

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden



# Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön **2019**





Verkehrssicherheitsbericht  
Kreis Plön  
**2019**

## **Inhalt**

### **Vorwort - 5**

### **Wesentliche Feststellungen - 6**

#### **1 Verkehrsunfallgeschehen - 7**

- 1.1 Verkehrsunfälle - 8
- 1.2 Getötete Personen/Art der Verkehrsbeteiligung - 9
- 1.3 Verletzte Personen - 10

#### **2 Verkehrsarten / Risikogruppen - 11**

- 2.1 Kinder - 12
- 2.2 Senioren - 14
- 2.3 Fußgänger - 16
- 2.4 Radfahrer - 17
- 2.5 Motorisierte Zweiradfahrer- 19
- 2.6 Lkw und Busse - 21

#### **3 Unfalluntersuchung - 23**

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

#### **4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 27**

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 28
- 4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 29
- 4.3 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 29

#### **5 Unfallhäufungsstellen - 31**

#### **6 Verkehrsüberwachung - 33**

- 6.1 Geschwindigkeitsverstöße - 34
- 6.2 Sonstige Verkehrsverstöße - 34

# Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2019 für den Kreis Plön vor:

Grundlage dieser statistischen Auswertungen ist das polizeilich bekannt gewordene Unfallgeschehen.

Dieses Werk soll allen mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassten Personen und Institutionen einen Überblick ermöglichen und Anhaltspunkte für Verbesserungen liefern. Es kann aber auch den interessierten Verkehrsteilnehmer über die Gefahren im Straßenverkehr informieren.

Die vorliegenden Verkehrsunfallzahlen sind zudem Grundlage für die polizeiliche Ermittlung von Unfallhäufungsstellen.

Die Polizeidirektion Kiel ist weiterhin bestrebt, durch gezielte Verkehrsüberwachung die Verkehrssicherheit zu erhöhen und insbesondere auf die Themengebiete Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogendelikte, Ablenkung durch elektronische Geräte, Gurtpflicht und Wildunfälle einzuwirken.

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

*Kiel, im April 2020*

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Funk', written in a cursive style.

*Jürgen Funk  
Leiter der Polizeidirektion Kiel*

# Wesentliche Feststellungen

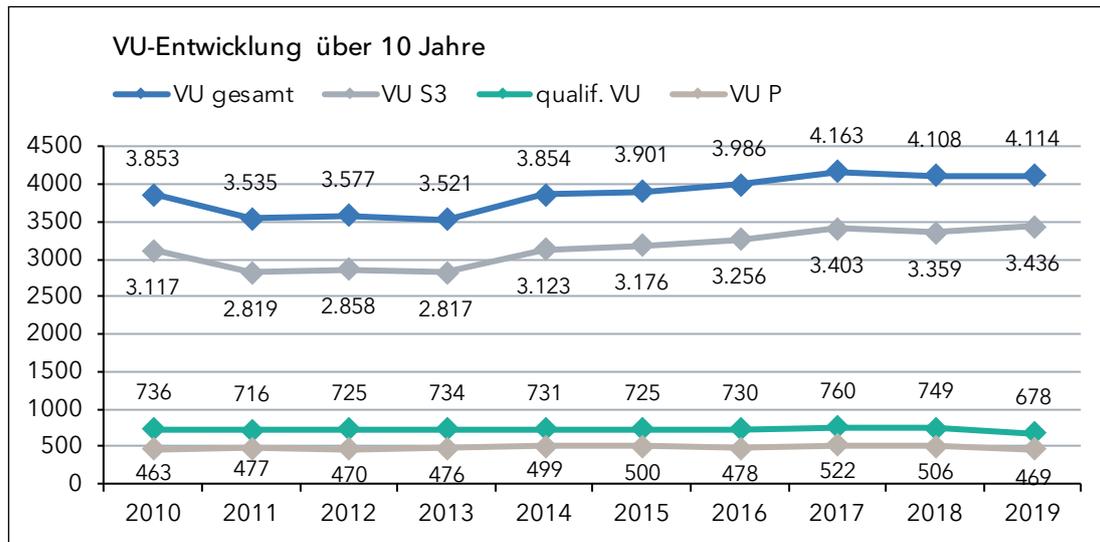
- **Insgesamt keine wesentlichen Veränderungen bei den Unfallzahlen und den Verletzten**  
Weder bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle noch bei der Anzahl der Verunglückten haben sich nennenswerte Veränderungen ergeben. Die Unfallzahlen befinden sich weiterhin auf einem hohen Niveau, während sich die Anzahl der Verletzten nahe am Mittelwert der letzten zehn Jahre bewegt.
- **Deutlich weniger Verkehrstote**  
Leider kamen drei Menschen auf den Straßen des Kreis Plön ums Leben. Damit hat sich die hohe Zahl aus dem Vorjahr (elf Getötete) nicht verfestigt.
- **Weniger verunglückte Radfahrer**  
Entgegen dem landesweiten Trend sind die Fallzahlen bei den Radfahrern gesunken.
- **Mehr Wildunfälle**  
Die hohen Fallzahlen in diesem Bereich haben sich noch gesteigert und befinden sich nun auf einen neuen Höchststand. Mehr als 38 % aller polizeilich festgestellten Verkehrsunfälle waren auf Wildwechsel zurückzuführen.



Verkehrsunfallgeschehen

**1**

## 1.1 Verkehrsunfälle



Die Zahl der insgesamt von der Polizei registrierten Verkehrsunfälle hat sich im Jahre 2019 gegenüber dem Vorjahr kaum verändert (+0,1 Prozent).

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat sich hingegen deutlich verringert und befindet sich auf dem zweitniedrigsten Stand der letzten zehn Jahre.

Mehr als 83 Prozent aller Verkehrsunfälle waren der fachlichen Kategorie S3 zuzuordnen. Es handelt sich dabei um Bagatellunfälle ohne Personenschaden, denen keine Straftat und auch keine bedeutende Ordnungswidrigkeit zugrunde liegen. In diesen Fällen erfolgt keine polizeiliche Unfallaufnahme, so dass nähere Einzelheiten zu den Ursachen und zu den Beteiligten nicht bekannt sind. Die Anzahl der Wildunfälle hat deutlich zugenommen. Ihr Anteil am gesamten Unfallgeschehen beträgt jetzt 38,7 %.

Verkehrsunfälle	2019	2018	%
gesamt	4.114	4.108	0,1
auswertbare VU gesamt	678	749	-9,5
mit Personenschaden (P)	469	506	-7,3
mit Straftatenn(S1)	46	46	0,0
mit bedeutend. Owik(S2)	163	197	-17,3
sonstige (S3)	3.436	3.359	2,3
Anteil VU „S3“ am Unfallgeschehen	83,5%	81,8%	2,1
VU Wild	1.593	1.484	7,3
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	38,7%	36,1%	-

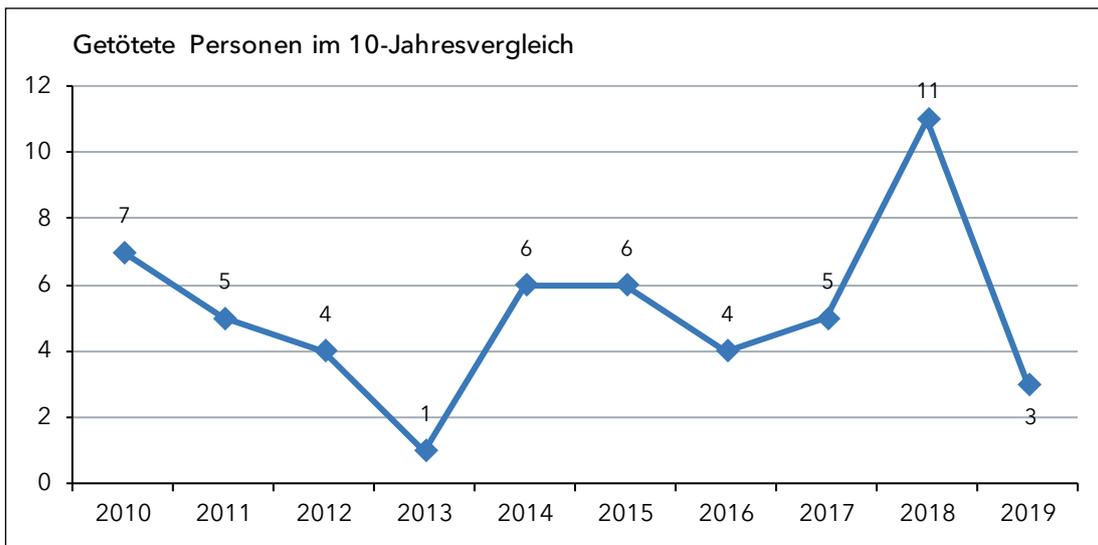
### Unfallkategorien:

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

Kfz-Bestand/Einwohner am 01.01.2019	2019	2018	%
Kfz mit amtl. Kennzeichen	96.746	95.450	1,4
davon Krafträder	7.602	7.558	0,6
Einwohner	128.647	128.842	-0,2

\*Quelle: Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein

## 1.2 Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung

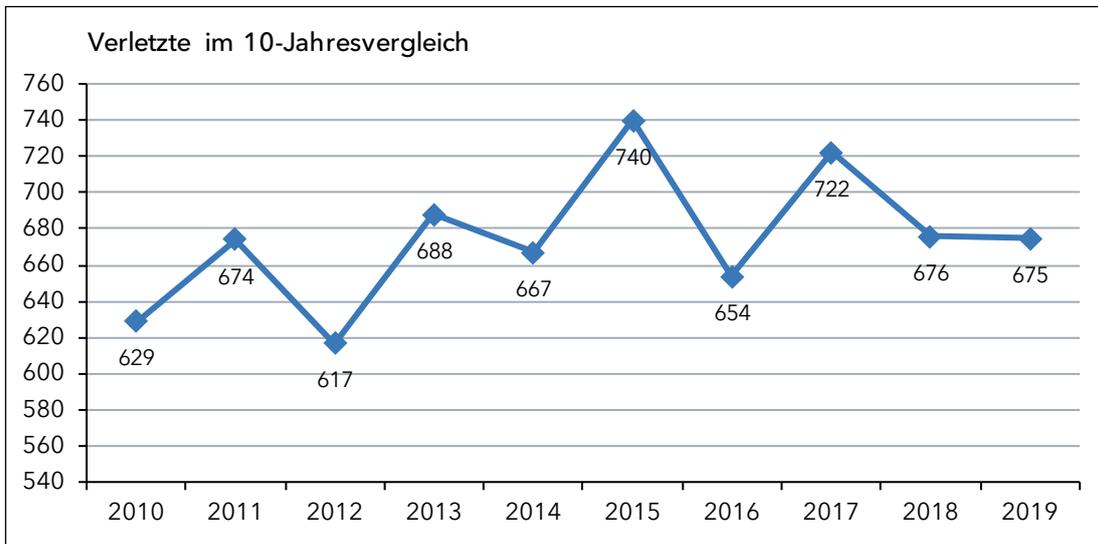


Im Jahr 2019 waren auf den Straßen im Kreis Plön bedauerlicherweise drei Verkehrstote (2018: elf Tote) zu beklagen:

- Am 14.06.2019 erfasste der Fahrer eines Sattelzuges, der von der B 76 nach links auf die L 306 (Rtg. Pfungstberg) abbog, einen 77jährigen Radfahrer, der auf dem abschüssigen Radweg in Richtung Plön unterwegs war. Der Radfahrer verstarb noch an der Unfallstelle.
- Am 11.08.2019 befuhr ein 64jähriger Kradfahrer die Strandstraße in Schönberg aus Richtung L 165 kommend. Vermutlich infolge eines Bremsmanövers verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug und stürzte zur linken Seite auf den Fahrstreifen für den Gegenverkehr, wo der Fahrer eines Mähdreschers entgegenkam. Der Kradfahrer wurde von dem Mähdrescher überrollt und verstarb noch an der Unfallstelle.
- Am 11.11.2019 befuhr ein 79jähriger Pkw-Fahrer die K 38 von der L 165 kommend in Richtung Krumbek und kam dabei aus ungeklärter Ursache nach rechts von der Fahrbahn ab. Er prallte mit seinem Fahrzeug gegen einen Baum und verstarb noch an der Unfallstelle.

getötete Personen	2019	2018
gesamt	3	11
Pkw-Fahrer	1	5
Kradfahrer	1	1
Radfahrer	1	0
Mitfahrer	0	3
Lkw-Fahrer	0	1
Fußgänger	0	1

### 1.3 Verletzte Personen / Art der Verkehrsbeteiligung



Die Anzahl der Verletzten insgesamt hat sich gegenüber dem Vorjahr um einen verringert. Mit 675 verletzten Verkehrsteilnehmern ist der Durchschnittswert der letzten zehn Jahre erreicht.

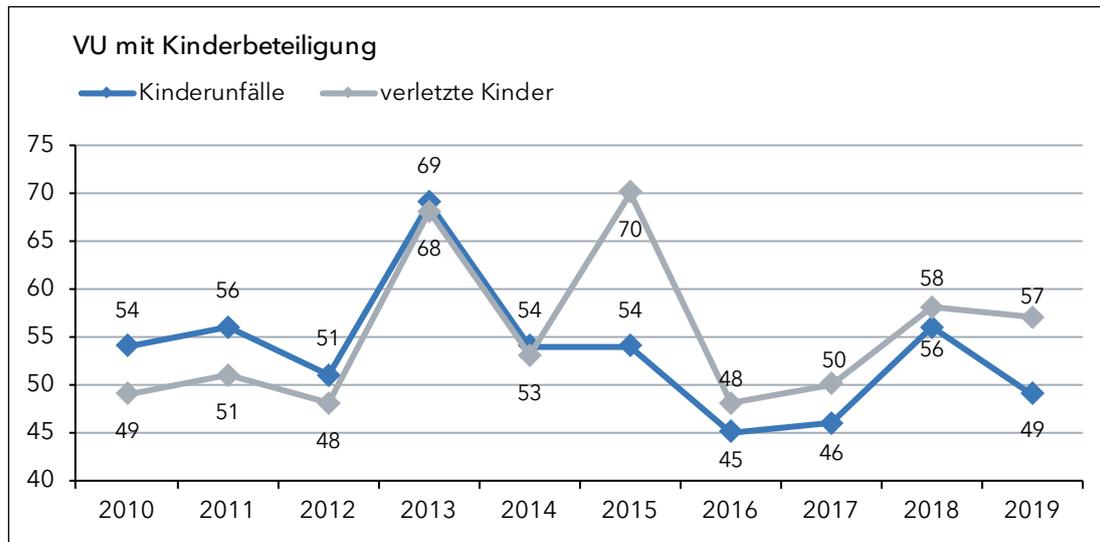
verletzte Personen im Straßenverkehr	2019	2018	%
gesamt	675	676	-0,1
Radfahrer	126	142	-11,3
Zweiradfahrer (mot.)	72	68	5,9
Fußgänger	33	38	-13,2



Verkehrsarten / Risikogruppen

2

## 2.1 Kinder



Die Zahl der Unfälle, an denen Kinder (unter 15 Jahren) beteiligt waren, ist von 56 auf 49 gefallen. Dabei wurden 57 (Vorjahr: 58) Kinder verletzt.

Werden lediglich die Fälle gezählt, in denen Kinder aktiv (ohne Mitfahrer) als Verkehrsteilnehmer an Unfällen beteiligt waren, so sind es 22 (Vorjahr: 36). In 13 dieser Fälle haben die Kinder nach erster Einschätzung der Polizei den Unfall überwiegend selbst verursacht. Zu diesen selbstverursachten Verkehrsunfällen zählen auch drei Alleinunfälle, bei denen Kinder ohne augenscheinliche Mitwirkung anderer Verkehrsteilnehmer zu Schaden kamen.

Anders als in den Vorjahren verunglückten die meisten Kinder als Mitfahrer.

### Kinderunfälle (unter 15 Jahre)

	2019	2018	%
gesamt	49	56	-12,5
verletzte Kinder	57	58	-1,7
getötete Kinder	0	0	-
mit aktiver Kinderbeteiligung	22	36	-38,9
Alleinunfälle	3	8	-62,5

### Hauptursachen der Kinder

	2019	2018
von Kindern verursachte VU gesamt	13	18
Fehler beim Überholen	3	0
falsches Verhalten als Fußgänger	2	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	2
Abstand	1	2
Nichtbeachtung der Beleuchtungsvorschriften	1	0
Nichtbeachtung des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge an Engstellen	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0
Geschwindigkeit	0	3
Vorfahrtmissachtung	0	2

	2019	2018
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	0	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	1
technische Mängel	0	1

#### Mitursachen der Kinder

	2019	2018
von Kindern mitverursachte VU	4	10
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	2
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn an LSA	1	0
defekte Beleuchtung	1	0
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	0	2
falsches Verhalten der Fußgängern an anderen Stellen	0	1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1
andere Fehler beim Fzg.-Führer	0	1
Geschwindigkeit	0	1
Vorfahrtmissachtung	0	1
defekte Bremsen	0	1

#### VU mit aktiver Kinderbeteiligung, Hauptursachen der Erwachsenen

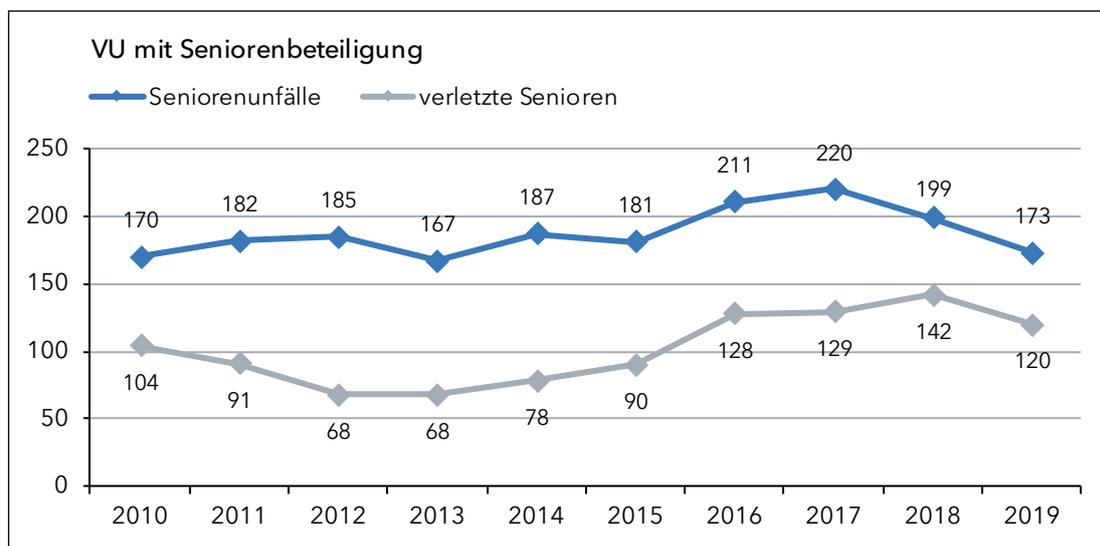
	2019	2018
von Erwachsenen verursachte VU	9	15
Vorfahrtmissachtung	2	3
Fehler beim Abbiegen	1	4
Geschwindigkeit	1	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0
Alkohol- / Drogeneinfluss	1	0
Fehler beim Überholen	1	0
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen	1	0
Nichtbeachtung des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge an Engstellen	1	0
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	0	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	0	2
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	0	1

#### Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung

	2019	2018	%
<b>verletzte Kinder</b>	<b>57</b>	<b>58</b>	<b>-1,7</b>
<b>Fußgänger gesamt</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>-25,0</b>
unter 6 Jahre	1	1	0,0
6 - 10 Jahre	1	0	-
10 - 14 Jahre	1	3	-66,7

	2019	2018	%
<b>Radfahrer gesamt</b>	<b>17</b>	<b>32</b>	<b>-46,9</b>
unter 6 Jahre	0	2	-100,0
6 - 10 Jahre	1	7	-85,7
10 - 14 Jahre	16	23	-30,4
<b>Mitfahrer gesamt</b>	<b>37</b>	<b>22</b>	<b>68,2</b>
unter 6 Jahre	16	8	100,0
6 - 10 Jahre	9	8	12,5
10 - 14 Jahre	12	6	100,0

## 2.2 Senioren



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

Die Zahl der Seniorenunfälle ist gegenüber dem Vorjahr um 13,1 Prozent zurückgegangen. In zwei Fällen endete die Fahrt für einen Menschen dieser Altersgruppe tödlich. Die Anzahl der verletzten Senioren ging um 15,5 Prozent zurück.

In 83,2 (Vorjahr: 78,4) Prozent der Fälle wurde der Unfall überwiegend von ihnen selbst verursacht.

### Senioren-VU (65+)

	2019	2018	%
gesamt	209	234	-10,7
mit aktiver Seniorenbeteiligung	173	199	-13,1
getötete Senioren	2	4	-50,0
verletzte Senioren	120	142	-15,5
von Senioren verursachte VU	144	156	-7,7

**VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher**

	2019	2018	%
Pkw	114	129	-11,6
Fahrrad	23	16	43,8
mot. Zweirad	4	10	-60,0
Fußgänger	2	0	-
Lkw	1	1	0,0

**VU-Beteilig., Senioren als Nichtverursacher**

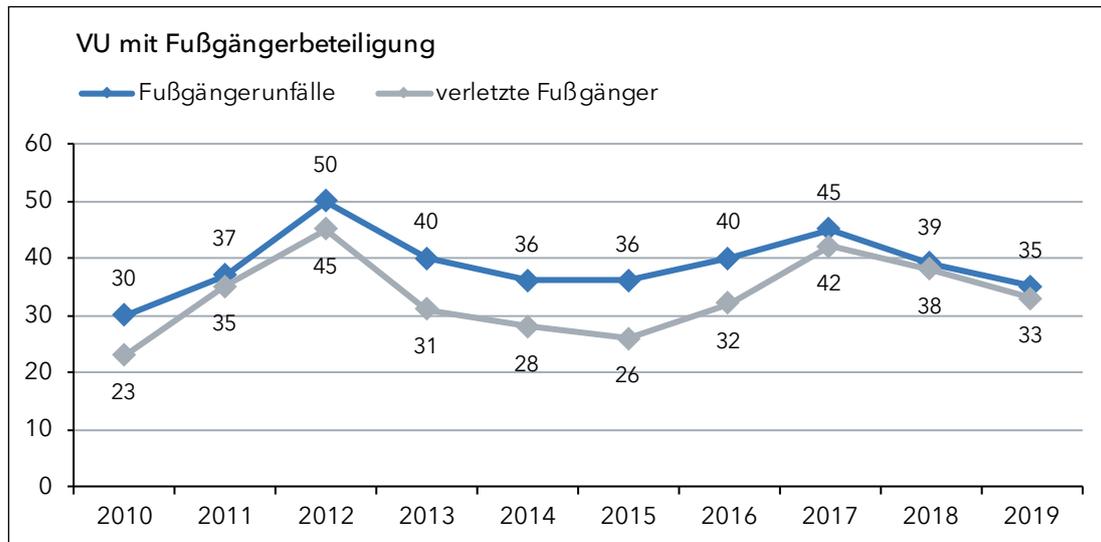
	2019	2018	%
Pkw	54	69	-21,7
Fahrrad	21	21	0,0
Fußgänger	8	19	-57,9
mot. Zweirad	5	1	400,0
Lkw	1	0	-

**Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren**

	2019	2018
Vorfahrtmissachtung	40	46
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	23	16
Fehler beim Abbiegen	15	17
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	11	9
körperliche oder geistige Mängel	11	6
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	9	10
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	9	9
Abstand	8	7
Geschwindigkeit	7	11
Alkohol- / Drogeneinfluss	6	7
Fehler beim Überholen	3	8
Übermüdung	1	3
Rotlichtmissachtung	1	1
falsches Verhalten als Fußgänger	1	0
falsche Fahrbahnbenutzung	0	6

Typisch für das Fehlverhalten von Senioren bei Verkehrsunfälle ist in erster Linie die Vorfahrtmissachtung.

## 2.3 Fußgänger



Die Zahl der Fußgängerunfälle ist um vier Fälle auf 35 zurückgegangen und befindet sich auf dem zweitniedrigsten Niveau der letzten zehn Jahre. Anders als im Vorjahr wurde diesmal kein Fußgänger getötet.

In lediglich acht (Vorjahr: fünf) Fällen haben Fußgänger diese Unfälle überwiegend selbst verursacht.

### Fußgänger-Unfälle

	2019	2018	%
VU gesamt	35	39	-10,3
verletzte Fußgänger	33	38	-13,2
getötete Fußgänger	0	1	-100,0
von Fußgängern verursachte VU	8	5	60,0

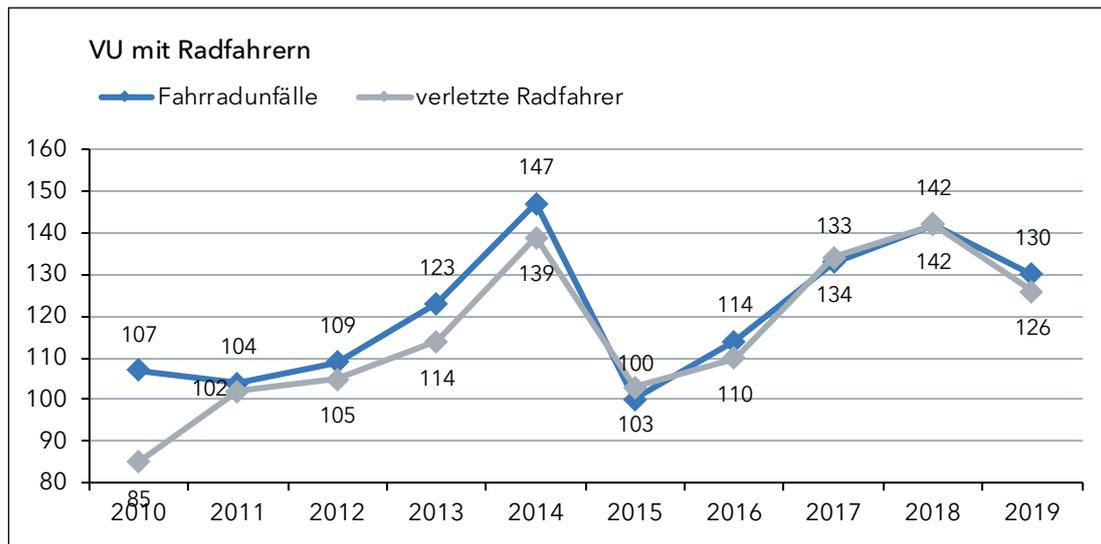
### Hauptursachen der Fußgänger

	2019	2018
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	2	1
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn / sonstiges falsches Verhalten	2	1
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	1	1
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	1	0
Nichtbenutzen des Gehweges	1	0
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	1	0
Alkoholeinfluss	0	1

**Hauptursachen der Fzg-Führer**

	2019	2018
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an sonstigen Stellen	14	16
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	6	9
Falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	5	7
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an Fußgängerfurten	3	4
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	5
Geschwindigkeit	1	1
Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerüberwegen	1	0
Alkohol- / Drogenkonsum	0	1
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	0	1

**2.4 Radfahrer**



Nach mehreren Jahren steigender Fallzahlen ist nunmehr ein Rückgang um 8,5 Prozent festzustellen. Ein erheblicher Anteil dieser Fälle (33,8 Prozent) speist sich aus Alleinunfällen der Radfahrer.

Im Jahre 2019 wurden 126 Radfahrer verletzt. Damit beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl der im Straßenverkehr verletzten Personen 18,7 Prozent.

Zu den Radfahrern zählen auch die Nutzer von Pedelecs (Tretunterstützung bis 25 km/h). Seit Beginn der Erfassung dieser relativ neuen Fahrzeugart im Jahr 2014 sind die Unfallzahlen stetig angestiegen, zuletzt von 27 auf 34 im Jahr 2019.

**Fahrrad-Unfälle**

	2019	2018	%
gesamt	130	142	-8,5
verletzte Radfahrer	126	142	-11,3
getötete Radfahrer	1	0	-
von Radf. verurs. VU im Konflikt mit and. VT	19	22	-13,6
VU-Radfahrer allein beteiligt	44	43	2,3
VU-Radfahrer-Radfahrer	9	12	-25,0

## 2 | VERKEHRSARTEN | RISIKOGRUPPEN

	2019	2018	%
VU-Radfahrer-Fußgänger	7	6	16,7
VU mit Pedelec	34	27	25,9

An den Fehlverhaltensweisen, die letztlich zu Unfällen mit Radfahrerbeteiligung geführt haben, hat sich wenig geändert. Nicht angepasste Geschwindigkeit und Alkohol- bzw. Drogeneinfluss spielen auf Seiten der Radfahrer eine große Rolle. Bei den anderen Verkehrsteilnehmern sind überwiegend Vorfahrtsmissachtungen, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus Grundstücksausfahrten) und Fehler beim Abbiegen zum Nachteil der Radfahrer ursächlich.

### Hauptursachen der Radfahrer

	2019	2018
Geschwindigkeit	10	8
Alkohol-/ Drogeneinfluss	8	10
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	5	2
Vorfahrtsmissachtung	4	8
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	4	6
technische Mängel	4	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	3	8
falsches Verhalten ggü. Fußg.	2	5
körperliche oder geistige Mängel	2	1
Abstand	1	5
Fehler beim Abbiegen	1	1
Fahren ohne Beleuchtung	1	1
Fehler beim Überholtwerden	1	0

### Mitursachen der Radfahrer

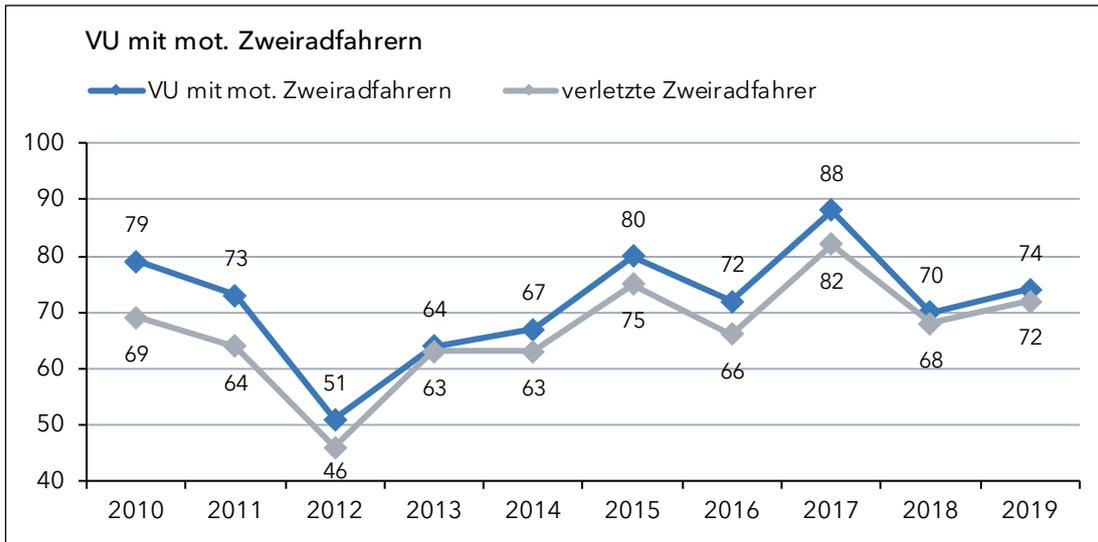
	2019	2018
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	5	7
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	2
technische Mängel	1	1
Geschwindigkeit	1	1
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	1	0
Alkoholeinfluss	0	1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1

### Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer

	2019	2018
Vorfahrtsmissachtung	18	24
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	9	12
Fehler beim Abbiegen nach rechts	7	8
Fehler beim Abbiegen nach links	5	11
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	4	3
Fehler beim Überholen	3	3
falsches Verhalten der Fußgänger	3	0

Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	1
Geschwindigkeit	1	3
Abstand	1	0
Alkohol-/Drogeneinfluss	1	0

## 2.5 Motorisierte Zweiradfahrer



Die Anzahl Zweiradunfälle ist nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr wieder um 5,7 Prozent gestiegen. In diesen Zahlen sind auch zwei Unfälle mit beteiligten E-Bike-Fahrer enthalten (Vorjahr: ein Fall). Ebenso wie im Vorjahr kam auch im Jahr 2019 leider wieder ein Kradfahrer ums Leben.

In ca. 38 (Vorjahr: 47) Prozent aller Zweiradunfälle sind die Fahrer ohne fremde Beteiligung verunglückt (Alleinunfälle).

Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Zweiradfahrer zu 62,2 (58,6) Prozent die Verkehrsunfälle überwiegend selbst verursacht.

### Zweirad-Unfälle

	2019	2018	%
VU gesamt	74	70	5,7
Zweiräder mit amtl. Kennz.	60	56	7,1
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	27	20	35,0
getötete Zweiradfahrer	1	1	0,0
verletzte Zweiradfahrer	72	68	5,9
davon verletzte Mitfahrer	4	3	33,3
allein verunglückte Zweiradfahrer	28	33	-15,2
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	46	41	12,2

**Hauptursachen der Zweiradfahrer**

	2019	2018
Geschwindigkeit	25	16
Vorfahrtmissachtung	5	0
Fehler beim Überholen	5	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	1
Abstand	2	5
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	5
Fehler beim Abbiegen	1	1
technische Mängel	1	1

Die Hauptursachen haben sich kaum verändert:

Die Zweiradfahrer selbst fahren zu schnell bzw. mit nicht angepasster Geschwindigkeit während andere Fahrzeugführer die Vorfahrt der Zweiräder missachten oder Fehler beim Abbiegen begehen.

**Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer**

	2019	2018
Fehler beim Abbiegen	7	8
Vorfahrtmissachtung	5	6
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	5	3
Abstand	4	1
Fehler beim Überholen	3	4
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	2	2
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	4
Rotlichtmissachtung	1	0
Unachtsamkeit beim Ein- und Aussteigen	1	0
technische Mängel	1	0

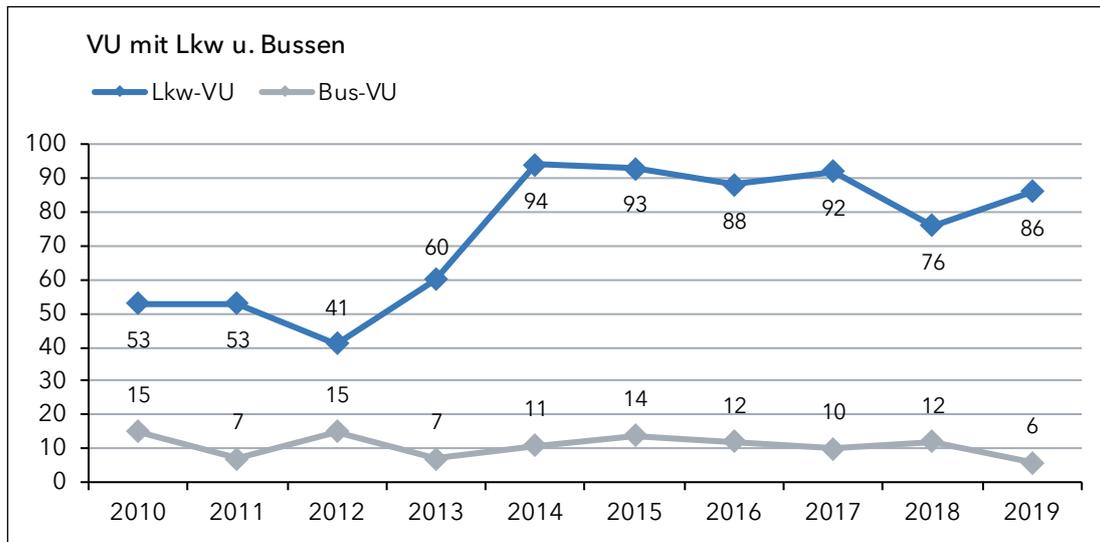
**Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Alter**

	2019	2018
unter 15	0	0
15 bis unter 18	14	6
18 bis unter 25	14	9
25 bis unter 35	8	7
35 bis unter 45	12	13
45 bis unter 55	11	13
55 bis unter 65	14	17
65 bis unter 70	4	4
70 bis unter 75	2	2
75 bis unter 80	3	4
80 und älter	1	1

Die Altersgruppe der 15-25jährigen war im zurückliegenden Jahr deutlich öfter an Zweiradunfällen beteiligt als dies in dieser Altersgruppe üblich ist. Nach wie vor stark beteiligt ist außerdem die Altersgruppe der 55-65jährigen Fahrer.

Um die Normenakzeptanz der Zweiradfahrer weiter zu erhöhen, führt der Geschwindigkeitsmess-trupp der Polizeidirektion Kiel Geschwindigkeits- und Anhaltekontrollen durch, um einerseits die Identität des Fahrers beweissicher festzustellen und andererseits aufklärende Gespräche zu führen.

## 2.6 Lkw und Busse



Die Zahl der Unfälle, an denen Lkw beteiligt waren, ist gegenüber dem Vorjahr um 13,2 Prozent gestiegen. Als Lkw wird dabei jedes Fahrzeug erfasst, dass lt. Zulassungsbescheinigung als solcher zugelassen ist. Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben die Lkw-Fahrer 65,1 (Vorjahr: 71,1) Prozent der Unfälle überwiegend selbst verursacht.

### Lkw-Unfälle

	2019	2018	%
gesamt	86	76	13,2
Verletzte bei Lkw-Unfällen	60	48	25,0
von Lkw-Fahrern verursachte VU	56	54	3,7

### Hauptursachen der Lkw-Fahrer

	2019	2018
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	14	15
Abstand	9	4
Vorfahrtsmissachtung	8	7
unzureichend gesicherte Ladung	5	1
Geschwindigkeit	4	7
Fehler beim Abbiegen	4	6
Fehler beim Überholen	4	3
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	5
Alkohol-/Drogeneinfluss	3	3
technische Mängel	2	0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	1	5
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	1	0
Übermüdung	0	2

**Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer**

	2019	2018
Vorfahrtsmissachtung	10	7
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	9	8
Fehler beim Überholen	4	6
Fehler beim Abbiegen	3	0
Alkohol- / Drogeneinfluss	2	0
Abstand	1	3
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1	0

Die Zahl der Busunfälle hat sich von zwölf auf sechs halbiert und befindet sich nun auf dem niedrigsten Niveau der letzten zehn Jahre. Dabei wurden vier Unfälle von den Busfahrern selbst verursacht. In einem Fall war ein Schulbus beteiligt.

**Bus-Unfälle**

	2019	2018	%
gesamt	6	12	-50,0
Verletzte bei Busunfällen	8	5	60,0
von Busfahrern verursachte VU	4	5	-20,0

**Hauptursachen der Busfahrer**

	2019	2018
andere Fehler beim Fzg.-Führer	1	1
Fehler beim Überholen	1	0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	1	0
Abstand	1	0
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	2
Fehler beim Abbiegen	0	2

**Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer**

	2019	2018
Vorfahrtsmissachtung	1	4
Fehler beim Abbiegen	1	0
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	1
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	1
Fehler beim Überholen	0	1



Unfalluntersuchung

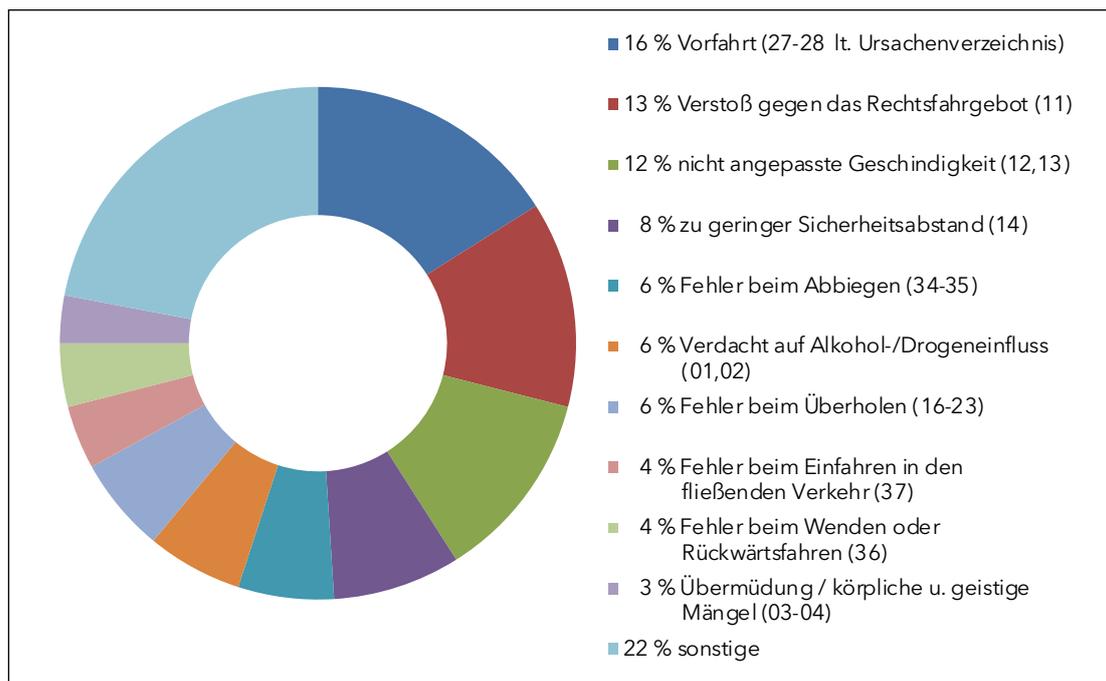
3

### 3.1 Unfallursachen

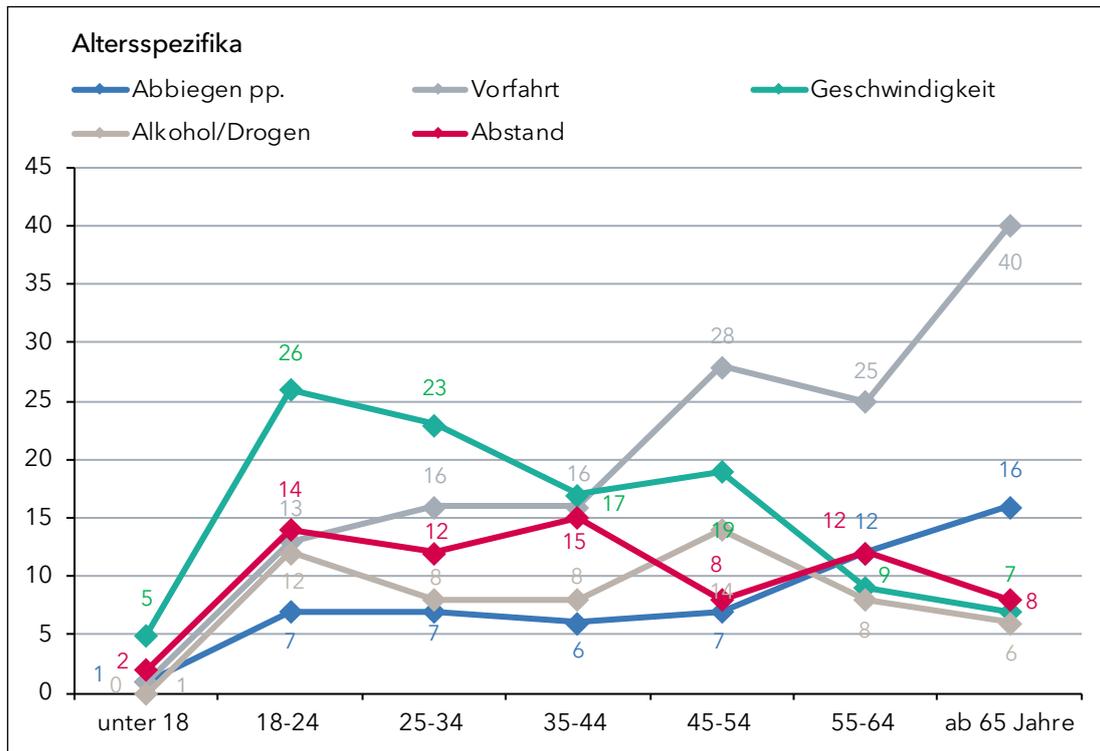
Für die Unfallursachenforschung werden nur die von der Polizei aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle ausgewertet. Das sind Unfälle mit Verletzten / Getöteten und Unfälle mit Straftaten oder bedeutenden Ordnungswidrigkeiten – so genannte qualifizierte Verkehrsunfälle. Nur in diesen Fällen werden auch eine oder mehrere Unfallursachen erfasst. Je Verkehrsteilnehmer können bis zu drei Ursachen (Fehlverhalten) erfasst werden.

**Hauptunfallursachen**

	2019	2018
Vorfahrt (27-28)	141	163
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	112	111
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	112	96
nicht angepasste Geschwindigkeit (12,13)	109	136
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	71	81
Fehler beim Abbiegen (Nr. 34-35 lt. Ursachenverzeichnis)	58	68
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	56	64
Fehler beim Überholen (16-23)	55	60
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	34	39
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	32	34
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03-04)	24	21
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	22	25
falsche Straßennutzung (08-10)	14	24
Falsches Verhalten der Fußgängern (60-69)	10	8
technische Mängel (50-55)	8	9
Ladung (47-48)	7	6
Rotlichtmissachtung (31)	2	6
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	2	3
sonstige	14	18



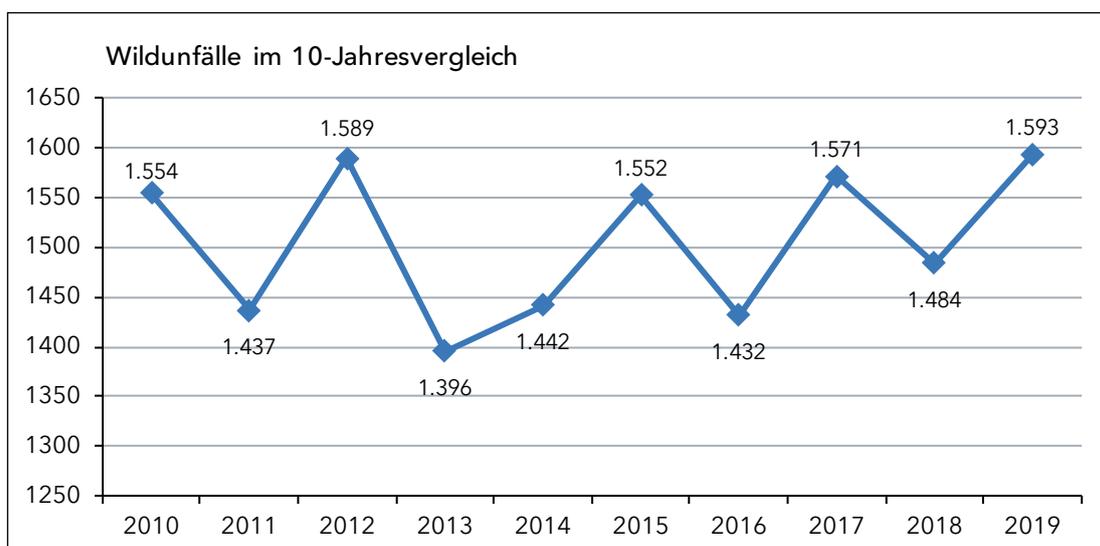
## 3.2 Altersspezifika



In dem vorstehenden Diagramm wird der Zusammenhang zwischen fünf ausgesuchten Unfallursachen und dem Lebensalter dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass sich die Unfallursachen mit dem Lebensalter verändern.

Wie nahezu jedes Jahr ist festzustellen, dass geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle bei jüngeren Verkehrsteilnehmern ein Problem darstellen, das mit zunehmenden Lebensalter deutlich geringer wird. Dafür nehmen im fortgeschrittenen Lebensalter die Verstöße gegen die Vorfahrtsregeln zu.

## 3.3 Wildunfälle



### **3 | UNFALLUNTERSUCHUNG**

Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle (1593) hat gegenüber dem Vorjahr (1484) um 7,3 Prozent zugenommen und befindet sich nunmehr auf dem höchsten Stand der letzten zehn Jahre. Insgesamt sind 38,7 (Vorjahr: 36,1) Prozent aller im Kreis Plön festgestellten Verkehrsunfälle auf Wildwechsel zurück zu führen.

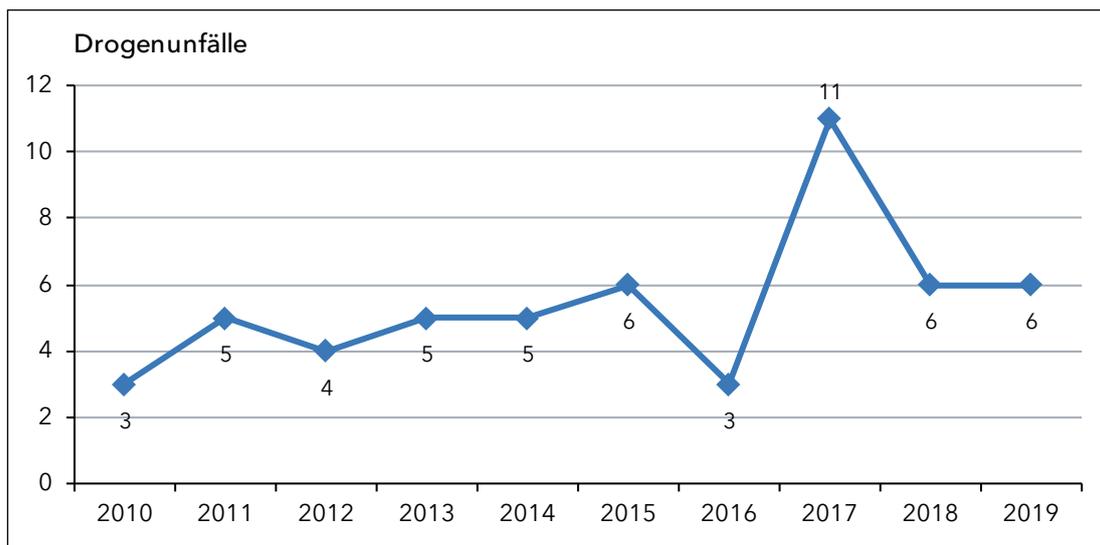
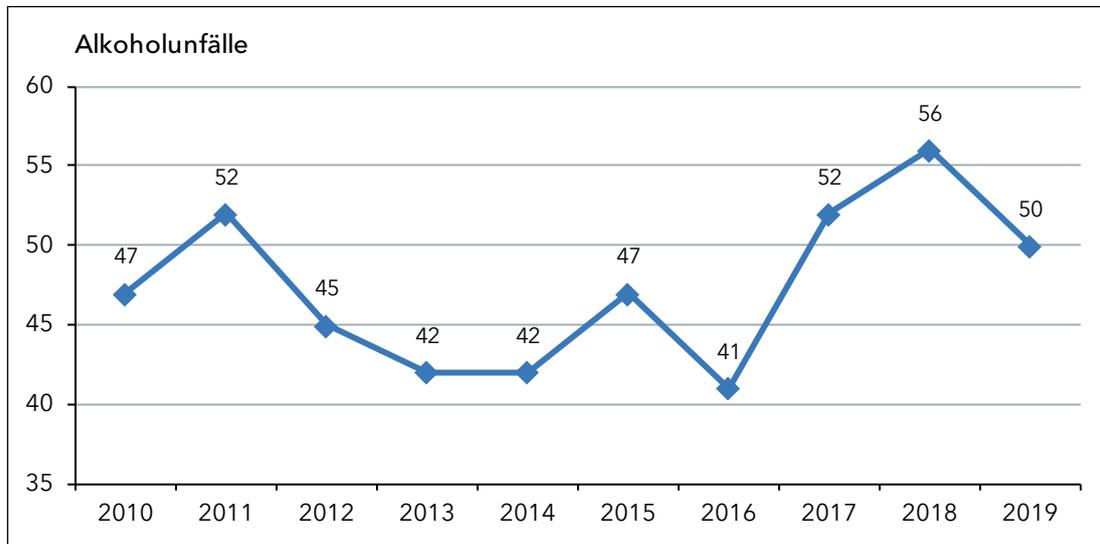
Jeder Fahrzeugführer kann mit einer den örtlichen Verhältnissen angepassten Fahrweise und einer besonderen Achtsamkeit zur Verhinderung eines Wildunfalls beitragen.



Alkohol und Drogen  
im Straßenverkehr

4

## 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Die Alkoholunfälle sind nach einem deutlichen Anstieg in den vergangenen Jahren wieder etwas rückläufig.

Wie im Vorjahr war bei sechs Unfällen Drogenkonsum mitursächlich.

### Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss

	2019	2018	%
gesamt	50	58	-13,8
Pkw	37	39	-5,1
Radfahrer	8	10	-20,0
Lkw	3	3	0,0
mot. Zweiräder	2	5	-60,0
Fußgänger	0	1	-

**Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss**

	2019	2018	%
gesamt	6	6	0,0
Pkw	6	5	20,0
Radfahrer	0	1	-100,0

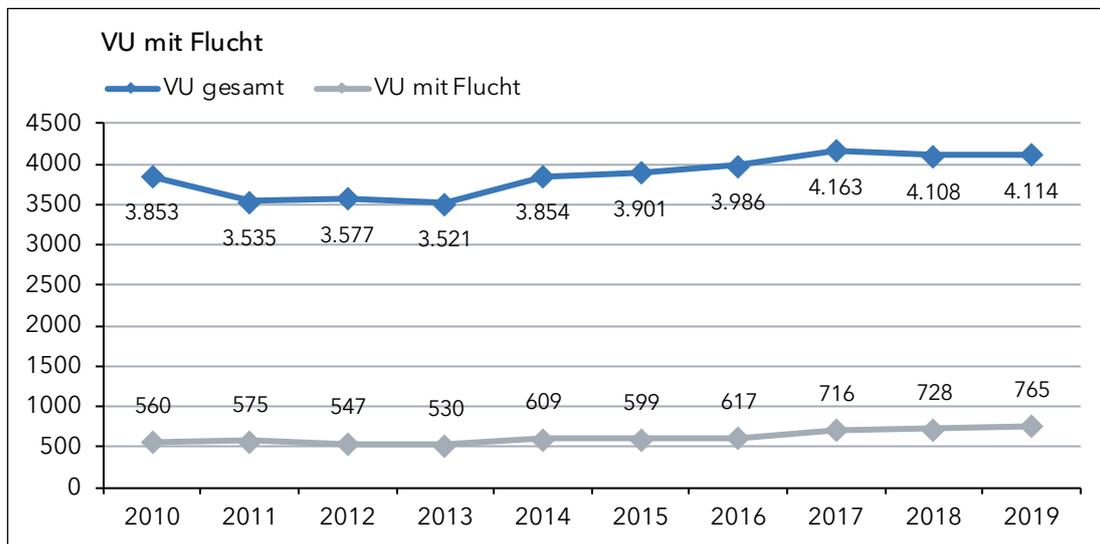
## 4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

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

**Alkohol- u. Drogendelikte ohne VU**

	2019	2018	%
gesamt	102	113	-9,7
§ 24a StVG	19	31	-38,7
§§ 316 u. 315c StGB	83	82	1,2

## 4.3 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Der Anteil der Unfälle, bei denen sich ein Verkehrsteilnehmer unerlaubt vom Unfallort entfernt hat, ohne sich um die Schadensregulierung zu kümmern (Straftat nach § 142 StGB), lag im Jahr 2019 bei 18,6 (Vorjahr: 17,7) Prozent. Die absolute Zahl der Unfallfluchten um 5,1 Prozent angestiegen.

**Verkehrsunfälle mit Flucht**

	2019	2018	%
VU gesamt	4.114	4.108	0,1
Unfallflucht gesamt	765	728	5,1
Anteil am Unfallgeschehen	18,6%	17,7%	-
Unfallflucht (qualifizierte VU)	97	96	1,0
Unfallflucht (VU „S3“)	668	632	5,7



Unfallhäufungsstellen

5

## 5 | UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

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

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

### Unfallhäufungsstellen, Jahreskarte

Unfallort	VU gesamt	Vorjahr	Tote	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp						
						1	2	3	4	5	6	7
B 76, Abschnitt 245, Weinbergsiedlung	10	4	0	7	8	1					7	2
Schwentimental (Ot. Raisdorf), B 202 / Dütschfeldredder	6	4	0	1	8		4	2				
B 202 / Königsberger Straße (Helmstorf)	6	3	0	0	3	1		5				
Plön, Rautenbergstraße (B 76) / Schillener Straße	4	3	0	0	3			3			1	
B 202 / L 259 / K 29, Seekrug	3	1	0	1	1			3				
K 20 / K 45, Blekendorf	3	0	0	0	10			3				
K 14, Belau, Perdöl 2	3	0	0	3	0	3						

### Unfallhäufungsstellen, 3-Jahres-Karte

Unfallort	VU gesamt	Vorjahr	Tote	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp						
						1	2	3	4	5	6	7
B 430, Abschnitt 285, zw. Ascheberg u. Dersau	17	-	1	8	11	7	1	4			4	1
B 404, Abschnitt 420, Kirchbarkau	14	-	0	7	11		1	4			9	
B 430, Abschnitt 273, Vierhusen	8	-	0	6	5	2		1			5	
L 164, Abschnitt 010, Golfplatz	5	-	0	4	2	2					2	1
Nettelsee, L 49 / Dorfstraße	3	-	0	5	5			3				

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



Verkehrsüberwachung

6

## 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 88.292 überprüften Fahrzeugführern waren 12.848 zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von **14,6** (Vorjahr: **14,5**) Prozent. Dabei mussten **111** Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: **156**).

Zweifelhafter Rekordhalter wurde ein Fahrzeugführer, der auf der B 430 bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h mit 186 km/h gemessen wurde und somit mehr als doppelt so schnell unterwegs war. Ihn erwartete ein Bußgeldbescheid über mindestens **600** Euro, **2 Punkte** beim Kraftfahrtbundesamt in Flensburg und ein **3-monatiges** Fahrverbot.

Flankierend wurden im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung Messeinsätze mit dem Laserhandmessgerät durchgeführt. Auf diese Weise konnten in mehreren Einsätzen weitere 70 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt und geahndet werden.

## 6.2 Sonstige Verkehrsverstöße

Im zurückliegenden Jahr ist die Anzahl der geahndeten Verkehrsverstöße insgesamt leicht zurückgegangen. Insbesondere konnten bei den Schwerpunktthemen „verbotene Handynutzung“ und „Sicherung von Personen“ geringfügig weniger Fälle geahndet werden.

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

Auch der Gurtanlegepflicht wird eine gesteigerte Bedeutung eingeräumt, weil die Nichtbeachtung zu unnötig schwerwiegenden Unfallfolgen führt.

### sonstige Überwachungsergebnisse (ohne Unfälle)

	2019	2018	%
Vorfahrt / Abbiegen	32	16	100,0
Überholen	17	28	-39,3
Sicherheitsabstand	3	3	0,0
Rotlicht	30	29	3,4
Sicherung von Personen	241	253	-4,7
Telefon / Handy	122	125	-2,4
Parken / Halten	668	701	-4,7
Fahrzeugtechnik	357	246	45,1
Ladung	11	17	-35,3
Kennzeichen / Zulassung	1	0	-
sonstige	298	455	-34,5

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)

Angesichts der Unfalllage und der gesellschaftlichen Entwicklung geraten Radfahrer immer mehr in den Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Unter dem Motto „Radfahrer im Blick“ ist für das laufende Jahr eine bundesweite Verkehrssicherheitsaktion geplant, in der neben Kontrollen auch präventive Botschaften im Mittelpunkt stehen werden.

**Herausgeber**

Polizeidirektion Kiel  
Gartenstraße 7  
24103 Kiel  
Leitung des Sachgebiets 1.3  
Telefon 0431 160-2130  
E-Mail: Kiel.PD@polizei.landsh.de

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Polizeidirektion Kiel herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Personen, die Wahlwerbung oder Wahlhilfe betreiben, im Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Polizeidirektion Kiel zu Gunsten einzelner Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden. Auf eine geschlechterspezifische Unterscheidung und Darstellung wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit verzichtet

**Verantwortlich:** PHK Jens Hamann

**Redaktion:** POK Sven Clausen

**Layout:** Landespolizeiamt Schleswig-Holstein - LSt 4 -

**Fotos:** Landespolizei Schleswig-Holstein

**Die Landespolizei im Internet**

[www.polizei.schleswig-holstein.de](http://www.polizei.schleswig-holstein.de)

April 2020