

öffentlich

Verantwortlich:
Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice

MITTEILUNGSVORLAGE

Geschäftszeichen 1-301	Datum 19.06.2020	MV/2020/054
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	11.08.2020

Verkehrssicherheitsbericht 2019

Inhalt der Mitteilung:

Als Anlage beigefügt erhalten Sie den Verkehrssicherheitsbericht 2019 der Polizeidirektion Bad Segeberg.

Anlage/n

- 1 Verkehrssicherheitsbericht 2019
- 2 Unfalllage Wedel 2019

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein **2019**



Inhalt

Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht - 5

1 Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht - 7

- 1.1 Grundlagen - 10
- 1.2 Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme - 10
- 1.3 Erfassung und Auswertung - 10
- 1.4 Neue Unfallursache „Ablenkung“ ab 2021 - 11

2 Verkehrsunfallentwicklung - 11

- 2.1 in Deutschland - 12
- 2.2 in Schleswig-Holstein - 13
- 2.3 auf den Bundesautobahnen - 16
 - 2.3.1 Getötete und Schwerverletzte - 17
 - 2.3.2 Hauptunfallursachen - 18
 - 2.3.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 19
 - 2.3.4 Unfallsituation nach Ausbau der BAB 7 - 19
- 2.4 auf dem übrigen Straßennetz - 22
 - 2.4.1 Getötete und Schwerverletzte - 23
 - 2.4.1 Hauptunfallursachen - 24
 - 2.4.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 25
- 2.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 26
- 2.5.1 Verkehrsunfallermittlung - Spurensicherungsfolie - 27
- 2.6 Elektrokleinstfahrzeuge - 28

3 Risikogruppen - 29

- 3.1 Junge Fahrer - 30
- 3.2 Senioren - 32
 - 3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen - 34
- 3.3 Kinder - 35
 - 3.3.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen - 36

4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung - 39

- 4.1 Fahrradfahrer - 40
 - 4.1.1 Pedelec-Fahrer - 43
 - 4.1.2 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen - 45
 - 4.1.3 Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein - Bicycle Policy Audit - 45
 - 4.1.4 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ - Radfahrende im Blick - 46
- 4.2 Motorradfahrer - 46
- 4.3 Fußgänger - 48
- 4.4 Güterkraftfahrzeuge - 49
 - 4.4.1 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen - 51
 - 4.4.2 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz - 51
 - 4.4.3 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs - 52

5 Alkohol und andere berauschende Mittel - 55

- 5.1 Alkoholeinfluss - 56
- 5.2 Einfluss anderer berauschender Mittel - 57
- 5.3 Verkehrsüberwachung der Alkohol- und Drogendelikte - 58
- 5.4 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle - 59

6 Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung - 61

- 6.1 Verkehrsüberwachung - 62
 - 6.1.1 Gurtpflicht - 62
 - 6.1.2 Verbotene Handynutzung / Ablenkung - 62
 - 6.1.3 Bekämpfung der Aggressionsdelikte - 63
- 6.2 Schwerpunktaktionen - 63
 - 6.2.1 Europaweite TISPOL-Kontrollen - 63

7 Strukturdaten - 65

- 7.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten - 66
- 7.2 Strukturdaten - 87

Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2019

- **Insgesamt positive Entwicklung - deutlich weniger Verkehrstote - weniger Verletzte**

Im vergangenen Jahr sind deutlich weniger Menschen auf Schleswig-Holsteins Straßen ums Leben gekommen. Die Anzahl von 100 Verkehrstoten (-22) ist zum zweiten Mal der niedrigste Wert seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik. Der langfristig abnehmende bundesweite Trend setzt sich fort. Vor 20 Jahren kamen noch 229 Menschen im Straßenverkehr ums Leben. Die Zahl der insgesamt verletzten Verkehrsteilnehmer ist erneut leicht gesunken (-0,5 %). Die Steigerung der Gesamtunfallzahl um +1,6 % ist u. a. auf die deutliche Zunahme der Verkehrsunfälle mit Wild zurückzuführen (+11,3 %).

- **Autobahnen wieder sicherer geworden**

Die Autobahnen im Lande sind erneut sicherer geworden. Insgesamt wurden auf allen Autobahnen -10,3 % weniger Unfälle registriert. Die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten sank um -2,3 %.

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist auf Autobahnen nach wie vor die Unfallursache Nr. 1. Dabei haben sich aufgrund der Bauarbeiten einzelne Autobahnabschnitte unterschiedlich entwickelt.

Zur Bekämpfung von Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikten auf Autobahnen setzt die Landespolizei Video- und moderne Lasermesstechnik ein.

- **Weniger Kinder verunglückt**

Im vergangenen Jahr wurden 1.253 (-4,4 %) Verkehrsunfälle mit Kindern von der Polizei aufgenommen. Insgesamt ist die Anzahl der verunglückten Kinder auf 1.353 (-2,2 %) gesunken. Auch radfahrende Kinder sind weniger gefährdet, es verunglückten 38 (-5,8 %) weniger als noch im Jahr davor. Im Rahmen des Streifendienstes aber auch von Schwerpunktaktionen überwacht die Polizei die vorgeschriebene Nutzung von Rückhalteeinrichtungen.

Zur Vermeidung von Unfällen unterstützt die Landespolizei die Schulen bei der Vorbereitung auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr in allen ersten Schulklassen sowie im Rahmen der Radfahrausbildung in allen 4. Klassenstufen.

- **Fahrradfahrer weiterhin stärker gefährdet**

Die Förderung des Radverkehrs und der weiterhin steigende Marktanteil der Elektrofahrräder (sog. Pedelec 25) an allen verkauften Fahrrädern zeigen auch ihre Schattenseiten. Die Zahl der Verkehrsunfälle, an denen Radfahrer beteiligt waren, ist erneut angestiegen. Mehr als jeder vierte Verunglückte (27,4 %) im Straßenverkehr war ein Radfahrer. Es wurden +24,6 % mehr Pedelec-Unfälle aufgenommen. Sie machen mittlerweile einen Anteil von 15,9 % aller Radfahrunfälle aus. Dagegen ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit konventionellen Fahrrädern um -1,6 % gesunken. Die Landespolizei macht die im Verkehrsgeschehen besonders gefährdete Zielgruppe der Radfahrenden im Rahmen von Präventionsveranstaltungen auf die Gefahren aufmerksam und kontrolliert diese im Zuge von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. 2020 wird ein Schwerpunkt der Landespolizei die Verkehrssicherheit des Radverkehrs sein. Am 6. Mai wird die bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ aller Länderpolizeien unter dem Titel „Radfahrende im Blick“ durchgeführt. Die zentrale Koordination erfolgt durch das Land Thüringen.

WESENTLICHE FESTSTELLUNGEN

- **Senioren besonders als Radfahrer gefährdet**

Vor allem die ältere Generation ab 65 Jahren ist besonders verletzungsgefährdet. Der Bevölkerungsanteil von Menschen ab 65 Jahren wächst. Diese demografische Entwicklung spiegelt sich auch im Straßenverkehr wider. Viele Senioren sind heute mobiler denn je und fahren Auto bis ins hohe Alter oder sind mit dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs.

Im Jahr 2019 waren Senioren an 5.139 Unfällen (-2,5 %) beteiligt. Die Zahl der tödlich verunglückten Senioren stieg um 9 (+23,1 %) auf 48. Damit zählt diese Gruppe zu den am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmern.

Die Landespolizei setzt in diesem Interventionsbereich insbesondere auf Prävention und Aufklärung. Sicherheitsberater für Senioren sollen zu einer selbstkritischen Reflektion beitragen. Stellt die Polizei unsicheres Verhalten bei älteren Kraftfahrern fest, veranlasst sie die Überprüfung der Fahrerlaubnis durch die Fahrerlaubnisbehörden.

- **Mehr Drogenunfälle - mehr Drogenverstöße**

Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Drogen weisen eine negative Tendenz auf. Mit 234 Unfällen und 143 Verunglückten ist der Anteil der Unfälle mit 1,2 % an der Gesamtunfalllage jedoch immer noch sehr gering.

Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von anderen berauschenden Mitteln haben häufig schwere Folgen für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer. 42,7 % dieser Unfälle hatten Personenschaden zur Folge.

Die Landespolizei hat einen deutlichen Überwachungsschwerpunkt im Bereich der Drogendelikte gesetzt und die Ergebnisse gesteigert. Es wurden 1.528 (+20,2 %) Drogendelikte festgestellt. Neben den Verkehrsüberwachungsmaßnahmen informiert die Landespolizei im Rahmen von Veranstaltungen und Unterrichtseinheiten über die Entstehung und Folgen von Verkehrsunfällen.

- **Weniger Menschen durch Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen verunglückt**

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen ist im Jahr 2019 erneut zurückgegangen (-6,8 %). Auch die Zahl der bei diesen Unfällen Verunglückten sank deutlich um -7,5 %.

Die Landespolizei hat am 12.09.2019 bei dieser Zielgruppe mit der Koordination der bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben unter dem Titel „Brummis im Blick“ einen besonderen Überwachungsschwerpunkt gesetzt. Auch in Schleswig-Holstein entsprach die Beanstandungsquote der kontrollierten Güterkraftfahrzeuge rund 50 %. Die Kontrolle des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs bleibt ein Schwerpunkt der Verkehrsüberwachung durch speziell ausgebildete Beamtinnen und Beamte der Fachdienststellen.



Allgemeine Hinweise
zum Verkehrssicherheitsbericht

1

1.1 Grundlagen

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen Schleswig-Holsteins im Jahre 2019 im Vergleich zu den Vorjahren dar. Darüber hinaus informiert er über die Aktivitäten der Landespolizei und ihrer Kooperationspartner im Bereich der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallprävention.

Die Verkehrsunfalllage wird auf Grundlage aller Verkehrsunfälle, die im Jahre 2019 in Schleswig-Holstein 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). Zur Analyse der Verkehrsunfalllage werden zusätzlich Strukturdaten, wie beispielsweise demografische Daten, Straßenkilometer oder Zulassungszahlen, herangezogen.

Die Statistiken zur Verkehrsüberwachung und Prävention resultieren aus polizeiinternen Erhebungen.

Die Verkehrsunfalllage dient der Polizei als Planungsgrundlage, insbesondere im Aufgabenfeld der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallprävention.

Die örtliche Unfalluntersuchung auf der qualitätsgesicherten Datengrundlage der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme dient den Unfallkommissionen im Lande dazu, typisches Fehlverhalten zu erkennen, lokale unfallbegünstigende Faktoren zu identifizieren und in der Folge zu entschärfen.

1.2 Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme

Die Landespolizei Schleswig-Holstein nimmt alle Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine Person getötet oder verletzt wurde (VU P), oder für die eine Straftat (VU S1) oder eine bedeutende Ordnungswidrigkeit (VU S2) ursächlich ist, auf. Alle anderen Verkehrsunfälle mit Sachschaden, denen keine oder eine unbedeutende Ordnungswidrigkeit zu Grunde liegt (VU S3), werden unabhängig von der Schadenshöhe lediglich statistisch erfasst. Diese Ereignisse machen fast 80 % des Gesamtunfallgeschehens aus (z.B. Auffahrunfälle, Wildunfälle, Parkrempler). Die Unfallorte werden von der Polizei grundsätzlich aufgesucht, um die Unfallursache festzustellen und den Verursacher gegebenenfalls zu verwarnen. Diese Verkehrsunfälle stehen für eine tiefergehende differenzierte Untersuchung nicht zur Verfügung.

1.3 Erfassung und Auswertung

Die Erhebung, Bearbeitung und Weiterleitung der Verkehrsunfalldaten erfolgt elektronisch im polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem @rtus.

Der Landespolizei stehen intelligente elektronische Werkzeuge zur Auswertung und Analyse der Verkehrsunfalllage zur Verfügung. Alle aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle werden georeferenziert erfasst und können in Verbindung mit Unfalltyp und Unfallfolgen auf elektronischen Karten dargestellt werden.

1.4 Neue Unfallursache „Ablenkung“ ab 2021

Der Katalog der Hauptunfallursachen ist bundeseinheitlich. Veränderungen erfolgen daher in einem aufwendigen Abstimmungsverfahren.

Die polizeiliche Erfahrung zeigt, dass eine Ablenkung durch elektronische Geräte, insbesondere das Smartphone, zu vielen sonst nicht zu erklärenden Verkehrsunfällen führt.

Bisher war es der Polizei nicht möglich die Anzahl der „Handyunfälle“, also Verkehrsunfälle, bei denen das Telefonieren oder Tippen am Steuer oder andere Ablenkungen haupt- oder nebenursächlich war, statistisch zu erfassen.

Dies wird auf Initiative der Landespolizei Schleswig-Holstein ab 2021 anders. Es werden zwei neue Unfallursachen eingeführt (Ablenkung durch elektronische Geräte und Ablenkung in sonstigen Fällen). Wir erhoffen uns differenziertere Aussagen zu den „Anderen Fehlern“ der Fahrzeugführern. Die Vorgangsbearbeitungssysteme der Länder müssen dazu noch angepasst werden.





Verkehrsunfallentwicklung

2

2.1 in Deutschland

Deutschland	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle	2.516.831	2.585.327	2.643.098	2.636.468	2.685.606
Vergleich zum Vorjahr	110.146	68.496	57.771	-6.630	49.138
in %	4,6	2,7	2,2	-0,3	1,9
Verletzte	393.432	396.666	390.312	396.018	384.008
Vergleich zum Vorjahr	3.897	3.234	-6.354	5.706	-12.010
in %	1,0	0,8	-1,6	1,5	-3,0
Getötete	3.459	3.206	3.180	3.275	3.059
Vergleich zum Vorjahr	82	-253	-26	95	-216
in %	2,4	-7,3	-0,8	3,0	-6,6

Bei den Verkehrsunfallzahlen für die Bundesrepublik Deutschland handelt es sich um vorläufige Ergebnisse, die vom Bundesstatistikamt veröffentlicht wurden.

2.2 in Schleswig-Holstein

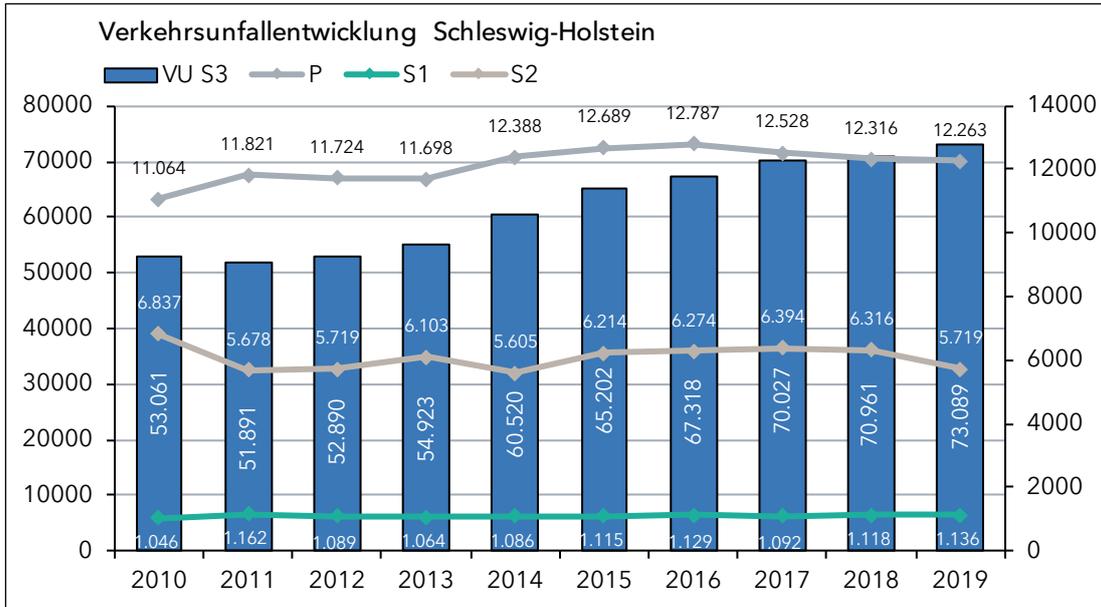
Mehr Verkehrsunfälle, weniger Verunglückte

Schleswig-Holstein	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle	85.220	87.508	90.041	90.799	92.207
Vergleich zum Vorjahr	5.621	2.288	2.533	758	1.408
in %	7,1	2,7	2,9	0,8	1,6
Verletzte	16.409	16.486	16.154	15.910	15.838
Vergleich zum Vorjahr	379	77	-332	-244	-72
in %	2,4	0,5	-2,0	-1,5	-0,5
Getötete	107	114	100	122	100
Vergleich zum Vorjahr	-14	7	-14	22	-22
in %	-11,6	6,5	-12,3	22,0	-18,0

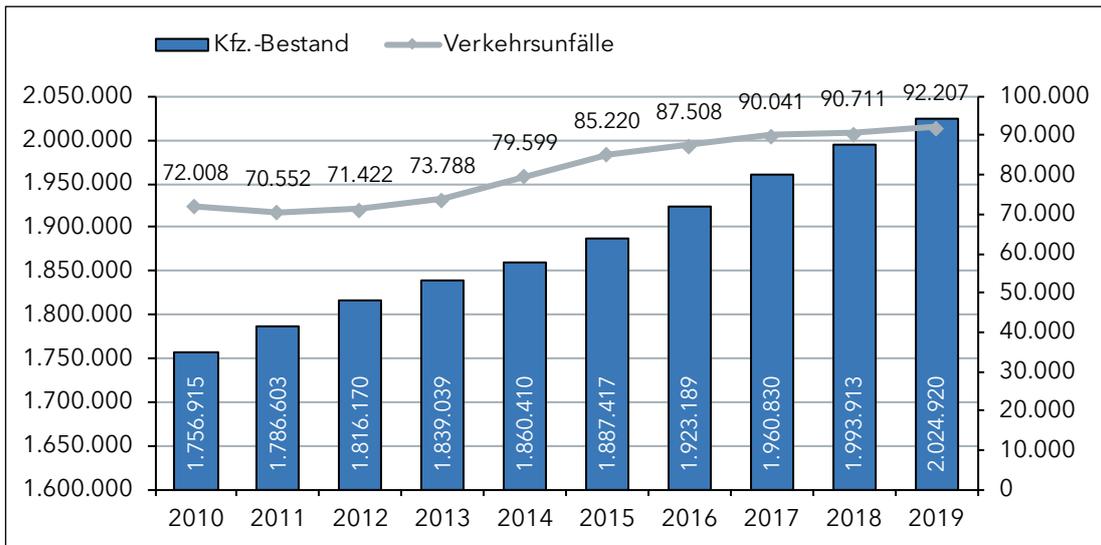
Die Gesamtzahl der in Schleswig-Holstein polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) ist im vergangenen Jahr auf 92.207 (+1,6 %) erneut angestiegen. Es wurden 19.118 (-3,2 %) qualifizierte VU (P, S1 und S2) von der Polizei aufgenommen. Zusätzlich wurden 73.089 VU S3 (+3,0 %), denen lediglich eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, registriert. Der Anstieg der Gesamtunfallzahl ist damit auf die leichten VU S3 zurückzuführen. Darunter werden auch die 17.590 Wildunfälle gezählt, deren Anzahl zu 2018 um +11,3 % gestiegen ist.

Einer detaillierten Auswertung stehen lediglich die von der Polizei aufgenommenen qualifizierten VU P, S1 und S2 zur Verfügung.

Es wurden 12.263 (-0,5 %) Verkehrsunfälle mit Personenschaden aufgenommen. Dabei wurden 13.590 (-1,4 %) Unfallbeteiligte leicht und 2.248 (+5,6 %) schwer verletzt. Insgesamt wurden -0,5 % weniger Personen im Straßenverkehr verletzt.



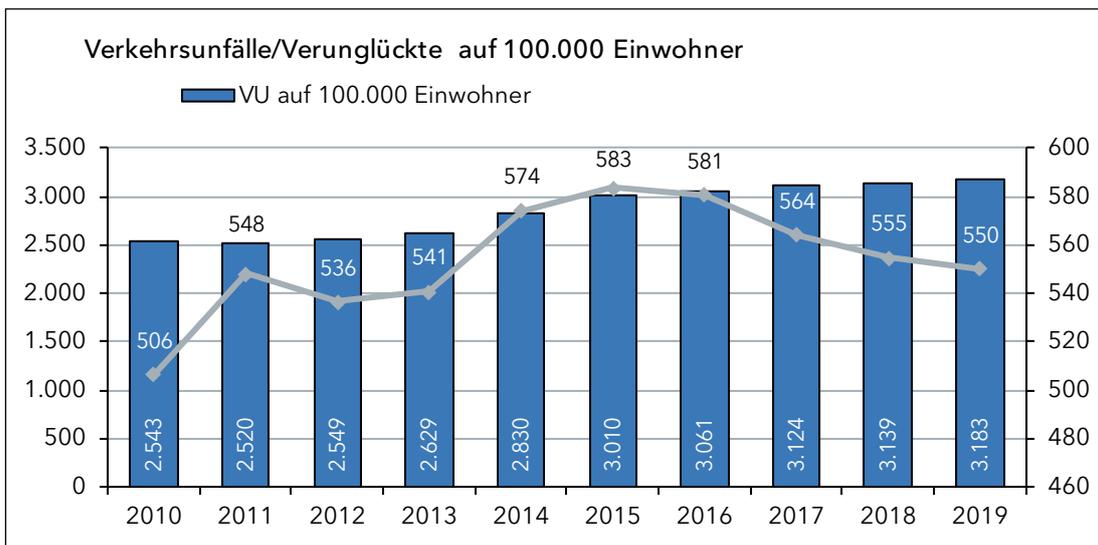
Der steigende Bestand an Kraftfahrzeugen in Schleswig-Holstein hat in den letzten Jahren den Anstieg der Verkehrsunfallzahlen zwar begünstigt, es besteht jedoch keine direkte Korrelation.



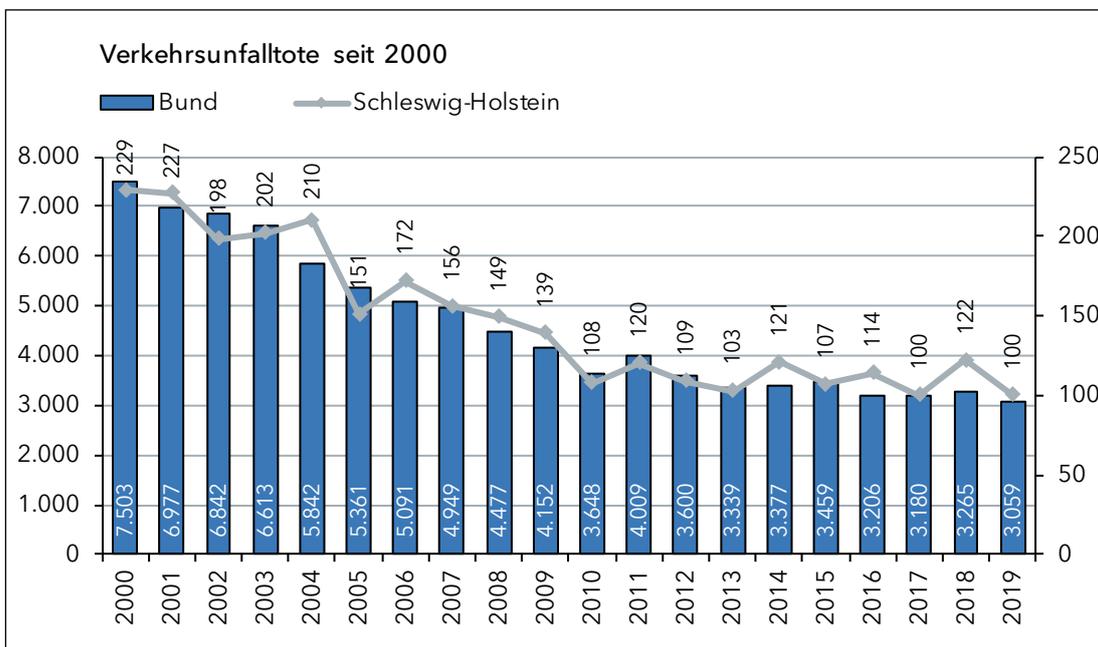
Im Straßenverkehr Verunglückte nach der Art der Verkehrsbeteiligung	Summe	Straßenklassen				
		Auto- bahn	Bundes- straße	Landes- straße	Kreis- straße	Gemeinde- u. a. Straßen
Personenkraftwagen	8.529	1.023	2.318	2.248	1.525	1.415
Motorrad	1.347	21	196	368	315	447
Fußgänger	993	0	91	150	142	610
Fahrrad	3.688	0	381	699	767	1.841
Lastkraftwagen	352	82	85	86	43	56
Pedelec	682	0	78	117	154	333
Bus	213	44	25	52	34	58
Andere	135	2	13	31	30	59
Summe	15.938	1.172	3.187	3.751	3.010	4.818

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

In den letzten 10 Jahren ist ein kontinuierlicher Anstieg der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner erkennbar. Auch im vergangenen Jahr ist dabei die Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer pro 100.000 Einwohner gesunken. Damit hat sich der positive Trend seit 2015 fortgesetzt.



Im vergangenen Jahr wurden 100 (-22) Personen im Straßenverkehr getötet. Damit wurde, wie bereits im Jahr 2017, die niedrigste Zahl an Verkehrsunfalltoten registriert. Die Anzahl der Getöteten lag damit im vergangenen Jahr deutlich unter dem Mittelwert der letzten 10 Jahre (110).

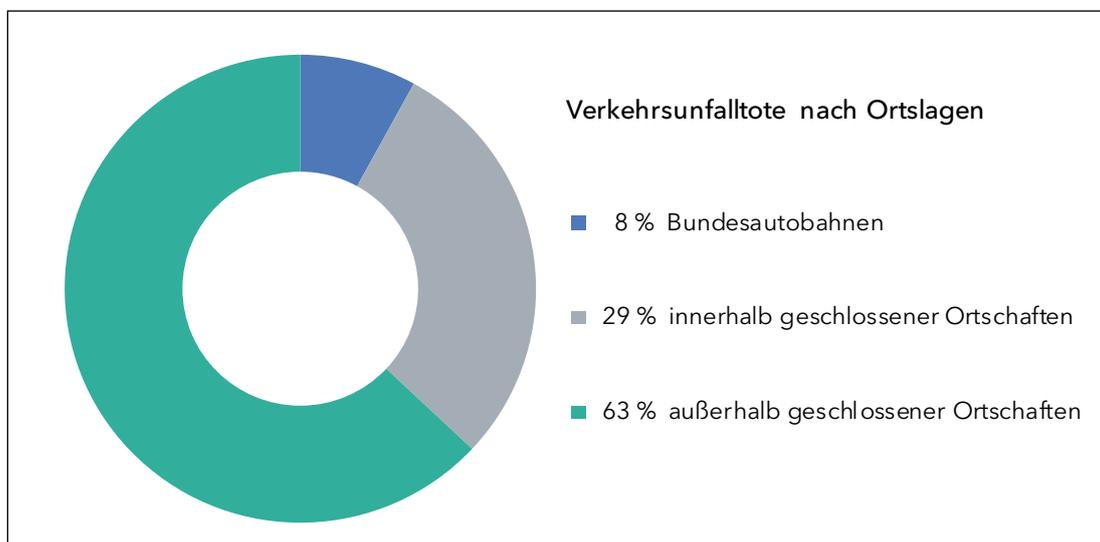


Auf der Schleswig-Holstein-Karte sind die 95 Verkehrsunfälle dargestellt, bei denen 100 Verkehrsteilnehmer getötet wurden.

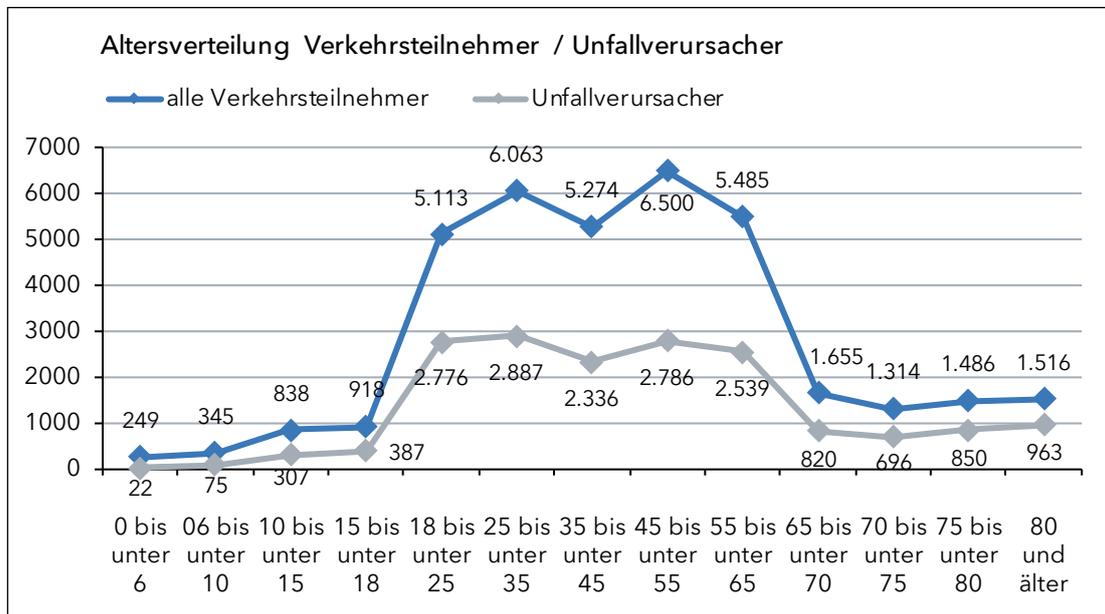


71 der Unfallbeteiligten starben auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um Fahrer oder Mitfahrer von Personenkraftwagen (48) und motorisierten Krafträdern (13).

29 Personen wurden innerorts getötet. Hierbei handelte es sich um 7 Fahrer oder Mitfahrer in Personenkraftwagen und um die ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger (7) Fahrradfahrer (6), Pedelec-Fahrer (6) und Motorradfahrer (3).



Die Altersverteilung aller beteiligten Verkehrsteilnehmer im Vergleich zu den Unfallverursachern stellt die nachfolgende Grafik dar. Hier wird deutlich, dass die „Jungen Fahrer“ und Senioren (65+) im Vergleich zu anderen Altersgruppen überproportional häufig als Unfallverursacher auffallen, d. h. in über 50 % der Verkehrsunfälle Hauptverursacher waren.



2.3 auf den Bundesautobahnen

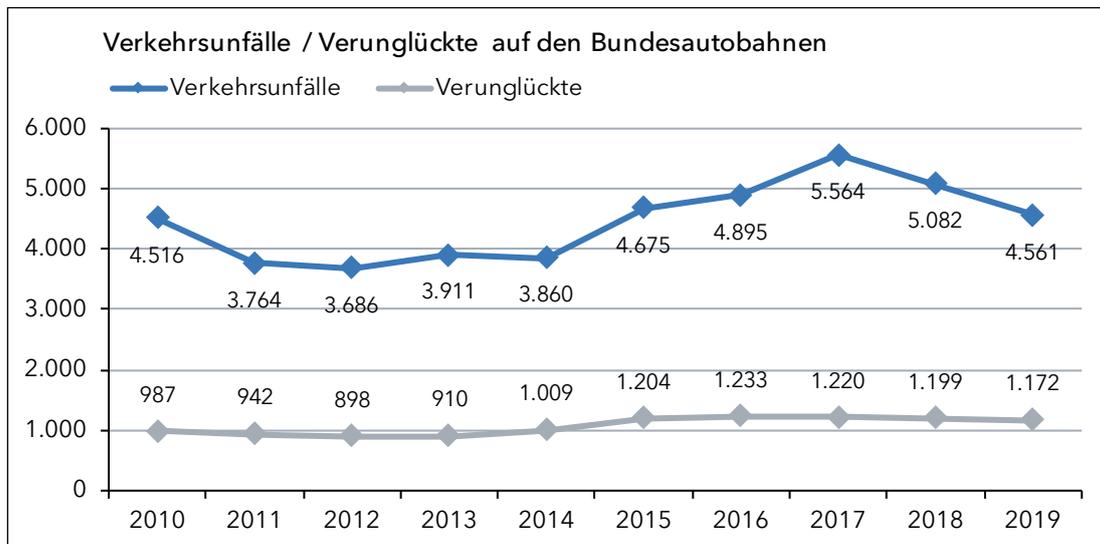
Weniger Verkehrsunfälle, weniger Verletzte und Getötete auf den Bundesautobahnen

Die Verkehrsunfallzahlen auf den Bundesautobahnen sind im vergangenen Jahr wieder gesunken. Es wurden 4.561 (-10,3 %) Verkehrsunfälle registriert und davon 1.600 (-11,8 %) von der Polizei qualifiziert aufgenommen. 690 (43,1 %) der aufgenommenen Verkehrsunfälle hatten Personenschaden zur Folge; bei 21,3 % dieser Verkehrsunfälle wurden Personen schwer verletzt oder getötet. Insgesamt verunglückten 1.172 (-2,3 %) Unfallbeteiligte, davon wurden 8 getötet. Damit verstarben im vergangenen Jahr 5 Verkehrsteilnehmer weniger auf den Bundesautobahnen als im Jahr zuvor. Autobahnunfälle haben einen Anteil von 4,9 % am Gesamtunfallgeschehen. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden liegt ihr Anteil bei 5,6 %. Der Anteil der Verkehrsunfälle, an denen Personen schwer oder tödlich verletzt wurden, liegt bei 7,4 %. Damit wird deutlich, dass Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen zwar seltener stattfinden, die Folgen jedoch überdurchschnittlich schwer sind.

32 % der aufgenommenen Verkehrsunfälle ereigneten sich unter der Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen. Im weiteren Verlauf dieses Berichts (Ziffer 4.5) werden diese Verkehrsunfälle besonders betrachtet.

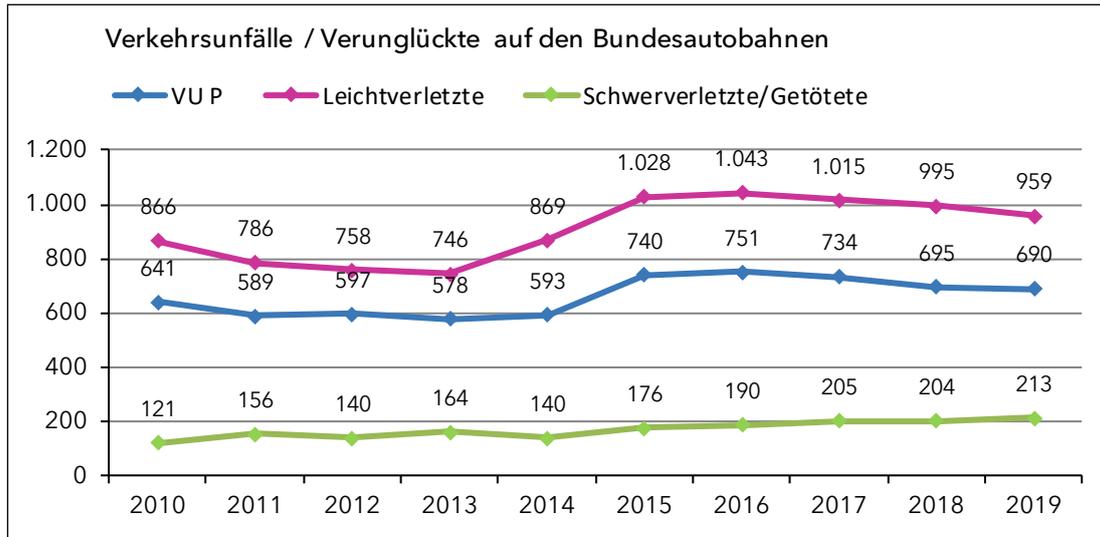
Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle	4.675	4.895	5.559	5.084	4.561
Vergleich zum Vorjahr	815	220	664	-475	-523
in %	21,1	4,7	13,6	-8,5	-10,3

Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	2015	2016	2017	2018	2019
- mit Personenschaden	740	751	734	695	690
Vergleich zum Vorjahr	147	11	-17	-39	-5
in %	24,8	1,5	-2,3	-5,3	-0,7
Verletzte	1.198	1.225	1.208	1.186	1.164
Vergleich zum Vorjahr	194	27	-17	-22	-22
in %	19,3	2,3	-1,4	-1,8	-1,9
davon					
Leichtverletzte	1.028	1.043	1.015	995	959
Vergleich zum Vorjahr	159	15	-28	-20	-36
in %	18,3	1,5	-2,7	-2,0	-3,6
Schwerverletzte	170	182	193	191	205
Vergleich zum Vorjahr	35	12	11	-2	14
in %	25,9	7,1	6,0	-1,0	7,3
Getötete	6	8	12	13	8
Vergleich zum Vorjahr	1	2	4	1	-5
in %	20,0	33,3	50,0	8,3	-38,5



2.3.1 Getötete und Schwerverletzte

Die Anzahl der auf Bundesautobahnen verunglückten Personen bewegt sich in den vergangenen fünf Jahren auf etwa gleichem Niveau. Auffällig ist jedoch, dass sich der Anteil der Schwerverletzten deutlich erhöht hat. Zwei der Verkehrsunfälle mit vier Getöteten wurden aufgrund von Alkoholkonsum verursacht.

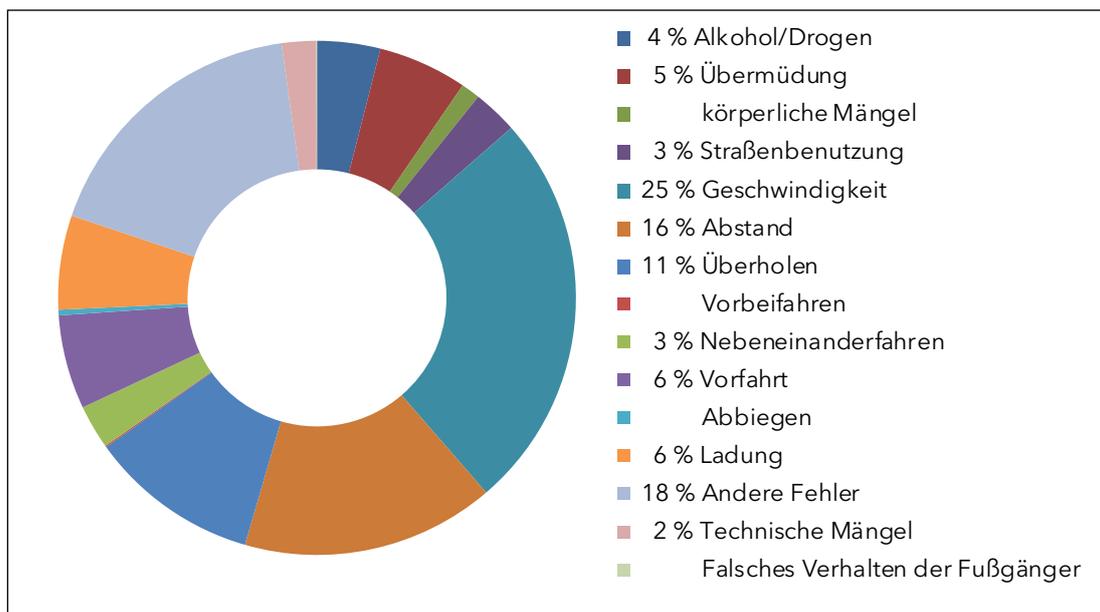


Im Jahr 2019 verunglückten 44,1 % der schwerverletzten und getöteten Personen auf der BAB 7. Im Vergleich dazu verunglückten lediglich 18,8 % der Schwerverletzten und Getöteten auf der BAB 1. Auf die Verkehrsunfallsituation auf der BAB 7 wird unter Ziffer 2.3.4 näher eingegangen.

2.3.2 Hauptunfallursachen

Wie in den Vorjahren wurde von der Polizei die „nicht angepasste Geschwindigkeit“ als Hauptunfallursache auf den Bundesautobahnen festgestellt. Ebenfalls häufig fahren Kraftfahrzeugführer zu dicht auf und verunfallen dadurch (16 %). Oftmals führen beide Unfallursachen zu Unfällen im Längsverkehr.

Bei den Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden (mit Schwerverletzten oder Getöteten) wurde in 33 % der Fälle nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache festgestellt. Bei 8 % dieser Verkehrsunfälle verursachten die Kraftfahrzeugführer aufgrund von Übermüdung schweren Personenschaden. Fehler beim Überholen wurden mit 5 % hingegen wesentlich seltener als Unfallursache festgestellt.



2.3.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Deutlich mehr Geschwindigkeitsverstöße festgestellt - neue Geräte in der Erprobung

Schwerpunkt bei der Bekämpfung dieser Hauptunfallursache auf den Autobahnen ist die Überwachung der Geschwindigkeit in Autobahnbaustellen und in Bereichen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen. Hierzu setzt die Polizei auf moderne Überwachungstechnik wie Videowagen, mobile und stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen und die Abstandskontrolle von Brücken. Durch den Polizei-Verkehrsüberwachungsdienst Neumünster wurden 134.770 (+38,5 %) Geschwindigkeitsverstöße festgestellt.

Die Landespolizei entwickelt die Verkehrsüberwachungstechnik stetig fort. Im vergangenen Jahr hat der Polizei-Verkehrsüberwachungsdienst Neumünster für drei Monate einen sogenannten „Enforcement-Anhänger“ auf den Bundesautobahnen in einem Pilotprojekt erprobt. Es handelt sich dabei um eine sogenannte semi-stationäre Geschwindigkeitsmessanlage, die autark über mehrere Tage arbeiten kann. Diese Überwachungstechnik ist besonders geeignet, ausgewählte unfallträchtige Verkehrsbereiche wie Autobahnbaustellen zu überwachen und das Geschwindigkeitsniveau zu senken. Im Erprobungszeitraum wurden rund 30.000 Verstöße einer Ahndung zugeführt. Die Beanstandungsquote war überdurchschnittlich hoch.



Der Einsatz eines Geschwindigkeitsüberwachungsanhängers hat sich als positiv für die Verkehrssicherheit hinsichtlich Einsetzbarkeit und Effizienz erwiesen. Eine Beschaffung soll zeitnah erfolgen.

2.3.4 Unfallsituation nach Ausbau der BAB 7

Nach vier Jahren Bauzeit erfolgte am 18. Dezember 2018 die Freigabe des sechsstreifigen Abschnitts der Bundesautobahn 7 zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm und der Landesgrenze zu Hamburg. Nachdem noch zwei kleinere Baumaßnahmen im März 2019 beendet und die notwendige Griffbarkeit der Fahrbahndecke gegeben waren, wurde die noch auf Teilstrecken vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung (120 km/h) im Mai 2019 vollständig aufgehoben. Seitdem steht dem Verkehr eine der modernsten und leistungsfähigsten Verkehrsachsen in Deutschland zur Verfügung. Die neue Autobahn weist ein höheres Sicherheitsniveau auf. Es wurden auf den 3 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung neuer Fahrbahnbelag und Gleitschutzwände statt Schutzplanken im Mittelstreifen verbaut. Der Verkehrsraum wurde damit vergrößert, Ausweichmöglichkeiten geschaffen und Konfliktpunkte reduziert.

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Ziel des Ausbaus war nicht nur eine effizientere Verbindung für die Wirtschaft und den Tourismus, sondern auch die Minimierung von Staugefahren und eine Verbesserung der allgemeinen Verkehrssicherheit und damit einhergehend die Reduzierung von Unfallgefahren.

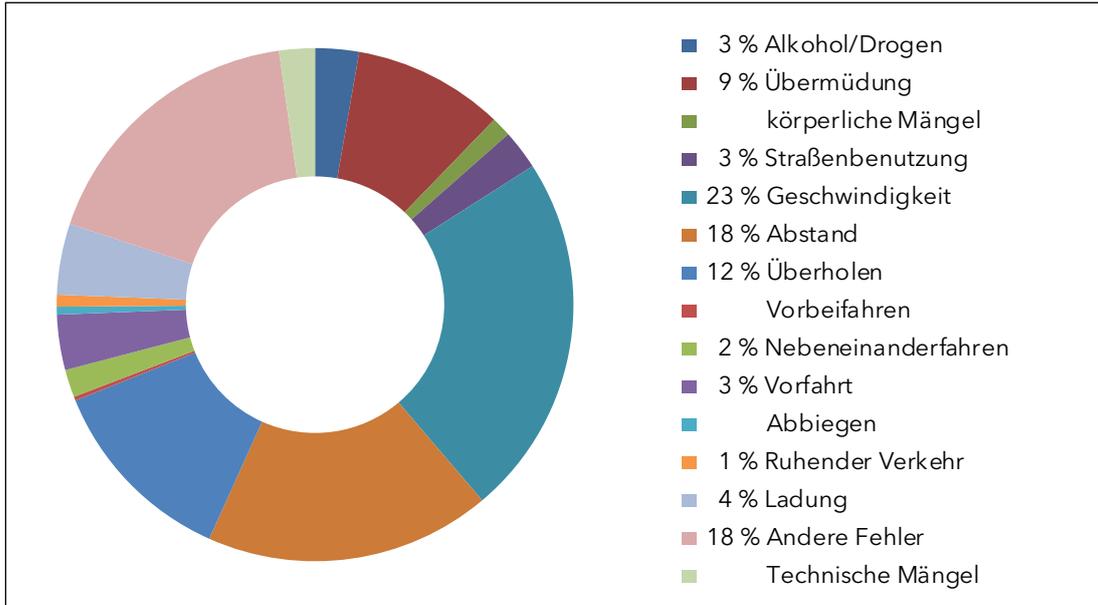
Anzahl Unfälle		Jahr				
		2015	2016	2017	2018	2019
Fahrtrichtung	Kategorie					
Hamburg	P	53	40	57	48	71
	S1	16	15	18	20	9
	S2	60	78	115	85	47
	S3	230	216	347	266	123
	Summe	359	349	537	419	250
dänische Grenze	P	30	48	41	41	52
	S1	14	26	18	19	26
	S2	62	53	70	63	50
	S3	225	214	290	225	115
	Summe	331	341	419	348	243

Auf dem ausgebauten Abschnitt der BAB 7 ist die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle deutlich von 767 auf 493 (-35,7 %) gesunken. Die Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen resultiert ausschließlich aus der Halbierung der Sachschadensunfälle aufgrund einer unbedeutenden Ordnungswidrigkeit (VU S3).

Es verunglückten +23,9 % mehr Verkehrsteilnehmer auf dem ausgebauten Autobahnabschnitt in 2019 als noch im Jahr davor. Besonders auffällig ist der Anstieg der Schwerverletzten von elf auf 36 auf der Richtungsfahrbahn Süd.

Anzahl Verunglückte		Jahr				
		2015	2016	2017	2018	2019
Fahrtrichtung	Verletzungsgrad					
Hamburg	Getötet	1		1		1
	Schwer verletzt	10	14	13	11	36
	Leicht verletzt	78	60	79	85	87
	Summe	89	74	93	96	124
	Summe	359	349	537	419	250
dänische Grenze	Getötet		1	1		1
	Schwer verletzt	4	11	15	26	33
	Leicht verletzt	50	62	52	54	60
	Summe	54	74	68	80	94
	Summe	331	341	419	348	243

Als Hauptunfallursachen wurden mit 23 % die nicht angepasste Geschwindigkeit und mit 18 % Abstandsmisachtungen festgestellt.



Auf Einladung des Verkehrsministeriums haben die Verantwortlichen für diesen BAB-Abschnitt das vom Landespolizeiamt erstellte Unfalllagebild erörtert. Der LBV.SH als Verkehrsbehörde, die DEGES als Bauaufsicht, die Autobahn GmbH als neuer Straßenbaulastträger, Via Solution Nord Service als Meisterei, das PAR Neumünster als örtlich zuständige Polizeidienststelle und das Landespolizeiamt sind zu folgendem Ergebnis gekommen: Unfallschwerpunkte im Sinne der Richtlinie wurden nicht identifiziert. Handlungsbedarf wird auf Basis der aktuell vorliegenden Unfalllage zur Zeit nicht gesehen. Das Unfallgeschehen wird weiter beobachtet.



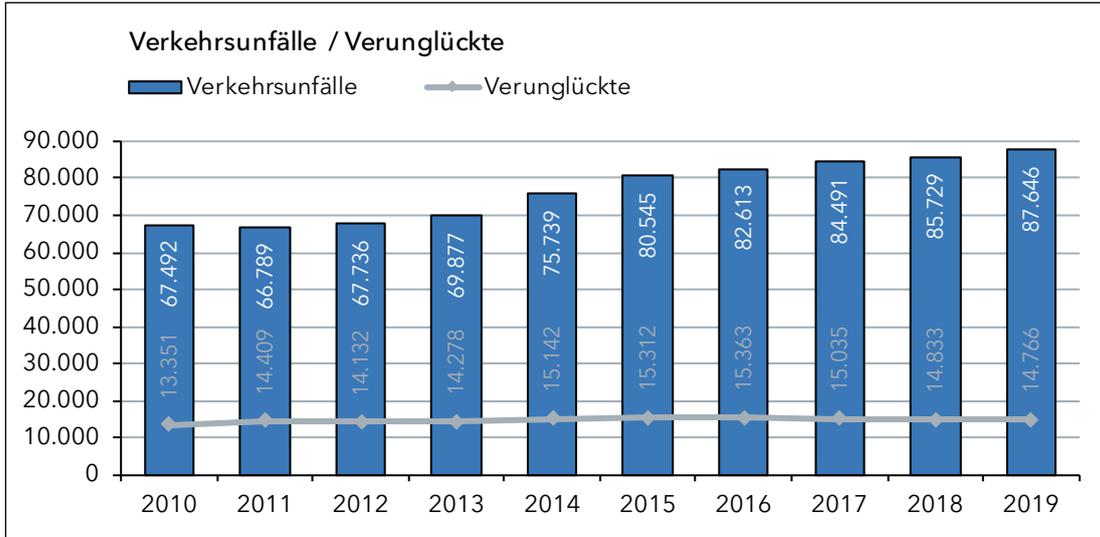
2.4 auf dem übrigen Straßennetz

Mehr Verkehrsunfälle - weniger Verletzte, deutlich weniger Getötete

95 % der registrierten Verkehrsunfälle ereigneten sich auf dem übrigen Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen. Zu diesem Straßennetz zählen die Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstigen Straßen. Die Anzahl ist im vergangenen Jahr um +2,2 % auf 87.646 VU angestiegen. Dieser Anstieg ist vor allem auf die leichten Sachschadensunfälle, die von der Polizei nicht aufgenommen werden, zurückzuführen (+2,9 %). Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sank um -0,5 %. Es wurden insgesamt -0,3 % weniger Personen im Straßenverkehr leicht oder schwer verletzt. Leider verunglückten im vergangenen Jahr 92 Unfallbeteiligte auf dem übrigen Straßennetz tödlich. Das ergibt einen Rückgang von -15,6 %.

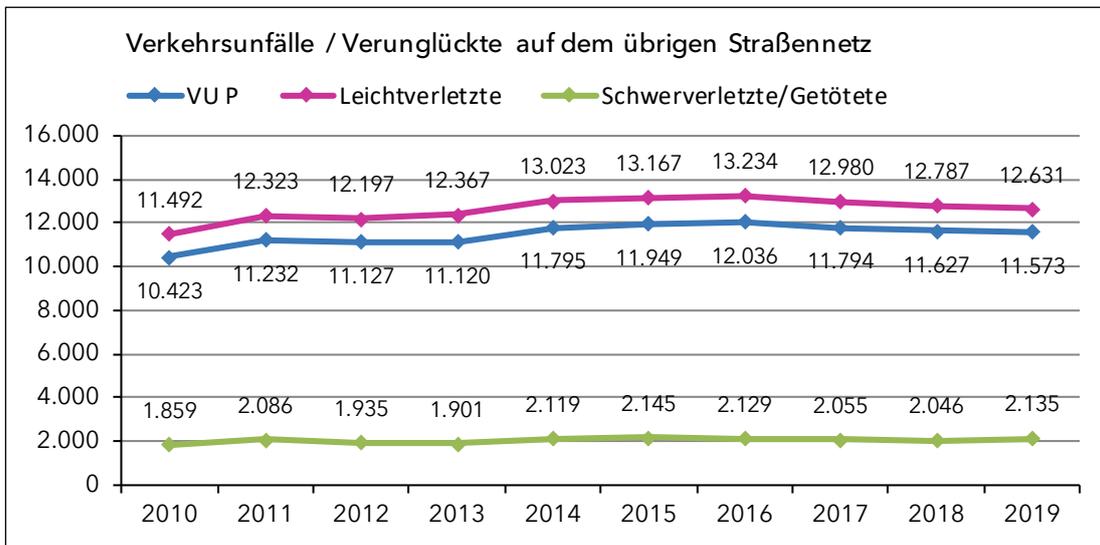
Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz	2015	2016	2017	2018	2019
Verkehrsunfälle	80.545	82.613	84.491	85.729	87.646
Vergleich zum Vorjahr	4.806	2.068	1.878	1.238	1.917
in %	6,3	2,6	2,3	1,5	2,2
- mit Personenschaden	11.949	12.036	11.794	11.627	11.573
Vergleich zum Vorjahr	154	87	-242	-167	-54
in %	1,3	0,7	-2,0	-1,4	-0,5
Verletzte	15.211	15.257	14.947	14.724	14.674
Vergleich zum Vorjahr	185	46	-310	-223	-50
in %	1,2	0,3	-2,0	-1,5	-0,3
davon					
Leichtverletzte	13.167	13.234	12.980	12.787	12.631
Vergleich zum Vorjahr	144	67	-254	-193	-156
in %	1,1	0,5	-1,9	-1,5	-1,2
Schwerverletzte	2.044	2.023	1.967	1.937	2.043
Vergleich zum Vorjahr	41	-21	-56	-30	106
in %	2,0	-1,0	-2,8	-1,5	5,5
Getötete	101	106	88	109	92
Vergleich zum Vorjahr	-15	5	-18	21	-17
in %	-12,9	5,0	-17,0	23,9	-15,6

Das Risiko, auf Schleswig-Holsteins Straßen zu verunglücken, ist im vergangenen Jahr erneut leicht zurückgegangen.



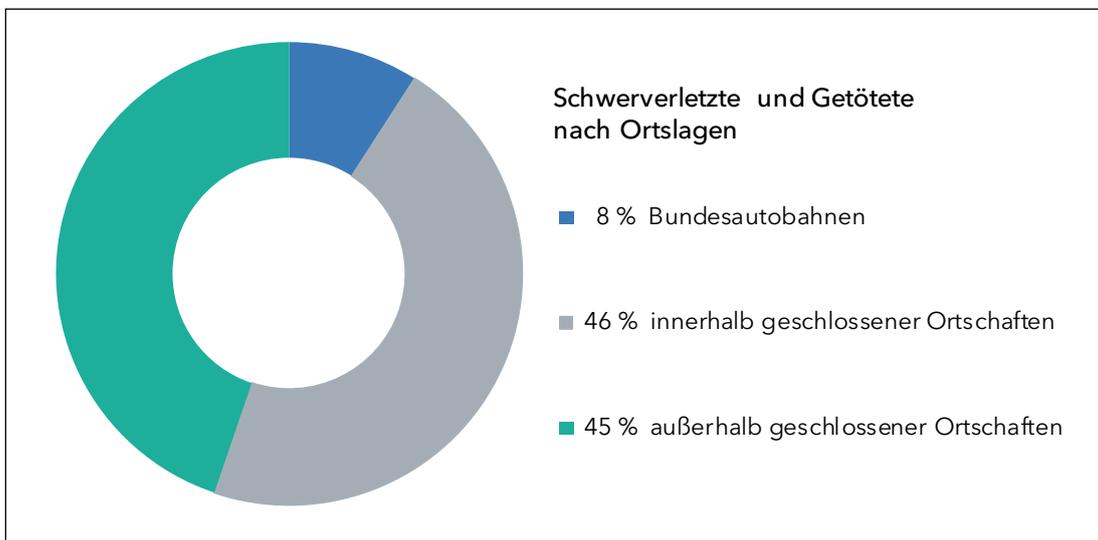
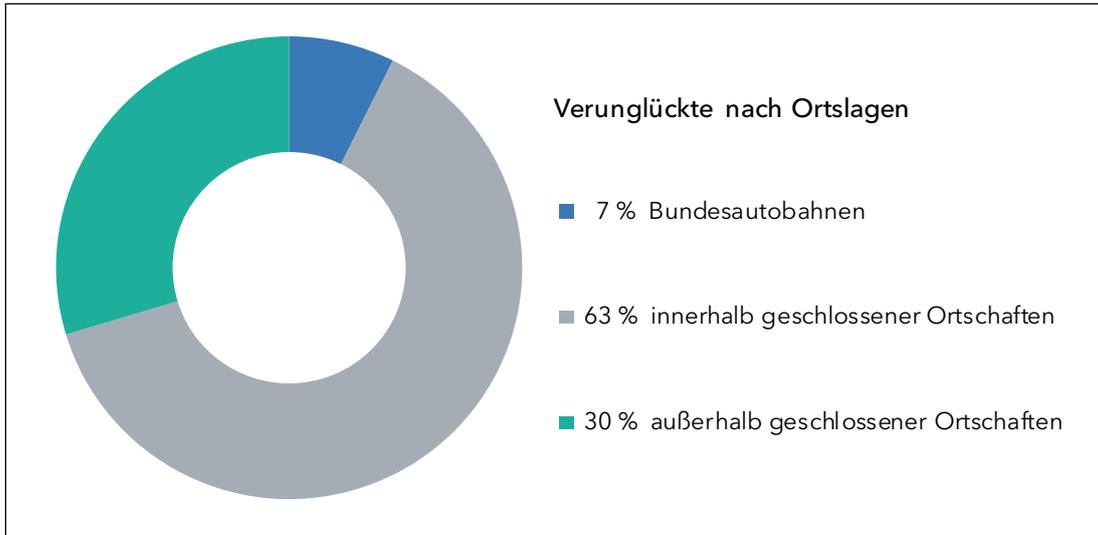
2.4.1 Getötete und Schwerverletzte

Die Zahl der Verunglückten ist zurückgegangen. Der Anteil der Schwerverletzten ist im vergangenen Jahr erstmals seit 2015 wieder angestiegen. Insgesamt verunglückten +4,3 % mehr Verkehrsbeteiligte schwer oder wurden getötet.



71,5 % der Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften. Hier verunglückten 70,9 % der Unfallbeteiligten leicht und 51,5 % schwer. 29 Personen (31,5 %) wurden innerhalb geschlossener Ortschaften getötet.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich 28,5 % aller Verkehrsunfälle. Hier wurden 29,1 % der Menschen leicht und 48,5 % schwer verletzt. 63 (68,5 %) Unfallbeteiligte verstarben auf den Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Das heißt, die meisten Menschen versterben auf schleswig-holsteinischen Außerortsstraßen.

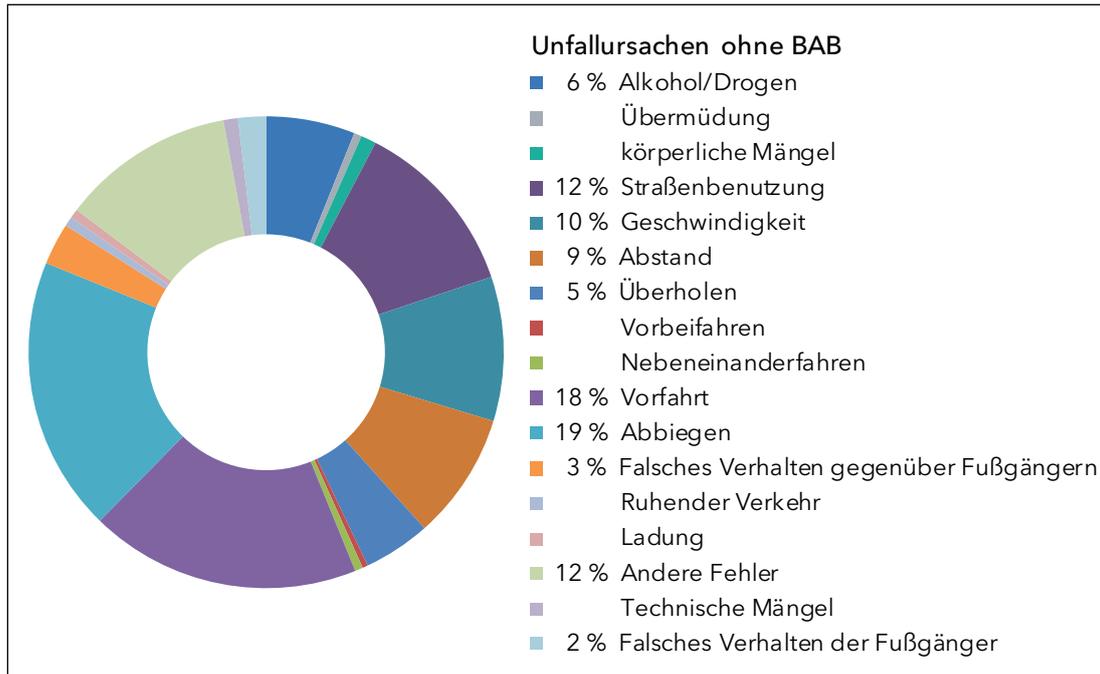


2.4.1 Hauptunfallursachen

Verkehrsunfälle in den Kreuzungs- und Einmündungsbereichen dominieren. Dies spiegelt sich in den ermittelten Hauptunfallursachen wider. Vorfahrtsverletzungen und Fehler beim Abbiegen wurden als häufigste Unfallursachen von der Polizei festgestellt.

Bei den Verkehrsunfällen mit schwerem Personenschaden (mit Schwerverletzten oder Getöteten) wurde in 18 % der Fälle nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache festgestellt. Vorfahrtsverletzungen wurden mit 10 % hingegen wesentlich seltener als Unfallursache festgestellt.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist der Anteil von Geschwindigkeitsunfällen mit schwerem Personenschaden mit 25 % noch stärker vertreten.



2.4.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Vorfahrtsüberwachung

Deutlich mehr Vorfahrtsfehler geahndet

Insbesondere in innerstädtischen Bereichen steigt das Verkehrsaufkommen seit Jahren an. Die Verkehrssituationen werden zunehmend komplexer. Deshalb führen Vorfahrtsmissachtungen und Fehler beim Abbiegen nach wie vor zu den meisten polizeilich erfassten Verkehrsunfällen. Die Bekämpfung der Unfallursachen Vorfahrt und Abbiegen geschieht zum einen durch Verkehrsüberwachung, zum anderen durch die Entschärfung der Unfalhhäufungsstellen. Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung stellte die Landespolizei im vergangenen Jahr 5.022 Verkehrsordnungswidrigkeiten fest. Das waren u. a. Stoppschildmissachtungen, Rotlichtverstöße oder Gefährdungen von Fußgängern und Fahrradfahrern beim Abbiegen.

Geschwindigkeitsüberwachung

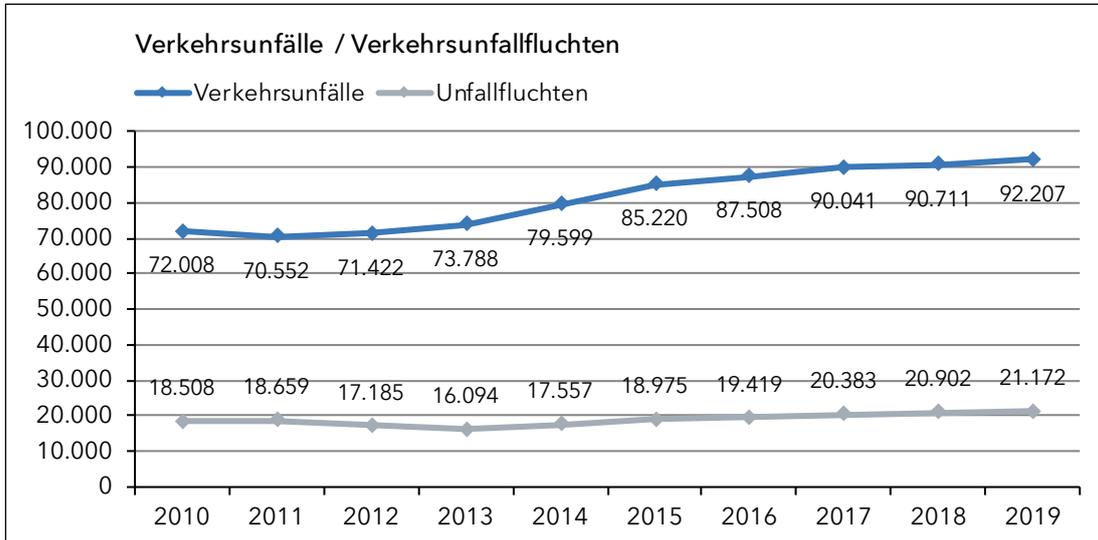
Mehr Geschwindigkeitsverstöße festgestellt

Die einer Verkehrssituation nicht angepasste Geschwindigkeit ist bei schweren Verkehrsunfällen eine der Hauptunfallursachen. Die Höhe der Geschwindigkeit entscheidet oftmals über die Schwere der Unfallfolgen. Die Überwachung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist ein Schwerpunkt der polizeilichen und kommunalen Verkehrsüberwachung. Durch die Polizei wurden im vergangenen Jahr auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen 514.994 Geschwindigkeitsverstöße zur Anzeige gebracht. Das sind 28.852 Verstöße mehr (+5,9 %) als 2018. Innerhalb geschlossener Ortschaften konzentriert sich die Polizei auf Deliktsschwerpunkte aber auch auf sensible Orte zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer wie z. B. vor Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen.

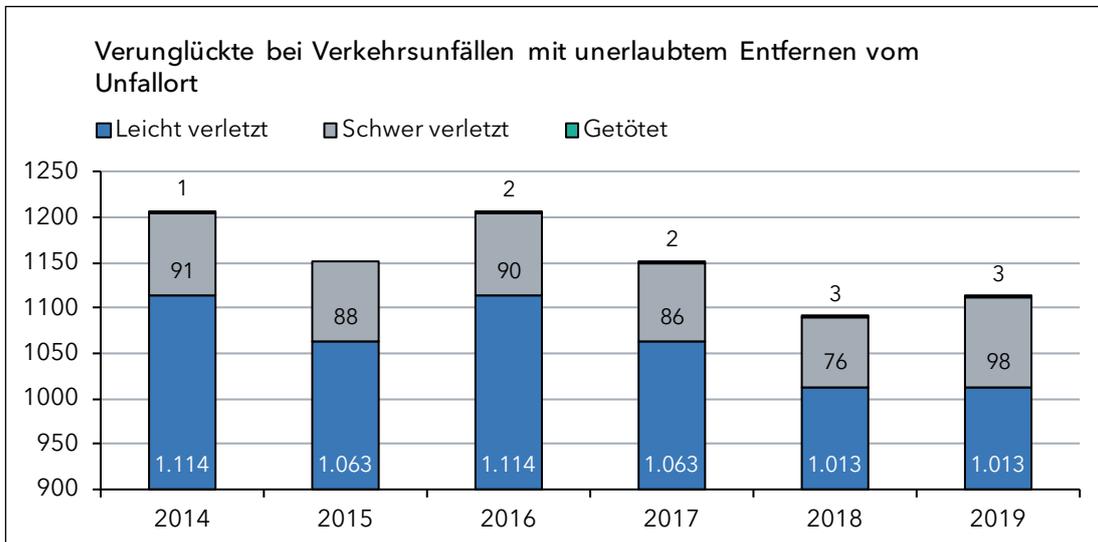
2.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Anzahl der Verkehrsunfallfluchten steigt kontinuierlich an

Die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten stieg in den vergangenen 10 Jahren um +14,4 % an. Die Gesamtunfallzahl stieg hingegen um +28,1 % an.



Es wurden wie bereits im Jahr zuvor 1.013 Verkehrsteilnehmer bei diesen Verkehrsunfällen leicht und 98 (+28,9 %) schwer verletzt. Drei Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen, nachdem der Unfallverursacher sich unerlaubt vom Unfallort entfernte.



95,3 % der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht hatten lediglich Sachschaden zur Folge. Bei 87,8 % wurde als Unfallursache eine unbedeutende Ordnungswidrigkeit festgestellt. Diese Verkehrsunfälle ereigneten sich meist auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken oder im Längsverkehr beim Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot z. B. Spiegelklatscher.

Auf den Bundesautobahnen ereigneten sich nur noch 632 (-21,4 %) Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort. Grund für den signifikanten Rückgang ist unter anderem auch die Fertigstellung der BAB 7, die während der Bauzeit Verkehrsunfallfluchten begünstigte. Hier wurde im vergangenen Jahr ein Rückgang von -37,6 % verzeichnet.

Die Landespolizei stellt seit Jahren eine verstärkte Anzeigebereitschaft fest. Das resultiert zum einen aus den Anforderungen der Versicherungs- und Leasinggesellschaften und zum anderen aus den hohen Wiederherstellungskosten lackierter Fahrzeugteile.

2.5.1 Verkehrsunfallermittlung – Spurensicherungsfolie

Im Rahmen der Unfallaufnahme (Beweissicherung) und Sachbearbeitung (Auswertung) bei unerlaubtem Entfernen vom Unfallort wird seit dem Herbst 2017 Spurensicherungsfolie als Ermittlungshilfe erfolgreich angewendet. Ziel dieser Methode ist es, die Aufklärungsquote in diesem Deliktsbereich zu erhöhen.

Bei der Verwendung der Spurensicherungsfolie können nicht nur Lackspuren, sondern auch vergleichbare Partikel, z. B. Sedimente, markante Kunststoffe, Farbpartikel, Holz oder pflanzliche Rückstände, gesichert werden. Das gesamte Spurenbild mit abgebildeten Konturen zeigt sich in der Folie und kann im Rahmen der Auswertung durch die Verwendung eines USB-Mikroskops auf Deckungsgleichheit geprüft werden.



Im Rahmen der Auswertung werden vermeintliche Unfallverursacher ausgeschlossen oder die Schuldfrage kann untermauert werden. In einigen Fällen wurden fingierte Verkehrsunfälle aufgedeckt.

Die durchgeführte Evaluation zeigt, dass die Ermittlungshilfe auf vielen Dienststellen angewendet wird. Die Aufklärungsquote ist aber sehr unterschiedlich. Sie ist insbesondere von der Häufigkeit der Anwendung abhängig. Es wurde aber deutlich, dass mit steigender Zahl der untersuchten Folien die Anwender immer mehr Handlungssicherheit bekommen. Sehr hilfreich ist dabei der bundesweit im Intranet zur Verfügung stehende Katalog mit Spurenbildern.

Am 29./30. Oktober fand in Kiel die 1. Bundesfachtagung zum Thema „Spurensicherungsfolie“ auf Initiative der Landespolizei statt. An der Veranstaltung nahmen Vertreter von 12 Bundesländern, Staatsanwälte, Rechtsanwälte, Landeskriminalämter, Unfallsachbearbeiter der Polizei, Kfz.-Sachverständige, Sachverständige der Versicherungswirtschaft und Angehörige einiger Erkennungsdienste teil. Im Marinestützpunkt Kiel fand ein reger Austausch rund um die Folie statt. Im Verlauf

der Veranstaltung konnten sich andere Bundesländer von den Vorteilen der Sicherungsmethode überzeugen. Im Fazit wurde übereinstimmend festgestellt, dass die Folie eine gute Ermittlungshilfe bei der Beweisführung von Verkehrsunfallfluchten ist.



2.6 Elektrokleinstfahrzeuge

Am 15.06.2019 trat die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft. Elektronisch angetriebene City-Roller, sogenannte Elektro Tretroller oder E-Scooter, sind abgasfrei, i. d. R. falt- und tragbar und dürfen auf öffentlichen Straßen fahren, soweit sie die Merkmale der eKFV aufweisen. Danach müssen sie verkehrssicher sein, bremsen können, steuerbar sein, eine Beleuchtungsanlage haben und versichert sein. Es besteht keine Zulassungspflicht. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Grundsätzlich müssen sie auf Radverkehrsflächen fahren. Das Fahren auf Gehwegen, in Fußgängerzonen oder auf Busspuren ist verboten.

Ein halbes Jahr nach Inkrafttreten der eKFV kann in Bezug auf das Unfallgeschehen folgende Zwischenbilanz gezogen werden:

Im Jahr 2019 wurden 10 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen und Personenschaden aufgenommen. Insgesamt verunglückten dabei 9 Personen leicht und eine schwer. Die Unfallsituation stellt sich damit unauffällig dar. Dieses neue Verkehrsmittel steht zurzeit nicht im Vordergrund der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Gleichwohl hat die Zentralstelle Prävention einen Flyer entwickelt, der auf die Verkehrsregeln hinweist und wertvolle Verhaltenstipps gibt.

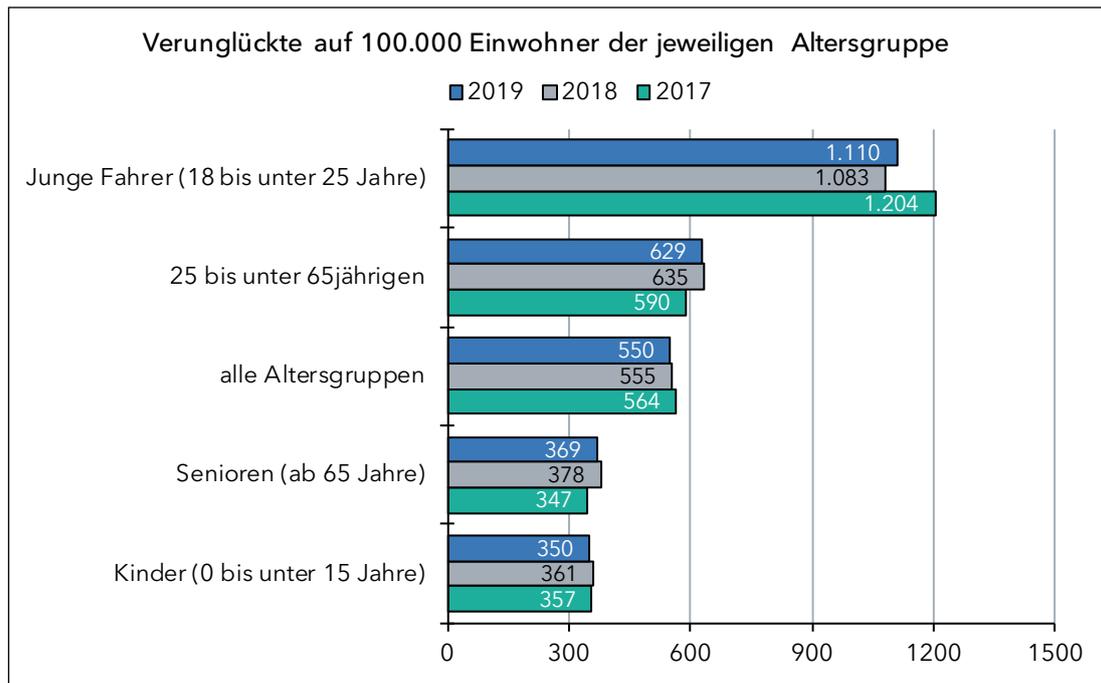


Risikogrupper

3

Das altersbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, lässt sich mit der Häufigkeitszahl „Verunglückte auf 100.000 Einwohner dieser Altersgruppe“ darstellen. In den vergangenen drei Jahren waren „Junge Fahrer“ deutlich stärker gefährdet als andere Altersgruppen, da sie gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil überdurchschnittlich oft bei Verkehrsunfällen verunglücken. Aufgrund des demographischen Wandels und eines wachsenden Mobilitätsanspruches sind Senioren (ab 65 Jahren) zunehmend als Unfallverursacher am Unfallgeschehen beteiligt und als Verunglückte betroffen.

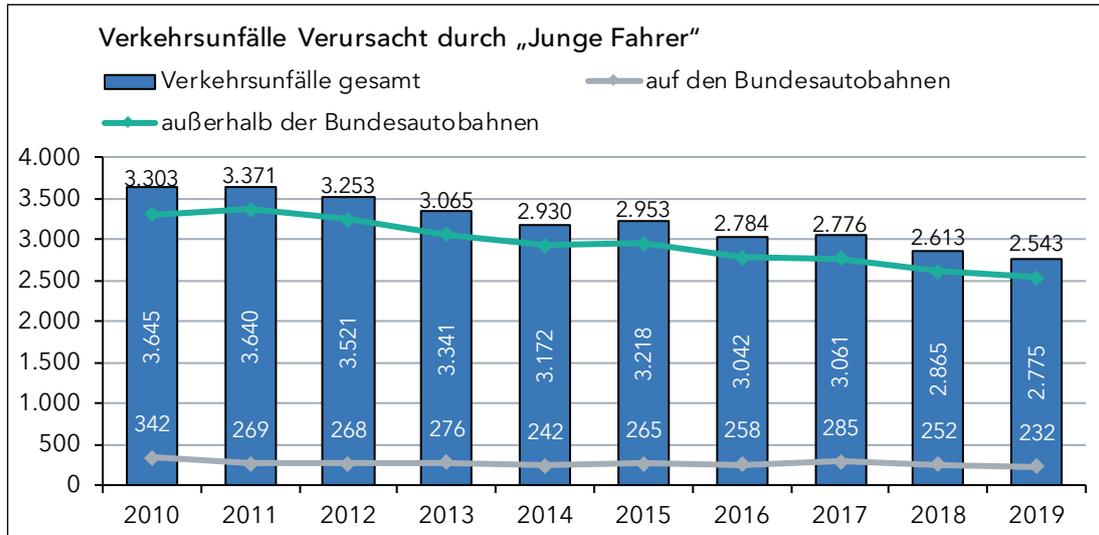
Verkehrsunfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages. Sie bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit, um die tragischen Folgen zu minimieren.



3.1 Junge Fahrer

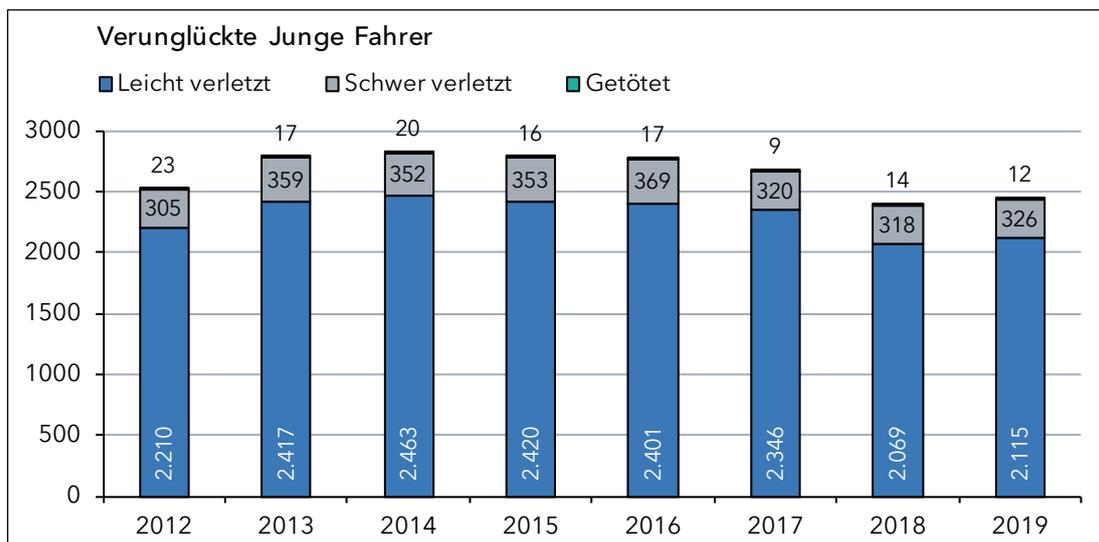
Weniger Verkehrsunfälle, mehr Verunglückte

Der positive Trend bei Verkehrsunfällen, an denen „Junge Fahrer“ beteiligt waren bzw. die von „Jungen Fahrern“ verursacht wurden, setzte sich im vergangenen Jahr fort. Diese Altersgruppe der 18 bis unter 25 Jährigen war an 4.441 (-3,4 %) beteiligt, 2.775 (-3,1 %) wurden von ihnen verursacht. Damit wurden „Junge Fahrer“ bei 14,5 % der aufgenommen Verkehrsunfälle als Unfallverursacher ermittelt; sie verursachten 15,7 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Bei einem Bevölkerungsanteil von 7,7 % sind Junge Fahrer mit 23,2 % überdurchschnittlich häufig am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt.



Trotz der positiven Entwicklung der Verkehrsunfälle, an denen Junge Fahrer beteiligt gewesen sind, ist diese Altersgruppe gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil am stärksten gefährdet.

Insgesamt wurden 2.115 (+2,0 %) „Junge Fahrer“ leicht und 326 (+2,5 %) schwer verletzt. Es verunglückten 12 Verkehrsteilnehmer dieser Altersgruppe im Berichtszeitraum tödlich. Das sind zwei Getötete weniger als im vergangenen Jahr. Trotz der erneut positiven Entwicklung bei den Unfallzahlen, ist die Anzahl der verunglückten Jungen Fahrer im Berichtszeitraum insgesamt leicht angestiegen (+1,9 %).



66,5 % der Verkehrsunfälle werden von männlichen Jungen Fahrern verursacht.

Nicht angepasste Geschwindigkeit spielt mit 20,9 % eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. 30,4 % der Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden sind Geschwindigkeitsunfälle. Fehler beim Abbiegen wurden mit 15,2 % und Vorfahrtsverletzungen mit 14,9 % als weitere Hauptunfallursachen festgestellt. Mit 12,9 % sind Abstandsverletzungen unfallursächlich für alle von Jungen Fahrern verursachten Verkehrsunfälle. Dieser Wert erhöht sich auf 17,6 % bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Bei 7,9 % waren der Konsum von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln unfallursächlich.

Neben den statistisch erfassten Unfallursachen spielen mangelnde Erfahrung, Selbstüberschätzung, hohe Risikobereitschaft im Besonderen bei den männlich Verkehrsteilnehmern, aber auch Alkohol- und Drogenkonsum eine wesentliche Rolle bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe..

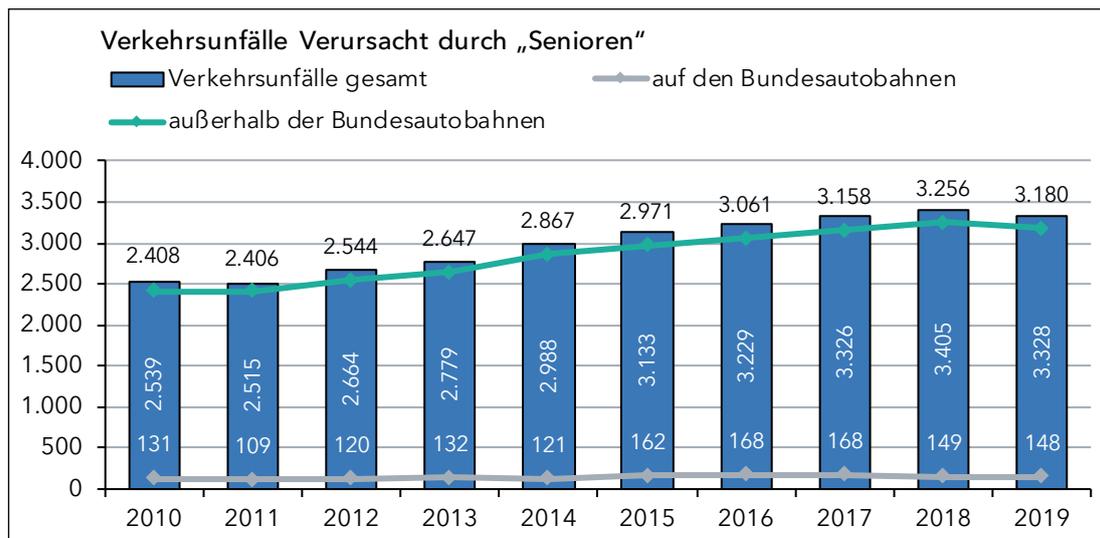
3.2 Senioren

Unfallzahlen der Generation 65+ leicht rückläufig

Der demographische Wandel und die steigende Mobilität im Alter spiegeln sich auch in der Verkehrsunfallstatistik wider.

Im vergangenen Jahr waren die Unfallzahlen unter der Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren mit 5.139 (-2,5 %) leicht rückläufig. 3.328 (-2,3 %) dieser Verkehrsunfälle wurden durch sie verursacht. Damit wurden Senioren bei 17,4 % der aufgenommen Verkehrsunfälle als Unfallverursacher ermittelt; fast jeder vierte Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden wurde von einem Senior verursacht.

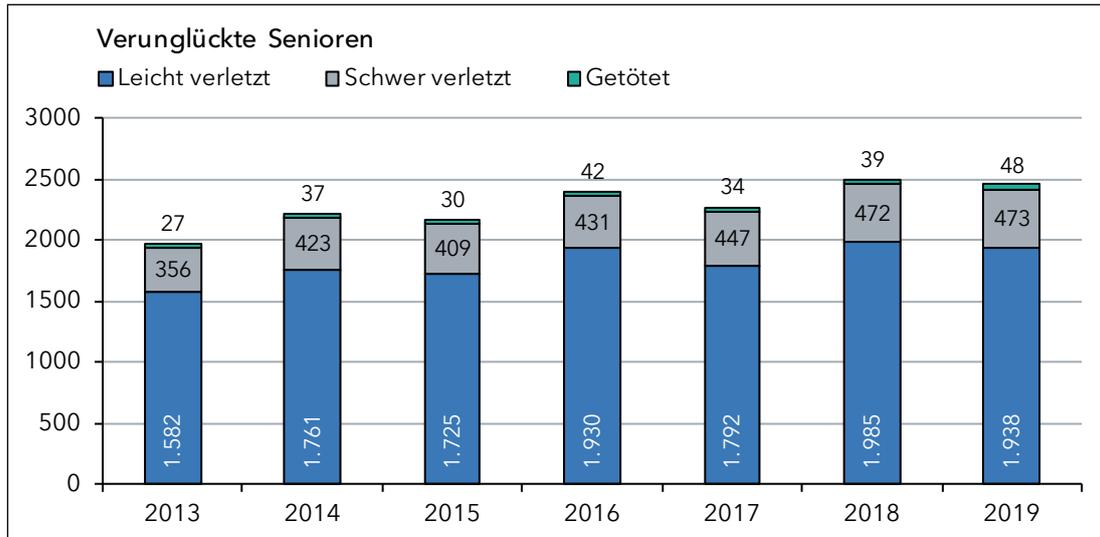
Trotz steigender Mobilität legen Verkehrsteilnehmer mit zunehmendem Alter eher kürzere Strecken zurück und meiden Straßen, auf denen deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Auf den Bundesautobahnen wurden 148 von Senioren verursachte Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen.



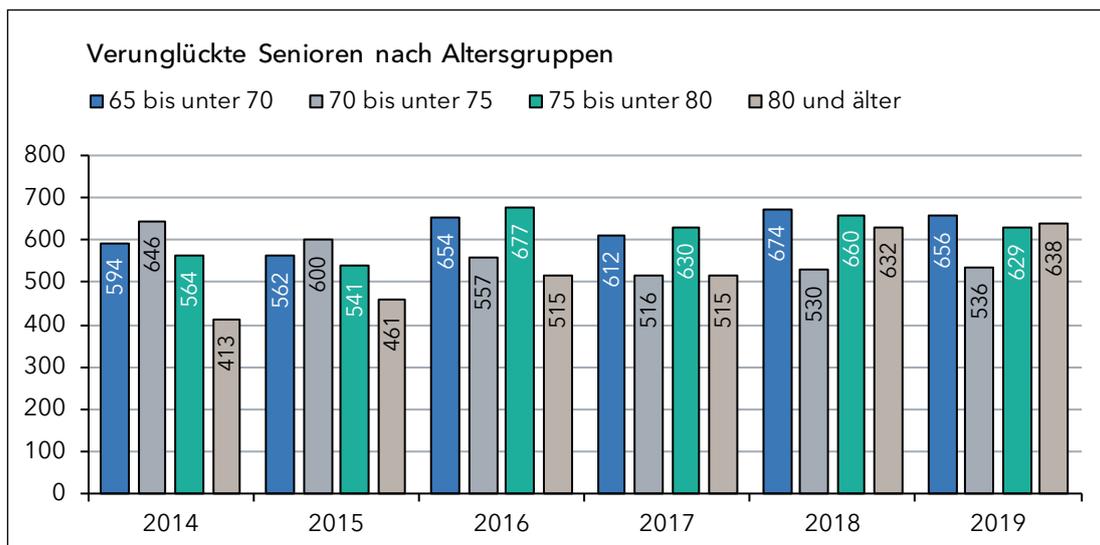
Auch die Anzahl der verletzten bzw. getöteten Senioren war im vergangenen Jahr insgesamt um -1,4 % leicht rückläufig. Es verunglückten 1.938 (-2,4 %) Senioren leicht und 473 (+0,4) schwer. 48 Unfallbeteiligte ab 65 Jahren erlitten tödliche Verletzungen. Das sind 9 Getötete mehr als im vergangenen Jahr. Damit war 2019 fast jeder zweite Getötete im Straßenverkehr ein Senior.

Mehr als die Hälfte der getöteten Senioren waren Fahrer oder Mitfahrer in einem Personenkraftwagen. Besonders stark gefährdet sind sie aber auch als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer. Jeder getötete Pedelec-Fahrer war ein Senior, bei den getöteten Fahrradfahrern lag ihr Anteil bei über 50 %.

Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 22,9 % haben Senioren ein höheres Risiko bei Verkehrsunfällen tödliche Verletzungen davonzutragen als Verkehrsteilnehmer anderer Altersgruppen.

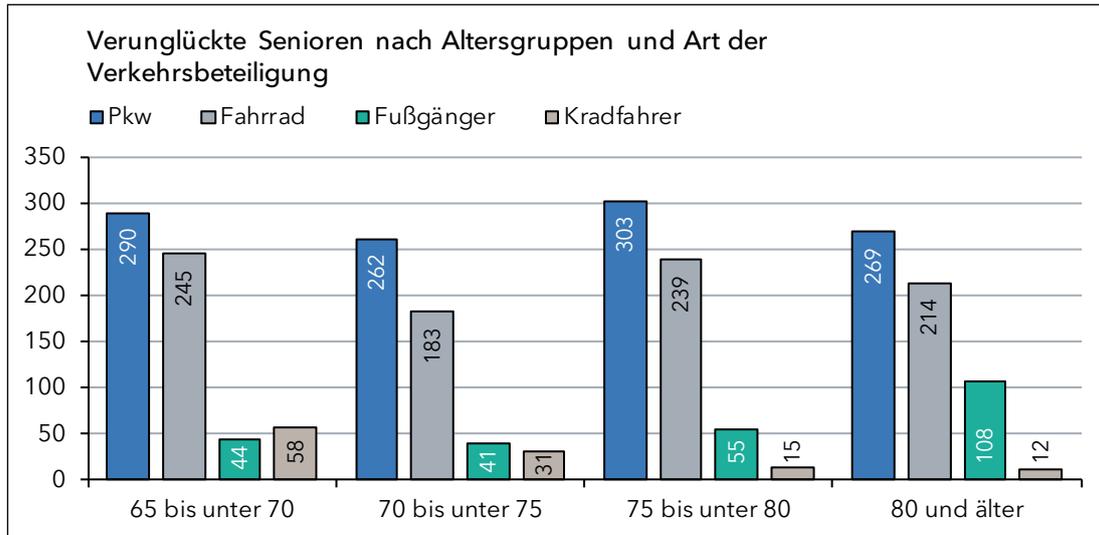


Trotz sinkender Fahrleistung erhöht sich ab einem Alter von 75 Jahren das Risiko, schwere Verletzungen davonzutragen. Mehr als die Hälfte der schwerverletzten und zwei Drittel der getöteten Senioren waren älter als 75 Jahre.



Mehr als die Hälfte der Verkehrsunfälle, bei denen Senioren schwer oder tödlich verunglückten, wurde von ihnen auch verursacht. Bei 58,3 % der tödlichen Verkehrsunfälle wurden Senioren als Unfallverursacher ermittelt.

Jeder 9. schwer oder tödlich verunglückte Senior war mit einem Pedelec unterwegs.



3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen

Die Landespolizei setzt aktive Moderatoren als ehrenamtliche „Sicherheitsberater für Senioren“ (SfS) ein. Diese werden von der Polizei ausgebildet und werden dann im sogenannten Peergroup-Ansatz in ihrem Umfeld tätig und tragen damit zur Verkehrssicherheit bei.

Einen wesentlichen Beitrag für mehr Verkehrssicherheit stellen der regelmäßige Arztbesuch, die Kontrolle der Augen, das Beachten von Nebenwirkungen vieler Medikamente sowie gute Sichtbarkeit als Fußgänger oder Radfahrer dar.

Um die Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu gefährden, empfiehlt die Landespolizei, mit voranschreitendem Alter regelmäßige gesundheitliche Untersuchungen durchführen zu lassen.

Folgende Aspekte sollten autofahrende Senioren regelmäßig überprüfen und mit Ärzten oder Fahrlehrern besprechen:

- Fällt der Blickwechsel vom Verkehr auf den Tacho, also von fernen auf nahe Objekte, schwer?
- Brauchen die Augen länger, um sich auf wechselnde Lichtverhältnisse einzustellen? Das lässt sich etwa bei Tunnelfahrten feststellen.
- Wie gut werden Objekte aus den Augenwinkeln wahrgenommen?
- Werden Warntöne im Auto und Außengeräusche (Hupen oder Martinshörner) noch deutlich wahrgenommen?
- Wie schwer fällt der Schulterblick?
- Fällt es zunehmend schwer, sich auf mehrere Objekte im Stadtverkehr gleichzeitig zu konzentrieren?

Auf das Thema Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer wird im Folgendem unter den Ziffern 4.1 und 4.2 eingegangen.

3.3 Kinder

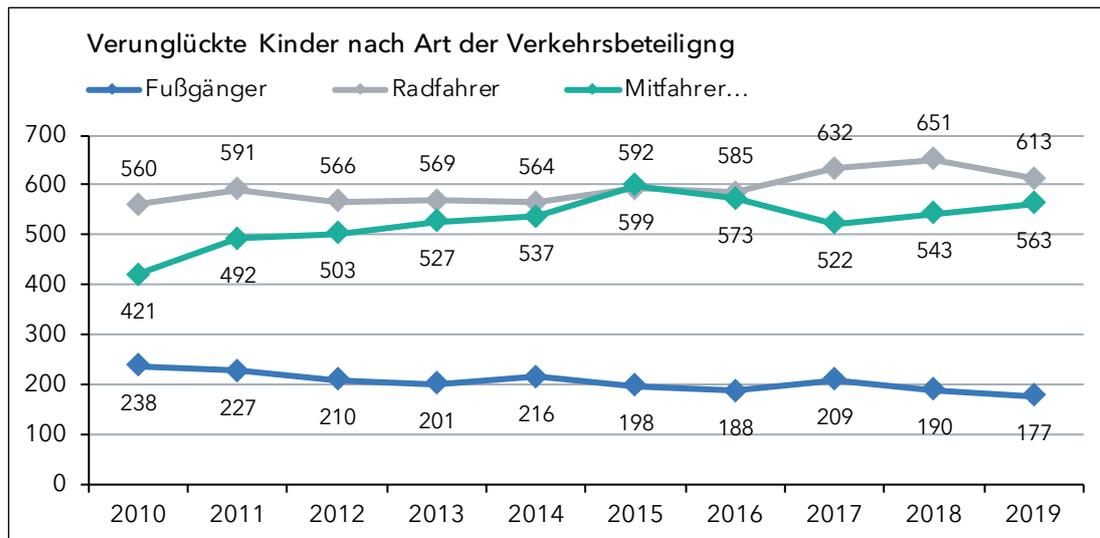
Weniger Verkehrsunfälle - weniger verunglückte Kinder

Im vergangenen Jahr wurden 1.253 (-4,4 %) Verkehrsunfälle mit Kindern von der Polizei aufgenommen. Dabei verunglückten insgesamt 1.229 (-2,0 %) Kinder leicht und 122 (-4,7 %) schwer. Zwei Kinder erlitten tödliche Verletzungen. Ein Mädchen zwischen 6 und 10 Jahren verstirbt als Fußgängerin, als es beim Überqueren der Straße von einem Personenkraftwagen erfasst wurde, der nach rechts abbiegen wollte. Für den Personenkraftwagen galt das Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“. Das andere tödlich verunglückte Mädchen im Alter zwischen 10 und 15 Jahren verstarb als Radfahlerin, als es ebenfalls von einem nach rechts abbiegenden Fahrer eines Personenkraftwagens übersehen wurde. Die Radfahlerin befuhr den linken für beide Fahrrichtungen freigegebenen gemeinsamen Geh- und Radweg.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2015	2016	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
							Anzahl	Prozent
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern		1.305	1.300	1.317	1.310	1.253	-57	-4,4
Verunglückte Kinder bis unter 15 Jahren		1.389	1.346	1.363	1.384	1.353	-31	-2,2
als Fußgänger	alle Kinder	198	188	209	190	177	-13	-6,8
	unter 6 Jahre	43	43	30	42	38	-4	-9,5
	6 bis unter 10 Jahren	62	71	93	72	65	-7	-9,7
	10 bis unter 15 Jahren	93	74	86	76	74	-2	-2,6
als Radfahrer	alle Kinder	592	585	632	651	613	-38	-5,8
	unter 6 Jahre	11	24	22	28	25	-3	-10,7
	6 bis unter 10 Jahren	94	102	124	106	91	-15	-14,2
	10 bis unter 15 Jahren	487	459	486	517	497	-20	-3,9
als Mitfahrer im/auf Kfz.	alle Kinder	599	573	522	543	563	20	3,7
	unter 6 Jahre	203	216	170	185	181	-4	-2,2
	6 bis unter 10 Jahren	174	153	162	141	176	35	24,8
	10 bis unter 15 Jahren	222	204	190	217	206	-11	-5,1

Nachdem die Anzahl der verunglückten Kinder als Radfahrer 2018 den höchsten Stand erreicht hatte, verunglückten im vergangenen Jahr wieder weniger radfahrende Kinder (-5,8 %). Besonders häufig mit dem Fahrrad verunglücken Kinder im Alter zwischen 10 und 14 Jahren. Dies ist die Altersgruppe, die erstmals mit dem Fahrrad selbstständig größere Entfernungen zurücklegt. Jungen sind fast doppelt so stark gefährdet wie Mädchen. Sie fahren in ihrer Freizeit mehr Fahrrad und zeigen eine größere Risikobereitschaft als Mädchen. Pkw-Fahrer begehen bei 38,4 % der Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern als Radfahrer Fehler beim Abbiegen und in 19,5 % der Fälle Vorfahrtsverletzungen.

2019 waren Mitfahrer im Alter zwischen 6 und 10 Jahren wieder stärker gefährdet. Es verunglückten 35 Mitfahrer dieser Altersgruppe mehr als noch das Jahr zuvor. Unfallursachen sind in allen Ursachengruppen zu finden, Abstandsmisssachtungen wurden mit 7,9 % am häufigsten identifiziert. Eine mangelnde Sicherung im Kraftfahrzeug dürfte die Anzahl der verunglückten Kinder als Mitfahrer wesentlich beeinflussen.



Als eigenständige Verkehrsteilnehmer sind Kinder besonders in urbanen Gebieten gefährdet. 73,9 % verunglückten innerorts, davon fast 57 % als Fahrradfahrer.

Kinder bedürfen im Straßenverkehr der besonderen Aufmerksamkeit und Fürsorge. Sie können Verkehrssituationen nicht ausreichend wahrnehmen und vorausschauend handeln. Außerdem fällt es ihnen schwer, ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge zu richten. Entsprechend lassen sich auch die jeweiligen Unfallursachen bei Fußgängern, wie „falsches Verhalten ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten“ und „plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen“, einordnen. Kinder als Fahrradfahrer benutzen häufig verbotswidrig andere Straßenteile, wie z. B. den Gehweg, oder fahren entgegengesetzt der Fahrtrichtung.

Der allgemeine Trend ist aber dahingehend, Kinder mit dem Pkw zur Schule oder zum Kindergarten zu bringen. Besonders in den Flächenregionen wird diese Entwicklung beobachtet. Hier ist eine ordnungsgemäße Sicherung im Fahrzeug entscheidend für die Reduzierung der Unfallfolgen.

3.3.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen

Als Fußgänger (Der sichere Schulweg)

Zur Vermeidung von Unfällen benötigen Kinder die Fähigkeit, Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen und voraussehen zu können sowie gefährliche Situationen zu erkennen. Die Polizei unterstützt das Üben der selbstständigen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr in allen 1. Schulklassen. Im Jahr 2019 wurden 1.223 Schulklassen durch Präventionsbeamtinnen und -beamte der Polizei im Rahmen der Fußgänger- ausbildung beschult.

Als Mitfahrer

Insbesondere außerhalb von geschlossenen Ortschaften verunglücken Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen; der Anteil liegt bei 86,1 %.

Kinder werden oftmals nicht vorschriftmäßig gesichert. Das Weglassen von Sitzerhöhungen, falsch eingestellte Sicherheitsgurte oder sogar die Mitnahme ohne Sicherungsmaßnahmen führen dann zu Verletzungen. Rückhalteeinrichtungen müssen geeignet sein und vom Fahrzeugführer ständig auf richtigen Sitz kontrolliert werden. Auf Informationsveranstaltungen zum Thema „Rückhalteeinrichtungen“ beim Transport von Kindern unterstützt die Polizei Schulen und Kindertagesstätten.

Die Polizei kontrolliert im Rahmen ihrer alltäglichen Aufgaben die vorgeschriebene Nutzung von Rückhalteeinrichtungen. Zusätzlich gibt sie Tipps zu den verschiedenen Sicherungsmöglichkeiten und rechtlichen Bestimmungen.

Als Radfahrer (Radfahrausbildung)

Gerade nach dem Wechsel von der Grund- in die weiterführenden Schulen verunglücken Kinder mit dem Fahrrad im öffentlichen Straßenverkehr. Deshalb ist das Erlernen der Verkehrsregeln, psychomotorischer Leistungen, wie Gleichgewicht halten, Lenken, Bremsen und Kurven fahren für Schulkinder von elementarer Bedeutung.

Um den Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen, unterstützt die Polizei im Rahmen der Radfahrausbildung in allen 4. Klassenstufen über 25.000 Schülerinnen und Schüler insbesondere bei den Übungen im öffentlichen Straßenverkehr. Die Kontrolle der Fahrräder nach den gesetzlichen Vorschriften und die Absicherung theoretischer Kenntnisse stehen dabei ebenfalls im Blickpunkt der polizeilichen Unterstützung an den Schulen.

Die Radfahrprüfung wird vorrangig im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass die Kinder unter realistischen Bedingungen Vorschriften und Gefahren des Straßenverkehrs beachten müssen. So haben nahezu alle Viertklässler in Schleswig-Holstein 2019 ihren „Fahrradführerschein“ erhalten.

Polizeiliche Handpuppenbühnen

Die polizeilichen Handpuppenbühnen sind seit 65 Jahren ein fester und bewerteter Bestandteil der polizeilichen Verkehrsfrüherziehung. Von den drei Standorten Bad Oldesloe, Neumünster und Flensburg sorgen die professionellen Puppenspielerinnen und -spieler für den Spielbetrieb im gesamten Land Schleswig-Holstein. In Kindertagesstätten zeigen Pauli, Pia und Pit spielerisch in aktiven Übungssequenzen das sichere Überqueren der Fahrbahn, das Anschnallen im Fahrzeug sowie das Tragen eines sicheren Fahrradhelmes.

Durch einen 3-Jahres-Umlauf wird sichergestellt, dass möglichst alle Kinder vor ihrer Einschulung auf das Thema „Sicherer Schulweg“ vorbereitet werden. Durchschnittlich werden jährlich landesweit ca. 600 Einrichtungen und ca. 20.000 Kinder besucht.





Verkehrsunfälle nach Art der
Verkehrsbeteiligung

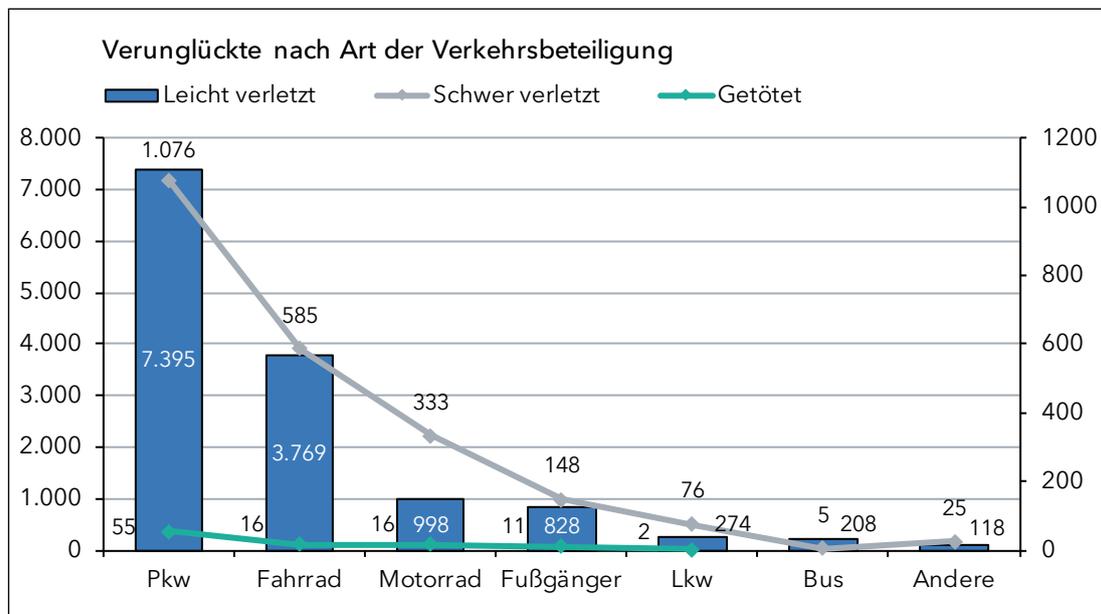
4

4 | VERKEHRSunFÄLLE

Im Jahr 2019 verunglückten 53,5 % aller Verkehrsteilnehmer als Fahrer oder Beifahrer in Personenkraftwagen.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind die Fahrradfahrer mit 27,4 % dem zweithöchsten Risiko im Straßenverkehr ausgesetzt, gefolgt von den Motorradfahrern mit 8,5 % und den Fußgängern mit 6,2 %.

Im vergangenen Jahr wurden 4 Pedelec-Fahrer mehr im Straßenverkehr getötet als noch im Jahr davor. Noch nie sind so wenige Motorradfahrer in Schleswig-Holstein tödlich verunglückt. Mit 16 (-10) Getöteten wurde der niedrigste Stand seit Auswertung dieser Personengruppe registriert.



4.1 Fahrradfahrer

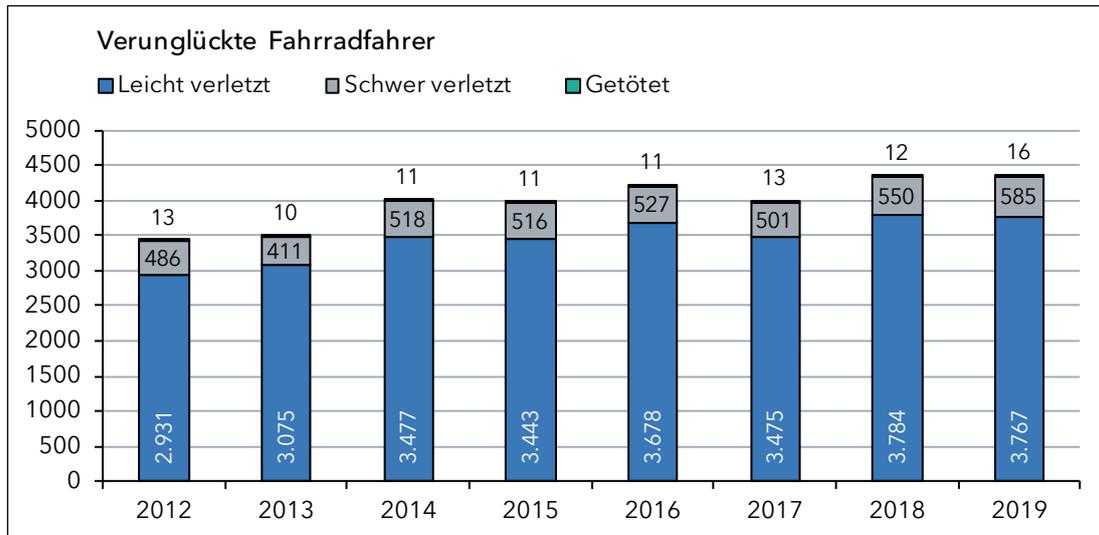
Mehr Verkehrsunfälle - mehr Verunglückte

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren, ist erneut die höchste seit Auswertung dieser Verkehrsteilnehmer. Im vergangenen Jahr wurden 4.591 (+2,1 %) Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern von der Polizei aufgenommen. In dieser Zahl sind die Verkehrsunfälle mit Pedelecs enthalten. Diese machen einen Anteil von 15,9 % an der Gesamtunfallzahl aus. Der Anstieg der Fahrradunfälle ist allein auf die Verkehrsunfälle mit Pedelecs zurückzuführen. Es wurden +24,6 % mehr Pedelec-Unfälle aufgenommen, während die Anzahl der Verkehrsunfälle mit konventionellen Fahrrädern um -1,6 % gesunken ist.

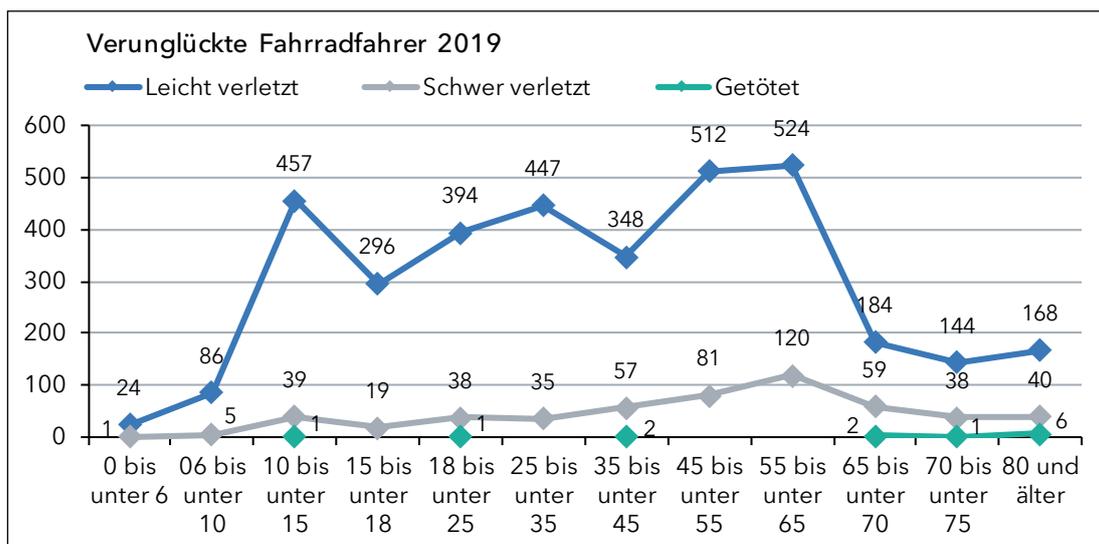
Pedelec-Unfälle werden unter Ziffer 4.2 gesondert betrachtet.

Fast jeder vierte von der Polizei aufgenommener Verkehrsunfall war ein Fahrradunfall. Bei den Verunglückten haben die Fahrradfahrer einen Anteil von 27,4 %.

Es verunglückten 3.767 (-0,4 %) Fahrradfahrer leicht und 585 (+6,4 %) schwer. 16 Fahrradfahrer wurden getötet; das sind vier Getötete mehr als noch im Jahr 2018 und damit der höchste Stand seit Auswertung dieser Personengruppe. 12 der getöteten Radfahrer waren Senioren ab 65 Jahren; 6 davon über 80 Jahre. Alle 7 getöteten Pedelec-Fahrer gehörten der Altersgruppe der Senioren an.



Bei der Betrachtung der verunglückten Fahrradfahrer nach Altersgruppen zeigt sich, dass neben der Altersgruppe der 55 bis unter 65 Jährigen Kinder zwischen 10 und 15 Jahren besonders stark gefährdet sind. Die aktuell stark steigenden Unfallzahlen älterer Radfahrer sind besonders besorgniserregend. Verunglücken ältere Radfahrer, sind die Unfallfolgen aufgrund der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers deutlich gravierender als bei jüngeren Menschen.



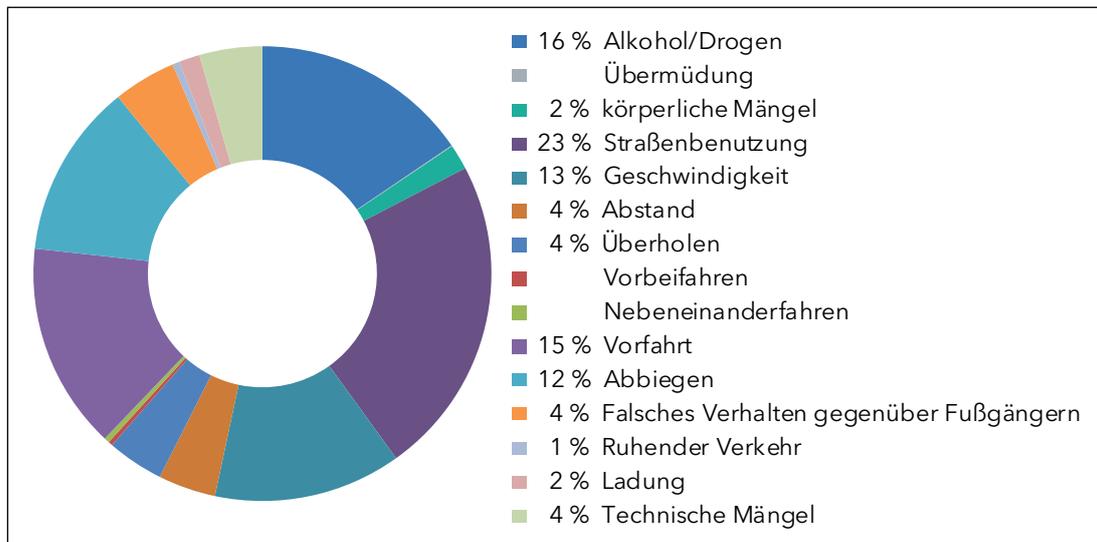
Kommt es zu einem Zusammenstoß des Fahrrades mit anderen Verkehrsteilnehmern, so handelt es sich dabei zumeist um einen Pkw. Die Unfallfolgen für den Radfahrenden sind besonders schwer, wenn der Unfallgegner ein Güterkraftfahrzeug ist.

Die Gefährdung von Radfahrern in den größeren Städten, wo der Radverkehr jedes Jahr stark zunimmt, spiegelt sich in der Statistik wider. 88,9 % der Fahrradfahrer verunglücken innerhalb von Ortschaften. Innerorts entstehen die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugführern und Fahrradfahrern an Kreuzungen und Einmündungen. Kraftfahrzeugführer begehen in 80 % der Verkehrsunfälle mit Fahrradfahrern Vorfahrtsmissachtungen oder Fehler beim Abbiegen.

52,5 % der Verkehrsunfälle wurden von den Fahrradfahrern selbst verursacht. Die Hauptursachen bei den Fahrradfahrern lagen vor allem in der nicht vorschriftmäßigen Benutzung der Fahrbahn. Fahrradfahrer benutzten in 23 % der durch sie verursachten oder mitverursachten Verkehrs-

4 | VERKEHRSunFÄLLE

unfälle verbotswidrig den Gehweg oder andere Straßenteile oder sie befahren die Fahrbahn oder den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.



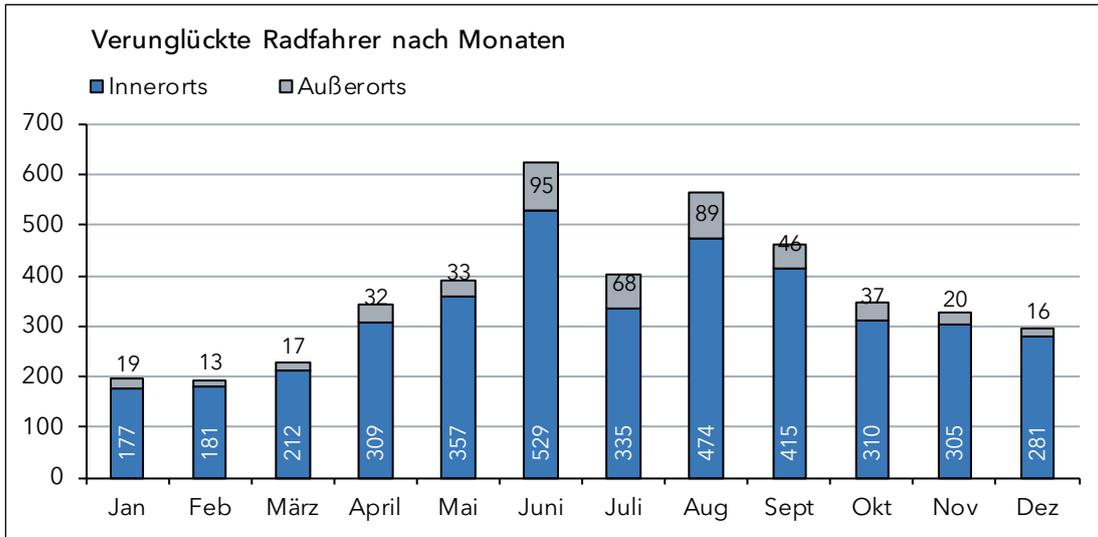
Neben den statistisch bekannten Unfallursachen, spielt in vielen Fällen die unzureichend ausgebaute Infrastruktur für Fahrradfahrer bei zunehmender Fahrleistung eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Fahrradwege im schlechten Zustand, zu schmale Radfahrstreifen in Zusammenhang mit Behinderungen durch haltende oder parkende Fahrzeuge machen das Radfahren in urbanen Gebieten zu einem Risiko. Vor dem Hintergrund der jährlichen Zunahme des Radverkehrs sollte den Radfahrern mehr Verkehrsraum zugeteilt werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Unfälle entstehen jedoch nicht nur durch äußere Faktoren, wie das Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer, Fahrbahnbeschaffenheit oder die Witterungsverhältnisse. Sie entstehen vorallem auch durch persönliches Fehlverhalten, wie das Befahren des Radweges in falscher Richtung.

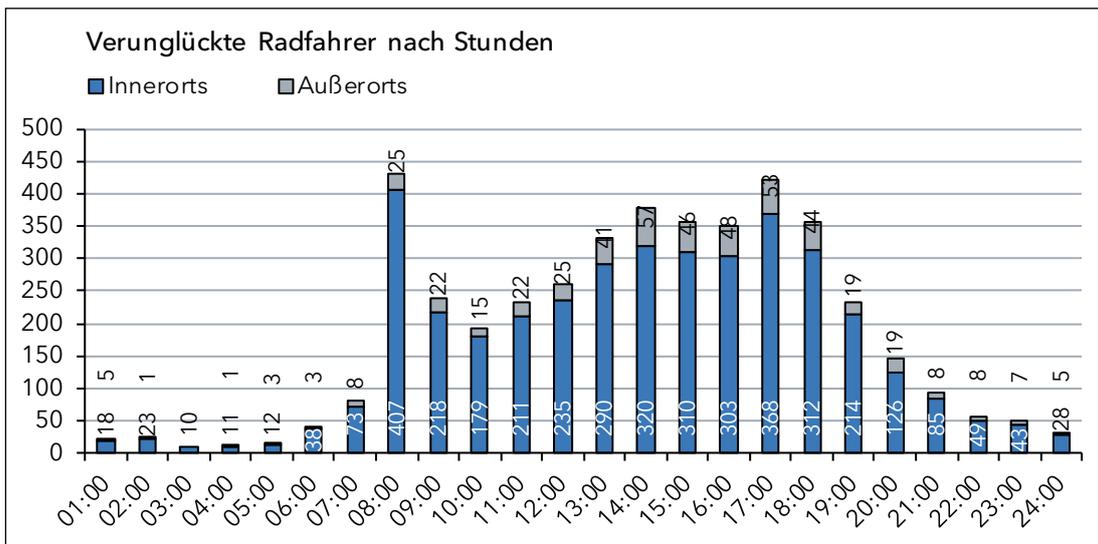
Die Polizei legt im Rahmen des allgemeinen Streifendienstes ein besonderes Augenmerk auf das Fehlverhalten von Fahrradfahrern und spricht diese an.

Die wärmere Jahreszeit zwischen Mai und September ist die unfallträchtigste. Der Großteil der Radverkehrsunfälle ereignete sich auf trockener Fahrbahn und bei Tageslicht. Unfälle bei Regen, Schnee oder Schlüpfrigkeit wie auch bei Dunkelheit sind selten. Radverkehr findet zunmeist im Sommerhalbjahr und bei schönem Wetter statt.





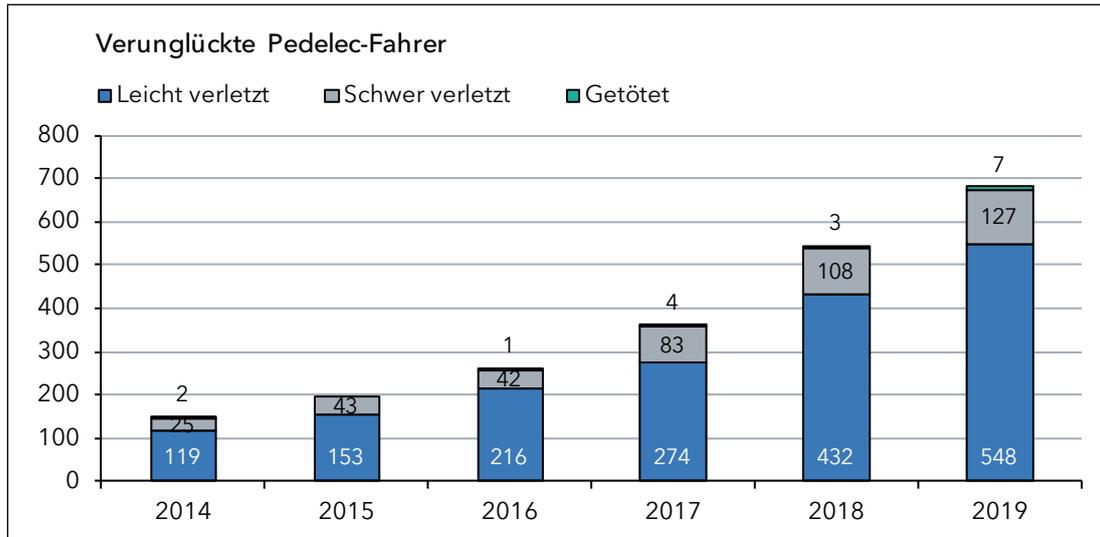
Morgens zwischen 7 und 8 Uhr und am Nachmittag zwischen 16 und 17 Uhr verunglücken die meisten Fahrradfahrer auf dem Weg zur Bildungsstätte oder zur Arbeit.



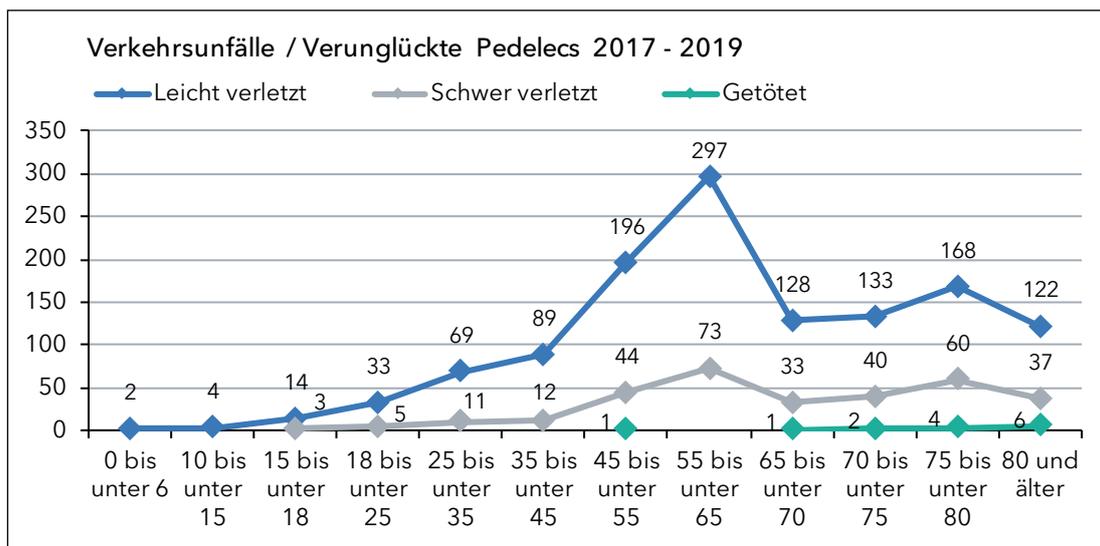
4.1.1 Pedelec-Fahrer

In der Zahl der Fahrradunfälle sind die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs enthalten. Diese machen einen Anteil von 15,9 % an der Gesamtunfallzahl mit Fahrradfahrern und 15,6 % an den verunglückten Fahrradfahrern aus. Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-Fahrern ist im Vergleichszeitraum um +24,6 % angestiegen. 2019 wurden 730 solcher Verkehrsunfälle aufgenommen. Dabei verunglückten 548 (+26,9 %) Pedelec-Fahrer leicht und 127 (+17,6 %) schwer. Sieben Pedelec-Fahrer erlitten tödliche Verletzungen. Alle getöteten Pedelec-Fahrer waren Senioren über 65 Jahre; vier davon waren älter als 80.

4 | VERKEHRSUNFÄLLE



Pedelecs werden überwiegend von den Altersgruppen ab 45 Jahren gefahren. Das spiegelt sich in den Verunglücktenzahlen seit 2017 wider.



Pedelecs erfreuen sich einer wachsenden Beliebtheit. Der Marktanteil der Pedelecs an allen verkauften Fahrrädern beträgt deutschlandweit 23,5 % und hat sich bislang jährlich erhöht. Analog ist eine Steigerung der Verkehrsunfallzahlen zu verzeichnen. Der wachsende Marktanteil liegt u. a. darin begründet, dass Pedelecs mit ihrer Tretunterstützung bis 25 km/h verkehrsrechtlich den Fahrrädern gleichgestellt sind. Die statistische Auswertung zeigt jedoch, dass Pedelec-Unfälle mit schwerwiegenderen Folgen vor allem für ältere Verkehrsteilnehmer verbunden sind als Unfälle konventioneller Fahrräder. Aufgrund der Tretunterstützung werden Pedelecs häufiger auf längeren Strecken genutzt.

Alle Elektro-Fahrräder, die schneller und leistungsstärker sind oder ohne Tretunterstützung auskommen, sind keine Fahrräder sondern fäherscheinpflchtige Kraftfahrzeuge, benötigen ein Versicherungskennzeichen und die Fahrer einen Helm.

4.1.2 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen

Das Fahrrad wird als Fortbewegungsmittel immer häufiger genutzt. Dieses veränderte Mobilitätsverhalten birgt leider auch eine höhere Verletzungsgefahr, gerade weil Radfahrer ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs sind. Kinder und Senioren sind dabei besonders gefährdet. Zudem sind nicht alle Räder in technisch ordnungsgemäßem Zustand. Radfahrer fahren häufig auf der falschen Straßenseite, passen ihre Geschwindigkeit nicht den Erfordernissen der Verkehrssituation an und achten beim Abbiegen nicht auf andere Verkehrsteilnehmer. Die Radwegebenutzungspflicht und deren Ausnahmen sind auch anderen Fahrzeugführern oft nicht bekannt. Die zunehmende Nutzung von Pedelecs stellt sowohl für die Radfahrer als auch für die Kraftfahrzeugführer erhöhte Anforderungen an die allgemeine Aufmerksamkeit. Gefahren, die mit den höheren Geschwindigkeiten verbunden sind, werden oft zu spät erkannt, da Pedelecs sich nicht sofort sichtbar von anderen Fahrrädern unterscheiden.

Die Polizei empfiehlt, sich beim Kauf umfangreich praktisch einweisen zu lassen und Fahr- und Bremsübungen außerhalb des fließenden Verkehrs durchzuführen, da Pedelec-fahrer schwerer verletzt werden, als Radfahrer der gleichen Altersgruppe. Fahrradhändler sowie Vereine und Verbände bieten dazu spezielle Pedelec-Kurse an.

Im Rahmen des Streifendienstes der Polizei erfolgt bei Verkehrskontrollen die Überprüfung des Verhaltens von Fahrradfahrern, aber insbesondere auch das Vorhandensein und die Funktionsfähigkeit aller für die Verkehrssicherheit am Fahrrad vorgeschriebenen Teile.

Insbesondere zur dunklen Jahreszeit werden „Fahrradkontrollen“ im Hinblick auf Beleuchtungsmängel durchgeführt. Ein besonderes Augenmerk wird auf das Vorhandensein und die Funktionsfähigkeit der gesetzlich vorgeschriebenen Beleuchtungseinrichtungen gelegt.

Die Polizei empfiehlt auch ohne gesetzliche Verpflichtung das Tragen eines Fahrradhelms. Das gilt aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten besonders für Pedelecs.

4.1.3 Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein – Bicycle Policy Audit

Das Land Schleswig-Holstein hat 2019 den Status quo zur Radverkehrsförderung im Land in einem zertifizierten Verfahren überprüfen lassen. Als zielführendes Beteiligungsverfahren wurde das Qualitätsmanagementverfahren BYPAD (Bicycle Police Audit – übersetzt etwa „Überprüfung der Fahrradförderung“) ausgewählt, das Anfang der 2000er Jahre im Rahmen dreier EU-Projekte entwickelt wurde.

Ziel des BYPAD-Verfahrens insgesamt ist die Förderung des Radverkehrs in Schleswig-Holstein und das Entwickeln von Qualitätszielen für den zukünftigen Radverkehr. Im Mai 2019 wurde beim Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus ein neues Referat „Grundsatzfragen Verkehrspolitik, Radverkehr“ eingerichtet.

In den letzten Jahren hat das Engagement für den Radverkehr und die Radverkehrsförderung in Schleswig-Holstein spürbar zugenommen. Im Bereich der Infrastruktur ist Schleswig-Holstein in

Bezug auf Radverkehrsanlagen im klassifizierten Straßennetz schon gut aufgestellt. Die Beteiligten im Qualitätsmanagementverfahren haben jedoch auch Schwächen bzw. den Radverkehr hemmende Maßnahmen herausgearbeitet. U. a. sind vorliegende wichtige Grundlagen der Radverkehrsförderung wie das Programm Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein oder das LRVN z.T. veraltet und entsprechen nicht den aktuellen Anforderungen. Aufgrund fehlender Finanz- und Personalressourcen mangelt es generell an der Maßnahmen-Umsetzung sowie an der Instandhaltung der Radverkehrsanlagen. Dadurch hat sich ein deutlicher Umsetzungstau gebildet.

Nach Abschluss der Analysephase zum Status Quo wurden im weiteren Verfahren die zukünftigen Säulen der Radverkehrsförderung im Land entwickelt und in intensiven Diskussionen abgestimmt. Im Ergebnis wurden u. a. zur Infrastruktur und Verkehrssicherheit Maßnahmenpläne vorgestellt.

Bei der Infrastruktur für Fahrradfahrer wurden signifikante Handlungsbedarfe identifiziert, die sich von Instandhaltungs- und Sanierungsbedarfen vorhandener Radverkehrsanlagen, über wichtige erforderliche Netzschlüsse bis hin zur baulastträgerübergreifenden Zusammenarbeit spannen. Insbesondere die kleineren Städte und Gemeinden verfügen häufig nicht über ausreichende Kompetenz und Ressourcen für eine systematische Aufwertung der Radverkehrsinfrastruktur.

Die von der BYPAD-Gruppe als besonders wichtig erachteten Maßnahmen sollen die derzeitige Verkehrssicherheitsarbeit weiter ausbauen. Dabei könnte vor allem das in 2020 geplante Verkehrssicherheitsjahr genutzt werden, um eine verbesserte Aufmerksamkeit für den Radverkehr zu erzielen. Die Überarbeitung des Verkehrssicherheitskonzeptes sowie Aktionen zum Thema im Rahmen des Verkehrssicherheitsjahres 2020 sind derzeit geplant. Die Verkehrssicherheitsarbeit wird überwiegend durch zahlreiche Akteure im Land umgesetzt. Diese gilt es zu motivieren, zu informieren und zu unterstützen indem z. B. ein übergeordneter koordinierender Rahmen geschaffen wird.

4.1.4 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ – Radfahrende im Blick

Am 6. Mai 2020 wird die bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ aller Landespolizeien unter dem Titel „Radfahrende im Blick“ durchgeführt. Die zentrale Koordination erfolgt durch das Land Thüringen. Die Landespolizei wird die im Verkehrsgeschehen besonders gefährdete Zielgruppe der Radfahrenden im Rahmen von Präventionsveranstaltungen auf die Gefahren aufmerksam machen und im Zuge von Verkehrsüberwachungsmaßnahmen kontrollieren.

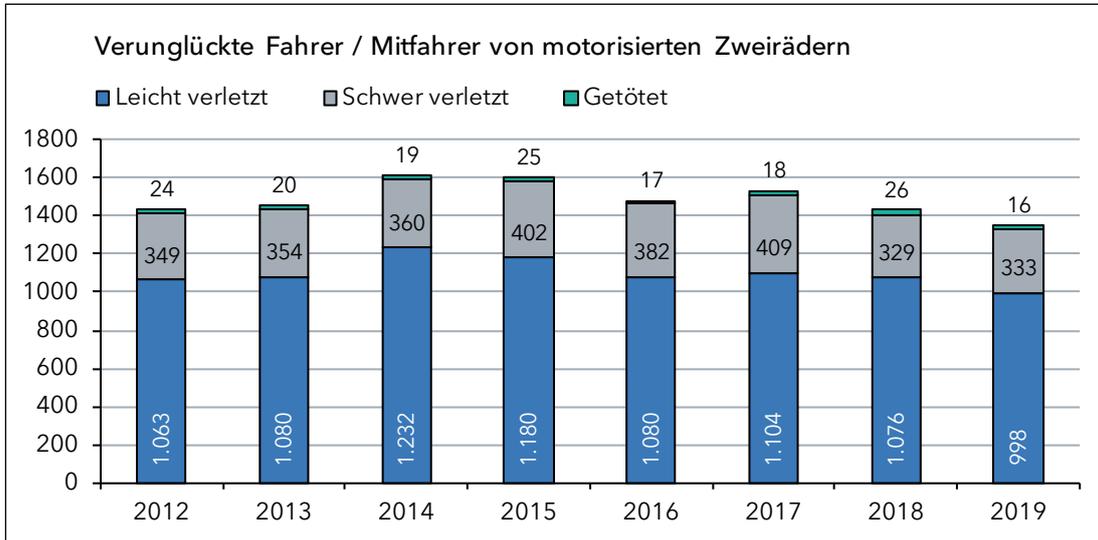
4.2 Motorradfahrer

Weniger Verkehrsunfälle – deutlich weniger verletzte Motorradfahrer

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Motorradfahrer beteiligt waren, sank im vergangenen Jahr auf 1.431 (-5,1 %). Auch wurden mit 998 (-7,2 %) insgesamt deutlich weniger Motorradfahrer leicht verletzt. Jedoch erhöhte sich der Anteil der schwerverletzten Motorradfahrer mit 333 (+1,2 %) leicht. 16 Motorradfahrer erlitten tödliche Verletzungen, das sind 10 weniger als noch im Jahr davor. Damit wurde der niedrigste Stand an Getöteten seit Auswertung dieser Verkehrsteilnehmer registriert.

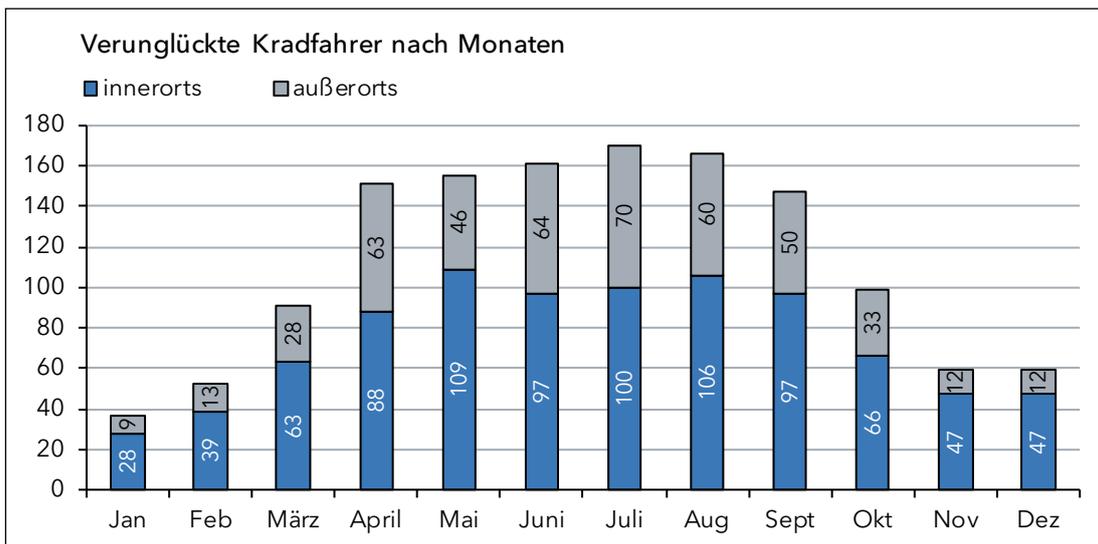
An 7,5 % aller aufgenommenen Verkehrsunfällen waren Motorradfahrer beteiligt. Ihr Anteil an allen Schwerverletzten und Getöteten liegt sogar bei 14,7 %.

9 der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang für die Motorradfahrer wurden von diesen selbst verursacht. Bei 6 war nicht angepasste Geschwindigkeit zumindest mit unfallursächlich. Bei den anderen Verkehrsteilnehmern wurden vor allem Fehler beim Abbiegen nach links als Unfallursache festgestellt. In solchen Situationen werden Motorradfahrer in Verbindung mit nicht angepasster Geschwindigkeit häufig übersehen.

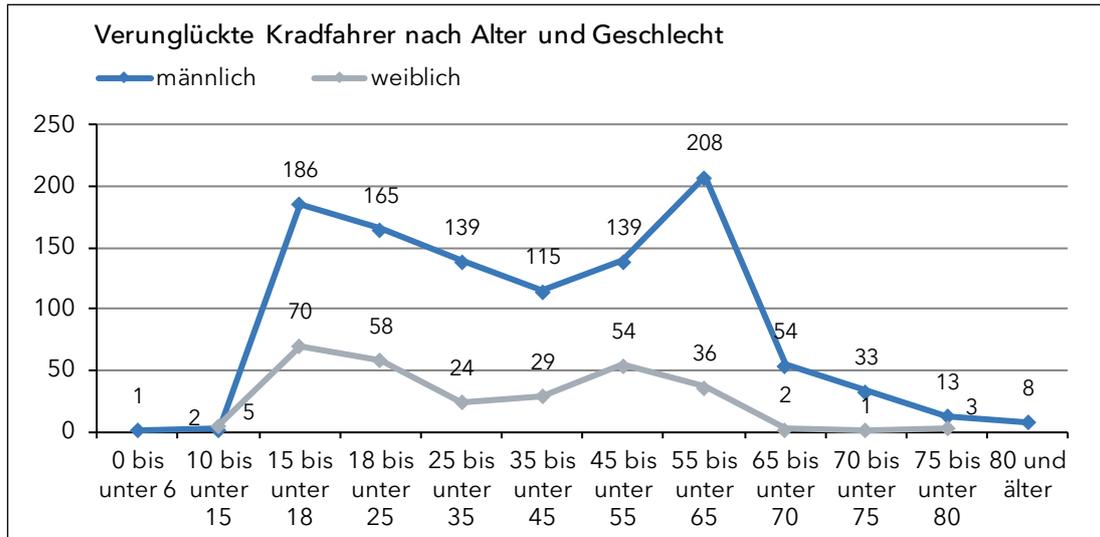


Auf den Bundesautobahnen ist das Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Motorradfahren gering. Bei den 27 Unfällen wurden 21 Personen verletzt, davon 7 schwer.

Motorradfahrer verunglückten in den Sommermonaten Mai bis September am häufigsten. 64 % der Verunglückten wurden innerhalb geschlossener Ortschaften registriert.



Männer verunglücken fünfmal häufiger als Frauen. Die größte Risikogruppe mit 35,6 % stellen die 15 bis unter 25jährigen dar. Danach verunglücken die 45 bis unter 65jährigen am zweithäufigsten.



Die Verkehrsunfallstatistik weist seit Jahren aus, dass die Anzahl der verunglückten Motorradfahrer ab 45 Jahren im Vergleich zu anderen Altersgruppen sehr hoch ist. Diese Altersgruppe besitzt jedoch die meisten Motorräder und hat damit auch die höchste Fahrleistung.

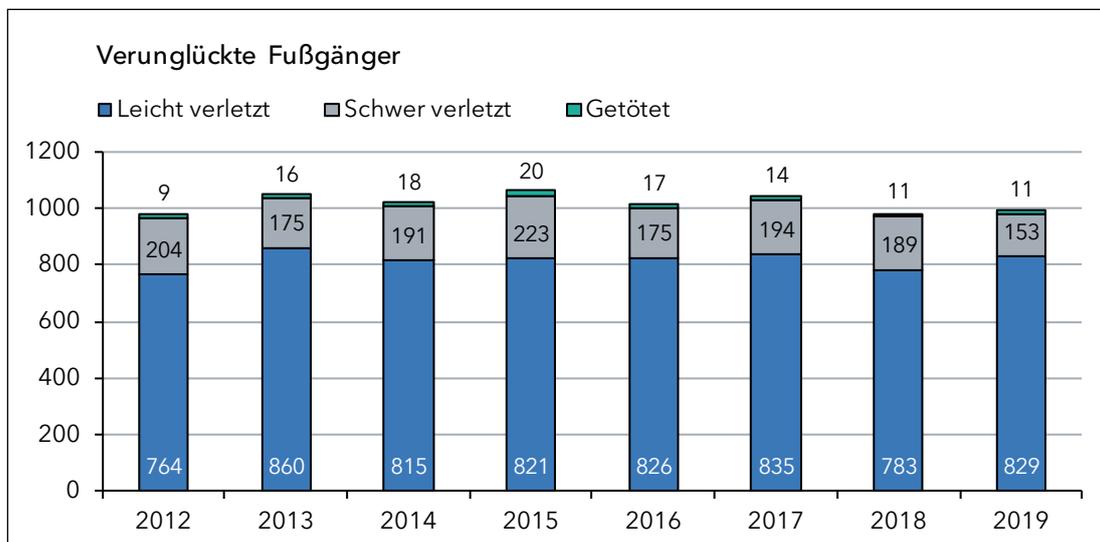
Ähnlich stark gefährdet sind Neueinsteiger, die über die notwendige Fähigkeit der sicheren Handhabung bereits mit kleinen Maschinen nicht verfügen.

4.3 Fußgänger

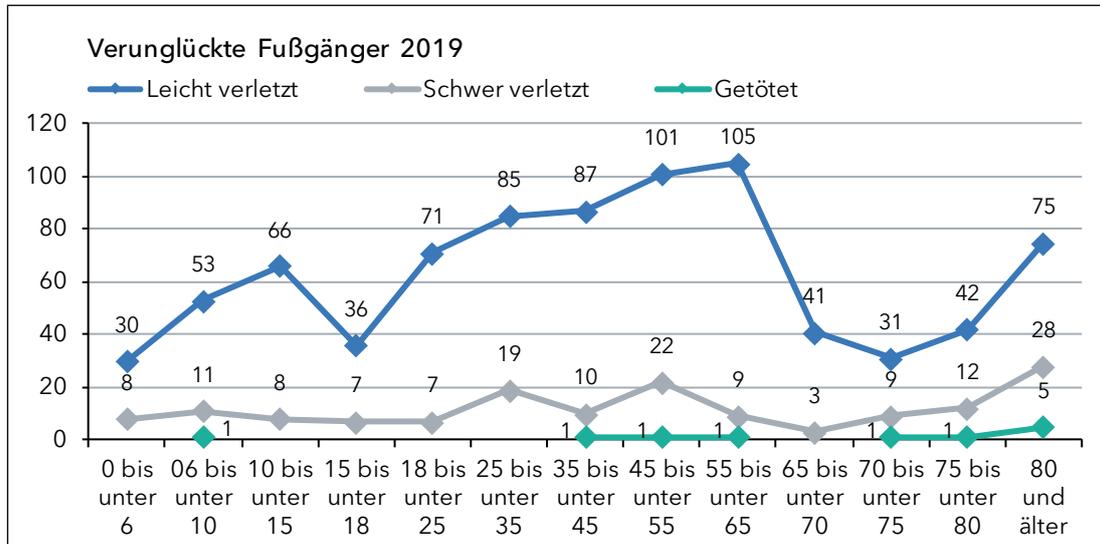
Mehr Verkehrsunfälle - mehr verunglückte Fußgänger

Im Jahr 2019 ereigneten sich 1.111 (+1,1 %) unter Beteiligung von Fußgängern. Dabei wurden 829 (+5,9 %) Fußgänger leicht und 153 (-19 %) schwer verletzt. Wie im Jahr zuvor auch erlitten 11 Fußgänger tödliche Verletzungen.

Verkehrsunfälle mit Fußgängern haben einen Anteil von 5,8 % an den aufgenommenen Verkehrsunfällen. Bei den Verunglückten liegt ihr Anteil bei 6,2 %, bei den Schwerverletzten und Getöteten bei 6,9 %. Fußgänger als ungeschützte Verkehrsteilnehmer haben ein höheres Risiko im Straßenverkehr, tödlich zu verunglücken als andere Unfallbeteiligte.



63,6 % der getöteten Fußgänger waren älter als 65 Jahre. 5 davon älter als 80 Jahre. Mit zunehmenden Alter steigt das Risiko, als Fußgänger im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken.

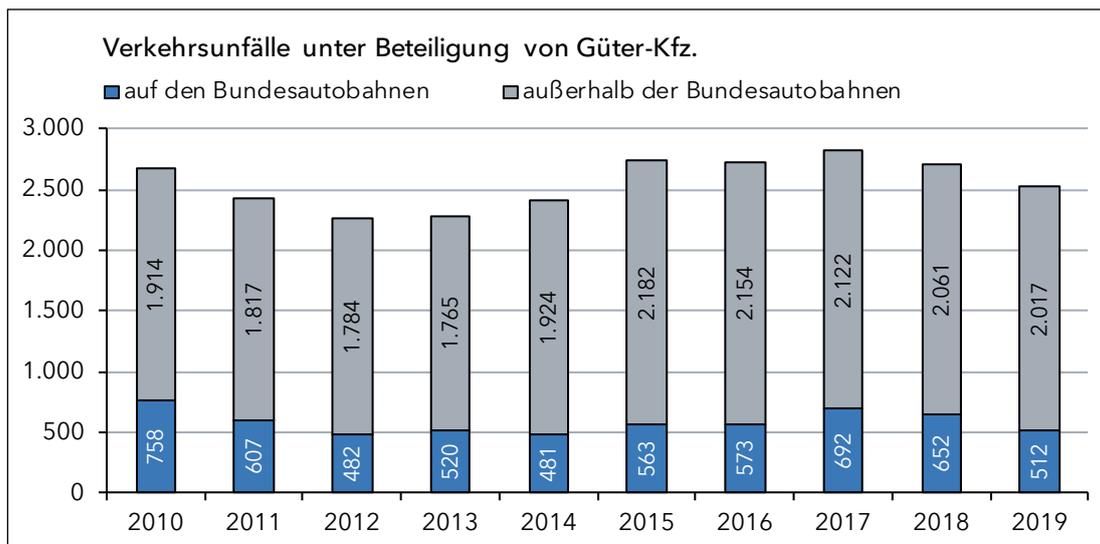


4.4 Güterkraftfahrzeuge

Weniger Verkehrsunfälle - mehr Verunglückte

Im vergangenen Jahr wurden -6,8 % weniger Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen von der Polizei aufgenommen. Insgesamt lag die Anzahl bei 2.529. Damit liegt ihr Anteil bei 13,2 % an den von der Polizei aufgenommenen Verkehrsunfällen.

Nach dem hohen Anstieg der Unfallzahlen auf den Bundesautobahnen im Jahr 2017 (+20,6 %) und nur leichtem Rückgang in 2018 (-5,8 %), ist im vergangenen Jahr vorallem hier ein deutlicher Rückgang um -21,5 % zu verzeichnen.

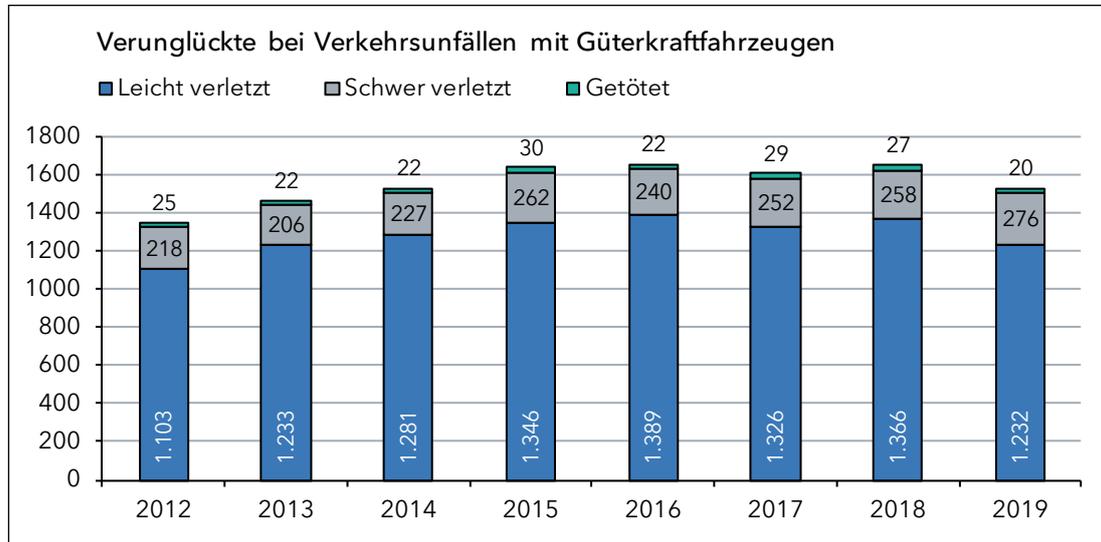


Trotz seit Jahren steigendem Güterverkehrsaufkommens bewegt sich die Anzahl der Verunglückten auf ähnlichem Niveau. Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen werden die Folgen für alle Verkehrsteilnehmer ausgewertet. Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind häufig mit besonders schweren Folgen verbunden. Das Risiko, bei einem Güterunfall

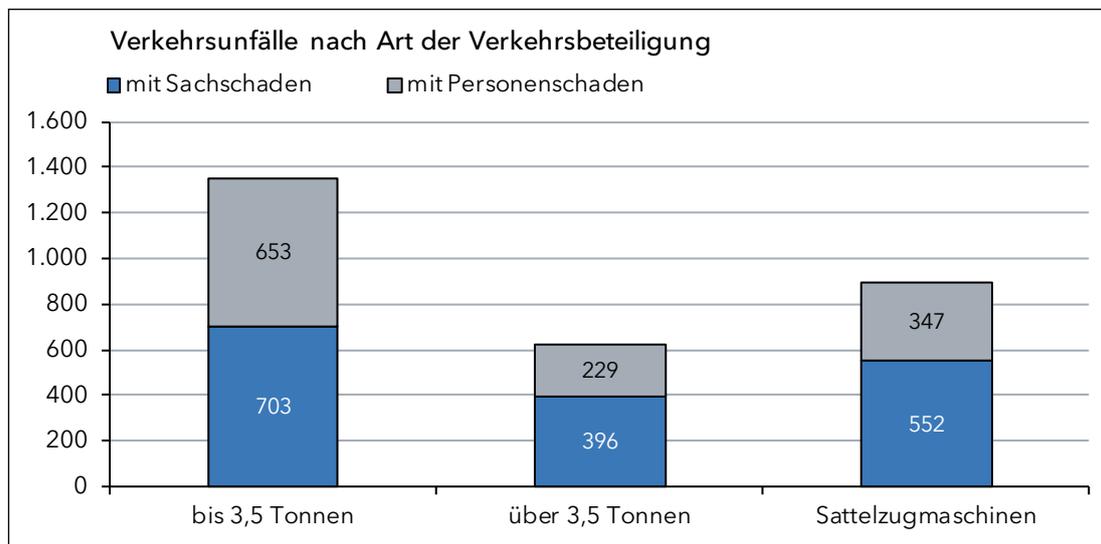
4 | VERKEHRSunFÄLLE

getötet zu werden, ist für andere Verkehrsteilnehmer fast viermal so hoch wie für die Insassen eines Güterkraftfahrzeuges.

Insgesamt verunglückten 1.528 (-7,5 %) Unfallbeteiligte im vergangenen Jahr bei diesen Unfällen. 1.232 (-9,8 %) Verkehrsteilnehmer erlitten leichte und 276 (+7,0 %) schwere Verletzungen. 20 Unfallbeteiligte verstarben an den Unfallfolgen; damit wurden 7 Personen weniger getötet als noch im Jahr zuvor.

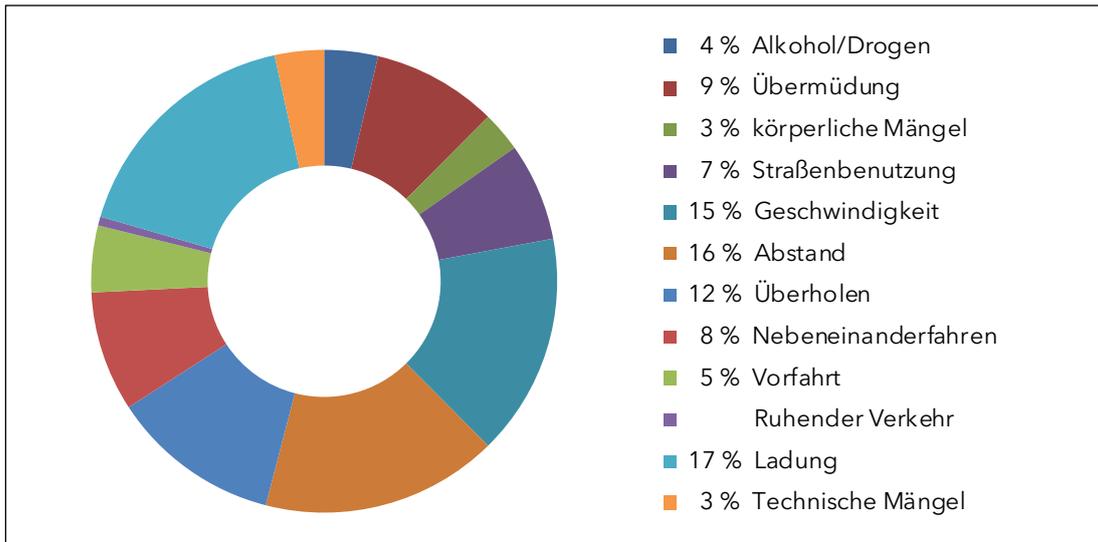


Mit 47 % sind die Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen mit oder ohne Anhänger überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt. Sie verursachen fast 37,8 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. 35,5 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich unter Beteiligung von Sattelzugmaschinen. Sie verursachten 16,4 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden.



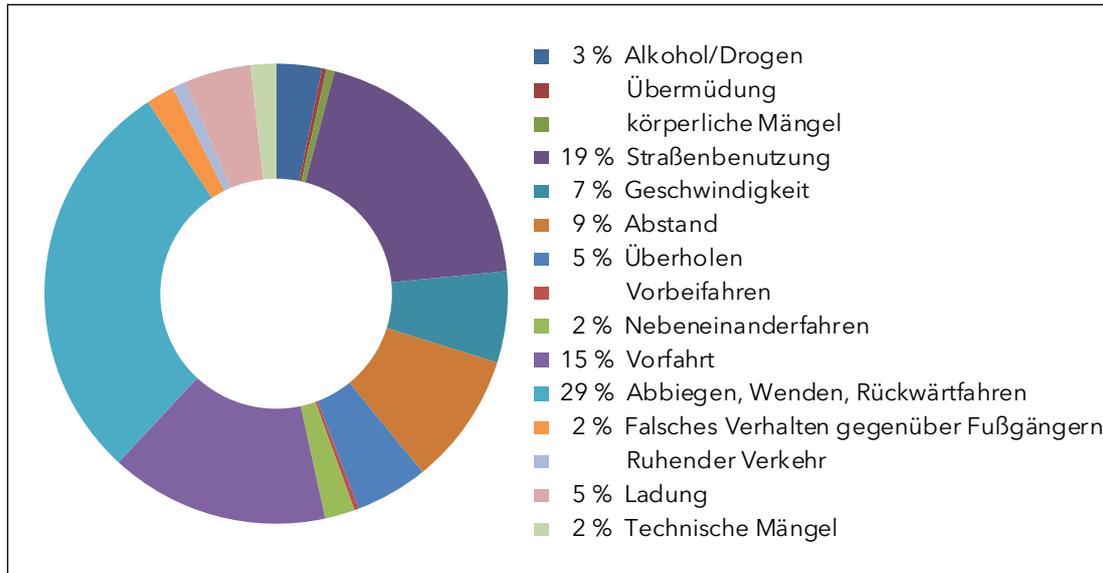
4.4.1 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen

Auf den Bundesautobahnen wurde die nicht vorschriftmäßig gesicherte Ladung mit 17 % als Hauptunfallursache festgestellt. Abstandsverletzungen (16 %) werden oft zusammen mit nicht angepasster Geschwindigkeit (15 %) als Unfallursache festgestellt. Fehler beim Überholen wurden mit 12 % bei der Unfallaufnahme ermittelt. Übermüdung (9 %) und fehlerhaftes Nebeneinanderfahren (8 %) sind ebenfalls häufig unfallursächlich.



4.4.2 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz

Außerhalb der Bundesautobahnen sind Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren mit 29 % die Hauptunfallursache bei diesen Verkehrsunfällen. Differenziert man diese Unfallursachengruppe weiter aus, ergeben sich darau 44 % Abbiegeunfälle. Davon sind wiederum 29,8 % Fehler beim Abbiegen nach links.



4.4.3 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Mehr Beanstandungen

Im Zuge fortschreitender nationaler und internationaler wirtschaftlicher Verflechtung nimmt der gewerbliche Personen- und Güterverkehr deutschlandweit, aber auch im Transit-Land nach Skandinavien, Schleswig-Holstein, stetig zu. Diese Entwicklung war auch im vergangenen Jahr festzustellen.

Deshalb bleibt die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Diese wird durch speziell ausgebildete Beamtinnen und Beamte der Fachdienststellen im gesamten Straßenverkehrsnetz und in den Häfen durchgeführt.

Im Jahr 2019 hat die Landespolizei im Rahmen der spezialisierten Verkehrsüberwachung 27.821 Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen und Anhänger) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert. Es wurden 6.880 Güterkraftfahrzeuge in den unten genannten Rechtsbereichen beanstandet. Der Anteil von außerdeutschen Kraftfahrzeugen lag bei 2.341 Fahrzeugen (34,02 %).

1.205 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt (17,5 %).

Rechtsbereich	Beanstandete Kraftfahrzeuge			
	2016	2017	2018	2019
Fahrpersonalrecht (Lenk- und Ruhezeiten)	5.128	4.577	4.068	4.566
Gefahrgutrecht	351	324	356	210
TechKontrollIVO (technische Mängel)	672	568	612	1.213
Ladungssicherung	831	651	708	891

Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben - „Brummis im Blick“

Im Rahmen der Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs wurde die zweite bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben unter dem Titel „Brummis im Blick“ am 12. September 2019 durchgeführt.

Ziel dieser Verkehrssicherheitsaktion war es, im gesamten Bundesgebiet auf die besonderen Risiken der Gruppe der gewerblichen Kraftfahrer aufmerksam zu machen. Gerade sie sind einem hohen Zeit- und Kostendruck ausgesetzt. Zugleich tragen sie eine besondere Verantwortung für ihre eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, da sie in der Regel schwere Lasten oder sogar andere Personen befördern.



sicher.mobil.leben

Brummis im Blick

Neben Verkehrsüberwachungsmaßnahmen standen vor allem präventive Botschaften zu den Themen Lenk- und Ruhezeiten, Ladung und technischer Zustand von Lkw im Mittelpunkt.

Das Land Schleswig-Holstein koordinierte als Vorsitzland der ständigen Konferenz der Innenminister und -senatoren gemeinsam mit der Deutschen Hochschule der Polizei den Aktionstag. Der Öffentlichkeit vorgestellt wurde die bundesweite Kontrollaktion am 26.08.2019 durch Schleswig-Holsteins Innenminister Hans-Joachim Grote.

Als weitere Träger der Verkehrssicherheit waren neben dem Bundesamt für Güterverkehr auch der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), die Generalzolldirektion und die Bundespolizei beteiligt.

Abschöpfung von Gewinnen in Ordnungswidrigkeitenverfahren

Die Einziehung von Taterträgen in der spezialisierten Verkehrsüberwachung hat sich in Schleswig-Holstein zu einem festen Bestandteil wirksamer qualifizierter Verkehrssicherheitsarbeit entwickelt. Das Instrument der Vermögensabschöpfung in Ordnungswidrigkeitenverfahren wird von den Spezialkräften der Verkehrsüberwachung bei Verstößen gegen straßenverkehrsrechtliche Vorschriften, insbesondere im Bereich der Überladungen, intensiv genutzt. Solche Taten dürfen sich wirtschaftlich nicht lohnen. Überlädt eine Spedition beispielsweise regelmäßig ihre Fahrzeuge, um den Profit zu steigern, verfällt der gesamte Fuhrlohn und wird durch die Ahndungsbehörde nach Ermittlungen durch die Polizei eingezogen. Das können fünf- bis sechstellige Geldbeträge sein. Mit 378 Verfahren im Jahr 2019, davon 6 Großverfahren, liegt Schleswig-Holstein im bundesweiten Vergleich im vorderen Feld.

Zum 01.07.2017 wurde das Recht der Vermögensabschöpfung umfassend reformiert. Auf Initiative der Landespolizei Schleswig-Holstein wurde 2018 erfolgreich die Harmonisierung der Verfahrensweise in den Bundesländern vorgebracht.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein führte 2019 bereits zum neunten Mal eine Landesfachtagung Gewinn- und Vermögensabschöpfung in Ordnungswidrigkeitenverfahren in Neumünster durch. Regelmäßig können rund 80 Teilnehmer aus den Reihen der Landespolizei, der Bußgeldstellen, der Staatsanwaltschaften inklusive Generalstaatsanwaltschaft sowie der Amtsgerichte begrüßt werden. In der Landesfachtagung am 13.11.2019 wurde vereinbart, in Schleswig-Holstein zur Fortentwicklung des Verfahrens durch einheitliche Anwendung der Standards und Handlungsempfehlungen eine dauerhafte interdisziplinäre Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der Landespolizei und der Verfolgungsbehörden der Kreise und kreisfreien Städte, einzurichten. Diese wird in diesem Jahr ihre Arbeit aufnehmen.

Um den polizeilichen Zielen, unter anderem der Senkung der Anzahl von Verkehrstoten und der Verhinderung schwerer Verkehrsunfälle, wirkungsvoll näherzukommen, kann im Bereich des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs auf das Instrument der Vermögensabschöpfung nicht verzichtet werden.





Alkohol und
andere berauschende Mittel

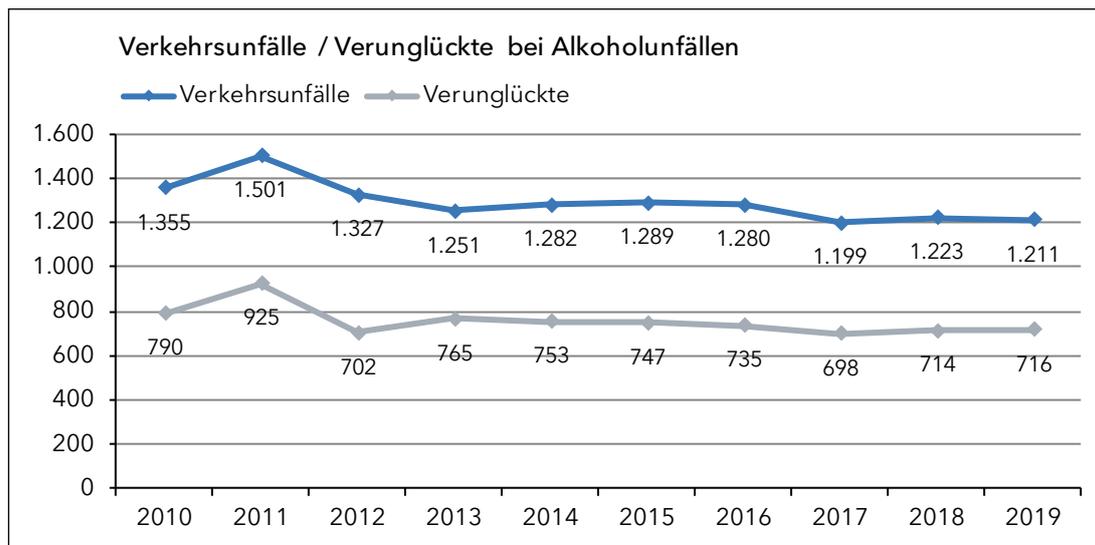
5

5.1 Alkoholeinfluss

Leichter Rückgang der Unfallzahlen und Verunglückten

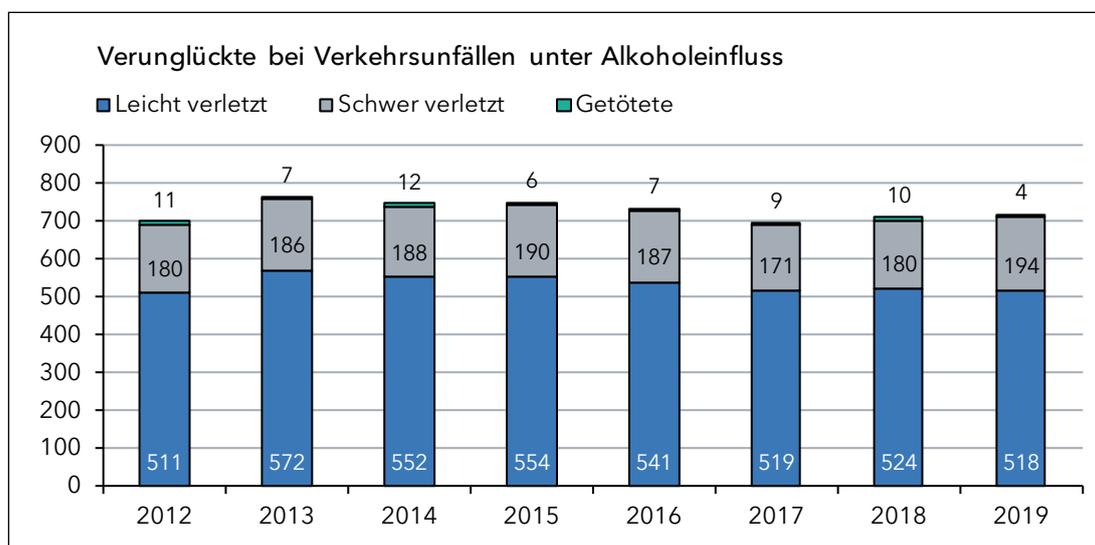
Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand, ist im vergangenen Jahr um -1,0 % auf 1.211 gesunken. Damit liegt ihr Anteil bei 6,3 % an den von der Polizei aufgenommenen Unfällen.

Nach einem starken Rückgang der Verkehrsunfallzahlen in den Jahren 2012 und 2013, verdeutlicht die nachfolgende Grafik nur noch geringe Veränderungen seit 2014. Insgesamt ist die Anzahl der Verkehrsunfälle seitdem um -3,2 %, die der Verunglückten um -6,4 % gesunken.



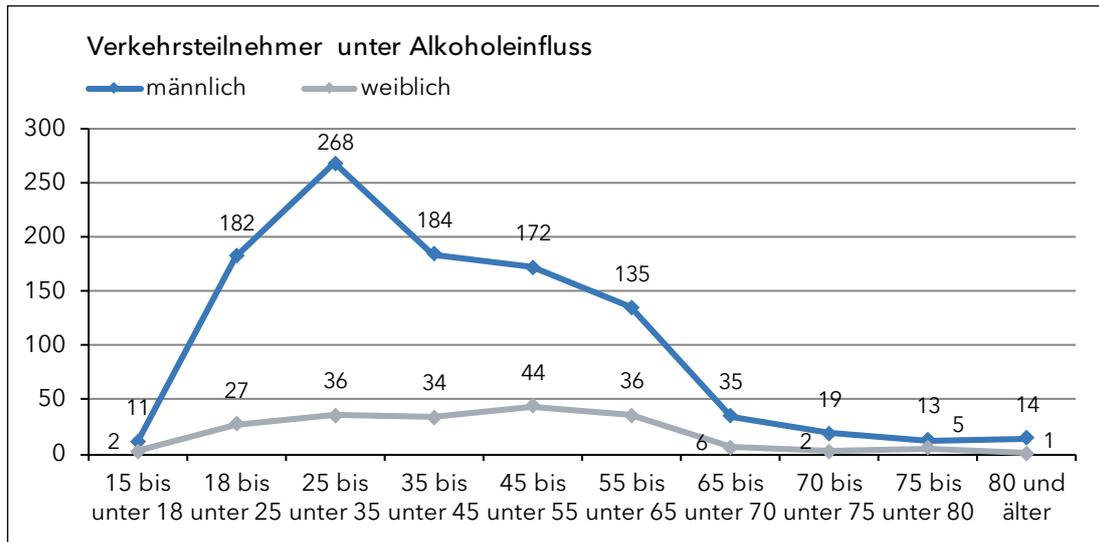
45,7 % der Verkehrsunfälle hatten Personenschaden zur Folge. Bei 29,8 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden wurden Unfallbeteiligte schwer verletzt oder getötet. Insgesamt wurden 716 (+0,3 %) Unfallbeteiligte verletzt oder getötet. Davon verunglückten 518 (-1,1 %) leicht und 194 (+7,8 %) schwer. Vier Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen; das waren sechs weniger als im Jahr davor.

Alkoholeinfluss war 2019 bei 4,5 % aller Unfälle mit Personenschaden eine der Unfallursachen. Allerdings wurden 8,3 % der Schwerverletzten und Getöteten bei Alkoholunfällen registriert. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle.



Von den 1.230 Verkehrsteilnehmern, die unter Alkoholeinfluss standen, fuhren 73,1 % einen Personenkraftwagen und 16 % auf einem Fahrrad.

Die Altersverteilung der Verkehrsteilnehmer stellt die folgende Grafik dar.



Die langfristige Betrachtung dieser Verkehrsunfälle zeigt, dass die Überwachungsmaßnahmen zu dieser Unfallursache nicht verringert werden dürfen. Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol sind vielfach mit schweren Unfallfolgen verbunden. Das Ziel der Reduzierung dieser Verkehrsunfälle bleibt auch zukünftig in der Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei verankert.

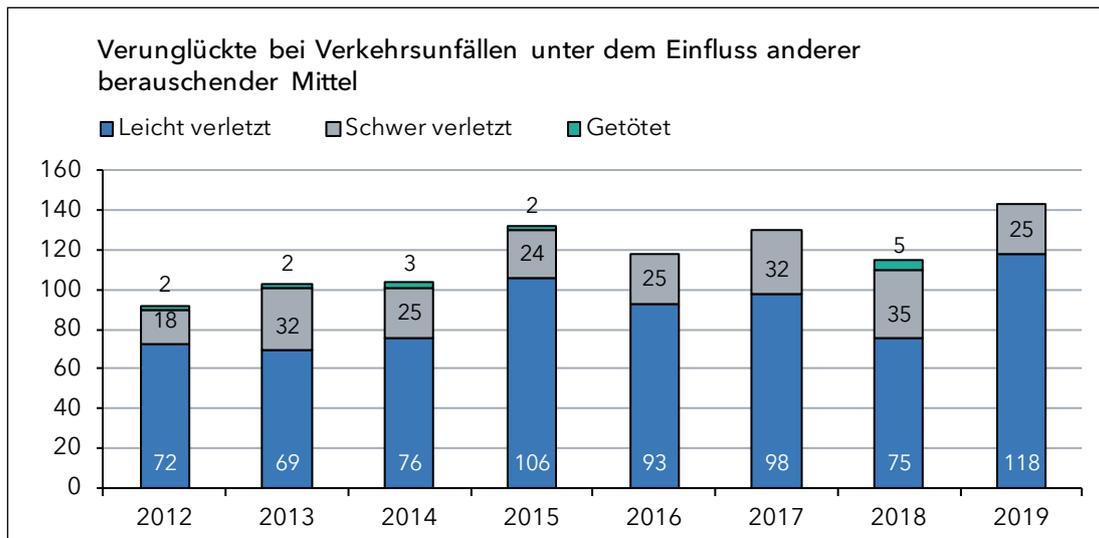
5.2 Einfluss anderer berauschender Mittel

Mehr Verkehrsunfälle - mehr Verunglückte

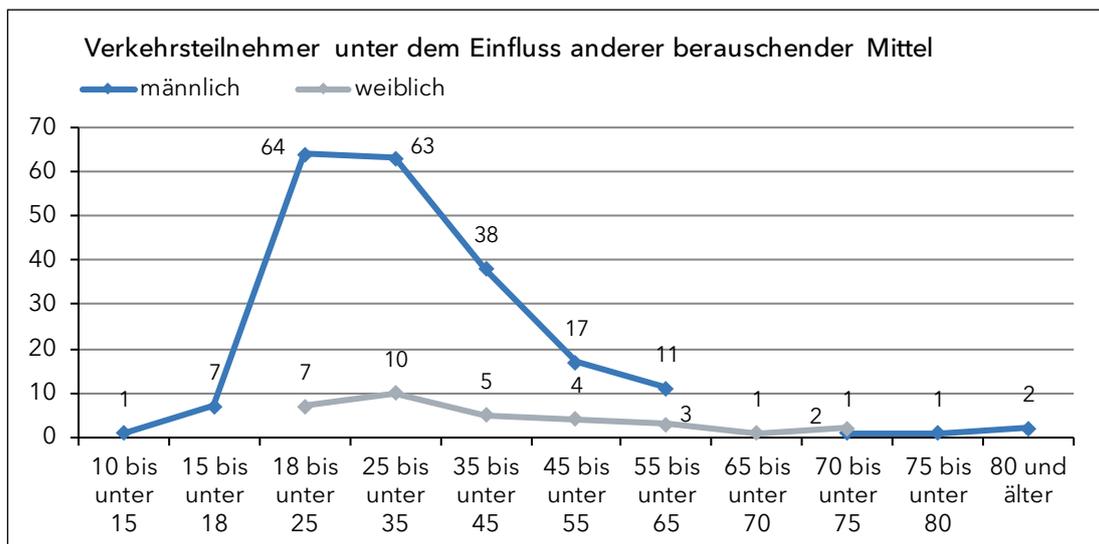
Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Drogen und Medikamenten wurde das höchste Ergebnis seit Auswertung dieser Verkehrsunfälle registriert. Im vergangenen Jahr wurden 234 (+17 %) dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen. Damit liegt ihr Anteil bei 1,2 % der von der Polizei aufgenommenen Unfälle.

Es wurden insgesamt 143 (+24,3 %) Verkehrsteilnehmer verletzt. Der Anstieg der Verunglücktenzahlen ist auf die hohe Anzahl von 118 (+43,9 %) bei den Leichtverletzten zurückzuführen. Es verunglückten 25 Verkehrsbeteiligte schwer, das sind 10 weniger als noch im Jahr davor. Es wurde keine Person bei diesen Unfällen getötet.

42,7 % dieser Verkehrsunfälle hatten Personenschaden zur Folge, bei 21 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden erlitten Unfallbeteiligte schwere Verletzungen.



Die Altersverteilung der Unfallbeteiligten stellt die folgende Grafik dar.



5.3 Verkehrsüberwachung der Alkohol- und Drogendelikte

Weniger Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol - mehr Drogenfahrten festgestellt

Verkehrsunfälle, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss geschehen, sind überdurchschnittlich schwere Unfälle. Das Risiko, bei diesen Verkehrsunfällen schwere oder tödliche Verletzungen davon zu tragen, ist fast doppelt so hoch wie bei allen anderen Unfällen.

2019 erkannte die Polizei bei Verkehrskontrollen 2.624 (-6,2 %) Delikte unter dem Einfluss von Alkohol. Davon wurden 2.026 Fälle nach §§ 315c und 316 StGB strafrechtlich verfolgt.

Unter dem Einfluss von anderen berauschenden Mitteln wurden bei Kontrollen 1.528 (+20,2 %) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.307 Fälle nach § 24a II StVG geahndet.

Es handelt sich bei diesen Tatbeständen – wie bei den meisten anderen Verkehrsdelikten auch – um so genannte Kontrolldelikte. Diese Delikte werden fast ausschließlich durch polizeiliche Aktivität aus dem Dunkelfeld ans Licht gebracht werden. Die Erkennung von Drogenbeeinflussung erfordert ein erhöhtes Spezialwissen der Polizeibeamten.

Die Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr ist seit mehreren Jahren Hauptziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Landespolizei Schleswig-Holstein. Die Landespolizei wird auch im Jahr 2020 im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen wie z. B. TISPOL-Kontrollwochen sowie bei Großveranstaltungen intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen.

5.4 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle

Die Polizei informierte im Schuljahr 2018/2019 bei 350 Veranstaltungen/Unterrichtseinheiten über die Verkehrsunfalllage, die Entstehung und Folgen von Verkehrsunfällen, die Rechtsfolgen und persönlichen Folgen bei Normverstößen und damit über die Möglichkeiten, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Hauptzielgruppe bei diesem Thema ist die Sekundarstufe II der Schulen.

Unter dem Motto „Fit und Fair im Straßenverkehr“ unterstützte die Polizei Aktionen der Verkehrswacht an Berufsbildenden Schulen. Mit verschiedenen Aktionen werden die Jugendlichen und jungen Heranwachsenden vor allem für das Thema Alkohol sensibilisiert. An Fahrsimulatoren und mit Promille-Brillen wurde getestet, wie es ist, sich unter der Wirkung von Alkohol fortzubewegen.





Polizeiliche Maßnahmen
zur Unfallursachenbekämpfung

6

6.1 Verkehrsüberwachung

Landespolizei setzte Überwachungsschwerpunkte

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung dient der Verfolgung von Verkehrsverstößen und ist ein wichtiger Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit. Die Erhöhung der Entdeckungswahrscheinlichkeit soll eine generalpräventive Wirkung erzielen und im Verbund mit Prävention und sicherer Verkehrraumgestaltung Unfälle verhüten. Die Polizei orientiert sich bei der Planung und Durchführung von Überwachungsmaßnahmen an der Verkehrssicherheitslage. Die Intensität der Verkehrsüberwachung ist im Wesentlichen abhängig von den der Polizei zur Verfügung stehenden Ressourcen.

6.1.1 Gurtpflicht

Weniger Gurtverstöße festgestellt.

Die passiven Sicherheitssysteme moderner Kraftfahrzeuge (Airbag, Gurt, Gurtstraffer etc.) können nur im Zusammenwirken optimal funktionieren, um größtmöglichen Schutz der Insassen zu bieten. Sicherheitsgurte retten Leben. Die Schwere der Unfallfolgen bzw. ob ein Fahrzeuginsasse unverletzt bleibt oder stirbt, hängt oftmals davon ab, ob ein Sicherheitsgurt angelegt war oder nicht.

Die Landespolizei hat 2019 weniger Verstöße gegen die Gurtpflicht festgestellt. 14.038 (-22,1 %) Betroffene waren als Fahrer oder Mitfahrer nicht angeschnallt.

Auf die Kontrolle der Anschnallpflicht wird auch weiterhin im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung und der Geschwindigkeitsüberwachung ein besonderes Augenmerk gelegt. Darüber hinaus wird sich die Landespolizei in diesem Jahr an zwei TISPOL/ROADPOL-Kontrollaktionen „Seatbelt“ beteiligen. Auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kindersitz) wird auch zukünftig verstärkt geachtet, da der Anteil von 562 verunglückten Kindern als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen weiterhin hoch ist.

6.1.2 Verbotene Handynutzung / Ablenkung

Deutliche Steigerung der geahndeten Handyverstöße

Bislang waren überhöhte Geschwindigkeit und Alkohol am Steuer die größten Unfallgefahren im Straßenverkehr. Mit steigender Tendenz kommt ein dritter Risikofaktor hinzu: die Ablenkung durch Smartphones, Tablets oder andere elektronische Geräte. Vielfältige internationale Studien konstatieren, dass jeder 7. bis 10. Verkehrsunfall auf diese Art von Ablenkung zurückzuführen sein dürfte. Höhere Geldbußen und Fahrverbote drohen, wenn man mit einem Handy, Tablett o. ä. in der Hand am Steuer erwischt wird. Die Sanktionshöhe beginnt bei 100 Euro. Sollte während des Verstoßes eine Gefährdung vorliegen, werden sofort ein einmonatiges Fahrverbot verhängt und 150 Euro Geldbuße fällig. Im Falle eines tatsächlichen Unfalls, also mit Sachbeschädigung, beträgt die Sanktionshöhe 200 Euro. Auch hier tritt dann ein einmonatiges Fahrverbot in Kraft.

Seit 2016 bildet die verbotene Fahrerablenkung einen deutlichen Überwachungsschwerpunkt der Landespolizei. Seitdem wurden in jedem Jahr mehr Ablenkungsverstöße durch elektronische Geräte festgestellt und auch im vergangenen Jahr die Überwachungsergebnisse erneut gesteigert. 17.438 (+5,6 %) Fahrzeugführer telefonierten oder tippten Nachrichten beim Fahren.

Die Landespolizei wird sich auch 2020 an europaweiten TISPOL/ROADPOL-Kontrollen beteiligen. Auf Initiative der Landespolizei Schleswig-Holstein wird ab 2021 bundesweit eine neue Unfallursache „Ablenkung durch elektronische Geräte“ eingeführt, um zukünftig genauere Aussagen zu diesem mittlerweile alltäglichen Phänomen treffen zu können.

6.1.3 Bekämpfung der Aggressionsdelikte

Weniger Überholverstöße und Abstandsmissachtungen

Deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen und dichtes Auffahren sind Aggressionsdelikte im Straßenverkehr, die besonders schwere Unfallfolgen haben. Nahezu ein Viertel aller Verkehrsunfälle auf den Autobahnen sind auf die Unfallursachen Fehler beim Überholen und ungenügender Sicherheitsabstand zurückzuführen. Die Landespolizei verfolgt diese Verstöße mit Videomessanlagen von Autobahnbrücken und durch den Einsatz von Videowagen im ganzen Land. 2019 wurden bei den Verkehrsordnungswidrigkeiten 1.478 (-5,2 %) Überholverstöße festgestellt. Bei den Missachtungen des Sicherheitsabstandes wurden im vergangenen Jahr insgesamt 2.073 (-2,1 %) Verstöße der Ahndung zugeführt.

Bei dem Aggressionsdelikt der „Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c StGB)“ wurden seit 2015 57% mehr Fälle festgestellt. Bei dem Tatbestand „Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d StGB)“ konnten die Überwachungsergebnisse im gleichen Zeitraum um 97,4% gesteigert werden.

Verkehrsstraftaten (nach dem StGB)	2015	2016	2017	2018	2019	2019
Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c)	463	500	680	665	727	672
Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d)	seit Oktober 2017 strafbar				39	77

Nach den Empfehlungen des 58. Deutschen Verkehrsgerichtstag am 31.01.2020 im Arbeitskreis „Aggressivität im Straßenverkehr“ sollte das Thema u.a. in die schulischen Lehrpläne aufgenommen werden und ein punktebewehrter Bußgeldtatbestand für „aggressives Posen“ im Straßenverkehr eingeführt werden.

Die Landespolizei wird die Verfolgung der Aggressionsdelikte im Straßenverkehr landesweit fortsetzen und in die Ausstattung mit Überwachungstechnik verstärkt investieren. Aktuell wird die Brücken- abstandsmesstechnik auf ein modernisiertes videobasierendes Verfahren mit digitaler Technik und neuen Darstellungsmöglichkeiten für die Beweisführung umgestellt. Durch die höhere Effizienz der modernisierten Technik wird ein spürbarer Beitrag für mehr Verkehrssicherheit geleistet.

6.2 Schwerpunktaktionen

Neben der täglichen Verkehrsüberwachungsarbeit und regionalen Schwerpunktaktionen hat sich die Landespolizei auch 2019 wieder an überregionalen Verkehrskontrolleinsätzen beteiligt.

6.2.1 Europaweite TISPOL/ROADPOL-Kontrollen

Neben zahlreichen durchgeführten Verkehrsüberwachungseinsätzen beteiligte sich die Landespolizei Schleswig-Holstein im Jahr 2019 im Rahmen der europaweiten TISPOL-Aktionsplanungen (TISPOL: Traffic Information System Police) zur Bekämpfung von Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr (ADM),

6 | POLIZEILICHE MASSNAHMEN

- Bekämpfung von Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr,
- Bekämpfung von Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikten,
- Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs
- Bekämpfung von Ablenkungsdelikten
- sowie Überwachung der Sicherung von Personen in Fahrzeugen

an insgesamt 10 festgelegten Kontrollwochen mit entsprechenden landesweiten Verkehrskontrollen.

Jährlich wurden zwei Kontrollen zur Bekämpfung der Alkohol-, Drogen- und Medikamentendelikte durchgeführt:

ADM	2017	2018	2019
Kontrollierte Fahrzeugführer	14.105	13.723	11.940
Verstöße Alkohol	107	98	126
Verstöße Drogen/Medikamente	114	128	158
Andere Straftaten (z.B. Fahren ohne FE, illegaler Drogenbesitz)	127	127	190

Jährlich wurden zwei Kontrollwochen zur Bekämpfung der Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikte durchgeführt.

Festgestellte Delikte:

Geschwindigkeit, Aggression	2017	2018	2019
	39.250	43.914	43.662

In den vier Kontrollwochen zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 2.302 Fahrzeuge überprüft. Es wurden zahlreiche, teilweise massive Verstöße gegen die Sozialvorschriften (insbesondere Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten) festgestellt.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2017	2018	2019
Kontrollierte Fahrzeuge	1.946	2.287	2.302
Beanstandete Fahrzeuge	805	964	1.328

Jeweils eine Woche im März und im September 2019 wurde besonderes Augenmerk auf die Sicherung von Personen sowie Ablenkung von Fahrzeugführern in Fahrzeugen gelegt.

Gurt, Sicherung von Kindern	2017	2018	2019
Kontrollierte Fahrzeuge	54.063	36.018	16.777
Nicht vorschriftsmäßig gesichert	4.014	3.362	2.055
darunter Kinder	100	72	57

Ablenkung von Fahrzeugführern	2017	2018	2019
Verstöße Ablenkung	1.435	2.014	1.629



7.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	5.031	4.984	5.350	366	7,3	Flensburg	13.608	14.309	701	5,2
Flensburg	2.819	3.101	3.215	114	3,7					
Schleswig-Flensburg	5.277	5.523	5.744	221	4,0					
Kiel	9.195	9.457	9.609	152	1,6	Kiel	13.565	13.723	158	1,2
Plön	4.163	4.108	4.114	6	0,1	Neu- münster	9.712	9.894	182	1,9
Neumünster	2.275	2.284	2.434	150	6,6					
Rendsburg-Eckernförde	7.173	7.428	7.460	32	0,4					
Segeberg	7.813	7.763	7.633	-130	-1,7	Bad Segeberg	15.263	15.363	100	0,7
Pinneberg	7.716	7.500	7.730	230	3,1					
Steinburg	3.142	3.134	3.369	235	7,5	Itzehoe	6.640	7.070	430	6,5
Dithmarschen	3.463	3.506	3.701	195	5,6					
Lübeck	7.559	7.807	8.223	416	5,3	Lübeck	14.662	15.082	420	2,9
Ostholstein	6.792	6.855	6.859	4	0,1	Ratzeburg	12.267	12.205	-62	-0,5
Lauenburg	5.421	5.486	5.453	-33	-0,6					
Stormarn	6.638	6.781	6.752	-29	-0,4					
BAB 1	1.638	1.667	1.514	-153	-9,2					
BAB 7	1.816	1.576	1.215	-361	-22,9					
BAB 20	262	176	175	-1	-0,6					
BAB 21	350	311	259	-52	-16,7					
BAB 23	630	584	612	28	4,8					
BAB 24	402	392	323	-69	-17,6					
BAB 25	29	29	27	-2	-6,9					
BAB 210	151	107	158	51	47,7					
BAB 215	239	201	226	25	12,4					
BAB 226	47	39	52	13	33,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	84.477	85.717	87.646	1.929	2,3					
Bundesautobahnen	5.564	5.082	4.561	-521	-10,3					
Schleswig-Holstein -gesamt-	90.041	90.799	92.207	1.408	1,6					

zu 2.3 und 2.4 **Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein**

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	915	880	964	84	9,5	Flensburg	1.955	2.044	89	4,6
Flensburg	366	358	363	5	1,4		1.955	2.044	89	4,6
Schleswig-Flensburg	733	717	717	0	0,0		1.955	2.044	89	4,6
Kiel	1.124	1.111	1.094	-17	-1,5	Kiel	1.617	1.563	-54	-3,3
Plön	522	506	469	-37	-7,3		1.617	1.563	-54	-3,3
Neumünster	378	381	385	4	1,0	Neumünster	1.371	1.342	-29	-2,1
Rendsburg-Eckernförde	993	990	957	-33	-3,3		1.371	1.342	-29	-2,1
Segeberg	1.095	1.051	980	-71	-6,8	Bad Segeberg	2.153	2.143	-10	-0,5
Pinneberg	1.195	1.102	1.163	61	5,5		2.153	2.143	-10	-0,5
Steinburg	459	426	414	-12	-2,8	Itzehoe	974	929	-45	-4,6
Dithmarschen	521	548	515	-33	-6,0		974	929	-45	-4,6
Lübeck	1.093	1.124	1.156	32	2,8	Lübeck	2.053	2.066	13	0,6
Ostholstein	894	929	910	-19	-2,0		2.053	2.066	13	0,6
Lauenburg	639	648	621	-27	-4,2	Ratzeburg	1.503	1.486	-17	-1,1
Stormarn	867	855	865	10	1,2		1.503	1.486	-17	-1,1
Kreise/Kreisfreie Städte	11.794	11.626	11.573	-53	-0,5					
Bundesautobahnen	734	695	690	-5	-0,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	12.528	12.321	12.263	-58	-0,5					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.128	1.111	1.218	107	9,6	Flensburg	2.560	2.644	84	3,3
Flensburg	465	446	435	-11	-2,5		2.560	2.644	84	3,3
Schleswig-Flensburg	975	1.003	991	-12	-1,2		2.560	2.644	84	3,3
Kiel	1.440	1.365	1.315	-50	-3,7	Kiel	2.052	1.993	-59	-2,9
Plön	727	687	678	-9	-1,3		2.052	1.993	-59	-2,9
Neumünster	478	476	505	29	6,1	Neumünster	1.730	1.772	42	2,4
Rendsburg-Eckernförde	1.279	1.254	1.267	13	1,0		1.730	1.772	42	2,4
Segeberg	1.456	1.408	1.280	-128	-9,1	Bad Segeberg	2.764	2.715	-49	-1,8
Pinneberg	1.420	1.356	1.435	79	5,8		2.764	2.715	-49	-1,8
Steinburg	602	532	540	8	1,5	Itzehoe	1.257	1.215	-42	-3,3
Dithmarschen	701	725	675	-50	-6,9		1.257	1.215	-42	-3,3
Lübeck	1.306	1.347	1.359	12	0,9	Lübeck	2.564	2.551	-13	-0,5
Ostholstein	1.143	1.217	1.192	-25	-2,1		2.564	2.551	-13	-0,5
Lauenburg	816	848	769	-79	-9,3	Ratzeburg	1.906	1.876	-30	-1,6
Stormarn	1.098	1.058	1.107	49	4,6		1.906	1.876	-30	-1,6
Kreise/Kreisfreie Städte	15.034	14.833	14.766	-67	-0,5					
Bundesautobahnen	1.220	1.199	1.172	-27	-2,3					
Schleswig-Holstein -gesamt-	16.254	16.032	15.938	-94	-0,6					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.122	1.101	1.210	109	9,9	Flensburg	2.539	2.625	86	3,4
Flensburg	463	444	435	-9	-2,0					
Schleswig-Flensburg	966	994	980	-14	-1,4					
Kiel	1.439	1.363	1.312	-51	-3,7	Kiel	2.039	1.987	-52	-2,6
Plön	722	676	675	-1	-0,1	Neu- münster	1.718	1.766	48	2,8
Neumünster	475	474	504	30	6,3					
Rendsburg-Eckernförde	1.270	1.244	1.262	18	1,4					
Segeberg	1.443	1.397	1.269	-128	-9,2	Bad	2.745	2.696	-49	-1,8
Pinneberg	1.414	1.348	1.427	79	5,9	Segeberg	1.240	1.203	-37	-3,0
Steinburg	595	526	538	12	2,3					
Dithmarschen	697	714	665	-49	-6,9					
Lübeck	1.305	1.346	1.352	6	0,4	Lübeck	2.548	2.537	-11	-0,4
Ostholstein	1.137	1.202	1.185	-17	-1,4	Ratzeburg	1.895	1.860	-35	-1,8
Lauenburg	809	844	762	-82	-9,7					
Stormarn	1.089	1.051	1.098	47	4,5					

BAB 1	318	312	365	53	17,0
BAB 7	358	342	345	3	0,9
BAB 20	43	44	54	10	22,7
BAB 21	38	69	53	-16	-23,2
BAB 23	212	197	169	-28	-14,2
BAB 24	104	136	65	-71	-52,2
BAB 25	14	13	5	-8	-61,5
BAB 210	40	20	35	15	75,0
BAB 215	57	49	73	24	49,0
BAB 226	24	4	0	-4	-100,0

Kreise/Kreisfreie Städte	14.946	14.724	14.674	-50	-0,3
Bundesautobahnen	1.208	1.186	1.164	-22	-1,9
Schleswig-Holstein -gesamt-	16.154	15.910	15.838	-72	-0,5

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Leichtverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	930	905	984	79	8,7	Flensburg	2.144	2.175	31	1,4
Flensburg	429	416	405	-11	-2,6					
Schleswig-Flensburg	833	823	786	-37	-4,5					
Kiel	1.300	1.259	1.227	-32	-2,5	Kiel	1.796	1.748	-48	-2,7
Plön	584	537	521	-16	-3,0					
Neumünster	412	404	446	42	10,4	Neu- münster	1.420	1.467	47	3,3
Rendsburg-Eckernförde	1.022	1.016	1.021	5	0,5					
Segeberg	1.260	1.227	1.093	-134	-10,9	Bad Segeberg	2.466	2.370	-96	-3,9
Pinneberg	1.302	1.239	1.277	38	3,1					
Steinburg	514	439	449	10	2,3	Itzehoe	1.039	1.012	-27	-2,6
Dithmarschen	595	600	563	-37	-6,2					
Lübeck	1.189	1.238	1.250	12	1,0	Lübeck	2.280	2.262	-18	-0,8
Ostholstein	973	1.042	1.012	-30	-2,9					
Lauenburg	689	726	652	-74	-10,2	Ratzeburg	1.642	1.597	-45	-2,7
Stormarn	948	916	945	29	3,2					
BAB 1	271	274	326	52	19,0					
BAB 7	301	272	255	-17	-6,3					
BAB 20	38	32	38	6	18,8					
BAB 21	29	61	48	-13	-21,3					
BAB 23	177	169	143	-26	-15,4					
BAB 24	96	118	60	-58	-49,2					
BAB 25	13	13	5	-8	-61,5					
BAB 210	31	15	34	19	126,7					
BAB 215	41	37	50	13	35,1					
BAB 226	18	4	0	-4	-100,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	12.980	12.787	12.631	-156	-1,2					
Bundesautobahnen	1.015	995	959	-36	-3,6					
Schleswig-Holstein -gesamt-	13.995	13.782	13.590	-192	-1,4					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Schwerverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	192	196	226	30	15,3	Flensburg	395	450	55	13,9
Flensburg	34	28	30	2	7,1					
Schleswig-Flensburg	133	171	194	23	13,5					
Kiel	139	104	85	-19	-18,3	Kiel	243	239	-4	-1,6
Plön	138	139	154	15	10,8					
Neumünster	63	70	58	-12	-17,1	Neu- münster	298	299	1	0,3
Rendsburg-Eckernförde	248	228	241	13	5,7					
Segeberg	183	170	176	6	3,5	Bad Segeberg	279	326	47	16,8
Pinneberg	113	109	150	41	37,6					
Steinburg	81	87	89	2	2,3	Itzehoe	201	191	-10	-5,0
Dithmarschen	102	114	102	-12	-10,5					
Lübeck	116	108	102	-6	-5,6	Lübeck	268	275	7	2,6
Ostholstein	164	160	173	13	8,1					
Lauenburg	120	118	110	-8	-6,8	Ratzeburg	253	263	10	4,0
Stormarn	141	135	153	18	13,3					
BAB 1	47	38	39	1	2,6					
BAB 7	57	70	90	20	28,6					
BAB 20	5	12	16	4	33,3					
BAB 21	9	8	5	-3	-37,5					
BAB 23	35	28	26	-2	-7,1					
BAB 24	8	18	5	-13	-72,2					
BAB 25	1	0	0	0	./.					
BAB 210	9	5	1	-4	-80,0					
BAB 215	16	12	23	11	91,7					
BAB 226	6	0	0	0	./.					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.967	1.937	2.043	106	5,5					
Bundesautobahnen	193	191	205	14	7,3					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.160	2.128	2.248	120	5,6					

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

• Getötete

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	6	10	8	-2	-20,0	Flensburg	21	19	-2	-9,5
Flensburg	2	2	0	-2	-100,0					
Schleswig-Flensburg	9	9	11	2	22,2					
Kiel	1	2	3	1	50,0	Kiel	13	6	-7	-53,8
Plön	5	11	3	-8	-72,7					
Neumünster	3	2	1	-1	-50,0	Neu- münster	12	6	-6	-50,0
Rendsburg-Eckernförde	9	10	5	-5	-50,0					
Segeberg	13	11	11	0	0,0	Bad Segeberg	19	19	0	0,0
Pinneberg	6	8	8	0	0,0					
Steinburg	7	6	2	-4	-66,7	Itzehoe	17	12	-5	-29,4
Dithmarschen	4	11	10	-1	-9,1					
Lübeck	1	1	7	6	600,0	Lübeck	16	14	-2	-12,5
Ostholstein	6	15	7	-8	-53,3					
Lauenburg	7	4	7	3	75,0	Ratzeburg	11	16	5	45,5
Stormarn	9	7	9	2	28,6					
BAB 1	4	5	1	-4	-80,0					
BAB 7	4	2	4	2	100,0					
BAB 20	0	2	0	-2	-100,0					
BAB 21	0	0	0	0	./.					
BAB 23	3	4	0	-4	-100,0					
BAB 24	1	0	1	1	./.					
BAB 25	0	0	0	0	./.					
BAB 210	0	0	2	2	./.					
BAB 215	0	0	0	0	./.					
BAB 226		0	0	0	0	./.				
Kreise/Kreisfreie Städte	88	109	92	-17	-15,6					
Bundesautobahnen	12	13	8	-5	-38,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	100	122	100	-22	-18,0					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.5 Verkehrsunfallermittlung

- Verstöße gegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Kreise Kreisfreie Städte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.106	1.114	1.170	56	5,0	Flensburg	2.852	2.949	97	3,4
Flensburg	736	900	840	-60	-6,7					
Schleswig-Flensburg	804	838	939	101	12,1					
Kiel	2.477	2.499	2.737	238	9,5	Kiel	3.227	3.502	275	8,5
Plön	716	728	765	37	5,1	Neu- münster	2.151	2.151	0	0,0
Neumünster	758	770	793	23	3,0					
Rendsburg-Eckernförde	1.289	1.381	1.358	-23	-1,7					
Segeberg	1.751	1.678	1.661	-17	-1,0	Bad Segeberg	3.797	3.896	99	2,6
Pinneberg	2.153	2.119	2.235	116	5,5	Itzehoe	1.480	1.487	7	0,5
Steinburg	730	712	733	21	2,9					
Dithmarschen	748	768	754	-14	-1,8					
Lübeck	2.108	2.221	2.297	76	3,4	Lübeck	3.886	3.861	-25	-0,6
Ostholstein	1.640	1.665	1.564	-101	-6,1	Ratzeburg	2.705	2.694	-11	-0,4
Lauenburg	1.049	1.083	1.098	15	1,4					
Stormarn	1.475	1.622	1.596	-26	-1,6					
BAB 1	223	242	218	-24	-9,9					
BAB 7	340	322	201	-121	-37,6					
BAB 20	37	33	17	-16	-48,5					
BAB 21	74	45	25	-20	-44,4					
BAB 23	60	56	67	11	19,6					
BAB 24	52	58	58	0	0,0					
BAB 25	2	2	3	1	50,0					
BAB 210	11	11	7	-4	-36,4					
BAB 215	39	31	29	-2	-6,5					
BAB 226	5	4	7	3	75,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	19.540	20.098	20.540	442	2,2					
Bundesautobahnen	843	804	632	-172	-21,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	20.383	20.902	21.172	270	1,3					

zu 3.1 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Junge Fahrer / verunglückte Junge Fahrer

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	213	196	195	-1	-0,5	Flensburg	451	462	11	2,4
Flensburg	85	82	82	0	0,0					
Schleswig-Flensburg	195	173	185	12	6,9					
Kiel	254	262	224	-38	-14,5	Kiel	376	320	-56	-14,9
Plön	109	114	96	-18	-15,8	Neu- münster	345	314	-31	-9,0
Neumünster	81	92	91	-1	-1,1					
Rendsburg-Eckernförde	235	253	223	-30	-11,9					
Segeberg	261	272	242	-30	-11,0	Bad	474	467	-7	-1,5
Pinneberg	263	202	225	23	11,4	Segeberg				
Steinburg	128	100	93	-7	-7,0	Itzehoe	231	252	21	9,1
Dithmarschen	160	131	159	28	21,4					
Lübeck	234	211	211	0	0,0	Lübeck	409	401	-8	-2,0
Ostholstein	208	198	190	-8	-4,0	Ratzeburg	327	327	0	0,0
Lauenburg	153	151	144	-7	-4,6					
Stormarn	197	176	183	7	4,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.776	2.613	2.543	-70	-2,7					
Bundesautobahnen	285	252	232	-20	-7,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.061	2.865	2.775	-90	-3,1					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	197	167	185	18	10,8	Flensburg	413	424	11	2,7
Flensburg	85	77	62	-15	-19,5					
Schleswig-Flensburg	173	169	177	8	4,7					
Kiel	263	222	214	-8	-3,6	Kiel	337	318	-19	-5,6
Plön	107	115	104	-11	-9,6	Neu- münster	276	290	14	5,1
Neumünster	77	76	68	-8	-10,5					
Rendsburg-Eckernförde	228	200	222	22	11,0					
Segeberg	242	224	198	-26	-11,6	Bad	387	393	6	1,6
Pinneberg	192	163	195	32	19,6	Segeberg				
Steinburg	116	82	85	3	3,7	Itzehoe	232	218	-14	-6,0
Dithmarschen	143	150	133	-17	-11,3					
Lübeck	208	203	191	-12	-5,9	Lübeck	363	349	-14	-3,9
Ostholstein	166	160	158	-2	-1,3	Ratzeburg	220	273	53	24,1
Lauenburg	125	118	131	13	11,0					
Stormarn	145	102	142	40	39,2					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.467	2.228	2.265	37	1,7					
Bundesautobahnen	208	173	188	15	8,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.675	2.401	2.453	52	2,2					

7 | STRUKTURDATEN

zu 3.2 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Senioren / verunglückte Senioren

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	268	284	318	34	12,0	Flensburg	600	604	4	0,7
Flensburg	65	77	68	-9	-11,7					
Schleswig-Flensburg	192	239	218	-21	-8,8					
Kiel	190	199	249	50	25,1	Kiel	353	393	40	11,3
Plön	161	154	144	-10	-6,5	Neu- münster	326	360	34	10,4
Neumünster	69	75	82	7	9,3					
Rendsburg-Eckernförde	278	251	278	27	10,8					
Segeberg	300	299	286	-13	-4,3	Bad Segeberg	624	608	-16	-2,6
Pinneberg	358	325	322	-3	-0,9					
Steinburg	112	100	112	12	12,0	Itzehoe	270	286	16	5,9
Dithmarschen	150	170	174	4	2,4					
Lübeck	240	244	223	-21	-8,6	Lübeck	609	516	-93	-15,3
Ostholstein	323	365	293	-72	-19,7					
Lauenburg	207	200	170	-30	-15,0	Ratzeburg	474	413	-61	-12,9
Stormarn	245	274	243	-31	-11,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.158	3.256	3.180	-76	-2,3					
Bundesautobahnen	168	149	148	-1	-0,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.326	3.405	3.328	-77	-2,3					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	212	245	253	8	3,3	Flensburg	508	487	-21	-4,1
Flensburg	45	57	52	-5	-8,8					
Schleswig-Flensburg	149	206	182	-24	-11,7					
Kiel	168	164	176	12	7,3	Kiel	306	296	-10	-3,3
Plön	129	142	120	-22	-15,5	Neu- münster	226	312	86	38,1
Neumünster	50	43	64	21	48,8					
Rendsburg-Eckernförde	193	183	248	65	35,5					
Segeberg	213	200	191	-9	-4,5	Bad Segeberg	420	412	-8	-1,9
Pinneberg	205	220	221	1	0,5					
Steinburg	72	79	85	6	7,6	Itzehoe	193	195	2	1,0
Dithmarschen	97	114	110	-4	-3,5					
Lübeck	166	177	162	-15	-8,5	Lübeck	410	381	-29	-7,1
Ostholstein	193	233	219	-14	-6,0					
Lauenburg	122	137	112	-25	-18,2	Ratzeburg	334	267	-67	-20,1
Stormarn	152	197	155	-42	-21,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.166	2.397	2.350	-47	-2,0					
Bundesautobahnen	107	99	109	10	10,1					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.273	2.496	2.459	-37	-1,5					

zu 4.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern / verunglückte Fahrradfahrer

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	396	419	469	50	11,9	Flensburg	765	826	61	8,0
Flensburg	133	161	172	11	6,8					
Schleswig-Flensburg	183	185	185	0	0,0					
Kiel	468	506	528	22	4,3	Kiel	648	658	10	1,5
Plön	133	142	130	-12	-8,5	Neu- münster	502	530	28	5,6
Neumünster	161	174	165	-9	-5,2					
Rendsburg-Eckernförde	337	328	365	37	11,3					
Segeberg	296	303	299	-4	-1,3	Bad Segeberg	805	845	40	5,0
Pinneberg	553	502	546	44	8,8					
Steinburg	119	125	129	4	3,2	Itzehoe	288	269	-19	-6,6
Dithmarschen	139	163	140	-23	-14,1					
Lübeck	529	599	632	33	5,5	Lübeck	936	956	20	2,1
Ostholstein	292	337	324	-13	-3,9					
Lauenburg	176	222	189	-33	-14,9	Ratzeburg	552	507	-45	-8,2
Stormarn	295	330	318	-12	-3,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	4.210	4.496	4.591	95	2,1					
Bundesautobahnen	0	0	0	0	./.					
Schleswig-Holstein -gesamt-	4.210	4.496	4.591	95	2,1					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	406	421	464	43	10,2	Flensburg	765	793	28	3,7
Flensburg	127	159	151	-8	-5,0					
Schleswig-Flensburg	178	185	178	-7	-3,8					
Kiel	428	474	504	30	6,3	Kiel	616	630	14	2,3
Plön	134	142	126	-16	-11,3	Neu- münster	477	525	48	10,1
Neumünster	145	161	161	0	0,0					
Rendsburg-Eckernförde	329	316	364	48	15,2					
Segeberg	273	286	262	-24	-8,4	Bad Segeberg	780	786	6	0,8
Pinneberg	514	494	524	30	6,1					
Steinburg	114	118	117	-1	-0,8	Itzehoe	271	248	-23	-8,5
Dithmarschen	131	153	131	-22	-14,4					
Lübeck	488	580	597	17	2,9	Lübeck	908	902	-6	-0,7
Ostholstein	283	328	305	-23	-7,0					
Lauenburg	163	210	181	-29	-13,8	Ratzeburg	529	484	-45	-8,5
Stormarn	276	319	303	-16	-5,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.989	4.346	4.368	22	0,5					
Bundesautobahnen	0	0	0	0	./.					
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.989	4.346	4.368	22	0,5					

zu 4.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern / verunglückte Motorradfahrer und deren Mitfahrer

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	97	93	100	7	7,5	Flensburg	254	231	-23	-9,1
Flensburg	50	58	38	-20	-34,5					
Schleswig-Flensburg	95	103	93	-10	-9,7					
Kiel	112	108	108	0	0,0	Kiel	178	182	4	2,2
Plön	88	70	74	4	5,7					
Neumünster	44	42	42	0	0,0	Neu- münster	186	153	-33	-17,7
Rendsburg-Eckernförde	146	144	111	-33	-22,9					
Segeberg	151	125	108	-17	-13,6	Bad Segeberg	250	220	-30	-12,0
Pinneberg	114	125	112	-13	-10,4					
Steinburg	74	80	71	-9	-11,3	Itzehoe	149	134	-15	-10,1
Dithmarschen	79	69	63	-6	-8,7					
Lübeck	140	127	115	-12	-9,4	Lübeck	264	259	-5	-1,9
Ostholstein	148	137	144	7	5,1					
Lauenburg	95	90	107	17	18,9	Ratzeburg	196	225	29	14,8
Stormarn	128	106	118	12	11,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.561	1.477	1.404	-73	-4,9					
Bundesautobahnen	36	31	27	-4	-12,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.597	1.508	1.431	-77	-5,1					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	94	91	91	0	0,0	Flensburg	251	213	-38	-15,1
Flensburg	49	58	33	-25	-43,1					
Schleswig-Flensburg	87	102	89	-13	-12,7					
Kiel	114	108	99	-9	-8,3	Kiel	176	171	-5	-2,8
Plön	82	68	72	4	5,9					
Neumünster	43	41	39	-2	-4,9	Neu- münster	182	146	-36	-19,8
Rendsburg-Eckernförde	144	141	107	-34	-24,1					
Segeberg	142	121	98	-23	-19,0	Bad Segeberg	232	204	-28	-12,1
Pinneberg	104	111	106	-5	-4,5					
Steinburg	66	73	71	-2	-2,7	Itzehoe	138	139	1	0,7
Dithmarschen	79	65	68	3	4,6					
Lübeck	134	115	106	-9	-7,8	Lübeck	247	245	-2	-0,8
Ostholstein	137	132	139	7	5,3					
Lauenburg	97	85	103	18	21,2	Ratzeburg	179	208	29	16,2
Stormarn	127	94	105	11	11,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.499	1.405	1.326	-79	-5,6					
Bundesautobahnen	31	26	21	-5	-19,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.530	1.431	1.347	-84	-5,9					

zu 4.3 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern / verunglückte Fußgänger

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	60	61	65	4	6,6	Flensburg	158	181	23	14,6
Flensburg	52	47	61	14	29,8					
Schleswig-Flensburg	55	50	55	5	10,0					
Kiel	144	131	128	-3	-2,3	Kiel	170	163	-7	-4,1
Plön	45	39	35	-4	-10,3	Neu- münster	111	121	10	9,0
Neumünster	39	41	37	-4	-9,8					
Rendsburg-Eckernförde	96	70	84	14	20,0					
Segeberg	91	105	96	-9	-8,6	Bad Segeberg	216	219	3	1,4
Pinneberg	127	111	123	12	10,8					
Steinburg	49	37	34	-3	-8,1	Itzehoe	86	72	-14	-16,3
Dithmarschen	46	49	38	-11	-22,4					
Lübeck	110	120	115	-5	-4,2	Lübeck	204	205	1	0,5
Ostholstein	85	84	90	6	7,1	Ratzeburg	151	149	-2	-1,3
Lauenburg	71	55	66	11	20,0					
Stormarn	72	96	83	-13	-13,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.142	1.096	1.110	14	1,3					
Bundesautobahnen	11	3	1	-2	-66,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.153	1.099	1.111	12	1,1					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	52	53	59	6	11,3	Flensburg	134	162	28	20,9
Flensburg	48	39	58	19	48,7					
Schleswig-Flensburg	47	42	45	3	7,1					
Kiel	132	112	114	2	1,8	Kiel	150	147	-3	-2,0
Plön	42	38	33	-5	-13,2	Neu- münster	95	112	17	17,9
Neumünster	35	34	32	-2	-5,9					
Rendsburg-Eckernförde	88	61	80	19	31,1					
Segeberg	86	101	91	-10	-9,9	Bad Segeberg	206	196	-10	-4,9
Pinneberg	115	105	105	0	0,0					
Steinburg	44	34	30	-4	-11,8	Itzehoe	77	69	-8	-10,4
Dithmarschen	42	43	39	-4	-9,3					
Lübeck	100	101	96	-5	-5,0	Lübeck	180	175	-5	-2,8
Ostholstein	77	79	79	0	0,0	Ratzeburg	139	132	-7	-5,0
Lauenburg	63	55	61	6	10,9					
Stormarn	67	84	71	-13	-15,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.038	981	993	12	1,2					
Bundesautobahnen	5	2	0	-2	-100,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.043	983	993	10	1,0					

zu 4.4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	141	146	147	1	0,7	Flensburg	333	313	-20	-6,0
Flensburg	18	30	29	-1	-3,3					
Schleswig-Flensburg	155	157	137	-20	-12,7					
Kiel	102	121	127	6	5,0	Kiel	197	213	16	8,1
Plön	92	76	86	10	13,2					
Neumünster	38	43	40	-3	-7,0	Neu- münster	220	216	-4	-1,8
Rendsburg-Eckernförde	207	177	176	-1	-0,6					
Segeberg	262	219	198	-21	-9,6	Bad Segeberg	419	408	-11	-2,6
Pinneberg	230	200	210	10	5,0					
Steinburg	102	111	114	3	2,7	Itzehoe	219	227	8	3,7
Dithmarschen	94	108	113	5	4,6					
Lübeck	145	120	134	14	11,7	Lübeck	332	289	-43	-13,0
Ostholstein	175	212	155	-57	-26,9					
Lauenburg	175	148	156	8	5,4	Ratzeburg	341	351	10	2,9
Stormarn	186	193	195	2	1,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.122	2.061	2.017	-44	-2,1					
Bundesautobahnen	692	652	512	-140	-21,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.814	2.713	2.529	-184	-6,8					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	105	90	104	14	15,6	Flensburg	214	222	8	3,7
Flensburg	19	23	20	-3	-13,0					
Schleswig-Flensburg	99	101	98	-3	-3,0					
Kiel	83	91	90	-1	-1,1	Kiel	139	150	11	7,9
Plön	68	48	60	12	25,0					
Neumünster	27	36	30	-6	-16,7	Neu- münster	153	158	5	3,3
Rendsburg-Eckernförde	118	117	128	11	9,4					
Segeberg	152	132	132	0	0,0	Bad Segeberg	244	222	-22	-9,0
Pinneberg	125	112	90	-22	-19,6					
Steinburg	64	64	68	4	6,3	Itzehoe	144	133	-11	-7,6
Dithmarschen	62	80	65	-15	-18,8					
Lübeck	102	66	103	37	56,1	Lübeck	175	186	11	6,3
Ostholstein	78	109	83	-26	-23,9					
Lauenburg	84	76	69	-7	-9,2	Ratzeburg	166	175	9	5,4
Stormarn	108	90	106	16	17,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.294	1.235	1.246	11	0,9					
Bundesautobahnen	313	416	282	-134	-32,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.607	1.651	1.528	-123	-7,5					

zu 5.1 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	79	74	81	7	9,5	Flensburg	195	200	5	2,6
Flensburg	26	30	32	2	6,7					
Schleswig-Flensburg	71	91	87	-4	-4,4					
Kiel	93	122	87	-35	-28,7	Kiel	178	137	-41	-23,0
Plön	52	56	50	-6	-10,7	Neu- münster	117	115	-2	-1,7
Neumünster	48	29	26	-3	-10,3					
Rendsburg-Eckernförde	92	88	89	1	1,1					
Segeberg	120	87	104	17	19,5	Bad Segeberg	196	232	36	18,4
Pinneberg	126	109	128	19	17,4					
Steinburg	53	39	48	9	23,1	Itzehoe	106	106	0	0,0
Dithmarschen	64	67	58	-9	-13,4					
Lübeck	87	110	104	-6	-5,5	Lübeck	237	204	-33	-13,9
Ostholstein	91	127	100	-27	-21,3					
Lauenburg	65	74	72	-2	-2,7	Ratzeburg	142	155	13	9,2
Stormarn	67	68	83	15	22,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.134	1.171	1.149	-22	-1,9					
Bundesautobahnen	65	52	62	10	19,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.199	1.223	1.211	-12	-1,0					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	47	41	52	11	26,8	Flensburg	102	128	26	25,5
Flensburg	12	13	15	2	15,4					
Schleswig-Flensburg	45	48	61	13	27,1					
Kiel	52	79	52	-27	-34,2	Kiel	116	89	-27	-23,3
Plön	36	37	37	0	0,0	Neu- münster	67	62	-5	-7,5
Neumünster	25	15	17	2	13,3					
Rendsburg-Eckernförde	59	52	45	-7	-13,5					
Segeberg	74	50	59	9	18,0	Bad Segeberg	108	134	26	24,1
Pinneberg	62	58	75	17	29,3					
Steinburg	40	23	26	3	13,0	Itzehoe	83	69	-14	-16,9
Dithmarschen	39	60	43	-17	-28,3					
Lübeck	38	56	47	-9	-16,1	Lübeck	136	113	-23	-16,9
Ostholstein	64	80	66	-14	-17,5					
Lauenburg	41	36	34	-2	-5,6	Ratzeburg	61	88	27	44,3
Stormarn	29	25	54	29	116,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	663	673	683	10	1,5					
Bundesautobahnen	35	41	33	-8	-19,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	698	714	716	2	0,3					

zu 5.2 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	6	9	9	0	0,0	Flensburg	20	24	4	20,0
Flensburg	4	6	10	4	66,7					
Schleswig-Flensburg	11	5	5	0	0,0					
Kiel	23	21	22	1	4,8	Kiel	27	28	1	3,7
Plön	11	6	6	0	0,0					
Neumünster	10	9	15	6	66,7	Neu- münster	16	27	11	68,8
Rendsburg-Eckernförde	12	7	12	5	71,4					
Segeberg	15	19	15	-4	-21,1	Bad Segeberg	35	38	3	8,6
Pinneberg	18	16	23	7	43,8					
Steinburg	8	6	6	0	0,0	Itzehoe	11	11	0	0,0
Dithmarschen	5	5	5	0	0,0					
Lübeck	17	29	35	6	20,7	Lübeck	37	40	3	8,1
Ostholstein	10	8	5	-3	-37,5					
Lauenburg	5	12	20	8	66,7	Ratzeburg	27	39	12	44,4
Stormarn	11	15	19	4	26,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	166	173	207	34	19,7					
Bundesautobahnen	23	27	27	0	0,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	189	200	234	34	17,0					

Verunglückte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	5	6	5	-1	-16,7	Flensburg	13	8	-5	-38,5
Flensburg	1	2	1	-1	-50,0					
Schleswig-Flensburg	8	5	2	-3	-60,0					
Kiel	13	8	16	8	100,0	Kiel	13	21	8	61,5
Plön	12	5	5	0	0,0					
Neumünster	9	2	15	13	650,0	Neu- münster	9	19	10	111,1
Rendsburg-Eckernförde	10	7	4	-3	-42,9					
Segeberg	8	11	10	-1	-9,1	Bad Segeberg	15	24	9	60,0
Pinneberg	13	4	14	10	250,0					
Steinburg	8	4	3	-1	-25,0	Itzehoe	7	7	0	0,0
Dithmarschen	5	3	4	1	33,3					
Lübeck	11	19	17	-2	-10,5	Lübeck	24	18	-6	-25,0
Ostholstein	6	5	1	-4	-80,0					
Lauenburg		11	8	-3	-27,3	Ratzeburg	17	21	4	23,5
Stormarn	7	6	13	7	116,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	116	98	118	20	20,4					
Bundesautobahnen	14	17	25	8	47,1					
Schleswig-Holstein -gesamt-	130	115	143	28	24,3					

zu 5.3 Verkehrsüberwachung

- Festgestellte Alkoholdelikte (§ 24a(1) StVG, §§ 316, 315c(1) Nr. 1a StGB)

Alkoholdelikte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	186	161	167	6	3,7	Flensburg	427	448	21	4,9
Flensburg	101	116	123	7	6,0					
Schleswig-Flensburg	156	150	158	8	5,3					
Kiel	153	159	185	26	16,4	Kiel	254	273	19	7,5
Plön	92	95	88	-7	-7,4					
Neumünster	102	99	117	18	18,2	Neumünster	336	355	19	5,7
Rendsburg-Eckernförde	234	237	238	1	0,4					
Segeberg	231	252	279	27	10,7	Bad Segeberg	467	513	46	9,9
Pinneberg	220	215	234	19	8,8					
Steinburg	114	107	98	-9	-8,4	Itzehoe	257	230	-27	-10,5
Dithmarschen	164	150	132	-18	-12,0					
Lübeck	319	261	247	-14	-5,4	Lübeck	504	418	-86	-17,1
Ostholstein	205	243	171	-72	-29,6					
Lauenburg	137	159	126	-33	-20,8	Ratzeburg	382	337	-45	-11,8
Stormarn	193	223	211	-12	-5,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.497	2.627	2.574	-53	-2,0					
Bundesautobahnen	155	169	50	-119	-70,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.652	2.796	2.624	-172	-6,2					

zu 5.3 Verkehrsüberwachung

- Festgestellte Drogendelikte (§ 24a(2) StVG, §§ 316, 315c(1) Nr. 1a StGB)

Drogendelikte	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	52	41	30	-11	-26,8	Flensburg	188	253	65	34,6
Flensburg	83	78	120	42	53,8					
Schleswig-Flensburg	83	69	103	34	49,3					
Kiel	57	80	74	-6	-7,5	Kiel	97	88	-9	-9,3
Plön	21	17	14	-3	-17,6					
Neumünster	32	30	48	18	60,0	Neumünster	105	144	39	37,1
Rendsburg-Eckernförde	107	75	96	21	28,0					
Segeberg	44	48	73	25	52,1	Bad Segeberg	91	124	33	36,3
Pinneberg	68	43	51	8	18,6					
Steinburg	54	61	72	11	18,0	Itzehoe	128	156	28	21,9
Dithmarschen	60	67	84	17	25,4					
Lübeck	131	124	144	20	16,1	Lübeck	202	248	46	22,8
Ostholstein	115	78	104	26	33,3					
Lauenburg	29	54	72	18	33,3	Ratzeburg	270	353	83	30,7
Stormarn	231	216	281	65	30,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.149	1.081	1.366	285	26,4					
Bundesautobahnen	110	190	162	-28	-14,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.259	1.271	1.528	257	20,2					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3.4 und 2.4.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.141	1.588	1.612	24	1,5	Flensburg	74.131	84.175	10.044	13,5
Flensburg	372	364	330	-34	-9,3					
Schleswig-Flensburg	74.979	72.179	82.233	10.054	13,9					
Kiel	12.485	13.096	13.908	812	6,2	Kiel	13.134	13.998	864	6,6
Plön	22	38	90	52	136,8					
Neumünster	68	13	8	-5	-38,5	Neumünster	31.568	28.359	-3.209	-10,2
Rendsburg-Eckernförde	29.106	31.555	28.351	-3.204	-10,2					
Segeberg	128.194	133.991	134.336	345	0,3	Bad Segeberg	182.313	195.919	13.606	7,5
Pinneberg	70.053	48.322	61.583	13.261	27,4					
Steinburg	19.871	20.968	99	-20.869	-99,5	Itzehoe	79.284	73.072	-6.212	-7,8
Dithmarschen	38.225	58.316	72.973	14.657	25,1					
Lübeck	203	246	88	-158	-64,2	Lübeck	39.055	49.807	10.752	27,5
Ostholstein	36.154	38.809	49.719	10.910	28,1					
Lauenburg	29.778	22.901	24.244	1.343	5,9	Ratzeburg	66.657	69.664	3.007	4,5
Stormarn	43.256	43.756	45.420	1.664	3,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	483.907	486.142	514.994	28.852	5,9					
Polizei-Autobahnreviere und Verkehrsüberwachungsdienst	135.702	97.299	134.770	37.471	38,5					
Schleswig-Holstein-gesamt-	619.609	583.441	649.764	66.323	11,4					

zu 6.1.1 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Verwendung von Rückhaltesystemen

Rückhaltesysteme	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.656	1.701	1.210	-491	-28,9	Flensburg	4.425	3.642	-783	-17,7
Flensburg	932	664	564	-100	-15,1					
Schleswig-Flensburg	2.777	2.060	1.868	-192	-9,3					
Kiel	1.054	692	729	37	5,3	Kiel	945	970	25	2,6
Plön	147	253	241	-12	-4,7					
Neumünster	816	515	334	-181	-35,1	Neu- münster	2.296	1.833	-463	-20,2
Rendsburg-Eckernförde	1.470	1.781	1.499	-282	-15,8					
Segeberg	1.881	1.323	1.109	-214	-16,2	Bad Segeberg	3.280	2.857	-423	-12,9
Pinneberg	1.345	1.957	1.748	-209	-10,7					
Steinburg	757	837	437	-400	-47,8	Itzehoe	2.758	1.665	-1.093	-39,6
Dithmarschen	2.078	1.921	1.228	-693	-36,1					
Lübeck	1.219	1.084	461	-623	-57,5	Lübeck	2.138	1.251	-887	-41,5
Ostholstein	1.195	1.054	790	-264	-25,0					
Lauenburg	1.083	848	728	-120	-14,2	Ratzeburg	1.651	1.341	-310	-18,8
Stormarn	1.148	803	613	-190	-23,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	19.558	17.493	13.559	-3.934	-22,5					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	686	534	476	-58	-10,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	20.244	18.027	14.035	-3.992	-22,1					

7 | STRUKTURDATEN

zu 6.1.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Handynutzung

Handy	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	645	787	774	-13	-1,7	Flensburg	3.091	3.394	303	9,8
Flensburg	645	868	635	-233	-26,8					
Schleswig-Flensburg	1.386	1.436	1.985	549	38,2					
Kiel	516	703	727	24	3,4	Kiel	828	849	21	2,5
Plön	54	125	122	-3	-2,4					
Neumünster	503	702	705	3	0,4	Neu- münster	2.599	2.597	-2	-0,1
Rendsburg-Eckernförde	1.125	1.897	1.892	-5	-0,3					
Segeberg	1.171	1.690	2.183	493	29,2	Bad Segeberg	3.645	4.278	633	17,4
Pinneberg	1.408	1.955	2.095	140	7,2					
Steinburg	259	279	188	-91	-32,6	Itzehoe	1.281	1.171	-110	-8,6
Dithmarschen	738	1.002	983	-19	-1,9					
Lübeck	1.010	1.413	869	-544	-38,5	Lübeck	2.064	1.604	-460	-22,3
Ostholstein	831	651	735	84	12,9					
Lauenburg	485	634	841	207	32,6	Ratzeburg	1.453	1.711	258	17,8
Stormarn	456	819	870	51	6,2					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.232	14.961	15.604	643	4,3					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	1.345	1.548	1.834	286	18,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	12.577	16.509	17.438	929	5,6					

zu 6.1.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Überholen und Abstand

Überholen	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	58	53	63	10	18,9	Flensburg	263	371	108	41,1
Flensburg	34	43	41	-2	-4,7					
Schleswig-Flensburg	252	167	267	100	59,9					
Kiel	28	21	34	13	61,9	Kiel	54	52	-2	-3,7
Plön	28	33	18	-15	-45,5					
Neumünster	5	9	10	1	11,1	Neu- münster	100	94	-6	-6,0
Rendsburg-Eckernförde	85	91	84	-7	-7,7					
Segeberg	95	91	91	0	0,0	Bad Segeberg	156	163	7	4,5
Pinneberg	48	65	72	7	10,8					
Steinburg	14	5	10	5	100,0	Itzehoe	125	119	-6	-4,8
Dithmarschen	165	120	109	-11	-9,2					
Lübeck	54	23	37	14	60,9	Lübeck	99	107	8	8,1
Ostholstein	101	76	70	-6	-7,9					
Lauenburg	141	150	131	-19	-12,7	Ratzeburg	364	202	-162	-44,5
Stormarn	296	214	71	-143	-66,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.404	1.161	1.108	-53	-4,6					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	451	398	370	-28	-7,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.855	1.559	1.478	-81	-5,2					

7 | STRUKTURDATEN

Abstand	2017	2018	2019	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2018	2019	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	9	21	26	5	23,8	Flensburg	67	83	16	23,9
Flensburg	10	10	11	1	10,0					
Schleswig-Flensburg	20	36	46	10	27,8					
Kiel	7	7	8	1	14,3	Kiel	10	15	5	50,0
Plön	2	3	7	4	133,3					
Neumünster	7	8	5	-3	-37,5	Neu- münster	58	54	-4	-6,9
Rendsburg-Eckernförde	26	50	49	-1	-2,0					
Segeberg	118	90	109	19	21,1	Bad Segeberg	241	297	56	23,2
Pinneberg	110	151	188	37	24,5					
Steinburg	2	4	6	2	50,0	Itzehoe	19	24	5	26,3
Dithmarschen	14	15	18	3	20,0					
Lübeck	29	32	19	-13	-40,6	Lübeck	74	54	-20	-27,0
Ostholstein	40	42	35	-7	-16,7					
Lauenburg	13	14	19	5	35,7	Ratzeburg	46	60	14	30,4
Stormarn	25	32	41	9	28,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	432	515	587	72	14,0					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	1.138	1.602	1.486	-116	-7,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.570	2.117	2.073	-44	-2,1					

7.2 Strukturdaten

Bevölkerung

Kreise/ kreisfreien Städte	Bevölkerung mit Datum vom ...					Polizeidirektionen	
	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	01.01.2017	01.01.2018		
Nordfriesland	162.203	163.960	164.926	165.462	165.507	Flensburg	455.036
Flensburg	84.694	85.942	87.432	88.519	89.504		
Schleswig-Flensburg	195.593	196.839	198.685	199.503	200.025		
Kiel	243.148	246.306	247.441	247.943	247.548	Kiel	376.195
Plön	126.865	128.304	128.703	128.842	128.647		
Neumünster	77.588	79.197	79.680	79.335	79.487	Neumünster	352.262
Rendsburg-Eckerförde	268.628	270.378	272.337	273.022	272.775		
Segeberg	264.972	267.503	272.235	274.025	276.032	Segeberg	590.423
Pinneberg	304.087	307.471	310.653	312.662	314.391		
Steinburg	130.218	131.457	131.875	131.613	131.347	Itzehoe	264.557
Dithmarschen	132.685	132.917	133.560	133.447	133.210		
Lübeck	214.420	216.253	216.712	216.318	217.198	Lübeck	417.779
Ostholstein	198.355	199.574	200.813	200.584	200.581		
Lauenburg	190.703	192.999	195.063	196.074	197.264	Ratzeburg	440.460
Stormarn	236.705	239.614	241.811	242.472	243.196		
Schleswig-Holstein	2.830.864	2.858.714	2.881.926	2.889.821	2.896.712		

Altersstruktur Schleswig-Holstein

Alter / Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2016		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
unter 1	25.260	0,9	153.199	5,3
1-3	52.026	1,8		
3-6	75.913	2,6		
6-10	101.061	3,5	101.061	3,5
10-15	132.067	4,6	132.067	4,6
15-18	85.036	2,9	85.036	2,9
18-21	94.931	3,3	221.062	7,6
21-25	126.131	4,4		
25-30	163.243	5,6	327.261	11,3
30-35	164.018	5,7		
35-40	166.912	5,8	330.709	11,4
40-45	163.797	5,7		
45-50	201.248	6,9	459.963	15,9
50-55	258.715	8,9		
55-60	232.593	8,0	420.666	14,5
60-65	188.073	6,5		
65-70	168.682	5,8	665.688	23,0
70-80	302.415	10,4		
80 und mehr	194.591	6,7		
Gesamt	2.896.712			

Straßenkilometer

Nach Angaben des Landbetriebes Straßenbau und Verkehr (LBV) hat das klassifizierte Straßennetz in Schleswig-Holstein eine Länge von 9.872,377 Kilometer.

Das sind im Einzelnen:

- 545,100 km Bundesautobahnen
- 1.530,812 km Bundesstraßen
- 3.672,457 km Landesstraßen
- 4.125,150 km Kreisstraßen.

Kreise und kreisfreie Städte (ohne BAB'en)	Straßenkilometer	Polizeidirektionen Schleswig-Holstein	
Nordfriesland	1.334,710	Flensburg	2.681,963
Flensburg	83,470		
Schleswig-Flensburg	1.263,783		
Kiel	148,136	Kiel	661,779
Plön	513,643		
Neumünster	85,114	Neumünster	1.203,344
Rendsburg-Eckernförde	1.118,230		
Segeberg	814,706	Bad Segeberg	1.147,299
Pinneberg	332,593		
Steinburg	659,036	Itzehoe	1.504,252
Dithmarschen	845,216		
Lübeck	167,227	Lübeck	838,676
Ostholstein	671,449		
Lauenburg	741,598	Ratzeburg	1.291,106
Stormarn	549,508		

A 1	117,808	Bundesautobahnen	545,100
A 7	144,064		
A 20	39,063		
A 21	54,319		
A 23	93,478		
A 24	46,527		
A 25	4,136		
A 210	23,494		
A 215	18,388		
A 226	3,823		

Kraftfahrzeugbestand**Kfz.-Bestand in Deutschland nach Bundesländern**

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2019)

Bundesländer	Pkw	Krafträder	KOM	Lkw	Sattelzug- maschinen	Kfz.- Anhänger
Baden-Württemberg	6.521.643	675.708	8.958	360.346	22.934	1.001.224
Bayern	7.845.761	926.882	14.203	465.408	30.145	1.318.915
Berlin	1.202.829	105.080	2.285	96.943	3.997	88.808
Brandenburg	1.407.031	126.486	2.407	134.389	7.678	326.477
Bremen	290.188	20.414	445	18.075	1.943	34.444
Hamburg	783.255	53.253	1.835	56.640	3.681	70.729
Hessen	3.658.894	330.822	5.642	210.947	12.379	440.381
Mecklenburg-Vorpommern	848.812	66.747	1.681	81.118	5.947	212.339
Niedersachsen	4.674.059	418.922	7.936	288.419	29.535	927.593
Nordrhein-Westfalen	9.950.324	833.009	16.563	621.293	47.579	1.201.778
Rheinland-Pfalz	2.482.960	245.232	5.334	144.063	9.931	400.068
Saarland	629.613	59.963	1.161	34.965	1.924	97.885
Sachsen	2.135.861	172.254	3.935	189.831	10.347	356.674
Sachsen-Anhalt	1.205.202	91.223	2.241	104.789	8.271	235.605
Schleswig-Holstein	1.639.337	146.853	2.544	115.944	9.090	312.035
Thüringen	1.179.434	98.072	2.233	106.886	5.530	223.512
Sonstige	19.391	2.058	35	1.083	30	5.976
Deutschland	46.474.594	4.372.978	79.438	3.031.139	210.941	7.254.443
Veränderung in % gegenüber 01.01.2015	+ 1,5	+ 1,4	+ 0,6	+ 4,1	+ 4,4	+ 2,9

Kfz.-Bestand im Vergleich Deutschland/Schleswig-Holstein

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Fahrzeugbestand jeweils am 01. Januar)

Kfz.-Bestand - gesamt -	2015	2016	2017	2018	2019
Schleswig-Holstein	1.887.417	1.923.189	1.960.830	1.993.913	2.024.920
Vergleich zum Vorjahr	27.007	35.772	37.641	33.083	31.007
in %	1,45	1,90	1,96	1,69	1,56
Deutschland	53.715.641	54.602.441	55.568.268	56.459.008	57.305.201
Vergleich zum Vorjahr	748.822	886.800	965.827	890.740	846.193
in %	1,41	1,65	1,77	1,60	1,50

Krafträder	2015	2016	2017	2018	2019
Schleswig-Holstein	140.661	143.348	145.671	146.853	148.020
Vergleich zum Vorjahr	5.396	2.687	2.323	1.182	1.167
in %	3,99	1,91	1,62	0,81	0,79
Deutschland	4.145.392	4.228.238	4.314.493	4.372.978	4.438.600
Vergleich zum Vorjahr	90.446	82.846	86.255	58.485	65.622
in %	2,23	2,00	2,04	1,36	1,50

7 | STRUKTURDATEN

Güter-Kfz (Lkw+Szgm.)	2015	2016	2017	2018	2019
Schleswig-Holstein	111.086	115.237	120.285	125.034	129.756
Vergleich zum Vorjahr	2.940	4.151	5.048	4.749	4.722
in %	2,72	3,74	4,38	3,95	3,78
Deutschland	2.701.343	2.800.780	3.113.891	2.711.461	3.367.717
Vergleich zum Vorjahr	72.134	99.437	313.111	-402.430	656.256
in %	2,74	3,68	11,18	-12,92	24,20

Anhänger zur Lastenbeförderung	2015	2016	2017	2018	2019
Schleswig-Holstein	284.244	293.466	302.894	312.035	321.142
Vergleich zum Vorjahr	9.188	9.222	9.428	9.141	9.107
in %	3,34	3,24	3,21	3,02	2,92
Deutschland	6.674.250	6.854.193	7.050.590	7.254.443	7.452.587
Vergleich zum Vorjahr	173.831	179.943	196.397	203.853	198.144
in %	2,67	2,70	2,87	2,89	2,73

Kfz.-Bestand in SH nach Kreisen/kreisfreien Städten

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2019)

Kreisfreie Stadt Kreis	Pkw	Kräder	KOM	LKW	sonstige Kfz	Kfz.- Gesamt	Kfz.- Anhänger
Flensburg	43.075	2.891	107	2.294	885	49.252	4.940
Kiel	109.052	8.193	658	7.499	1.606	127.008	10.553
Lübeck	97.316	7.825	221	6.785	1.923	114.070	12.484
Neumünster	41.347	3.278	74	3.380	1.039	49.118	6.671
Dithmarschen	79.193	7.528	92	5.684	8.534	101.031	21.688
Herzogtum Lauenburg	114.079	10.487	126	7.848	5.726	138.266	22.728
Nordfriesland	100.054	9.322	193	9.582	9.708	128.859	27.939
Ostholstein	122.574	11.931	98	7.721	6.674	148.998	23.972
Pinneberg	173.344	14.930	234	12.467	5.949	206.924	25.478
Plön	78.264	7.558	85	4.801	4.742	95.450	15.790
Rendsburg-Eckernförde	168.477	15.112	174	11.129	11.337	206.229	35.318
Schleswig-Flensburg	123.328	11.864	245	8.956	11.484	155.877	34.292
Segeberg	162.312	15.039	70	11.499	7.757	196.677	29.497
Steinburg	79.170	8.156	136	5.365	5.819	98.646	18.094
Stormarn	147.752	12.739	31	10.934	6.052	177.508	22.591
Schleswig-Holstein	1.639.337	146.853	2.544	115.944	89.235	1.993.913	312.035



POLIZEI

Herausgeber

Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
des Landes Schleswig-Holstein
Landespolizeiamt
Abteilung 1 – Dezernat 13 –
Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten – Prävention
Mühlenweg 166, 24116 Kiel
Telefon 0431 160-0
Kiel.LPA13@polizei.landsh.de

Verantwortlich

Axel Behrends

Redaktion

Magdalena Szczukowski
Uwe Thöming
Ulrich Baschke
Stephan Steffen

Layout

Landespolizeiamt Schleswig-Holstein – LSt 4 –

Fotos/Karte

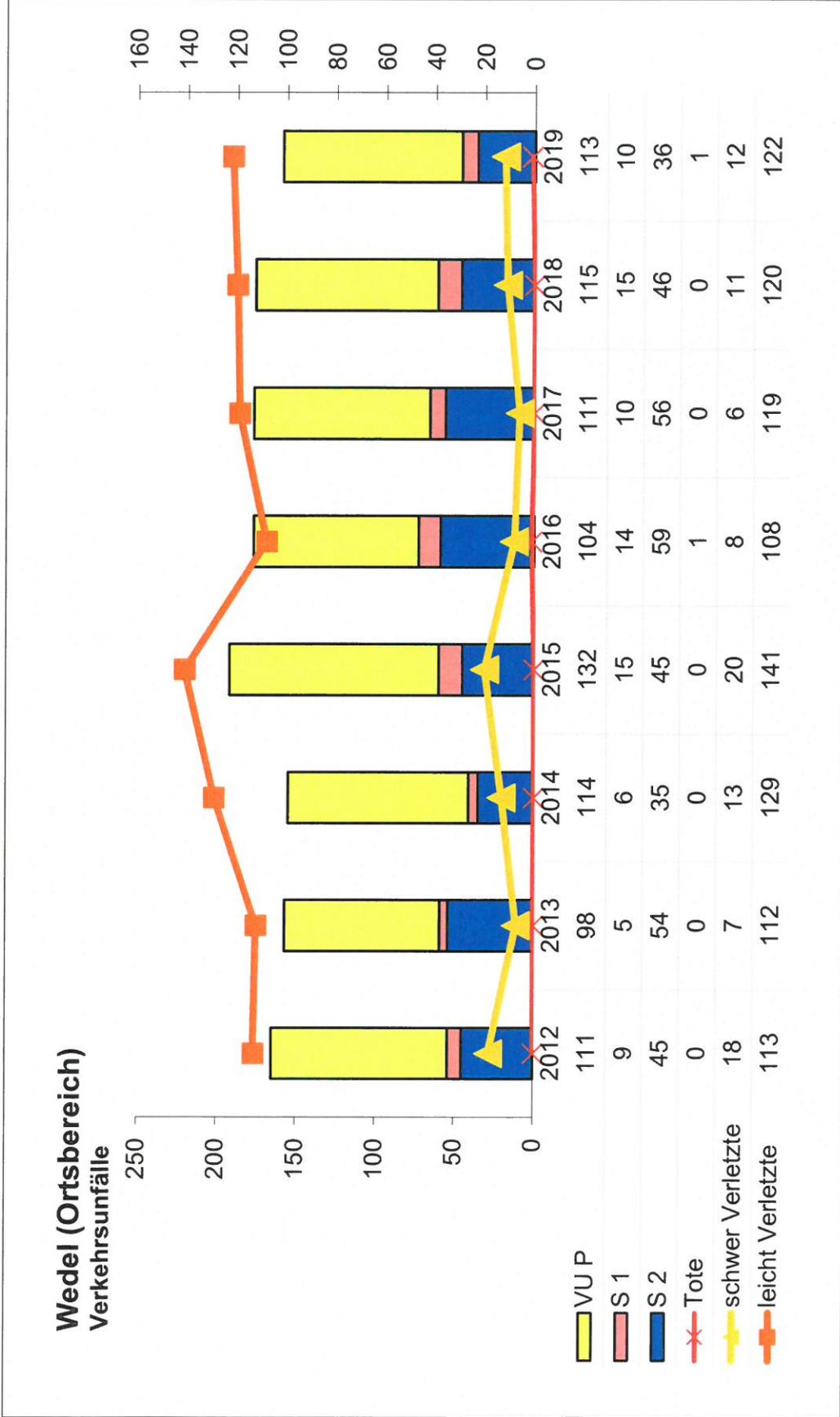
Karte: Esri, HERE, Garmin, NGA, USGS
Landespolizei Schleswig-Holstein

Die Landespolizei im Internet

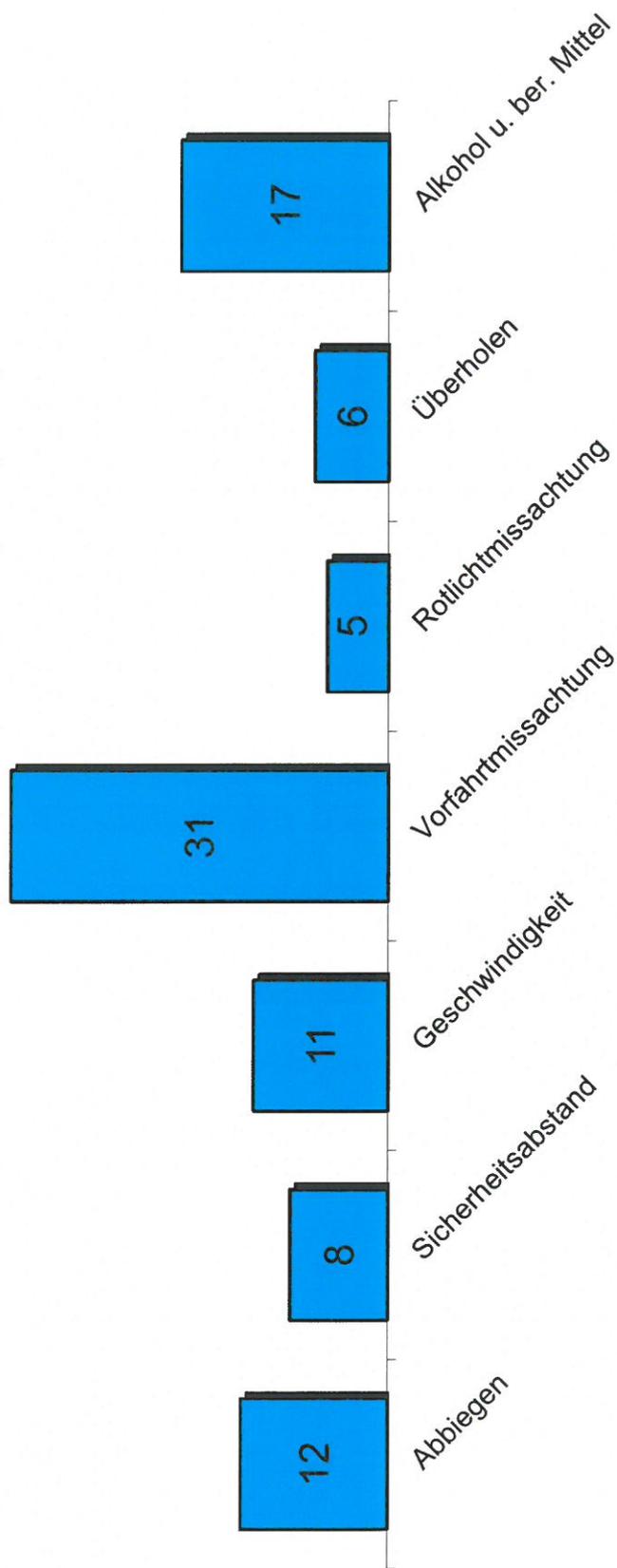
www.polizei.schleswig-holstein.de

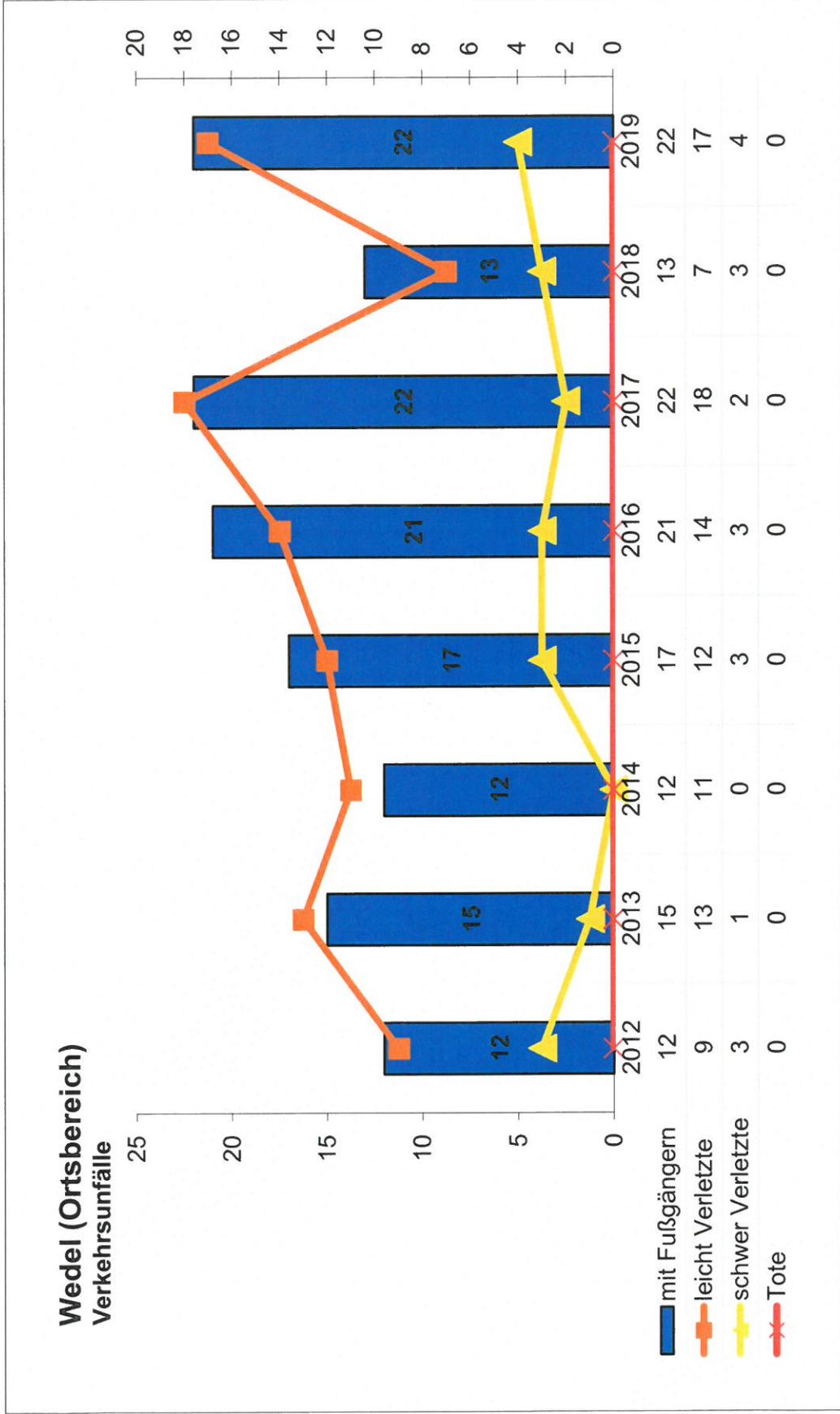
Nachdruck und sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet.

März 2020

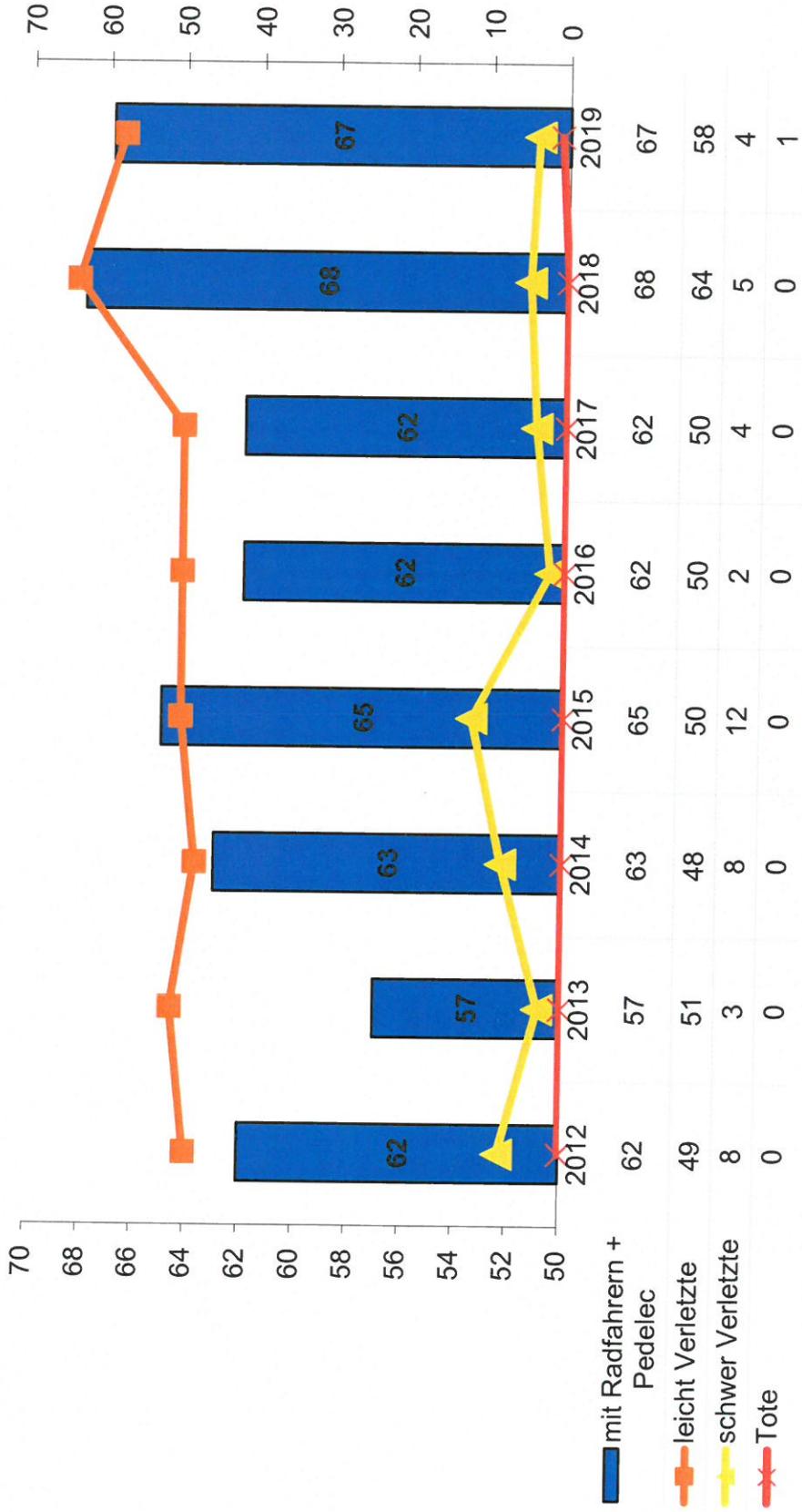


Wedel (Ortsbereich)
Hauptunfallursachen 2019

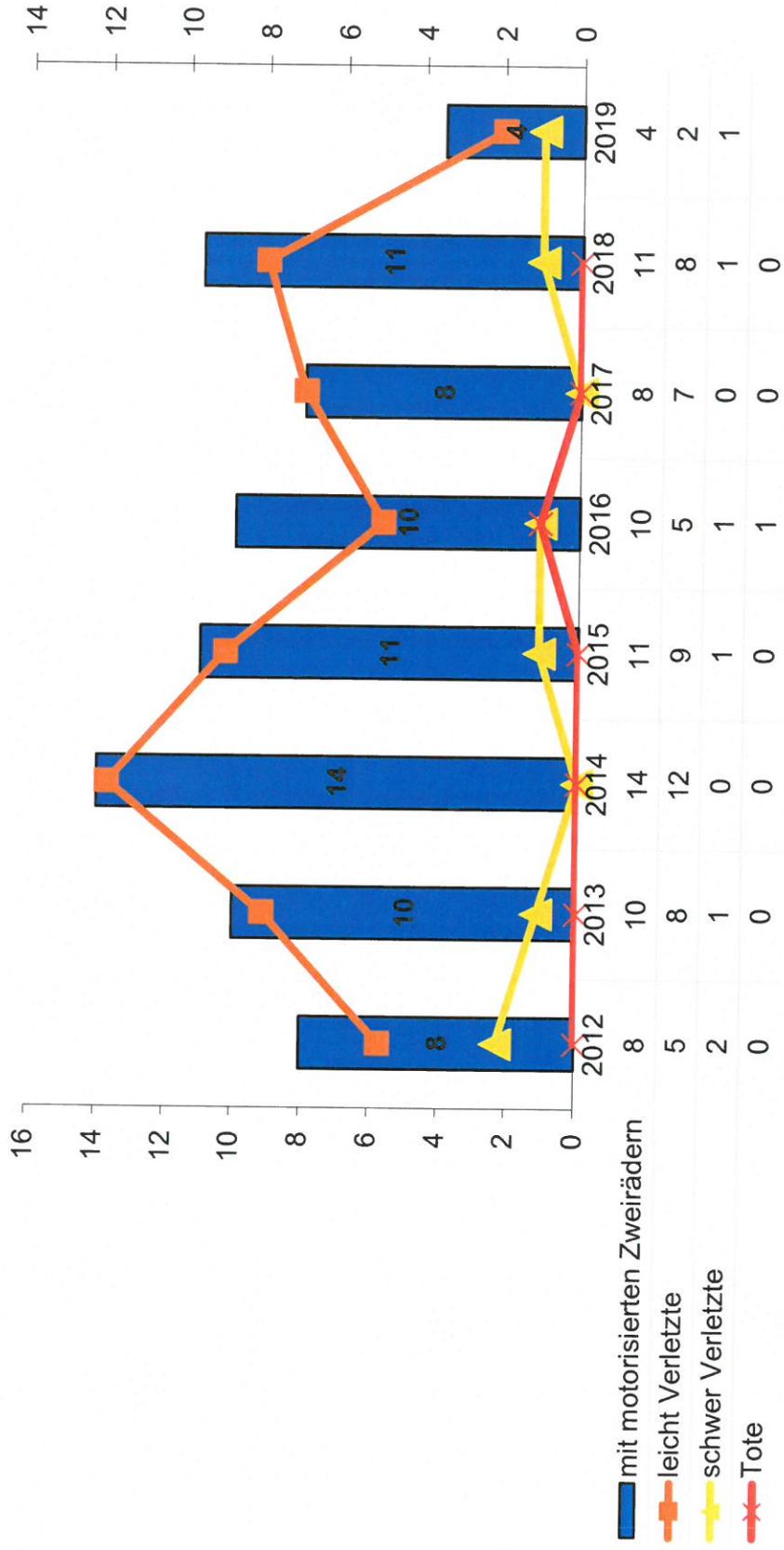




Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle



**Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle**



**Wedel (Ortsbereich)
Unfallursachen**

