

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Landeshauptstadt Kiel 2023



Hinweis zur Barrierefreiheit

Die Landespolizei ist verpflichtet, bei Veröffentlichungen im Internet Barrierefreiheit zu gewährleisten. Wir bemühen uns, hierzu alle Anforderungen zu erfüllen, befinden uns jedoch noch in einem Lernprozess.

Um uns stetig in diesem Bereich zu verbessern, sind wir für Anregungen, Wünsche und Verbesserungsvorschläge sehr dankbar. Diese werden wir, wenn möglich, bei zukünftig zu erstellenden Veröffentlichungen berücksichtigen.

Hinweise zur Barrierefreiheit nimmt die Pressestelle der Polizeidirektion Kiel unter der E-Mailadresse pressestelle.kiel.pd@polizei.landsh.de entgegen.



Inhalt

Wesentliche Feststellungen - 5

Allgemeines - 6

1 **Verkehrsunfallgeschehen - 7**

- 1.1 Verkehrsunfälle - 7
- 1.2 Getötete Personen - 8
- 1.3 Verletzte Personen - 9

2 **Verkehrsarten/Risikogruppe - 10**

- 2.1 Kinderunfälle - 10
- 2.2 Seniorenunfälle - 12
- 2.3 Fußgängerunfälle - 13
- 2.4 Fahrradunfälle - 15
- 2.5 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen - 19
- 2.6 Zweiradunfälle - 20
- 2.7 Pkw-Unfälle - 21
- 2.8 Unfälle mit Lkw und Bussen - 23

3 **Unfalluntersuchung - 25**

- 3.1 Unfallursachen - 25
- 3.2 Altersspezifika - 26

4 **Straftaten im Straßenverkehr - 27**

- 4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 27
- 4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 28

5 **Unfallhäufungsstellen/-linien - 30**

6 **Verkehrsüberwachung - 32**

- 6.1 Radverkehrssicherheit - 32
- 6.2 Geschwindigkeitsverstöße - 32
- 6.3 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss - 32
- 6.4 Sonstige Verkehrsverstöße - 33

7 **Fazit - 34**

VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend stelle ich Ihnen den Verkehrssicherheitsbericht 2023 für die Landeshauptstadt Kiel vor.

Das zurückliegende Jahr brachte einen deutlichen Anstieg der Gesamtunfallzahlen. Trotz Normalisierung des Verkehrsaufkommens sind die Fallzahlen jedoch noch immer weit von den Höchstständen aus der Zeit vor den pandemiebedingten Einschränkungen entfernt.

Die Steigerung der Fallzahlen betrifft nahezu alle wesentlichen Bereiche. Lediglich bei den Radfahrern sind die Fallzahlen stabil geblieben und bei den motorisierten Zweiradfahrern gar deutlich gesunken.

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

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

Kiel, im April 2024

Mathias Engelmann
Leiter der Polizeidirektion Kiel

Wesentliche Feststellungen

- **Deutliche Steigerung bei der Gesamtunfallzahl**

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

- **Drei Verkehrstote**

Die drei Verkehrstoten, die im zurückliegenden Jahr zu beklagen waren, befanden sich alle im Seniorenalter (ab 65. Lebensjahr).

- **Zahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer steigt**

Parallel zu den Unfallzahlen ist auch die Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer gestiegen.

- **Radfahrunfälle sind weiterhin auf hohem Niveau**

Die Fallzahlen befinden sich hier seit Jahren auf einem hohen Niveau. Die Gruppe der Radfahrer stellt auch die meisten Verunglückten im Straßenverkehr. Die vergleichsweise niedrigen Fallzahlen aus dem Jahr 2021 müssen im Rückblick als Zufallsphänomen angesehen werden.

Allgemeines

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen der Landeshauptstadt Kiel im Jahre 2023 im Vergleich zu den Vorjahren dar. Darüber hinaus informiert er über die Aktivitäten der Polizeidirektion Kiel im Bereich der Verkehrsüberwachung.

Die Verkehrsunfalllage wird auf Grundlage aller Verkehrsunfälle, die im Jahre 2023 in dem Kieler Stadtgebiet polizeilich erfasst wurden, erstellt. Die Erfassung erfolgt auf Basis des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) nach bundeseinheitlichem Muster. Ländererlasse regeln im Einzelnen den Umfang der Verkehrsunfallaufnahme. Im Unterschied zur Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) werden die Verkehrsunfalldaten nicht erst nach Abschluss der Ermittlungen, sondern bereits aktuell nach der Verkehrsunfallaufnahme erfasst (Eingangsstatistik).

Die Statistiken zur Verkehrsüberwachung resultieren aus polizeiinternen Erhebungen.

Die Verkehrsunfalllage dient

- der Beobachtung des Unfallgeschehens hinsichtlich der Gesamtentwicklung und der Entwicklung in bestimmten Teilbereichen
- dem Erkennen neuer Phänomene
- dem Erkennen von Unfallhäufungen

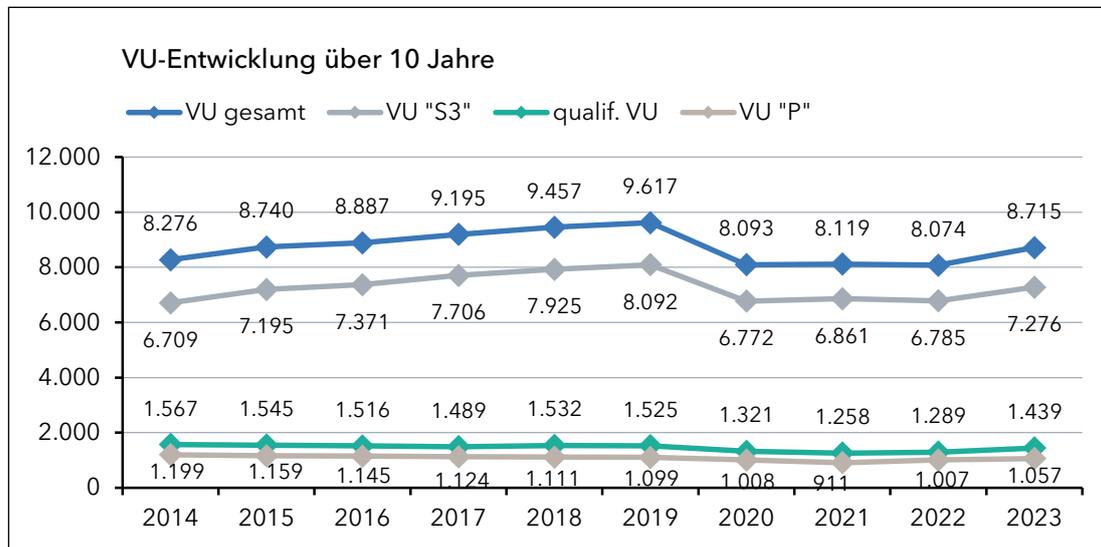
und bildet damit eine Grundlage für

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

Die Aussagekraft der Verkehrsunfalllage ist jedoch begrenzt, weil sie nur einen Ausschnitt des zurückliegenden Unfallgeschehens beleuchtet und Vorfälle, die der Polizei nicht bekannt geworden sind, unberücksichtigt lässt. Der Umfang des sog. „Dunkelfeldes“ hängt von der Art der Unfälle ab und wird wesentlich durch das Anzeigeverhalten der Bevölkerung beeinflusst.

1 Verkehrsunfallgeschehen

1.1 Verkehrsunfälle



Bis einschließlich des Jahres 2019 ist die Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle kontinuierlich angestiegen. In dem Jahr 2020 erfolgte dann ein deutlicher Rückgang, der offenbar mit dem pandemiebedingt rückläufigen Verkehrsaufkommen in Zusammenhang steht. Diese Situation blieb in den Jahren 2021 und 2022 nahezu unverändert. In jüngster Zeit ist nun wieder eine deutliche Steigerung festzustellen.

Verkehrsunfälle	2022	2023	%
gesamt	8.074	8.715	+7,9
auswertbare VU gesamt	1.289	1.439	+11,6
mit Personenschaden (P)	1.007	1.057	+5,0
mit Straftaten (S1)	72	91	+26,4
mit bedeutend. OwiK (S2)	210	291	+38,6
sonstige (S3)	6.785	7.276	+7,2
Anteil VU S3 am Unfallgeschehen	84,0 %	83,5 %	

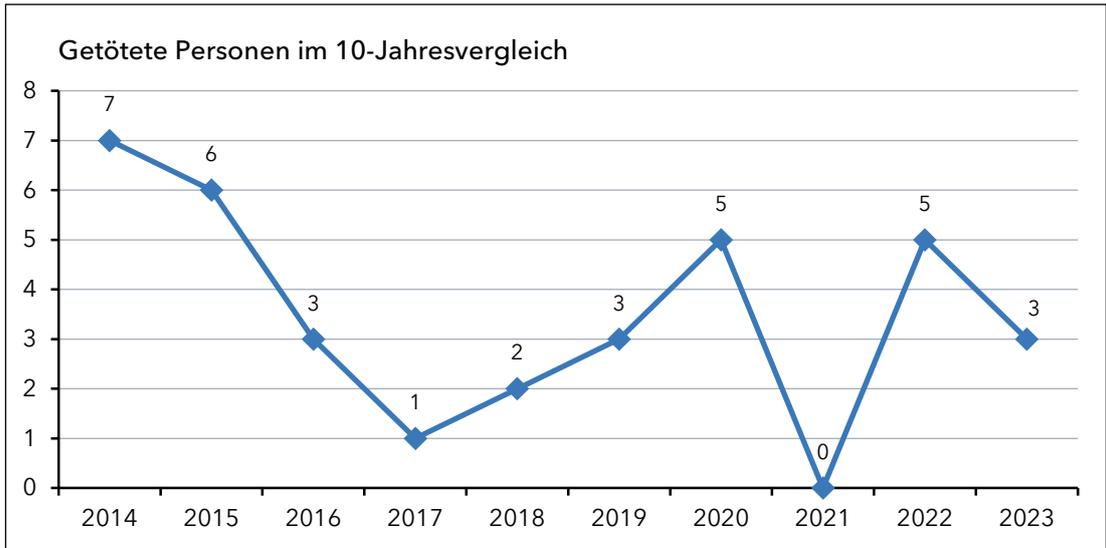
Die Tabelle zeigt das gesamte polizeilich registrierte Unfallgeschehen aufgeschlüsselt nach fachlichen Kategorien (siehe unten) und bietet einen Vergleich der Jahre 2022 und 2023.

Es wird deutlich, dass die Fallzahlen in allen Bereichen gestiegen sind.

Der Anteil der Bagatellunfälle am Gesamtunfallgeschehen beträgt 83,5 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



In dem Jahr 2021 war in den Straßen der Landeshauptstadt Kiel erstmalig kein einziger Verkehrstoter zu beklagen. Dies war seit Beginn der systematischen Unfallauswertung im Jahr 1950 bisher einmalig.

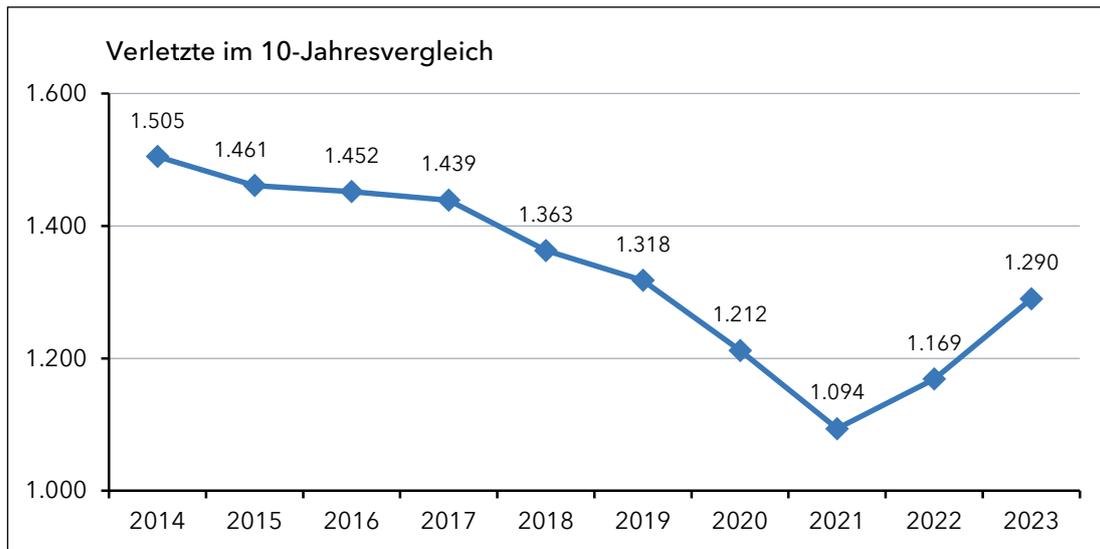
In dem zurückliegenden Kalenderjahr 2023 kamen jedoch wieder drei Menschen im Kieler Straßenverkehr ums Leben:

Am 25.01.2023 parkte ein 81jähriger Pkw-Fahrer in der Schönberger Straße in eine Parklücke ein. Beim Rangieren fuhr er plötzlich mit hoher Geschwindigkeit gegen die dortige Hauswand und verletzte sich dabei schwer. Die Person verstarb am 27.01.2023 im Krankenhaus infolge der erlittenen Verletzungen.

Am 10.07.2023 bog ein Lkw-Fahrer von der Kaistraße kommend nach rechts in den Stresemannplatz ein und missachtete dabei eine 68jährige Fußgängerin, die den Stresemannplatz überquerte. Die Fußgängerin wurde überrollt und verstarb noch an der Unfallstelle.

Am 21.08.2023 befuhr ein 80jähriger Pedelec-Fahrer einen Weg in den Parkanlagen im Bereich der Preetzer Straße. In einem abschüssigen Bereich kam er ins Schleudern, stürzte und verletzte sich dabei tödlich.

1.3 Verletzte Personen



Wie das obige Diagramm aufzeigt, war die Anzahl der im Kieler Straßenverkehr verletzten Personen seit 2015 kontinuierlich rückläufig. Im Jahr 2022 war erstmalig wieder ein Anstieg festzustellen, der sich im zurückliegenden Jahr fortgesetzt hat.

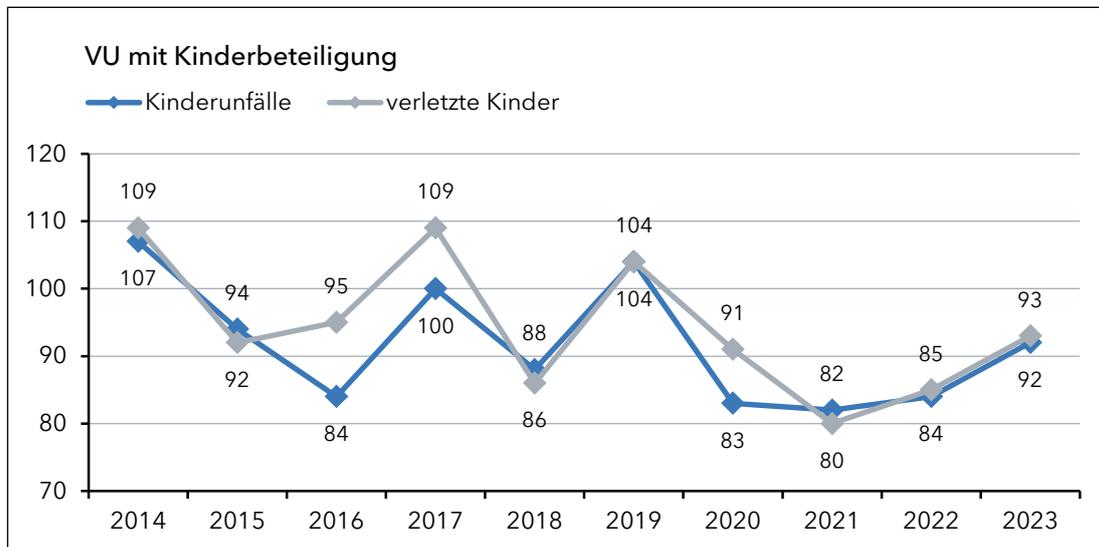
verletzte Personen im Straßenverkehr	2022	2023	%
gesamt	1.169	1.290	+10,4
Radfahrer	518	511	-1,4
Pkw-Insassen	376	491	+30,6
Fußgänger	97	116	+19,6
Zweiradfahrer	77	64	-16,9
Elektrokleinstfahrzeuge	69	70	+1,4
andere	32	38	+18,8

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

Es wird deutlich, dass der Anstieg der Verletztetenzahl in erster Linie auf eine Steigerung bei den Pkw-Insassen zurückzuführen ist.

2 Verkehrsarten/Risikogruppe

2.1 Kinderunfälle



Die Unfallzahlen schwanken zwischen 107 im Jahr 2014 und 82 im Jahr 2021. Mit 92 Fällen im zurückliegenden Jahr befinden sich die Fallzahlen auf einem durchschnittlichen Niveau. In diesen 92 Fällen kamen 93 Personen im Kindesalter zu Schaden.

Kinderunfälle	2022	2023	%
gesamt	84	92	+9,5
verletzte Kinder	85	93	+9,4
mit aktiver Kinderbeteiligung	60	62	+3,3
Alleinunfälle	10	8	-20,0

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 62 Fällen (Vorjahr: 60) waren Kinder aktiv als Fahrzeugführer oder Fußgänger an den Verkehrsunfällen beteiligt.

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

Kinder-VU, Hauptursachen der Kinder	2022	2023	%
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	4	7	+75,0
Fehler beim Einf. in den fließenden Verk.	4	7	+75,0
andere Fehler des Fzg.-Führers	12	6	-50,0
Falsches Verhalten der Fußgänger an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	6	3	-50,0
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	4	3	-25,0

Die Tabelle zeigt die fünf am häufigsten vorkommenden 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. In erster Linie spielte im zurückliegenden Jahr das unachtsame Überschreiten der Fahrbahn und das Fehlverhalten beim Einfahren in den fließenden Verkehr hier eine Rolle.

Kinder-VU, Mitsachen der Kinder	2022	2023	%
Fehler beim Überschreiten der Fahrbahn	5	5	0
Fehler beim Überholen	0	1	-
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	2	0	-100,0
andere Fehler des Fzg.-Führers	1	0	-100,0

In dieser Tabelle werden die Mitsachen der Kinder abgebildet. Als Mitsache bezeichnet man das Fehlverhalten des Verkehrsteilnehmers, der den Verkehrsunfall lediglich nachrangig zu verantworten hat. Auch hier liegt das Fehlverhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an vorderster Stelle. Ansonsten sind die geringen Fallzahlen kaum von Bedeutung.

VU mit Kinderbeteiligung, Hauptursachen der Erwachsenen	2022	2023	%
Abstand	11	13	+18,2
Fehler beim Abbiegen	6	8	+33,3
Vorfahrtmissachtung	5	6	+20,0
Geschwindigkeit	9	4	-55,6
"Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr"	1	3	+200,0

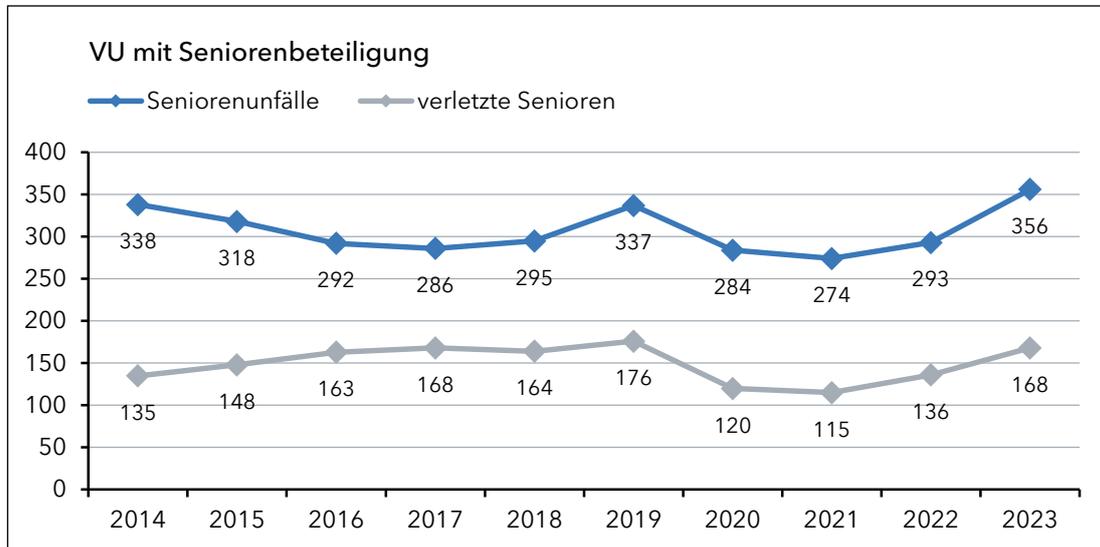
Dargestellt werden hier die fünf am häufigsten vorkommenden Hauptursachen der erwachsenen Verkehrsteilnehmer in Konflikten mit Kindern. In erster Linie geht es dabei um unzureichenden Sicherheitsabstand (13 Fälle).

verl. Kinder - Art der Unfallbeteiligung	2022	2023	%
verletzte Kinder	85	93	+9,4
Fußgänger gesamt	22	23	+4,5
unter 6 Jahre	8	8	0
6-10 Jahre	9	6	-33,3
10-14 Jahre	5	9	+80,0
Radfahrer gesamt	30	38	+26,7
unter 6 Jahre	5	3	-40,0
6-10 Jahre	6	8	+33,3
10-14 Jahre	19	27	+42,1
Elektrokleinstfahrzeuge gesamt	5	1	-80,0
unter 6 Jahre	0	0	-
6-10 Jahre	0	0	-
10-14 Jahre	5	1	-80,0
Mitfahrer gesamt	28	31	+10,7
unter 6 Jahre	14	7	-50,0
6-10 Jahre	6	11	+83,3
10-14 Jahre	8	13	+62,5

In dieser Tabelle werden die verunglückten Kinder nach Art der Verkehrsteilnahme und Altersgruppen aufgeschlüsselt und ein Vergleich mit dem Vorjahr hergestellt. Das Schwergewicht liegt wie

im Vorjahr bei den Kindern als Radfahrer (38 Fälle), und dort nach wie vor bei den 10 bis 14jährigen (27 Fälle).

2.2 Seniorenunfälle



Bei den Unfallzahlen hat sich ein starker Anstieg auf 356 Fälle ergeben. Das sind 21,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dies ist auch der höchste Stand der letzten 10 Jahre. Parallel dazu hat sich auch die Anzahl der verunglückten Senioren entsprechend erhöht.

Senioren-VU (65+)	2022	2023	%
gesamt - mit aktiver und passiver Bet.	293	356	+21,5
mit aktiver Seniorenbeteiligung	250	307	+22,8
getötete Senioren	1	3	+200,0
verletzte Senioren	136	168	+23,5
von Senioren verursachte VU	191	220	+15,2

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.

Allerdings ergibt sich bei der isolierten Betrachtung der Verkehrsunfälle mit aktiver Seniorenbeteiligung kein wesentlich abweichendes Bild. Auch hier sind die Fallzahlen stark gestiegen.

Die Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren haben 71,7 Prozent (Vorjahr: 76,4) der Verkehrsunfälle überwiegend selbst verursacht.

VU-Beteiligung der Senioren als Hauptverursacher	2022	2023	%
Pkw	141	149	+5,7
Fahrrad	28	44	+57,1
mot. Zweirad	9	7	-22,2
Lkw	2	7	+250,0
Fußgänger	5	6	+20,0
E.-Kleinstfahrzeug	2	3	+50,0
andere	4	4	0

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

Wie in den Vorjahren sind Pkw das mit Abstand am häufigsten genutzten Verkehrsmittel. Im zurückliegenden Jahr waren es 149 Fälle (2022: 141 Fälle). An zweiter Stelle rangiert mit 44 Fällen (2022: 28 Fälle) das Fahrrad.

VU-Beteiligung der Senioren als Nichtverursacher	2022	2023	%
Pkw	73	105	+43,8
Fahrrad	31	29	-6,5
Fußgänger	15	18	+20,0
mot. Zweirad	4	2	-50,0
Lkw	1	0	-100,0
E.-Kleinstfahrzeug	0	2	-100,0
Wohnmobil	0	1	-100,0

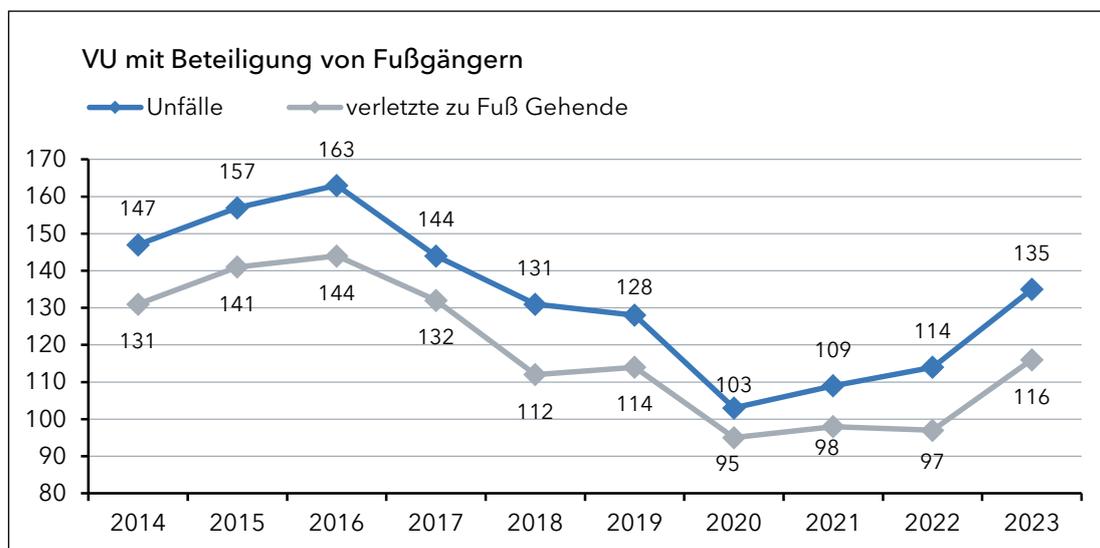
Diese Tabelle zeigt die Art der Verkehrsbeteiligung in den Fällen, in denen die Seniorinnen und Senioren nicht als Hauptverursacher in Erscheinung getreten sind.

Auch hier stehen Pkw an vorderster Stelle (105 Fälle), gefolgt von Fahrrädern (29 Fälle).

Senioren-VU, Hauptursachen der Senioren	2022	2023	%
Fehler beim Abbiegen	39	35	-10,3
Vorfahrtsmissachtung	27	33	+22,2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	10	22	+120,0
nicht angepasste Geschwindigkeit	2	21	+950,0
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	12	17	+41,7

Bei den Hauptursachen der älteren Menschen ergeben sich auf den beiden vordersten Rängen keine Änderungen. Ursache Nr. 1 ist nach wie vor „Fehler beim Abbiegen“ mit 35 Fällen (Vorjahr: 39 Fälle), gefolgt von „Vorfahrtsmissachtung“ mit 33 Fällen (Vorjahr: 27 Fälle). Diese Feststellungen deuten darauf hin, dass Senioren vor allem in komplexeren Verkehrssituationen Probleme haben.

2.3 Fußgängerunfälle



VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Seit drei Jahren weisen die Fallzahl wieder einen steigenden Trend auf. Die gilt sowohl für die Unfallzahlen als auch für die Anzahl der Verunglückten. Rückblickend auf die letzten zehn Jahre handelt es sich jedoch noch um Durchschnittswerte.

Fußgängerunfälle	2022	2023	%
VU gesamt	114	135	+18,4
verletzte Fußgänger	97	116	+19,6
getötete Fußgänger	1	1	0
Fußgänger als Hauptverursacher	46	50	+8,7

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

In 37,0 Prozent (Vorjahr: 40,4 Prozent) der Fälle wurde der Verkehrsunfall überwiegend von den Fußgängern selbst verursacht.

Hauptursachen der Fußgänger	2022	2023	%
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fzg.-Verkehr zu achten	28	25	-10,7
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sicht- hindernissen	10	12	+20,0
Rotlichtmissachtung	2	4	+100,0
Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichten Verkehr	5	3	-40,0
Nichtbenutzung des Gehweges	6	1	-83,3

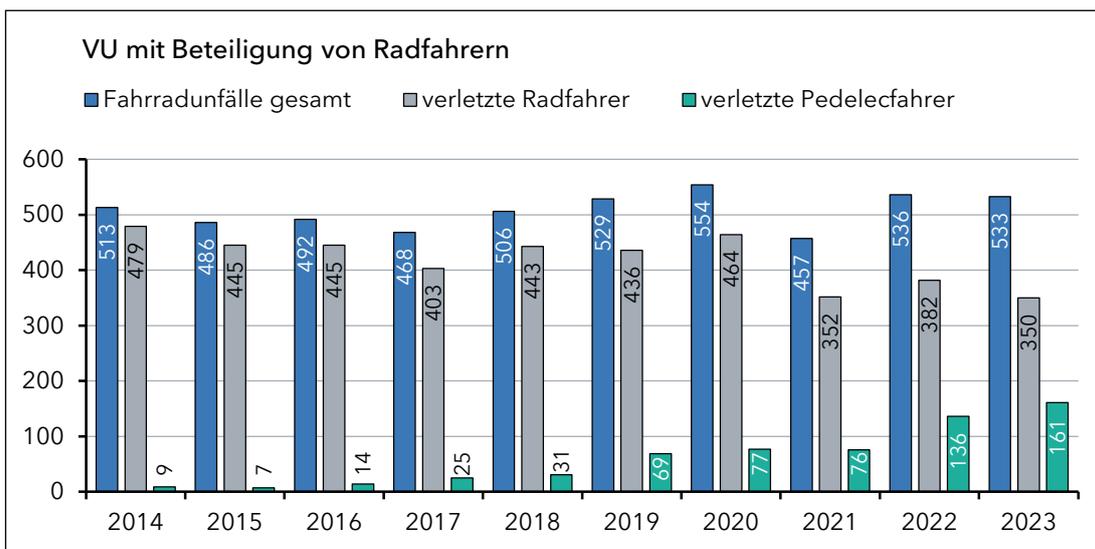
Diese Tabelle zeigt die Entwicklung der fünf häufigsten Hauptursachen der Fußgänger im Vergleich zum Vorjahr. Die mit Abstand häufigste Ursache ist „falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Verkehr zu achten“ mit 25 Fällen (Vorjahr: 28 Fälle). Die übrigen Ursachen sind dagegen vergleichsweise unbedeutend.

Hauptursachen der Fahrzeugführer	2022	2023	%
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen	15	25	+66,7
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern an sonstigen Stellen	31	20	-35,5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	13	9	-30,8
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	6	8	+33,3
nicht angepasste Geschwindigkeit	7	6	-14,3

Hier werden die fünf häufigsten Hauptursachen, welche Fahrzeugführer im Konflikt mit Fußgängern setzten, betrachtet.

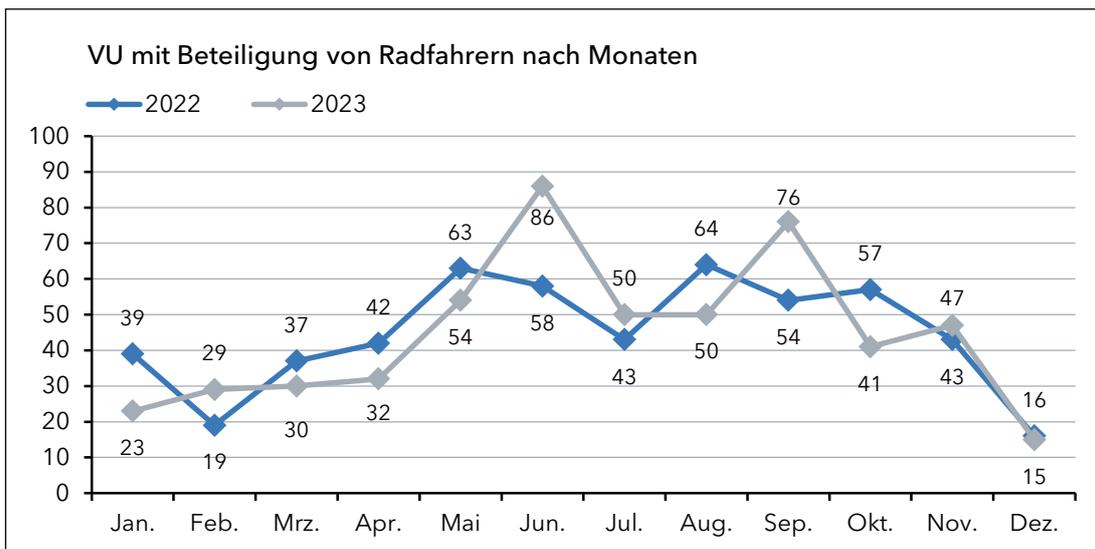
An erster Stelle steht „falsches Verhalten ggü. Fußgängern beim Abbiegen“ mit 25 Fällen (Vorjahr: 15 Fälle).

2.4 Fahrradunfälle



Insgesamt befinden sich die Fallzahlen im 10-Jahresvergleich weiter auf einem hohen Niveau. Im Vergleich zum Vorjahr ist keine nennenswerte Änderung eingetreten.

Gut erkennbar ist, dass die Pedelecs bei den Verletztenzahlen eine immer größere Rolle spielen, während die Verletztenzahl bei den Fahrern konventioneller Fahrräder abnimmt.



Es ist festzustellen, dass sich die Fallzahlen im Sommerhalbjahr erhöhen, während im Winterhalbjahr tendenziell mit niedrigeren Fallzahlen zu rechnen ist.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Radfahrurfälle gesamt	2022	2023	%
VU gesamt	536	533	-0,6
verletzte Radfahrer	518	511	-1,4
getötete Radfahrer	2	1	-50,0
von Radfahrern verursachte VU bei Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmer	87	96	+10,3
VU - Radfahrer allein beteiligt	138	119	-13,8
VU - Radfahrer - Radfahrer	50	57	+14,0
VU - Radfahrer - Fußgänger	38	34	-10,5
VU mit Pedelec	146	165	+13,0

Die obige Tabelle bietet einen Vergleich der Fallzahlen zum Vorjahr.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrern ist nur unwesentlich gesunken. Gleiches gilt für die Anzahl der verletzten Radfahrer.

Ausgewertet wurden auch die Fälle, in denen die Radfahrer allein, untereinander oder im Konflikt mit Fußgängern verunglückten. Insbesondere bei den Alleinunfällen ist ein deutlicher Rückgang festzustellen.

Die Fälle, in denen die Radfahrer bei Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern den Schaden hauptsächlich verursachten, sind hingegen angestiegen.

In diese Zahlen fließen auch die Unfälle unter Beteiligung sog. Pedelecs mit ein. Seit Beginn der Erfassung im Jahr 2014 sind hier stetig stark ansteigende Fallzahlen festzustellen. Dieser Trend hat sich im zurückliegenden Jahr mit einer Steigerung von 13,0 Prozent fortgesetzt.

Auffällig ist, dass sich die Altersstruktur der unfallbeteiligten Radfahrer deutlich von der der unfallbeteiligten Pedelecfahrern unterscheidet. Während das Schwergewicht bei den Radfahrern in der Altersgruppe von ca. 25-35 Lebensjahren liegt, sind bei den Pedelecfahrern im Mittel deutlich ältere Verkehrsteilnehmer festzustellen.

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	2022	2023	%
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	40	41	+2,5
Fehler beim Einf. in den fließenden Verkehr	19	25	+31,6
Alkohol-/ und Drogeneinfluss	31	23	-25,8
nicht angepasste Geschwindigkeit	22	12	-45,5
Missachtung Rechtsfahrgebot	9	12	+33,3

Bei der Betrachtung der wesentlichen Unfallursachen auf Seiten der Radfahrer spielt regelmäßig die falsche Fahrbahnbenutzung oder die verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile 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. Im zurückliegenden Jahr steht diese Ursache mit 41 Fällen an Platz 1.

Auch die weiteren festgestellten Ursachen, wie Alkohol- und Drogeneinfluss oder Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr sind keine neuen Phänomene. Beim Einfahren in den fließenden Verkehr geht es z.B. um das Einfahren aus einer Grundstückszufahrt oder von einem Sonderweg (Radweg oder Gehweg) auf die Fahrbahn.

Mitursachen der Radfahrer	2022	2023	%
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	13	21	+61,5
Verstoß gegen Rechtsfahrgebot	2	9	+350,0
Abstand	3	5	+66,7
Fehler beim Überholen	1	3	+200,0
nicht angepasste Geschwindigkeit	11	1	-90,9

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.

Auch hier steht die Ursache „falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile“ im Vordergrund.

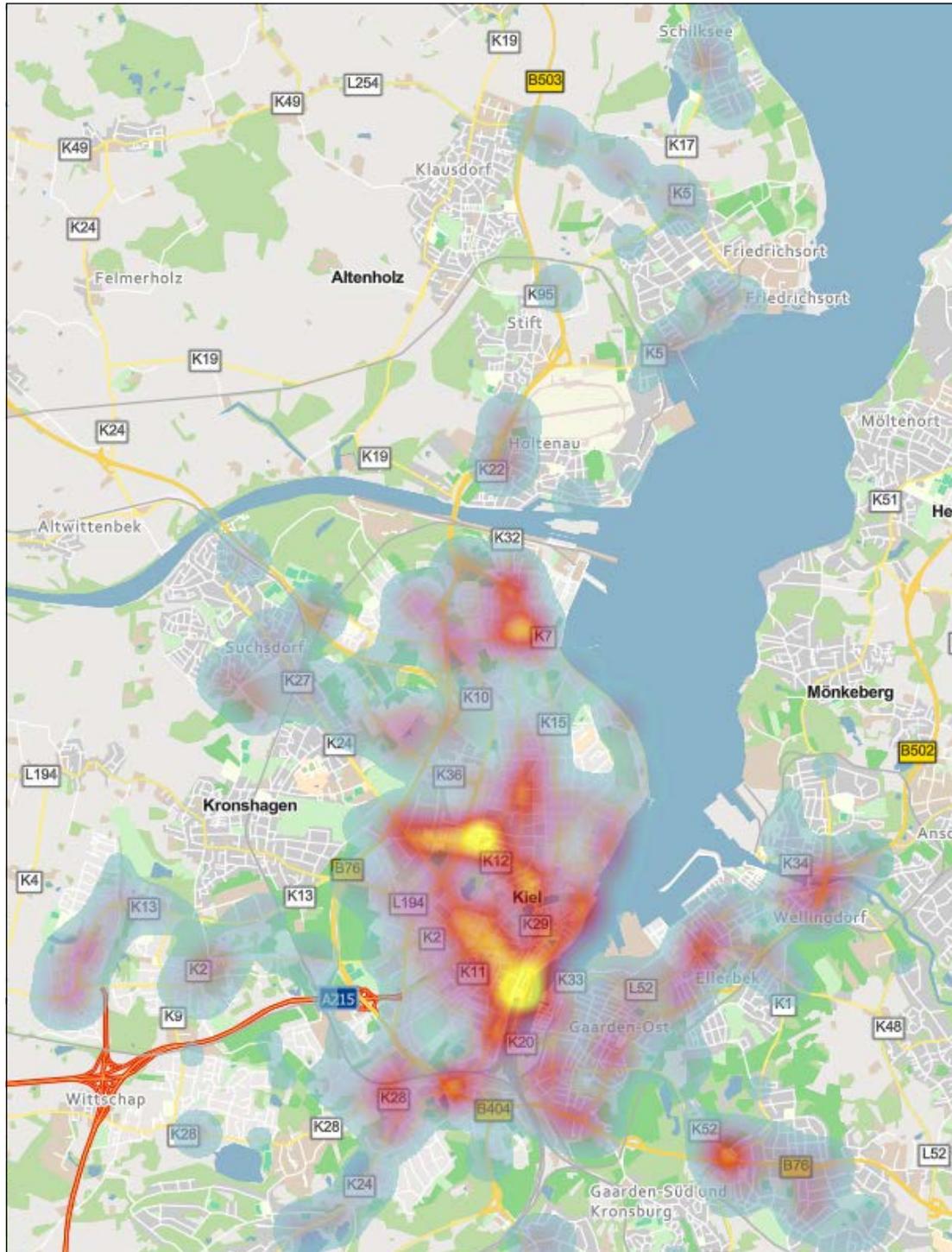
Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Fehler beim Abbiegen nach rechts	82	72	-12,2
Vorfahrtmissachtung	56	46	-17,9
Fehler beim Abbiegen nach links	30	34	+13,3
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	21	31	+47,6
Fehler beim Ein- u. Aussteigen	15	11	-26,7

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

Die Fallzahlen der häufigsten Ursache „Fehler beim Abbiegen nach rechts“ sind mit 72 (Vorjahr: 82) etwas gesunken. An zweiter Stelle liegt wie im Vorjahr die „Vorfahrtmissachtung“ mit 46 Fällen (Vorjahr: 56 Fälle).

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Nachfolgendes Wärmebilddiagramm zeigt die örtliche Verteilung der Radverkehrsunfälle im Kieler Stadtgebiet. Es wird deutlich, dass diese Fälle sich in erster Linie in den zentralen Bereichen des Westufers abspielen.



2.5 Unfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

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. Ab Juli 2020 trat erstmalig eine Verleihfirma in der Landeshauptstadt Kiel in Erscheinung. Die Flottengröße beschränkte sich zunächst auf ca. 700 Fahrzeuge.

Mit zunehmender Etablierung dieser Fahrzeugart war mit einem entsprechenden Anstieg der Unfallzahlen zu rechnen. Aktuell umfasst die Flottengröße der drei Anbieter im Kieler Stadtgebiet ca. 3.500 Fahrzeuge.

VU EKF gesamt	2022	2023	%
VU gesamt	85	88	+3,5
verletzte EKF-Fahrende	69	70	+1,4
Fahrende von EKF als Hauptverursachender	64	64	0
EKF allein beteiligt	37	35	-5,4

Wie aus der Tabelle ersichtlich ist, ist die Gesamtzahl der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle mit dieser neuen Verkehrsart lediglich leicht von 85 im Jahr 2022 auf 88 im zurückliegenden Jahr gestiegen. Dabei wurden 70 (Vorjahr: 69) EKF-Fahrer verletzt. In ca. 72 Prozent der Fälle wurden die EKF-Fahrer als Hauptverursacher erfasst. In ca. 40 Prozent der Fälle verunglückten die EKF-Fahrer allein.

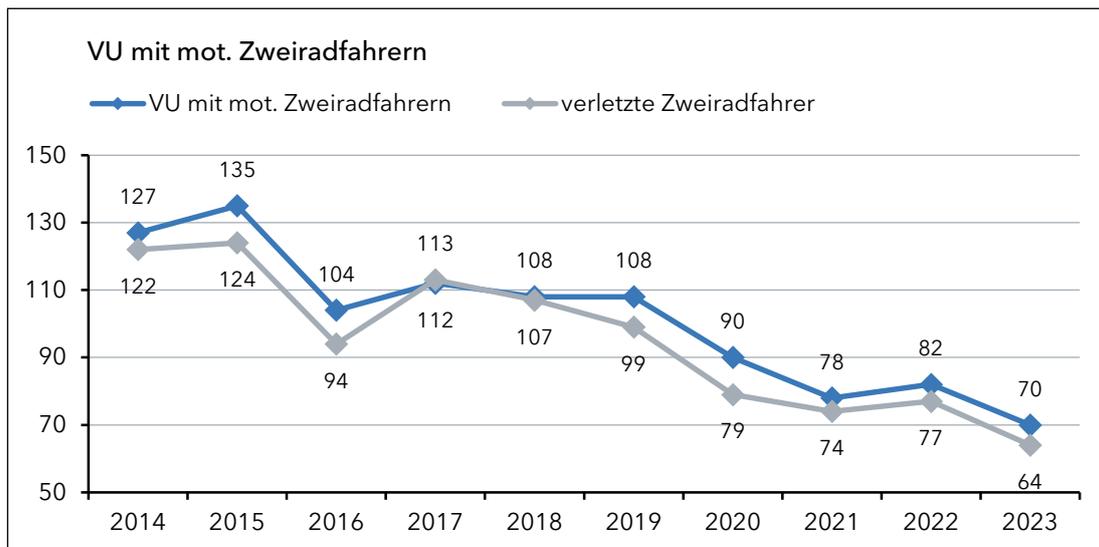
Hauptursachen der EKF-Fahrer	2022	2023	%
Alkohol-/und Drogeneinfluss	19	23	+21,1
falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile	15	9	-40,0
nicht angepasste Geschwindigkeit	5	6	+20,0
Rotlichtmissachtung	4	6	+50,0
Fehler beim Ein.- und Anfahren	5	3	-40,0

Mit der Erhöhung der Unfallzahlen wurde das Ursachenbild in den vergangenen beiden Jahren klarer. Alkohol- und Drogeneinfluss (23 Fälle) und die falsche Fahrbahnbenutzung oder verbotswidrige Nutzung anderer Straßenteile (neun Fälle) stehen an vorderster Stelle. Das Fehlverhalten ähnelt damit dem der Radfahrer.

Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Fehler beim Abbiegen	9	10	+11,1
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	2	4	+100,0
Vorfahrtmissachtung	3	3	0
körperliche u. geistige Mängel	0	2	-
nicht angepasste Geschwindigkeit	1	1	0

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer im Konflikt mit EKF-Fahrern standen Fehler beim Abbiegen mit neun Fällen im Vordergrund.

2.6 Zweiradunfälle



Das Spektrum der Unfallzahlen reicht von 135 im Jahr 2015 bis 70 im zurückliegenden Jahr. Erfreulicherweise ist hier also ein neuer Tiefstand festzustellen.

Die Anzahl der verunglückten Zweiradfahrer betrug im Jahr 2015 124, während im vergangenen Jahr noch 64 Verletzte zu beklagen waren. Es hat also nahezu eine Halbierung stattgefunden.

Zu den motorisierten Zweiradfahrern zählen auch die sog. E-Bikes (bis 45 km/h). Hier war für das Jahr 2023 lediglich ein Fall (Vorjahr: zwei Fälle) zu verzeichnen.

Zweiradunfälle	2022	2023	%
VU gesamt	82	70	-14,6
beteiligte Zweiräder mit amtl. Kennz.	62	39	-37,1
beteiligte Zweiräder mit Vers.-Kennz.	25	35	+40,0
getötete Zweiradfahrer	1	0	-100,0
verletzte Zweiradfahrer	77	65	-15,6
davon verletzte Mitfahrer	3	3	0
allein verunglückte Zweiradfahrer	16	22	+37,5
Zweiradfahrern als Hauptverursacher	41	42	+2,4

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

So waren an den 70 Unfällen 39 Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen und 35 mit Versicherungskennzeichen beteiligt. Von den 65 verletzten Zweiradfahrern waren drei Personen Mitfahrende. In ca. 31 Prozent (Vorjahr: 20 Prozent) der Fälle verunglückten die Zweiradfahrern allein. In 60 Prozent (Vorjahr: 50 Prozent) der Fälle wurden die Zweiradfahrer als Hauptverursacher erfasst.

Hauptursachen der Zweiradfahrer	2022	2023	%
Geschwindigkeit	6	12	+100,0
Abstand	9	10	+11,1
Alkohol- u. Drogeneinfluss	4	3	-25,0
Fehler beim Abbiegen	3	3	0
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	2	2	0

Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Zweiradfahrer im Vergleich zum Vorjahr. Im Vordergrund stehen geschwindigkeitsbedingte Ursachen und die Missachtung des nötigen Sicherheitsabstands.

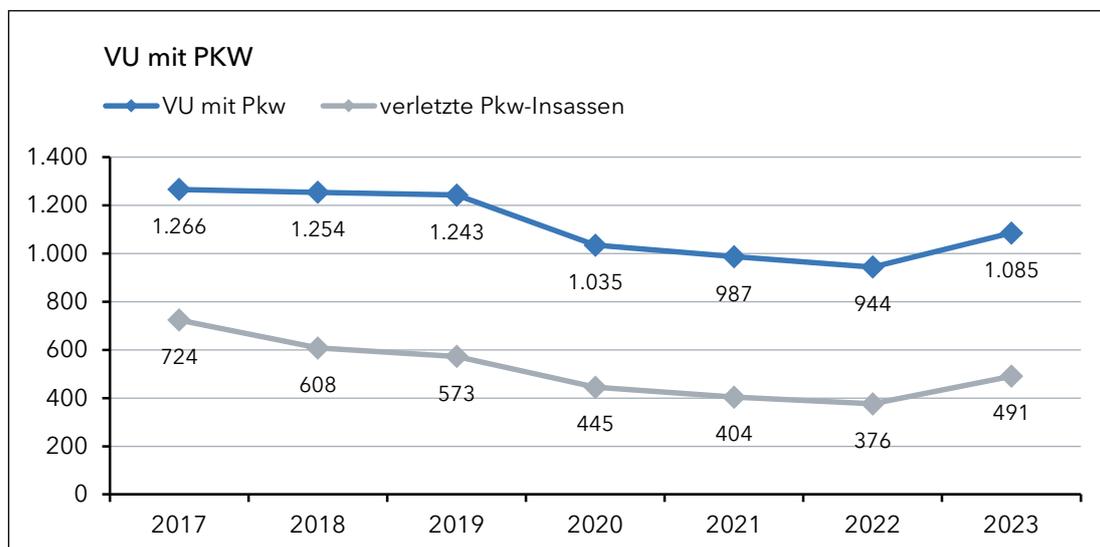
Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmenden	2022	2023	%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	3	7	-57,1
Vorfahrtmissachtung	9	6	+50,0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	9	4	+125,0
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	7	3	+133,3
Fehler beim Abbiegen	6	3	+100,0

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer im Konflikt mit motorisierten Zweiradfahrern stand im vergangenen Jahr „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ im Vordergrund. Ein klares Bild ergibt sich hier jedoch nicht.

unfallbeteiligte Zweiradfahrer nach Altersgruppen	2022	2023	%
10 bis unter 15	1	0	-
15 bis unter 18	4	7	-42,9
18 bis unter 25	11	20	-45,0
25 bis unter 35	17	8	+112,5
35 bis unter 45	9	6	+50,0
45 bis unter 55	12	8	+50,0
55 bis unter 65	17	15	+13,3
65 bis unter 70	7	1	+600,0
70 bis unter 75	4	4	0
75 bis unter 80	1	2	-50,0
80 und älter	1	2	-50,0

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

2.7 Pkw-Unfälle



VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Das Diagramm zeigt die Entwicklung der Unfallzahlen und Verletztenzahlen bei Pkw-Fahrern seit dem Jahr 2017.

Nachdem die Fallzahlen seit 2017 stetig zurückgegangen waren, war im vergangenen Jahr im Zuge der allgemein steigenden Unfallzahlen erstmalig wieder eine Steigerung festzustellen. Die Anzahl der verletzten Pkw-Insassen betrug im Jahr 2017 noch 724. Auch hier war nach einem stetigen Rückgang der Fallzahlen zuletzt wieder eine deutliche Steigerung festzustellen (+30,6 Prozent).

Pkw-Unfälle	2022	2023	%
VU gesamt	944	1.085	+14,9
verletzte Pkw-Insassen	376	491	+30,6
davon verletzte Mitfahrende	98	145	+48,0
getötete Pkw-Insassen	1	1	0
Pkw-Fahrende als Hauptverursacher	770	910	+18,2

Von den 491 verletzten Pkw-Insassen waren im zurückliegenden Jahr 145 Mitfahrer (Vorjahr: 98). In 910 Fällen verursachten die Pkw-Fahrer den Unfall überwiegend selbst.

Hauptursachen der Pkw-Fahrer	2022	2023	%
Fehler beim Abbiegen	157	169	+7,6
Vorfahrtmissachtung	155	153	-1,3
Geschwindigkeit	69	145	+110,1
Abstand	115	134	+16,5
Alkohol- und Drogeneinfluss	58	78	+34,5

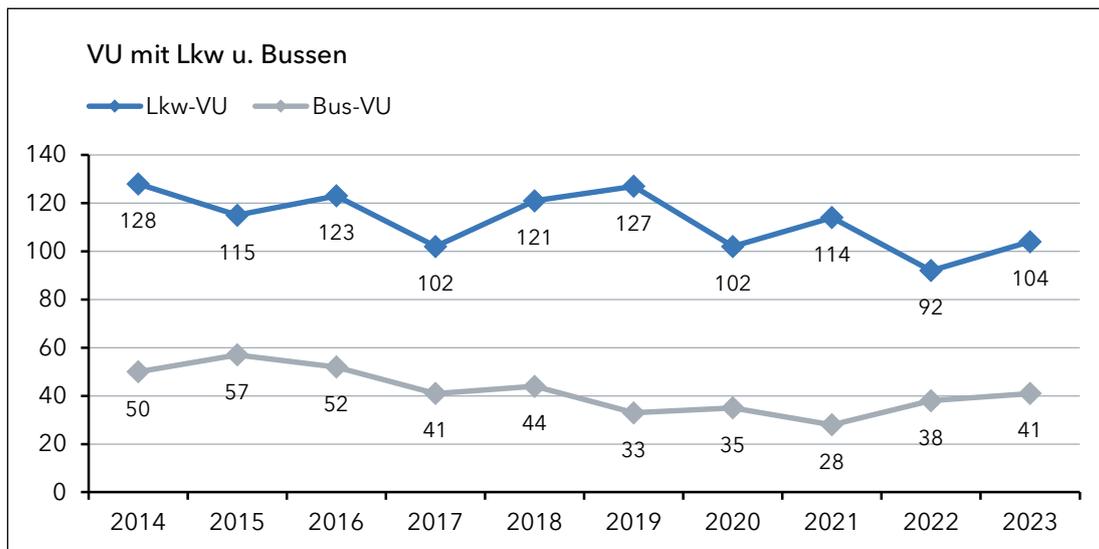
Die Tabelle zeigt die Hauptursachen der Pkw-Fahrer im Vergleich zum Vorjahr.

Fehler beim Abbiegen und Vorfahrtmissachtungen sind weiterhin am stärksten als Ursachen vertreten. Außerdem hat geschwindigkeitsbedingtes Fehlverhalten im zurückliegenden Jahr wieder an Bedeutung gewonnen.

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Abstand	23	29	+26,1
Alkohol- und Drogeneinfluss	10	20	+100,0
Rotlichtmissachtung	14	19	+35,7
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	15	18	+20,0
Vorfahrtmissachtung	17	14	-17,6

Die obige Tabelle zeigt die Hauptursachen der anderen Verkehrsarten gegenüber Pkw-Fahrern. An vorderster Stelle steht dabei wie im Vorjahr der „unzureichenden Sicherheitsabstand“ (29 Fälle).

2.8 Unfälle mit Lkw und Bussen



Bei den Unfällen unter Lkw-Beteiligung sind die Fallzahlen in den letzten zehn Jahren tendenziell leicht rückläufig, im vergangenen Jahr jedoch etwas angestiegen.

Bei den Unfällen mit Beteiligung von Bussen liegt die Fallzahl mit 41 nahe am Mittelwert der letzten zehn Jahre.

Lkw-Unfälle	2022	2023	%
gesamt	92	104	+13,0
Verletzte bei Lkw-Unfällen	71	85	+19,7
Getötete bei Lkw-Unfällen	0	1	-
Lkw-Fahrern als Hauptverursacher	68	78	+14,7

Die Tabelle enthält Details zum Unfallgeschehen mit Lkw.

So wurden bei den 104 Verkehrsunfällen mit Lkw-Beteiligung 85 (Vorjahr: 71) Personen verletzt. Nach erster polizeilicher Einschätzung haben die Lkw-Fahrer 75 Prozent der Fälle, an denen sie beteiligt waren, überwiegend selbst verursacht.

Hauptursachen Lkw-Fahrer	2022	2023	%
Abstand	8	16	+100,0
Fehler beim Abbiegen	9	12	+33,3
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	12	11	-8,3
Vorfahrtmissachtung	10	7	-30,0
Fehler beim Wenden und Rückwärtsfahren	11	6	-45,5

Die Hauptursachen auf Seiten der Lkw-Fahrer sind vielfältig und wechselhaft. Ein klares Bild ergibt sich nicht.

VERKEHRSARTEN/RISIKOGRUPPE

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Vorfahrtmissachtung	4	8	+100,0
Abstand	3	8	+166,7
Geschwindigkeit	1	5	+400,0
Rotlichtmissachtung	2	2	0
Fehler beim Einfahren	0	2	-

Bei den Hauptursachen der anderen Verkehrsteilnehmer in Konflikten mit Lkw sind die Fallzahlen sehr gering, so dass sich auch hier kein klares Bild ergibt.

Bus-Unfälle	2022	2023	%
gesamt	38	41	+7,9
Verletzte bei Busunfällen	41	46	+12,2
von Busfahrenden verursachte VU	13	16	+23,1

Auch zu den Unfällen mit Beteiligung von Bussen werden in der Tabelle nähere Details aufgeführt.

Bei den 41 Verkehrsunfällen mit Bussen wurden insgesamt 46 (Vorjahr: 41) Menschen verletzt. In 16 Fällen (Vorjahr: 13 Fälle) lag die Hauptursache bei den Busfahrern.

Bei den beteiligten Bussen handelt es sich überwiegend um Linienbusse (31).

Hauptursachen der Busfahrer	2022	2023	%
Abstand	5	4	-20,0
Geschwindigkeit	1	4	+300,0
Fehler beim Überholen	1	3	+200,0
Verstoß Rechtsfahrgebot	1	1	0
Fehler beim Abbiegen	1	1	0

Hauptursachen anderer Verkehrsteilnehmer	2022	2023	%
Fehler beim Fahrstreifenwechsel	3	7	+133,3
Fehler beim Überholen	1	3	+200,0
Fehler beim Wenden u. Rückwärtsfahren	4	2	-50,0
Vorfahrtmissachtung	2	2	0
Fehler beim Abbiegen	1	2	+100,0

Dargestellt werden zwei Tabellen, eine mit den Hauptursachen der Busfahrer und eine andere mit den Hauptursachen der übrigen beteiligten Verkehrsteilnehmer.

Aufgrund der geringen Fallzahlen dürften die Ursachen nicht bedeutsam sein.

3 Unfalluntersuchung

3.1 Unfallursachen

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

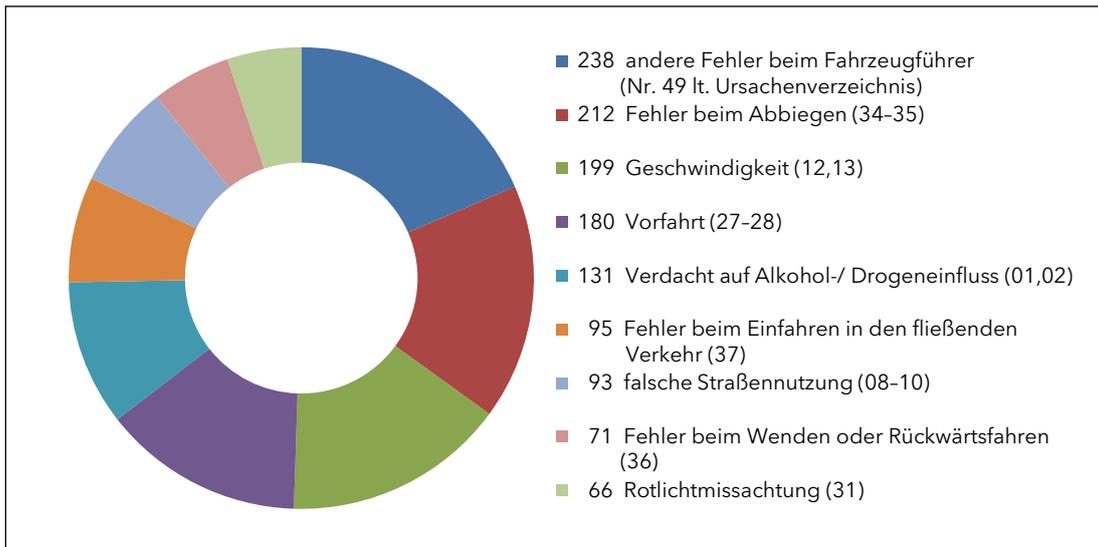
Die drei häufigsten Unfallursachen waren: 1. „andere Fehler beim Fahrzeugführer, 2. „Fehler beim Abbiegen“ und 3. „Geschwindigkeit“.

Im Vergleich zum Vorjahr sind geschwindigkeitsbedingte Verkehrsunfälle wieder bedeutsamer geworden.

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

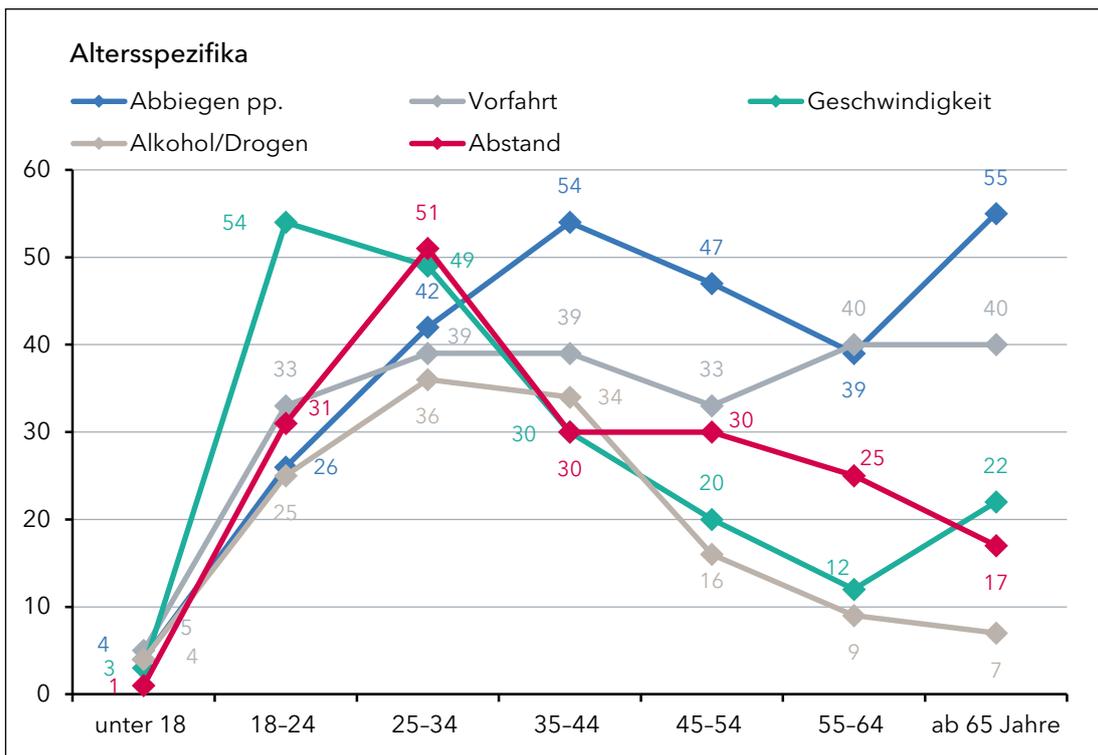
Seit 2021 wird das Thema „Ablenkung im Straßenverkehr“ als Unfallursache erfasst. Dabei kann es sich um Ablenkung durch ein elektronisches Gerät oder Ablenkung in anderen Fällen handeln. Mit 19 Fällen wurde diese Ursache vergleichsweise selten festgestellt.

Unfallursachen	2022	2023	%
andere Fehler beim Fahrzeugführer (Nr. 49 lt. Ursachenverzeichnis)	247	238	-3,6
Fehler beim Abbiegen (34-35)	190	212	+11,6
Geschwindigkeit (12,13)	129	199	+54,3
zu geringer Sicherheitsabstand (14)	168	193	+14,9
Vorfahrt (27-28)	186	180	-3,2
Verdacht auf Alkohol-/ Drogeneinfluss (01,02)	123	131	+6,5
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	76	95	+25,0
falsche Straßennutzung (08-10)	89	93	+4,5
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren (36)	90	71	-21,1
Rotlichtmissachtung (31)	55	66	+20,0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	71	62	-12,7
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	52	55	+5,8
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (11)	27	53	+96,3
Fehler bei Fahrstreifenwechsel (26)	44	50	+13,6
Fehler beim Überholen (16-23)	30	50	+66,7
Übermüdung / körperliche u. geistige Mängel (03-04)	25	33	+32,0
Ablenkung (05-06)	16	19	+18,8
Ladung (47-48)	9	18	+100,0
technische Mängel (50-55)	27	16	-40,7
Ein-/ Aussteigen u. Be-/ Entladen (45)	18	14	-22,2
sonstige	9	22	+144,4



In dem Tortendiagramm werden die zehn häufigsten Ursachen dargestellt. Diese machen ca. 79 Prozent der Fälle aus.

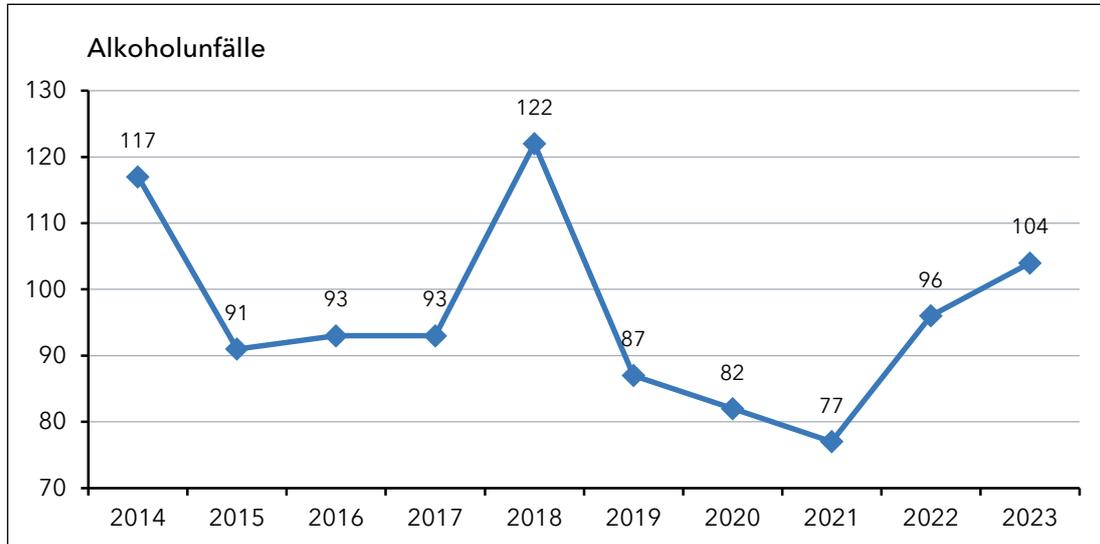
3.2 Altersspezifika



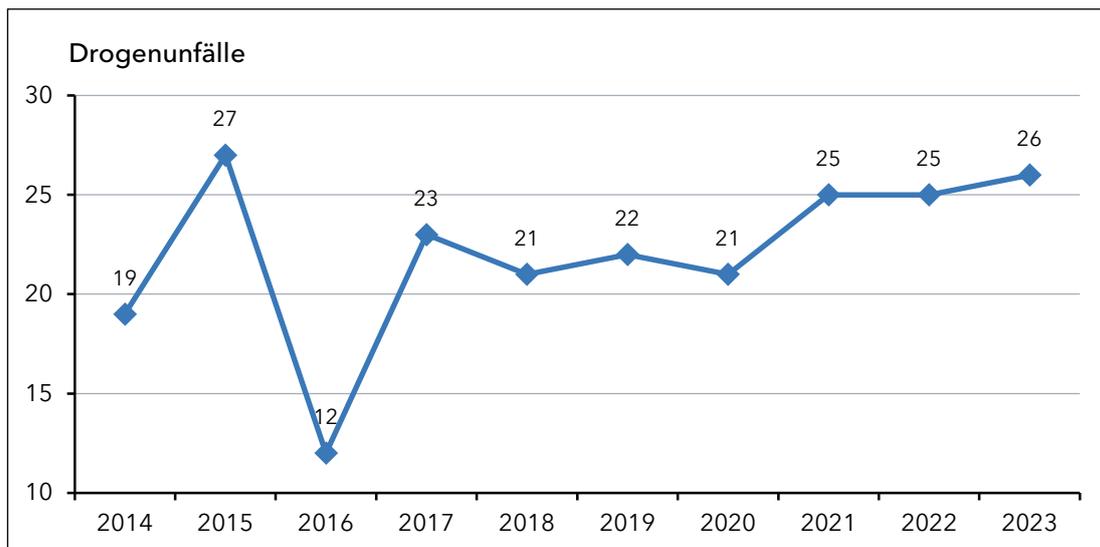
Die Fallzahlen bei den Ursachenkomplexen „Alkohol/Drogen“, „Geschwindigkeit“ und „Abstand“ gehen mit steigendem Lebensalter zurück. Bei den Ursachenkomplexen „Vorfahrt“ und „Abbiegen“ bleiben die Fallzahlen dagegen vergleichsweise stabil bzw. nehmen mit steigendem Lebensalter sogar leicht zu.

4 Straftaten im Straßenverkehr

4.1 Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss



Nachdem im Jahr 2021 ein neuer Tiefststand zu verzeichnen war, stiegen die Fallzahlen in den beiden vergangenen Jahren wieder an.



Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogenbeeinflussung ergaben sich keine gravierenden Veränderungen. Im zurückliegenden Jahr waren 26 Fälle zu verzeichnen. Der Höhepunkt bildet das Jahr 2015 mit 27 Fällen. Der niedrigste Stand der Fallzahlen wurde im Jahr 2016 mit 12 Fällen festgestellt.

STRAFTATEN IM STRASSENVERKEHR

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Alkoholeinfluss	2022	2023	%
gesamt	99	104	+5,1
Pkw	42	58	+38,1
Radfahrer	28	21	-25,0
E.-Kleinstfzg.	20	20	0
Lkw	2	2	0
mot. Zweiräder	2	2	0
zu Fuß Gehende	4	1	-75,0
Busfahrende	1	0	-100,0

Die Tabelle zeigt, welche Verkehrsarten bei Verkehrsunfällen alkoholisiert waren und stellt einen Vergleich zum Vorjahr an. Bei der Auswertung ist zu bedenken, dass an einem einzigen Verkehrsunfall mehrere alkoholisierte Verkehrsteilnehmer beteiligt sein können.

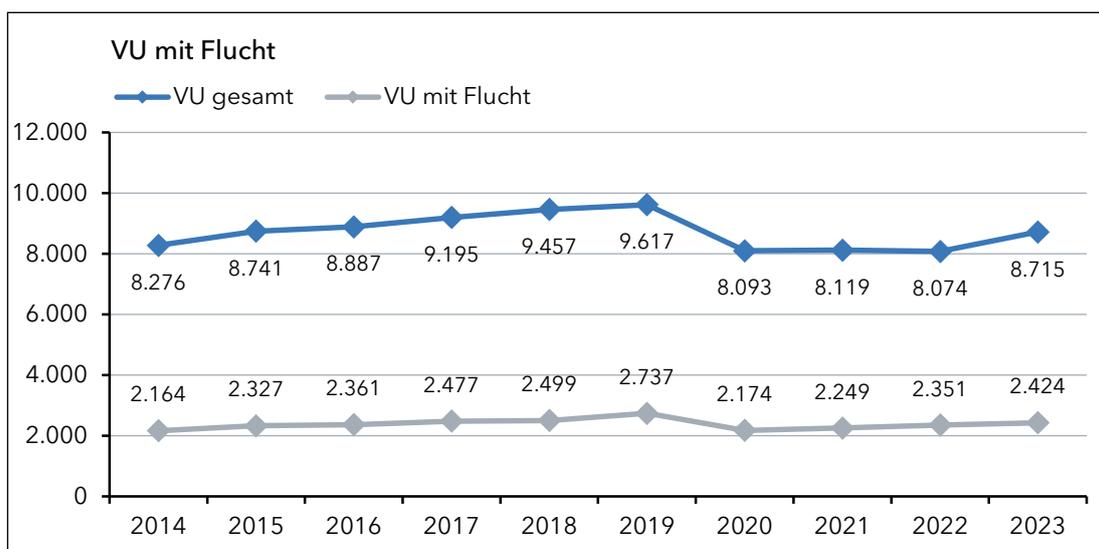
Wenig überraschend ist auch im vergangenen Jahr bei Pkw-Fahrern mit 58 Fällen (Vorjahr: 42 Fälle) am häufigsten Alkoholeinfluss festgestellt worden.

Verkehrsteilnehmende bei VU unter Drogeneinfluss	2022	2023	%
gesamt	26	26	0
Pkw	17	20	+17,6
E.-Kleinstfzg.	0	3	-
Radfahrende	7	2	-71,4
mot. Zweiräder	2	1	-50,0

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

Von den insgesamt 26 Fällen (Vorjahr: 25 Fälle) waren 20 den Pkw-Fahrern zuzuordnen.

4.2 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Wie das gesamte Unfallgeschehen sind auch die Fallzahlen bei den Unfallfluchten bis zum Jahr 2019 angestiegen. Der pandemiebedingte Rückgang der Unfallzahlen im Jahr 2020 spiegelt sich auch bei den Unfallfluchten wieder.

Im zurückliegenden Jahr wurden 2424 Fälle festgestellt. Dies entspricht einer Steigerung von 3,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Verkehrsunfälle mit Flucht	2022	2023	%
Verkehrsunfälle gesamt	8.074	8.715	+7,9
Unfallflucht gesamt	2.351	2.424	+3,1
Anteil am Unfallgeschehen	29,1%	27,8%	
Unfallflucht (qualifizierte VU)	151	181	+19,9
Unfallflucht (VU "S3")	2.200	2.243	+2,0

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 27,8 Prozent (Vorjahr: 29,1 Prozent). Von den insgesamt 2424 Fällen sind ca. 93 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.

In der nachfolgenden Tabelle sind die „Top 5“ der Kieler Unfallhäufungsstellen aufgeführt:

Unfallort	VU gesamt	Vorjahr	tot	schwer verletzt	leicht verletzt	Unfalltyp						
						1	2	3	4	5	6	7
1 LSA 509 Ostring / Schönkirchener Straße	10	6	0	0	10	1	6	1			2	
2 LSA 120 Kaistraße / Stresemannplatz	9	9	1	1	7		4	2			3	
3 LSA 38 Kronshagener Weg / Westring	8	3	0	0	6		6	2				
4 LSA 32 Ziegelteich / Schülperbaum	8	1	0	0	7		2	3			1	2
5 LSA 12 Hummelwiese / Gablenzstraße / Sophienblatt	7	1	0	0	8		4		1		1	1

Unfalltypen:

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

Der **Knotenpunkt Ostring / Schönkirchener Straße** ist regelmäßig auffällig. Hier kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Konflikten zwischen dem rechtsabbiegenden Verkehr aus Richtung Norden kommend in den Heikendorfer Weg und dem parallel auf dem Radweg fahrenden Radverkehr. Dem wurde begegnet, indem der Fahrstreifen für Rechtsabbieger aufgehoben und als Sperrfläche markiert wurde. Das Rechtsabbiegen erfolgt nunmehr aus dem danebengelegenen kombiniert Fahrstreifen für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger. Dadurch verbessert sich der Sichtwinkel auf den vorrangigen Radverkehr deutlich.

Derartige Verkehrsunfälle sind seitdem nicht mehr zu beklagen.

Weiterhin problematisch sind an diesem Knotenpunkt die Konflikte zwischen dem linksabbiegenden Verkehr aus Richtung Norden kommend in die Schönkirchener Straße und dem entgegenkommenden Verkehr aus Richtung Innenstadt. Bisherige Überlegungen, den Fahrstreifen für Linksabbieger zu sperren und das Linksabbiegen so zu unterbinden, sind von der Unfallkommission verworfen worden, so dass sich hierfür bisher keine Lösung abzeichnet.

Am **Knotenpunkt Kaistraße / Stresemannplatz** kam es seit 2022 vermehrt zu Unfällen mit Beteiligung von Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen. Konflikträchtig ist der rechtsabbiegende Verkehr von der Kaistraße in den Stresemannplatz und von der Kaistraße in den Bollhörnkai.

Auf der Seite des Stresemannplatzes sollte die Möglichkeit einer getrennten Signalisierung von motorisiertem Verkehr und Radverkehr geprüft werden.

Auf der Seite des Bollhörnkais sollte die Radwegfurt rot markiert werden. Außerdem sollte die Zufahrt zum Bollhörnkai verengt werden.

Der **Knotenpunkt Kronshagener Weg / Westring** ist regelmäßig auffällig. Hier wurde zuletzt ein blinkender Gelbpfeil für den linksabbiegenden Verkehr aus Richtung Mettenhof kommend in Richtung Wik in Auftrag gegeben.

Die Knotenpunkte mit der lfd. Nr. 4 und 5 waren längere Zeit nicht mehr auffällig. Hier stehen Maßnahmen noch aus.

6 Verkehrsüberwachung

6.1 Radverkehrssicherheit

Die im Jahr 2020 ins Leben gerufene Verkehrssicherheitsinitiative „Radverkehr“ wurde auch im zurückliegenden Jahr fortgesetzt.

Dabei wurden 1108 von Radfahrern begangene Verkehrsverstöße (Vorjahr: 1913) geahndet. Typische Verstöße sind falsche Fahrbahnnutzung (Fahren auf Gehwegen, in Fußgängerzonen, die Nutzung des linksseitig gelegenen Radweges und die Nutzung der Fahrbahn trotz im Einzelfall bestehender Pflicht zur Radwegnutzung), Überfahren von Ampeln bei Rotlicht, Nutzung von Handys während der Fahrt und Fahren ohne Beleuchtung bei Dunkelheit.

6.2 Geschwindigkeitsverstöße

Auch im Jahr 2023 führte der Geschwindigkeitsmesstrupp des Polizeibezirksrevier Kiel Messungen im Kieler Stadtgebiet insbesondere auch vor Schulen, Kindergärten und Altenheimen durch.

Von **57.781** (Vorjahr: 38.292) eingemessenen Fahrzeugführern waren **6.088** (Vorjahr: 4.393) zu schnell. Dieses entspricht einer Beanstandungsquote von **10,5** (Vorjahr: 11,5) Prozent. Dabei mussten 26 Fahrverbote ausgesprochen werden (Vorjahr: 19).

Die höchste Überschreitung erreichte ein Fahrzeugführer, der auf dem Olof-Palme-Damm bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h mit 146 km/h gemessen wurde.

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

6.3 Fahrten unter Alkohol- und Drogeneinfluss

Alkoholdelikte ohne VU	2022	2023	%
gesamt	239	144	-39,7
§ 24a StVG	61	28	-54,1
§§ 316 u. 315c StGB	178	116	-34,8

In der Tabelle sind die Fahrten unter Alkoholeinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2023 - 144 straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Trunkenheitsfahrten festgestellt, was einer Abnahme von 39,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. In der Mehrzahl der Fälle (116) handelte es sich um Straftaten nach § 315c oder § 316 StGB.

Der Verfolgungsindex betrug in diesem Deliktsbereich **1,4** (Vorjahr: 2,5).

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

Drogendelikte ohne VU	2022	2023	%
gesamt	155	109	-29,7
§ 24a StVG	127	92	-27,6
§§ 316 u. 315c StGB	28	17	-39,3

In der Tabelle sind die Fahrten unter Drogeneinfluss aufgeführt, die durch Verkehrskontrollen festgestellt worden sind, ohne dass es zu einem Unfall gekommen ist. Zu den Drogen zählen grundsätzlich alle berauschenden Mittel, die die intellektuellen und motorischen Fähigkeiten und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen.

Insgesamt wurden bei der Verkehrsüberwachung im Jahr 2023 - 109 straf- oder ordnungsrechtliche bedeutsame Fahrten unter Drogeneinfluss festgestellt, was einem Rückgang von 29,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Anders als bei den Alkoholdelikten handelte es sich hier in der Mehrzahl der Fälle (92) um Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a Abs. 2 StVG.

Der Verfolgungsindex betrug hier **4,2** (Vorjahr: 6,0).

6.4 Sonstige Verkehrsverstöße

sonstige Überwachungsergebnisse (ohne VU)	2022	2023	%
Vorfahrt / Abbiegen	23	20	-13,0
Überholen	27	16	-40,7
Sicherheitsabstand	2	9	+350,0
Rotlicht	796	468	-41,2
Sicherung von Personen	293	256	-12,6
Telefon / Handy	896	490	-45,3
Parken / Halten	3.346	1.941	-42,0
Fahrzeugtechnik	801	531	-33,7
Ladung	19	7	-63,2
Kennzeichen / Zulassung	4	4	0
sonstiges	2.362	1.282	-45,7

Die obige Tabelle zeigt die Ergebnisse der im zurückliegenden Jahr durchgeführten allgemeinen Verkehrsüberwachung aufgeschlüsselt nach Deliktgruppen. Insgesamt sind die Feststellungszahlen deutlich zurückgegangen.

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)

7 Fazit

Radfahrende sind weiterhin die Gruppe, die am häufigsten im Straßenverkehr verunglückt. Der gesamtgesellschaftliche Trend zur verstärkten Nutzung des Fahrrades im Alltag macht weiterhin eine kritische polizeiliche Begleitung erforderlich. Dies geschieht im Wesentlichen durch:

- Niedrigschwellige Ahnung von Fehlverhalten, die die Radverkehrssicherheit betreffen
- Aufklärung der Öffentlichkeit über Regeln und Risiken
- Überprüfung von Radverkehrsanlagen und Regulierung auf Zweckmäßigkeit und Sicherheit und ggf. entsprechende Mitteilung an die Ordnungsbehörden

In abgeschwächter Form gilt dies auch für die neue Verkehrsart „Elektrokleinstfahrzeuge“.

Das Thema „Alkohol im Straßenverkehr“ ist bereits seit mehreren Jahrzehnten Schwerpunkt polizeilicher Überwachungsstätigkeit. Tendenziell haben solche Fälle sehr schwerwiegende Verletzungsfolgen. Deshalb gilt es hier, die hervorragenden Erfolge vergangenen Dekaden mindestens zu erhalten.

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

Nachdruck und sonstige Vervielfältigung
- auch auszugsweise - nur mit Quellenangabe gestattet.

Mai 2024