

<b>Beratungsart:</b>	<b>x</b>	<b>öffentlich</b>		<b>nicht öffentlich</b>
----------------------	----------	-------------------	--	-------------------------

<b>Sachstandsmitteilung</b>	<b>Nr.:</b>	<b>169/2021</b>	<b>Datum:</b>	<b>15.09.2021</b>
-----------------------------	-------------	-----------------	---------------	-------------------

<b>Empfänger:</b>			
<b>Nr.</b>	<b>-</b>	<b>Stadtvertretung / Fachausschuss</b>	<b>Sitzungstag</b>
1		Ausschuss für Jugend, Sport und Soziales	
2		Ausschuss für Schule, Kultur, Paten- und Partnerschaften	
3	x	Ausschuss für Umwelt, Verkehr, öff. Sicherheit u. Kleingartenwesen	27.09.2021
4		Ausschuss für Bauwesen	
5		Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Finanzen	
6		Hauptausschuss	
7		Stadtvertretung	

<b>Schluss- und Mitzeichnungen:</b>			
i. V. gez. Sindt	gez. Hansen	gez. Stubbmann	
Bürgermeister	Büroleitung	Amtsleiter/in	Sachbearbeiter/in

## TOP

Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön 2020

### Sachstand:

Anliegend übersende ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht für den Kreis Plön für das Jahr 2020 zur Kenntnis.

Im Vergleich mit 2019 hat sich, mit großer Wahrscheinlichkeit pandemiebedingt, ein deutlich geringeres Unfallgeschehen entwickelt. Der allgemeine Rückgang betrifft aber nicht alle Verkehrsarten. Bei den Radfahrern, motorisierten Zweiradfahrern und Fußgängern sind die Fallzahlen gestiegen. Im Einzelnen wird auf die diversen Tabellen des Berichts verwiesen.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (siehe Seite 8) ist von 4.114 in 2019 auf 3.610 in 2020 gesunken. Die Anzahl der verletzten Personen (siehe Seite 10) ist von 672 in 2019 auf 570 in 2020 gesunken. Bedauerlicherweise sind auch wieder verunfallte Verkehrsteilnehmer verstorben (2020 – 6 Personen / 2019 – 3 Personen). Siehe hierzu die Anmerkungen auf Seite 9 des Berichts.

Zu den Unfallhäufigkeitsstellen (3 oder mehr Unfälle gleichen Typs – siehe Seite 32) gehört der Kreuzungsbereich B 202 / Dütschfeldredder mit 6 Unfällen (im Vorjahr ebenfalls 6 Unfälle) und der Kreuzungsbereich L 52 / K 48 (Klingenbergstraße) mit ebenfalls 6 Unfällen (Vorjahr 2 Unfälle).

- Ende der Sachstandsmitteilung -

# Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön **2020**





# Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön **2020**

# Inhalt

5		Vorwort
6		Wesentliche Feststellungen
<b>7</b>	<b>1</b>	<b>Verkehrsunfallgeschehen</b>
8	1.1	Verkehrsunfälle
9	1.2	Getötete Personen / Art der Verkehrsbeteiligung
10	1.3	Verletzte Personen / Art der Verkehrsbeteiligung
<b>11</b>	<b>2</b>	<b>Verkehrsarten / Risikogruppen</b>
12	2.1	Kinder
13	2.2	Senioren
15	2.3	Fußgänger
16	2.4	Radfahrer
17	2.5	Motorisierte Zweiradfahrer
19	2.6	Pkw-Fahrer
20	2.7	Lkw und Busse
<b>23</b>	<b>3</b>	<b>Unfalluntersuchung</b>
24	3.1	Unfallursachen
25	3.2	Altersspezifika
26	3.3	Wildunfälle
<b>27</b>	<b>4</b>	<b>Straftaten im Straßenverkehr</b>
28	4.1	Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss
29	4.2	Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss
29	4.3	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
<b>31</b>	<b>5</b>	<b>Unfallhäufungsstellen</b>
<b>33</b>	<b>6</b>	<b>Verkehrsüberwachung</b>
34	6.1	Geschwindigkeitsverstöße
34	6.2	Sonstige Verkehrsverstöße

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrsjahresbericht 2020 für den Kreis Plön vor.

2020 war auch in verkehrlicher Hinsicht ein ausgesprochen ungewöhnliches Jahr. Durch die Einschränkungen der Corona-Pandemie hat sich die Verkehrsmenge reduziert. Das Unfallgeschehen hat sich entsprechend „den reinen Zahlen folgend“ insgesamt erfreulich positiv entwickelt.

Allerdings hat sich die Zahl der Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden, Fußgängern und motorisierten Zweiradfahrern gegen den Trend erhöht. Zudem finden über 40 % der Unfälle unter Beteiligung von Wild statt. Hierbei wird es in den kommenden Jahren wichtig sein, Möglichkeiten zu finden, dieses hohe Unfallniveau zu senken.

Eine verstärkte Überwachung der Regelbeachtung ist dabei obligatorisch.

Die Mobilitätswende wird sich in den nächsten Jahren nicht unerheblich auf die Verkehrsabläufe insgesamt auswirken. Bereits jetzt ist der Anteil des Fahrradverkehrs spürbar gestiegen. Bei mehr gefahrener Strecke steigt damit zunächst auch die Unfallgefahr. Diesen Gefahren vorzubeugen wird daher auch im kommenden Jahr den Schwerpunkt polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit bilden. Hierzu zählen insbesondere auch die Hinwirkung auf die Gestaltung eines radfahrtauglichen Verkehrsraumes sowie eine sachgerechte Beschilderung.

Dieser Bericht soll allen mit der Verkehrssicherheitsarbeit befassten Personen und Institutionen einen Überblick ermöglichen und Anhaltspunkte für Verbesserungen liefern. Die vorliegenden Verkehrsunfallzahlen sind zudem Grundlage für die polizeiliche Ermittlung von Unfallhäufungsstellen.

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

*Kiel, im April 2021*



*Jürgen Funk  
Leiter der Polizeidirektion Kiel*

## Wesentliche Feststellungen

- **Pandemiebedingt geringere Verkehrsdichte und deutlich geringeres Unfallgeschehen**  
Die Unfallzahlen sind insgesamt deutlich zurückgegangen. Dies dürfte der pandemiebedingten Ausnahmesituation geschuldet sein, die nicht ohne weiteres in die Zukunft fortgeschrieben werden kann.
- **Bei der Zahl der verunglückten Personen ist sogar ein 15-Jahres-Tief festzustellen.**
- **In Teilbereichen auch steigende Zahlen**  
Der allgemeine Rückgang betrifft nicht alle Verkehrsarten. Bei den Radfahrern, motorisierten Zweiradfahrern und Fußgängern sind die Fallzahlen angestiegen.
- **Hoher Anteil bei Verkehrsunfällen mit Wild**  
Bei den Wildunfällen sind die Fallzahlen zwar zurückgegangen, jedoch nicht so stark wie im allgemeinen Unfallgeschehen. Mehr als 40 Prozent des gesamten polizeilich festgestellten Unfallgeschehens war auf Wildwechsel zurückzuführen.

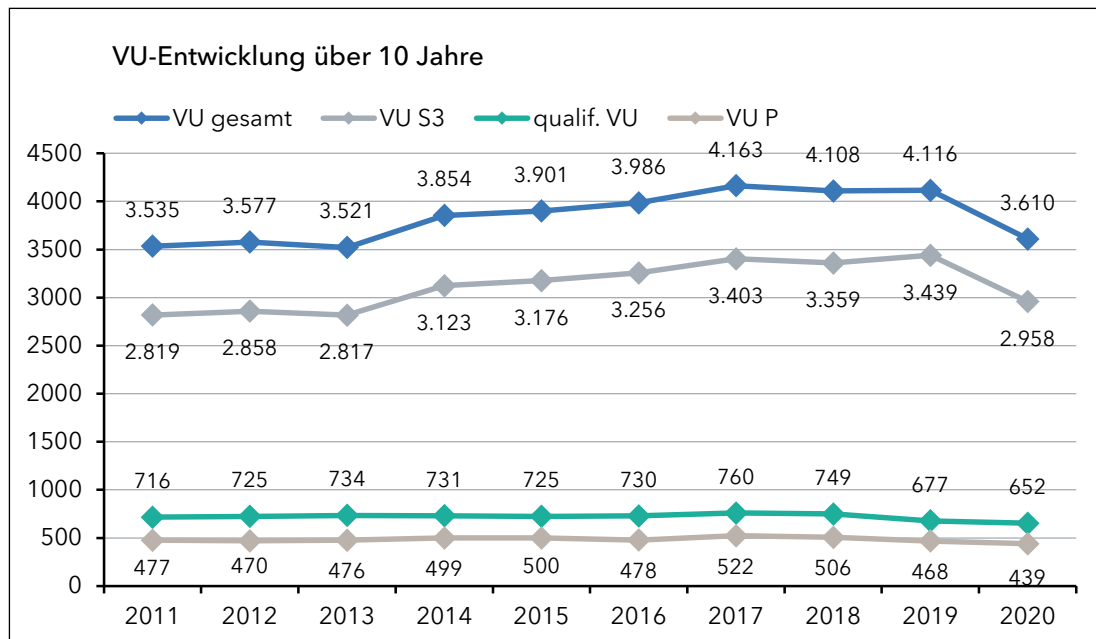




Verkehrsunfallgeschehen

**1**

## 1.1 Verkehrsunfälle



Die weltweite Corona Pandemie hat auch im Straßenverkehr zu Ausnahmezuständen geführt. Die Zahl der insgesamt von der Polizei registrierten Verkehrsunfälle ist stark gesunken.

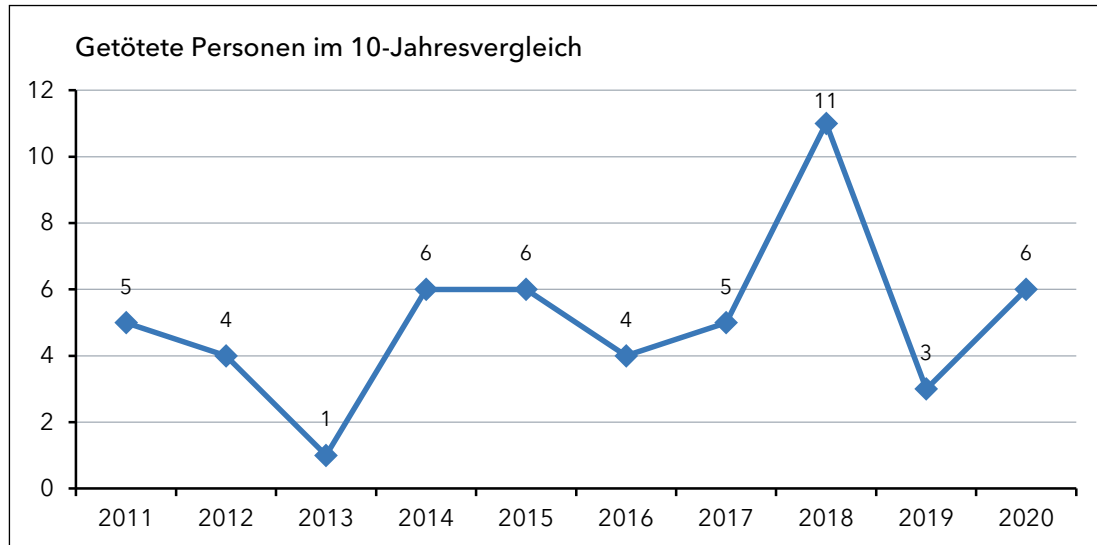
Bei dem größten Anteil der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle handelt es sich weiterhin um Bagatellfälle, mithin Verkehrsunfälle ohne Personenschaden, denen keine Straftat und auch keine bedeutende Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt. Diese Fälle sind der fachlichen Kategorie „S3“ zuzuordnen und machen nahezu 82 Prozent des gesamten Unfallgeschehens aus. Hier erfolgt keine polizeiliche Unfallaufnahme, so dass nähere Einzelheiten zu den Ursachen und zu den Beteiligten nicht bekannt sind.

Die Anzahl der Wildunfälle hat zwar abgenommen, jedoch nicht so stark wie das im gesamten Unfallgeschehen der Fall war. Ihr Anteil am gesamten Unfallgeschehen beträgt jetzt 40,7 Prozent.

Verkehrsunfälle	2020	2019	%
gesamt	3.610	4.116	-12,3
auswertbare VU gesamt	652	677	-3,7
mit Personenschaden (P)	439	468	-6,2
mit Straftaten (S1)	39	46	-15,2
mit bedeutend. Owik (S2)	174	163	6,7
sonstige (S3)	2.958	3.439	-14,0
Anteil VU „S3“ am Unfallgeschehen	81,9%	83,6%	-
VU Wild	1.468	1.593	-7,8
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	40,7%	38,7%	-

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



Im Jahr 2020 waren auf den Straßen im Kreis Plön sechs Verkehrstote (2019: drei Tote) zu beklagen:

Am 12.04.2020 kam ein 50-Jähriger Kradfahrer auf einem kurvenreichen Abschnitt der L 164 von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum, so dass er noch vor Ort verstarb.

Ebenfalls am 12.04.2020, nahezu zeitgleich mit dem oben beschriebenen Unglück, befuhr ein 63-Jähriger Pkw-Fahrer die L 67 und wollte nach links auf die A 21 abbiegen. Dabei übersah er einen entgegenkommenden 65jährigen Kradfahrer. Dieser überlebte den folgenden Aufprall nicht.

Am 04.07.2020 kam ein 22-Jähriger Pkw-Fahrer auf der K 13 zwischen Schönberg und Krummbek aus ungeklärter Ursache von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Er verstarb wenige Tage später an den Unfallfolgen.

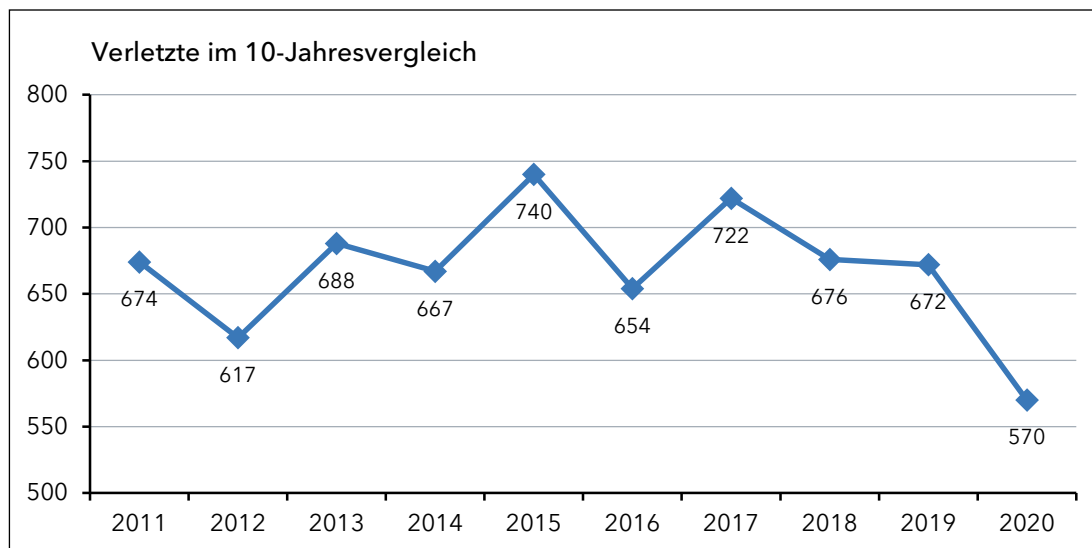
Am 06.08.2020 wollte ein 50jähriger Fahrer eines Klein-Lkw die K 42 verlassen und nach links auf ein Grundstück abbiegen. Dabei prallte er mit einem entgegenkommenden Kradfahrer zusammen. Der 45-Jährige Kradfahrer verstarb noch an der Unfallstelle.

Am 20.09.2020 kam es auf der Gemeindestraße zwischen Hof Wahlstorf und Dorf Wahlstorf zu einer Berührung zweier Kradfahrer im Gegenverkehr, so dass beide stürzten. Einer der Kradfahrer, ein 69-Jähriger Mann, kam dabei ums Leben.

Am 29.12.2020 kam ein 36-Jähriger Pkw-Fahrer auf der Gemeindestraße zwischen Schönberger Strand und Neu Schönberg aus ungeklärter Ursache von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Der Fahrer erlitt dadurch tödliche Verletzungen.

Getötete Personen	2020	2019
<b>gesamt</b>	<b>6</b>	<b>3</b>
Pkw-Fahrer	2	1
Kradfahrer	4	1
Radfahrer	0	1

### 1.3 Verletzte Personen / Art der Verkehrsbeteiligung



Die Anzahl der Verletzten insgesamt hat sich gegenüber dem Vorjahr erheblich verringert. Mit 570 verletzten Personen im Straßenverkehr ist der niedrigste Stand der letzten 15 Jahre erreicht. Dabei ist die Zahl der verletzten Radfahrer gegenüber dem Vorjahr exakt gleichgeblieben, bei den motorisierten Zweiradfahrern und den Fußgängern hat sie sich sogar leicht erhöht.

Verletzte Personen im Straßenverkehr	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>570</b>	<b>672</b>	<b>-15,2</b>
Pkw-Fahrer	315	424	-25,7
Radfahrer	126	126	0,0
Zweiradfahrer (mot.)	73	72	1,4
Fußgänger	37	33	12,1
andere	19	17	11,8

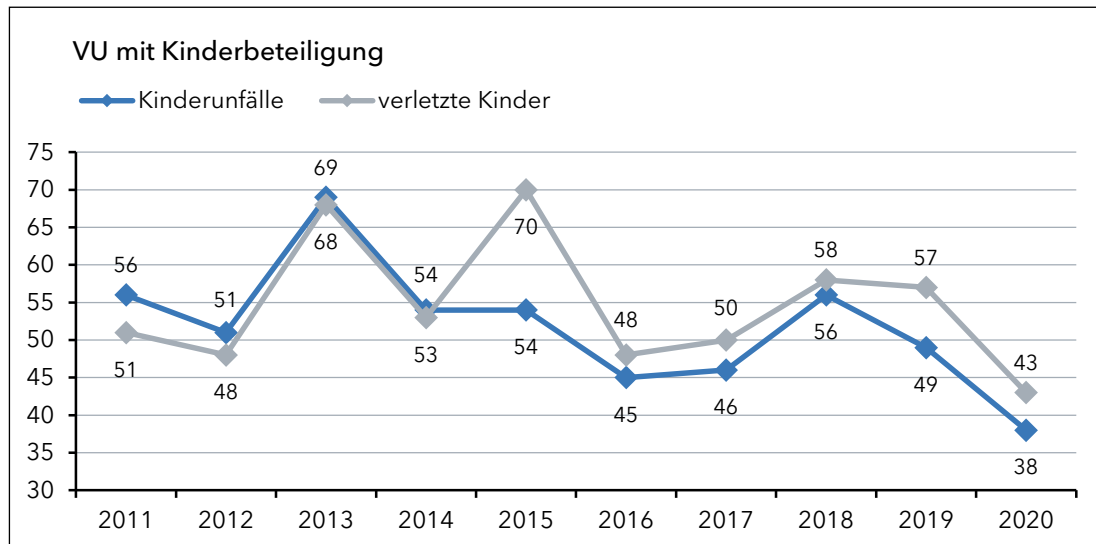


Verkehrsarten / Risikogruppen

2

Nachfolgend wird das Unfallgeschehen bei ausgesuchten Verkehrsarten und Risikogruppen dargestellt. Zur Vereinfachung werden jeweils nur die fünf häufigsten Ursachen dargestellt.

### 2.1 Kinder



Die Zahl der Unfälle, an denen Kinder (unter 15 Jahren) beteiligt waren, ist von 49 auf 38 gefallen und befindet sich damit auf dem niedrigsten Niveau der letzten zehn Jahre. Dabei wurden 43 (Vorjahr: 57) Kinder verletzt. Auch dies ist ein neuer Tiefststand.

Zu diesen Fällen gehören auch solche, bei denen Kinder lediglich passiv, in der Regel als Mitfahrer in Pkw, beteiligt waren. Rechnet man diese Fälle heraus, so verbleiben 23 Verkehrsunfälle bei denen Kinder durch aktive Verkehrsteilnahme, in der Regel als Radfahrer oder Fußgänger, beteiligt waren. Darunter befinden sich auch zwei Alleinunfälle, bei denen Kinder ohne Fremdbeteiligung verunglückten.

Wie im Vorjahr verunglückten die meisten Kinder als Mitfahrer.

Kinderunfälle (unter 15 Jahre)	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>38</b>	<b>49</b>	<b>-22,4</b>
verletzte Kinder	43	57	-24,6
mit aktiver Kinderbeteiligung	23	22	4,5
Alleinunfälle	2	3	-33,3

Hauptursachen der Kinder	2020	2019
andere Fehler beim Fzg.-Führer	5	3
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	4	2
falsches Verhalten als Fußgänger	2	2
Abstand	1	1
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	1

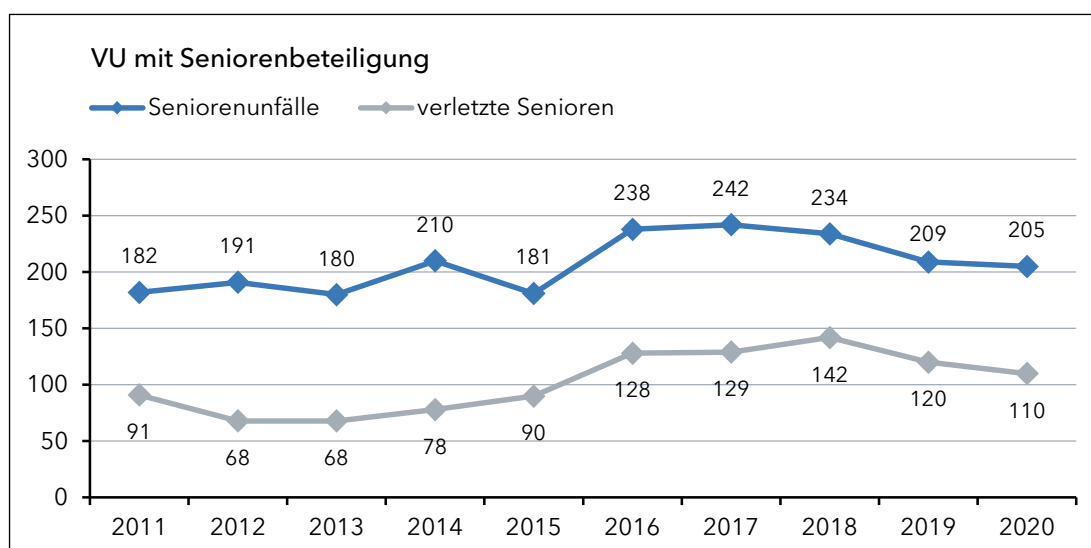


Mitursachen der Kinder	2020	2019
defekte Beleuchtung	1	1
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	1	0
falsches Verhalten der Fußgängern an anderen Stellen	1	0
Fehler beim Abbiegen	1	0
Vorfahrtmissachtung	1	0

VU mit aktiver Kinderbeteiligung, Hauptursachen der Erwachsenen	2020	2019
Vorfahrtmissachtung	10	7
Abstand	5	5
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	4	0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	3
Geschwindigkeit	2	4

Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2020	2019	%
<b>verletzte Kinder</b>	<b>43</b>	<b>57</b>	<b>-24,6</b>
<b>Fußgänger gesamt</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>133,3</b>
unter 6 Jahre	1	1	0,0
6 - 10 Jahre	2	1	100,0
10 - 14 Jahre	4	1	300,0
<b>Radfahrer gesamt</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>-5,9</b>
unter 6 Jahre	1	0	-
6 - 10 Jahre	1	1	0,0
10 - 14 Jahre	14	16	-12,5
<b>Mitfahrer gesamt</b>	<b>20</b>	<b>37</b>	<b>-45,9</b>
unter 6 Jahre	5	16	-68,8
6 - 10 Jahre	3	9	-66,7
10 - 14 Jahre	12	12	0,0

## 2.2 Senioren



## 2 | VERKEHRSARTEN | RISIKOGRUPPEN

Als „Seniorenunfälle“ werden Unfälle bezeichnet, an denen Personen ab 65 Jahren beteiligt gewesen sind. Die Zahl der Seniorenunfälle liegt nun bei 205 und ist damit gegenüber dem Vorjahr um 1,9 Prozent zurückgegangen

Rechnet man auch hier – wie bei den Kindern – die Fälle heraus, bei denen die Senioren lediglich als Mitfahrer beteiligt waren und daher nicht aktiv in das Geschehen eingreifen konnten, so verbleiben 196 Fälle.

Wie im Vorjahr endete die Fahrt in zwei Fällen für einen Menschen dieser Altersgruppe tödlich.

Die Anzahl der verletzten Senioren ging um 8,3 Prozent zurück.

In 71,9 (Vorjahr: 83,2) Prozent der Fälle wurde der Unfall überwiegend von ihnen selbst verursacht.

Senioren-VU (65+)	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>205</b>	<b>209</b>	<b>-1,9</b>
mit aktiver Seniorenbeteiligung	196	173	13,3
getötete Senioren	2	2	0,0
verletzte Senioren	110	120	-8,3
von Senioren verursachte VU	141	144	-2,1

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2020	2019	%
Pkw	105	114	-7,9
Fahrrad	22	23	-4,3
mot. Zweirad	5	4	25,0
Fußgänger	4	2	100,0
Lkw	2	1	100,0
Wohnmobil	2	0	-
sonstige	1	0	-

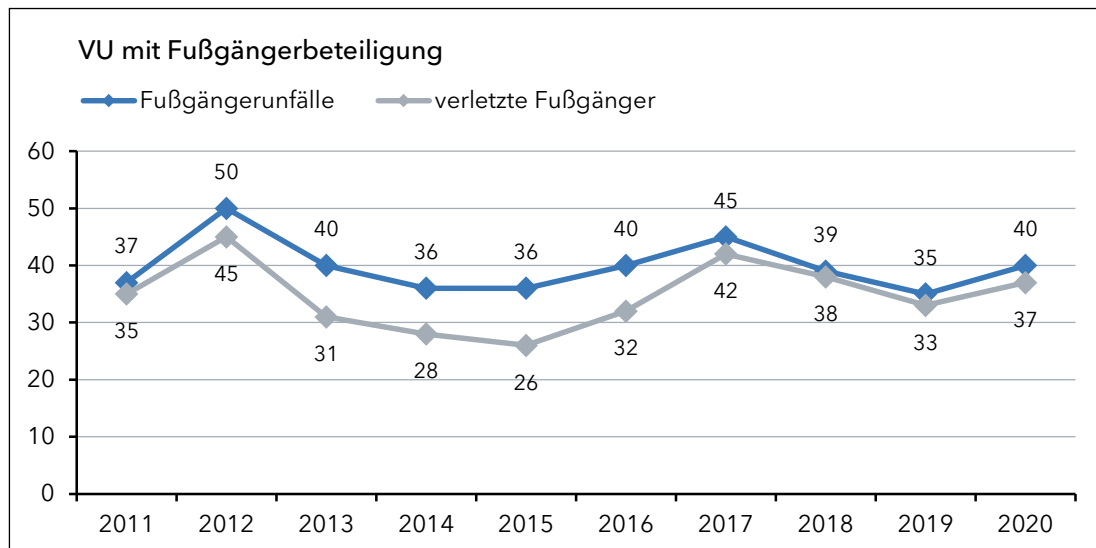
VU-Beteilig., Senioren als Nichtverursacher	2020	2019	%
Pkw	60	54	11,1
Fahrrad	15	21	-28,6
Fußgänger	10	8	25,0
mot. Zweirad	7	5	40,0
Lkw	3	1	200,0

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2020	2019
Vorfahrtmissachtung	43	40
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	17	23
körperliche oder geistige Mängel	13	11
Fehler beim Abbiegen	12	15
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	9	9

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



## 2.3 Fußgänger



Entgegen dem allgemeinen Trend ist die Zahl der Fußgängerunfälle um fünf Fälle auf 40 angestiegen. Dabei wurden 37 (Vorjahr: 33) Fußgänger verletzt. Getötet wurde niemand.

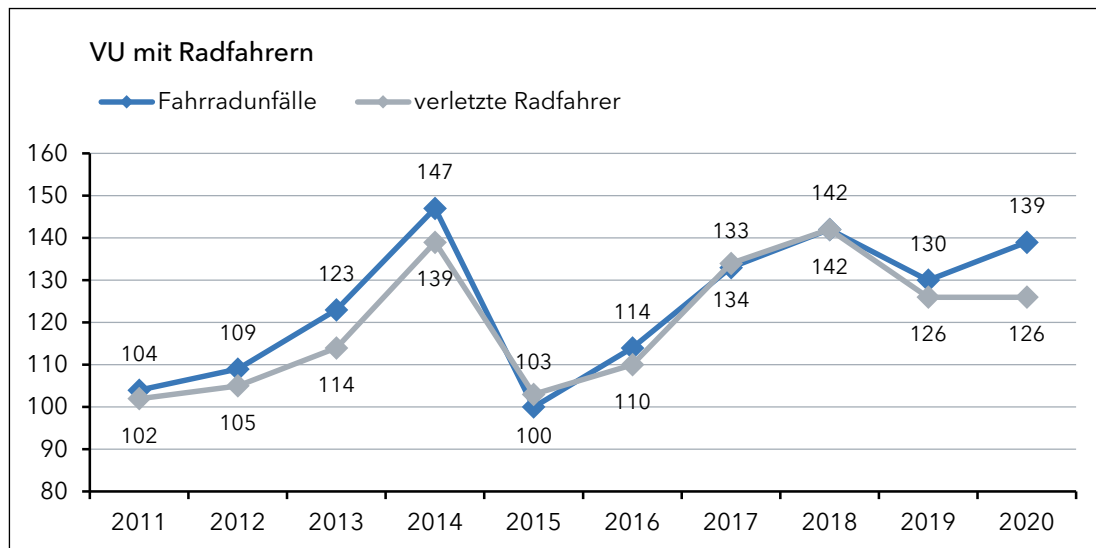
Typischerweise sind die Fußgänger selbst selten die Hauptverursacher bei derartigen Unfällen, so auch in diesem Jahr.

Fußgänger-Unfälle	2020	2019	%
<b>VU gesamt</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>14,3</b>
verletzte Fußgänger	37	33	12,1
von Fußgängern verursachte VU	6	8	-25,0

Hauptursachen der Fußgänger	2020	2019
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	2	2
andere Fehler der Fußgänger	2	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn / sonstiges falsches Verhalten	1	2
Nichtbenutzen des Gehweges	1	1

Hauptursachen der Fzg-Führer	2020	2019
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen	18	14
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen	6	5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	5	6
Geschwindigkeit	5	1
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern an Fußgängerfurten	3	3

## 2.4 Radfahrer



Auch bei den Verkehrsunfällen mit Radfahrerbeteiligung waren im zurückliegenden Jahr entgegen dem allgemeinen Trend zu weniger Unfällen steigende Fallzahlen zu verzeichnen.

Ein erheblicher Anteil dieser Fälle (33,8 Prozent) speist sich aus Alleinunfällen der Radfahrer.

Im Jahr 2020 wurden 126 Radfahrer verletzt. Damit beträgt ihr Anteil an der Gesamtzahl der im Straßenverkehr verletzten Personen 22,1 Prozent.

Getötet wurde niemand.

Zu der Gruppe der Radfahrer 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 34 auf 42 im Jahr 2020.

Fahrrad-Unfälle	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>139</b>	<b>130</b>	<b>6,9</b>
verletzte Radfahrer	126	126	0,0
getötete Radfahrer	0	1	-100,0
von Radf. verurs. VU im Konflikt mit and. VT	22	19	15,8
VU-Radfahrer allein beteiligt	47	44	6,8
VU - Radfahrer-Radfahrer	8	9	-11,1
VU - Radfahrer-Fußgänger	7	7	0,0
VU mit Pedelec	42	34	23,5

In diesem Jahr sind überwiegend Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot als vorläufige Ursache festgestellt worden.

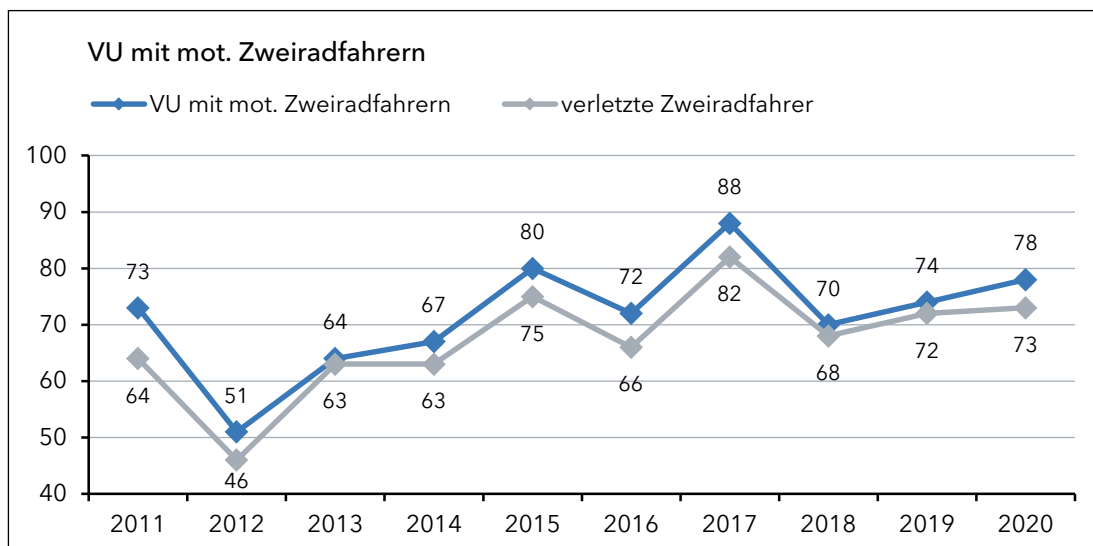
Bei den anderen Verkehrsteilnehmern sind überwiegend Vorfahrtsmissachtungen, Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus Grundstücksausfahrten) und Fehler beim Abbiegen zum Nachteil der Radfahrer ursächlich.

Hauptursachen der Radfahrer	2020	2019
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	9	5
Geschwindigkeit	8	10
Alkohol-/ Drogeneinfluss	8	8
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	7	3
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	6	4

Mitursachen der Radfahrer	2020	2019
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	4	1
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	3	5
technische Mängel	2	1
Geschwindigkeit	1	1
Fehler beim Abbiegen	1	0

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	16	18
Fehler beim Abbiegen nach links	11	5
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	10	9
Fehler beim Abbiegen nach rechts	7	7
Fehler beim Überholen	7	3

## 2.5 Motorisierte Zweiradfahrer



Auch bei den Unfällen mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern ist eine leichte Steigerung festzustellen. In diesen Zahlen sind wie im Vorjahr auch zwei Unfälle mit beteiligten **E-Bike-Fahrer** enthalten.

Leider kamen vier Kradfahrer (Vorjahr: ein Kradfahrer) im Straßenverkehr ums Leben.

## 2 | VERKEHRSARTEN | RISIKOGRUPPEN

In ca. 35 (Vorjahr: 38) Prozent aller Zweiradunfälle sind die Fahrer ohne fremde Beteiligung verunglückt (Alleinunfälle).

Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Zweiradfahrer zu 57,7 (62,2) Prozent die Verkehrsunfälle überwiegend selbst verursacht.

Zweirad-Unfälle	2020	2019	%
<b>VU gesamt</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>5,4</b>
Zweiräder mit amtl. Kennz.	71	60	18,3
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	16	27	-40,7
getötete Zweiradfahrer	4	1	300,0
verletzte Zweiradfahrer	73	72	1,4
davon verletzte Mitfahrer	5	4	25,0
allein verunglückte Zweiradfahrer	27	28	-3,6
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	45	46	-2,2

Hauptursachen der Zweiradfahrer	2020	2019
Geschwindigkeit	17	25
Abstand	9	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	6	3
Alkohol- / Drogeneinfluss	6	2
Fehler beim Überholen	4	5

Als Hauptursache auf Seiten der motorisierten Zweiradfahrer sind wie in vielen vorangegangenen Jahren auch in diesem Jahr oft Geschwindigkeitsverstöße festgestellt worden. Im zurückliegenden Jahr wurde häufig auch mangelnder Sicherheitsabstand als Hauptursache festgestellt.

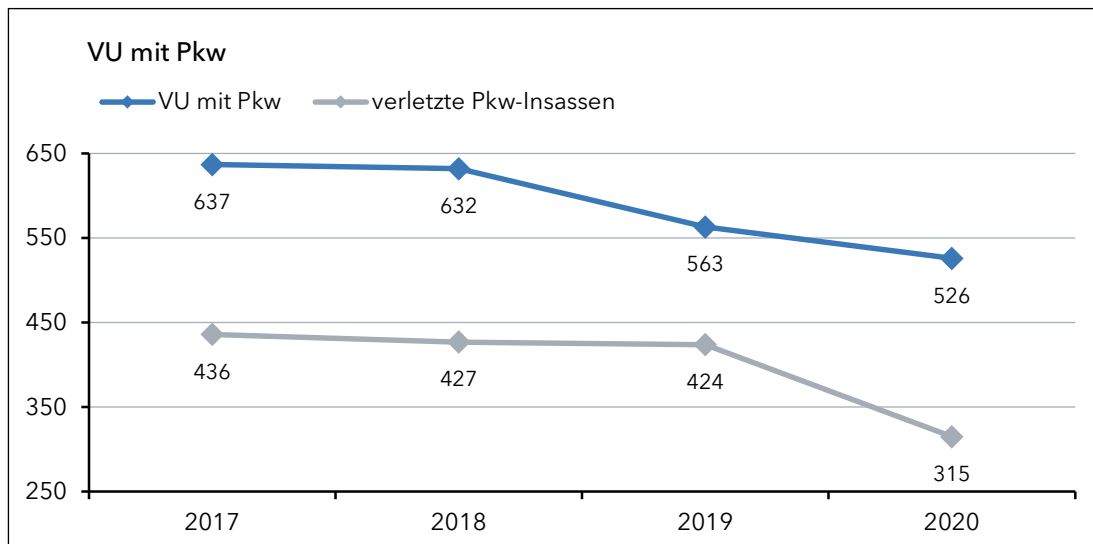
Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2020	2019
Fehler beim Abbiegen	10	7
Vorfahrtsmissachtung	10	5
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	3	5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	2
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	1

Auf Seiten der anderen Verkehrsteilnehmer, die im Konflikt mit den motorisierten Zweiradfahrern standen, überwogen Vorfahrtsmissachtungen und Fehler beim Abbiegen als vorläufig festgestellt Hauptursachen.

Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Alter	2020	2019
15 bis unter 18	13	14
18 bis unter 25	12	14
25 bis unter 35	9	8
35 bis unter 45	9	12
45 bis unter 55	12	11
55 bis unter 65	20	14
65 bis unter 70	6	4
70 bis unter 75	3	2
75 bis unter 80	2	3
80 und älter	1	1

Die Tabelle zeigt die Altersgruppen der unfallbeteiligten Zweiradfahrer. Anders als oft vermutet liegt das Schwergewicht bei den älteren Fahrern, hier die Altersgruppe der 55- bis 65-Jährigen.

## 2.6 Pkw-Fahrer



Zur Vervollständigung des Lagebildes wurden erstmalig die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Pkw-Fahrern gesondert ausgewertet. Diese sind im Gleichtakt mit dem gesamten Unfallgeschehen zurückgegangen. Noch stärker sind die Zahlen bei den verletzten Pkw-Insassen zurückgegangen.

Pkw-Unfälle	2020	2019	%
<b>VU gesamt</b>	<b>526</b>	<b>563</b>	<b>-6,6</b>
verletzte Pkw-Insassen	315	424	-25,7
davon verletzte Mitfahrer	84	139	-39,6
getötete Pkw-Insassen	2	1	100,0
von Pkw-Fahrer verursachte Unfälle	454	488	-7,0

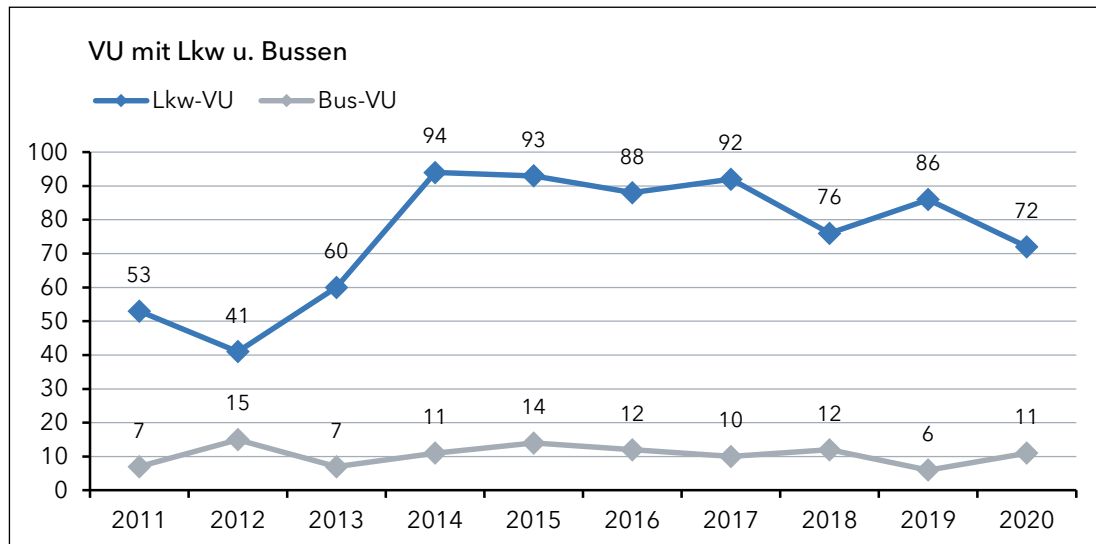
Hauptursachen der Pkw-Fahrer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	123	122
Verstoß Rechtsfahrgebot	61	75
Geschwindigkeit	54	65
Abstand	51	48
Fehler beim Abbiegen	51	44

Die Hauptursachen bei den Pkw-Fahrern sind im Wesentlichen deckungsgleich mit den Unfallursachen, die allgemein am häufigsten im Straßenverkehr festzustellen sind.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	17	15
Abstand	11	11
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	11	11
Fehler beim Abbiegen	8	7
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	6	5

Auch die Betrachtung des Fehlverhaltens der übrigen Verkehrsteilnehmer bringt keine wesentlichen Erkenntnisse.

### 2.7 Lkw und Busse



Die Zahl der Unfälle, an denen Lkw beteiligt waren, ist gegenüber dem Vorjahr um 16,3 Prozent gesunken. Damit ist der Rückgang stärker als im allgemeinen Unfallgeschehen. Die Anzahl der Personen, die bei Lkw-Unfällen verletzt wurden, ist noch stärker zurückgegangen. Wie im Vorjahr war wieder eine tödlich verunglückte Person zu beklagen. Als Lkw wird dabei jedes Fahrzeug erfasst, das lt. Zulassungsbescheinigung als solcher zugelassen ist. Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben die Lkw-Fahrer 69,4 (Vorjahr: 65,1) Prozent der Unfälle überwiegend selbst verursacht.

Lkw-Unfälle	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>72</b>	<b>86</b>	<b>-16,3</b>
Verletzte bei Lkw-Unfällen	38	59	-35,6
Getötete bei Lkw-Unfällen	1	1	0,0
von Lkw-Fahrern verursachte VU	50	56	-10,7

Hauptursachen der Lkw-Fahrer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	17	8
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	10	14
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	4	3
unzureichend gesicherte Ladung	3	5
Geschwindigkeit	3	4

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	8	10
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	6	9
Fehler beim Überholen	4	4
Abstand	3	1
Fehler beim Abbiegen	2	3

Die Zahl der Busunfälle ist von sechs auf elf angestiegen. Dabei wurden fünf Unfälle von den Busfahrern selbst verursacht. In Regel handelt es sich bei den beteiligten Fahrzeugen um Linienbusse. In einem Fall war jedoch auch ein Reisebus beteiligt.

Aufgrund der geringen Fallzahlen dürften die vorläufig festgestellten Ursachen nicht repräsentativ sein.

Bus-Unfälle	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>83,3</b>
Verletzte bei Busunfällen	5	8	-37,5
von Busfahrern verursachte VU	5	4	25,0

Hauptursachen der Busfahrer	2020	2019
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	0
Fehler beim Abbiegen	2	0
Vorfahrtsmissachtung	1	0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2020	2019
Vorfahrtsmissachtung	4	1
Fehler beim Abbiegen	1	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	0







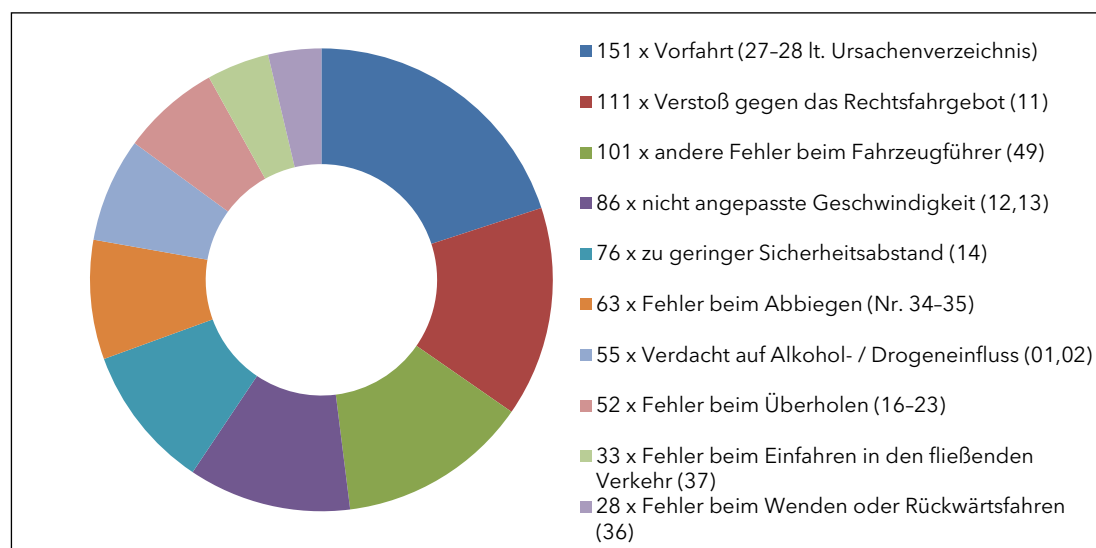
Unfalluntersuchung

3

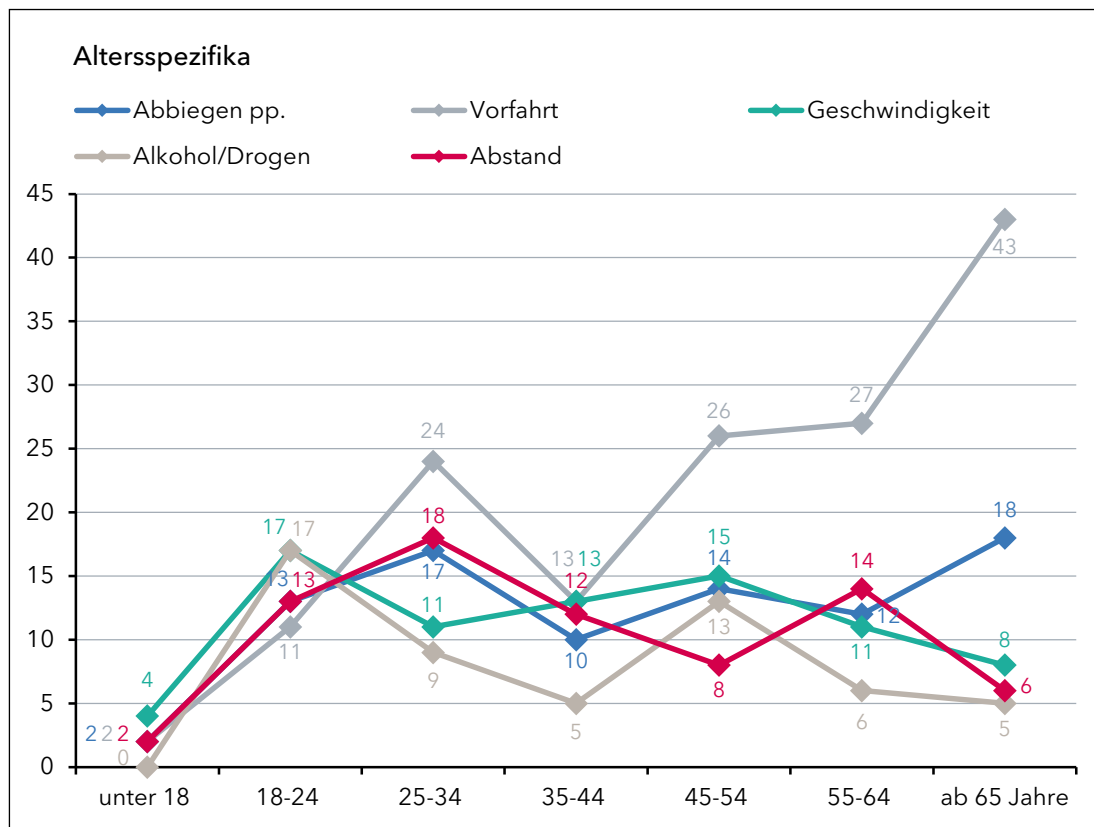
### 3.1 Unfallursachen

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	2020	2019
Vorfahrt (27–28 lt. Ursachenverzeichnis)	151	141
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	111	112
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	101	112
nicht angepasste Geschwindigkeit (12,13)	86	109
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	76	71
Fehler beim Abbiegen (Nr. 34–35)	63	58
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	55	56
Fehler beim Überholen (16–23)	52	55
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	33	34
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	28	32
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38–42)	25	22
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03–04)	19	24
falsche Straßennutzung (08–10)	13	14
Falsches Verhalten der Fußgängern (60–69)	9	10
Ladung (47–48)	8	7
Rotlichtmissachtung (31)	7	2
technische Mängel (50–55)	6	8
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	5	2
sonstige	7	14



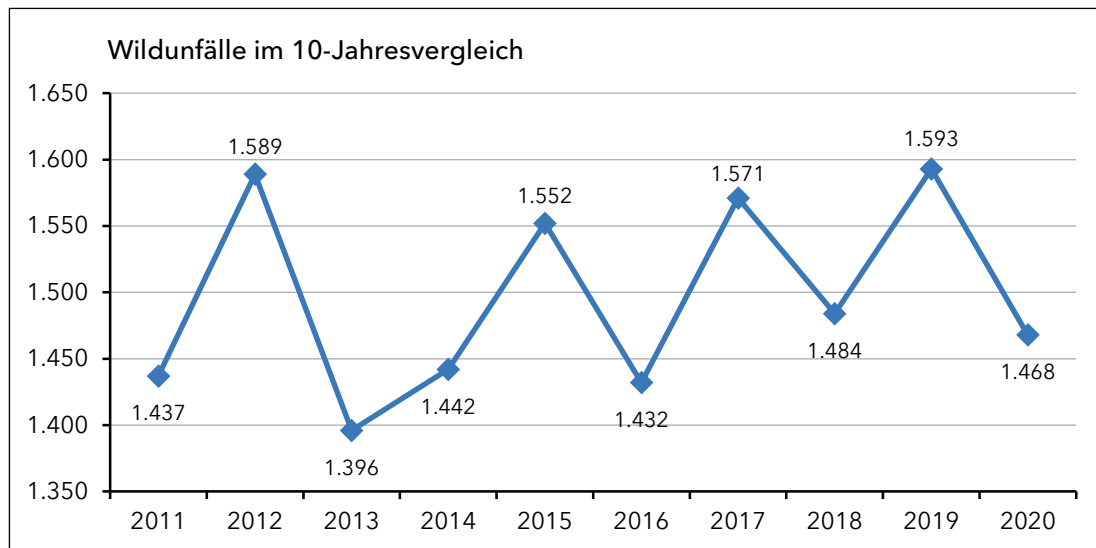
### 3.2 Altersspezifika



In dem vorstehenden Diagramm wird der Zusammenhang zwischen den fünf ausgewählten 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 in erster Linie bei jüngeren Verkehrsteilnehmern ein Problem darstellen, das mit zunehmenden Lebensalter deutlich geringer wird. Dafür nehmen im fortgeschrittenen Lebensalter die Verstöße gegen die Vorfahrtsregeln zu, ein Phänomen, das im zurückliegenden Jahr besonders deutlich geworden ist.

### 3.3 Wildunfälle



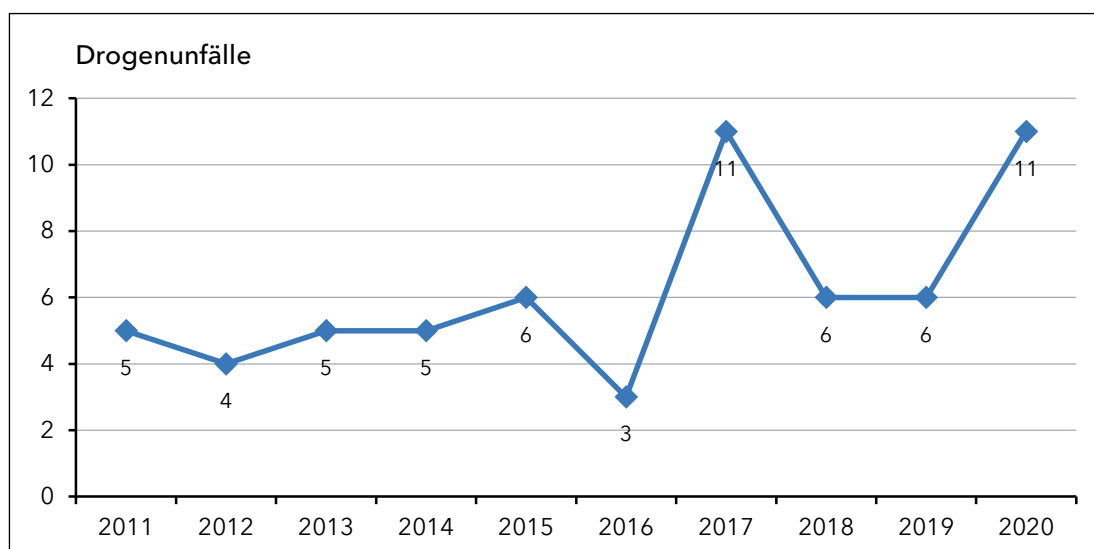
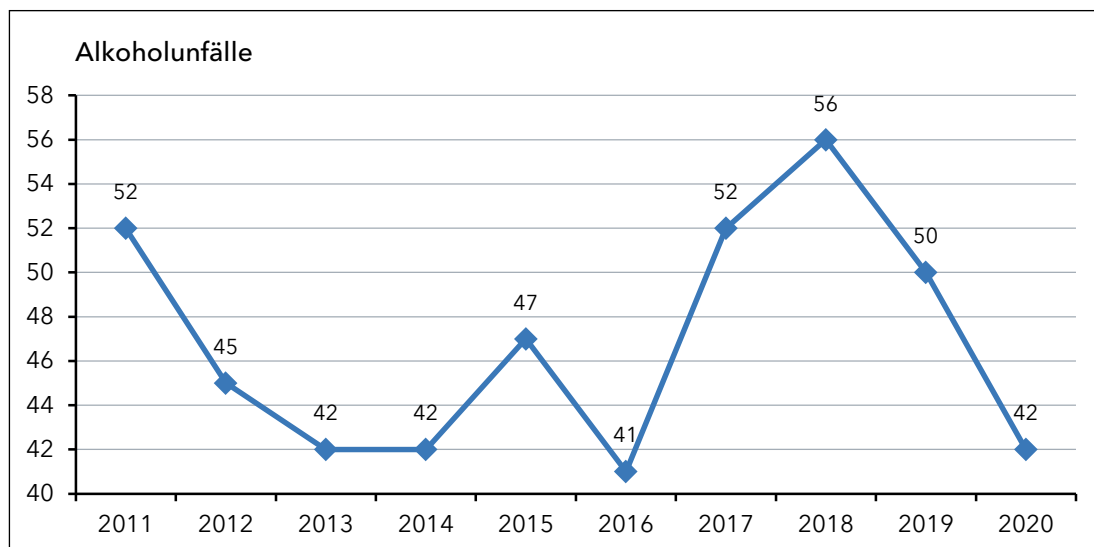
Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle ist nach dem Höchststand im Jahr 2019 um 7,8 Prozent zurückgegangen und beträgt nunmehr 1.468. Somit sind 40,7 Prozent aller im Kreis Plön festgestellten Verkehrsunfälle auf Wildwechsel zurückzuführen. Dabei wurden 13 (Vorjahr: 17) Personen verletzt.



Straftaten im Straßenverkehr

4

## 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Wie das gesamte Unfallgeschehen sind auch die Alkoholunfälle sind etwas rückläufig.

In elf Fällen war Drogenkonsum mitursächlich.

Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>42</b>	<b>50</b>	<b>-16,0</b>
Pkw	31	37	-16,2
Radfahrer	7	8	-12,5
mot. Zweiräder	4	2	100,0
Lkw	0	3	-100,0

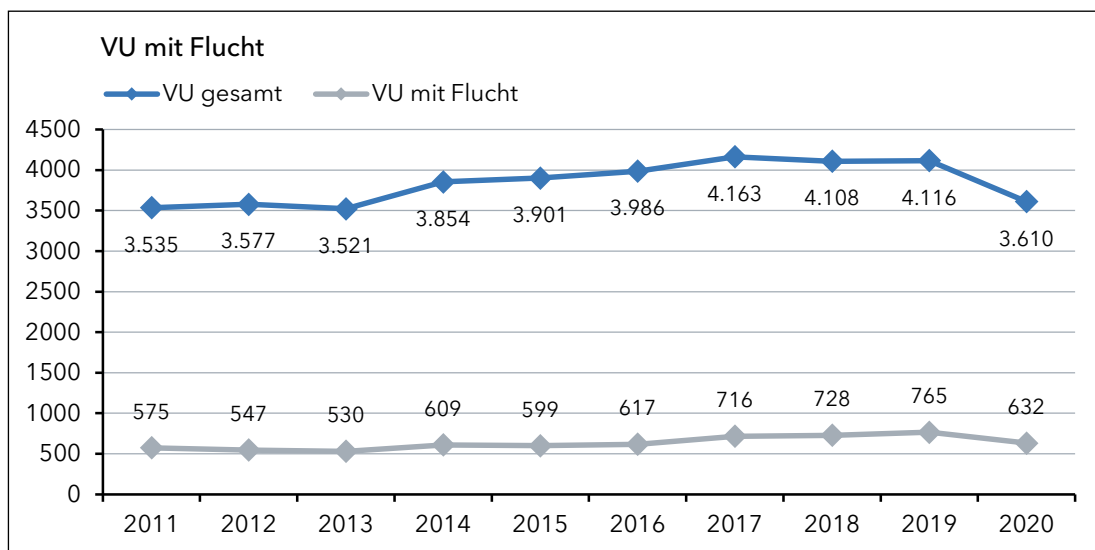
Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>83,3</b>
Pkw	9	6	50,0
Radfahrer	1	0	-
mot. Zweirad	1	0	-

## 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	2020	2019	%
<b>gesamt</b>	<b>92</b>	<b>102</b>	<b>-9,8</b>
§ 24a StVG	25	19	31,6
§§ 316 u. 315c StGB	67	83	-19,3

## 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 2020 bei 17,5 (Vorjahr: 18,6) Prozent. Die absolute Zahl der Unfallfluchten um 17,4 Prozent zurückgegangen.

Verkehrsunfälle mit Flucht	2020	2019	%
<b>VU gesamt</b>	<b>3.610</b>	<b>4.116</b>	<b>-12,3</b>
Unfallflucht gesamt	632	765	-17,4
Anteil am Unfallgeschehen	17,5%	18,6%	-
Unfallflucht (qualifizierte VU)	86	97	-11,3
Unfallflucht (VU "S3")	546	668	-18,3









Unfallhäufungsstellen

5

## 5 | UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

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. Dafür sind folgende Grenzwerte festgelegt worden:

- 2 VU mit schwerem Personenschaden
- 3 VU gleichen Typs
- 6 VU verschiedenen Typs

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.

Nachstehend sind die Unfallhäufungsstellen im Kreis Plön für das 2020 aufgeführt:

Unfallort		VU gesamt	Vorjahr	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp						
						1	2	3	4	5	6	7
1	Schönkirchen, Söhren / Pahlblöcken	9	0	3	7			9				
2	Schwentinental (Ot. Raisdorf), B 202 / Dütschfeldredder	6	6	0	9		5	1				
3	Blekendorf, K 20 / K 45	6	3	3	8			6				
4	Schwentinental (Ot. Klausdorf), L 52 / K 48	6	2	0	5		3	1			1	1
5	Probsteierhagen, B 502 / K 24	5	2	0	5						5	
6	Hohenfelde, L 165 - K 41	5	1	1	1	1	1	3				
7	Preetz, Güterstraße / Hufenweg	4	3	0	2			4				
8	B 202 / Königsberger Straße (Helmstorf)	3	6	0	1			3				
9	Panker, L 165 / L 259	3	1	0	7			3				
10	B 202 / L 211 (Rastorfer Kreuz)	3	0	1	3			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.

Insgesamt wurden 180 Messeinsätze (Vorjahr: 186) durchgeführt, davon entfielen 42 auf Bundesstraßen, 66 auf Landstraßen und 17 auf Kreisstraßen. Im unmittelbaren Nahbereich von Schulen oder Kindergärten wurden 19 Messeinsätze durchgeführt.

Von insgesamt 81.158 (Vorjahr: 88.292) überprüften Fahrzeugführern waren 9.945 (Vorjahr: 12.848) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von 12,3 (Vorjahr: 14,6) Prozent. Dabei mussten 178 Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 117).

Zweifelhafter Rekordhalter wurde ein Motorradfahrer, der mit 112 statt der erlaubten 50 km/h auf der L 49, Großbarkau unterwegs war. Ihn erwartet eine Geldbuße in Höhe von 560,- EUR, zwei Monate Fahrverbot und zwei Punkte.

## 6.2 Sonstige Verkehrsverstöße

Im zurückliegenden Jahr ist die Gesamtzahl der geahndeten Verkehrsverstöße leicht zurückgegangen. Lediglich im Bereich „Halten / Parken“ wurde eine deutliche Steigerung erzielt.

Die sonst üblichen länderübergreifenden Kontrollaktionen sind aufgrund der Pandemie weitgehend ausgefallen.

Sonstige Überwachungsergebnisse (ohne Unfälle)	2020	2019	%
Vorfahrt / Abbiegen	21	32	-34,4
Überholen	19	17	11,8
Sicherheitsabstand	0	3	-100,0
Rotlicht	29	30	-3,3
Sicherung von Personen	113	241	-53,1
Telefon / Handy	109	122	-10,7
Parken / Halten	940	668	40,7
Fahrzeugtechnik	262	357	-26,6
Ladung	8	11	-27,3
Kennzeichen / Zulassung	0	1	-
sonstige	211	298	-29,2

Die Polizeidirektion Kiel ist weiterhin bestrebt, durch gezielte Verkehrsüberwachung die Verkehrssicherheit zu erhöhen und insbesondere in den Themenbereichen Geschwindigkeit, Alkohol- und Drogendelikte, Ablenkung durch elektronische Geräte und Gurtpflicht zu wirken.





**POLIZEI**

**Herausgeber**

Polizeidirektion Kiel

Gartenstraße 7

24103 Kiel

Leitung des Sachgebiets 1.3 – Verkehrssicherheit–

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:** PHK Sven Clausen

**Layout:** Landespolizeiamt Schleswig-Holstein – StSt 4 –

**Fotos:** Landespolizei Schleswig-Holstein

**Die Landespolizei im Internet**

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

April 2021