



Sachstandsmitteilung Nr.:	094/2026	Datum:	07.05.2026
Beratungsart:	☒ öffentlich	☐ nicht öffentlich	

Beratungsfolge			
Nr.		Stadtvertretung / Fachausschuss	Sitzungstag
1		Ausschuss für Soziales, Sport und Kultur	
2		Bildungsausschuss	
3	x	Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18.05.2026
4		Ausschuss für Stadtentwicklung und Bauwesen	
5		Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus, öffentliche Sicherheit und Digitalisierung	
6		Hauptausschuss	
7		Stadtvertretung	

nachrichtlich: Junger Rat

Schluss- und Mitzeichnungen			
gez. Th. Haß	gez Hansen	gez. Brade	
Bürgermeister	Büroleiterin	Amtsleitung	Sachbearbeitung

1. TOP: Verkehrssicherheitsbericht

2. Sachstandsmitteilung

In der Anlage wird der Verkehrssicherheitsbericht übersandt. Frau Birte Gerwien (Polizeistation Schwentidental) wird diesen vorstellen.

Ende der Sachstandsmitteilung

Verkehrssicherheitsbericht Kreis Plön 2025



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 - 8
- 1.3 Verletzte Personen - 9

2 Verkehrsarten/Risikogruppen - 11

- 2.2 Senioren - 13
- 2.3 Fußgänger - 14
- 2.4 Radfahrer - 16
- 2.5 Elektrokleinstfahrzeuge - 18
- 2.6 Motorisierte Zweiradfahrer - 19
- 2.7 Pkw - 20
- 2.8 Lkw und Busse - 21

3 Unfalluntersuchung - 23

- 3.1 Unfallursachen - 23
- 3.2 Altersspezifika - 24
- 3.3 Wildunfälle - 25

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 26

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol- und anderen berauschenden Mitteln - 26
- 4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 27

5 Unfallhäufungsstellen/-linien - 28

6 Verkehrsüberwachung - 30

- 6.1 Geschwindigkeitsverstöße - 30
- 6.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 30
- 6.3 Sonstige Verkehrsverstöße - 31

7 Fazit - 32

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2025 für den Kreis Plön vor.

Das zurückliegende Jahr brachte geringfügig sinkende Unfallzahlen und erfreulicherweise einen erheblichen Rückgang der dabei verunglückten Personen. Trotz Normalisierung des Verkehrsaufkommens bewegen sich die Fallzahlen weiterhin unterhalb der Höchststände aus der Zeit vor den pandemiebedingten Einschränkungen.

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

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

Kiel, im April 2026



Mathias Engelmann
Leiter der Polizeidirektion Kiel

Wesentliche Feststellungen

- **deutlicher Rückgang der Verletztenzahl**

Während die Gesamtzahl der polizeilichen registrierten Unfälle nur leicht zurückgegangen ist, gab es bei der Verletztenzahl einen deutlichen Rückgang. In erster Linie verunglückten weniger Pkw-Insassen.

- **neuer Höchststand bei den Fahrradunfällen**

Die Fallzahlen bei den Unfällen mit Radfahrerbeteiligung sind das dritte Jahr in Folge angestiegen. Die Anzahl der schwerverletzten Radfahrer befindet sich mittlerweile auf dem Niveau der Pkw-Insassen. In ca. 44 Prozent der Fälle verunglückten die Radfahrer allein.

- **Anzahl der Wildunfälle steigt weiter**

Im Kreis Plön bleibt die Bekämpfung der Wildunfälle weiterhin eine große Herausforderung. Die ohnehin bereits hohen Fallzahlen steigerten sich weiter. Mittlerweise machen die Fallzahlen 43,6 Prozent des gesamten Unfallgeschehens aus. Allerdings ist auch festzustellen, dass diese Unfälle vergleichsweise folgenarm sind.

Allgemeines

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen in dem Kreis Plön im Jahre 2025 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 2024 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

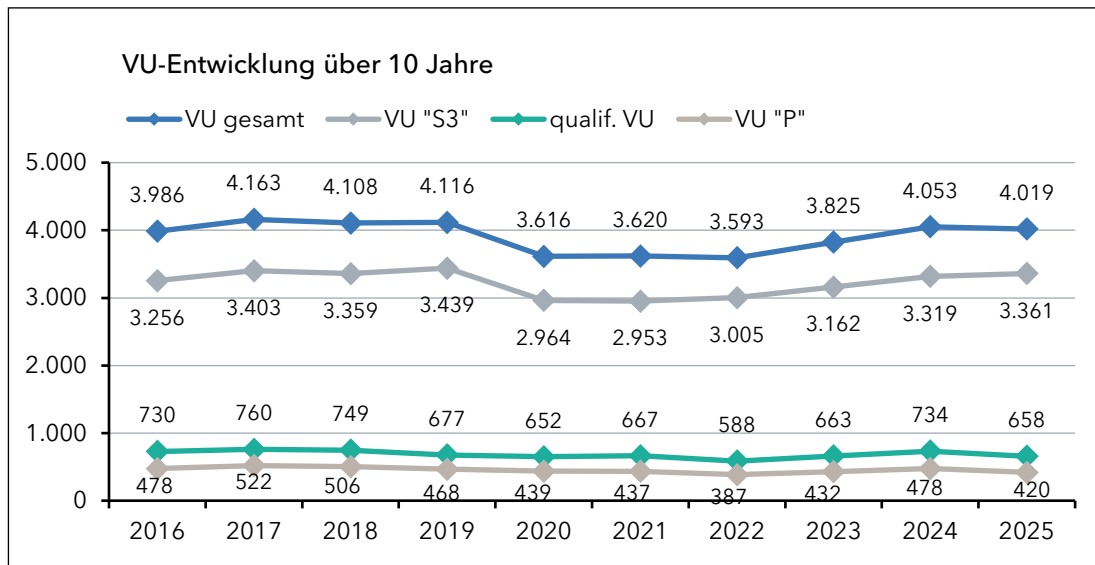
- Verkehrsplanung und -regulierung
- vorbeugende und sanktionierende Maßnahmen
- Entschärfung von lokalen Unfallhäufungen

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.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung verzichtet. Personenbezogene Begriffe gelten für alle Geschlechter.

1 Verkehrsunfallgeschehen

1.1 Verkehrsunfälle



Das Diagramm zeigt die Entwicklung des polizeilich registrierten Unfallgeschehens unterteilt in Unfälle mit Personenschaden (VU „P“), Bagatellunfälle (VU „S3“), qualifizierte Unfälle (von der Polizei detailliert aufgenommene Verkehrsunfälle) und die Gesamtunfallzahlen.

Der pandemiebedingte Einbruch der Fallzahlen ab dem Jahr 2020 ist deutlich erkennbar. Aktuell sind die Fallzahlen aus der Zeit vor der Pandemie noch nicht wieder erreicht.

Verkehrsunfälle	2024	2025	%
gesamt	4.053	4.019	-0,8
auswertbare VU gesamt	739	658	-11,0
mit Personen- schaden (P)	478	420	-12,1
mit Straftaten- (S1)	49	41	-16,3
mit bedeutend. OwiK (S2)	212	197	-7,1
sonstige (S3)	3.314	3.361	+1,4
Anteil VU "S3" am Unfallgeschehen	81,8 %	83,6 %	
VU Wild	1.656	1.744	+5,3
Anteil VU-Wild am Unfallgeschehen	40,9%	43,4%	

Die Tabelle zeigt das gesamte polizeilich registrierte Unfallgeschehen aufgeschlüsselt nach fachlichen Kategorien (siehe unten) und bietet einen Vergleich des Jahres 2024 mit 2025.

In nahezu allen Bereichen sind sinkende Fallzahlen festzustellen. Einzig die Bagatellunfälle sind leicht angestiegen.

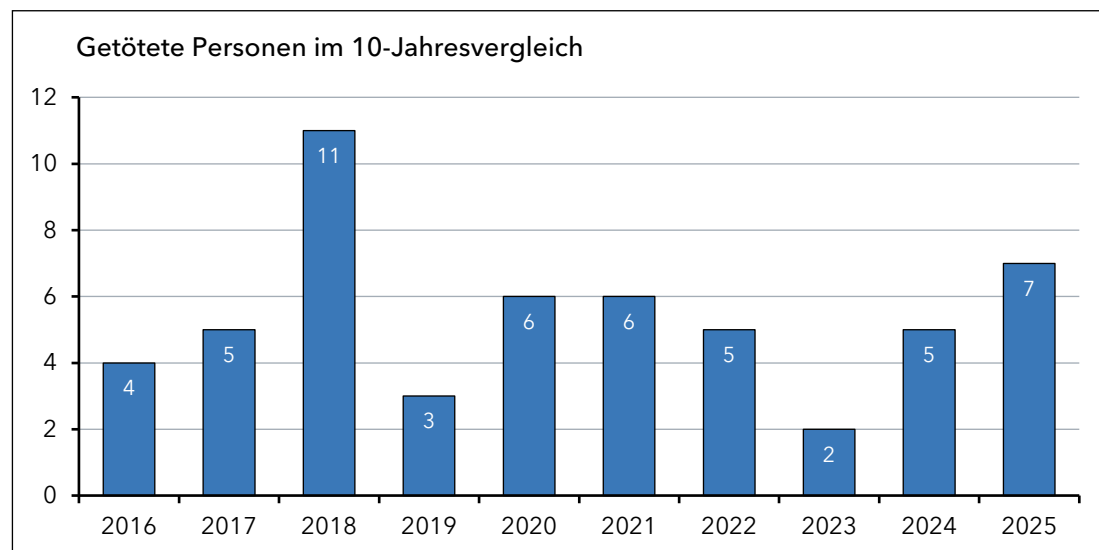
Zu den Bagatellunfällen zählen typischerweise auch die Wildunfälle. Hier fällt der Anstieg deutlicher aus. Die Wildunfälle machen jetzt 43,4 Prozent (Vorjahr: 40,9 Prozent) des gesamten Unfallgeschehens aus.

Der Anteil aller Bagatellunfälle am Gesamtunfallgeschehen stieg auf 83,6 Prozent. In diesen Fällen erfolgt keine polizeiliche Unfallaufnahme, so dass nähere Einzelheiten zu den Ursachen und zu den Beteiligten nicht bekannt sind. Diese Fälle können daher auch nicht Gegenstand der örtlichen Unfalluntersuchung sein.

Unfallkategorien:

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

1.2 Getötete Personen



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Anzahl der tödlich verunglückten Personen über die zurückliegenden zehn Jahre. Das Spektrum reicht von zwei Verkehrstoten im Jahr 2023 bis zu 11 im Jahr 2018.

Die sieben Fälle, die im zurückliegenden Jahr registriert wurden, trugen sich folgendermaßen zu:

Am 03.04.2025 befuhren der Fahrer eines land- und forstwirtschaftlichen Gespanns, ein Pkw-Fahrer und ein Kradfahrer in dieser Reihenfolge die B 430 aus Richtung Neumünster kommend in Richtung Ascheberg. In Höhe Schaarberg scherte der 68jährige Kradfahrer zum Überholen aus. Als er sich bereits neben dem Pkw-Fahrer befand, scherte dieser ebenfalls zum Überholen aus und berührte dabei den Kradfahrer seitlich, so dass dieser von der Fahrbahn gedrängt wurde, in den Straßengraben fuhr und dort so schwer stürzte, dass er vor Ort verstarb.

Am 14.04.2025 kam ein 58jähriger Pkw-Fahrer in Hohwacht in der Straße Krähenholt infolge körperlicher Mängel von der Fahrbahn ab, prallte gegen mehrere Hindernisse, zuletzt gegen eine Grundstücksmauer und verstarb noch an der Unfallstelle. Seine Beifahrerin überlebte schwer verletzt.

Am 19.08.2025 befuhr eine 19jährige Kradfahlerin die K 45 aus Richtung Sehlendorf kommend in Richtung Hohwacht, kam in einer langezogenen Linkskurve nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Durch die Wucht des Aufpralls verstarb die Kradfahlerin noch am Unfallort.

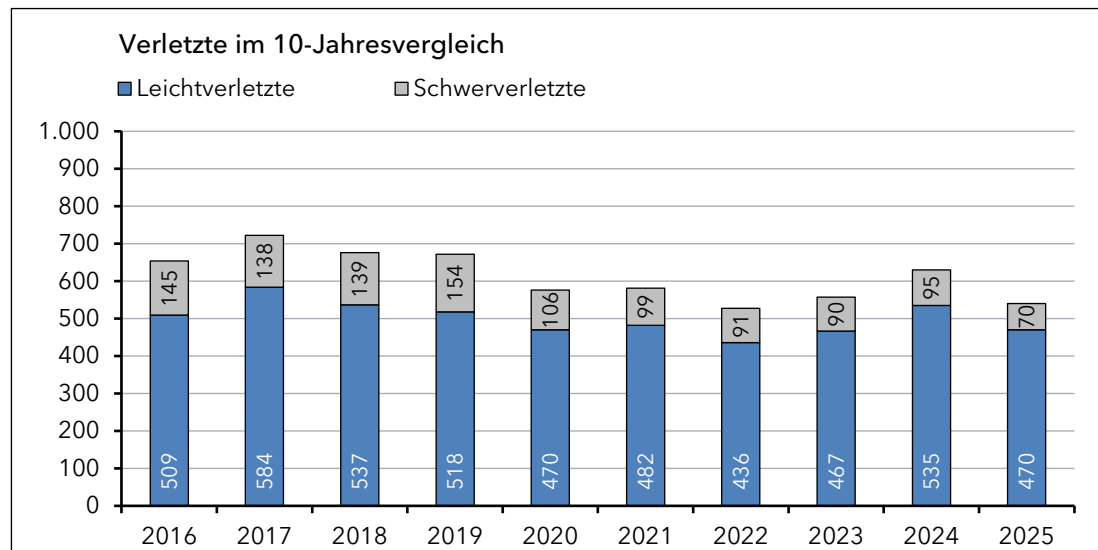
Am 28.08.2025 stürzte ein 69jähriger Radfahrer in Selent in der Straße Haverkamp aus unbekannter Ursache und verstarb am Folgetag im Krankenhaus an seinen Verletzungen.

Am 25.09.2025 befuhr ein 45jähriger Pkw-Fahrer die K 6 aus Richtung Nettelsee kommend in Richtung Schillsdorf, kam in einer Linkskurve nach rechts von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Baum. Er erlag noch vor Ort seinen schweren Verletzungen.

Am 27.09.2025 befuhr der Fahrer eines Pritschenwagens die L 67 aus Richtung Ovendorf kommend in Richtung Großharrie und kam im Abschnitt 030 aus ungeklärter Ursache von der Fahrbahn ab. Nach einem Anstoß an einem Baum kippte das Fahrzeug auf die Seite, wodurch der 41jährige Fahrer sich so schwer verletzte, dass er vor Ort verstarb.

Am 28.09.2025 befuhren der Fahrer eines Wohnmobils, ein Pkw-Fahrer und ein Kradfahrer in dieser Reihenfolge die B 430 aus Richtung Ascheberg kommend in Richtung Neumünster. In Höhe Spannhornbeek scherte der 54jährige Kradfahrer zum Überholen aus. Als er sich bereits neben dem Pkw-Fahrer befand, scherte dieser ebenfalls zum Überholen aus und berührte dabei den Kradfahrer seitlich, so dass dieser zu Fall kam. Der Kradfahrer zog sich durch den Sturz erhebliche Verletzungen zu und verstarb infolgedessen am Unfallort.

1.3 Verletzte Personen



Das obige Diagramm zeigt die Entwicklung der Verletztenzahlen über die vergangenen zehn Jahre. Aktuell befinden sich die Verletztenzahlen wieder nahe an dem Tiefpunkt des Jahres 2022. Betrachtet man die Schwerverletzten isoliert, so ist für das zurückliegende Jahr sogar ein neuer Tiefstand festzustellen. Als schwer verletzt gilt eine Person dann, wenn sie länger als 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus aufgenommen wurde.

VERKEHRSUNFALLGESCHEHEN

Verletzte Personen im Straßenverkehr	2024	2025	%
gesamt	630	540	-14,3
Pkw-Insassen	346	254	-26,6
LV	303	228	-24,8
SV	43	26	-39,5
Radfahrer	155	169	9,0
LV	127	144	13,4
SV	28	25	-10,7
Zweiradfahrer (mot.)	54	57	5,6
LV	41	44	7,3
SV	13	13	0,0
Fußgänger	38	25	-34,2
LV	30	21	-30,0
SV	8	4	-50,0
andere	37	35	-5,4
LV	34	33	-2,9
SV	3	2	-33,3

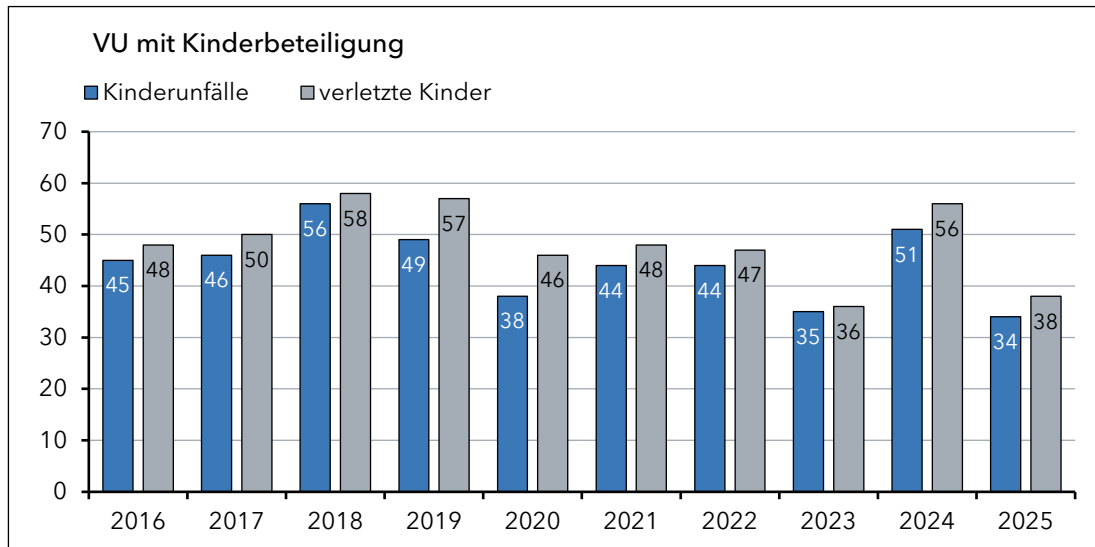
LV=Leichtverletzte | SV=Schwerverletzte

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

Es wird deutlich, dass der Rückgang der Verletztenzahlen in erster Linie auf den Rückgang bei den Pkw-Insassen zurückzuführen ist. Betrachtet man die Anzahl der Schwerverletzten isoliert, so ist festzustellen, dass im Radverkehr ähnliche Fallzahlen zu beklagen sind wie im Pkw-Verkehr.

2 Verkehrsarten/Risikogruppen

2.1 Kinder



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

Das zurückliegende Jahr brachte einen erfreulich starken Rückgang auf nunmehr noch 34 Fälle. Dabei handelt es sich um den niedrigsten Wert der letzten 10 Jahre.

Ähnlich wie die Unfallzahlen sank auch die Anzahl der verunglückten Kinder auf 38.

Kinderunfälle (unter 15 Jahre)	2024	2025	%
gesamt	51	34	-33,3
verletzte Kinder	56	38	-32,1
mit aktiver Kin- derbeteiligung	32	23	-28,1
Alleinunfälle	6	4	-33,3

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

In 23 Fällen (Vorjahr: 32) waren Kinder aktiv als Fahrzeugführer oder Fußgänger an den Verkehrsunfällen beteiligt.

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

Hauptursachen der Kinder	2024	2025
andere Fehler beim Fzg.-Führer	3	2
Fehler beim Überholen	0	2
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	0	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	6	1
nicht angepasste Geschwindigkeit	3	1

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 Polizei hauptsächlich zu verantworten hat.

Die Anzahl der festgestellten Hauptursachen bei den Kindern war so gering, dass sich daraus keine Schlussfolgerungen ableiten lassen.

VU mit aktiver Kinderbeteiligung, Hauptursache der Erwachsenen	2024	2025
nicht angepasste Geschwindigkeit	3	6
Fehler beim Abbiegen	6	4
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	2	3
Vorfahrtmissachtung	7	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	1

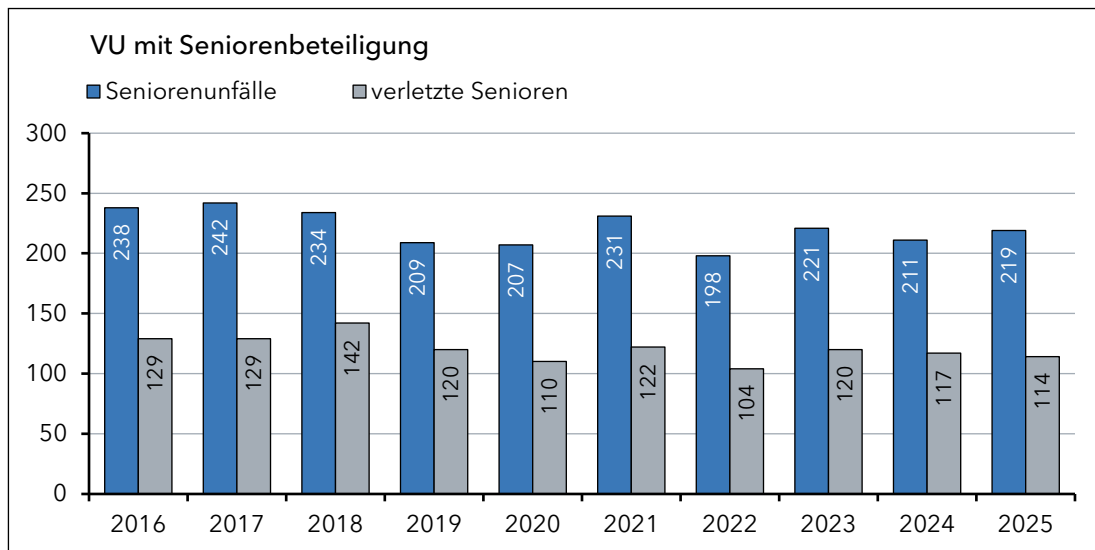
Dargestellt werden hier die Hauptursachen der erwachsenen Verkehrsteilnehmer in Konflikten mit Kindern. In erster Linie ging es dabei im vergangenen Jahr um nicht angepasste Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus Grundstücksausfahrten).

Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2024	2025
verletzte Kinder	56	38
Fußgänger gesamt	5	6
unter 6 Jahre	3	0
6 - 10 Jahre	1	3
10 - 14 Jahre	1	3
Radfahrer gesamt	25	15
unter 6 Jahre	0	1
6 - 10 Jahre	10	3
10 - 14 Jahre	15	11
mot. Zweiradfahrer gesamt	0	1
unter 6 Jahre	0	0
6 - 10 Jahre	0	1
10 - 14 Jahre	0	0
EKF-Fahrer gesamt	3	0
unter 6 Jahre	1	0
6 - 10 Jahre	0	0
10 - 14 Jahre	2	0
Mitfahrer gesamt	23	16
unter 6 Jahre	10	7
6 - 10 Jahre	6	6
10 - 14 Jahre	7	3

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 Mitfahrer in Pkw oder als Radfahrer. Bei den Radfahrern ist insbesondere die Altersgruppe der 10 bis 14-jährigen betroffen.

2.2 Senioren



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

Sowohl die Unfallzahlen als auch die Anzahl verletzter Personen im Seniorenalter sind über die letzten zehn Jahren lediglich leichten Schwankungen unterworfen. Im zurückliegenden Jahr waren insgesamt 219 Fälle zu verzeichnen und damit 3,8 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 114 Personen im Seniorenalter verletzt. Zwei Personen im Seniorenalter verstarben.

Senioren-VU (65+)	2024	2025	%
gesamt	211	219	+3,8
mit aktiver Seniorenbeteiligung	189	201	+6,3
getötete Senioren	1	2	+100,0
verletzte Senioren	116	114	-1,7
von Senioren verursachte VU	142	149	+4,9

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, und zwar um 6,3 Prozent.

Die überwiegende Verursachung erfolgte zu 74,1 Prozent (Vorjahr: 75,1) durch die Senioren selbst.

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2024	2025
Pkw	108	106
Fahrrad	28	31
mot. Zweirad	4	4
Lkw	0	3
E.-Kleinstfahrzeug	0	3
Wohnmobil	1	1
Bus	1	1

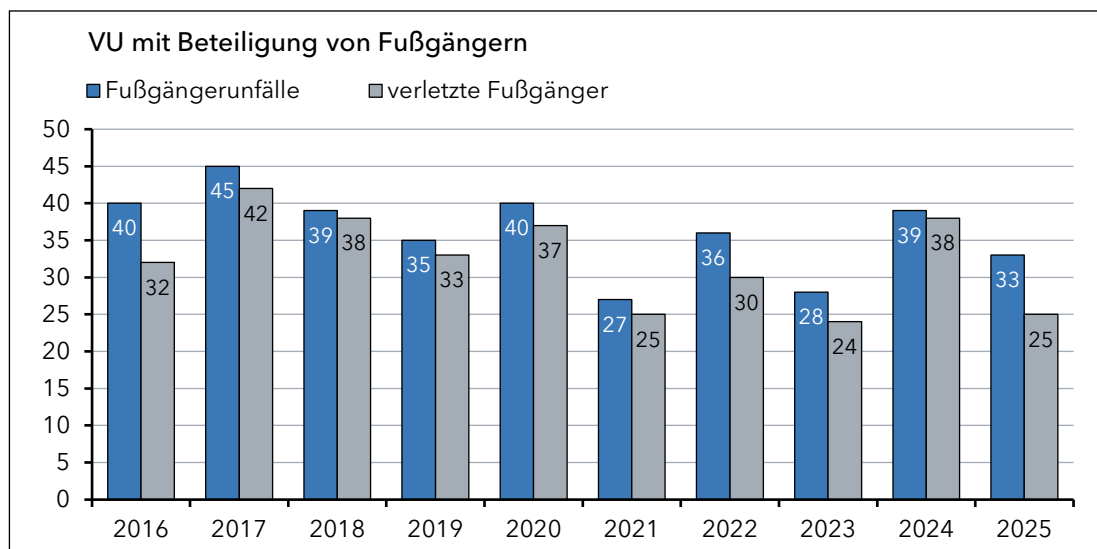
Die Tabelle schlüsselt die unfallbeteiligten Senioren, sofern sie die Hauptverursacher waren, nach den genutzten Verkehrsmitteln auf.

Wie in den Vorjahren sind Pkw die mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Im zurückliegenden Jahr waren es 106 Fälle (2024: 108 Fälle). An zweiter Stelle rangiert mit 31 Fällen (2024: 28 Fälle) das Fahrrad

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2024	2025
Vorfahrtsmissachtung	38	43
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	10	20
Fehler beim Abbiegen	11	16
Geschwindigkeit	15	11
Alkohol- u.Drogeneinfluss	5	7

Bei den Hauptursachen der Senioren ergibt sich auf dem ersten Rang keine Änderungen. Ursache Nr. 1 ist nach wie vor „Vorfahrtsmissachtung“ mit 43 Fällen (Vorjahr: 38 Fälle). Es folgen Verstöße gegen die Vorschriften zum Abbiegen und gegen das Rechtsfahrgebot.

2.3 Fußgänger



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 waren 33 Fälle zu verzeichnen, was einen Rückgang von 15,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr bedeutet.

Bei den verletzten Fußgängern gingen die Fallzahlen sogar um 34,2 Prozent auf nunmehr 25 zurück.

Unfälle Fußgänger	2024	2025	%
VU gesamt	39	33	-15,4
verletzte Fußgänger	38	25	-34,2
getötete Fußgänger	0	0	-
Fußgängern als Hauptverursacher	4	9	+125,0

Die Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen im Bereich der Fußgänger mit denen des Vorjahres.

In 27,3 Prozent (Vorjahr: 10,3 Prozent) der Fälle wurde der Verkehrsunfall überwiegend von den Fußgängern selbst verursacht.

Hauptursachen der Fußgänger	2024	2025
andere Fehler der Fußgänger	1	3
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	2	2
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	0	2
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	0	1
Nichtbenutzen des Gehweges	0	1

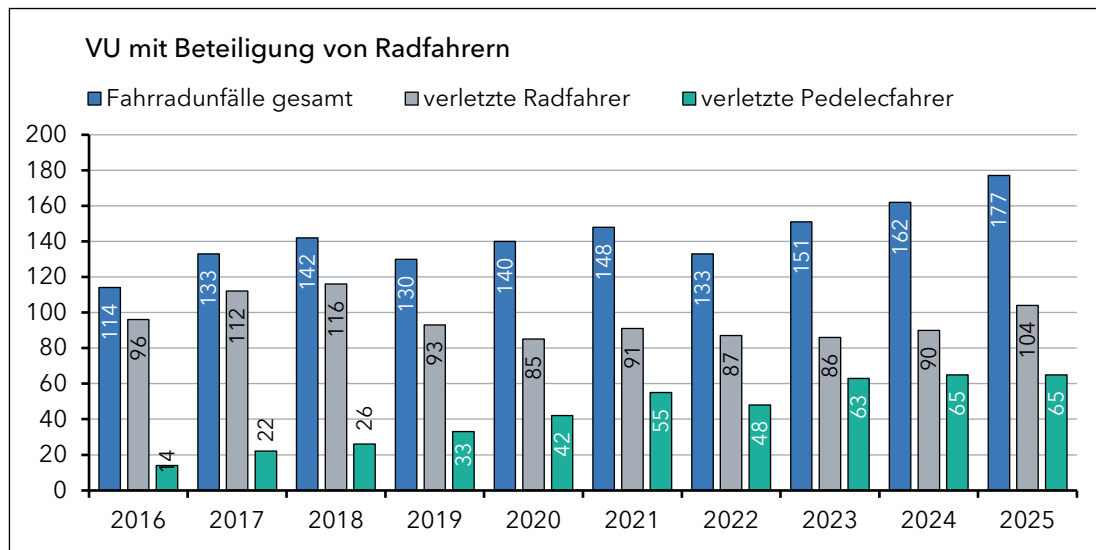
Diese Tabelle zeigt die Hauptursachen der Fußgänger im Vergleich zum Vorjahr. Aufgrund der geringen Anzahl sind sie praktisch ohne Bedeutung.

Hauptursachen der Fzg.-Führer	2024	2025
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen	11	11
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen	10	4
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	2
falsches Verhalten ggü. Fußgängern an Fußgängerfurten	1	2
falsche Straßennutzung	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 elf Fällen. Andere Ursachen sind kaum von Bedeutung.

2.4 Radfahrer



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

Insgesamt muss das dritte Mal in Folge ein neuer Höchststand festgestellt werden. Gut erkennbar ist die steigende Bedeutung der Pedelecs im Straßenverkehr, während die Verletztenzahl bei den Fahrern konventioneller Fahrräder langfristig eher abgenommen hat.

Fahrrad-Unfälle	2024	2025	%
gesamt	162	177	+9,3
verletzte Radfahrer	155	169	+9,0
getötete Radfahrer	1	1	-
von Radf. verurs. VU im Konflikt mit and. VT	25	20	-20,0
VU-Radfahrer allein beteiligt	74	78	+5,4
VU-Radfahrer-Radfahrer	8	14	+75,0
VU-Radfahrer-Fußgänger	6	13	+116,7
VU mit Pedelec	66	66	-

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 Fälle, in denen Radfahrer allein verunglückten, machen ca. 44 Prozent des Unfallgeschehens mit Radfahrerbeteiligung aus.

Oft sind die Gründe für den Sturz nicht bekannt. Erkennbar ist jedoch, dass nasser, glatter oder unebener Untergrund, insbesondere in Kurvenlage, eine erhebliche Rolle spielt. Alkoholeinfluss ist hier gelegentlich festzustellen.

Konflikte mit dem Kantstein sind ebenfalls häufig festzustellen, entweder weil der Radfahrer zu nah an den Kantstein herangefahren ist und diesen seitlich berührte oder weil der Kantstein beim Wechsel von der Fahrbahn auf den Radweg in einem zu spitzen Winkel angefahren wurde. Überhaupt bereiteten Höhenunterschiede den Radfahrern offenkundig Probleme, z.B. auch auf Spurplattenwegen.

In einigen Fällen geschah der Sturz in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Auf- oder Absteigen.

Deutlich seltener waren die Fälle, in denen es zu einer Kollision mit einem Hindernis auf oder neben der Fahrbahn bzw. Radverkehrsanlage kam. Hindernisse waren: Verkehrszeichen bzw. deren Masten, in Längsrichtung verlaufende Gleisanlagen und seitliche Begrenzungen wie z.B. Mauerwerk oder Büsche.

Eine Randerscheinung sind dagegen Fälle, in denen mitgeführte Gegenstände in die Speichen gerieten, z.B. Handtasche oder Leinenbeutel.

Hauptursachen der Radfahrer	2024	2025
nicht angepasste Geschwindigkeit	16	16
Alkohol-/Drogeneinfluss	11	7
falsches Verhalten ggü. Fußgängern an anderen Stellen	1	7
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	7	5
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	5	5

Bei den Hauptunfallursachen auf Seiten der Radfahrer hat sich im Vergleich zum Vorjahr nichts Wesentliches verändert. Weiterhin spielt der Alkohol- und Drogeneinfluss eine große Rolle. Den Spitzenplatz nimmt jedoch weiterhin die „nicht angepasste Geschwindigkeit ein“ ein. Damit sind Fälle gemeint, in denen der Radfahrer seine Geschwindigkeit nicht in angemessener Weise der jeweiligen Verkehrssituation angepasst hat, wodurch es zum Unfall kam.

Mitursachen der Radfahrer	2024	2025
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	5	5
Geschwindigkeit	1	3
Fehler beim Überholen	0	1
Fehler beim Abbiegen	1	0
Vorfahrtmissachtung	1	0

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 und zeigt ggü. dem Vorjahr kaum Veränderungen.

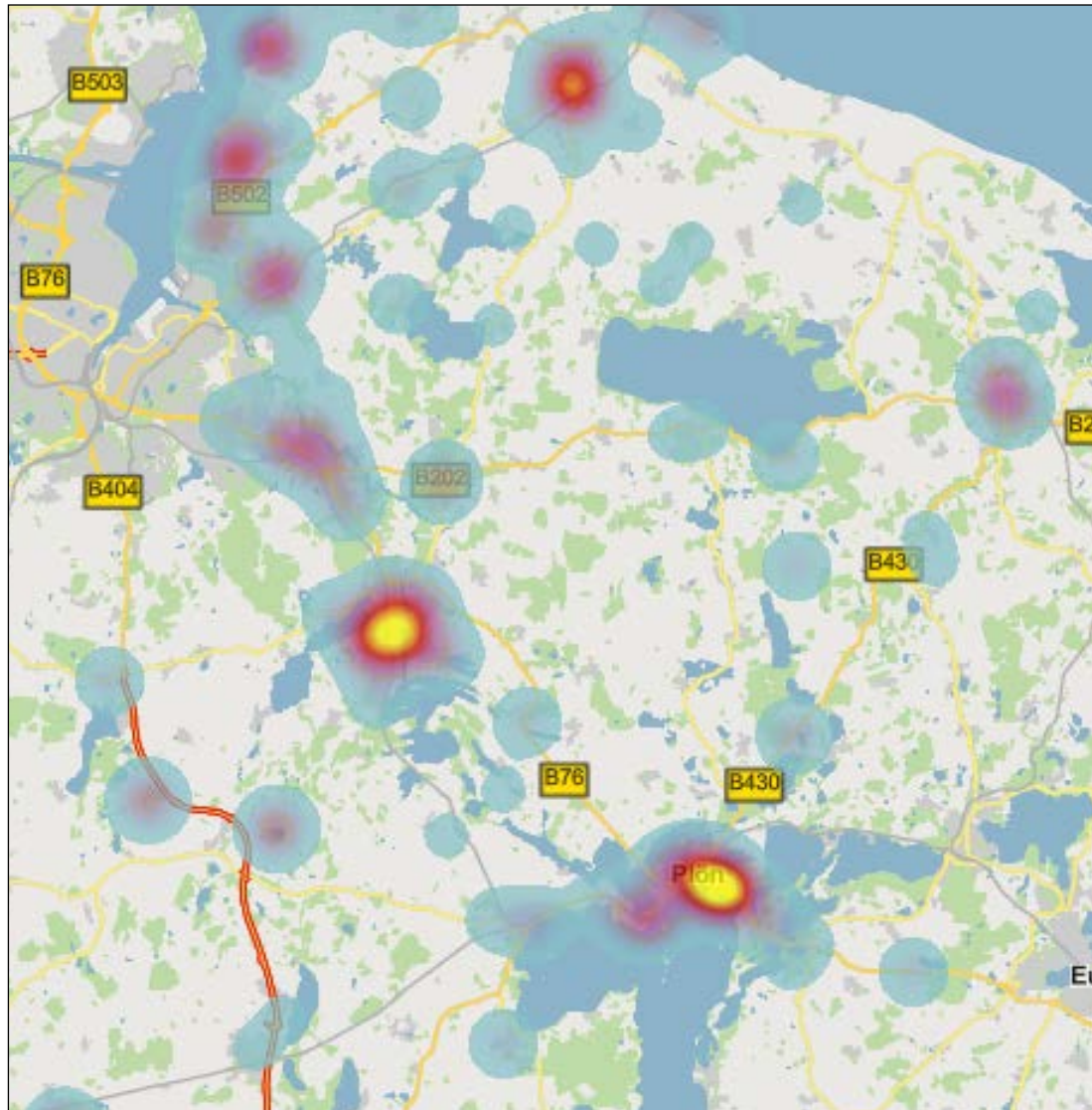
Hier steht die Ursache „falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile“ im Vordergrund. Gemeint ist damit z.B. das unerlaubte Befahren eines Gehweges, das unerlaubte Befahren eines Radweges in falscher Richtung oder auch das Befahren der Fahrbahn trotz im Einzelfall bestehender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

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer	2024	2025
Vorfahrtmissachtung	15	20
Fehler beim Abbiegen nach links	5	11
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	10	8
Fehler beim Abbiegen nach rechts	9	5
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	3

Diese Tabelle zeigt die Hauptursachen der übrigen Verkehrsteilnehmern ggü. den Radfahrern.

Mit 20 Fällen ist die „Vorfahrtsmissachtung“ wie im Vorjahr (15 Fälle) die häufigste Ursache.

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



2.5 Elektrokleinstfahrzeuge

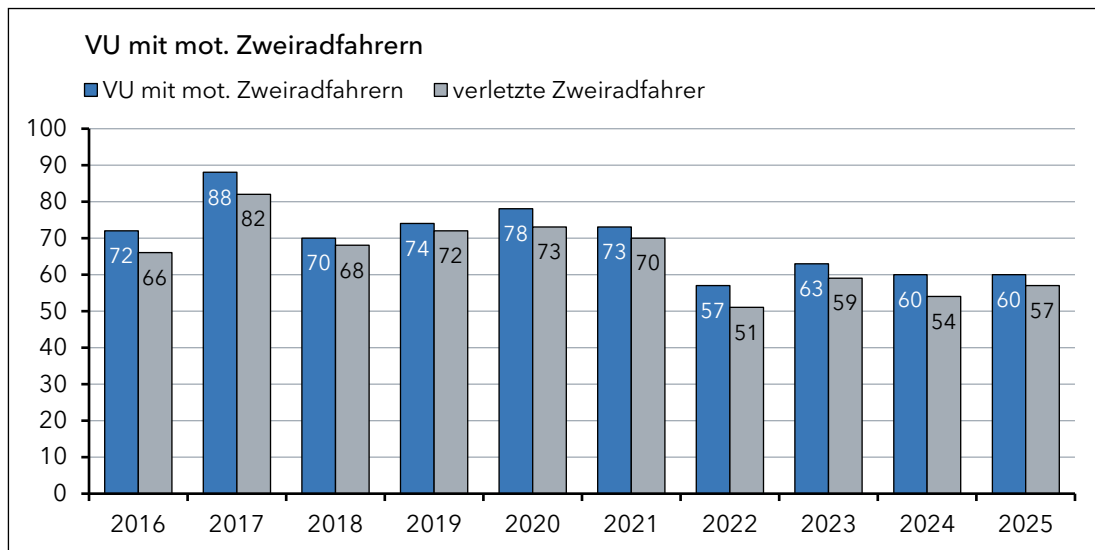
Unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge“ werden kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller und Segways, zusammengefasst. Im Jahr 2020 wurden diese erstmalig als Verkehrsart in der Unfallstatistik gesondert erfasst.

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

Lediglich 10 Verkehrsunfälle (Vorjahr: 14) mit Beteiligung dieser Verkehrsart wurden seitens der Polizei im Berichtszeitraum verzeichnet. Dabei wurden 8 Personen verletzt (Vorjahr: 13).

Die Ursachen ergeben bisher kein klares Bild. Auf eine genaue Darstellung wird daher verzichtet.

2.6 Motorisierte Zweiradfahrer



In dem Diagramm werden die Unfallzahlen der zurückliegenden zehn Jahre unter Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern und die dabei verletzten Zweiradfahrer dargestellt. Genau wie im Vorjahr wurden 60 Fälle festgestellt. Damit befindet sich das Unfallgeschehen in diesem Bereich weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Dabei wurden 57 Kradfahrer (Vorjahr: 54) verletzt und drei (Vorjahr: einer) getötet. Im Jahr 2017 waren es noch 88 Fälle, wobei 82 verletzte Kradfahrer zu beklagen waren.

Bei den beteiligten Zweiradfahrern lag der Schwerpunkt bei den Altersgruppen der 18 bis 25jährigen und bei den 65 bis 70jährigen.

Zweirad-Unfälle	2024	2025	%
VU gesamt	60	60	0
beteiligte Zweiräder mit amtl. Kennz.	48	53	+10,4
beteiligte Zweiräder mit Vers.-Kennz.	14	12	-14,3
getötete Zweiradfahrer	1	3	+200,0
verletzte Zweiradfahrer	54	57	+5,6
davon verletzte Mitfahrer	1	4	+300,0
allein verunglückte Zweiradfahrer	27	19	-29,6
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	37	32	-13,5

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

So waren an den 60 Unfällen 53 Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen und 12 mit Versicherungskennzeichen beteiligt. Dabei ist zu bedenken, dass an einem Verkehrsunfall mehrere motorisierte Zweiradfahrer beteiligt sein können.

Unter den 57 verletzten Zweiradfahrern befanden sich auch vier Mitfahrer (Sozius).

In ca. 32 Prozent (Vorjahr: 45 Prozent) der Fälle verunglückten die Zweiradfahrenden allein. In ca. 53 Prozent (Vorjahr: 62 Prozent) der Fälle wurden die Zweiradfahrer als Hauptverursacher erfasst.

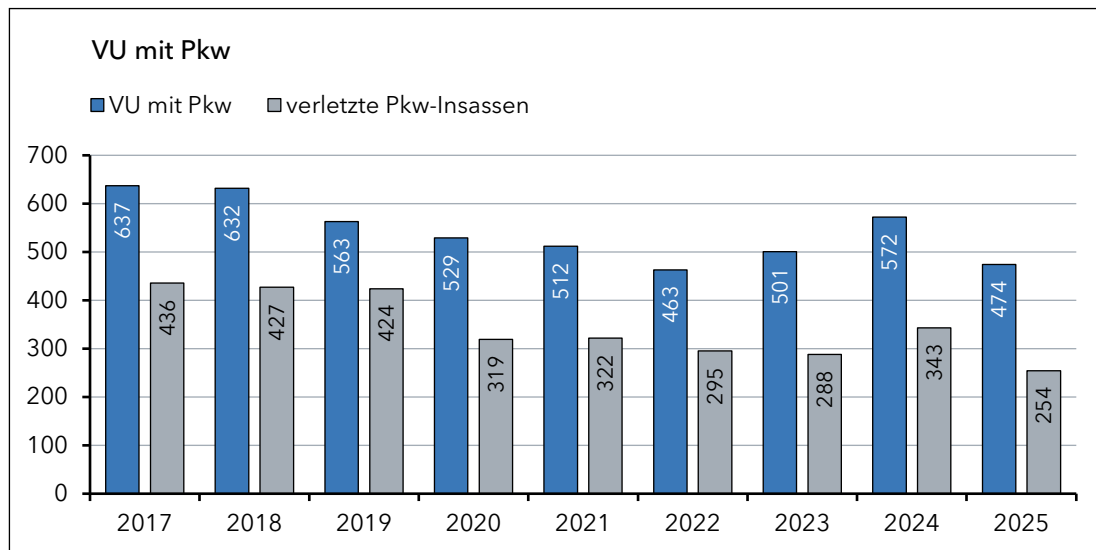
Hauptursachen der Zweiradfahrer	2024	2025
nicht angepasste Geschwindigkeit	11	15
Abstand	3	5
Alkohol-/Drogeneinfluss	2	3
Verstoß Rechtsfahrgebot	2	2
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	0	2

Die Tabelle zeigt die fünf häufigsten Hauptursachen der Zweiradfahrer im Vergleich zum Vorjahr. Regelmäßig stehen hier Geschwindigkeitsdelikte an erster Stelle, so auch im zurückliegenden Jahr.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2024	2025
Vorfahrtsmissachtung	10	11
Fehler beim Abbiegen	5	7
Fehler beim Überholen	0	4
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	3
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	3	1

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

2.7 Pkw



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Unfall- und Verletztenzahlen 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. Danach waren wieder ansteigende Fallzahlen zu beobachten. Im zurückliegenden Jahr war ein Rückgang um 17,1 Prozent auf 474 Fälle zu verzeichnen.

Die Anzahl der verletzten Pkw-Insassen betrug im Jahr 2017 noch 436. Hier war eine rückgängige Tendenz festzustellen, die im Jahr 2024 unterbrochen wurde. Für das vergangene Jahr ist nunmehr wieder ein Rückgang der Verletztenzahl von 25,9 Prozent auf 254 festzustellen.

Pkw-Unfälle	2024	2025	%
VU gesamt	572	474	-17,1
verletzte Pkw-Insassen	343	254	-25,9
davon verletzte Mitfahrer	86	69	-19,8
getötete Pkw-Insassen	3	2	-33,3
Pkw-Fahrern als Hauptverursacher	503	417	-17,1

Von den 253 verletzten Pkw-Insassen waren im zurückliegenden Jahr 69 Mitfahrer (Vorjahr: 86).
In 417 Fällen verursachten die Pkw-Fahrer den Unfall überwiegend selbst.

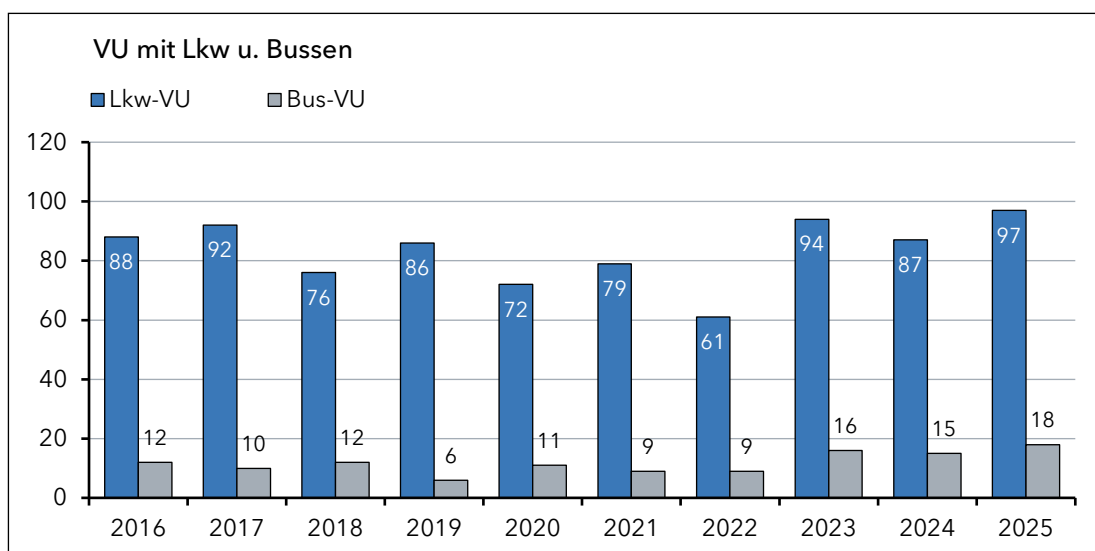
Hauptursachen der Pkw-Fahrer	2024	2025
Vorfahrtsmissachtung	131	94
Geschwindigkeit	80	71
Verstoß Rechtsfahrgebot	63	56
Fehler beim Abbiegen	48	51
Abstand	41	33

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

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2024	2025
Verstoß Rechtsfahrgebot	17	12
Vorfahrtsmissachtung	18	8
Fehler beim Ein- u. Anfahren	7	7
nicht angepasste Geschwindigkeit	7	6
Abstand	3	6

Die obige Tabelle zeigt die wichtigsten Hauptursachen der anderen Verkehrsarten gegenüber Pkw-Fahrenden. Die Ursache „Vorfahrtsmissachtungen“ (8 Fälle) ist etwas in den Hintergrund gerückt. Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot (8 Fälle) stehen nun an vorderster Stelle.

2.8 Lkw und Busse



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

Bei den Unfällen unter Lkw-Beteiligung ist die Fallzahl gegenüber dem Vorjahr deutlich um 11,5 Prozent auf 97 gestiegen.

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen stellt die Fallzahl von 18 (Vorjahr: 15) keine wesentliche Größe dar.

Lkw-Unfälle	2024	2025	%
gesamt	87	97	+11,5
Verletzte bei Lkw-Unfällen	32	51	+59,4
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	1	-
von Lkw-Fahrern verursachte VU	57	65	+14,0

Die Tabelle enthält Details zum Unfallgeschehen mit Lkw.

So wurden bei den 97 Verkehrsunfällen mit Lkw-Beteiligung 51 (Vorjahr: 32) Personen verletzt und eine getötet.

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

Hauptursachen der Lkw-Fahrer	2024	2025
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	21	16
Geschwindigkeit	7	8
Vorfahrtmissachtung	10	6
Ladungssicherung	5	5
Fehler beim Abbiegen	2	3

Die Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrenden haben sich gegenüber dem Vorjahr nur leicht verändert. Weiterhin stehen „Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot“ an erster Stelle.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2024	2025
Vorfahrtmissachtung	9	10
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	10	6
Fehler beim Überholen	4	5
Abstand	6	4
Alkohol-/Drogeneinfluss	3	2

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 zehn Fällen (Vorjahr: neun Fälle) die Verstöße gegen die Vorfahrtsregeln als hauptursächliches Fehlverhalten.

Aufgrund der kleinen Fallzahl wird auf eine detaillierte Auswertung der Ursachen bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen verzichtet.

Bei den 18 Verkehrsunfällen mit Bussen wurden insgesamt acht (Vorjahr: neun) Menschen verletzt, davon einer schwer. In 15 Fällen waren Linienbusse beteiligt.

3 Unfalluntersuchung

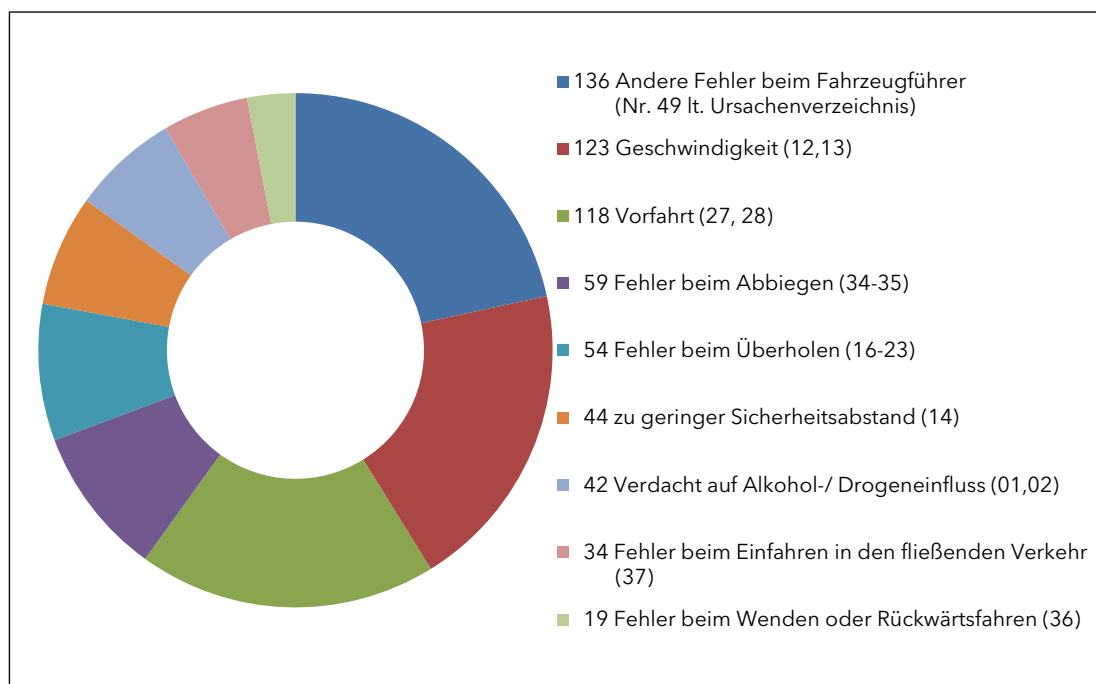
3.1 Unfallursachen

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

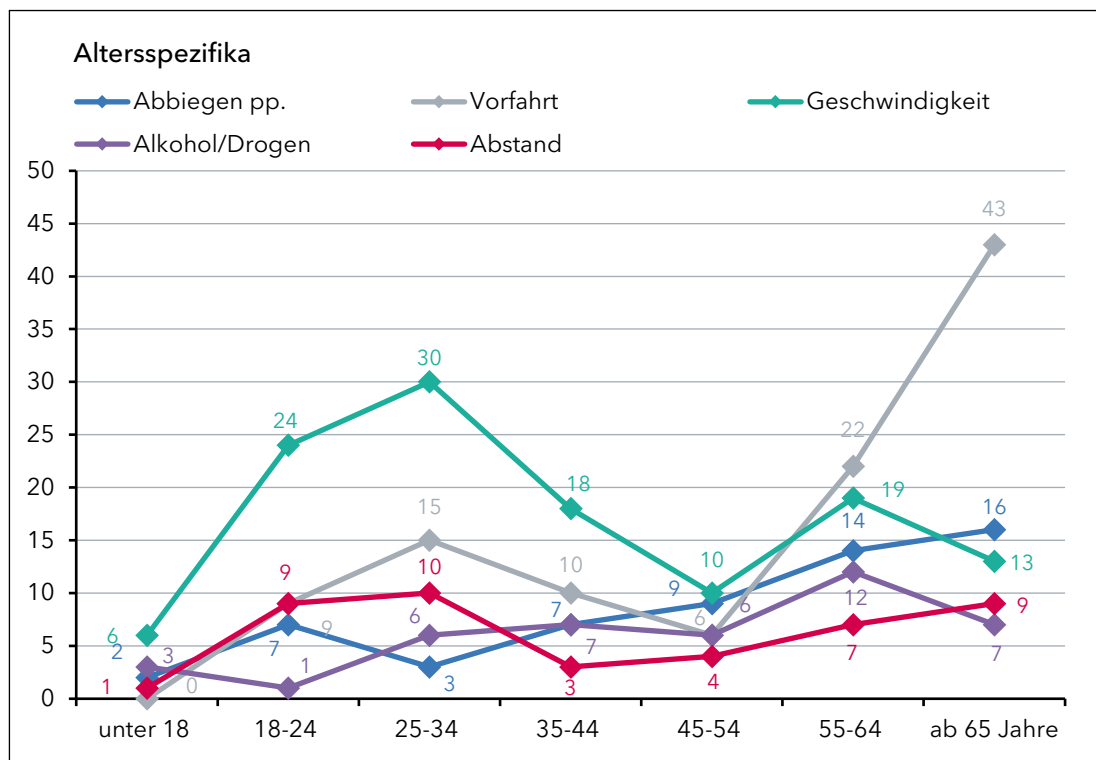
Die drei häufigsten Unfallursachen waren:

1. „andere Fehler beim Fahrzeugführer,
2. „Geschwindigkeitsverstöße“ und 3. „Vorfahrtverletzungen“

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



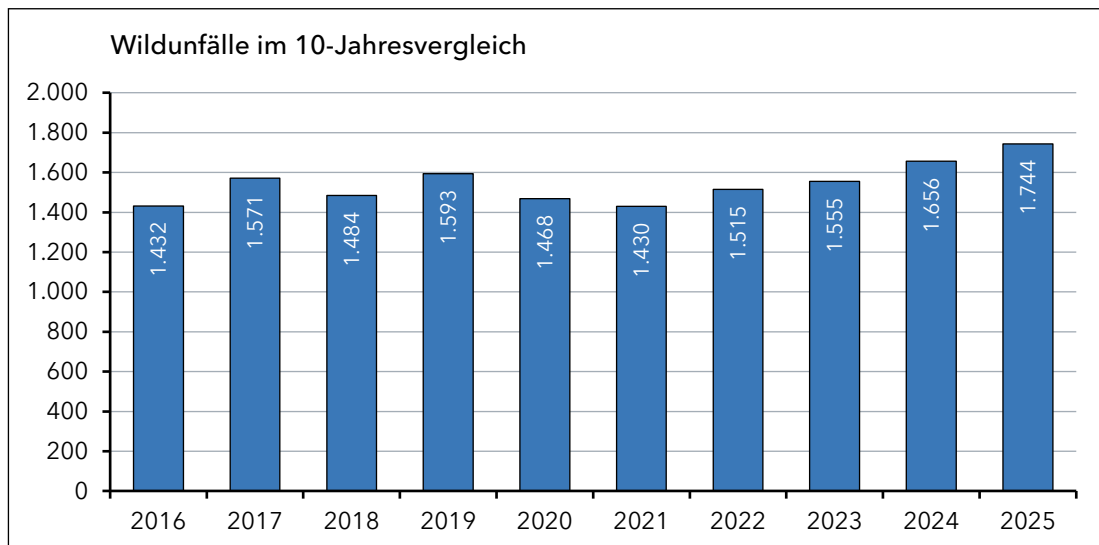
3.2 Altersspezifika



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 dem Ursachenkomplex „Geschwindigkeit“ gehen mit steigendem Lebensalter zurück. Im Gegensatz dazu steigen die Fallzahlen bei Verstößen gegen Vorfahrtregeln mit steigendem Lebensalter an.

3.3 Wildunfälle

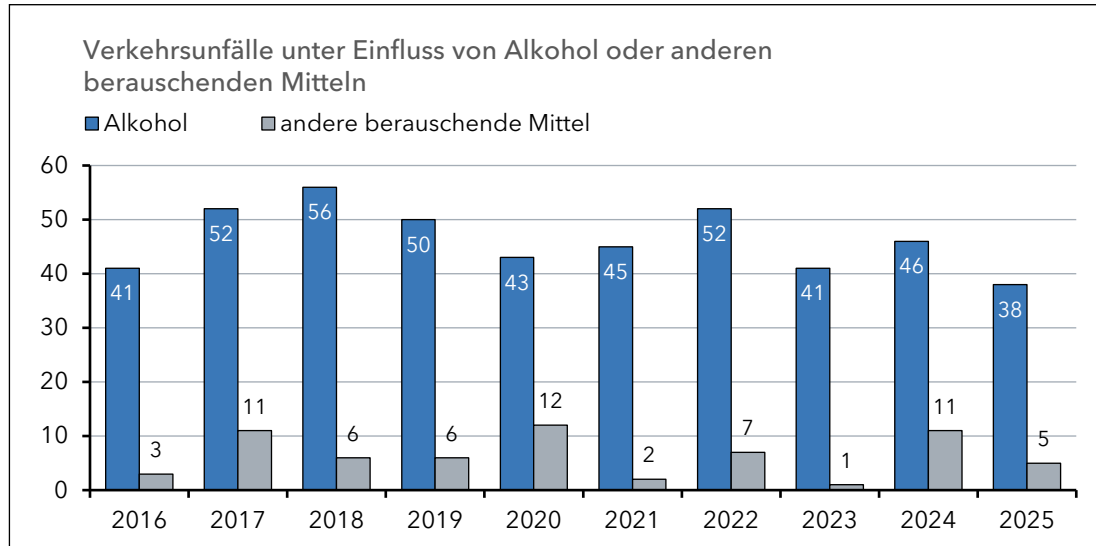


Die Zahl der von der Polizei registrierten Wildunfälle ist um 5,3 Prozent gestiegen und beträgt nunmehr 1.744. Somit sind 43,4 Prozent aller im Kreis Plön festgestellten Verkehrsunfälle auf Wildwechsel zurückzuführen. In lediglich 1,3 Prozent dieser Fälle hatten diese Unfälle Personenschäden zur Folge. Dabei wurden 25 (Vorjahr: 21) Personen verletzt. U.a. wurden zwei Pkw-Fahrer schwer verletzt, weil sie versuchten, dem Wild auf der Fahrbahn auszuweichen, und dabei mit einem Baum kollidierten.

Insgesamt ist zu konstatieren, dass die Unfallfolgen in diesem Bereich vergleichsweise gering sind.

4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Einfluss von Alkohol- und anderen berauschenden Mitteln



Das Diagramm zeigt die Entwicklung der festgestellten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss über die letzten zehn Jahre. Mit 38 Fällen wurde ein neuer historischer Tiefststand der Fallzahl erreicht.

Im zurückliegenden Jahr wurde dabei 22 Personen verletzt, davon zwei schwer.

In einem längeren Rückblick ist festzustellen, dass Unfälle unter Alkoholeinfluss im Kreis Plön überwiegend in der Zeit zwischen 16:00 und 02:00 Uhr stattfinden, und zwar besonders am Wochenende.

Die Unfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel wurden aufgrund der geringen Fallzahl nicht näher untersucht.

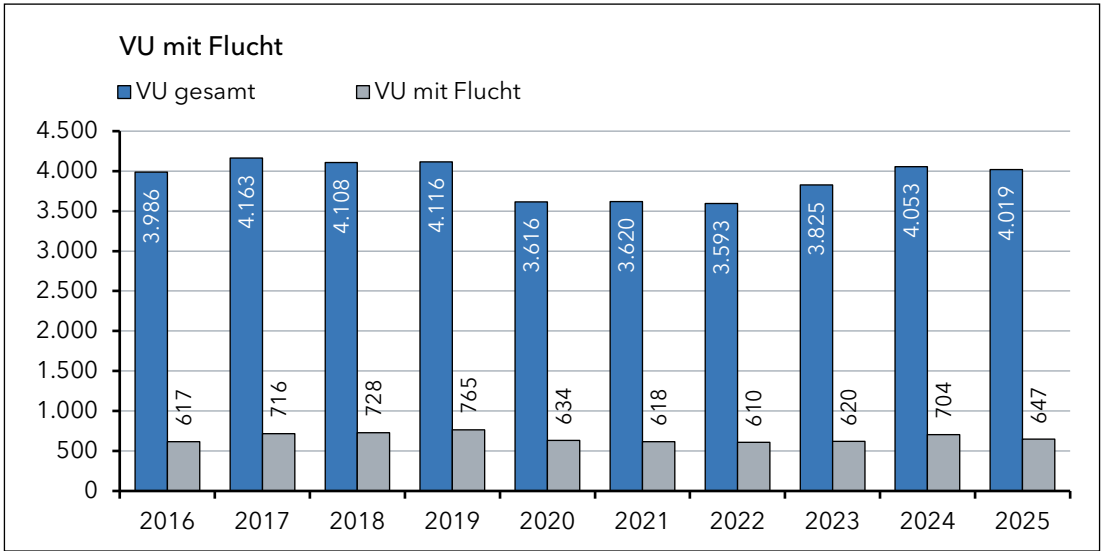
Verkehrsteilnehmer bei VU unter Alkoholeinfluss	2024	2025
gesamt	47	38
Pkw	25	24
Radfahrer	10	7
E.-Kleinstfahrzeuge	3	2
mot. Zweiräder	2	2
Lkw	6	1
Fußgänger	1	0
andere (z.B. Quad, Sonderfzg.)	0	2

Die Tabelle zeigt, bei welcher Verkehrsarten nach Verkehrsunfällen Alkoholeinfluss festgestellt wurde 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-Fahrenden in 24 Fällen (Vorjahr: 25 Fälle) am häufigsten Alkoholeinfluss festgestellt worden. Mit weitem Abstand folgen die Radfahrer mit sieben Fällen (Vorjahr: zehn Fälle).

Verkehrsteilnehmer bei VU unter Drogeneinfluss	2024	2025
gesamt	11	5
Pkw	7	3
mot. Zweiräder	0	1
Radfahrer	2	0
E.-Kleinstfahrzeuge	1	0
Lkw	1	0
andere (z.B. Quad, Sonderfzg.)	0	1

In dieser Tabelle wird die Beeinflussung der Verkehrsteilnehmer durch andere berauschende Mittel bei Verkehrsunfällen gesondert betrachtet. Im Wesentlichen geht es dabei um illegale Drogen, aber auch um Medikamenteneinfluss. Während sich im Jahr 2024 bei elf Verkehrsteilnehmer Anhaltspunkte für eine solche Beeinflussung ergaben, waren es im Jahr 2025 lediglich noch fünf solcher Fälle. Auch hier waren mit sieben Fällen meistens die Fahrer von Pkw betroffen.

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. In den vergangenen Jahren sank die Fallzahl stark um 8,1 Prozent auf 647.

Verkehrsunfälle mit Flucht	2024	2025	%
VU gesamt	4.053	4.019	-0,8
Unfallflucht gesamt	704	647	-8,1
Anteil am Unfallgeschehen	17,4%	16,1%	
Unfallflucht (qualifizierte VU)	112	90	-19,6
Unfallflucht (VU „S3“)	592	557	-5,9

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: 17,4 Prozent). Von den insgesamt 647 Fällen sind ca. 86 Prozent dem Bagatellbereich zuzuordnen.

5 Unfallhäufungsstellen/-linien

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

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

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

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

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

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

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

Unfallort	VU gesamt	VU gesamt Vorjahr	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp						
					1	2	3	4	5	6	7
1 Schwentinental, B 202 / Dütschfeldredder	9	8	0	3	3		5	2			
2 Schwentinental, Klausdorfer Straße / Zufahrt Bauhaus	4	1	0	0	2		1	3			
3 Kalübbe, B 430 / Abschnitt 278	3	3	2	0	1	1					2
4 Lütjenburg, B 202 / Königsberger Straße	3	1	0	0	3			3			
5 Bösdorf, B 76 / L 306	3	1	0	0	1			3			

Unfalltypen:

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

Nachdem das Unfallgeschehen in **Schwentinental** an dem **Knotenpunkt B 202 / Dütschfeldredder** (Lfd.-Nr. 1) mehrere Jahre in Folge unauffällig war, hatten sich die Schadensfälle im Jahr 2024 wieder gehäuft. Diese Häufung hat sich im Jahr 2025 ungebremsst fortgesetzt. Im Wesentlichen kollidiert der aus der Ortschaft Schwentinental kommende Verkehr, der nach links auf die B 76 in Richtung Kiel abbiegen möchte, mit dem entgegenkommenden Geradeausverkehr aus Richtung Selent.

Eine Lösung steht noch aus.

Außerdem war in **Schwentinental** erstmalig der **Klausdorfer Weg im Bereich der Einfahrt zum Baumarkt** auffällig (Lfd.-Nr. 2). Überwiegend handelt es sich um Vorfahrtsmissachtungen beim Ausfahren auf den Klausdorfer Weg, wobei Radfahrer und Fußgänger in Mitleidenschaft gezogen wurden.

Eine Lösung steht noch aus.

Auf der **B 430 in dem Bereich zwischen Kalübbe und Sonnenhof** (Lfd.-Nr. 3) kam es u.a. zu zwei Todesfällen. In beiden Fällen handelte es sich um Kradfahrer, die während eines Überholvorgangs von ebenfalls zum Überholen ausscherenden Fahrzeugführern abgedrängt wurden.

Als Sofortmaßnahme wurde die Einrichtung eines Überholverbotes beschlossen.

In Lütjenburg ist der Knotenpunkt **B 202 / Königsberger Straße** (Lfd.-Nr. 4) seit vielen Jahren auffällig. Problematisch ist in erster Linie der nachrangige Verkehr, der aus der Königsberger Straße nach links in Richtung Oldenburg abbiegt und dabei mit dem Verkehr aus Richtung Oldenburg kollidiert.

Die Unfallkommission hat nunmehr beschlossen, hier eine Ampelanlage zu installieren. Mit der Fertigstellung ist allerdings nicht vor 2027 zu rechnen. Daher wurde als Sofortmaßnahme eine Verkürzung des Fahrstreifens für Rechtsabbieger aus Richtung Oldenburg beschlossen. Diese Maßnahme soll die Sichtbeziehung zwischen den Verkehrsteilnehmern verbessern.

Die Einmündung **B 76 / L 306 in der Gemeinde Bösdorf** (Lfd.-Nr. 5) ist erstmalig auffällig. Hier kam es zu Unfällen zwischen dem von der L 306 auf die B 76 einbiegenden Verkehr mit dem Verkehr auf der B 76.

Maßnahmen stehen noch aus.

6 Verkehrsüberwachung

6.1 Geschwindigkeitsverstöße

Auch im vergangenen Jahr führte das Polizeibezirksrevier Kiel Geschwindigkeitsmessungen 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.

Bei insgesamt 98 Messeinsätzen wurden **35.803** (Vorjahr: 41.147) Fahrzeugführer eingemessen. Davon waren **4.012** (Vorjahr: 3.832) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von ca. **11,2** (Vorjahr: 9,3) Prozent. Dabei mussten **20** Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 36).

Die höchste Überschreitung erreichte ein Fahrzeugführer, der auf der B 502 im Bereich Schönberg bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h mit 157 km/h gemessen wurde.

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

6.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkoholdelikte ohne VU	2024	2025	%
gesamt	111	47	-57,7
§ 24a StVG	3	4	+33,3
§§ 316 u. 315c StGB	108	43	-60,2

In dieser 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 2025 **47** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Trunkenheitsfahrten festgestellt, was einer Abnahme von 57,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. In der Mehrzahl der Fälle (43) handelte es sich um Straftaten nach § 315c oder § 316 StGB.

Drogendelikte ohne VU	2024	2025	%
gesamt	19	8	-57,9
§ 24a StVG	4	5	+25,0
§§ 316 u. 315c StGB	15	3	-80,0

In der Tabelle sind die Fahrten unter Einfluss anderer berauschender Mittel aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Dazu zählen grundsätzlich alle Mittel, die die intellektuellen und motorischen Fähigkeiten und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen.

Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2025 **acht** straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Fahrten unter Drogeneinfluss festgestellt (Vorjahr: 19 Fälle).

6.3 Sonstige Verkehrsverstöße

Neben der allgemeinen Verkehrsüberwachung im Rahmen des täglichen Dienstes beteiligte sich die Polizeidirektion Kiel auch im zurückliegenden Jahr an den europaweiten, gemeinsamen Road-Pol-Kontrollaktionen. Die Organisation RoadPol ist ein Netzwerk der europäischen Verkehrspolizeien und unterliegt deutschem Vereinsrecht. Vorsitz und Geschäftsführung liegen bei dem Land Rheinland-Pfalz.

Themen der gemeinsamen Kontrollaktionen waren:

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

7 Fazit

Das Jahr 2025 hat in vielen Bereichen erfreuliche Entwicklungen gebracht.

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.

Negativ hervorzuheben ist die Entwicklung im Radverkehr. 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.

April 2026