

Bekanntmachung

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 19.10.2021 um 18:00 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
- 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorangegangenen Fragen
 - 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Genehmigung des öffentlichen Teils des Protokolls der Sitzung vom 07.09.2021
- 4 Verkehrssicherheitsbericht 2020
- 5 Einvernehmen nach dem BauGB
hier: Strandbaddamm 2, Nutzungsänderung
- 6 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme "Stadthafen Wedel"
 - 6.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 7 Städtebaulicher Rahmenplan "Wedel Nord"
 - 7.1 Mündlicher Sachstandsbericht der Verwaltung
- 8 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 8.1 Bericht der Verwaltung
 - 8.2 Öffentliche Anfragen

Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 9 Genehmigung des nichtöffentlichen Teils des Protokolls der Sitzung vom 07.09.2021
- 10 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
 - 10.1 Mitteilung über bedeutsame Vorhaben
 - 10.2 Bericht der Verwaltung
 - 10.3 Sonstiges

Öffentlicher Teil

- 11 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. Kay Burmester
Vorsitz

F. d. R.:
Katrin Matthies

Hinweise für die Öffentlichkeit

Aufgrund der derzeitigen Situation finden die Sitzungen der politischen Gremien unter besonderen Bedingungen statt. Die maximale Besucherzahl im Ratssaal ist begrenzt auf 10 Personen.

Der Einlass findet nur 15 Minuten vor Sitzungsbeginn durch den Haupteingang des Rathauses statt. Nach Einlass der maximal zulässigen Zuschauerzahl ist der Einlass ausgeschlossen. Ein nachträglicher Einlass ist leider nicht möglich. Seien Sie daher bitte rechtzeitig vor Ort. Besucher*innen des Rathauses müssen beim Betreten einen Mund-Nase-Schutz tragen. Ohne diesen Schutz darf das Rathaus nicht betreten werden. Während der Sitzung kann der Mund-Nase-Schutz abgenommen werden.

<u>öffentlich</u> Verantwortlich: Fachdienst Ordnung und Einwohnerservice	MITTEILUNGSVORLAGE
--	---------------------------

Geschäftszeichen 1-301	Datum 11.05.2021	MV/2021/038
---------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	10.08.2021

Verkehrssicherheitsbericht 2020

Inhalt der Mitteilung:

Als Anlage beigefügt erhalten Sie den Verkehrssicherheitsbericht 2020 der Polizeidirektion Bad Segeberg

Anlage/n

- 1 Verkehrssicherheitsbericht 2020
- 2 Unfalllage Wedel 2020

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein **2020**



Inhalt

5	Vorwort
7	Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2020
11	1 Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht
12	1.1 Grundlagen
12	1.2 Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme
12	1.3 Erfassung und Auswertung
13	1.4 Neue Unfallursache „Ablenkung“ ab 2021
15	2 Verkehrsunfallentwicklung
16	2.1 in Deutschland
16	2.2 in Schleswig-Holstein
22	2.3 auf den Bundesautobahnen
22	2.3.1 Verkehrsunfälle
24	2.3.2 Verletzte und Getötete
26	2.3.3 Unfallsituation auf der Autobahn 7
27	2.3.4 Verletzte und Getötete auf der A 7
29	2.3.5 Hauptunfallursachen
29	2.3.6 Hauptunfallursachen auf der A7
31	2.3.7 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen
31	2.4 auf dem übrigen Straßennetz
33	2.4.1 Verletzte und Getötete
34	2.4.2 Hauptunfallursachen
35	2.4.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen
35	2.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort
37	3 Risikogruppen
38	3.1 Junge Fahrer
40	3.2 Senioren
43	3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen
43	3.3 Kinder
45	3.3.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen
47	4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung
48	4.1 Fahrrad
52	4.1.1 Pedelec
54	4.1.2 Neue Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs
55	4.1.3 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen
55	4.1.4 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ – Radfahrende im Blick
56	4.2 Motorisierte Zweiräder
58	4.3 Fußgänger
59	4.4 Elektrokleinstfahrzeuge
60	4.5 Güterkraftfahrzeuge
61	4.5.1 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen
62	4.5.2 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz
63	4.5.3 Neue Regelungen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Lkw
63	4.5.4 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

65	5	Alkohol und andere berauschende Mittel
66	5.1	Alkoholeinfluss
67	5.2	Einfluss anderer berauschender Mittel
68	5.3	Verkehrsüberwachung der Alkohol- und Drogendelikte
69	5.4	Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle
71	6	Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung
72	6.1	Verkehrsüberwachung
72	6.1.1	Gurtpflicht
72	6.1.2	Verbotene Handynutzung / Ablenkung
73	6.1.3	Bekämpfung der Aggressionsdelikte
74	6.2	Schwerpunktaktionen
74	6.2.1	Europaweite ROADPOL-Kontrollen
75	7	Strukturdaten
76	7.1	Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten
97	7.2	Strukturdaten

Vorwort des Landespolizeidirektors zum Verkehrssicherheitsbericht 2020



Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie halten den Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei Schleswig-Holstein für das Jahr 2020 in den Händen. Dieses Zahlenwerk informiert Sie über die Entwicklung der Verkehrsunfälle auf Schleswig-Holsteins Straßen und die Aktivitäten der Landespolizei in der Verkehrsüberwachung und Verkehrsunfallprävention.

Das Jahr 2020 war für uns alle von besonderen Herausforderungen geprägt. Die Corona Pandemie hat unseren Alltag und unser Wirken und Handeln bestimmt. Die Verkehrsüberwachung und die Präventionsarbeit wurden daher im täglichen Dienst und auch durch die Spezialkräfte der Verkehrsüberwachung nicht wie gewohnt durchgeführt. Die im Rahmen der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit geplanten Kontrollwochen wurden bundesweit von April bis August 2020 ausgesetzt. So konnten insgesamt aufgrund dieser Umstände auch weniger Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften festgestellt werden.

2020 hat es einen deutlichen Rückgang bei den in Schleswig-Holstein polizeilich registrierten Verkehrsunfällen gegeben. Ausschlaggebend für den auffälligen Rückgang ist die während der Corona-Pandemie zum Teil deutlich geringere Anzahl an Kraftfahrzeugen, die auf den Straßen unterwegs war.

Insbesondere während des 1. „Lockdowns“ von Mitte März bis Ende April 2020 wurde ein erheblich niedrigeres und seit Beginn des 2. „Lockdowns“ im November ein geringeres Verkehrsaufkommen festgestellt. Mit 17.062 aufgenommenen Verkehrsunfällen wurde ein historischer Tiefstand erreicht, denn in den letzten 20 Jahren wurden noch nie so wenige Unfälle von der Polizei registriert. Auch die Verkehrsunfälle mit Personenschaden waren mit 11.097 in den letzten 20 Jahren lediglich im Jahr 2010 auf so niedrigem Niveau.

Das wesentliche Schwerpunktthema des Jahres 2020 bleibt auch 2021 aktuell: **Radfahrende**. Am 5. Mai 2021 wird die bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „**sicher.mobil.leben**“ aller Länderpolizeien unter dem Titel „**Radfahrende im Blick**“ durchgeführt.

Hier wird es nicht nur darum gehen, mit Kontrollen und präventiven Angeboten auf die Radfahrenden zuzugehen, sondern auch darum, die motorisierten Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren und für Rücksicht und Vorsicht zu sorgen. Radfahrende sind besonders gefährdet, da sie keine Knautschzone haben und nicht durch Sicherheitseinrichtungen wie beispielsweise Airbags geschützt sind. Somit tragen sie häufig bei einem Unfall schwere Verletzungen davon. Die Landespolizei empfiehlt auch ohne gesetzliche Verpflichtung das Tragen eines Fahrradhelms! Das gilt aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten besonders für die Fahrenden von Pedelecs. Der Anstieg der Fahrradunfälle ist alleine auf die Verkehrsunfälle mit Pedelecs, die mit einem tretabhängigen Hilfsantrieb bis 25 km/h ausgestattet sind, zurückzuführen (+35,1%). Sechs Pedelec Fahrende erlitten tödliche Verletzungen!

Insgesamt sind im vergangenen Jahr 107 Personen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Verkehrsunfälle verursachen in der Bundesrepublik jährlich einen immensen volkswirtschaftlichen Schaden. Die wirtschaftlichen Folgen sind messbar. Unermesslich ist dagegen das Leid, das entsteht, wenn dabei Menschen verunglücken.

Daher ist und bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit für uns als Landespolizei Kernaufgabe, um Unfälle zu verhindern und Unfallfolgen zu minimieren.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Michael Wilksen'.

Michael Wilksen
Landespolizeidirektor

Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2020

- **Positive Entwicklung - geringste Unfallaufnahmezahlen**

Die Gesamtzahl der in Schleswig-Holstein polizeilich registrierten Verkehrsunfälle ist im Jahr 2020 auf 79.822 (-13,5 %) deutlich gesunken. Ausschlaggebend für den auffälligen Rückgang ist die während der Corona-Pandemie zum Teil deutlich geringere Menge an Kraftfahrzeugen, die auf den Straßen unterwegs war. Insbesondere während des 1. „Lockdowns“ von Mitte März bis Ende April 2020 wurde ein erheblich niedrigeres und seit Beginn des 2. Lockdowns im November ein geringeres Verkehrsaufkommen festgestellt.

Mit 17.062 (-10,8 %) aufgenommenen VU wurde ein historischer Tiefstand erreicht. In den letzten 20 Jahren wurden noch nie so wenige Unfälle von der Polizei registriert. Auch die Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VU P) waren mit 11.097 (-9,6 %) in den letzten 20 Jahren lediglich im Jahr 2010 auf so niedrigem Niveau. Bei diesen Unfällen wurden 11.884 (-12,6 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.988 (-11,6 %) schwer verletzt.

Im vergangenen Jahr verstarben 107 (+7) Personen als Unfallbeteiligte im Straßenverkehr. Damit wurde entgegengesetzt zu der Anzahl der Verletzten ein leichter Anstieg bei den Getöteten verzeichnet.

Die Anzahl der Getöteten lag damit immer noch unter dem Mittelwert der letzten 10 Jahre (110).

- **Niedrigste Anzahl an verunglückten Kindern**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern sowie verunglückten Kindern ist die niedrigste seit 20 Jahren. Im Jahr 2020 wurden 1.092 (-12,8 %) Verkehrsunfälle mit Kindern von der Polizei aufgenommen. Dabei verunglückten insgesamt 1.003 (-18,4 %) Kinder leicht und 114 (-6,6 %) schwer. Es erlitten wieder zwei Kinder tödliche Verletzungen. Beide Kinder im Alter von 5 und 11 Jahren verstarben als Fahrradfahrer nach einem selbstverschuldeten Sturz auf die Fahrbahn.

Mit einem Rückgang um -33,7 % verunglückten in den letzten 20 Jahren noch nie so wenige Kinder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen. Hier dürften sich auch die Corona-bedingten Schulschließungen positiv ausgewirkt haben, weil die Kinder seltener mit dem Pkw zur Schule oder zum Kindergarten befördert wurden. Im Jahr 2020 waren präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen Corona-bedingt nur eingeschränkt möglich. Die Landespolizei ist bestrebt, bei entsprechenden Rahmenbedingungen die Präventionsarbeit wieder vollständig aufzunehmen.

- **Deutlich weniger verunglückte Senioren**

Im vergangenen Jahr waren die Unfallzahlen unter der Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren mit 4.492 (-12,6 %) stark rückläufig. Auch die Anzahl der verletzten bzw. getöteten Senioren war im vergangenen Jahr insgesamt um -10,7% stark rückläufig. Es verunglückten 1.744 (-10 %) Senioren leicht und 418 (-11,6 %) schwer. 34 Unfallbeteiligte ab 65 Jahren erlitten tödliche Verletzungen. Das sind 14 Getötete weniger als im vergangenen Jahr. Damit war 2020 nur noch jeder dritte Getötete im Straßenverkehr ein Senior.

Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer. 43,9 % der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec, 43,8 % erlitten dabei schwere Verletzungen, davon 9 mit tödlichem Ausgang. Das sind drei weniger als noch im Jahr davor, allerdings waren mehr als die Hälfte der getöteten Fahrrad- und Pedelec-Fahrer Senioren. Senioren zählen 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.

WESENTLICHE FESTSTELLUNGEN

- **Autobahnen wieder sicherer geworden**

Der positive Trend sinkender Unfallzahlen auf den Autobahnen hat sich fortgesetzt. Die Polizei hat mit insgesamt 3.548 Verkehrsunfällen (-22 %) 1.017 Unfälle weniger registriert als im Vorjahr. Von diesen Unfällen wurden 1.348 (-15,8 %) qualifiziert (Kategorien P, S1 und S2) aufgenommen. Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind um 554 Unfälle im Vergleich zum Vorjahr (-19,7 %) gesunken. Bei diesen Unfällen wurden 890 Personen verletzt. Das ist ein Rückgang von 274 Verletzten (-23,5 %). Im 10-Jahresrückblick wurde nach einem Höchststand der Verletztenzahlen im Jahr 2016 (1.225) im Jahr 2020 die geringste Anzahl an verletzten Personen verzeichnet. Die Anzahl der bei Autobahnunfällen getöteten Personen stieg im Vergleich zum Vorjahr von 8 auf 11. Besonders betrachtet wurde die Entwicklung auf der BAB 7. Während die Gesamtzahl mit 922 Unfällen um -24,1 % rückläufig war, war bei den Verunglückten auf der BAB 7 nur ein unterdurchschnittlicher Rückgang um -8,6 % festzustellen. Die zuständige Unfallkommission hat im September 2020 festgestellt, dass bei den Unfallursachen und -folgen auf dem sechsstreifigen Abschnitt der BAB 7 Geschwindigkeiten von über 120 km/h nicht ausschlaggebend waren. Durch die Kommission wurden keine Unfallursachen ermittelt, auf die zurzeit mit straßenverkehrsbehördlichen oder baulichen Mitteln in geeigneter Weise reagiert werden könnte. Die Entwicklung wird beobachtet.

- **Weniger Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss - mehr Drogenverstöße**

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. Im vergangenen Jahr hatten 51,2 % der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 43 % unter Drogenbeeinflussung Personenschaden zur Folge.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand, ist im vergangenen Jahr um -10,2 % auf 1.087 gesunken. Die Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen unter dem Einfluss von Alkoholkonsum sank um -7 % auf 666 Verkehrsteilnehmer. Damit wurde die niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen (-42,1 %) und Verunglückten (-45,6 %) seit 2005 registriert.

199 (-15 %) Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss wurden von der Polizei aufgenommen. Dabei wurden 127 (-11,2 %) Verkehrsteilnehmer verletzt oder getötet. Zwar wurde insgesamt ein Rückgang bei den Verunglücktenzahlen registriert, jedoch wurden im vergangenen Jahr 17 Schwerverletzte (+68 %) und zwei Getötete mehr von der Polizei erfasst. Insgesamt ist ein Anstieg von +76 % bei den Schwerverletzten und Getöteten zu verzeichnen.

Die Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr ist seit mehreren Jahren Hauptziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Landespolizei Schleswig-Holstein. 2020 erkannte die Polizei bei Verkehrskontrollen 1.974 (-24,8 %) Delikte unter dem Einfluss von Alkohol; davon wurden 499 Delikte als Verkehrsordnungswidrigkeit geahndet. Unter dem Einfluss von Drogen wurden bei Kontrollen 1.554 (+1,7 %) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.355 Fälle als Verkehrsordnungswidrigkeit geahndet.

Die Landespolizei wird auch im Jahr 2021 im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen sowie bei Großveranstaltungen intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen.



WESENTLICHE FESTSTELLUNGEN

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

Lkw-Unfälle in Schleswig-Holstein sind im Jahr 2020 um -13 % auf 2.200 gesunken. Es wurden nur noch 1.254 (-17,9 %) verunglückte Personen im Straßenverkehr bei diesen Verkehrsunfällen registriert. Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind immer mit besonders schweren Folgen besonders für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fahrradfahrer und Fußgänger verbunden. Das Risiko, bei einem solchen getötet zu werden, ist für andere Verkehrsteilnehmer fast viermal so hoch wie für die Insassen eines Güterkraftfahrzeuges selbst. 1.037 (-15,8 %) Verkehrsteilnehmer erlitten leichte und 185 (-33 %) schwere Verletzungen. 32 Unfallbeteiligte verstarben an den Unfallfolgen; damit wurden 12 Personen mehr getötet als noch im Jahr zuvor.

Die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs bleibt ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung leichter Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen durch Paketdienste und der teilweise langen Arbeitszeiten der Fahrzeugführer, sollten die gesetzlichen Bestimmungen hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten sowie der Qualifikationen der Fahrzeugführer angepasst werden.

- **Pedelec-Fahrende stärker gefährdet**

Der Anstieg der Fahrradunfälle ist alleine auf die Verkehrsunfälle mit Pedelecs, die mit einem tretabhängigen Hilfsantrieb bis 25 km/h ausgestattet sind, zurückzuführen. Während die Anzahl der Verkehrsunfälle mit konventionellen Fahrrädern um -2,4 % gesunken ist, wurden 986 Pedelec-Unfälle (+35,1 %) aufgenommen. Dabei sind 954 Pedelec Fahrende verunglückt (+40 %), sechs erlitten tödliche Verletzungen. Vier der getöteten Pedelec Fahrenden waren Senioren über 65 Jahre; drei davon älter als 80.

Eine Ursache der erheblichen Zunahme dieser Unfälle dürfte auch auf den weiterhin dynamisch wachsenden Marktanteil von Elektrofahrrädern zurückzuführen sein. Zudem wurden gerade in der Coronakrise die Vorteile des Radfahrens (gesund und infektionssicher) erneut sichtbar. Die aktuelle Situation hat viele Menschen dazu bewegt, nicht nur im Urlaub aufs Fahrrad umzusteigen. Die Landespolizei empfiehlt auch ohne gesetzliche Verpflichtung das Tragen eines Fahrradhelms! Das gilt aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten besonders für die Fahrenden von Pedelecs.

Am 5. Mai 2021 wird die im vergangenen Jahr Corona-bedingt verschobene bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ aller Länderpolizeien unter dem Titel „Radfahrende im Blick“ durchgeführt. Die zentrale Koordination erfolgt durch das Land Baden-Württemberg. 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.







Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht

1

1.1 Grundlagen

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen Schleswig-Holsteins im Jahre 2020 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 2020 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 Verkehrsunfalllage dient der Polizei als Planungsgrundlage, insbesondere im Aufgabenfeld der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallprävention. Die Statistiken zur Verkehrsüberwachung und Prävention resultieren aus polizeiinternen Erhebungen.

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

1.2 Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme

Die Unfallorte werden von der Polizei grundsätzlich aufgesucht. Neben der Feststellung der Unfallursache dient die Klärung des Sachverhaltes auch der Sicherung zivilrechtlicher Ansprüche für die Regulierung von Unfallschäden. 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). 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.

Bereits 2018 hat sich die Landespolizei Schleswig-Holstein auf Bundesebene für die Einführung einer neuen Unfallursache zu diesem Thema eingesetzt. Durch Fortentwicklung der Rechtslage zum Thema „Ablenkung durch Smartgeräte“ im Fahrzeug und Anpassung des „Handyparagraphen“ § 23 I a StVO erfolgte zum 01.01.2021 die Umsetzung. Der Unfallursachenkatalog wurde um zwei neue Unfallursachen ergänzt (Ablenkung durch elektronische Geräte und Ablenkung in sonstigen Fällen). Wir erhoffen damit, im nächsten Jahr im Rahmen der Vorstellung der Unfallzahlen differenziertere Aussagen zu den „Anderen Fehlern“ der Fahrzeugführenden treffen zu können.







2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

2.1 in Deutschland

Deutschland	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle	2.585.327	2.643.098	2.636.468	2.685.661	2.260.617
Vergleich zum Vorjahr	68.496	57.771	-6.630	49.193	-425.044
in %	2,7	2,2	-0,3	1,9	-15,8
Verletzte	396.666	390.312	369.018	384.230	327.825
Vergleich zum Vorjahr	3.234	-6.354	-21.294	15.212	-56.405
in %	0,8	-1,6	-5,5	4,1	-14,7
Getötete	3.206	3.180	3.275	3.046	2.724
Vergleich zum Vorjahr	-253	-26	95	-229	-322
in %	-7,3	-0,8	3,0	-7,0	-10,6

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

2.2 in Schleswig-Holstein

Deutlich weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte, mehr Tote

Schleswig-Holstein	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle	87.508	90.041	90.799	92.273	79.822
Vergleich zum Vorjahr	2.288	2.533	758	1.474	-12.451
in %	2,7	2,9	0,8	1,6	-13,5
Verletzte	16.486	16.154	15.910	15.838	13.872
Vergleich zum Vorjahr	77	-332	-244	-72	-1.966
in %	0,5	-2,0	-1,5	-0,5	-12,4
Getötete	114	100	122	100	107
Vergleich zum Vorjahr	7	-14	22	-22	7
in %	6,5	-12,3	22,0	-18,0	7,0

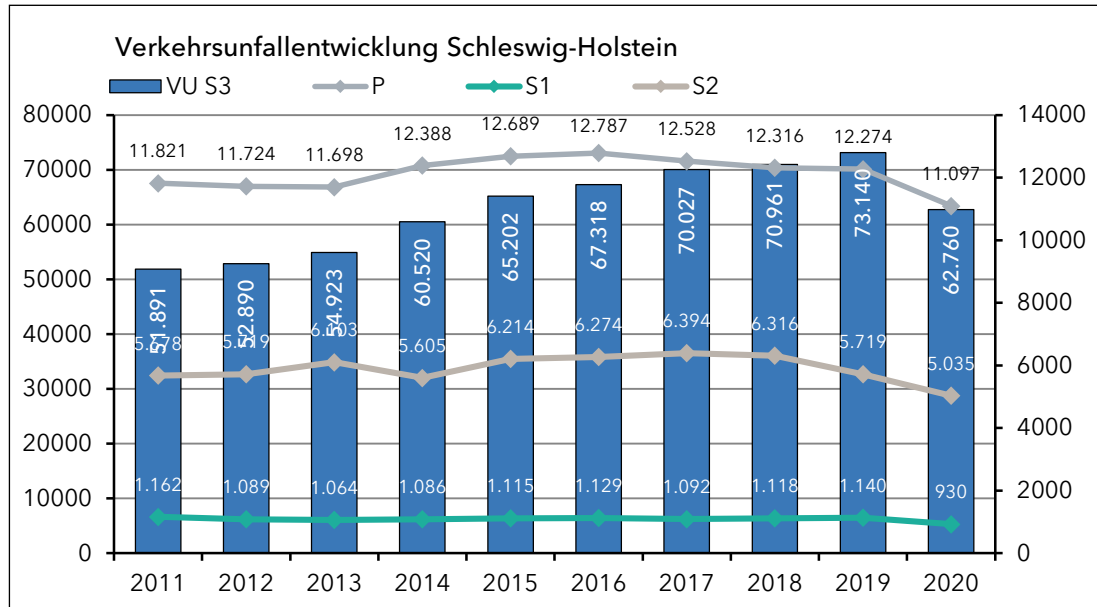
Die Gesamtzahl der in Schleswig-Holstein polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) hat sich im vergangenen Jahr auf 79.822 (-13,5 %) deutlich verringert. Nach einem kontinuierlichen Anstieg in den letzten 10 Jahren ist die Gesamtunfallzahl das erste Mal seit 2011 wieder gesunken und annähernd auf dem Stand von 2014.

Die Anzahl der von der Polizei aufgenommenen VU (P, S1 und S2) ist die niedrigste seit 20 Jahren. Mit 17.062 (-10,8 %) qualifizierten VU wurde ein historischer Tiefstand erreicht.

Auch die Verkehrsunfälle mit Personenschaden (VU P) waren mit 11.097 (-9,6 %) in den letzten 20 Jahren nur im Jahr 2010 auf so niedrigem Niveau.

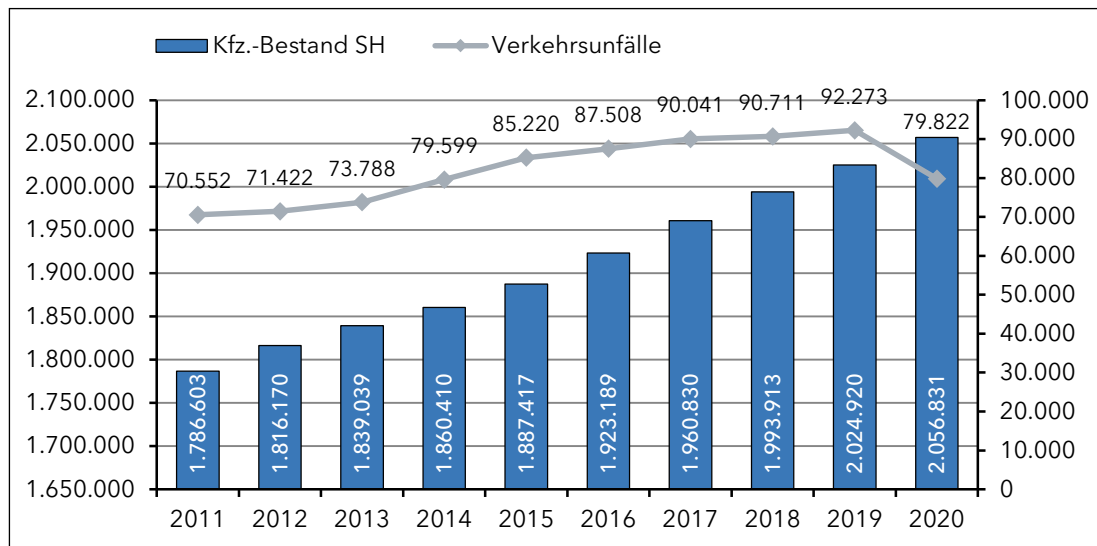
Zusätzlich wurden 62.760 VU S3 (-14,2 %), denen lediglich eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, registriert.

Es wurden 16.656 Wildunfälle von der Polizei registriert, damit ist die Anzahl zu 2019 um -5,3 % gesunken.



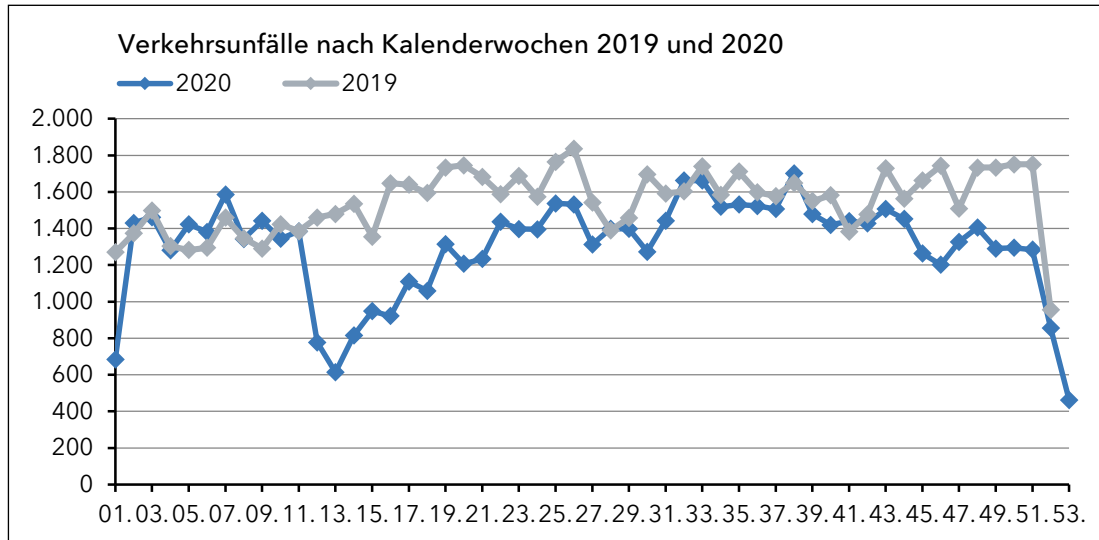
Bei den VU mit Personenschaden wurden 11.884 (-12,6 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.988 (-11,6 %) schwer verletzt. Somit wurde auch bei den Verletzten ein historischer Tiefstand erreicht. Es erlitten seit 2005 noch nie so wenige Personen im Straßenverkehr leichte oder schwere Verletzungen. Zu 2019 wurde insgesamt ein Rückgang um -12,5 % verzeichnet.

Der wachsende Bestand an Kraftfahrzeugen in Schleswig-Holstein hat im vergangenen Jahr nicht zu steigenden Unfallzahlen geführt. Hier wird deutlich, dass keine direkte Korrelation besteht.



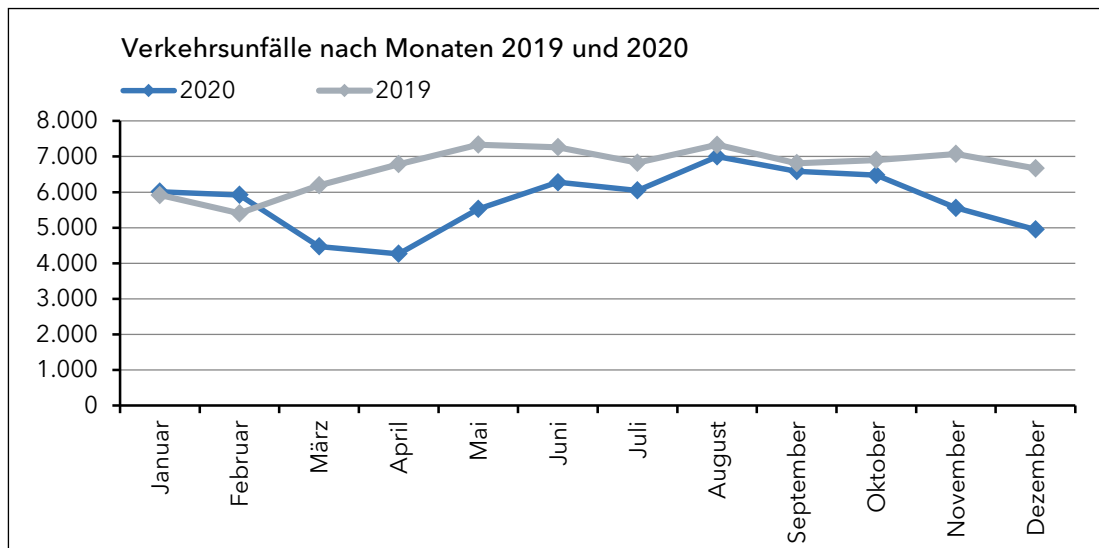
Ausschlaggebend für den deutlichen Rückgang an Unfallzahlen ist die Verkehrsmenge an Kraftfahrzeugen, die im vergangenen Jahr zumindest im Lockdown merklich zurückgegangen ist. Die folgenden Grafiken stellen die Verkehrsunfalllage im Vergleich zu 2019 in Bezug auf die Kalenderwochen und Monate dar:

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG



Besonders im ersten Lockdown ab der 13. Kalenderwoche sind die Unfallzahlen um mehr als die Hälfte gesunken.

Eine Situation wie die durch Covid-19 bedingten Lockdowns hat es in Schleswig-Holstein in jüngster Zeit nicht gegeben. Der Effekt ist in den folgenden Monaten im Straßenverkehr deutlich sichtbar.



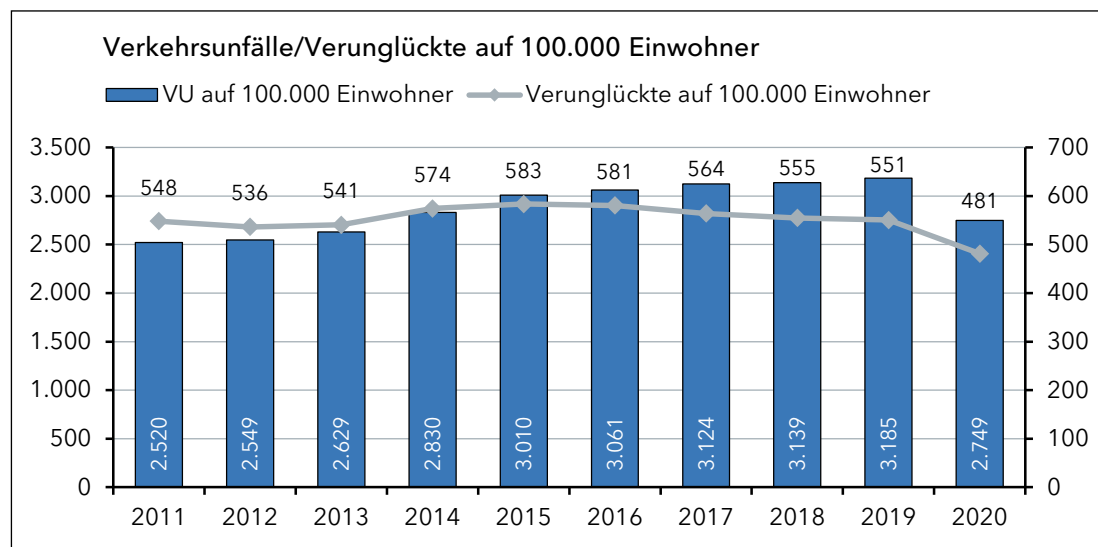
Die Lockdowns während der Corona-Pandemie haben sich auf die Unfalllage positiv ausgewirkt. Es wurden deutlich weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte durch die Polizei erfasst. Allerdings hat sich die Ausbreitung des Virus auch auf unser Mobilitätsverhalten ausgewirkt.

Im Straßenverkehr verunglückte Personen nach der Art der Verkehrsbeteiligung:

Im Straßenverkehr Verunglückte nach der Art der Verkehrsbeteiligung	Summe	Straßenklassen				
		Auto- bahn	Bundes- straße	Landes- straße	Kreis- straße	Gemeinde- u. a. Straßen
Personenkraftwagen	6.659	787	1.729	1.771	1.233	1.139
Motorrad	1.254	24	225	333	289	383
Fußgänger	843	2	72	134	123	512
Fahrrad	3.613	0	383	704	714	1.812
Lastkraftwagen	321	85	65	89	47	35
Pedelec	954	0	97	186	185	486
Bus	127	0	34	27	22	44
Andere	131	3	17	29	27	55
Elektrokleinstfahrzeuge	77	0	6	11	19	41
Summe	13.979	901	2.628	3.284	2.659	4.507

Durch bundesweiten Beschluss haben Elektrokleinstfahrzeuge eigene Verkehrsbeteiligungsnummern bekommen und stehen seit Anfang 2020 einer detaillierten statistischen Auswertung zur Verfügung. Diese neue Mobilitätsform erlangte in Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr wachsende Beliebtheit und wird unter Ziffer 4.4 dieses Berichtes gesondert betrachtet.

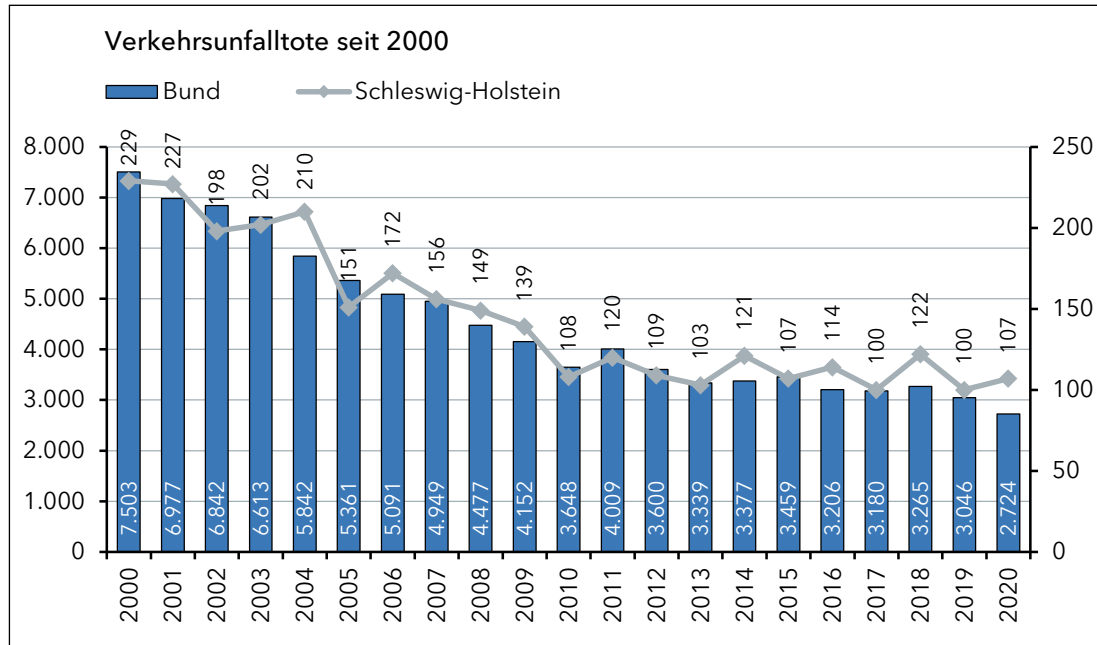
Im vergangenen Jahr ist ein deutlicher Rückgang der VU pro 100.000 Einwohner zu verzeichnen. Wie bereits weiter oben im Bericht erläutert, wurde in etwa der Stand von 2014 erreicht. Bei der Zahl der Verunglückten auf die Einwohnerzahl gesehen wurde der niedrigste Stand seit 2005 erreicht.



Im vergangenen Jahr verstarben 107 (+7) Personen als Unfallbeteiligte im Straßenverkehr. Damit wurde entgegengesetzt zu der Anzahl der Verletzten ein leichter Anstieg bei den Getöteten verzeichnet.

Die Anzahl der Getöteten lag damit immer noch unter dem Mittelwert der letzten 10 Jahre (110).

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

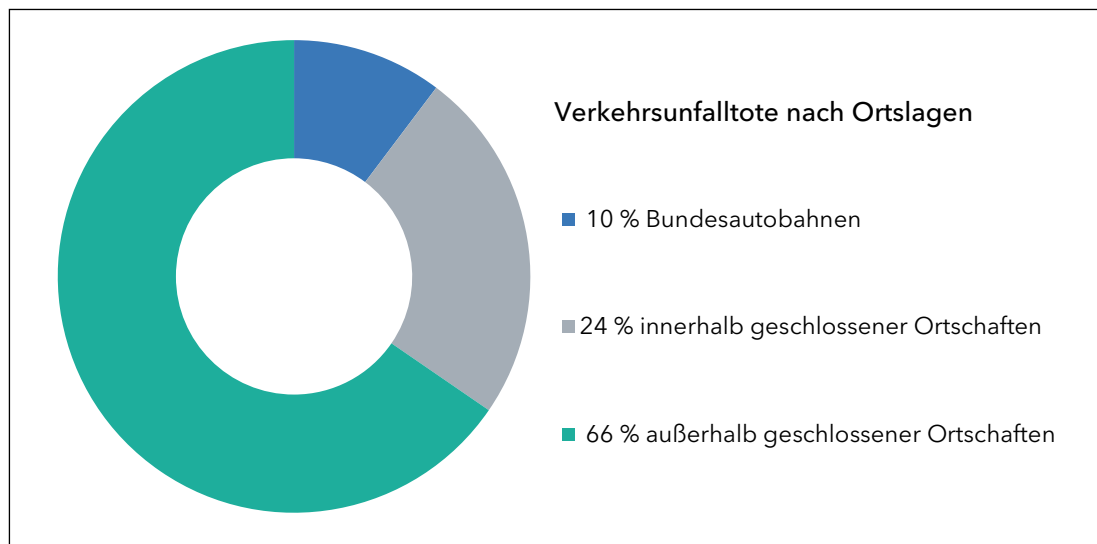


Auf der Schleswig-Holstein-Karte sind die 99 Verkehrsunfälle dargestellt, bei denen 107 Verkehrsteilnehmer getötet wurden.



Getötete nach Straßenklassen 2020	Summe	Straßenklasse				
		Autobahn	Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
Außerorts	81	11	16	31	14	9
Innerorts	26		5	4	6	11
Summe	107	11	21	35	20	20

Auf Landesstraßen sterben nach wie vor die meisten Personen im Straßenverkehr. Statistisch gesehen fand 2020 zwar nur jeder vierte Verkehrsunfall mit Personenschaden auf einer Landesstraße statt, jeder dritte Verkehrsteilnehmer verstarb jedoch hier. Aufgrund der ländlichen Struktur des Bundeslandes und teilweise eingeschränkter Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel nutzen die Verkehrsteilnehmer häufiger eigene Kraftfahrzeuge. Folglich verunglücken hier überwiegend Fahrer und Beifahrer von Pkw und motorisierten Zweiradfahrzeugen. Insbesondere höhere Geschwindigkeiten außerorts, eingeschränkte Überholmöglichkeiten, fehlende Trennung des Gegenverkehrs, enge Kurven und Hindernisse am Straßenrand machen diese Straßen besonders gefährlich.

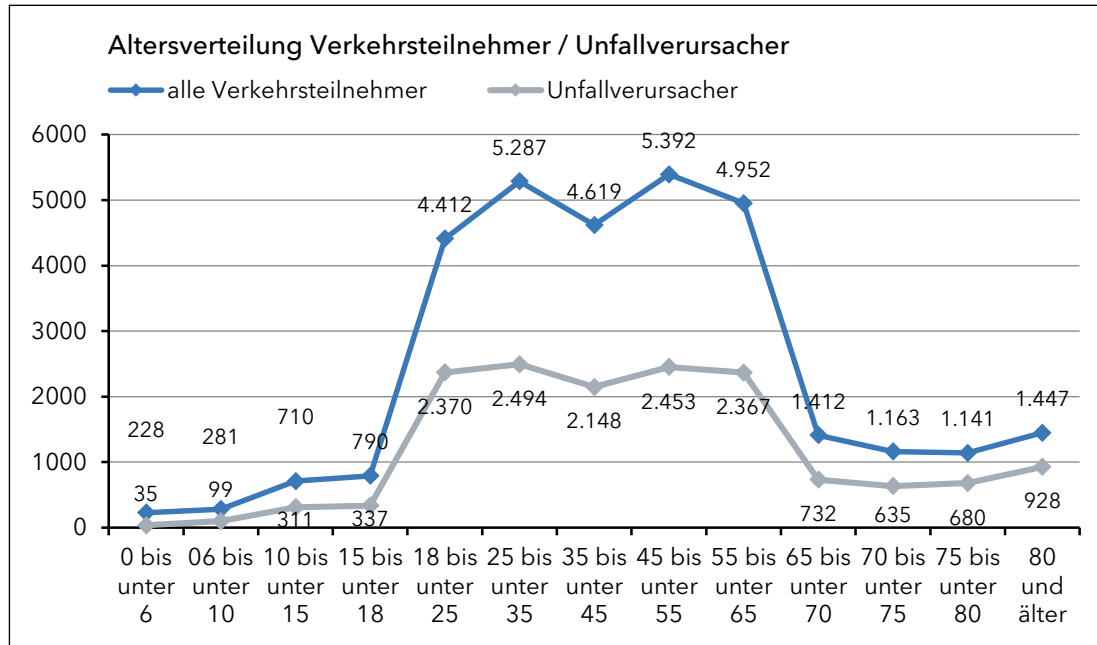


70 der Unfallbeteiligten starben auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um Fahrer oder Mitfahrer von Personenkraftwagen (43) und motorisierten Krafträdern (16). Drei verstarben in Güterkraftfahrzeugen, zwei als Pedelec-Fahrer.

26 Personen wurden innerorts getötet. Hierbei handelte es sich hauptsächlich um die ungeschützten Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger (11), Fahrradfahrer (6), Pedelec-Fahrer (4). Ein Verkehrsteilnehmer verstarb als Führer eines Elektrokraftfahrzeuges.

Die Altersverteilung aller Unfallbeteiligten 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 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG



2.3 auf den Bundesautobahnen

Das Autobahnnetz in Schleswig-Holstein umfasst rund 545 km.

A1	A7	A20	A21	A23	A24	A25	A210	A215	A226
118 km	144 km	39 km	54 km	93 km	47 km	4 km	23 km	18 km	4 km

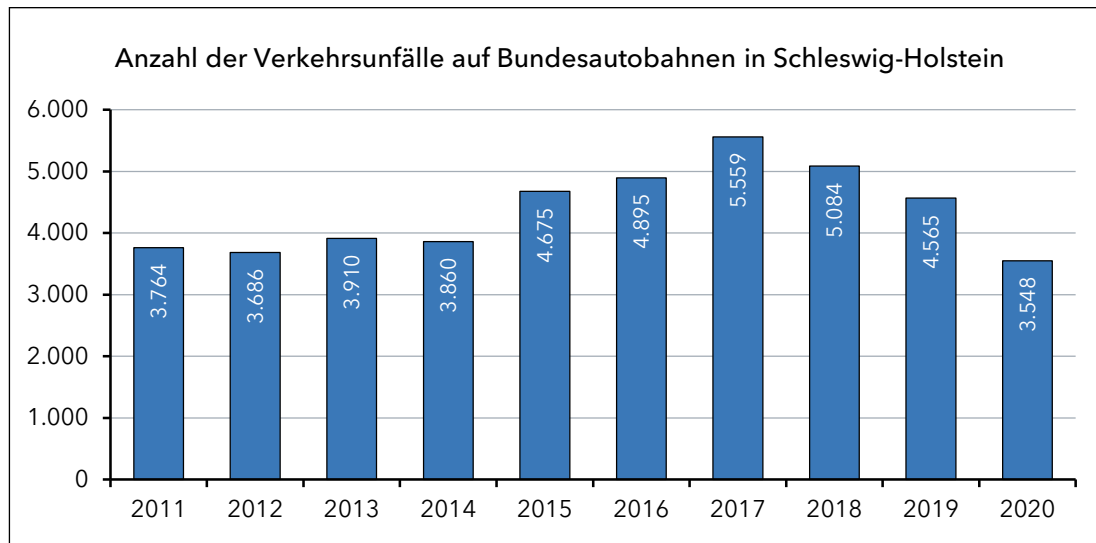
Die geplante Verkehrszählung 2020 wurde ausgesetzt und zeitlich verschoben. Die bisherigen Ergebnisse aus den Dauerzählstellen lassen tendenziell eine Zunahme der Verkehrsmengen auf den Autobahnen im Land erkennen. Während der Corona-Pandemie wurde entgegen dieser Tendenz im Zeitraum des ersten Lockdowns von März bis Ende April 2020 ein deutlich geringeres Verkehrsaufkommen wahrgenommen.

2.3.1 Verkehrsunfälle

Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen seit 2005

Die Gesamtunfallzahl auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr erneut deutlich gesunken. Die Polizei hat mit insgesamt 3.548 Verkehrsunfällen (-22 %) 1.017 Unfälle weniger registriert als im Vorjahr. Damit ist der niedrigste Stand seit 2005 festzustellen. Von den registrierten Verkehrsunfällen wurden 1.348 (-15,8 %) qualifiziert (Kategorien P, S1 und S2) aufgenommen.

Autobahnunfälle haben einen Anteil von 4,4 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land (79.822). Das ist ein etwas geringerer Anteil als im Vorjahr (4,9 %).



Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle	4.895	5.559	5.084	4.565	3.548
Vergleich zum Vorjahr	220	664	-475	-519	-1.017
in %	4,7	13,6	-8,5	-10,2	-22,3
- mit Personenschaden	751	734	695	690	554
Vergleich zum Vorjahr	11	-17	-39	-5	-136
in %	1,5	-2,3	-5,3	-0,7	-19,7
Verletzte	1.225	1.208	1.186	1.164	890
Vergleich zum Vorjahr	27	-17	-22	-22	-274
in %	2,3	-1,4	-1,8	-1,9	-23,5
davon					
Leichtverletzte	1.043	1.015	995	959	723
Vergleich zum Vorjahr	15	-28	-20	-36	-236
in %	1,5	-2,7	-2,0	-3,6	-24,6
Schwerverletzte	182	193	191	205	167
Vergleich zum Vorjahr	12	11	-2	14	-38
in %	7,1	6,0	-1,0	7,3	-18,5
Getötete	8	12	13	8	11
Vergleich zum Vorjahr	2	4	1	-5	3
in %	33,3	50,0	8,3	-38,5	37,5

Die A1 und die A7 bilden in Schleswig-Holstein die Hauptverkehrsachsen und haben zugleich die längsten Streckenanteile im Land. Beide Autobahnen sind Verbindungen vom und in den Ballungsraum Hamburg mit Einfluss bis in den skandinavischen Raum. Von der Streckenlänge und dem Einfluss in und aus Hamburg ist noch die A23 anzuführen, die aber nicht die Bedeutung der beiden anderen Routen erreicht.

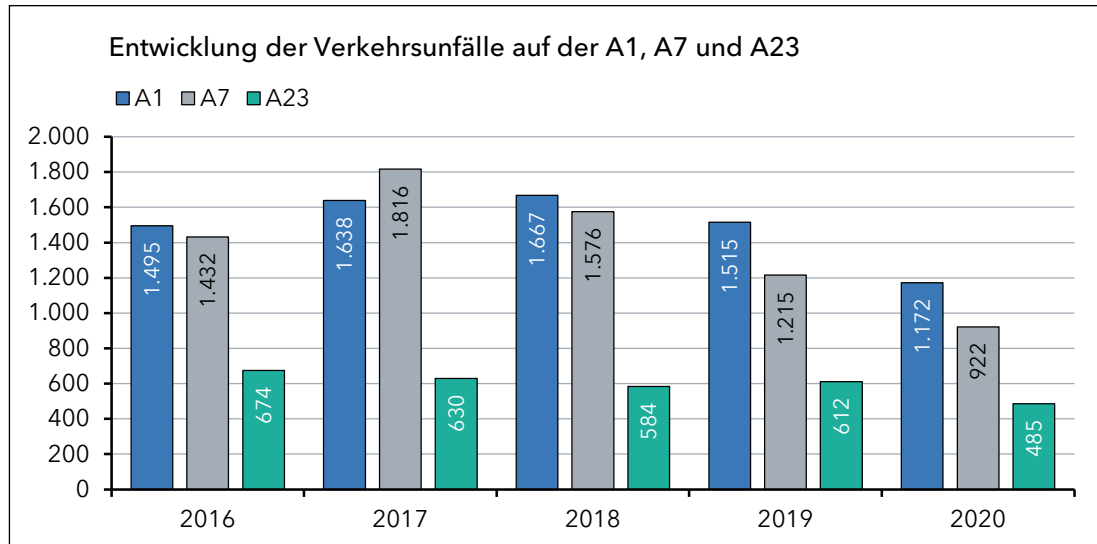
Auf der A1 wurde im vergangenen Jahr ein Rückgang der Verkehrsunfallzahlen von 1.515 auf 1.172 (-23 %) verzeichnet. Als Ursache für den Rückgang wird hier einerseits eine Reduzierung des

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Pendler- und Tourismusverkehrs durch die Corona-Pandemie angenommen, andererseits wurden im Rahmen von Baustellen weiträumige Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet.

Die Unfallzahlen auf der A7 haben sich von 1.215 auf 922 (-24,1%) reduziert. Eine ausführliche Darstellung wird unter Ziffer 2.3.3 in diesem Bericht vorgenommen.

Auf der A23 wurde ein Rückgang der Unfallzahlen von 612 auf 485 (-20,7%) verzeichnet.



2.3.2 Verletzte und Getötete

Die Menge der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein ist im letzten Jahr von 690 auf eine Anzahl von 554 (-19,7 %) gesunken.

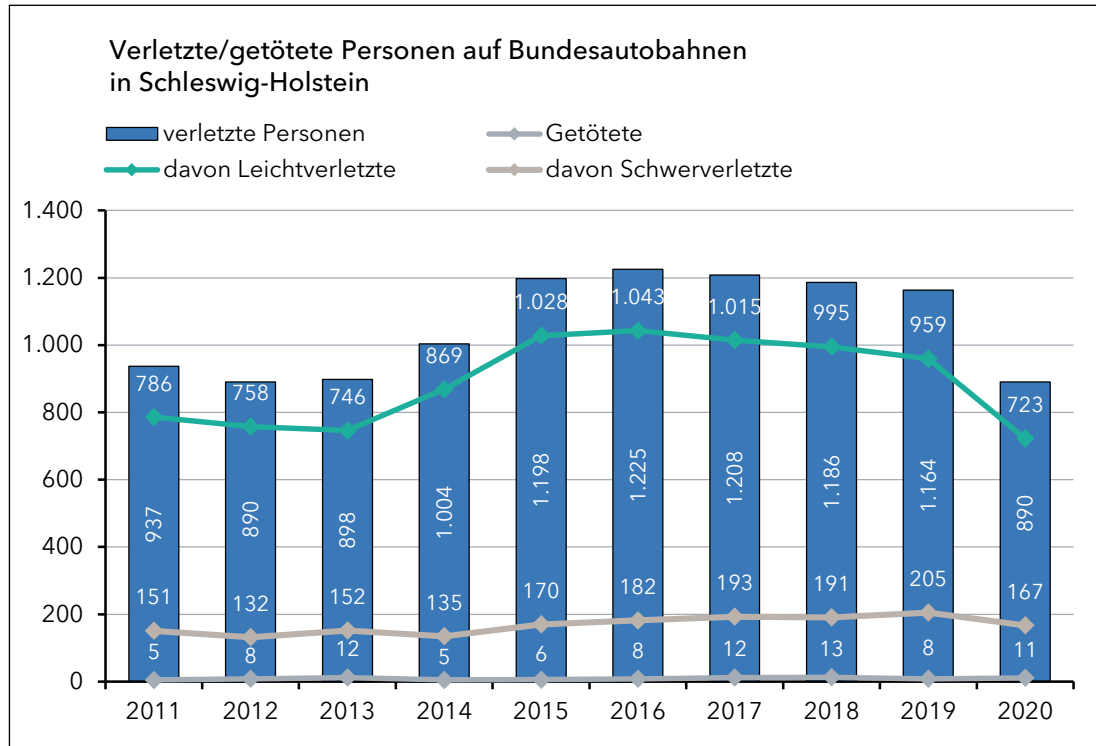
Bei diesen Unfällen wurden 890 (-23,5 %) Personen verletzt. Das ist ein Rückgang von 274 Verletzten im Vergleich zum Vorjahr. Im Verhältnis zu allen Personen, die im Land bei Verkehrsunfällen verletzt wurden, ist dies ein Anteil von 6,9 %.

Die Anzahl der leicht verletzten Personen hat sich von 959 auf 723 (-24,6 %) verringert und die der schwer verletzten Personen von 205 auf 167 (-18,5 %). Bei den schwerverletzten Personen nimmt die Anzahl im Vergleich zu allen Personen, die im Land bei Verkehrsunfällen schwer verletzt wurden, einen Anteil von 9,2 % ein.

Die Anzahl der bei einem Verkehrsunfall auf einer Autobahn im Land getöteten Personen stieg im Vergleich zum Vorjahr von 8 auf 11. Dies stellt im Vergleich zu allen Menschen, die im Land bei Verkehrsunfällen getötet wurden, einen Anteil von 11,6 % dar.

Im 10-Jahresrückblick wurde nach einem Höchststand der Verletztenzahlen im Jahr 2016 (1.225) im letzten Jahr die geringste Anzahl an verletzten Personen auf Autobahnen in Schleswig-Holstein verzeichnet. Damit hat sich der rückläufige Trend der letzten 5 Jahre fortgesetzt.

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.



Bei der Entwicklung der Anzahl verletzter und getöteter Personen auf den drei längsten Autobahnabschnitten in Schleswig-Holstein wurde auf der A1 ein besonders hoher Rückgang registriert. Im vergangenen Jahr sank die Gesamtzahl der Verletzten von 366 auf 206 (-43,7 %). Damit ist dieser Bereich deutlich stärker rückläufig, als der Gesamttrend von -23,5 %. Zu den möglichen Gründen wurde bereits unter Ziffer 2.3.1 ausgeführt.

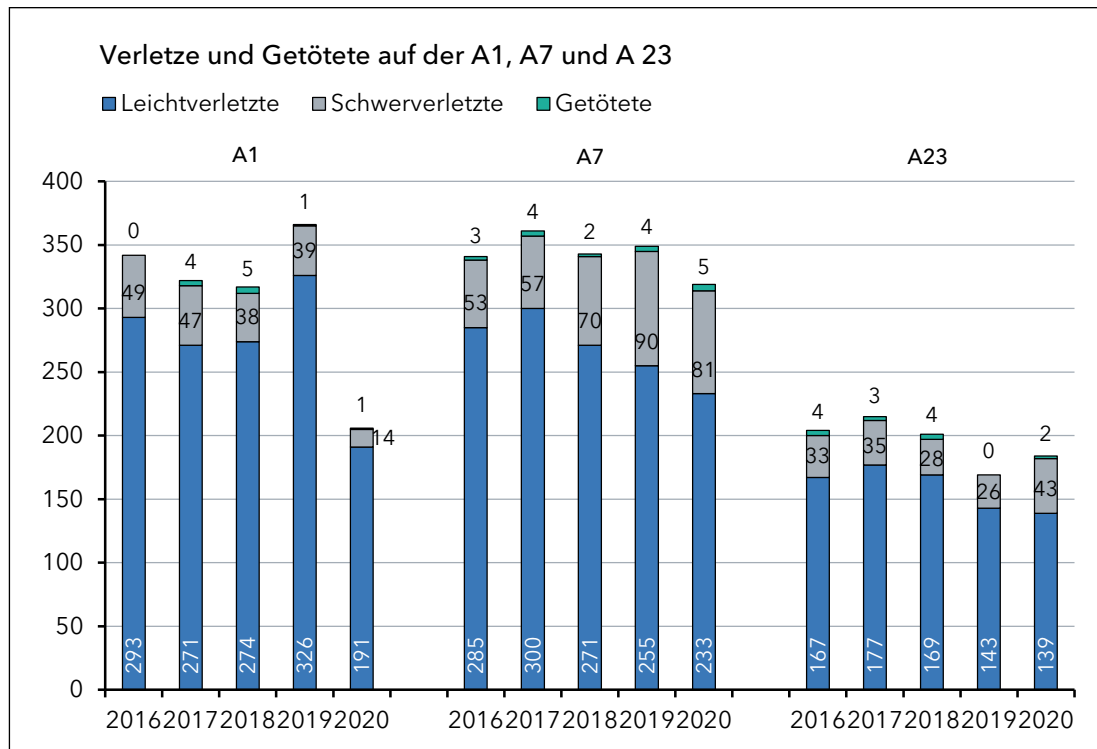
Es wurden 191 (-41,4 %) Personen leicht (2019 = 326) und 14 (-64,1 %) Personen schwer verletzt (2019 = 39). Wie im Vorjahr wurde eine Person bei einem Verkehrsunfall getötet.

Die Verletztenzahlen auf der A7 haben sich von 349 auf 319 (-8,6 %) reduziert. Dieser Wert liegt unter dem Gesamttrend von -23,5 %. Die ausführliche Darstellung der Verletztenzahlen zur A7 erfolgt unter Ziffer 2.3.3.

Auf der A23 wurde ein Zuwachs der Verletztenzahlen festgestellt. Die Anzahl stieg von 169 auf 184 (+8,9 %). Diese Entwicklung ist gegenläufig zum Gesamttrend. Es wurden 139 (-2,8 %) Personen leicht (2019 = 143) und 43 (+65,4 %) schwer verletzt (2019 = 26). Zwei Verkehrsteilnehmer wurden bei einem Verkehrsunfall auf der A23 getötet (2019 = 0).

Trotz des Anstiegs der Gesamtzahl bei den Verletzten und Getöteten bleiben die Werte auf der A23 deutlich unter dem Niveau der Jahre 2016, 2017, 2018. Die Zahl der schwerverletzten Personen ist allerdings 2020 zum höchsten Stand der letzten 5 Jahre angewachsen. Die grundlegenden Ursachen sind derzeit nicht ersichtlich.

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG



2.3.3 Unfallsituation auf der Autobahn 7

Die Zahl der Verkehrsunfälle von der dänischen Grenze bis zur Landesgrenze Hamburg ist analog zu den Gesamtverkehrsunfallzahlen rückläufig. Es wurden im Jahresverlauf 922 (-24,1 %) Verkehrsunfälle durch die Polizei verzeichnet (2019 = 1.215).

Von den registrierten Verkehrsunfällen wurden 418 qualifiziert (Kategorien P, S1 und S2) aufgenommen.

Der Trend erhöhter Unfallzahlen in Fahrtrichtung Norden, im Vergleich zur Gegenrichtung, hielt auch im vergangenen Jahr an.

	Fahrtrichtung Nord					Fahrtrichtung Süd				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
P	110	111	99	94	102	84	98	95	107	79
S1	34	45	46	46	20	24	29	33	26	18
S2	89	143	118	102	116	110	169	145	94	83
Summe	233	299	263	242	238	218	296	273	227	180

Bei der Betrachtung der Teilabschnitte der A7 nach sechsspurig (Landesgrenze Hansestadt Hamburg bis zum Dreieck Bordesholm / Kilometer 144,00 – 88,9) und vierspurig (Dreieck Bordesholm bis Bundesgrenze Dänemark / Kilometer 88,9 – 0,0), zeigt sich, dass in beiden Abschnitten die Verkehrsunfallzahlen rückläufig sind.

Auf der Strecke von der Landesgrenze der Hansestadt Hamburg bis zum Bordesholmer Dreieck (beide Fahrtrichtungen) sind 249 (-17,1 %) qualifizierte Unfälle verzeichnet worden (2019 = 259).

Auf der Strecke vom Bordesholmer Dreieck bis zur Staatsgrenze Dänemark (beide Fahrtrichtungen) sind 169 (-28,5 %) qualifiziert aufgenommen worden (2019 = 210).

Hinsichtlich der Unfallentwicklung ist der sechsstreifige Bereich von Hamburg bis zum Dreieck Bordesholm (Fahrtrichtung Nord) aufgrund steigender Zahlen auffällig. In den anderen Bereichen ist eine Abnahme festzustellen.

In Fahrtrichtung Nord haben Unfälle mit Personenschaden zugenommen (2019 = 52 / 2020 = 68).

	sechsstreifiger Ausbau									
	Fahrtrichtung Nord					Fahrtrichtung Süd				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
P	48	41	41	52	68	38	59	49	71	49
S1	24	19	19	27	9	13	18	20	10	10
S2	49	73	63	51	72	72	117	85	48	41
Summe	121	133	123	130	149	123	194	154	129	100

	vierstreifiger Ausbau									
	Fahrtrichtung Nord					Fahrtrichtung Süd				
	2016	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
P	62	70	58	42	34	46	39	46	36	30
S1	10	26	27	19	11	11	11	13	16	8
S2	40	70	55	51	44	38	52	60	46	42
Summe	112	166	140	112	89	95	102	119	98	80

2.3.4 Verletzte und Getötete auf der A 7

Im Jahr 2020 wurden insgesamt 319 (-8,6 %) Personen verletzt oder getötet (2019 = 349).

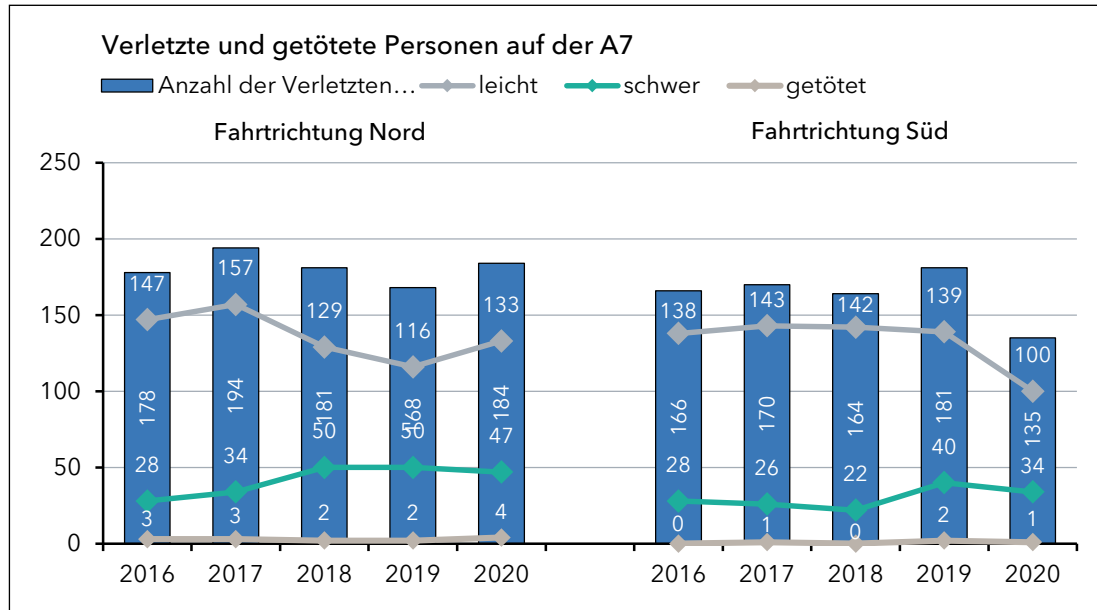
233 (-8,6 %) Personen wurden leicht verletzt (2019 = 255) und die Anzahl der schwer verletzten Personen ging auf 81 (-10 %) zurück (2019 = 90).

Seit 2016 war ein Anstieg der schwer verletzten und getöteten Personen zu verzeichnen, der im Jahr 2019 einen Höchststand erreicht hatte (94 Personen).

Auch wenn die Gesamtzahl der verletzten Personen auf der A 7 im Jahr 2020 gesunken ist, sind fünf der 11 Verkehrstoten auf Autobahnen hier verunglückt.

Bei Betrachtung der Fahrtrichtungen ist festzustellen, dass allein in Fahrtrichtung Süd eine Reduzierung der schwerverletzten Personenzahl stattgefunden hat. Hier ist nach einer annähernden Verdoppelung in den Jahren 2018 auf 2019 nun wieder ein Rückgang um 7 (2019 = 40) registriert worden. Die Anzahl der schwerverletzten Personen in Richtung Norden ist mit 46 leicht zurückgegangen (2019 = 50). Vier der fünf getöteten Personen verunfallten in Fahrtrichtung Nord.

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

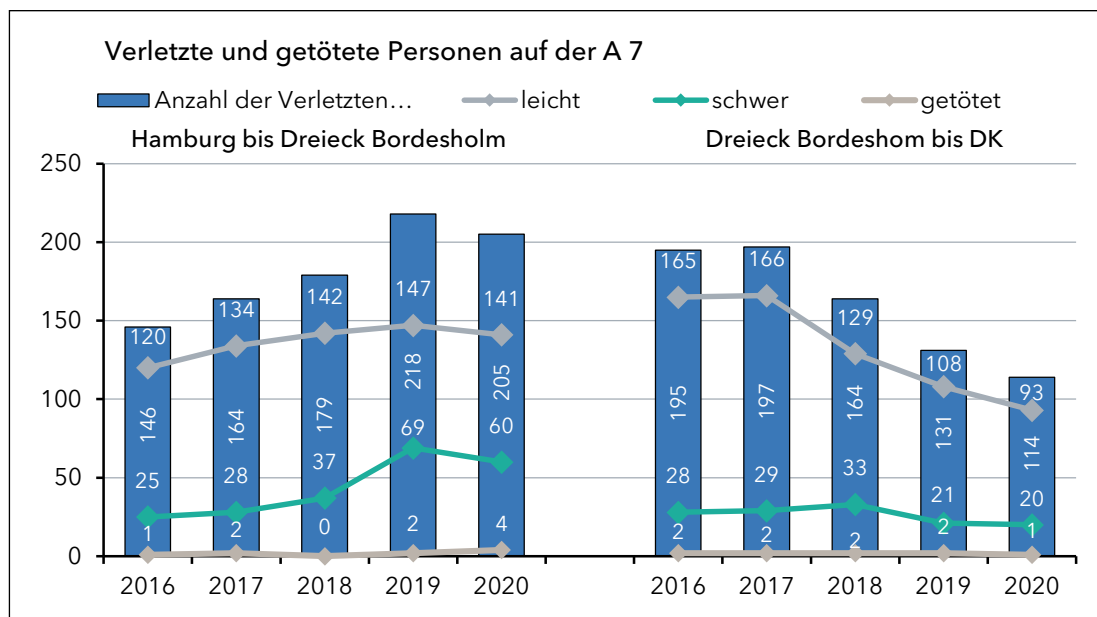


Auf dem sechsspurigen Abschnitt der Autobahn haben sich die Verletztenzahlen nach einem Anstieg im Jahr 2019 jetzt auf 205 (-6,0 %) reduziert (2019 = 218).

Auch die Anzahl der schwerverletzten Personen ist nach einem erheblichen Anstieg im Jahr 2019 (69 Fälle) jetzt wieder auf 60 (-13 %) zurückgegangen. Zuletzt waren die Zahlen seit 2016 stets gestiegen.

Auf dem sechsspurigen Abschnitt der Autobahn kamen vier Personen ums Leben, drei davon in Fahrtrichtung Nord.

Auf der vierspurigen Strecke haben sich die Verletztenzahlen im letzten Jahr auf 114 (-13 %) reduziert (2019 = 131). Die Zahlen auf diesem Abschnitt sind seit 2017 rückläufig.

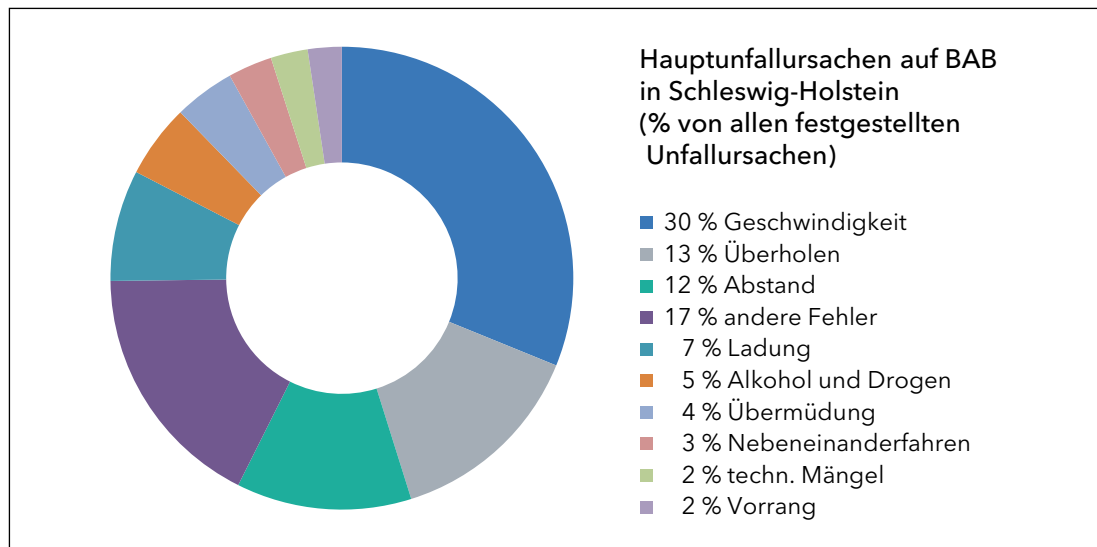


2.3.5 Hauptunfallursachen

Als Hauptunfallursache auf den Bundesautobahnen hat die Polizei auch im Jahr 2020 nicht angepasste Geschwindigkeit festgestellt. Diese Ursache macht 30 % aller festgestellten Unfallursachen aus.

Als weitere Hauptunfallursache finden sich Fehler beim Überholen (13,5 %) und zu geringer Abstand (11,8 %) in der Statistik wieder.

Ein Unfallgeschehen ist multikausal und bei fast jedem Verkehrsunfall kann die Polizei mehrere Ursachen feststellen. So gehen überhöhte Geschwindigkeit, zu geringer Abstand und Fehler beim Überholen oder Überholtwerden bei Autobahnunfällen häufig einher.



2.3.6 Hauptunfallursachen auf der A7

Die Hauptunfallursachen auf der A 7 sind identisch zu denen aus dem Gesamtüberblick aller Autobahnen im Land.

In der Ausprägung sind allerdings Unterschiede zu erkennen. So wurde im Bereich des sechsspurigen Ausbaus, anteilig an allen festgestellten Ursachen, nicht angepasste Geschwindigkeit etwas häufiger als Unfallursache ermittelt (33 % zu 30 %).

Fehler beim Überholen wurden auf diesem Streckenabschnitt wesentlich häufiger als in der Gesamtschau benannt (19 % zu 13,5 %).

Bei den Unfällen mit fünf tödlich verunglückten Personen auf der A7 wurden insgesamt 9 Ursachen als maßgeblich für das Unfallgeschehen in den Verkehrsunfallanzeigen vermerkt.

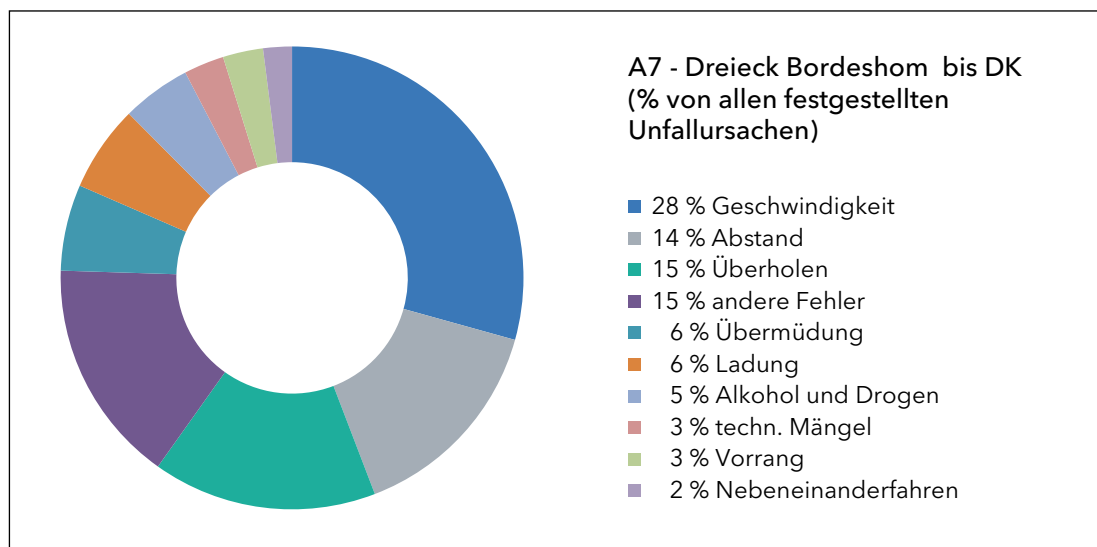
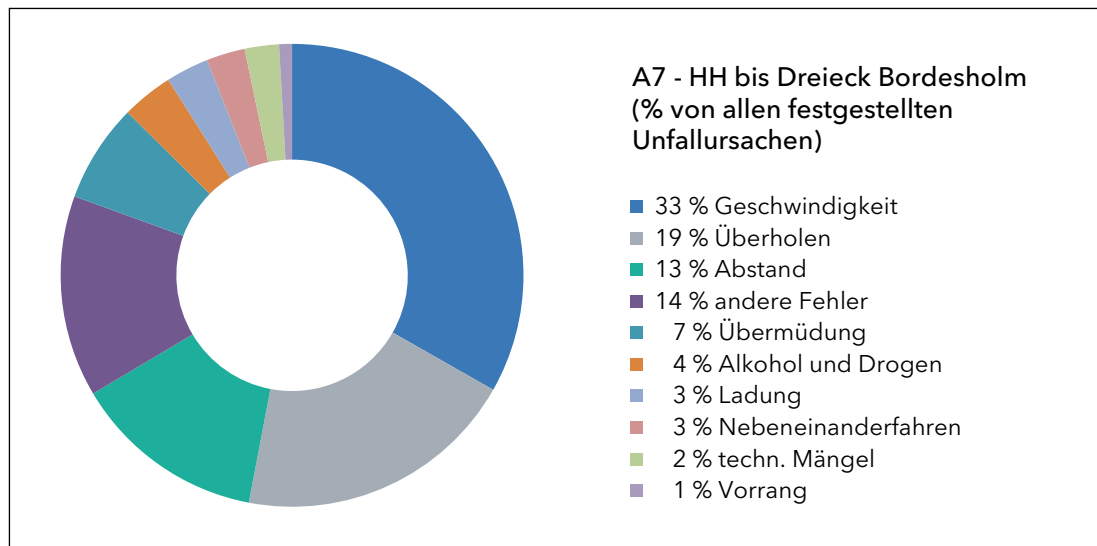
Übermüdung	Geschwindigkeit	Abstand	unzulässiges Rechtsüberholen	anderer Fehler	Bereifung
1	2	2	1	2	1

Auf Einladung des Verkehrsministeriums haben die Verantwortlichen für diesen BAB-Abschnitt das vom Landespolizeiamt erstellte Unfalllagebild letztmalig im September 2020 erörtert. Der LBV.SH als Verkehrsbehörde, die DEGES als Bauaufsicht, die Autobahn GmbH als neuer Straßenbaulastträger, Via Solution Nord Service als Autobahnmeisterei, das PAR Neumünster als örtlich zuständige Polizeidienststelle und das Landespolizeiamt haben festgestellt, dass bei den Unfallursachen und -folgen Geschwindigkeiten von über 120 km/h nicht ausschlaggebend waren.

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Für den südlichen Abschnitt wurden Unfallursachen identifiziert, auf die mit straßenverkehrsbehördlichen oder baulichen Mitteln nicht in geeigneter Weise eingewirkt werden kann, sodass die Veranlassung baulicher oder verkehrsbehördlicher Maßnahmen derzeit nicht zielführend wäre. Staubildung auf den Autobahnen ist eine Hauptgefahrenquelle und beinhaltet immer eine Gefährdung des zur Absicherung von Unfallstellen eingesetzten Personals und des herannahenden Verkehrs an das Stauende. Für den sechsstreifigen Abschnitt der A7 wurde festgestellt, dass Staus sich nicht an wiederkehrenden Stellen gebildet haben, sondern wechselnde verkehrsspezifische Ursachen relevant waren. Hier ist noch im letzten Jahr ein Austausch zwischen Straßenbaulastträger und Polizei begonnen worden, um die Absicherung der Unfallstellen und die schnellere Information der Verkehrsteilnehmer zukünftig zu verbessern.

Im vierspurigen Bereich wurde Geschwindigkeit anteilig seltener (28 % zu 30 %) als Unfallursache identifiziert. Fehler beim Überholen wurden geringfügig häufiger als im Landesschnitt registriert, während zu geringer Abstand als Ursache häufiger als im sechspurigen Bereich und im Gesamtbild festzustellen war.



2.3.7 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Polizei führt zur Bekämpfung der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ Kontrollen auf den Bundesautobahnen durch. Der Schwerpunkt liegt hierbei auf Messungen in Baustellenbereichen mit temporären Geschwindigkeitsbeschränkungen. Die Überwachung erfolgt durch den Einsatz von Videofahrzeugen, mobilen und stationären Geschwindigkeitsmessenanlagen.

Durch den Verkehrsüberwachungsdienst der Polizei Neumünster wurden im Jahr 2020 insgesamt 176.752 Geschwindigkeitsverstöße auf Bundesautobahnen festgestellt und geahndet (2019 = 134.355 Fälle).

Wie schon im Jahr 2019 wurde auch 2020 ein Geschwindigkeitsmessanhänger auf den Autobahnen erprobt. Diese Anlage kann in einem durchgehenden Messbetrieb bis zu zehn Tage autark arbeiten. Nach Auswertung der registrierten Daten von 66 Einsatztagen wurden 47.791 Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Die Beanstandungsquote war erneut überdurchschnittlich hoch. Diese Überwachungstechnik ist besonders geeignet, Autobahnbaustellen als Bereiche mit höheren Unfallgefahren über einen längeren Zeitraum zu überwachen, um das Geschwindigkeitsniveau und damit die Unfallgefahren zu senken.

Zur Bekämpfung der „Abstandsunterschreitungen“ führt die Polizei Messungen von den Autobahnbrücken aus durch. Hier wurden im Jahr 2020 mit einer Gesamtzahl 1.459 Verstößen 97 Fälle mehr registriert als im Vorjahr.

2.4 auf dem übrigen Straßennetz

Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und Verletzten seit 20 Jahren, mehr Getötete

95,6 % 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 -13 % auf 76.274 VU gesunken. Dieser Rückgang ist sowohl bei den aufnahmepflichtigen 15.719 (-10,4 %) als auch bei den VU S3 (-13,7 %) gleichermaßen zu verzeichnen. In den letzten 20 Jahren wurden hier noch nie so wenige Verkehrsunfälle von der Polizei aufgekommen.

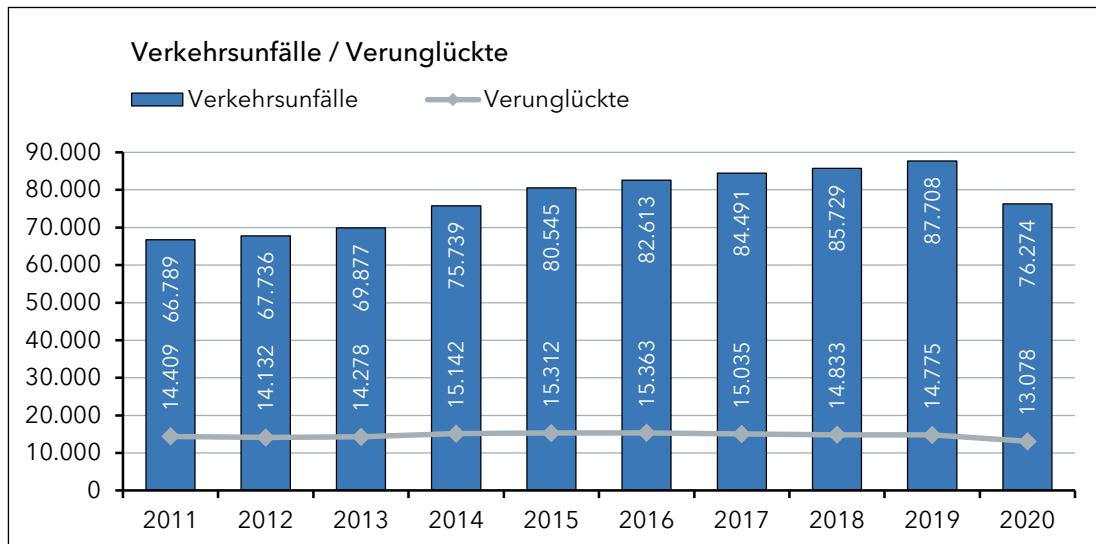
Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, war in den letzten 20 Jahren noch nie so niedrig, diesmal wurde ein Rückgang um -9% registriert. Es wurden insgesamt -11,6 % weniger Personen im Straßenverkehr leicht oder schwer verletzt. Leider verunglückten im vergangenen Jahr 96 Unfallbeteiligte auf dem übrigen Straßennetz tödlich. Das ergibt eine Zunahme von +4,3 %.

Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz	2016	2017	2018	2019	2020
Verkehrsunfälle	82.613	84.491	85.729	87.708	76.274
Vergleich zum Vorjahr	2.068	1.878	1.238	1.979	-11.434
in	2,6	2,3	1,5	2,3	-13,0
- mit Personenschaden	12.036	11.794	11.627	11.584	10.543
Vergleich zum Vorjahr	87	-242	-167	-43	-1.041
in	0,7	-2,0	-1,4	-0,4	-9,0
Verletzte	15.257	14.947	14.724	14.683	12.982
Vergleich zum Vorjahr	46	-310	-223	-41	-1.701
in	0,3	-2,0	-1,5	-0,3	-11,6

2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz	2016	2017	2018	2019	2020
davon					
Leichtverletzte	13.234	12.980	12.787	12.640	11.161
Vergleich zum Vorjahr	67	-254	-193	-147	-1.479
in	0,5	-1,9	-1,5	-1,1	-11,7
Schwerverletzte	2.023	1.967	1.937	2.043	1.821
Vergleich zum Vorjahr	-21	-56	-30	106	-222
in	-1,0	-2,8	-1,5	5,5	-10,9
Getötete	106	88	109	92	96
Vergleich zum Vorjahr	5	-18	21	-17	4
in	5,0	-17,0	23,9	-15,6	4,3

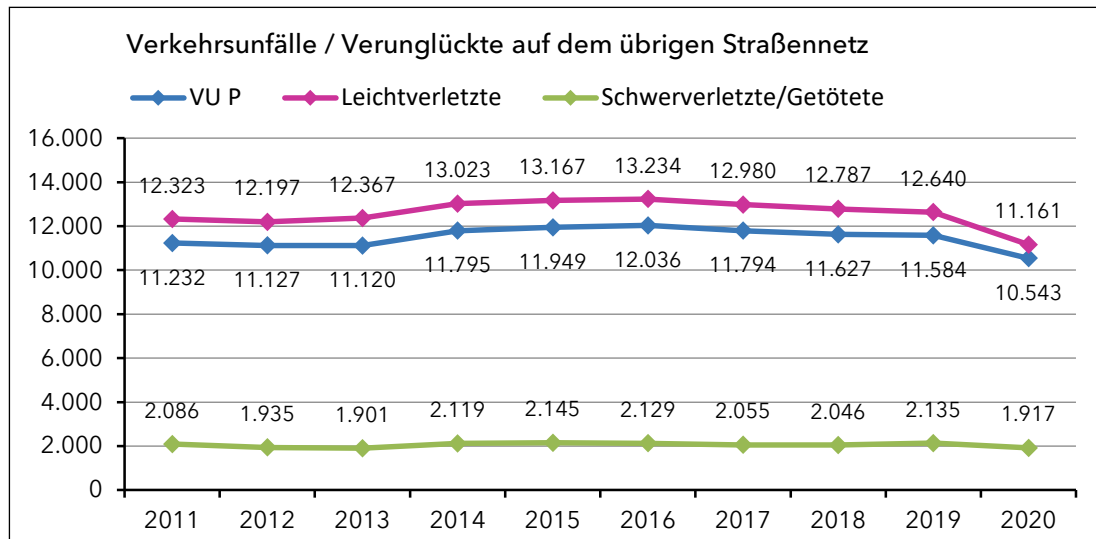
Das Risiko, auf Schleswig-Holsteins Straßen zu verunglücken, ist im vergangenen Jahr deutlich gesunken. Mit insgesamt 13.078 Verletzten und Getöteten wurde ein historisch positiver Tiefstand erreicht.



2.4.1 Verletzte und Getötete

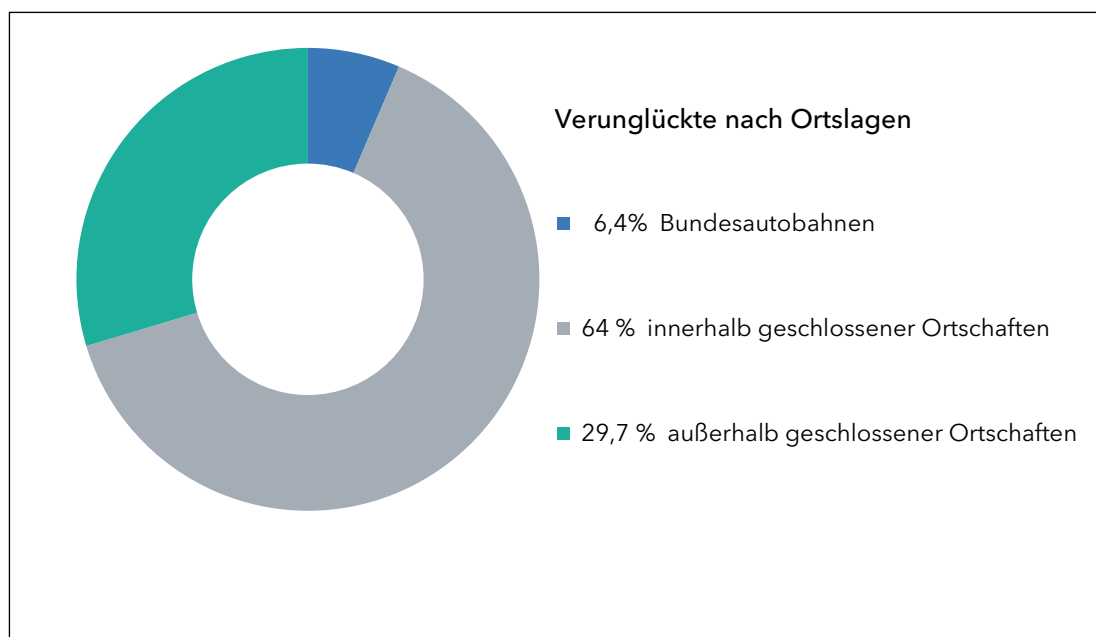
Am deutlichsten gesunken ist die Anzahl der Leichtverletzten mit -11,7 %. Aber auch bei den Schwerverletzten und Getöteten konnte ein Rückgang um insgesamt -10,2 % verzeichnet werden. In den letzten 20 Jahren wurde nur 2013 ein niedrigerer Wert erreicht.

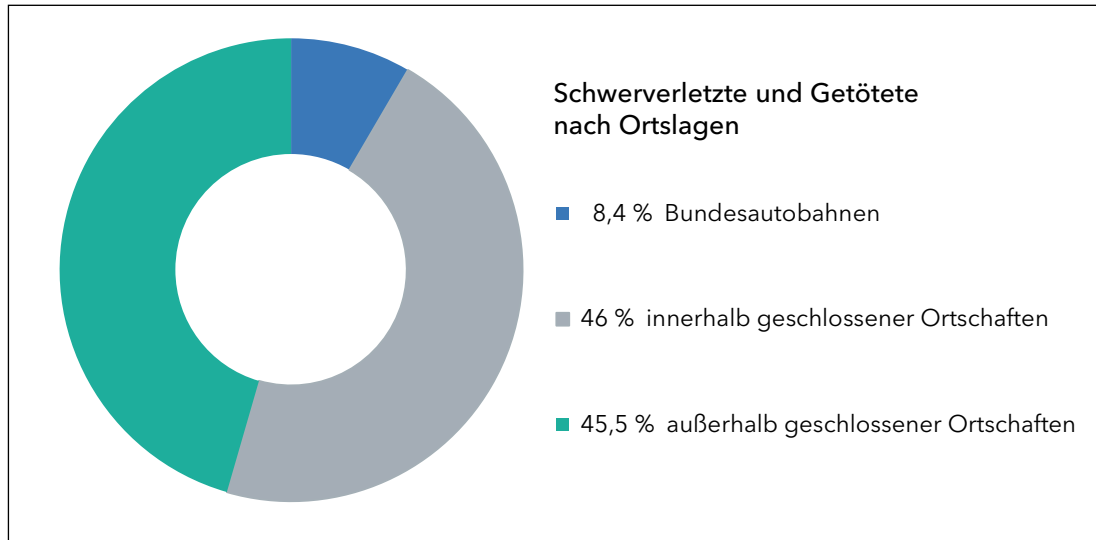
Lediglich bei den Getöteten wurde ein leichter Anstieg um +4,3 % registriert. Die Anzahl der Getöteten unterliegt in den letzten Jahren geringen Schwankungen und hält sich auf einem gleichbleibenden Niveau. Der Durchschnitt der letzten 10 Jahre von 101 wurde auch 2020 unterschritten.



69,2 % der Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz ereigneten sich innerhalb geschlossener Ortschaften. 71,4 % der Leichtverletzten und 51,3 % der Schwerverletzten verunglückten innerhalb von Ortschaften. Hier wurden 26 Personen (27%) getötet.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich 28,5 % aller Verkehrsunfälle. Hier verunglückten 28,6 % der Leichtverletzten und 48,6 % der Schwerverletzten. 70 (72,9 %) Unfallbeteiligte verstarben auf den Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften. Das heißt die meisten Menschen versterben auf schleswig-holsteinischen Außerortsstraßen.



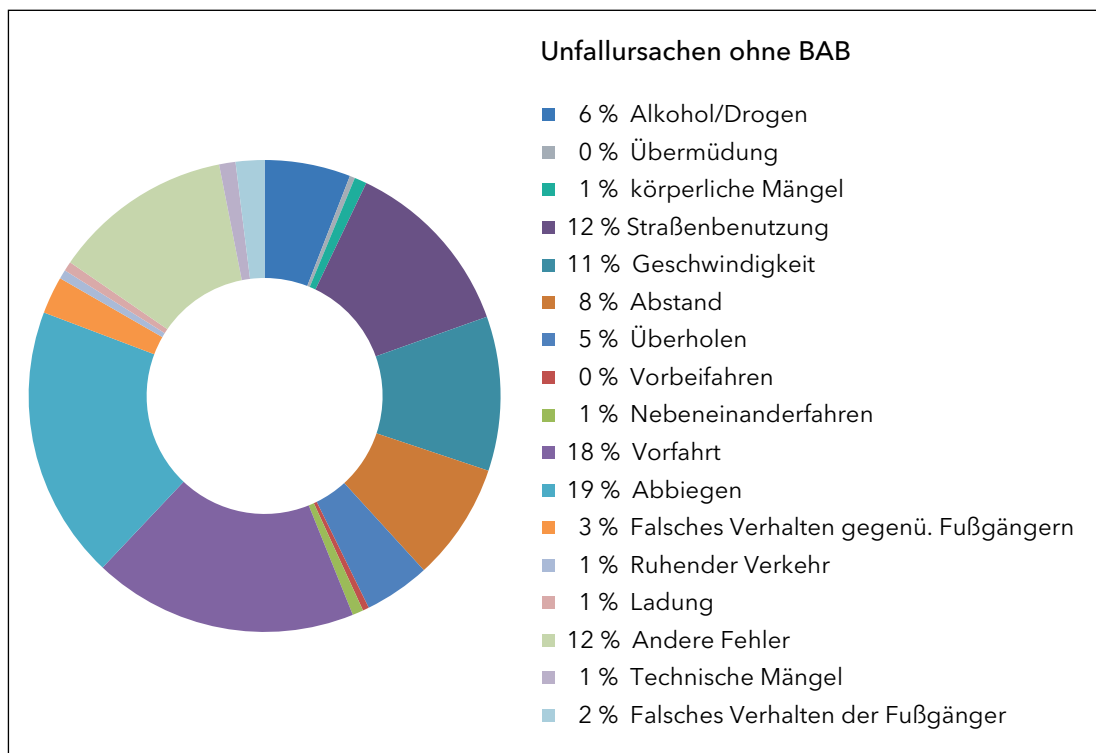


2.4.2 Hauptunfallursachen

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 17,3 % der Fälle nicht angepasste Geschwindigkeit als Unfallursache festgestellt. Vorfahrtsverletzungen waren mit 11,5 % hingegen wesentlich seltener die Unfallursache.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist der Anteil von Geschwindigkeitsunfällen mit schwerem Personenschaden mit 24,4 % noch stärker vertreten.



2.4.3 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Vorfahrtsüberwachung

Weniger 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 Unfallhäufungsstellen. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung stellte die Landespolizei im vergangenen Jahr 4.922 (-2 %) Verkehrsordnungswidrigkeiten fest. Das waren u. a. Stoppschildmissachtungen, Rotlichtverstöße oder Gefährdungen von Fußgängern und Fahrradfahrern beim Abbiegen.

Geschwindigkeitsüberwachung

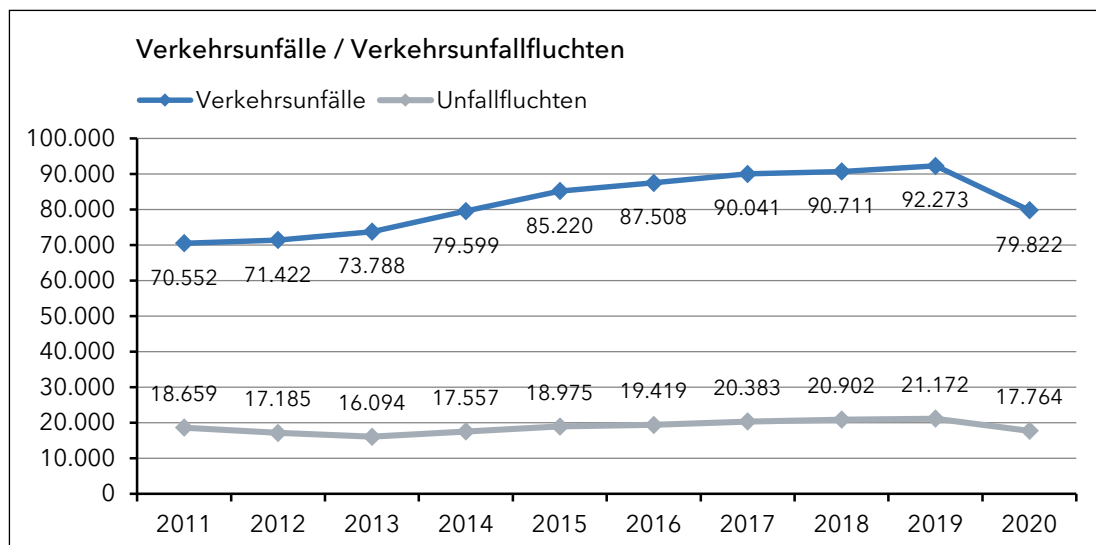
Mehr Geschwindigkeitsverstöße festgestellt

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 361.437 Geschwindigkeitsverstöße zur Anzeige gebracht. Das sind 153.557 Verstöße weniger (-29,8%) als 2019. 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

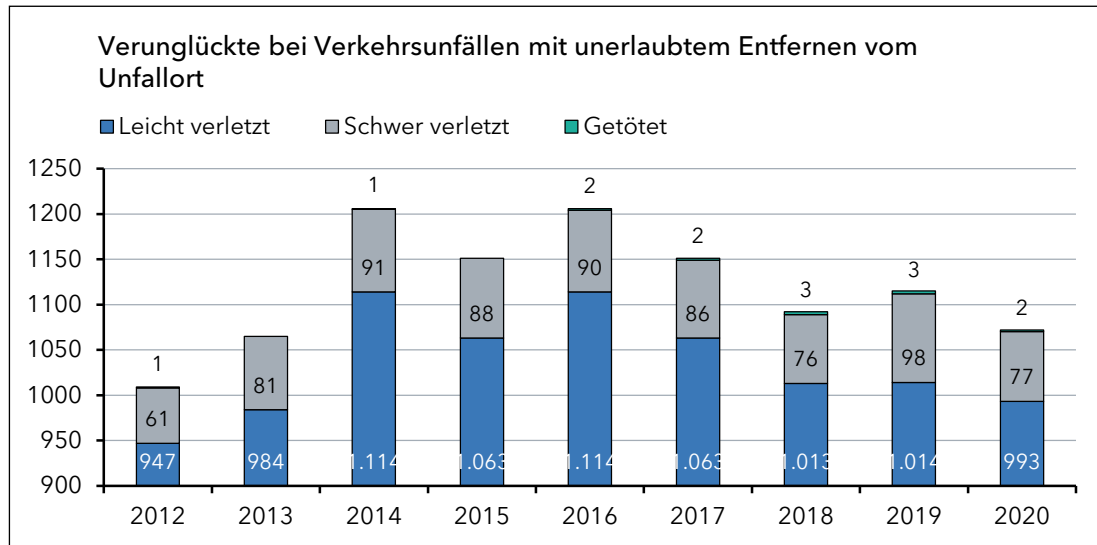
Anzahl erstmals seit 7 Jahren wieder gesunken

Nach einem kontinuierlichen Anstieg sind diese Verkehrsunfälle seit 2014 im vergangenen Jahr analog der Gesamtunfallzahl um -16,1 % gesunken.



2 | VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Dabei wurden 993 (-2,1 %) Verkehrsteilnehmer leicht und 77 (-21,4 %) schwer verletzt. Zwei Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen. Es wurden seit 2012 nicht weniger Menschen bei diesen Verkehrsunfällen verletzt oder getötet.



94,6 % der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht hatten lediglich Sachschaden zur Folge. Bei 87,2 % wurde als Unfallursache eine geringfügige Ordnungswidrigkeit festgestellt. Diese Verkehrsunfälle ereigneten sich meist auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken oder im Längsverkehr beim Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (sogenannte Spiegelkatscher).

Auf den Bundesautobahnen ereigneten sich nur noch 455 (-28 %) Unfallfluchten. Besonders auffällig ist u. a. ein erneuter signifikanter Rückgang auf der BAB 7. Hier wurden im vergangenen Jahr nur noch 120 (-40,3 %) Verkehrsunfälle mit Flucht von der Polizei aufgenommen.

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.



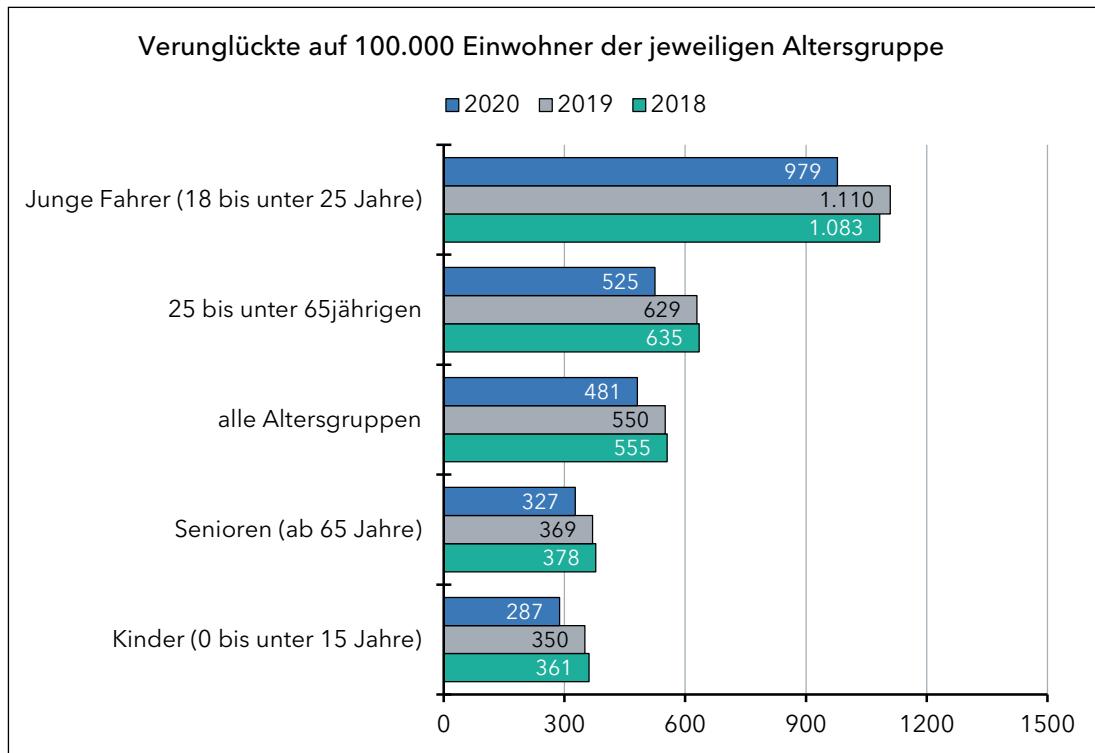
Risikogrupper

3

3 | RISIKOGRUPPEN

Das altersbezogene Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu verunglücken, lässt sich mit der Häufigkeitszahl „Verunglückte pro 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 Mobilitätsverhaltens sind Senioren (ab 65 Jahren) zunehmend als Unfallverursacher am Unfallgeschehen beteiligt und als Verunglückte betroffen.

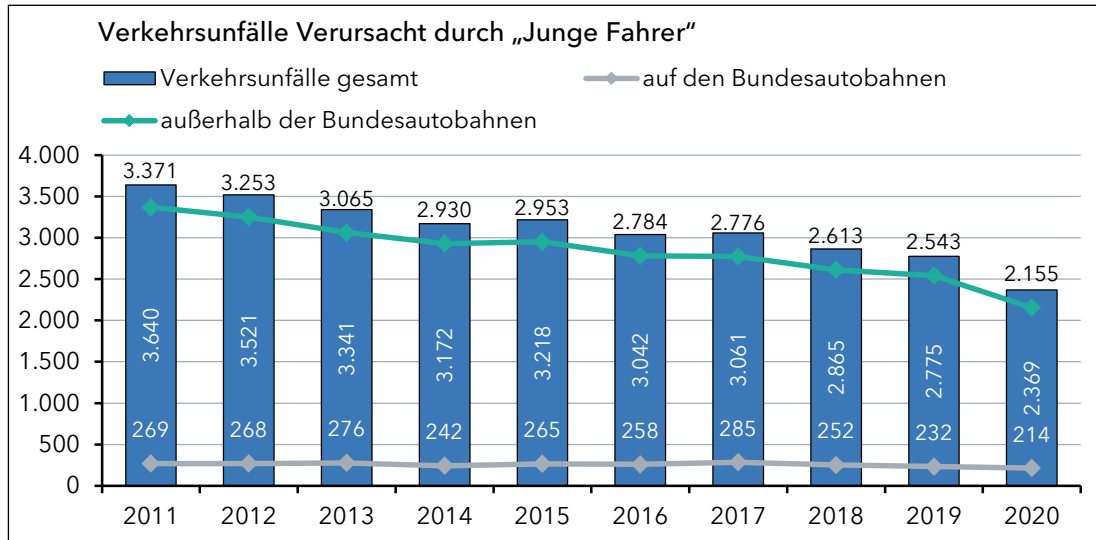
Verkehrsunfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages. Sie bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit, um die tragischen Folgen zu minimieren.



3.1 Junge Fahrer

Deutlich weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte

Der positive Trend bei Verkehrsunfällen, an denen „Junge Fahrer“ beteiligt waren bzw. die von „Jungen Fahrern“ verursacht wurden, setzte sich im vergangenen Jahr signifikant fort. Diese Altersgruppe der 18 bis unter 25 Jährigen war nur noch an 3.868 (-12,5 %) beteiligt, 2.369 (-14,6 %) wurden von ihnen verursacht. Es wurden seit 2010 die wenigsten Verkehrsunfälle registriert. „Junge Fahrer“ sind bei 13,9 % der aufgenommen Verkehrsunfälle Unfallverursacher; sie verursachten 14,4 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Bei einem Bevölkerungsanteil von 7,5 % sind Junge Fahrer mit 22,7 % jedoch überdurchschnittlich häufig in Verkehrsunfallgeschehen involviert.

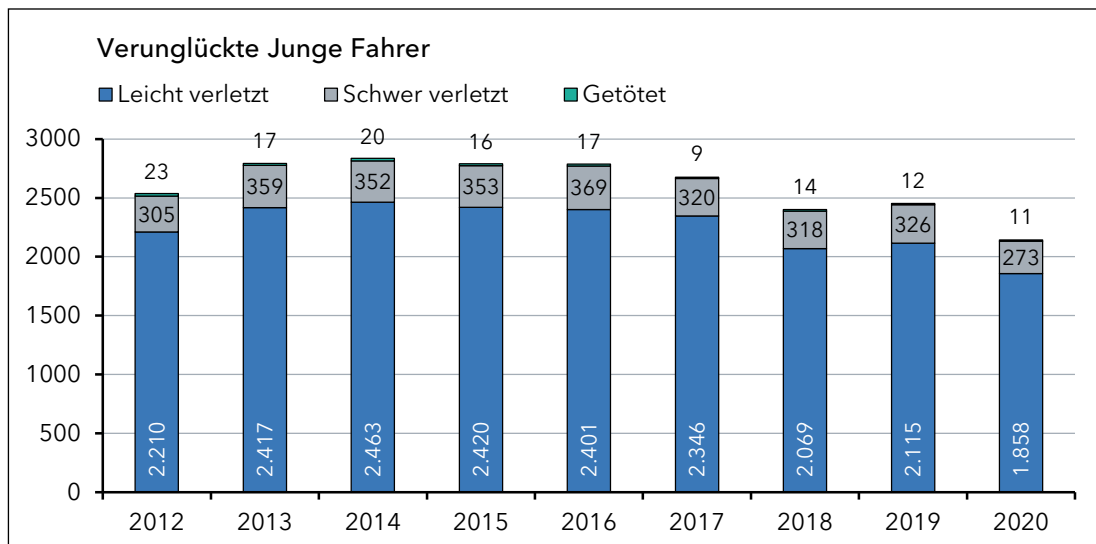


Insgesamt wurden 1.858 (-12,2 %) „Junge Fahrer“ leicht und 273 (-16,3 %) schwer verletzt. Es verunglückten 11 Verkehrsteilnehmer dieser Altersgruppe im Berichtszeitraum tödlich. Das ist ein Getöteter weniger als im vergangenen Jahr. Die Anzahl der verunglückten Jungen Fahrer im Berichtszeitraum ist insgesamt um -12,7 % gesunken.

Junge Fahrer verunglückten mit 63,7 % am häufigsten als Fahrer oder Beifahrer in Personenkraftwagen. So erlitten 6 Unfallbeteiligte tödliche Verletzungen. Mit 19,3 % wurden Junge Fahrer am zweithäufigsten als Radfahrer verletzt. 9,5 % verunglückten als Fahrer oder Beifahrer von motorisierten Zweirädern; davon ein Junger Mensch tödlich. Drei junge Fahrer verstarben in Lastkraftwagen bis 3,5 Tonnen, der sogenannten Sprinterklasse. Beide Verkehrsunfälle wurden von ihnen selbst verursacht.

Ein Junger Mensch verstarb als Fußgänger.

19 Junge Fahrer erlitten leichte Verletzungen mit Elektrokleinstfahrzeugen.



68,8 % der Verkehrsunfälle wurden von männlichen Jungen Fahrern verursacht.

Nicht angepasste Geschwindigkeit spielt mit 21,4 % eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. 32,6 % der Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden sind Geschwindigkeitsunfälle. Fehler beim Abbiegen wurden mit 13,6 % und Vorfahrtsverletzungen mit 15,4 % als weitere Hauptunfallursachen festgestellt. Mit 12,8 % sind Abstandsverletzungen unfallursächlich für alle von Jungen Fahrern verursachten Verkehrsunfälle. Dieser Wert erhöht sich auf 18% bei Verkehrsunfällen mit

3 | RISIKOGRUPPEN

Personenschaden. Bei 8,3 % waren der Konsum von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln unfallursächlich.

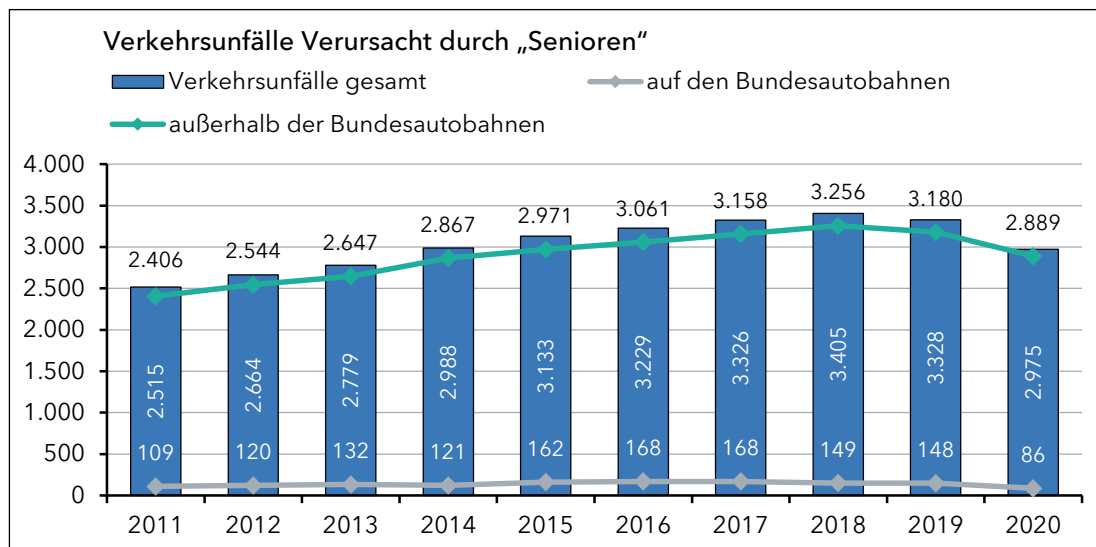
Seit 2008 ist ein Abwärtstrend dieser Verkehrsunfälle zu beobachten. Als Gründe hierfür werden u. a. die Einführung des „Begleiteten Fahrens mit 17“ und das absolute Alkoholverbot gesehen. Jedoch bleibt in keiner anderen Altersgruppe das Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken derart hoch. Neben den statistisch belegbaren Hauptunfallursachen führen mangelnde Erfahrung als Kraftfahrzeugführer und eine gefährliche Selbstüberschätzung der eigenen Fähigkeiten in der Folge dazu, dass hauptsächlich junge Männer von der Fahrbahn abkommen oder in den Gegenverkehr geraten.

3.2 Senioren

Unfallzahlen der Generation 65+ seit 10 Jahren erstmals stark rückläufig

Nach einem kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsunfälle mit Senioren als Beteiligte und als Verursacher in den letzten 10 Jahren waren die Zahlen im vergangenen Jahr stark rückläufig. Sie waren 2020 insgesamt an 4.492 (-12,6 %) Verkehrsunfällen beteiligt. 2.975 (-10,6 %) dieser Verkehrsunfälle wurden durch sie verursacht. Damit wurden Senioren bei 17,4 % der aufgenommen Verkehrsunfälle als Unfallverursacher ermittelt; bei fast jedem vierten Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden war ein über 65-Jähriger Unfallverursacher.

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 86 von Senioren verursachte Verkehrsunfälle aufgenommen. 41 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich auf Gemeinde- und anderen Straßen. Auf allen anderen Straßen ist die Unfallbelastung mit ca. 20 % annähernd gleich.

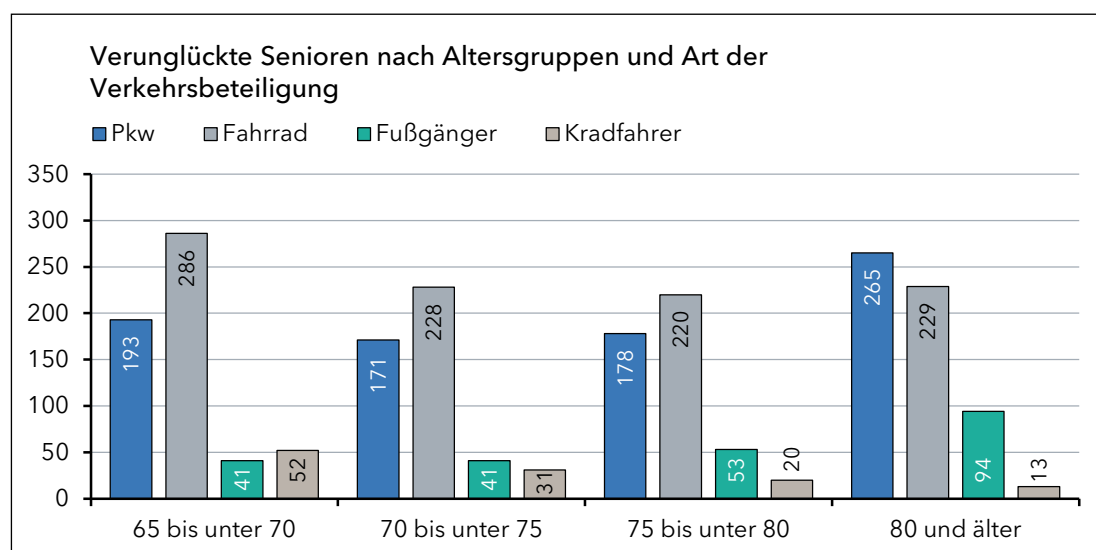


Auch die Anzahl der verletzten bzw. getöteten Senioren war im vergangenen Jahr insgesamt um -10,7 % stark rückläufig. Es verunglückten 1.744 (-10 %) Senioren leicht und 418 (-11,6) schwer. 34 Unfallbeteiligte ab 65 Jahren erlitten tödliche Verletzungen. Das sind 14 weniger als im vergangenen Jahr. Damit war 2020 nur noch jeder dritte Getötete im Straßenverkehr ein Senior. Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer. 43,9 % der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec, 43,8 % erlitten dabei schwere Verletzungen, davon 9 mit tödlichem Ausgang. Das sind drei weniger als noch im Jahr davor, allerdings waren mehr als die Hälfte der getöteten Fahrrad- und Pedelec-Fahrer Senioren.

Auch als Fahrer oder Beifahrer in Personenkraftwagen verunglücken Senioren mit 36,7 % besonders häufig. Hier wurden 31,9 % der schwer und tödlich Verletzten registriert; 12 Senioren wurden bei diesen Unfällen getötet. Damit verstarb jeder dritte Senior in einem Personenkraftwagen, jeder Vierte als Fahrrad- oder Pedelec-Fahrer, 8 der 12 getöteten Fußgänger waren Senioren.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Verletzungsgrad		
		Leicht verletzt	Schwer verletzt	Getötet
Verkehrsbeteiligung				
Kradfahrer	116	86	27	3
Pkw-Fahrer	807	663	132	12
Bus	32	25	7	0
Lkw	10	8	2	0
Fahrrad- Pedelec-Fahrer	963	765	189	9
Fußgänger	229	169	52	8
Elektrokleinstfahrzeug	12	7	4	1
Sonstige	27	21	5	1
Summe	2.196	1.744	418	34

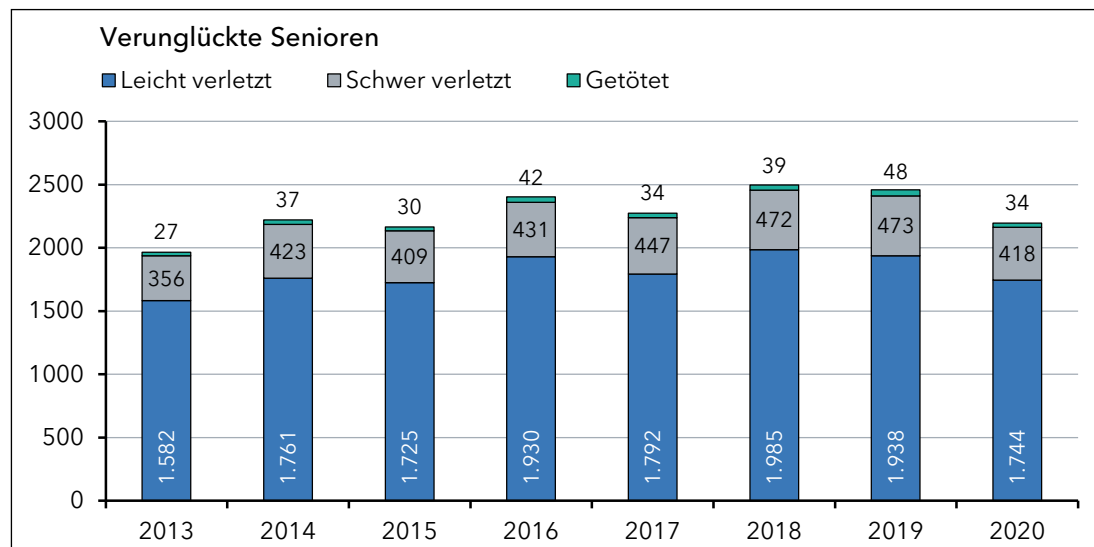
Der getötete Fahrer eines E-Scooters war 92 Jahre alt. Zwei der getöteten Fahrer eines motorisierten Zweirades waren im Alter zwischen 65 und 70 Jahre; einer verstarb mit 76 Jahren.



Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
Verkehrsbeteiligung					
Kradfahrer	116	52	31	20	13
Pkw	807	193	171	178	265
Bus	32	10	5	5	12
Lkw	10	7	3	0	0
Fahrrad	963	286	228	220	229
Fußgänger	229	41	41	53	94
Elektrokleinstfahrzeug	12	4	4	0	4
Sonstige	27	2	5	5	15
Summe	2.196	595	488	481	632

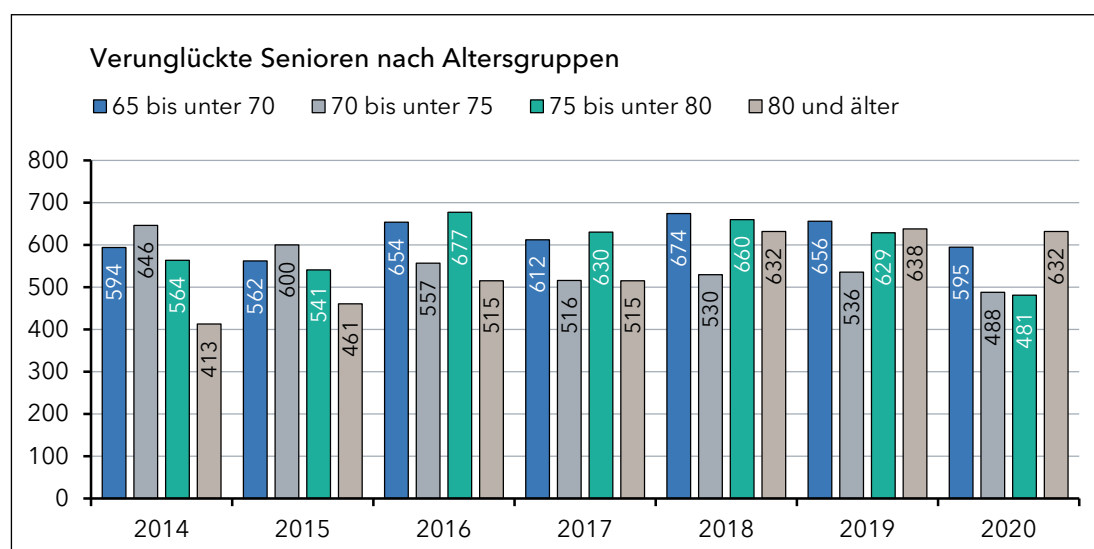
3 | RISIKOGRUPPEN

Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 23,2 % haben Senioren ein höheres Risiko bei Verkehrsunfällen tödliche Verletzungen davonzutragen als Verkehrsteilnehmer anderer Altersgruppen.



Senioren ab einem Alter von 75 Jahren haben ein erhöhtes Risiko, schwere Verletzungen bei Verkehrsunfällen davonzutragen. 56,7 % der schwerverletzten und 64,7 % der getöteten Senioren waren älter als 75 Jahre.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
Verletzungsgrad					
Leicht verletzt	1.744	491	399	370	484
Schwer verletzt	418	97	84	101	136
Getötet	34	7	5	10	12
Summe	2.196	595	488	481	632



3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen

Die steigende Mobilität von Senioren spiegelt sich in der aktuellen Unfallstatistik wider.

Aktive Moderatoren, die als ehrenamtliche Sicherheitsberater für Senioren von der Polizei ausgebildet und dann in ihrem Wohnumfeld bei Präventionsveranstaltungen tätig werden, tragen zur Verkehrssicherheit bei.

Zur Kontrolle der Fahrtüchtigkeit bieten Gesundheitschecks die Möglichkeit, schleichenden Beeinträchtigungen entgegenzuwirken. Der regelmäßige Arztbesuch, die Kontrolle der Augen, das Beachten von Nebenwirkungen vieler Medikamente sowie gute Sichtbarkeit als Radfahrer oder Fußgänger stellen einen wichtigen Baustein zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr dar.

Dabei sollten beispielhaft folgende Aspekte Berücksichtigung finden:

- die Konzentrationsfähigkeit auf mehrere Objekte im Straßenverkehr gleichzeitig,
- die Fähigkeit, den Schulterblick zu beiden Seiten ausreichend durchführen zu können,
- die Wahrnehmung von Geräuschen und Warntönen im Auto sowie
- die Reaktion der Augen bei wechselnden Lichtverhältnissen.

Auf das Thema Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrer wird im Folgenden unter Ziffer 4.1 und 4.1.1 eingegangen.

3.3 Kinder

Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und Verunglückten seit 20 Jahren

Die Anzahl der Verkehrsunfälle und verunglückten Kinder ist die niedrigste seit 20 Jahren.

Es wurden im vergangenen Jahr noch 1.092 (-12,8 %) Verkehrsunfälle mit Kindern von der Polizei aufgenommen. Dabei verunglückten insgesamt 1.003 (-18,4 %) Kinder leicht und 114 (-6,6 %) schwer. Es erlitten wieder zwei Kinder tödliche Verletzungen. Beide Kinder im Alter von jeweils 5 und 11 Jahren verstarben als Fahrradfahrer nach einem selbstverschuldeten Sturz auf die Fahrbahn.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2016	2017	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
							Anzahl	Prozent
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern		1.300	1.317	1.310	1.253	1.092	-161	-12,8
Verunglückte Kinder bis unter 15 Jahren		1.346	1.363	1.384	1.353	1.119	-234	-17,3
als Fußgänger	alle Kinder	188	209	190	177	167	-10	-5,6
	unter 6 Jahre	43	30	42	38	45	7	18,4
	6 bis unter 10 Jahren	71	93	72	65	58	-7	-10,8
	10 bis unter 15 Jahren	74	86	76	74	64	-10	-13,5
als Radfahrer	alle Kinder	585	632	651	613	579	-34	-5,5
	unter 6 Jahre	24	22	28	25	27	2	8,0
	6 bis unter 10 Jahren	102	124	106	91	107	16	17,6
	10 bis unter 15 Jahren	459	486	517	497	445	-52	-10,5

3 | RISIKOGRUPPEN

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2016	2017	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
							Anzahl	Prozent
als Mitfahrer im/auf Kfz.	alle Kinder	573	522	543	563	373	-190	-33,7
	unter 6 Jahre	216	170	185	181	146	-35	-19,3
	6 bis unter 10 Jahren	153	162	141	176	99	-77	-43,8
	10 bis unter 15 Jahren	204	190	217	206	128	-78	-37,9

Bei fast allen Verkehrsbeteiligungsarten wurden die niedrigsten Werte seit 20 Jahren registriert. Seit 2001 verunglückten noch nie so wenige Kinder als Fußgänger oder als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen. Auch ist die Anzahl der verunglückten Kinder als Radfahrer zum Vorjahr ebenfalls gesunken (-5,5 %). In den Jahren 2010, 2012, 2013 und 2014 wurden geringere Verunglücktenzahlen polizeilich erfasst. Von den 579 verunglückten Kindern als Radfahrer waren 121 alleinbeteiligt. D. h. sie verloren ohne Fremdeinwirkung und ohne einen Anderen zu schädigen beispielsweise aufgrund von Unaufmerksamkeit, zu hoher Geschwindigkeit oder eines technischen Mangels die Kontrolle über das Fahrrad und stürzten. Diese Verkehrsunfälle sind aus polizeilicher Sicht zur Bewertung der Verkehrssicherheitslage nur in Teilbereichen relevant. Im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit werden das Unfallgeschehen und die örtliche Verkehrsinfrastruktur betrachtet. Die folgende Auswertung beinhaltet auch die Alleinunfälle.

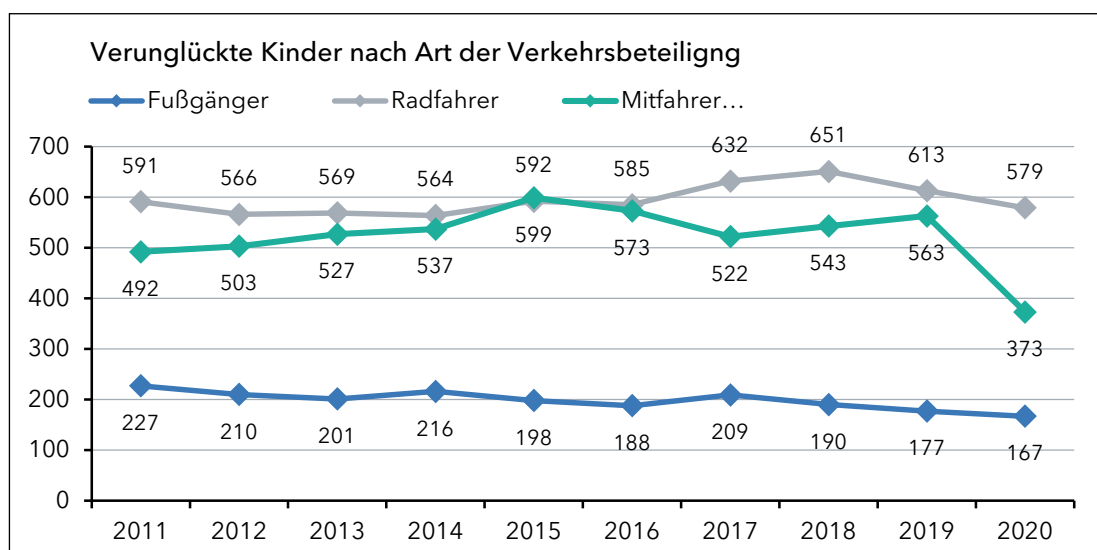
76,9 % der verunglückten Kinder als Radfahrer waren im Alter zwischen 10 und 14 Jahren. Das ist die Altersgruppe, die erstmals mit dem Fahrrad selbstständig größere Entfernungen zurücklegt. Die Altersgruppe der 0- bis unter 10-Jährigen, die ca. ¼ der Verunglückten ausmacht, hält sich in den letzten fünf Jahren auf einem annähernd gleichbleibenden Niveau.

41,4 % der verunglückten Kinder als Radfahrer erlitten schwere oder tödliche Verletzungen.

Der Anteil der verunglückten Jungen liegt bei 68 %. Sie fahren in ihrer Freizeit mehr Fahrrad und zeigen eine größere Risikobereitschaft als Mädchen.

Bei 60,6 % der Unfälle wurden die Kinder als Hauptunfallverursacher von der Polizei ermittelt. Sie benutzten in 25,8 % die falsche Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder andere Straßenteile (z. B. Gehweg) oder haben gegen das Rechtsfahrgebot verstoßen.

Pkw-Fahrer begehen bei 45,6 % der Verkehrsunfälle mit verunglückten Kindern als Radfahrer Fehler beim Abbiegen und in 25,1 % der Fälle Vorfahrtsverletzungen.



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)

Kinder benötigen zur Vermeidung von Unfällen die Fähigkeit, gefährliche Situationen erkennen zu können sowie Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen und voraussehen zu können. Die Polizei unterstützt das Üben der selbstständigen Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr in allen 1. Schulklassen. Im Schuljahr 2019/2020 wurden 956 Schulklassen durch Präventionsbeamtinnen und -beamte der Polizei im Rahmen der Fußgängerausbildung beschult.

Als Mitfahrer

Oft werden Kinder nicht mit denen für sie ordnungsgemäß vorgeschriebenen Rückhalteeinrichtungen gesichert. Falsch eingestellte Sicherheitsgurte, das Weglassen von Sitzerrhöhungen oder die Mitnahme ganz ohne Sicherungsmaßnahmen, insbesondere auf kurzen Strecken, führen dann zu Verletzungen. Fahrzeugführer sind gefordert, den richtigen Sitz der Rückhalteeinrichtungen ständig zu kontrollieren. Die Polizei unterstützt Schulen und Kindertagesstätten durch Teilnahme an Informationsveranstaltungen u. a. zum Thema „Rückhalteeinrichtungen“.

Im Rahmen der Verkehrsüberwachung kontrolliert die Polizei die vorgeschriebene Nutzung von Rückhalteeinrichtungen. Zusätzlich gibt Sie Tipps zu den verschiedenen Sicherungsmöglichkeiten und rechtlichen Bestimmungen.

Als Radfahrer (Radfahrausbildung)

Auffällig sind die hohen Unfallzahlen Rad fahrender Kinder nach dem Wechsel von den Grund- in die weiterführenden Schulen. Das Erlernen der Verkehrsregeln, psychomotorische Leistungen, wie Gleichgewicht halten, Lenken, Bremsen und Kurven fahren ist deshalb für Schulkinder von elementarer Bedeutung.

Dazu gehört ebenfalls das Erkennen und Vorhersehen gefährlicher Situationen, aber auch das Einschätzen von Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen.

Die Polizei unterstützt im Rahmen der Radfahrausbildung in allen vierten Klassenstufen über 20.000 Schülerinnen und Schüler. Polizeilicher Schwerpunkt liegt dabei auf der Abnahme der Radfahrprüfung, der Absicherung theoretischer Kenntnisse und den Übungen im öffentlichen Straßenverkehr. Kontrolliert werden die Fahrräder der teilnehmenden Kinder mit Blickpunkt auf die gesetzlichen Vorschriften; unvorschriftsmäßig ausgerüstete Fahrräder müssen bis zur Prüfungsfahrt nachgerüstet werden.

3 | RISIKOGRUPPEN

Die Radfahrprüfung wird vorrangig im öffentlichen Straßenverkehr durchgeführt. So wird sichergestellt, dass die Kinder unter realistischen Bedingungen Vorschriften und Gefahren des Straßenverkehrs beachten müssen.

Aufgrund der Einschränkungen der Präsenzveranstaltungen im letzten Schuljahr gab es für die Radfahrausbildungen u. a. ein „Online-Angebot“ mit Bausteinen, die von Schule oder Erziehungsbe-rechtigten gerne angenommen wurden. Trotzdem konnte ein größerer Teil der anstehenden Rad-fahrprüfungen nicht in der gewohnten Form stattfinden.

Polizeiliche Handpuppenbühnen

Durch den Einsatz der Handpuppenbühnen in Kindertagesstätten werden Themen wie das sichere Überqueren der Fahrbahn, das Anschnallen im Fahrzeug als Mitfahrer sowie das Tragen eines sicheren Fahrradhelmes spielerisch in aktiven Übungssequenzen umgesetzt.

Durch einen 3-Jahres-Umlauf stellen die drei Polizei-Handpuppenbühnen sicher, 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. Auf Grund der Kontaktbeschränkungen im letzten Jahr ist die Zahl nicht erreicht worden.



Verkehrsunfälle nach Art
der Verkehrsbeteiligung

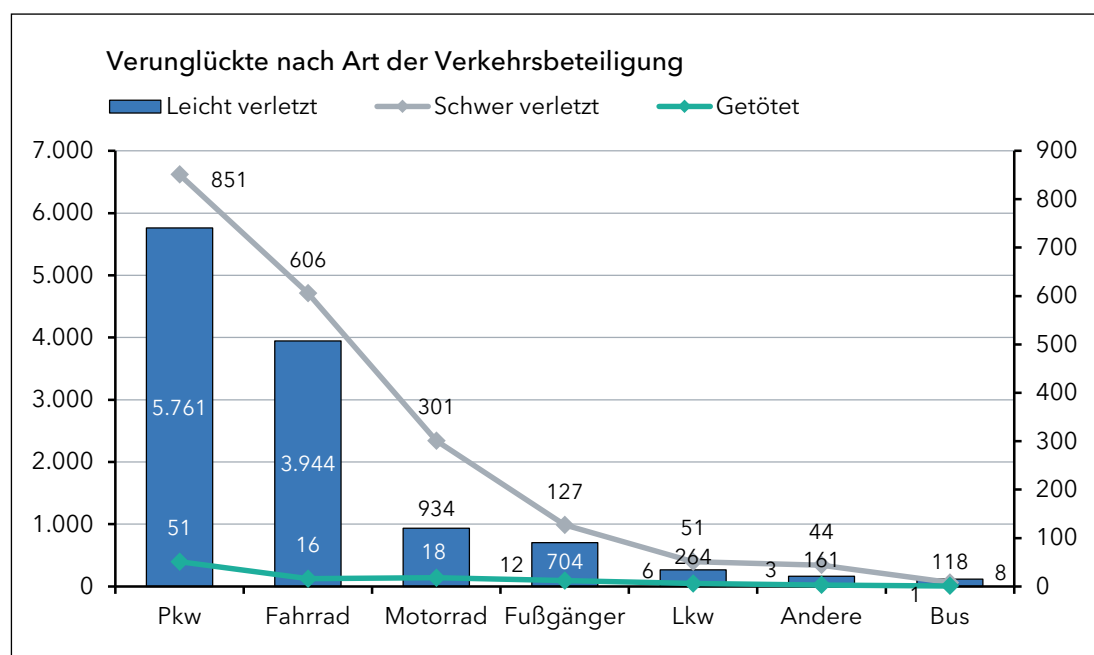
4

4 | VERKEHRSUNFÄLLE

Im Jahr 2020 verunglückten 47,7 % aller Verkehrsteilnehmer als Fahrer oder Beifahrer in Personenkraftwagen.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind die Fahrradfahrer mit 32,7 % dem zweithöchsten Risiko im Straßenverkehr ausgesetzt, gefolgt von den Motorradfahrern mit 9 % und den Fußgängern mit 6 %. Im vergangenen Jahr rückten die „Anderen“ Verkehrsteilnehmer an vorletzte Stelle bei den Verunglücktenzahlen nach Art der Verkehrsbeteiligung. Hierzu zählen u. a. auch die Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen, die mit 62 Leicht-, 13 Schwerverletzten und einem Getöteten einen wesentlichen Anteil ausmachen und unter Ziffer 4.4 näher betrachtet werden.

Die Anzahl aller getöteten Verkehrsteilnehmer bei Unfällen mit Güterkfg. ab 2,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht (inklusive Sprinterklasse) stieg deutlich an. Es erlitten insgesamt 32 Menschen bei diesen Unfällen tödliche Verletzungen, im Jahr 2019 waren es noch 20 getötete Verkehrsteilnehmer. Es wurden vier getötete Fahrer oder Beifahrer in Lastkraftwagen mehr statistisch erfasst als noch im Jahr davor. In der folgenden Ziffer 4.5 werden die Ursachen erläutert.



4.1 Fahrrad

Erneuter Anstieg an Verkehrsunfällen und Verunglückten

Während in allen Bereichen der polizeilich geführten Verkehrsunfallstatistik im vergangenen Jahr Rückgänge bzw. deutliche Rückgänge zu verzeichnen sind, stieg die Anzahl der Fahrradunfälle und auch der Verunglückten erneut an.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Fahrradfahrer beteiligt waren, markiert einen neuen Höchststand. Im vergangenen Jahr wurden 4.740 (+3,1 %) Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern von der Polizei aufgenommen. In dieser Zahl sind die Verkehrsunfälle mit Pedelecs, die mit einem tretabhängigen Hilfsantrieb bis 25 km/h ausgestattet sind, enthalten. Unfälle mit Pedelecs machen einen Anteil von 20,8 % an der Gesamtunfallzahl aus. Damit erhöhte sich der Anteil der Pedelec-Unfälle um +5 %.

Der Anstieg der Fahrradunfälle ist alleine auf die Verkehrsunfälle mit Pedelecs, zurückzuführen.

Es wurden +35,1 % mehr Pedelec-Unfälle von der Polizei aufgenommen, während die Anzahl der Verkehrsunfälle mit konventionellen Fahrrädern um -2,4 % gesunken ist.

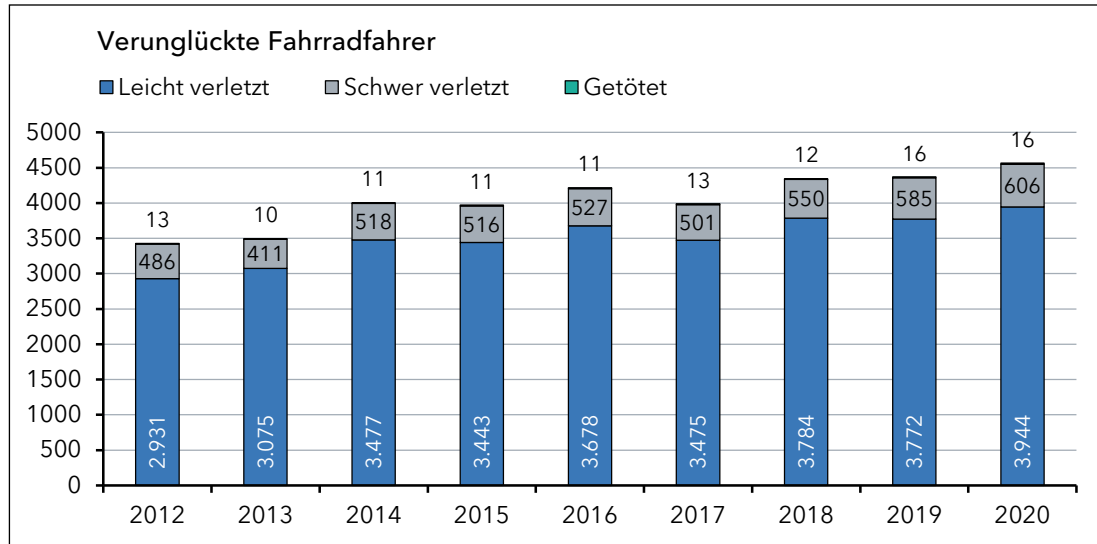
Pedelec-Unfälle werden unter Ziffer 4.1.1 gesondert betrachtet.

Mehr als jeder vierte (27,8 %) von der Polizei aufgenommene Verkehrsunfall war ein Fahrradunfall. Bei den Verunglückten haben die Fahrradfahrer einen Anteil von 32,7 %. Jeder dritte im Straßenverkehr Verunglückte war ein Fahrradfahrer.

Es verunglückten 3.944 (+4,6 %) Fahrradfahrer leicht und 606 (+3,6 %) schwer. Es erlitten wie bereits 2019 erneut 16 Fahrradfahrer tödliche Verletzungen. Neun der getöteten Radfahrer waren Senioren ab 65 Jahren; sechs davon über 75 Jahre.

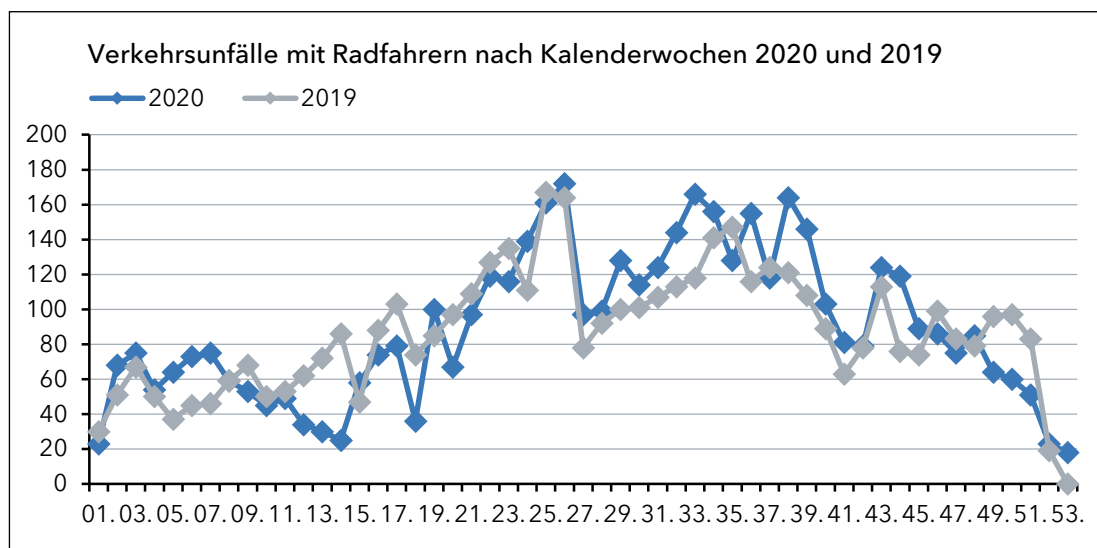
Sechs Getötete fuhren ein Pedelec; vier davon waren Senioren, von denen drei über 85 Jahre alt waren.

Zwei getötete Radfahrer waren Kinder im Alter von 5 und 11 Jahren. Beide Verkehrsunfälle wurden von ihnen selbst verursacht.

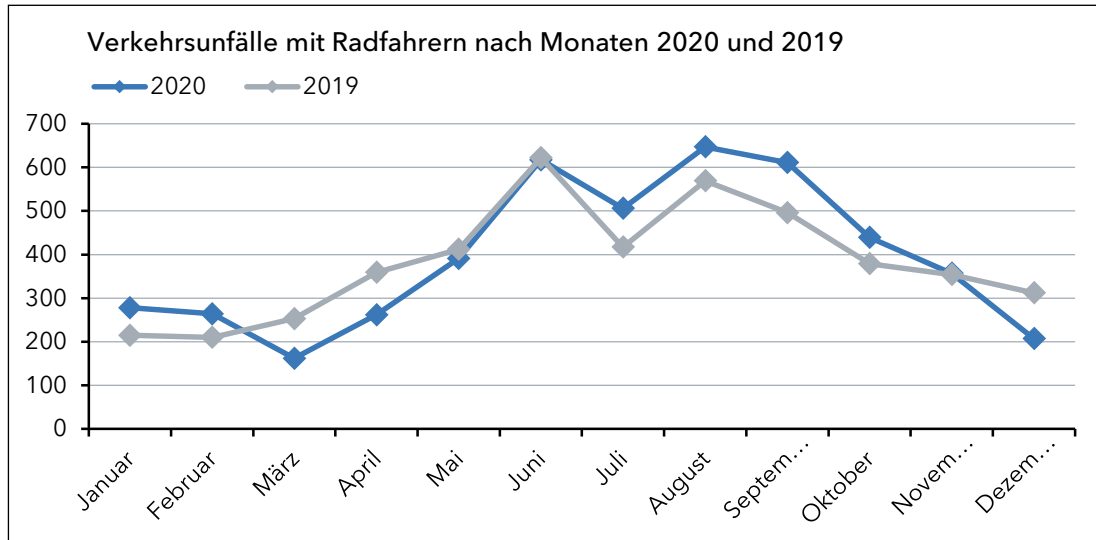


974 bzw. 20,5 % der von der Polizei aufgenommenen Fahrradunfälle waren sogenannte Alleinunfälle ohne Beteiligung von Anderen. Hierbei verunglückten 792 Fahrradfahrer leicht und 179 schwer. Drei Fahrradfahrer erlitten tödliche Verletzungen.

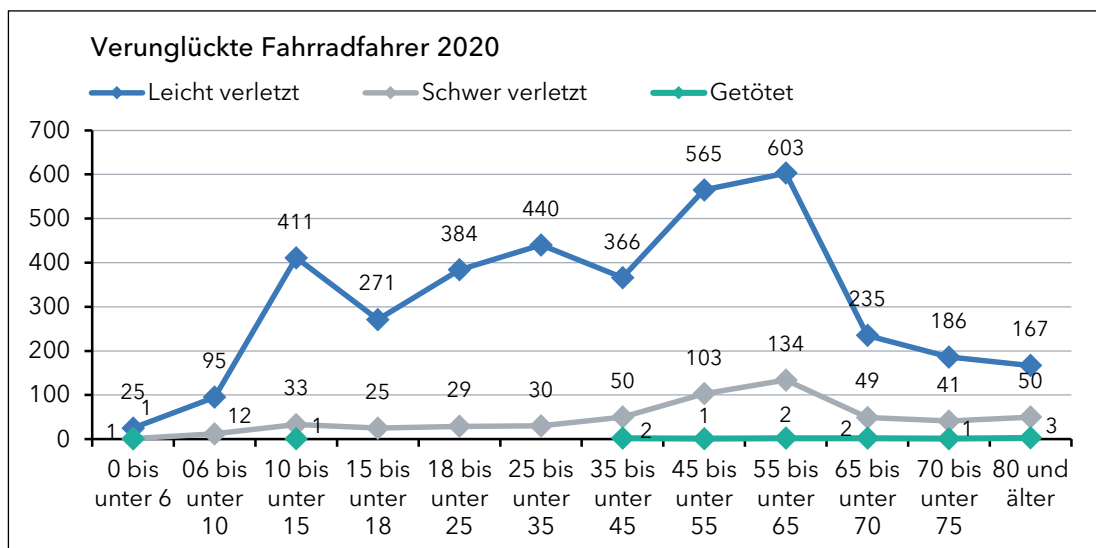
Die Corona-Pandemie und damit auch die verbundenen Lockdowns im 1. und 4. Quartal 2020 hatten auch Auswirkungen auf die Mobilität der Fahrradfahrer. Die folgenden Grafiken stellen die Verkehrsunfalllage der Fahrradfahrer 2020 im Vergleich zu 2019 nach Kalenderwochen und Monaten dar.



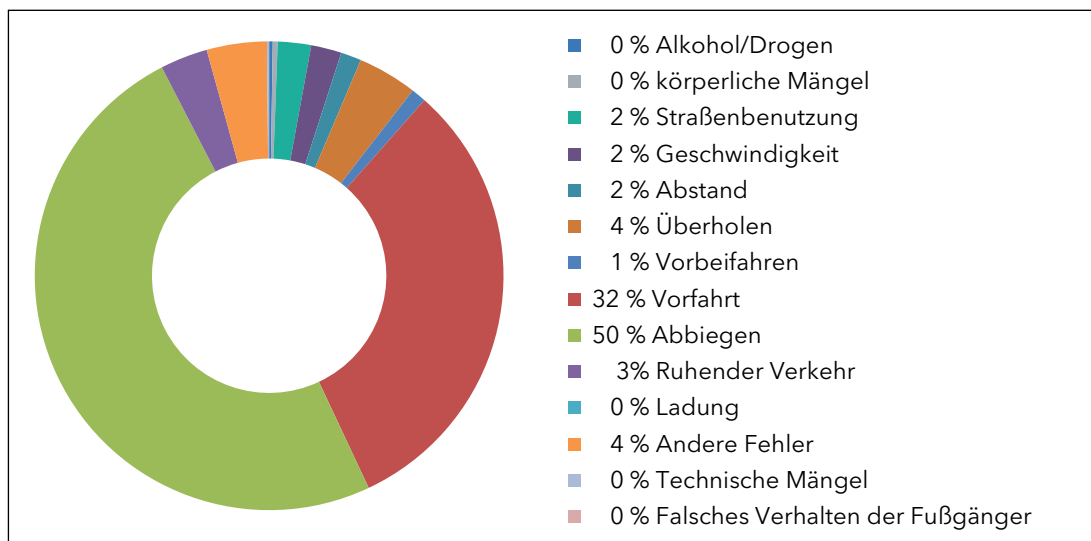
4 | VERKEHRSUNFÄLLE



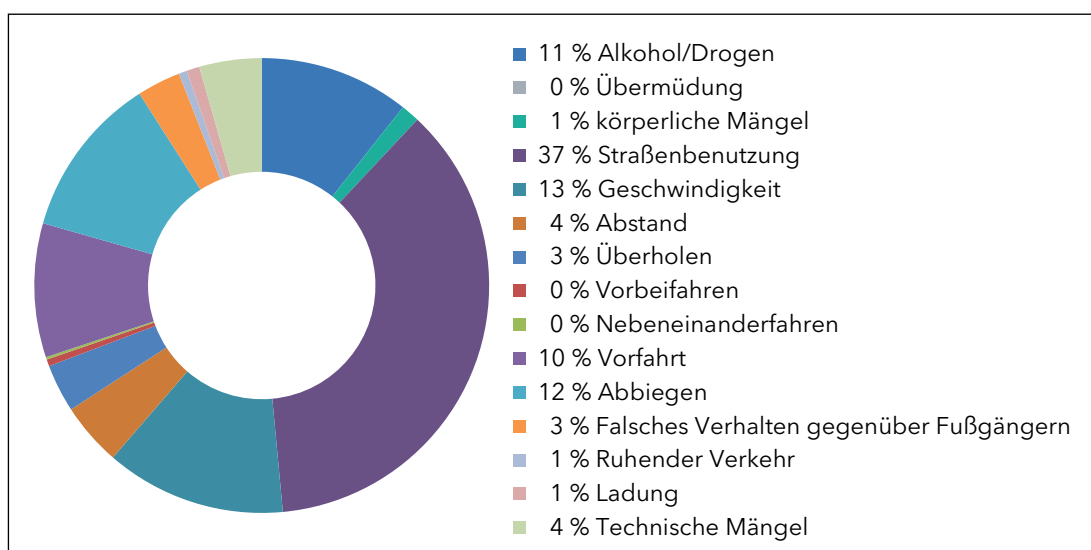
Bei der Betrachtung der verunglückten Fahrradfahrer nach Altersgruppen zeigt sich, dass Kinder zwischen 10 und 15 Jahren gemessen am Bevölkerungsanteil neben der Altersgruppe der 55 bis unter 65 Jährigen besonders stark gefährdet sind. Die aktuell stark steigenden Unfallzahlen älterer Radfahrer sind 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. Pkw- und Lkw-Fahrer begehen bei Unfällen mit Fahrradfahrern in 49,4 % Fehler beim Abbiegen, dabei werden Fehler beim Abbiegen nach rechts (39,2 %) und beim Einfahren in den fließenden Verkehr (30,2 %) am häufigsten als Hauptunfallursache ermittelt. Bei 31,5 % der Unfälle wurden Vorfahrtverletzungen der Pkw- und Lkw-Fahrer festgestellt.



55,3% 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 37 % der durch sie verursachten oder mitverursachten Verkehrsunfälle verbotswidrig den Gehweg oder andere Straßenteile oder sie befuhren die Fahrbahn oder den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung.



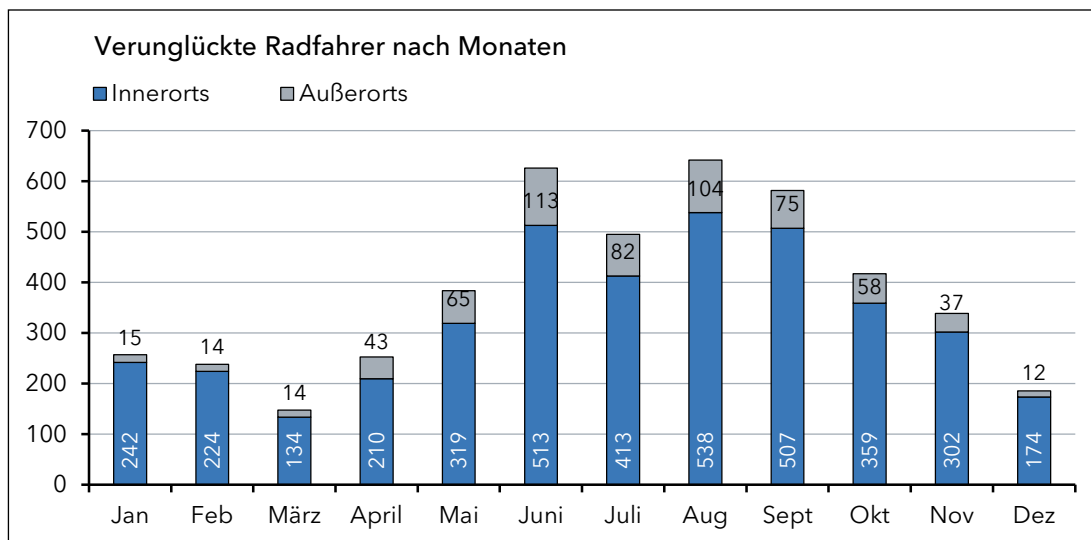
Die Gefährdung von Radfahrern in den größeren Städten, wo der Radverkehr jedes Jahr stark zunimmt, spiegelt sich bei der Ursachenfindung wider. 86,2 % der Fahrradfahrer verunglücken innerhalb von Ortschaften. Innerorts entstehen die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugführern und Fahrradfahrern an Kreuzungen und Einmündungen.

Neben den statistisch bekannten Unfallursachen, spielt in vielen Fällen die unzureichend ausgebaut Infrastruktur für Fahrradfahrer bei zunehmender Fahrleistung eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Fahrradwege in schlechtem Zustand, zu schmale Radfahrstreifen im 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.

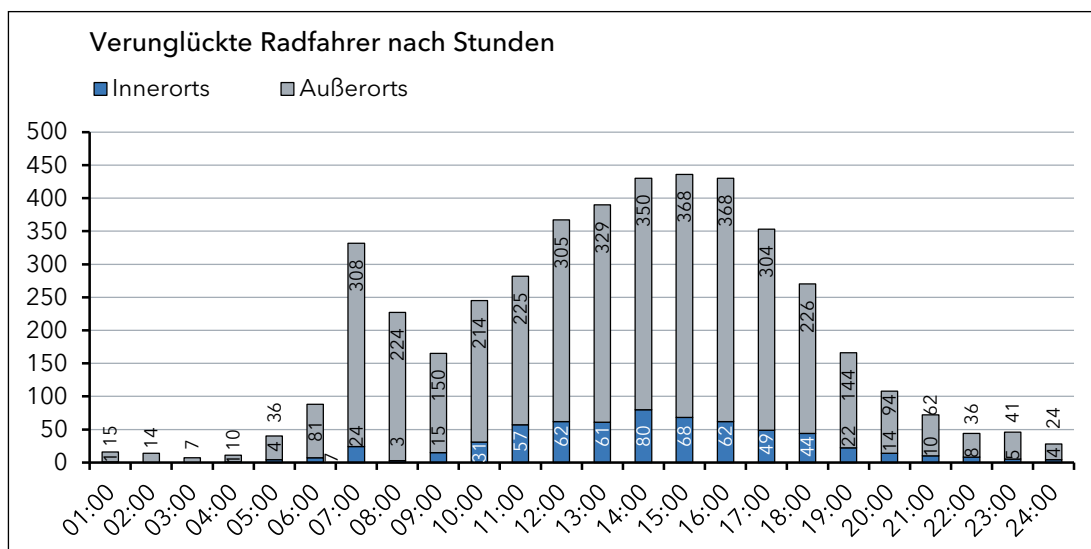
4 | VERKEHRSUNFÄLLE

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

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.



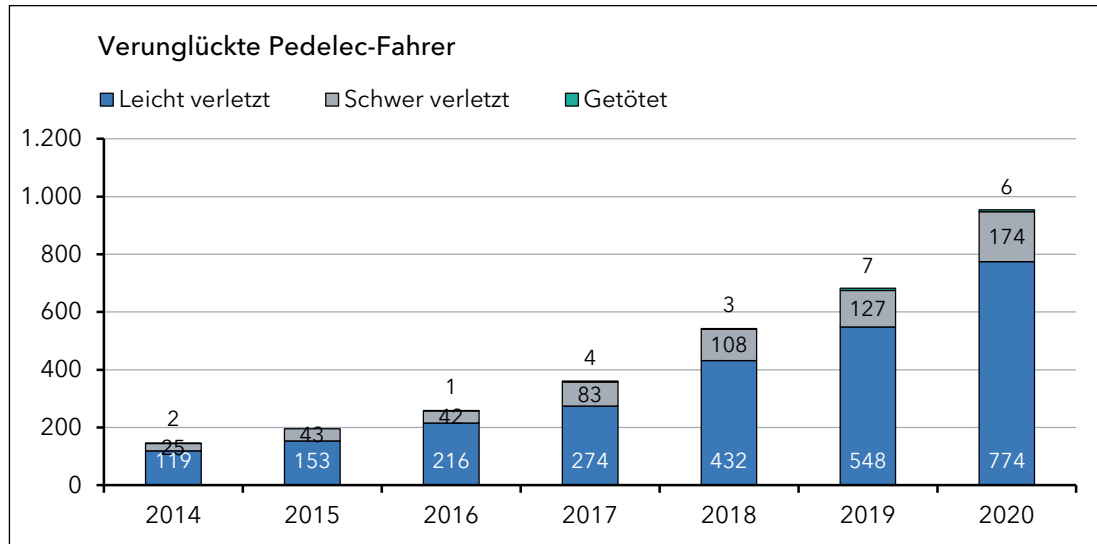
Morgens zwischen 7 und 8 Uhr und am Nachmittag zwischen 14 und 17 Uhr verunglücken die meisten Fahrradfahrer auf dem Weg zur Bildungsstätte oder zur Arbeit.



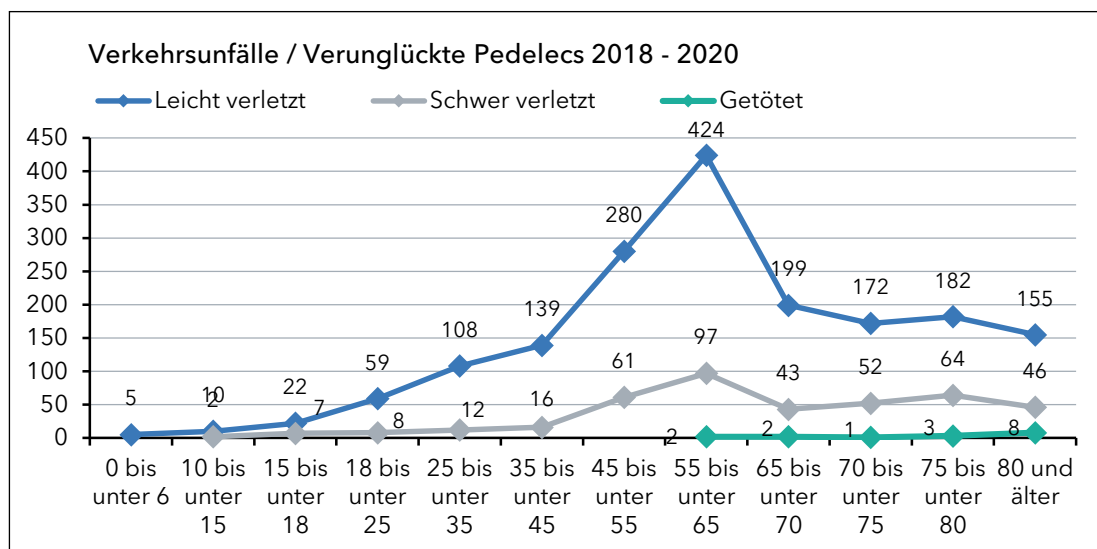
4.1.1 Pedelec

In der Zahl der Fahrradunfälle sind die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs enthalten. Diese machen einen Anteil von 20,8% an der Gesamtunfallzahl mit Fahrradfahrern und an den verunglückten Fahrradfahrern aus. Damit war jeder fünfte Fahrradunfall ein Pedelec-Unfall und jeder fünfte verunglückte Fahrradfahrer mit einem Pedelec unterwegs, das ergibt in beiden Bereichen eine Steigerung von +5 %.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-Fahrern ist im Vergleichszeitraum um +35,1 % angestiegen. 2020 wurden 986 solcher Verkehrsunfälle aufgenommen. Dabei verunglückten 774 (+41,2 %) Pedelec-Fahrer leicht und 174 (+37 %) schwer. Sechs Pedelec-Fahrer erlitten tödliche Verletzungen. Vier der getöteten Pedelec-Fahrer waren Senioren über 65 Jahre; drei davon älter als 80.



Bei Betrachtung der Verunglückten im Dreijahreszeitraum von 2018 bis 2020 wird deutlich, dass die Alterskohorte der 55 bis unter 65 Jährigen am stärksten gefährdet ist. Jedoch gehörten 14 der 16 getöteten Pedelec-Fahrer der Altersgruppe der Senioren an, die Hälfte der Getöteten waren über 80 Jahre alt. Bei den Schwerverletzten waren Senioren mit 50,2 % vertreten.



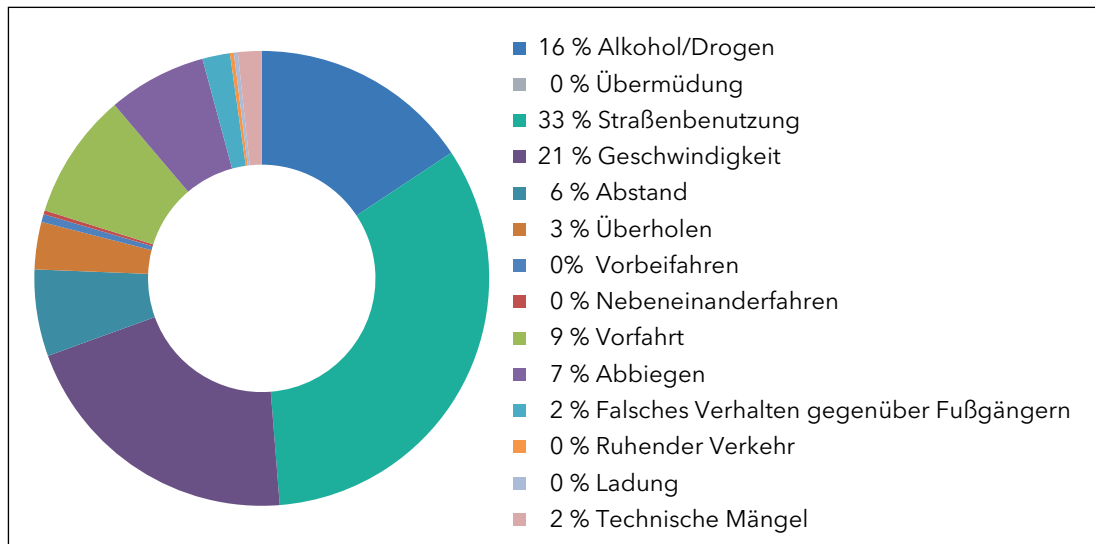
Auch bei diesen Verkehrsunfällen verunglückten viele der Pedelec-Fahrer alleinbeteiligt ohne Fremdeinwirkung und ohne Schädigung eines anderen Verkehrsteilnehmers. Die Polizei hat im vergangenen Jahr 232 dieser Alleinunfälle mit Pedelecs aufgenommen, d. h. fast jeder vierte Pedelec-Unfall war ein Alleinunfall. Dabei verunglückten 180 Pedelec-Fahrer leicht und 51 schwer. Ein Pedelec-Fahrer im Alter von 67 Jahren erlitt tödliche Verletzungen.

Pedelec-Fahrer legen durch die Tretunterstützung längere Strecken zurück und verunglücken in 76,8 % der Verkehrsunfälle innerhalb von Ortschaften. Konventionelle Fahrradfahrer verunglücken

4 | VERKEHRSUNFÄLLE

bei 88,6 % innerorts. 53,8 % der Verunglückten waren Frauen; bei den konventionellen Radfahrern waren es 41,2 %.

Auch Pedelec-Fahrer wurden bei etwas mehr als der Hälfte der Verkehrsunfälle (54,2 %) als Hauptunfallverursacher ermittelt. Als Hauptunfallursache wurde mit 33 % eine verbotswidrige Straßenbenutzung oder ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot ermittelt. Anders als bei den Unfallursachen der Fahrradfahrer gesamt, spielt bei den Pedelecs die nicht angepasste Geschwindigkeit mit 21 % eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Aber auch die Beeinflussung durch Alkohol oder andere berauschende Mittel war hauptunfallursächlich.



Fast jedes dritte verkaufte Fahrrad in Deutschland hat mittlerweile Tretunterstützung. Pedelecs erfreuen sich einer wachsenden Beliebtheit und werden häufiger für längere Strecken genutzt. Hochrechnungen gehen davon aus, dass sich der Marktanteil in naher Zukunft auf 40 % erhöhen kann.

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 vor allem für ältere Verkehrsteilnehmer häufiger mit schwerwiegenden Folgen verbunden sind als Unfälle mit konventionellen Fahrrädern.

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

4.1.2 Neue Regelungen zur Stärkung des Radverkehrs

Die sogenannte StVO-Novelle (54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften) ist am 28.04.2020 in Kraft getreten. Ein Schwerpunkt der Änderungen betrifft die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs. Die neuen Regelungen betreffen u. a. den Mindestüberholabstand für Kraftfahrzeuge (1,5 m innerorts und 2 m außerorts), die Schrittgeschwindigkeit für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts, das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern, die Ausweitung der bestehenden Grünpfeilregelung auch auf Radfahrer, ein generelles Haltverbot auf Fahrrad-Schutzstreifen, die Einrichtung von Fahrradzonen und die Ausweitung des Parkverbots vor Kreuzungen und Einmündungsbereichen. Die Zukunft wird zeigen, in welchem Umfang die neuen Regelungen die Sicherheit des Radverkehrs positiv beeinflussen.

4.1.3 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen

Die eingeschränkten Reisemöglichkeiten im Sommer 2020 haben das Radfahren in Schleswig-Holstein noch attraktiver gemacht. Die Verkaufszahlen insbesondere auch von Pedelecs zeigten ein sich deutlich veränderndes Mobilitätsverhalten.

Durch die häufigere Nutzung des Fortbewegungsmittels Fahrrad erhöht sich leider auch die Verletzungsgefahr; gerade weil Radfahrende ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs sind. Radfahrende Kinder und Senioren sind dabei besonders gefährdet und der technische Zustand der Fahrräder entspricht auch nicht immer den Vorschriften.

Anderen Verkehrsteilnehmern sind die Regeln der Radwegbenutzungspflicht bzw. deren Ausnahmen 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.

Da Pedelecfahrer schwerer verletzt werden als Radfahrende konventioneller Fahrräder, wird dringend empfohlen, sich beim Kauf gut in die Eigenschaften des neuen Rades einweisen zu lassen und vor der Benutzung praktische Übungen, möglichst im Schonraum, durchzuführen.

Das Verhalten der Radfahrenden wird im Rahmen des allgemeinen Polizeidienstes kontrolliert. Insbesondere zur dunklen Jahreszeit finden Kontrollen im Hinblick auf Beleuchtungsmängel statt. Dem erhöhten Aufkommen an Radfahrenden im letzten Jahr wurde durch die Umsetzung gezielter Fahrradstreifenkonzepte in den einzelnen Polizeidirektionen begegnet. Im Bürgerkontakt wurde insbesondere an Unfallschwerpunkten und besonderen Gefahrenpunkten für Radfahrende kontrolliert. Die Polizei empfiehlt auch ohne gesetzliche Verpflichtung das Tragen eines Fahrradhelms. Das gilt aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten besonders für Pedelecs.

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

Die für den 6. Mai 2020 geplante bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ aller Landespolizeien unter dem Titel „Radfahrende im Blick“ musste aufgrund der Pandemielage abgesagt werden. In diesem Jahr soll die Verkehrssicherheitsaktion nunmehr am 5. Mai 2021 stattfinden. Die Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland erfordert eine Schwerpunktsetzung auf die Gruppe der Radfahrer als ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Die zentrale Koordination erfolgt durch das IMK-Vorsitzland Baden-Württemberg.

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.

Als Kernbotschaften für die Öffentlichkeitsarbeit sind vorgesehen:

- **Fokus auf den Verkehr!**

Im Straßenverkehr werden alle Sinne benötigt. Jede Ablenkung erhöht das Unfallrisiko. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.

- **Mit klarem Kopf auf Spur!**

Nicht nur auf dem Fahrrad ist bei der Teilnahme am Straßenverkehr ein klarer Kopf gefragt. Alkohol und sonstige Drogen sind damit nicht vereinbar. Verkehrsunfälle, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss geschehen, sind überdurchschnittlich schwere Unfälle. Das Risiko, bei diesen Unfällen schwere oder tödliche Verletzungen davon zu tragen, ist fast doppelt so hoch wie bei allen anderen Unfällen. Im Jahr 2020 wurde bei 11 % der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von

4 | VERKEHRSUNFÄLLE

Radfahrenden die Unfallursache Alkohol oder Drogen festgestellt. Das Fahrrad gilt bei Alkoholkonsum vielen Verkehrsteilnehmern als ungefährliche Alternative zum Auto. Immer wieder fallen alkoholisierte Radfahrer auch im Rahmen von polizeilichen Verkehrskontrollen auf.

- **Vorsicht beim Richtungswechsel!**

Umsicht und Rücksicht sind erforderlich, wenn es darum geht, gefahrlos abzubiegen. Insbesondere der tote Winkel birgt unkalkulierbare Gefahren. 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.

- **Schutzzonen achten!**

Fahrradschutzstreifen ermöglichen ein gefahrloseres Miteinander. Wo vorhanden, sind sie von Radfahrenden zu nutzen und von anderen Verkehrsteilnehmenden freizuhalten. Radfahrende sind ungeschützt, unkontrollierte Seitwärtsbewegungen sind nie ausgeschlossen. Der Abstand beim Überholen sollte daher stets ausreichend sein, mindestens aber 1,5 Meter.

- **Behinderungen vermeiden!**

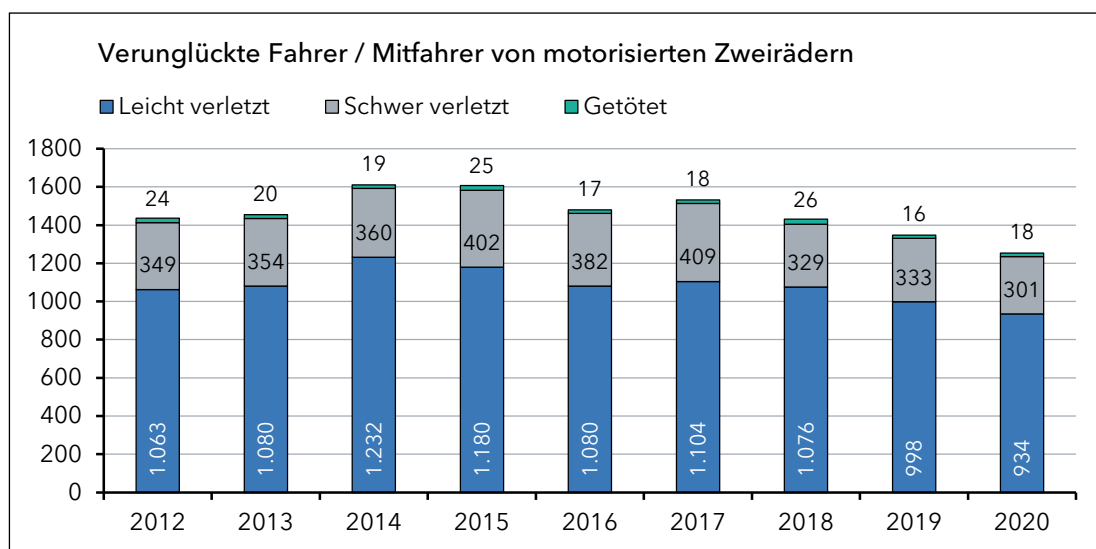
Parkverbote auf Rad- und Fußwegen ermöglichen Radfahrenden und Fußgängern eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

4.2 Motorisierte Zweiräder

Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und verunglückten Motorradfahrern seit 2005

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, an denen Motorradfahrer beteiligt waren, und die Anzahl der verunglückten Motorradfahrer war in den letzten 15 Jahren nie so niedrig wie im vergangenen Jahr. Es wurden noch 1.332 (-6,9 %) dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen. Auch wurden mit insgesamt 934 (-6,4 %) deutlich weniger Motorradfahrer leicht und mit 301 (-9,6 %) schwer verletzt. Jedoch erlitten 18 Motorradfahrer tödliche Verletzungen, das sind 2 mehr als noch im Jahr davor. Der Durchschnitt an getöteten Motorradfahrern der letzten 10 Jahren liegt bei 20. Die Hälfte der Getöteten war im Alter zwischen 45 und unter 65 Jahren. In diesem Alter sind besonders männliche Wiedereinsteiger stark gefährdet.

An 7,8 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle waren Motorradfahrer beteiligt. Ihr Anteil an allen Schwerverletzten und Getöteten liegt sogar bei 15,2 %.

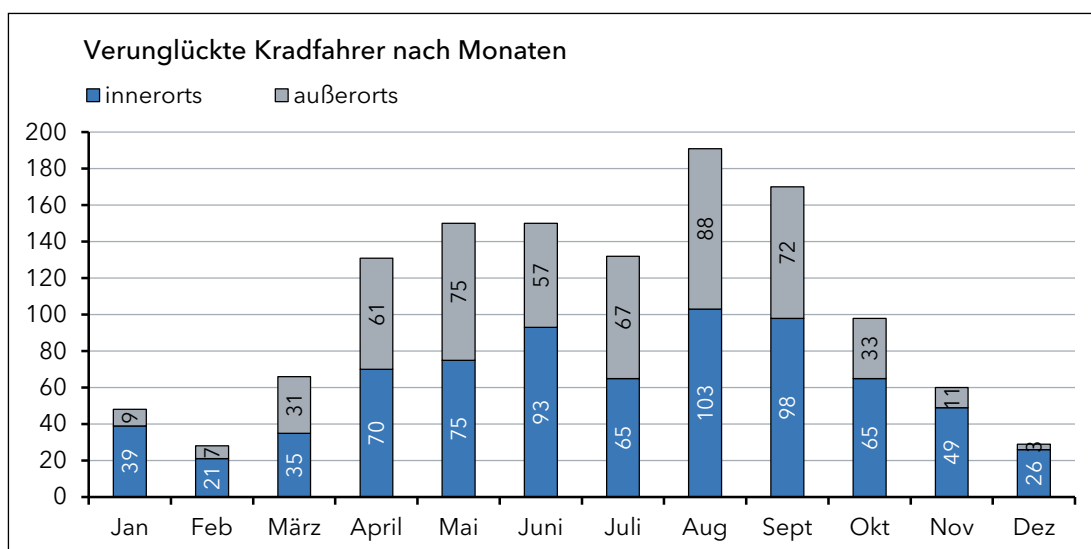


In 56,6 % der Verkehrsunfälle wurden die Motorradfahrer als Hauptunfallverursacher von der Polizei ermittelt. Jeder Dritte dieser Verkehrsunfälle wurde aufgrund den Straßen- und Witterungsverhältnissen nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit verursacht. Bei 12,5 % spielten Abstandsverletzungen der Motorradfahrer eine wesentliche Rolle.

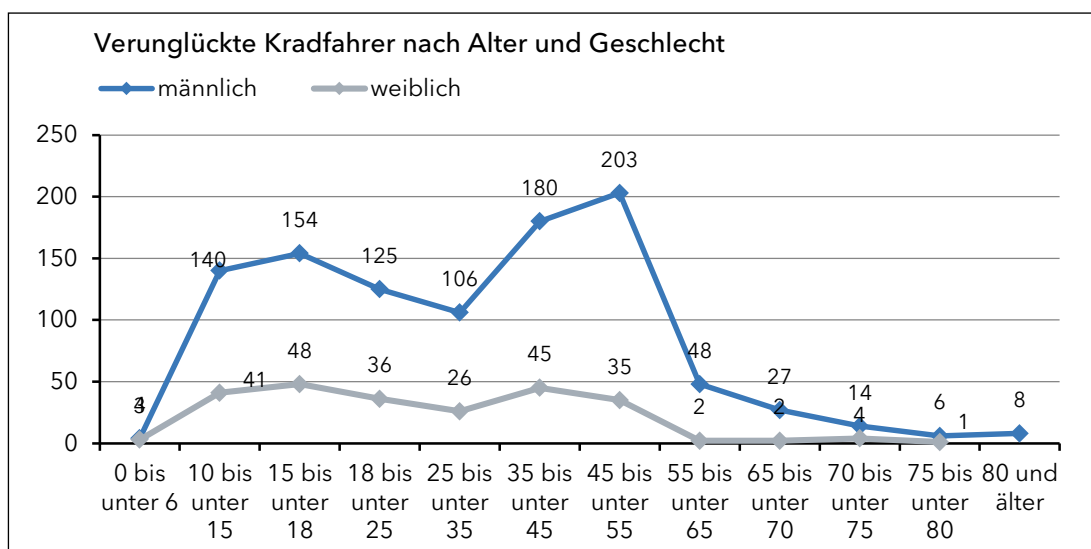
Bei Zusammenstößen mit Pkw- und Lkw-Fahrern wurden in 41,6 % Fehler beim Abbiegen als Unfallursache festgestellt; in 21 % waren Fehler beim Abbiegen nach links hauptunfallursächlich. In solchen Situationen werden Motorradfahrer in Verbindung mit nicht angepasster Geschwindigkeit häufig übersehen. In 25,8 % wurden Vorfahrtsverletzungen des Pkw- und Lkw-Fahrer festgestellt. 60,8 % der Verkehrsunfälle passierten innerhalb von Ortschaften. Hier verunglückten 59 % aller Motorradfahrer; 40,1 % erlitten schwere oder tödliche Verletzungen. 41 % verunglückten außerhalb von Ortschaften. Hier trugen 59,9 % schwere oder tödliche Verletzungen davon.

Auf den Bundesautobahnen war das Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Motorradfahren gering. Bei den 24 Unfällen wurden 10 leicht und 13 schwer verletzt. Ein Motorradfahrer wurde auf Bundesautobahnen getötet.

Motorradfahrer verunglückten in den Sommermonaten Mai bis September am häufigsten.



Männer verunglücken fünfmal häufiger als Frauen. Die größte Risikogruppe mit 37 % stellen die 45 bis unter 65jährigen dar. Danach verunglücken die 15 bis unter 25jährigen am zweithäufigsten.

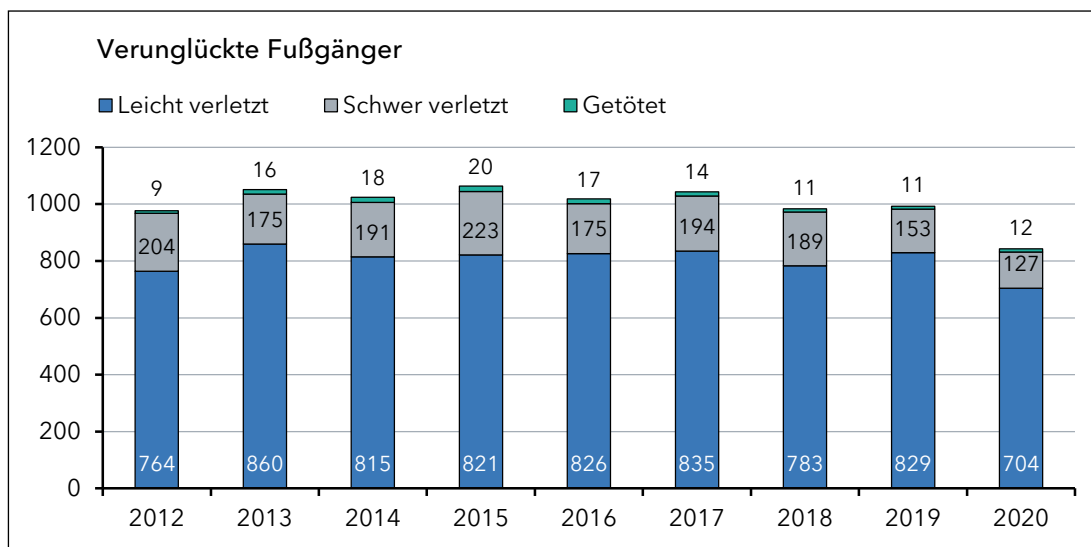


4.3 Fußgänger

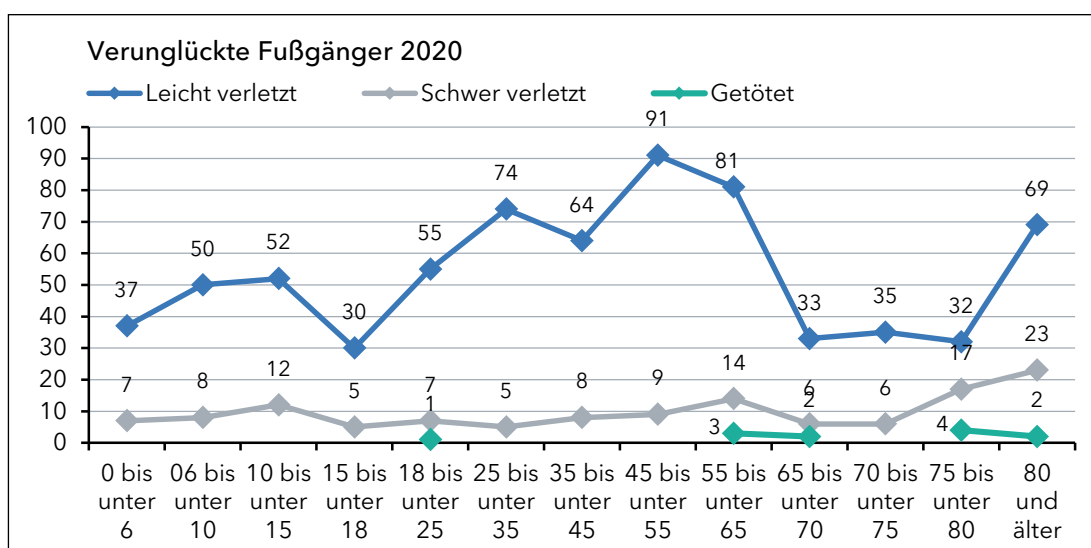
Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und Verunglückten seit 2005

Im Jahr 2020 ereigneten sich 946 (-14,9 %) unter Beteiligung von Fußgängern. Dabei wurden 704 (-15,1 %) Fußgänger leicht und 127 (-17 %) schwer verletzt. 12 Fußgänger erlitten tödliche Verletzungen, einer mehr als im Jahr zuvor. Es wurde die niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und verunglückten Fußgängern seit 2005 registriert.

Unfälle mit Fußgängern machen einen Anteil von 5,5 % am Gesamtunfallgeschehen aus und sind seit 15 Jahren auf einem gleichbleibend niedrigen Niveau.



8 der getöteten Fußgänger waren älter als 65 Jahre. 6 davon älter als 75 Jahre. Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, als Fußgänger im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken.



4.4 Elektrokleinstfahrzeuge

Sogenannte Elektrokleinstfahrzeuge erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und werden vor allem in Städten immer häufiger als Verkehrsmittel genutzt. Zwar steigen in Deutschland auch die Verkaufszahlen von E-Scootern, eine besonders starke Nutzung findet jedoch aufgrund der steigenden Zahl an Unternehmen, die E-Scooter vor allem in Städten mittels eines Sharing-Modells anbieten, statt.

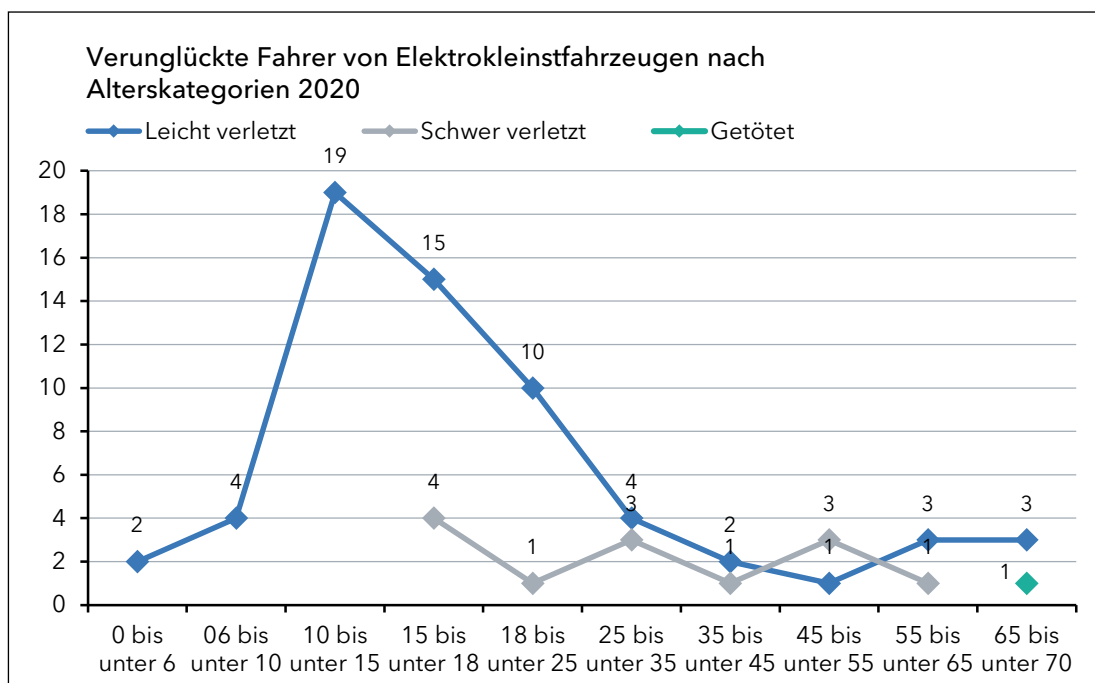
Aufgrund der steigenden Nutzung trat am 15.06.2019 die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) in Kraft. Demnach sind Elektrokleinstfahrzeuge Kraftfahrzeuge. Es besteht keine Zulassungs- aber die Pflicht für eine Haftpflichtversicherung. Über die Hälfte der von der Polizei festgestellten Verstöße waren Straftaten nach dem Pflichtversicherungsgesetz. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h. Grundsätzlich müssen sie auf Radverkehrsflächen fahren. Das Fahren auf Gehwegen, in Fußgängerzonen oder auf Busspuren ist verboten.

Mit der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen auf öffentlichen Straßen soll die Mobilität von Bürgern gesteigert werden.

Elektrokleinstfahrzeuge wurden bis Anfang 2020 nicht in der Verkehrsunfallstatistik (Verkehrsbeteiligungsart) abgebildet. Im letzten Jahr wurden die folgenden Schlüsselnummern eingeführt:

- 05 Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- / Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen
- 06 Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk- / Haltestange, die nicht der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen
- 08 Elektrokleinstfahrzeuge ohne Lenk- / Haltestange

Anhand der neuen Verkehrsbeteiligungsarten stehen die Elektrokleinstfahrzeuge einer detaillierten statistischen Auswertung zur Verfügung. Diese spiegelt die wachsende Beliebtheit dieser Kraftfahrzeuge wider. Während 2019 die Unfalllage mit 10 Verkehrsunfällen, 9 leicht- und einer schwerverletzten Person als unauffällig bewertet wurde, wurden 2020 bereits 92 solcher Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen. 86 Unfälle hatten körperlichen Schaden zur Folge, dabei wurden 63 Fahrer leicht und 13 schwer verletzt. Ein 92 Jahre alter Mann stürzte alleinbeteiligt und starb an den Unfallfolgen.



4 | VERKEHRSUNFÄLLE

Am stärksten gefährdet sind die Altersklassen der 15 bis unter 35 Jährigen. Bei 20 Fahrern von Elektrokleinstfahrzeugen wurde Alkoholkonsum als Unfallursache festgestellt.

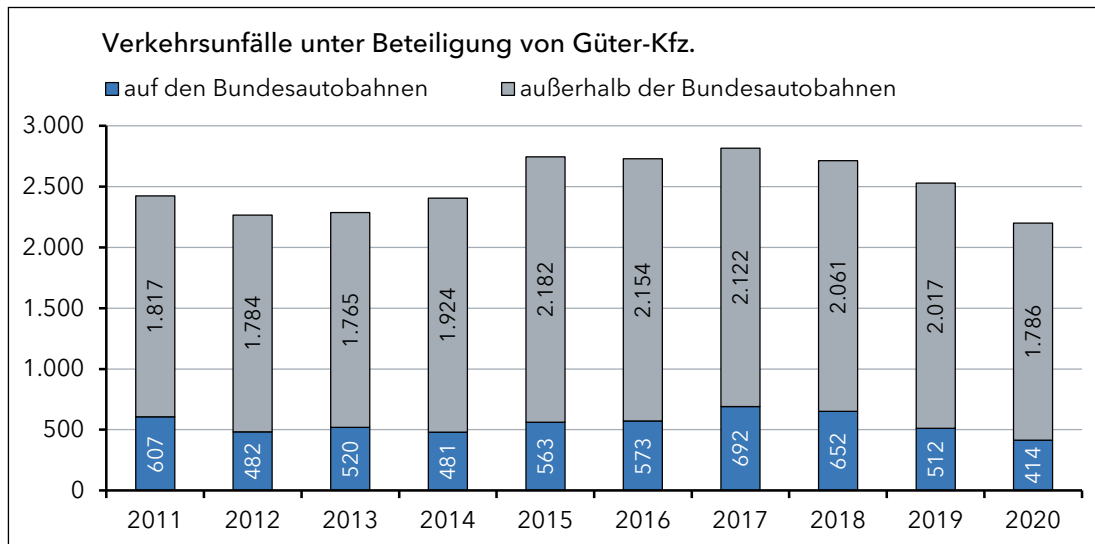
Mehr als jeder dritte Verkehrsunfall mit einem Elektrokleinstfahrzeug ereignete sich in Lübeck, hier eröffnete bereits 2019 die erste Firma zur Anmietung dieser Fahrzeuge. Zwischenzeitlich gibt es in Lübeck zwei Verleihfirmen. In der Landeshauptstadt Kiel wurden 18 dieser Verkehrsunfälle im vergangenen Jahr von der Polizei aufgenommen. In Kiel tritt lediglich eine Firma als Vermieter in Erscheinung. Die Flotte umfasst z. Zt. ca. 650 Fahrzeugen.

Es ist zu vermuten, dass E-Scooter in den Küstenstädten Schleswig-Holsteins eine Zukunft haben könnten, um dort den touristischen Bedarf abzudecken. Mit einer Zunahme der Unfallzahlen ist in Zukunft zu rechnen.

4.5 Güterkraftfahrzeuge

Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und Verunglückten seit 10 Jahren

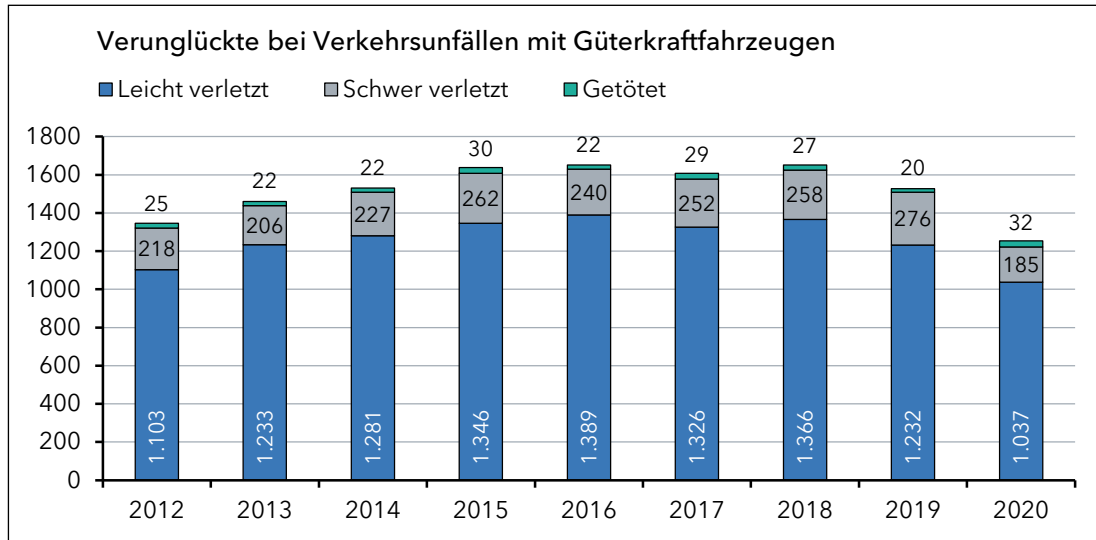
Im vergangenen Jahr wurden weniger Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen (-13 %) von der Polizei aufgenommen. Insgesamt lag die Anzahl bei 2.200. Damit beträgt ihr Anteil 12,9 % an den von der Polizei aufgenommen Verkehrsunfällen.



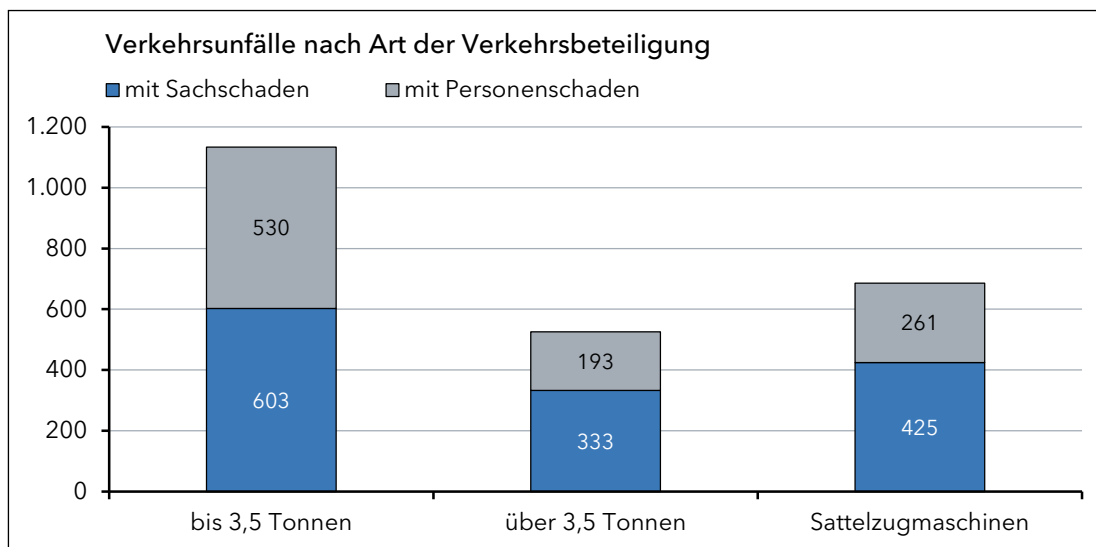
Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen werden die Folgen, die häufig besonders schwer ausfallen, für alle Verkehrsteilnehmer ausgewertet. Das Risiko, bei diesen Unfällen getötet zu werden, ist für andere Verkehrsteilnehmer fast viermal so hoch wie für die Insassen eines Güterkraftfahrzeuges.

Insgesamt verunglückten 1.254 (-17,9 %) Unfallbeteiligte im vergangenen Jahr. 1.037 (-15,8 %) Verkehrsteilnehmer erlitten leichte und 185 (-33 %) schwere Verletzungen. 32 Unfallbeteiligte verstarben an den Unfallfolgen; damit wurden 12 Personen mehr getötet als noch im Jahr zuvor. Aufgrund des hohen Anstiegs an Getöteten, wurde hier eine detaillierte Betrachtung vorgenommen. 12 Verkehrsteilnehmer verstarben in Personenkraftwagen, sechs in Lastkraftwagen bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht, acht als Fahrradfahrer, drei als Fußgänger und drei als Führer eines Motorrades.

15 der 29 tödlichen Verkehrsunfälle wurden von den Lastkraftwagenfahrern selbst verursacht; sieben davon von Lastkraftwagen der sogenannten Sprinterklasse bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. Hauptunfallursache waren Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren.



Mit 48,3 % sind die Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen (Sprinterklasse) mit oder ohne Anhänger überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt. Sie verursachen fast 37,4 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden. 29,3 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich unter Beteiligung von Sattelzugmaschinen. Sie verursachten 13,6 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

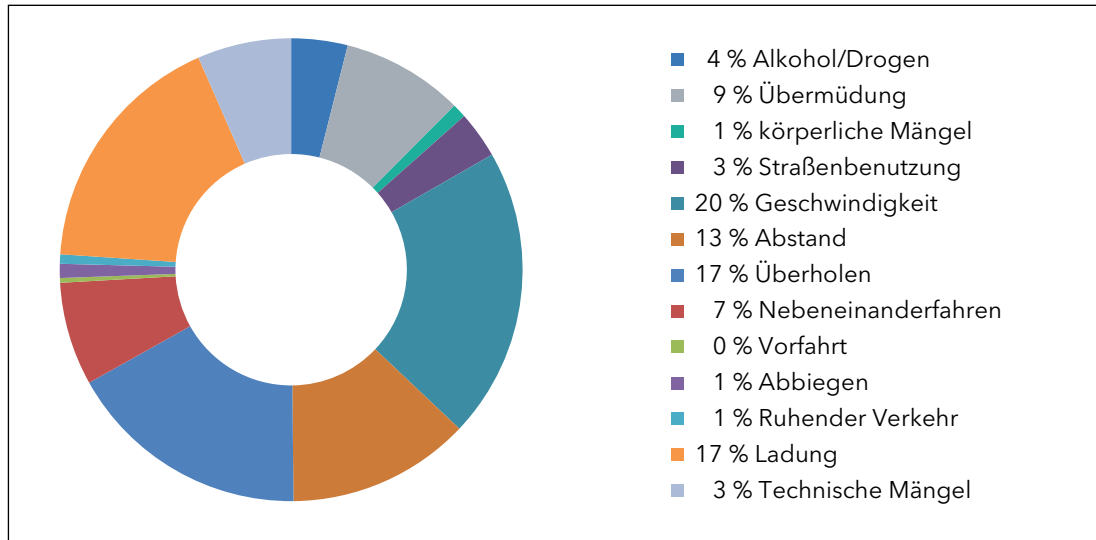


Fahrer und Fahrerinnen leichter Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen unterliegen nicht den Bestimmungen der Qualifikation von Berufskraftfahrern. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung dieser Fahrzeuge durch Paketdienste und der teilweise langen Arbeitszeiten der Fahrzeugführer sollten entsprechende gesetzliche Bestimmungen hinsichtlich der Arbeits- und Ruhezeiten sowie der Qualifikationen der Fahrzeugführer des gewerblichen Transports in dieser Fahrzeugklasse angepasst werden.

4.5.1 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen

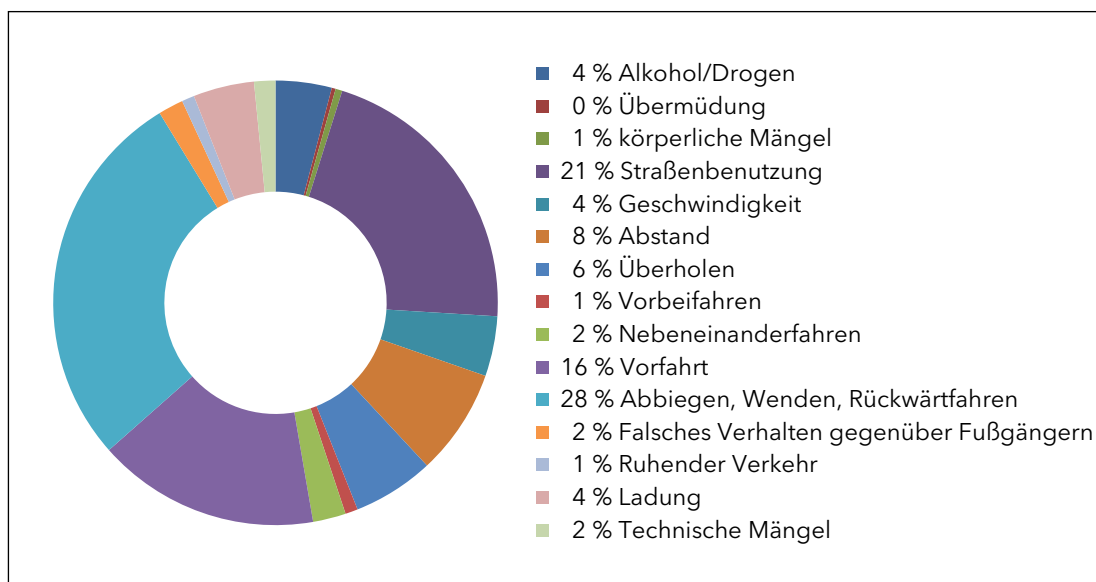
Auf den Bundesautobahnen ist bei jedem fünften Unfall eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit hauptunfallursächlich. Fehler beim Überholen und eine unzureichend gesicherte Ladung wurden jeweils mit 17 % bei der Unfallaufnahme als Hauptunfallursachen ermittelt. Danach spielen Abstandsverletzungen mit 13 % eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung der Lastkraftwagenfahrer.

4 | VERKEHRSUNFÄLLE



4.5.2 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz

Außerhalb der Bundesautobahnen sind Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren mit 28 % die Hauptunfallursache bei diesen Verkehrsunfällen. Differenziert man diese Unfallursachengruppe weiter aus, ergeben sich daraus 43,8 % Abbiegeunfälle. Davon sind wiederum 31,6 % Fehler beim Abbiegen nach links. Mit 21 % spielt die falsche Straßenbenutzung eine ebenso wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Hier wurde in 97 % der Verkehrsunfälle ein Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot festgestellt. Somit haben sich bei der Ursachenfindung keine wesentlichen Veränderungen zu 2019 ergeben.



Bei Verkehrsunfällen mit Fahrradfahrern und Fußgängern wurden fast 50 % Abbiegefehler registriert.

Unterscheidet man die Hauptunfallursachen nach den Fahrzeugklassen rückt die fehlerhafte Straßenbenutzung bzw. der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot bei Lastkraftwagen ab 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht an zweite Stelle.

Der Fern- und Nahverkehr insbesondere auch der schweren Nutzfahrzeuge nimmt stetig zu. Durch die Fahrzeuggröße und -masse geht vom Schwerlastverkehr eine besondere Gefahr für die Verkehrssicherheit aus. Zum Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer wurde die Entwicklung und Ausrüstung besonders bei Schwerlastfahrzeugen stark vorangetrieben. Zur Vermeidung der oftmals tödlich verlaufenden Abbiegeunfälle mit Fahrradfahrern wurden Abbiegeassistenzsysteme entwickelt. Einen weiteren Unfallschwerpunkt stellen Auffahrunfälle vorwiegend auf Autobahnen oder Schnellstraßen dar. Zur Vermeidung dieser, müssen Neufahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 Tonnen seit 2015 mit einem Notbremsassistenten ausgerüstet sein.

4.5.3 Neue Regelungen zur Vermeidung von Abbiegeunfällen mit Lkw

In der StVO-Novelle soll auch die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit Abbiegeunfällen verursacht durch Lkw gestärkt werden. Kraftfahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse dürfen innerorts nur noch mit Schrittgeschwindigkeit rechts abbiegen. Schrittgeschwindigkeit soll den Lkw-Fahrern mehr Zeit geben, um besser auf Radfahrer und Fußgänger zu achten. Verstöße sollen zukünftig mit 70 Euro Bußgeld geahndet werden, hinzu kommt ein Punkt im Fahreignisregister.

In der Unfallstatistik wurden 2020 weniger Fehler beim Abbiegen nach rechts registriert als noch 2019.

4.5.4 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Wie in den Jahren zuvor nimmt der gewerbliche Personen- und Güterverkehr deutschlandweit im Zuge fortschreitender nationaler und internationaler wirtschaftlicher Verflechtung, gerade im Transit-Land Schleswig-Holstein nach Skandinavien, stetig zu. Diese Entwicklung war trotz Corona-Pandemie auch im vergangenen Jahr festzustellen.

Die Lkw-Unfälle in Schleswig-Holstein sind im Jahr 2020 um 13 % und entsprechend die Anzahl der verunglückten Personen um 17,9 % gesunken.

Die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs bleibt ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung. Diese wird durch speziell ausgebildete Beamtinnen und Beamte der 19 Fachdienststellen im gesamten Straßenverkehrsnetz und in den Häfen durchgeführt.

Im Jahr 2020 hat die Landespolizei im Rahmen der spezialisierten Verkehrsüberwachung 24.002 Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen und Anhänger) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert. Ein Corona bedingter Rückgang von 3.819 Fahrzeugen. Es wurden 6.852 Güterkraftfahrzeuge in den unten genannten Rechtsbereichen beanstandet. Ein leichter Rückgang von nur 28 Güterkraftfahrzeugen. In 2.045 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt (29,8 %).

Rechtsbereich	Beanstandete Kraftfahrzeuge			
	2017	2018	2019	2020
Fahrpersonalrecht (Lenk- und Ruhezeiten)	4.577	4.068	4.566	5380
Gefahrgutrecht	324	356	210	184
TechKontrollIVO (technische Mängel)	568	612	1.213	1288
Ladungssicherung	651	708	891	757





Alkohol und andere
berauschende Mittel

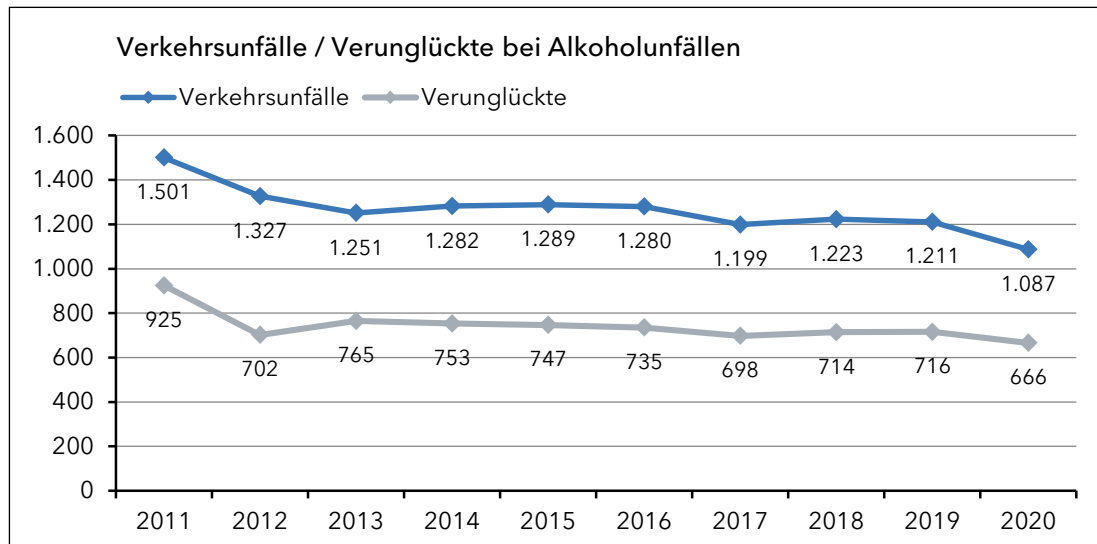
5

5.1 Alkoholeinfluss

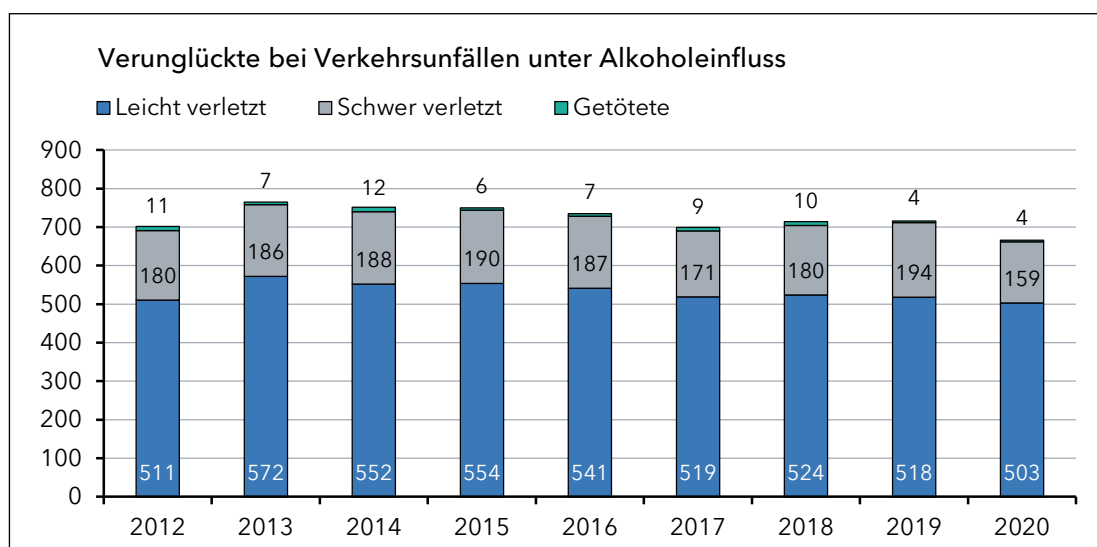
Niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen und Verunglückten seit 2005

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter Alkoholeinfluss stand, ist im vergangenen Jahr um -10,2 % auf 1.087 gesunken. Die Anzahl der Verunglückten sank um -7 % auf 666 Verkehrsteilnehmer. Damit wurde die niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen (-42,1 %) und Verunglückten (-45,6 %) seit 2005 registriert.

Der Anteil an den von der Polizei aufgenommenen Unfällen liegt bei 6,4 %; der Anteil bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden bei 5 %.

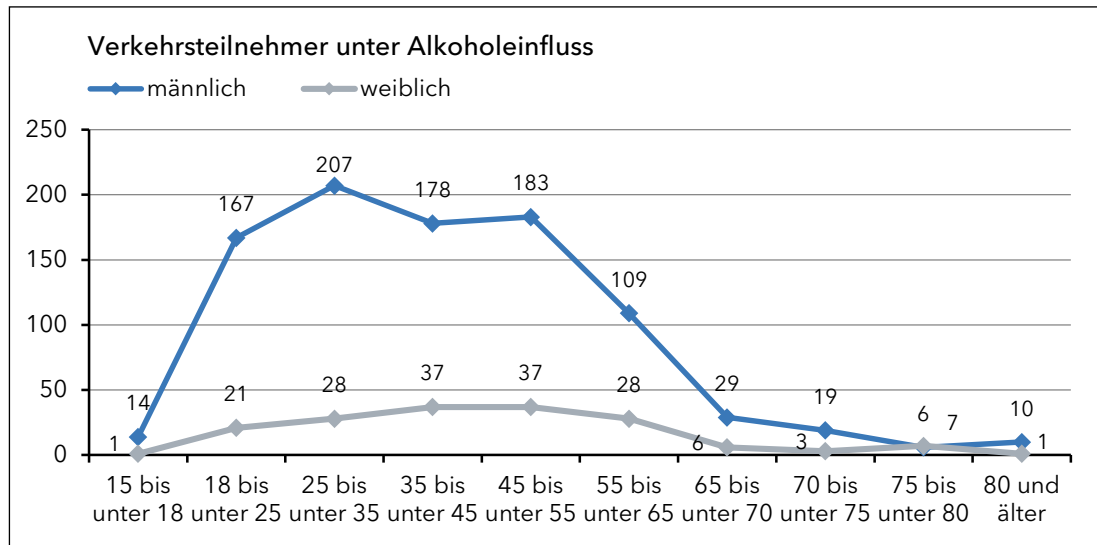


51,2 % der Verkehrsunfälle hatten Personenschaden zur Folge. Bei 25,8 % wurden Unfallbeteiligte schwer verletzt oder getötet. Insgesamt wurden 503 (-2,9 %) Unfallbeteiligte leicht und 159 (-18 %) schwer verletzt. Genau wie bereits im Jahr 2019 erlitten vier Unfallbeteiligte tödliche Verletzungen. Alkoholeinfluss war 2020 bei 4 % aller Unfälle mit Personenschaden Hauptunfallursache. Allerdings wurden 6,1 % der Schwerverletzten und Getöteten bei Alkoholunfällen registriert. Diese unterschiedlichen Anteile belegen eine überdurchschnittlich hohe Schwere der Alkoholunfälle.



Von den 1.097 Verkehrsteilnehmern, die unter Alkoholeinfluss standen, fuhren 66,6 % einen Personenkraftwagen und 20,1 % auf einem Fahrrad. Damit stieg der Anteil der alkoholisierten Fahrradfahrer im Vergleich zu 2019 um +4 %.

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.

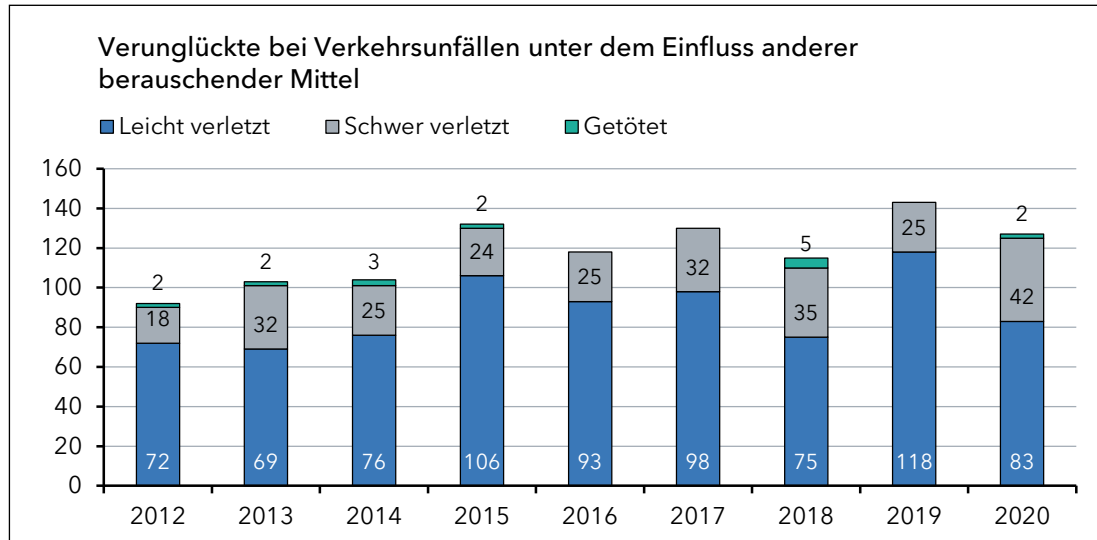
5.2 Einfluss anderer berauschender Mittel

Weniger Verkehrsunfälle - weniger Verunglückte

Nach dem Höchststand der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel in 2019 ist die Anzahl im vergangenen Jahr wieder gesunken. Insgesamt wurden 199 (-15 %) dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen. Damit liegt ihr Anteil bei 1,2 % der von der Polizei aufgenommenen Unfälle.

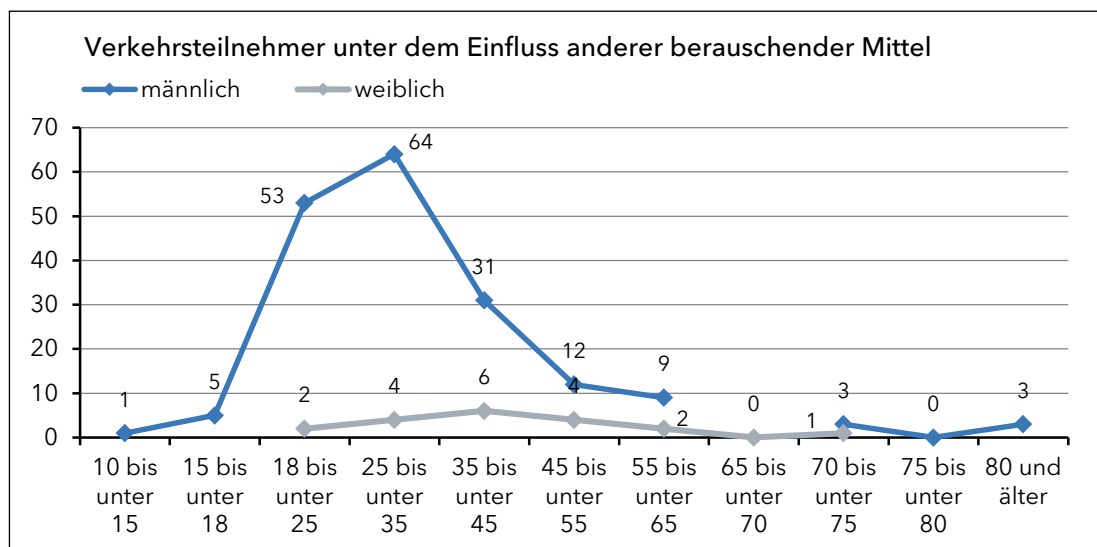
Es wurden insgesamt 127 (-11,2 %) Verkehrsteilnehmer bei diesen Verkehrsunfällen verletzt oder getötet. Zwar ist insgesamt ein Rückgang bei den Verunglücktenzahlen zu verzeichnen, jedoch wurden im vergangenen Jahr 17 Schwerverletzte (+68 %) und zwei Getötete mehr von der Polizei erfasst. Insgesamt erlitten 44 Verkehrsteilnehmer (+76 %) schwere oder tödliche Verletzungen. 43 % dieser Verkehrsunfälle hatten Personenschaden zur Folge, bei mehr als jedem dritten Verkehrsunfall mit Personenschaden erlitten Unfallbeteiligte schwere Verletzungen.

5 | ALKOHOL | BERAUSCHENDE MITTEL



28 der insgesamt 31 Verkehrsunfälle mit schwerem oder tödlichem Ausgang wurden von den drogenbeeinflussten Kraftfahrzeugführern selbst verursacht. Sie fuhren in 22 Fällen einen Pkw. 26 Unfallverursacher waren männlich; über 60 % im Alter zwischen 18 und unter 35 Jahren.

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.

2020 erkannte die Polizei bei Verkehrskontrollen 1.974 (-24,8 %) Delikte (§§ 24a(1), 24c StVG, §§ 316, 315c (1) Nr. 1a StGB) unter dem Einfluss von Alkohol; davon wurden 499 Delikte als Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a (1) StVG geahndet.

Unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen) wurden bei Kontrollen 1.554 (+1,7 %) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.355 Fälle als Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a (2) 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. 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 2021 im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen wie z. B. ROADPOL-Kontrollwochen sowie bei Großveranstaltungen intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen.

5.4 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle

Im Schuljahr 2019/2020 informierte die Polizei bei mehr als 400 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.

Die Polizei unterstützte unter dem Motto „Fit und Fair im Straßenverkehr“ Aktionen der Verkehrswacht an Berufsbildenden Schulen. Die Jugendlichen und jungen Heranwachsenden wurden mit verschiedenen Aktionen 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 Verkehrsraumgestaltung 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.

Die Corona-Pandemie führte im Jahresverlauf zu einem „Lock down light“ in der Verkehrsüberwachung.

Verkehrskontrollen waren unter Beachtung der Hygienebedingungen sowohl im Rahmen des täglichen, operativen Dienstes als auch durch die Spezialkräfte der Verkehrsüberwachung nur in deutlich kleinerem Umfang durchführbar. Die im Rahmen der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit geplanten Kontrollwochen wurden bundesweit von April bis August 2020 ausgesetzt.

Aufgrund dieser Ausnahmesituation wurden weniger Verstöße gegen die Verkehrsvorschriften festgestellt.

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 2020 weniger Verstöße gegen die Gurtpflicht festgestellt. 11.324 (-19,3 %).

Auf die Kontrolle der Anschnallpflicht wird auch weiterhin im Rahmen der Verkehrsüberwachung ein besonderes Augenmerk gelegt. Darüber hinaus wird sich die Landespolizei in diesem Jahr an zwei ROADPOL-Kontrollaktionen „Seatbelt“ beteiligen. Auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kindersitz) wird im Rahmen der Verkehrsüberwachung auch zukünftig besonders geachtet, da der Anteil von 373 verunglückten Kindern als Mitfahrer in Kraftfahrzeugen trotz des erfreulichen und deutlichen Rückganges um -33,7 % weiterhin hoch ist.

6.1.2 Verbotene Handynutzung / Ablenkung

Geahndete Verstöße

Mit steigender Tendenz hat sich die Ablenkung durch Smartphones, Tablets oder andere elektronische Geräte zu einem Risikofaktor für Verkehrsunfälle entwickelt. Vielfältige internationale Studien stellen fest, dass jeder 7. bis 10. Verkehrsunfall auf diese Art von Ablenkung zurückzuführen sein dürfte.

Höhere Geldbußen und Fahrverbote drohen, wenn man mit einem Handy, Tablet o. ä. in der Hand am Steuer angetroffen 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.

Die verbotene Fahrerablenkung durch elektronische Geräte ist auch zukünftig ein deutlicher Überwachungsschwerpunkt der Landespolizei. Trotz Corona-Pandemie ist für das vergangene Jahr nur ein leichter Rückgang der Überwachungsergebnisse festzustellen. 16.873 (-3,2 %) Fahrzeug-

fürer telefonierten, tippten Nachrichten beim Fahren oder nutzten weitere verbotene technische Funktionen.

Die Landespolizei wird sich auch im Jahr 2021 an den europaweiten ROADPOL-Kontrollen zur Feststellung von Ablenkungsverstößen beteiligen.

Auf Initiative der Landespolizei Schleswig-Holstein wurde mit Jahresbeginn 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. Ein Viertel aller Verkehrsunfälle auf den Autobahnen sind auf die Unfallursachen Fehler beim Überholen und ungenügender Sicherheitsabstand zurückzuführen. Die Landespolizei verfolgt diese Verstöße durch den Einsatz von Videowagen und Videomessanlagen von Autobahnbrücken im ganzen Land. 2020 wurden 1.408 (-4,7 %) Überholverstöße festgestellt und bei den Missachtungen des Sicherheitsabstands insgesamt 1.950 (-5,9 %) Verstöße der Ahndung zugeführt.

Verkehrsstraftaten (nach dem StGB)*	2016	2017	2018	2019	2020
Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c)	500	680	665	728	692
Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d)**		0	39	84	190

*ohne Verkehrsunfall

**Straftatbestand seit Oktober 2017

„Raserei“ während des Lockdowns?

In den Medien wurde bundesweit wiederholt über „Raserei während des Lockdowns“ berichtet. Dieses Phänomen war in Schleswig-Holstein auch während der coronabedingten „Lockdowns“ nur vereinzelt festzustellen. Es gibt zwar auch in Schleswig-Holstein eine Tuning- und Cruiser-Szene an verschiedenen Orten, die organisierte und unorganisierte Treffen durchführt. Einen besonderen örtlichen Schwerpunkt kann die Landespolizei bislang aber nicht feststellen. Festgestellte Verstöße werden grundsätzlich im Rahmen der polizeilichen Präsenz verfolgt. Bei Hinweisen auf eine örtliche Szene erfolgt auch eine gezielte Überwachung.

Die Ausrichtung und Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen steht unter Strafe (§ 315 d StGB; im Regelfall bis zu zwei Jahre Haft oder Geldstrafe, bei schweren Tatfolgen ist aber auch ein höherer Strafraum möglich). Der Tatbestand des § 315 d StGB umfasst verschiedene Tathandlungen. Die meisten Ermittlungsverfahren wurden auf der Grundlage des erst Ende 2017 eingeführten § 315 d Abs. 1 Nr. 3 StGB eingeleitet. Dabei macht sich auch strafbar, wer sich als Kraftfahrzeugführer mit nicht angepasster Geschwindigkeit und grob verkehrswidrig und rücksichtslos fortbewegt, um eine höchstmögliche Geschwindigkeit zu erreichen. Diese Regelung erfasst diejenigen Fälle, in denen nur ein einziges Fahrzeug ein Kraftfahrzeugrennen nachstellt. Gemeint ist also das sog. „Einzelrasen“.

Die deutliche Steigerung der Fallzahlen im Jahr 2020 ist auch unter dem Aspekt zu werten, dass der Tatbestand relativ neu ist und zunehmend einen Überwachungsschwerpunkt bildet.

Werden Teilnehmer illegaler Straßenrennen vor Ort angetroffen, erfolgt in der Regel die Sicherstellung des Führerscheins, weil damit zu rechnen ist, dass Gerichte die vorläufige Entziehung der Fahrerlaubnis der Beschuldigten anordnen werden.

Hingegen werden bloße Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht von der Strafbarkeit erfasst, auch wenn sie erheblich sind.

6 | POLIZEILICHE MASSNAHMEN

Die Landespolizei wird die Verfolgung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr landesweit fortsetzen und auch zukünftig in die Ausstattung mit moderner Überwachungstechnik investieren. Im vergangenen Jahr wurde die Brückenabstandsmesstechnik auf ein videobasierendes Verfahren mit digitaler Technik und neuen Darstellungsmöglichkeiten für die Beweisführung umgestellt. Durch die höhere Effizienz der neuen Technik wird ein spürbarer Beitrag für mehr Verkehrssicherheit geleistet.

6.2 Schwerpunktaktionen

Neben der täglichen Verkehrsüberwachungsarbeit und regionalen Schwerpunktaktionen hat sich die Landespolizei auch 2020 wieder an überregionalen Verkehrskontrolleinsätzen beteiligt.

6.2.1 Europaweite ROADPOL-Kontrollen

Die Landespolizei Schleswig-Holstein beteiligte sich auch im Jahr 2020 an den europaweiten ROADPOL-Kontrollen zur

- Bekämpfung von Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr,
- Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs
- Bekämpfung von Ablenkungsdelikten

an insgesamt vier festgelegten Kontrollwochen mit entsprechenden landesweiten Verkehrskontrollen. Weitere geplante Kontrollwochen wurden pandemiebedingt abgesagt.

Es wurde eine Kontrollwoche zur Bekämpfung der Alkohol-, Drogen- und Medikamentendelikte durchgeführt (Vorjahre jeweils zwei Kontrollwochen):

ADM	2018	2019	2020
Kontrollierte Fahrzeugführer	13.723	11.940	8.987
Verstöße Alkohol	98	126	55
Verstöße Drogen/Medikamente	128	158	111
Andere Straftaten (z.B. Fahren ohne FE, illegaler Drogenbesitz)	127	190	148

In den beiden Kontrollwochen zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 940 Fahrzeuge überprüft (Vorjahre jeweils vier Kontrollwochen). Es wurden wiederum zahlreiche, teilweise massive Verstöße gegen die Sozialvorschriften (insbesondere Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten) festgestellt.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2018	2019	2020
Kontrollierte Fahrzeuge	2.287	2.302	1.831
Beanstandete Fahrzeuge	964	1.328	953

In der Kontrollwoche im September 2020 wurde besonderes Augenmerk auf die Sicherung von Personen sowie Ablenkung von Fahrzeugführern gelegt (Vorjahre 2 Kontrollwochen).

Gurt, Sicherung von Kindern	2018	2019	2020
Kontrollierte Fahrzeuge	36.018	16.777	6.773
Nicht vorschriftsmäßig gesichert	3.362	2.055	805
darunter Kinder	72	57	16
Ablenkung von Fahrzeugführern	2018	2019	2020
Verstöße Ablenkung	2.014	1.629	845

[illegible][illegible]

7 | STRUKTURDATEN

7.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	4.984	5.357	4.637	-720	-13,4	Flensburg	14.321	12.700	-1.621	-11,3
Flensburg	3.101	3.217	2.755	-462	-14,4					
Schleswig-Flensburg	5.523	5.747	5.308	-439	-7,6					
Kiel	9.457	9.617	8.083	-1.534	-16,0	Kiel	13.733	11.693	-2.040	-14,9
Plön	4.108	4.116	3.610	-506	-12,3					
Neumünster	2.284	2.435	2.028	-407	-16,7	Neu- münster	9.904	8.579	-1.325	-13,4
Rendsburg-Eckernförde	7.428	7.469	6.551	-918	-12,3					
Segeberg	7.763	7.639	6.652	-987	-12,9	Bad Segeberg	15.373	12.988	-2.385	-15,5
Pinneberg	7.500	7.734	6.336	-1.398	-18,1					
Steinburg	3.134	3.369	2.887	-482	-14,3	Itzehoe	7.072	6.149	-923	-13,1
Dithmarschen	3.506	3.703	3.262	-441	-11,9					
Lübeck	7.807	8.227	7.210	-1.017	-12,4	Lübeck	15.093	13.224	-1.869	-12,4
Ostholstein	6.855	6.866	6.014	-852	-12,4					
Lauenburg	5.486	5.454	5.014	-440	-8,1	Ratzeburg	12.212	10.941	-1.271	-10,4
Stormarn	6.781	6.758	5.927	-831	-12,3					

BAB 1	1.667	1.515	1.172	-343	-22,6
BAB 7	1.576	1.215	922	-293	-24,1
BAB 20	176	175	126	-49	-28,0
BAB 21	311	260	223	-37	-14,2
BAB 23	584	612	485	-127	-20,8
BAB 24	392	323	271	-52	-16,1
BAB 25	29	27	20	-7	-25,9
BAB 210	107	159	123	-36	-22,6
BAB 215	201	227	171	-56	-24,7
BAB 226	39	52	35	-17	-32,7

Kreise/Kreisfreie Städte	85.717	87.708	76.274	-11.434	-13,0
Bundesautobahnen	5.082	4.565	3.548	-1.017	-22,3
Schleswig-Holstein -gesamt-	90.799	92.273	79.822	-12.451	-13,5

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	880	967	841	-126	-13,0	Flensburg	2.047	1.841	-206	-10,1
Flensburg	358	363	317	-46	-12,7					
Schleswig-Flensburg	717	717	683	-34	-4,7					
Kiel	1.111	1.099	1.005	-94	-8,6	Kiel	1.567	1.444	-123	-7,8
Plön	506	468	439	-29	-6,2					
Neumünster	381	385	358	-27	-7,0	Neumünster	1.344	1.240	-104	-7,7
Rendsburg-Eckernförde	990	959	882	-77	-8,0					
Segeberg	1.051	980	894	-86	-8,8	Bad Segeberg	2.144	1.920	-224	-10,4
Pinneberg	1.102	1.164	1.026	-138	-11,9					
Steinburg	426	414	403	-11	-2,7	Itzehoe	929	852	-77	-8,3
Dithmarschen	548	515	449	-66	-12,8					
Lübeck	1.124	1.156	1.010	-146	-12,6	Lübeck	2.066	1.849	-217	-10,5
Ostholstein	929	910	839	-71	-7,8					
Lauenburg	648	621	614	-7	-1,1	Ratzeburg	1.487	1.397	-90	-6,1
Stormarn	855	866	783	-83	-9,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.626	11.584	10.543	-1.041	-9,0					
Bundesautobahnen	695	690	554	-136	-19,7					
Schleswig-Holstein-gesamt-	12.321	12.274	11.097	-1.177	-9,6					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.111	1.221	1.022	-199	-16,3	Flensburg	2.647	2.288	-359	-13,6
Flensburg	446	435	383	-52	-12,0					
Schleswig-Flensburg	1.003	991	883	-108	-10,9					
Kiel	1.365	1.321	1.213	-108	-8,2	Kiel	1.996	1.789	-207	-10,4
Plön	687	675	576	-99	-14,7					
Neumünster	476	505	452	-53	-10,5	Neumünster	1.774	1.572	-202	-11,4
Rendsburg-Eckernförde	1.254	1.269	1.120	-149	-11,7					
Segeberg	1.408	1.279	1.170	-109	-8,5	Bad Segeberg	2.715	2.393	-322	-11,9
Pinneberg	1.356	1.436	1.223	-213	-14,8					
Steinburg	532	540	498	-42	-7,8	Itzehoe	1.215	1.086	-129	-10,6
Dithmarschen	725	675	588	-87	-12,9					
Lübeck	1.347	1.359	1.174	-185	-13,6	Lübeck	2.551	2.200	-351	-13,8
Ostholstein	1.217	1.192	1.026	-166	-13,9					
Lauenburg	848	769	775	6	0,8	Ratzeburg	1.877	1.750	-127	-6,8
Stormarn	1.058	1.108	975	-133	-12,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	14.833	14.775	13.078	-1.697	-11,5					
Bundesautobahnen	1.199	1.172	901	-271	-23,1					
Schleswig-Holstein-gesamt-	16.032	15.947	13.979	-1.968	-12,3					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.101	1.213	1.013	-200	-16,5	Flensburg	2.628	2.271	-357	-13,6
Flensburg	444	435	383	-52	-12,0					
Schleswig-Flensburg	994	980	875	-105	-10,7					
Kiel	1.363	1.318	1.208	-110	-8,3	Kiel	1.990	1.778	-212	-10,7
Plön	676	672	570	-102	-15,2					
Neumünster	474	504	451	-53	-10,5	Neu- münster	1.768	1.554	-214	-12,1
Rendsburg-Eckernförde	1.244	1.264	1.103	-161	-12,7					
Segeberg	1.397	1.268	1.164	-104	-8,2	Bad	2.696	2.380	-316	-11,7
Pinneberg	1.348	1.428	1.216	-212	-14,8	Segeberg				
Steinburg	526	538	496	-42	-7,8	Itzehoe	1.203	1.077	-126	-10,5
Dithmarschen	714	665	581	-84	-12,6					
Lübeck	1.346	1.352	1.173	-179	-13,2	Lübeck	2.537	2.189	-348	-13,7
Ostholstein	1.202	1.185	1.016	-169	-14,3					
Lauenburg	844	762	766	4	0,5	Ratzeburg	1.861	1.733	-128	-6,9
Stormarn	1.051	1.099	967	-132	-12,0					

BAB 1	312	365	205	-160	-43,8
BAB 7	342	345	314	-31	-9,0
BAB 20	44	54	24	-30	-55,6
BAB 21	69	53	43	-10	-18,9
BAB 23	197	169	182	13	7,7
BAB 24	136	65	61	-4	-6,2
BAB 25	13	5	3	-2	-40,0
BAB 210	20	35	25	-10	-28,6
BAB 215	49	73	29	-44	-60,3
BAB 226	4	0	4	4	./.

Kreise/Kreisfreie Städte	14.724	14.683	12.982	-1.701	-11,6
Bundesautobahnen	1.186	1.164	890	-274	-23,5
Schleswig-Holstein -gesamt-	15.910	15.847	13.872	-1.975	-12,5

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

• Leichtverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	905	987	831	-156	-15,8	Flensburg	2.178	1.926	-252	-11,6
Flensburg	416	405	361	-44	-10,9					
Schleswig-Flensburg	823	786	734	-52	-6,6					
Kiel	1.259	1.233	1.120	-113	-9,2	Kiel	1.751	1.585	-166	-9,5
Plön	537	518	465	-53	-10,2					
Neumünster	404	446	401	-45	-10,1	Neu- münster	1.469	1.277	-192	-13,1
Rendsburg-Eckernförde	1.016	1.023	876	-147	-14,4					
Segeberg	1.227	1.092	1.000	-92	-8,4	Bad Segeberg	2.370	2.090	-280	-11,8
Pinneberg	1.239	1.278	1.090	-188	-14,7					
Steinburg	439	449	418	-31	-6,9	Itzehoe	1.012	902	-110	-10,9
Dithmarschen	600	563	484	-79	-14,0					
Lübeck	1.238	1.250	1.070	-180	-14,4	Lübeck	2.262	1.930	-332	-14,7
Ostholstein	1.042	1.012	860	-152	-15,0					
Lauenburg	726	652	631	-21	-3,2	Ratzeburg	1.598	1.451	-147	-9,2
Stormarn	916	946	820	-126	-13,3					

BAB 1	274	326	191	-135	-41,4
BAB 7	272	255	233	-22	-8,6
BAB 20	32	38	20	-18	-47,4
BAB 21	61	48	34	-14	-29,2
BAB 23	169	143	139	-4	-2,8
BAB 24	118	60	55	-5	-8,3
BAB 25	13	5	3	-2	-40,0
BAB 210	15	34	22	-12	-35,3
BAB 215	37	50	23	-27	-54,0
BAB 226	4	0	3	3	./.

Kreise/Kreisfreie Städte	12.787	12.640	11.161	-1.479	-11,7
Bundesautobahnen	995	959	723	-236	-24,6
Schleswig-Holstein -gesamt-	13.782	13.599	11.884	-1.715	-12,6

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Schwerverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	196	226	182	-44	-19,5	Flensburg	450	345	-105	-23,3
Flensburg	28	30	22	-8	-26,7					
Schleswig-Flensburg	171	194	141	-53	-27,3					
Kiel	104	85	88	3	3,5	Kiel	239	193	-46	-19,2
Plön	139	154	105	-49	-31,8					
Neumünster	70	58	50	-8	-13,8	Neu- münster	299	277	-22	-7,4
Rendsburg-Eckernförde	228	241	227	-14	-5,8					
Segeberg	170	176	164	-12	-6,8	Bad Segeberg	326	290	-36	-11,0
Pinneberg	109	150	126	-24	-16,0					
Steinburg	87	89	78	-11	-12,4	Itzehoe	191	175	-16	-8,4
Dithmarschen	114	102	97	-5	-4,9					
Lübeck	108	102	103	1	1,0	Lübeck	275	259	-16	-5,8
Ostholstein	160	173	156	-17	-9,8					
Lauenburg	118	110	135	25	22,7	Ratzeburg	263	282	19	7,2
Stormarn	135	153	147	-6	-3,9					

BAB 1	38	39	14	-25	-64,1
BAB 7	70	90	81	-9	-10,0
BAB 20	12	16	4	-12	-75,0
BAB 21	8	5	9	4	80,0
BAB 23	28	26	43	17	65,4
BAB 24	18	5	6	1	20,0
BAB 25	0	0	0	0	./.
BAB 210	5	1	3	2	200,0
BAB 215	12	23	6	-17	-73,9
BAB 226	0	0	1	1	./.

Kreise/Kreisfreie Städte	1.937	2.043	1.821	-222	-10,9
Bundesautobahnen	191	205	167	-38	-18,5
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.128	2.248	1.988	-260	-11,6

zu 2.3 und 2.4 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Getötete

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	10	8	9	1	12,5	Flensburg	19	17	-4	-19,0
Flensburg	2	0	0	0	./.					
Schleswig-Flensburg	9	11	8	-3	-27,3					
Kiel	2	3	5	2	66,7	Kiel	6	11	-2	-15,4
Plön	11	3	6	3	100,0					
Neumünster	2	1	1	0	0,0	Neu- münster	6	18	6	50,0
Rendsburg-Eckernförde	10	5	17	12	240,0					
Segeberg	11	11	6	-5	-45,5	Bad	19	13	-6	-31,6
Pinneberg	8	8	7	-1	-12,5	Segeberg				
Steinburg	6	2	2	0	0,0	Itzehoe	12	9	-8	-47,1
Dithmarschen	11	10	7	-3	-30,0					
Lübeck	1	7	1	-6	-85,7	Lübeck	14	11	-5	-31,3
Ostholstein	15	7	10	3	42,9					
Lauenburg	4	7	9	2	28,6	Ratzeburg	16	17	6	54,5
Stormarn	7	9	8	-1	-11,1					

BAB 1	5	1	1	0	0,0
BAB 7	2	4	5	1	25,0
BAB 20	2	0	0	0	./.
BAB 21	0	0	1	1	./.
BAB 23	4	0	2	2	./.
BAB 24	0	1	1	0	0,0
BAB 25	0	0	0	0	./.
BAB 210	0	2	0	-2	-100,0
BAB 215	0	0	1	1	./.
BAB 226	0	0	0	0	./.

Kreise/Kreisfreie Städte	109	92	96	4	4,3
Bundesautobahnen	13	8	11	3	37,5
Schleswig-Holstein -gesamt-	122	100	107	7	7,0

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.5 Verkehrsunfallermittlung

- Verstöße gegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Kreise Kreisfreie Städte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.114	1.170	986	-184	-15,7	Flensburg	2.949	2.511	-438	-14,9
Flensburg	900	840	713	-127	-15,1					
Schleswig-Flensburg	838	939	812	-127	-13,5					
Kiel	2.499	2.737	2.169	-568	-20,8	Kiel	3.502	2.801	-701	-20,0
Plön	728	765	632	-133	-17,4					
Neumünster	770	793	639	-154	-19,4	Neu- münster	2.151	1.841	-310	-14,4
Rendsburg-Eckernförde	1.381	1.358	1.202	-156	-11,5					
Segeberg	1.678	1.661	1.415	-246	-14,8	Bad Segeberg	3.896	3.191	-705	-18,1
Pinneberg	2.119	2.235	1.776	-459	-20,5					
Steinburg	712	733	580	-153	-20,9	Itzehoe	1.487	1.206	-281	-18,9
Dithmarschen	768	754	626	-128	-17,0					
Lübeck	2.221	2.297	2.045	-252	-11,0	Lübeck	3.861	3.410	-451	-11,7
Ostholstein	1.665	1.564	1.365	-199	-12,7					
Lauenburg	1.083	1.098	945	-153	-13,9	Ratzeburg	2.694	2.349	-345	-12,8
Stormarn	1.622	1.596	1.404	-192	-12,0					

BAB 1	242	218	174	-44	-20,2
BAB 7	322	201	120	-81	-40,3
BAB 20	33	17	17	0	0,0
BAB 21	45	25	24	-1	-4,0
BAB 23	56	67	46	-21	-31,3
BAB 24	58	58	42	-16	-27,6
BAB 25	2	3	1	-2	-66,7
BAB 210	11	7	8	1	14,3
BAB 215	31	29	17	-12	-41,4
BAB 226	4	7	6	-1	-14,3

Kreise/Kreisfreie Städte	20.098	20.540	17.309	-3.231	-15,7
Bundesautobahnen	804	632	455	-177	-28,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	20.902	21.172	17.764	-3.408	-16,1

zu 3.1 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Junge Fahrer / verunglückte Junge Fahrer

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	196	195	163	-32	-16,4	Flensburg	462	365	-97	-21,0
Flensburg	82	82	61	-21	-25,6					
Schleswig-Flensburg	173	185	141	-44	-23,8					
Kiel	262	224	190	-34	-15,2	Kiel	320	265	-55	-17,2
Plön	114	96	75	-21	-21,9					
Neumünster	92	91	87	-4	-4,4	Neumünster	314	290	-24	-7,6
Rendsburg-Eckernförde	253	223	203	-20	-9,0					
Segeberg	272	242	192	-50	-20,7	Bad Segeberg	467	372	-95	-20,3
Pinneberg	202	225	180	-45	-20,0					
Steinburg	100	93	108	15	16,1	Itzehoe	252	246	-6	-2,4
Dithmarschen	131	159	138	-21	-13,2					
Lübeck	211	211	179	-32	-15,2	Lübeck	401	341	-60	-15,0
Ostholstein	198	190	162	-28	-14,7					
Lauenburg	151	144	134	-10	-6,9	Ratzeburg	327	276	-51	-15,6
Stormarn	176	183	142	-41	-22,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.613	2.543	2.155	-388	-15,3					
Bundesautobahnen	252	232	214	-18	-7,8					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.865	2.775	2.369	-406	-14,6					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	167	185	165	-20	-10,8	Flensburg	424	383	-41	-9,7
Flensburg	77	62	73	11	17,7					
Schleswig-Flensburg	169	177	145	-32	-18,1					
Kiel	222	214	182	-32	-15,0	Kiel	318	259	-59	-18,6
Plön	115	104	77	-27	-26,0					
Neumünster	76	68	62	-6	-8,8	Neumünster	290	228	-62	-21,4
Rendsburg-Eckernförde	200	222	166	-56	-25,2					
Segeberg	224	198	189	-9	-4,5	Bad Segeberg	393	345	-48	-12,2
Pinneberg	163	195	156	-39	-20,0					
Steinburg	82	85	83	-2	-2,4	Itzehoe	218	195	-23	-10,6
Dithmarschen	150	133	112	-21	-15,8					
Lübeck	203	191	174	-17	-8,9	Lübeck	349	310	-39	-11,2
Ostholstein	160	158	136	-22	-13,9					
Lauenburg	118	131	120	-11	-8,4	Ratzeburg	273	241	-32	-11,7
Stormarn	102	142	121	-21	-14,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.228	2.265	1.961	-304	-13,4					
Bundesautobahnen	173	188	181	-7	-3,7					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.401	2.453	2.142	-311	-12,7					

7 | STRUKTURDATEN

zu 3.2 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Senioren / verunglückte Senioren

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	284	318	266	-52	-16,4	Flensburg	604	530	-74	-12,3
Flensburg	77	68	67	-1	-1,5					
Schleswig-Flensburg	239	218	197	-21	-9,6					
Kiel	199	249	172	-77	-30,9	Kiel	393	312	-81	-20,6
Plön	154	144	140	-4	-2,8					
Neumünster	75	82	95	13	15,9	Neumünster	360	341	-19	-5,3
Rendsburg-Eckernförde	251	278	246	-32	-11,5					
Segeberg	299	286	232	-54	-18,9	Bad Segeberg	608	531	-77	-12,7
Pinneberg	325	322	299	-23	-7,1					
Steinburg	100	112	106	-6	-5,4	Itzehoe	286	245	-41	-14,3
Dithmarschen	170	174	139	-35	-20,1					
Lübeck	244	223	204	-19	-8,5	Lübeck	516	526	10	1,9
Ostholstein	365	293	322	29	9,9					
Lauenburg	200	170	173	3	1,8	Ratzeburg	413	404	-9	-2,2
Stormarn	274	243	231	-12	-4,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.256	3.180	2.889	-291	-9,2					
Bundesautobahnen	149	148	86	-62	-41,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.405	3.328	2.975	-353	-10,6					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	245	253	236	-17	-6,7	Flensburg	487	446	-41	-8,4
Flensburg	57	52	44	-8	-15,4					
Schleswig-Flensburg	206	182	166	-16	-8,8					
Kiel	164	176	120	-56	-31,8	Kiel	296	232	-64	-21,6
Plön	142	120	112	-8	-6,7					
Neumünster	43	64	59	-5	-7,8	Neumünster	312	248	-64	-20,5
Rendsburg-Eckernförde	183	248	189	-59	-23,8					
Segeberg	200	191	168	-23	-12,0	Bad Segeberg	412	376	-36	-8,7
Pinneberg	220	221	208	-13	-5,9					
Steinburg	79	85	71	-14	-16,5	Itzehoe	195	179	-16	-8,2
Dithmarschen	114	110	108	-2	-1,8					
Lübeck	177	162	152	-10	-6,2	Lübeck	381	366	-15	-3,9
Ostholstein	233	219	214	-5	-2,3					
Lauenburg	137	112	130	18	16,1	Ratzeburg	267	286	19	7,1
Stormarn	197	155	156	1	0,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.397	2.350	2.133	-217	-9,2					
Bundesautobahnen	99	109	63	-46	-42,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.496	2.459	2.196	-263	-10,7					

zu 4.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrern / verunglückte Fahrradfahrer

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	419	472	465	-7	-1,5	Flensburg	830	890	60	7,2
Flensburg	161	172	173	1	0,6					
Schleswig-Flensburg	185	186	252	66	35,5					
Kiel	506	529	553	24	4,5	Kiel	659	692	33	5,0
Plön	142	130	139	9	6,9					
Neumünster	174	165	167	2	1,2	Neumünster	531	515	-16	-3,0
Rendsburg-Eckernförde	328	366	348	-18	-4,9					
Segeberg	303	299	284	-15	-5,0	Bad Segeberg	845	807	-38	-4,5
Pinneberg	502	546	523	-23	-4,2					
Steinburg	125	129	155	26	20,2	Itzehoe	269	297	28	10,4
Dithmarschen	163	140	142	2	1,4					
Lübeck	599	632	574	-58	-9,2	Lübeck	956	962	6	0,6
Ostholstein	337	324	388	64	19,8					
Lauenburg	222	189	212	23	12,2	Ratzeburg	508	577	69	13,6
Stormarn	330	319	365	46	14,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	4.496	4.598	4.740	142	3,1					
Bundesautobahnen	0	0	0	0	./.					
Schleswig-Holstein -gesamt-	4.496	4.598	4.740	142	3,1					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	421	466	467	1	0,2	Flensburg	795	887	92	11,6
Flensburg	159	151	169	18	11,9					
Schleswig-Flensburg	185	178	251	73	41,0					
Kiel	474	505	540	35	6,9	Kiel	631	666	35	5,5
Plön	142	126	126	0	0,0					
Neumünster	161	161	159	-2	-1,2	Neumünster	526	501	-25	-4,8
Rendsburg-Eckernförde	316	365	342	-23	-6,3					
Segeberg	286	262	272	10	3,8	Bad Segeberg	786	763	-23	-2,9
Pinneberg	494	524	491	-33	-6,3					
Steinburg	118	117	136	19	16,2	Itzehoe	248	271	23	9,3
Dithmarschen	153	131	135	4	3,1					
Lübeck	580	597	524	-73	-12,2	Lübeck	902	909	7	0,8
Ostholstein	328	305	385	80	26,2					
Lauenburg	210	181	210	29	16,0	Ratzeburg	485	569	84	17,3
Stormarn	319	304	359	55	18,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	4.346	4.373	4.566	193	4,4					
Bundesautobahnen	0	0	0	0	./.					
Schleswig-Holstein -gesamt-	4.346	4.373	4.566	193	4,4					

7 | STRUKTURDATEN

zu 4.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	93	100	91	-9	-9,0	Flensburg	231	197	-34	-14,7
Flensburg	58	38	24	-14	-36,8					
Schleswig-Flensburg	103	93	82	-11	-11,8					
Kiel	108	108	90	-18	-16,7	Kiel	182	168	-14	-7,7
Plön	70	74	78	4	5,4					
Neumünster	42	42	31	-11	-26,2	Neumünster	153	136	-17	-11,1
Rendsburg-Eckernförde	144	111	105	-6	-5,4					
Segeberg	125	108	127	19	17,6	Bad Segeberg	220	243	23	10,5
Pinneberg	125	112	116	4	3,6					
Steinburg	80	71	62	-9	-12,7	Itzehoe	134	134	0	0,0
Dithmarschen	69	63	72	9	14,3					
Lübeck	127	115	115	0	0,0	Lübeck	259	246	-13	-5,0
Ostholstein	137	144	131	-13	-9,0					
Lauenburg	90	107	88	-19	-17,8	Ratzeburg	225	184	-41	-18,2
Stormarn	106	118	96	-22	-18,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.477	1.404	1.308	-96	-6,8					
Bundesautobahnen	31	27	24	-3	-11,1					
Schleswig-Holstein-gesamt-	1.508	1.431	1.332	-99	-6,9					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	91	91	78	-13	-14,3	Flensburg	213	177	-36	-16,9
Flensburg	58	33	20	-13	-39,4					
Schleswig-Flensburg	102	89	79	-10	-11,2					
Kiel	108	99	79	-20	-20,2	Kiel	171	156	-15	-8,8
Plön	68	72	77	5	6,9					
Neumünster	41	39	26	-13	-33,3	Neumünster	146	127	-19	-13,0
Rendsburg-Eckernförde	141	107	101	-6	-5,6					
Segeberg	121	98	124	26	26,5	Bad Segeberg	204	238	34	16,7
Pinneberg	111	106	114	8	7,5					
Steinburg	73	71	58	-13	-18,3	Itzehoe	139	125	-14	-10,1
Dithmarschen	65	68	67	-1	-1,5					
Lübeck	115	106	103	-3	-2,8	Lübeck	245	218	-27	-11,0
Ostholstein	132	139	115	-24	-17,3					
Lauenburg	85	103	91	-12	-11,7	Ratzeburg	208	188	-20	-9,6
Stormarn	94	105	97	-8	-7,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.405	1.326	1.229	-97	-7,3					
Bundesautobahnen	26	21	24	3	14,3					
Schleswig-Holstein-gesamt-	1.431	1.347	1.253	-94	-7,0					

zu 4.3 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fußgängern / verunglückte Fußgänger

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	61	65	45	-20	-30,8	Flensburg	181	150	-31	-17,1
Flensburg	47	61	54	-7	-11,5					
Schleswig-Flensburg	50	55	51	-4	-7,3					
Kiel	131	128	103	-25	-19,5	Kiel	163	143	-20	-12,3
Plön	39	35	40	5	14,3					
Neumünster	41	37	36	-1	-2,7	Neumünster	121	102	-19	-15,7
Rendsburg-Eckernförde	70	84	66	-18	-21,4					
Segeberg	105	96	82	-14	-14,6	Bad Segeberg	219	173	-46	-21,0
Pinneberg	111	123	91	-32	-26,0					
Steinburg	37	34	43	9	26,5	Itzehoe	72	71	-1	-1,4
Dithmarschen	49	38	28	-10	-26,3					
Lübeck	120	115	104	-11	-9,6	Lübeck	205	177	-28	-13,7
Ostholstein	84	90	73	-17	-18,9					
Lauenburg	55	66	57	-9	-13,6	Ratzeburg	149	127	-22	-14,8
Stormarn	96	83	70	-13	-15,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.096	1.110	943	-167	-15,0					
Bundesautobahnen	3	1	3	2	200,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.099	1.111	946	-165	-14,9					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	53	59	33	-26	-44,1	Flensburg	162	124	-38	-23,5
Flensburg	39	58	48	-10	-17,2					
Schleswig-Flensburg	42	45	43	-2	-4,4					
Kiel	112	114	95	-19	-16,7	Kiel	147	132	-15	-10,2
Plön	38	33	37	4	12,1					
Neumünster	34	32	35	3	9,4	Neumünster	112	94	-18	-16,1
Rendsburg-Eckernförde	61	80	59	-21	-26,3					
Segeberg	101	91	74	-17	-18,7	Bad Segeberg	196	158	-38	-19,4
Pinneberg	105	105	84	-21	-20,0					
Steinburg	34	30	36	6	20,0	Itzehoe	69	57	-12	-17,4
Dithmarschen	43	39	21	-18	-46,2					
Lübeck	101	96	94	-2	-2,1	Lübeck	175	160	-15	-8,6
Ostholstein	79	79	66	-13	-16,5					
Lauenburg	55	61	54	-7	-11,5	Ratzeburg	132	116	-16	-12,1
Stormarn	84	71	62	-9	-12,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	981	993	841	-152	-15,3					
Bundesautobahnen	2	0	2	2	./.					
Schleswig-Holstein -gesamt-	983	993	843	-150	-15,1					

7 | STRUKTURDATEN

zu 4.4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	146	147	135	-12	-8,2	Flensburg	313	299	-14	-4,5
Flensburg	30	29	25	-4	-13,8					
Schleswig-Flensburg	157	137	139	2	1,5					
Kiel	121	127	97	-30	-23,6	Kiel	213	169	-44	-20,7
Plön	76	86	72	-14	-16,3					
Neumünster	43	40	41	1	2,5	Neu-münster	216	216	0	0,0
Rendsburg-Eckernförde	177	176	175	-1	-0,6					
Segeberg	219	198	213	15	7,6	Bad	408	388	-20	-4,9
Pinneberg	200	210	175	-35	-16,7	Segeberg				
Steinburg	111	114	93	-21	-18,4	Itzehoe	227	192	-35	-15,4
Dithmarschen	108	113	99	-14	-12,4					
Lübeck	120	134	102	-32	-23,9	Lübeck	289	245	-44	-15,2
Ostholstein	212	155	143	-12	-7,7					
Lauenburg	148	156	118	-38	-24,4	Ratzeburg	351	277	-74	-21,1
Stormarn	193	195	159	-36	-18,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.061	2.017	1.786	-231	-11,5					
Bundesautobahnen	652	512	414	-98	-19,1					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.713	2.529	2.200	-329	-13,0					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	90	104	84	-20	-19,2	Flensburg	222	185	-37	-16,7
Flensburg	23	20	18	-2	-10,0					
Schleswig-Flensburg	101	98	83	-15	-15,3					
Kiel	91	90	70	-20	-22,2	Kiel	150	109	-41	-27,3
Plön	48	60	39	-21	-35,0					
Neumünster	36	30	29	-1	-3,3	Neu-münster	158	118	-40	-25,3
Rendsburg-Eckernförde	117	128	89	-39	-30,5					
Segeberg	132	132	133	1	0,8	Bad	222	209	-13	-5,9
Pinneberg	112	90	76	-14	-15,6	Segeberg				
Steinburg	64	68	52	-16	-23,5	Itzehoe	133	112	-21	-15,8
Dithmarschen	80	65	60	-5	-7,7					
Lübeck	66	103	67	-36	-35,0	Lübeck	186	130	-56	-30,1
Ostholstein	109	83	63	-20	-24,1					
Lauenburg	76	69	69	0	0,0	Ratzeburg	175	155	-20	-11,4
Stormarn	90	106	86	-20	-18,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.235	1.246	1.018	-228	-18,3					
Bundesautobahnen	416	282	236	-46	-16,3					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.651	1.528	1.254	-274	-17,9					

zu 5.1 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	74	81	79	-2	-2,5	Flensburg	200	176	-24	-12,0
Flensburg	30	32	28	-4	-12,5					
Schleswig-Flensburg	91	87	69	-18	-20,7					
Kiel	122	87	82	-5	-5,7	Kiel	137	124	-13	-9,5
Plön	56	50	42	-8	-16,0					
Neumünster	29	26	35	9	34,6	Neumünster	115	107	-8	-7,0
Rendsburg-Eckernförde	88	89	72	-17	-19,1					
Segeberg	87	104	76	-28	-26,9	Bad Segeberg	232	181	-51	-22,0
Pinneberg	109	128	105	-23	-18,0					
Steinburg	39	48	37	-11	-22,9	Itzehoe	106	97	-9	-8,5
Dithmarschen	67	58	60	2	3,4					
Lübeck	110	104	104	0	0,0	Lübeck	204	194	-10	-4,9
Ostholstein	127	100	90	-10	-10,0					
Lauenburg	74	72	65	-7	-9,7	Ratzeburg	155	140	-15	-9,7
Stormarn	68	83	75	-8	-9,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.171	1.149	1.019	-130	-11,3					
Bundesautobahnen	52	62	68	6	9,7					
Schleswig-Holstein-gesamt-	1.223	1.211	1.087	-124	-10,2					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	41	52	58	6	11,5	Flensburg	128	126	-2	-1,6
Flensburg	13	15	12	-3	-20,0					
Schleswig-Flensburg	48	61	56	-5	-8,2					
Kiel	79	52	55	3	5,8	Kiel	89	76	-13	-14,6
Plön	37	37	21	-16	-43,2					
Neumünster	15	17	25	8	47,1	Neumünster	62	72	10	16,1
Rendsburg-Eckernförde	52	45	47	2	4,4					
Segeberg	50	59	55	-4	-6,8	Bad Segeberg	134	106	-28	-20,9
Pinneberg	58	75	51	-24	-32,0					
Steinburg	23	26	24	-2	-7,7	Itzehoe	69	60	-9	-13,0
Dithmarschen	60	43	36	-7	-16,3					
Lübeck	56	47	58	11	23,4	Lübeck	113	105	-8	-7,1
Ostholstein	80	66	47	-19	-28,8					
Lauenburg	36	34	45	11	32,4	Ratzeburg	88	90	2	2,3
Stormarn	25	54	45	-9	-16,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	673	683	635	-48	-7,0					
Bundesautobahnen	41	33	31	-2	-6,1					
Schleswig-Holstein-gesamt-	714	716	666	-50	-7,0					

7 | STRUKTURDATEN

zu 5.2 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	6	10	7	-3	-30,0	Flensburg	24	21	-3	-12,5
Flensburg	5	5	5	0	0,0					
Schleswig-Flensburg	21	22	21	-1	-4,5					
Kiel	6	6	11	5	83,3	Kiel	28	32	4	14,3
Plön	9	15	10	-5	-33,3					
Neumünster	7	12	13	1	8,3	Neu-münster	27	23	-4	-14,8
Rendsburg-Eckernförde	19	15	14	-1	-6,7					
Segeberg	16	23	15	-8	-34,8	Bad	38	29	-9	-23,7
Pinneberg	6	6	8	2	33,3	Segeberg				
Steinburg	5	5	4	-1	-20,0	Itzehoe	11	12	1	9,1
Dithmarschen	29	35	20	-15	-42,9					
Lübeck	8	5	10	5	100,0	Lübeck	40	30	-10	-25,0
Ostholstein	12	20	10	-10	-50,0					
Lauenburg	15	19	16	-3	-15,8	Ratzeburg	39	26	-13	-33,3
Stormarn	173	207	173	-34	-16,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	27	27	26	-1	-3,7					
Bundesautobahnen	200	234	199	-35	-15,0					
Schleswig-Holstein-gesamt-	189	200	234	34	17,0					

Verunglückte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	6	5	11	6	120,0	Flensburg	8	17	9	112,5
Flensburg	2	1	4	3	300,0					
Schleswig-Flensburg	5	2	2	0	0,0					
Kiel	8	16	8	-8	-50,0	Kiel	21	16	-5	-23,8
Plön	5	5	8	3	60,0					
Neumünster	2	15	6	-9	-60,0	Neu-münster	19	17	-2	-10,5
Rendsburg-Eckernförde	7	4	11	7	175,0					
Segeberg	11	10	10	0	0,0	Bad	24	18	-6	-25,0
Pinneberg	4	14	8	-6	-42,9	Segeberg				
Steinburg	4	3	3	0	0,0	Itzehoe	7	5	-2	-28,6
Dithmarschen	3	4	2	-2	-50,0					
Lübeck	19	17	10	-7	-41,2	Lübeck	18	17	-1	-5,6
Ostholstein	5	1	7	6	600,0					
Lauenburg	11	8	13	5	62,5	Ratzeburg	21	24	3	14,3
Stormarn	6	13	11	-2	-15,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	98	118	114	-4	-3,4					
Bundesautobahnen	17	25	13	-12	-48,0					
Schleswig-Holstein-gesamt-	115	143	127	-16	-11,2					

zu 5.3 Verkehrsüberwachung

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

Alkohodelikte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	161	167	125	-42	-25,1	Flensburg	448	304	-144	-32,1
Flensburg	116	123	69	-54	-43,9					
Schleswig-Flensburg	150	158	110	-48	-30,4					
Kiel	159	185	133	-52	-28,1	Kiel	273	205	-68	-24,9
Plön	95	88	72	-16	-18,2					
Neumünster	99	117	76	-41	-35,0	Neumünster	355	239	-116	-32,7
Rendsburg-Eckernförde	237	238	163	-75	-31,5					
Segeberg	252	279	200	-79	-28,3	Bad Segeberg	513	337	-176	-34,3
Pinneberg	215	234	137	-97	-41,5					
Steinburg	107	98	115	17	17,3	Itzehoe	230	204	-26	-11,3
Dithmarschen	150	132	89	-43	-32,6					
Lübeck	261	247	167	-80	-32,4	Lübeck	418	285	-133	-31,8
Ostholstein	243	171	118	-53	-31,0					
Lauenburg	159	126	121	-5	-4,0	Ratzeburg	337	257	-80	-23,7
Stormarn	223	211	136	-75	-35,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.627	2.574	1.831	-743	-28,9					
Bundesautobahnen	169	50	143	93	186,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.796	2.624	1.974	-650	-24,8					

zu 5.3 Verkehrsüberwachung

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

Drogendelikte	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	41	30	38	8	26,7	Flensburg	253	397	144	56,9
Flensburg	78	120	201	81	67,5					
Schleswig-Flensburg	69	103	158	55	53,4					
Kiel	80	74	68	-6	-8,1	Kiel	88	88	0	0,0
Plön	17	14	20	6	42,9					
Neumünster	30	48	44	-4	-8,3	Neumünster	144	172	28	19,4
Rendsburg-Eckernförde	75	96	128	32	33,3					
Segeberg	48	73	71	-2	-2,7	Bad Segeberg	124	137	13	10,5
Pinneberg	43	51	66	15	29,4					
Steinburg	61	72	97	25	34,7	Itzehoe	156	170	14	9,0
Dithmarschen	67	84	73	-11	-13,1					
Lübeck	124	144	101	-43	-29,9	Lübeck	248	186	-62	-25,0
Ostholstein	78	104	85	-19	-18,3					
Lauenburg	54	72	47	-25	-34,7	Ratzeburg	353	243	-110	-31,2
Stormarn	216	281	196	-85	-30,2					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.081	1.366	1.393	27	2,0					
Bundesautobahnen	190	162	161	-1	-0,6					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.271	1.528	1.554	26	1,7					

7 | STRUKTURDATEN

zu 2.3.4 und 2.4.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl		Polizeidirek- tionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl	
Nordfriesland	1.588	1.612	1.499	-113	-7,0	Flensburg	84.175	61.321	-22.854	-27,2
Flensburg	364	330	221	-109	-33,0					
Schleswig-Flensburg	72.179	82.233	59.601	-22.632	-27,5					
Kiel	13.096	13.908	10.884	-3.024	-21,7	Kiel	13.998	10.912	-3.086	-22,0
Plön	38	90	28	-62	-68,9					
Neumünster	13	8	14	6	75,0	Neu- münster	28.359	27.967	-392	-1,4
Rendsburg-Eckernförde	31.555	28.351	27.953	-398	-1,4					
Segeberg	133.991	134.336	95.833	-38.503	-28,7	Bad	195.919	154.217	-41.702	-21,3
Pinneberg	48.322	61.583	58.384	-3.199	-5,2	Segeberg				
Steinburg	20.968	99	70	-29	-29,3	Itzehoe	73.072	47.181	-25.891	-35,4
Dithmarschen	58.316	72.973	47.111	-25.862	-35,4					
Lübeck	246	88	146	58	65,9	Lübeck	49.807	21.982	-27.825	-55,9
Ostholstein	38.809	49.719	21.836	-27.883	-56,1					
Lauenburg	22.901	24.244	8.008	-16.236	-67,0	Ratzeburg	69.664	37.857	-31.807	-45,7
Stormarn	43.756	45.420	29.849	-15.571	-34,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	486.142	514.994	361.437	-153.557	-29,8					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	97.299	134.770	177.194	42.424	31,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	583.441	649.764	538.631	-111.133	-17,1					

zu 6.1.1 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Verwendung von Rückhaltesystemen

Rückhaltesysteme	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl		Polizeidirek- tionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl	
Nordfriesland	1.701	1.210	996	-214	-17,7	Flensburg	3.642	3.272	-370	-10,2
Flensburg	664	564	595	31	5,5					
Schleswig-Flensburg	2.060	1.868	1.681	-187	-10,0					
Kiel	692	729	473	-256	-35,1	Kiel	970	586	-384	-39,6
Plön	253	241	113	-128	-53,1					
Neumünster	515	334	281	-53	-15,9	Neu- münster	1.833	1.492	-341	-18,6
Rendsburg-Eckernförde	1.781	1.499	1.211	-288	-19,2					
Segeberg	1.323	1.109	788	-321	-28,9	Bad	2.857	2.132	-725	-25,4
Pinneberg	1.957	1.748	1.344	-404	-23,1	Segeberg				
Steinburg	837	437	411	-26	-5,9	Itzehoe	1.665	1.381	-284	-17,1
Dithmarschen	1.921	1.228	970	-258	-21,0					
Lübeck	1.084	461	310	-151	-32,8	Lübeck	1.251	858	-393	-31,4
Ostholstein	1.054	790	548	-242	-30,6					
Lauenburg	848	728	646	-82	-11,3	Ratzeburg	1.341	1.301	-40	-3,0
Stormarn	803	613	655	42	6,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	17.493	13.559	11.022	-2.537	-18,7					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	534	476	302	-174	-36,6					
Schleswig-Holstein -gesamt-	18.027	14.035	11.324	-2.711	-19,3					

7 | STRUKTURDATEN

zu 6.1.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Handynutzung

Handy	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl		Polizeidirek- tionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr Anzahl	
Nordfriesland	787	774	969	195	25,2	Flensburg	3.394	3.676	282	8,3
Flensburg	868	635	754	119	18,7					
Schleswig-Flensburg	1.436	1.985	1.953	-32	-1,6					
Kiel	703	727	1.091	364	50,1	Kiel	849	1.200	351	41,3
Plön	125	122	109	-13	-10,7					
Neumünster	702	705	817	112	15,9	Neu- münster	2.597	2.606	9	0,3
Rendsburg-Eckernförde	1.897	1.892	1.789	-103	-5,4					
Segeberg	1.690	2.183	1.970	-213	-9,8	Bad	4.278	3.820	-458	-10,7
Pinneberg	1.955	2.095	1.850	-245	-11,7	Segeberg				
Steinburg	279	188	224	36	19,1	Itzehoe	1.171	1.151	-20	-1,7
Dithmarschen	1.002	983	927	-56	-5,7					
Lübeck	1.413	869	610	-259	-29,8	Lübeck	1.604	1.195	-409	-25,5
Ostholstein	651	735	585	-150	-20,4					
Lauenburg	634	841	756	-85	-10,1	Ratzeburg	1.711	1.545	-166	-9,7
Stormarn	819	870	789	-81	-9,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	14.961	15.604	15.193	-411	-2,6					
Polizei-Autobahnrevie- re und Verkehrsüber- wachungsdienst	1.548	1.834	1.680	-154	-8,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	16.509	17.438	16.873	-565	-3,2					

zu 6.1.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Überholen und Abstand

Überholen	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	53	63	71	8	12,7	Flensburg	371	320	-51	-13,7
Flensburg	43	41	38	-3	-7,3					
Schleswig-Flensburg	167	267	211	-56	-21,0					
Kiel	21	34	41	7	20,6	Kiel	52	61	9	17,3
Plön	33	18	20	2	11,1					
Neumünster	9	10	5	-5	-50,0	Neumünster	94	117	23	24,5
Rendsburg-Eckernförde	91	84	112	28	33,3					
Segeberg	91	91	67	-24	-26,4	Bad Segeberg	163	126	-37	-22,7
Pinneberg	65	72	59	-13	-18,1					
Steinburg	5	10	8	-2	-20,0	Itzehoe	119	197	78	65,5
Dithmarschen	120	109	189	80	73,4					
Lübeck	23	37	16	-21	-56,8	Lübeck	107	126	19	17,8
Ostholstein	76	70	110	40	57,1					
Lauenburg	150	131	99	-32	-24,4	Ratzeburg	202	174	-28	-13,9
Stormarn	214	71	75	4	5,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.161	1.108	1.121	13	1,2					
Polizei-Autobahnreviere und Verkehrsüberwachungsdienst	398	370	287	-83	-22,4					
Schleswig-Holstein-gesamt-	1.559	1.478	1.408	-70	-4,7					

7 | STRUKTURDATEN

Abstand	2018	2019	2020	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2019	2020	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl					Anzahl	
Nordfriesland	21	26	21	-5	-19,2	Flensburg	83	89	6	7,2
Flensburg	10	11	11	0	0,0					
Schleswig-Flensburg	36	46	57	11	23,9					
Kiel	7	8	5	-3	-37,5	Kiel	15	9	-6	-40,0
Plön	3	7	4	-3	-42,9					
Neumünster	8	5	4	-1	-20,0	Neu- münster	54	41	-13	-24,1
Rendsburg-Eckernförde	50	49	37	-12	-24,5					
Segeberg	90	109	138	29	26,6	Bad	297	231	-66	-22,2
Pinneberg	151	188	93	-95	-50,5	Segeberg				
Steinburg	4	6	0	-6	-100,0	Itzehoe	24	14	-10	-41,7
Dithmarschen	15	18	14	-4	-22,2					
Lübeck	32	19	17	-2	-10,5	Lübeck	54	36	-18	-33,3
Ostholstein	42	35	19	-16	-45,7					
Lauenburg	14	19	11	-8	-42,1	Ratzeburg	60	30	-30	-50,0
Stormarn	32	41	19	-22	-53,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	515	587	450	-137	-23,3					
Polizei-Autobahnreviere und Verkehrsüberwachungsdienst	1.602	1.486	1.500	14	0,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.117	2.073	1.950	-123	-5,9					

7.2 Strukturdaten

Bevölkerung

Kreise/ kreisfreien Städte	Bevölkerung mit Datum vom ...					Polizeidirektionen	
	31.12.2015	01.01.2017	01.01.2018	01.01.2019	01.01.2020		
Nordfriesland	163.960	164.926	165.462	165.507	165.951	Flensburg	457.271
Flensburg	85.942	87.432	88.519	89.504	90.164		
Schleswig-Flensburg	196.839	198.685	199.503	200.025	201.156		
Kiel	246.306	247.441	247.943	247.548	246.794	Kiel	375.480
Plön	128.304	128.703	128.842	128.647	128.686		
Neumünster	79.197	79.680	79.335	79.487	80.196	Neumünster	354.294
Rendsburg-Eckernförde	270.378	272.337	273.022	272.775	274.098		
Segeberg	267.503	272.235	274.025	276.032	277.175	Segeberg	593.278
Pinneberg	307.471	310.653	312.662	314.391	316.103		
Steinburg	131.457	131.875	131.613	131.347	131.013	Itzehoe	264.206
Dithmarschen	132.917	133.560	133.447	133.210	133.193		
Lübeck	216.253	216.712	216.318	217.198	216.530	Lübeck	417.069
Ostholstein	199.574	200.813	200.584	200.581	200.539		
Lauenburg	192.999	195.063	196.074	197.264	198.019	Ratzeburg	442.175
Stormarn	239.614	241.811	242.472	243.196	244.156		
Schleswig-Holstein	2.858.714	2.881.926	2.889.821	2.896.712	2.903.773		

Altersstruktur Schleswig-Holstein

Alter / Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2020		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
unter 1	24.767	0,9	155.052	5,3
1-3	51.939	1,8		
3-6	78.346	2,7		
6-10	101.670	3,5	101.670	3,5
10-15	131.460	4,5	131.460	4,5
15-18	83.728	2,9	83.728	2,9
18-21	92.741	3,2	218.861	7,5
21-25	126.120	4,3		
25-30	161.920	5,6	329.788	11,4
30-35	167.868	5,8		
35-40	168.221	5,8	333.706	11,5
40-45	165.485	5,7		
45-50	186.988	6,4	441.259	15,2
50-55	254.271	8,8		
55-60	241.130	8,3	435.696	15,0
60-65	194.566	6,7		
65-70	168.964	5,8	672.553	23,2
70-80	295.931	10,2		
80 und mehr	207.658	7,2		
Gesamt	2.903.773			

7 | STRUKTURDATEN

Straßenkilometer

Nach Angaben des Landbetriebes Straßenbau und Verkehr (LBV) hat das klassifizierte Straßennetz in Schleswig-Holstein eine Länge von 9.327,981 Kilometer.

Das sind im Einzelnen:

- 545,108 km Bundesautobahnen
- 1.530,812 km Bundesstraßen
- 3.672,442 km Landesstraßen

4.124,727 km Kreisstraßen.

Kreise und kreisfreie Städte (ohne BAB'en)	Straßenkilometer	Polizeidirektionen Schleswig-Holstein	
Nordfriesland	1.334,710	Flensburg	2.681,663
Flensburg	83,170		
Schleswig-Flensburg	1.263,783		
Kiel	147,926	Kiel	661,569
Plön	513,643		
Neumünster	85,114	Neumünster	1.203,344
Rendsburg-Eckernförde	1.118,230		
Segeberg	814,708	Bad Segeberg	1.147,301
Pinneberg	332,593		
Steinburg	659,036	Itzehoe	1.504,252
Dithmarschen	845,216		
Lübeck	167,355	Lübeck	838,805
Ostholstein	671,450		
Lauenburg	741,565	Ratzeburg	1.291,047
Stormarn	549,482		

A 1	117,808	Bundesautobahnen	545,108
A 7	144,072		
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: 01.01.2020)

Bundesländer	Pkw	Krafträder	KOM	Lkw	Sattelzug- maschinen	Kfz.- Anhänger
Baden-Württemberg	6.723.070	698.756	9.225	388.734	24.446	1.050.312
Bayern	8.096.844	962.034	14.399	514.025	31.538	1.391.149
Berlin	1.221.433	106.775	2.366	106.639	4.064	92.193
Brandenburg	1.439.194	134.563	2.479	143.564	7.833	346.852
Bremen	294.547	20.168	452	18.665	2.055	35.305
Hamburg	804.196	53.726	2.159	62.285	3.687	73.148
Hessen	3.754.502	337.081	5.456	227.341	13.107	462.251
Mecklenburg-Vorpommern	864.963	70.833	1.685	86.132	5.964	227.031
Niedersachsen	4.812.978	427.800	7.898	312.866	30.637	981.813
Nordrhein-Westfalen	10.232.556	852.574	17.117	672.049	49.553	1.268.589
Rheinland-Pfalz	2.556.805	251.759	5.783	156.278	10.697	422.711
Saarland	642.412	60.934	1.154	37.362	1.964	102.936
Sachsen	2.162.883	180.950	3.974	200.345	10.298	375.438
Sachsen-Anhalt	1.215.896	95.240	2.327	110.472	8.466	249.758
Schleswig-Holstein	1.687.370	149.562	2.585	125.677	9.271	330.571
Thüringen	1.189.416	102.004	2.250	112.604	5.548	236.423
Sonstige	16.912	1.651	55	1.055	21	5.752
Deutschland	47.715.977	4.506.410	81.364	3.276.093	219.149	7.652.232
Veränderung in % gegenüber 01.01.2019	+ 1,3	+ 1,5	+ 1,0	+ 3,9	+ 0,3	+ 2,6

Kfz.-Bestand im Vergleich Deutschland/Schleswig-Holstein

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

Kfz.-Bestand - gesamt -	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein	1.923.189	1.960.830	1.993.913	2.024.920	2.056.831
Vergleich zum Vorjahr	35.772	37.641	33.083	31.007	31.911
in %	1,90	1,96%	1,69%	1,56%	1,58%
Deutschland	54.602.441	55.568.268	56.459.008	57.305.201	58.158.344
Vergleich zum Vorjahr	886.800	965.827	890.740	846.193	853.143
in %	1,65%	1,77%	1,60%	1,50%	1,49%

Krafträder	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein	143.348	145.671	146.853	148.020	149.562
Vergleich zum Vorjahr	2.687	2.323	1.182	1.167	1.542
in %	1,91%	1,62%	0,81%	0,79%	1,04%
Deutschland	4.228.238	4.314.493	4.372.978	4.438.600	4.506.410
Vergleich zum Vorjahr	82.846	86.255	58.485	65.622	67.810
in %	2,00%	2,04%	1,36%	1,50%	1,53%

7 | STRUKTURDATEN

Güter-Kfz (Lkw+Szgm.)	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein	115.237	120.285	125.034	129.756	134.948
Vergleich zum Vorjahr	4.151	5.048	4.749	4.722	5.192
in %	3,74%	4,38%	3,95%	3,78%	4,00%
Deutschland	2.800.780	3.113.891	2.711.461	3.367.717	3.495.242
Vergleich zum Vorjahr	99.437	313.111	-402.430	656.256	127.525
in %	3,68%	11,18%	-12,92%	24,20%	3,79%

Anhänger zur Lastenbeförderung	2016	2017	2018	2019	2020
Schleswig-Holstein	293.466	302.894	312.035	321.142	330.571
Vergleich zum Vorjahr	9.222	9.428	9.141	9.107	9.429
in %	3,24%	3,21%	3,02%	2,92%	2,94%
Deutschland	6.854.193	7.050.590	7.254.443	7.452.587	7.652.232
Vergleich zum Vorjahr	179.943	196.397	203.853	198.144	199.645
in %	2,70%	2,87%	2,89%	2,73%	2,68%

Kfz.-Bestand in SH nach Kreisen/kreisfreien Städten

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2020)

Kreisfreie Stadt Kreis	Pkw	Kräder	KOM	LKW	sonstige Kfz	Kfz.- Gesamt	Kfz.- Anhänger
Flensburg	44.556	2.806	100	2.544	850	50.856	5.209
Kiel	111.116	8.160	716	7.900	1.728	129.620	11.038
Lübeck	99.667	7.948	220	7.235	2.113	117.183	13.530
Neumünster	42.416	3.285	46	3.533	1.139	50.419	7.033
Dithmarschen	81.918	7.783	90	6.447	8.807	105.045	23.059
Herzogtum Lauenburg	117.595	10.864	104	8.445	5.825	142.833	24.040
Nordfriesland	103.274	9.545	213	10.465	9.984	133.481	29.574
Ostholstein	126.534	12.302	98	8.489	6.764	154.187	25.507
Pinneberg	177.256	15.123	225	13.347	6.119	212.070	26.811
Plön	80.185	7.708	114	5.282	4.878	98.167	16.686
Rendsburg-Eckernförde	173.776	15.483	162	12.105	11.677	213.203	37.653
Schleswig-Flensburg	127.925	11.911	238	9.817	11.804	161.695	36.218
Segeberg	167.801	15.273	77	12.408	8.023	203.582	31.175
Steinburg	81.435	8.351	115	5.765	5.795	101.461	19.280
Stormarn	151.916	13.020	37	11.895	6.131	182.999	23.758
Schleswig-Holstein	1.687.370	149.562	2.555	125.677	91.637	2.056.801	330.571



Herausgeber

Ministerium für Inneres, ländliche Räume, Integration
und Gleichstellung des Landes Schleswig-Holstein
Landespolizeiamt
Abteilung 1 – Dezernat 13 –
Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten – Prävention
Mühlenweg 166 | 24116 Kiel
Telefon +49 431 160-0
Kiel.LPA13@polizei.landsh.de

Verantwortlich

Thomas Weißenberg

Redaktion

Magdalena Szczukowski
Uwe Thöming
Olaf Olimsky
Stephan Steffen

Layout

Landespolizeiamt Schleswig-Holstein – StSt 4 –

Fotos/Karte

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

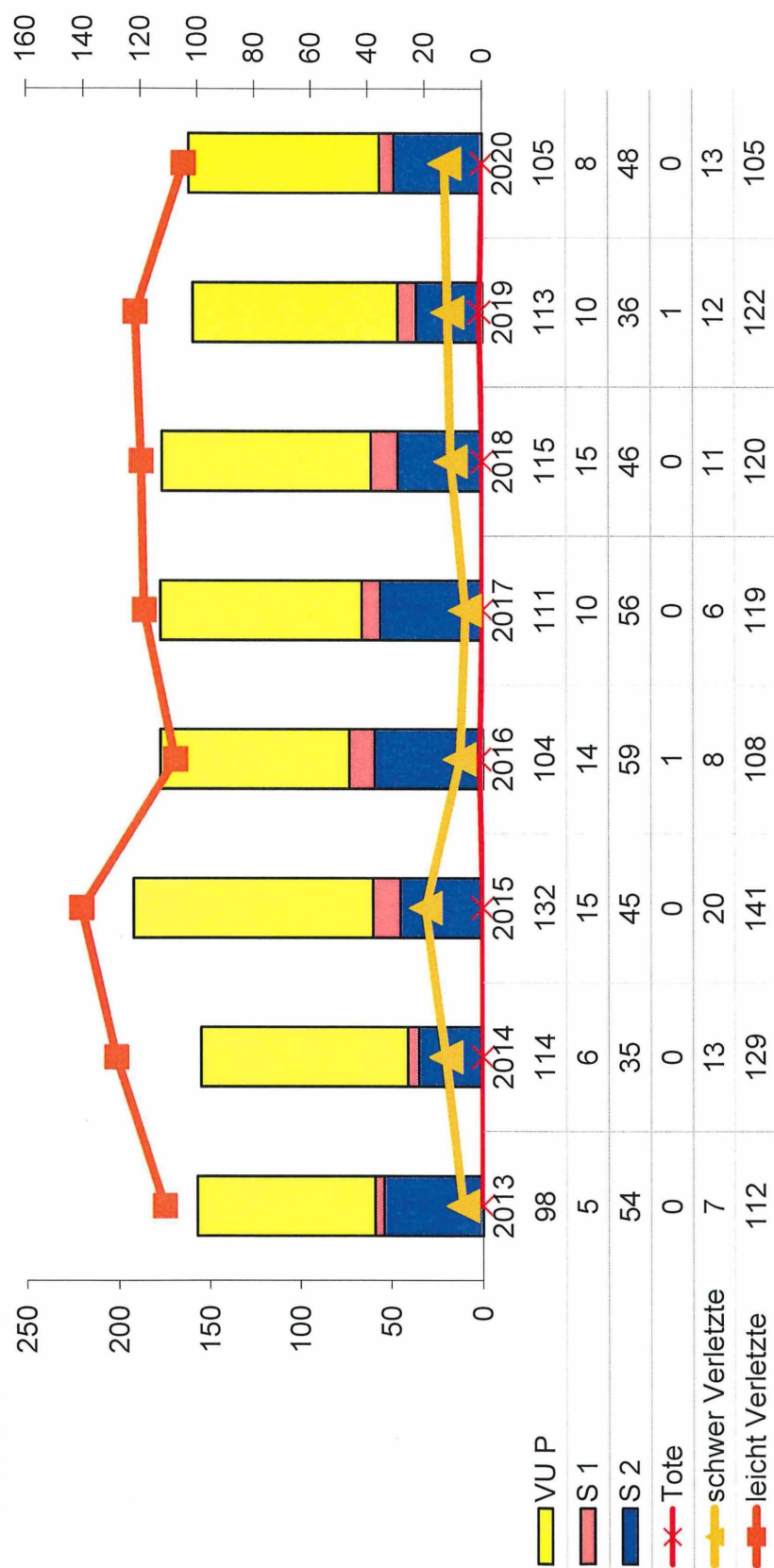
Die Landespolizei im Internet

www.polizei.schleswig-holstein.de

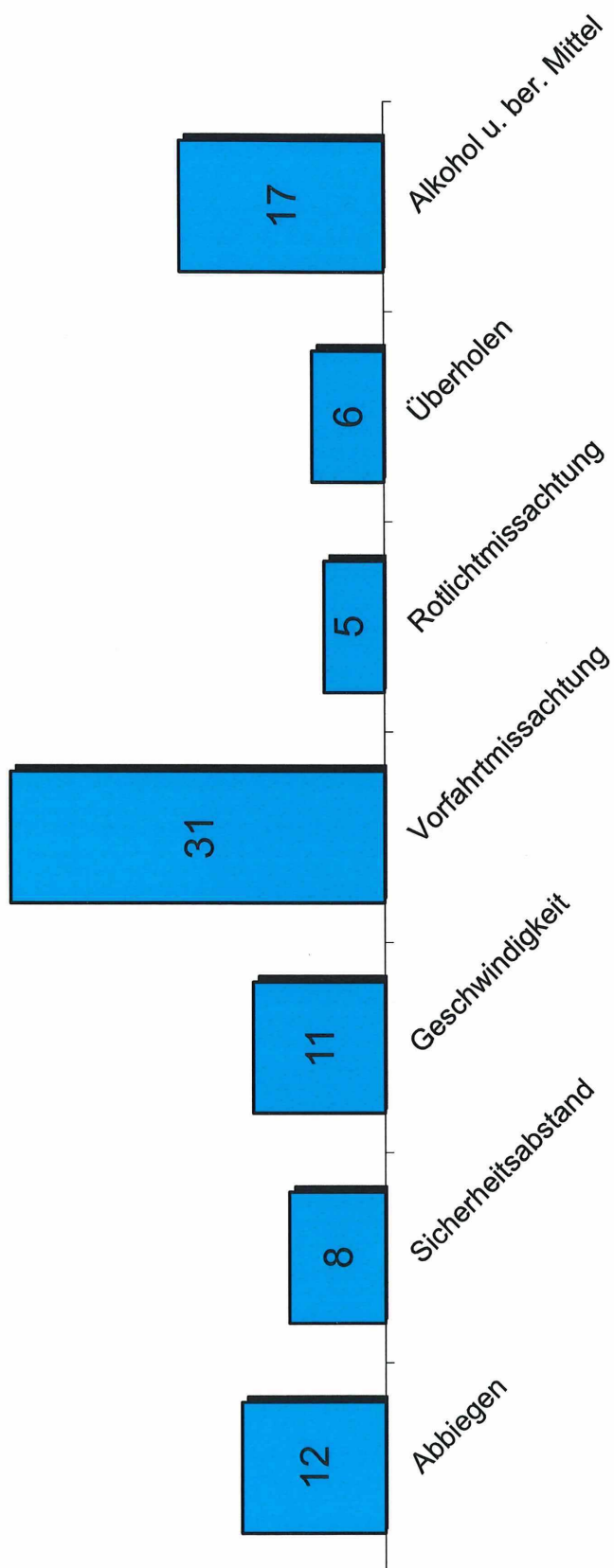
Nachdruck und sonstige Vervielfältigung –
auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet.

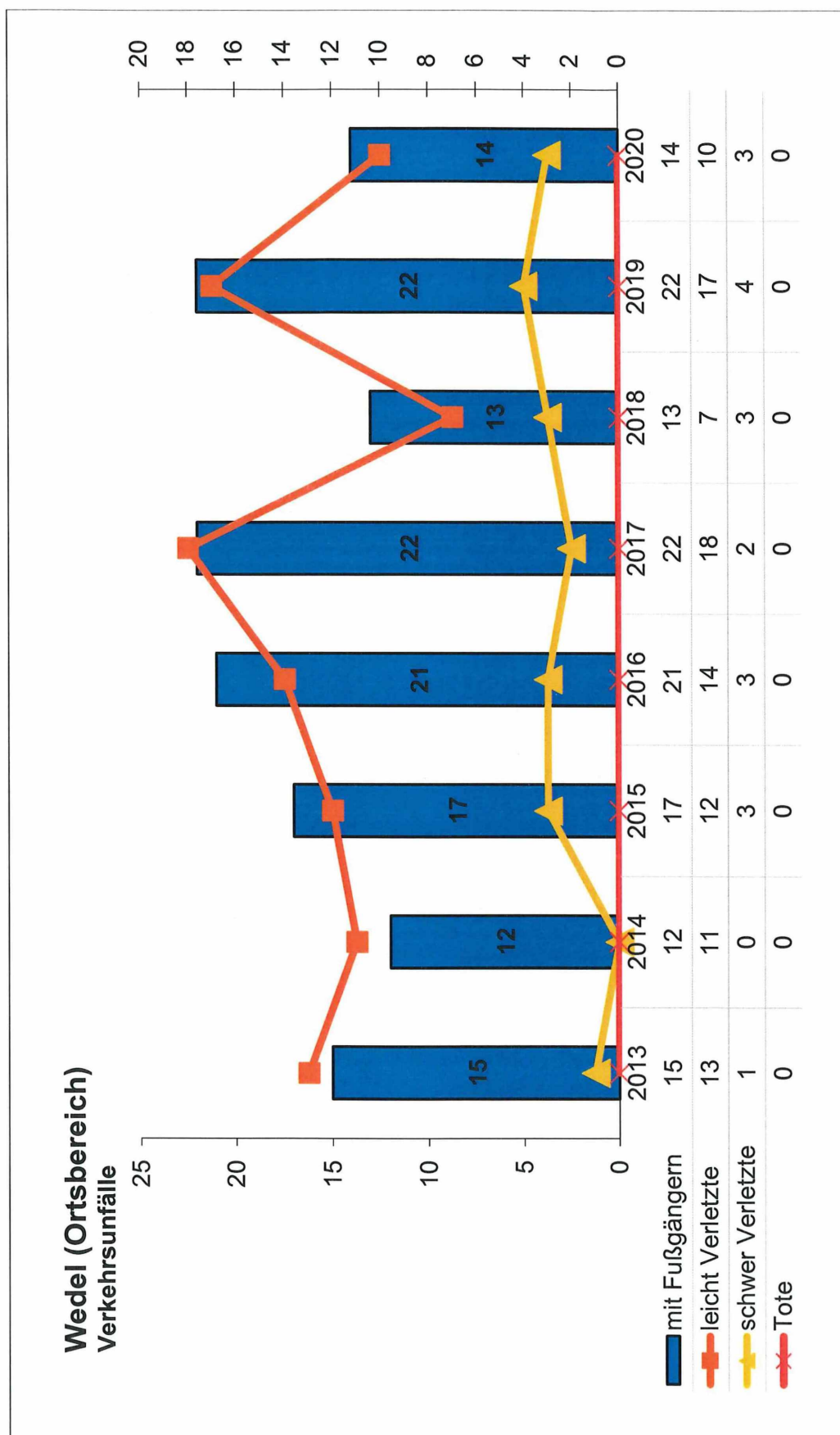
März 2021

**Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle**

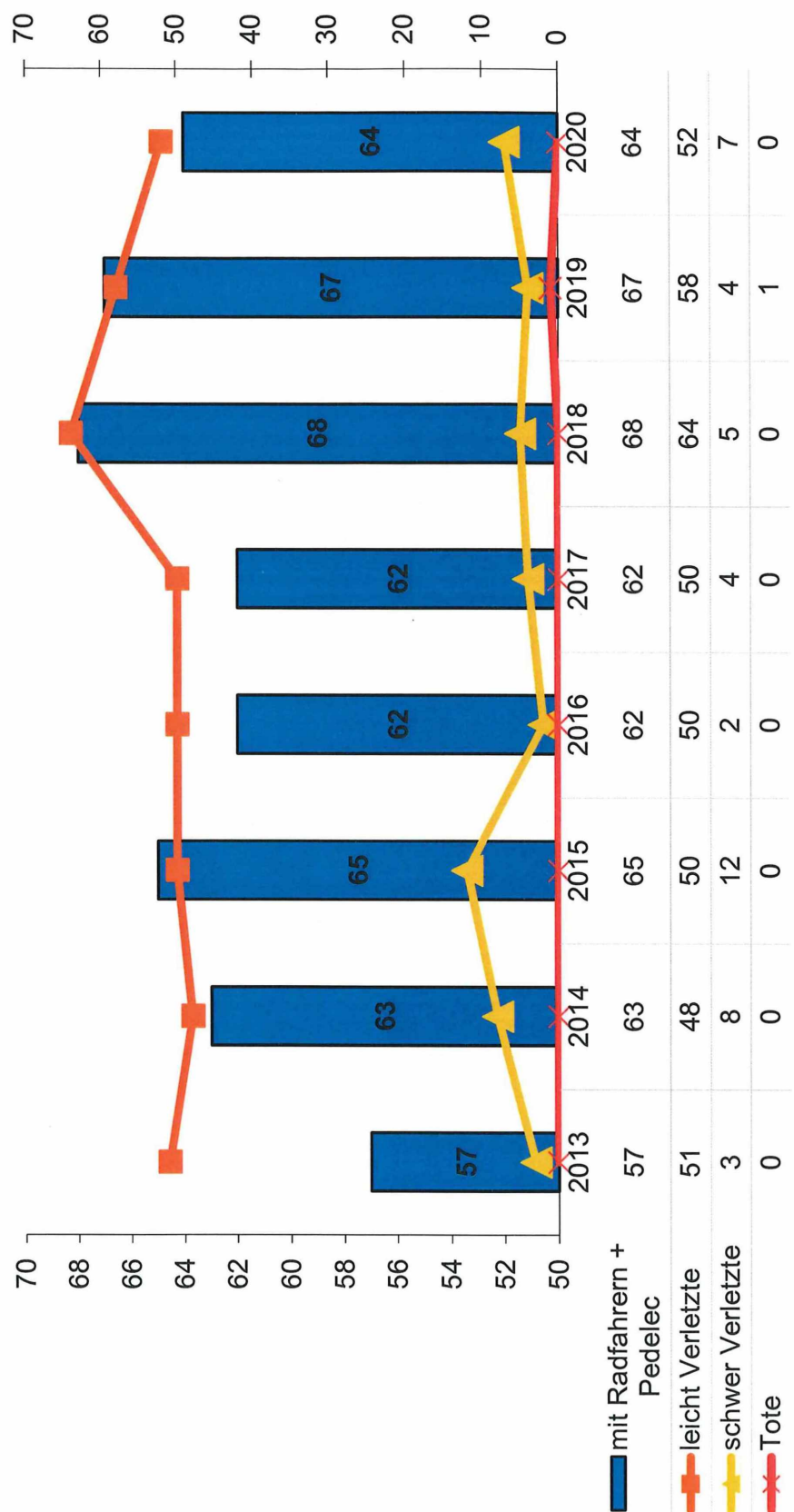


Wedel (Ortsbereich)
Hauptunfallursachen 2020

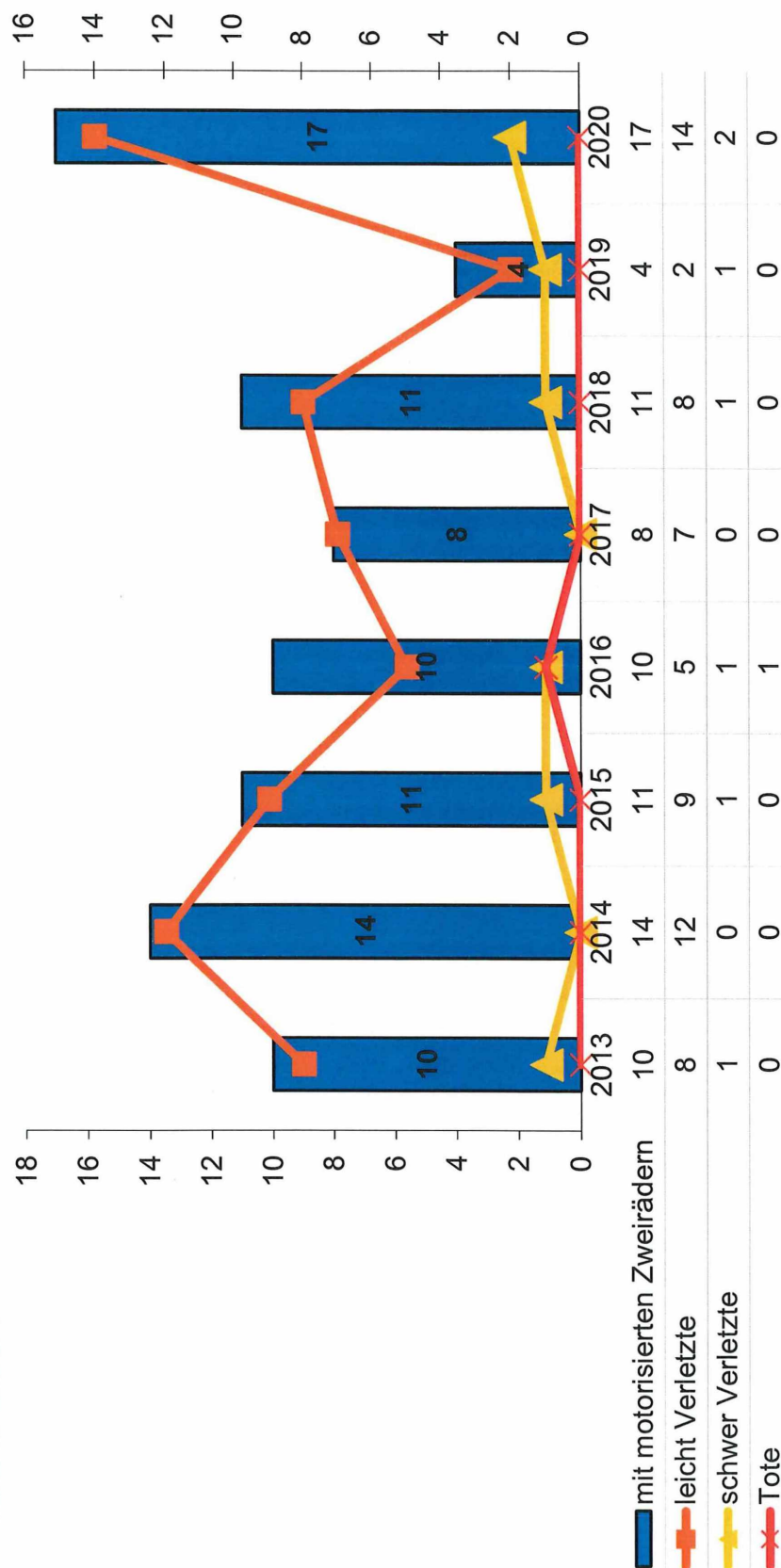




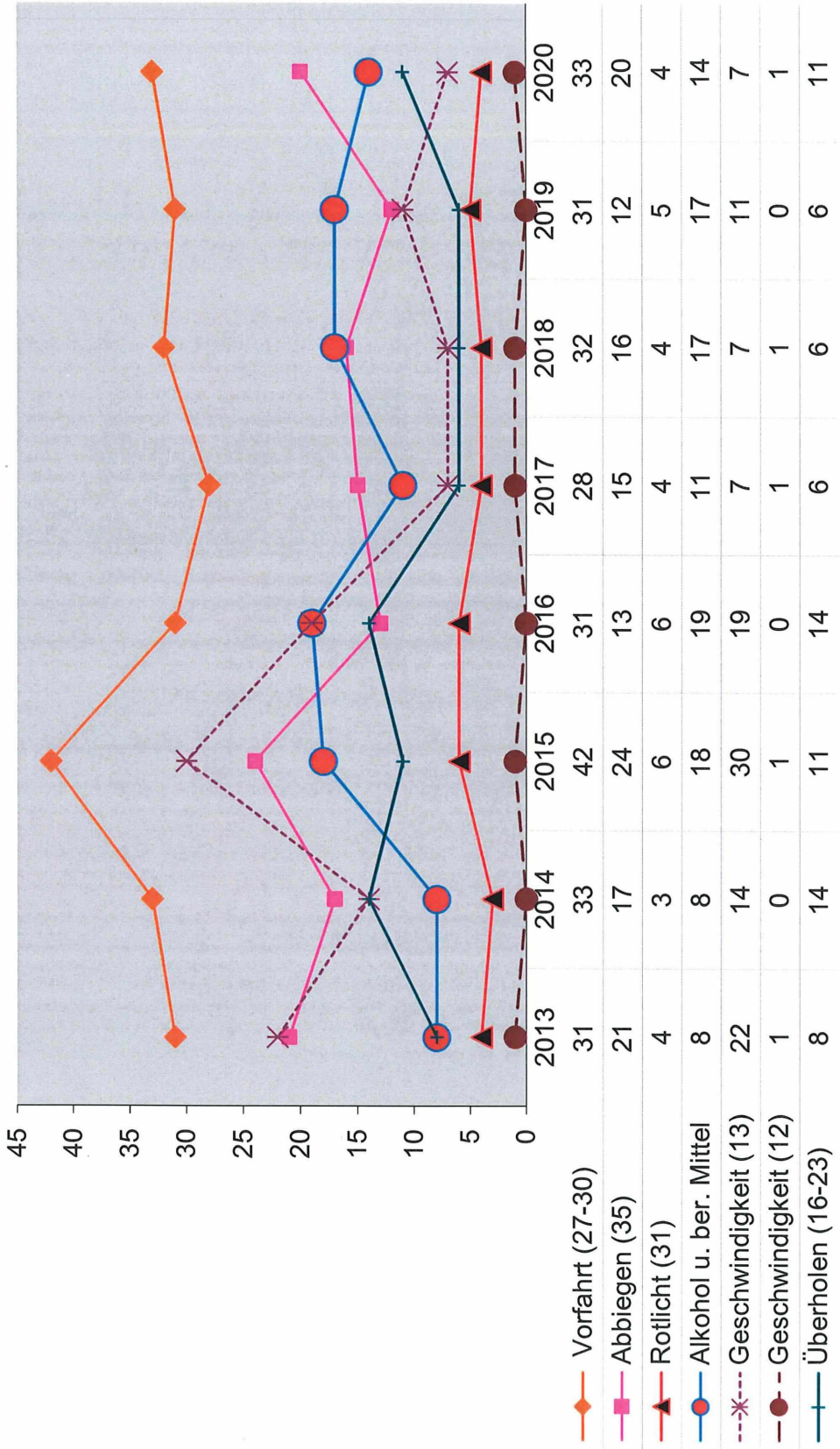
**Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle**



Wedel (Ortsbereich) Verkehrsunfälle



Wedel (Ortsbereich)
Unfallursachen



<u>öffentlich</u>	BESCHLUSSVORLAGE
Verantwortlich: Fachdienst Stadt- u. Landschaftsplanung	

Geschäftszeichen 2-61/Ku	Datum 23.09.2021	BV/2021/103
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Entscheidung	19.10.2021

Einvernehmen nach dem BauGB hier: Strandbaddamm 2, Nutzungsänderung

Beschlussvorschlag:

Der Planungsausschuss beschließt, das Einvernehmen der Gemeinde gemäß §§ 30, 31 und 36 Abs. 1 BauGB für die befristete Nutzungsänderung für eine Teilfläche in der Straße Strandbaddamm 2 in Wedel zu erteilen.

Ziele

1. Strategischer Beitrag des Beschlusses
(Bezug auf Produkt / Handlungsfeld / Oberziele)

2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

Darstellung des Sachverhaltes

Bauvorhaben Nutzungsänderung von Teilflächen für die auf 5 Jahre befristete Unterbringung des Amtsgerichtes Pinneberg			
Baugrundstück Strandbaddamm 2, 22880 Wedel			
Eingangsdatum der Bauvoranfrage/ des Bauantrages 13.09.2021		Geschossigkeit des Bauvorhabens wird nicht verändert	
Gebäudehöhe wird nicht verändert	Dachform wird nicht verändert	GRZ wird nicht verändert	GFZ wird nicht verändert

Begründung der Verwaltungsempfehlung

Das Baugrundstück liegt

- ☐ in einem Gebiet, für das ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan nicht besteht,
☐ im Außenbereich
☒ im Bereich des rechtsverbindlichen B-Planes Nr. 20 a „Schulauer Hafen“, weicht jedoch von dessen Festsetzungen ab.
hier: Befreiung von der Art der Nutzung „Sondergebiet Hafen“ in „Büro- und Verwaltungsgebäude“

Das Amtsgericht Pinneberg muss aufgrund einer notwendigen umfangreichen Sanierung geräumt werden. Daher wird nach einer Interimslösung gesucht. Das Gewerbe- und Bürogebäude am Strandbaddamm bietet sich dafür an. Neben Büroarbeitsplätzen soll hier auch der Gerichtsbetrieb untergebracht werden.

Die Interimsnutzung ist derzeit auf 5 Jahre angesetzt, optional soll eine Verlängerung möglich sein.

Die Stellplätze werden auf dem eigenem Grundstück, nördlich des Gebäudes, nachgewiesen.

Die Befreiung von der Art der Nutzung „Sondergebiet Hafen“ in ein Büro- und Verwaltungsgebäude mit zentraler Funktion wird von der Verwaltung positiv bewertet. Es bestehen aus städtebaulicher Sicht keine Bedenken.

Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen**Finanzielle Auswirkungen**

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

☐ ja ☐ nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

☐ ja ☐ teilweise ☐ nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor: ☐ ja ☐ nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist ☐ vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)
☐ nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

Aufgrund des Ratsbeschlusses vom 21.02.2019 zum Handlungsfeld 8 (Finanzielle Handlungsfähigkeit) sind folgende Kompensationen für die Leistungserweiterung vorgesehen:

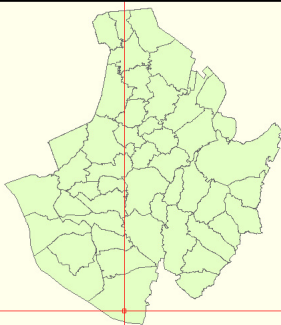
(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

Ergebnisplan						
Erträge / Aufwendungen	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
		in EURO				
*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen						
Erträge*						
Aufwendungen*						
Saldo (E-A)						

Investition	2021 alt	2021 neu	2022	2023	2024	2025 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
Saldo (E-A)						

Anlage/n

- 1 Strandbaddamm2_Lageplan
- 2 Strandbaddamm2_Luftbild



Übersicht / Lageplan

