

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön 2023



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 - 9

2 Verkehrsarten/Risikogruppen - 11

- 2.1 Kinderunfälle - 11
- 2.2 Seniorenunfälle - 13
- 2.3 Fußgängerunfälle - 15
- 2.4 Radfahrurufälle - 17
- 2.5 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - 19
- 2.6 Unfälle mit motorisierten Zweirädern - 20
- 2.7 PKw-Unfälle - 22
- 2.8 Lkw- und Busunfälle - 23

3 Unfalluntersuchung - 25

- 3.1 Unfallursachen - 25
- 3.2 Altersspezifika - 26
- 3.3 Wildunfälle - 27

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 28

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

5 Unfallhäufungsstellen/-linien - 31

6 Verkehrsüberwachung - 33

- 6.1 Geschwindigkeitsverstöße - 33
- 6.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 33
- 6.3 Sonstige Verkehrsverstöße - 34

7 Fazit - 35

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2023 für den Kreis Plön vor.

Das zurückliegende Jahr brachte einen deutlichen Anstieg der Gesamtunfallzahlen. Trotz Normalisierung des Verkehrsaufkommens bewegen sich Fallzahlen jedoch noch immer unterhalb der Höchststände aus der Zeit vor den pandemiebedingten Einschränkungen.

Die Steigerung der Fallzahlen speist sich im Wesentlichen aus den Bagatellfällen und Unfällen mit Radfahrer-, Pkw- und Lkw-Beteiligung. Bei den Themenbereichen „Kinder“ und „Alkohol“ sind dagegen erfreuliche Rückgänge zu verzeichnen.

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 Unfallhäufungsstellen und für die Entwicklung von Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit.

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

Kiel, im Mai 2024



Mathias Engelmann
Leiter der Polizeidirektion Kiel

Wesentliche Feststellungen

- **Deutliche Steigerung bei der Gesamtunfallzahl**

Erstmalig seit Beginn der pandemiebedingten Einschränkungen steigt die Gesamtzahl der festgestellten Verkehrsunfälle wieder deutlich, bleibt jedoch weiterhin unter dem Höchststand aus dem Jahr 2019.

- **Wieder mehr verletzte Verkehrsteilnehmer**

Parallel zu den Unfallzahlen ist auch die Anzahl der verletzten Verkehrsteilnehmer gestiegen. Im längerfristigen Vergleich kann die Anzahl jedoch noch immer als vergleichsweise gering bezeichnet werden.

- **Wildunfälle weiter auf hohem Niveau**

Im Kreis Plön bleibt die Bekämpfung der Wildunfälle weiterhin eine große Herausforderung. Die ohnehin bereits hohen Fallzahlen steigerten sich weiter.

Allgemeines

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen in dem Kreis Plön im Jahre 2023 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 2023 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

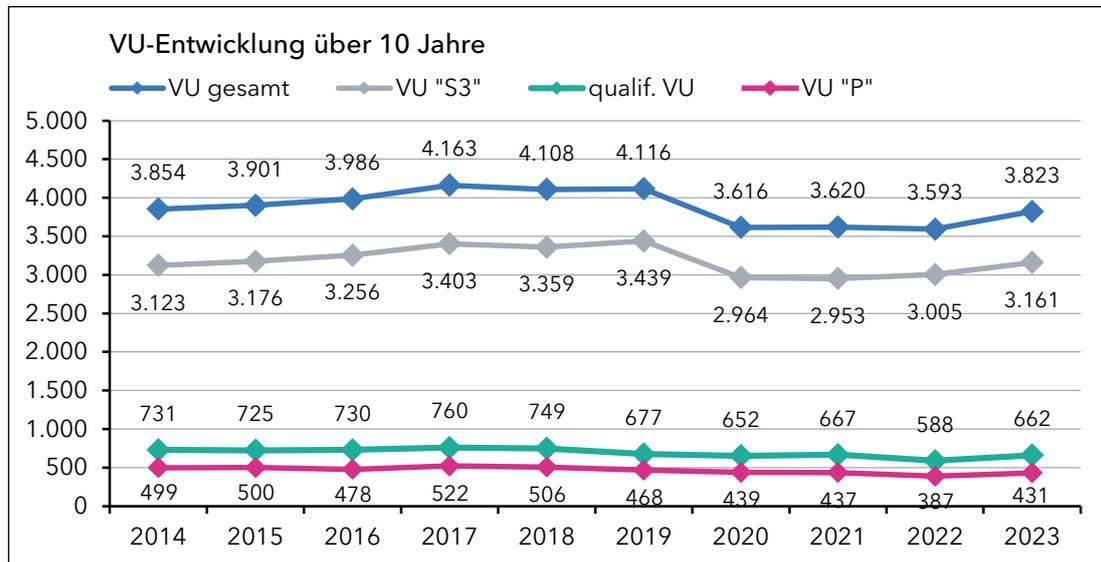
- Verkehrsplanung und -regulierung
- vorbeugende und sanktionierende Maßnahmen
- Entschärfung von lokalen Unfallhäufungen

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



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. In jüngster Zeit ist nun wieder eine deutliche Steigerung festzustellen.

Verkehrsunfälle	2022	2023	%
gesamt	3.593	3.823	+6,4
auswertbare VU gesamt	588	662	+12,6
mit Personenschaden (P)	387	431	+11,4
mit Straftaten (S1)	42	43	+2,4
mit bedeutend. OwiK (S2)	159	188	+18,2
sonstige (S3)	3.005	3.161	+5,2
Anteil VU S3 am Unfallgeschehen	83,6%	82,7%	
VU Wild	1.515	1.555	+2,6
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	42,2%	40,7%	

Die Tabelle zeigt das gesamte polizeilich registrierte Unfallgeschehen aufgeschlüsselt nach fachlichen Kategorien (siehe nächste Seite) und bietet einen Vergleich des Jahres 2022 mit 2023.

In allen Bereichen sind steigende Fallzahlen festzustellen.

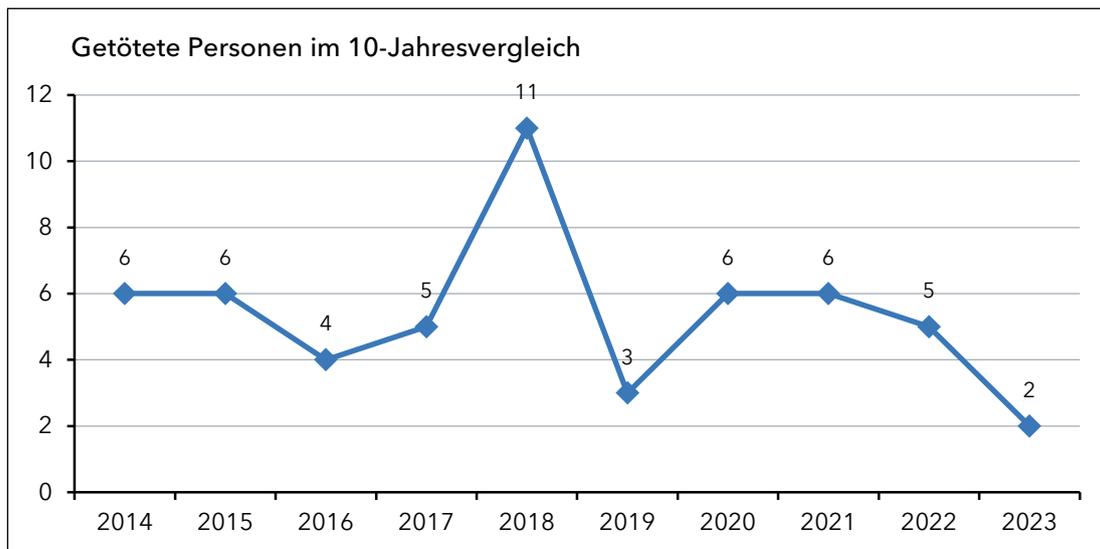
Zu den Bagatellunfällen zählen in der Regel auch die Wildunfälle. Auch hier ist es zu einem leichten Anstieg gekommen. Diese machen jetzt 40,7 Prozent (Vorjahr: 42,2 Prozent) des gesamten Unfallgeschehens aus.

Der Anteil aller Bagatellunfälle am Gesamtunfallgeschehen ging leicht auf 82,7 Prozent zurück. 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.

VERKEHRSUNFALLGESCHEHEN

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



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

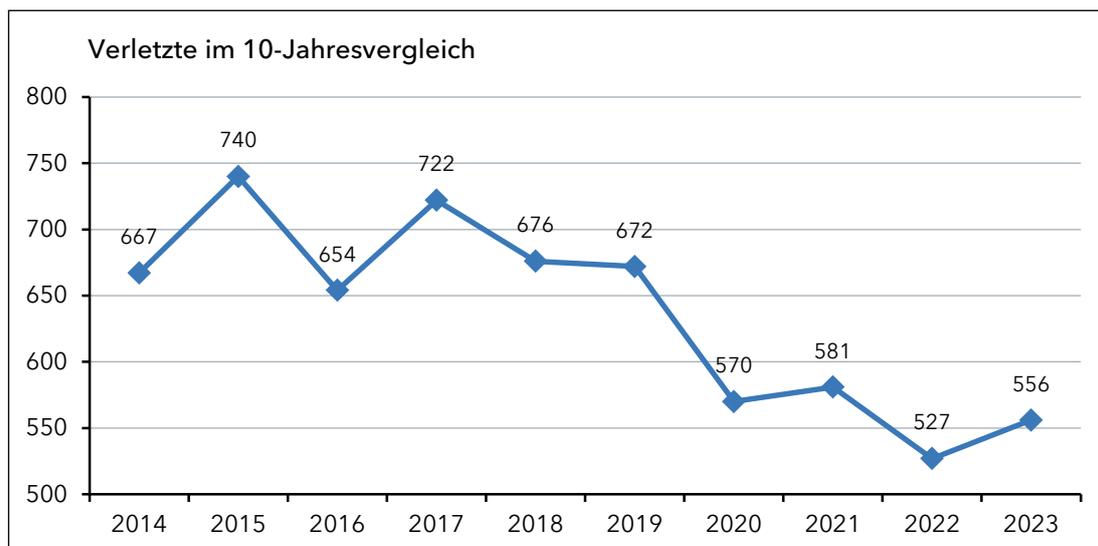
Diese beiden Fälle trugen sich folgendermaßen zu:

Am 06.06.2023 kam ein 83jähriger Pkw-Fahrer auf der L 211 bei Stoltenberg nach links von der Fahrbahn ab und prallte mit seinem Fahrzeug gegen einen Baum. Der Fahrer erlag noch vor Ort seinen Verletzungen.

Am 14.09.2023 befuhr eine 20jährige Kradfahrerin die K 25 als sie in Höhe der Lebrader Mühle auf ein verkehrsbedingt wartendes Fahrzeug auffuhr. Dadurch stürzte sie auf die Gegenfahrbahn und wurde in der Folge von einem entgegenkommenden landwirtschaftlichen Gespann überrollt. Auch diese Fahrerin verstarb noch am Unfallort.

Getötete Personen	2022	2023
gesamt	5	2
Kradfahrer	3	1
Pkw-Insassen	1	1
Fußgänger	1	0

1.3 Verletzte Personen



Das obige Diagramm zeigt die Entwicklung der Verletztenzahlen über die vergangenen zehn Jahre. In der Spitze wurden im Jahr 2015 insgesamt 740 Verletzte registriert. Nachdem sich die Fallzahlen mit 526 im Jahr 2022 auf dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre befanden, ist nun wieder eine leichte Steigerung auf 556 festzustellen.

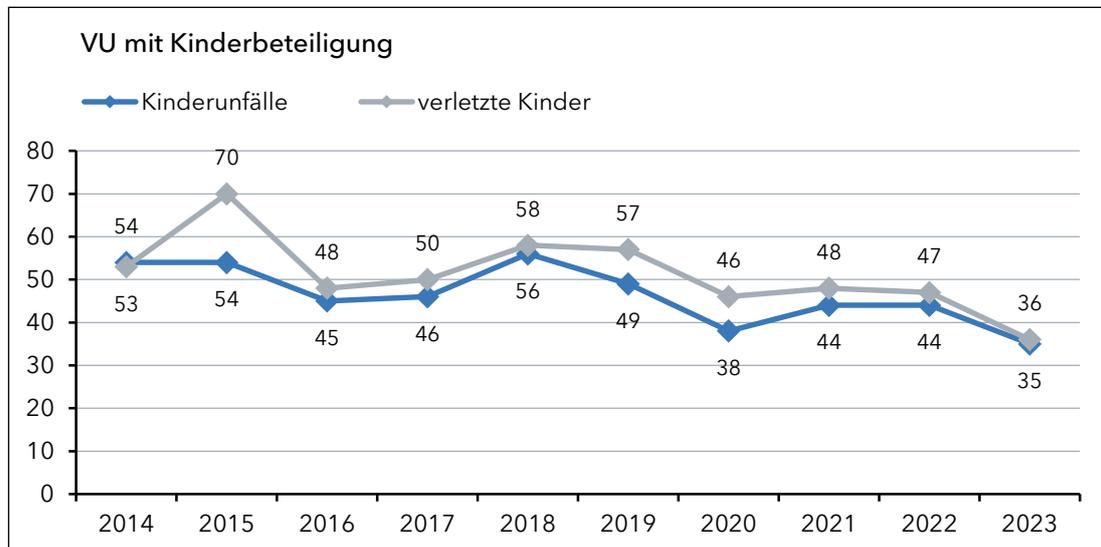
Verletzte Personen im Straßenverkehr	2022	2023	%
gesamt	527	556	+5,5
Pkw-Insassen	295	288	-2,4
Radfahrer	135	149	+10,4
mot. Zweiradfahrer	51	59	+15,7
Fußgänger	30	24	-20,0
andere	16	36	+125,0

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

Es wird deutlich, dass die Steigerung nicht alle Verkehrsarten betrifft.

2 Verkehrsarten/Risikogruppen

2.1 Kinderunfälle



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 56 im Jahr 2018 und 35 im zurückliegenden Jahr. Damit wurde ein erfreulicher, neuer Tiefststand im 10-Jahres-Vergleich erreicht.

In dem Jahr 2015 wurden 70 Kinder verletzt, was den Höchstwert der letzten zehn Jahre darstellt. Auch hier wurde im Jahr 2023 mit 36 verletzten Kindern der bisherige Tiefststand erreicht.

Kinderunfälle (unter 15 Jahre)	2022	2023	%
gesamt	44	35	-20,5
verletzte Kinder	47	36	-23,4
mit aktiver Kinderbeteiligung	30	26	-13,3
Alleinunfälle	8	4	-50,0

Zu unterscheiden ist zwischen Verkehrsunfällen mit aktiver Beteiligung von Kinder (als Fahrzeugführer und Fußgänger) und der Gesamtzahl von Unfällen mit Kinderbeteiligung. Hierzu zählen auch Kinder als Mitfahrer z.B. in Pkw.

In 26 Fällen (Vorjahr: 30) waren Kinder aktiv als Fahrzeugführer oder Fußgänger an den Verkehrsunfällen beteiligt.

In vier Fällen (Vorjahr: acht) verunglückten die Kinder ohne Einwirkung anderer Verkehrsteilnehmer.

Hauptursachen der Kinder	2022	2023	%
andere Fehler bei Fahrzeugführern	9	5	-44,4
falsches Verhalten als Fußgänger	3	5	+66,7
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	2	+100,0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	1	-50,0
falsche Straßennutzung	2	1	-50,0

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Kinder im Vergleich zum Vorjahr. Als Hauptursachen bezeichnet man das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers, der den Verkehrsunfall nach Ansicht der

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

Polizei hauptsächlich zu verantworten hat. Zuvorderst wurde bei den Kindern „andere Fehler bei Fahrzeugführer“ als Hauptursache festgestellt. Es handelt sich dabei um allgemein unachtsames Verhalten, dass keinen Verstoß gegen die StVO darstellt.

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

Mitursachen der Kinder	2022	2023	%
falsche Straßennutzung	0	1	-
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	0	-100,0
falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen	1	0	-100,0

In dieser Tabelle werden die Mitursachen der Kinder abgebildet. Als Mitursache bezeichnet man das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers, der 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	2023	%
Vorfahrtmissachtung	4	3	-25,0
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	2	-50,0
Fehler beim Wenden u. rückwärtsfahren	3	2	-33,3
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	2	-
Fehler beim Abbiegen	4	1	-75,0

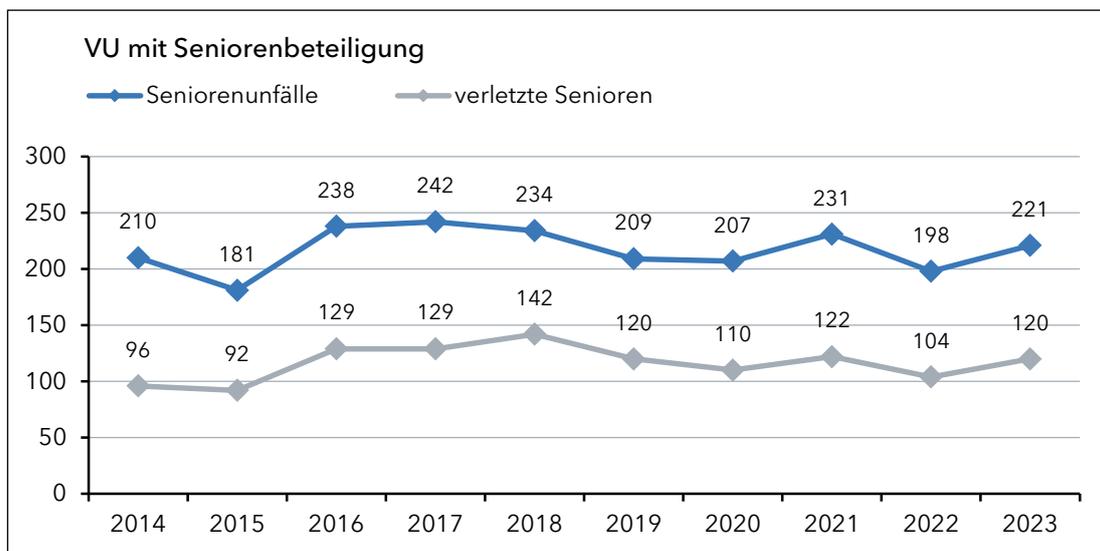
Dargestellt werden hier die Hauptursachen der erwachsenen Verkehrsteilnehmer in Konflikten mit Kindern. In erster Linie geht es dabei um Vorfahrtmissachtungen, Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot, Fehler beim Abbiegen, Geschwindigkeitsverstößen und Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren.

Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2022	2023	%
verletzte Kinder	47	36	-23,4
Fußgänger insgesamt	6	6	0
unter 6 Jahre	1	1	0
6-10 Jahre	2	4	+100,0
10-14 Jahre	3	1	-66,7
Radfahrer insgesamt	24	16	-33,3
unter 6 Jahre	2	0	-100,0
6-10 Jahre	4	3	-25,0
10-14 Jahre	18	13	-27,8
mot. Zweiradfahrer insgesamt	0	1	-
unter 6 Jahre	0	0	-
6-10 Jahre	0	0	-
10-14 Jahre	0	1	-
EKF-Fahrer insgesamt	0	2	-
unter 6 Jahre	0	0	-
6-10 Jahre	0	0	-
10-14 Jahre	0	2	-

Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2022	2023	%
Mitfahrer insgesamt	17	11	-35,3
unter 6 Jahre	9	5	-44,4
6-0 Jahre	6	3	-50,0
10-14 Jahre	2	3	+50,0

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 Radfahrer. Dabei ist insbesondere die Altersgruppe der 10-14jährigen betroffen.

2.2 Seniorenunfälle



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 Jahren leichten Schwankungen unterworfen, so dass kein klarer Trend erkennbar ist. Im zurückliegenden Jahr waren insgesamt 221 Fälle zu verzeichnen und damit 11,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 120 Personen im Seniorenalter verletzt. Diese entspricht einer Steigerung von 15,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Senioren-VU (65+)	2022	2023	%
gesamt	198	221	+11,6
mit aktiver Seniorenbeteiligung	174	200	+14,9
getötete Senioren	2	1	-50,0
verletzte Senioren	104	120	+15,4
von Senioren verursachte VU	125	150	+20,0

Ebenso wie bei den Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung wird auch hier zwischen Fällen mit aktiver Seniorenbeteiligung (als Fahrzeugführer oder Fußgänger) und der Gesamtzahl von Unfällen mit Seniorenbeteiligung (auch als Mitfahrer z.B. in Pkw) unterschieden.

Wie die Tabelle zeigt, sind die Unfallzahlen mit aktiver Seniorenbeteiligung ebenfalls angestiegen sind, und zwar um 14,9 Prozent.

Die überwiegende Verursachung erfolgte zu 75 Prozent (Vorjahr: 71,8) durch die Senioren selbst.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2022	2023	%
Pkw	86	99	+15,1
Fahrrad	23	34	+47,8
mot. Zweirad	6	9	+50,0
Fußgänger	4	2	-50,0
Lkw	4	4	0
Wohnmobil	1	0	-100,0

Die Tabelle schlüsselt die unfallbeteiligten Senioren, 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 99 Fälle (2022: 86 Fälle). An zweiter Stelle rangiert mit 34 Fällen (2022: 23 Fälle) das Fahrrad.

VU-Beteilig., Senioren als Nichtverursacher	2022	2023	%
Pkw	62	63	+1,6
Fahrrad	18	22	+22,2
Fußgänger	8	6	-25,0
mot. Zweirad	3	4	+33,3
Lkw	5	2	-60,0

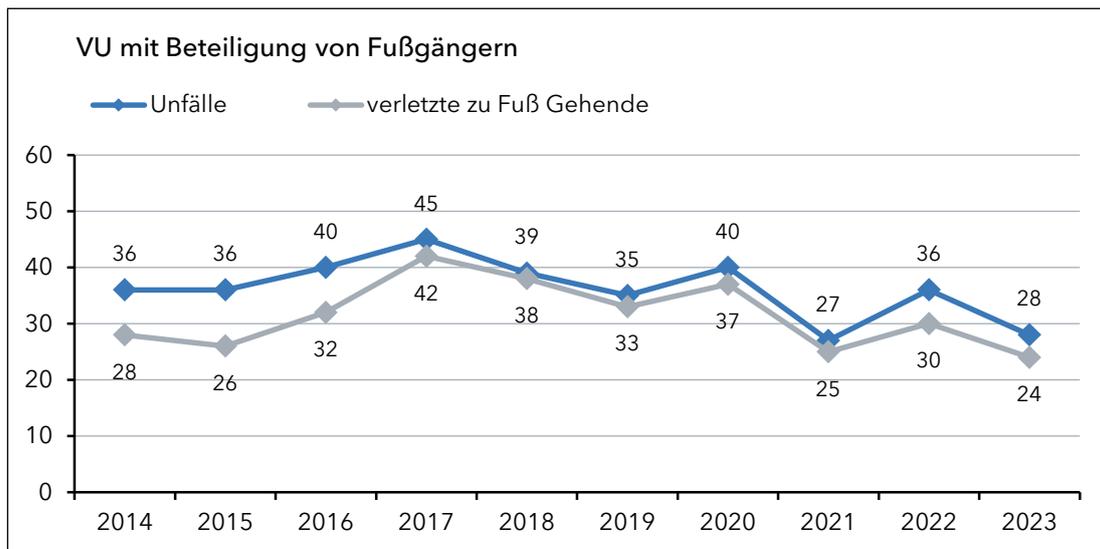
Diese Tabelle zeigt die Art der Verkehrsbeteiligung in den Fällen, in denen die Senioren nicht als Hauptverursacher in Erscheinung getreten sind.

Auch hier stehen Pkw an vorderster Stelle (63 Fälle), gefolgt von Fahrrädern (22 Fälle).

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2022	2023	%
Vorfahrtmissachtung	24	33	+37,5
Abstand	4	14	+250,0
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	17	13	-23,5
körperl. u. geistige Mängel	11	9	-18,2
Fehler beim Abbiegen	13	7	-46,2

Bei den Hauptursachen der Senioren ergibt sich auf dem ersten Rang keine Änderungen. Ursache Nr. 1 ist nach wie vor „Vorfahrtmissachtung“ mit 33 Fällen (Vorjahr: 24 Fälle). Es folgen Verstöße gegen den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand und gegen das Rechtsfahrgebot.

2.3 Fußgängerunfälle



Das vorliegende Liniendiagramm zeigt die Entwicklung der Fallzahlen bei den Verkehrsunfällen mit Fußgängerbeteiligung und die dabei verunglückten Fußgänger über die letzten zehn Jahre. Die Spitze bildet das Jahr 2017 mit 45 Fällen. Seitdem weisen die Fallzahlen bei deutlichen Schwankungen einen rückläufigen Trend auf. Im zurückliegenden Jahr wurden 28 Fälle verzeichnet, was einen Rückgang von 22,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Insgesamt befinden sich die Fallzahlen hier auf einem sehr niedrigen Niveau. Lediglich im Coronajahr 2021 wurden geringfügig weniger Fälle gezählt.

Ähnliches gilt für die Fallzahlen bei den verletzten Fußgängern. Hier waren im zurückliegenden Jahr 24 verletzte Personen zu beklagen, nachdem es im Vorjahr noch 30 waren.

Unfälle Fußgänger	2022	2023	%
VU gesamt	36	28	-22,2
verletzte Fußgänger	30	24	-20,0
getötete Fußgänger	1	0	-100,0
Fußgänger als Hauptverursacher	11	10	-9,1

Die Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen im Bereich der Fußgänger mit denen des Vorjahres. In 35,7 Prozent (Vorjahr: 30,6 Prozent) der Fälle wurde der Verkehrsunfall überwiegend von den Fußgängern selbst verursacht.

Hauptursachen der Fußgänger	2022	2023	%
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	5	5	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	2	1	-50,0
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	0	1	-
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn/ sonstiges falsches Verhalten	3	0	-100,0

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

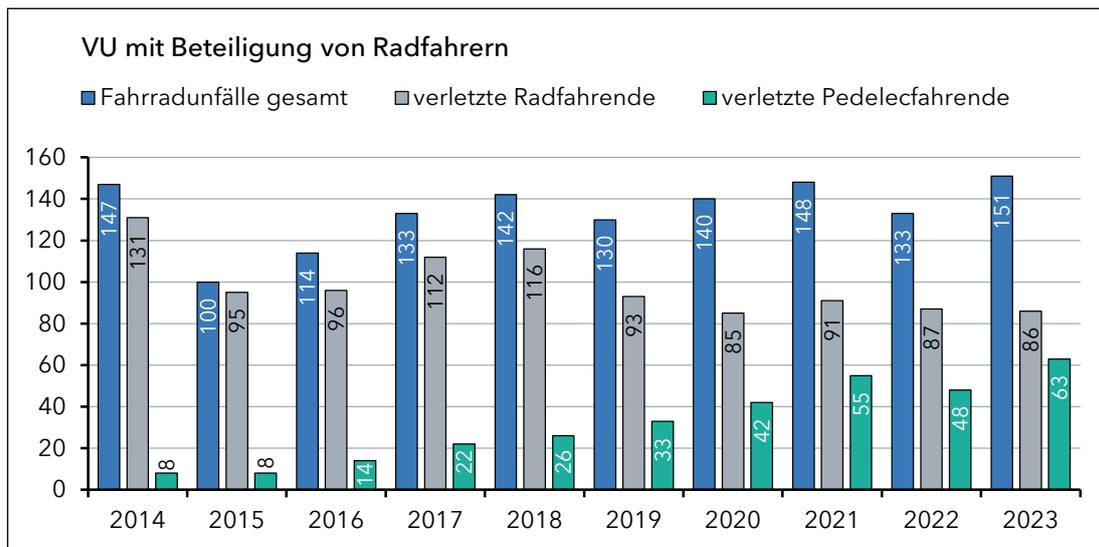
Diese Tabelle zeigt die Entwicklung der Hauptursachen der Fußgänger im Vergleich zum Vorjahr. Die mit Abstand häufigste Ursache ist „falsches Verhalten an anderen Stellen ohne auf den Verkehr zu achten“ mit fünf Fällen (Vorjahr: fünf Fälle). Die übrigen Ursachen sind aufgrund ihrer geringen Anzahl unbedeutend.

Hauptursachen der Fzg.-Führer	2022	2023	%
Falsches Verhalten ggü den Fußgängern an sonstigen Stellen	16	9	-43,8
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	4	+33,3
falsches Verhalten ggü. Fußgängern an Fußgängerfurten	1	2	+100,0
Falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	1	2	+100,0
Alkohol- u. Drogeneinfluss	0	2	-

Hier werden die Hauptursachen, welche Fahrzeugführer im Konflikt mit Fußgänger setzten, betrachtet.

An erster Stelle steht „falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen“ mit neu Fällen (Vorjahr: 16 Fälle) gefolgt von „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ mit vier Fällen (Vorjahr: drei Fälle). Andere Ursachen sind kaum von Bedeutung.

2.4 Radfahrunfälle



Dargestellt werden in dem Diagramm die Entwicklung der Fallzahlen bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Radfahrern und die dabei verletzte Radfahrer und Pedelec-fahrer (sukzessive Tretunterstützung bis 25 km/h) über die letzten zehn Jahre.

Insgesamt muss für das vergangene Jahr ein neuer Höchststand festgestellt werden.

Gut erkennbar ist die steigende Bedeutung der Pedelecs im Straßenverkehr, während die Verletzungszahl bei den Fahrern konventioneller Fahrräder eher abnimmt.

Fahrrad-Unfälle	2022	2023	%
gesamt	133	151	+13,5
verletzte Radfahrer	135	149	+10,4
von Radf. verurs. VU im Konflikt mit and. VT	19	18	-5,3
VU - Radfahrer allein beteiligt	52	61	+17,3
VU - Radfahrer-Radfahrer	18	15	-16,7
VU - Radfahrer-Fußgänger	7	6	-14,3
VU mit Pedelec	51	66	+29,4

Die obige Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen zum Vorjahr.

Ausgewertet wurden auch die Fälle, in denen die Radfahrer allein, untereinander oder mit Fußgängern verunglückten. Die steigenden Fallzahlen im Bereich des Radverkehrs speisen sich in erster Linie aus sog. Alleinunfällen von Radfahrern ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers.

Betrachtet man die Altersstruktur der unfallbeteiligten Radfahrer, so wird ein erheblicher Unterschied zwischen Pedelec-fahrern und Radfahrern ohne Tretunterstützung deutlich:

Während bei den Radfahrern ohne Tretunterstützung der Schwerpunkt bei der Altersgruppe der 10 bis 25-jährigen liegt, ist bei den Pedelec-fahrern überwiegend die Altersgruppe der 55 bis 65-jährigen betroffen.

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

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

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

Hauptursachen der Radfahrer	2022	2023	%
Vorfahrtsmissachtung	5	6	+20,0
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	8	4	-50,0
Alkohol-/ Drogeneinfluss	8	4	-50,0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	6	3	-50,0
nicht angepasste Geschwindigkeit	4	3	-25,0

Bei der Betrachtung der wesentlichen Unfallursachen auf Seiten der Radfahrer gibt es keine großen Überraschungen. Lediglich die Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ ist im zweiten Jahr in Folge zurückgegangen. An erster Stelle stehen nunmehr die Ursache „Vorfahrtsmissachtung“ mit sechs Fällen.

Mitursachen der Radfahrer	2022	2023	%
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	5	+400,0
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	4	2	-50,0
Abstand	1	2	+100,0
Geschwindigkeit	0	1	-
Alkohol- u. Drogeneinfluss	0	1	-

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

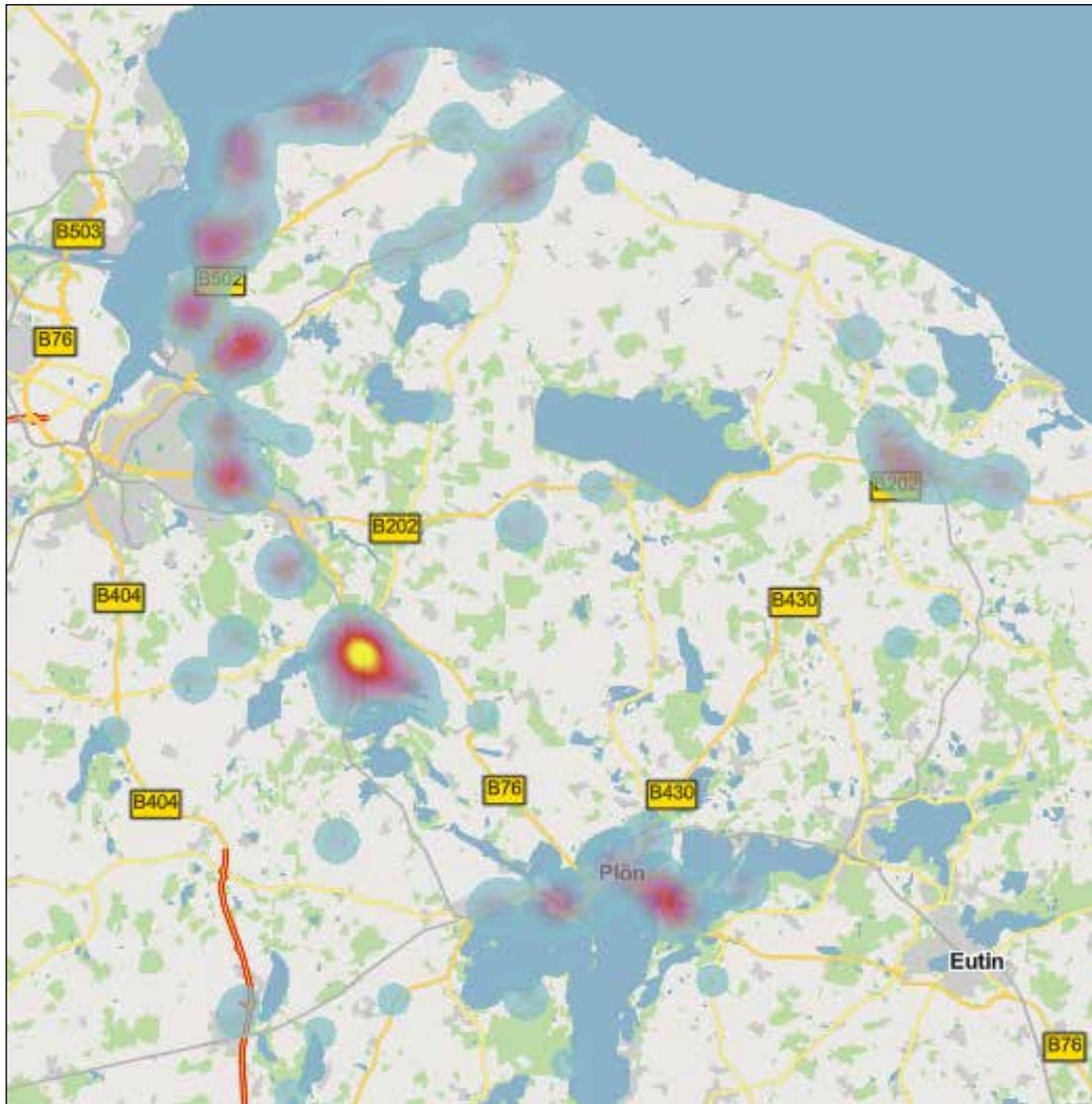
Hier steht die Ursache „falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile“ im Vordergrund. Gemeint sind damit z.B. das unerlaubte Befahren eines Gehweges, das unerlaubte Befahren eines Radweges in falscher Richtung oder auch das Befahren der Fahrbahn trotz im Einzelfall bestehender Pflicht zur Nutzung des Radweges

Andere Ursachen waren kaum von Bedeutung.

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Vorfahrtsmissachtung	11	14	+27,3
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	5	10	+100,0
Fehler beim Abbiegen nach rechts	9	9	0
Fehler beim Abbiegen nach links	3	4	+33,3
Abstand	0	3	-

Diese Tabelle zeigt die Hauptursachen der übrigen Verkehrsteilnehmer ggü. den Radfahrern. Mit 14 Fällen ist die „Vorfahrtsmissachtung“ wie im Vorjahr die häufigste Ursache. Auch sonst gab es hier keine wesentlichen Veränderungen.

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



2.5 Unfälle mit Elektrokraftfahrzeugen

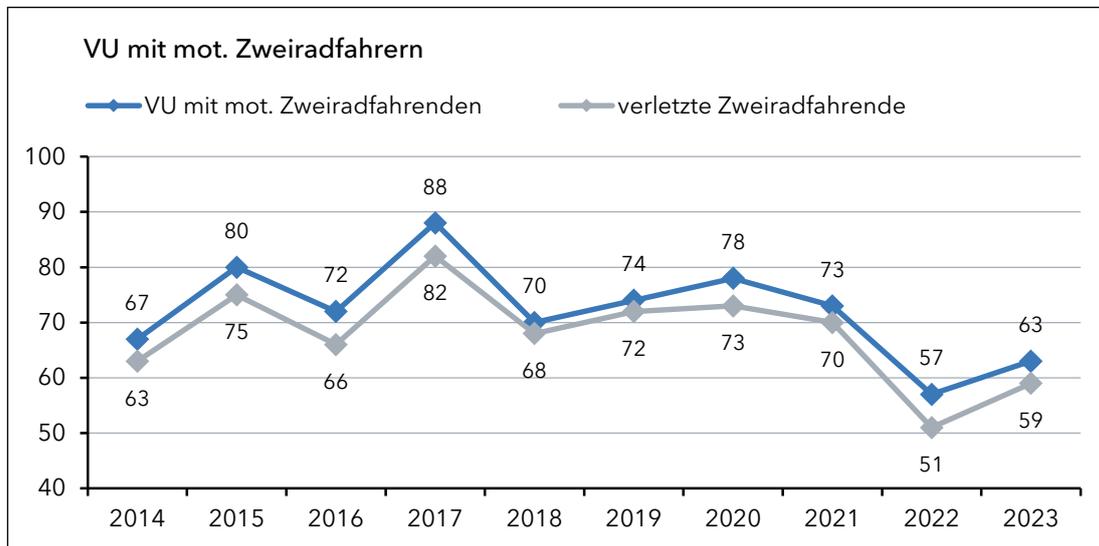
Unter dem Oberbegriff „Elektrokraftfahrzeuge“ werden kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller und Segways, zusammengefasst. Im Jahr 2020 wurden diese erstmalig als Verkehrsart in der Unfallstatistik gesondert erfasst.

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

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

2.6 Unfälle mit motorisierten Zweirädern

Unter der Rubrik „motorisierte Zweiradfahrer“ 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.



In dem Diagramm werden die Unfallzahlen der zurückliegenden zehn Jahre unter Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern und die dabei verletzten Zweiradfahrer dargestellt. Die Fallzahlen befinden sich mit 63 trotz einer Steigerung weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Dabei wurden 59 Kradfahrer verletzt und eine Kradfahrerin getötet.

Im Jahr 2017 waren es noch 88 Fälle, wobei 82 verletzte Kradfahrer zu beklagen waren.

Zweirad-Unfälle	2022	2023	%
VU gesamt	57	63	+10,5
beteiligte Zweiräder mit amtl. Kennz.	53	56	+5,7
beteiligte Zweiräder mit Vers.-Kennz.	12	15	+25,0
getötete Zweiradfahrer	3	1	-66,7
verletzte Zweiradfahrer	51	59	+15,7
davon verletzte Mitfahrer	4	3	-25,0
allein verunglückte Zweiradfahrer	21	22	+4,8
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	37	41	+10,8

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

So waren an den 63 Unfällen 56 Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen und 15 mit Versicherungskennzeichen beteiligt. Dabei ist zu bedenken, dass an einem Verkehrsunfall mehrere motorisierte Zweiradfahrer beteiligt sein können.

Unter den 59 verletzten Zweiradfahrern befanden sich drei Mitfahrer (Sozius). In ca. 35 Prozent der Fälle verunglückten die Zweiradfahrer allein. Wie im Vorjahr wurden in ca. 65 Prozent der Fälle die Zweiradfahrer als Hauptverursacher erfasst.

Hauptursachen der Zweiradfahrer	2022	2023	%
nicht angepasste Geschwindigkeit	3	13	+333,3
Fehler beim Überholen	2	7	+250,0
Abstand	7	6	-14,3
Verstoß Rechtsfahrgebot	2	2	0
Alkohol-/Drogeneinfluss	3	1	-66,7

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Zweiradfahrer im Vergleich zum Vorjahr. Nachdem die Geschwindigkeitsdelikte im Jahr 2022 überraschender kaum eine Rolle spielten, stehen diese Delikte als verhaltensbedingte Ursache von Kradfahrern im zurückliegenden Jahr wieder an erster Stelle.

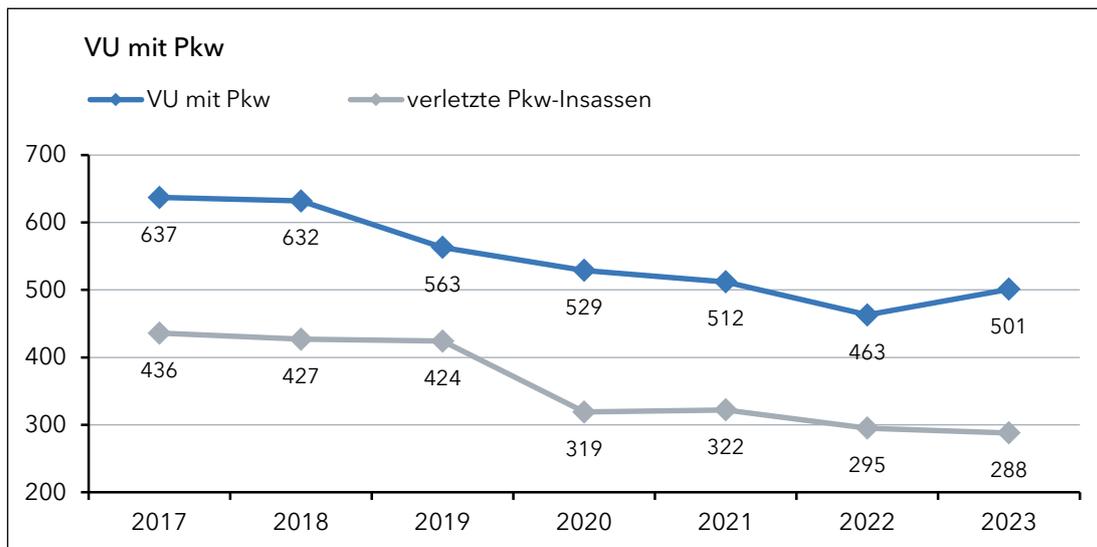
Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Vorfahrtmissachtung	7	4	-42,9
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	4	3	-25,0
Fehler beim Abbiegen	1	3	+200,0
Fehler beim Ein- u. Anfahren	1	3	+200,0
Abstand	2	2	0

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer im Konflikt mit motorisierten Zweiradfahrern stehen wie im Vorjahr „Vorfahrtmissachtung“ im Vordergrund. Dies entspricht der langjährigen Erfahrung.

Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Alter	2022	2023	%
unter 15	0	1	-
15 bis unter 18	7	10	+42,9
18 bis unter 25	5	12	+140,0
25 bis unter 35	6	5	-16,7
35 bis unter 45	4	10	+150,0
45 bis unter 55	13	4	-69,2
55 bis unter 65	21	17	-19,0
65 bis unter 70	6	2	-66,7
70 bis unter 75	0	6	-
75 bis unter 80	2	2	0
80 und älter	1	0	-100,0

Die Tabelle zeigt die unfallbeteiligten Zweiradfahrer aufgeschlüsselt nach Altersgruppen im Vergleich zum Vorjahr. Anders als oft vermutet wird, sind nicht nur junge Verkehrsteilnehmer als motorisierte Zweiradfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt. Vielmehr macht die Altersgruppe der 45-65jährigen hier den größten Anteil aus.

2.7 PKw-Unfälle



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

Die Anzahl der Unfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrern ist seit 2017 von 637 kontinuierlich auf 463 im Jahr 2022 zurückgegangen. Erstmalig war nun wieder eine Steigerung auf 501 Fälle festzustellen. Die Anzahl der verletzten Pkw-Insassen betrug im Jahr 2017 noch 436. Auch hier war ein stetiger Rückgang der Fallzahlen festzustellen, der sich im vergangenen Jahr fortgesetzt hat, so dass aktuell noch 288 verletzten Pkw-Insassen zu beklagen waren.

Pkw-Unfälle	2022	2023	%
VU gesamt	463	501	+8,2
verletzte Pkw-Insassen	295	288	-2,4
davon verletzte Mitfahrer	84	77	-8,3
getötete Pkw-Insassen	1	1	0
Pkw-Fahrer als Hauptverursacher	392	431	+9,9

Von den 288 verletzten Pkw-Insassen waren im zurückliegenden Jahr 77 Mitfahrer (Vorjahr: 84). In 431 Fällen verursachten die Pkw-Fahrer den Unfall überwiegend selbst.

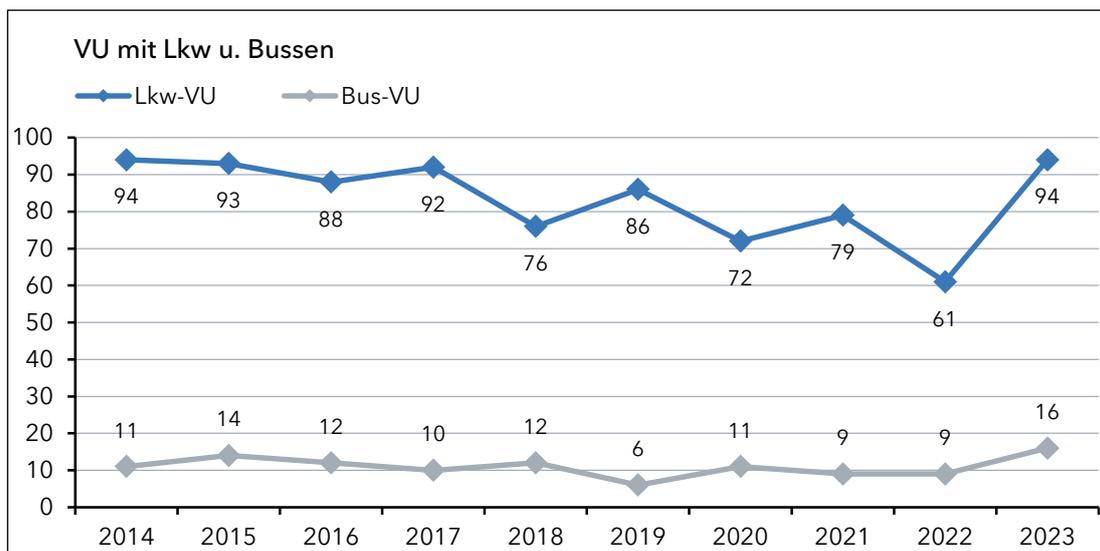
Hauptursachen der Pkw-Fahrer	2022	2023	%
Vorfahrtmissachtung	87	94	+8,0
Geschwindigkeit	46	86	+87,0
Abstand	37	56	+51,4
Verstoß Rechtsfahrgebot	58	51	-12,1
Alkohol- u. Drogeneinfluss	36	34	-5,6

Die Tabelle zeigt die häufigsten Hauptursachen der Pkw-Fahrer im Vergleich zum Vorjahr. Dabei stehen „Vorfahrtmissachtung“ und Geschwindigkeitsdelikte im Vordergrund.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Vorfahrtsmissachtung	13	17	+30,8
Verstoß Rechtsfahrgebot	4	14	+250,0
Abstand	8	11	+37,5
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	7	+40,0
Falsches Verhalten der Fußgängern an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	5	4	-20,0

Die obige Tabelle zeigt die Hauptursachen der anderen Verkehrsarten gegenüber Pkw-Fahrer. Wie im Vorjahr handelt es sich dabei auch hier hauptsächlich um Vorfahrtsmissachtungen (17 Fälle).

2.8 Lkw- und Busunfälle



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

Bei den Unfällen unter Lkw-Beteiligung sind die Fallzahlen gegenüber dem Vorjahr deutlich um 54,1 Prozent auf 94 gestiegen. Allerdings waren die Fallzahlen im Vergleichsjahr 2022 auf einem sehr niedrigen Niveau.

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen stellen die Fallzahlen keine wesentliche Größe dar. Allerdings fand hier eine Steigerung von neu auf 16 statt.

Lkw-Unfälle	2022	2023	%
gesamt	61	94	+54,1
Verletzte bei Lkw-Unfällen	41	54	+31,7
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	0	-
von Lkw-Fahrern verursachte VU	46	63	+37,0

Die Tabelle enthält Details zum Unfallgeschehen mit Lkw.

So wurden bei den 94 Verkehrsunfällen mit Lkw-Beteiligung 54 (Vorjahr: 41) Personen verletzt. Getötet wurde dabei niemand.

Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Lkw-Fahrer ca. 67 Prozent der Fälle, an denen sie beteiligt waren, überwiegend selbst verursacht.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPEN

Hauptursachen der Lkw-Fahrer	2022	2023	%
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	7	15	+114,3
Vorfahrtmissachtung	9	11	+22,2
Geschwindigkeit	7	11	+57,1
Fehler beim Überholen	4	6	+50,0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	9	5	-44,4

Bei den Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrer stehen „Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot“, „Vorfahrtmissachtung“ und geschwindigkeitsbedingte Verstöße an den drei ersten Stellen.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	6	11	+83,3
Fehler beim Überholen	4	10	+150,0
Vorfahrtmissachtung	5	6	+20,0
körperliche u. geistige Mängel	0	3	-
Fehler beim Abbiegen	3	2	-33,3

Die Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer in Konflikten mit Lkw wechseln von Jahr zu Jahr, so dass sich kein klares Bild ergibt. An vorderster Stelle steht zurzeit mit elf Fällen (Vorjahr: sechs Fälle) die Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot als hauptursächliches Fehlverhalten.

Bus-Unfälle	2022	2023	%
gesamt	9	16	+77,8
Verletzte bei Busunfällen	5	7	+40,0
von Busfahrern verursachte VU	5	7	+40,0

Auch zu den Unfällen mit Beteiligung von Bussen werden in der Tabelle nähere Details aufgeführt. Bei den 16 Verkehrsunfällen mit Bussen wurden insgesamt sieben (Vorjahr: fünf) Menschen verletzt. In sieben Fällen (Vorjahr: fünf Fälle) lag die Hauptursache bei den Busfahrern. In 12 der 16 Fälle waren Linienbusse beteiligt.

Hauptursachen der Busfahrer	2022	2023	%
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	5	+66,7
Fehler beim Abbiegen	0	1	-
Abstand	0	1	-
Vorfahrtmissachtung	1	0	-100,0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	0	-100,0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	3	-
Abstand	0	2	-
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	2	-
falsche Straßennutzung	0	1	-
Fehler beim Ein- u. Anfahren	0	1	-

Dargestellt werden zwei Tabellen, eine mit den Hauptursachen der Busfahrer und eine andere mit den Hauptursachen der übrigen beteiligten Verkehrsteilnehmer. Aufgrund der geringen Fallzahlen dürften die Ursachen nicht bedeutsam sein.

3 Unfalluntersuchung

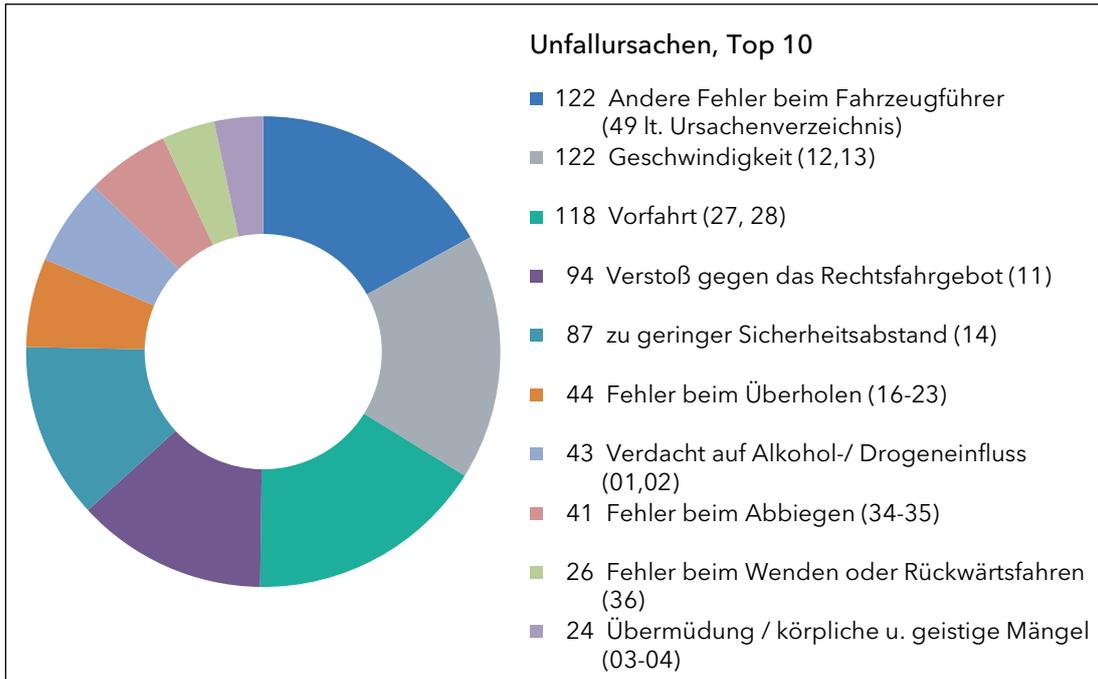
3.1 Unfallursachen

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.

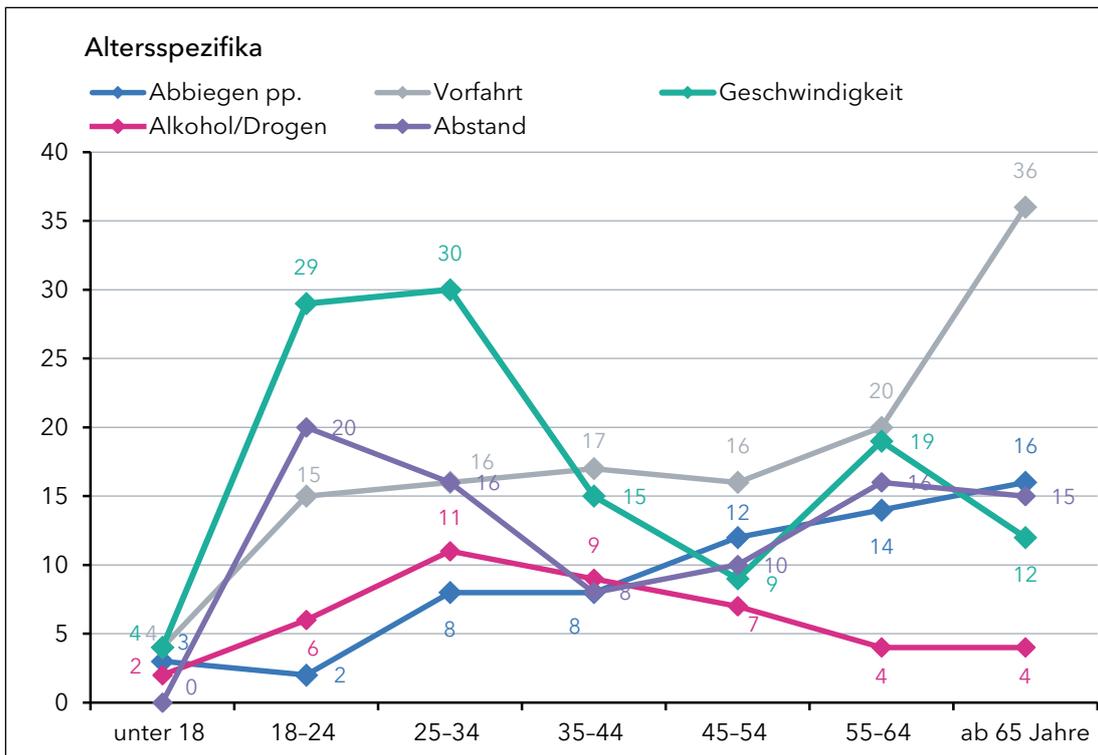
Unfallursachen	2022	2023	%
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49 lt. Ursachenverzeichnis)	110	122	+10,9
Geschwindigkeit (12,13)	88	122	+38,6
Vorfahrt (27, 28)	107	118	+10,3
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	93	94	+1,1
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	63	87	+38,1
Fehler beim Überholen (16-23)	33	44	+33,3
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	59	43	-27,1
Fehler beim Abbiegen (34-35)	44	41	-6,8
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	29	26	-10,3
Übermüdung/körperliche u. geistige Mängel (03-04)	24	24	0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	18	23	+27,8
falsche Straßennutzung (08-10)	16	16	0
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	22	15	-31,8
Ladung (47-48)	4	9	+125,0
Falsches Verhalten der Fußgängern (60-69)	17	8	-52,9
Rotlichtmissachtung (31)	8	7	-12,5
technische Mängel (50-55)	5	4	-20,0
Ablenkung (05-06)	3	3	0
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	2	3	+50,0
sonstige	19	9	-52,6

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

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



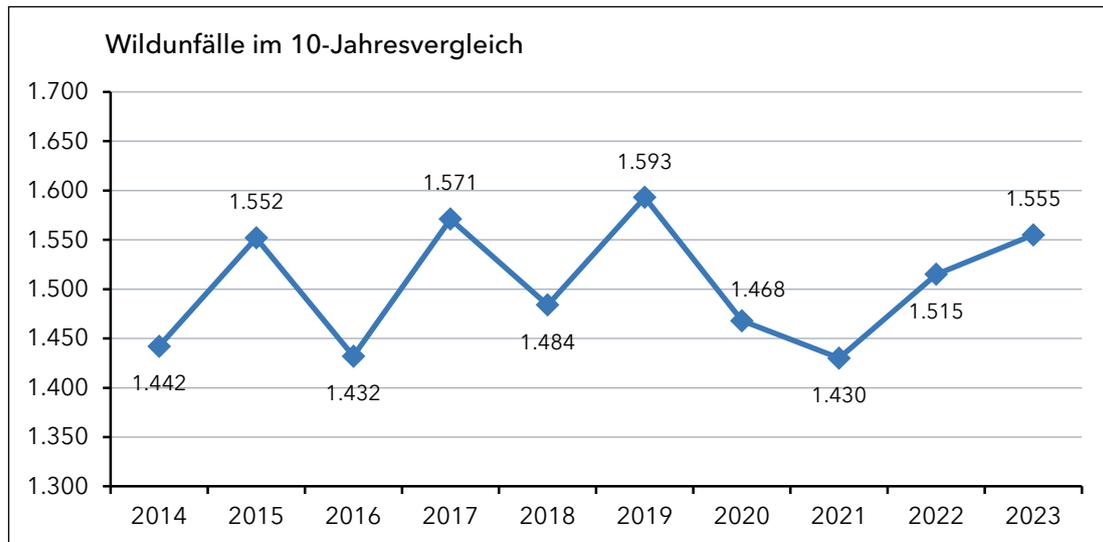
3.2 Altersspezifika



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“ und „Alkohol/Drogen“ 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.

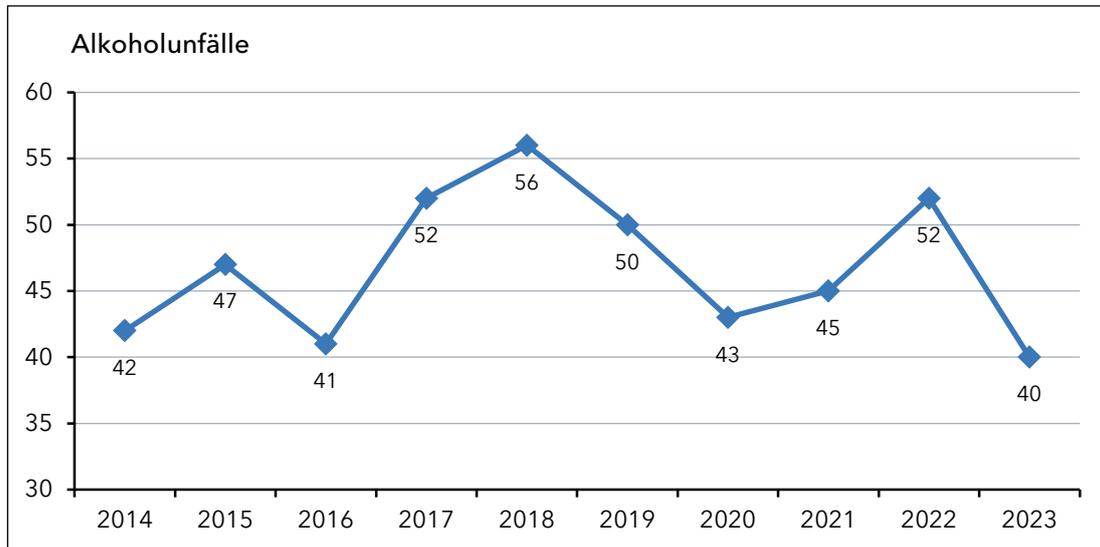
3.3 Wildunfälle



Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle ist um 2,6 Prozent gestiegen und beträgt nunmehr 1.555. Somit sind 40,7 Prozent aller im Kreis Plön festgestellten Verkehrsunfälle auf Wildwechsel zurückzuführen. Dabei wurden sechs (Vorjahr: 12) Personen verletzt. Zu den verletzten Verkehrsteilnehmern gehörte auch ein Radfahrer, der mit einem Reh kollidierte.

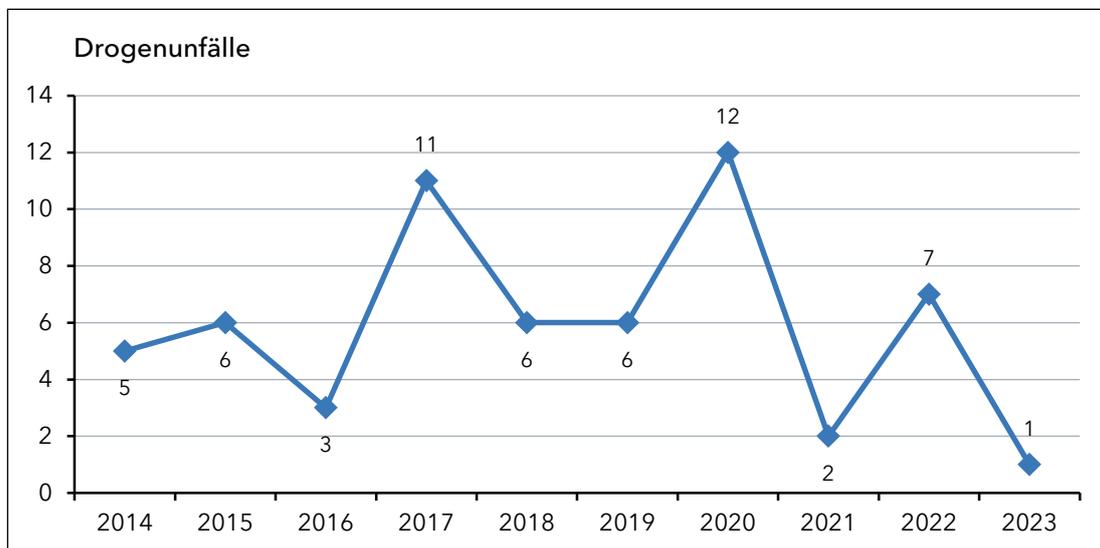
4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



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

Mit noch 40 Fällen gegenüber 52 im Vorjahr ist hier ein erfreulicher Rückgang zu verzeichnen, der auch den niedrigsten Stand der letzten 10 Jahre darstellt.



Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogenbeeinflussung werden durchgehend deutlich geringere Fallzahlen festgestellt. Im vergangenen Jahr wurden bei lediglich einem Verkehrsteilnehmer illegale Substanzen festgestellt.

Verkehrsteilnehmer bei VU unter Alkoholeinfluss	2022	2023	%
gesamt	53	42	-20,8
Pkw	42	33	-21,4
Radfahrer	8	5	-37,5
mot. Zweiräder	2	2	0
Lkw	0	1	-
E.-Kleinstfahrzeuge	0	1	-
Fußgänger	1	0	-100,0

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 Verkehrsteilnehmer beteiligt sein können.

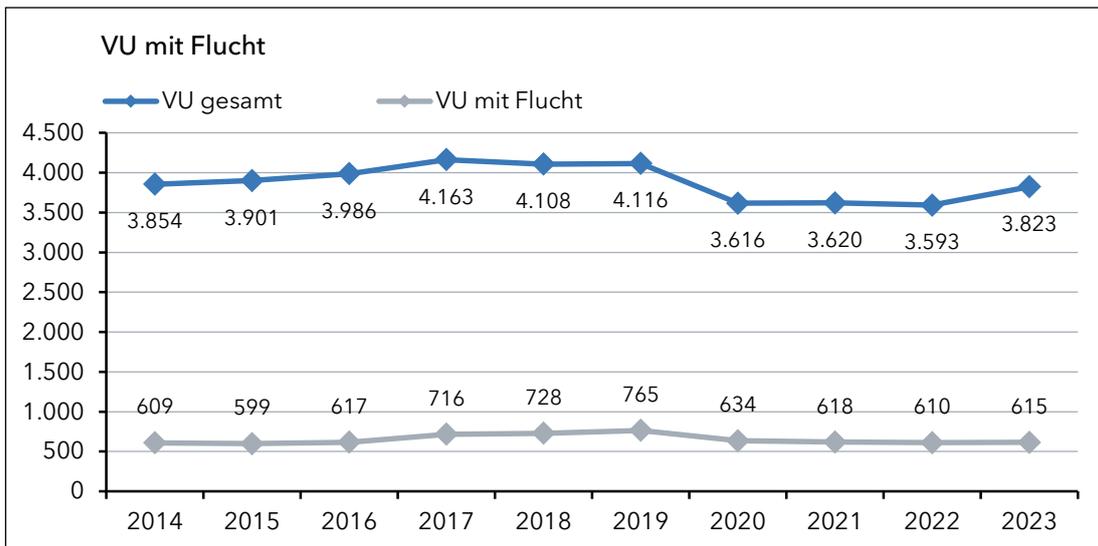
Wenig überraschend ist auch im vergangenen Jahr bei Pkw-Fahrern in 33 Fällen (Vorjahr: 42 Fälle) am häufigsten Alkoholeinfluss festgestellt worden. Mit weitem Abstand folgen die Radfahrer mit fünf Fällen (Vorjahr: acht) und die motorisierten Zweiradfahrer mit zwei Fällen (Vorjahr: zwei).

Verkehrsteilnehmer bei VU unter Drogeneinfluss	2022	2023	%
gesamt	7	1	-85,7
Pkw	6	1	-83,3
mot. Zweiräder	1	0	-100,0

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

Bei lediglich einem Verkehrsunfall (Vorjahr: sieben) ergaben sich Anhaltspunkte für eine solche Beeinflussung.

4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Das Diagramm stellt die Entwicklung der Gesamtunfallzahlen und die der Unfallfluchten über die letzten zehn Jahre dar. Die Fallzahlen der Unfallfluchten hatten 2019 mit 765 ihren bisherigen Höhepunkt. Mit dem pandemiebedingten Rückgang der Gesamtunfallzahlen gingen auch bei den Unfallfluchten die Fallzahlen zurück. Im vergangenen Jahr stiegen die Fallzahlen lediglich geringfügig von 610 auf 615 an.

ALKOHOL UND DROGEN IM STRASSENVERKEHR

Verkehrsunfälle mit Flucht	2022	2023	%
VU gesamt	3.593	3.823	+6,4
Unfallflucht gesamt	610	615	+0,8
Anteil am Unfallgeschehen	17,0%	16,1%	
Unfallflucht (qualifizierte VU)	83	95	+14,5
Unfallflucht (VU "S3")	527	520	-1,3

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 16,1 Prozent (Vorjahr: 17,0 Prozent). Von den insgesamt 615 Fällen sind ca. 85 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	VU gesamt Vorjahr	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp							
					1	2	3	4	5	6	7	
1 Schönkirchen, Söhren/ Pahlblöcken	6	3	0	4			6					
2 Nettelsee, A 21/L 49 (West- seite)	5	3	0	9		2	3					
3 Lütjenburg, B 202/ Königsberger Straße	5	2	0	7				5				
4 Schmiedendorf, B 202/L 164	3	2	1	2			3					
5 Nettelsee, A 21/L 67 (Ostseite)	3	1	0	3			3					
6 Futterkamp, B 202/ Blekendorfer Berg	3	0	0	2			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

UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN/-LINIEN

In **Schönkirchen** wurde im Jahr 2020 das Gewerbegebiet „Pahlblöcken“ verkehrlich erschlossen, so dass die bisherige Einmündung „Söhren / Abfahrt B 502 / Pahlblöcken“ zu einer Kreuzung umgestaltet wurde. In diesem Zuge wurde auch die Vorfahrtregelung geändert. Seitdem häufen sich dort die Verkehrsunfälle durch Vorfahrtmissachtung.

Die bereits beschlossenen Änderungen an der Beschilderung wurden bisher nicht umgesetzt. Außerdem wird die Markierung zum Teil kritisch gesehen.

In **Lütjenburg** ist der Knotenpunkt B 202 / Königsberger Straße seit Jahren auffällig. Im Wesentlichen kollidiert der aus der Ortschaft Lütjenburg nach links auf die B 202 in Richtung Oldenburg einbiegende Verkehr mit dem im Zuge der B 202 aus Richtung Oldenburg kommenden Verkehr. Diverse Beschilderungsmaßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung / Halt! Vorfahrt gewähren mit Hinweis auf Unfallhäufung) haben bisher nicht den gewünschten Erfolg gebracht. Eine Lösung steht noch aus.

Die Örtlichkeiten mit den lfd Nr. 2, 4,5 und 6 sind neu in Erscheinung getreten. In allen Bereichen traten vermehrt Konflikte durch Missachtung der Vorfahrt- bzw. Vorrangregeln auf. Es wird Aufgabe der Unfallkommission sein, unfallbegünstigende Umstände zu erforschen und nach Möglichkeit zu beseitigen.

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 Verkehrsbereichen vor Schulen und Kindergärten.

Von insgesamt **52.287** (Vorjahr: 63.319) überprüften Fahrzeugführern waren **4.773** (Vorjahr: 6.410) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von ca. **9,1** (Vorjahr: 10,1) Prozent. Dabei mussten **31** Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 47).

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

6.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkoholdelikte ohne VU	2022	2023	%
gesamt	94	43	-54,3
§ 24a StVG	18	3	-83,3
§§ 316 u. 315c StGB	76	40	-47,4

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 2023 **43** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Trunkenheitsfahrten festgestellt, was einer Abnahme von 54,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. In der Mehrzahl der Fälle (40) handelte es sich um Straftaten nach § 315c oder § 316 StGB.

Der Verfolgungsindex betrug in diesem Deliktsbereich **1,1** (Vorjahr: 1,8).

Diese Kennziffer soll das Verhältnis einer bestimmten Art von Verkehrsunfällen (hier: Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss) zu der Anzahl der polizeilich festgestellten einschlägigen Delikte zum Ausdruck bringen. Erstrebenswert ist aus polizeilicher Sicht ein möglichst hoher Verfolgungsindex.

Drogendelikte ohne VU	2022	2023	%
gesamt	34	9	-73,5
§ 24a StVG	28	7	-75,0
§§ 316 u. 315c StGB	6	2	-66,7

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 2023 **neun** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Fahrten unter Drogeneinfluss festgestellt, was einem Rückgang von 73,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Anders als bei den Alkoholdelikten handelte es sich hier in der Mehrzahl der Fälle (sieben) um Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a Abs. 2 StVG.

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

6.3 Sonstige Verkehrsverstöße

sonstige Überwachungsergebnisse (ohne VU)	2023	2020	%
Vorfahrt/Abbiegen	17	11	-35,3
Überholen	30	13	-56,7
Sicherheitsabstand	0	1	-
Rotlicht	23	26	+13,0
Sicherung von Personen	122	133	+9,0
Telefon/Handy	94	78	-17,0
Parken/Halten	596	423	-29,0
Fahrzeugtechnik	510	737	+44,5
Ladung	11	12	+9,1
Kennzeichen/Zulassung	1	0	-100,0

Die obige Tabelle zeigt die Ergebnisse der im zurückliegenden Jahr durchgeführten allgemeinen Verkehrsüberwachung aufgeschlüsselt nach Deliktgruppen. Insgesamt sind die Feststellungszahlen durchgewachsen. Ahndungsmaßnahmen, die in der Vergangenheit gesteigert wurden sind wieder zurückgegangen. Das gilt insbesondere für den ruhenden Verkehr. Andererseits hat sich im Bereich der Fahrzeugtechnik eine deutliche Steigerung ergeben.

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)
- „Radfahrende im Blick“ (zwei Kontrollwochen)

7 Fazit

Hervorzuheben sind aus Sicht der Polizei die weiterhin vergleichsweise geringen Fallzahlen bei den Verletzten im Straßenverkehr. Auch bei den Unfällen mit Beteiligung von Verkehrsteilnehmern im Kindesalter sind die Fallzahlen vergleichsweise niedrig.

Negativ hervorzuheben ist die Entwicklung im Radverkehr, wenngleich sie auch noch nicht besorgniserregend ist.

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 verstärkten 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 2024