65	21	13
65 bis unter 70	6	4
70 bis unter 75	0	4
75 bis unter 80	2	0
80 und älter	1	2

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 45-65jährigen hier den größten Anteil aus.

2.7 Pkw



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Unfall- und Verletztenzahlen bei Pkw-Fahrenden seit dem Jahr 2017.

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrenden ist seit 2017 von 637 kontinuierlich auf 463 im zurückliegenden Jahr zurückgegangen. Die Anzahl der verletzten Pkw-Insassen betrug im Jahr 2017 noch 436. Auch hier waren nach einem stetigen Rückgang der Fallzahlen im Jahr 2022 nur noch 295 Verletzte zu beklagen.

Pkw-Unfälle	2022	2021	%
VU gesamt	463	512	-9,6
verletzte Pkw-Insassen	295	322	-8,4
davon verletzte Mitfahrende	84	99	-15,2
getötete Pkw-Insassen	1	5	-80,0
Pkw-Fahrerende als Hauptverursacher	392	432	-9,3

Von den 295 verletzten Pkw-Insassen waren im zurückliegenden Jahr 84 Mitfahrende (Vorjahr: 99). In 392 Fällen verursachten die Pkw-Fahrenden den Unfall selbst.

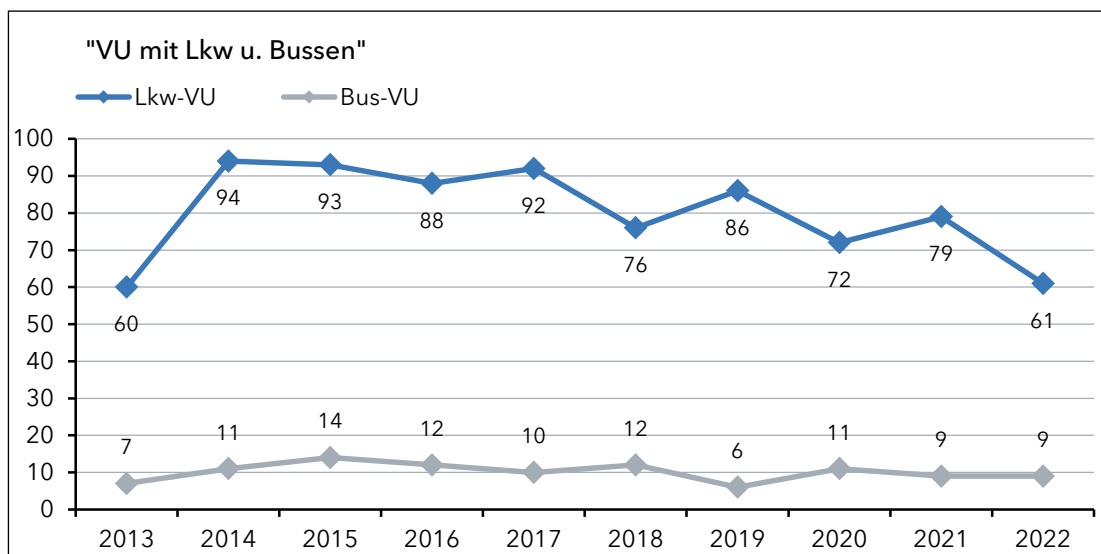
Hauptursachen der Pkw-Fahrenden	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	87	102
Verstoß Rechtsfahrgebot	58	65
Geschwindigkeit	46	33
Fehler beim Abbiegen	37	35
Alkohol- u. Drogeneinfluss	36	65

Die Tabelle zeigt die häufigsten Hauptursachen der Pkw-Fahrenden im Vergleich zum Vorjahr. Auch wenn die Fallzahlen zurückgegangen sind, befindet sich die Ursache „Vorfahrtmissachtung“ mit 87 Fällen noch immer mit großem Abstand an der Spitze. Es folgen „Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot“, geschwindigkeitsbedingte Delikte, „Fehler beim Abbiegen“ und Alkohol- und Drogeneinfluss.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmender	2022	2021
Vorfahrtsmissachtung	13	17
Abstand	8	9
Falsches Verhalten der zu Fuß gehenden an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	5	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	1
Verstoß Rechtsfahrgebot	4	17

Die obige Tabelle zeigt die Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden gegenüber Pkw-Fahrenden. Wie im Vorjahr handelt es sich dabei hauptsächlich um Vorfahrtsmissachtungen (13 Fälle) und Verstöße gegen den erforderlichen Sicherheitsabstand (acht Fälle).

2.8 Lkw und Busse



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Unfallzahlen der letzten zehn Jahre unter Beteiligung von Lkw und Bussen.

Bei den Unfällen unter Lkw-Beteiligung sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahr um 22,8 Prozent auf 61 gesunken. Damit liegen die Fallzahlen auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau.

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen stellen die Fallzahlen keine wesentliche Größe dar. Wie im Vorjahr waren hier neun Fälle zu verzeichnen.

Lkw-Unfälle	2022	2021	%
gesamt	61	79	-22,8
Verletzte bei Lkw-Unfällen	41	49	-16,3
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	0	-
von Lkw-Fahrenden verursachte VU	46	59	-22,0

Die Tabelle enthält Details zum Unfallgeschehen mit Lkw.

So wurden bei den 61 Verkehrsunfällen mit Lkw-Beteiligung 41 (Vorjahr: 49) Personen verletzt.

Getötet wurde dabei niemand.

Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Lkw-Fahrenden ca. 75 Prozent der Unfälle, an denen sie beteiligt waren, überwiegend selbst verursacht.

Hauptursachen der Lkw-Fahrenden	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	9	8
"Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren"	9	4
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	7	20
Geschwindigkeit	7	4
unzureichend gesicherte Ladung	3	3

Bei den Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrenden stehen „Vorfahrtmissachtung“ und „Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren“ an den beiden ersten Stellen. Die große Fallzahl, die im Vorjahr bei den Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot festzustellen war, hat sich im zurückliegenden Jahr nicht bestätigt. Hier ist die Fallzahl von 20 auf sieben zurückgegangen.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2021
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	6	5
Vorfahrtmissachtung	5	4
Fehler beim Überholen	4	3
Fehler beim Abbiegen	3	1
Abstand	1	3

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmenden in Konflikten mit Lkw sind die Fallzahlen sehr gering, so dass sich kein klares Bild ergibt. An vorderster Stelle steht zurzeit mit fünf Fällen (Vorjahr: sechs Fälle) die Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot als hauptursächliches Fehlverhalten.

Bus-Unfälle	2022	2021	%
gesamt	9	9	0,0
Verletzte bei Busunfällen	5	8	-37,5
von Bussen verursachte VU	5	4	25,0

Auch zu den Unfällen mit Beteiligung von Bussen werden in der Tabelle nähere Details aufgeführt. Bei den neun Verkehrsunfällen mit Bussen wurden insgesamt fünf (Vorjahr: acht) Menschen verletzt. In fünf Fällen (Vorjahr: vier Fälle) lag die Hauptursache bei den Bussen. In sieben der neun Fälle waren Linienbusse beteiligt.

Hauptursachen der Busfahrenden	2022	2021
"Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot"	3	2
Vorfahrtmissachtung	1	2
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0
andere Fehler beim Fzg.-Führenden	1	0
Alkohol- u. Drogeneinfluss	0	1

Hauptursachen anderer Verkehrsteiln.	2022	2021
Vorfahrtmissachtung	4	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	3
Fehler beim Überholen	0	3
unzureichend gesicherte Ladung	0	1

Dargestellt werden zwei Tabellen, eine mit den Hauptursachen der Busse 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. Diese sind Unfälle mit Personenschaden und Unfälle mit Straftaten oder bedeutenden Ordnungswidrigkeiten, so genannte qualifizierte Verkehrsunfälle.

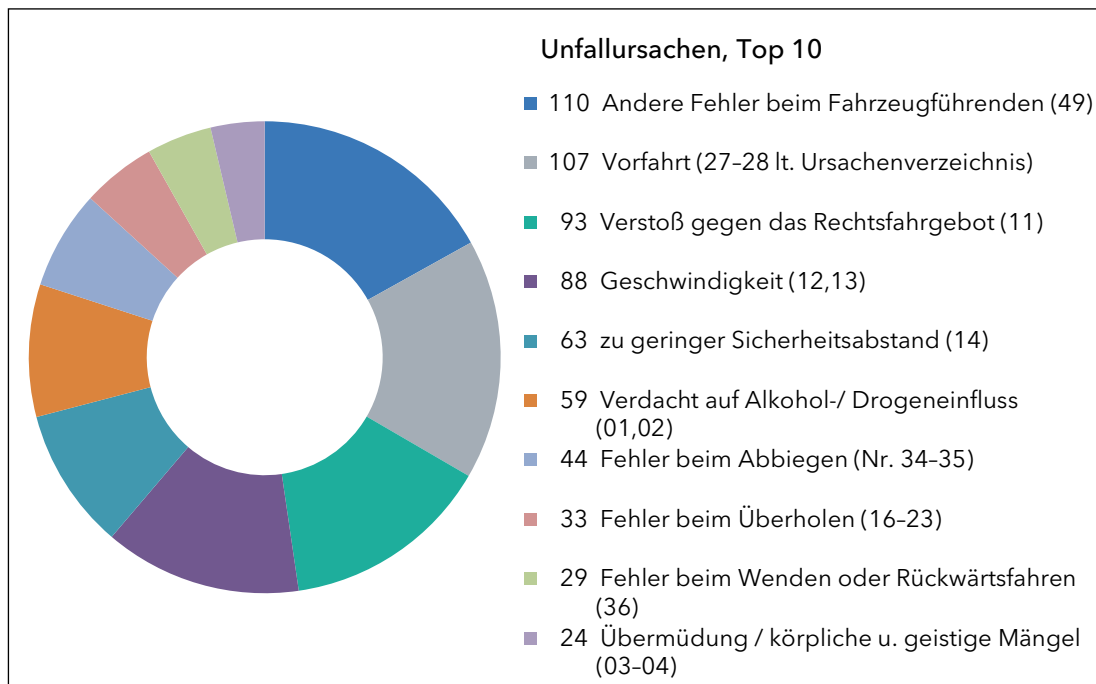
Die drei häufigsten Unfallursachen waren:

1. andere Fehler beim Fahrzeugführenden,
2. Vorfahrtverletzungen und
3. Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot.

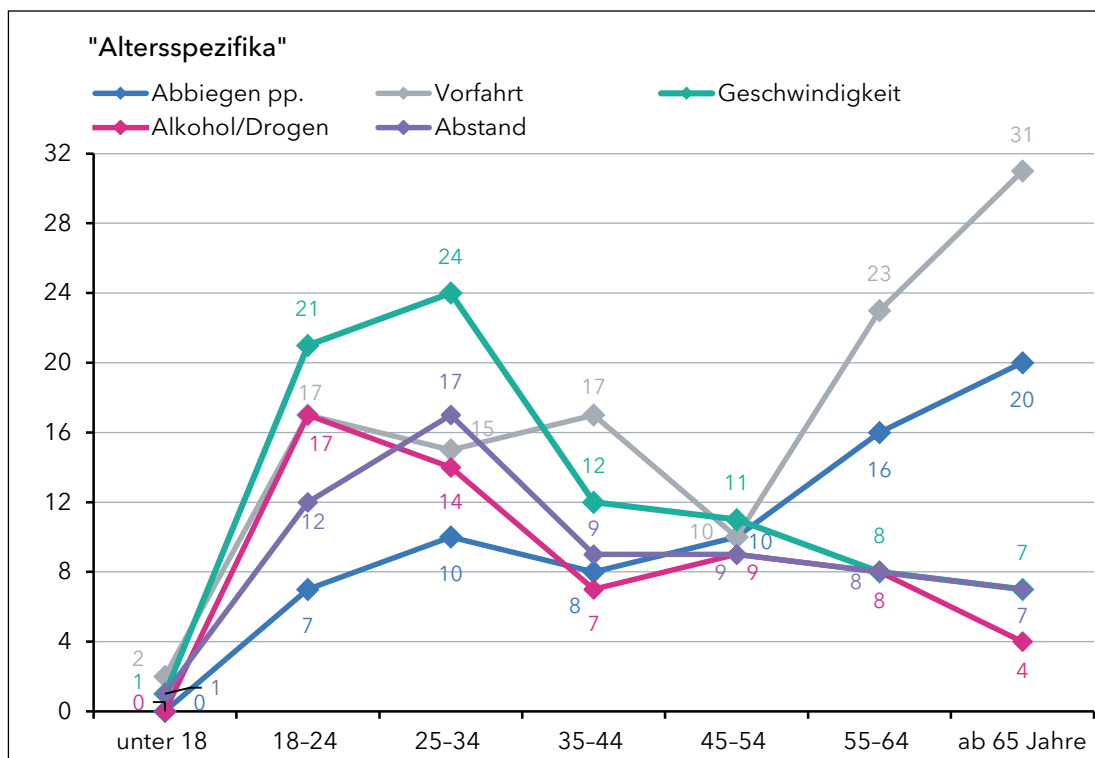
Unter die Rubrik „andere Fehler beim Fahrzeugführenden“ fallen alle Unachtsamkeiten, die kein Fehlverhalten im Sinne der StVO darstellen.

Unfallursachen	2022	2021
Andere Fehler beim Fahrzeugführenden (49)	110	110
Vorfahrt (27-28)	107	125
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	93	128
Geschwindigkeit (12,13)	88	95
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	63	87
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	59	48
Fehler beim Abbiegen (Nr. 34-35)	44	48
Fehler beim Überholen (16-23)	33	39
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	29	38
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03-04)	24	23
Falsches Verhalten ggü. zu Fuß Gehenden (38-42)	22	14
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	18	25
Falsches Verhalten der zu Fuß Gehenden (60-69)	17	8
falsche Straßennutzung (08-10)	16	14
Rotlichtmissachtung (31)	8	2
technische Mängel (50-55)	5	9
Ladung (47-48)	4	6
Ablenkung (05-06)*	3	14
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	2	6
sonstige	19	16

* 2021 erstmalig als Ursache erfasst



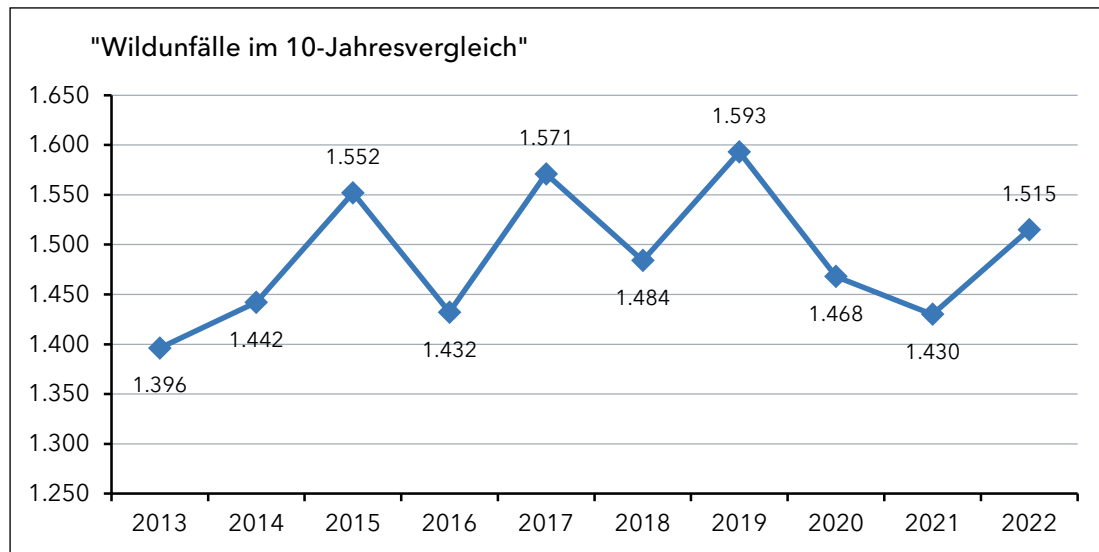
3.2 Altersspezifika



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

Die Fallzahlen bei den Ursachenkomplexen „Geschwindigkeit“, „Alkohol/Drogen“ und „Abstand“ gehen mit steigendem Lebensalter zurück. Im Gegensatz dazu steigen die Fallzahlen bei Verstößen gegen Vorfahrtregeln und den Regeln für das Abbiegen mit steigendem Lebensalter stark an.

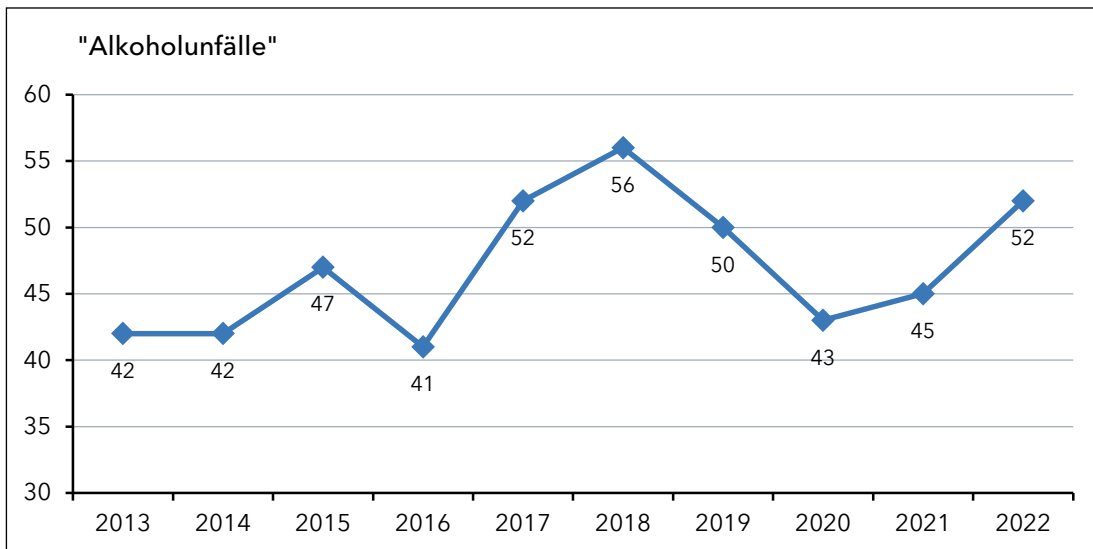
3.3 Wildunfälle



Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle ist um 5,9 Prozent gestiegen und beträgt nunmehr 1.515. Somit sind 42,3 Prozent aller im Kreis Plön festgestellten Verkehrsunfälle auf Wildwechsel zurückzuführen. Dabei wurden 12 (Vorjahr: 25) Personen verletzt.

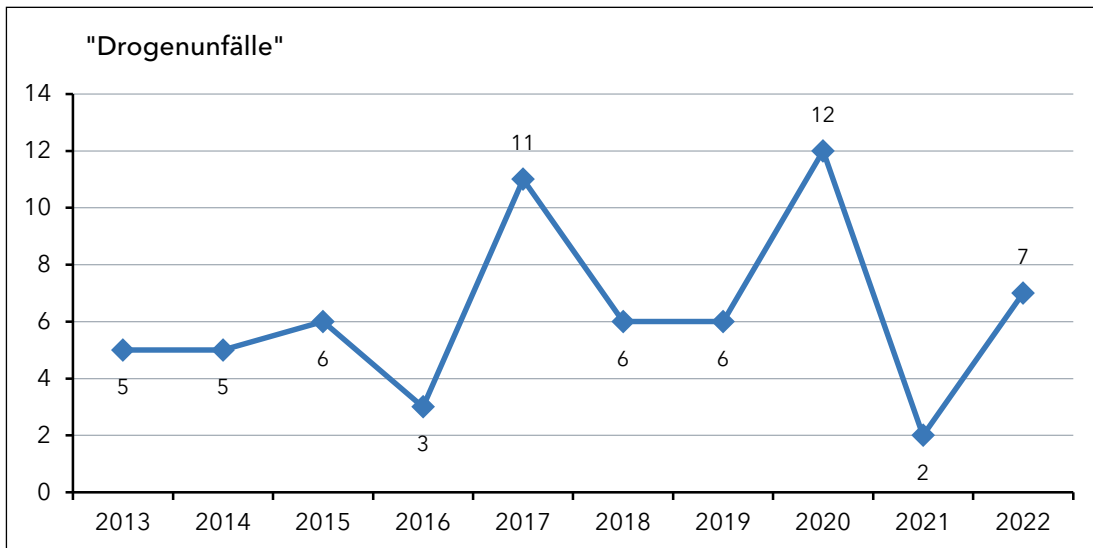
4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der festgestellten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss über die letzten zehn Jahre.

Mit 52 Fällen gegenüber 45 im Vorjahr ist eine Steigerung zu verzeichnen. Im Jahr 2018 waren noch 56 Fälle festzustellen.



Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogenbeeinflussung werden durchgehend deutlich geringere Fallzahlen festgestellt. Im vergangenen Jahr wurden bei sieben unfallbeteiligten Verkehrsteilnehmenden illegale Substanzen festgestellt.

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Alkoholeinfluss	2022	2021	%
gesamt	53	45	17,8
Pkw-Fahrende	42	32	31,3
Radfahrende	8	6	33,3

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Alkoholeinfluss	2022	2021	%
mot. Zweiräder	2	3	-33,3
zu Fuß Gehende	1	0	-
Lkw	0	2	-100,0
E.-Kleinstfahrzeuge	0	1	-100,0
Busse	0	1	-100,0

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

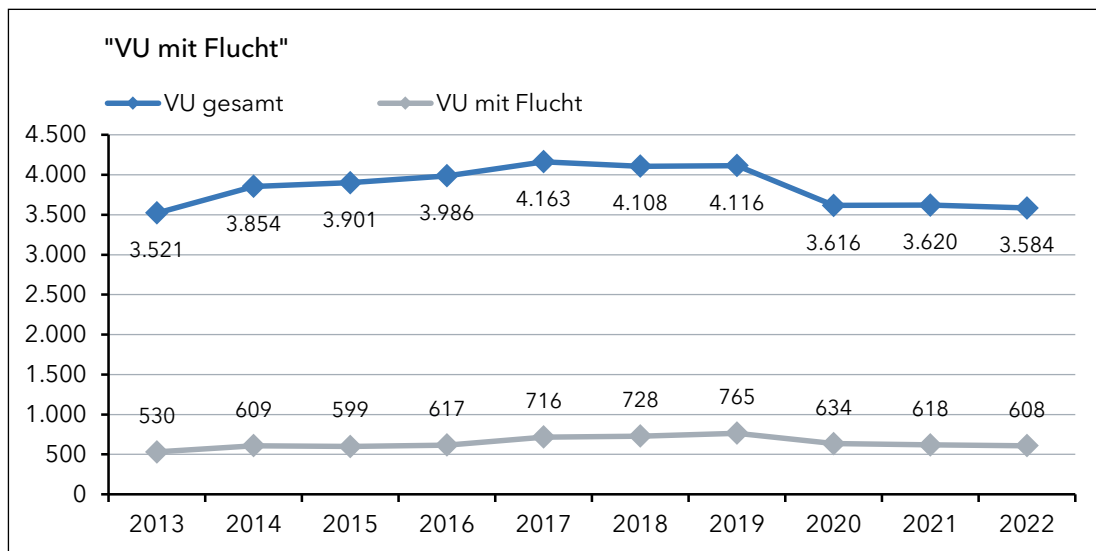
Auch im vergangenen Jahr führten Pkw-Fahrende mit 42 Fällen die Statistik an. Mit weitem Abstand folgten die Radfahrenden mit acht Fällen (Vorjahr: sechs) und die motorisierten Zweiradfahrenden mit zwei Fällen (Vorjahr: drei).

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Drogeneinfluss	2022	2021	%
gesamt	7	2	250,0
Pkw	6	1	500,0
mot. Zweiräder	1	1	0,0
Radfahrende	0	1	-100,0

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

Bei den lediglich sieben (Vorjahr: zwei) festgestellten Fällen handelte es sich um sechs Pkw-Fahrende und einen Zweiradfahrenden.

4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Das Diagramm stellt die Entwicklung der Gesamtunfallzahlen und die der Unfallfluchten über die letzten zehn Jahre dar. Die Anzahl der Unfallfluchten hatte 2019 mit 765 ihren bisherigen Höhepunkt. Mit dem pandemiebedingten Rückgang der Gesamtunfallzahlen gingen auch bei den Unfallfluchten die Fallzahlen zurück. Im vergangenen Jahr sanken die Zahlen nochmals um 1,6 Prozent von 618 auf 608.

Verkehrsunfälle mit Flucht	2022	2021	%
VU gesamt	3.584	3.620	-1,0
Unfallflucht gesamt	608	618	-1,6
Anteil am Unfallgeschehen	17,0 %	17,1 %	-
Unfallflucht (qualifizierte VU)	83	86	-3,5
Unfallflucht (VU "S3")	525	532	-1,3

Die Tabelle zeigt einige Details hinsichtlich des Unfallgeschehens mit anschließender Flucht: Der Anteil dieser Fälle am gesamten Unfallgeschehen betrug im zurückliegenden Jahr 17,0 Prozent (Vorjahr: 17,1 Prozent). Von den insgesamt 608 Fällen sind ca. 86 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.

Unfallort	VU gesamt	Vorjahr	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp							
					1	2	3	4	5	6	7	
1 Grebin, B 430 / K 25	5	2	0	7			4				1	
2 Blekendorf, K 45 / K 20	4	1	2	10		4						
3 Seekrug, B 202 / L 259 / K 29	4	4	0	7		4						
4 Schönkirchen, Söhren / Pahlblöcken	3	1	0	1		3						

Unfalltypen:

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

Da die Anzahl der Verkehrsunfälle, die von der Polizei umfassend aufgenommen werden (sog. qualifizierte Verkehrsunfälle) seit mehreren Jahren kontinuierlich zurückgegangen ist, sinkt auch die Zahl der Unfallhäufungen. Die verbleibenden Fälle verteilen sich offenbar relativ gleichmäßig im Straßennetz.

Die 3-Jahres-Karte ist nunmehr unauffällig. Lediglich auf der 1-Jahres-Karte sind für das Jahr 2022 noch vier Unfallhäufungen festzustellen.

Die Häufung Nr. 3 war auch bereits im Vorjahr auffällig. Auch Nr. 1 und 2 sind altbekannte, problematische Örtlichkeiten, für die bisher keine überzeugende Lösung gefunden wurde.

Die Örtlichkeit Nr. 4 ist erstmalig im Jahr 2020 nach Eröffnung einer neuen Straße mit einer damit einhergehenden Vorfahrtsänderung auffällig geworden. Seitdem sind die Fallzahlen dort zwar deutlich gesunken; ein zufriedenstellender Zustand wurde jedoch noch nicht erreicht.

6 Verkehrsüberwachung

6.1 Geschwindigkeitsverstöße

Auch im vergangenen Jahr führte der Geschwindigkeitsmesstrupp des Polizeibezirksrevier Kiel Messungen im Kreis Plön durch. Die Polizeidirektion Kiel ist bestrebt, diese Messeinsätze möglichst flächendeckend im gesamten Kreis Plön zu verteilen, auch an Örtlichkeiten mit geringerem Verkehrsaufkommen. Ein besonderes Augenmerk gilt dabei weiterhin den Schulen und Kindergärten.

Von insgesamt **63.319** (Vorjahr: 66.959) überprüften Fahrzeugführern waren **6.410** (Vorjahr: 8.023) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von ca. **10,1** (Vorjahr: 12,0) Prozent. Dabei mussten **47** Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 63).

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

6.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkoholdelikte ohne VU	2022	2021	%
gesamt	94	99	-5,1
§ 24a StVG	18	9	100,0
§§ 316 u. 315c StGB	76	90	-15,6

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 **94** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Trunkenheitsfahrten festgestellt, was einer Abnahme von 5,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. In der Mehrzahl der Fälle (76) handelte es sich um Straftaten nach § 315c oder § 316 StGB.

Für das zurückliegende Jahr ergibt sich damit ein Verfolgungsindex von 1,8 (Vorjahr: 2,2). D.h., dass auf einen festgestellten Verkehrsunfall unter Alkoholeinfluss 1,8 polizeilich festgestellte Trunkenheitsfahrten ohne Unfallfolgen kommen.

Drogendelikte ohne VU	2022	2021	%
gesamt	34	26	30,8
§ 24a StVG	28	17	64,7
§§ 316 u. 315c StGB	6	9	-33,3

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 alle Substanzen, die in der Anlage zu § 24a Abs. 2 StVG aufgeführt sind.

Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2022 **34** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Fahrten unter Drogeneinfluss festgestellt, was einer Steigerung von 30,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Anders als bei den Alkoholdelikten handelte es sich hier in der Mehrzahl der Fälle (28) um Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a Abs. 2 StVG.

Der Verfolgungsindex betrug hier 4,9 (Vorjahr: 13,0).

6.3 Sonstige Verkehrsverstöße

sonstige Überwachungsergebnisse (ohne VU)	2021	2020	%
Vorfahrt/Abbiegen	17	24	-29,2
Überholen	30	24	25,0
Sicherheitsabstand	0	0	-
Rotlicht	23	33	-30,3
Sicherung von Personen	122	125	-2,4
Telefon/Handy	94	91	3,3
Parken/Halten	596	498	19,7
Fahrzeugtechnik	510	334	52,7
Ladung	11	21	-47,6
Kennzeichen/Zulassung	1	1	-

Die obige Tabelle zeigt die Ergebnisse der im zurückliegenden Jahr durchgeführten allgemeinen Verkehrsüberwachung aufgeschlüsselt nach Deliktgruppen. Insgesamt sind die Feststellungszahlen deutlich angestiegen, was in erster Linie auf eine gesteigerte Ahndungstätigkeit in den Bereichen Halten und Parken (+ 19,7 Prozent) und Fahrzeugtechnik (+52,7 Prozent) zurückzuführen ist.

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 (drei Kontrollwochen)
- Alkohol und Drogen (zwei Kontrollwochen)
- Geschwindigkeit (zwei Kontrollwochen)
- Ablenkung und Gurt (zwei Kontrollwochen)

7 Fazit

Hervorzuheben ist aus Sicht der Polizei die positive Entwicklung der Fallzahlen bei den Verletzten im Straßenverkehr. Auch bei den Unfällen mit motorisierten Zweiradfahrenden sind die Fallzahlen vergleichsweise niedrig, wenngleich es bei dieser Gruppe drei Fälle mit tödlichem Verlauf gegeben hat. Ansonsten hat sich keine wesentliche Veränderung der Unfalllage ergeben.

Kennzeichnend für die langfristige Verkehrslage im Kreis Plön ist weiterhin ein hoher Anteil an Wildunfällen. Bisherige Bestrebungen zur Eindämmung der Fallzahlen wie Beschilderung, Aufklärung der Öffentlichkeit und Geschwindigkeitsüberwachung waren offenbar nicht erfolgreich. Um eine nachhaltige Senkung der Gesamtunfallzahlen zu erreichen, wird es unvermeidbar sein, verstärkt mit baulichen Maßnahmen anzusetzen, die im Vorfeld der Schadensereignisse wirken.

Der gesamtgesellschaftliche Trend zur Nutzung des Fahrrades im Alltag ist auch im Kreis Plön verstärkt zum politischen Thema geworden. Bisher ist die Unfalllage jedoch nicht so besorgniserregend wie in den urbanen Gebieten.

Eine kritische polizeiliche Begleitung von Maßnahmen zur Radverkehrsförderung dürfte in Zukunft zunehmend erforderlich werden.

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

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.

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

Mai 2023