

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden



# Verkehrssicherheitsbericht Landeshauptstadt Kiel **2019**





Verkehrssicherheitsbericht  
Landeshauptstadt Kiel  
**2019**

## **Inhalt**

### **Vorwort - 5**

### **Wesentliche Feststellungen - 6**

- 1 Verkehrsunfallgeschehen - 7**
  - 1.1 Verkehrsunfälle/Kfz-Bestand - 8
  - 1.2 Getötete Personen/Art der Verkehrsbeteiligung - 9
  - 1.3 Verletzte Personen - 10
  
- 2 Verkehrsarten / Risikogruppen - 11**
  - 2.1 Kinder - 12
  - 2.2 Senioren - 14
  - 2.3 Fußgänger - 16
  - 2.4 Radfahrer - 17
  - 2.5 Motorisierte Zweiradfahrer- 20
  - 2.6 Lkw und Busse - 22
  
- 3 Unfalluntersuchung - 25**
  - 3.1 Unfallursachen - 26
  - 3.2 Altersspezifika - 27
  
- 4 Alkohol und Drogen im Straßenverkehr - 29**
  - 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 30
  - 4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 31
  - 4.3 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 31
  
- 5 Unfalhhäufungsstellen - 33**
  
- 6 Verkehrsüberwachung - 35**
  - 6.1 Geschwindigkeitsverstöße - 36
  - 6.2 Sonstige Verkehrsverstöße - 36

# Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2019 für die Landeshauptstadt Kiel vor.

Grundlage dieser statistischen Auswertungen ist das polizeilich bekannt gewordene Unfallgeschehen.

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

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

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

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

*Kiel, im April 2020*

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

*Jürgen Funk  
Leiter der Polizeidirektion Kiel*

# Wesentliche Feststellungen

- **Insgesamt mehr Verkehrsunfälle - zeitgleich weniger Verunglückte**

Der mehrjährige Trend ansteigender Unfallzahlen bei gleichzeitig sinkender Anzahl der Verletzten hat sich abermals fortgesetzt.

- **Radfahrer weiterhin stärker gefährdet**

Anders als im allgemeinen Unfallgeschehen ist bei den Radfahrern die Anzahl der Verunglückten abermals gestiegen. Insbesondere bei der Gruppe der Pedelec-Fahrer steigen die Fallzahlen weiterhin stark an.

- **Kinder besonders als Radfahrer gefährdet**

Anders als in vielen vorangegangenen Jahren verunglückten die meisten Kinder nicht mehr als Mitfahrer in Pkw, sondern als Radfahrer. Hier liegt der Schwerpunkt klar bei der Altersgruppe der 10-14jährigen.

- **Mehr geahndete Verkehrsdelikte**

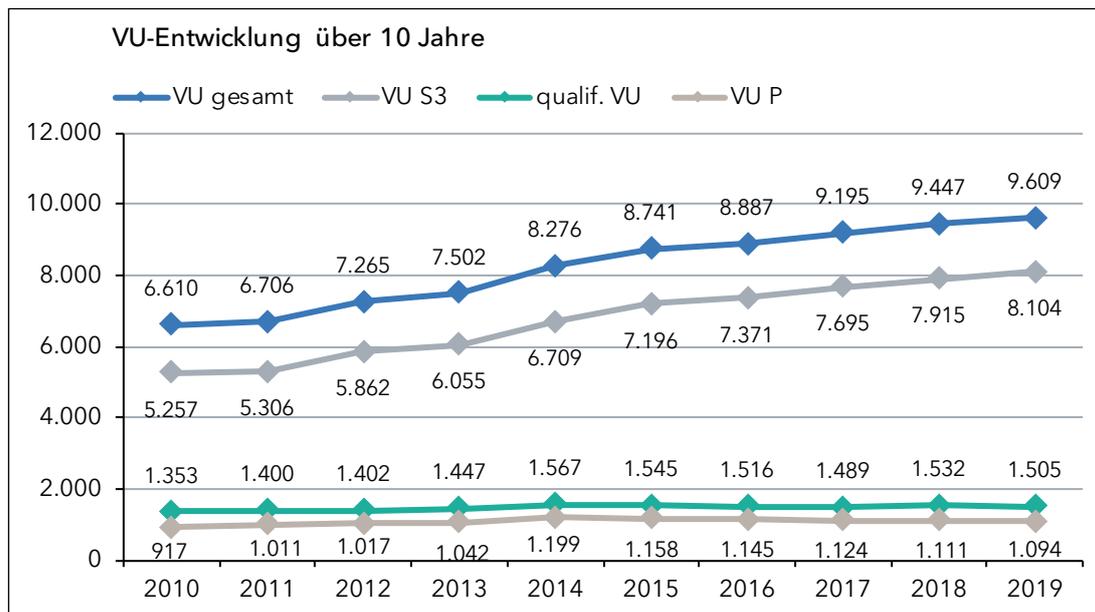
Die Verkehrsüberwachung brachte eine deutliche Steigerung der Fallzahlen. Lediglich im Bereich der Fahrzeugtechnik ging die Anzahl der festgestellten Verstöße zurück.



Verkehrsunfallgeschehen

**1**

## 1.1 Verkehrsunfälle/Kfz-Bestand



Die Zahl der insgesamt von der Polizei registrierten Verkehrsunfälle hat im Jahre 2019 gegenüber dem Vorjahr nochmals zugenommen und einen neuen Höchststand erreicht.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist hingegen seit einigen Jahren rückläufig. Dieser Trend hat sich auch im Jahr 2019 fortgesetzt.

Mehr als 84 Prozent aller Verkehrsunfälle waren der fachlichen Kategorie S3 zuzuordnen. Es handelt sich dabei um Bagatellunfälle ohne Personenschaden, denen keine Straftat und auch keine bedeutende Ordnungswidrigkeit zugrunde liegen. In diesen Fällen erfolgt keine polizeiliche Unfallaufnahme, so dass nähere Einzelheiten zu den Ursachen und zu den Beteiligten nicht bekannt sind.

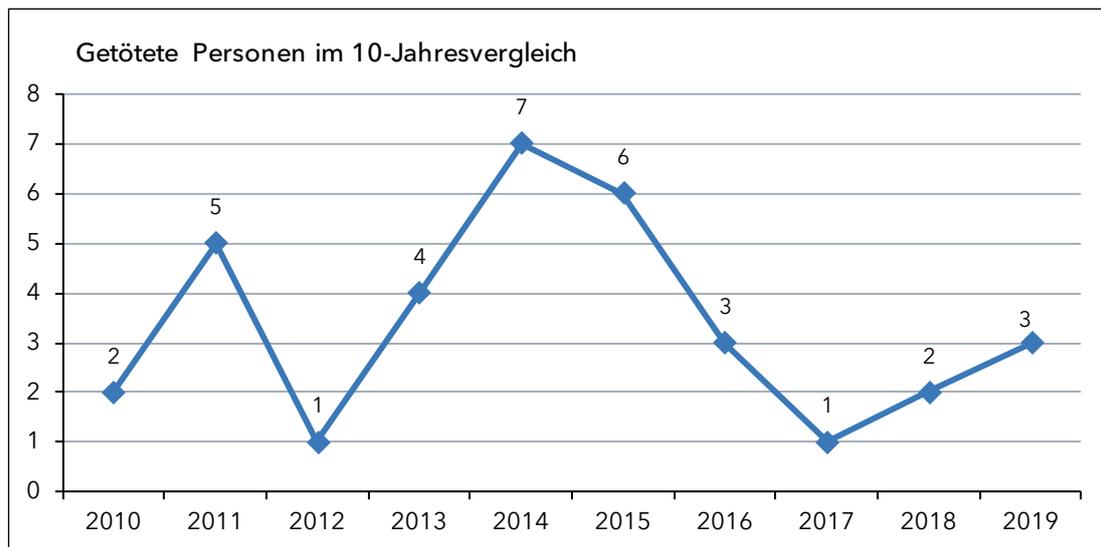
Verkehrsunfälle	2019	2018	%
gesamt	9.609	9.451	1,7
auswertbare VU gesamt	1.505	1.532	-1,8
mit Personenschaden (P)	1.094	1.111	-1,5
mit Straftaten (S1)	83	86	-3,5
mit bedeutend. OwiK (S2)	328	335	-2,1
sonstige (S3)	8.104	7.919	2,3
Anteil VU "S3" am Unfallgeschehen	84,3%	83,8%	0,7

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)

Kfz-Bestand/Einwohner am 01.01.2019	2019	2018	%
Kfz mit amtl. Kennzeichen	128.350	127.006	1,1
davon Krafträder	8.190	8.193	0,0
Einwohner	248.792	249.190	-0,2

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

## 1.2 Getötete Personen/Art der Verkehrsbeteiligung



Im Jahr 2019 waren bedauerlicherweise drei Verkehrstote (2018: zwei Tote) zu beklagen:

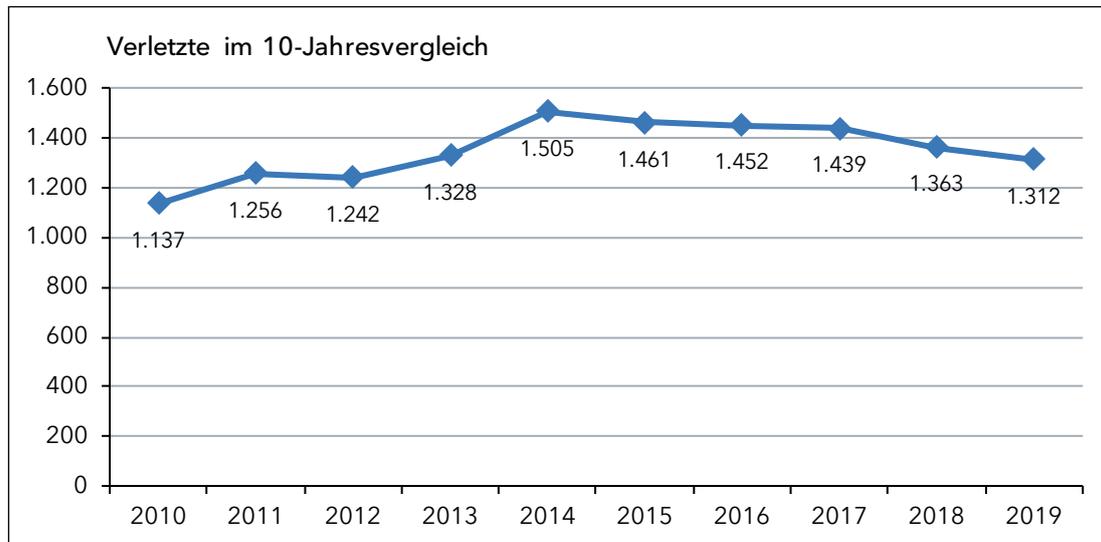
Am 14.05.2019 befuhr ein Pkw-Fahrer vom Ostring kommend die Auffahrt zum Theodor-Heuss-Ring in Richtung Norden und wollte dort den Fahrstreifen wechseln. Dabei kam es zu einer Kollision mit einem Lkw. Der 88jährige schwedische Staatsangehörige verstarb zwei Wochen später im Krankenhaus an den Unfallfolgen.

Am 12.10.2019 befuhr ein 61jähriger Pkw-Fahrer die B 404 in Richtung Kiel und geriet aus ungeklärter Ursache nach links auf die Auffahrt von der L 318 auf die B 404. Dabei kollidierte er mit mehreren entgegenkommenden Fahrzeugen und verstarb noch an der Unfallstelle.

Am 10.12.2019 befuhr ein 76jähriger Pkw-Fahrer die B 503 in Richtung Kiel und fuhr dabei auf eine langsam fahrende Baumaschine auf. Der Pkw-Fahrer verstarb 11 Tage später im Krankenhaus an den Unfallfolgen.

getötete Personen	2019	2018
gesamt	3	2
Pkw-Fahrer	3	0
mot. Zweirad	0	1
Fußgänger	0	1

### 1.3 Verletzte Personen



Die Gesamtzahl der Verletzten hat 2019 zum fünften Mal in Folge etwas abgenommen. Anders verhält es sich bei den Radfahrern. Hier war wieder ein Anstieg der Verletztenzahlen zu verzeichnen. Ca. 38 Prozent aller im Kieler Stadtgebiet verletzten Verkehrsteilnehmer waren Radfahrer.

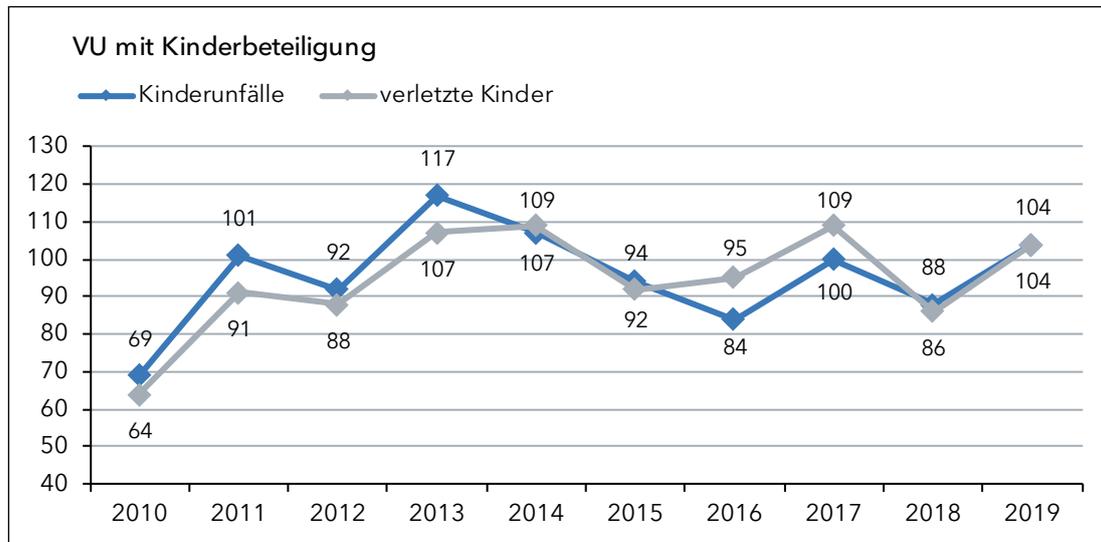
verletzte Personen im Straßenverkehr	2019	2018	%
gesamt	1.312	1.363	-3,7
Radfahrer	504	474	6,3
Fußgänger	114	112	1,8
Zweiradfahrer (mot.)	99	107	-7,5



Verkehrsarten / Risikogruppe

2

## 2.1 Kinder



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (unter 15 Jahren) ist deutlich angestiegen, befindet sich jedoch noch immer innerhalb der langjährigen Schwankungsbreite. Dementsprechend wurden auch mehr Kinder verletzt.

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).

### Kinderunfälle (unter 15 Jahre)

	2019	2018	%
gesamt	104	88	18,2
verletzte Kinder	104	86	20,9
mit aktiver Kinderbeteiligung	70	49	42,9
Alleinunfälle	8	9	-11,1

### Hauptursachen der Kinder

	2019	2018
von Kindern verursachte VU	21	24
andere Fehler des Fzg.-Führers	5	12
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	4	4
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	1
technische Mängel	2	1
Geschwindigkeit	2	0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	1	3
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	1	1
Vorfahrtmissachtung	1	0
Fehler beim Abbiegen	1	0
Fehler beim Überholen	1	0
Nichtbeachtung des Vorranges entgegenkommender Fzg.	1	0
Fehler beim Wenden o. Rückwärtsfahren	0	1
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	0	1

**Mitursachen der Kinder**

	2019	2018
von Kindern mitverursachte VU	19	9
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	8	3
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	5	1
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	4	1
Vorfahrtsmissachtung	1	0
Rotlichtmissachtung	1	0
Nichtbenutzen des Gehweges	0	2
nicht angepasste Geschwindigkeit	0	1
Vorfahrtsmissachtung	0	1

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

	2019	2018
von Erwachsenen verursachte VU	49	25
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	14	11
Fehler beim Abbiegen	14	5
Geschwindigkeit	10	3
Abstand	8	0
Vorfahrtsmissachtung	7	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	6	4
Rotlichtmissachtung	6	0
Alkohol-/Drogeneinfluss	4	1
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	2
Fehler beim Ein- u. Aussteigen oder Be- u. Entladen	0	

Bei aktiver Verkehrsbeteiligung als Radfahrer oder Fußgänger haben Kinder in 21 (Vorjahr: 24) Fällen den Unfall überwiegend selbst verursacht.

In 49 (Vorjahr: 25) dieser Fälle wurde der Unfall überwiegend von Erwachsenen verursacht.

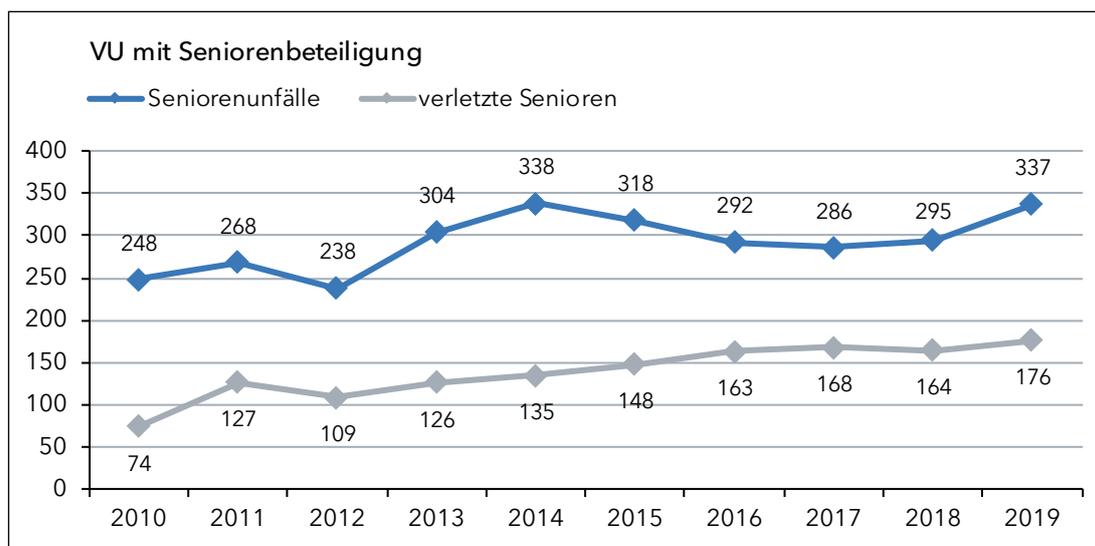
**Verletzte Kinder - Art der Unfallbeteiligung**

verletzte Kinder	2019	2018	%
<b>verletzte Kinder</b>	<b>104</b>	<b>86</b>	<b>20,9</b>
<b>Fußgänger gesamt</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>43,8</b>
unter 6 Jahre	4	6	-33,3
6-10 Jahre	5	5	0,0
10-14 Jahre	14	5	180,0
<b>Radfahrer gesamt</b>	<b>47</b>	<b>33</b>	<b>42,4</b>
unter 6 Jahre	6	3	100,0
6-10 Jahre	3	5	-40,0
10-14 Jahre	38	25	52,0
<b>Mitfahrer gesamt</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>-8,1</b>
unter 6 Jahre	10	18	-44,4
6-10 Jahre	10	11	-9,1
10-14 Jahre	14	8	75,0

Anders als in vielen vorangegangenen Jahren sind die meisten Kinder nicht als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen, sondern als Radfahrer verunglückt. Mit Abstand am meisten betroffen ist die Altersgruppe von 10 bis 14 Jahren mit 38 Verletzten (Vorjahr: 25).

Hier sind einerseits die Eltern gefordert, darauf zu achten, dass die Kinder nur im Rahmen ihrer Fähigkeiten und mit vorschriftsmäßiger Ausrüstung als Radfahrer am Verkehr teilnehmen. Andererseits hat sich **jeder Fahrzeugführer gegenüber Kindern so zu verhalten, dass eine Gefährdung dieser „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist - § 3 (2 a) StVO.**

## 2.2 Senioren



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. Zu den Senioren zählen alle Personen ab dem 65. Lebensjahr.

Die Unfälle mit aktiver Seniorenbeteiligung sind abermals um 14,2 Prozent angestiegen. Damit ist der zweithöchste Stand der zurückliegenden zehn Jahre zu verzeichnen. Bei der Anzahl der verunglückten Senioren ist gar ein neuer Höchststand festzustellen.

Die überwiegende Verursachung erfolgte zu 74,5 Prozent (Vorjahr: 67,5) von den Senioren selbst. Dabei waren sie zumeist als Pkw-Fahrer unterwegs und missachteten in der Hauptsache die Vorfahrt oder machten Fehler beim Abbiegen.

### Senioren-VU (65+)

	2019	2018	%
gesamt - mit aktiver und passiver Bet.	373	337	10,7
mit aktiver Seniorenbeteiligung	337	295	14,2
getötete Senioren	2	1	100,0
verletzte Senioren	176	163	8,0
von Senioren verursachte VU	251	199	26,1

**VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher**

	2019	2018	%
Pkw	203	169	20,1
Fahrrad	33	22	50,0
Fußgänger	5	4	25,0
mot. Zweirad	5	0	-
Lkw	2	4	-50,0
Wohnmobil	2	0	-
Bus	1	0	-

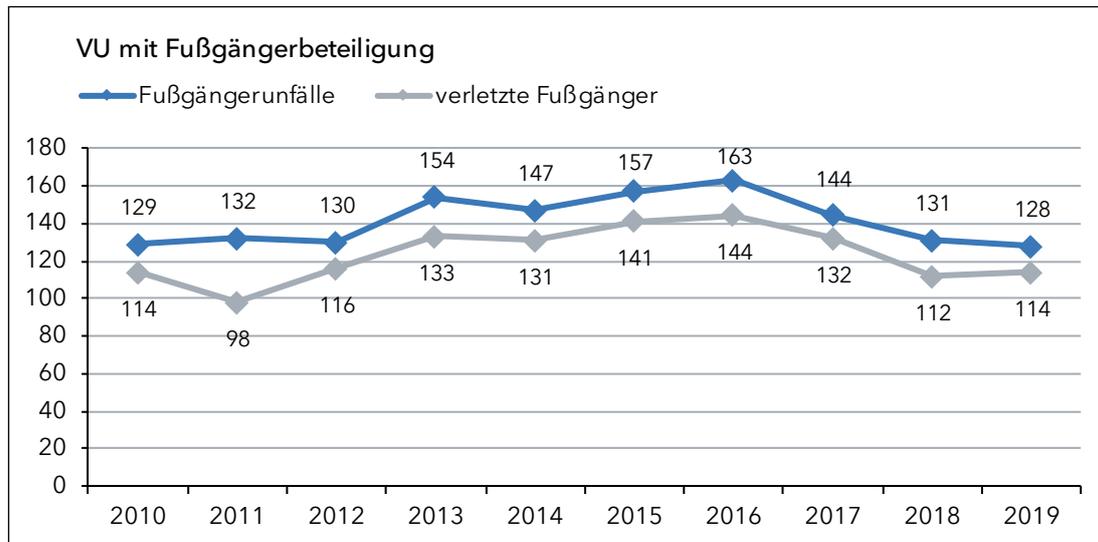
**VU-Beteilig., Senioren als Nichtverursacher**

	2019	2018	%
Pkw	102	105	-2,9
Fahrrad	30	27	11,1
Fußgänger	16	23	-30,4
mot. Zweirad	8	2	300,0
Lkw	0	1	-100,0

**Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren**

	2019	2018
Fehler beim Abbiegen	50	32
Vorfahrtmissachtung	46	50
Abstand	22	19
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	19	12
Geschwindigkeit	18	4
Rotlichtmissachtung	15	15
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verk.	11	12
körperliche oder geistige Mängel	11	11
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	9	7
Alkohol- u. Drogeneinfluss	8	7
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	7	5
falsches Fahrbahnnutzung	7	4
Fehler beim Überholen	7	3
falsches Verhalten ggü. Fußgängern	6	14
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn	5	3

## 2.3 Fußgänger



### Fußgänger-Unfälle

	2019	2018	%
VU gesamt	128	131	-2,3
verletzte Fußgänger	114	112	1,8
getötete Fußgänger	0	1	-
von Fußgängern verursachte VU	36	36	0,0

Die Zahl der Fußgängerunfälle ist seit einigen Jahren rückläufig und befindet sich nunmehr auf dem niedrigsten Stand der letzten zehn Jahre. Die Fußgänger haben die Unfälle lediglich zu 28,1 (Vorjahr: 27,5) Prozent überwiegend selbst verursacht.

### Hauptursachen der Fußgänger

	2019	2018
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fzg.-Verkehr zu achten	17	14
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	8	10
Rotlichtmissachtung	3	4
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen, LSA oder FGÜ bei dichtem Verkehr	3	2
Nichtbenutzung des Gehweges	2	4
sonstiges falsches Verhalten	2	0
Spielen auf oder neben der Fahrbahn	1	0
Alkoholeinfluss	0	1

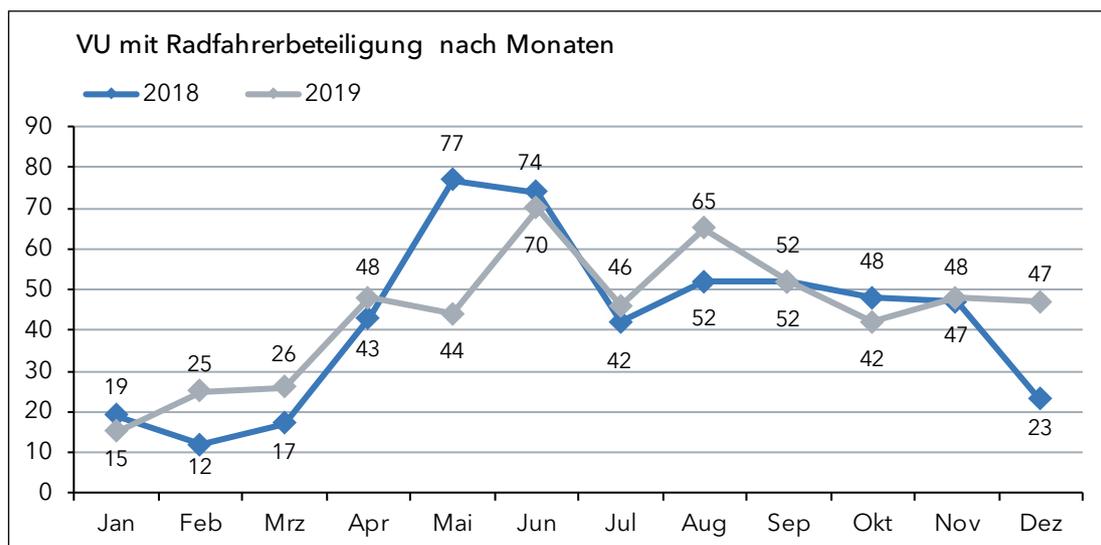
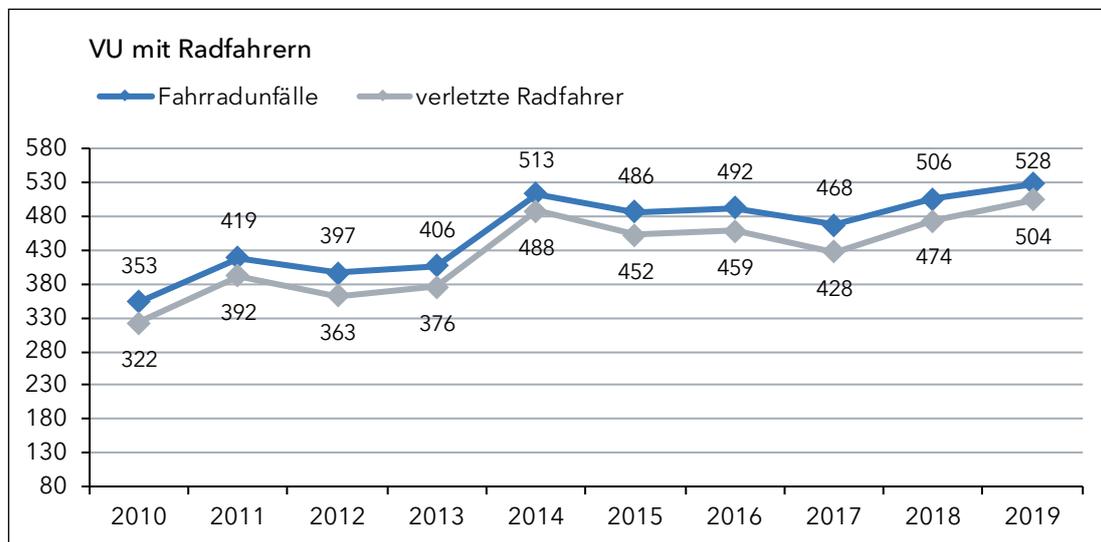
Auf Seiten der Fußgänger werden die Schadensfälle in erster Linie durch unachtsames Überschreiten der Fahrbahn verursacht.

Auf Seiten der Fahrzeugführer hingegen überwiegt - ähnlich wie bei Unfällen mit Radfahrern - die fehlende Sorgfalt beim Abbiegen.

Hauptursachen der Fzg-Führer

	2019	2018
Falsches Verhalten ggü Fußgängern beim Abbiegen	36	29
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an sonstigen Stellen	31	32
Geschwindigkeit	10	7
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	8	15
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	8	11
Alkohol-/ Drogeneinfluss	7	6
Falsches Verhalten ggü Fußgängern an Fußgängerfurten	6	14
Rotlichtmissachtung	4	5
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	4	4

2.4 Radfahrer



Lt. aktueller Untersuchungen werden in Kiel 22 Prozent aller innerörtlichen Fahrten mit dem Fahrrad zurückgelegt. (Quelle: LH Kiel aus 2018; sog. Modal Split / Verkehrsmittelwahl)

Die Zahl der Fahrradunfälle ist um 4,3 Prozent angestiegen und befindet sich nunmehr auf dem höchsten Niveau der letzten zehn Jahre.

In diese Zahlen fließen auch die Unfälle unter Beteiligung sog. Pedelecs (Tretunterstützen bis 25 km/h) mit ein. Insbesondere hier ist in den letzten Jahren ein starker Anstieg der Fallzahlen (plus 89,5 Prozent) zu beobachten. Allein im zurückliegenden Jahr verdoppelten sich die Fallzahlen nahezu.

Auffällig ist, dass die meisten beteiligten Pedelec-Nutzer über 45 Jahre alt waren.

### Fahrrad-Unfälle

	2019	2018	%
VU gesamt	528	506	4,3
verletzte Radfahrer	504	474	6,3
von Radfahrern verursachte VU bei Konflikten mit anderen Vt.	75	94	-20,2
VU-Radfahrer allein beteiligt	114	111	2,7
VU-Radfahrer-Radfahrer	47	45	4,4
VU - Radfahrer-Fußgänger	34	44	-22,7
VU mit Pedelec	72	38	89,5

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

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

### Hauptursachen der Radfahrer

	2019	2018
nicht angepasste Geschwindigkeit	34	21
Alkohol-/ und Drogeneinfluss	28	48
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	26	38
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	15	13
Rotlichtmissachtung	15	12
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	13	12
falsches Verhalten ggü. Fußg.	12	11
Vorfahrtmissachtung	10	13
Fehler beim Überholen	10	12
technische Mängel	8	10
Fehler beim Abbiegen	6	9
Abstand	6	7
körperliche oder geistige Mängel	4	2
Nichtbeachtung des Vorranges entgegenkommender Fzg.	3	1
Fehler beim Fahrstreifenwechsel bzw. beim Nebeneinanderfahren	0	2

Bei der Betrachtung der wesentlichen Unfallursachen auf Seiten der Radfahrer gibt es keine Überraschungen. Regelmäßig sind hier Geschwindigkeitsverstöße und Alkohol- oder Drogenbeeinflussung festzustellen. Auch die falsche Fahrbahnbenutzung oder die verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile spielt hier eine große Rolle. Darunter fällt 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.

**Mitursachen der Radfahrer**

	2019	2018
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	40	42
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	8	3
nicht angepasste Geschw.	5	3
Rotlichtmissachtung	4	1
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	3	4
Nichtbeachtung der Beleuchtungsvorschriften	3	4
Vorfahrtsmissachtung	3	1
Nutzung der Fahrbahn entgegen vorgeschriebener Fahrtrtg.	2	6
Fehler beim Überholen	2	0
technische Mängel	1	4
Fehler beim Abbiegen	1	2
Alkohol-/ und Drogeneinfluss	1	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.

**Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer**

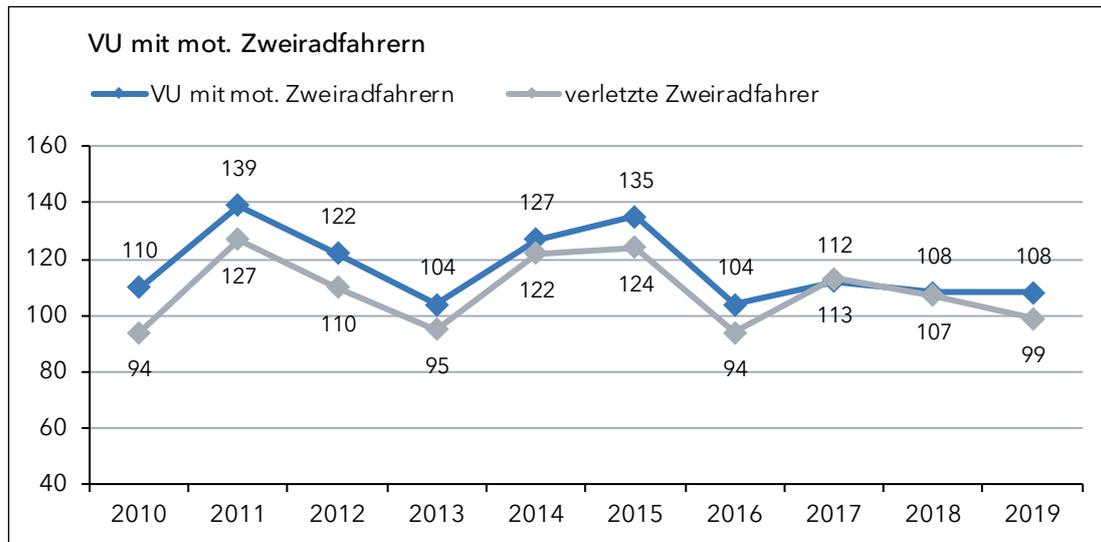
	2019	2018
Fehler beim Abbiegen nach rechts	104	69
Fehler beim Abbiegen nach links	44	35
Vorfahrtsmissachtung	41	48
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	30	42
Falsches Verhalten der Fußgänger	15	17
Fehler beim Ein- u. Aussteigen	10	14
Rotlichtmissachtung	10	6
Fehler beim Überholen	8	6
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	8	5
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	4
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	5	1
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	4	1
Abstand	1	2
Alkohol- und Drogeneinfluss	0	1

Auf Seiten der anderen Verkehrsteilnehmer ist die fehlende Sorgfalt beim Abbiegen sehr auffällig. Hier kommt es zu einer Vielzahl von Konflikten zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugführern und parallel fahrenden Radfahrern. Mehr als jeder vierte Verkehrsunfall mit Radfahrerbeteiligung geschah im Jahr 2019 auf dieser Weise.

Die Polizeidirektion Kiel wird auch in diesem Jahr wieder durch Aufklärung und Kontrollen versuchen, die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen.

Als Basis für die Zusammenarbeit zur Förderung des Fahrradverkehrs dient das von der Landeshauptstadt Kiel eingerichtete und sehr aktive Fahrradforum, in dem neben anderen Institutionen auch die Polizei ständig vertreten ist.

## 2.5 Motorisierte Zweiradfahrer



Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiradfahrer ist exakt gleichgeblieben und befindet sich in der langfristigen Betrachtung auf dem zweitniedrigsten Niveau seit 2010. Ihr Anteil an den gesamten qualifizierten Verkehrsunfällen beträgt 7,2 Prozent. Darunter befanden sich auch sechs Verkehrsunfälle mit Beteiligung von E-Bike-Fahrern (bis 45 km/h). Im Vorjahr waren solche Fälle nicht zu verzeichnen.

Zu tödlichen Folgen kam es im Bereich der motorisierten Zweiradfahrer glücklicherweise nicht. In ca. 24 Prozent der Fälle verunglückten Zweiradfahrer ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers. In der Hälfte (Vorjahr: 47 Prozent) der Fälle wurden Fahrer motorisierter Zweiräder als Hauptverursacher festgestellt.

### Zweirad-Unfälle

	2019	2018	%
VU gesamt	108	108	0,0
Zweiräder mit amtl. Kennz.	46	55	-16,4
Zweiräder mit Vers.-Kennz.	80	62	29,0
getötete Zweiradfahrer	0	1	-100,0
verletzte Zweiradfahrer	99	107	-7,5
davon verletzte Mitfahrer	8	7	14,3
allein verunglückte Zweiradfahrer	26	22	18,2
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	54	51	5,9

### Hauptursachen der Zweiradfahrer

	2019	2018
Geschwindigkeit	16	13
Alkohol-/ Drogeneinfluss	10	5
Fehler beim Abbiegen	4	0
Rotlichtmissachtung	3	2
Vorfahrtmissachtung	3	1
falsche Fahrbahnbenutzung	3	1
Fehler beim Ein- und Anfahren	3	0

	2019	2018
technische Mängel	3	0
Abstand	2	21
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2	0
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	1
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	0	1

Stets sind Geschwindigkeitsverstöße als eine der Hauptursachen auf Seiten der motorisierten Zweiradfahrer festzustellen, so auch im Jahr 2019. Die Unterschreitung des Sicherheitsabstandes, im Vorjahr noch eine der Hauptursachen, war im vergangenen Jahr nahezu ohne Bedeutung. Zehn Kraftfahrer standen unter Alkohol- bzw. Drogeneinfluss.

#### Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2019	2018
Vorfahrtmissachtung	19	11
Fehler beim Abbiegen	12	15
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	11	7
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	8	10
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	6	3
Abstand	2	6
Fehler beim Überholen	2	4
technische Mängel	2	1
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	0
körperl. oder geistige Mängel	1	0
Rotlichtmissachtung	0	2
Alkohol- und Drogeneinfluss	0	1

Bei der Betrachtung des Fehlverhaltens der übrigen Verkehrsteilnehmer fällt auf, dass diese häufig die Vorfahrt bzw. den Vorrang der motorisierten Zweiradfahrer missachten.

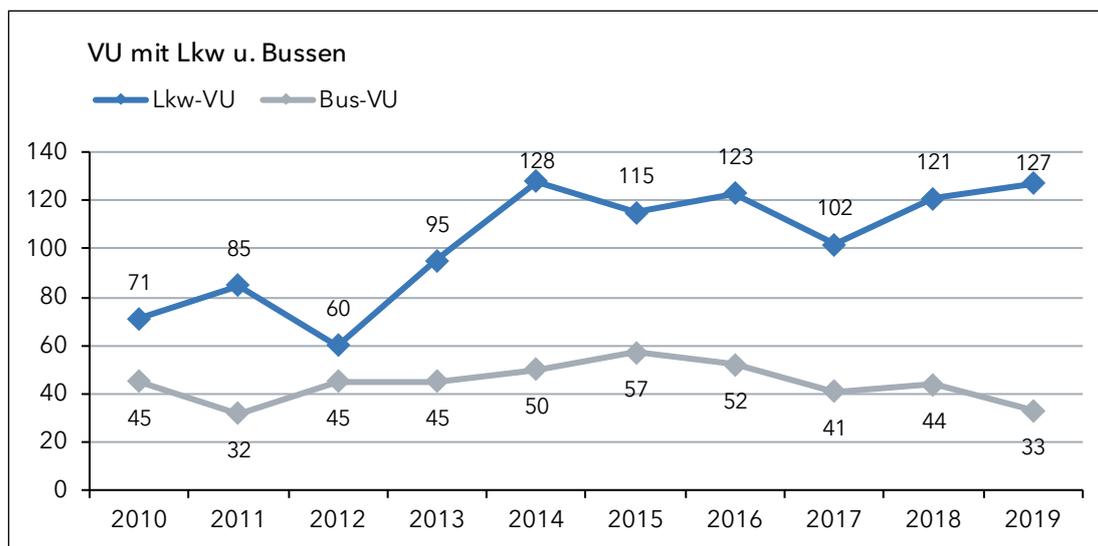
#### Unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Alter

	2019	2018
15 bis unter 18	8	18
18 bis unter 25	23	15
25 bis unter 35	18	17
35 bis unter 45	15	23
45 bis unter 55	23	15
55 bis unter 65	23	27
65 bis unter 70	7	0
70 bis unter 75	5	1
75 bis unter 80	1	1
80 und älter	0	0

Anders als oft vermutet wird, sind nicht nur junge Verkehrsteilnehmer als motorisierte Zweiradfahrer an Verkehrsunfällen beteiligt. Vielmehr macht die Altersgruppe der 45-65jährigen hier auch einen großen Anteil aus.

Um weiterhin die Normenakzeptanz der Zweiradfahrer zu erhöhen, führen die Verkehrsüberwachungskräfte der Polizeidirektion Kiel Geschwindigkeits-/Anhaltekontrollen bei Motorrädern durch, um einerseits die Identität des Fahrers beweissicher festzustellen und andererseits ein aufklärendes Gespräch über festgestellte Verstöße zu führen.

## 2.6 Lkw und Busse



### Lkw-Unfälle

	2019	2018	%
gesamt	127	121	5,0
Verletzte bei Lkw-Unfällen	90	91	-1,1
Getötete bei Lkw-Unfällen	1	2	-50,0
von Lkw-Fahrern verursachte VU	100	97	3,1

Die Zahl der Lkw-Unfälle ist weiter angestiegen und befindet sich auf dem zweithöchsten Stand der letzten zehn Jahre.

Als Lkw werden alle Fahrzeuge erfasst, die als Lkw zugelassen sind.

Nach ersten polizeilichen Feststellungen haben ca. 79 (2018: ca. 80) Prozent der Lkw-Fahrer die Unfälle, an denen sie beteiligt waren, überwiegend selbst verursacht.

### Hauptursachen der Lkw-Fahrer

	2019	2018
Vorfahrtmissachtung	20	17
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	16	14
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	15	12
Abstand	15	10
Fehler beim Abbiegen	14	12
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	4	0
unzureichend gesicherte Ladung	3	6
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	3	4
falsche Verhalten ggü. Fußgängern	3	1
Rotlichtmissachtung	2	5

	2019	2018
nicht angepasste Geschwindigkeit	2	4
technische Mängel	2	2
Alkohol- / Drogeneinfluss	1	8
Fehler beim Überholen	0	5
körperliche oder geistige Mängel	0	1

Die Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrer sind vielfältig. Es überwog die Ursache „Vorfahrtmissachtung“ gefolgt von „Fehlern beim Fahrstreifenwechsel“. Beide Formen des Fehlverhaltens waren auch im Vorjahr vorrangig festzustellen.

#### Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2019	2018
Geschwindigkeit	7	1
Abstand	6	6
Vorfahrtmissachtung	5	6
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	3	4
Alkohol- / Drogeneinfluss	3	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	3	1
Fehler beim Überholen	2	2
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	2	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsf.	2	0
Rotlichtmissachtung	1	3
Fehler beim Abbiegen	0	4
falsches Verhalten der Fußgänger	0	1

#### Bus-Unfälle

	2019	2018	%
gesamt	33	44	-25,0
Verletzte bei Busunfällen	38	58	-34,5
von Busfahrern verursachte VU	12	18	-33,3

Die Zahl der Busunfälle ist gegenüber dem Vorjahr deutlich gesunken. Bei den beteiligten Fahrzeugen handelte es sich nahezu ausschließlich um Linienbusse.

Wie auch im vorangegangenen Jahr wurden diese Verkehrsunfälle in der Mehrzahl nicht von den Busfahrern selbst verursacht.

#### Hauptursachen der Busfahrer

	2019	2018
falsches Verhalten ggü. Fußg.	3	2
Abstand	2	6
Fehler beim Überholen	2	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	2
Fehler beim Abbiegen	1	1
Rotlichtmissachtung	1	1
Vorfahrtmissachtung	1	0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1

## 2 | VERKEHRSARTEN | RISIKOGRUPPE

	2019	2018
nicht angepasste Geschw.	0	1
unzureichend gesicherte Ladung	0	1

### Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer

	2019	2018
Vorfahrtsmissachtung	8	5
Fehler beim Abbiegen	5	4
Falsches Verhalten der Fußgänger	3	4
Rotlichtmissachtung	2	4
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	2	3
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	1	2
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	0	3
starkes Bremsen ohne zwingenden Grund	0	1



Unfalluntersuchung

3

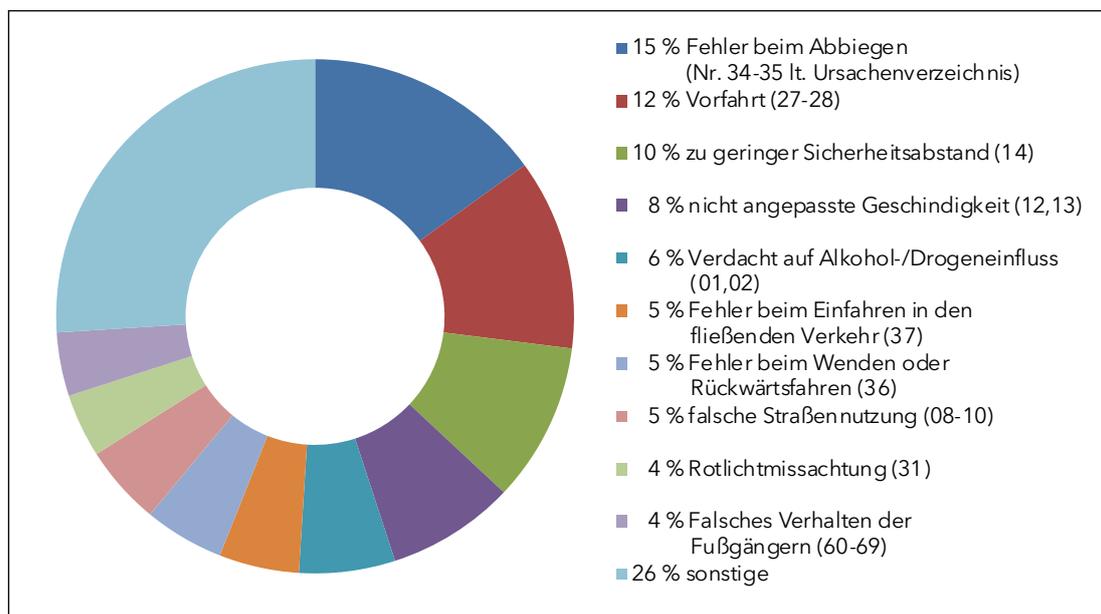
### 3.1 Unfallursachen

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

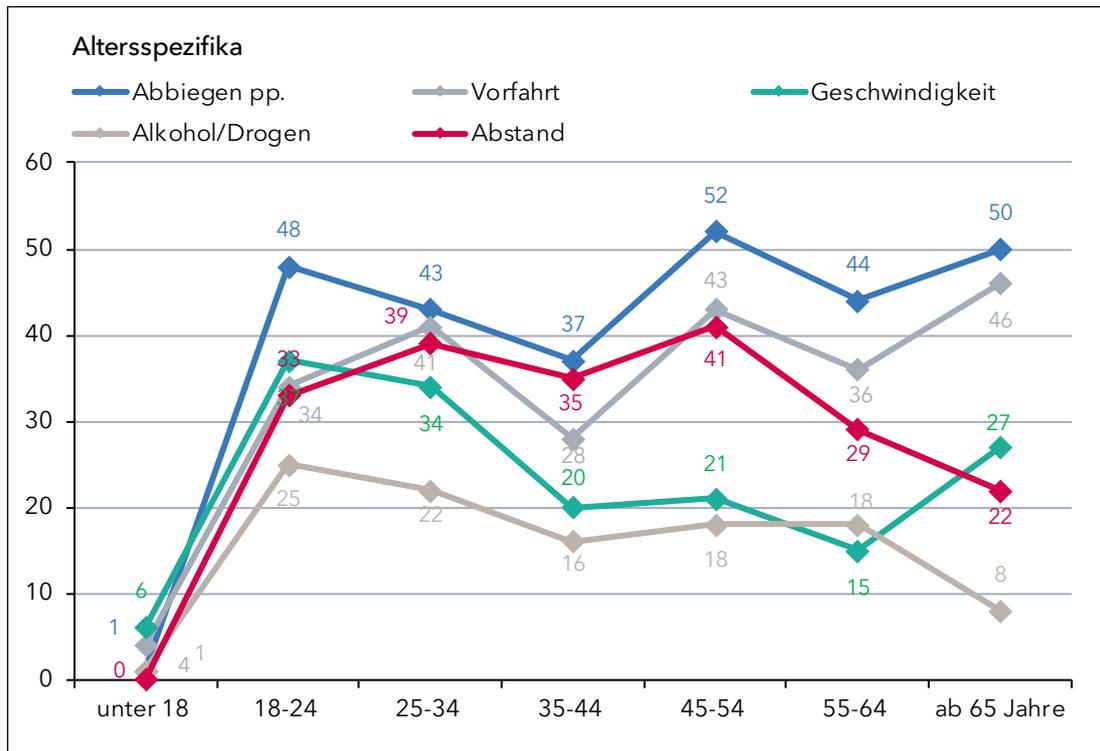
Die drei häufigsten Unfallursachen waren: 1. „Fehler beim Abbiegen“, 2. „Vorfahrtverletzung“ und 3. „zu geringer Sicherheitsabstand“ gefolgt von der „nicht angepassten Geschwindigkeit“ an Position 4.

#### Hauptunfallursachen

	2019	2018
Fehler beim Abbiegen (Nr. 34-35 lt. Ursachenverzeichnis)	290	229
Vorfahrt (27-28)	240	270
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	203	247
Andere Fehler beim Fahrzeugführer	202	202
nicht angepasste Geschwindigkeit (12,13)	159	143
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	108	145
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	100	107
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	96	91
falsche Straßennutzung (08-10)	91	104
Rotlichtmissachtung (31)	85	83
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	68	78
Falsches Verhalten der Fußgängern (60-69)	58	58
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	51	40
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	50	51
Fehler beim Überholen (16-23)	49	48
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03-04)	32	21
technische Mängel (50-55)	18	23
Ein-/ Aussteigen u. Be-/ Entladen (45)	12	14
Ladung (47-48)	11	16
sonstige	27	28



## 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.

Alkohol- und Drogeneinfluss trat bei den 18-24jährigen am häufigsten auf. Mit zunehmenden Lebensalter der Verkehrsteilnehmer waren hier geringer Fallzahlen festzustellen. Vorfahrtverletzungen traten hingegen bei den lebensälteren Verkehrsteilnehmern häufiger auf.

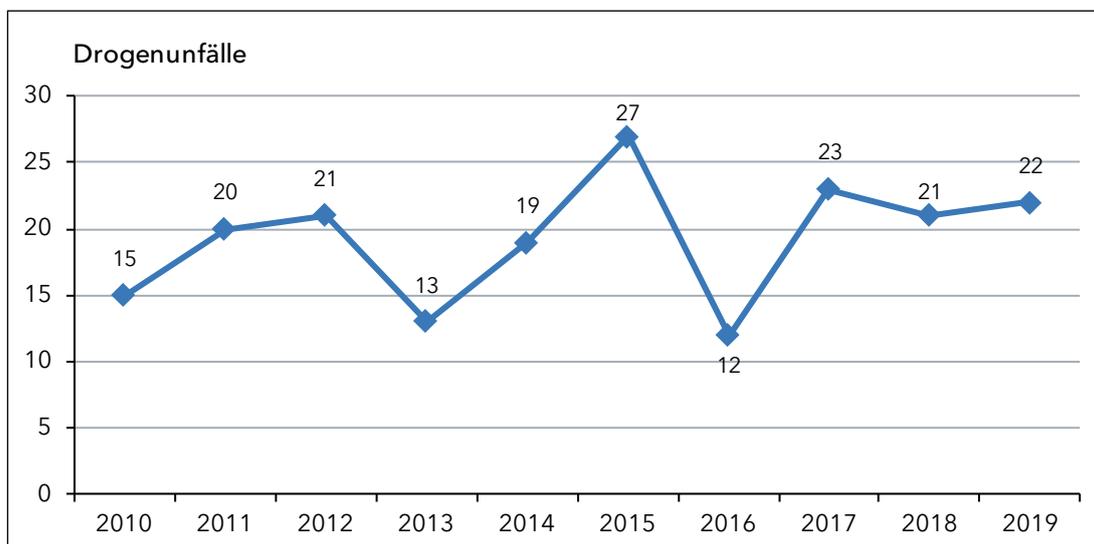
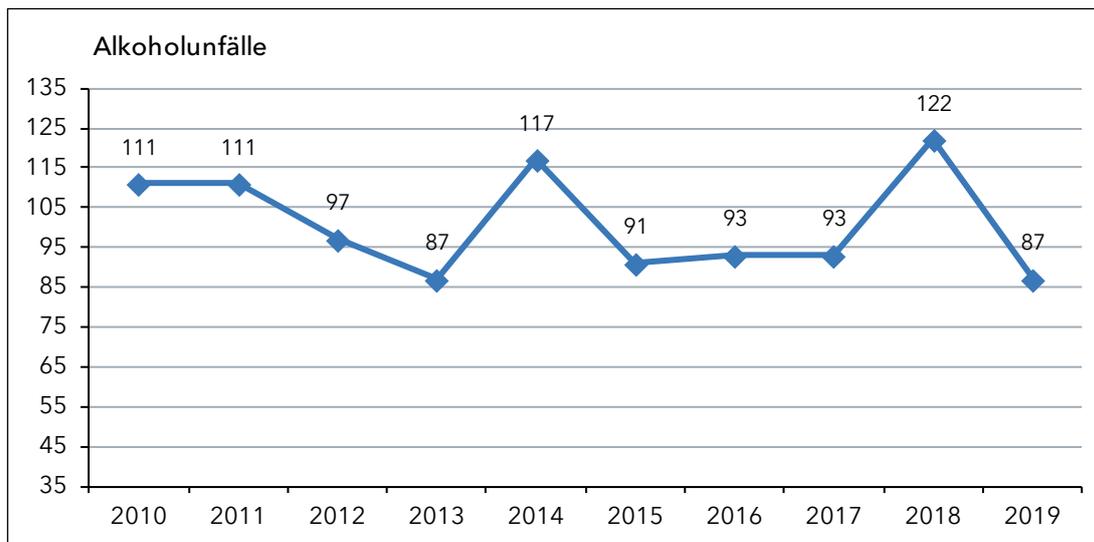




Straftaten im Straßenverkehr

4

### 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Nach sehr hohen Fallzahlen im Jahr 2018 ist wieder ein starker Rückgang festzustellen, so dass nunmehr der geringste Stand der letzten zehn Jahre erreicht ist. Insbesondere bei den Radfahrern ist die festgestellte Alkoholbeeinflussung bei Verkehrsunfällen wieder deutlich zurückgegangen. Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogenbeeinflussung ergaben sich keine gravierenden Veränderungen.

#### Verkehrsteilnehmer unter Alkoholeinfluss

	2019	2018	%
gesamt	87	124	-29,8
Pkw	54	61	-11,5
Radfahrer	25	44	-43,2
mot. Zweiräder	6	5	20,0
Lkw	1	11	-90,9
Wohnmobil	1	0	-
Fußgänger	0	3	-100,0

**Verkehrsteilnehmer unter Drogeneinfluss**

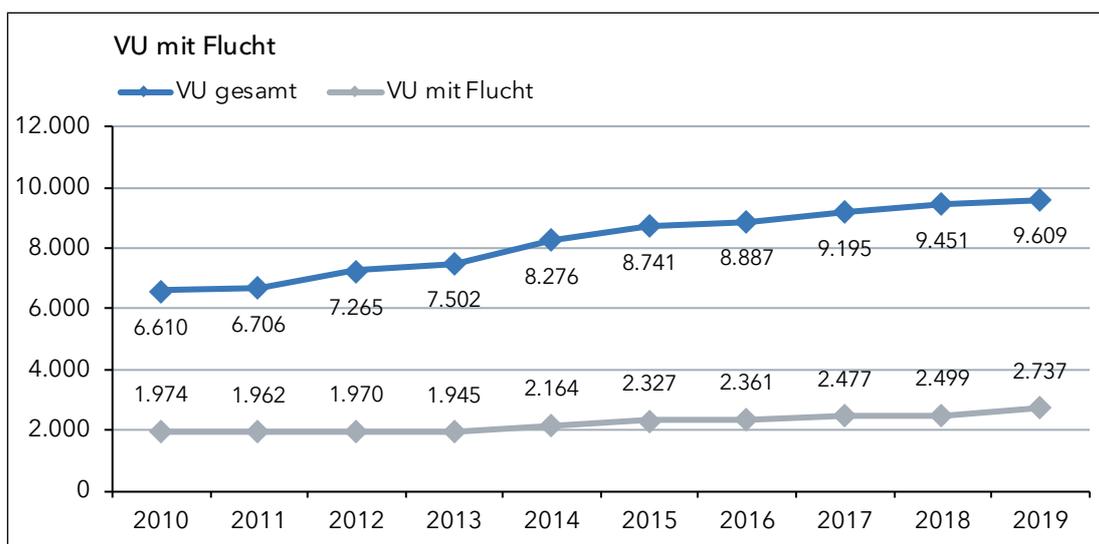
	2019	2018	%
gesamt	22	21	4,8
Pkw	12	14	-14,3
Radfahrer	4	7	-42,9
mot. Zweiräder	4	0	-
Lkw	1	0	-
Wohnmobil	1	0	-

**4.2 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss****Alkohol- u. Drogendelikte ohne VU**

	2019	2018	%
gesamt	259	239	8,4
§ 24a StVG	83	86	-3,5
§§ 316 u. 315c StGB	176	153	15,0

In der Tabelle sind die Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Diese Fälle stellen mehrheitlich eine Straftat nach § 316 StGB dar.

Die Überwachung dieser Delikte ist und bleibt ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit.

**4.3 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort**

Der Anteil der Unfallfluchten an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle hat gegenüber dem Vorjahr etwas zugenommen. In 28,5 (Vorjahr: 26,4) Prozent aller Unfälle haben sich die Unfallverursacher unerlaubt vom Unfallort entfernt, ohne sich um die Schadensregulierung zu kümmern (Straftat nach § 142 StGB). Die Aufklärungsquote betrug 48,0 (Vorjahr: 48,3) Prozent, so dass weiterhin immer noch fast jede zweite Straftat aufgeklärt werden konnte.

#### 4 | STRAFTATEN IM STRASSENVERKEHR

##### Verkehrsunfälle mit Flucht

	2019	2018	%
Verkehrsunfälle gesamt	9.609	9.451	1,7
Unfallflucht gesamt	2.737	2.499	9,5
Anteil am Unfallgeschehen	28,5%	26,4%	
Unfallflucht (qualifizierte VU)	167	155	7,7
Unfallflucht (VU "S3")	2.570	2.344	9,6
Aufklärungsquote	48,0%	48,3%	



Unfallhäufungsstellen

5

## 5 | UNFALLHÄUFUNGSSTELLEN

Nachstehend sind die Orte aufgeführt, an denen sich drei oder mehr Unfälle gleichen Typs ereignet haben (Auszug). Diese so genannten „Unfallhäufungsstellen“ werden in der „Unfallkommission“ gemeinsam mit der Verkehrsaufsicht und dem Tiefbauamt untersucht und ggf. „entschärft“, um weitere Verkehrsunfälle zu verhindern.

Für die Auswertung werden nur die so genannten qualifizierten Unfälle (P, S 1 und S 2) untersucht.

In der nachfolgenden Tabelle sind die „Top 8“ der Kieler Unfallhäufungsstellen aufgeführt:

Unfallort	VU gesamt	Vorjahr	Schwer verletzt	Leicht verletzt	Unfalltyp							
					1	2	3	4	5	6	7	
B 76, Theodor-Heuss-Ring / Überflieger	17	13	1	8	1	1	10				5	
LSA 49 BAB / Westring / Schützenwall	14	6	4	16	1	5	4				3	1
LSA 66 Waldwiesenkreuz	11	6	0	8		4	7					
LSA 35 Eckernförder Straße / Gutenbergstraße	9	6	0	10		3	2	1			3	
LSA 10 Andreas-Gayk-Straße / Stresemannplatz / Sophienblatt / Ziegelteich	8	8	1	4		5	1				1	1
LSA 37 Westring / Gutenbergstraße	8	6	0	6		8						
LSA 509 Ostring / Schönkirchener Straße	7	12	0	1		4	2				1	
LSA 32 Exerzierplatz / Ziegelteich / Schülperbaum	7	5	1	10		7						

### Unfalltypen:

- 1 - Fahrrunfall
- 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 Jahr 2019 führte der Geschwindigkeitsmesstrupp des Polizeibezirksrevier Kiel Messungen insbesondere an Unfallhäufungsstellen, vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durch.

Von 27.587 überprüften Fahrzeugführern waren 3.940 zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von 14,3 (Vorjahr: 11,8) Prozent. Dabei mussten 9 Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 12).

Zweifelhafter „Rekordhalter“ war ein Pkw-Fahrer, der in der Richthofenstraße in der dortigen 30 km/h-Zone eine vorwerfbare Geschwindigkeit von 73 km/h erreichte.

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

## 6.2 Sonstige Verkehrsverstöße

Im zurückliegenden Jahr konnte die Anzahl der geahndeten Verkehrsverstöße nahezu durchgehend gesteigert werden. Insbesondere wurde auch bei den Schwerpunktthemen „verbotene Handynutzung“ und „Sicherung von Personen“ eine Steigerung der Fallzahlen erreicht.

Vielfältige Studien weisen nach, dass die Unfallgefahr durch Ablenkung bei der verbotswidrigen Handynutzung um ein Vielfaches ansteigt. Unter dem Motto **„Runter vom Gas - Finger vom Handy“** wird, verbunden mit entsprechenden Kontrollen, ein landesweiter Schwerpunkt gesetzt.

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

### Sonstige Überwachungsergebnisse (ohne Unfälle)

	2019	2018	%
Vorfahrt / Abbiegen	35	18	94,4
Überholen	32	20	60,0
Sicherheitsabstand	7	6	16,7
Rotlicht	500	419	19,3
Sicherung von Personen	729	692	5,3
Telefon / Handy	725	703	3,1
Parken / Halten	5.955	5.158	15,5
Fahrzeugtechnik	654	684	-4,4
Ladung	36	24	50,0
Kennzeichen / Zulassung	2	1	100,0
sonstige	884	796	11,1

Die Polizeidirektion Kiel beteiligte sich auch im zurückliegenden Jahr an den europaweiten, gemeinsamen RoadPol-Kontrollaktionen. Die Organisation RoadPol ist ein Netzwerk der europäischen Verkehrspolizeien und unterliegt deutschem Vereinsrecht. Vorsitz und Geschäftsführung liegen bei dem Land Rheinland-Pfalz.

Themen der gemeinsamen Kontrollaktionen waren:

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

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

**Herausgeber**

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

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

**Verantwortlich:** PHK Jens Hamann

**Redaktion:** POK Sven Clausen

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

**Fotos:** Landespolizei Schleswig-Holstein

**Die Landespolizei im Internet**

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

April 2020