

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

Geschäftszeichen 1-301/V	Datum 24.10.2023	MV/2023/092
-----------------------------	---------------------	--------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	05.12.2023

Verkehrssicherheitsbericht 2022

Inhalt der Mitteilung:

Als Anlage erhalten Sie den Verkehrssicherheitsbericht 2022 der Polizeidirektion Bad Segeberg

Anlage/n

- 1 Verkehrssicherheitsbericht 2022
- 2 Unfalllage Wedel

Schleswig-Holstein
Der echte Norden



Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2022



Hinweis zur Barrierefreiheit

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

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

Hinweise zur Barrierefreiheit nimmt die Pressestelle des Landespolizeiamtes unter der E-Mailadresse pressestelle.kiel.lpa@polizei.landsh.de entgegen.



Inhalt

Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2022 - 5

Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2022 - 7

1 Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht - 10

- 1.1 Grundlagen - 10
- 1.2 Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme - 10
- 1.3 Erfassung und Auswertung - 10

2 Verkehrsunfallentwicklung - 11

- 2.1 in Deutschland - 11
- 2.2 in Schleswig-Holstein - 11
 - 2.2.1 Verkehrsunfälle - 11
 - 2.2.2 Verletzte und getötete Personen - 11
 - 2.2.3 Qualifizierte Verkehrsunfälle - 13
 - 2.2.4 Zeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle (Kalenderwochen/Monate) - 14
 - 2.2.5 Verhältnis Verkehrsunfallverursachung und Lebensalter - 15
 - 2.2.6 Verhältnis Verkehrsunfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart - 16
 - 2.2.7 Anzahl der Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner - 17
 - 2.2.8 Anzahl der Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen - 17
- 2.3 Auf den Bundesautobahnen - 18
 - 2.3.1 Verkehrsunfälle - 18
 - 2.3.2 Getötete und verletzte Personen - 18
 - 2.3.3 Hauptunfallursachen - 21
 - 2.3.2.1 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 22
- 2.4 Auf dem übrigen Straßennetz - 22
 - 2.4.1 Verkehrsunfälle - 23
 - 2.4.2 Getötete und verletzte Personen - 23
 - 2.4.3 Getötete und verletzte Personen nach Ortslage - 25
 - 2.4.4 Getötete und verletzte Personen nach Verkehrsbeteiligungsart - 26
 - 2.4.5 Hauptunfallursachen - 27
 - 2.4.5.1 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 28
- 2.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 28

3 Risikogruppen - 30

- 3.1 Junge Fahrende - 30
 - 3.1.1 Hauptunfallursachen - 32
- 3.2 Senioren - 32
 - 3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen - 36
- 3.3 Kinder - 36
 - 3.3.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen - 39
 - 3.3.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen - 39
 - 3.3.1.2 Als Zufußgehende (Der sichere Schulweg) - 39
 - 3.3.1.3 Als Mitfahrende - 39
 - 3.3.1.4 Als Radfahrende - 40

4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung - 41

- 4.1 Fahrrad - 41
 - 4.1.1 Konventionelle Fahrräder - 41
 - 4.1.2 Pedelecs - 45
 - 4.1.3 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen - 47

4.2	Elektrokleinstfahrzeuge - 47
4.2.1	Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen - 50
4.3	Motorradfahrende - 50
4.4	Zufußgehende - 52
4.5	Güterkraftfahrzeuge - 53
4.5.1	Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen - 55
4.5.2	Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz - 55
4.5.3	Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs - 56
5	Alkohol und andere berauschende Mittel - 58
5.1	Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ - Fahrtüchtigkeit im Blick - 58
5.2	Alkoholeinfluss - 58
5.3	Einfluss anderer berauschender Mittel - 60
5.4	Verkehrsüberwachung der Alkohol- und Drogendelikte - 61
5.5	Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfällen - 62
6	Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung - 63
6.1	Verkehrsüberwachung - 63
6.2	Verbotene Kraftfahrzeugrennen - 63
6.3	Gurtpflicht - 64
6.4	Verbotene Handynutzung / Ablenkung - 64
7	Bekämpfung der Aggressionsdelikte - 65
7.1	Schwerpunktaktionen - 65
7.1.1	Europaweite ROADPOL-Kontrollen - 65
8	Anlagen - 67
8.1	Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten - 67
7.2	Strukturdaten - 92

Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2022



Sehr geehrte Damen und Herren,

in jedem Jahr informiert Sie die Landespolizei mit diesem Bericht über die Sicherheitslage im Straßenverkehr. Im Einzelnen erläutern wir das Verkehrsunfallgeschehen, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Landespolizei und die Präventionsanstrengungen.

Mit der Veröffentlichung wollen wir transparent machen, welche besonderen Gefahren und Unfallschwerpunkte wir im Straßenverkehr festgestellt haben und wie wir mit diesen Zahlen in den Bereichen polizeilicher Verkehrsüberwachung und der Verkehrsprävention zukünftig umgehen werden.

Dieser Bericht basiert auf statistischen Daten, Auswertungen, Erfassungen. Bei den Zahlen ist in weiten Teilen eine Annäherung an die vorpandemischen Jahre bis 2019 festzustellen.

Es haben sich wieder mehr polizeilich registrierte Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein ereignet. Damit einhergehend hat sich leider auch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Personen erhöht. 102 Menschen kamen im vergangenen Jahr ums Leben, weil sie selbst oder andere Unfallverursacher zu schnell unterwegs, unaufmerksam, abgelenkt oder berauscht waren. Hinter jedem Getöteten stehen Angehörige, Freunde, Kolleginnen und Kollegen, die mit diesem Schicksalsschlag umgehen müssen.

Bei den Bundesautobahnen gibt es hingegen einen erfreulichen Trend: einen leichten Rückgang bei den Verkehrsunfällen, weniger getötete Personen und weniger schwer verletzte Personen. Im übrigen Straßennetz ereigneten sich 95,5 % aller Verkehrsunfälle, mit einem Anstieg der Zahlen bei den getöteten und den verletzten Personen. Auffällig ist, dass innerorts knapp über 50 % der schwerverletzten Personen zu verzeichnen sind. Hauptunfallursachen sind Verstöße beim Abbiegen und bei der Vorfahrt, zu hohe Geschwindigkeiten sowie nicht eingehaltene Abstände.

Bei den jungen Fahrenden, der Altersgruppe der 18-25jährigen ist ein erfreulicher Rückgang bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Trotzdem zählt diese Gruppe weiterhin zu den Risikogruppen, denn 13,1 % aller qualifizierten Verkehrsunfälle werden durch Verkehrsteilnehmer aus dieser Gruppe verursacht.

Alarmierend ist die Zunahme der Verkehrsunfallbeteiligung von Kindern. Im Vergleich zum letzten Jahr sind mehr Kinder schwer verletzt worden, auch bei den leicht verletzten Kindern gab es eine Zunahme.

Die Nutzung des Verkehrsraums und das Verhalten im Verkehr verändern sich. Bei Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeugen sind deutliche Steigerungen bei den Verkehrsunfallbeteiligungen und den Verunglückten zu verzeichnen. Das ist eine Entwicklung, auf die wir reagieren müssen.

VORWORT

Für die Landespolizei bedeuten diese Zahlen einen fortwährenden Auftrag und Ansporn durch Überwachung und Prävention Leid zu mindern. Für die Landespolizei bleibt die Verkehrssicherheitsarbeit daher Kernaufgabe, um Unfälle zu verhindern und Unfallfolgen zu minimieren.

Die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer bleiben aufgerufen, durch aufmerksames, besonnenes und rücksichtsvolles Verhalten, ihren entscheidenden Anteil dazu beizutragen. Das wird auch zukünftig der bestimmende Erfolgsfaktor bleiben, unseren Verkehrsraum sicherer zu machen!

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Garschke', with a stylized, cursive script.

Ralph Garschke
Leitender Polizeidirektor

Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2022

- **Hinweis zur Vergleichbarkeit mit den Vorjahren**

Die Jahre 2020 und 2021 wurden durch die Corona-Pandemie geprägt. In dieser Zeit hat die Mobilität aufgrund verschiedener Faktoren wie Lock-Downs, Heimarbeitsplatzregelungen aber auch eingeschränkter Freizeit- und Reisemöglichkeiten deutlich nachgelassen. Im Jahr 2022 wurden die Einschränkungen sukzessive zurückgenommen und die Mobilität der Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner hat wieder zugenommen. Dies ist auch aus Zahlen des diesjährigen Verkehrssicherheitsberichts abzulesen. Die Unfallzahlen nähern sich in vielen Bereichen wieder denen des vorpandemischen Jahres 2019 an. Vorjahresvergleiche sind daher teilweise um einen Rückblick auf das Jahr 2019 ergänzt.

- **leichter Anstieg der Verkehrsunfälle, deutliche Zunahme der Verkehrstoten**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Schleswig-Holsteins Straßen ist im Jahr 2022 leicht um +1,1 % auf 82.884 angestiegen, liegt aber deutlich unter dem Niveau der Jahre vor der Corona-Pandemie (2019: 92.273).

Wurde im Jahr 2021 noch die geringste Anzahl von Verkehrsunfalltoten seit Einführung der Verkehrsunfallstatistik verzeichnet - der Wert lag zuvor noch nie unter 100, hat sich die Anzahl im Jahr 2022 deutlich um +25 (+32,5 %) auf 102 Personen erhöht.

Die Anzahl der Personen, die bei Verkehrsunfällen schwer verletzt worden sind, befindet sich mit 1.948 Fällen und damit einer Steigerung um +0,5 % auf einem ähnlich niedrigen Niveau wie im Vorjahr. Mit einer Anzahl von 12.621 wurden +6,6 % mehr leicht verletzte Personen verzeichnet.

- **Auf den Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein ereigneten sich weniger Verkehrsunfälle, mit weniger schwer verletzten und getöteten Personen, bei leichtem Anstieg der Gesamtanzahl verunglückter Personen.**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr leicht von 3.752 um -0,8 % auf 3.723 gesunken. Die Anzahl der Verkehrstoten auf Bundesautobahnen hat sich von 10 auf 8 reduziert. Bei den leicht verletzten Personen ist ein Anstieg von 795 um +9,4 % auf 870 zu verzeichnen, die Anzahl der schwer verletzten Personen ging von 158 um -24,7 % deutlich auf 119 zurück. Damit sank die Anzahl der schwer verletzten Personen das dritte Jahr in Folge.

- **Außerhalb der Bundesautobahnen ist ein leichter Anstieg bei der Anzahl der Verkehrsunfälle, der Verkehrstoten und verletzten Personen festzustellen.**

95,5 % der registrierten Verkehrsunfälle ereigneten sich im Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen. Die Anzahl der in diesem Bereich festgestellten Verkehrsunfälle ist im vergangenen Jahr leicht von 78.265 um +1,1 % auf 79.161 Verkehrsunfälle angestiegen. Die Anzahl der Personen, die bei Verkehrsunfällen außerhalb von Autobahnen getötet worden sind, ist gleichzeitig von 67 um +40,3 % auf 94 gestiegen. Die Anzahl der getöteten Personen liegt damit zwischen den Werten der Jahre 2019 (92) und 2020 (96). 2022 wurden 11.751 und damit +6,4 % mehr Personen leicht und 1.829 (+2,8 %) schwer verletzt.

- **Kinder sind wieder stärker am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt.**

Nachdem in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 die niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen mit Kindern und verunglückten Kindern registriert wurde, waren Kinder im vergangenen Jahr wieder stärker am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Die Anzahl der Verkehrsunfälle bleibt mit 1.231 immer noch unter dem Wert von 1.253 im Jahr 2019 vor der Pandemie, erhöht sich allerdings um +18,5 % zu dem historischen Tiefstand in 2021. Auch die Anzahl der verunglückten Kinder erhöht sich zu 2021 zwar um +21,4 % bleibt jedoch unter dem Wert von 1.353 verunglückten Kindern im Jahr 2019.

- **„Junge Fahrende“ sind weiterhin eine der Risikogruppen, aber deutlich weniger am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt.**

In der Altersgruppe der 18- bis 25jährigen hat es einen deutlichen Rückgang bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 4.155 um -8,6 % auf 3.796 gesunken.

Auf Bundesautobahnen hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Gruppe von 362 um -15,5 % auf 306 reduziert. Davon wurden 185 (2021: 229) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

Im übrigen Straßennetz ist ein Rückgang von 3.793 um -8 % auf 3.490 zu verzeichnen. 2.192 (2021: 2.333) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

- **Senioren sind weiterhin eine der Risikogruppen und wurden häufiger als Unfallverursacher verzeichnet**

In der Altersgruppe der ab 65jährigen hat es einen deutlichen Anstieg bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 4.580 um +10,1 % auf 5.044 gestiegen.

Auf Bundesautobahnen hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Gruppe von 179 um +19 % auf 213 erhöht. Davon wurden 132 (2021: 103) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

Im übrigen Straßennetz ist eine Zunahme von 4.401 um +9,8 % auf 4.831 zu verzeichnen. 3.145 (2021: 2.910) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende. 1.112 (45,3 %) der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec.

- **Mehr Verkehrsunfälle mit konventionellen Fahrrädern**

Im letzten Jahr verzeichnete die Polizei 3.695 (2021: 3.345) und damit +10,5 % mehr qualifizierte Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 3.457 (2021: 3.119) Personen verletzt, davon 3.075 (2021: 2.744) leicht, 375 (2021: 371) schwer. Sieben Personen verstarben im Jahr 2022 an den Folgen eines Verkehrsunfalls mit dem Fahrrad. In 2.232 Fällen und damit in 60,4% (2021: 54,4%) der Fälle verzeichnete die Polizei die Radfahrenden als Unfallverursachende.

- **Mehr Verkehrsunfälle mit Pedelecs.**

Es verunglückten im Jahr 2022 1.431 (2021: 1.026) und damit +39,5 % mehr Personen mit einem Pedelec, davon wurden 1.162 (2021: 832) leicht und 262 (2021: 193) Pedelec-Fahrende schwer verletzt, 7 (2021: 1) verunfallten tödlich.

Die Altersgruppe der 45 bis unter 65jährigen ist am stärksten gefährdet - entspricht aber auch der Gruppe der Hauptnutzenden. Alle in diesem Zeitraum getöteten Personen (7) gehören der Gruppe ab 45 Jahren an, 5 Personen davon werden der Gruppe der Senioren (ab 65 Jahre) zugeordnet und 3 aus dieser Gruppe waren über 80 Jahre alt.

- **Deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen.**

Die Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge im Verkehrsraum hat in den vergangenen 3 Jahren stark zugenommen. Das spiegelt sich sehr deutlich in den Verkehrsunfallzahlen des Jahres 2022 wider. Seit dem Anfang 2020 die neuen Verkehrsbeteiligungsarten für Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen wurden, haben sich die Verkehrsunfallzahlen fast verfünffacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle gezählt, so waren es 2022 insgesamt 442 Verkehrsunfälle (2021: 282), die der Polizei bekannt geworden sind. Die Dunkelziffer dürfte erheblich höher sein.

Auch die Anzahl der Verunglückten hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Sie ist von 236 um +56,8 % auf 370 gestiegen. 316 Personen wurden leicht und 54 schwer verletzt. Im Jahr 2022 wurde keine Person (2021: 1) bei einem Verkehrsunfall in Zusammenhang mit einem Elektrokleinstfahrzeug getötet.

- **Mehr Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol.**

Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol liegt über dem Niveau vor der Corona-Pandemie und weist die höchste Anzahl der Verunglückten seit über 10 Jahren auf. Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol stand, hat sich im letzten Jahr von 1.095 um +14,7 % auf 1.256 Fälle erhöht und damit auch den Wert aus dem vorpandemischen Jahr 2019 (1.211) leicht übertroffen. Die Anzahl der verunglückten Personen ist deutlich von 670 um +21,6 % auf 815 gestiegen (2019: 716).

- **Verkehrsunfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel**

Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel wurde im vergangenen Jahr ein deutlicher Anstieg von 193 um +25,9 % auf 243 verzeichnet. Dieser Wert ist der höchste seit mehr als 15 Jahren.

Auch die Anzahl der Verunglückten folgt diesem Trend mit einer Steigerung von 140 um +19,3 % auf 167. Eine derart hohe Anzahl verunglückter Personen bei Verkehrsunfällen, deren Ursache Betäubungsmittelkonsum ist, wurde innerhalb der letzten 15 Jahre nicht verzeichnet.

Es wurden 128 (2021: 100) Personen leicht, 39 (2021: 34) schwer und keine (2021: 6) tödlich verletzt.

1 Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht

1.1 Grundlagen

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen Schleswig-Holsteins im Jahre 2022 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 2022 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 (Eingangsst Statistik). 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.

2 Verkehrsunfallentwicklung

2.1 in Deutschland

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der bundesweiten Verkehrsunfälle, Verletzten und Getöteten der letzten fünf Jahre dar.

Deutschland	2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle	2.636.468	2.685.661	2.260.617	2.314.938	
Vergleich zum Vorjahr	-6.630	49.193	-425.044	54.321	-2.314.938
in %	-0,3	1,9	-15,8	2,4	-100,0
Verletzte	369.018	384.230	327.825	323.129	358.369
Vergleich zum Vorjahr	-21.294	15.212	-56.405	-4.696	35.240
in %	-5,5	4,1	-14,7	-1,4	10,9
Getötete	3.275	3.046	2.724	2.562	2.782
Vergleich zum Vorjahr	95	-229	-322	-162	220
in %	3,0	-7,0	-10,6	-5,9	8,6

Die Verkehrsunfallzahlen für die Bundesrepublik Deutschland wurden vom Bundesstatistikamt für das vergangene Jahr noch nicht veröffentlicht.

2.2 in Schleswig-Holstein

Die Jahre 2020 und 2021 wurden durch die Corona-Pandemie geprägt. In dieser Zeit hat die Mobilität aufgrund verschiedener Faktoren wie Lock-Downs, Heimarbeitsplatzregelungen aber auch eingeschränkter Freizeitmöglichkeiten deutlich nachgelassen. Im Jahr 2022 wurden die Einschränkungen sukzessiv zurückgenommen und die Mobilität der Schleswig-Holsteinerinnen und Schleswig-Holsteiner hat wieder zugenommen. Dies ist auch aus Zahlen des diesjährigen Verkehrssicherheitsberichts abzulesen. Die Unfallzahlen nähern sich in vielen Bereichen wieder denen des vorpandemischen Jahres 2019 an. Vorjahresvergleiche sind daher teilweise um einen Rückblick auf das Jahr 2019 ergänzt.

2.2.1 Verkehrsunfälle

Geringer Anstieg bei den Verkehrsunfallzahlen, aber weiter deutlich unter dem Wert aus dem Jahr 2019.

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in Schleswig-Holstein hat sich im vergangenen Jahr von 82.017 um 1,1 % leicht auf 82.884 erhöht. Im Vergleich zum vorpandemischen Jahr 2019 (92.273) liegt der Wert damit weiter auf einem niedrigen Niveau.

Insgesamt wurden bei 82.884 Verkehrsunfällen 14.569 Personen verletzt, 102 Personen verstarben.

2.2.2 Verletzte und getötete Personen

Höhere Anzahl verletzter Personen – Anzahl aber weiterhin auf niedrigem Niveau, deutliche Zunahme bei den im Straßenverkehr Getöteten.

Bei den 82.884 Unfällen wurden insgesamt 14.569 (2021: 13.782/2019: 15.847) Personen verletzt, davon 12.621 (+6,6 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.948 (+0,5 %) schwer. Bei Vernachlässigung der Pandemiejahre 2020 und 2021 liegt damit für 2022 der niedrigste Wert für verletzte Personen im Straßenverkehr seit 10 Jahren vor.

Im Jahr 2021 wurde ein historischer Tiefstand bei der Anzahl der im Straßenverkehr getöteten

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Personen in Schleswig-Holstein verzeichnet. Noch nie lag diese Anzahl unter 100. Im Jahr 2022 wurden bei 96 Verkehrsunfällen 102 Personen und damit 25 mehr als im Vorjahr getötet (2019: 100).

Bei den getöteten Personen nimmt die Altersgruppe über 80 Jahren mit 24 den höchsten Wert ein, dies ist der höchste Anstieg der letzten 5 Jahre.

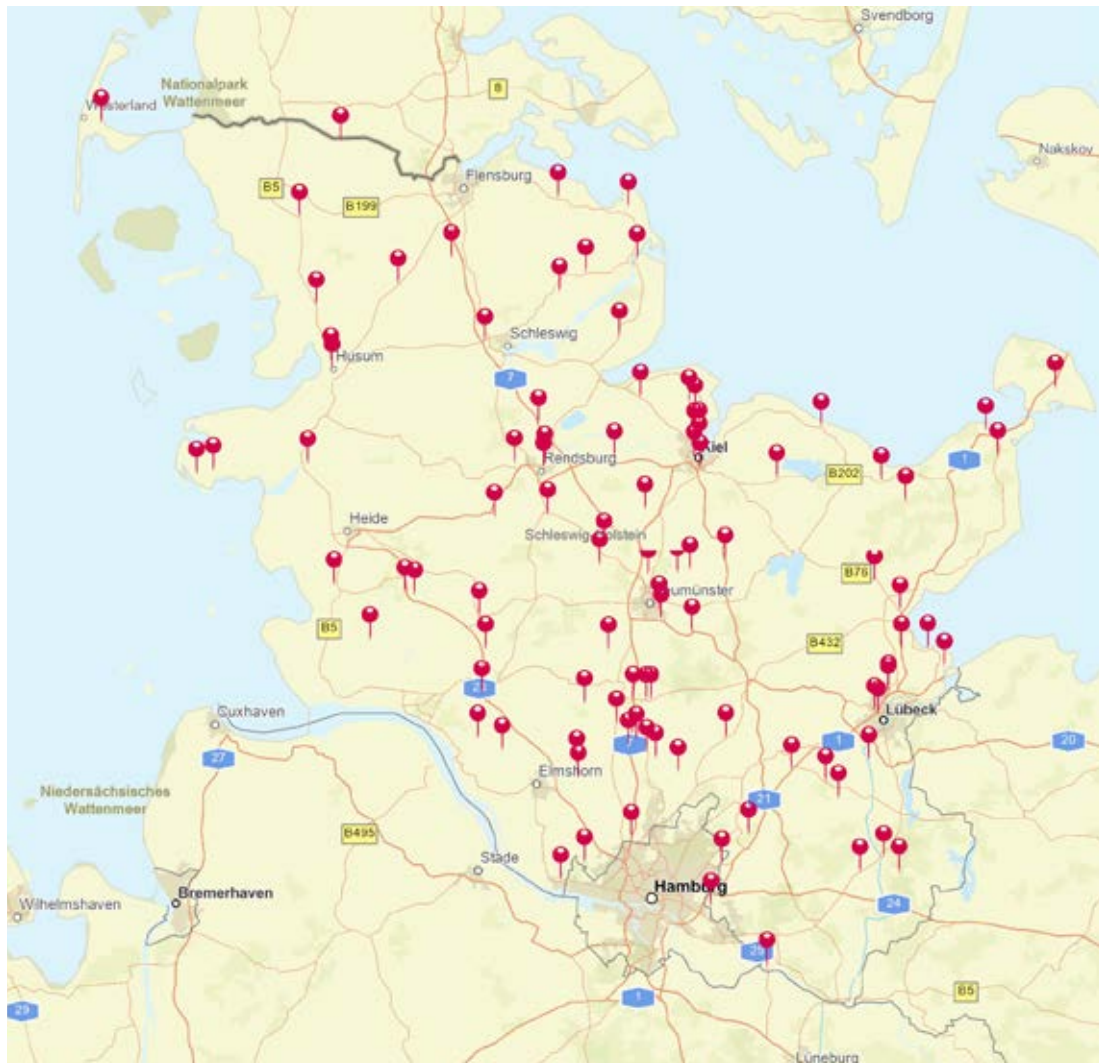
In der folgenden Tabelle werden die getöteten Unfallbeteiligten in den letzten 5 Jahren nach Alterskategorien dargestellt.

SH	0-6	6-10	10-15	15-18	18-21	25-25	35-45	45-55	55-65	65-70	70-75	70-80	80-	ohne	Σ
2018	1		1	1	14	14	12	15	25	5	7	10	17		122
2019		1	1	1	12	7	9	7	13	8	7	12	21	1	100
2020	1		1	6	11	10	11	17	16	7	5	10	12		107
2021	2	1		1	9	10	6	9	18	6	2	2	10	1	77
2022	1	0	1	4	12	14	8	9	14	4	5	6	24		102
Differenz 21/22	-1	-1	1	3	3	4	2	0	-4	-2	3	4	14	-1	25

Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Verkehrsunfälle, der verletzten und getöteten Personen der letzten fünf Jahre in Schleswig-Holstein dar.

Schleswig-Holstein	2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle	90.799	92.273	79.903	82.017	82.884
Vergleich zum Vorjahr	758	1.474	-12.370	2.114	867
in %	0,8	1,6	-13,4	2,6	1,1
Verletzte	15.910	15.838	13.872	13.774	14.569
Vergleich zum Vorjahr	-244	-72	-1.966	-98	795
in %	-1,5	-0,5	-12,4	-0,7	5,8
Getötete	122	100	107	77	102
Vergleich zum Vorjahr	22	-22	7	-30	25
in %	22,0	-18,0	7,0	-28,0	32,5

Die folgende Karte stellt die Orte der tödlichen Verkehrsunfälle für das Jahr 2022 in Schleswig-Holstein dar.



Geographische Darstellung der VU mit tödlich verletzten Personen 2022

2.2.3 Qualifizierte Verkehrsunfälle

Zunahme bei den qualifizierten Verkehrsunfällen, alle Werte erreichen aber nicht das Niveau des Jahres 2019.

Die Anzahl der qualifizierten Verkehrsunfälle, die durch die Polizei aufgenommen wurden (P, S1 und S2), ist von 17.522 um +3,6 % auf 18.155 Fälle zwar angestiegen, hat aber ebenfalls deutlich nicht den Wert des Jahres 2019 (19.133) erreicht.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurde, nachdem im Jahr 2021 ein 20-Jahres-Tiefststand erreicht war, ein Anstieg von 10.884 um +7,0 % auf 11.643 verzeichnet (2019: 12.274).

Unfälle der fachlichen Kategorie S1, denen eine Straftat als Ursache zugeschrieben wird, sind von 931 um +10,5% auf 1.029 angestiegen. Bei über der Hälfte der Verkehrsunfälle dieser Kategorie (591) wurde Alkoholkonsum als eine der Unfallursachen festgestellt.

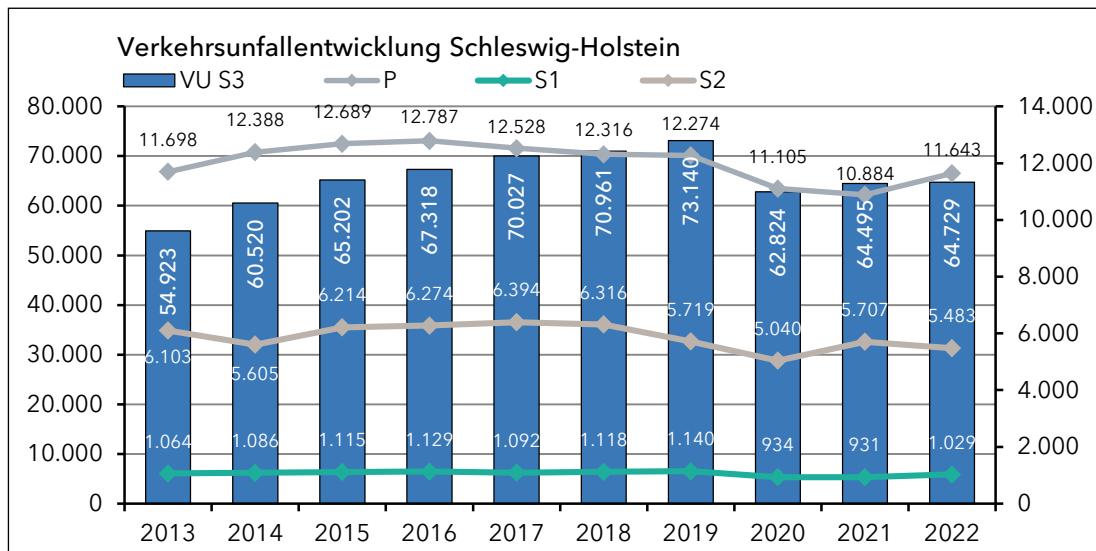
Wurde 2021 der Anstieg der qualifiziert aufgenommenen Verkehrsunfälle vor allem auf die höhere Anzahl der VU S2 begründet, denen Sachschäden und bedeutende Ordnungswidrigkeiten als Unfallursachen zugrunde liegen, ist für das Jahr 2022 in dieser Kategorie ein Rückgang von 5.707 um -3,9 % auf 5.483 erfasst.

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

Bei Verkehrsunfällen der Kategorie S3, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, wurde mit einer geringen Steigerung von 64.495 um +0,4 % auf 64.729 nahezu das Vorjahresniveau gehalten. Dieser Wert wurde seit 2015 nur 2021 unterschritten.¹

Die Polizei hat für das vergangene Jahr 17.108 Wildunfälle erfasst. Das entspricht einem Rückgang um -4,1 % oder 732 Unfällen.

Die folgende Grafik stellt die landesweiten Unfallzahlen der Kategorien VU, P, S1, S2 und S3 in einem Balkendiagramm für die letzten 10 Jahre dar.



2.2.4 Zeitliche Verteilung der Verkehrsunfälle (Kalenderwochen/Monate)

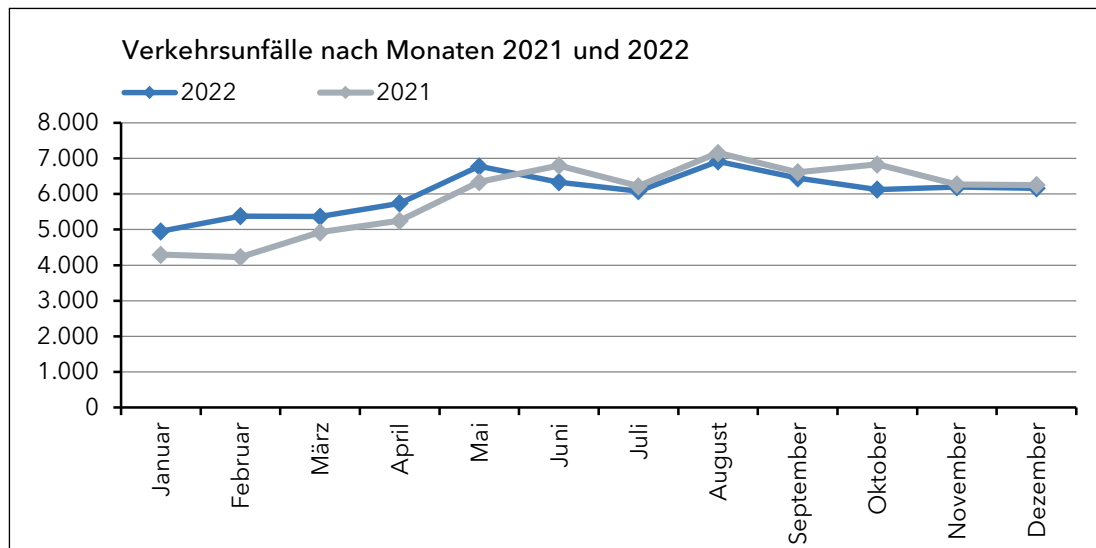
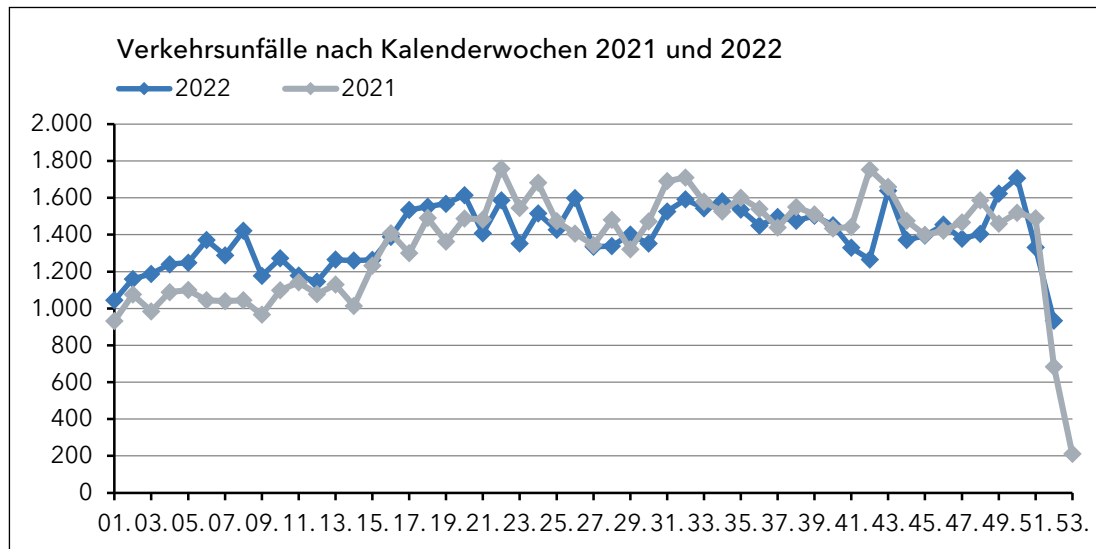
Lock-Down wirkt sich positiv auf die Verkehrsunfallzahlen aus, im weiteren Verlauf analoge Entwicklung zu den Vorjahren.

Wird die Verkehrsunfallzahlenentwicklung nach Kalenderwochen für das Jahr 2021 und 2022 verglichen, ist besonders nach der 15. Kalenderwoche eine nahezu gleichartige Entwicklung in den Spitzen und Abnahmen der Verkehrsunfallzahlen zu erkennen.

Bei Betrachtung der Unfallzahlenentwicklung nach Monaten ist im Jahresverlauf eine nahezu identische Entwicklung wie im Vorjahr zu erkennen. Lediglich im Februar 2021 ist abweichend ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Ursache für diesen Rückgang wird im sog. 2. Lock-Down bis zum 03. März 2021 vermutet.

¹ Im Rahmen der Datenerhebung der S3-Unfälle im Jahr 2022, für das Jahr 2021, wurde ein Formelfehler in der Berechnung nicht bemerkt. Durch diesen Fehler wurden im VSB für das Jahr 2021 insgesamt 807 Verkehrsunfälle dieser Kategorie nicht berücksichtigt. Der Fehler wurde beseitigt und die Werte in diesem VSB angepasst.

Die folgenden Grafiken stellen die Verkehrsunfalllage des letzten Jahres im Vergleich zu 2021 in Bezug auf die Kalenderwochen und Monate dar:



2.2.5 Verhältnis Verkehrsunfallverursachung und Lebensalter

„Junge Fahrende“ und Senioren verursachen die meisten Verkehrsunfälle in ihrer jeweiligen Altersgruppe selbst.

Die Betrachtung, welche Altersgruppen bei einer Unfallbeteiligung diesen auch verursacht haben, bietet die Möglichkeit, neben dem Schutz der nicht-unfallverursachenden Personen, zielgerichtete Präventionsmaßnahmen in Richtung der Verursachenden zu initiieren.

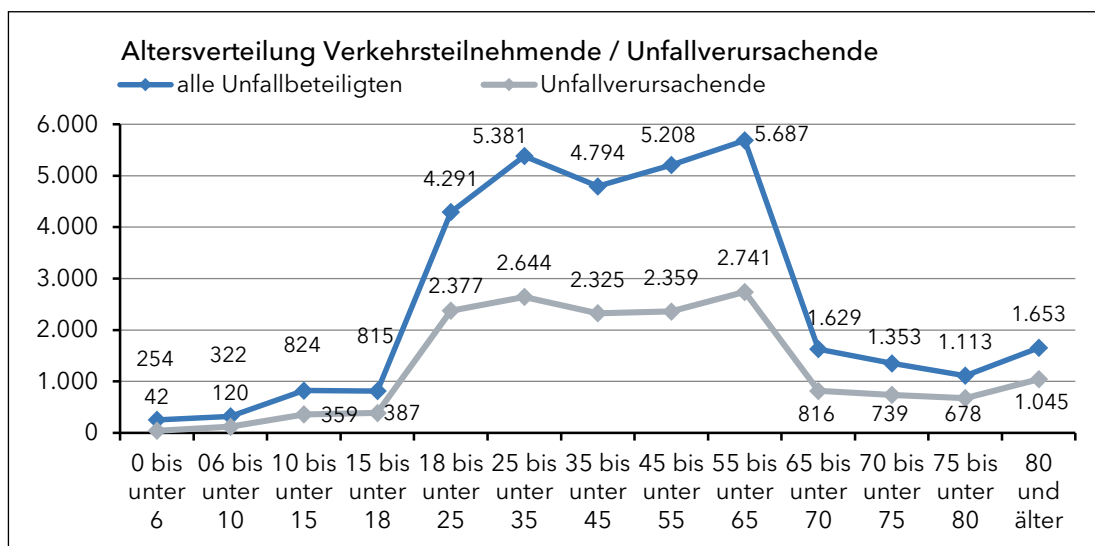
Die Werte zeigen einen erhöhten Verursacheranteil für die Gruppe der „jungen Fahrenden“. In der Altersgruppe von 18 bis unter 25 Jahren sind 55,4% der unfallbeteiligten Personen auch als Unfallverursacher verzeichnet.

Die zweite auffällige Gruppe beginnt bei 65 Jahren und steigt bis über 80 Jahre kontinuierlich von 50,1% bis 63,2% an.

In der folgenden Tabelle werden alle Unfallbeteiligten ins Verhältnis zu den unfallverursachenden Personen nach Alterskategorie gesetzt. Es werden die absoluten Zahlen so wie auch die Prozentwerte dargestellt.

Alterskategorie													
2022	0 bis unter 6	06 bis unter 10	10 bis unter 15	15 bis unter 18	18 bis unter 25	25 bis unter 35	35 bis unter 45	45 bis unter 55	55 bis unter 65	65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
alle Unfallbeteiligten	254	322	824	815	4.291	5.381	4.794	5.208	5.687	1.629	1.353	1.113	1.653
Unfallverursachende	42	120	359	387	2.377	2.644	2.325	2.359	2.741	816	739	678	1.045
Anteil in %	16,5	37,3	43,6	47,5	55,4	49,1	48,5	45,3	48,2	50,1	54,6	60,9	63,2

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Zahlen aus der Tabelle wider.



2.2.6 Verhältnis Verkehrsunfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart

Das eigene Verhalten ist ein wesentlicher Faktor zur Reduzierung der Anzahl von Verkehrsunfällen.

Die Betrachtung, wie häufig durch eine bestimmte Verkehrsbeteiligungsart Verkehrsunfälle verursacht werden, hilft ebenfalls dabei Maßnahmen zu finden, die sich speziell an die Verursacherguppe wenden. Hier sind neben präventiven Maßnahmen auch repressive Elemente zur Steigerung der Verkehrssicherheit anzuwenden.

Die nachstehenden Darstellungen zeigen, dass jede Form der Verkehrsbeteiligung auch einen deutlichen Anteil an der Entstehung von Verkehrsunfällen hat. Unfallgeschehen sind immer multi-kausal, die Verwirklichung ist aber fast immer dem Fehlverhalten einer am Verkehr teilnehmenden Person zuzuschreiben. Ob die Unfallverursachung durch die örtlichen Gegebenheiten geprägt, durch die komplexe und schwer erkennbare Gesamtsituation beeinflusst oder durch wissendes Fehlverhalten realisiert wurde, ist für die Zuordnung der Verursachung zunächst nicht relevant.

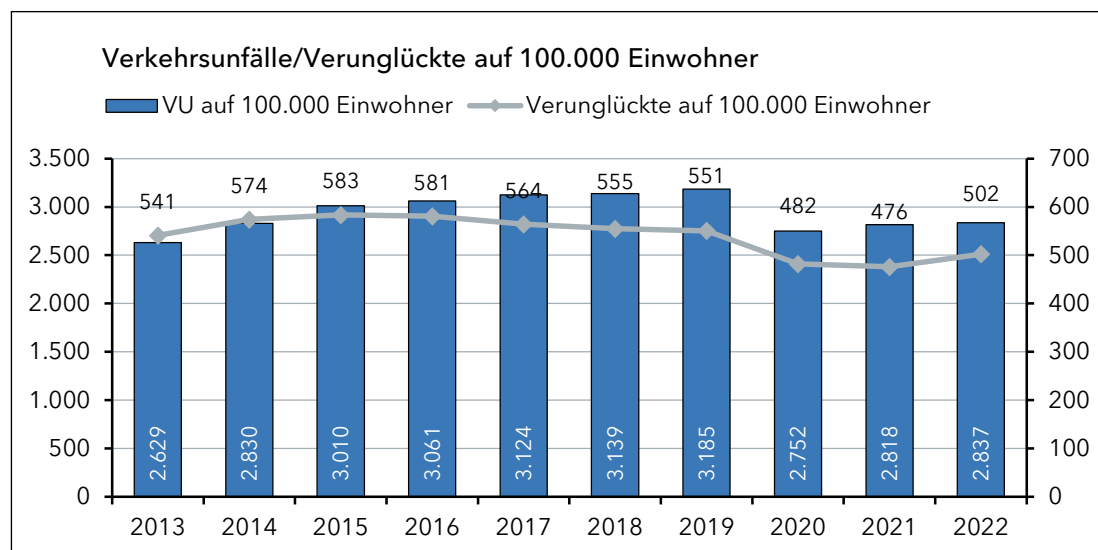
In der folgenden Tabelle werden alle Unfallbeteiligten ins Verhältnis zu den unfallverursachenden Personen nach Verkehrsbeteiligungsart gesetzt. Es werden die absoluten Zahlen so wie auch die Prozentwerte dargestellt.

2022	Pkw	Güter-kraftfahrzeuge	Motorrad über 125 ccm	Elektrokleinst-fahrzeuge	LKR bis 125 ccm	Wohnmobil	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Mofa 25	S-Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Alle Unfall-beteiligten	22.611	2.621	683	458	225	209	207	83	14	2.232	897
Unfallverur-sachende	11.468	1.515	343	313	132	103	121	54	11	4.012	1.560
Anteil in %	50,7	57,8	50,2	68,3	58,7	49,3	58,5	65,1	78,6	55,6	57,5

2.2.7 Anzahl der Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner

Im vergangenen Jahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner mit 2.837 annähernd auf dem Stand des Vorjahres (2.818) geblieben, gleichzeitig sind bei der Bezugsgröße mehr Personen verunglückt (2021: 476/2022:502).

Die Entwicklung der letzten 10 Jahre wird im folgenden Balkendiagramm dargestellt.



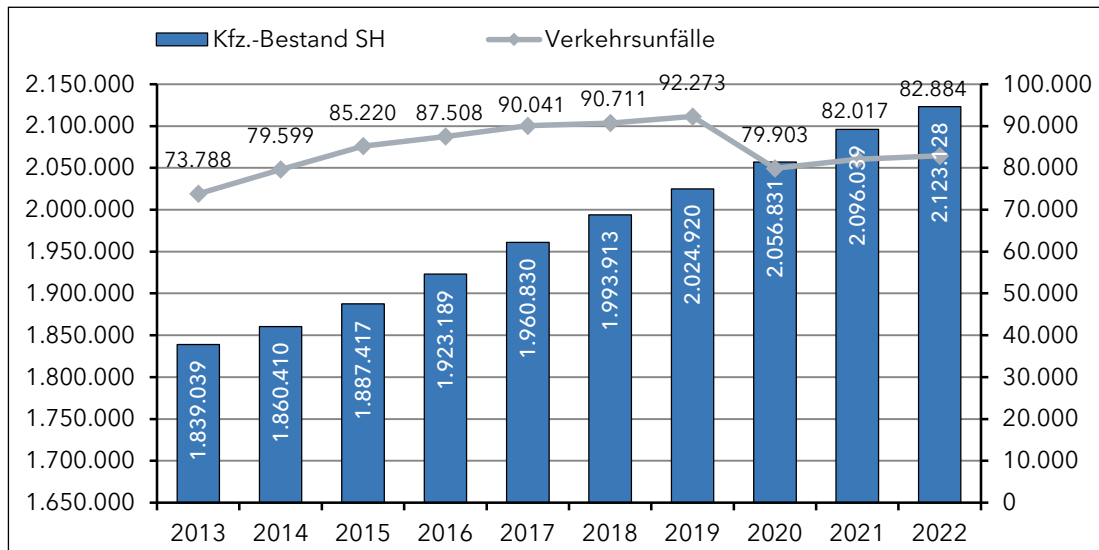
2.2.8 Anzahl der Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen

Weniger Verkehrsunfälle im Verhältnis zum stets steigenden Kraftfahrzeugbestand (Tendenz seit 2020).

Trotz des wachsenden Bestandes an Kraftfahrzeugen und einer wieder zunehmenden Mobilität nach Einschränkungen und Zurückhaltung durch die Coronapandemie sind die Unfallzahlen im

Verhältnis zum vergangenen Jahr in Schleswig-Holstein annähernd gleichgeblieben.

Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung der Zulassungszahlen in Bezug auf das Unfallgeschehen der letzten 10 Jahre in Schleswig-Holstein dar.



2.3 Auf den Bundesautobahnen

Weniger Verkehrsunfälle, weniger schwer verletzte und getötete Personen, Anstieg der Anzahl von leicht Verletzten.

Das Jahr 2022 auf den Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein wurde wieder durch größere Bauvorhaben und Sanierungsmaßnahmen geprägt. Wechselnde Verkehrsführungen und Baubetrieb neben und auf den Fahrstreifen stellten erhöhte Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr. Einschränkungen bei der Fahrstreifenanzahl und Reduzierung der -breite sorgen für eine höhere Verkehrsdichte und sind mit baulich nicht oder in geringerer Form abgegrenztem Begegnungsverkehr ein zusätzlicher Faktor, der die Konzentration auf den Verkehrsfluss beeinträchtigen kann.

2.3.1 Verkehrsunfälle

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr leicht von 3.752 um -0,8 % auf 3.723 gesunken. Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen haben damit einen Anteil von 4,5 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land (82.884), dies ist ein etwas geringerer Wert als im Vorjahr, in dem der Anteil bei 4,6 % lag.

2.3.2 Getötete und verletzte Personen

Weniger schwer verletzte und getötete Personen auf BAB in Schleswig-Holstein.

Die Anzahl der Verkehrstoten auf Bundesautobahnen hat sich von 10 auf 8 reduziert. Damit ereigneten sich 7 % der tödlichen Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein auf Autobahnen und der Anteil der hier getöteten Personen an der Gesamtzahl betrug mit 8 ca. 7,8 %. Die getöteten Personen verteilen sich auf die gesamte Altersspanne von 15 bis unter 65 Jahre.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen sich Personen verletzt haben oder getötet worden sind, ist im gleichen Zeitraum von 581, um +1,4 %, auf 589 angestiegen. Es wurden dabei 989 Personen verletzt, im Vorjahr lag dieser Wert bei 953.

Während ein Anstieg bei den leicht verletzten Personen von 795 um +9,4 % auf 870 zu verzeichnen ist, ging die Anzahl der schwer verletzten Personen von 158 um -24,7 % deutlich auf 119 zurück. Damit sank die Anzahl der schwer verletzten Personen das dritte Jahr in Folge.

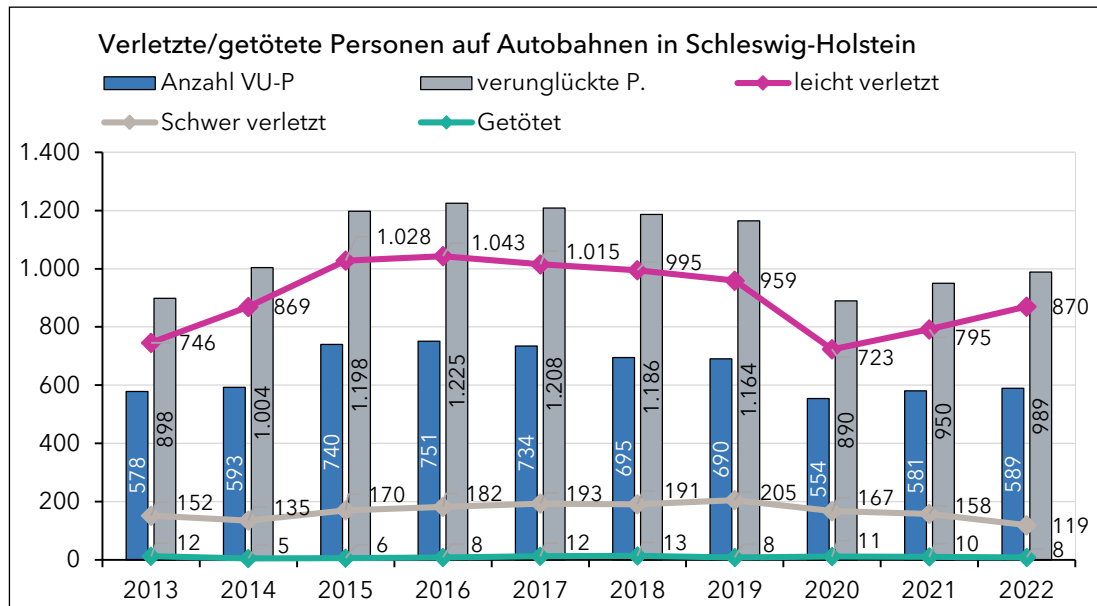
Grundsätzlich gilt die Annahme, dass sich aufgrund des guten Ausbaus der Autobahnen dort weniger Verkehrsunfälle ereignen, die Folgen aber häufig schwerwiegender sind. Die Entwicklung des Jahres 2022 zeigt dazu für Schleswig-Holstein eine leicht gegensätzliche Tendenz.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Verunglückten auf den Bundesautobahnen nach Straßennummer in den letzten 5 Jahren wider.

Anzahl der verletzten/ getöteten Personen		2018	2019	2020	2021	2022	Anzahl
A1	leicht verletzt	274	326	191	216	224	8
	schwer verletzt	38	39	14	23	16	-7
	getötet	5	1	1	2	2	0
A7	leicht verletzt	272	255	233	271	316	45
	schwer verletzt	70	90	81	78	56	-22
	getötet	2	4	5	3	5	2
A20	leicht verletzt	32	38	20	25	11	-14
	schwer verletzt	12	16	4	8	3	-5
	getötet	2					
A21	leicht verletzt	48	34	46	64	18	18
	schwer verletzt	5	9	8	12	4	4
	getötet		1		1	1	1
A23	leicht verletzt	143	139	128	157	29	29
	schwer verletzt	26	43	25	14	-11	-11
	getötet		2	2		-2	-2
A210	leicht verletzt	15	34	22	15	22	7
	schwer verletzt	5	1	3	6	2	-4
	getötet		2				
A215	leicht verletzt	37	50	23	14	24	10
	schwer verletzt	12	23	6	1	4	3
	getötet			1			
A226	leicht verletzt	4		3	5	4	-1
	schwer verletzt			1		2	2
	getötet	0	0	0	0	0	0
A24	leicht verletzt	4	0	2	2	0	-2
	schwer verletzt	18	5	6	8	10	2
	getötet		1	1	3	0	-3
A25	leicht verletzt	13	5	3	2	4	2
	schwer verletzt	0	0	0	1	0	-1
	getötet	0	0	0	0	0	0

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

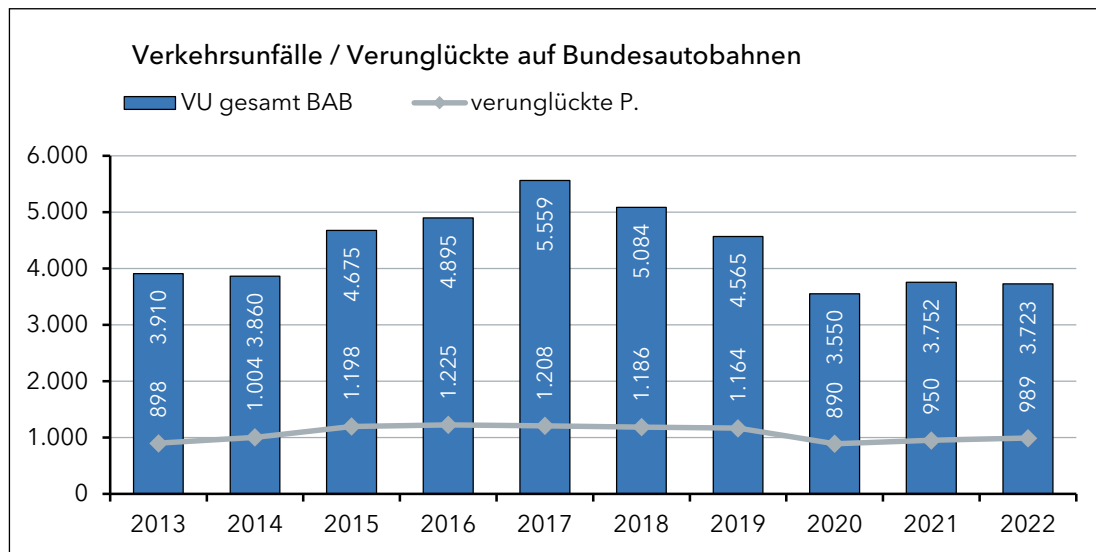
Im folgenden Diagramm werden die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die Verunglückten insgesamt als Balken dargestellt, zusätzlich erfolgt eine Aufschlüsselung nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre.



Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Verkehrsunfälle, Verletzten und Getöteten der letzten fünf Jahre auf den Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein dar.

Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen		2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle		5.084	4.565	3.550	3.752	3.723
Vergleich zum Vorjahr		-475	-519	-1.015	202	-29
in %		-8,5	-10,2	-22,2	5,7	-0,8
- mit Personenschaden		695	690	554	581	589
Vergleich zum Vorjahr		-39	-5	-136	27	8
in %		-5,3	-0,7	-19,7	4,9	1,4
Verletzte		1.186	1.164	890	953	989
Vergleich zum Vorjahr		-22	-22	-274	63	36
in %		-1,8	-1,9	-23,5	7,1	3,8
davon	Leichtverletzte	995	959	723	795	870
	Vergleich zum Vorjahr	-20	-36	-236	72	75
	in %	-2,0	-3,6	-24,6	10,0	9,4
	Schwerverletzte	191	205	167	158	119
	Vergleich zum Vorjahr	-2	14	-38	-9	-39
	in %	-1,0	7,3	-18,5	-5,4	-24,7
Getötete		13	8	11	10	8
Vergleich zum Vorjahr		1	-5	3	-1	-2
in %		8,3	-38,5	37,5	-9,1	-20,0

Das folgende Diagramm zeigt die Entwicklung der Unfallzahlen der letzten 10 Jahre auf:



2.3.3 Hauptunfallursachen

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist wieder die Hauptunfallursache Nr. 1 auf Bundesautobahnen.

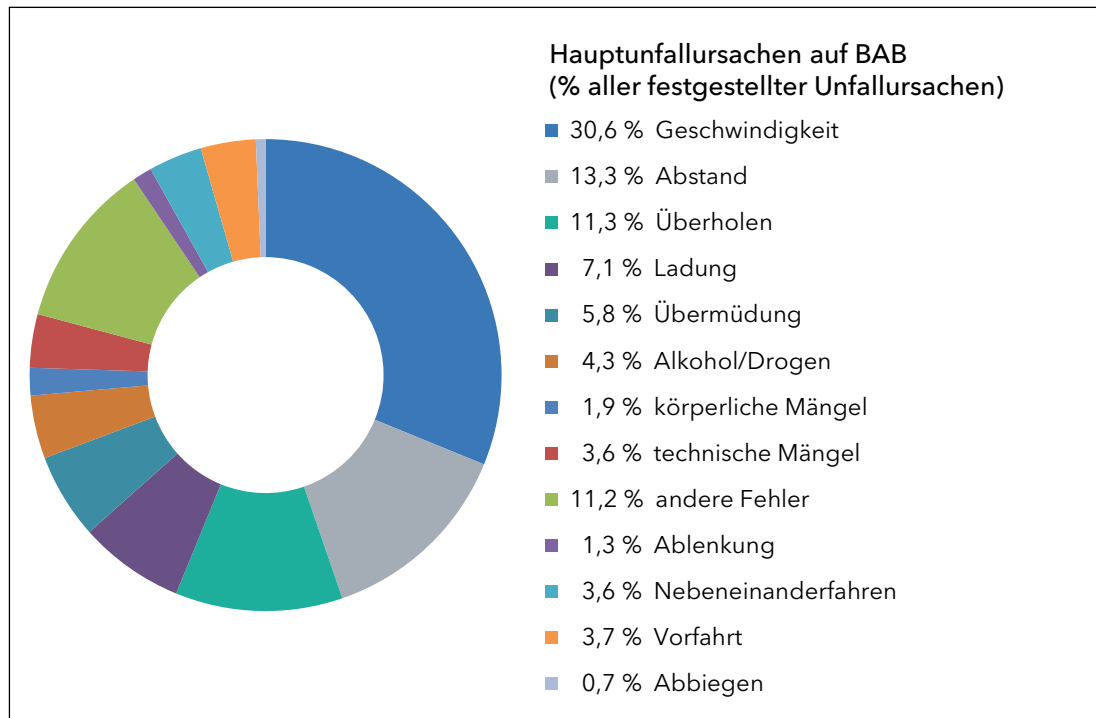
Die Hauptunfallursachen aus dem Jahr 2022 auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein unterscheiden sich nicht von denen der Vorjahre. Die meisten Unfälle ereigneten sich im Längsverkehr (522) oder als Fahrunfall (438).

Als häufigste Unfallursache wurde nicht angepasste Geschwindigkeit angenommen. Diese Ursache macht 31 % aller festgestellten Unfallursachen aus und entspricht damit dem Wert des Jahres 2021 (31 %). Absolut wurde nicht angepasste Geschwindigkeit 612-mal als ursächlich für einen Verkehrsunfall angenommen, im Jahr 2021 waren es 651 Fälle.

Zweit- und dritthäufigste Unfallursache waren ungenügender Abstand (13 %) und Fehler beim Überholen (11 %). Diese beiden Ursachen fanden sich 2021 mit umgekehrten Anteilen in der Statistik wieder (Überholen=11% und ungenügender Abstand=13 %).

Die seit 2021 in das Ursachenverzeichnis aufgenommene Ablenkung wurde auf Autobahnen nur in 1 % aller Ursachen aufgeführt, das entspricht 26 Nennungen als Ursache in den Verkehrsunfallanzeigen. Der Nachweis dieser Ursache ist ohne konkrete Zeugenhinweise oftmals schwierig zu führen.

Im Folgenden werden die Unfallursachen auf den Bundesautobahnen prozentual in einem Tortendiagramm dargestellt.



2.3.2.1 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 (semi-)stationären Geschwindigkeitsmessanlagen.

Durch den Verkehrsüberwachungsdienst der Polizei Neumünster wurden im Jahr 2022 insgesamt 200.883 (-5,1 %) Geschwindigkeitsverstöße auf Bundesautobahnen festgestellt und geahndet.

Zur Bekämpfung der „Abstandsunterschreitungen“ führt die Polizei Messungen von den Autobahnbrücken aus durch. Hier wurden im Jahr 2022 insgesamt 3.707 (+73,8 %) Fälle registriert.

2.4 Auf dem übrigen Straßennetz

Geringer Anstieg bei den Verkehrsunfallzahlen, aber weiter deutlich unter dem Wert aus dem Jahr 2019 - mehr Leicht- und Schwerverletzte, deutlich höhere Anzahl an getöteten Personen im übrigen Straßennetz.

Die in diesem Abschnitt dargestellten Entwicklungen entsprechen den o. g. Tendenzen für das Land Schleswig-Holstein. Sie werden hier für die Vergleichbarkeit vorheriger Berichte dennoch aufgeführt.

2.4.1 Verkehrsunfälle

95,5 % der registrierten Verkehrsunfälle ereigneten sich im Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen. Zu diesem Straßennetz zählen die Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstigen Straßen. Die Anzahl der in diesem Bereich festgestellten Verkehrsunfälle ist im vergangenen Jahr leicht von 78.265 um +1,1 % auf 79.161 Verkehrsunfälle angestiegen, gleichzeitig hat sich die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle von 54 um 64,8 % auf 89 deutlich erhöht.

2.4.2 Getötete und verletzte Personen

Deutlicher Anstieg der Anzahl getöteter Personen außerhalb von BAB – weniger Verkehrsunfälle, aber mehr verletzte Personen.

Die Anzahl der Personen, die bei Verkehrsunfällen außerhalb von Autobahnen getötet worden sind, ist im letzten Jahr von 67 um + 40,3 % auf 94 gestiegen.

27 (2021: 22) Personen starben als Folge von Verkehrsunfällen auf Bundesstraßen, 28 (2021: 27) auf Landesstraßen, 16 (2021: 8) auf Kreisstraßen, und 23 (2021: 10) auf Gemeindestraßen. Die Anzahl der getöteten Personen liegt damit zwischen den Werten der Jahre 2019 (92) und 2020 (96).

In der folgenden Tabelle werden die getöteten Personen in den Jahren 2021 und 2022 im Vergleich nach örtlicher Lage und Straßenklasse dargestellt.

getötete Personen		Summe	Straßenklasse			
Jahr			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
2021	außerorts	50	17	21	8	4
	innerorts	17	5	6		6
	Summe	67	22	27	8	10
2022	außerorts	55	18	19	12	6
	innerorts	39	9	9	4	17
	Summe	94	27	28	16	23

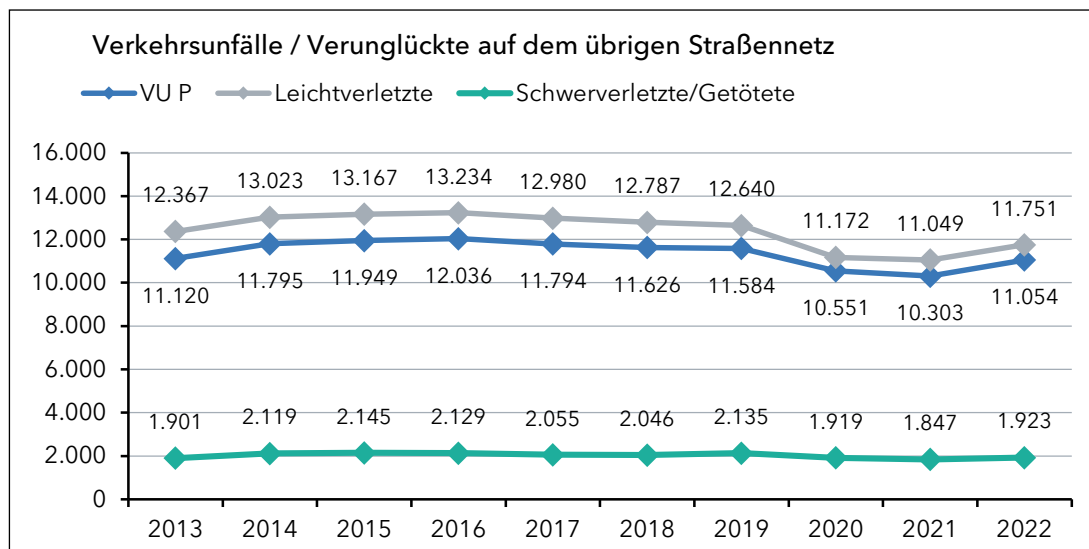
Im Jahr 2022 stieg die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen von 10.303 um +7,3 %, auf 11.054, es wurden dabei 13.580 Personen verletzt, im Vorjahr lag dieser Wert bei 12.829.

2022 wurden 11.751 und damit +6,4 % mehr Personen leicht und 1.829 (+2,8 %) mehr schwer verletzt.

Bei Vernachlässigung der Pandemiejahre 2020 und 2021 liegen damit im Jahr 2022 die niedrigsten Werte für verletzte Personen im Straßenverkehr seit 10 Jahren vor.

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

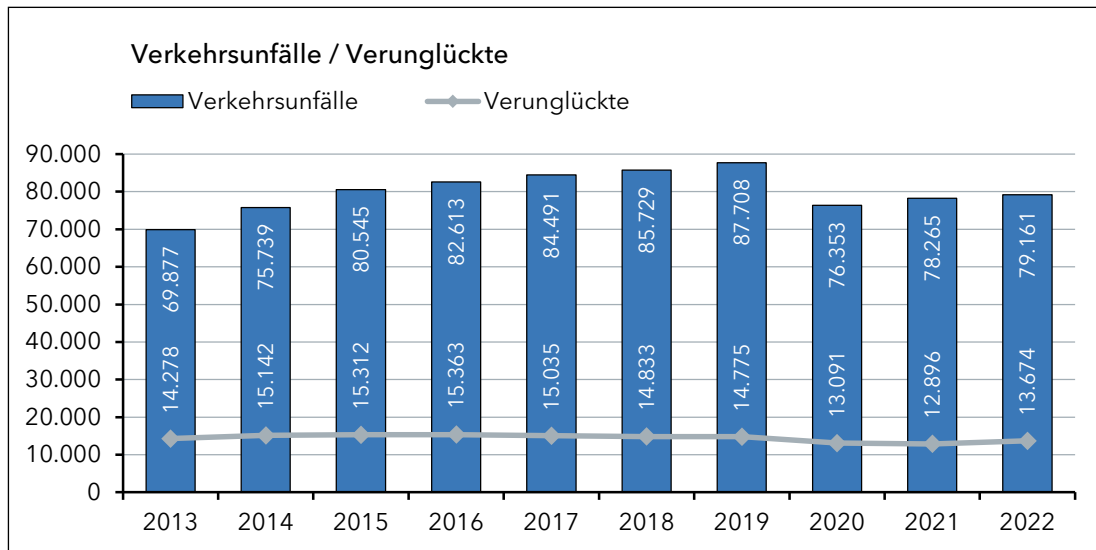
Das folgende Liniendiagramm stellt die Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die Anzahl der Leichtverletzten und Schwerverletzten/Getöteten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen im Verlauf der letzten 10 Jahre dar.



Die folgenden Darstellungen zeigen die Entwicklung der Verkehrsunfälle, Verletzten und Getöteten der letzten fünf Jahre außerhalb der Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein.

Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen		2018	2019	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle		85.729	87.708	76.353	78.265	79.161
Vergleich zum Vorjahr		1.238	1.979	-11.355	1.912	896
in %		1,5	2,3	-12,9	2,5	1,1
- mit Personenschaden		11.626	11.584	10.551	10.303	11.054
Vergleich zum Vorjahr		-168	-42	-1.033	-248	751
in %		-1,4	-0,4	-8,9	-2,4	7,3
Verletzte		14.724	14.683	12.995	12.829	13.580
Vergleich zum Vorjahr		-223	-41	-1.688	-166	751
in %		-1,5	-0,3	-11,5	-1,3	5,9
davon	Leichtverletzte	12.787	12.640	11.172	11.049	11.751
	Vergleich zum Vorjahr	-193	-147	-1.468	-123	702
	in %	-1,5	-1,1	-11,6	-1,1	6,4
	Schwerverletzte	1.937	2.043	1.823	1.780	1.829
Vergleich zum Vorjahr		-30	106	-220	-43	49
in %		-1,5	5,5	-10,8	-2,4	2,8
Getötete		109	92	96	67	94
Vergleich zum Vorjahr		21	-17	4	-29	27
in %		23,9	-15,6	4,3	-30,2	40,3

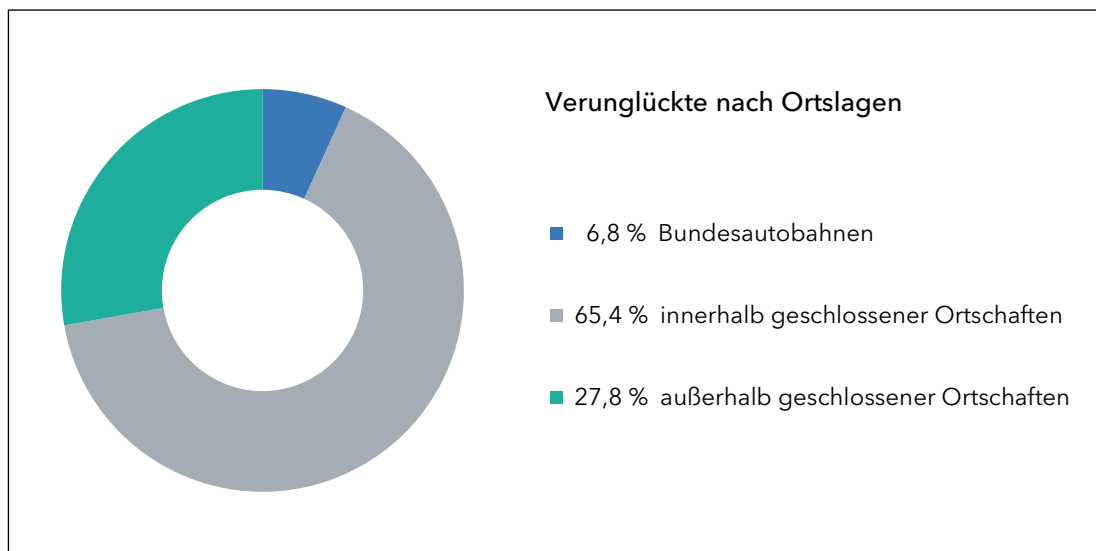
Das folgende Diagramm gibt einer Übersicht über die Verkehrsunfälle und Verunglückten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen.

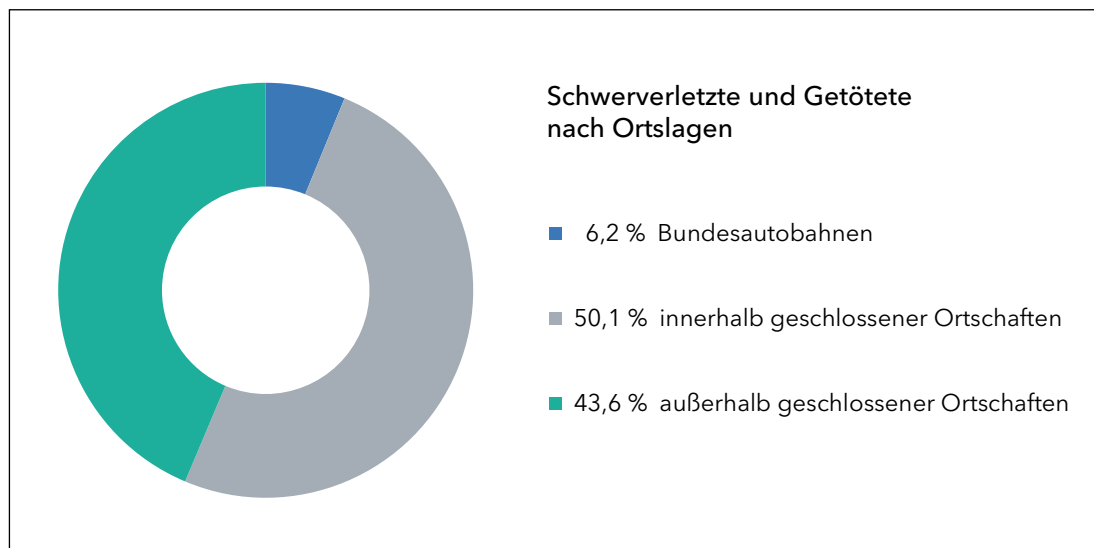


2.4.3 Getötete und verletzte Personen nach Ortslage

Die meisten Personen verunglücken innerorts.

Bei der Betrachtung der Ortslage unter Bezug auf den Verletzungsgrad bei Verkehrsunfällen zeigt sich, dass mehr als 2/3 der Personen innerhalb geschlossener Ortschaften verunglückten. Auch der Anteil schwer verletzter und getöteter Personen ist innerhalb geschlossener Ortschaften mit knapp über 50 % der größte.





2.4.4 Getötete und verletzte Personen nach Verkehrsbeteiligungsart

Die meisten getöteten Personen waren Insassen von Pkw.

Innerorts verstarben die meisten Personen als Insassen von Pkw (11), am zweithäufigsten als Radfahrende (12, davon 6 mit einem Pedelec) und am dritthäufigsten als zu Fußgehende (9)

Außerorts verstarben ebenfalls die meisten Personen als Insassen von Pkw (41) und am zweithäufigsten auf Krafträdern über 125 ccm (11). Alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten wurden 1-3 Mal verzeichnet.

In der folgenden Tabelle werden die getöteten Personen nach Ortslage, Verkehrsbeteiligungsart und Straßenklassen dargestellt.

getötete Personen		Straßenklasse				
		Σ	Bundesstraße	Landesstraße	Gemeinde- u. a. Straßen	Kreisstraße
innerorts	PKW	11	4	3	3	3
	Krad über 125 ccm	4	2	1	1	1
	übriges Kraftfahrzeug	1			1	
	KKR Versicherungskennzeichen	1		1		1
	Fußgänger	9	1	2	6	2
	Pedelec	6			5	
	Fahrrad	6	1		1	2
	Linienbus	1	1			
	Summe	39	9	9	17	9

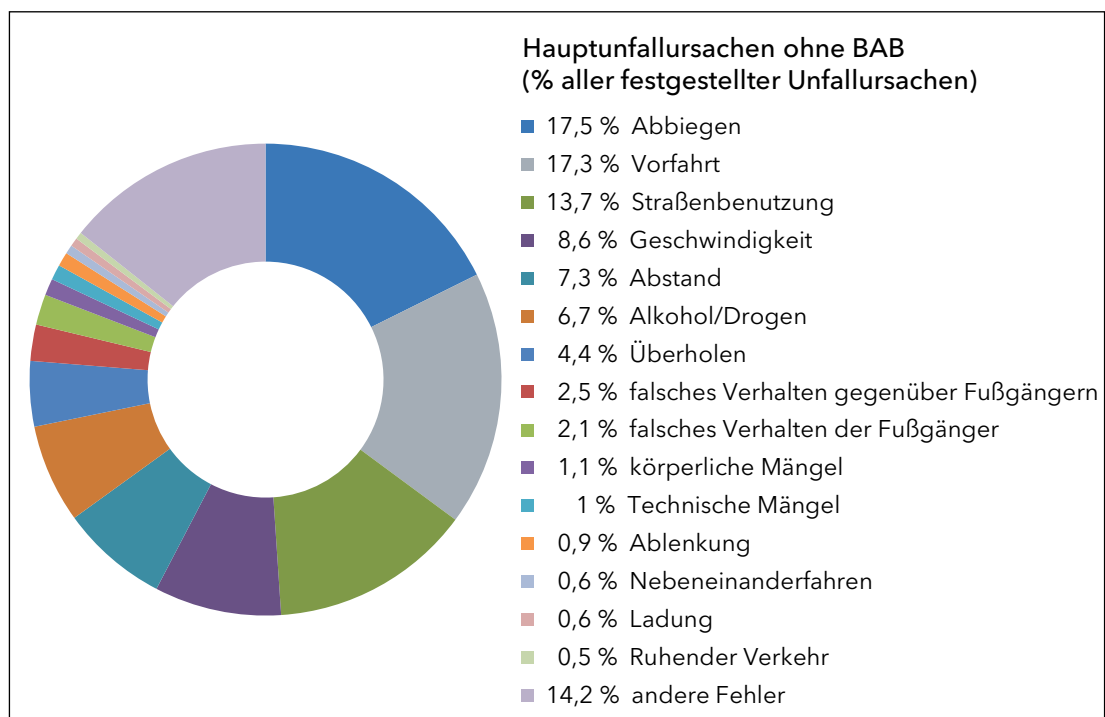
getötete Personen			Straßenklasse			
		Σ	Bundesstraße	Landesstraße	Gemeinde- u. a. Straßen	Kreisstraße
außerorts	PKW	36	10	15	1	15
	Krad über 125 ccm	10	5	3	2	3
	übriges Kraft- fahrzeug	1	1			
	Pedelec	1				
	Fußgänger	2	1		1	
	Kraftomnibus,	1	1			
	Fahrrad	1				
	Sattelzugmaschine,	0				
	KKR Versicherungs- kennzeichen	2			2	
	3- & schweres vier- rädiges Kfz	1		1		1
	Summe	55	18	19	6	19
Summe		94	27	28	23	28

2.4.5 Hauptunfallursachen

Fehler beim Abbiegen und Missachtung der Vorfahrtsregelungen sind die Hauptunfallursachen außerhalb von Bundesautobahnen.

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.

Das folgende Tortendiagramm stellt die Unfallursachen auf den Straßen außerhalb der Bundesautobahnen prozentual dar.



2.4.5.1 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Vorfahrtsüberwachung

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 Vorrang sowie Abbiegen geschieht zum einen durch Verkehrsüberwachung, zum anderen durch die Entschärfung der Unfallhäufungsstellen. Im Rahmen der Verkehrsüberwachung stellte die Landespolizei im vergangenen Jahr 4.029 (-21,4 %) Verkehrsordnungswidrigkeiten fest. Das waren u. a. Stoppschildmissachtungen, Rotlichtverstöße oder Gefährdungen zu Fußgehender und fahrradfahrender Personen beim Abbiegen.

Geschwindigkeitsüberwachung

Weniger 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 404.565 Geschwindigkeitsverstöße zur Anzeige gebracht. Das sind 9.838 Verstöße weniger (-2,4 %) als 2021.

Innerhalb geschlossener Ortschaften konzentriert sich die Polizei auf Deliktsschwerpunkte aber auch auf sensible Orte zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmender wie z. B. vor Schulen, Kindertagesstätten und Seniorenheimen.

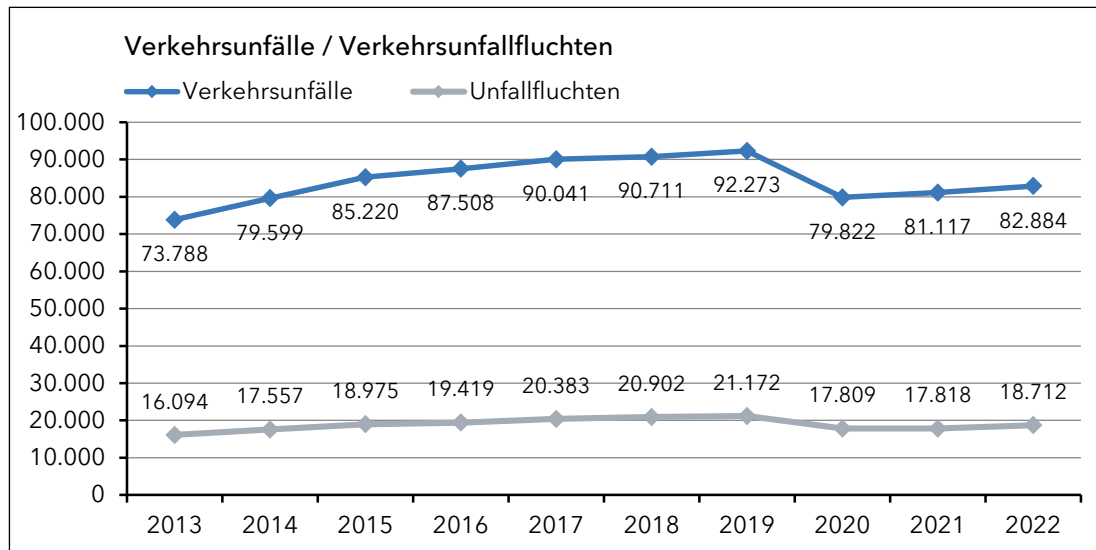
2.5 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Mehr Verkehrsunfallfluchten durch die Landespolizei aufgenommen.

Nach einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsunfallfluchten in den Jahren 2020 und 2021 ist für 2022 ein Anstieg von 17.818 um +5,0 % auf 18.712 Fälle zu verzeichnen. Damit wird in 22,6 % aller Verkehrsunfälle eine Verkehrsunfallflucht begangen. Damit ist der Wert des Jahres 2019 (21.172) aber deutlich nicht erreicht.

Auf Bundesautobahnen stieg die Anzahl im Vergleich zum Vorjahr von 454 um +7 % auf 486 und im übrigen Straßennetz von 17.364 um +5 % auf 18.226 Fälle.

Das Liniendiagramm zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle und der Verkehrsunfallfluchten in den letzten 10 Jahren.

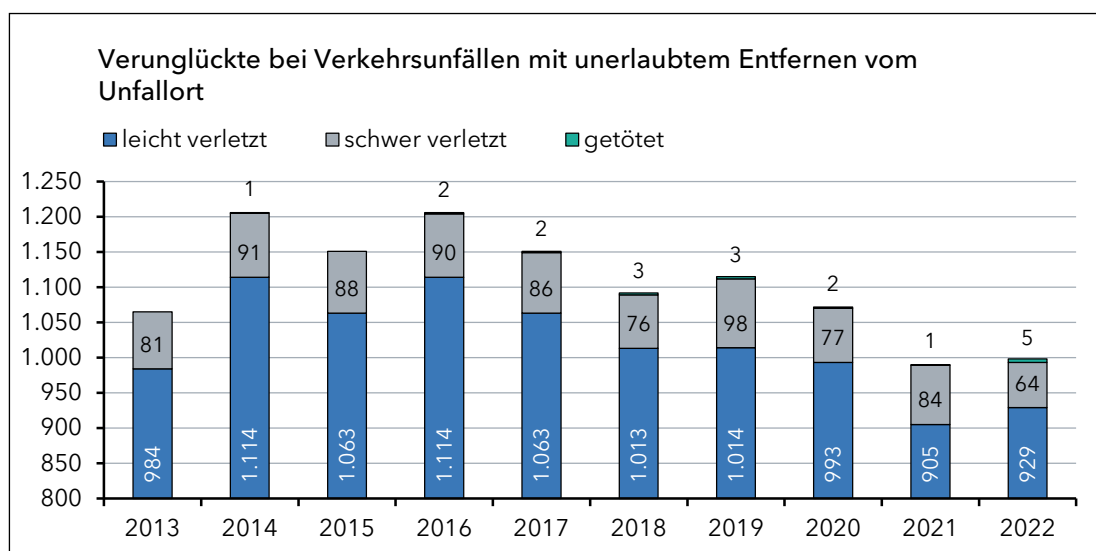


Dabei wurden 929 (+2,7 %) Verkehrsteilnehmende leicht und 64 (-23,8 %) schwer verletzt. Fünf Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen das sind 4 mehr als im Jahr 2021. Damit stellt die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten mit Todesfolge den höchsten Wert seit 2012 dar, während die Anzahl mit schwer verletzten Personen den niedrigsten Wert seit 2013 abbildet.

17.714 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 Spiegelklatzsch).

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.

Das folgende Balkendiagramm stellt die Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort in den letzten 10 Jahren dar.

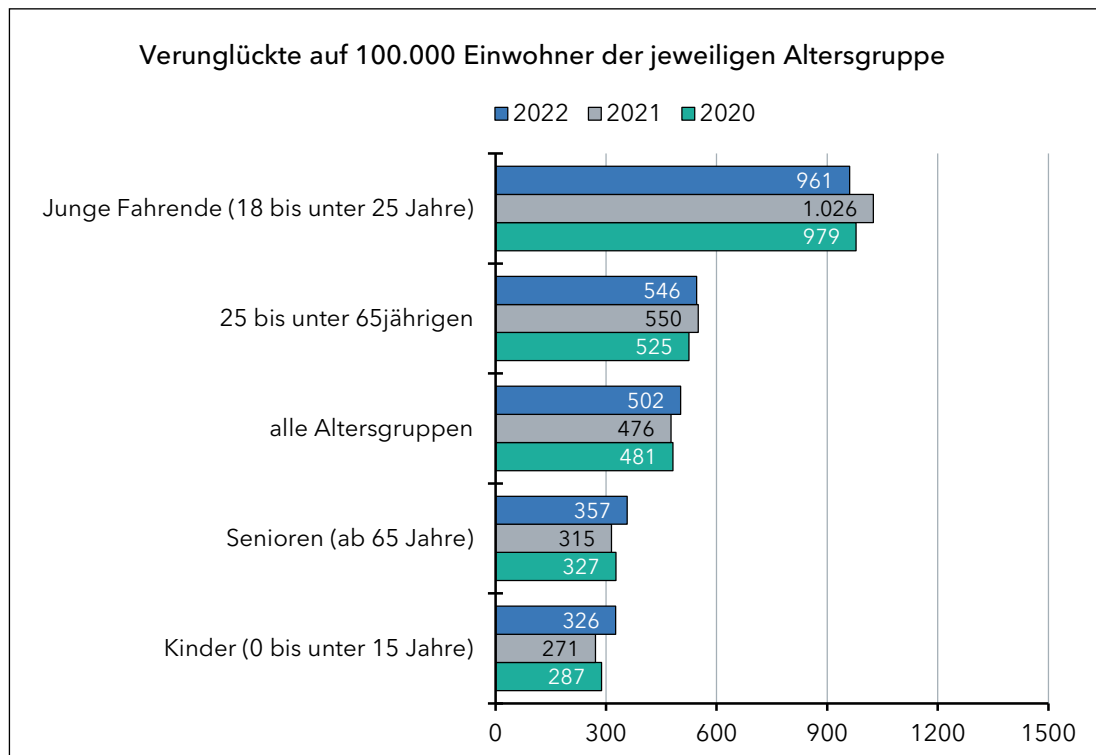


3 Risikogruppen

Altbekannte Risikogruppen „Junge Fahrende“ mit Abnahme und Senioren mit deutlicher Zunahme bei der Verkehrsunfallbeteiligung.

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 Fahrende“ 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 Unfallverursachende am Unfallgeschehen beteiligt und als Verunglückte betroffen.

Diese Ausführungen werden in dem angefügten Balkendiagramm beschrieben.



3.1 Junge Fahrende

In der Altersgruppe der 18 bis 25jährigen hat es einen deutlichen Rückgang bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 4.155 um -8,6 % auf 3.796 gesunken.

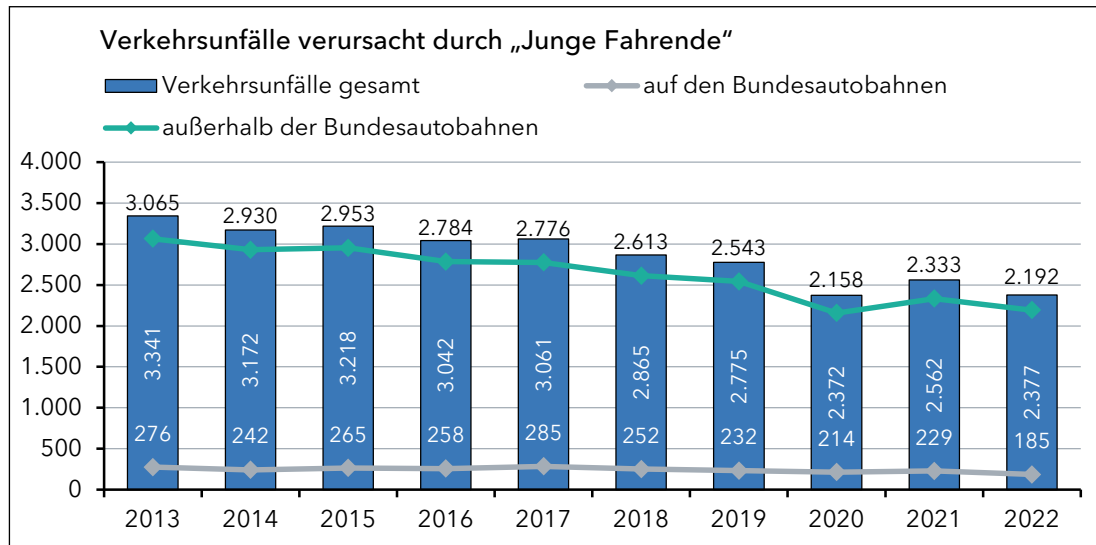
Auf Bundesautobahnen hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Gruppe von 362 um -15,5 % auf 306 reduziert. Davon wurden 185 (2021: 229) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

Im übrigen Straßennetz ist ein Rückgang von 3.793 um -8 % auf 3.490 zu verzeichnen. 2.192 (2021: 2.333) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gelten „Junge Fahrende“ in 2.377 (2021: 2.562) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil 13,1 % (2021: 14,6 %), als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein. Bei einem Bevölkerungsanteil von 7,3% sind „Junge Fahrende“ mit 20,9 % überdurchschnittlich häufig in das Verkehrsunfallgeschehen involviert.

67,2 % der Verkehrsunfälle wurden von männlichen Fahrern verursacht.

Im folgende Balkendiagramm werden die durch die Altersgruppe der 18 bis unter 25jährigen verursachten Verkehrsunfälle nach Ortslagen der letzten 10 Jahre dargestellt.

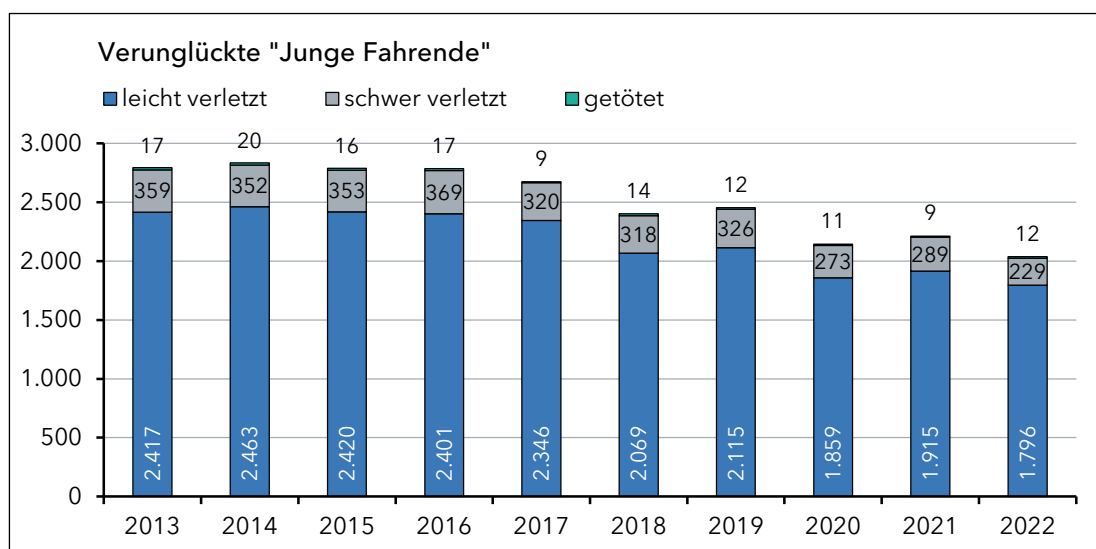


Insgesamt wurden 1.796 (-6,2 %) „Junge Fahrende“ leicht und 229 (-20,8 %) schwer verletzt. Es verunglückten 12 Verkehrsteilnehmende dieser Altersgruppe im Berichtszeitraum tödlich. Das sind drei Getötete mehr als im Vorjahr. Die Anzahl der verunglückten „Jungen Fahrenden“ ist im Berichtszeitraum insgesamt um -8,0 % gesunken.

60,4 % verunglückten als Fahrende von oder Mitfahrende in Pkw, 17,3 % als Radfahrende und 4,2 % mit motorisierten Zweirädern über 125 ccm.

Der Wert der „Jungen Fahrenden“, die sich leichte oder schwere Verletzungen bei Verkehrsunfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen zugezogen haben, ist von 68 auf 57 zurückgegangen und nimmt einen Gesamtanteil von 2,8 % der Unfälle dieser Altersgruppe ein.

Das folgende Balkendiagramm stellt die Verunglückten der Alterskategorie der 18 bis unter 25jährigen nach Verletzungsgrad in den letzten 10 Jahren dar.



3.1.1 Hauptunfallursachen

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist einem Anteil von 19,8% (2021: 22 %) die am häufigsten festgestellte Unfallursache in dieser Altersgruppe.

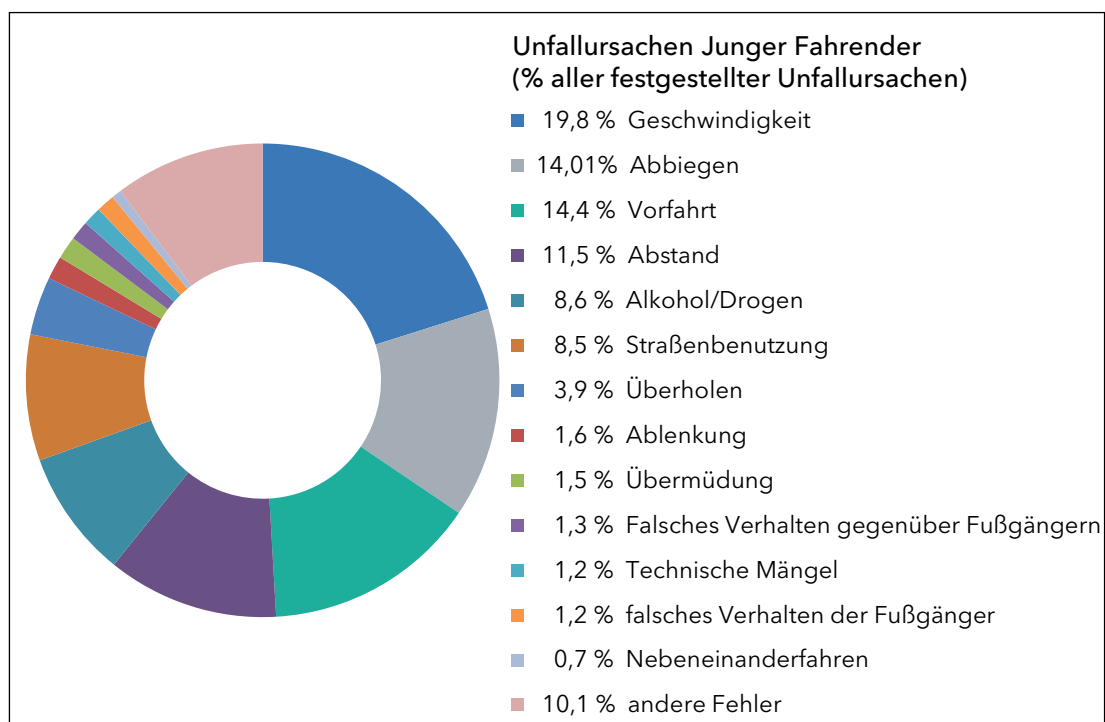
Fehler beim Abbiegen und Vorfahrts-/Vorrangsverletzungen wurden mit 14,1 %/14,4 % (2021: 14 %) als weitere Hauptunfallursachen festgestellt.

Mit 11,5 % (2021: 11 %) sind Abstandsunterschreitungen unfallursächlich für alle von „Jungen Fahrenden“ verursachten Verkehrsunfälle.

Bei 8,6 % (2021: 7 %) war der Konsum von Alkohol oder anderer berauschender Mittel unfallursächlich.

1,6 % (2021: 1,6 %) der „Jungen Fahrenden“ waren durch ein elektronisches Gerät oder in anderen Fällen abgelenkt.

Das folgende Tortendiagramm stellt die Unfallursachen junger fahrender Personen prozentual dar.



3.2 Senioren

In der Altersgruppe der ab 65jährigen hat es einen deutlichen Anstieg bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 4.580 um +10,1 % auf 5.044 gestiegen.

Auf Bundesautobahnen hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Gruppe von 179 um +19 % auf 213 erhöht. Davon wurden 132 (2021: 103) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

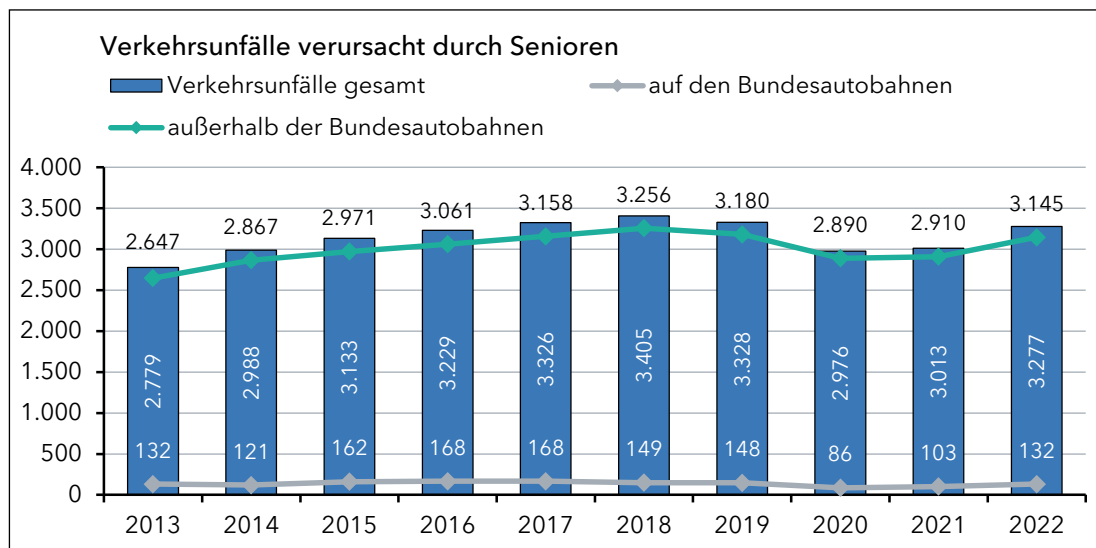
Im übrigen Straßennetz ist eine Zunahme von 4.401 um +9,8 % auf 4.831 zu verzeichnen. 3.145 (2021: 2.910) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gilt die Altersgruppe in 3.277 (2021: 3.013) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil 18,1 % (2021: 14,6 %), als Verursachende aller qualifizierter Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 23,5 % sind Senioren mit 27,8 % wesentlich seltener am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt als „Junge Fahrende“.

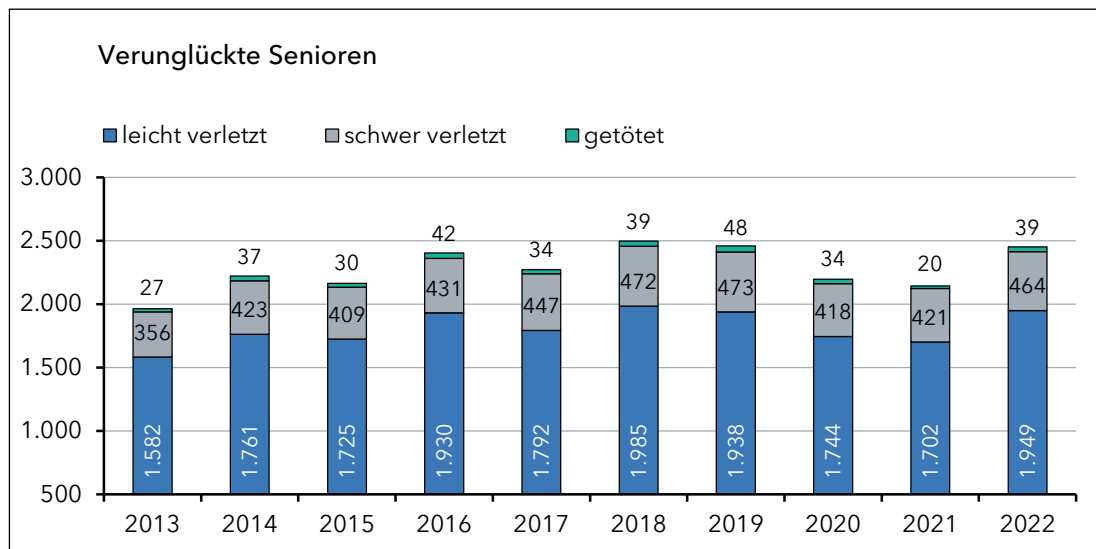
Sie verursachen jedoch häufiger schwere Verkehrsunfälle. Fast jeder 4. Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden (22,6 %) wurde von einer Person dieser Altersgruppe verursacht. Bei den „Jungen Fahrenden“ liegt der Anteil bei 12,3 %.

Trotz steigender Mobilität legen Verkehrsteilnehmende mit zunehmendem Alter in der Regel eher kürzere Strecken zurück und meiden Straßen, auf denen deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Auf den Bundesautobahnen wurden 132 (+28,2 %) von Senioren verursachte Verkehrsunfälle aufgenommen. Auf den Bundesstraßen waren es 512 (15,6 %), auf den Landesstraßen 734 (22,4 %) und auf den Kreisstraßen 545 (16,6 %) durch Senioren verursachte Verkehrsunfälle. Am höchsten war die Unfallbelastung, wie auch in den Jahren zuvor, mit 1.354 (41,3 %) auf Gemeinde- und anderen Straßen.

Das folgende Balkendiagramm stellt die durch Senioren verursachten Verkehrsunfälle gesamt mit Unterscheidung auf den Bundesautobahnen und außerhalb derer für die letzten 10 Jahre dar.



Im Jahr 2022 stieg die Anzahl der verunglückten Personen in der Altersgruppe ab 65 bei jeder festgestellten Verletzungsart. Es wurden 1.949 (2021: 1.702) Personen leicht und 464 (2021: 421) schwer verletzt. 39 (2021: 20) verstarben infolge von Verkehrsunfällen. Damit macht diese Gruppe 38,2 % (2021: 26 %) der Getöteten aus. Im Vergleich zu den vorpandemischen Jahren liegt dieser Wert auf dem Niveau von 2018 und unterschreitet den aus dem Jahr 2019.



Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende. 1.112 (45,3 %) der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec.

Radfahrend verunglückten 593 Personen, davon 492 leicht, 98 schwer und 3 tödlich.

Mit dem Pedelec verunglückten 519 Personen, davon wurden 392 leicht, 122 schwer und 5 tödlich verletzt.

Am zweithäufigsten verunglückten Personen ab 65 Jahren als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen, hier wurden für das Jahr 2022 insgesamt 894 (36,5 %) Fälle verzeichnet, davon wurden 723 leicht, 154 schwer und 17 tödlich verletzt.

226 (9,2 %) Personen dieser Gruppe verunglückten, als sie zu Fuß gehend am Straßenverkehr teilgenommen haben, davon wurden 168 leicht, 51 schwer und 7 tödlich verletzt.

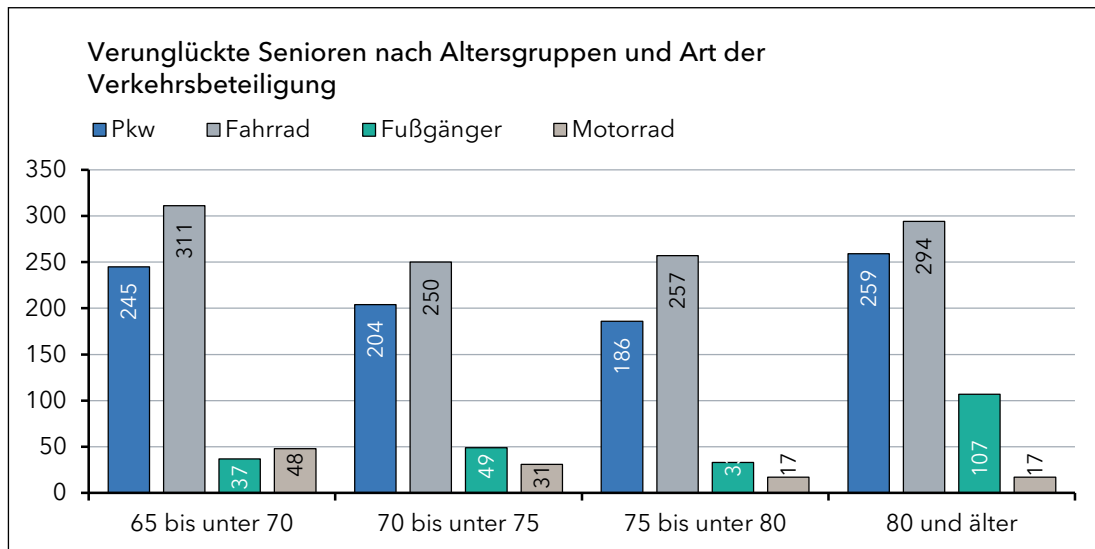
Ein ebenfalls dreistelliger Wert ist bei den Motorrad-Fahrenden zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten 113 (4,6 %) Personen, davon wurden 85 leicht, 24 schwer und 4 tödlich verletzt.

Über die Hälfte der verstorbenen Senioren (61,5 %) waren über 80 Jahre alt.

In der folgenden Tabelle werden die verunglückten Senioren nach Verletzungsgrad und Verkehrsbeteiligung für das Jahr 2022 dargestellt.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Verletzungsgrad		
		Leicht verletzt	Schwer verletzt	Getötet
Verkehrsbeteiligung				
Motorrad	113	85	24	4
Pkw	894	723	154	17
Bus	43	40	2	1
Lkw	18	15	3	0
Fahrrad	593	492	98	3
Pedelec	519	392	122	5
Fußgänger	226	168	51	7
Elektrokleinstfahrzeug	15	12	3	0
Sonstige	31	22	7	2
Summe	2.452	1.949	464	39

Das folgende Balkendiagramm und die anschließende Tabelle geben eine Übersicht über die verunglückten Senioren nach Alterskategorien und Verkehrsbeteiligungsarten.

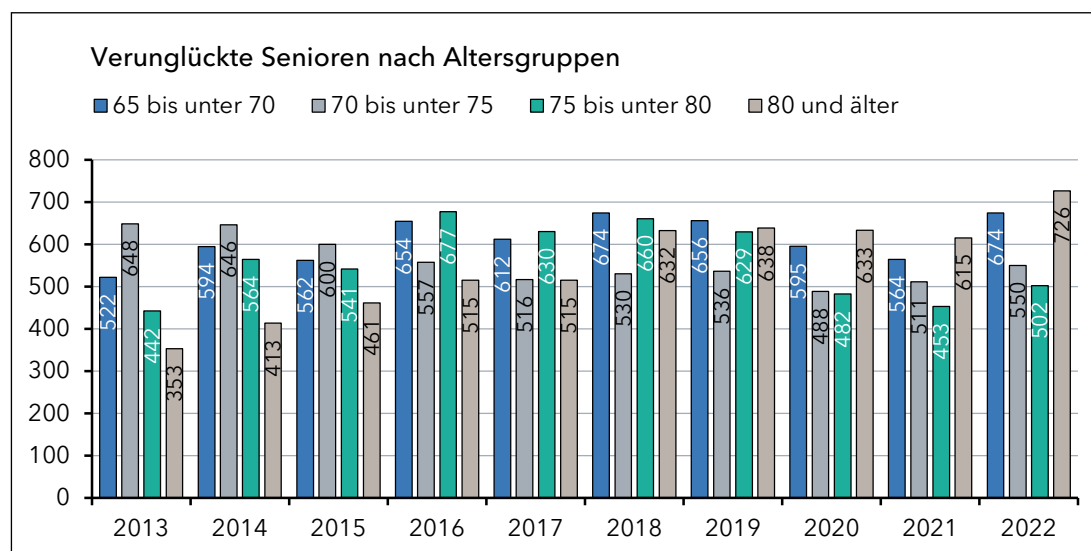


Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
Verkehrsbeteiligung					
Motorrad	113	48	31	17	17
Pkw	894	245	204	186	259
Bus	43	16	5	4	18
Lkw	18	10	5	2	1
Fahrrad	1.112	311	250	257	294
Fußgänger	226	37	49	33	107
Elektrokleinstfahrzeug	15	5	3	0	7
Sonstige	31	2	3	3	23
Summe	2.452	674	550	502	726

Auch bei den schwer verletzten Personen nehmen die über 80jährigen mit 33 % den größten Anteil ein.

In der folgenden Tabelle und anschließendem Balkendiagramm werden die verunglückten Senioren nach Verletzungsgrad und Alterskategorien dargestellt. Das Balkendiagramm bezieht sich hierbei auf die letzten 10 Jahre.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
Verletzungsgrad					
Leicht verletzt	1.949	555	440	405	549
Schwer verletzt	464	115	105	91	153
Getötet	39	4	5	6	24
Summe	2.452	674	550	502	726



3.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen

Aktive Moderatorinnen und Moderatoren, die als ehrenamtliche Sicherheitsberater für Senioren von der Polizei ausgebildet und dann in ihrem Wohnumfeld bei Präventionsveranstaltungen tätig werden, tragen mit Ihrer Arbeit 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 Radfahrende oder Zu Fußgehende 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 Straßenverkehr sowie
- die Reaktion der Augen bei wechselnden Lichtverhältnissen.

In verkehrsunfallpräventiven Modulen schildern die Sicherheitsberater für Senioren die Gefahren rund um das Verkehrsmittel „Pedelec“ und geben Tipps für Kauf, Umgang und Trainings in Zusammenarbeit mit bewährten Netzwerkpartnern.

3.3 Kinder

Kinder wieder stärker am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt.

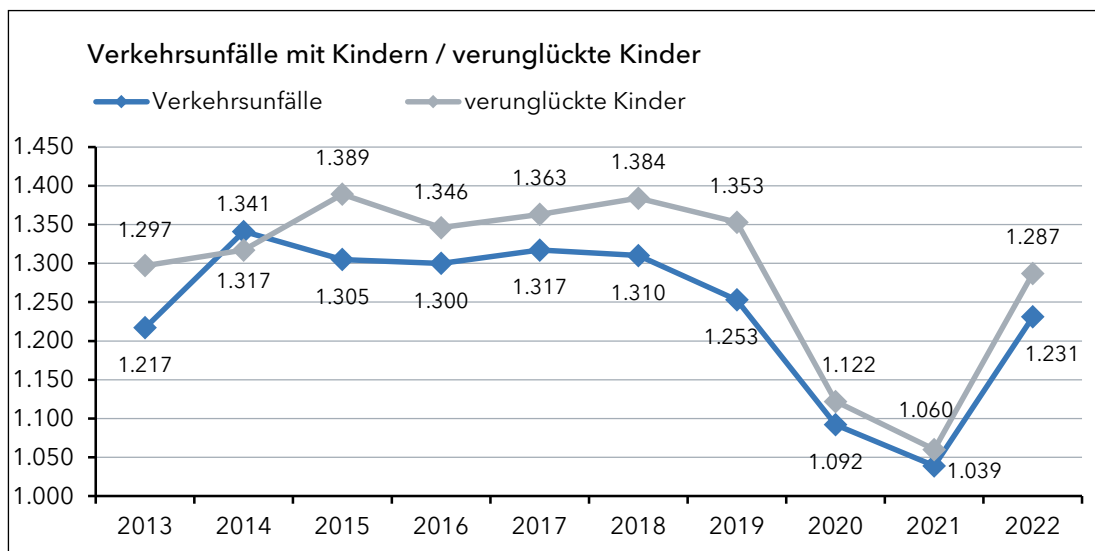
Kinder nehmen am Straßenverkehr als zu Fuß Gehende, Fahrradfahrende, Fahrende von Inline-Skates oder Tretroller, Pkw-Insassen und als Bus-Fahrende teil. Außerdem nutzen Kinder den Verkehrsraum als Spiel-, Sport- und Kommunikationsraum und als Treffpunkt für Gruppenaktivitäten. Je nach Zweck und Art der Verkehrsteilnahme ergeben sich für Kinder unterschiedliche Gefährdungspotentiale. Die verkehrsbedingten Gefahren für das Leben und die Gesundheit von Kindern werden im Folgenden ausführlich dargestellt und analysiert.

Nachdem in den Pandemie Jahren 2020 und 2021 die niedrigste Anzahl an Verkehrsunfällen mit Kindern und verunglückten Kindern registriert wurden, waren Kinder im vergangenen Jahr wieder stärker am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt. Die Anzahl der Verkehrsunfälle bleibt mit 1.231

immer noch unter dem Wert von 1.253 im Jahr 2019 vor der Pandemie, erhöht sich allerdings um +18,5 % zu dem historischen Tiefstand in 2021. Auch die Anzahl der verunglückten Kinder erhöht sich zu 2021 zwar um +21,4 %, bleibt jedoch unter dem Wert von 1.353 verunglückten Kindern im Jahr 2019.

Die höchste Steigerung bei der Anzahl der verunglückten Kinder wurde bei den Leichtverletzten registriert. Es verunglückten 1.177 Kinder im vergangenen Jahr leicht, das sind +23,4 % mehr als 2021 (954). 108 Kinder wurden schwer verletzt, was eine Steigerung von +4,9 % (103) ergibt. Zwei Kinder verstarben im Straßenverkehr, damit war es ein Kind weniger als noch 2021. Ein Kind nahm mit dem Fahrrad am Straßenverkehr teil, ein Kind zu Fuß.

Im folgenden Liniendiagramm wird die Entwicklung der Kinderunfälle und der verunglückten Kinder in den letzten 10 Jahren dargestellt. Hier wird besonders deutlich, dass in den Pandemie-jahren 2020 und 2021 die Verkehrsunfallentwicklung mit Kindern deutlich zurückgegangen ist. Ein Erklärungsansatz wäre, dass Kinder aufgrund von Kindergarten- und Schulschließungen, aber auch aufgrund verminderter Freizeitaktivitäten deutlich weniger am Straßenverkehr teilgenommen haben.



Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht der Verkehrsunfälle mit Kindern und der verunglückten Kinder in den letzten 5 Jahren nach Art der Verkehrsbeteiligung und Alterskohorten.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2018	2019	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
								Prozent
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern		1.310	1.253	1.092	1.039	1.231	192	18,5
Verunglückte Kinder bis unter 15 Jahren		1.384	1.353	1.122	1.060	1.287	227	21,4
als zu Fuß gehende	alle Kinder	190	177	167	155	209	54	34,8
	unter 6 Jahre	42	38	45	40	57	17	42,5
	6 bis unter 10 Jahren	72	65	58	64	75	11	17,2
	10 bis unter 15 Jahren	76	74	64	51	77	26	51,0
als Rad-fahrende	alle Kinder	651	613	580	506	578	72	14,2
	unter 6 Jahre	28	25	27	22	28	6	27,3
	6 bis unter 10 Jahren	106	91	107	92	112	20	21,7
	10 bis unter 15 Jahren	517	497	446	392	438	46	11,7

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2018	2019	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
								Prozent
als Mitfahrende in/auf Kfz	alle Kinder	543	563	375	399	500	101	25,3
	unter 6 Jahre	185	181	148	146	165	19	13,0
	6 bis unter 10 Jahren	141	176	99	103	115	12	11,7
	10 bis unter 15 Jahren	217	206	128	150	220	70	46,7

Die höchste Zunahme an verunglückten Kindern wurde in der Alterskategorie der 6 bis unter 10jährigen festgestellt (+45,2 %). In der Alterskategorie der 10 bis unter 15jährigen wurden +23,9 % mehr Verunglückte registriert. In beiden Alterskategorien wurden die Zahlen von 2019 nicht erreicht.

Bei der Verkehrsbeteiligungsart wurde die höchste Zunahme bei den Zufußgehenden ermittelt. Es verunglückten insgesamt +34,8 % mehr zu Fuß gehende Kinder als noch 2021. Im Vergleich zu dem Jahr vor der Pandemie ist eine Steigerung von +18,1 % zu verzeichnen. Trotz der Steigerung bei dieser Verkehrsbeteiligungsart waren zu Fuß gehende Kinder lediglich mit 16,2 % am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt, während sie als Radfahrende mit 45 % und als Mitfahrende im/auf Kfz. mit 39 % deutlich häufiger im Straßenverkehr verunglückten.

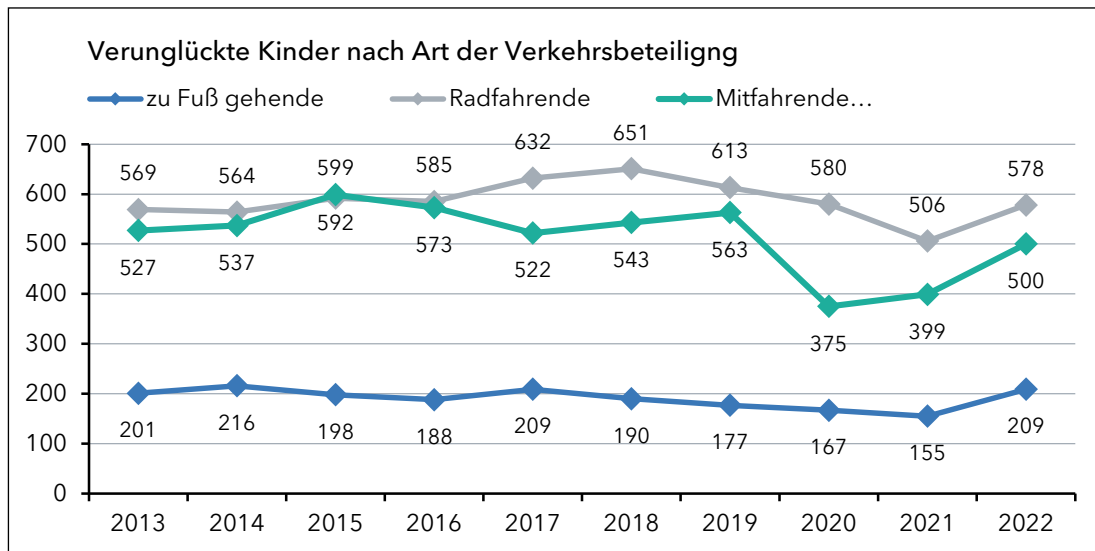
Kinder zwischen 0 und bis unter 6 Jahren verunglückten als Zufußgehende in vielen Fällen in Begleitung der Eltern oder anderer Aufsichtspersonen, indem sie trotz Aufsichtspflicht unvermittelt auf die Straße laufen konnten und von Fahrzeugen erfasst wurden. In über 50 % der Fälle wurden die Kinder als Unfallverursacher ermittelt.

Jedes vierte radfahrend verunglückte Kind war alleinbeteiligt, d. h. es verlor die Kontrolle über das Fahrrad und stürzte ohne Fremdeinwirkung und ohne Andere zu schädigen, beispielsweise aufgrund von Unaufmerksamkeit, zu hoher Geschwindigkeit oder eines technischen Mangels.

Fast 60 % aller verunglückten Kinder gehörten der Alterskategorie der 10 bis unter 15jährigen an. Das ist die Altersgruppe, die erstmals selbstständig am Straßenverkehr teilnimmt und besonders mit dem Fahrrad größere Entfernungen zurücklegt. Am häufigsten verunglückten Kinder als Radfahrende im Alter zwischen 10 und bis unter 15 Jahren. Jedes dritte verunglückte Kind gehörte dieser Alterskategorie an und fuhr ein Fahrrad. Dreiviertel der verunglückten Kinder als Radfahrende waren im Alter zwischen 10 und bis unter 15 Jahren. Hauptunfallursachen bei den Kindern, die in 56 % der Unfälle als Unfallverursacher ermittelt wurden, waren das fehlerhafte Einfahren in den fließenden Verkehr z. B. aus einem Grundstück oder von einem anderen Straßenteil sowie die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile wie z. B. Gehweg. Fahrende von Personen- und Lastkraftwagen begehen bei 48,6 % der Verkehrsunfälle mit verunglückten Rad fahrenden Kindern Fehler beim Abbiegen und in 34 % der Fälle Vorfahrtsverletzungen.

Bei den verunglückten Kindern in oder auf Kraftfahrzeugen wurden die höchsten Steigerungen bei den Pkw von 351 auf 422 (+71), Bussen von 13 auf 32 (+19) und Elektrokleinstfahrzeugen von 18 auf 27 (+9) verzeichnet.

Das folgende Liniendiagramm zeigt die verunglückten Kinder in den jeweiligen Verkehrsbeteiligungsarten der letzten 10 Jahre auf.



3.3.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen

3.3.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen

Durch den Einsatz der Handpuppenbühnen im Bereich der Kindertagesstätten werden Themen wie das sichere Überqueren der Fahrbahn, das Anschnallen im Fahrzeug als Mitfahrende 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 Änderungen verschiedener Rahmenbedingungen ist die Zahl im letzten Jahr nicht erreicht worden.

3.3.1.2 Als Zufußgehende (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.

3.3.1.3 Als Mitfahrende

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. Hier sind Fahrzeugführende gefordert, den richtigen Sitz der Rückhalteeinrichtungen ständig zu kontrollieren. Die Polizei unterstützt Schulen und Kindertagesstätten durch Teilnahme an Informationsveranstaltungen zum Thema „Rückhalteeinrichtungen“.

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

3.3.1.4 Als Radfahrende

Das Erlernen der Verkehrsregeln, psychomotorische Leistungen, wie Gleichgewicht halten, Lenken, Bremsen und Kurven fahren ist 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.

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

4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

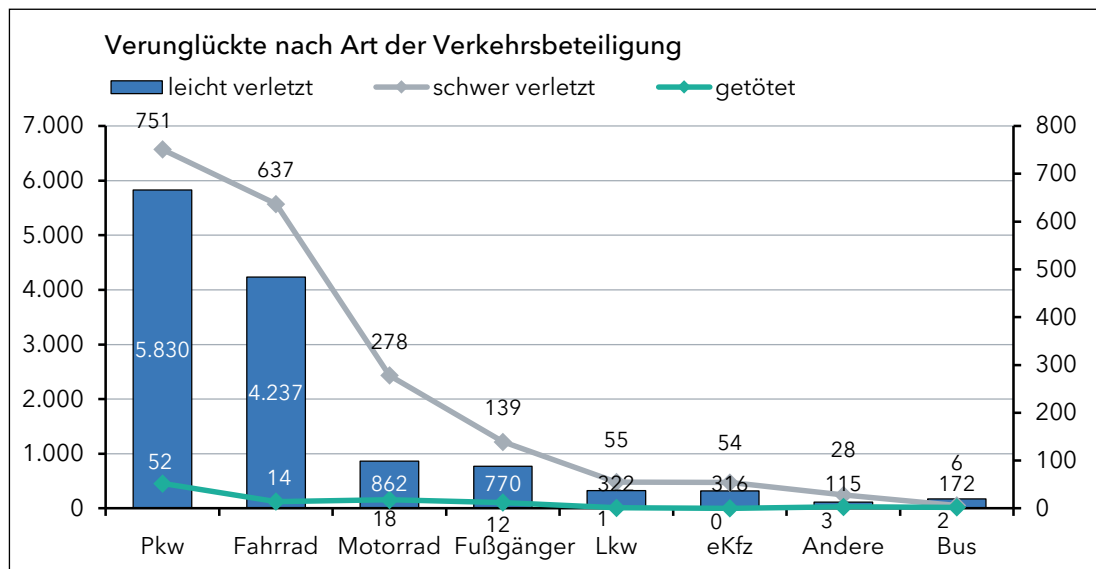
Die meisten verunglückten Personen als Insassen von Pkw.

Im Jahr 2022 verunglückten 45,2 % aller Verkehrsteilnehmenden als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind Fahrradfahrende, inkl. Pedelec mit 33,3 % dem zweithöchsten Risiko im Straßenverkehr ausgesetzt, gefolgt von Motorradfahrenden mit 7,9 % und Zufußgehenden mit 6,3 %.

In diesem Bericht werden die Verunglückten mit Elektrokraftfahrzeugen erstmals nicht mit den „Anderen“ Verkehrsteilnehmenden zusammengefasst, sondern aufgrund stark steigender Zahlen im folgenden Balkendiagramm gesondert aufgeführt. Sie machen insgesamt 2,5 % an der Gesamtzahl verunglückter Personen aus und werden unter Ziffer 4.2 näher betrachtet.

Das folgende Balkendiagramm stellt die einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten nach Verletzungsgrad dar.



4.1 Fahrrad

Im Jahr 2022 wurde mit 5.045 Fällen die höchste Anzahl an Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Radfahrenden seit den letzten 15 Jahre festgestellt.

Insgesamt verunglückten 4.888 (2021: 4.145) Personen mit dem Fahrrad. Davon wurden 4.237 (2021: 3.576) leicht und 637 (2021: 564) Radfahrende schwer verletzt, 14 (2021: 5) verunfallten tödlich.

Unter der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ werden grundsätzlich konventionelle Fahrräder und Pedelecs zusammengefasst. Da sich die Verkehrsunfallzahlen für das jeweilige Fahrzeug sehr unterschiedlich entwickeln, werden sie im folgenden Abschnitt getrennt betrachtet.

4.1.1 Konventionelle Fahrräder

Mehr verletzte und getötete Radfahrende.

Im letzten Jahr verzeichnete die Polizei 3.695 (2021: 3.345) und damit +10,5 % mehr qualifizierte Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 3.457

VERKEHRSUNFÄLLE

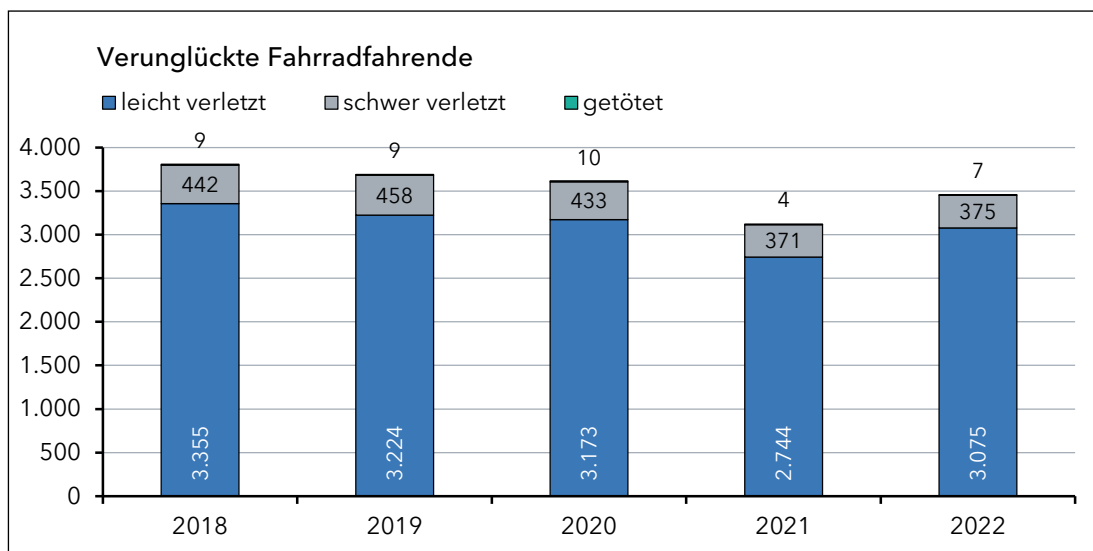
(2021: 3.119) Personen verletzt, davon 3.075 (2021: 2.744) leicht, 375 (2021: 371) schwer. Sieben Personen starben im Jahr 2022 an den Folgen eines Verkehrsunfalls mit dem Fahrrad (2021: 4/2019: 9).

In 2.232 Fällen und damit in 60,4 % (2021: 54,4 %) der Fälle verzeichnete die Polizei die Radfahrenden als Unfallverursachende. Der steigende Wert zeigt, dass durch das eigene Verhalten die Wahrscheinlichkeit eines Verkehrsunfalls reduziert werden kann. Unfälle entstehen nicht nur durch äußere Faktoren, wie dem Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmender, der Fahrbahnbeschaffenheit oder den Witterungsverhältnissen. Sie entstehen in vielen Fällen auch durch persönliches Fehlverhalten, wie das Befahren des Radweges in falscher Richtung.

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

Trotz eines Anstiegs bei der Anzahl der leicht und schwer verletzten Personen, sowie bei den Getöteten, werden die Werte der Jahre 2018 bis 2020 deutlich nicht erreicht.

Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Fahrradfahrenden nach Verletzungsgrad in den letzten 5 Jahren dar.



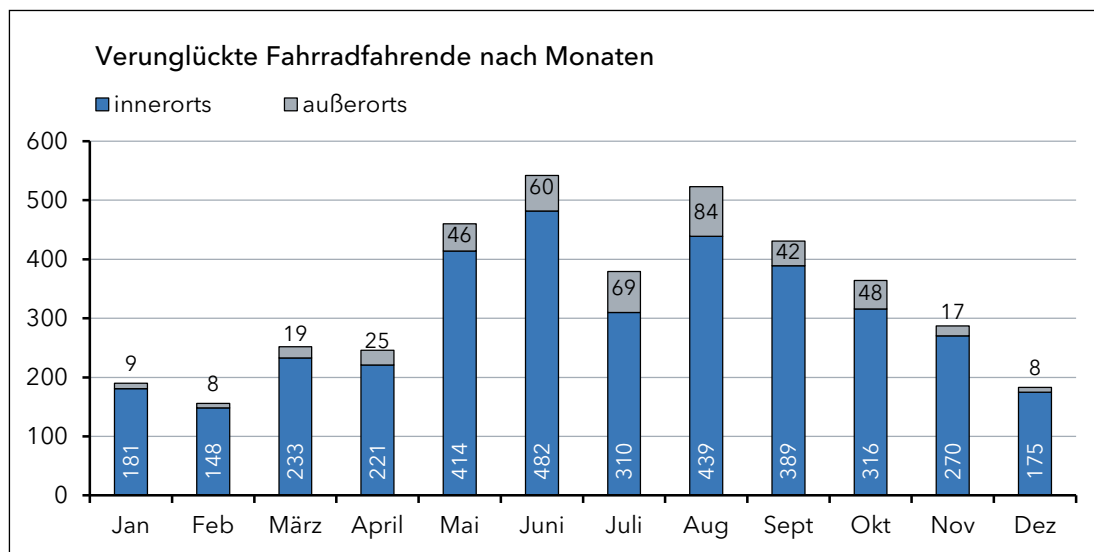
Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden hatten ihre Hauptursache darin, dass nicht der zugewiesene Verkehrsraum genutzt worden ist oder eine fehlerhafte Nutzung in diesem Verkehrsraum zu einem Unfall geführt hat (21,8 %). Im Jahr 2021 lag dieser Wert ebenfalls bei 22 %.

Von den 3.695 Verkehrsunfällen, an denen Radfahrende beteiligt gewesen sind, ereigneten sich 3.311 und damit 89,6 % innerorts. Hier findet der größte Anteil des Radverkehrs statt, gleichzeitig wird der Verkehrsraum aber immer komplexer und mancherorts die Verkehrssituationen unübersichtlicher und unklarer.

Innerorts entstehen die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugführenden und Fahrradfahrenden an Kreuzungen und Einmündungen.

Es hat sich wieder bestätigt, dass die wärmere Jahreszeit zwischen Mai und September die Phase des Jahres ist, in der Radfahrende am häufigsten verunglücken. Der Großteil der Radverkehrsunfälle ereignete sich auf trockener Fahrbahn und bei Tageslicht. Unfälle bei Regen, Schnee oder Schlipfrigkeit wie auch bei Dunkelheit sind selten.

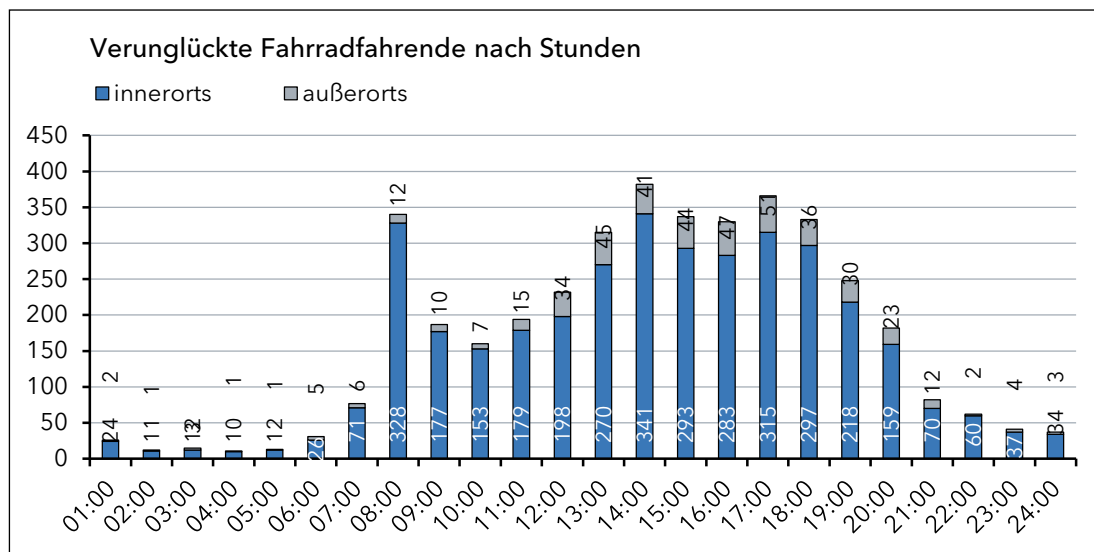
Im folgenden Säulendiagramm werden die verunglückten Fahrradfahrenden nach Ortslagen und Monaten für das Jahr 2022 dargestellt.



Die Verteilung der Verkehrsunfälle auf die einzelnen Stunden des Tages zeigen, dass ein Anstieg in den Morgenstunden und am Nachmittag zu verzeichnen ist. Ab ca. 18.00 Uhr ist ein Rückgang festzustellen.

Diese Zeitbereiche sind typisch für die Wege zur und von der Schule bzw. der Arbeitsstelle.

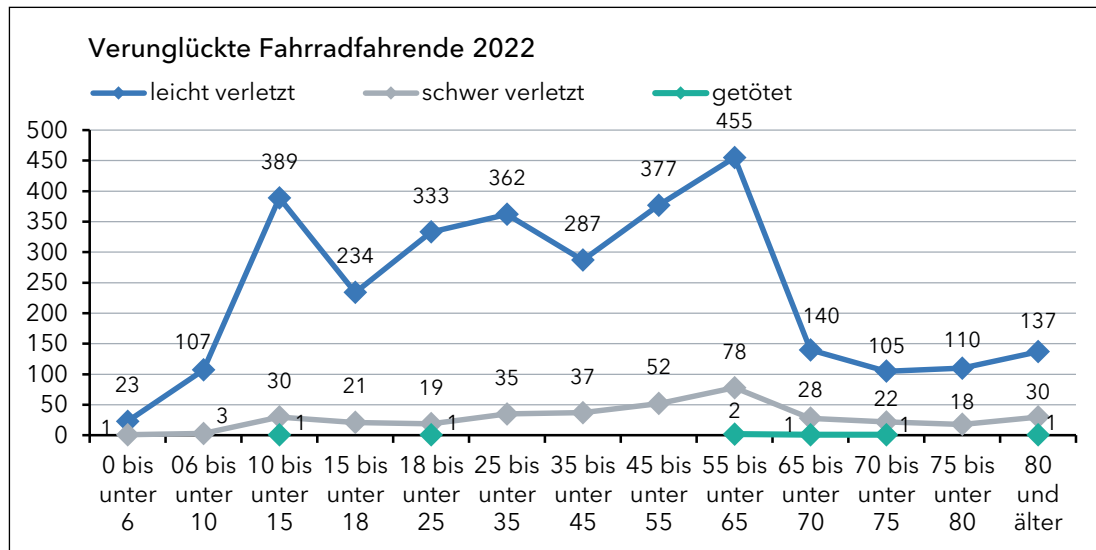
Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Fahrradfahrenden nach Ortslage und Tagesstunden dar.



Bei der Betrachtung der verunglückten Fahrradfahrenden nach Altersgruppen zeigt sich, dass Kinder zwischen 10 und bis unter 15 Jahren gemessen am Bevölkerungsanteil neben der Altersgruppe der 55 bis unter 65jährigen besonders stark gefährdet sind. Die aktuell stark steigenden Unfallzahlen älterer Radfahrender sind besonders besorgniserregend. Bei verunglückten älteren Radfahrenden, sind die Unfallfolgen aufgrund der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers deutlich gravierender als bei jüngeren Menschen.

VERKEHRSUNFÄLLE

Das folgende Liniendiagramm stellt die verunglückten Radfahrenden nach Verletzungsgrad und Alterskategorie für das Jahr 2022 dar.

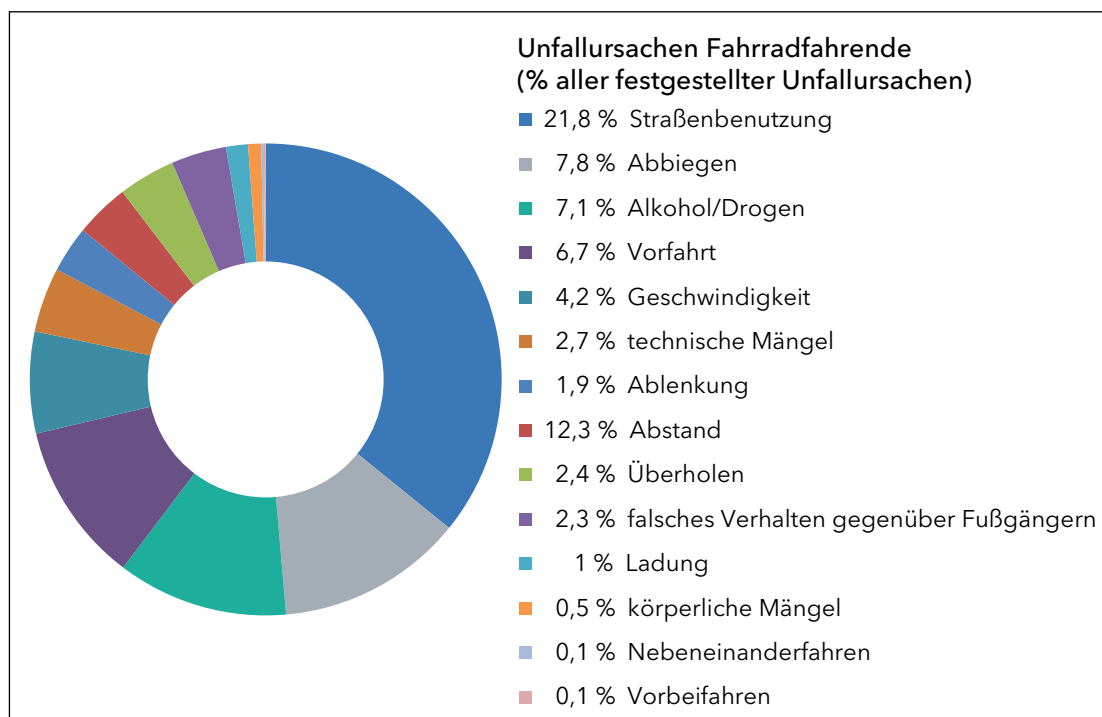


Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden hatten ihr Hauptursache darin, dass nicht der zugewiesene Verkehrsraum genutzt worden ist oder eine fehlerhafte Nutzung in diesem Verkehrsraum zu einem Unfall geführt hat (21,8 %). Im Jahr 2021 lag dieser Wert ebenfalls bei 22 %.

Fehler beim Abbiegen und das Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln wurden in 7 % der Verkehrsunfälle als ursächlich angenommen (Abbiegen 2021: 8,4 % und Alkohol und Drogen 2021: 7,3 %)

Eine unfallursächliche Missachtung der Vorfahrtsregelungen wurde in 6,7% (2021: 7,1 %) angenommen. In 4,2 % (2021: 5,3) wurde nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache festgestellt.

Das folgende Tortendiagramm stellt die Hauptunfallursachen der Radfahrenden prozentual dar.



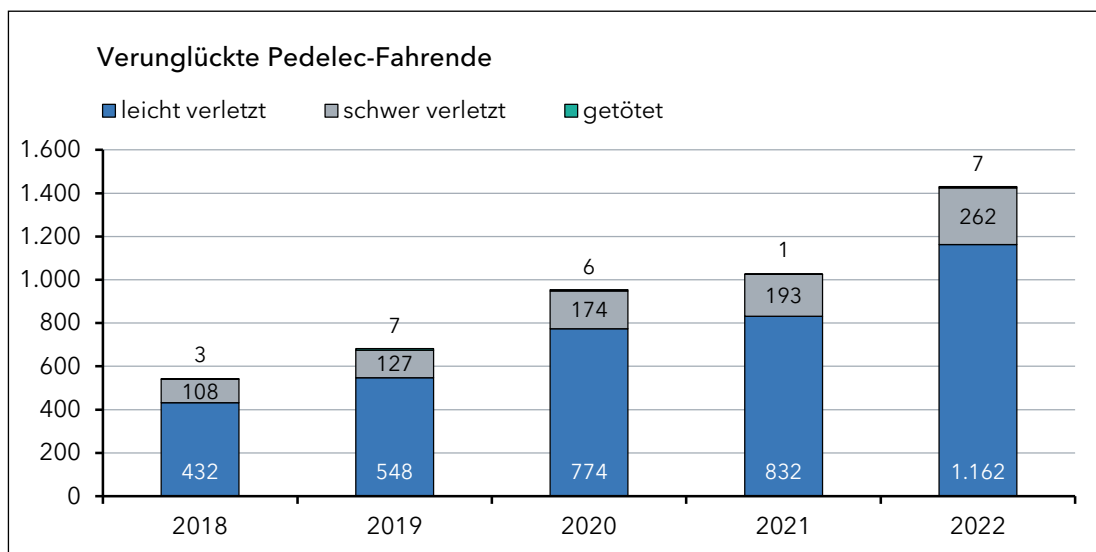
4.1.2 Pedelecs

Mehr verletzte und getötete Personen als Pedelec-Fahrende.

Konventionelle Fahrräder und Pedelecs gehören einer gemeinsamen Kategorie bei den Verkehrsbeteiligungsarten an. Aufgrund der seit 2014 steigenden Anzahl von Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden werden die beiden Fahrzeuge hier getrennt betrachtet. Inzwischen werden mit 1.484 Fällen 29,4 % der Verkehrsunfälle und 1.431 und damit 29,3 % der Verunglückten unter Beteiligung von Fahrrädern den Pedelecs zugeschrieben.

Es verunglückten im Jahr 2022 1.431 (2021: 1.026) und damit +39,5 % mehr Personen mit einem Pedelec, davon wurden 1.162 (2021: 832) leicht und 262 (2021: 193) Pedelec-Fahrende schwer verletzt, 7 (2021: 1) verunfallten tödlich.

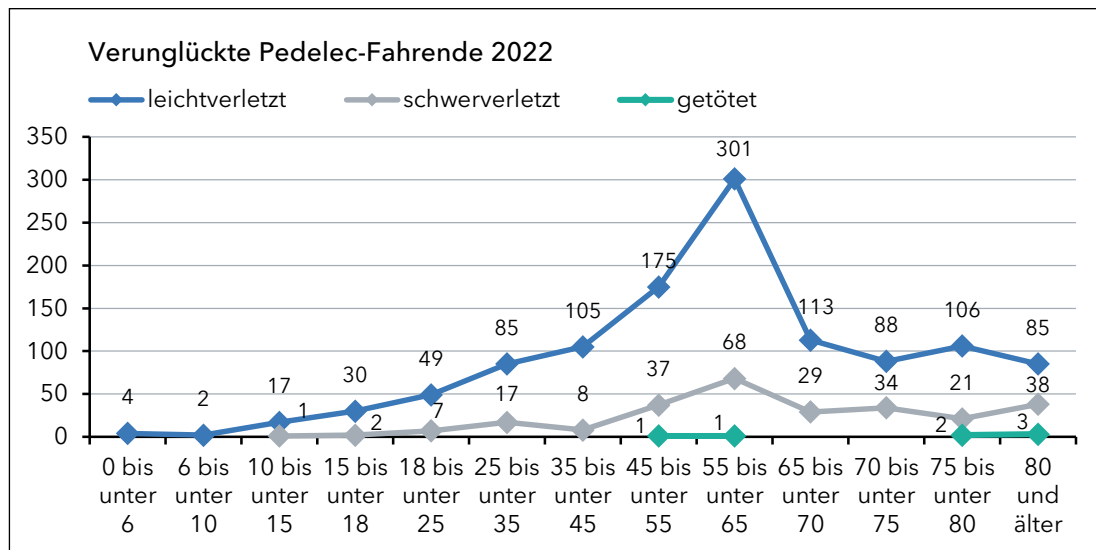
Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Pedelec-Fahrenden nach Verletzungsgrad in den letzten 5 Jahren dar.



Bei Betrachtung der Verunglücktenzahlen wird deutlich, dass die Altersgruppe der 45 bis unter 65jährigen am stärksten gefährdet ist. Alle in diesem Zeitraum getöteten Personen (7) gehören der Gruppe ab 45 Jahren an, 5 Personen davon werden der Gruppe der Senioren (ab 65 Jahre) zugeordnet und 3 aus dieser Gruppe waren über 80 Jahre alt.

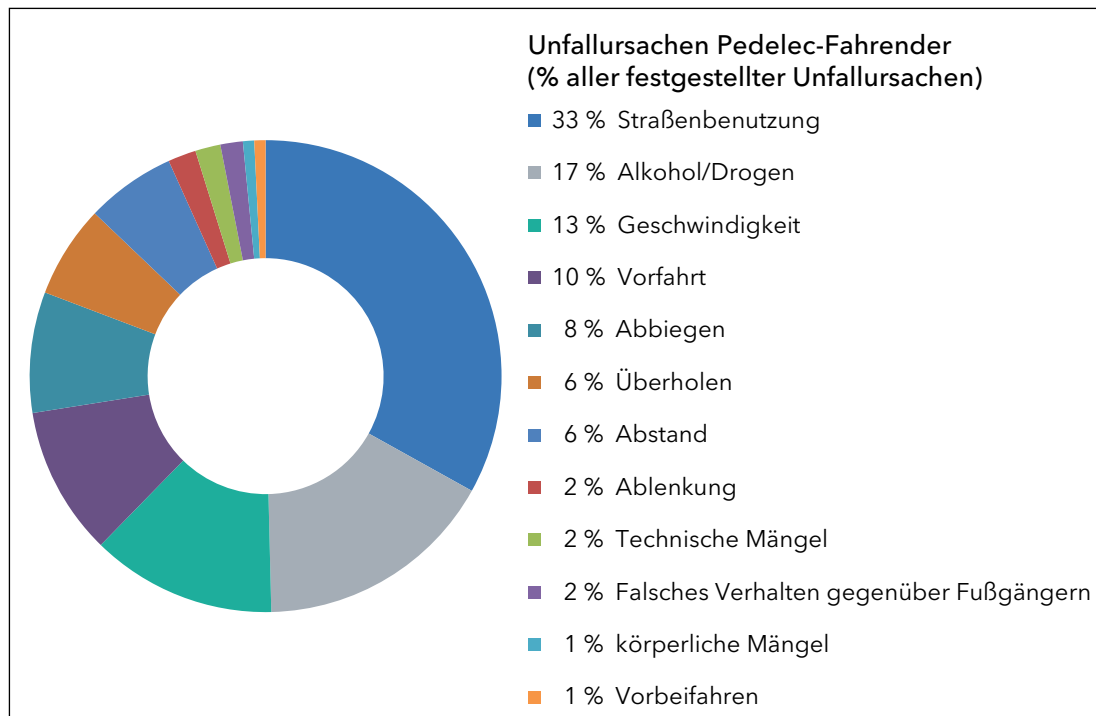
VERKEHRSUNFÄLLE

Das folgende Liniendiagramm stellt die gemachten Ausführungen grafisch dar.



Auch Pedelec-Fahrende wurden bei mehr als der Hälfte der Verkehrsunfälle (57,5 %) als Hauptunfallverursachende ermittelt. Als Hauptunfallursache wurde mit 33 % eine verbotswidrige Straßenbenutzung ermittelt. Als zweithäufigste Unfallursache wurde mit 17 % die Beeinflussung durch Alkohol oder Drogen festgestellt, an dritter Stelle der Hauptunfallursachen steht mit 13 % eine nicht angemessene Geschwindigkeit, gefolgt von Vorfahrtsmissachtung (10 %), Fehlern beim Abbiegen (8 %) und beim Überholen und mangelnder Abstand (je 6 %).

Das folgende Tortendiagramm stellt die Hauptunfallursachen der Pedelec-Fahrenden prozentual dar.



Alle Elektro-Fahrräder, die schneller und leistungstärker sind oder ohne Tretunterstützung auskommen, sind keine Fahrräder, sondern fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge. Sie benötigen eine Betriebserlaubnis, ein Versicherungskennzeichen und es besteht Helmpflicht.

4.1.3 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen

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. Die Regeln des Straßenverkehrs werden immer wieder nicht beachtet.

Das Radfahren auf der falschen Straßenseite, die Nichtbeachtung anderer Verkehrsteilnehmender beim Abbiegen und die nichtangepasste Geschwindigkeit stellen die häufigsten Unfallursachen dar. Konflikte ergeben sich auch daraus, dass anderen Verkehrsteilnehmenden die Regeln der Radwegbenutzungspflicht bzw. deren Ausnahmen oft nicht bekannt sind.

Grundsätzlich können mit Pedelecs leichter höhere Geschwindigkeiten erzielt werden. Dies stellt höhere Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Pedelec-Fahrenden und andere am Verkehr teilnehmende Personen, insbesondere dann, wenn sie sich den Verkehrsraum teilen.

Da Pedelec-Fahrende schwerer verletzt werden, als Radfahrende der gleichen Altersgruppe, wird empfohlen, sich beim Kauf ausführlich in die Eigenschaften des neuen Rades einweisen zu lassen und vor der Benutzung praktische Übungen, möglichst im Schonraum, durchzuführen.

Das Verhalten der Radfahrenden und der technische Zustand der Fahrräder wird im Rahmen des allgemeinen Polizeidienstes kontrolliert. Zudem beteiligte sich die Landespolizei an der bundesweiten Verkehrssicherheitsaktion „sicher. mobil. leben“ unter dem Thema „Radfahrende im Blick“.

4.2 Elektrokleinstfahrzeuge

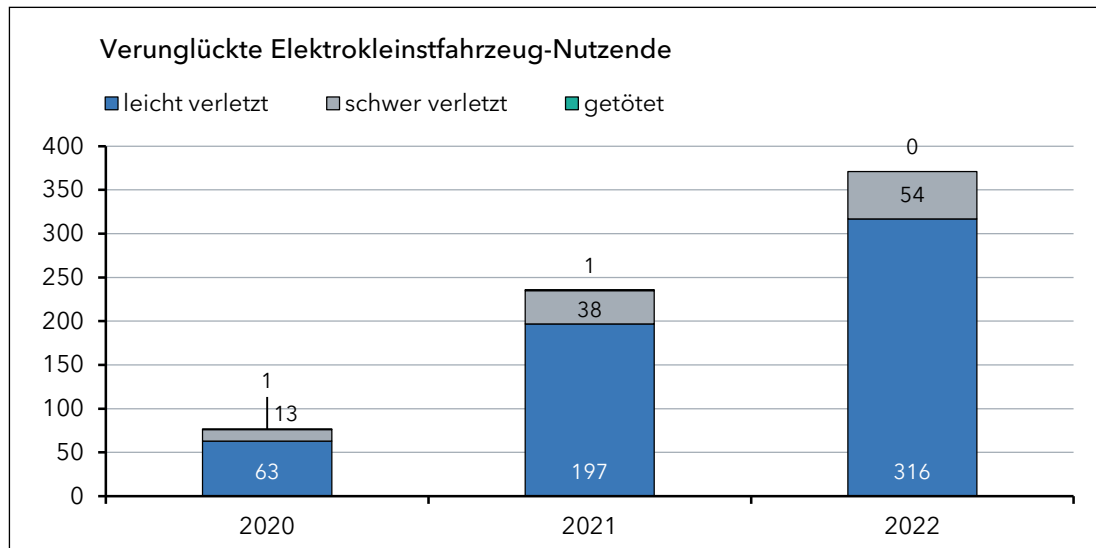
Weiter deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle und verunglückten bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen

Die Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge im Verkehrsraum hat in den vergangenen 3 Jahren stark zugenommen. Das spiegelt sich sehr deutlich in den Verkehrsunfallzahlen des Jahres 2022 wider. Seit dem Anfang 2020 die neuen Verkehrsbeteiligungsarten für Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen wurden, haben sich die Verkehrsunfallzahlen fast verfünffacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle gezählt, so waren es 2022 insgesamt 442 Verkehrsunfälle (2021: 282), die der Polizei bekannt geworden sind. Die Dunkelziffer dürfte erheblich höher sein.

Auch die Anzahl der Verunglückten hat sich im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht. Sie ist von 236 um +56,8 % auf 370 gestiegen. 316 Personen wurden leicht und 54 schwer verletzt. Im Jahr 2022 wurde keine Person bei einem Verkehrsunfall in Zusammenhang mit einem Elektrokleinstfahrzeug getötet.

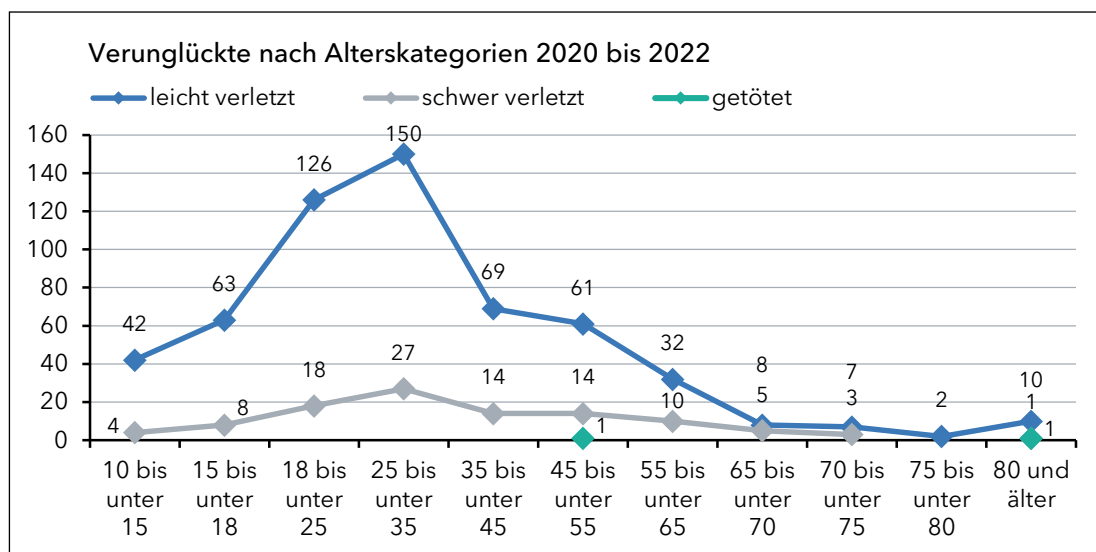
VERKEHRSUNFÄLLE

Das folgende Balkendiagramm stellt die Entwicklung der Anzahl verunglückter Personen bei Verkehrsunfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen dar.



Am stärksten gefährdet sind die Altersklassen der 18 bis unter 35jährigen, dies entspricht auch der im Alltag wahrgenommenen Nutzergruppe.

Die folgende Grafik stellt die Verunglückten nach Alterskategorien und Verletzungsgrad für die Jahre 2020 bis 2022 dar:

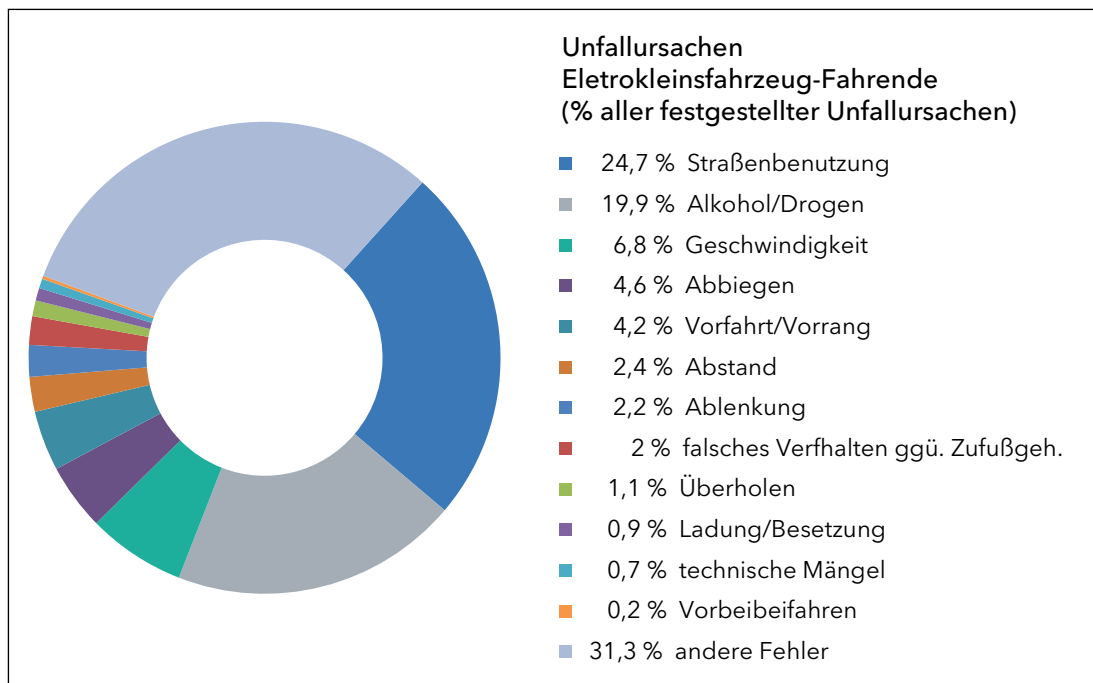


In 69,7 % der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen wurden die Fahrzeugführenden als Unfallverursachende festgestellt. In 33 % der Fälle entsprachen die Fahrzeuge nicht den technischen Voraussetzungen der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung.

Die falsche Straßenbenutzung und der Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stellen die Hauptunfallursachen dar. Im Rahmen von Verkehrskontrollen wird immer wieder Unkenntnis darüber geäußert, dass Elektrokleinstfahrzeuge als Kraftfahrzeuge eingestuft sind und die Promillegrenzen die gleichen sind, wie beim Führen von Pkw und nicht wie bei Fahrrädern. Ebenfalls ist nach polizeilicher Erfahrung Jugendlichen und Fahranfängern oftmals nicht bekannt, dass für sie bis zum 21. Lebensjahr und in den ersten 2 Jahren als neue Führerscheininhabende die 0,0 Promille gilt. Ein Verstoß stellt eine Ordnungswidrigkeit dar, wird i.d.R. mit 250 € Bußgeld

geahndet und führt zu einer Verlängerung der Probezeit, damit auch zu einer Verlängerung der Bindung an die 0,0 Promillegrenze und zu einer verpflichtenden Teilnahme an einem Aufbauseminar.

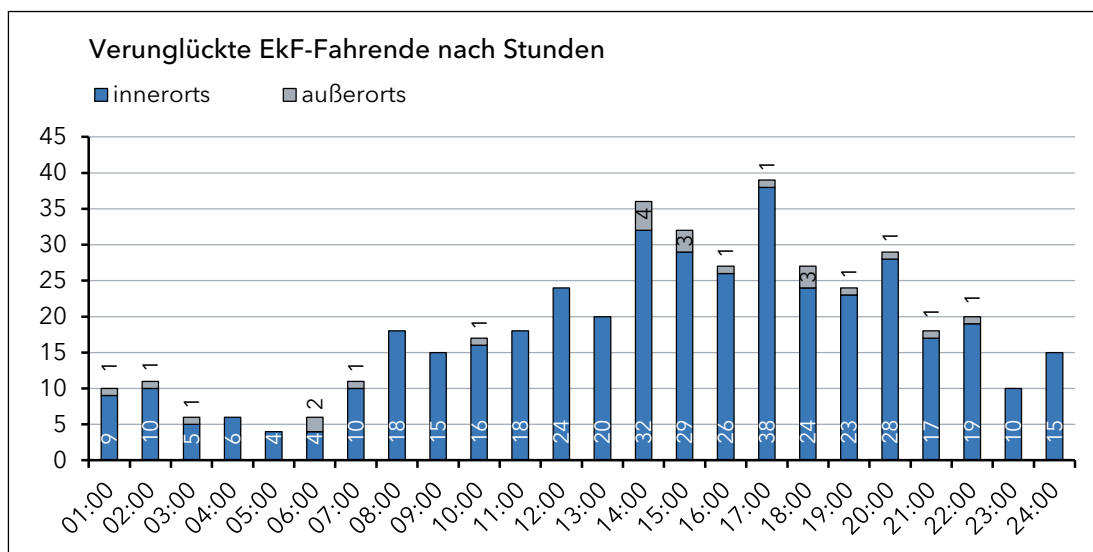
Das folgende Tortendiagramm stellt die Hauptunfallursachen Fahrender von Elektrokleinstfahrzeugen prozentual dar.



Elektrokleinstfahrzeuge teilen sich den Verkehrsraum mit den Fahrrädern und werden überwiegend innerorts genutzt. Das spiegeln auch die entsprechenden Werte der Verkehrsunfallstatistik wider. 94,8 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerorts.

Die Unfallzahlen steigen im Tagesverlauf etwas später an, als bei Radfahrenden und dauern bis nach Mitternacht an.

Das folgende Balkendiagramm zeigt die Verkehrsunfallentwicklung inner- und außerorts nach zeitlicher Verteilung.



4.2.1 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen

Die Unfallzahlen mit Elektrokleinstfahrzeugen, so genannten E-Scootern steigen. Dies passiert natürlich auch, weil die absolute Zahl an eingesetzten Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum steigt. Gerade im Jahr 2021 stieg die Anzahl der eingesetzten E-Scooter in den Ballungsräumen durch kommerzielle Anbieter enorm an, dieser Trend setzte sich im Jahr 2022 fort.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein informiert in ihrem Internetauftritt und im Rahmen von Präventionsveranstaltungen über die Ge- und Verbote, die mit der Benutzung dieser Fahrzeuge gelten.

4.3 Motorradfahrende

Weiterhin niedriges Niveau bei der Anzahl von Verkehrsunfällen und verunglückten Personen unter Beteiligung von Motorradfahren

Im Jahr 2021 wurde bei der Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder in der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik ein Allzeittief festgestellt. Im Jahr 2022 hat sich die Anzahl geringfügig um +0,2 % auf 1.244 erhöht, der Wert aus dem Jahr 2019 (1.431) wurde allerdings deutlich unterschritten.

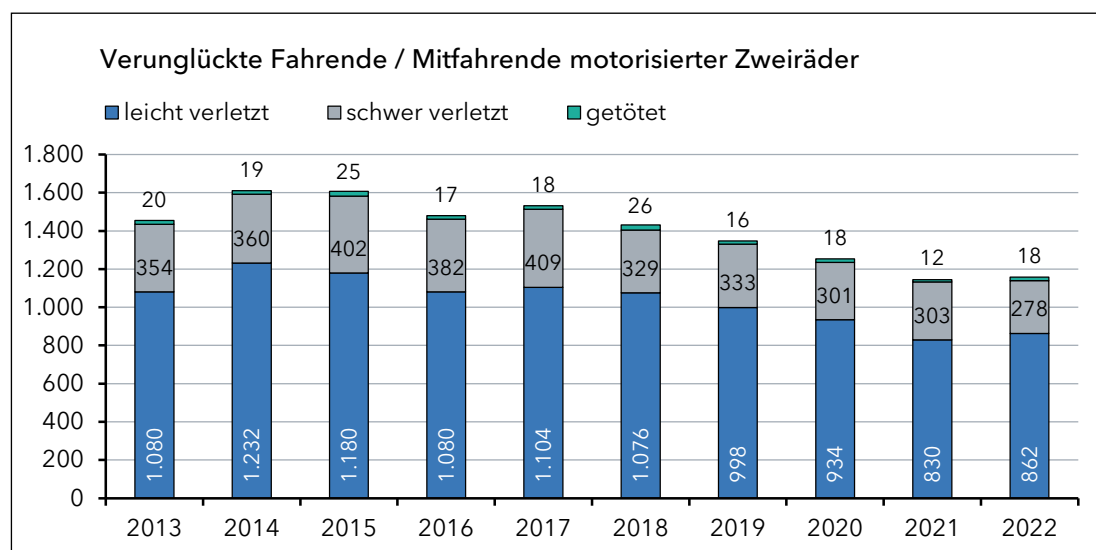
Bei der Anzahl der verunglückten Personen ist die Gesamtzahl von 1.145 um +1,1 % auf 1.158 (2019: 1.347) angestiegen. 862 (2021: 830) Personen wurden leicht, 278 (2021: 303) schwer verletzt. 18 (2021: 12) Personen starben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad.

51,2 % der verunglückten Personen waren mit einem Motorrad über 125 ccm im Straßenverkehr unterwegs, 17,5 % mit einem Leichtkraftrad bis 125ccm und 24 % mit einem Kleinkraftrad (Versicherungskennzeichen).

15 der 18 Personen starben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad über 125 ccm.

An 6,9 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle waren Motorradfahrende beteiligt. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Schwerverletzten lag bei 14,2 % und bei den Getöteten bei 17,6 %.

Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Fahrenden und Mitfahrende motorisierter Zweiräder nach Verletzungsgrad der letzten 10 Jahre dar.



In 57,5 % der Verkehrsunfälle wurden Motorradfahrende als Hauptunfallverursachende von der Polizei ermittelt.

Mehr als jeder dritte dieser Verkehrsunfälle (36,4 %) wurde aufgrund der Straßen- und Witterungsverhältnisse nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit verursacht. Bei 16,6 % spielten Abstandsverletzungen der Motorradfahrenden eine wesentliche Rolle. 2021 wurde lediglich bei 10,7 % diese Unfallursache festgestellt.

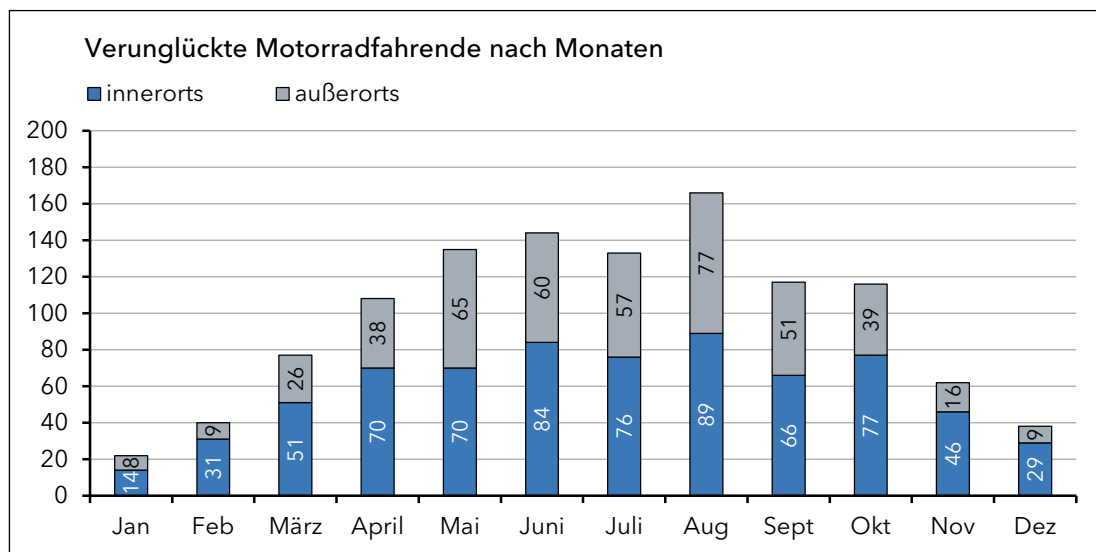
Bei Konflikten mit Pkw- und Lkw-Fahrenden wurden in 43,1 % Fehler beim Abbiegen als Unfallursache festgestellt; in 21,1 % waren Fehler beim Abbiegen nach links hauptunfallursächlich. In solchen Situationen werden Motorradfahrende in Verbindung mit nicht angepasster Geschwindigkeit häufig übersehen. In 27,9 % wurden Vorfahrtsverletzungen der Pkw- und Lkw-Fahrenden festgestellt.

60,8 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerhalb von Ortschaften. Hier verunglückten 60,7 % aller Motorradfahrenden; 39,8 % erlitten schwere oder tödliche Verletzungen. 39,3 % verunglückten außerhalb von Ortschaften. Hier trugen 60,2 % schwere oder tödliche Verletzungen davon.

Auf den Bundesautobahnen war das Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Motorradfahrenden gering. Bei den 26 Unfällen wurden 14 leicht und 8 schwer verletzt. Ein Motorradfahrer wurde auf einer Bundesautobahn getötet.

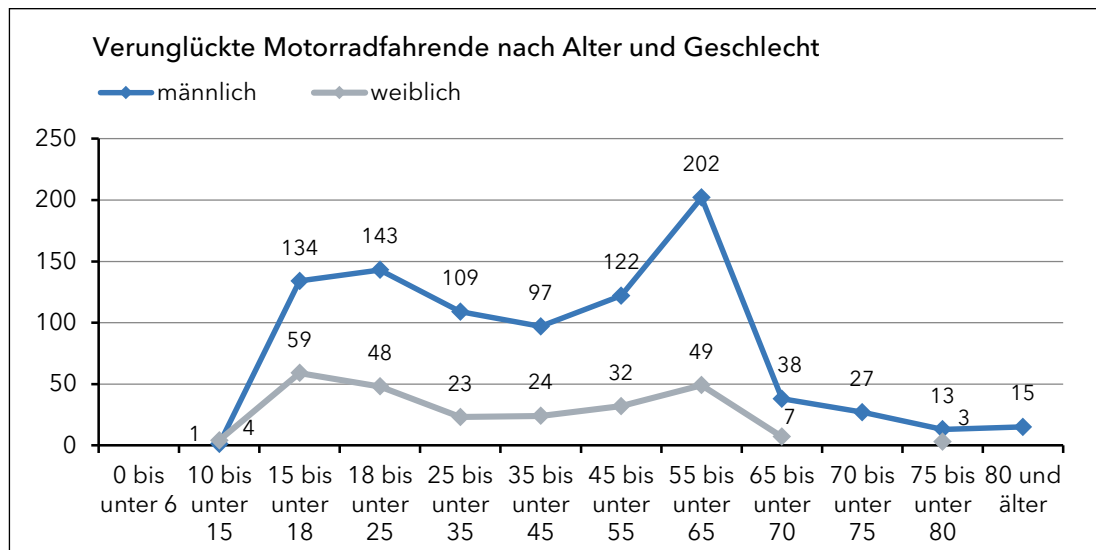
Motorradfahrende verunglückten in den Sommermonaten Mai bis September am häufigsten.

Das angefügte Balkendiagramm veranschaulicht die Verunglückten nach Ortslage und Monaten.



Männer verunglücken fast viermal häufiger als Frauen. Am stärksten gefährdet sind männliche Wiedereinsteiger im Alter zwischen 55 und unter 65 Jahren. Aber auch in der Alterskategorie der 15 bis unter 25jährigen verunglücken mit 33,4 % überproportional viele Fahrende von Motorrädern.

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Aussagen wider.



4.4 Z Fußgehende

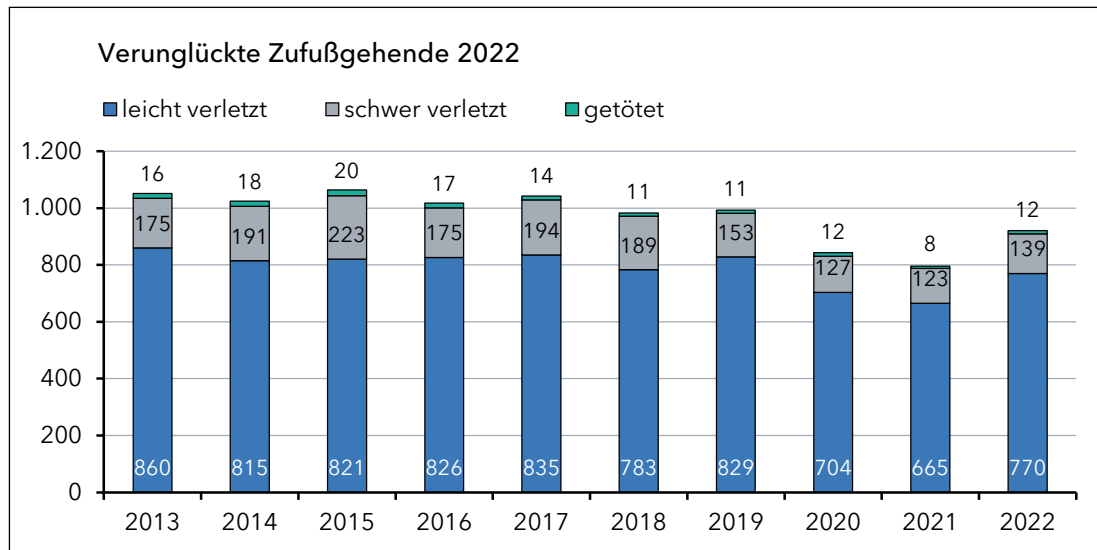
Mehr verletzte und getötete Z Fußgehende.

Nachdem im Jahr 2021 ein allzeit Tiefstwert bei den Verkehrsunfällen mit Personen, die zu Fuß am Straßenverkehr teilgenommen haben, verzeichnet worden ist, haben sich im Jahr 2022 wieder mehr Unfälle im Zusammenhang mit dieser Verkehrsbeteiligungsart ereignet. Insgesamt hat die Polizei 1.022 (2021: 869/2019: 1.111) dieser Unfälle aufgenommen. Das ist eine Zunahme um +17,6 % im Vergleich zum Vorjahr und macht 6% aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle aus.

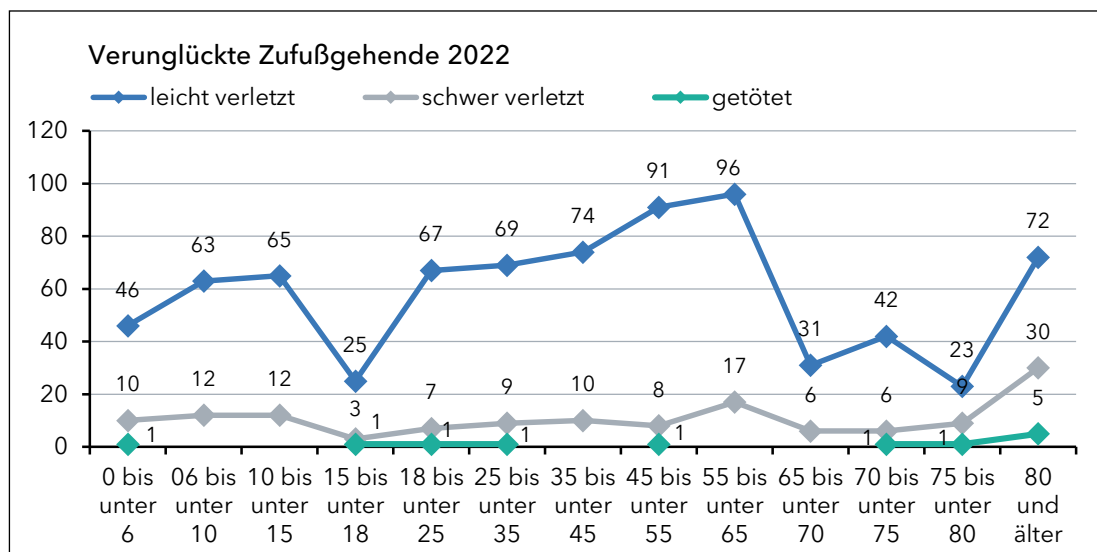
Es verunglückten insgesamt 921 Personen. 770 (2021: 665) wurden leicht, 139 (2021: 123) schwer verletzt und 12 (2021: 8) erlitten tödliche Verletzungen.

Der Anteil der Altersgruppe von Personen über 80 Jahren ist mit 21,6 % bei den Schwerverletzten und 41,7 % bei den Getöteten deutlich höher, als bei den anderen 12 Gruppen. Insgesamt gilt die Altersgruppe in 1.045 (2021: 969) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil 5,8 % (2021: 5,5 %), als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein.

Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten zu Fußgehende nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre dar.



Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko, als Zu Fußgehende im Straßenverkehr zu verunglücken. Die Alterskategorien der Verunglückten werden im folgenden Liniendiagramm grafisch abgebildet.



4.5 Güterkraftfahrzeuge

Geringere Anzahl der Verkehrsunfälle mit Güterkraftfahrzeugen, weniger verletzte, aber mehr getötete Personen.

Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen wurde ein geringer Rückgang von 2.524 um -0,9 % auf 2.502 verzeichnet.

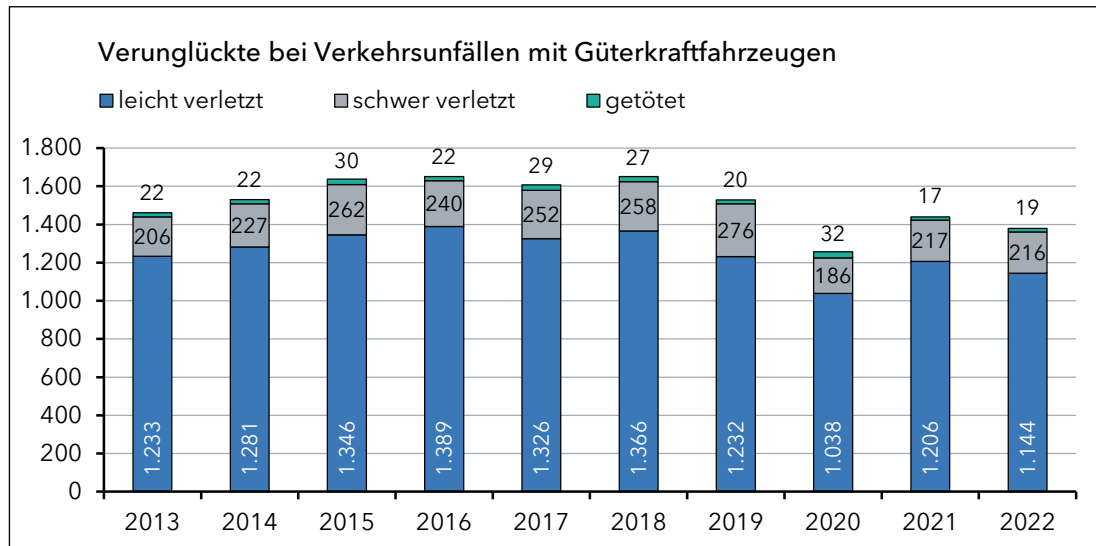
Insgesamt verunglückten 1.379 Unfallbeteiligte, was einen Rückgang um -4,2 % bedeutet (2021: 1.440).

Es wurden 1.144 (2021: 1.206) Personen leicht, 216 (2021: 217) schwer und 19 (2021: 17) Personen tödlich verletzt.

VERKEHRSUNFÄLLE

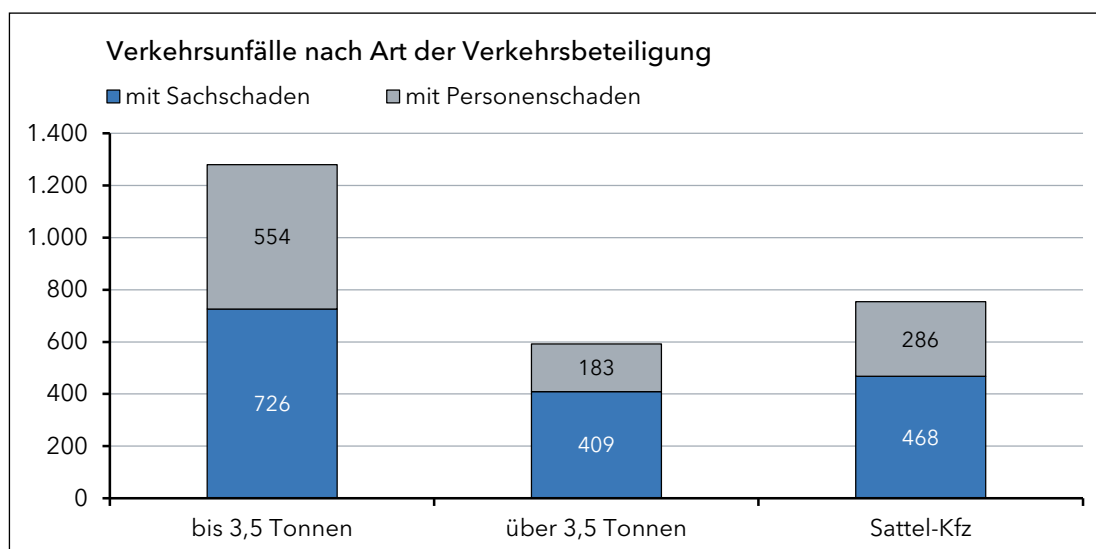
Eine Person wurde als fahrende oder mitfahrende Person in einem Güterkraftfahrzeug getötet, 12 als Insassen eines Personenkraftwagens, jeweils 1 Person als Fahrender oder Mitfahrender eines Kraftomibusses, bzw. eines Motorrades und jeweils 2 Personen als Radfahrende bzw. als Zufußgehende.

Das folgende Säulendiagramm stellt die Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre dar.



Mit 1.280 Fällen sind die Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen mit oder ohne Anhänger überproportional häufig an Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen beteiligt. Sie verursachen fast 40,2 % (554) dieser Verkehrsunfälle mit Personenschaden.

Im Folgenden stellt das Säulendiagramm die Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschaden nach Fahrzeugkategorie dar.

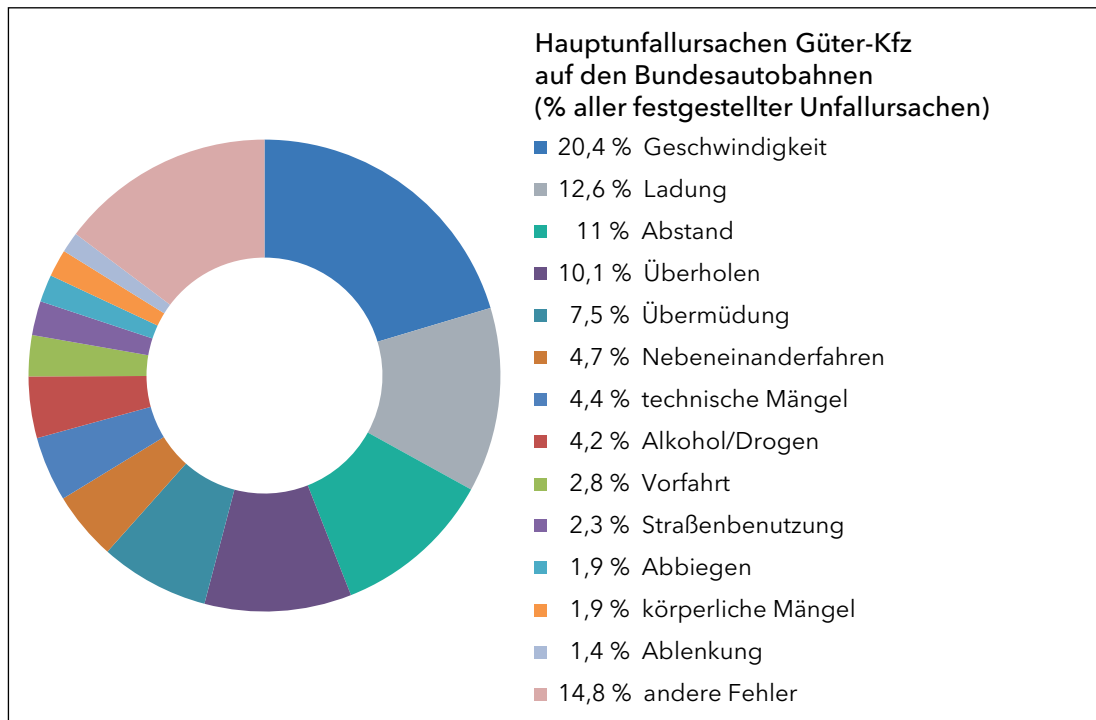


4.5.1 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist die Unfallursachen Nr. 1 auf BAB.

Auf den Bundesautobahnen ist bei jedem fünften Unfall eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit hauptunfallursächlich. Eine unzureichend gesicherte Ladung und unzureichender Abstand wurden mit 12,6 % und 11 % bei der Unfallaufnahme als weitere Hauptunfallursachen ermittelt. Danach spielen Fehler beim Überholen mit 10,1 % eine weitere wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung.

Das folgende Kreisdiagramm stellt die Hauptunfallursachen dar.

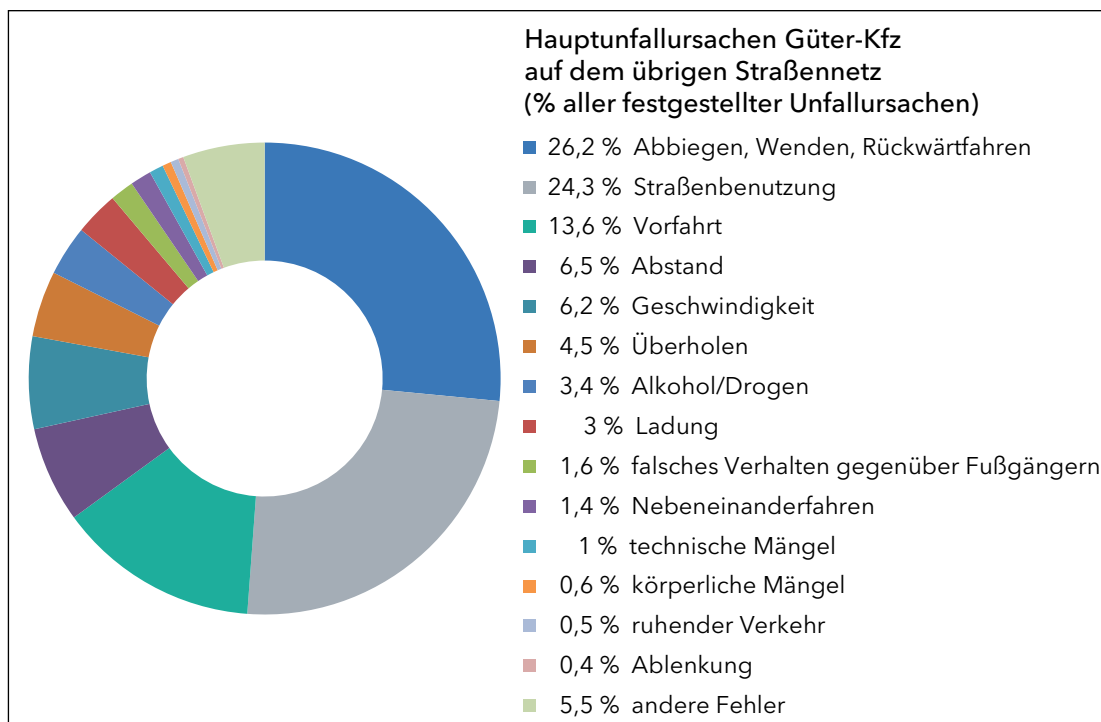


4.5.2 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz

Fehler beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren sind die Hauptunfallursachen außerhalb von BAB.

Außerhalb der Bundesautobahnen sind Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren mit 26,2 % die Hauptunfallursachen, mit 24,3 % spielt die falsche Straßenbenutzung eine annähernd gleiche Rolle bei der Ursachenfindung.

Das folgende Kreisdiagramm stellt die Hauptunfallursachen dar.



Von 2.498 Verkehrsunfällen wurde in 1.038 Fällen (41,6 %) ein Fehler beim Einbiegen oder Kreuzen registriert, in 575 Fällen (23 %) wurde ein Abbiegefehler als ursächlich für den Unfall festgestellt.

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 Verkehrsteilnehmenden wurde die Entwicklung und Ausrüstung besonders bei Schwerlastfahrzeugen stark vorangetrieben. Zur Vermeidung der oftmals tödlich verlaufenden Abbiegeunfälle mit Fahrradfahrenden 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 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 Verflechtungen, gerade im Transit-Land Schleswig-Holstein nach Skandinavien, stetig zu. Diese Entwicklung war trotz der fast 3-jährigen Corona-Pandemie auch im vergangenen Jahr festzustellen.

Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind immer mit besonders schweren Folgen verbunden. Das Risiko, bei einem Güterunfall getötet zu werden, ist für andere Verkehrsteilnehmer um ein vielfaches höher, als für die Insassen eines Güterkraftfahrzeuges selbst.

Deshalb bleibt die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs 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 2022 hat die Landespolizei im Rahmen der spezialisierten Verkehrsüberwachung u.a. 23.273 Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen, Anhänger und Kraftomnibusse ab 3,5 t zGM) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert, ein Anstieg von 2.624 Fahrzeugen. Es wurden 3.482 Güterkraftfahrzeuge in den unten genannten Rechtsbereichen beanstandet, das bedeutet eine Zunahme von 678 Beanstandungen. Die Anzahl der Gefahrgutverstöße liegt deutlich unter dem Wert von 2019. In 1.027 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt.

Die nachstehende Tabelle stellt die Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge in den Jahren 2019 bis 2022 dar.

Rechtsbereich	Beanstandete Kraftfahrzeuge				
	2018	2019	2020	2021	2022
Fahrpersonalrecht (Lenk- und Ruhezeiten)	1.454	1.555	1.215	1.557	5.302
Gefahrgutrecht	210	184	121	87	121
TechKontrollVO (technische Mängel)	1.060	533	691	1.117	691
Ladungssicherung	718	757	777	721	777

5 Alkohol und andere berauschende Mittel

5.1 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion „sicher.mobil.leben“ - Fahrtüchtigkeit im Blick

Im Rahmen der Überwachung des Straßenverkehrs wurde die fünfte bundesweit durchgeführte Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben unter dem Titel „Fahrtüchtigkeit im Blick“ am 05. Mai 2022 terminiert. Ziel dieser Verkehrssicherheitsaktion war es, im gesamten Bundesgebiet auf die hohen Anforderungen der Fahrtüchtigkeit aufmerksam zu machen.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein hat sich mit insgesamt 211 Einsatzkräften, verteilt auf 51 Kontrollstellen, an der Verkehrssicherheitsaktion beteiligt. Es wurden insgesamt 139 Verstöße gegen verkehrsrechtliche Bestimmungen, insbesondere Alkohol- und Drogendelikte, festgestellt.

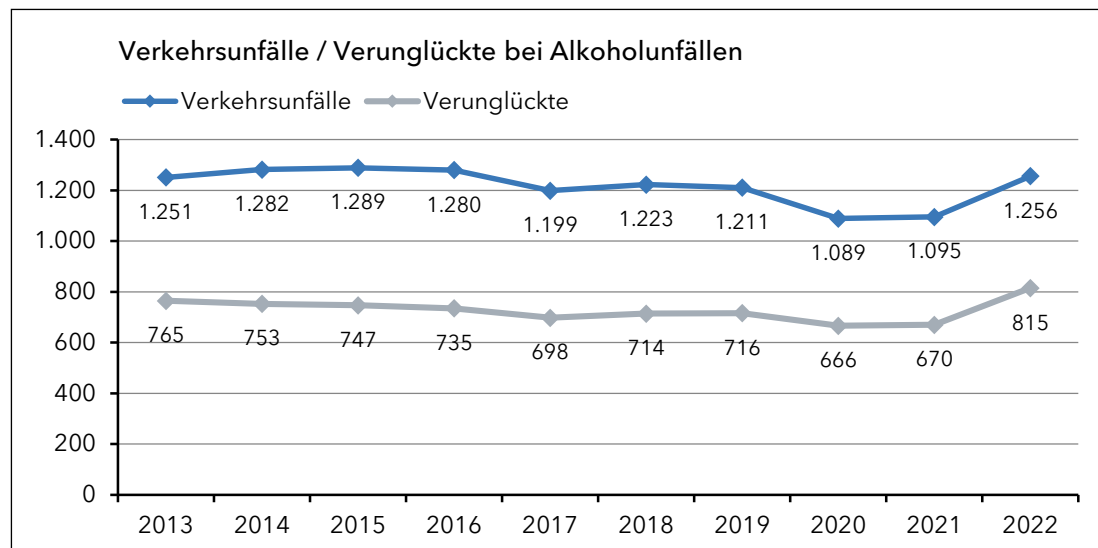
5.2 Alkoholeinfluss

Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol über dem Niveau vor der Corona-Pandemie und höchste Anzahl der Verunglückten seit über 10 Jahren.

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol stand, hat sich im letzten Jahr von 1.095 um +14,7 % auf 1.256 Fälle erhöht und damit auch den Wert aus dem vorpandemischen Jahr 2019 (1.211) leicht übertroffen.

Die Anzahl der verunglückten Personen ist deutlich von 670 um +21,6 % auf 815 gestiegen (2019: 716).

Das folgende Liniendiagramm zeigt die Entwicklung der Verkehrsunfälle und der Verunglückten in Bezug auf die Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss in den letzten 10 Jahren auf.



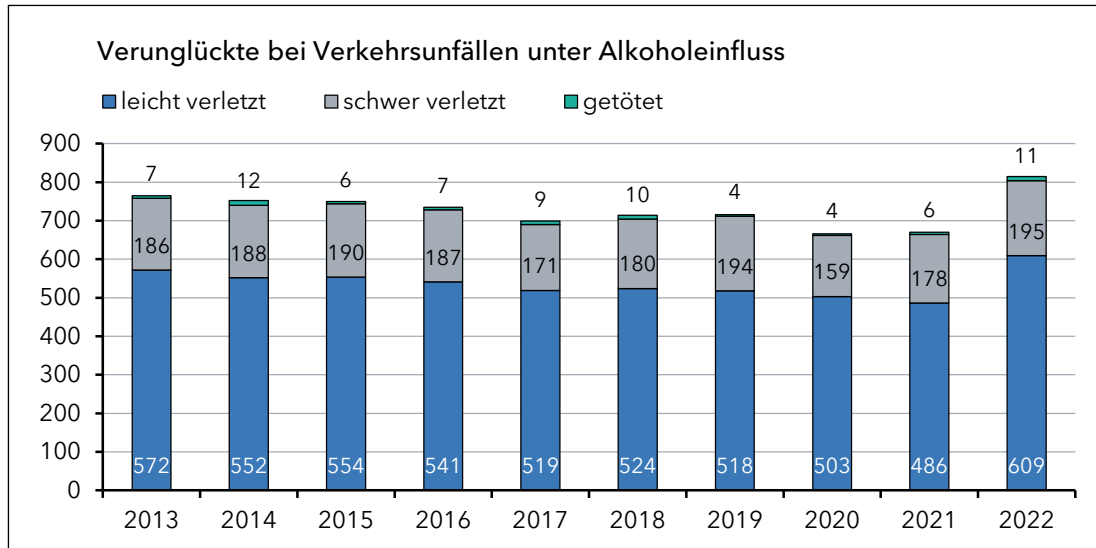
Bei 665 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss verunglückten Personen, das entspricht einem Anteil von 52,9% (2021: 50,5%) der alkoholbedingten Verkehrsunfälle.

609 (2021: 486) Personen wurden im letzten Jahr leicht, 195 (2021: 178) schwer und 11 (2021: 6) tödlich verletzt.

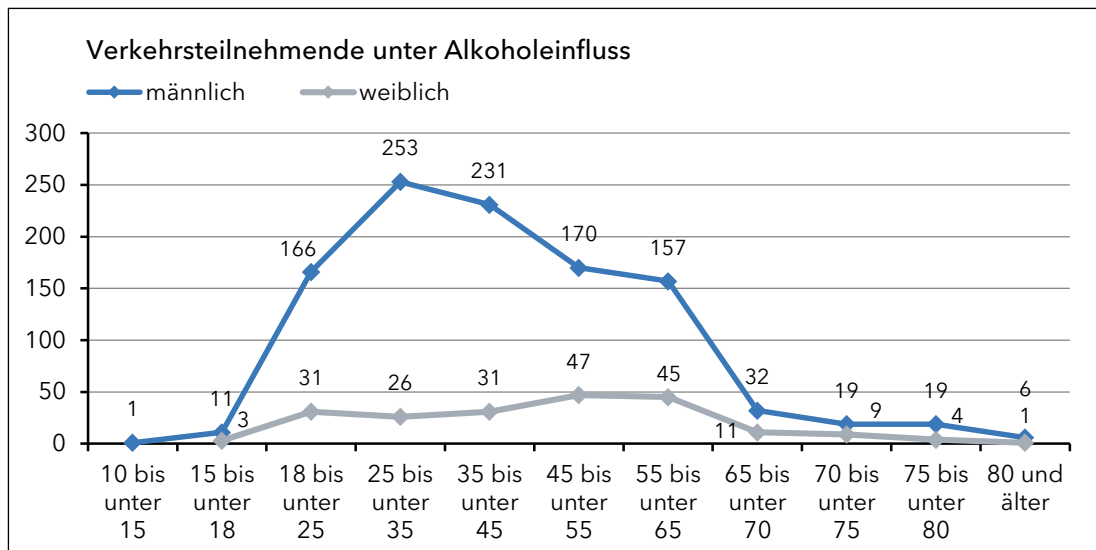
Alkoholeinfluss war 2022 mit 1.244 Fällen bei 5,6 % (2021: 5 %) aller Unfälle mit Personenschaden Hauptunfallursache.

Von den 1.244 Unfallbeteiligten, die unter Alkoholeinfluss standen, fuhren 799 einen Personenkraftwagen und 276 nutzten ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad: 181/Pedelec: 95).

Die Verunglückten bei Verkehrsunfällen unter Einfluss von Alkohol werden im folgenden Säulendiagramm nach Verletzungsgrad in den letzten 10 Jahren dargestellt.



Die Altersverteilung der Verkehrsteilnehmenden 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.

5.3 Einfluss anderer berauschender Mittel

Höchster Wert bei der Anzahl der VU und der Verunglückten seit 15 Jahren, keine tödlich verletzten Personen.

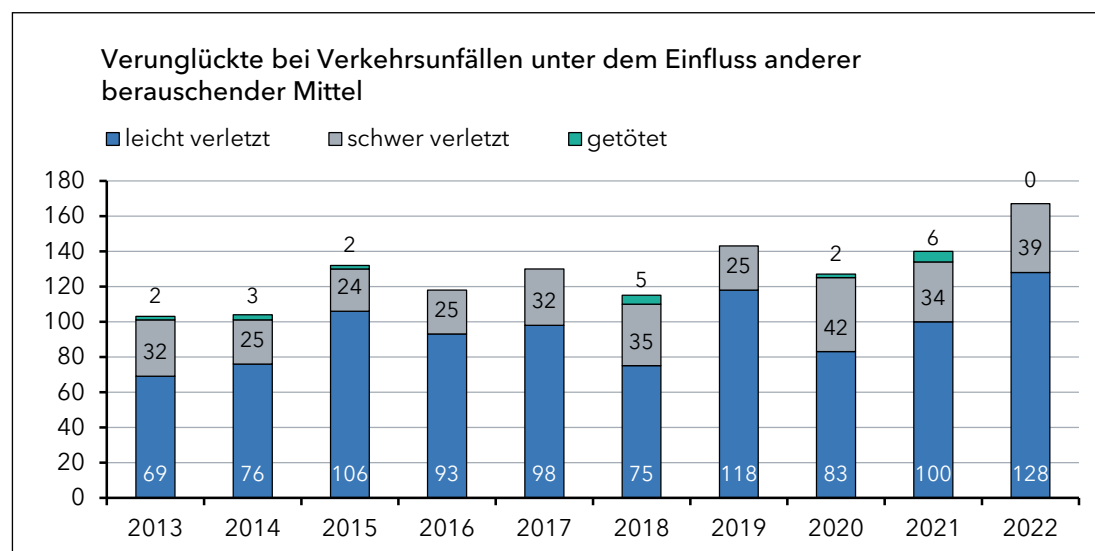
Bei den Verkehrsunfällen unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel wurde im vergangenen Jahr ein deutlicher Anstieg von 193 um +25,9 % auf 243 verzeichnet. Dieser Wert ist der höchste seit mehr als 15 Jahren.

Auch die Anzahl der Verunglückten folgt diesem Trend mit einer Steigerung von 140 um +19,3 % auf 167. Eine derart hohe Anzahl verunglückter Personen bei Verkehrsunfällen, deren Ursache Betäubungsmittelkonsum ist, wurde innerhalb der letzten 15 Jahre nicht verzeichnet.

Es wurden 128 (2021: 100) Personen leicht, 39 (2021: 34) schwer und keine (2021: 6) tödlich verletzt.

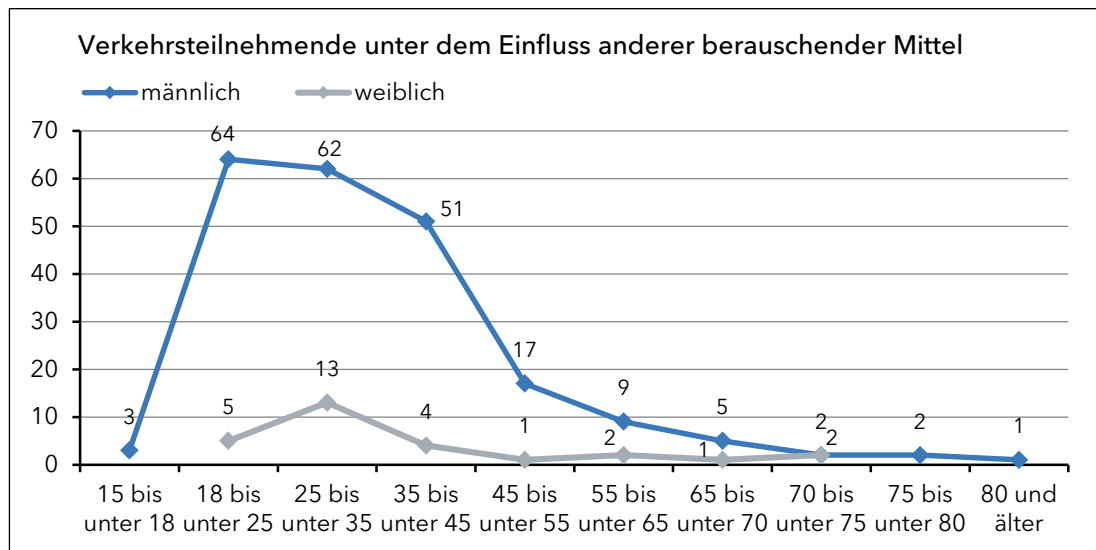
49 % (119) der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel hatten Personenschaden zur Folge, bei jedem vierten Verkehrsunfall (32) mit Personenschaden erlitten Unfallbeteiligte schwere Verletzungen.

Das folgende Säulendiagramm stellt die Verunglückten bei Unfällen unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre dar.



Die Gruppe mit den höchsten Unfallbeteiligungen unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel ist zwischen 18 und bis unter 45 Jahre alt und männlich.

Die folgende Grafik stellt die Altersverteilung der Unfallbeteiligten dar.



5.4 Verkehrsüberwachung der Alkohol- und Drogendelikte

Annähernd gleiche Anzahl an Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen festgestellt.

Verkehrsunfälle, die unter Alkohol- oder Drogeneinfluss geschehen, sind überdurchschnittlich schwere Unfälle. Das Risiko, bei diesen Verkehrsunfällen schwere oder tödliche Verletzungen davonzutragen, wesentlich höher als bei allen anderen Unfällen.

2022 stellte die Polizei bei Verkehrskontrollen 2.711 (2021: 2.518) und damit +2 % mehr Verstöße der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol fest (§§ 24a (1), 24c StVG, §§ 316, 315c (1) Nr. 1a StGB).

Davon wurden 563 (2021: 570) Delikte als Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a (1) StVG und 30 gem. § 24c StVG geahndet. Damit befindet sich die Anzahl der festgestellten Delikte wieder annähernd auf dem Niveau von 2019.

Unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen) wurden bei Kontrollen 1.962 und damit -0,2 % weniger (2021: 1.551) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.689 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 polizeilichen Kontrollkräfte.

Die Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr ist seit mehreren Jahren ein Kernziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Landespolizei Schleswig-Holstein. Die Landespolizei wird auch im Jahr 2023 im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen wie z. B. ROADPOL-Kontrollwochen sowie bei Großveranstaltungen, intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen.

5.5 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfällen

Im Schuljahr 2021/2022 informierte die Polizei bei zahlreichen Veranstaltungen über die Verkehrsunfalllage, die Entstehung und Folgen von Verkehrsunfällen, die Rechtsfolgen und persönlichen Auswirkungen von 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.

6 Polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung

6.1 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung dient der Verfolgung von Verkehrsverstößen und ist ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Steigerung 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.

6.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen

Auch in Schleswig-Holstein gibt es Orte mit einer Tuning- und Cruiser-Szene, an denen organisierte und unorganisierte Treffen stattfinden. Schleswig-Holstein ist insgesamt nicht in so konzentrierter Form und Qualität von diesen Phänomenen betroffen, wie es in urbaner geprägten Gebieten der Bundesrepublik der Fall ist. Festgestellte Verstöße werden grundsätzlich im Rahmen der polizeilichen Präsenz verfolgt. Bei Hinweisen auf eine örtliche Szene werden zur gezielten Überwachung auch Schwerpunkteinsätze durchgeführt, die insbesondere bei dem Verdacht technischer Veränderungen und/oder Softwaremanipulationen an den Fahrzeugen auch von polizeilichen Fachdienststellen sowie Prüforganisationen begleitet werden können. Strafprozessuale Maßnahmen wie Sicherstellung/Beschlagnahme der eingesetzten Kraftfahrzeuge, Führerscheine bzw. Mobiltelefone schlossen sich in der Vergangenheit nach Rücksprachen mit den Bereitschaftsstaatsanwaltschaften an.

Die Ausrichtung und Teilnahme an einem Kraftfahrzeugrennen steht unter Strafe. 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 Landespolizei wird die Verfolgung von Aggressionsdelikten im Straßenverkehr auch zukünftig fortsetzen und in die Modernisierung der dafür notwendigen Überwachungstechnik (Fahrzeuge und Messanlagen) investieren.

Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Anzahl von Verkehrsstraftaten gem. § 315 c und § 315 d StGB von 2017 bis 2022 (ohne Verkehrsunfälle).

Verkehrsstraftaten (nach dem StGB)*	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c)	680	665	728	692	607	615
Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d) **	0	39	84	168	193	194

*ohne Verkehrsunfall | **Straftatbestand seit Oktober 2017

Werden die Fälle addiert, in denen es bei verbotenen Kraftfahrzeugrennen zu Verkehrsunfällen gekommen ist, sind jährlich steigende Werte zu verzeichnen (2022: 239).

6.3 Gurtpflicht

Weniger Gurtverstöße festgestellt, mehr Kinder als Mitfahrende verunglückt.

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 2022 mit 9.346 Fällen weniger Verstöße gegen die Gurtpflicht als im Vorjahr (9.994) festgestellt (-6,5 %).

Dennoch wird auch weiterhin im Rahmen der Verkehrsüberwachung ein besonderes Augenmerk auf die Kontrolle der Anschnallpflicht gelegt werden.

Auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kindersitz) wird im Rahmen der Verkehrsüberwachung weiterhin besonders geachtet, insbesondere da der Anteil von 399 verunglückten Kindern als Mitfahrende in Kraftfahrzeugen im vergangenen Jahr um +25,3 % auf 500 angestiegen ist. Damit ist annähernd der Wert des Jahres 2019 (563) erreicht.

6.4 Verbotene Handynutzung / Ablenkung

Weniger Handyverstöße festgestellt.

Die Ablenkung durch Smartphones, Tablets oder andere elektronische Geräte ist ein Risikofaktor für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Vielfältige internationale Studien stellen fest, dass jeder 7. bis 10. Verkehrsunfall auf diese Art von Ablenkung zurückzuführen sein dürfte. Der Nachweis der Ablenkung durch technische Geräte ist im Einzelfall schwer zu führen.

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 Ablenkung durch elektronische Geräte ist auch zukünftig ein deutlicher Überwachungsschwerpunkt der Landespolizei. Im Jahr 2022 wurde allerdings ein Rückgang von 17.838 um -11,4% auf 15.797 der Fälle festgestellt, in denen Fahrzeugführende telefonierten, beim Fahren Nachrichten tippten oder weitere verbotene technische Funktionen nutzten.

7 Bekämpfung der Aggressionsdelikte

Weniger Überholverstöße aber deutliche Zunahme bei Missachtungen des Sicherheitsabstandes.

Deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen, riskantes Überholen und dichtes Auffahren sind Aggressionsdelikte im Straßenverkehr, die zu besonders schweren Verkehrsunfällen führen können. Die o. g. Hauptunfallursachen zeigen hier ein eindeutiges Bild. Die Landespolizei verfolgt diese Verstöße durch den Einsatz von Videowagen und Videomessanlagen von Autobahnbrücken im ganzen Land.

Es wurden im vergangenen Jahr 605.448 und damit -3,3 % weniger Geschwindigkeitsverstöße festgestellt (2021: 626.164/2019: 649.764).

Im Jahr 2022 wurde mit 1.407 festgestellten Verstößen beim Überholen ein Rückgang um -6,8 % (2021: 1.509) festgestellt, gleichzeitig haben Verstöße gegen die Abstandsregelungen von 3.049 Fällen um +21,6 % auf 3.707 zugenommen. Dies übertrifft den Wert aus dem Jahr 2019 (2.073) sehr deutlich.

7.1 Schwerpunktaktionen

Neben der täglichen Verkehrsüberwachungsarbeit und regionalen Schwerpunktaktionen hat sich die Landespolizei auch 2022 wieder an überregionalen Verkehrskontrolleinsätzen beteiligt.

7.1.1 Europaweite ROADPOL-Kontrollen

Die Landespolizei Schleswig-Holstein beteiligte sich im Jahr 2022 im Rahmen der europaweiten ROADPOL-Aktionsplanungen zur

- Bekämpfung von Alkohol-, Drogen- und Medikamenteneinfluss im Straßenverkehr,
 - Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs
 - Bekämpfung von Ablenkungsdelikten und Sicherung von Personen
 - Bekämpfung von Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikten
- an insgesamt 9 festgelegten Kontrollwochen mit entsprechenden landesweiten Verkehrskontrollen.

Es wurden zwei Kontrollwochen zur Bekämpfung der Alkohol-, Drogen- und Medikamentendelikte durchgeführt.

Die folgende tabellarische Darstellung gibt die in Schleswig-Holstein Kontrollzahlen und Ergebnisse der letzten drei Jahre wider.

ADM	2020	2021	2022
Kontrollierte Fahrzeugführende	8.987	14.815	13.976
Verstöße Alkohol	55	158	127
Verstöße Drogen/Medikamente	111	226	213
Andere Straftaten (z.B. Fahren ohne FE, illegaler Drogenbesitz)	148	254	233

In den drei Kontrollwochen zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 2.630 Fahrzeuge überprüft (Vorjahr zwei Kontrollwochen). Es wurden wiederum zahlreiche, teilweise massive Verstöße gegen die Sozialvorschriften (insbesondere Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten) festgestellt.

BEKÄMPFUNG VON AGGRESSIONSDELIKTEN

Die folgende tabellarische Darstellung gibt die Kontrollzahlen und Ergebnisse der letzten drei Jahre in Schleswig-Holstein wider.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2020	2021	2022
Kontrollierte Fahrzeuge	1.831	1.721	2.630
Beanstandete Fahrzeuge	953	724	1.003

In den Kontrollwochen im April und September 2022 wurde besonderes Augenmerk auf die Sicherung von Personen sowie Ablenkung von Fahrzeugführenden in Fahrzeugen gelegt.

Die folgende tabellarische Darstellung gibt die Kontrollzahlen und Ergebnisse der letzten drei Jahre in Schleswig-Holstein wider.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2020	2021	2022
Gurt, Sicherung von Kindern	2020	2021	2022
Kontrollierte Fahrzeuge	6.773	8.515	9.920
Nicht vorschriftsmäßig gesichert	805	905	1538
darunter Kinder	16	24	70

Ablenkung von Fahrzeugführenden	2020	2021	2022
Kontrollierte Fahrzeuge	845	782	1.348
Verstöße Ablenkung	845	782	1.348

Im März und August 2022 wurden zwei Kontrollwochen zur Bekämpfung der Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikte durchgeführt.

Festgestellte Delikte:

Geschwindigkeit, Aggression	2021	2022
	107.198	35.143

8 Anlagen

8.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten

zu 2.22.2 und 2.2.1 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	4.641	4.786	4.872	86	1,8	Flensburg	12.922	13.291	211	1,7
Flensburg	2.757	2.592	2.722	130	5,0					
Schleswig-Flensburg	5.313	5.544	5.697	153	2,8					
Kiel	8.093	8.119	8.064	-55	-0,7	Kiel	11.739	11.648	30	0,3
Plön	3.616	3.620	3.584	-36	-1,0					
Neumünster	2.028	1.980	2.048	68	3,4	Neu- münster	9.055	8.906	468	5,5
Rendsburg- Eckernförde	6.559	7.075	6.858	-217	-3,1					
Segeberg	6.658	7.102	7.396	294	4,1	Bad Segeberg	13.536	14.083	534	4,1
Pinneberg	6.344	6.434	6.687	253	3,9					
Steinburg	2.889	2.861	2.903	42	1,5	Itzehoe	6.239	6.244	87	1,4
Dithmarschen	3.263	3.378	3.341	-37	-1,1					
Lübeck	7.214	7.256	7.417	161	2,2	Lübeck	13.619	13.834	387	2,9
Ostholstein	6.018	6.363	6.417	54	0,8					
Lauenburg	5.020	5.089	4.907	-182	-3,6	Ratzeburg	11.155	11.155	195	1,8
Stormarn	5.940	6.066	6.248	182	3,0					

BAB 1	1.172	1.178	1.091	-87	-7,4
BAB 7	923	1.000	1.079	79	7,9
BAB 20	126	163	119	-44	-27,0
BAB 21	223	268	265	-3	-1,1
BAB 23	485	507	561	54	10,7
BAB 24	271	283	274	-9	-3,2
BAB 25	20	32	23	-9	-28,1
BAB 210	123	142	124	-18	-12,7
BAB 215	172	144	156	12	8,3
BAB 226	35	35	31	-4	-11,4

Kreise/Kreisfreie Städte	76.353	78.265	79.161	896	1,1
Bundesautobahnen	3.550	3.752	3.723	-29	-0,8
Schleswig-Holstein -gesamt-	79.903	82.017	82.884	867	1,1

zu 2.2.1 und 2.2.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	841	911	865	-46	-5,0	Flensburg	1.973	1.930	-43	-2,2
Flensburg	317	348	368	20	5,7					
Schleswig-Flensburg	683	714	697	-17	-2,4					
Kiel	1.008	911	1.005	94	10,3	Kiel	1.348	1.391	43	3,2
Plön	442	437	386	-51	-11,7					
Neumünster	358	307	306	-1	-0,3	Neu- münster	1.236	1.263	27	2,2
Rendsburg- Eckernförde	884	929	957	28	3,0					
Segeberg	894	869	1.032	163	18,8	Bad	1.793	2.102	309	17,2
Pinneberg	1.026	924	1.070	146	15,8	Segeberg				
Steinburg	403	390	412	22	5,6	Itzehoe	867	907	40	4,6
Dithmarschen	449	477	495	18	3,8					
Lübeck	1.010	941	1.070	129	13,7	Lübeck	1.811	2.046	235	13,0
Ostholstein	839	870	976	106	12,2					
Lauenburg	614	570	619	49	8,6	Ratzeburg	1.275	1.415	140	11,0
Stormarn	783	705	796	91	12,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	10.551	10.303	11.054	751	7,3					
Bundesautobahnen	554	581	589	8	1,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	11.105	10.884	11.643	759	7,0					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.022	1.149	1.048	-101	-8,8	Flensburg	2.513	2.395	-118	-4,7
Flensburg	383	421	434	13	3,1					
Schleswig-Flensburg	883	943	913	-30	-3,2					
Kiel	1.217	1.094	1.172	78	7,1	Kiel	1.681	1.703	22	1,3
Plön	582	587	531	-56	-9,5					
Neumünster	452	383	404	21	5,5	Neu- münster	1.567	1.624	57	3,6
Rendsburg- Eckernförde	1.123	1.184	1.220	36	3,0					
Segeberg	1.170	1.110	1.321	211	19,0	Bad	2.213	2.608	395	17,8
Pinneberg	1.223	1.103	1.287	184	16,7	Segeberg				
Steinburg	498	501	506	5	1,0	Itzehoe	1.144	1.131	-13	-1,1
Dithmarschen	588	643	625	-18	-2,8					
Lübeck	1.174	1.091	1.231	140	12,8	Lübeck	2.179	2.425	246	11,3
Ostholstein	1.026	1.088	1.194	106	9,7					
Lauenburg	775	715	781	66	9,2	Ratzeburg	1.599	1.788	189	11,8
Stormarn	975	884	1.007	123	13,9					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	13.091	12.896	13.674	778	6,0					
Bundesautobahnen	901	963	997	34	3,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	13.992	13.859	14.671	812	5,9					

zu 2.2.1 und 2.2.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.013	1.143	1.039	-104	-9,1	Flensburg	2.496	2.378	-118	-4,7
Flensburg	383	421	434	13	3,1					
Schleswig-Flensburg	875	932	905	-27	-2,9					
Kiel	1.212	1.094	1.167	73	6,7	Kiel	1.675	1.693	18	1,1
Plön	576	581	526	-55	-9,5					
Neumünster	451	377	401	24	6,4	Neu- münster	1.553	1.608	55	3,5
Rendsburg- Eckernförde	1.106	1.176	1.207	31	2,6					
Segeberg	1.164	1.107	1.309	202	18,2	Bad Segeberg	2.204	2.592	388	17,6
Pinneberg	1.216	1.097	1.283	186	17,0					
Steinburg	496	498	501	3	0,6	Itzehoe	1.137	1.120	-17	-1,5
Dithmarschen	581	639	619	-20	-3,1					
Lübeck	1.173	1.090	1.228	138	12,7	Lübeck	2.178	2.411	233	10,7
Ostholstein	1.016	1.088	1.183	95	8,7					
Lauenburg	766	708	774	66	9,3	Ratzeburg	1.586	1.778	192	12,1
Stormarn	967	878	1.004	126	14,4					

BAB 1	205	239	240	1	0,4
BAB 7	314	349	372	23	6,6
BAB 20	24	33	14	-19	-57,6
BAB 21	43	54	76	22	40,7
BAB 23	182	153	171	18	11,8
BAB 24	61	81	54	-27	-33,3
BAB 25	3	3	4	1	33,3
BAB 210	25	21	24	3	14,3
BAB 215	29	15	28	13	86,7
BAB 226	4	5	6	1	20,0

Kreise/Kreisfreie Städte	12.995	12.829	13.580	751	5,9
Bundesautobahnen	890	953	989	36	3,8
Schleswig-Holstein -gesamt-	13.885	13.782	14.569	787	5,7

ANLAGEN

zu 2.2.1 und 2.2.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Leichtverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	831	965	840	-125	-13,0	Flensburg	2.128	2.016	-112	-5,3
Flensburg	361	388	403	15	3,9					
Schleswig-Flensburg	734	775	773	-2	-0,3					
Kiel	1.124	997	1.082	85	8,5	Kiel	1.479	1.517	38	2,6
Plön	470	482	435	-47	-9,8	Neu- münster	1.285	1.362	77	6,0
Neumünster	401	319	353	34	10,7					
Rendsburg- Eckernförde	879	966	1.009	43	4,5					
Segeberg	1.000	959	1.156	197	20,5	Bad Segeberg	1.921	2.289	368	19,2
Pinneberg	1.090	962	1.133	171	17,8					
Steinburg	418	419	410	-9	-2,1	Itzehoe	952	941	-11	-1,2
Dithmarschen	484	533	531	-2	-0,4					
Lübeck	1.070	991	1.105	114	11,5	Lübeck	1.908	2.107	199	10,4
Ostholstein	860	917	1.002	85	9,3					
Lauenburg	631	614	644	30	4,9	Ratzeburg	1.376	1.519	143	10,4
Stormarn	819	762	875	113	14,8					

BAB 1	191	216	224	8	3,7
BAB 7	233	271	316	45	16,6
BAB 20	20	25	11	-14	-56,0
BAB 21	34	46	64	18	39,1
BAB 23	139	128	157	29	22,7
BAB 24	55	73	44	-29	-39,7
BAB 25	3	2	4	2	100,0
BAB 210	22	15	22	7	46,7
BAB 215	23	14	24	10	71,4
BAB 226	3	5	4	-1	-20,0

Kreise/Kreisfreie Städte	11.172	11.049	11.751	702	6,4
Bundesautobahnen	723	795	870	75	9,4
Schleswig-Holstein -gesamt-	11.895	11.844	12.621	777	6,6

zu 2.2.1 und 2.2.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

• Schwerverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	182	178	199	21	11,8	Flensburg	368	362	-6	-1,6
Flensburg	22	33	31	-2	-6,1					
Schleswig-Flensburg	141	157	132	-25	-15,9					
Kiel	88	97	85	-12	-12,4	Kiel	196	176	-20	-10,2
Plön	106	99	91	-8	-8,1	Neu- münster	268	246	-22	-8,2
Neumünster	50	58	48	-10	-17,2					
Rendsburg- Eckernförde	227	210	198	-12	-5,7					
Segeberg	164	148	153	5	3,4	Bad Segeberg	283	303	20	7,1
Pinneberg	126	135	150	15	11,1					
Steinburg	78	79	91	12	15,2	Itzehoe	185	179	-6	-3,2
Dithmarschen	97	106	88	-18	-17,0					
Lübeck	103	99	123	24	24,2	Lübeck	270	304	34	12,6
Ostholstein	156	171	181	10	5,8					
Lauenburg	135	94	130	36	38,3	Ratzeburg	210	259	49	23,3
Stormarn	148	116	129	13	11,2					

BAB 1	14	23	16	-7	-30,4
BAB 7	81	78	56	-22	-28,2
BAB 20	4	8	3	-5	-62,5
BAB 21	9	8	12	4	50,0
BAB 23	43	25	14	-11	-44,0
BAB 24	6	8	10	2	25,0
BAB 25	0	1	0	-1	-100,0%
BAB 210	3	6	2	-4	-66,7
BAB 215	6	1	4	3	300,0
BAB 226	1	0	2	2	0

Kreise/Kreisfreie Städte	1.823	1.780	1.829	49	2,8
Bundesautobahnen	167	158	119	-39	-24,7
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.990	1.938	1.948	10	0,5

ANLAGEN

zu 2.2.1 und 2.2.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Getötete

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	9	6	9	3	50,0	Flensburg	17	17	0	0,0
Flensburg	0	0	0	0	0					
Schleswig-Flensburg	8	11	8	-3	-27,3					
Kiel	5	0	5	5	0	Kiel	6	10	4	66,7
Plön	6	6	5	-1	-16,7					
Neumünster	1	6	3	-3	-50,0	Neu- münster	14	16	2	14,3
Rendsburg- Eckernförde	17	8	13	5	62,5					
Segeberg	6	3	12	9	300,0	Bad Segeberg	9	16	7	77,8
Pinneberg	7	6	4	-2	-33,3					
Steinburg	2	3	5	2	66,7	Itzehoe	7	11	4	57,1
Dithmarschen	7	4	6	2	50,0					
Lübeck	1	1	3	2	200,0	Lübeck	1	14	13	1.300,0
Ostholstein	10	0	11	11	0					
Lauenburg	9	7	7	0	0,0	Ratzeburg	13	10	-3	-23,1
Stormarn	8	6	3	-3	-50,0					

BAB 1	1	2	2	0	0,0
BAB 7	5	3	5	2	66,7
BAB 20	0	0	0	0	0
BAB 21	1	0	1	1	0
BAB 23	2	2	0	-2	-100,0
BAB 24	1	3	0	-3	-100,0
BAB 25	0	0	0	0	0
BAB 210	0	0	0	0	0
BAB 215	1	0	0	0	0
BAB 226	0	0	0	0	0

Kreise/Kreisfreie Städte	96	67	94	27	40,3
Bundesautobahnen	11	10	8	-2	-20,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	107	77	102	25	32,5

zu 2.5 Verkehrsunfallermittlung

- Verstöße gegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Kreise Kreisfreie Städte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	987	988	997	9	0,9	Flensburg	2.443	2.607	164	6,7
Flensburg	714	675	746	71	10,5					
Schleswig-Flensburg	815	780	864	84	10,8					
Kiel	2.174	2.249	2.342	93	4,1	Kiel	2.867	2.950	83	2,9
Plön	634	618	608	-10	-1,6	Neu- münster	1.797	1.909	112	6,2
Neumünster	639	618	674	56	9,1					
Rendsburg- Eckernförde	1.205	1.179	1.235	56	4,7					
Segeberg	1.416	1.474	1.539	65	4,4	Bad Segeberg	3.333	3.497	164	4,9
Pinneberg	1.780	1.859	1.958	99	5,3					
Steinburg	582	562	624	62	11,0	Itzehoe	1.203	1.253	50	4,2
Dithmarschen	627	641	629	-12	-1,9					
Lübeck	2.048	2.081	2.101	20	1,0	Lübeck	3.439	3.553	114	3,3
Ostholstein	1.368	1.358	1.452	94	6,9					
Lauenburg	950	952	1.004	52	5,5	Ratzeburg	2.282	2.457	175	7,7
Stormarn	1.413	1.330	1.453	123	9,2					

BAB 1	174	145	169	24	16,6
BAB 7	120	128	131	3	2,3
BAB 20	17	21	11	-10	-47,6
BAB 21	24	29	44	15	51,7
BAB 23	46	52	50	-2	-3,8
BAB 24	42	38	47	9	23,7
BAB 25	1	4	3	-1	-25,0
BAB 210	8	12	9	-3	-25,0
BAB 215	17	19	22	3	15,8
BAB 226	6	2	0	-2	-100,0

Kreise/Kreisfreie Städte	17.352	17.364	18.226	862	5,0
Bundesautobahnen	457	454	486	32	7,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	17.809	17.818	18.712	894	5,0

ANLAGEN

zu 3.1 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Junge Fahrende / verunglückte Junge Fahrende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	163	190	159	-31	-16,3	Flensburg	450	382	-68	-15,1
Flensburg	61	78	65	-13	-16,7					
Schleswig-Flensburg	141	182	158	-24	-13,2					
Kiel	191	183	171	-12	-6,6	Kiel	285	246	-39	-13,7
Plön	76	102	75	-27	-26,5					
Neumünster	87	62	69	7	11,3	Neu- münster	252	267	15	6,0
Rendsburg- Eckernförde	203	190	198	8	4,2					
Segeberg	192	222	235	13	5,9	Bad Segeberg	402	431	29	7,2
Pinneberg	181	180	196	16	8,9					
Steinburg	108	107	76	-31	-29,0	Itzehoe	250	189	-61	-24,4
Dithmarschen	138	143	113	-30	-21,0					
Lübeck	179	186	195	9	4,8	Lübeck	376	377	1	0,3
Ostholstein	162	190	182	-8	-4,2					
Lauenburg	134	141	136	-5	-3,5	Ratzeburg	318	300	-18	-5,7
Stormarn	142	177	164	-13	-7,3					

Kreise/Kreisfreie Städte	2.158	2.333	2.192	-141	-6,0
Bundesautobahnen	214	229	185	-44	-19,2
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.372	2.562	2.377	-185	-7,2

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	165	171	129	-42	-24,6	Flensburg	395	335	-60	-15,2
Flensburg	73	82	64	-18	-22,0					
Schleswig-Flensburg	145	142	142	0	0,0					
Kiel	183	188	164	-24	-12,8	Kiel	278	237	-41	-14,7
Plön	77	90	73	-17	-18,9					
Neumünster	62	58	57	-1	-1,7	Neu- münster	215	237	22	10,2
Rendsburg-Eckern- förde	166	157	180	23	14,6					
Segeberg	189	176	197	21	11,9	Bad Segeberg	330	348	18	5,5
Pinneberg	156	154	151	-3	-1,9					
Steinburg	83	96	70	-26	-27,1	Itzehoe	231	169	-62	-26,8
Dithmarschen	112	135	99	-36	-26,7					
Lübeck	174	168	157	-11	-6,5	Lübeck	330	301	-29	-8,8
Ostholstein	136	162	144	-18	-11,1					
Lauenburg	120	109	114	5	4,6	Ratzeburg	248	234	-14	-5,6
Stormarn	121	139	120	-19	-13,7					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	1.962	2.027	1.861	-166	-8,2					
Bundesautobahnen	181	186	176	-10	-5,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.143	2.213	2.037	-176	-8,0					

zu 3.2 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Senioren / verunglückte Senioren

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	266	300	296	-4	-1,3	Flensburg	591	587	-4	-0,7
Flensburg	67	69	82	13	18,8					
Schleswig-Flensburg	197	222	209	-13	-5,9					
Kiel	172	177	191	14	7,9	Kiel	325	316	-9	-2,8
Plön	142	148	125	-23	-15,5					
Neumünster	95	70	86	16	22,9	Neu- münster	351	353	2	0,6
Rendsburg- Eckernförde	246	281	267	-14	-5,0					
Segeberg	232	225	309	84	37,3	Bad Segeberg	485	609	124	25,6
Pinneberg	299	260	300	40	15,4					
Steinburg	106	90	131	41	45,6	Itzehoe	224	276	52	23,2
Dithmarschen	139	134	145	11	8,2					
Lübeck	204	215	227	12	5,6	Lübeck	527	571	44	8,3
Ostholstein	322	312	344	32	10,3					
Lauenburg	173	172	190	18	10,5	Ratzeburg	407	433	26	6,4
Stormarn	230	235	243	8	3,4					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.890	2.910	3.145	235	8,1					
Bundesautobahnen	86	103	132	29	28,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.976	3.013	3.277	264	8,8					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	236	255	252	-3	-1,2	Flensburg	462	498	36	7,8
Flensburg	44	58	62	4	6,9					
Schleswig-Flensburg	166	149	184	35	23,5					
Kiel	120	114	134	20	17,5	Kiel	236	240	4	1,7
Plön	113	122	106	-16	-13,1					
Neumünster	59	41	49	8	19,5	Neu- münster	255	261	6	2,4
Rendsburg- Eckernförde	190	214	212	-2	-0,9					

ANLAGEN

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Segeberg	168	163	232	69	42,3	Bad Segeberg	343	444	101	29,4
Pinneberg	208	180	212	32	17,8					
Steinburg	71	51	90	39	76,5	Itzehoe	151	204	53	35,1
Dithmarschen	108	100	114	14	14,0					
Lübeck	152	141	160	19	13,5	Lübeck	362	428	66	18,2
Ostholstein	214	221	268	47	21,3					
Lauenburg	130	98	126	28	28,6	Ratzeburg	255	292	37	14,5
Stormarn	156	157	166	9	5,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.135	2.064	2.367	303	14,7					
Bundesautobahnen	63	79	85	6	7,6					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.198	2.143	2.452	309	14,4					

zu 3.3 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Kinder / verunglückte Kinder

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	75	65	61	-4	-6,2	Flensburg	161	148	-13	-8,1
Flensburg	40	24	35	11	45,8					
Schleswig-Flensburg	59	72	52	-20	-27,8					
Kiel	83	82	84	2	2,4	Kiel	126	128	2	1,6
Plön	38	44	44	0	0,0					
Neumünster	48	46	37	-9	-19,6	Neu- münster	140	146	6	4,3
Rendsburg- Eckernförde	85	94	109	15	16,0					
Segeberg	82	89	117	28	31,5	Bad Segeberg	203	284	81	39,9
Pinneberg	129	114	167	53	46,5					
Steinburg	42	28	44	16	57,1	Itzehoe	73	104	31	42,5
Dithmarschen	48	45	60	15	33,3					
Lübeck	93	94	104	10	10,6	Lübeck	169	194	25	14,8
Ostholstein	66	75	90	15	20,0					
Lauenburg	66	62	69	7	11,3	Ratzeburg	130	175	45	34,6
Stormarn	111	68	106	38	55,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.065	1.002	1.179	177	17,7					
Bundesautobahnen	27	37	52	15	40,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.092	1.039	1.231	192	18,5					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	77	68	62	-6	-8,8	Flensburg	174	159	-15	-8,6
Flensburg	39	26	42	16	61,5					
Schleswig-Flensburg	65	80	55	-25	-31,3					
Kiel	91	80	85	5	6,3	Kiel	128	132	4	3,1
Plön	46	48	47	-1	-2,1					
Neumünster	48	42	47	5	11,9	Neu- münster	137	163	26	19,0
Rendsburg- Eckernförde	93	95	116	21	22,1					
Segeberg	89	83	115	32	38,6	Bad Segeberg	195	276	81	41,5
Pinneberg	121	112	161	49	43,8					
Steinburg	41	31	44	13	41,9	Itzehoe	82	105	23	28,0
Dithmarschen	49	51	61	10	19,6					
Lübeck	86	91	94	3	3,3	Lübeck	168	186	18	10,7
Ostholstein	65	77	92	15	19,5					
Lauenburg	62	57	77	20	35,1	Ratzeburg	125	187	62	49,6
Stormarn	108	68	110	42	61,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.080	1.009	1.208	199	19,7					
Bundesautobahnen	42	51	79	28	54,9					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.122	1.060	1.287	227	21,4					

zu 4.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrrad- und Pedelec-Fahrenden / Verunglückte

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	465	468	492	24	5,1	Flensburg	861	927	66	7,7
Flensburg	173	164	199	35	21,3					
Schleswig-Flensburg	252	229	236	7	3,1					
Kiel	554	457	535	78	17,1	Kiel	605	668	63	10,4
Plön	140	148	133	-15	-10,1					
Neumünster	167	139	140	1	0,7	Neu- münster	510	526	16	3,1
Rendsburg- Eckernförde	350	371	386	15	4,0					
Segeberg	284	297	393	96	32,3	Bad Segeberg	739	935	196	26,5
Pinneberg	523	442	542	100	22,6					
Steinburg	155	134	169	35	26,1	Itzehoe	292	343	51	17,5
Dithmarschen	142	158	174	16	10,1					
Lübeck	574	516	613	97	18,8	Lübeck	877	1.084	207	23,6
Ostholstein	388	361	471	110	30,5					
Lauenburg	212	187	236	49	26,2	Ratzeburg	461	562	101	21,9
Stormarn	365	274	326	52	19,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	4.744	4.345	5.045	700	16,1					

ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	4.744	4.345	5.045	700	16,1					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	467	470	488	18	3,8	Flensburg	858	916	58	6,8
Flensburg	169	159	195	36	22,6					
Schleswig-Flensburg	251	229	233	4	1,7					
Kiel	541	428	519	91	21,3	Kiel	574	654	80	13,9
Plön	127	146	135	-11	-7,5					
Neumünster	159	129	133	4	3,1	Neu- münster	480	522	42	8,8
Rendsburg- Eckernförde	344	351	389	38	10,8					
Segeberg	272	282	367	85	30,1	Bad	698	883	185	26,5
Pinneberg	491	416	516	100	24,0	Segeberg				
Steinburg	136	135	163	28	20,7	Itzehoe	281	331	50	17,8
Dithmarschen	135	146	168	22	15,1					
Lübeck	524	466	567	101	21,7	Lübeck	815	1.035	220	27,0
Ostholstein	385	349	468	119	34,1					
Lauenburg	210	180	230	50	27,8	Ratzeburg	439	547	108	24,6
Stormarn	359	259	317	58	22,4					

Kreise/ Kreisfreie Städte	4.570	4.145	4.888	743	17,9
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein -gesamt-	4.570	4.145	4.888	743	17,9

zu 4.1.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrenden / Verunglückte Fahrradfahrende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	329	308	304	-4	-1,3	Flensburg	569	590	21	3,7
Flensburg	132	118	137	19	16,1					
Schleswig-Flensburg	173	143	149	6	4,2					
Kiel	482	388	410	22	5,7	Kiel	484	496	12	2,5
Plön	100	96	86	-10	-10,4					
Neumünster	151	122	120	-2	-1,6	Neu- münster	400	403	3	0,8
Rendsburg- Eckernförde	268	278	283	5	1,8					
Segeberg	247	261	322	61	23,4	Bad	629	757	128	20,3
Pinneberg	465	368	435	67	18,2	Segeberg				
Steinburg	131	97	119	22	22,7	Itzehoe	217	239	22	10,1
Dithmarschen	109	120	120	0	0,0					

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	499	436	494	58	13,3	Lübeck	673	764	91	13,5
Ostholstein	269	237	270	33	13,9					
Lauenburg	168	138	173	35	25,4	Ratzeburg	373	446	73	19,6
Stormarn	321	235	273	38	16,2					

Kreise/Kreisfreie Städte	3.844	3.345	3.695	350	10,5
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.844	3.345	3.695	350	10,5

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	315	295	287	-8	-2,7	Flensburg	544	556	12	2,2
Flensburg	126	111	129	18	16,2					
Schleswig-Flensburg	167	138	140	2	1,4					
Kiel	464	352	383	31	8,8	Kiel	443	470	27	6,1
Plön	85	91	87	-4	-4,4					
Neumünster	142	113	114	1	0,9	Neu- münster	370	382	12	3,2
Rendsburg- Eckernförde	253	257	268	11	4,3					
Segeberg	234	245	294	49	20,0	Bad Segeberg	592	698	106	17,9
Pinneberg	436	347	404	57	16,4					
Steinburg	114	98	112	14	14,3	Itzehoe	208	224	16	7,7
Dithmarschen	98	110	112	2	1,8					
Lübeck	453	391	444	53	13,6	Lübeck	613	704	91	14,8
Ostholstein	256	222	260	38	17,1					
Lauenburg	164	128	164	36	28,1	Ratzeburg	349	423	74	21,2
Stormarn	309	221	259	38	17,2					

Kreise/ Kreisfreie Städte	3.616	3.119	3.457	338	10,8
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein -gesamt-	3.616	3.119	3.457	338	10,8

zu 4.1.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelec-Fahrenden / verunglückte Pedelec-Fahrende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	148	177	204	27	15,3	Flensburg	320	368	48	15,0
Flensburg	46	49	70	21	42,9					
Schleswig-Flensburg	83	94	94	0	0,0					
Kiel	85	82	146	64	78,0	Kiel	141	197	56	39,7
Plön	42	59	51	-8	-13,6					

ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Neumünster	18	17	20	3	17,6	Neu- münster	120	138	18	15,0
Rendsburg- Eckernförde	89	103	118	15	14,6					
Segeberg	41	39	76	37	94,9	Bad Segeberg	120	192	72	60,0
Pinneberg	63	81	116	35	43,2					
Steinburg	25	41	52	11	26,8	Itzehoe	82	108	26	31,7
Dithmarschen	38	41	56	15	36,6					
Lübeck	80	87	141	54	62,1	Lübeck	220	353	133	60,5
Ostholstein	131	133	212	79	59,4					
Lauenburg	47	54	68	14	25,9	Ratzeburg	94	128	34	36,2
Stormarn	50	40	60	20	50,0					

Kreise/Kreisfreie Städte	986	1.097	1.484	387	35,3
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein -gesamt-	986	1.097	1.484	387	35,3

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	152	175	201	26	14,9	Flensburg	314	360	46	14,6
Flensburg	43	48	66	18	37,5					
Schleswig-Flensburg	84	91	93	2	2,2					
Kiel	77	76	136	60	78,9	Kiel	131	184	53	40,5
Plön	42	55	48	-7	-12,7					
Neumünster	17	16	19	3	18,8	Neu- münster	110	140	30	27,3
Rendsburg- Eckernförde	91	94	121	27	28,7					
Segeberg	38	37	73	36	97,3	Bad Segeberg	106	185	79	74,5
Pinneberg	55	69	112	43	62,3					
Steinburg	22	37	51	14	37,8	Itzehoe	73	107	34	46,6
Dithmarschen	37	36	56	20	55,6					
Lübeck	71	75	123	48	64,0	Lübeck	202	331	129	63,9
Ostholstein	129	127	208	81	63,8					
Lauenburg	46	52	66	14	26,9	Ratzeburg	90	124	34	37,8
Stormarn	50	38	58	20	52,6					

Kreise/ Kreisfreie Städte	954	1.026	1.431	405	39,5
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0
Schleswig-Holstein -gesamt-	954	1.026	1.431	405	39,5

zu 4.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeug-Fahrenden / verunglückte Elektrokleinstfahrzeug-Fahrende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	7	10	20	10	100,0	Flensburg	36	59	23	63,9
Flensburg	4	20	25	5	25,0					
Schleswig-Flensburg	4	6	14	8	133,3					
Kiel	18	66	85	19	28,8	Kiel	72	91	19	26,4
Plön	2	6	6	0	0,0	Neu- münster	20	38	18	90,0
Neumünster	1	5	13	8	160,0					
Rendsburg- Eckernförde	3	15	25	10	66,7					
Segeberg	1	14	27	13	92,9	Bad Segeberg	33	72	39	118,2
Pinneberg	6	19	45	26	136,8					
Steinburg	2	4	14	10	250,0	Itzehoe	10	26	16	160,0
Dithmarschen	2	6	12	6	100,0					
Lübeck	33	83	106	23	27,7	Lübeck	94	128	34	36,2
Ostholstein	6	11	22	11	100,0					
Lauenburg	2	7	14	7	100,0		17	28	11	64,7
Stormarn	1	10	14	4	40,0	Ratzeburg				
Kreise/ Kreisfreie Städte	92	282	442	160	56,7					
Bundesautobahnen	0	0	0	0	0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	92	282	442	160	56,7					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	6	10	18	8	80,0	Flensburg	32	51	19	59,4
Flensburg	3	16	20	4	25,0					
Schleswig-Flensburg	3	6	13	7	116,7					
Kiel	15	53	69	16	30,2	Kiel	58	74	16	27,6
Plön	2	5	5	0	0,0	Neu- münster	18	31	13	72,2
Neumünster	1	4	11	7	175,0					
Rendsburg- Eckernförde	2	14	20	6	42,9					
Segeberg	1	14	25	11	78,6	Bad Segeberg	28	63	35	125,0
Pinneberg	6	14	38	24	171,4					
Steinburg	1	3	11	8	266,7	Itzehoe	9	21	12	133,3
Dithmarschen	2	6	10	4	66,7					
Lübeck	27	65	87	22	33,8	Lübeck	76	108	32	42,1
Ostholstein	5	11	21	10	90,9					
Lauenburg	2	6	13	7	116,7	Ratzeburg	15	22	7	46,7
Stormarn	1	9	9	0	0,0					

ANLAGEN

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	77	236	370	134	56,8					
Bundesautobahnen	24	16	23	7	43,8					
Schleswig-Holstein -gesamt-	101	252	393	141	56,0					

zu 4.3 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Motorradfahrender / verunglückte Motorradfahrende und deren Mitfahrende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	91	79	68	-11	-13,9	Flensburg	210	173	-37	-17,6
Flensburg	24	35	21	-14	-40,0					
Schleswig-Flensburg	82	96	84	-12	-12,5					
Kiel	90	78	82	4	5,1	Kiel	151	139	-12	-7,9
Plön	78	73	57	-16	-21,9					
Neumünster	31	23	28	5	21,7	Neu- münster	128	157	29	22,7
Rendsburg- Eckernförde	105	105	129	24	22,9					
Segeberg	127	118	134	16	13,6	Bad Segeberg	212	226	14	6,6
Pinneberg	116	94	92	-2	-2,1					
Steinburg	62	70	63	-7	-10,0	Itzehoe	126	125	-1	-0,8
Dithmarschen	72	56	62	6	10,7					
Lübeck	115	97	99	2	2,1	Lübeck	228	232	4	1,8
Ostholstein	131	131	133	2	1,5					
Lauenburg	88	77	80	3	3,9	Ratzeburg	166	166	0	0,0
Stormarn	96	89	86	-3	-3,4					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.308	1.221	1.218	-3	-0,2
Bundesautobahnen	24	21	26	5	23,8
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.332	1.242	1.244	2	0,2

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	78	74	59	-15	-20,3	Flensburg	198	159	-39	-19,7
Flensburg	20	26	17	-9	-34,6					
Schleswig-Flensburg	79	98	83	-15	-15,3					
Kiel	79	74	78	4	5,4	Kiel	145	132	-13	-9,0
Plön	77	71	54	-17	-23,9					
Neumünster	26	20	28	8	40,0	Neu- münster	118	153	35	29,7
Rendsburg- Eckernförde	101	98	125	27	27,6					
Segeberg	124	104	117	13	12,5	Bad Segeberg	179	196	17	9,5
Pinneberg	114	75	79	4	5,3					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	58	66	61	-5	-7,6	Itzehoe	124	122	-2	-1,6
Dithmarschen	67	58	61	3	5,2					
Lübeck	103	81	94	13	16,0	Lübeck	201	216	15	7,5
Ostholstein	115	120	122	2	1,7					
Lauenburg	91	72	78	6	8,3	Ratzeburg	164	157	-7	-4,3
Stormarn	97	92	79	-13	-14,1					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.229	1.129	1.135	6	0,5					
Bundesautobahnen	24	16	23	7	43,8					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.253	1.145	1.158	13	1,1					

zu 4.4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung zu Fuß gehender / verunglückte zu Fuß gehende

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	45	57	60	3	5,3	Flensburg	135	155	20	14,8
Flensburg	54	41	49	8	19,5					
Schleswig-Flensburg	51	37	46	9	24,3					
Kiel	103	109	114	5	4,6	Kiel	136	150	14	10,3
Plön	40	27	36	9	33,3					
Neumünster	36	44	22	-22	-50,0	Neu- münster	100	88	-12	-12,0
Rendsburg- Eckernförde	66	56	66	10	17,9					
Segeberg	82	67	92	25	37,3	Bad Segeberg	164	227	63	38,4
Pinneberg	91	97	135	38	39,2					
Steinburg	43	23	32	9	39,1	Itzehoe	53	72	19	35,8
Dithmarschen	28	30	40	10	33,3					
Lübeck	104	97	117	20	20,6	Lübeck	180	203	23	12,8
Ostholstein	73	83	86	3	3,6					
Lauenburg	57	47	51	4	8,5	Ratzeburg	96	124	28	29,2
Stormarn	70	49	73	24	49,0					
Kreise/ Kreisfreie Städte	943	864	1.019	155	17,9					
Bundesautobahnen	3	5	3	-2	-40,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	946	869	1.022	153	17,6					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	33	44	45	1	2,3	Flensburg	122	134	12	9,8
Flensburg	48	44	45	1	2,3					
Schleswig-Flensburg	43	34	44	10	29,4					

ANLAGEN

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kiel	95	98	98	0	0,0	Kiel	123	129	6	4,9
Plön	37	25	31	6	24,0					
Neumünster	35	45	24	-21	-46,7	Neu- münster	94	80	-14	-14,9
Rendsburg- Eckernförde	59	49	56	7	14,3					
Segeberg	74	65	89	24	36,9	Bad Segeberg	155	210	55	35,5
Pinneberg	84	90	121	31	34,4					
Steinburg	36	19	30	11	57,9	Itzehoe	49	64	15	30,6
Dithmarschen	21	30	34	4	13,3					
Lübeck	94	88	100	12	13,6	Lübeck	163	182	19	11,7
Ostholstein	66	75	82	7	9,3					
Lauenburg	54	42	48	6	14,3	Ratzeburg	86	119	33	38,4
Stormarn	62	44	71	27	61,4					
Kreise/ Kreisfreie Städte	841	792	918	126	15,9					
Bundesautobahnen	2	4	3	-1	-25,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	843	796	921	125	15,7					

zu 4.5 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	136	140	158	18	12,9	Flensburg	360	311	-49	-13,6
Flensburg	25	41	27	-14	-34,1					
Schleswig-Flensburg	139	179	126	-53	-29,6					
Kiel	98	108	92	-16	-14,8	Kiel	182	153	-29	-15,9
Plön	73	74	61	-13	-17,6					
Neumünster	41	41	63	22	53,7	Neu- münster	213	259	46	21,6
Rendsburg- Eckernförde	175	172	196	24	14,0					
Segeberg	213	193	256	63	32,6	Bad Segeberg	387	431	44	11,4
Pinneberg	175	194	175	-19	-9,8					
Steinburg	93	104	90	-14	-13,5	Itzehoe	236	186	-50	-21,2
Dithmarschen	99	132	96	-36	-27,3					
Lübeck	102	127	124	-3	-2,4	Lübeck	325	313	-12	-3,7
Ostholstein	144	198	189	-9	-4,5					
Lauenburg	118	150	154	4	2,7	Ratzeburg	338	373	35	10,4
Stormarn	159	188	219	31	16,5					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.790	2.041	2.026	-15	-0,7					
Bundesautobahnen	415	483	476	-7	-1,4					
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.205	2.524	2.502	-22	-0,9					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	84	100	64	-36	-36,0	Flensburg	217	140	32	17,3
Flensburg	18	20	18	-2	-10,0					
Schleswig-Flensburg	83	97	58	-39	-40,2					
Kiel	70	84	71	-13	-15,5	Kiel	133	112	-21	-15,8
Plön	41	49	41	-8	-16,3					
Neumünster	29	26	46	20	76,9	Neu- münster	140	171	31	22,1
Rendsburg- Eckernförde	89	114	125	11	9,6					
Segeberg	133	107	154	47	43,9	Bad Segeberg	203	249	46	22,7
Pinneberg	76	96	95	-1	-1,0					
Steinburg	52	59	56	-3	-5,1	Itzehoe	147	127	-20	-13,6
Dithmarschen	60	88	71	-17	-19,3					
Lübeck	67	71	64	-7	-9,9	Lübeck	174	147	-27	-15,5
Ostholstein	63	103	83	-20	-19,4					
Lauenburg	69	63	78	15	23,8	Ratzeburg	143	179	36	25,2
Stormarn	86	80	101	21	26,3					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.020	1.157	1.125	-32	-2,8					
Bundesautobahnen	236	283	254	-29	-10,2					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.256	1.440	1.379	-61	-4,2					

zu 5.1 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	80	92	101	9	9,8	Flensburg	213	219	6	2,8
Flensburg	28	37	53	16	43,2					
Schleswig-Flensburg	69	84	65	-19	-22,6					
Kiel	82	77	96	19	24,7	Kiel	122	148	26	21,3
Plön	43	45	52	7	15,6					
Neumünster	35	27	31	4	14,8	Neu- münster	114	126	12	10,5
Rendsburg- Eckernförde	72	87	95	8	9,2					
Segeberg	76	81	83	2	2,5	Bad Segeberg	176	189	13	7,4
Pinneberg	105	95	106	11	11,6					
Steinburg	37	43	48	5	11,6	Itzehoe	108	118	10	9,3
Dithmarschen	60	65	70	5	7,7					
Lübeck	104	97	135	38	39,2	Lübeck	185	254	69	37,3
Ostholstein	90	88	119	31	35,2					
Lauenburg	65	72	62	-10	-13,9	Ratzeburg	127	139	12	9,4
Stormarn	75	55	77	22	40,0					

ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.021	1.045	1.193	148	14,2					
Bundesautobahnen	68	50	63	13	26,0					
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.089	1.095	1.256	161	14,7					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	58	58	72	14	24,1	Flensburg	136	141	5	3,7
Flensburg	12	23	30	7	30,4					
Schleswig-Flensburg	56	55	39	-16	-29,1					
Kiel	55	46	64	18	39,1	Kiel	77	105	28	36,4
Plön	21	31	41	10	32,3					
Neumünster	25	15	29	14	93,3	Neu- münster	69	100	31	44,9
Rendsburg- Eckernförde	47	54	71	17	31,5					
Segeberg	55	47	44	-3	-6,4	Bad Segeberg	100	100	0	0,0
Pinneberg	51	53	56	3	5,7					
Steinburg	24	27	35	8	29,6	Itzehoe	79	71	-8	-10,1
Dithmarschen	36	52	36	-16	-30,8					
Lübeck	58	47	72	25	53,2	Lübeck	97	156	59	60,8
Ostholstein	47	50	84	34	68,0					
Lauenburg	45	32	48	16	50,0	Ratzeburg	69	96	27	39,1
Stormarn	45	37	48	11	29,7					

Kreise/ Kreisfreie Städte	635	627	769	142	22,6
Bundesautobahnen	31	43	46	3	7,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	666	670	815	145	21,6

zu 5.3 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel / Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	9	10	8	-2	-20,0	Flensburg	23	31	8	34,8
Flensburg	7	7	11	4	57,1					
Schleswig-Flensburg	5	6	12	6	100,0					
Kiel	21	25	25	0	0,0	Kiel	27	32	5	18,5
Plön	12	2	7	5	250,0					
Neumünster	10	7	15	8	114,3	Neu- münster	26	39	13	50,0
Rendsburg- Eckernförde	13	19	24	5	26,3					
Segeberg	14	13	17	4	30,8	Bad Segeberg	32	28	-4	-12,5
Pinneberg	15	19	11	-8	-42,1					
Steinburg	8	7	8	1	14,3	Itzehoe	15	19	4	26,7
Dithmarschen	4	8	11	3	37,5					

Verkehrsunfälle	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	20	21	33	12	57,1	Lübeck	28	49	21	75,0
Ostholstein	10	7	16	9	128,6					
Lauenburg	10	10	9	-1	-10,0	Ratzeburg	16	22	6	37,5
Stormarn	16	6	13	7	116,7					
Kreise/ Kreisfreie Städte	174	167	220	53	31,7					
Bundesautobahnen	26	26	23	-3	-11,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	200	193	243	50	25,9					

Verunglückte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	11	3	9	6	200,0	Flensburg	9	23	14	155,6
Flensburg	4	3	6	3	100,0					
Schleswig-Flensburg	2	3	8	5	166,7					
Kiel	8	18	11	-7	-38,9	Kiel	20	15	-5	-25,0
Plön	8	2	4	2	100,0					
Neumünster	6	7	9	2	28,6	Neu- münster	23	28	5	21,7
Rendsburg- Eckernförde	11	16	19	3	18,8					
Segeberg	10	15	18	3	20,0	Bad Segeberg	23	21	-2	-8,7
Pinneberg	8	8	3	-5	-62,5					
Steinburg	3	3	5	2	66,7	Itzehoe	15	11	-4	-26,7
Dithmarschen	2	12	6	-6	-50,0					
Lübeck	10	11	19	8	72,7	Lübeck	20	35	15	75,0
Ostholstein	7	9	16	7	77,8					
Lauenburg	13	4	4	0	0,0	Ratzeburg	8	11	3	37,5
Stormarn	11	4	7	3	75,0					
Kreise/ Kreisfreie Städte	114	118	144	26	22,0					
Bundesautobahnen	13	22	23	1	4,5					
Schleswig-Holstein -gesamt-	127	140	167	27	19,3					

zu 5.4 Verkehrsüberwachung

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

Alkoholdelikte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	150	167	190	17	11,3	Flensburg	473	483	10	2,1
Flensburg	108	165	148	57	52,8					
Schleswig-Flensburg	132	141	145	9	6,8					
Kiel	172	246	239	74	43,0	Kiel	344	333	-11	-3,2
Plön	86	98	94	12	14,0					

ANLAGEN

Alkoholdelikte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Neumünster	99	100	102	1	1,0	Neu- münster	245	284	39	15,9
Rendsburg- Eckernförde	210	145	182	-65	-31,0					
Segeberg	242	212	221	-30	-12,4	Bad Segeberg	394	441	47	11,9
Pinneberg	165	182	220	17	10,3					
Steinburg	153	87	110	-66	-43,1	Itzehoe	231	233	2	0,9
Dithmarschen	115	144	123	29	25,2					
Lübeck	216	208	273	-8	-3,7	Lübeck	379	425	46	12,1
Ostholstein	142	171	152	29	20,4					
Lauenburg	142	143	123	1	0,7	Ratzeburg	290	302	12	4,1
Stormarn	194	147	179	-47	-24,2					

Kreise/ Kreisfreie Städte	2.326	2.356	2.501	30	1,3
Bundesautobahnen	143	162	210	19	13,3
Schleswig-Holstein -gesamt-	2.469	2.518	2.711	49	2,0

zu 5.3 Verkehrsüberwachung

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

Drogendelikte	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	38	91	82	53	139,5	Flensburg	444	378	-66	-14,9
Flensburg	201	158	111	-43	-21,4					
Schleswig-Flensburg	158	195	185	37	23,4	Kiel	165	189	24	14,5
Kiel	68	139	155	71	104,4					
Plön	20	26	34	6	30,0	Neu- münster	155	233	78	50,3
Neumünster	44	65	79	21	47,7					
Rendsburg- Eckernförde	128	90	154	-38	-29,7	Bad Segeberg	126	166	40	31,7
Segeberg	71	75	40	4	5,6					
Pinneberg	66	51	126	-15	-22,7	Itzehoe	108	112	4	3,7
Steinburg	97	32	57	-65	-67,0					
Dithmarschen	73	76	55	3	4,1	Lübeck	191	234	43	22,5
Lübeck	101	116	170	15	14,9					
Ostholstein	85	75	64	-10	-11,8	Ratzeburg	201	324	123	61,2
Lauenburg	47	56	88	9	19,1					
Stormarn	196	145	236	-51	-26,0					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.393	1.390	1.636	-3	-0,2
Bundesautobahnen	161	161	326	0	0,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.554	1.551	1.962	-3	-0,2

zu 6.1 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.499	32.428	30.546	-1.882	-5,8	Flensburg	61.168	54.256	-6.912	-11,3
Flensburg	221	668	549	-119	-17,8					
Schleswig-Flensburg	59.601	28.072	23.161	-4.911	-17,5					
Kiel	10.884	8.823	8.163	-660	-7,5	Kiel	8.963	8.349	-614	-6,9
Plön	28	140	186	46	32,9					
Neumünster	14	353	300	-53	-15,0	Neu- münster	31.257	45.532	14.275	45,7
Rendsburg- Eckernförde	27.953	30.904	45.232	14.328	46,4					
Segeberg	95.833	100.631	96.243	-4.388	-4,4	Bad Segeberg	174.712	193.944	19.232	11,0
Pinneberg	58.384	74.081	97.701	23.620	31,9					
Steinburg	70	91	118	27	29,7	Itzehoe	62.500	52.027	-10.473	-16,8
Dithmarschen	47.111	62.409	51.909	-10.500	-16,8					
Lübeck	146	171	224	53	31,0	Lübeck	34.958	488	-34.470	-98,6
Ostholstein	21.836	34.787	264	-34.523	-99,2					
Lauenburg	8.008	13.116	18.172	5.056	38,5	Ratzeburg	40.845	49.969	9.124	22,3
Stormarn	29.849	27.729	31.797	4.068	14,7					

Kreise/ Kreisfreie Städte	361.437	414.403	404.565	-9.838	-2,4
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	177.194	211.761	200.883	-10.878	-5,1
Schleswig-Holstein -gesamt-	538.631	626.164	605.448	-20.716	-3,3

zu 6.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Verwendung von Rückhaltesystemen

Rückhaltesysteme	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	996	1.232	1.283	51	4,1	Flensburg	2.750	2.633	-117	-4,3
Flensburg	595	493	392	-101	-20,5					
Schleswig-Flensburg	1.681	1.025	958	-67	-6,5					
Kiel	473	333	250	-83	-24,9	Kiel	458	359	-99	-21,6
Plön	113	125	109	-16	-12,8					
Neumünster	281	306	198	-108	-35,3	Neu- münster	1.355	1.148	-207	-15,3
Rendsburg- Eckernförde	1.211	1.049	950	-99	-9,4					
Segeberg	788	783	515	-268	-34,2	Bad Segeberg	2.085	1.004	-1.081	-51,8
Pinneberg	1.344	1.302	489	-813	-62,4					
Steinburg	411	355	296	-59	-16,6	Itzehoe	1.190	809	-381	-32,0
Dithmarschen	970	835	513	-322	-38,6					

ANLAGEN

Rückhaltesysteme	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	310	486	587	101	20,8	Lübeck	909	864	-45	-5,0
Ostholstein	548	423	277	-146	-34,5					
Lauenburg	646	455	430	-25	-5,5	Ratzeburg	900	709	-191	-21,2
Stormarn	655	445	279	-166	-37,3					

Kreise/ Kreisfreie Städte	11.022	9.647	7.526	-2.121	-22,0
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	302	347	1.780	1.433	413,0
Schleswig-Holstein -gesamt-	11.324	9.994	9.306	-688	-6,9

zu 6.4 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Handynutzung

Handy	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	969	1.543	1.178	-365	-23,7	Flensburg	2.750	2.633	-117	-4,3
Flensburg	754	667	146	-521	-78,1					
Schleswig-Flensburg	1.953	1.670	1.288	-382	-22,9					
Kiel	1.091	1.007	896	-111	-11,0	Kiel	458	359	-99	-21,6
Plön	109	91	94	3	3,3					
Neumünster	817	1.239	427	-812	-65,5	Neu- münster	1.355	1.148	-207	-15,3
Rendsburg- Eckernförde	1.789	1.367	1.605	238	17,4					
Segeberg	1.970	1.808	1.410	-398	-22,0	Bad Segeberg	2.085	1.004	-1.081	-51,8
Pinneberg	1.850	2.476	2.153	-323	-13,0					
Steinburg	224	247	244	-3	-1,2	Itzehoe	1.190	809	-381	-32,0
Dithmarschen	927	1.037	974	-63	-6,1					
Lübeck	610	637	865	228	35,8	Lübeck	909	864	-45	-5,0
Ostholstein	585	598	249	-349	-58,4					
Lauenburg	756	672	751	79	11,8	Ratzeburg	900	709	-191	-21,2
Stormarn	789	722	625	-97	-13,4					

Kreise/ Kreisfreie Städte	15.193	15.781	12.905	-2.876	-18,2
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	1.680	2.057	2.709	652	31,7
Schleswig-Holstein -gesamt-	16.873	17.838	15.614	-2.224	-12,5

zu 6.1.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Überholen und Abstand

Überholen	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	71	106	106	0	0,0	Flensburg	312	230	-82	-26,3
Flensburg	38	27	26	-1	-3,7					
Schleswig-Flensburg	211	179	98	-81	-45,3					
Kiel	41	42	27	-15	-35,7	Kiel	68	57	-11	-16,2
Plön	20	26	30	4	15,4					
Neumünster	5	6	1	-5	-83,3	Neumünster	103	66	-37	-35,9
Rendsburg-Eckernförde	112	97	65	-32	-33,0					
Segeberg	67	101	83	-18	-17,8	Bad Segeberg	160	124	-36	-22,5
Pinneberg	59	59	41	-18	-30,5					
Steinburg	8	13	11	-2	-15,4	Itzehoe	297	245	-52	-17,5
Dithmarschen	189	284	234	-50	-17,6					
Lübeck	16	10	20	10	100,0	Lübeck	100	45	-55	-55,0
Ostholstein	110	90	25	-65	-72,2					
Lauenburg	99	108	73	-35	-32,4	Ratzeburg	172	127	-45	-26,2
Stormarn	75	64	54	-10	-15,6					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.121	1.212	894	-318	-26,2
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	287	297	513	216	72,7
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.408	1.509	1.407	-102	-6,8

Abstand	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	21	71	44	-27	-38,0	Flensburg	194	47	-147	-75,8
Flensburg	11	61	0	-61	-100,0					
Schleswig-Flensburg	57	62	3	-59	-95,2					
Kiel	5	39	2	-37	-94,9	Kiel	69	2	-67	-97,1
Plön	4	30	0	-30	-100,0					
Neumünster	4	20	0	-20	-100,0	Neumünster	78	3	-75	-96,2
Rendsburg-Eckernförde	37	58	3	-55	-94,8					
Segeberg	138	158	2	-156	-98,7	Bad Segeberg	283	33	-250	-88,3
Pinneberg	93	125	31	-94	-75,2					
Steinburg	0	18	0	-18	-100,0	Itzehoe	61	1	-60	-98,4
Dithmarschen	14	43	1	-42	-97,7					
Lübeck	17	126	1	-125	-99,2	Lübeck	191	2	-189	-99,0
Ostholstein	19	65	1	-64	-98,5					

ANLAGEN

Abstand	2020	2021	2022	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2021	2022	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lauenburg	11	29	0	-29	-100,0	Ratzeburg	40	3	-37	-92,5
Stormarn	19	11	3	-8	-72,7					

Kreise/ Kreisfreie Städte	450	916	91	-825	-90,1
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	1.500	2.133	3.616	1.483	69,5
Schleswig-Holstein -gesamt-	1.950	3.049	3.707	658	21,6

7.2 Strukturdaten

Bevölkerung

Kreise/ kreisfreien Städte	Bevölkerung mit Datum vom ...					Polizeidirektionen	
	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021		
Nordfriesland	165.462	165.507	165.951	167.147	167.560	Flensburg	462.472
Flensburg	88.519	89.504	90.164	89.934	91.113		
Schleswig-Flensburg	199.503	200.025	201.156	202.647	203.799		
Kiel	247.943	247.548	246.794	246.601	246.243	Kiel	375.930
Plön	128.842	128.647	128.686	129.353	129.687		
Neumünster	79.335	79.487	80.196	79.905	79.496	Neumünster	355.549
Rendsburg- Eckernförde	273.022	272.775	274.098	274.765	276.053		
Segeberg	274.025	276.032	277.175	278.007	280.400	Segeberg	598.726
Pinneberg	312.662	314.391	316.103	317.085	318.326		
Steinburg	131.613	131.347	131.013	130.706	130.843	Itzehoe	264.812
Dithmarschen	133.447	133.210	133.193	133.251	133.969		
Lübeck	216.318	217.198	216.530	215.846	216.277	Lübeck	418.291
Ostholstein	200.584	200.581	200.539	201.487	202.014		
Lauenburg	196.074	197.264	198.019	199.152	200.819	Ratzeburg	446.225
Stormarn	242.472	243.196	244.156	244.989	245.406		
Schleswig-Holstein	2.889.821	2.896.712	2.903.773	2.910.875	2.922.005		

Altersstruktur Schleswig-Holstein

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2021		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
unter 1	25.456	0,9	157.664	5,4
1-3	51.082	1,7		
3-6	81.126	2,8		
6-10	104.841	3,6	104.841	3,6
10-15	132.021	4,5	132.021	4,5
15-18	81.270	2,8	81.270	2,8

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2021		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
18-21	85.806	2,9	212.046	7,3
21-25	126.240	4,3		
25-30	159.658	5,5	334.974	11,5
30-35	175.316	6,0		
35-40	170.324	5,8	342.055	11,7
40-45	171.731	5,9		
45-50	170.805	5,8	405.704	13,9
50-55	234.899	8,0		
55-60	253.721	8,7	465.252	15,9
60-65	211.531	7,2		
65-70	171.714	5,9	686.178	23,5
70-80	283.606	9,7		
80 und mehr	230.858	7,9		
Gesamt	2.922.005			

Straßenkilometer

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

Das sind im Einzelnen:

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

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

ANLAGEN

Kreise und kreisfreie Städte (ohne BAB'en)	Straßenkilometer	Polizeidirektionen Schleswig-Holstein	
A 1	117,808	Bundesautobahnen	545,100
A 7	144,064		
A 20	39,063		
A 21	54,319		
A 23	93,478		
A 24	46,527		
A 25	4,136		
A 210	23,494		
A 215	18,388		
A 226	3,823		

Kraftfahrzeugbestand

Kfz.-Bestand in Deutschland nach Bundesländern

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2021)

Bundesländer	Pkw	Krafträder	KOM	Lkw	Sattelzug- maschinen	Kfz.- Anhänger
Baden-Württemberg	6.838.130	740.305	8.789	419.586	25.195	1.103.884
Bayern	8.228.614	1.016.989	13.894	554.770	32.572	1.470.246
Berlin	1.241.793	113.939	2.309	114.693	3.932	99.402
Brandenburg	1.468.651	148.655	2.466	153.555	7.749	369.691
Bremen	299.330	20.781	470	19.688	2.012	36.459
Hamburg	813.847	57.522	2.317	69.394	3.676	76.399
Hessen	3.813.653	353.044	5.553	254.431	13.099	486.595
Mecklenburg-Vorpommern	881.398	77.653	1.685	92.103	5.711	245.482
Niedersachsen	4.909.123	450.414	7.797	339.881	31.159	1.043.457
Nordrhein-Westfalen	10.422.671	900.264	17.151	736.470	50.889	1.343.885
Rheinland-Pfalz	2.602.699	266.268	5.828	171.086	10.967	448.222
Saarland	648.268	64.144	1.195	40.037	1.919	108.460
Sachsen	2.182.655	196.243	3.781	212.232	10.205	397.664
Sachsen-Anhalt	1.222.087	102.603	2.282	116.566	8.561	265.402
Schleswig-Holstein	1.731.189	158.282	2.503	136.482	9.363	349.566
Thüringen	1.194.461	109.803	2.129	118.414	5.250	251.088
Sonstige	42.309	3.945	76	1.426	20	6.679
Deutschland	48.540.878	4.780.854	80.225	3.550.814	222.279	8.102.581
Veränderung in % gegenüber 01.01.2021	+ 1,7	+ 6,1	+ 1,4	+ 8,4	+ 1,4	+ 5,9

Kfz.-Bestand im Vergleich Deutschland/Schleswig-Holstein

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

Kfz.-Bestand – gesamt –	2018	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	1.993.913	2.024.920	2.056.831	2.096.039	2.123.128
Vergleich zum Vorjahr	33.083	31.007	31.911	39.208	27.089
in %	1,69	1,56	1,58	1,91	1,29
Deutschland	56.459.008	57.305.201	58.158.344	59.020.091	59.635.446
Vergleich zum Vorjahr	890.740	846.193	853.143	861.747	615.355
in %	1,60	1,50	1,49	1,48	1,04

Krafträder	2018	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	146.853	148.020	149.562	154.112	158.282
Vergleich zum Vorjahr	1.182	1.167	1.542	4.550	4.170
in %	0,81	0,79	1,04	3,04	2,71
Deutschland	4.372.978	4.438.600	4.506.410	4.661.561	4.780.854
Vergleich zum Vorjahr	58.485	65.622	67.810	155.151	119.293
in %	1,36	1,50	1,53	3,44	2,56

Güter-Kfz (Lkw+Szgm.)	2018	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	125.034	129.756	134.948	140.562	145.845
Vergleich zum Vorjahr	4.749	4.722	5.192	5.614	5.283
in %	3,95	3,78	4,00	4,16	3,76
Deutschland	3.242.080	3.367.717	3.495.242	3.628.749	3.773.093
Vergleich zum Vorjahr	128.189	125.637	127.525	133.507	144.344
in %	4,12	3,88	3,79	3,82	3,98

Anhänger zur Lastenbeförderung	2018	2019	2020	2021	2022
Schleswig-Holstein	312.035	321.142	330.571	340.017	349.566
Vergleich zum Vorjahr	9.141	9.107	9.429	9.446	9.549
in %	3,02	2,92	2,94	2,86	2,81
Deutschland	7.254.443	7.452.587	7.652.232	7.867.929	8.102.581
Vergleich zum Vorjahr	203.853	198.144	199.645	215.697	234.652
in %	2,89	2,73	2,68	2,82	2,98

ANLAGEN

Kfz.-Bestand in SH nach Kreisen/kreisfreien Städten

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2021)

Kreisfreie Stadt Kreis	Pkw	Kräder	KOM	LKW	sonstige Kfz	Kfz. - Gesamt	Kfz. - Anhänger
Flensburg	45.488	2.942	81	2.707	829	52.047	5.507
Kiel	112.154	8.314	947	8.313	1.887	131.615	11.419
Lübeck	102.167	8.500	227	7.614	2.268	120.776	14.280
Neumünster	43.435	3.469	72	3.742	1.158	51.876	7.320
Dithmarschen	83.763	8.160	83	7.003	9.060	108.069	24.533
Herzogtum Lauenburg	121.181	11.592	88	9.220	6.044	148.125	25.334
Nordfriesland	106.916	9.953	202	11.433	10.341	138.845	31.315
Ostholstein	130.928	13.189	69	9.349	7.000	160.535	27.346
Pinneberg	180.947	16.005	87	14.276	6.305	217.620	27.825
Plön	82.080	8.113	119	5.856	5.043	101.211	17.744
Rendsburg-Eckernförde	178.191	16.354	134	13.594	12.167	220.440	40.039
Schleswig-Flensburg	132.284	12.649	184	10.944	12.095	168.156	38.560
Segeberg	172.484	16.353	74	13.267	8.301	210.479	32.957
Steinburg	83.219	8.873	108	6.222	6.028	104.450	20.302
Stormarn	155.952	13.816	28	12.942	6.146	188.884	25.085
Schleswig-Holstein	1.731.189	158.282	2.503	136.482	94.672	2.123.128	349.566

Herausgeber

Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen
und Sport 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

LPA Dezernat 13

Bilder

Seite 1 | Landespolizei Schleswig-Holstein
Seite 13 | Karte: SDFE, Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS

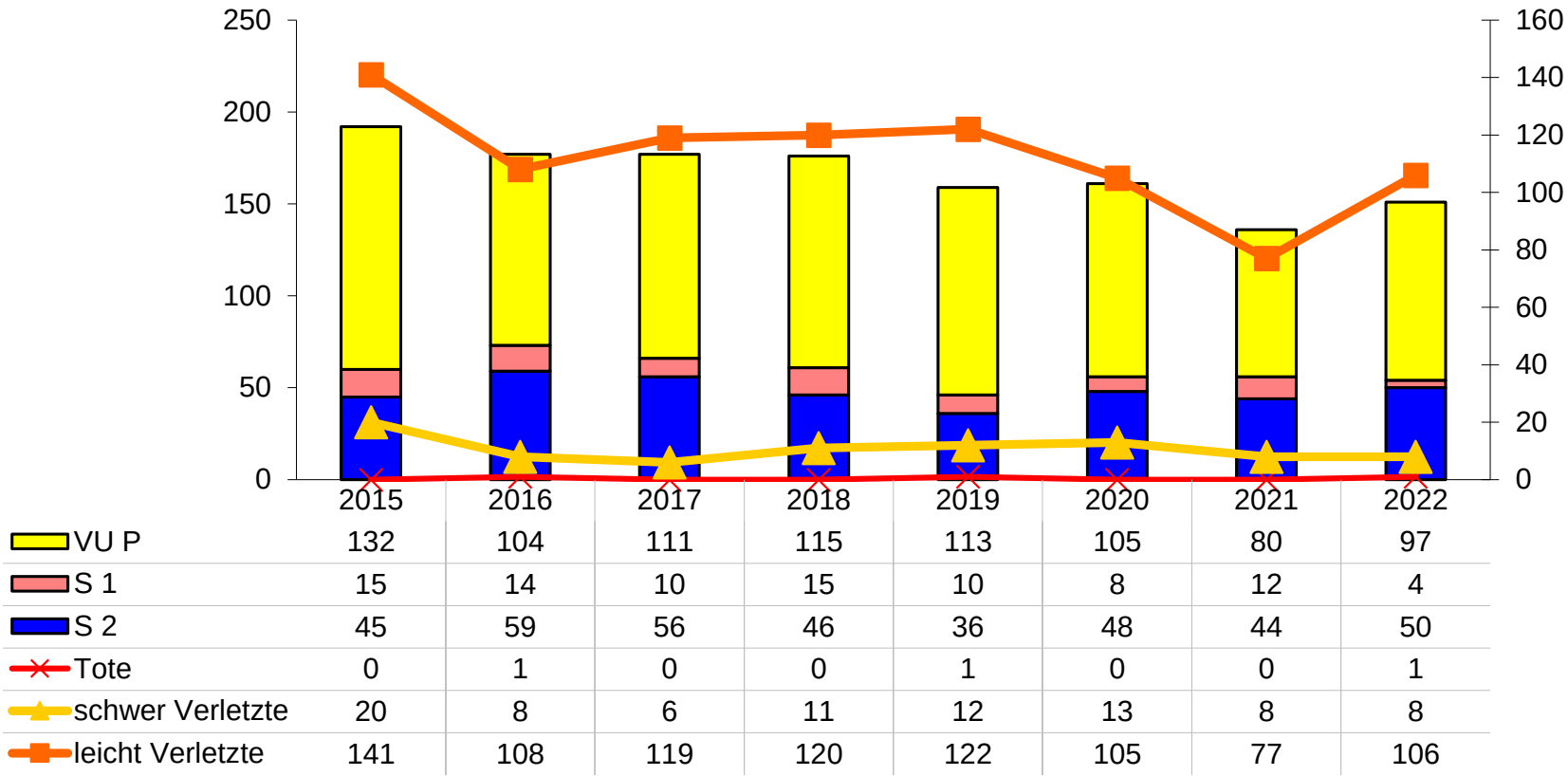
Die Landespolizei im Internet

www.polizei.schleswig-holstein.de

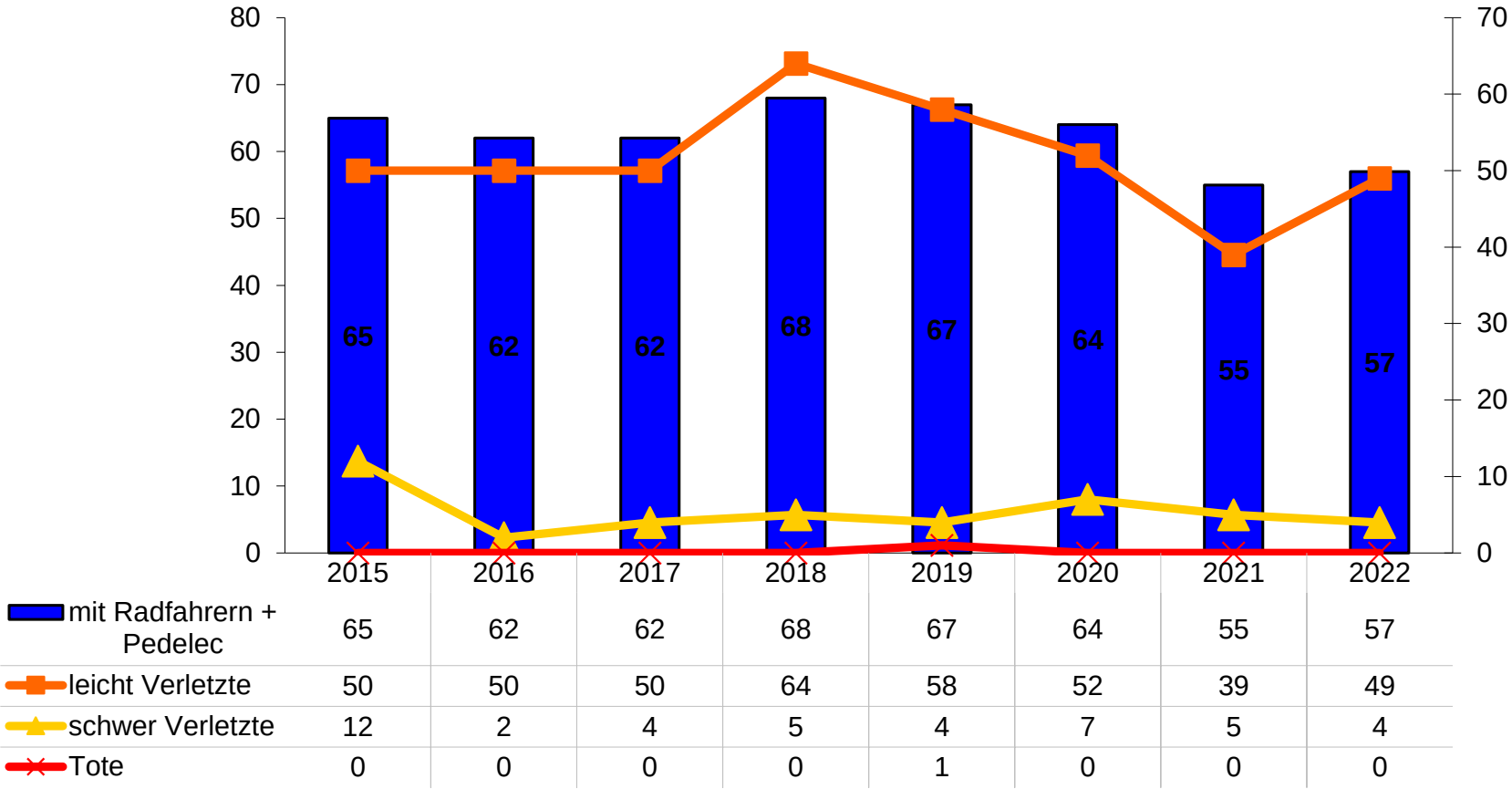
Nachdruck und sonstige Vervielfältigung
– auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe gestattet.

März 2023

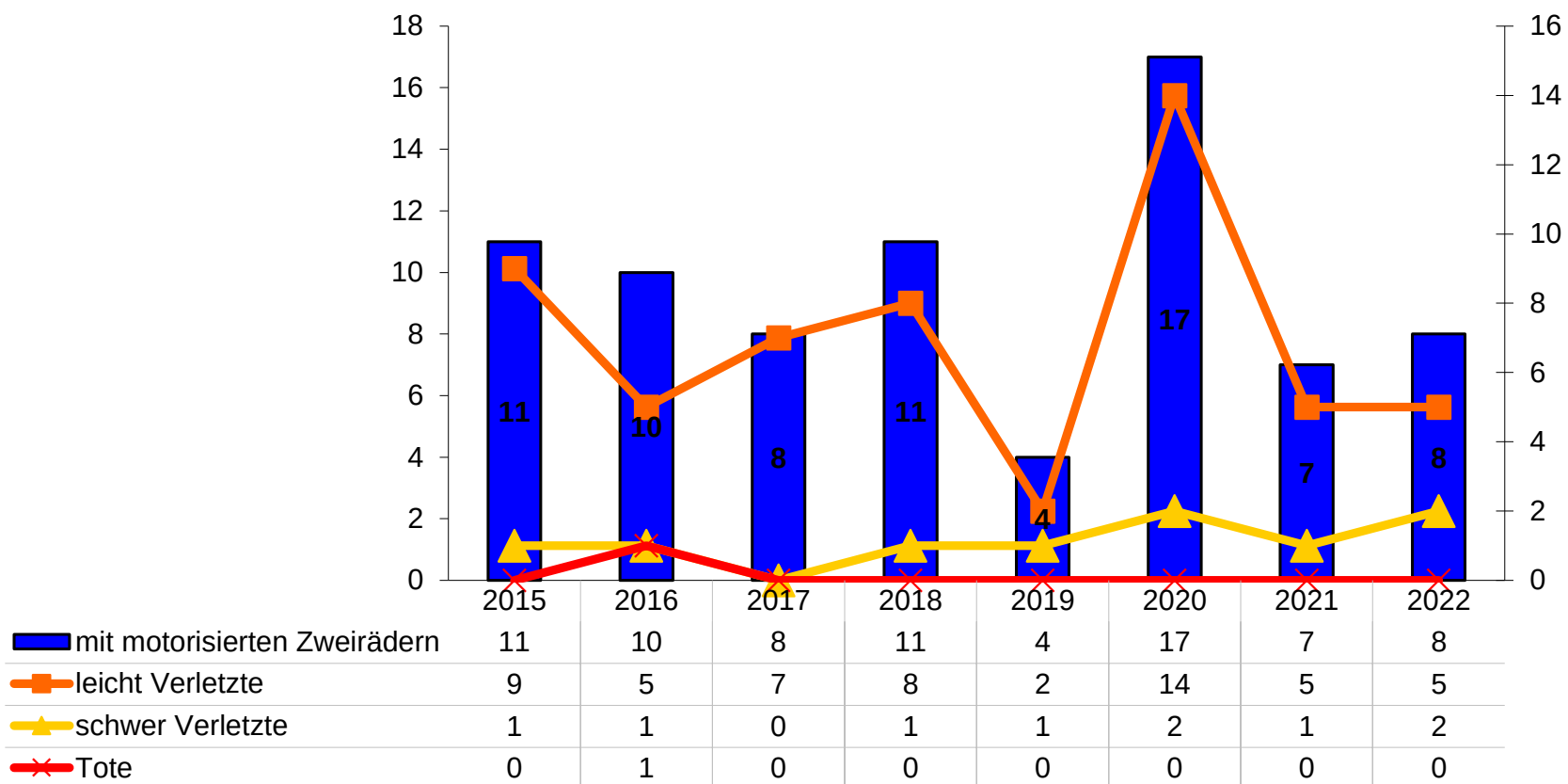
Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle



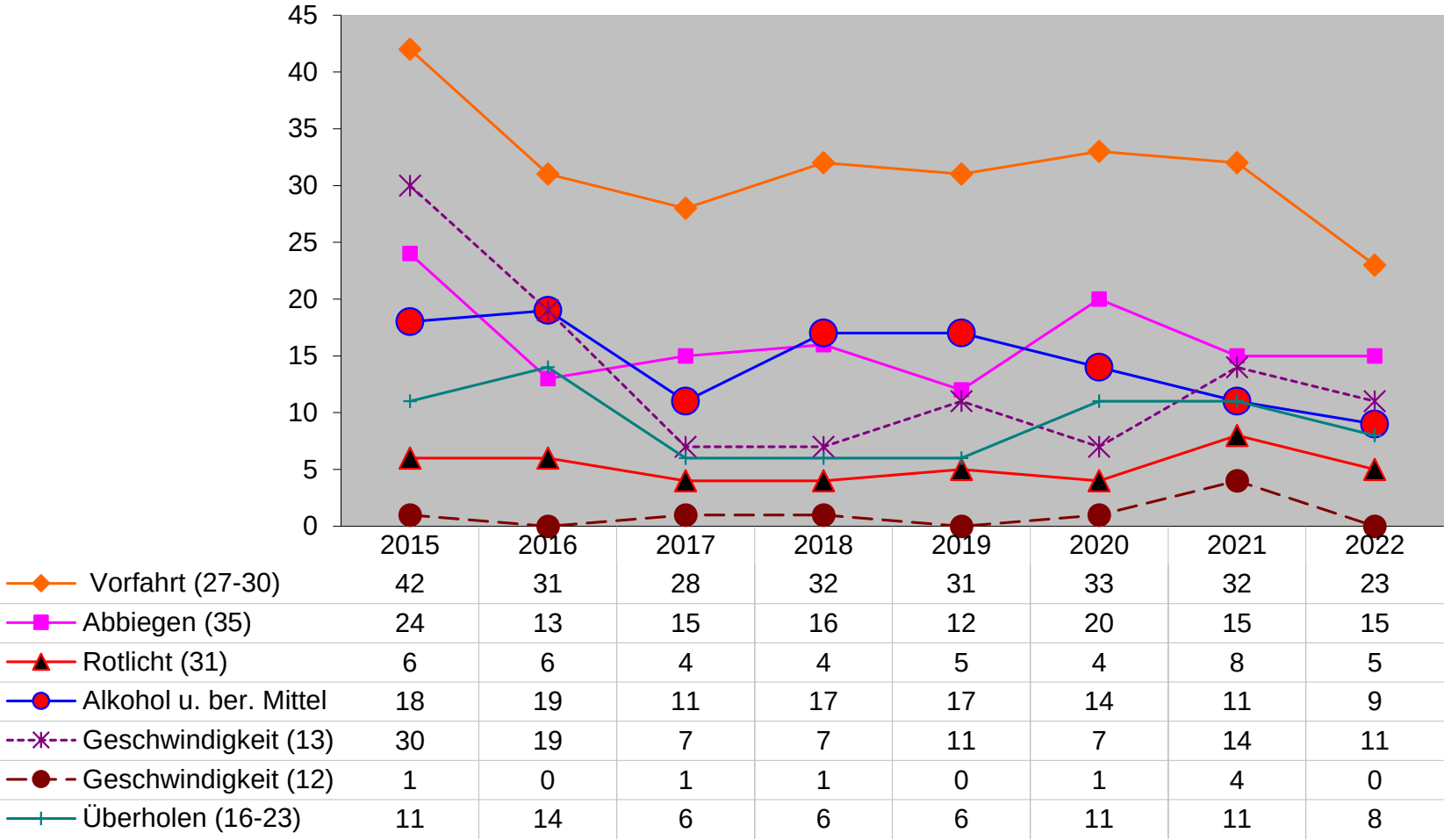
Wedel (Ortsbereich)
Verkehrsunfälle



Wedel (Ortsbereich) **Verkehrsunfälle**



Wedel (Ortsbereich)
Unfallursachen



Wedel (Ortsbereich)
Hauptunfallursachen 2022

