

# Bekanntmachung

---

Es findet eine Sitzung des Planungsausschusses am Dienstag, 12.05.2026 um 18:30 Uhr, im Ratssaal des Rathauses (barrierefrei), Rathausplatz 3-5, 22880 Wedel statt.

## Tagesordnung:

### Öffentlicher Teil

- 1 Einwohnerfragestunde
  - 1.1 Antworten der Verwaltung zu vorangegangenen Fragen
  - 1.2 Aktuelle Fragen der Einwohner\*innen
- 2 Anhörung der Beiräte
- 3 Öffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 14.04.2026
- 4 Verkehrssicherheitsbericht 2024 und 2025
- 5 Rückmeldungen der Fraktionen; hier: Bauprojekt Bahnhofstraße 18a
- 6 Leitlinien zum Umgang mit dem „Bau-Turbo“
- 7 Vorschlag für die Änderung des § 3 (Planungsausschuss) der Zuständigkeitsordnung zur Hauptsatzung
- 8 Öffentliche Mitteilungen und Anfragen
  - 8.1 Bericht der Verwaltung
    - 8.1.1 aktueller Stand der Haushaltssicherung 2028
    - 8.1.2 Stadthafen Wedel: Mündlicher Sachstandbericht
    - 8.1.3 Weitere Berichte
  - 8.2 Anfragen der Politik

### Voraussichtlich nichtöffentlicher Teil

- 9 Nichtöffentlicher Teil des Protokolls der Sitzung vom 14.04.2026
- 10 Nichtöffentliche Mitteilungen und Anfragen
  - 10.1 Bericht der Verwaltung
  - 10.2 Anfragen der Politik

### Öffentlicher Teil

- 11 Unterrichtung der Öffentlichkeit

gez. **Wolfgang Dutsch**  
Vorsitz

F. d. R.:  
**Katrin Matthies**

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

Geschäftszeichen 1-301/V	Datum 17.04.2026	<b>MV/2026/028</b>
-----------------------------	---------------------	--------------------

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine</b>
Planungsausschuss	Kenntnisnahme	12.05.2026

## **Verkehrssicherheitsbericht 2024 und 2025**

**Inhalt der Mitteilung:**

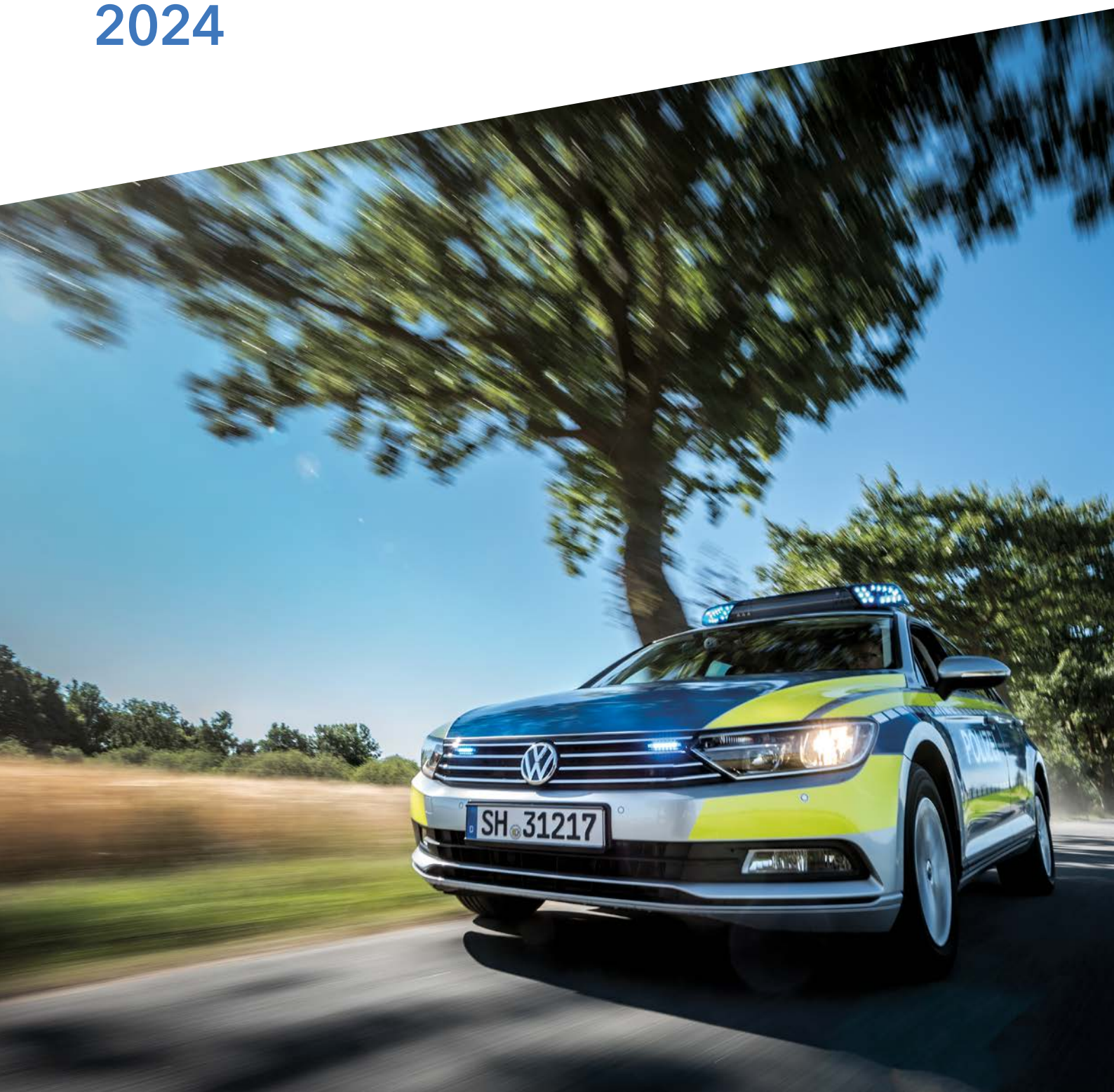
**Anlage/n**

- 1 verkehrssicherheitsbericht\_2024
- 2 verkehrssicherheitsbericht\_2025

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden



# Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2024



### **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](mailto:pressestelle.kiel.lpa@polizei.landsh.de) entgegen.



# Inhalt

## **Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2024 - 5**

## **Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2024 - 7**

## **Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht - 10**

Grundlagen - 10

Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme - 10

Erfassung und Auswertung - 10

## **1 Anzahl der Verkehrsunfälle - 12**

1.1 Qualifizierte Verkehrsunfälle - 13

1.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen - 13

1.3 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Lebensalter - 14

1.4 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart - 15

1.5 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen - 16

1.6 Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner - 16

## **2 Verkehrsunfälle im Straßennetz außerhalb von Bundesautobahnen - 17**

2.1 Anzahl der Verkehrsunfälle - 17

2.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen - 17

2.3 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Ortslagen - 19

2.4 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Verkehrsbeteiligungsart - 20

2.5 Hauptunfallursachen - 21

2.6 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 22

2.6.1 Vorfahrtsüberwachung - 22

2.6.2 Geschwindigkeitsüberwachung - 22

## **3 Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen - 23**

3.1 Verkehrsunfälle - 23

3.2 Getötete und verletzte Personen - 23

3.3 Hauptunfallursachen - 26

3.4 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 27

## **4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 28**

## **5 Verkehrsunfälle mit Wild - 30**

## **6 Risikogruppen - 31**

6.1 Verhältnis Unfallverursachung und Lebensalter - 31

6.2 Junge Fahrende - 31

6.2.1 Hauptunfallursachen - 33

6.3 Senioren - 34

6.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen - 38

6.4 Kinder - 38

6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen - 40

6.4.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen - 40

6.4.1.2 Als Zufußgehende (Der sichere Schulweg) - 41

6.4.1.3 Als Mitfahrende - 41

6.4.1.4 Als Radfahrende - 41

- 7            Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung - 42**
- 7.1        Verhältnis Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart - 42
- 7.2        Fahrrad - 42
- 7.2.1      Konventionelle Fahrräder - 43
- 7.2.1.1    Hauptunfallursachen - 45
- 7.2.2      Pedelecs - 46
- 7.2.2.1    Hauptunfallursachen - 48
- 7.2.3      Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen und Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 48
- 7.3        Elektrokleinstfahrzeuge (nicht nur nach eKFV) - 49
- 7.3.1      Hauptunfallursachen - 51
- 7.3.2      Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit eKfz. und Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 51
- 7.4        Motorräder - 52
- 7.5        Zufußgehende - 54
- 7.6        Güterkraftfahrzeuge - 55
- 7.6.1      Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz - 56
- 7.6.2      Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen - 57
- 7.6.3      Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs - 57
  
- 8            Aggressionsdelikte - 59**
- 8.1        Bekämpfung der Aggressionsdelikte - 59**
- 8.2        Verbotene Kraftfahrzeugrennen - 59
  
- 9            Alkohol und andere berauschende Mittel - 60**
- 9.1        Alkoholeinfluss - 60
- 9.2        Einfluss anderer berauschender Mittel - 61
- 9.3        Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten - 63
- 9.4        Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle - 63
  
- 10          Allgemeine polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung - 64**
- 10.1      Verkehrsüberwachung - 64
- 10.2      Gurtpflicht - 64
- 10.3      Verbotene Handynutzung/Ablenkung - 64
  
- 11          Schwerpunktaktionen**
- 11.1      ROADPOL - Verkehrsüberwachungsmaßnahmen 2024 - 65
- 11.2      Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben - 66
  
- 12          Anlagen - 67**
- 12.1      Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten - 67
- 12.2      Strukturdaten - 91

# Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2024



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Verkehrssicherheit ist eine gesamtgesellschaftliche Verantwortung. Sie verlangt von uns allen, stets wachsam zu bleiben, Fortschritte zu würdigen und zugleich entschlossen auf neue Herausforderungen zu reagieren. Der vorliegende Bericht für das Jahr 2024 spiegelt diese Dynamik wider: Er zeigt, in welchen Bereichen Erfolge erzielt wurden, verdeutlicht aber auch, wo weiterhin dringender Handlungsbedarf besteht.

Im vergangenen Jahr verzeichneten wir erfreulicherweise den zweitniedrigsten Stand an Verkehrstoten seit Beginn der Aufzeichnungen (86 Getötete). Lediglich im Pandemiejahr 2021 gab es mit 77 Unfalltoten einen niedrigeren Stand.

Ebenfalls positiv hervorzuheben ist der Rückgang der aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle um 1,1 %. Gleichzeitig beobachten wir aber eine Zunahme bei der Anzahl der Verunglückten. Insgesamt wurden mit 15.586 Unfallbeteiligten +1,5 % mehr Personen im Straßenverkehr verletzt oder getötet als noch 2023. Damit liegt der Wert noch immer unter dem vorpandemischen Jahr 2019 und ist auf niedrigem Niveau.

Ebenfalls sind Anstiege bestimmter Verkehrsbeteiligungsarten, etwa bei den Pedelecs und Elektrokleinstfahrzeugen, am Unfallgeschehen zu verzeichnen. Die Entwicklungen bei neuen Mobilitätsformen fordern das Agieren aller Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Verkehrsraum heraus: Die Anzahl der „E-Scooter“-Unfälle hat sich seit 2020 versechsfacht.

Bei den Pedelecs haben sich die Verkehrsunfallzahlen sowie die der Verunglückten im gleichen Betrachtungszeitraum fast verdoppelt. Diese Entwicklungen erfordern innovative Konzepte in Infrastruktur, Regulierung und Aufklärung.

Weitere Schwerpunkte liegen auf der Sicherheit junger und älterer Verkehrsteilnehmender. Während die Altersgruppe über 80 Jahren mit 17 Getöteten besonders betroffen ist, weisen junge Fahrende zwischen 18 und 25 Jahren weiterhin den höchsten Verursacheranteil auf.

Besonderes Augenmerk gilt dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmenden. Kinder, Radfahrende und Zufußgehende, sind überproportional innerorts gefährdet. Außerorts dominieren die getöteten Insassen von Personenkraftwagen.

Besorgniserregend ist der Anstieg von Wildunfällen (+2,9 %), die mittlerweile jeden fünften registrierten Verkehrsunfall ausmachen.

Auch die Zunahme von Verkehrsunfallfluchten (+2,7 %) mahnt zu konsequentem Handeln.

Trotz eines Rückgangs alkoholbedingter Unfälle bleibt die Beeinflussung durch Alkoholkonsum eine der häufigsten Ursachen für schwere Unfallfolgen. Gleichzeitig verdeutlicht der Anstieg von Unfällen unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (+6,1 % mehr Verunglückte), dass be-

## VORWORT

sonders hier auf neue Entwicklungen zu reagieren ist. Im Zusammenhang mit der Legalisierung von Cannabis wird 2025 das Unfallursachenverzeichnis angepasst, um Zusammenhänge besser erkennen und die Entstehung von möglichen Unfallschwerpunkten gezielter bekämpfen zu können.

Dieser Bericht ist nicht nur eine Bestandsaufnahme, sondern auch ein Auftrag. Er fordert uns auf, die Zusammenarbeit zwischen Politik, Polizei, Kommunen und Zivilgesellschaft zu stärken - sei es durch den Ausbau des Radwegenetzes, die Förderung digitaler Überwachungssysteme oder gezielte Schulungen für Risikogruppen.

Lassen Sie uns gemeinsam weiter daran arbeiten, dass Schleswig-Holstein ein Land bleibt, in dem Mobilität sicher und selbstverständlich ist.



Ralph Garschke  
*Leitender Polizeidirektor*

# Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2024

- **Rückgang der aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle**

Nach einer Steigerung der qualifizierten Verkehrsunfälle (VU P, S1, S2) in 2023 um über 8 %, ist nun ein leichter Rückgang auf 19.465 Unfälle (-1,1 %) zu verzeichnen.

Bei den nicht aufnahmepflichtigen Verkehrsunfällen der Kategorie S3, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, wurde erneut eine Steigerung um +2,2 % auf 70.441 Unfälle registriert (2023: 68.925; 2022: 64.999)

- **Mehr Verletzte, zweitniedrigste Anzahl bei den Getöteten**

Bei den 89.906 Unfällen wurden insgesamt 15.500 (+1,5 %) Personen verletzt, davon 13.628 (+1,4 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.872 (+2,8 %) schwer. Die Anzahl der Verletzten liegt damit immer noch unter dem Wert im vorpandemischen Jahr 2019 von 15.847.

Im Jahr 2024 wurden bei 85 Verkehrsunfällen 86 Personen und damit 4 weniger als im Vorjahr getötet. Damit wurde 2024 der zweitniedrigste Wert seit Erfassung der Verkehrsunfalltoten im Straßenverkehr registriert (2021: 77)

Bei den Getöteten nimmt die Altersgruppe über 80 Jahren mit 17 Personen den höchsten Wert ein, gefolgt von den jungen Erwachsenen in der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen mit 14 Getöteten.

Innerorts verstarben die meisten Personen mit einem motorisierten Zweirad (8), am zweithäufigsten als Zufußgehende (7) und am dritthäufigsten mit einem Fahrrad (6).

Außerorts verstarben die meisten Personen als Insassen von Pkw (23) und am zweithäufigsten auf motorisierten Zweirädern (12), gefolgt von den Zufußgehenden (4). Alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten wurden 1-3 Mal verzeichnet.

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

- **Erneute Steigerung bei den Wildunfällen**

Im Jahr 2024 erfasste die Polizei 18.527 Wildunfälle (2022: 17.107, 2023: 18.010) und somit +2,9 % mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 180 Menschen leicht verletzt, 23 schwer. In der Gesamtschau der Verkehrsunfälle in SH ist jeder fünfte ein Wildunfall.

- **Weniger Verkehrsunfälle auf den Autobahnen, Anzahl getöteter und schwer verletzter Personen gestiegen, Geschwindigkeit ist erneut Hauptunfallursache**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist, nach einer deutlichen Steigerung im Jahr 2023, im vergangenen Jahr von 4.113 um -5,7% auf 3.883 gesunken. Hauptunfallursache bleibt die nicht angepasste Geschwindigkeit.

Bei den schwer verletzten Personen stieg die Anzahl von 129 um +7,8 % auf 139, somit setzt sich seit 2022 die wieder steigende Anzahl der Schwerverletzten fort. Ferner wurden im Jahr 2024 bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen im Land 8 Personen tödlich verletzt (2023: 3 Personen).

Die Anzahl der leicht verletzten Personen ist von 907 um -19 % auf 735 gesunken, Die Anzahl liegt damit insgesamt deutlich unter den Werten der Jahre 2015-2017, mit jeweils über 1.000 leicht verletzten Personen.

Nicht angepasste Geschwindigkeit macht 32,7 % aller festgestellten Unfallursachen aus, gefolgt von Abstand (13,6 %) und Fehlern beim Überholen (11,3 %).

## WESENTLICHE FESTSTELLUNGEN

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

In der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen wurden zwar weniger Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen jedoch mehr Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist von 4.169 um -3,5 % auf 4.023 gesunken. Die Werte zeigen einen erhöhten Verursacheranteil für die Gruppe der „jungen Fahrenden“. In der Altersgruppe von 18 bis unter 25 Jahren sind 54,5 % der unfallbeteiligten Personen auch als Unfallverursacher verzeichnet.

Die zweite auffällige Gruppe der Unfallverursacher beginnt bei 70 Jahren und steigt bis über 80 Jahre kontinuierlich von 56,0 % bis 67,2 % an.

- **Auch 2024 wieder mehr Verkehrsunfallfluchten verzeichnet**

Erneut zeigt sich 2024 ein Anstieg (+2,7 %) auf 20.584 Fälle der Straftat gem. § 142 StGB. Das Verhältnis der begangenen Verkehrsunfallfluchten zur Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle liegt somit bei 22,9 % und ist damit nahezu identisch mit dem Vorjahr. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 1.149 (+8,3 %) Verkehrsteilnehmende leicht und 80 (+15,9 %) schwer verletzt. Zwei Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen (2023: 1). Damit sind die Fallzahlen des § 142 StGB in allen Bereichen gestiegen und erreichen bei der Anzahl der Verunglückten, insbesondere aber bei den Schwerverletzten, die höchsten Werte seit über 10 Jahren.

- **Kinder wieder mehr am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt**

Nachdem die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und verunglückten Kindern 2023 gesunken ist, stiegen beide Werte im vergangenen Jahr wieder leicht an. Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle wurde eine Steigerung um +0,9 % auf 1.196 und der dabei verunglückten Kinder um +3,4 % auf 1.247 registriert.

Jedes 4. verunglückte Kind gehörte der Alterskategorie der 6 bis unter 10jährigen an. Insbesondere sticht die Zunahme bei den Mitfahrenden in oder auf Kfz. in dieser Alterskategorie mit +33,3 % hervor. Diese machen einen Anteil von 12,3 % an der Gesamtzahl aller verunglückten Kinder aus.

Jedes 3. Kind der Altersgruppe der 10 bis unter 15jährigen verunglückte mit einem Fahrrad.

- **Verringerung der Verkehrsunfälle und Verunglückten mit konventionellen Fahrrädern, weitere Steigerung bei den Pedelecs**

Konventionelle Fahrräder: Im letzten Jahr verzeichnete die Polizei mit 3.610 (-2,6 %; 2023: 3.707) weniger Verkehrsunfälle unter Beteiligungen von Radfahrenden. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 3.339 (-2,6 %; 2023: 3.426) Personen verletzt, davon 2.957 (-3,7 %; 2023: 3.067) leicht, 382 (+6,0 %; 2023: 359) schwer. Neun Personen verstarben im Jahr 2024 an den Folgen eines Verkehrsunfalls mit dem Fahrrad (2023: 4).

Pedelecs: Es verunglückten im Jahr 2024 1.572 und damit +5,7 % mehr Personen mit einem Pedelec als im Vorjahr. Dabei wurden 1.313 (+4,0 %; 2023: 1.262) leicht und 253 (+18,2 %; 2023: 214) Pedelec-Fahrende schwer verletzt, 6 (2023: 10) verunfallten tödlich.

- **Weiter deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle und Verunglückten bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Scooter)**

Seitdem Anfang 2020 die neuen Verkehrsbeteiligungsarten für Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen wurden, haben sich die Verkehrsunfallzahlen mehr als versechsfacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle gezählt, so waren es 2024 insgesamt 688 (2023: 543) Verkehrsunfälle, 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 462 um +31,4 % auf 607 gestiegen. 538 (+28,1 %; 2023: 420) Personen wurden leicht und 68 (+65,9 %; 2023: 41) schwer verletzt. Im Jahr 2024 wurde eine Person bei einem Verkehrsunfall in Zusammenhang mit einem Elektrokleinstfahrzeug getötet.

- **Mehr Motorradunfälle und dabei Verunglückte**

Nach einem historischen Tiefstand der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern im Jahr 2023 ist die Anzahl im vergangenen Jahr mit 1.286 (+5,3 %; 2023: 1.221) wieder gestiegen.

Auch wurden mit 1.203 (+4,4 %; 2023: 1.152;) mehr Personen verletzt und getötet. 914 (2023: 856) Personen wurden leicht, 269 (2023: 271) schwer verletzt. 20 (2023: 25) Personen verstarben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad. In 59,1 % der Verkehrsunfälle wurden Motorradfahrende als Hauptunfallverursachende von der Polizei ermittelt.

- **Erneuter Höchststand an Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen, weniger verunglückte Personen**

Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen wurde erneut eine Zunahme von 2.848 um +0,5 % auf 2.862 verzeichnet. Insgesamt verunglückten 1.571 Unfallbeteiligte, was einen Rückgang um -3,1 % bedeutet (2023: 1.622). Es wurden 1.360 (2023: 1.405) Personen leicht, 194 (2023: 199) schwer verletzt und 17 (2023: 18) Personen getötet.

- **Alkohol bleibt eine häufige Ursache für Verkehrsunfälle**

Bei 53,2 % (2023: 48,8 %) der alkoholbedingten Verkehrsunfälle kamen Personen zu Schaden. Bei 632 dieser Verkehrsunfälle verunglückten 737 (-0,9 %) Personen. 581 (-2,8 %; 2023: 598) Personen wurden im letzten Jahr leicht, 152 (+6,3 %; 2023: 143) schwer verletzt und 4 (2023: 3) getötet. Unfälle der fachlichen Kategorie S1, denen eine Straftat als Ursache zugrunde liegt, sind von 1.170 um -7,3 % auf 1.085 gesunken. In 554 (47,6 %) Fällen und damit als häufigste Unfallursache bei diesen Verkehrsunfällen wurde Alkoholkonsum festgestellt.

- **Andere berauschende Mittel: Leichter Rückgang der Verkehrsunfälle, mehr Verunglückte**

Es wurden 250 dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen (-2,0 %; 2023: 255). Hingegen stieg die Anzahl der Verunglückten von 148 um +6,1 % auf 157 an. Das ist der zweithöchste Wert verunglückter Personen bei diesen Verkehrsunfällen. Es wurden 124 (2023: 113) Personen leicht, 30 (2023: 29) schwer verletzt und drei (2023: 2) getötet.

# Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht

## Grundlagen

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen Schleswig-Holsteins im Jahre 2024 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 2024 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 (Eingangstatistik). 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.

## 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. Bei dieser Art von Unfällen spricht die Landespolizei von „qualifizierten Verkehrsunfällen“. 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) und stehen für eine tiefere differenzierte Untersuchung nicht zur Verfügung.

## Erfassung und Auswertung

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

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

## Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland

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

Deutschland	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verkehrsunfälle</b>	2.245.245	2.314.938	2.406.465	2.519.525	<b>2.506.715</b>
Vergleich zum Vorjahr	-440.416	69.693	91.527	113.060	-12.810
in %	-16,4	3,1	4,0	4,7	-0,5
<b>Verletzte</b>	327.550	323.129	361.134	366.557	<b>362.679</b>
Vergleich zum Vorjahr	-56.680	-4.421	38.005	5.423	-3.878
in %	-14,8	-1,3	11,8	1,5	-1,1
<b>Getötete</b>	2.719	2.562	2.788	2.839	<b>2.780</b>
Vergleich zum Vorjahr	-327	-157	226	51	-59
in %	-10,7	-5,8	8,8	1,8	-2,1

Die Verkehrsunfallzahlen für die Bundesrepublik Deutschland sind vorläufig.

# 1 Anzahl der Verkehrsunfälle

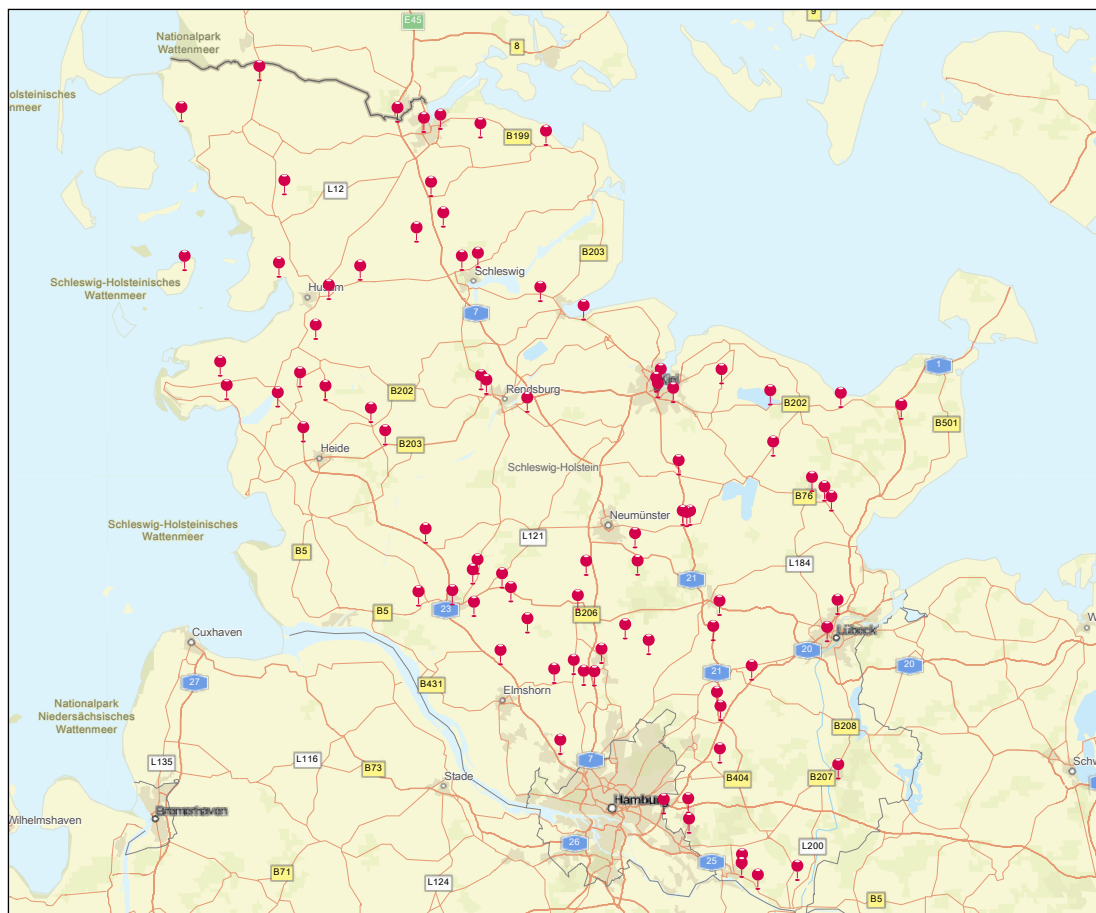
## Verkehrsunfallzahlen sind leicht angestiegen

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in Schleswig-Holstein hat sich im vergangenen Jahr von 88.610 um +1,5 % auf 89.906 leicht erhöht. Im Vergleich zum vorpandemischen Jahr 2019 (92.273) liegt der Wert damit weiter auf einem niedrigen Niveau.

Insgesamt wurden bei 89.906 Verkehrsunfällen 15.500 Personen verletzt, 86 Personen verstarben. Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Verkehrsunfälle, der verletzten und getöteten Personen der letzten fünf Jahre in Schleswig-Holstein dar.

Schleswig-Holstein	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verkehrsunfälle</b>	79.903	82.017	83.178	88.610	<b>89.906</b>
Vergleich zum Vorjahr	-12.370	2.114	1.161	5.432	1.296
in %	-13,4	2,6	1,4	6,5	1,5
<b>Verletzte</b>	13.885	13.782	14.582	15.264	<b>15.500</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1.962	-103	800	682	236
in %	-12,4	-0,7	5,8	4,7	1,5
<b>Getötete</b>	107	77	102	90	<b>86</b>
Vergleich zum Vorjahr	7	-30	25	-12	-4
in %	7,0	-28,0	32,5	-11,8	-4,4

Die folgende Karte stellt die Orte der tödlichen Verkehrsunfälle für das Jahr 2024 in Schleswig-Holstein dar.



Geographische Darstellung der VU mit tödlich verletzten Personen 2024

## 1.1 Qualifizierte Verkehrsunfälle

### Zunahme der leichten Sachschaden-Verkehrsunfälle

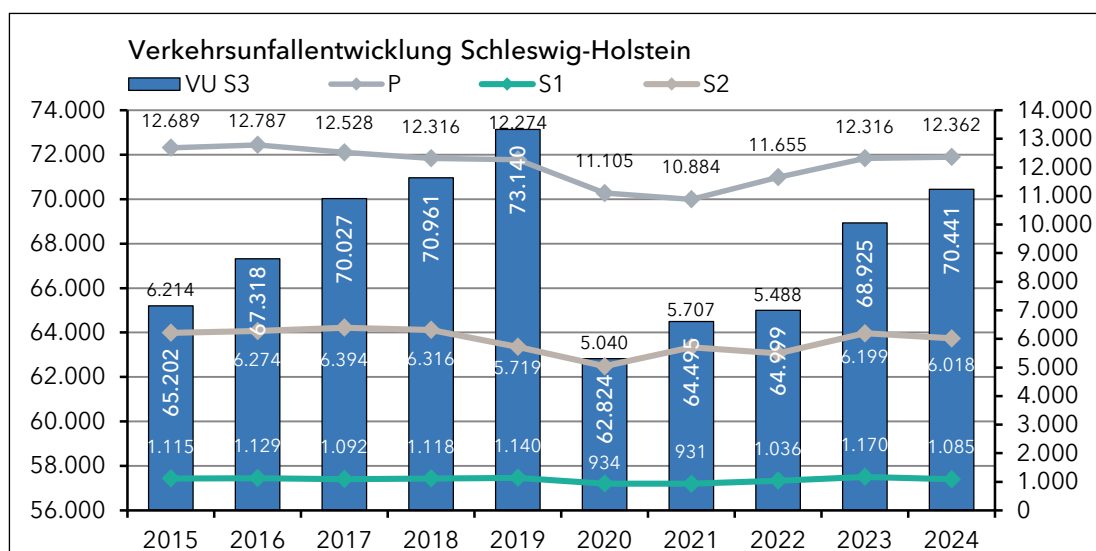
Die Anzahl der qualifizierten Verkehrsunfälle ist von 19.685 um -1,1 % auf 19.465 Fälle gesunken. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurde ein leichter Anstieg von 12.316 um +0,4 % auf 12.362 verzeichnet.

Unfälle der fachlichen Kategorie S1, denen eine Straftat als Ursache zugrunde liegt, sind von 1.170 um -7,3 % auf 1.085 gesunken. In 554 Fällen und damit als häufigste Unfallursache bei diesen Verkehrsunfällen wurde Alkoholkonsum festgestellt.

Bei Verkehrsunfällen der Kategorie S2, die lediglich Sachschäden als Unfallfolgen nach sich ziehen und bedeutende Ordnungswidrigkeiten als Unfallursache begründet haben, ist für das Jahr 2024 ein Rückgang von 6.199 um -2,9 % auf 6.018 erfasst.

Bei den nicht aufnahmepflichtigen Verkehrsunfällen der Kategorie S3, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, wurde eine Steigerung von 68.925 um +2,2 % auf 70.441 registriert. Die Polizei hat für das vergangene Jahr 18.527 Wildunfälle erfasst. Das entspricht einer Zunahme um +2,9 % oder 514 Unfällen. Damit wurde der höchste Stand an Verkehrsunfällen mit Wild seit Aufzeichnung dieser Statistik erreicht, die Anzahl steigt seit Jahren kontinuierlich an. In Ziffer 5 des Berichtes werden diese Verkehrsunfälle gesondert betrachtet.

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



## 1.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen

### Mehr verletzte Personen - zweitniedrigste Anzahl bei den im Straßenverkehr Getöteten

Bei den 89.906 Unfällen wurden insgesamt 15.500 (+1,5 %) Personen verletzt, davon 13.628 (+1,4 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.872 (+2,8 %) schwer.

Im Jahr 2024 wurden bei 85 Verkehrsunfällen 86 Personen und damit 4 weniger als im Vorjahr getötet. Lediglich im Jahr 2021 lag die Anzahl mit 77 Getöteten auf einem historischen Tiefstand. Damit wurde 2024 der zweitniedrigste Wert seit Erfassung der Verkehrsunfalltoten im Straßenverkehr registriert.

Bei den Getöteten nimmt die Altersgruppe über 80 Jahren mit 17 Personen den höchsten Wert ein, gefolgt von den jungen Erwachsenen in der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen mit 14 Getöteten.

## ANZAHL

Im Schnitt der letzten fünf Jahre sind die über 80jährigen mit 84 Verkehrsteilnehmenden am stärksten gefährdet, es folgen die 55 bis unter 65jährigen mit 68 Getöteten.

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	25-35	35-45	45-55	55-65	65-70	70-75	70-80	80-	ohne	Σ
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		1	4	12	14	8	9	14	4	5	6	24		102
2023			1	1	8	10	13	12	8	9	2	5	21		90
2024			1	2	14	6	4	8	12	10	8	4	17		86
Differenz 23/24	0	0	0	+1	+6	-4	-9	-4	+4	+1	+6	-1	-4	0	-4

## 1.3 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Lebensalter

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

Das Verhältnis der Verkehrsunfallverursachung zum Lebensalter ist ein wichtiges Indiz um die zielgerichtete Präventionsarbeit in Richtung der Verursachenden zu initiieren.

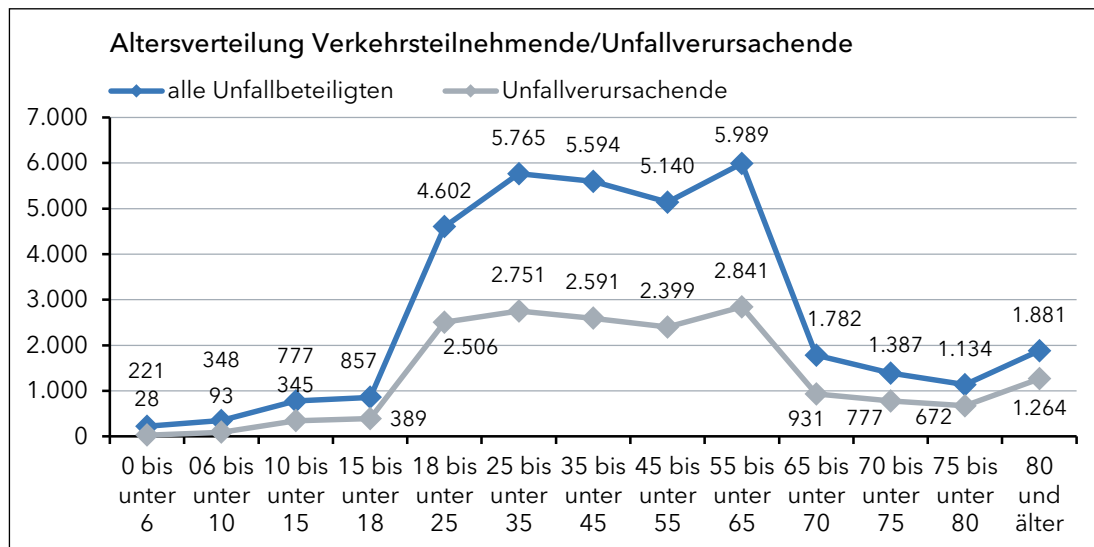
Die Werte zeigen einen erhöhten Verursacheranteil für die Gruppe der „jungen Fahrenden“. In der Altersgruppe von 18 bis unter 25 Jahren sind 54,5 % der unfallbeteiligten Personen auch als Unfallverursachende verzeichnet.

Die zweite auffällige Gruppe beginnt bei 70 Jahren und steigt bis über 80 Jahre kontinuierlich von 56,0 % bis 67,2 % 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.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorie												
		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	35.477	221	348	777	857	4.602	5.765	5.594	5.140	5.989	1.782	1.387	1.134	1.881
Unfallverursachende	17.587	28	93	345	389	2.506	2.751	2.591	2.399	2.841	931	777	672	1.264
Anteil in %	49,6	12,7	26,7	44,4	45,4	54,5	47,7	46,3	46,7	47,4	52,2	56,0	59,3	67,2

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Zahlen aus der Tabelle wider.



## 1.4 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung 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 multikausal, 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 wissentliches 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.

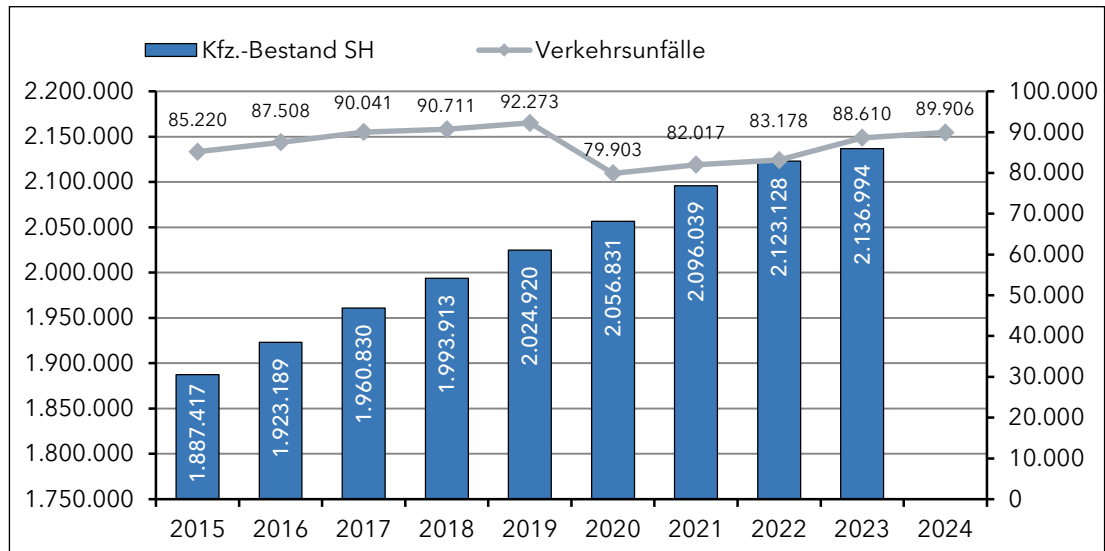
	Pkw	Güter-Kfz	Motorrad über 125 ccm	Elektrokleinstfahrzeuge	LKR bis 125 ccm	Wohnmobil	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Mofa 25	S-Pedelec	Fahrrad	Pedelec
2024											
Alle Unfallbeteiligten	23.969	3.027	750	723	249	332	232	62	16	3.912	1.710
Unfallverursachende	12.358	1.770	404	425	136	149	124	35	9	2.121	914
Anteil in %	51,6	58,4	53,9	58,8	54,6	44,9	53,4	56,5	56,3	54,2	53,5

## 1.5 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen

### Weniger Verkehrsunfälle im Verhältnis zum stets steigenden Kraftfahrzeugbestand

Trotz des wachsenden Bestandes an Kraftfahrzeugen 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.

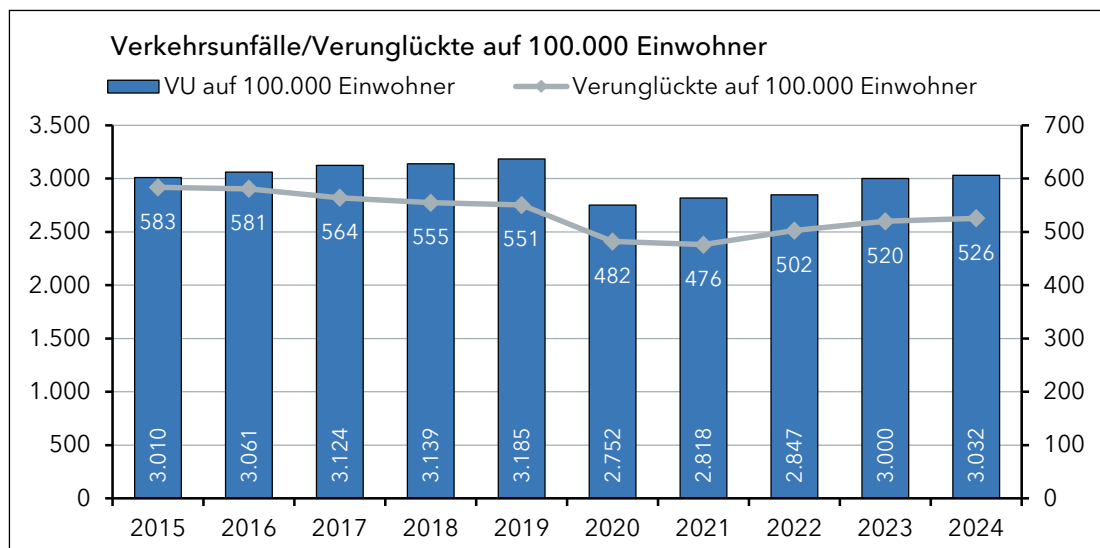


Der Kfz-Bestand für 2024 lag bei der Erstellung des Berichtes noch nicht vor, so dass der Bezugswert im Balkendiagramm nicht dargestellt werden konnte.

## 1.6 Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner

Im vergangenen Jahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner mit 3.032 leicht angestiegen. Gleichzeitig sind bei der Bezugsgröße mehr Personen als im Vorjahr verunglückt (2023: 520; 2022: 502).

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



## 2 Verkehrsunfälle im Straßennetz außerhalb von Bundesautobahnen

### Erneuter Anstieg der Verkehrsunfallzahlen, mehr Leicht- und Schwerverletzte, deutlich weniger Getötete

Die in diesem Abschnitt dargestellten Entwicklungen entsprechenden den o. g. Tendenzen für das Land Schleswig-Holstein. Sie werden hier aber für die Vergleichbarkeit vorheriger Berichte noch einmal detailliert aufgeführt

### 2.1 Anzahl der Verkehrsunfälle

95,7 % 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 von 84.492 um +1,8 % auf 86.023 Verkehrsunfälle angestiegen, gleichzeitig hat sich die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle von 87 um -10,3 % auf 78 verringert.

### 2.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen

#### Zweitniedrigste Anzahl getöteter und schwer verletzter Personen - insgesamt aber mehr Verunglückte außerhalb der BABen

Die Anzahl der Personen, die bei Verkehrsunfällen außerhalb von Autobahnen getötet worden sind, ist im letzten Jahr von 87 um -10,3 % auf 78 gesunken. Damit wurde die zweitniedrigste Anzahl an Getöteten registriert, seit dieser Wert in der polizeilichen Statistik geführt wird. Lediglich im Pandemie-Jahr 2021 wurde eine niedrigere Anzahl von 67 Getöteten gezählt.

20 (2023: 18) Personen starben als Folge von Verkehrsunfällen auf Bundes-, 23 (2023: 33) auf Landes-, 15 (2023: 15) auf Kreis- und 20 (2023: 21) auf Gemeindestraßen.

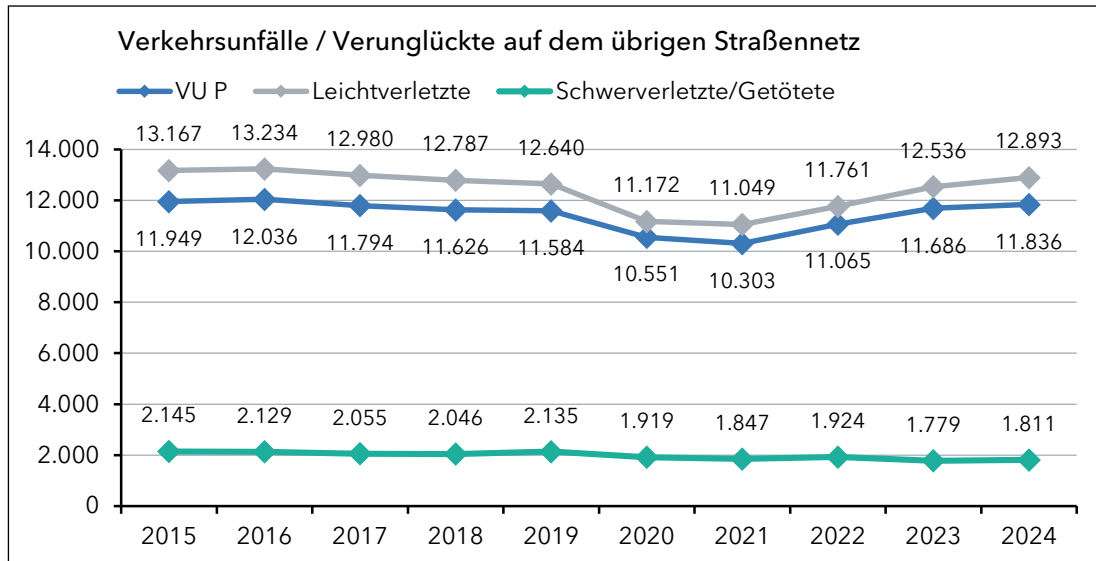
In der folgenden Tabelle werden die getöteten Personen in den Jahren 2022 bis 2024 im Vergleich nach örtlicher Lage und Straßenklasse dargestellt.

getötete Personen		Summe	Straßenklasse			
Jahr			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
2022	außerorts	55	18	19	12	6
	innerorts	39	9	9	4	17
	Summe	94	27	28	16	23
2023	außerorts	55	16	23	10	3
	innerorts	35	2	10	5	18
	Summe	90	18	33	15	21
2024	außerorts	47	17	17	9	4
	innerorts	31	3	6	6	16
	Summe	78	20	23	15	20

Im Jahr 2024 stieg die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen von 11.686 um +1,3 %, auf 11.836 an. Es wurden dabei 14.704 Personen verletzt oder getötet. Im Vorjahr lag dieser Wert bei 14.315, damit ist eine Steigerung von +2,7 % bei den Verunglückten zu verzeichnen.

## VERKEHRSUNFÄLLE AUSSERHALB VON BAB

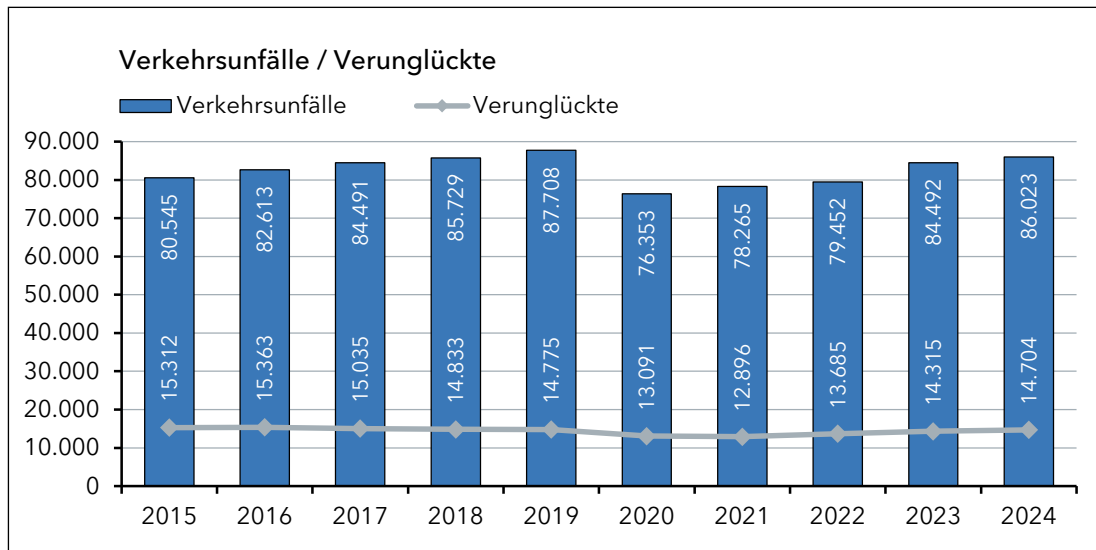
Das folgende Liniendiagramm stellt die Verkehrsunfälle mit Personenschaden, die Anzahl der Leicht-, Schwerverletzten/Getöteten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen im Verlauf der letzten 10 Jahre dar.



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

Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verkehrsunfälle</b>	76.353	78.265	79.452	84.492	<b>86.023</b>
Vergleich zum Vorjahr	-11.355	1.912	1.187	5.040	1.531
in %	-12,9	2,5	1,5	6,3	1,8
<b>mit Personenschaden</b>	10.551	10.303	11.065	11.686	<b>11.836</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1.033	-248	762	621	150
in %	-8,9	-2,4	7,4	5,6	1,3
<b>Verletzte</b>	12.995	12.829	13.591	14.228	<b>14.626</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1.688	-166	762	637	398
in %	-11,5	-1,3	5,9	4,7	2,8
davon					
<b>Leichtverletzte</b>	11.172	11.049	11.761	12.536	<b>12.893</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1.468	-123	712	775	357
in %	-11,6	-1,1	6,4	6,6	2,8
<b>Schwerverletzte</b>	1.823	1.780	1.830	1.692	<b>1.733</b>
Vergleich zum Vorjahr	-220	-43	50	-138	41
in %	-10,8	-2,4	2,8	-7,5	2,4
<b>Getötete</b>	96	67	94	87	<b>78</b>
Vergleich zum Vorjahr	4	-29	27	-7	-9
in %	4,3	-30,2	40,3	-7,4	-10,3

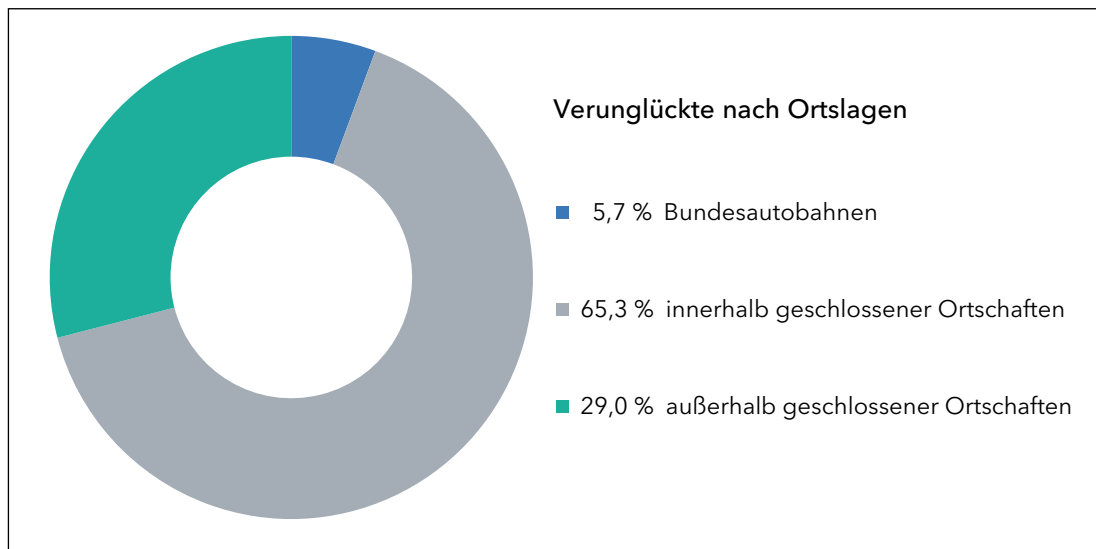
Das folgende Diagramm gibt einer Übersicht über die Verkehrsunfälle und Verunglückten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen

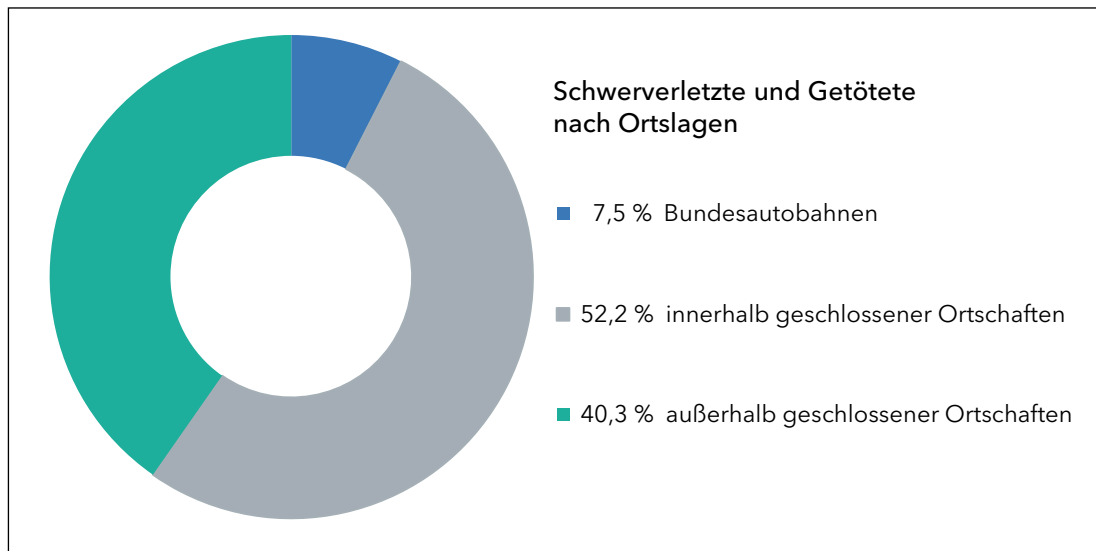


### 2.3 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Ortslagen

**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 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Verkehrsbeteiligungsart

### Die meisten getöteten Personen fahren ein motorisiertes Zweirad

Innerorts verstarben die meisten Personen mit einem motorisiertem Zweirad (8), am zweithäufigsten als Zufußgehende (7) und am dritthäufigsten mit einem Fahrrad (6).

Außerorts verstarben die meisten Personen als Insassen von Pkw (23) und am zweithäufigsten auf motorisierten Zweirädern (12), gefolgt von den Zufußgehenden (4). Alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten wurden 1–3 Mal verzeichnet.

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

Getötete Personen		Σ	Straßenklasse			
			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
Innerorts	Kräder mit amtl. Kennz.	8		2	3	3
	Zufußgehende	7		2		5
	Fahrrad	6		1	1	4
	Pedelec	4	1	1		2
	Pkw	4	1		2	1
	Leichtes drei- und vierrädriges Kfz.	1				1
	übrige Kfz.	1	1			
	Summe	31	3	6	6	16

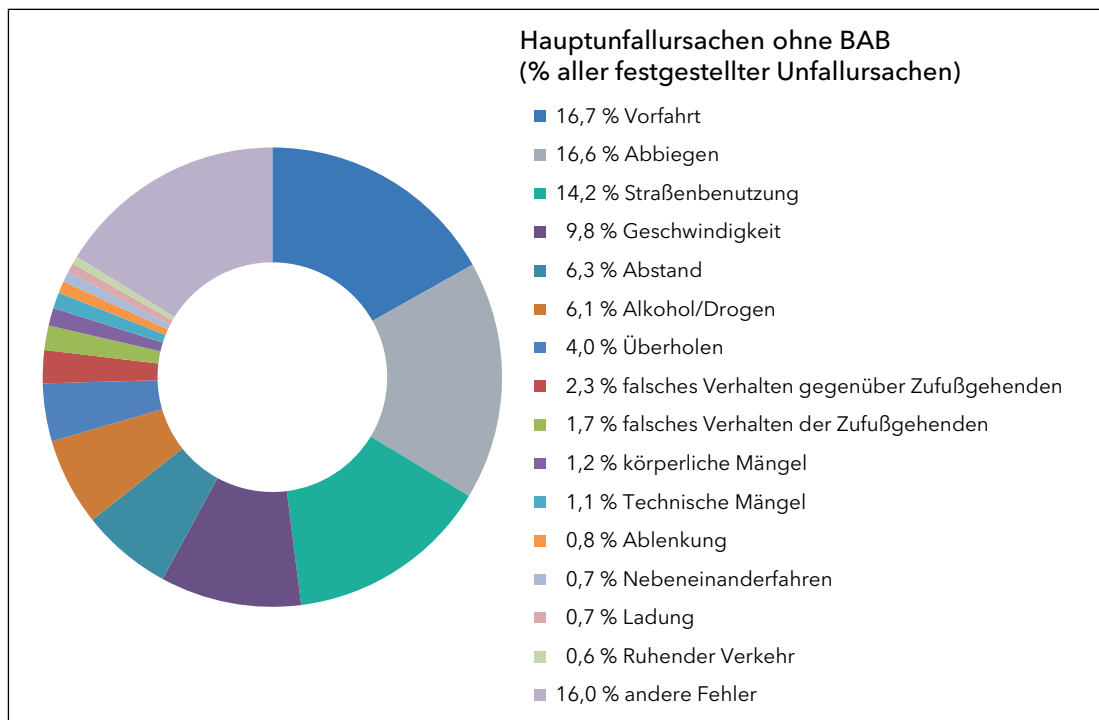
Getötete Personen			Straßenklasse			
		Σ	Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
Außerorts	Pkw	23	6	12	4	1
	Kräder mit amtl. Kennz.	12	5	3	3	1
	Zufußgehende	4	2	1	1	
	Fahrrad	3	1			2
	Pedelec	2	1	1		
	Lkw	1	1			
	Elektrokleinstfahrzeug	1				1
	Andere Personen	1	1			
	<b>Summe</b>	<b>47</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>2</b>
<b>Summe</b>	<b>78</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>20</b>	

## 2.5 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.



## 2.6 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

### 2.6.1 Vorfahrtsüberwachung

#### **Weniger Vorfahrtsverletzungen festgestellt**

Innerhalb geschlossener Ortschaften sind insbesondere Vorfahrtsmissachtung und Abbiegefehler weiterhin die Hauptunfallursachen.

Die Bekämpfung der Unfallursachen Vorfahrt und Vorrang sowie Abbiegen geschieht insbesondere durch Verkehrsüberwachung an Deliktsschwerpunkten. Bedeutend ist hier ferner die Arbeit der jeweiligen Unfallkommissionen. Diese entwickeln abgestimmte Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und tragen somit einen erheblichen Teil zur Verkehrssicherheit bei.

Ohne Hinzuzählung der Vorfahrtsdelikte mit anschließendem Unfall, stellte die Polizei im Rahmen der reinen Verkehrsüberwachung dieses Deliktfeldes im vergangenen Jahr 3.108 (2023: 3.520) Verkehrsordnungswidrigkeiten und damit -11,7 % weniger als 2023 fest. Das waren u. a. Stopp-schildmissachtungen, Rotlichtverstöße oder Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer beim Abbiegen.

### 2.6.2 Geschwindigkeitsüberwachung

#### **Weniger Geschwindigkeitsverstöße festgestellt**

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit sind 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. Innerhalb geschlossener Ortschaften konzentrieren sich die Maßnahmen auf sensible Bereiche zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (u. a. Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheime). Aber auch Unfallhäufungsstellen und Deliktsschwerpunkte fallen in die tägliche Überwachung. Durch die Polizei wurden im vergangenen Jahr auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen 364.389 Geschwindigkeitsverstöße zur Anzeige gebracht. Das sind 5.977 Verstöße weniger (-1,6 %) als 2023.

## 3 Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

### Weniger Verkehrsunfälle, Anzahl getöteter und schwer verletzter Personen ist gestiegen - Geschwindigkeit ist erneut Hauptunfallursache

Obwohl die Verkehrsdichte auf den Autobahnen weiterhin steigt, ist die Anzahl der Verkehrsunfälle in diesem besonderen Verkehrsraum insgesamt gesunken. Dabei wurden weniger Personen leicht verletzt (-19 %; 2023: 907, 2024: 735), während die Anzahl der schwer verletzten Personen gestiegen ist (+7,8 %; 2023: 129, 2024: 139). Die Anzahl der Menschen, die im Jahr 2024 auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein getötet worden sind, hat sich mehr als verdoppelt.

Das Jahr 2024 wurde auf den Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein wieder durch andauernde größere Bauvorhaben und Sanierungsmaßnahmen geprägt. So waren der Neubau der Rader Hochbrücke, die abzuschließende Sanierung der A210 um das Autobahnkreuz Rendsburg oder Maßnahmen zum Ausbau der A23, sowie viele kleinere Bau-, Sanierungs- und Wartungsmaßnahmen im laufenden Autobahnbetrieb die Ursache für Verkehrsbeeinträchtigungen. Weiterhin hat die Baumaßnahme auf der A1 AK Bargtheide seit April 2024 insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu erheblichen Problemen und Ortsterminen geführt. Die Erneuerung der Brücke BAB 21/ B 404 über die A 1 soll bis Herbst 2025 noch andauern.

Wechselnde Verkehrsführungen und Baubetrieb neben und auf den Fahrstreifen stellen erhöhte Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr. Einschränkungen bei der Fahrstreifenanzahl und Reduzierung der Fahrstreifenbreite sorgen punktuell für eine höhere Verkehrsdichte und sind evtl. mit baulich nicht oder nur in geringerer Form abgegrenztem Begegnungsverkehr, ein zusätzlicher Faktor, der die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen beeinträchtigt.

Aber auch ohne Einschränkungen durch Baustellen führen Fehleinschätzungen der Straßen- und Verkehrssituation oder die falsche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zu Verkehrsunfällen.

### 3.1 Verkehrsunfälle

#### Weniger Verkehrsunfälle

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr von 4.113 um -5,7 % auf 3.883 gesunken. Rückblickend hat sich die Anzahl der Verkehrsunfälle auf Autobahnen im Land seit 2001 immer um die 4.000 bewegt. Von 2014 auf 2015 wurde eine Steigerung von 3.860 auf 4.675 verzeichnet, dieser Anstieg setzte sich bis 2017 und einer Gesamtunfallanzahl von 5.559 fort. Von 2020 bis 2022 sanken die Unfallzahlen auf um die 3.700. Im Gegensatz zum Vorjahr sanken im Jahr 2024 die Unfallzahlen wieder unter 4.000.

Die insgesamt 3.883 Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen haben einen Anteil von 4,3 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land (89.906). Dies ist ein niedrigerer Wert als im Vorjahr, in dem der Anteil bei 4,9 % lag.

### 3.2 Getötete und verletzte Personen

#### Anzahl der getöteten und schwer verletzten Personen gestiegen, weniger leicht verletzte Personen

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen sich Personen verletzt haben oder getötet worden sind, ist im letzten Jahr von 630, um -16,5 %, auf 526 gesunken. Bei diesen Unfällen wurden 882 Personen verletzt oder getötet. Im Vorjahr waren es 1.036 (-15,6 %) Personen.

Es wurden im Jahr 2024 bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen im Land 8 Personen tödlich verletzt (2023: 3 Personen). Die Anzahl verteilt sich mit jeweils 2 tödlich verunfallten Personen auf die BAB 1, BAB 7, BAB 21 und BAB 23.

## VERKEHRSunFÄLLE AUF BAB

Bei den schwer verletzten Personen stieg die Anzahl von 129 um +7,8 % auf 139. Somit setzt sich seit 2022 die wieder steigende Anzahl der Schwerverletzten fort. Allerdings liegt der Wert damit immer noch unter der Anzahl der Schwerverletzten aus den Jahren 2015-2019.

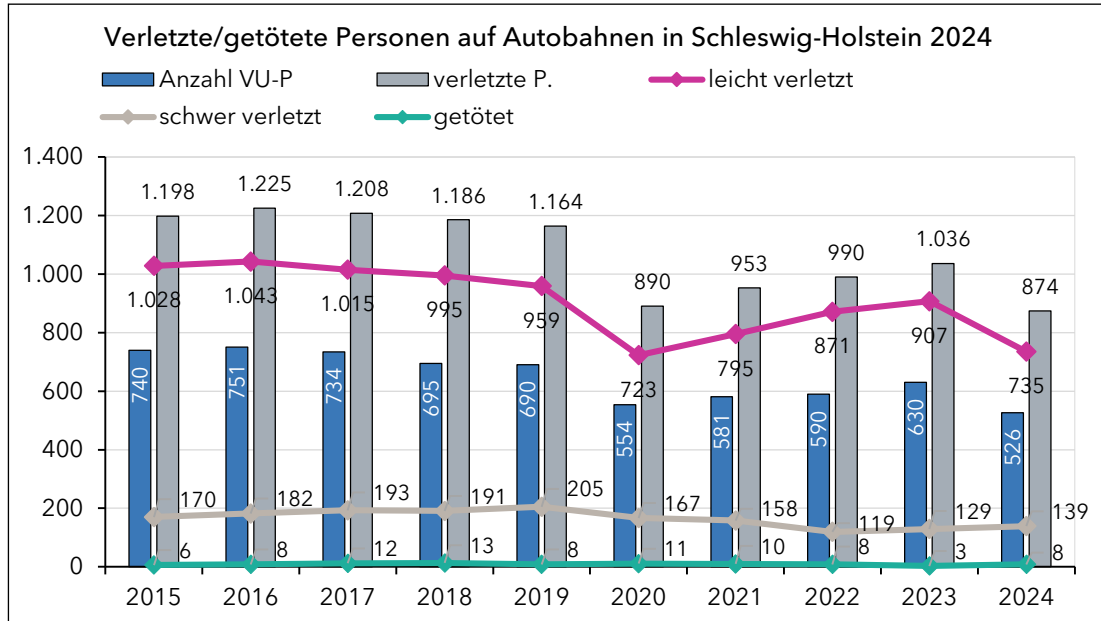
Grundsätzlich gilt die Annahme, dass sich aufgrund des guten Ausbaus der Autobahnen dort weniger Verkehrsunfälle ereignen, die Folgen aufgrund der hohen Geschwindigkeiten aber häufig schwerwiegender sind. Die Schwelle, ob eine Person schwer verletzt oder getötet wird, ist auf der Autobahn häufig niedrig.

Im Jahr 2024 ist auch die Anzahl der leicht verletzten Personen von 907 um -19 % auf 735 gesunken, damit ist seit 2021 (795 Personen) erstmals wieder ein niedriger Wert erreicht. Die Anzahl liegt insgesamt deutlich unter den Werten der Jahre 2015-2017, mit jeweils über 1.000 leicht verletzten Personen.

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

Anzahl der verletzten/ getöteten Personen		2020	2021	2022	2023	2024
A1	leicht verletzt	191	216	224	227	209
	schwer verletzt	14	23	16	19	23
	getötet	1	2	2	2	2
A7	leicht verletzt	233	271	316	323	224
	schwer verletzt	81	78	56	68	79
	getötet	5	3	5		2
A20	leicht verletzt	20	25	11	35	18
	schwer verletzt	4	8	3	2	2
	getötet				1	
A21	leicht verletzt	34	46	64	32	32
	schwer verletzt	9	8	12	4	1
	getötet	1		1		2
A23	leicht verletzt	139	127	157	151	128
	schwer verletzt	43	25	14	16	12
	getötet	2	2			2
A210	leicht verletzt	22	15	22	41	11
	schwer verletzt	3	6	2	2	1
	getötet					
A215	leicht verletzt	23	14	24	24	40
	schwer verletzt	6	1	4	7	8
	getötet	1				
A226	leicht verletzt	3	5	4	8	
	schwer verletzt	1		2		2
	getötet					
A24	leicht verletzt	55	73	45	64	72
	schwer verletzt	6	8	10	11	11
	getötet	1	3			
A25	leicht verletzt	3	2	4	2	1
	schwer verletzt		1			
	getötet					
<b>Summe</b>		<b>901</b>	<b>962</b>	<b>998</b>	<b>1.039</b>	<b>882</b>

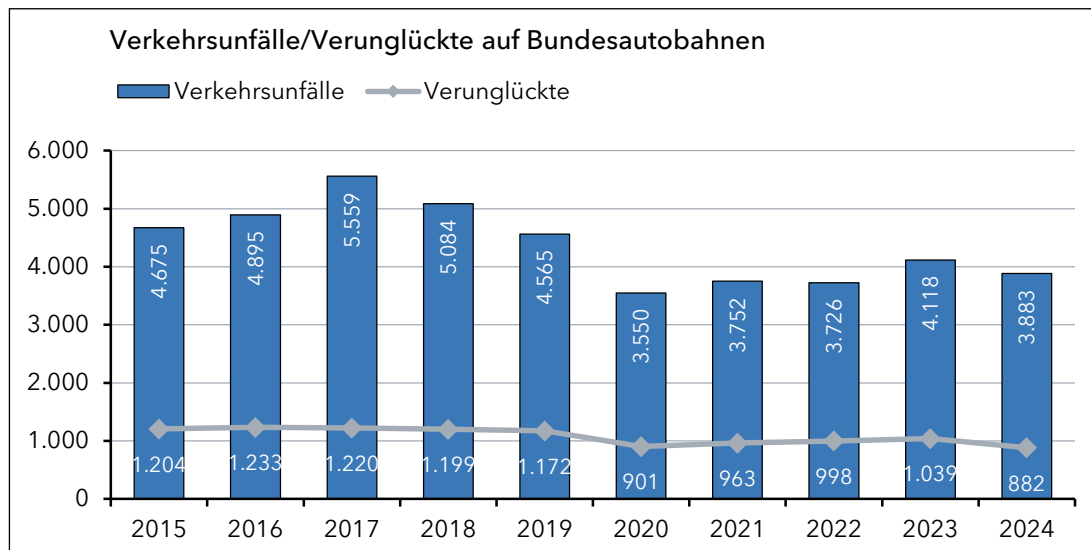
Im folgenden Diagramm werden die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die Verunglückten insgesamt als Balken dargestellt, zusätzlich erfolgt eine Aufschlüsselung nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre.



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	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Verkehrsunfälle</b>	3.550	3.752	3.726	4.118	<b>3.883</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1.015	202	-26	392	-235
in %	-22,2	5,7	-0,7	10,5	-5,7
<b>- mit Personenschaden</b>	554	581	590	630	<b>526</b>
Vergleich zum Vorjahr	-136	27	9	40	-104
in %	-19,7	4,9	1,5	6,8	-16,5
<b>Verletzte</b>	890	953	990	1.036	<b>874</b>
Vergleich zum Vorjahr	-274	63	37	46	-162
in %	-23,5	7,1	3,9	4,6	-15,6
davon <b>Leichtverletzte</b>	723	795	871	907	<b>735</b>
Vergleich zum Vorjahr	-236	72	76	36	-172
in %	-24,6	10,0	9,6	4,1	-19,0
davon <b>Schwerverletzte</b>	167	158	119	129	<b>139</b>
Vergleich zum Vorjahr	-38	-9	-39	10	10
in %	-18,5	-5,4	-24,7	8,4	7,8
<b>Getötete</b>	11	10	8	3	<b>8</b>
Vergleich zum Vorjahr	3	-1	-2	-5	5
in %	37,5	-9,1	-20,0	-62,5	166,7

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



### 3.3 Hauptunfallursachen

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

Ein Verkehrsunfallgeschehen ist multikausal. Für einen Verkehrsunfall können daher bis zu drei verschiedene Ursachen im polizeilichen Vorgangsbearbeitungssystem ausgewählt werden.

Die Hauptunfallursachen aus dem Jahr 2023 auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein unterscheiden sich nicht von denen der Vorjahre.

Als häufigste Unfallursache wurde 795 Mal nicht angepasste Geschwindigkeit angenommen. Davon ereigneten sich 537 Unfälle als sog. Fahrnfall - d. h. der Unfall wurde durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.) ausgelöst, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben.

Auf Bundesautobahnen gilt gem. § 3 StVO grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbegrenzung. Die fahrzeugführende Person darf aber nur so schnell fahren, dass sie ihr Fahrzeug ständig beherrscht. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

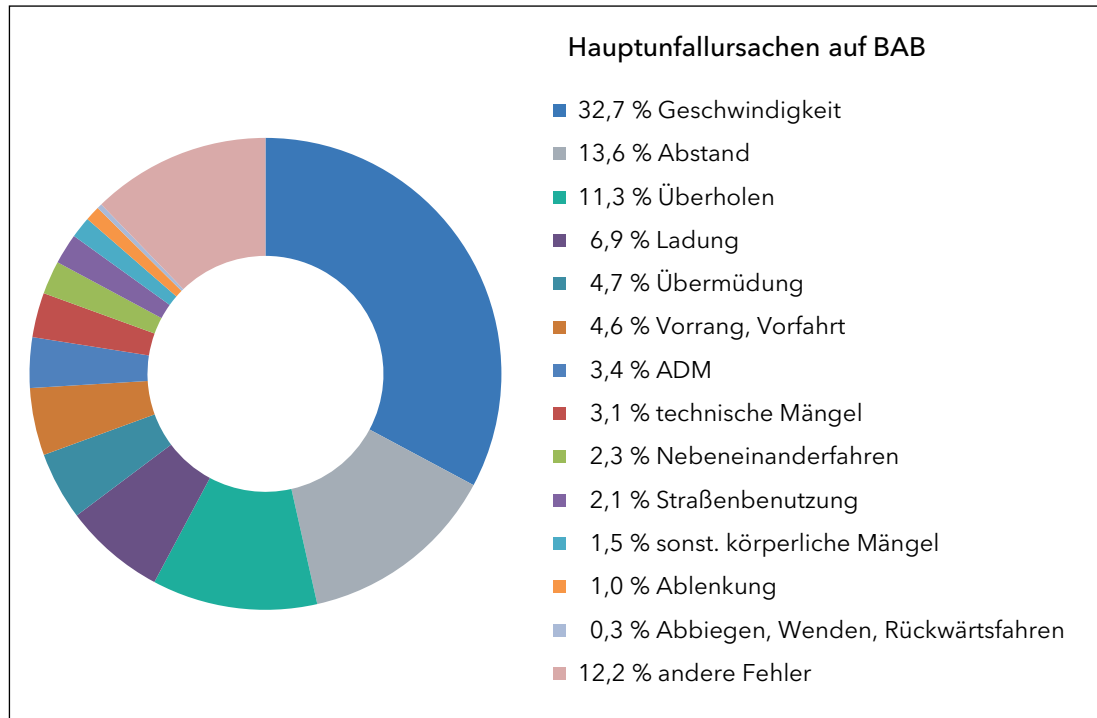
Nicht angepasste Geschwindigkeit macht 33,8 % aller Unfallursachen aus und wurde damit im Verhältnis häufiger als im Jahr 2022 (31 %) festgestellt.

Zweithäufigste Unfallursache war ungenügender Abstand (13,4 %). Der Abstand muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter einem Fahrzeug gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Der einzuhalten Sicherheitsabstand richtet sich ebenfalls nach den herrschenden Verhältnissen, insbesondere der gefahrenen Geschwindigkeit, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften des Fahrzeugs. Nach derzeit herrschender Rechtsprechung gilt bei idealen Voraussetzungen der „halbe Tachowert“ als sicherer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Die Unfallursache „andere Fehler“ soll in der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme nie allein als Ursache angeführt werden, sie wird i.d.R. ergänzend ausgewählt, wenn ein Verstoß gegen die Grundregeln des § 1 StVO angenommen wird.

Die seit 2021 in das Ursachenverzeichnis aufgenommene Ablenkung wurde auf Autobahnen nur in 1,3 % aller Ursachen aufgeführt. 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.



### 3.4 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Polizei führt zur Bekämpfung der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ Kontrollen auf den Bundesautobahnen durch. Die Überwachung erfolgt durch den Einsatz von Videofahrzeugen, mobilen und (semi-)stationären Geschwindigkeitsmessanlagen in Baustellen oder anderen Bereichen, in denen aufgrund von Gefahrensituationen Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Verkehrsbehörde angeordnet worden sind.

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, so dass die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen ein wichtiges Mittel darstellt, hier entgegenzuwirken. Die Landespolizei setzt außerdem im ganzen Land Videowagen ein und misst die Einhaltung von Abstandsregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen u.a. mittels Videomessanlagen von Autobahnbrücken.

Bei der Auswertung des vorliegenden Zahlenmaterials der Deliktsfelder Geschwindigkeitsüberschreitung und Abstandsunterschreitung sind Unstimmigkeiten aufgrund unterschiedlicher statistischer Erfassungen festgestellt worden, so dass hier bis zur Veröffentlichung dieses Berichtes keine belastbaren Aussagen zu den Verstößen getroffen werden konnten.

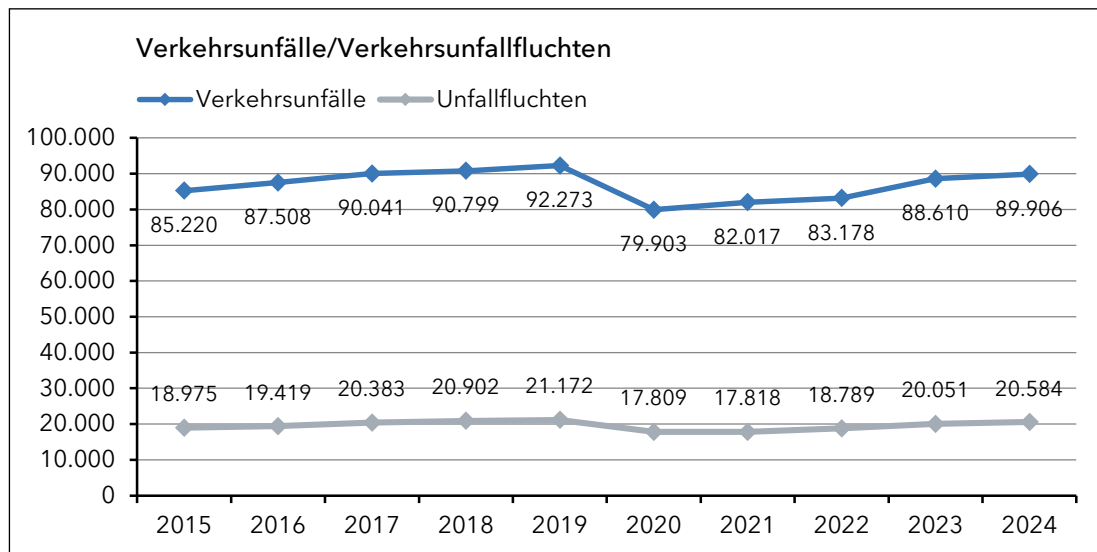
## 4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

### Mehr Verkehrsunfallfluchten durch die Landespolizei aufgenommen

Erneut zeigt sich 2024 ein Anstieg (+2,7 %) auf 20.584 (2023: 20.051) Fälle der Straftat gem. § 142 StGB. Das Verhältnis der begangenen Verkehrsunfallfluchten zur Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle liegt somit bei 22,9 % und ist damit nahezu identisch mit dem Vorjahr.

Auf Bundesautobahnen stieg die Anzahl im Vergleich zum Vorjahr von 578 um +1,4 % auf 586 Fälle. Bei der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen macht das einen Anteil von 15,1 % aus.

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

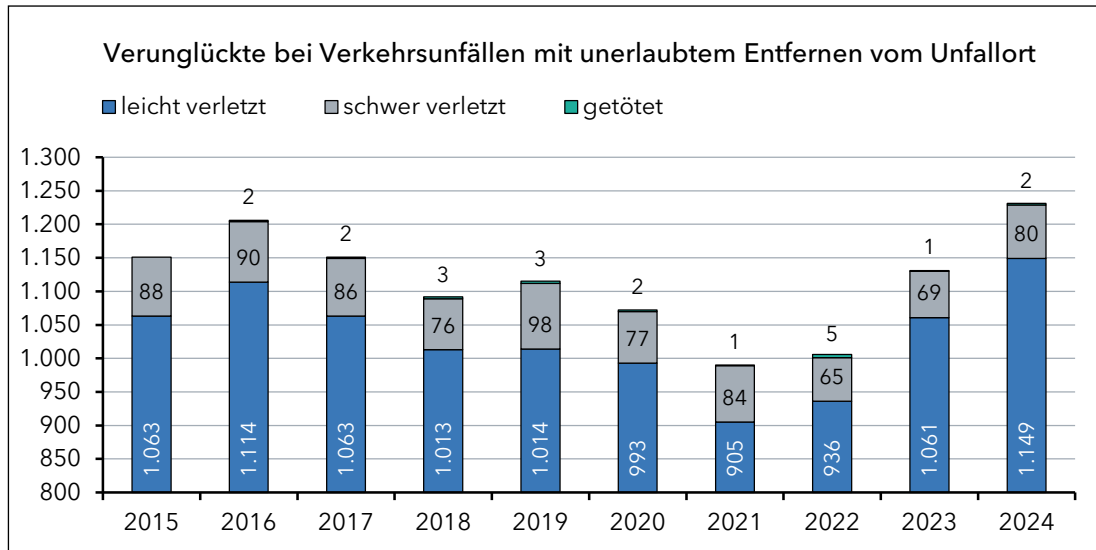


Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 1.149 (+8,3 %) Verkehrsteilnehmende leicht und 80 (+15,9 %) schwer verletzt. Zwei Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen (2023: 1). Damit sind die Fallzahlen des § 142 StGB in allen Bereichen gestiegen und erreichen bei der Anzahl der Verunglückten, insbesondere aber bei den Schwerverletzten, die Höchstwerte seit über 10 Jahren.

Bei 86,4 % der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht wurde als Unfallursache eine geringfügige Ordnungswidrigkeit festgestellt. 19.524 hatten lediglich Sachschaden zur Folge. Diese Verkehrsunfälle ereigneten sich zum größten Teil auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken. Aber auch die Berührungen der Außenspiegel im Längsverkehr machen eine nicht unerhebliche Anzahl dieser Taten aus und werden als Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot geführt.

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. Der 62. Deutsche Verkehrsgeschichtstag 2024 in Goslar hat verschiedene Handlungsempfehlungen für eine Reform des § 142 StGB herausgegeben, diese sollen bei Umsetzung zur Reduzierung der Fallzahlen führen.

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



## 5 Verkehrsunfälle mit Wild

### **Erneuter Anstieg der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Wild**

Eine vielfach unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr stellen Verkehrsunfälle mit Wild dar. Im Jahr 2024 erfasste die Polizei 18.527 Wildunfälle (2023: 18.013) und somit +2,9 % mehr als im Vorjahr. Dabei wurden 180 (2023: 186) Menschen leicht und 23 (2023: 21) schwer verletzt.

9.003 dieser Unfälle wurden von der Polizei vor Ort erfasst, sowie 9.524 VU S3 durch die polizeilichen Einsatzleitstellen abgearbeitet. In diesen Fällen war dennoch eine zuständige jagdausübungsberechtigte Person vor Ort. Hinzu kommt noch eine Dunkelziffer der polizeilich nicht registrierten Unfälle, entweder weil die jagdausübungsberechtigte Person direkt Kenntnis bekommen hat, oder weil die Fahrzeugführenden den Kontakt zur Polizei vermeiden wollten (z. B. nach Alkoholbeeinflussung).

Aufgrund des zahlenmäßig hohen Niveaus dieser Unfallkategorie ist es zu begrüßen, dass der LBV.SH Ende 2023 einen neuen Runderlass mit erleichterten Anordnungsbefugnissen für Geschwindigkeitsreduzierungen an erkennbaren Wildunfallhäufungsstellen herausgegeben hat, so dass hier langfristig möglicherweise mit Rückgängen zu rechnen ist.

## 6 Risikogruppen

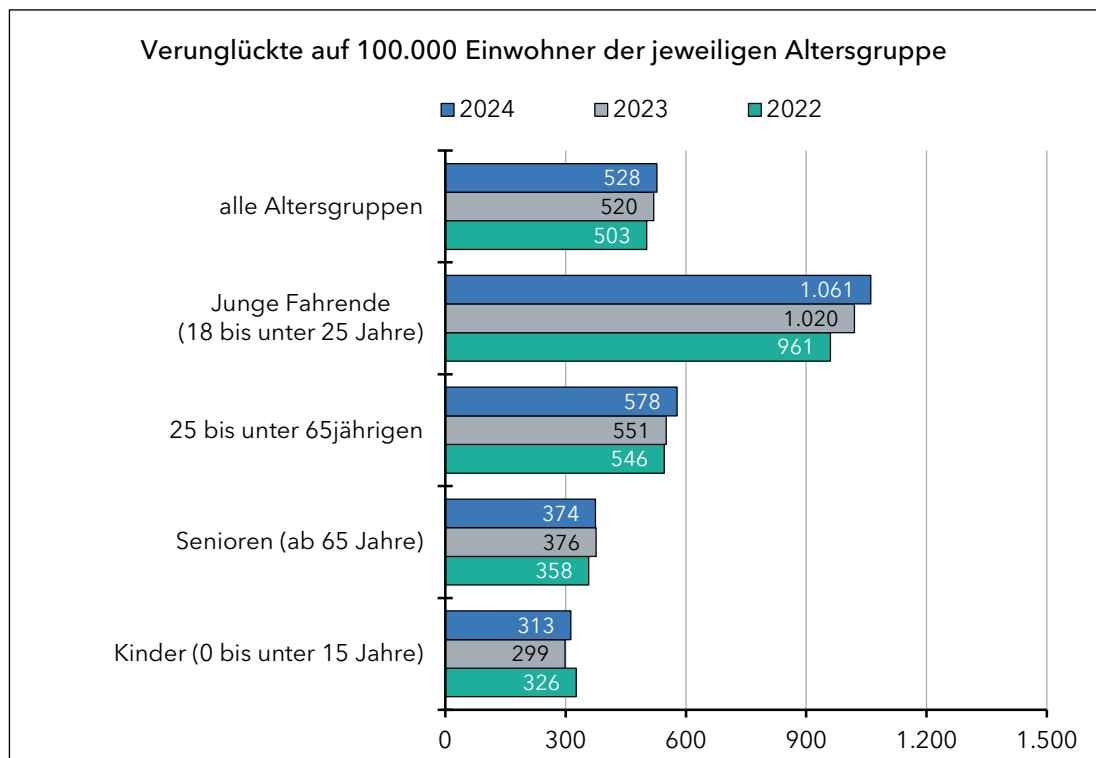
### 6.1 Verhältnis Unfallverursachung und Lebensalter

#### Risikogruppen „Junge Fahrende“ mit Abnahme, Senioren mit deutlicher Zunahme bei der Verkehrsunfallbeteiligung vertreten

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 verunglückten. Aufgrund des demographischen Wandels und eines wachsenden Mobilitätsverhaltens waren Senioren (ab 65 Jahren) zunehmend als Unfallverursachende am Unfallgeschehen beteiligt und als Verunglückte betroffen.

Verkehrsunfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages. Sie bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit zur zielgerichteten Prävention und im Idealfall zur Unfallvermeidung.

Diese Ausführungen werden in dem angefügten Balkendiagramm beschrieben.



### 6.2 Junge Fahrende

#### Weniger Verkehrsunfälle, mehr Verletzte und Getötete

In der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen wurden zwar weniger Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen jedoch mehr Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist von 4.169 um -3,5 % auf 4.023 gesunken.

Auf den Bundesautobahnen ist die Anzahl dieser Verkehrsunfälle von 362 um -23,2 % auf 278 stark gesunken und erreichte damit den niedrigsten Wert seit über 10 Jahren. Davon wurden 171 (2023: 225) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht. Auch hier wurden seit über 10 Jahren noch nie so wenige Verkehrsunfälle verursacht.

## RISIKOGRUPPEN

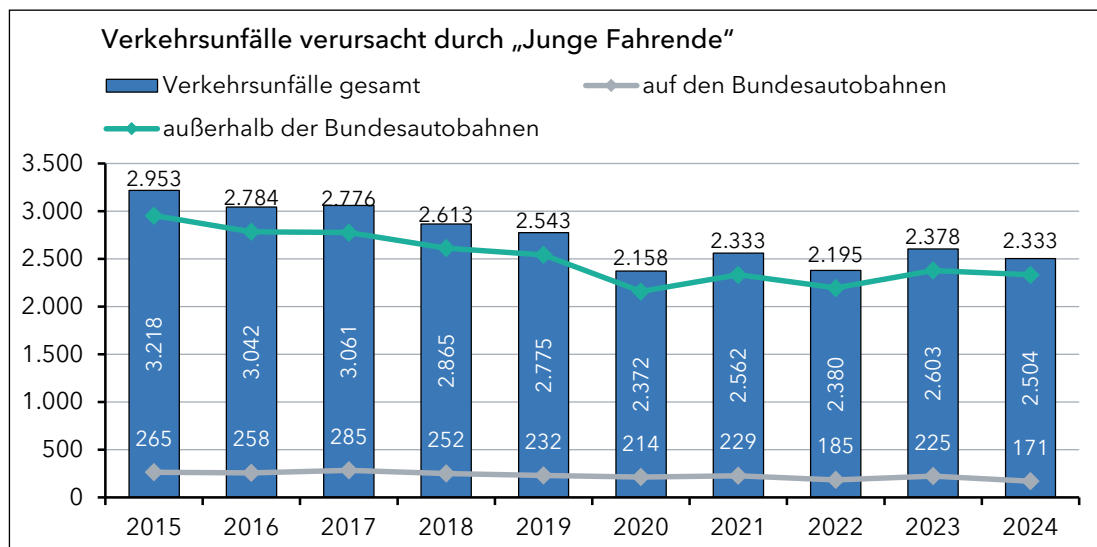
Im übrigen Straßennetz ist eine Reduzierung von 3.807 um -1,6 % auf 3.745 zu verzeichnen. 2.333 (2023: 2.378) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gelten „Junge Fahrende“ in 2.504 (2023: 2.603) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil von 12,9 % als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein.

Damit hat sich ihr Anteil zu 2023 (13,2 %) kaum verändert. Bei einem Bevölkerungsanteil von 7 % sind „Junge Fahrende“ mit 24,4 % überdurchschnittlich häufig in das Verkehrsunfallgeschehen involviert.

70,7 % 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.

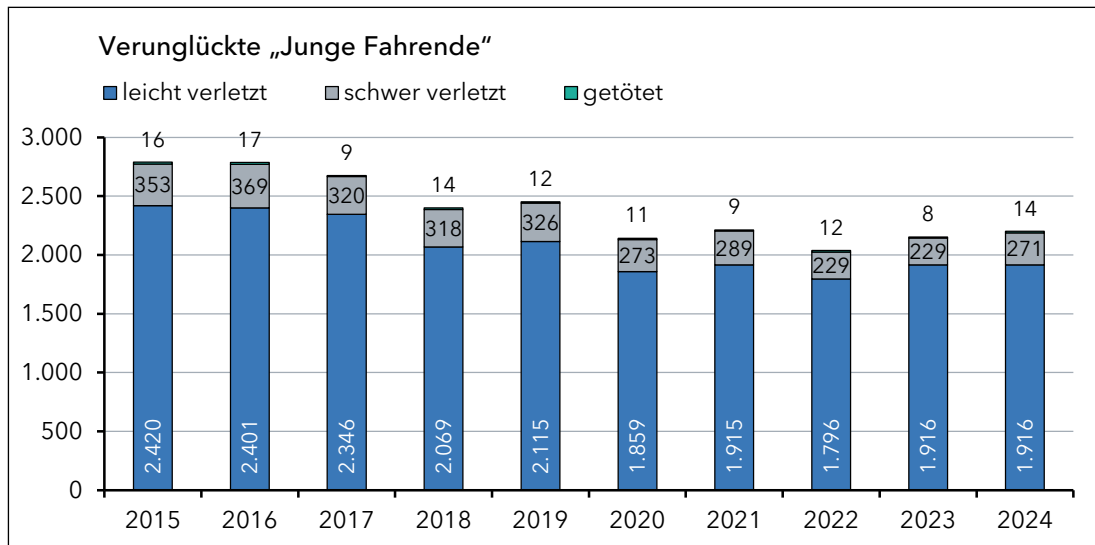


Insgesamt wurden 1.916 (2023: 1.916) „Junge Fahrende“ leicht und 271 (2023: 229) schwer verletzt. Bei den Leichtverletzten blieb die Anzahl wie im Vorjahr. Es verunglückten 14 Verkehrsteilnehmende dieser Altersgruppe im Berichtszeitraum tödlich. Das sind sechs Getötete mehr als im Vorjahr. Die Anzahl der verunglückten „Jungen Fahrenden“ ist im Berichtszeitraum insgesamt um +2,2 % gestiegen.

58,4 % verunglückten als Fahrende von oder Mitfahrende in Pkw, 17,0 % als Radfahrende und 5,8 % mit motorisierten Zweirädern über 125 ccm.

Die Anzahl der „Jungen Fahrenden“, die sich leichte oder schwere Verletzungen bei Verkehrsunfällen mit Elektrokleinstfahrzeugen zugezogen haben, ist von 101 auf 122 angestiegen und nimmt einen Gesamtanteil von 5,5 % 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.



## 6.2.1 Hauptunfallursachen

### Geschwindigkeit auch hier Hauptunfallursache

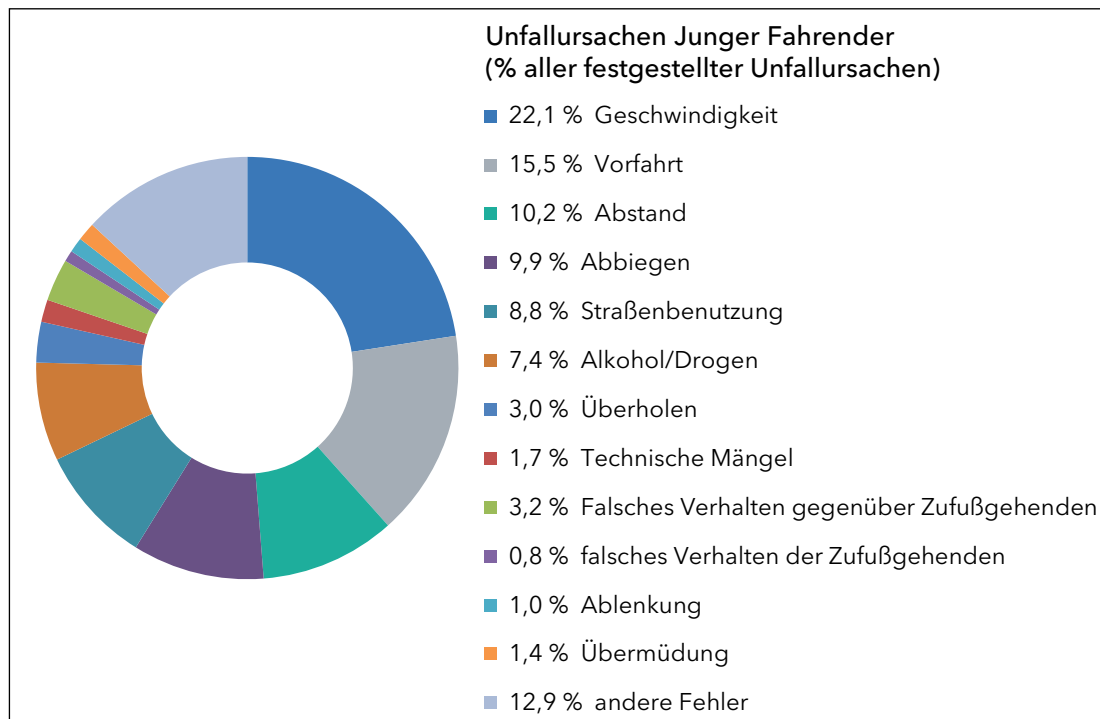
Nicht angepasste Geschwindigkeit ist mit einem Anteil von 22,1 % (2023: 23,2 %) die am häufigsten festgestellte Unfallursache in dieser Altersgruppe.

Vorfahrts-/Vorrangverletzungen wurden mit 15,5 % (2023: 13,3 %), neben Abstandsunterschreitungen mit 10,2 % (2023: 12,9 %) und Abbiegefehlern mit 9,9 % (2023: 12,3 %) als weitere Hauptunfallursachen festgestellt.

Bei 7,4 % (2023: 7,2 %) war der Konsum von Alkohol oder anderer berauschender Mittel unfallursächlich.

Wie bereits 2023 waren 1 % der „Jungen Fahrenden“ durch ein elektronisches Gerät oder in anderen Fällen abgelenkt.

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



## 6.3 Senioren

### **Etwas weniger Verkehrsunfälle, leichter Anstieg der Anzahl der Verunglückten**

In der Altersgruppe der ab 65jährigen wurden zwar weniger Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen jedoch mehr Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 5.443 um -1,7 % auf 5.348 leicht gesunken.

Auf Bundesautobahnen hat sich die Anzahl dieser Verkehrsunfälle von 228 um +2,6 % auf 234 erhöht. Davon wurden 147 (2023: 122) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

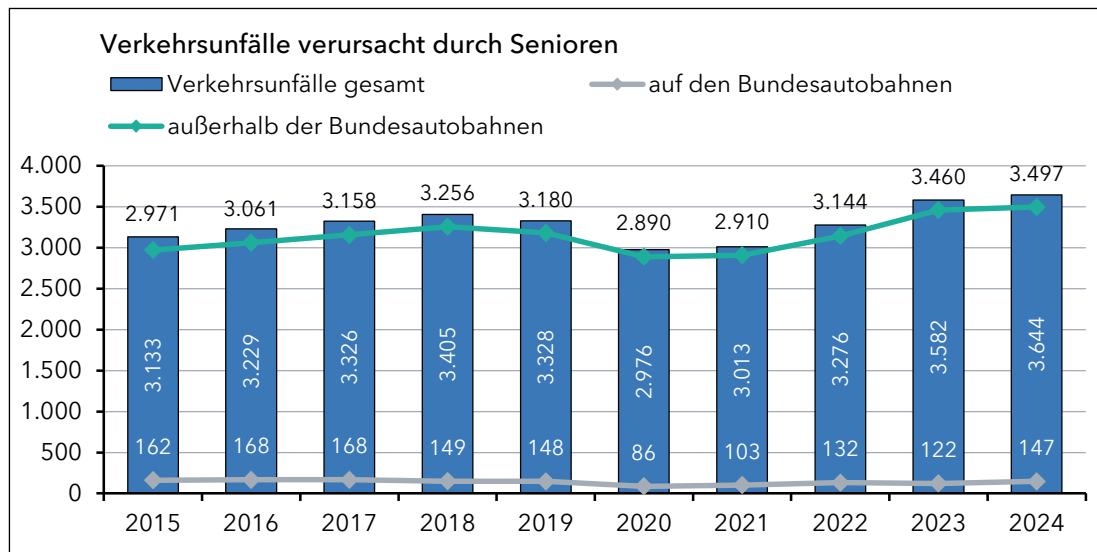
Im übrigen Straßennetz ist ein Rückgang von 5.215 um -1,9 % auf 5.114 zu verzeichnen. 3.497 (2023: 3.460) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gilt die Altersgruppe in 3.644 (2023: 3.582) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil 18,7 % (2023: 18,1 %) als Verursachende aller qualifizierter Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 23,7 % sind Senioren mit 27,5 % wesentlich seltener am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt als „Junge Fahrende“.

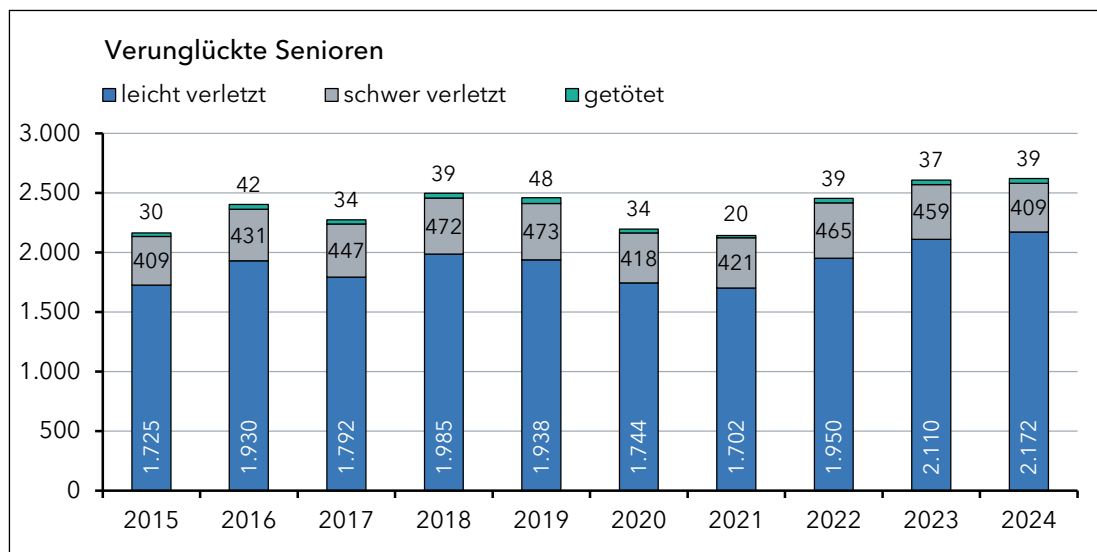
Sie verursachen jedoch häufiger schwere Verkehrsunfälle. Fast jeder 4. Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden (22,7 %) wurde von einer Person dieser Altersgruppe verursacht. Bei den „Jungen Fahrenden“ liegt der Anteil bei 12,5 %.

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 147 (4,0 %) Verkehrsunfälle durch Senioren verursacht und polizeilich aufgenommen. Auf den Landesstraßen waren es 826 (22,7 %), auf den Bundesstraßen 542 (14,9 %) und auf den Kreisstraßen 640 (17,6 %). Am höchsten war die Unfallbelastung, wie auch in den Jahren zuvor, mit 1.490 (40,9 %) 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 2024 stieg lediglich die Anzahl der leicht verletzten Personen in der Altersgruppe ab 65 Jahren. Es wurden 2.172 (+2,9 %; 2023: 2.110) Personen leicht und 409 (-10,9 %; 2023: 459) schwer verletzt. 39 (+5,4 %; 2023: 37) verstarben infolge von Verkehrsunfällen. Damit macht diese Gruppe 45,3 % (2023: 41,1 %) der Getöteten aus.



Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende. 1.140 (43,5 %) der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec. Radfahrend verunglückten 632 Personen, davon 521 leicht, 103 schwer und 8 (2023:1) tödlich. Mit dem Pedelec verunglückten 508 Personen, davon wurden 402 leicht, 101 schwer verletzt und 5 getötet. Am zweithäufigsten verunglückten Personen ab 65 Jahren als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen, hier wurden für das Jahr 2024 insgesamt 1.014 (38,7 %) Fälle verzeichnet, davon wurden 882 leicht, 123 schwer verletzt und 9 getötet. 210 (8,0 %) Personen dieser Gruppe verunglückten, als sie zu Fuß gehend am Straßenverkehr teilgenommen haben, davon wurden 169 leicht, 34 schwer verletzt und 7 getötet. Ein ebenfalls dreistelliger Wert ist bei den Motorradfahrenden zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten 142 (5,4 %) Personen, davon wurden 106 leicht, 30 schwer verletzt und 6 getötet.

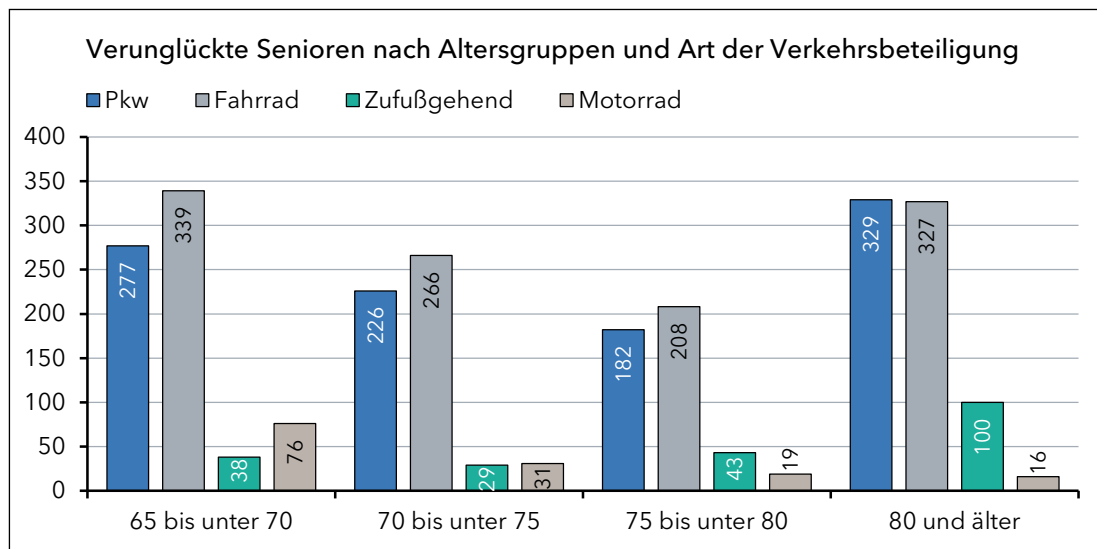
## RISIKOGRUPPEN

Fast die Hälfte der verstorbenen Senioren (43,6 %) waren über 80 Jahre alt.

In der folgenden Tabelle werden die verunglückten Senioren nach Verletzungsgrad und Verkehrsbeteiligung für das Jahr 2023 dargestellt.

Anzahl Verkehrsteilnehmender	Summe	Verletzungsgrad		
		leicht verletzt	schwer verletzt	getötet
<b>Verkehrsbeteiligung</b>				
Motorrad	142	106	30	6
Pkw	1.014	882	123	9
Bus	39	36	3	0
Lkw	14	12	1	1
Fahrrad	632	521	103	8
Pedelec	508	402	101	5
Zufußgehende	210	169	34	7
E-Kleinstfahrzeug	20	14	5	1
Sonstige	38	28	8	2
Bespannte Fuhrwerke	3	2	1	
<b>Summe</b>	<b>2.620</b>	<b>2.172</b>	<b>409</b>	<b>39</b>

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

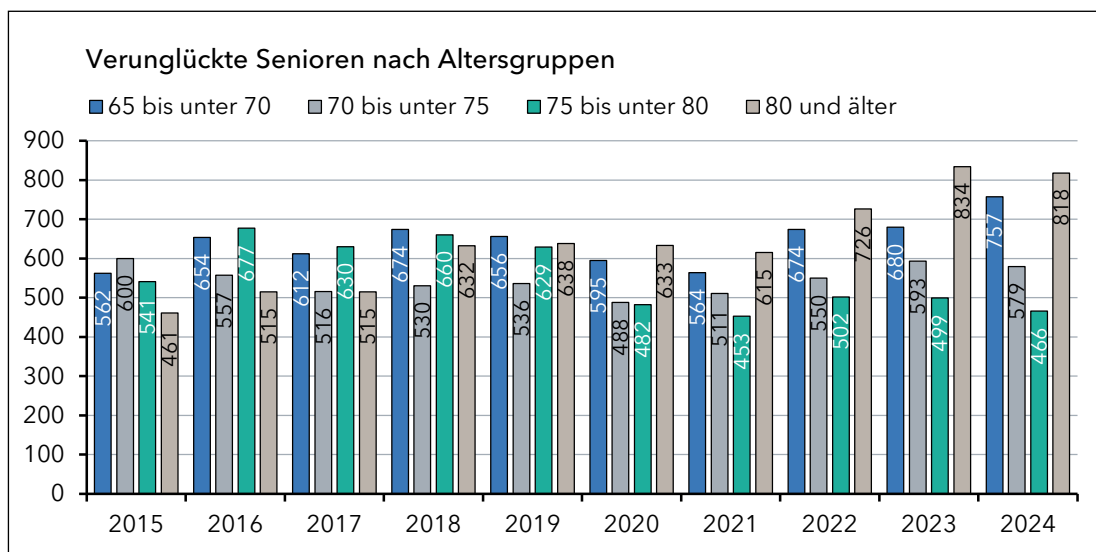


Anzahl Verkehrsteilnehmender	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
<b>Verkehrsbeteiligung</b>					
Motorrad	142	76	31	19	16
Pkw	1.014	277	226	182	329
Bus	39	12	10	3	14
Lkw	14	5	5	2	2
Fahrrad	1.140	339	266	208	327
Zu Fußgehende	210	38	29	43	100
E-Kleinstfahrzeug	20	5	6	4	5
bespannte Fuhrwerke	3			1	2
Sonstige	38	5	6	4	23
<b>Summe</b>	<b>2.620</b>	<b>752</b>	<b>573</b>	<b>462</b>	<b>813</b>

Auch bei den schwer verletzten Personen nehmen die über 80jährigen mit 35,5 % 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
<b>Verletzungsgrad</b>					
leicht verletzt	2.172	644	485	387	656
schwer verletzt	409	103	86	75	145
getötet	39	10	8	4	17
<b>Summe</b>	<b>2.620</b>	<b>680</b>	<b>592</b>	<b>499</b>	<b>834</b>



### 6.3.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen

Die weiter steigende Mobilität von Senioren spiegelt sich in der aktuellen Unfallstatistik wieder. Die Zahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren sank im Vergleich zum Vorjahr um -1,7 %, die Anzahl der von dieser Gruppe verursachten Verkehrsunfälle stieg dagegen um +1,7 %.

Zur Kontrolle der Fahrtüchtigkeit bieten regelmäßige Gesundheitschecks die Möglichkeit, schleichenden Beeinträchtigungen entgegenzuwirken.

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

Aktive Moderierende, die als ehrenamtliche Sicherheitsberatende für Senioren von der Polizei ausgebildet und dann in ihrem Wohnumfeld tätig werden, tragen mit ihren Beratungsangeboten zur Verkehrssicherheit bei.

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

## 6.4 Kinder

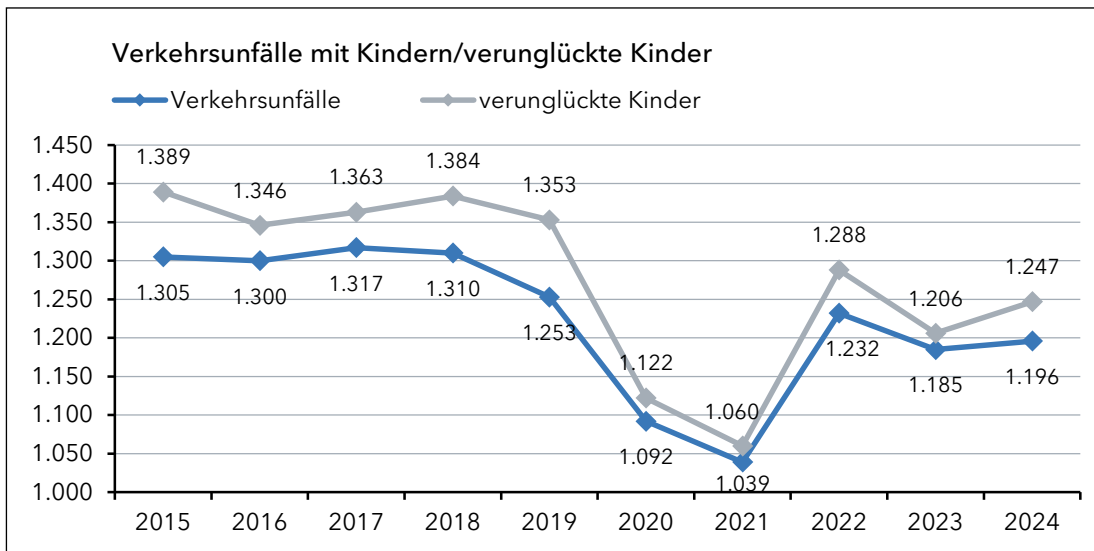
### Kinder wieder mehr am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt

Kinder nehmen am Straßenverkehr als Zufußgehende, Fahrradfahrende, Fahrende von Inline-Skates oder Tretrollern, Pkw-Insassen und als Busfahrende 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 die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und verunglückten Kindern 2023 gesunken ist, stiegen beide Werte im vergangenen Jahr wieder leicht an. Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle wurde eine Steigerung um +0,9 % auf 1.196 und der dabei verunglückten Kinder um +3,4 % auf 1.247 registriert.

Es verunglückten 1.151 Kinder im vergangenen Jahr leicht, das sind +2,1 % mehr als 2023 (1.127). 95 Kinder und damit +21,8 % wurden schwer verletzt. Trotz des hohen Anstiegs bei den schwer verletzten Kindern ist dieser Wert der zweitniedrigste seit über 10 Jahren. Im Vergleich zu 2015 hat sich die Anzahl um -34 % reduziert. Wie bereits im Jahr 2023 verunglückte ein Kind tödlich bei einem Verkehrsunfall.

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 stark zurückgegangen ist. Seit 2023 haben sich beide Zahlenwerte wieder etwas erhöht, jedoch ist das vorpandemische Niveau nicht erreicht.



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	2020	2021	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
						Anzahl	Prozent
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern	1.092	1.039	1.232	1.185	<b>1.196</b>	11	0,9
Verunglückte Kinder bis unter 15 Jahren	1.122	1.060	1.288	1.206	<b>1.247</b>	41	3,4
als Zufußgehende							
<b>alle Kinder</b>	167	155	209	183	<b>195</b>	12	6,6
unter 6 Jahre	45	40	57	44	37	-7	-15,9
6 bis unter 10 Jahren	58	64	75	69	77	8	11,6
10 bis unter 15 Jahren	64	51	77	70	81	11	15,7
als Radfahrende							
<b>alle Kinder</b>	580	506	578	595	<b>554</b>	-41	-6,9
unter 6 Jahre	27	22	28	29	23	-6	-20,7
6 bis unter 10 Jahren	107	92	112	103	110	7	6,8
10 bis unter 15 Jahren	446	392	438	463	421	-42	-9,1
als Mitfahrende in/auf Kfz							
<b>alle Kinder</b>	375	399	501	428	<b>498</b>	70	16,4
unter 6 Jahre	148	146	166	136	154	18	13,2
6 bis unter 10 Jahren	99	103	115	111	148	37	33,3
10 bis unter 15 Jahren	128	150	220	181	196	15	8,3

Am höchsten stieg die Anzahl der verunglückten Kinder in der Alterskategorie der 6 bis unter 10jährigen (+18,4 %; 2023: 283/2024: 335). Jedes 4. verunglückte Kind gehörte dieser Alterskategorie an. Insbesondere sticht die Zunahme bei den Mitfahrenden in oder auf Kfz. in dieser Alterskategorie mit +33,3 % hervor. Diese machen einen Anteil von 12,3 % an der Gesamtzahl aller verunglückten Kinder aus. In der Alterskategorie der 0 bis unter 6jährigen wurden +2,4 % (2023: 209/2024: 214) mehr Verunglückte registriert. Lediglich bei den 10 bis unter 15jährigen waren es -2,2 % (2023: 714/2024: 698) weniger Verunglückte. Über 50 % der verunglückten Kinder waren zwischen 10 und 15 Jahren alt. Jedes 3. Kind dieser Altersgruppe verunglückte mit einem Fahrrad. Trotzdem wurde mit 421 verunglückten Radfahrenden dieser Altersklasse der zweitniedrigste Wert seit über 10 Jahren erfasst.

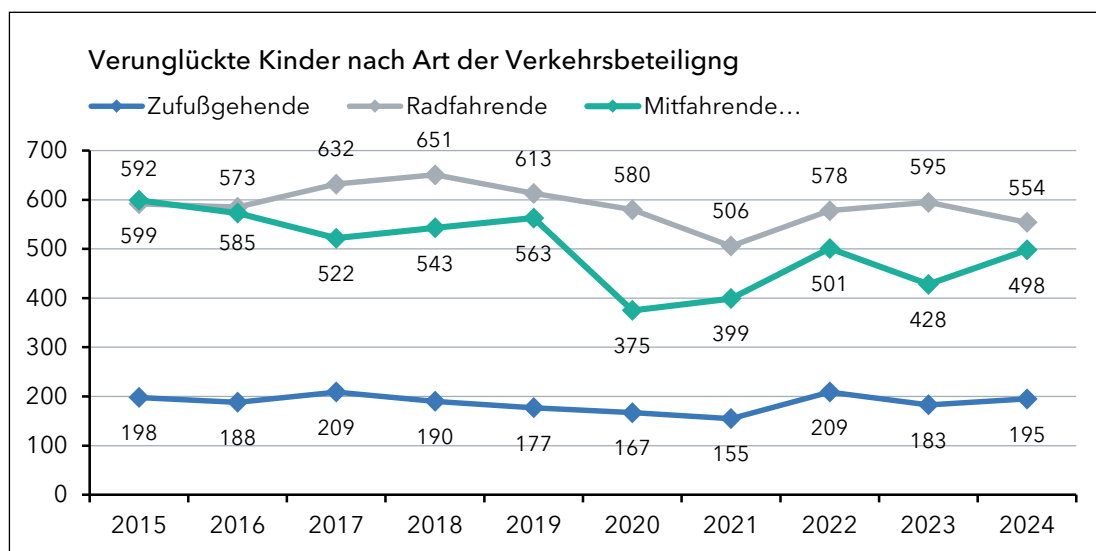
Hauptunfallursachen bei den Kindern, die in knapp 52,4 % (2023: 40 %) der Unfälle als Unfallverursacher ermittelt wurden, waren die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer

Straßenteile wie z. B. dem Gehweg, gefolgt vom fehlerhaften Einfahren in den fließenden Verkehr z. B. aus einem Grundstück oder von einem anderen Straßenteil. Aber auch als Fußgänger setzten Kinder durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, den Unfallgrund.

Bei Verkehrsunfällen, die durch Personen- und Lastkraftwagen-Fahrende verursacht wurden, verunglückten 59,6 % Kinder mit einem Fahrrad durch fehlerhaftes Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Einfahren in den fließenden Verkehr der Kraftfahrzeug-Führenden. In 20,7 % der Fälle begingen die Fahrenden von Personen- und Lastkraftwagen unfallursächliche Vorfahrtsverletzungen.

Außer bei den Radfahrenden wurden in allen Altersgruppen steigende Zahlen festgestellt. Die höchste Zunahme wurde bei den Mitfahrenden in oder auf Kfz. ermittelt. Es verunglückten insgesamt +16,4 % (2023: 428; 2024: 498) mehr mitfahrende Kinder als noch 2023. Mitfahrende Kinder sind mit 39,9 % am zweithäufigsten im Verkehrsunfallgeschehen beteiligt, während sie als Radfahrende mit 44,4 % noch häufiger im Straßenverkehr verunglückten. Bei den Radfahrenden wurde in der Altersgruppe der 6 bis unter 10jährigen Steigerungen von +6,8 % (2023: 103; 2024: 110) der Verunglückten ermittelt. Bei allen anderen Altersgruppen ist ein Rückgang zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten -6,9 % (2023: 595; 2024: 554) weniger Kinder als Radfahrende im Straßenverkehr.

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



## 6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen

### 6.4.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen

Die drei Polizei-Handpuppenbühnen vermitteln bereits den Kindern im Vorschulalter die Gefahren der Teilnahme am Straßenverkehr. Durch den Einsatz ihrer Handpuppen bringen sie spielerisch das sichere Überqueren der Fahrbahnen, das Tragen reflektierender Kleidung sowie eines sicheren Fahrradhelmes nahe.

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

### 6.4.1.2 Als Zufußgehende (Der sichere Schulweg)

Zur Vermeidung von Unfällen benötigen Kinder die Fähigkeit, Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einzuschätzen und voraussehen zu können und damit gefährliche Situationen frühzeitig zu erkennen. Durch das Üben im öffentlichen Straßenverkehr seitens der Polizei wird die Vorbereitung auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr in allen 1. Schulklassen unterstützt. 2024 wurden 1.170 Schulklassen im Rahmen der Fußgänger- und Radfahrer-Unterrichtsbildung beschult.

### 6.4.1.3 Als Mitfahrende

2024 ist die Zahl der verunglückten Kinder im Vergleich zum Vorjahr leider wiederum gestiegen, und zwar um +3,4 %, die Anzahl der als Mitfahrenden verunglückten sogar um +16,4 %.

Dies hat seine Ursache darin begründet, dass Kinder vielfach nicht mit denen für sie vorgeschriebenen Rückhalteeinrichtungen ordnungsgemäß gesichert werden. Das Weglassen von Sitzhöhen, falsch eingestellte Sicherheitsgurte oder die Mitnahme ganz ohne Sicherungsmaßnahmen insbesondere auf kurzen Strecken führen dann zu Verletzungen. An dieser Stelle sind insbesondere die Eltern aufgerufen, ihre Einstellung zum 'Elterntaxi' sowie den richtigen Sitz der Rückhalteeinrichtungen ständig zu kontrollieren. Auf Informationsveranstaltungen zum Thema „Rückhalteeinrichtungen“ beim Transport von Kindern unterstützt die Polizei Schulen und Kindertagesstätten.

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

### 6.4.1.4 Als Radfahrende

Gerade nach dem Wechsel von der Grundschule auf die weiterführenden Schulen verunglücken Kinder mit dem Fahrrad im öffentlichen Straßenverkehr. Deshalb ist das Erlernen der Verkehrsregeln, die Stärkung psychomotorischer Leistungen, wie Gleichgewicht halten, Lenken, Bremsen und Kurvenfahren für Schulkinder von elementarer Bedeutung.

Da zunehmend auffällt, dass leider immer mehr Kinder gar nicht oder nur sehr schlecht Fahrrad fahren können, befürwortet die Polizei das Frühradfahren in den Schulen und unterstützt im Rahmen der Radfahrerausbildung in allen 4. Klassenstufen.

Um den Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen, werden jährlich über 25.000 Schülerinnen und Schüler insbesondere bei den Übungen im öffentlichen Straßenverkehr fit für die Teilnahme am Verkehr mit ihren verkehrssicheren Fahrrädern gemacht.

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

# 7 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

## 7.1 Verhältnis Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart

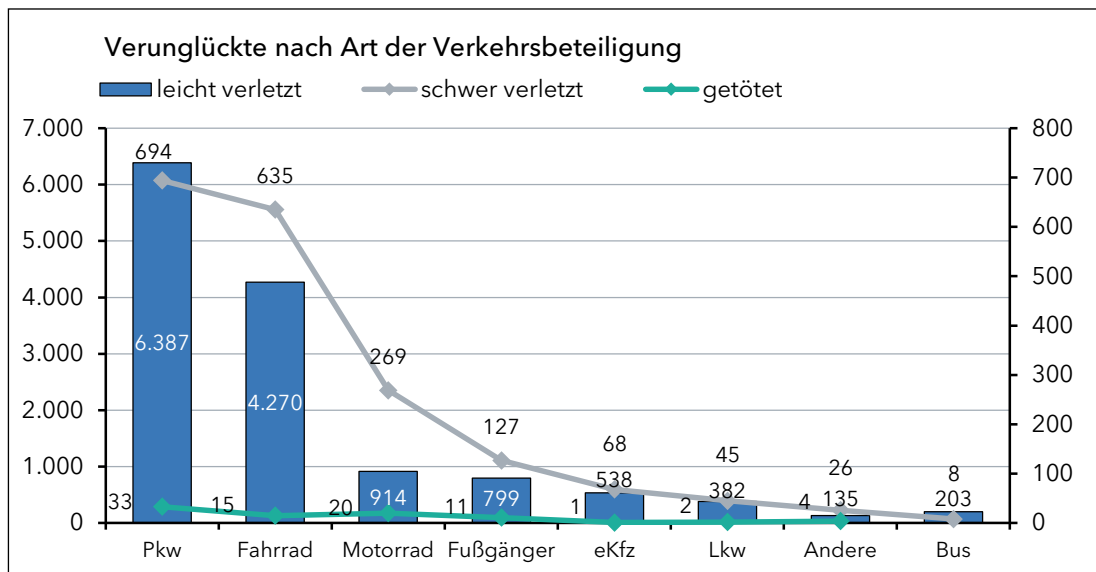
### Die meisten Personen verunglückten als Insassen von Pkw

Im Jahr 2024 verunglückten 45,6 % aller Verkehrsteilnehmenden als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind Fahrradfahrende, inkl. Pedelec mit 31,6 % dem zweithöchsten Risiko im Straßenverkehr ausgesetzt, gefolgt von Motorradfahrenden mit 7,7 % und Zufußgehenden mit 6 %.

Es verunglückten wieder mehr Personen als Fahrende von eKfz, hier zeigt sich seit Auswertung dieser Zahlen ein stetig ansteigender Trend. Die Anzahl der Verunglückten mit eKfz nimmt im Ranking damit erstmals einen höheren Wert ein, als die der Personen, die als Fahrende oder Mitfahrende in einem LKW verunglückten. Sie machen insgesamt 3,0 % an der Gesamtzahl verunglückter Personen aus.

Das folgende Balkendiagramm stellt die einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten nach Verletzungsgrad dar.



## 7.2 Fahrrad

### Erneut leichte Steigerung der Anzahl der Verkehrsunfälle, Anzahl der Verunglückten auf gleichem Niveau

Es wurden 5.137 Fälle (2023: 5.118) verzeichnet, in denen 4.920 (2023: 4.917) Fahrende konventioneller Fahrräder und Pedelecs verunglückten. Davon wurden 4.270 (-1,4 %; 2023: 4.330) leicht und 635 (+10,8 %; 2023: 573) Radfahrende schwer verletzt, 15 (2023: 14) verunfallten tödlich.

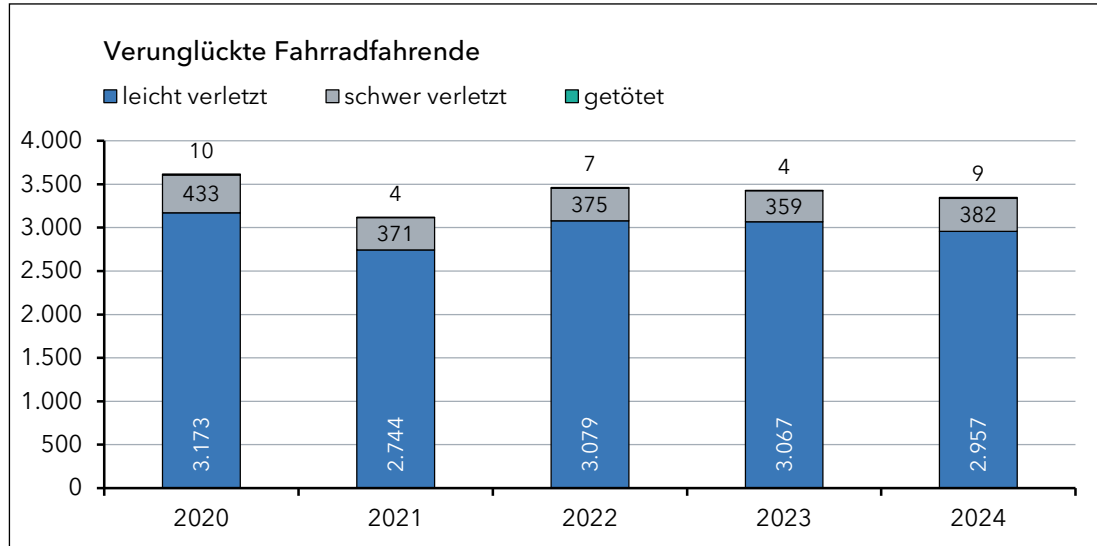
Unter der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ werden grundsätzlich konventionelle Fahrräder und Pedelecs zusammengefasst. Da sich die Verkehrsunfallzahlen für das jeweilige Fahrzeug unterschiedlich entwickeln, werden sie in den folgenden Abschnitten getrennt betrachtet.

## 7.2.1 Konventionelle Fahrräder

### Weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte

Im letzten Jahr verzeichnete die Polizei mit 3.610 (-2,6 %; 2023: 3.707) weniger Verkehrsunfälle unter Beteiligungen von Radfahrenden. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 3.339 (2023: 3.426) Personen verletzt, davon 2.957 (2023: 3.067) leicht, 382 (2023: 359) schwer. Neun Personen verstarben im Jahr 2024 an den Folgen eines Verkehrsunfalls mit dem Fahrrad (2023: 4).

Das folgende Diagramm zeigt einen Vergleich der verunglückten Personen nach Verletzungsgrad der letzten 5 Jahre.

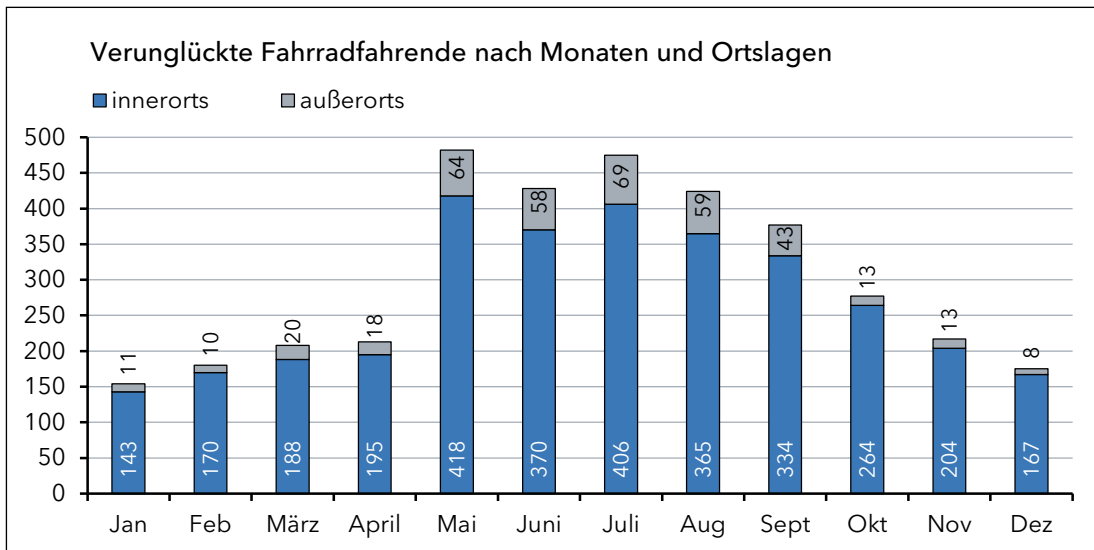


Von den 3.610 Verkehrsunfällen, an denen Radfahrende beteiligt gewesen sind, ereigneten sich 3.224 und damit 89,3 % innerorts. Der größte Anteil des Radverkehrs konzentriert sich auf den innerstädtischen Bereich, in dem der Verkehrsraum immer komplexer und mancherorts die Verkehrssituationen unübersichtlicher und unklarer werden. Die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugführenden und Fahrradfahrenden entstehen hier 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 verunglückten. Der Großteil der Radverkehrsunfälle ereignete sich auf trockener Fahrbahn und bei Tageslicht, Unfälle bei Regen, Schnee oder Schlipfrigkeit, wie auch bei Dunkelheit sind selten.

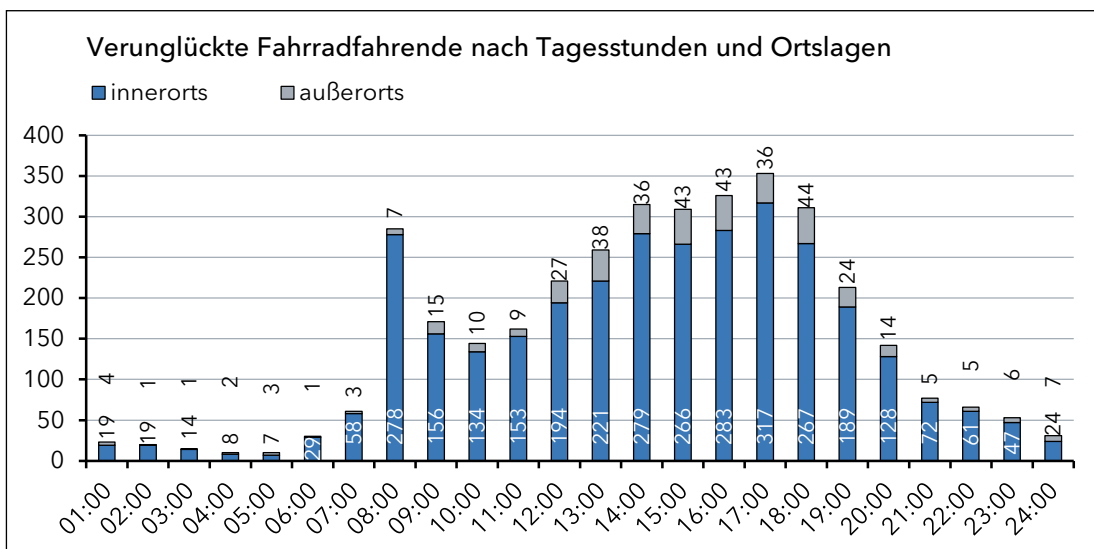
## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

Im folgenden Säulendiagramm werden die verunglückten Fahrradfahrenden nach Ortslagen und Monaten für das Jahr 2024 dargestellt.



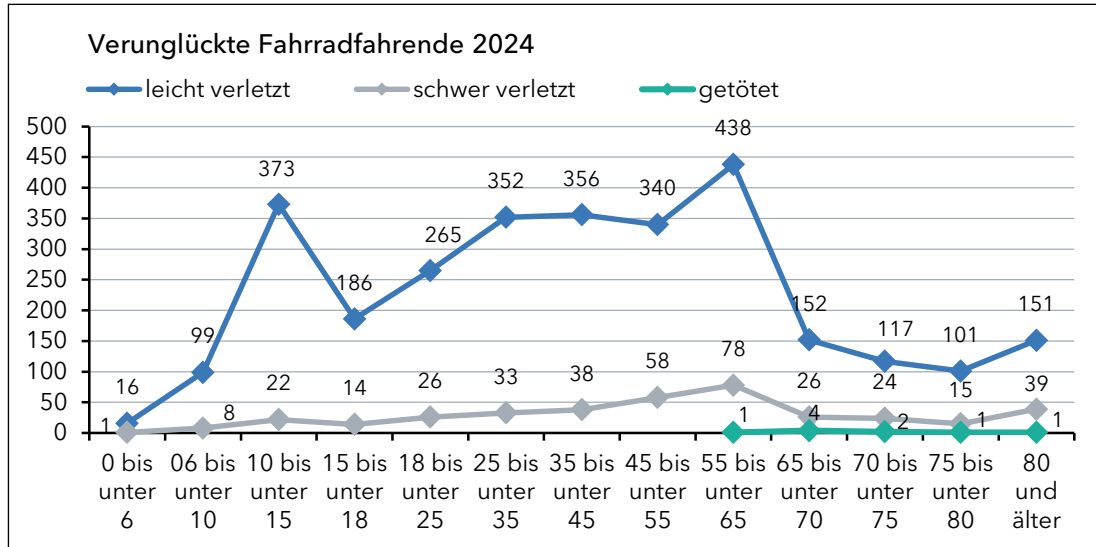
Die Verteilung der Verkehrsunfälle auf die einzelnen Stunden des Tages zeigt, dass Höhen in den Morgenstunden und am Nachmittag zu verzeichnen sind. Ab ca. 18.00 Uhr ist ein Rückgang festzustellen. Diese Zeitbereiche sind typisch für die Wege zur und von der Schule bzw. der Arbeitsstelle.

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 15 Jahren, gemessen am Bevölkerungsanteil, neben der Altersgruppe der 65 bis unter 70jährigen besonders stark gefährdet sind. Die kontinuierlich steigenden Unfallzahlen älterer Radfahrender sind besorgniserregend. Bei verunglückten älteren Radfahrenden, sind die Unfallfolgen ggf. aufgrund der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers deutlich gravierender, als bei jüngeren Menschen.

Das folgende Liniendiagramm stellt die verunglückten Radfahrenden nach Verletzungsgrad und Alterskategorie für das Jahr 2024 dar.



### 7.2.1.1 Hauptunfallursachen

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 (34,3 %). Beispiele für eine diese Unfallursache sind das Fahren entgegen der Fahrtrichtung oder das verbotswidrige Nutzen eines Gehweges oder der Fahrbahn.

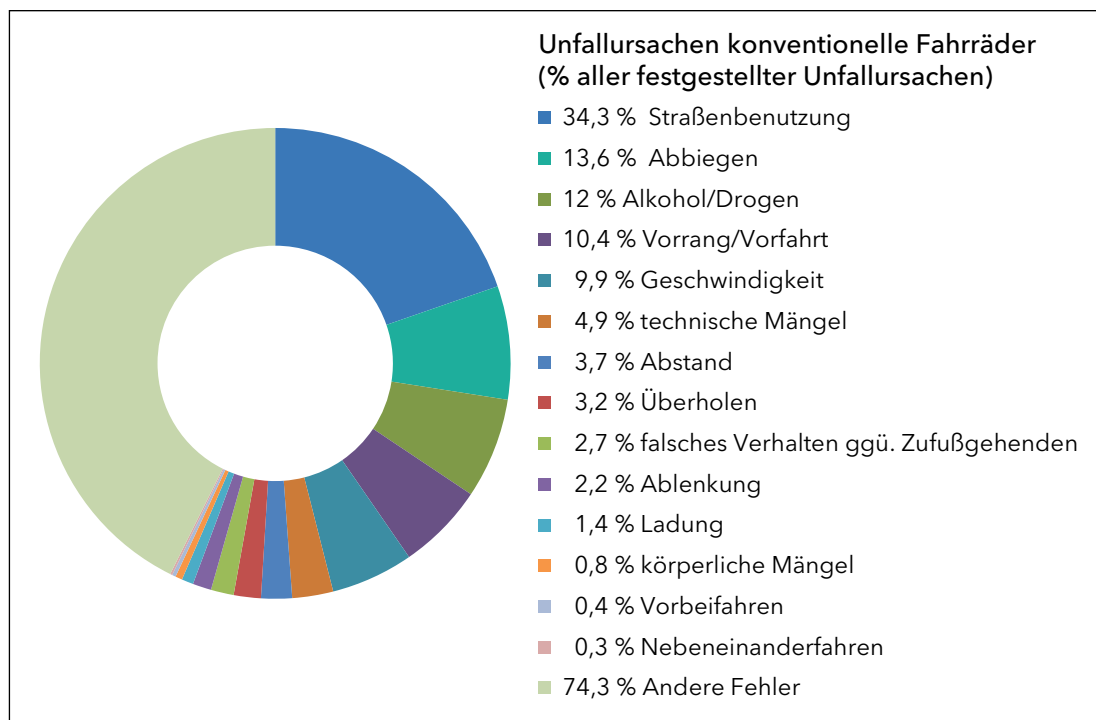
Fehler beim Abbiegen wurden in 13,6 % und eine Missachtung der Vorfahrtsregelungen in 10,4 % der Verkehrsunfälle als Hauptursache angenommen.

Das Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln macht mit 12 % noch immer einen deutlichen Anteil an den Unfallursachen aus.

In 9,9 % wurde nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache festgestellt.

## VERKEHR SUNFÄLLE NACH VERKEHR SBETEILIGUNG

Das folgende Tortendiagramm stellt die Hauptunfallursachen der Radfahrenden prozentual dar.



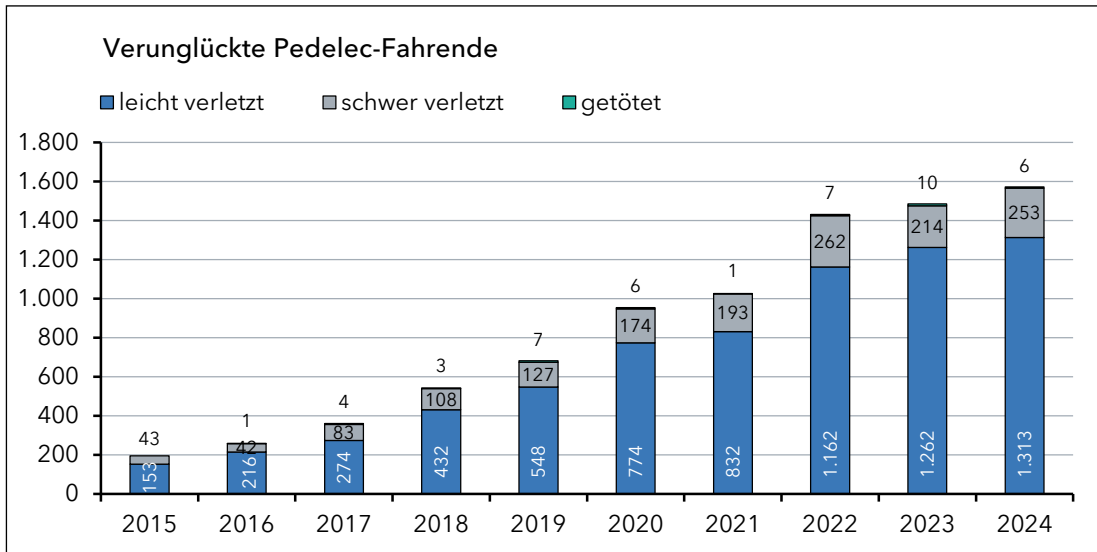
### 7.2.2 Pedelecs

#### Steigende Anzahl der Verkehrsunfälle und Verunglückten

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 1.636 Fällen 31,8 % der Verkehrsunfälle und 1.572 (30,6 %) der Verunglückten unter Beteiligung von Fahrrädern den Pedelec-Nutzenden zugeschrieben.

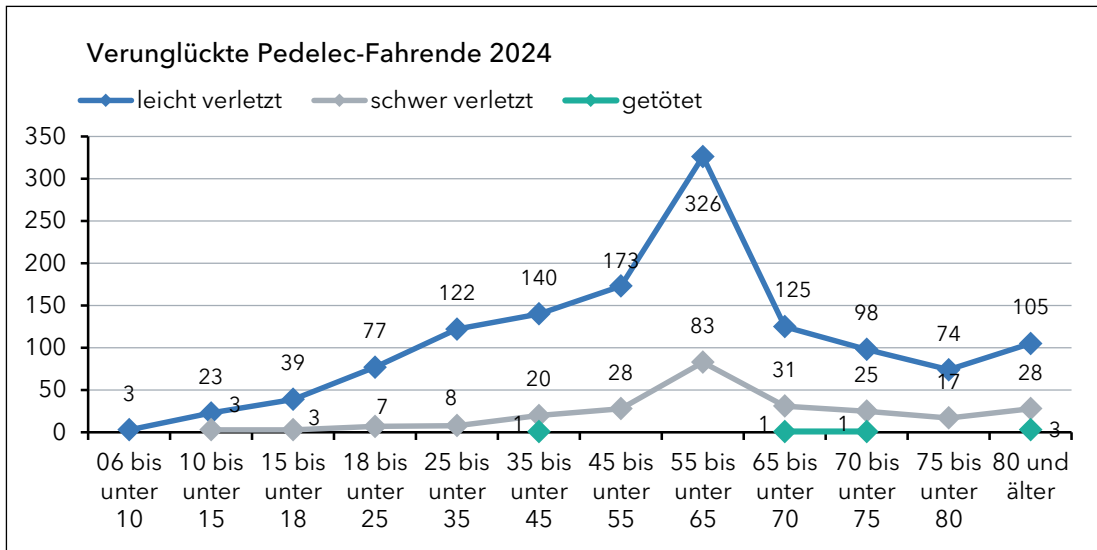
Es verunglückten im Jahr 2024 1.572 und damit +5,7 % mehr Personen mit einem Pedelec als im Vorjahr. Dabei wurden 1.313 (+4,0 %; 2023: 1.262) leicht und 253 (+18,2 %; 2023: 214) Pedelec-Fahrende schwer verletzt, 6 (2023: 10) verunfallten tödlich.

Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Pedelec-Fahrenden nach Verletzungsgrad in den letzten 10 Jahren dar.



Bei Betrachtung der Verunglücktenzahlen wird deutlich, dass die Altersgruppe der 55 bis 65-Jährigen am stärksten gefährdet ist.

Das folgende Liniendiagramm stellt die gemachten Ausführungen grafisch dar.



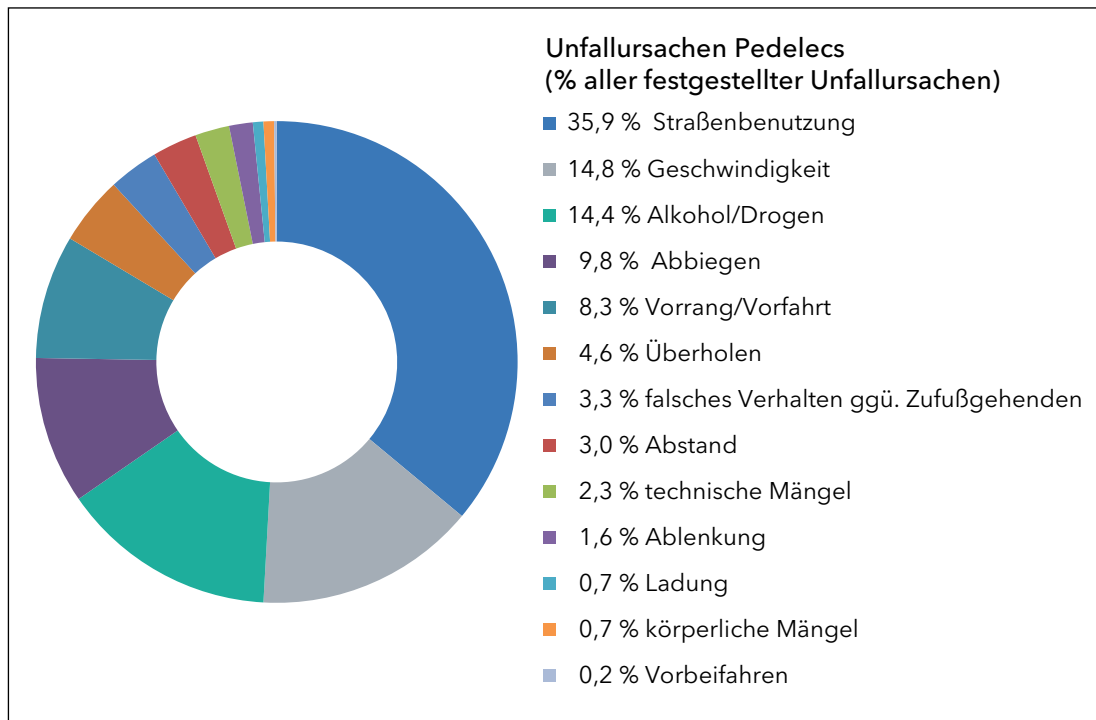
### 7.2.2.1 Hauptunfallursachen

Als Hauptunfallursache wurde mit 35,9 % eine falsche Straßenbenutzung ermittelt. Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung, Nutzung der Fahrbahn trotz verpflichtender Nutzung des Radweges oder Fahren über den Gehweg sind Beispiele für diese Verkehrsunfallursache. Als zweithäufigste Unfallursache wurde mit 14,8 % eine nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit festgestellt. Grundsätzlich können mit Pedelecs leichter höhere Geschwindigkeiten erzielt werden. Dies stellt höhere Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Pedelec-Fahrenden und anderer am Verkehr teilnehmender Personen, insbesondere dann, wenn sie sich den Verkehrsraum teilen.

Die Beeinflussung durch Alkohol oder Drogen steht, mit 14,4 % an dritter Stelle der Hauptunfallursachen.

Fehler beim Abbiegen und Missachtung von Vorfahrt oder Vorrang wurden in 9,8 % bzw. 8,3 % der Fälle als ursächlich für den Verkehrsunfall gesehen.

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



### 7.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen und Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Verkaufszahlen von Fahrrädern, insbesondere Pedelecs spiegeln das geänderte Mobilitätsverhalten deutlich wider. Durch die häufigere Nutzung des Fortbewegungsmittels erhöht sich leider auch die Verletzungsfahrer, gerade weil Radfahrende ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs sind. Kinder und Senioren sind dabei besonders gefährdet, der technische Zustand der Fahrräder lässt zudem vielfach zu wünschen übrig.

Das Fahren auf der falschen Straßenseite, die Nichtbeachtung anderer Verkehrsteilnehmender beim Abbiegen und die nichtangepasste Geschwindigkeit stellen die häufigsten Unfallursachen

dar. Anderen Verkehrsteilnehmenden sind die Regeln der Radwegbenutzungspflicht bzw. deren Ausnahmen oft nicht bekannt.

Erhöhte Anforderungen an die allgemeine Aufmerksamkeit für Radfahrende und Kraftfahrzeugführende ist durch die weiter zunehmende Nutzung von Pedelecs dringend geboten. Die mit den höheren Geschwindigkeiten verbundenen Gefahren werden oft zu spät erkannt, da Pedelecs sich nicht sofort sichtbar von anderen Fahrrädern unterscheiden. Die Gefahr für Pedelec-fahrende bei Unfällen schwerer verletzt zu werden als Radfahrende ist deutlich größer. Es wird deshalb dringend empfohlen, beim Kauf und vor der Benutzung praktische Übungen, zunächst im Schonraum, durchzuführen und stets einen geeigneten Fahrradhelm zu tragen.

Das Verhalten von Radfahrenden wird im Rahmen des allgemeinen Polizeidienstes kontrolliert. Insbesondere zur dunklen Jahreszeit finden Kontrollen im Hinblick auf Beleuchtungsmängel statt.

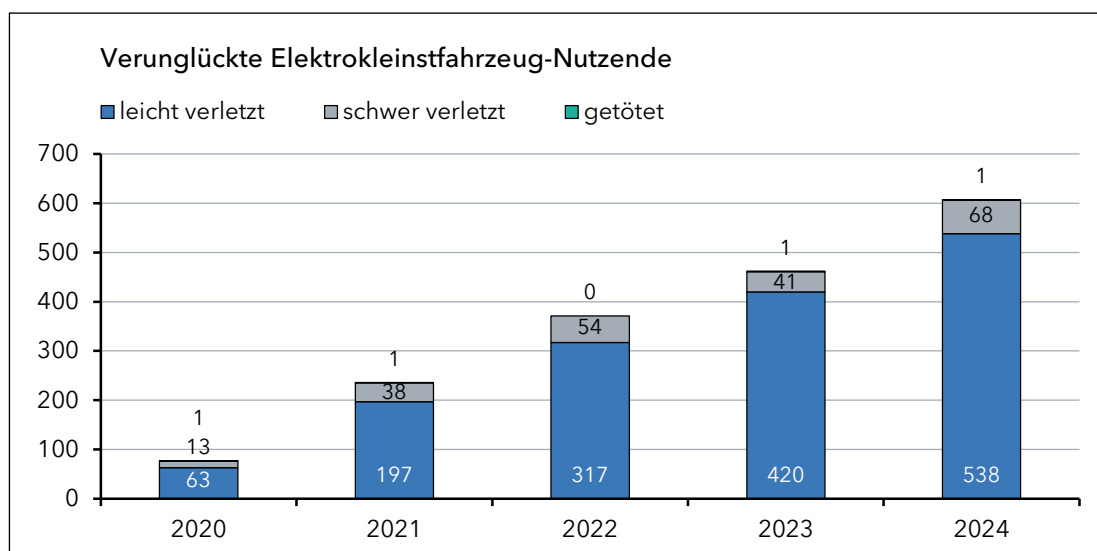
### 7.3 Elektrokleinstfahrzeuge (nicht nur nach eKfV)

#### Weiter deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle und Verunglückten bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen

Die Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge im Verkehrsraum hat in den vergangenen 5 Jahren stark zugenommen. Das spiegelt sich sehr deutlich auch in den Verkehrsunfallzahlen des Jahres 2024 wider. Seitdem Anfang 2020 die neuen Verkehrsbeteiligungsarten für Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen wurden, haben sich die Verkehrsunfallzahlen mehr als verfünffacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle gezählt, so waren es 2024 insgesamt 688 Verkehrsunfälle, 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 462 um +31,4 % auf 607 gestiegen. 538 Personen wurden leicht und 68 schwer verletzt. Im Jahr 2024 wurde eine Person bei einem Verkehrsunfall in Zusammenhang mit einem Elektrokleinstfahrzeug getötet.

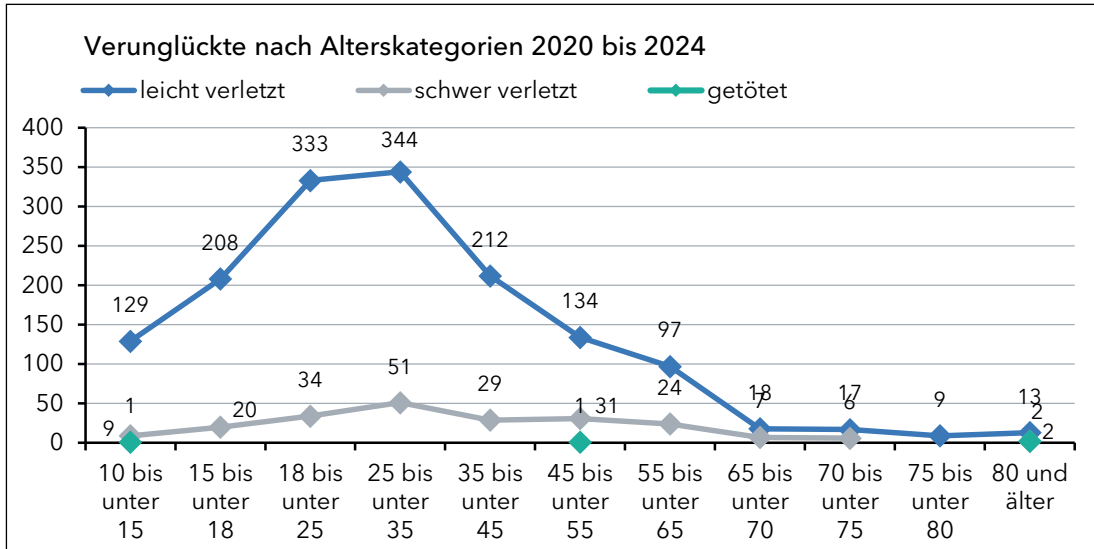
Das folgende Balkendiagramm stellt die verunglückten Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden der letzten fünf Jahre dar.



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

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

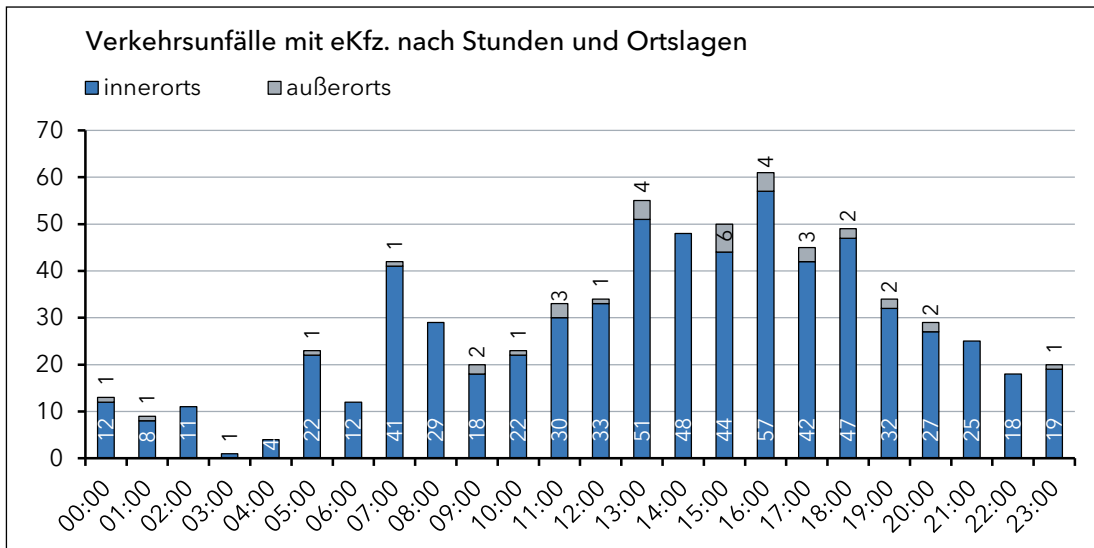
Die folgende Grafik stellt die Verunglückten nach Alterskategorien und Verletzungsgrad für die Jahre 2020 bis 2024 dar:



Elektrokleinstfahrzeuge teilen sich den Verkehrsraum mit den Fahrrädern und werden überwiegend innerorts genutzt. Das spiegeln auch die entsprechenden Werte der Verkehrsunfallstatistik wider. 95 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerorts.

Die Unfallzahlen steigen im Tagesverlauf an und nehmen in den späten Abendstunden wieder ab. Damit kann angenommen werden, dass die Nutzung überwiegend dem Freizeitverhalten zuzuordnen ist.

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

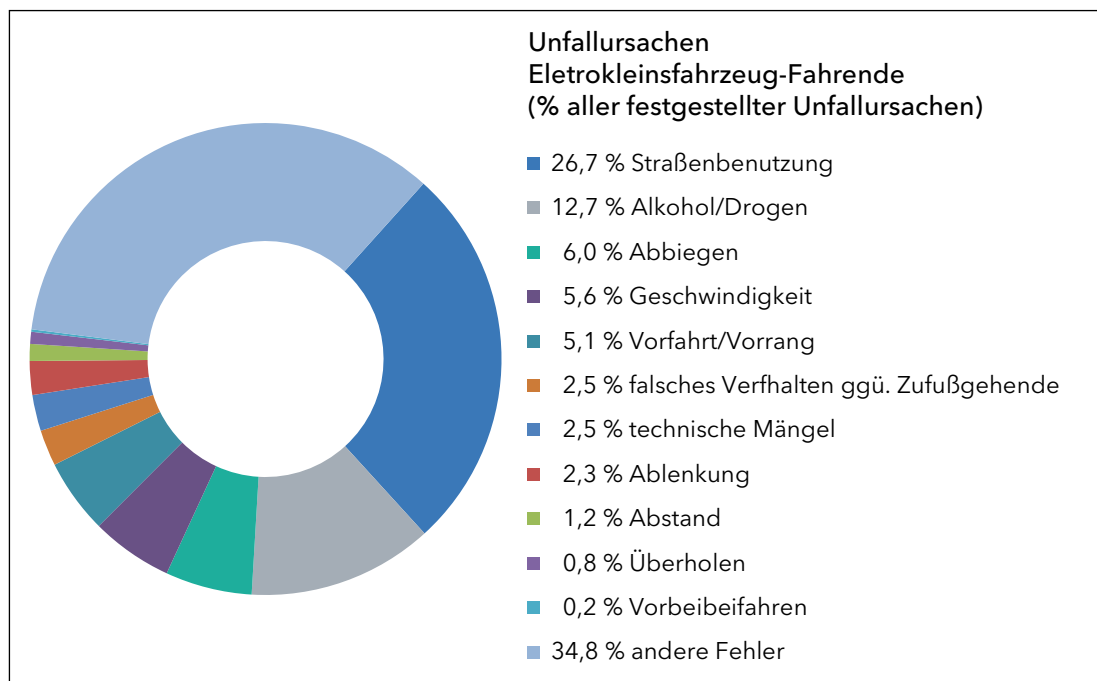


### 7.3.1 Hauptunfallursachen

In 58,8 % der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen wurden die Fahrzeugführenden als Unfallverursachende festgestellt.

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-Promillegrenze 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.



### 7.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit eKfz. und Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Unfallzahlen mit Elektrokleinstfahrzeugen, so genannten E-Scootern sind weiter auf hohem Niveau. Dies lässt sich mit dem Anstieg der absoluten Zahl an eingesetzten Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum erklären, wobei gerade in den Ballungsräumen auch die Anzahl der überall festzustellenden Miet-E-Scooter weiterhin auf hohem Niveau ist.

Durch Online-Angebote informiert die Landespolizei Schleswig-Holstein in ihrem Internetauftritt über die Ge- und Verbote, die an die Benutzung dieser Fahrzeuge geknüpft sind.

Hervorzuhaben ist die Ende 2023 durch das Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit der Landespolizei ins Leben gerufene Präventionskampagne #besserankommen. Sie wurde auch im vergangenen Jahr erneut aufgelegt und erlangte in den sozialen Medien eine deutliche Aufmerksamkeit. Mit dieser Kampagne wurde auf die bereits 2022 und 2023 deutlich gestiegenen Verkehrsunfallzahlen unter Beteiligung von E-Scootern reagiert. Gerade im Hinblick auf auch für die Fahrer

dieser Fahrzeuge geltenden Promillegrenzen wurde sowohl mit großformatigen Plakaten als auch digital über die Sozialen Medien aufmerksam gemacht und aufgeklärt!  
 2025 ist geplant, diese Kampagne auf Radfahrende auszuweiten.

## 7.4 Motorräder

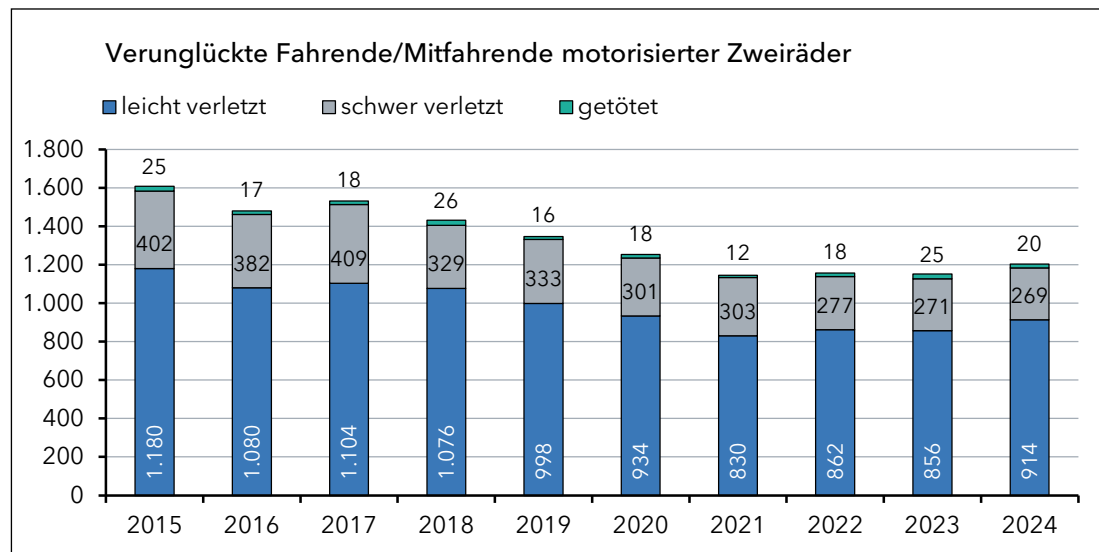
### Mehr Verkehrsunfälle und Verunglückte

Nach einem historischen Tiefstand der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern im Jahr 2023 ist die Anzahl im vergangenen Jahr mit 1.286 (+5,3 %) wieder gestiegen. Auch wurden mit 1.203 (+4,4 %; 2023: 1.152;) mehr Personen verletzt und getötet. 914 (2023: 856) Personen wurden leicht, 269 (2023: 271) schwer verletzt. 20 (2023: 25) Personen verstarben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad.

52 % der verunglückten Personen waren mit einem Motorrad über 125 ccm im Straßenverkehr unterwegs, 19 % mit einem Leichtkraftrad bis 125ccm und 23,9 % mit einem Kleinkraftrad (Versicherungskennzeichen).

17 der 20 Personen verstarben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad über 125ccm. An 6,6 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle waren Motorradfahrende beteiligt. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Schwerverletzten lag bei 14,4 % und bei den Getöteten bei 23,3 %.

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



In 59,1 % der Verkehrsunfälle wurden Motorradfahrende als Hauptunfallverursachende von der Polizei ermittelt.

Fast jeder dritte dieser Verkehrsunfälle (28,8 %) wurde aufgrund der Straßen- und Witterungsverhältnisse nicht angepasster oder überhöhter Geschwindigkeit verursacht. Bei 10,4 % spielten Abstandsverletzungen der Motorradfahrenden eine wesentliche Rolle.

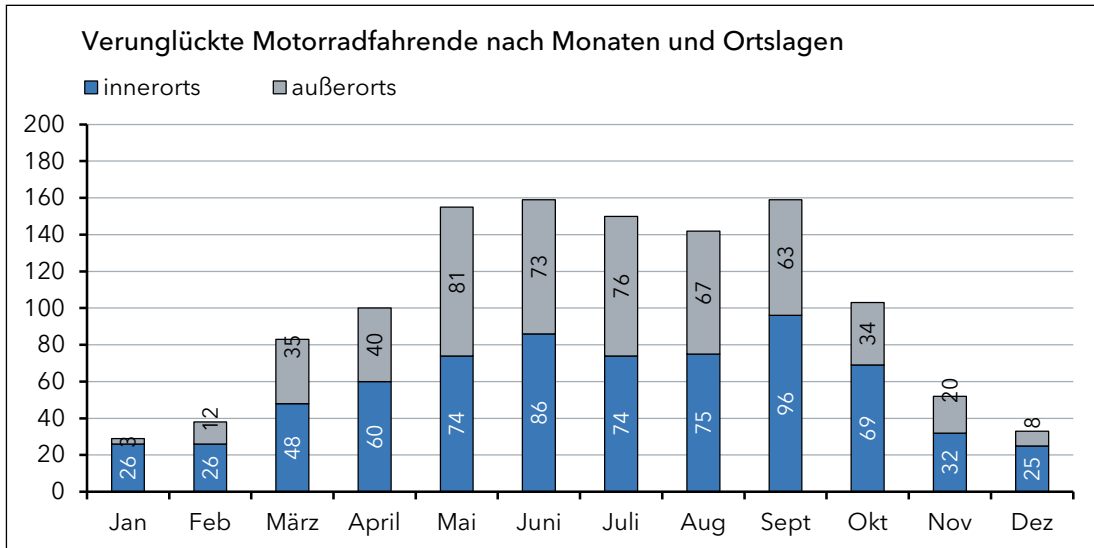
Pkw- und Lkw-Fahrende begingen in 39,4 % Fehler beim Abbiegen; in 16,9 % waren Fehler beim Abbiegen nach links hauptunfallursächlich. In solchen Situationen werden Motorradfahrende in Verbindung mit nicht angepasster Geschwindigkeit häufig übersehen. In 29,7 % wurden Vorfahrtsverletzungen der Pkw- und Lkw-Fahrenden festgestellt.

60,3 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerhalb von Ortschaften. Hier verunglückten 57,4 % aller Motorradfahrenden; 38,4 % erlitten schwere oder tödliche Verletzungen. 42,6 % verunglückten außerhalb von Ortschaften. Hier trugen 61,6 % schwere oder tödliche Verletzungen davon.

Auf den Bundesautobahnen war das Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Motorradfahrern gering. Bei den 27 Unfällen wurden 13 leicht und 9 schwer verletzt. Ein Motorradfahrer wurde auf einer Bundesautobahn getötet.

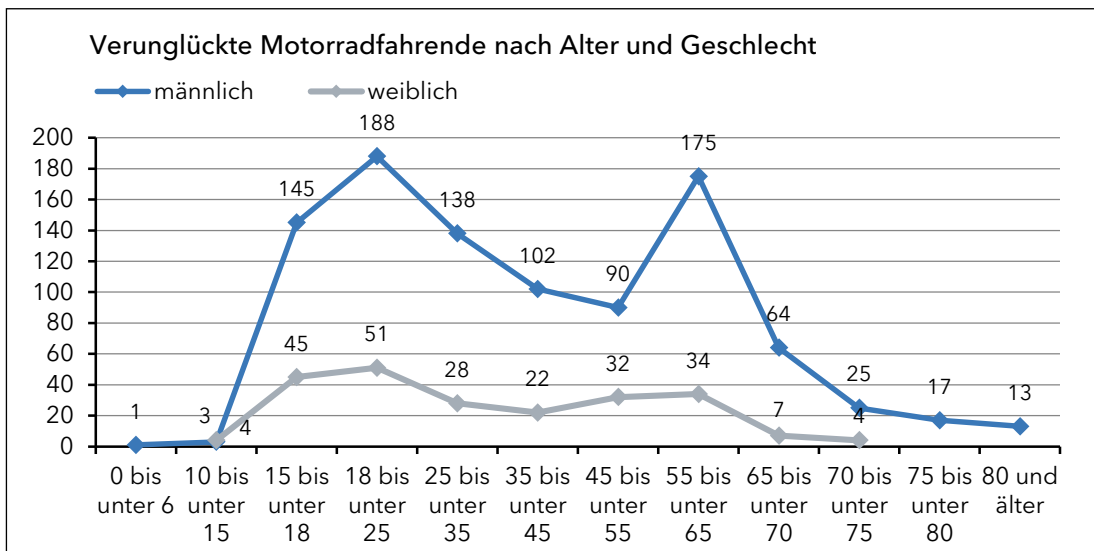
Motorradfahrende verunglückten in den Sommermonaten Mai bis September am häufigsten.

Das angefügte Balkendiagramm veranschaulicht die Verunglückten nach Ortslage und Monaten.



Männer verunglücken viermal häufiger als Frauen. Am stärksten gefährdet sind männliche Personen im Alter zwischen 18 bis unter 25 (36 %) sowie 55 bis unter 65 Jahre.

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Aussagen wider.



## 7.5 Zufußgehende

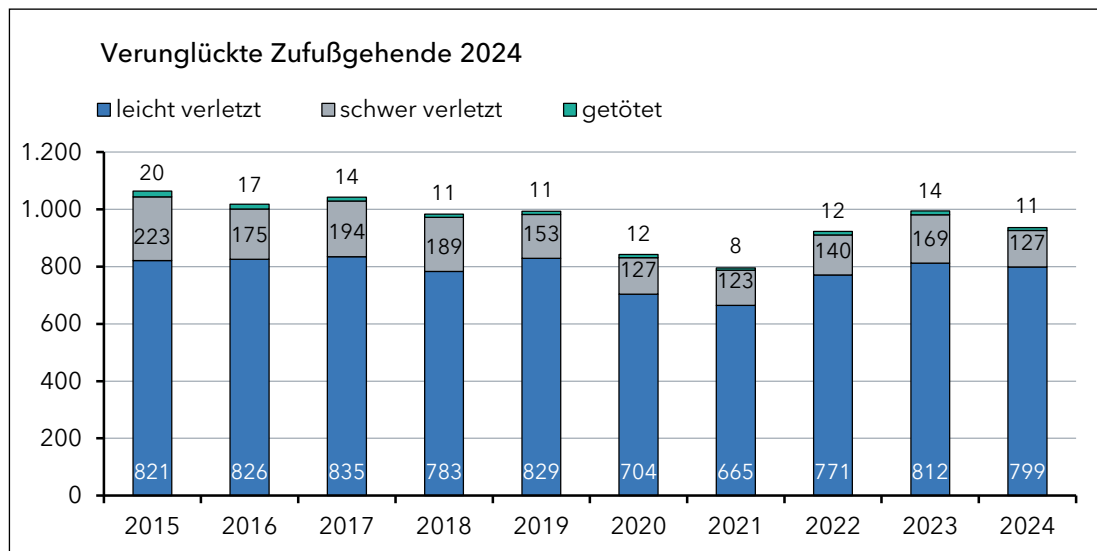
### Weniger Verkehrsunfälle, weniger verletzte und getötete Zufußgehende

Im Jahr 2024 wurden weniger Verkehrsunfälle mit Personen, die zu Fuß am Straßenverkehr teilgenommen haben, verzeichnet. Insgesamt hat die Polizei 1.025 (2023: 1.103) dieser Unfälle aufgenommen. Das ist eine Reduzierung um -7,1 % im Vergleich zum Vorjahr und macht 5,3 % aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle aus.

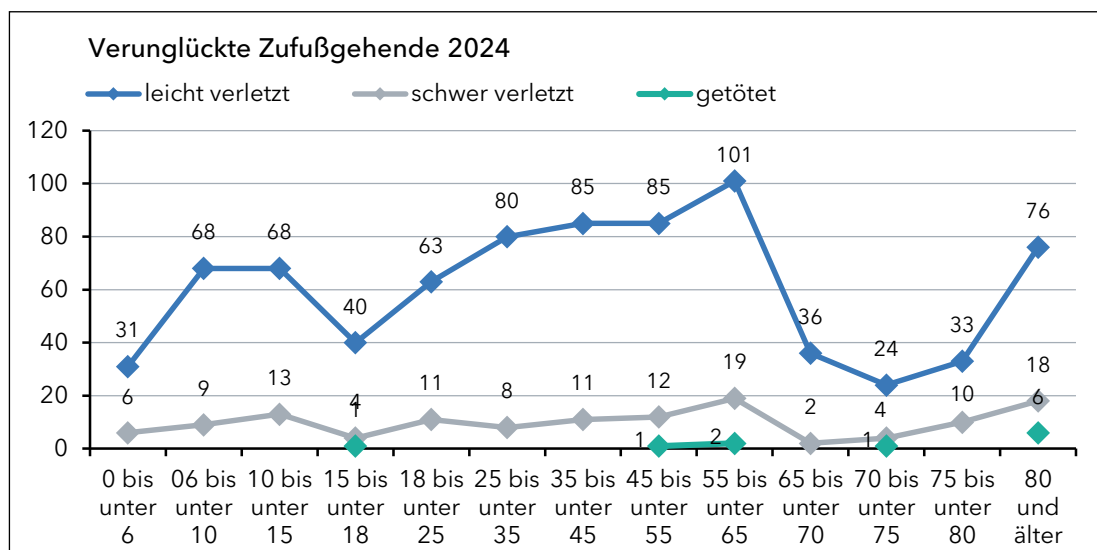
Es verunglückten insgesamt 937 Personen. 799 (2023: 812) wurden leicht, 127 (2023: 169) schwer verletzt und 11 (2023: 14) erlitten tödliche Verletzungen.

Der Anteil der Altersgruppe von Personen über 80 Jahren ist mit 14,2 % bei den Schwerverletzten und 54,5 % bei den Getöteten deutlich höher, als bei den anderen 12 Gruppen. Insgesamt gilt die Altersgruppe in 1.265 (2023: 1.259) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil von 6,5 % (2023: 6,4 %), als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein.

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



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



## 7.6 Güterkraftfahrzeuge

### Erneuter Höchststand an Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen, weniger verunglückte Personen

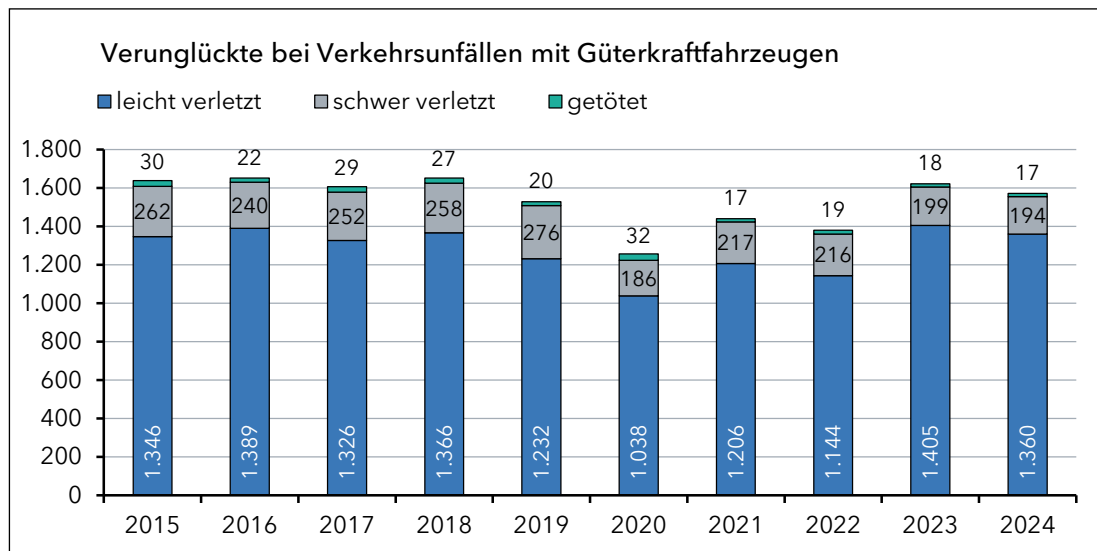
Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen wurde erneut eine Zunahme von 2.848 um +0,5 % auf 2.862 verzeichnet.

Insgesamt verunglückten 1.571 Unfallbeteiligte, was einen Rückgang um -3,1 % bedeutet (2023: 1.622).

Es wurden 1.360 (2023: 1.405) Personen leicht, 194 (2023: 199) schwer verletzt und 17 (2023: 18) Personen getötet.

2 Personen wurden als Fahrende oder Mitfahrende in einem Güterkraftfahrzeug getötet, 7 als Insassen eines Personenkraftwagens, 3 als Fahrende oder Mitfahrende eines Kraftrades über 125 ccm, 2 Personen als Zufußgehende und 2 als Radfahrende.

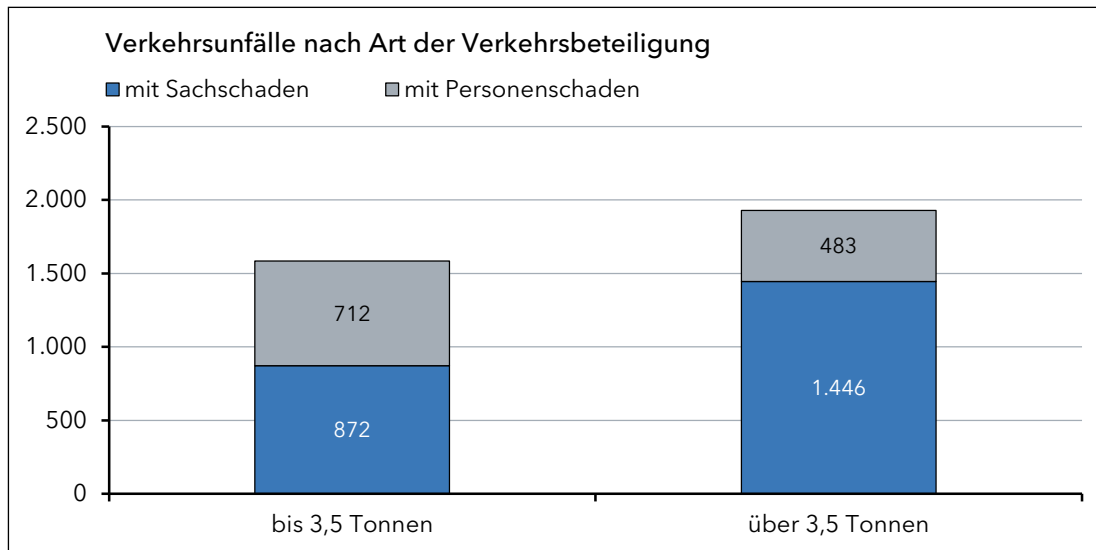
Das folgende Säulendiagramm stellt die Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre dar.



Mit 1.512 Fällen nehmen die Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen mit oder ohne Anhänger einen hohen Anteil der Verkehrsunfälle mit Güterkraftfahrzeugen ein.

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

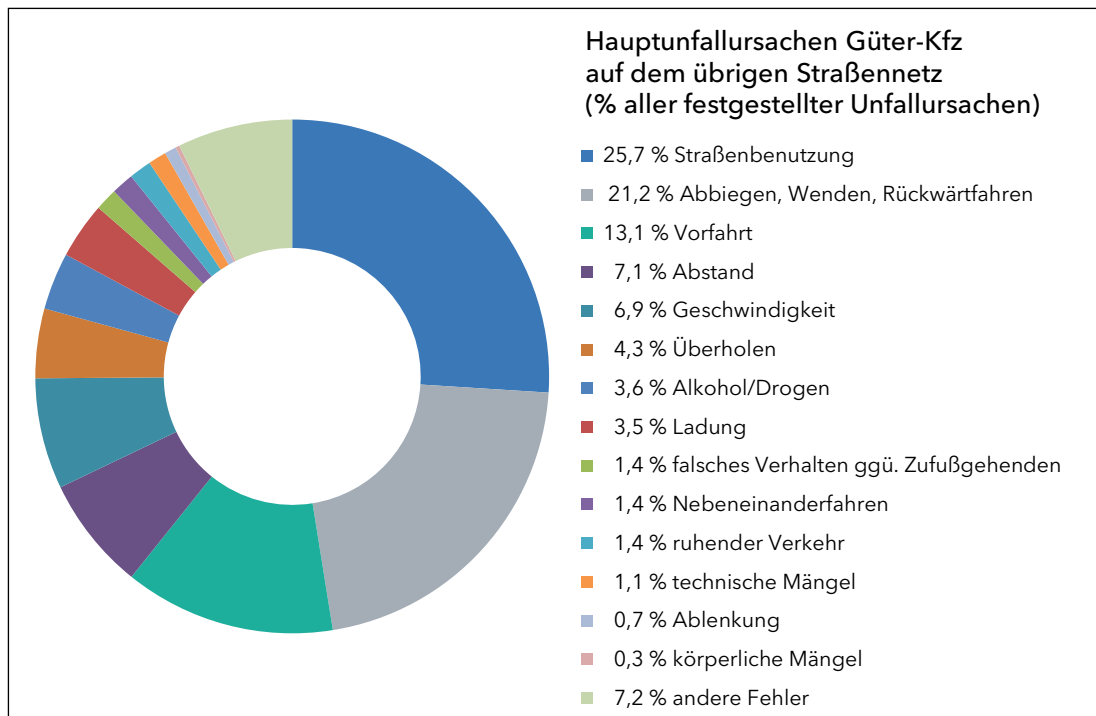
Im Folgenden stellt das Säulendiagramm die Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschaden nach Fahrzeugkategorie dar.



### 7.6.1 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz

#### Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot sind die Hauptunfallursachen außerhalb von BAB

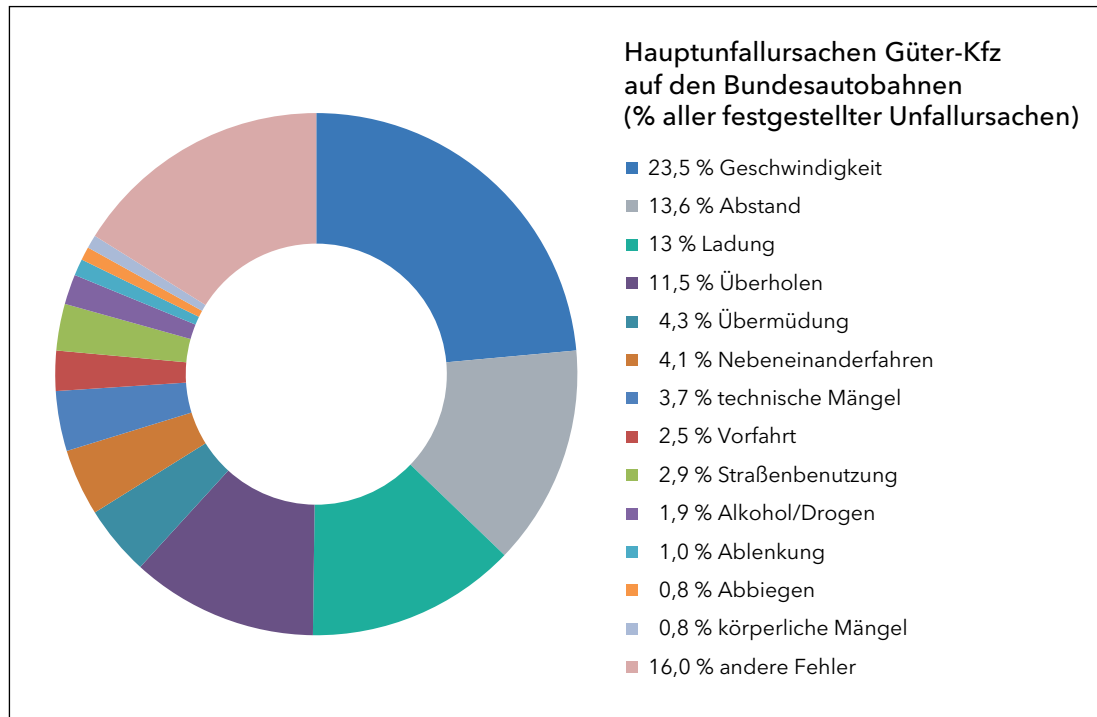
Außerhalb der Bundesautobahnen spielt die falsche Straßenbenutzung mit 25,7 %, insbesondere der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren sind mit 21,2 % ebenfalls Hauptunfallursachen.



## 7.6.2 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen

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

Auf den Bundesautobahnen ist bei fast jedem vierten Unfall eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit hauptunfallursächlich. Unzureichender Abstand und eine unzureichend gesicherte Ladung wurden mit 13,6 % und 13 % bei der Unfallaufnahme als weitere Hauptunfallursachen ermittelt. Danach spielen Fehler beim Überholen mit 11,5 % eine weitere wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung.



Der Fern- und Nahverkehr, insbesondere auch die 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, ferner wurde mit § 9 Abs. 6 StVO (Abbiegen in Schrittgeschwindigkeit) die Gesetzeslage angepasst. 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.

## 7.6.3 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Die Thematik Güterverkehr hat im Hinblick auf die weiterhin steigenden Transportleistungen und die damit einhergehenden Risiken für den Straßenverkehr nichts an ihrer Aktualität und Brisanz verloren.

Steigender Wettbewerb und Termindruck im Transportgewerbe sind u. a. Ursachen für übermäßig lange Arbeits- und Lenkzeiten, minimale Ruhezeiten, Übermüdung von Berufskraftfahrern, technische Mängel an Fahrzeugen sowie mangelnde Ladungssicherheit.

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

Im Rahmen der Überwachung des Straßenverkehrs wurde die siebte bundesweit durchgeführte Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben unter dem Titel „Güterverkehr im Blick“ am 17. April 2024 terminiert.

Die Lkw-Unfälle in Schleswig-Holstein sind im Jahr 2024 um +0,5 % gestiegen, die Anzahl der dabei verunglückten Personen ist um -3,1 % gesunken. Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind immer mit besonders schweren Folgen verbunden

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 2024 hat die Landespolizei im Rahmen der spezialisierten Verkehrsüberwachung u.a. 20.746 Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen, Anhänger und Kraftomnibusse ab 3,5 t zGM) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert. Ein Rückgang von 1.455 Fahrzeugen. Es wurden 8.713 Güterkraftfahrzeuge in den unten genannten Rechtsbereichen beanstandet. Ein leichter Anstieg von 426 Güterkraftfahrzeugen. In 1.168 Fällen wurde die Weiterfahrt untersagt.

Rechtsbereich	Beanstandete Kraftfahrzeuge				
	2020	2021	2022	2023	2024
Fahrpersonalrecht (Lenk- und Ruhezeiten)	5.380	5.302	4.542	5.704	6.084
Gefahrgutrecht	184	121	87	95	114
TechKontrollVO (technische Mängel)	533	691	1117	1.430	1.679
Ladungssicherung	757	777	721	1.058	836

## 8 Aggressionsdelikte

### 8.1 Bekämpfung der Aggressionsdelikte

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, so dass die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen ein wichtiges Mittel ist, hier entgegenzuwirken. Die Landespolizei setzt außerdem im ganzen Land Videowagen ein und misst die Einhaltung von Abstandsregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen u.a. mittels Videomessanlagen von Autobahnbrücken.

Im Jahr 2024 ist mit 1.175 festgestellten Verstößen beim Überholen ein Rückgang um -18,9 % (2023: 1.448) zu verzeichnen.

Bei der Auswertung des vorliegenden Zahlenmaterials der Deliktsfelder Geschwindigkeitsüberschreitung und Abstandsunterschreitung sind Unstimmigkeiten aufgrund unterschiedlicher statistischer Erfassungen festgestellt worden, so dass hier bis zur Veröffentlichung dieses Berichtes keine belastbaren Aussagen zu den Verstößen getroffen werden konnten.

### 8.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen

#### Zunahmen beim § 315c und § 315d

Verstöße werden grundsätzlich im Rahmen der polizeilichen Präsenz festgestellt und verfolgt. Bei Hinweisen auf eine örtliche Szene werden zur gezielten Überwachung auch Schwerpunkteinsätze mit entsprechender Begleitung von Prüforganisationen durchgeführt. Gerade Softwaremanipulationen sind erst mit entsprechender Technik auswertbar.

Im Berichtszeitraum wurden die meisten Ermittlungsverfahren auf der Grundlage des § 315d I Nr. 3 StGB eingeleitet. Dabei macht sich 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 folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Anzahl von Verkehrsstraftaten gem. § 315c und § 315d StGB von 2018 bis 2024 ohne Verkehrsunfälle.

Verkehrsstraftaten (nach dem StGB)*	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c)	665	728	692	654	658	654	733
Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d) **	39	84	168	183	195	202	259

\*ohne Verkehrsunfall | \*\*Straftatbestand seit Oktober 2017

Werden die obigen Kontrollfälle um die Anzahl der Verkehrsunfälle aufgrund verbotener Kraftfahrzeugrennen addiert, sind jährlich steigende Werte zu verzeichnen (250 Fälle in 2023; 304 Fälle in 2024).

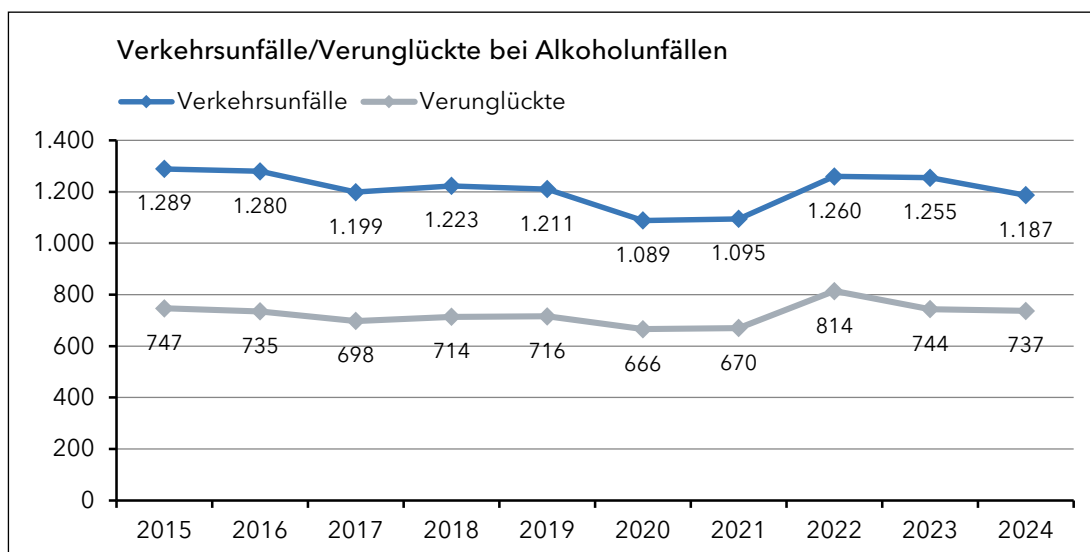
# 9 Alkohol und andere berauschende Mittel

## 9.1 Alkoholeinfluss

### Weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol stand, ist um -5,4 % auf 1.187 (2023: 1.255) gesunken. Die Anzahl der verunglückten Personen sank dabei von 744 um -0,9 % auf 737.

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

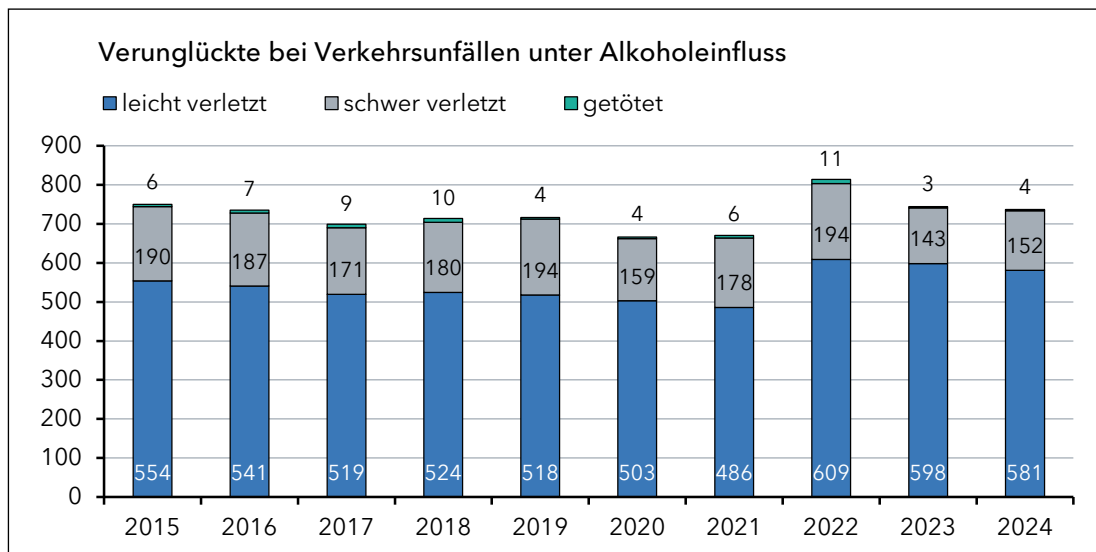


Bei 632 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss mit Personenschaden verunglückten 737 (-0,9 %) Personen, das entspricht einem Anteil von 53,2 % (2023: 48,8 %) der alkoholbedingten Verkehrsunfälle.

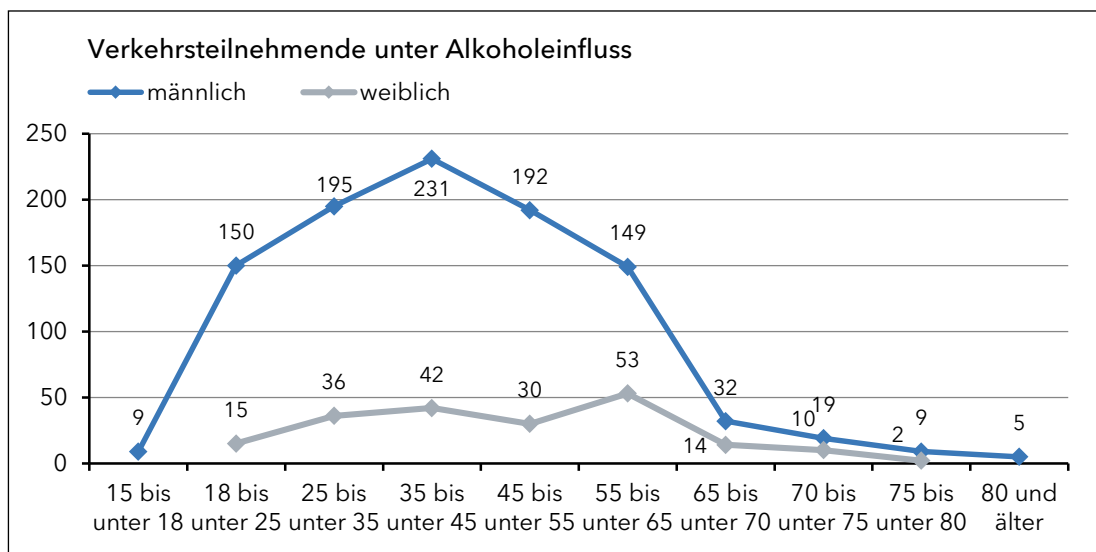
581 (-2,8 %; 2023: 598) Personen wurden im letzten Jahr leicht, 152 (+6,3 %; 2023: 143) schwer verletzt und 4 (2023: 3) getötet.

Von den 1.203 Unfallbeteiligten, die unter Alkoholeinfluss standen, fuhren 758 einen Personenkraftwagen und 246 nutzten ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad: 171/Pedelec: 75), 66 ein Elektrokleinstfahrzeug.

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.

## 9.2 Einfluss anderer berauschender Mittel

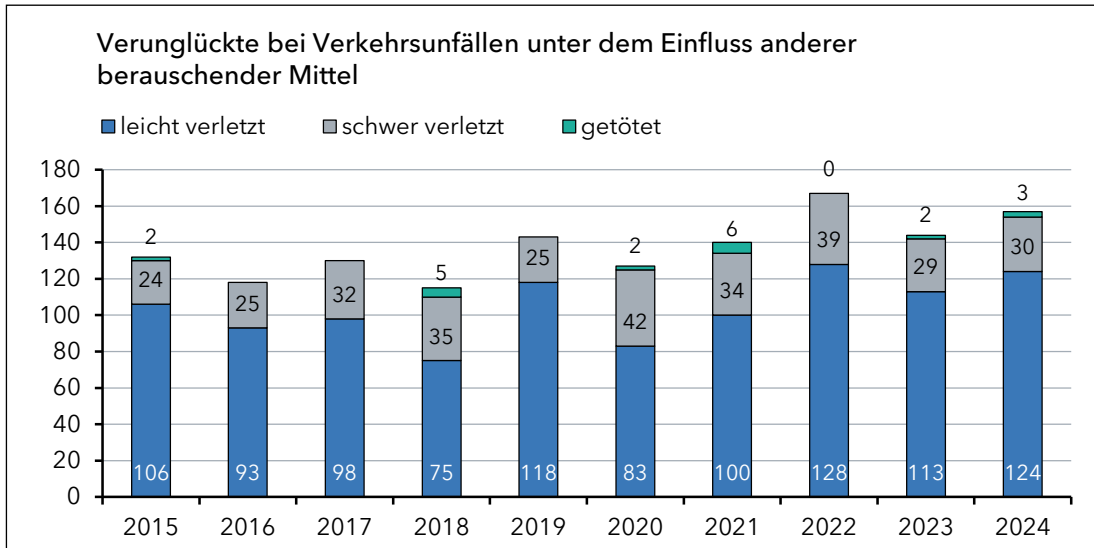
### Leichter Rückgang der Verkehrsunfälle, mehr Verunglückte

Nachdem 2023 der höchste Wert der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von anderen berauschenden Mitteln stand, seit Aufzeichnung in der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik registriert wurde, sank im vergangenen Jahr die Anzahl wieder leicht. Es wurden 250 dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen (-2,0 %; 2023: 255).

## ALKOHOL UND ANDERE BERAUSCHENDE MITTEL

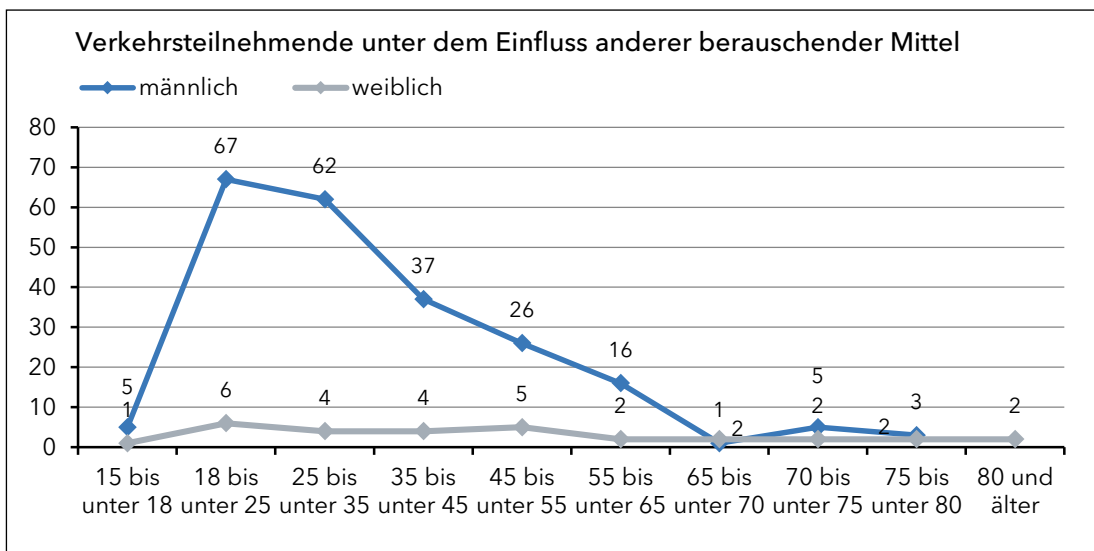
Hingegen stieg die Anzahl der Verunglückten von 148 um +6,1 % auf 157 an. Das ist der zweithöchste Wert verunglückter Personen bei diesen Verkehrsunfällen. Es wurden 124 (2023: 113) Personen leicht, 30 (2023: 29) schwer verletzt und drei (2023: 2) getötet.

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 35 Jahre alt und männlich.

Die folgende Grafik stellt die Altersverteilung der Unfallbeteiligten dar.



## 9.3 Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten

### **Leichte Rückgänge bei den festgestellten Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen**

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

2024 stellte die Polizei bei Verkehrskontrollen 2.447 (2023: 2.578) und damit -5,1 % weniger Verstöße der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol fest (§§ 24a I, 24c StVG, §§ 316, 315c I Nr. 1a StGB). Davon wurden 414 (2023: 478) Delikte als Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a I StVG und 31 gem. § 24c StVG (2023: 24) geahndet.

Unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen) wurden bei Kontrollen 1.630 und damit -5,7 % weniger (2023: 1.728) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.159 Fälle als Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a II StVG geahndet.

Die Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr ist seit mehreren Jahren ein Kernziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Landespolizei Schleswig-Holstein. Auch im Jahr 2025 werden im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen wie z. B. ROADPOL-Kontrollwochen sowie bei Großveranstaltungen, intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen.

## 9.4 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle

Die Polizei informierte im Schuljahr 2023/24 bei 438 Veranstaltungen/Unterrichtseinheiten über die Verkehrsunfalllage, die Entstehung und Folgen von Verkehrsunfällen, die Rechts- und persönlichen Folgen bei Normverstößen und über die Möglichkeiten, Verkehrsunfälle zu vermeiden.

Hauptzielgruppe bei diesem Thema ist die Sekundarstufe II der Schulen.

Seit April 2024 ist der Konsum von Cannabis teillegalisiert. Hierzu wurden die Schülerinnen und Schüler im Hinblick auf die Teilnahme am Straßenverkehr sensibilisiert und auf mögliche rechtliche Konsequenzen aufmerksam gemacht.

An Fahrsimulatoren und mit speziellen Brillen wurde verdeutlicht, wie es ist, sich unter der Wirkung von Alkohol und Drogen fortzubewegen.

# 10 Allgemeine polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung

## 10.1 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Überwacht werden der Verkehrsraum, die Verkehrsmittel und natürlich die Verkehrsteilnehmenden. 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, diese ergibt sich in weiten Teilen aus den in diesem Bericht veröffentlichten Daten.

Die Intensität der Verkehrsüberwachung ist im Wesentlichen abhängig von den der Polizei zur Verfügung stehenden Ressourcen.

## 10.2 Gurtpflicht

### **Gurtverstöße auf gleichbleibend hohem Niveau, 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 2024 mit 9.399 Fällen nahezu die gleiche Anzahl an Verstößen gegen die Gurtpflicht festgestellt wie im Vorjahr (9.381).

Ein besonderes Augenmerk wurde und wird dabei auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kindersitz, Sitzerrhöhung) gelegt. Der Anteil verunglückter Kinder als Mitfahrende in Kraftfahrzeugen ist im vergangenen Jahr um +16,4 % auf 498 Fälle gestiegen (2023: 428). Bei gezielten Kontrollen zur Kindersicherung werden immer wieder Defizite durch die Polizei festgestellt.

## 10.3 Verbotene Handynutzung/Ablenkung

### **Leichter Anstieg bei festgestellten Handyverstößen**

Die Ablenkung durch Smartphones, Tablets, andere elektronische Geräte oder die multimedialen Bedienelemente der Fahrzeuge ist ein Risikofaktor für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. 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 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.

Im Jahr 2024 wurden mit 14.829 Anzeigen mehr Fälle festgestellt (+0,2 %), in denen Fahrzeugführende telefonierten, beim Fahren Nachrichten tippten oder weitere verbotene technische Funktionen nutzten. Dennoch bleibt die verbotene Ablenkung durch elektronische Geräte auch zukünftig ein deutlicher Überwachungsschwerpunkt der Landespolizei.

# 11 Schwerpunkttaktionen

Neben der täglichen Verkehrsüberwachungsarbeit und regionalen Schwerpunkttaktionen hat sich die Landespolizei auch 2024 wieder an überregionalen Verkehrskontrolleinsätzen beteiligt.

## 11.1 ROADPOL - Verkehrsüberwachungsmaßnahmen 2024

Die Landespolizei Schleswig-Holstein beteiligte sich im Jahr 2024 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 (Juni, Dezember) zur Bekämpfung der Alkohol-, Drogen- und Medikamentendelikte durchgeführt:

ADM	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrollierte Fahrzeugführende	8.087	14.815	13.976	8.988	11.676
Verstöße Alkohol	55	158	127	126	133
Verstöße Drogen/Medikamente	111	226	213	116	170
Andere Straftaten (z.B. Fahren ohne FE, illegaler Drogenbesitz)	148	254	233	222	186

In den drei Kontrollwochen zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 3260 Fahrzeuge überprüft. Es wurden wiederum zahlreiche Verstöße gegen die Sozialvorschriften (insbesondere Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten) festgestellt.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrollierte Fahrzeuge	1.831	1.721	2.630	1.906	3.260
Beanstandete Fahrzeuge	953	724	1.003	689	1.253

In den Kontrollwochen im März und Oktober 2024 wurde besonderes Augenmerk auf die Sicherung von Personen sowie die Ablenkung von Fahrzeugführenden gelegt.

Gurt, Sicherung von Kindern	2020	2021	2022	2023	2024
Kontrollierte Fahrzeuge	6.773	8.515	9.920	12.645	9.343
Nicht vorschriftsmäßig gesichert	805	905	1.538	1.909	2.083
darunter Kinder	16	24	70	108	92

Ablenkung von Fahrzeugführenden	2020	2021	2022	2023	2024
Verstöße Ablenkung	845	782	1.348	1.982	2.107

Im April und August 2024 wurden zwei Kontrollwochen zur Bekämpfung der Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikte durchgeführt.

Geschwindigkeit, Aggression	2020	2021	2022	2023	2024
Festgestellte Delikte	k. A.	k. A.	35.143	35.595	27.574

## 11.2 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben

### **sicher.mobil.leben - „Rücksicht im Blick“**

Am 17. April 2024 wurde eine bundesweite Kontrollaktion im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben - „Güterverkehr im Blick“ durchgeführt.

Steigender Wettbewerb und Termindruck im Transportgewerbe sind Ursachen für übermäßig lange Arbeits- und Lenkzeiten, minimale Ruhezeiten, Übermüdung von Berufskraftfahrern, sowie technische Mängel an Fahrzeugen sowie mangelnde Ladungssicherheit. Verkehrsvorschriften wie das Fahrpersonalgesetz, die Straßenverkehrsordnung und die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße beschreiben Verhaltensweisen, deren Einhaltung Unfallrisiken minimieren soll.

In Schleswig-Holstein wurden an dem Kontrolltag 799 Fahrzeuge im Bereich des Güterverkehrs kontrolliert. Dabei wurden insgesamt 372 Verstöße festgestellt, unter anderem 276 Verstöße gegen Sozialvorschriften, 34 Verstöße gegen die Ladungssicherung. 20 Mal wurde die Weiterfahrt untersagt.

# 12 Anlagen

## 12.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten

zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	4.876	5.020	<b>4.851</b>	-169	-3,4	Flensburg	13.588	<b>13.748</b>	160	1,2
Flensburg	2.730	2.870	<b>2.915</b>	45	1,6					
Schleswig-Flensburg	5.711	5.698	<b>5.982</b>	284	5,0					
Kiel	8.074	8.726	<b>8.729</b>	3	0,0	Kiel	12.551	<b>12.771</b>	220	1,8
Plön	3.593	3.825	<b>4.042</b>	217	5,7	Neu- münster	9.659	<b>9.907</b>	248	2,6
Neumünster	2.051	2.337	<b>2.351</b>	14	0,6					
Rendsburg- Eckernförde	6.868	7.322	<b>7.556</b>	234	3,2					
Segeberg	7.421	7.666	<b>8.067</b>	401	5,2	Bad Segeberg	14.989	<b>15.450</b>	461	3,1
Pinneberg	6.714	7.323	<b>7.383</b>	60	0,8					
Steinburg	2.911	3.240	<b>3.395</b>	155	4,8	Itzehoe	6.815	<b>7.061</b>	246	3,6
Dithmarschen	3.345	3.575	<b>3.666</b>	91	2,5					
Lübeck	7.438	7.928	<b>7.917</b>	-11	-0,1	Lübeck	14.750	<b>14.775</b>	25	0,2
Ostholstein	6.459	6.822	<b>6.858</b>	36	0,5	Ratzeburg	12.140	<b>12.311</b>	171	1,4
Lauenburg	4.926	5.517	<b>5.449</b>	-68	-1,2					
Stormarn	6.335	6.623	<b>6.862</b>	239	3,6					
BAB 1	1.091	1.148	<b>1.135</b>	-13	-1,1					
BAB 7	1.081	1.250	<b>1.176</b>	-74	-5,9					
BAB 20	120	202	<b>149</b>	-53	-26,2					
BAB 21	266	265	<b>226</b>	-39	-14,7					
BAB 23	561	564	<b>598</b>	34	6,0					
BAB 24	274	324	<b>289</b>	-35	-10,8					
BAB 25	23	21	<b>27</b>	6	28,6					
BAB 210	124	138	<b>109</b>	-29	-21,0					
BAB 215	155	166	<b>143</b>	-23	-13,9					
BAB 226	31	40	<b>31</b>	-9	-22,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	79.452	84.492	<b>86.023</b>	1.531	1,8					
Bundesautobahnen	3.726	4.118	<b>3.883</b>	-235	-5,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	83.178	88.610	<b>89.906</b>	1.296	1,5					

## ANLAGEN

### zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	864	853	<b>830</b>	-23	-2,7	Flensburg	1.952	<b>1.974</b>	22	1,1
Flensburg	368	363	<b>390</b>	27	7,4					
Schleswig-Flensburg	697	736	<b>754</b>	18	2,4					
Kiel	1.007	1.057	<b>1.104</b>	47	4,4	Kiel	1.489	<b>1.577</b>	88	5,9
Plön	387	432	<b>473</b>	41	9,5					
Neumünster	307	379	<b>380</b>	1	0,3	Neu- münster	1.310	<b>1.334</b>	24	1,8
Rendsburg- Eckernförde	956	931	<b>954</b>	23	2,5					
Segeberg	1.034	1.029	<b>1.088</b>	59	5,7	Bad Segeberg	2.225	<b>2.279</b>	54	2,4
Pinneberg	1.072	1.196	<b>1.191</b>	-5	-0,4					
Steinburg	412	446	<b>458</b>	12	2,7	Itzehoe	965	<b>949</b>	-16	-1,7
Dithmarschen	495	519	<b>491</b>	-28	-5,4					
Lübeck	1.073	1.219	<b>1.150</b>	-69	-5,7	Lübeck	2.212	<b>2.108</b>	-104	-4,7
Ostholstein	976	993	<b>958</b>	-35	-3,5					
Lauenburg	619	703	<b>726</b>	23	3,3	Ratzeburg	1.533	<b>1.615</b>	82	5,3
Stormarn	798	830	<b>889</b>	59	7,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.065	11.686	<b>11.836</b>	150	1,3					
Bundesautobahnen	590	630	<b>526</b>	-104	-16,5					
Schleswig-Holstein - gesamt -	11.655	12.316	<b>12.362</b>	46	0,4					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.048	1.035	<b>1.043</b>	8	0,8	Flensburg	2.412	<b>2.494</b>	82	3,4
Flensburg	434	410	<b>469</b>	59	14,4					
Schleswig-Flensburg	913	967	<b>982</b>	15	1,6					
Kiel	1.174	1.293	<b>1.303</b>	10	0,8	Kiel	1.852	<b>1.931</b>	79	4,3
Plön	532	559	<b>628</b>	69	12,3					
Neumünster	405	457	<b>488</b>	31	6,8	Neu- münster	1.637	<b>1.694</b>	57	3,5
Rendsburg- Eckernförde	1.222	1.180	<b>1.206</b>	26	2,2					
Segeberg	1.322	1.285	<b>1.438</b>	153	11,9	Bad Segeberg	2.699	<b>2.878</b>	179	6,6
Pinneberg	1.289	1.414	<b>1.440</b>	26	1,8					
Steinburg	505	551	<b>570</b>	19	3,4	Itzehoe	1.201	<b>1.234</b>	33	2,7
Dithmarschen	625	650	<b>664</b>	14	2,2					
Lübeck	1.233	1.397	<b>1.302</b>	-95	-6,8	Lübeck	2.620	<b>2.470</b>	-150	-5,7
Ostholstein	1.194	1.223	<b>1.168</b>	-55	-4,5					
Lauenburg	781	883	<b>887</b>	4	0,5	Ratzeburg	1.894	<b>2.003</b>	109	5,8
Stormarn	1.009	1.011	<b>1.116</b>	105	10,4					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	13.686	14.315	<b>14.704</b>	389	2,7					
Bundesautobahnen	998	1.039	<b>882</b>	-157	-15,1					
Schleswig-Holstein - gesamt -	14.684	15.354	<b>15.586</b>	232	1,5					

## zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.039	1.024	<b>1.033</b>	9	0,9	Flensburg	2.396	<b>2.475</b>	79	3,3
Flensburg	434	409	<b>467</b>	58	14,2					
Schleswig-Flensburg	905	963	<b>975</b>	12	1,2					
Kiel	1.169	1.290	<b>1.299</b>	9	0,7	Kiel	1.847	<b>1.922</b>	75	4,1
Plön	527	557	<b>623</b>	66	11,8					
Neumünster	402	455	<b>488</b>	33	7,3	Neu- münster	1.628	<b>1.689</b>	61	3,7
Rendsburg- Eckernförde	1.209	1.173	<b>1.201</b>	28	2,4					
Segeberg	1.310	1.274	<b>1.425</b>	151	11,9	Bad Segeberg	2.679	<b>2.861</b>	182	6,8
Pinneberg	1.285	1.405	<b>1.436</b>	31	2,2					
Steinburg	500	545	<b>562</b>	17	3,1	Itzehoe	1.188	<b>1.220</b>	32	2,7
Dithmarschen	619	643	<b>658</b>	15	2,3					
Lübeck	1.230	1.394	<b>1.301</b>	-93	-6,7	Lübeck	2.606	<b>2.465</b>	-141	-5,4
Ostholstein	1.183	1.212	<b>1.164</b>	-48	-4,0					
Lauenburg	774	880	<b>882</b>	2	0,2	Ratzeburg	1.884	<b>1.994</b>	110	5,8
Stormarn	1.006	1.004	<b>1.112</b>	108	10,8					

BAB 1	240	<b>246</b>	232	-14	-5,7
BAB 7	372	<b>391</b>	303	-88	-22,5
BAB 20	14	<b>37</b>	20	-17	-45,9
BAB 21	76	<b>36</b>	33	-3	-8,3
BAB 23	171	<b>167</b>	140	-27	-16,2
BAB 24	55	<b>75</b>	83	8	10,7
BAB 25	4	<b>2</b>	1	-1	-50,0
BAB 210	24	<b>43</b>	12	-31	-72,1
BAB 215	28	<b>31</b>	48	17	54,8
BAB 226	6	<b>8</b>	2	-6	-75,0

Kreise/Kreisfreie Städte	13.592	14.228	<b>14.626</b>	398	2,8
Bundesautobahnen	990	1.036	<b>874</b>	-162	-15,6
Schleswig-Holstein - gesamt -	14.582	15.264	<b>15.500</b>	236	1,5

## ANLAGEN

### zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Leichtverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	840	862	<b>877</b>	15	1,7	Flensburg	2.073	<b>2.140</b>	67	3,2
Flensburg	403	383	<b>440</b>	57	14,9					
Schleswig-Flensburg	773	828	<b>823</b>	-5	-0,6					
Kiel	1.084	1.205	<b>1.194</b>	-11	-0,9	Kiel	1.672	<b>1.726</b>	54	3,2
Plön	436	467	<b>532</b>	65	13,9	Neu- münster	1.425	<b>1.493</b>	68	4,8
Neumünster	354	417	<b>449</b>	32	7,7					
Rendsburg- Eckernförde	1.011	1.008	<b>1.044</b>	36	3,6					
Segeberg	1.157	1.130	<b>1.243</b>	113	10,0	Bad Segeberg	2.391	<b>2.540</b>	149	6,2
Pinneberg	1.135	1.261	<b>1.297</b>	36	2,9					
Steinburg	410	466	<b>496</b>	30	6,4	Itzehoe	1.017	<b>1.065</b>	48	4,7
Dithmarschen	531	551	<b>569</b>	18	3,3					
Lübeck	1.105	1.285	<b>1.188</b>	-97	-7,5	Lübeck	2.342	<b>2.183</b>	-159	-6,8
Ostholstein	1.002	1.057	<b>995</b>	-62	-5,9					
Lauenburg	644	745	<b>764</b>	19	2,6	Ratzeburg	1.616	<b>1.746</b>	130	8,0
Stormarn	877	871	<b>982</b>	111	12,7					
BAB 1	224	227	209	-18	-7,9					
BAB 7	316	323	224	-99	-30,7					
BAB 20	11	35	18	-17	-48,6					
BAB 21	64	32	32	0	0,0					
BAB 23	157	151	128	-23	-15,2					
BAB 24	45	64	72	8	12,5					
BAB 25	4	2	1	-1	-50,0					
BAB 210	22	41	11	-30	-73,2					
BAB 215	24	24	40	16	66,7					
BAB 226	4	8	0	-8	-100,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.762	12.536	<b>12.893</b>	357	2,8					
Bundesautobahnen	871	907	<b>735</b>	-172	-19,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	12.633	13.443	<b>13.628</b>	185	1,4					

## zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Schwerverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	199	162	<b>156</b>	-6	-3,7	Flensburg	323	<b>335</b>	12	3,7
Flensburg	31	26	<b>27</b>	1	3,8					
Schleswig-Flensburg	132	135	<b>152</b>	17	12,6					
Kiel	85	85	<b>105</b>	20	23,5	Kiel	175	<b>196</b>	21	12,0
Plön	91	90	<b>91</b>	1	1,1	Neu- münster	203	<b>196</b>	-7	-3,4
Neumünster	48	38	<b>39</b>	1	2,6					
Rendsburg- Eckernförde	198	165	<b>157</b>	-8	-4,8					
Segeberg	153	144	<b>182</b>	38	26,4	Bad Segeberg	288	<b>321</b>	33	11,5
Pinneberg	150	144	<b>139</b>	-5	-3,5					
Steinburg	90	79	<b>66</b>	-13	-16,5	Itzehoe	171	<b>155</b>	-16	-9,4
Dithmarschen	88	92	<b>89</b>	-3	-3,3					
Lübeck	125	109	<b>113</b>	4	3,7	Lübeck	264	<b>282</b>	18	6,8
Ostholstein	181	155	<b>169</b>	14	9,0	Ratzeburg	268	<b>248</b>	-20	-7,5
Lauenburg	130	135	<b>118</b>	-17	-12,6					
Stormarn	129	133	<b>130</b>	-3	-2,3					
BAB 1	16	19	<b>23</b>	4	21,1					
BAB 7	56	68	<b>79</b>	11	16,2					
BAB 20	3	2	<b>2</b>	0	0,0					
BAB 21	12	4	<b>1</b>	-3	-75,0					
BAB 23	14	16	<b>12</b>	-4	-25,0					
BAB 24	10	11	<b>11</b>	0	0,0					
BAB 25	0	0	<b>0</b>	0	./.					
BAB 210	2	2	<b>1</b>	-1	-50,0					
BAB 215	4	7	<b>8</b>	1	14,3					
BAB 226	2	0	<b>2</b>	2	./.					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.830	1.692	<b>1.733</b>	41	2,4					
Bundesautobahnen	119	129	<b>139</b>	10	7,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.949	1.821	<b>1.872</b>	51	2,8					

## ANLAGEN

zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Getötete

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	9	11	<b>10</b>	-1	-9,1	Flensburg	16	<b>19</b>	3	18,8
Flensburg	0	1	<b>2</b>	1	100,0					
Schleswig-Flensburg	8	4	<b>7</b>	3	75,0					
Kiel	5	3	<b>4</b>	1	33,3	Kiel	5	<b>9</b>	4	80,0
Plön	5	2	<b>5</b>	3	150,0					
Neumünster	3	2		-2	-100,0	Neu- münster	9	<b>5</b>	-4	-44,4
Rendsburg- Eckernförde	13	7	<b>5</b>	-2	-28,6					
Segeberg	12	11	<b>13</b>	2	18,2	Bad Segeberg	20	<b>17</b>	-3	-15,0
Pinneberg	4	9	<b>4</b>	-5	-55,6					
Steinburg	5	6	<b>8</b>	2	33,3	Itzehoe	13	<b>14</b>	1	7,7
Dithmarschen	6	7	<b>6</b>	-1	-14,3					
Lübeck	3	3	<b>1</b>	-2	-66,7	Lübeck	14	<b>5</b>	-9	-64,3
Ostholstein	11	11	<b>4</b>	-7	-63,6					
Lauenburg	7	3	<b>5</b>	2	66,7	Ratzeburg	10	<b>9</b>	-1	-10,0
Stormarn	3	7	<b>4</b>	-3	-42,9					

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

Kreise/Kreisfreie Städte	94	87	<b>78</b>	-9	-10,3
Bundesautobahnen	8	3	<b>8</b>	5	166,7
Schleswig-Holstein - gesamt -	102	90	<b>86</b>	-4	-4,4

## zu 4 Verkehrsunfallermittlung

- Verstöße gegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Kreise Kreisfreie Städte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizei- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.000	1.106	<b>1.040</b>	-66	-6,0	Flensburg	2.829	<b>2.729</b>	-100	-3,5
Flensburg	754	851	<b>785</b>	-66	-7,8					
Schleswig-Flensburg	868	872	<b>904</b>	32	3,7					
Kiel	2.351	2.432	<b>2.434</b>	2	0,1	Kiel	3.052	<b>3.133</b>	81	2,7
Plön	610	620	<b>699</b>	79	12,7	Neu- münster	2.173	<b>2.159</b>	-14	-0,6
Neumünster	674	780	<b>768</b>	-12	-1,5					
Rendsburg- Eckernförde	1.238	1.393	<b>1.391</b>	-2	-0,1					
Segeberg	1.547	1.639	<b>1.709</b>	70	4,3	Bad Segeberg	3.744	<b>3.866</b>	122	3,3
Pinneberg	1.971	2.105	<b>2.157</b>	52	2,5					
Steinburg	625	709	<b>739</b>	30	4,2	Itzehoe	1.386	<b>1.413</b>	27	1,9
Dithmarschen	631	677	<b>674</b>	-3	-0,4					
Lübeck	2.107	2.230	<b>2.345</b>	115	5,2	Lübeck	3.713	<b>3.943</b>	230	6,2
Ostholstein	1.460	1.483	<b>1.598</b>	115	7,8					
Lauenburg	1.005	1.071	<b>1.114</b>	43	4,0	Ratzeburg	2.576	<b>2.755</b>	179	6,9
Stormarn	1.462	1.505	<b>1.641</b>	136	9,0					
BAB 1	168	175	<b>202</b>	27	15,4					
BAB 7	131	175	<b>178</b>	3	1,7					
BAB 20	11	44	<b>21</b>	-23	-52,3					
BAB 21	45	49	<b>36</b>	-13	-26,5					
BAB 23	50	47	<b>69</b>	22	46,8					
BAB 24	47	47	<b>42</b>	-5	-10,6					
BAB 25	3	2	<b>5</b>	3	150,0					
BAB 210	9	14	<b>16</b>	2	14,3					
BAB 215	22	21	<b>16</b>	-5	-23,8					
BAB 226	0	4	<b>1</b>	-3	-75,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	18.303	19.473	<b>19.998</b>	525	2,7					
Bundesautobahnen	486	578	<b>586</b>	8	1,4					
Schleswig-Holstein - gesamt -	18.789	20.051	<b>20.584</b>	533	2,7					

## ANLAGEN

### zu 6.2 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch junge Fahrende/verunglückte junge Fahrende

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizei- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	160	137	<b>160</b>	23	16,8	Flensburg	414	<b>397</b>	-17	-4,1
Flensburg	65	88	<b>64</b>	-24	-27,3					
Schleswig-Flensburg	158	189	<b>173</b>	-16	-8,5					
Kiel	171	210	<b>212</b>	2	1,0	Kiel	294	<b>304</b>	10	3,4
Plön	75	84	<b>92</b>	8	9,5	Neu- münster	275	<b>284</b>	9	3,3
Neumünster	70	87	<b>82</b>	-5	-5,7					
Rendsburg- Eckernförde	198	188	<b>202</b>	14	7,4					
Segeberg	235	246	<b>235</b>	-11	-4,5	Bad Segeberg	464	<b>454</b>	-10	-2,2
Pinneberg	197	218	<b>219</b>	1	0,5					
Steinburg	76	93	<b>99</b>	6	6,5	Itzehoe	216	<b>203</b>	-13	-6,0
Dithmarschen	113	123	<b>104</b>	-19	-15,4					
Lübeck	195	212	<b>191</b>	-21	-9,9	Lübeck	387	<b>364</b>	-23	-5,9
Ostholstein	182	175	<b>173</b>	-2	-1,1					
Lauenburg	136	152	<b>137</b>	-15	-9,9	Ratzeburg	328	<b>327</b>	-1	-0,3
Stormarn	164	176	<b>190</b>	14	8,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.195	2.378	<b>2.333</b>	-45	-1,9					
Bundesautobahnen	185	225	<b>171</b>	-54	-24,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.380	2.603	<b>2.504</b>	-99	-3,8					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizei- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	129	111	<b>147</b>	36	32,4	Flensburg	334	<b>367</b>	33	9,9
Flensburg	64	57	<b>53</b>	-4	-7,0					
Schleswig-Flensburg	142	166	<b>167</b>	1	0,6					
Kiel	164	184	<b>220</b>	36	19,6	Kiel	256	<b>297</b>	41	16
Plön	73	72	<b>77</b>	5	6,9	Neu- münster	238	<b>253</b>	15	6
Neumünster	57	63	<b>68</b>	5	7,9					
Rendsburg-Eckern- förde	180	175	<b>185</b>	10	5,7					
Segeberg	197	178	<b>241</b>	63	35,4	Bad Segeberg	357	<b>413</b>	56	16
Pinneberg	151	179	<b>172</b>	-7	-3,9					
Steinburg	70	79	<b>92</b>	13	16,5	Itzehoe	194	<b>178</b>	-16	-8
Dithmarschen	99	115	<b>86</b>	-29	-25,2					
Lübeck	157	192	<b>141</b>	-51	-26,6	Lübeck	334	<b>304</b>	-30	-9
Ostholstein	144	142	<b>163</b>	21	14,8					
Lauenburg	114	112	<b>109</b>	-3	-2,7	Ratzeburg	245	<b>252</b>	7	3
Stormarn	120	133	<b>143</b>	10	7,5					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	1.861	1.958	<b>2.064</b>	106	5,4					
Bundesautobahnen	176	195	<b>137</b>	-58	-29,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.037	2.153	<b>2.201</b>	48	2,2					

## zu 6.3 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Senioren/verunglückte Senioren

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	294	311	<b>307</b>	-4	-1,3	Flensburg	637	<b>621</b>	-16	-3
Flensburg	82	104	<b>75</b>	-29	-27,9					
Schleswig-Flensburg	209	222	<b>239</b>	17	7,7					
Kiel	191	220	<b>214</b>	-6	-2,7	Kiel	370	<b>356</b>	-14	-4
Plön	125	150	<b>142</b>	-8	-5,3					
Neumünster	86	78	<b>97</b>	19	24,4	Neu- münster	360	<b>388</b>	28	8
Rendsburg- Eckernförde	267	282	<b>291</b>	9	3,2					
Segeberg	309	291	<b>321</b>	30	10,3	Bad Segeberg	658	<b>713</b>	55	8
Pinneberg	300	367	<b>392</b>	25	6,8					
Steinburg	131	131	<b>119</b>	-12	-9,2	Itzehoe	289	<b>272</b>	-17	-6
Dithmarschen	145	158	<b>153</b>	-5	-3,2					
Lübeck	227	276	<b>267</b>	-9	-3,3	Lübeck	629	<b>604</b>	-25	-4
Ostholstein	345	353	<b>337</b>	-16	-4,5					
Lauenburg	190	245	<b>238</b>	-7	-2,9	Ratzeburg	517	<b>543</b>	26	5
Stormarn	243	272	<b>305</b>	33	12,1					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.144	3.460	<b>3.497</b>	37	1,1					
Bundesautobahnen	132	122	<b>147</b>	25	20,5					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.276	3.582	<b>3.644</b>	62	1,7					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	252	267	<b>256</b>	-11	-4,1	Flensburg	506	<b>503</b>	-3	-1
Flensburg	62	70	<b>80</b>	10	14,3					
Schleswig-Flensburg	184	169	<b>167</b>	-2	-1,2					
Kiel	134	171	<b>149</b>	-22	-12,9	Kiel	292	<b>266</b>	-26	-9
Plön	106	121	<b>117</b>	-4	-3,3					
Neumünster	49	57	<b>75</b>	18	31,6	Neu- münster	265	<b>290</b>	25	9
Rendsburg- Eckernförde	212	208	<b>215</b>	7	3,4					

## ANLAGEN

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Segeberg	232	204	<b>231</b>	27	13,2	Bad Segeberg	452	<b>499</b>	47	10
Pinneberg	213	248	<b>268</b>	20	8,1					
Steinburg	90	104	<b>87</b>	-17	-16,3	Itzehoe	200	<b>204</b>	4	2
Dithmarschen	114	96	<b>117</b>	21	21,9					
Lübeck	161	193	<b>207</b>	14	7,3	Lübeck	469	<b>452</b>	-17	-4
Ostholstein	268	276	<b>245</b>	-31	-11,2					
Lauenburg	126	163	<b>139</b>	-24	-14,7	Ratzeburg	336	<b>325</b>	-11	-3
Stormarn	166	173	<b>186</b>	13	7,5					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.369	2.520	<b>2.539</b>	19	0,8					
Bundesautobahnen	85	86	<b>81</b>	-5	-5,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.454	2.606	<b>2.620</b>	14	0,5					

### zu 6.4 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	61	83	<b>59</b>	-24	-28,9	Flensburg	172	<b>155</b>	-17	-9,9
Flensburg	35	34	<b>37</b>	3	8,8					
Schleswig-Flensburg	52	55	<b>59</b>	4	7,3					
Kiel	84	92	<b>72</b>	-20	-21,7	Kiel	127	<b>122</b>	-5	-4
Plön	44	35	<b>50</b>	15	42,9					
Neumünster	37	52	<b>52</b>	0	0,0	Neu- münster	145	<b>158</b>	13	9
Rendsburg- Eckernförde	110	93	<b>106</b>	13	14,0					
Segeberg	117	90	<b>117</b>	27	30,0	Bad Segeberg	249	<b>256</b>	7	3
Pinneberg	167	159	<b>139</b>	-20	-12,6					
Steinburg	44	51	<b>50</b>	-1	-2,0	Itzehoe	97	<b>103</b>	6	6
Dithmarschen	60	46	<b>53</b>	7	15,2					
Lübeck	104	111	<b>96</b>	-15	-13,5	Lübeck	213	<b>191</b>	-22	-10
Ostholstein	90	102	<b>95</b>	-7	-6,9					
Lauenburg	69	61	<b>83</b>	22	36,1	Ratzeburg	152	<b>171</b>	19	13
Stormarn	106	91	<b>88</b>	-3	-3,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.180	1.155	<b>1.156</b>	1	0,1					
Bundesautobahnen	52	30	<b>40</b>	10	33,3					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.232	1.185	<b>1.196</b>	11	0,9					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	62	72	<b>62</b>	-10	-13,9	Flensburg	165	<b>159</b>	-6	-3,6
Flensburg	42	39	<b>36</b>	-3	-7,7		165	<b>159</b>	-6	-3,6
Schleswig-Flensburg	55	54	<b>61</b>	7	13,0		165	<b>159</b>	-6	-3,6
Kiel	85	93	<b>67</b>	-26	-28,0	Kiel	129	<b>122</b>	-7	-5
Plön	47	36	<b>55</b>	19	52,8					
Neumünster	47	55	<b>56</b>	1	1,8	Neu- münster	154	<b>160</b>	6	4
Rendsburg- Eckernförde	117	99	<b>104</b>	5	5,1		154	<b>160</b>	6	4
Segeberg	115	95	<b>125</b>	30	31,6	Bad Segeberg	252	<b>263</b>	11	4
Pinneberg	161	157	<b>138</b>	-19	-12,1		252	<b>263</b>	11	4
Steinburg	44	52	<b>53</b>	1	1,9	Itzehoe	101	<b>118</b>	17	17
Dithmarschen	61	49	<b>65</b>	16	32,7		101	<b>118</b>	17	17
Lübeck	94	109	<b>92</b>	-17	-15,6	Lübeck	211	<b>184</b>	-27	-13
Ostholstein	92	102	<b>92</b>	-10	-9,8					
Lauenburg	77	68	<b>85</b>	17	25,0	Ratzeburg	158	<b>178</b>	20	13
Stormarn	110	90	<b>93</b>	3	3,3		158	<b>178</b>	20	13
Kreise/Kreisfreie Städte	1.209	1.170	<b>1.184</b>	14	1,2					
Bundesautobahnen	79	36	<b>63</b>	27	75,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.288	1.206	<b>1.247</b>	41	3,4					

## zu 7.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	492	445	<b>407</b>	-38	-8,5	Flensburg	855	<b>837</b>	-18	-2
Flensburg	199	177	<b>188</b>	11	6,2		855	<b>837</b>	-18	-2
Schleswig-Flensburg	236	233	<b>242</b>	9	3,9		855	<b>837</b>	-18	-2
Kiel	536	533	<b>589</b>	56	10,5	Kiel	684	<b>751</b>	67	10
Plön	133	151	<b>162</b>	11	7,3		684	<b>751</b>	67	10
Neumünster	141	168	<b>157</b>	-11	-6,5	Neu- münster	524	<b>508</b>	-16	-3
Rendsburg- Eckernförde	386	356	<b>351</b>	-5	-1,4		524	<b>508</b>	-16	-3
Segeberg	393	373	<b>363</b>	-10	-2,7	Bad Segeberg	955	<b>957</b>	2	0
Pinneberg	544	582	<b>594</b>	12	2,1		955	<b>957</b>	2	0
Steinburg	169	160	<b>165</b>	5	3,1	Itzehoe	341	<b>326</b>	-15	-4
Dithmarschen	174	181	<b>161</b>	-20	-11,0		341	<b>326</b>	-15	-4
Lübeck	613	667	<b>676</b>	9	1,3	Lübeck	1.162	<b>1.147</b>	-15	-1
Ostholstein	472	495	<b>471</b>	-24	-4,8		1.162	<b>1.147</b>	-15	-1
Lauenburg	236	257	<b>272</b>	15	5,8	Ratzeburg	597	<b>611</b>	14	2
Stormarn	327	340	<b>339</b>	-1	-0,3		597	<b>611</b>	14	2
Kreise/Kreisfreie Städte	5.051	5.118	<b>5.137</b>	19	0,4					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	5.051	5.118	<b>5.137</b>	19	0,4					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	488	442	<b>408</b>	-34	-7,7	Flensburg	835	<b>819</b>	-16	-2
Flensburg	195	166	<b>173</b>	7	4,2					
Schleswig-Flensburg	233	227	<b>238</b>	11	4,8					
Kiel	520	512	<b>558</b>	46	9,0	Kiel	661	<b>714</b>	53	8
Plön	135	149	<b>156</b>	7	4,7					
Neumünster	134	154	<b>144</b>	-10	-6,5	Neu- münster	493	<b>489</b>	-4	-1
Rendsburg- Eckernförde	389	339	<b>345</b>	6	1,8					
Segeberg	367	363	<b>340</b>	-23	-6,3	Bad Segeberg	915	<b>903</b>	-12	-1
Pinneberg	518	552	<b>563</b>	11	2,0					
Steinburg	163	150	<b>156</b>	6	4,0	Itzehoe	323	<b>317</b>	-6	-2
Dithmarschen	168	173	<b>161</b>	-12	-6,9					
Lübeck	567	636	<b>625</b>	-11	-1,7	Lübeck	1.118	<b>1.090</b>	-28	-3
Ostholstein	468	482	<b>465</b>	-17	-3,5					
Lauenburg	230	246	<b>261</b>	15	6,1	Ratzeburg	572	<b>588</b>	16	3
Stormarn	317	326	<b>327</b>	1	0,3					

Kreise/ Kreisfreie Städte	4.892	4.917	<b>4.920</b>	3	0,1					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	4.892	4.917	<b>4.920</b>	3	0,1					

### zu 7.2.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrenden/verunglückte Fahrradfahrende

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	304	275	<b>254</b>	-21	-7,6	Flensburg	519	<b>513</b>	-6	-1
Flensburg	137	104	<b>115</b>	11	10,6					
Schleswig-Flensburg	149	140	<b>144</b>	4	2,9					
Kiel	411	386	<b>441</b>	55	14,2	Kiel	477	<b>540</b>	63	13
Plön	86	91	<b>99</b>	8	8,8					
Neumünster	121	135	<b>124</b>	-11	-8,1	Neu- münster	406	<b>384</b>	-22	-5
Rendsburg- Eckernförde	283	271	<b>260</b>	-11	-4,1					
Segeberg	322	305	<b>271</b>	-34	-11,1	Bad Segeberg	811	<b>734</b>	-77	-9
Pinneberg	437	506	<b>463</b>	-43	-8,5					
Steinburg	119	105	<b>113</b>	8	7,6	Itzehoe	236	<b>215</b>	-21	-9
Dithmarschen	120	131	<b>102</b>	-29	-22,1					

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	494	531	<b>499</b>	-32	-6,0	Lübeck	819	<b>772</b>	-47	-6
Ostholstein	270	288	<b>273</b>	-15	-5,2					
Lauenburg	173	176	<b>194</b>	18	10,2	Ratzeburg	439	<b>452</b>	13	3
Stormarn	274	263	<b>258</b>	-5	-1,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.700	3.707	<b>3.610</b>	-97	-2,6					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.700	3.707	<b>3.610</b>	-97	-2,6					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	287	263	<b>248</b>	-15	-5,7	Flensburg	482	<b>487</b>	5	1
Flensburg	129	92	<b>99</b>	7	7,6					
Schleswig-Flensburg	140	127	<b>140</b>	13	10,2					
Kiel	384	351	<b>408</b>	57	16,2	Kiel	437	<b>499</b>	62	14
Plön	87	86	<b>91</b>	5	5,8					
Neumünster	115	119	<b>113</b>	-6	-5,0	Neu- münster	368	<b>362</b>	-6	-2
Rendsburg- Eckernförde	268	249	<b>249</b>	0	0,0					
Segeberg	294	295	<b>242</b>	-53	-18,0	Bad Segeberg	760	<b>674</b>	-86	-11
Pinneberg	406	465	<b>432</b>	-33	-7,1					
Steinburg	112	93	<b>104</b>	11	11,8	Itzehoe	215	<b>202</b>	-13	-6
Dithmarschen	112	122	<b>98</b>	-24	-19,7					
Lübeck	444	487	<b>442</b>	-45	-9,2	Lübeck	757	<b>699</b>	-58	-8
Ostholstein	260	270	<b>257</b>	-13	-4,8					
Lauenburg	164	164	<b>183</b>	19	11,6	Ratzeburg	411	<b>425</b>	14	3
Stormarn	259	247	<b>242</b>	-5	-2,0					
Kreise/ Kreisfreie Städte	3.461	3.430	<b>3.348</b>	-82	-2,4					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.461	3.430	<b>3.348</b>	-82	-2,4					

### zu 7.2.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	204	184	<b>165</b>	-19	-10,3	Flensburg	369	<b>349</b>	-20	-5,4
Flensburg	70	80	<b>82</b>	2	2,5					
Schleswig-Flensburg	94	105	<b>102</b>	-3	-2,9					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kiel	146	165	<b>157</b>	-8	-4,8	Kiel	231	<b>223</b>	-8	-3,5
Plön	51	66	<b>66</b>	0	0,0					
Neumünster	20	36	<b>33</b>	-3	-8,3	Neu- münster	126	<b>130</b>	4	3,2
Rendsburg- Eckernförde	118	90	<b>97</b>	7	7,8					
Segeberg	76	74	<b>100</b>	26	35,1	Bad Segeberg	169	<b>240</b>	71	42,0
Pinneberg	116	95	<b>140</b>	45	47,4					
Steinburg	52	59	<b>56</b>	-3	-5,1	Itzehoe	112	<b>121</b>	9	8,0
Dithmarschen	56	53	<b>65</b>	12	22,6					
Lübeck	141	168	<b>190</b>	22	13,1	Lübeck	383	<b>405</b>	22	5,7
Ostholstein	212	215	<b>215</b>	0	0,0					
Lauenburg	68	86	<b>83</b>	-3	-3,5	Ratzeburg	172	<b>168</b>	-4	-2,3
Stormarn	60	86	<b>85</b>	-1	-1,2					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.484	1.562	<b>1.636</b>	74	4,7					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.484	1.562	<b>1.636</b>	74	4,7					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	201	179	<b>160</b>	-19	-10,6	Flensburg	353	<b>332</b>	-21	-5,9
Flensburg	66	74	<b>74</b>	0	0,0					
Schleswig-Flensburg	93	100	<b>98</b>	-2	-2,0					
Kiel	136	161	<b>150</b>	-11	-6,8	Kiel	224	<b>215</b>	-9	-4,0
Plön	48	63	<b>65</b>	2	3,2					
Neumünster	19	35	<b>31</b>	-4	-11,4	Neu- münster	125	<b>127</b>	2	1,6
Rendsburg- Eckernförde	121	90	<b>96</b>	6	6,7					
Segeberg	73	68	<b>98</b>	30	44,1	Bad Segeberg	155	<b>229</b>	74	47,7
Pinneberg	112	87	<b>131</b>	44	50,6					
Steinburg	51	57	<b>52</b>	-5	-8,8	Itzehoe	108	<b>115</b>	7	6,5
Dithmarschen	56	51	<b>63</b>	12	23,5					
Lübeck	123	149	<b>183</b>	34	22,8	Lübeck	361	<b>391</b>	30	8,3
Ostholstein	208	212	<b>208</b>	-4	-1,9					
Lauenburg	66	82	<b>78</b>	-4	-4,9	Ratzeburg	161	<b>163</b>	2	1,2
Stormarn	58	79	<b>85</b>	6	7,6					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.431	1.487	<b>1.572</b>	85	5,7					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.431	1.487	<b>1.572</b>	85	5,7					

## zu 7.4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Motorradfahrender/verunglückte Motorradfahrende und deren Mitfahrende

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	68	74	<b>74</b>	0	0,0	Flensburg	180	<b>191</b>	11	6,1
Flensburg	21	24	<b>31</b>	7	29,2					
Schleswig-Flensburg	84	82	<b>86</b>	4	4,9					
Kiel	82	70	<b>77</b>	7	10,0	Kiel	133	<b>137</b>	4	3,0
Plön	57	63	<b>60</b>	-3	-4,8	Neu- münster	148	<b>142</b>	-6	-4,1
Neumünster	28	34	<b>29</b>	-5	-14,7					
Rendsburg- Eckernförde	129	114	<b>113</b>	-1	-0,9					
Segeberg	134	116	<b>144</b>	28	24,1	Bad Segeberg	216	<b>265</b>	49	22,7
Pinneberg	92	100	<b>121</b>	21	21,0					
Steinburg	63	59	<b>61</b>	2	3,4	Itzehoe	114	<b>121</b>	7	6,1
Dithmarschen	62	55	<b>60</b>	5	9,1					
Lübeck	99	106	<b>97</b>	-9	-8,5	Lübeck	226	<b>228</b>	2	0,9
Ostholstein	133	120	<b>131</b>	11	9,2					
Lauenburg	80	93	<b>81</b>	-12	-12,9	Ratzeburg	183	<b>175</b>	-8	-4,4
Stormarn	86	90	<b>94</b>	4	4,4					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.218	1.200	<b>1.259</b>	59	4,9
Bundesautobahnen	26	21	<b>27</b>	6	28,6
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.244	1.221	<b>1.286</b>	65	5,3

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	59	67	<b>69</b>	2	3,0	Flensburg	164	<b>180</b>	16	9,8
Flensburg	17	20	<b>26</b>	6	30,0					
Schleswig-Flensburg	83	77	<b>85</b>	8	10,4					
Kiel	78	64	<b>64</b>	0	0,0	Kiel	124	<b>119</b>	-5	-4,0
Plön	54	60	<b>55</b>	-5	-8,3	Neu- münster	141	<b>140</b>	-1	-0,7
Neumünster	28	32	<b>26</b>	-6	-18,8					
Rendsburg- Eckernförde	125	109	<b>114</b>	5	4,6					
Segeberg	117	110	<b>139</b>	29	26,4	Bad Segeberg	212	<b>244</b>	32	15,1
Pinneberg	79	102	<b>105</b>	3	2,9					
Steinburg	60	61	<b>59</b>	-2	-3,3	Itzehoe	114	<b>114</b>	0	0,0
Dithmarschen	61	53	<b>55</b>	2	3,8					
Lübeck	94	100	<b>91</b>	-9	-9,0	Lübeck	213	<b>217</b>	4	1,9
Ostholstein	122	113	<b>126</b>	13	11,5					
Lauenburg	78	83	<b>73</b>	-10	-12,0	Ratzeburg	168	<b>166</b>	-2	-1,2
Stormarn	79	85	<b>93</b>	8	9,4					

## ANLAGEN

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.134	1.136	<b>1.180</b>	44	3,9					
Bundesautobahnen	23	16	<b>23</b>	7	43,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.157	1.152	<b>1.203</b>	51	4,4					

### zu 7.5 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Zufußgehender/verunglückte Zufußgehende

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	60	59	<b>35</b>	-24	-40,7	Flensburg	161	<b>130</b>	-31	-19,3
Flensburg	49	56	<b>48</b>	-8	-14,3					
Schleswig-Flensburg	46	46	<b>47</b>	1	2,2					
Kiel	114	135	<b>122</b>	-13	-9,6	Kiel	163	<b>159</b>	-4	-2,5
Plön	36	28	<b>37</b>	9	32,1					
Neumünster	22	44	<b>39</b>	-5	-11,4	Neu- münster	112	<b>109</b>	-3	-2,7
Rendsburg- Eckernförde	66	68	<b>70</b>	2	2,9					
Segeberg	92	87	<b>100</b>	13	14,9	Bad Segeberg	220	<b>217</b>	-3	-1,4
Pinneberg	136	133	<b>117</b>	-16	-12,0					
Steinburg	32	46	<b>34</b>	-12	-26,1	Itzehoe	83	<b>69</b>	-14	-16,9
Dithmarschen	40	37	<b>35</b>	-2	-5,4					
Lübeck	119	144	<b>121</b>	-23	-16,0	Lübeck	224	<b>207</b>	-17	-7,6
Ostholstein	86	80	<b>86</b>	6	7,5					
Lauenburg	51	66	<b>59</b>	-7	-10,6	Ratzeburg	137	<b>133</b>	-4	-2,9
Stormarn	74	71	<b>74</b>	3	4,2					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.023	1.100	<b>1.024</b>	-76	-6,9					
Bundesautobahnen	3	3	<b>1</b>	-2	-66,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.026	1.103	<b>1.025</b>	-78	-7,1					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	45	52	<b>29</b>	-23	-44,2	Flensburg	145	<b>121</b>	-24	-16,6
Flensburg	45	52	<b>47</b>	-5	-9,6					
Schleswig-Flensburg	44	41	<b>45</b>	4	9,8					
Kiel	98	117	<b>102</b>	-15	-12,8	Kiel	141	<b>138</b>	-3	-2,1
Plön	31	24	<b>36</b>	12	50,0					
Neumünster	24	40	<b>38</b>	-2	-5,0	Neu- münster	98	<b>98</b>	0	0,0
Rendsburg- Eckernförde	56	58	<b>60</b>	2	3,4					
Segeberg	89	84	<b>94</b>	10	11,9	Bad Segeberg	212	<b>203</b>	-9	-4,2
Pinneberg	121	128	<b>109</b>	-19	-14,8					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	30	44	<b>31</b>	-13	-29,5	Itzehoe	80	<b>64</b>	-16	-20,0
Dithmarschen	34	36	<b>33</b>	-3	-8,3					
Lübeck	101	125	<b>105</b>	-20	-16,0	Lübeck	197	<b>182</b>	-15	-7,6
Ostholstein	82	72	<b>77</b>	5	6,9					
Lauenburg	48	58	<b>54</b>	-4	-6,9	Ratzeburg	121	<b>130</b>	9	7,4
Stormarn	72	63	<b>76</b>	13	20,6					
Kreise/ Kreisfreie Städte	920	994	<b>936</b>	-58	-5,8					
Bundesautobahnen	3	1	<b>1</b>	0	0,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	923	995	<b>937</b>	-58	-5,8					

### zu 7.6 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	158	138	<b>169</b>	31	22,5	Flensburg	357	<b>416</b>	59	16,5
Flensburg	27	34	<b>57</b>	23	67,6					
Schleswig-Flensburg	126	185	<b>190</b>	5	2,7					
Kiel	92	104	<b>123</b>	19	18,3	Kiel	198	<b>209</b>	11	5,6
Plön	61	94	<b>86</b>	-8	-8,5					
Neumünster	63	52	<b>50</b>	-2	-3,8	Neu- münster	236	<b>225</b>	-11	-4,7
Rendsburg- Eckernförde	196	184	<b>175</b>	-9	-4,9					
Segeberg	256	265	<b>267</b>	2	0,8	Bad Segeberg	486	<b>496</b>	10	2,1
Pinneberg	175	221	<b>229</b>	8	3,6					
Steinburg	90	110	<b>103</b>	-7	-6,4	Itzehoe	200	<b>201</b>	1	0,5
Dithmarschen	96	90	<b>98</b>	8	8,9					
Lübeck	124	143	<b>148</b>	5	3,5	Lübeck	333	<b>344</b>	11	3,3
Ostholstein	189	190	<b>196</b>	6	3,2					
Lauenburg	154	203	<b>183</b>	-20	-9,9	Ratzeburg	447	<b>438</b>	-9	-2,0
Stormarn	219	244	<b>255</b>	11	4,5					
Kreise/ Kreisfreie Städte	2.026	2.257	<b>2.329</b>	72	3,2					
Bundesautobahnen	476	591	<b>533</b>	-58	-9,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.502	2.848	<b>2.862</b>	14	0,5					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	64	69	<b>98</b>	29	42,0	Flensburg	201	<b>251</b>	50	24,9
Flensburg	18	19	<b>40</b>	21	110,5					
Schleswig-Flensburg	58	113	<b>113</b>	0	0,0					

## ANLAGEN

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kiel	71	85	<b>75</b>	-10	-11,8	Kiel	139	<b>107</b>	-32	-23,0
Plön	41	54	<b>32</b>	-22	-40,7					
Neumünster	46	34	<b>41</b>	7	20,6	Neu- münster	151	<b>139</b>	-12	-7,9
Rendsburg- Eckernförde	125	117	<b>98</b>	-19	-16,2					
Segeberg	154	154	<b>171</b>	17	11,0	Bad Segeberg	259	<b>270</b>	11	4,2
Pinneberg	95	105	<b>99</b>	-6	-5,7					
Steinburg	56	60	<b>54</b>	-6	-10,0	Itzehoe	130	<b>112</b>	-18	-13,8
Dithmarschen	71	70	<b>58</b>	-12	-17,1					
Lübeck	64	108	<b>90</b>	-18	-16,7	Lübeck	210	<b>191</b>	-19	-9,0
Ostholstein	83	102	<b>101</b>	-1	-1,0					
Lauenburg	78	89	<b>88</b>	-1	-1,1	Ratzeburg	195	<b>210</b>	15	7,7
Stormarn	101	106	<b>122</b>	16	15,1					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.125	1.285	<b>1.280</b>	-5	-0,4					
Bundesautobahnen	254	337	<b>291</b>	-46	-13,6					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.379	1.622	<b>1.571</b>	-51	-3,1					

### zu 9.1 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	102	71	<b>91</b>	20	28,2	Flensburg	185	<b>179</b>	-6	-3,2
Flensburg	53	40	<b>21</b>	-19	-47,5					
Schleswig-Flensburg	65	74	<b>67</b>	-7	-9,5					
Kiel	96	104	<b>106</b>	2	1,9	Kiel	145	<b>148</b>	3	2,1
Plön	52	41	<b>42</b>	1	2,4					
Neumünster	31	31	<b>29</b>	-2	-6,5	Neu- münster	122	<b>116</b>	-6	-4,9
Rendsburg- Eckernförde	95	91	<b>87</b>	-4	-4,4					
Segeberg	84	103	<b>99</b>	-4	-3,9	Bad Segeberg	224	<b>218</b>	-6	-2,7
Pinneberg	106	121	<b>119</b>	-2	-1,7					
Steinburg	47	59	<b>44</b>	-15	-25,4	Itzehoe	144	<b>117</b>	-27	-18,8
Dithmarschen	70	85	<b>73</b>	-12	-14,1					
Lübeck	136	120	<b>112</b>	-8	-6,7	Lübeck	214	<b>208</b>	-6	-2,8
Ostholstein	119	94	<b>96</b>	2	2,1					
Lauenburg	62	75	<b>77</b>	2	2,7	Ratzeburg	153	<b>146</b>	-7	-4,6
Stormarn	79	78	<b>69</b>	-9	-11,5					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.197	1.187	<b>1.132</b>	-55	-4,6					
Bundesautobahnen	63	68	<b>55</b>	-13	-19,1					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.260	1.255	<b>1.187</b>	-68	-5,4					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	72	43	<b>61</b>	18	41,9	Flensburg	110	<b>115</b>	5	4,5
Flensburg	30	18	<b>9</b>	-9	-50,0					
Schleswig-Flensburg	39	49	<b>45</b>	-4	-8,2					
Kiel	64	63	<b>78</b>	15	23,8	Kiel	86	<b>108</b>	22	25,6
Plön	41	23	<b>30</b>	7	30,4	Neu- münster	60	<b>87</b>	27	45,0
Neumünster	29	18	<b>24</b>	6	33,3					
Rendsburg- Eckernförde	71	42	<b>63</b>	21	50,0					
Segeberg	44	55	<b>62</b>	7	12,7	Bad Segeberg	139	<b>141</b>	2	1,4
Pinneberg	56	84	<b>79</b>	-5	-6,0					
Steinburg	34	36	<b>25</b>	-11	-30,6	Itzehoe	89	<b>69</b>	-20	-22,5
Dithmarschen	36	53	<b>44</b>	-9	-17,0					
Lübeck	72	64	<b>64</b>	0	0,0	Lübeck	117	<b>125</b>	8	6,8
Ostholstein	84	53	<b>61</b>	8	15,1	Ratzeburg	96	<b>76</b>	-20	-20,8
Lauenburg	48	54	<b>45</b>	-9	-16,7					
Stormarn	48	42	<b>31</b>	-11	-26,2					
Kreise/ Kreisfreie Städte	768	697	<b>721</b>	24	3,4					
Bundesautobahnen	46	47	<b>16</b>	-31	-66,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	814	744	<b>737</b>	-7	-0,9					

## zu 9.2 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	8	14	<b>23</b>	9	64,3	Flensburg	41	<b>42</b>	1	2,4
Flensburg	11	11	<b>7</b>	-4	-36,4					
Schleswig-Flensburg	12	16	<b>12</b>	-4	-25,0					
Kiel	25	27	<b>32</b>	5	18,5	Kiel	28	<b>43</b>	15	53,6
Plön	7	1	<b>11</b>	10	1.000,0	Neu- münster	31	<b>26</b>	-5	-16,1
Neumünster	15	18	<b>7</b>	-11	-61,1					
Rendsburg- Eckernförde	24	13	<b>19</b>	6	46,2					
Segeberg	17	15	<b>22</b>	7	46,7	Bad Segeberg	43	<b>43</b>	0	0,0
Pinneberg	11	28	<b>21</b>	-7	-25,0					
Steinburg	9	11	<b>9</b>	-2	-18,2	Itzehoe	19	<b>17</b>	-2	-10,5
Dithmarschen	11	8	<b>8</b>	0	0,0					
Lübeck	33	29	<b>20</b>	-9	-31,0	Lübeck	46	<b>31</b>	-15	-32,6
Ostholstein	16	17	<b>11</b>	-6	-35,3	Ratzeburg	21	<b>32</b>	11	52,4
Lauenburg	9	13	<b>19</b>	6	46,2					
Stormarn	13	8	<b>13</b>	5	62,5					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	221	229	<b>234</b>	5	2,2					
Bundesautobahnen	23	26	<b>16</b>	-10	-38,5					
Schleswig-Holstein - gesamt -	244	255	<b>250</b>	-5	-2,0					

Verunglückte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	9	10	<b>15</b>	5	50,0	Flensburg	23	<b>23</b>	0	0,0
Flensburg	6	4	<b>0</b>	-4	-100,0					
Schleswig-Flensburg	8	9	<b>8</b>	-1	-11,1					
Kiel	11	8	<b>22</b>	14	175,0	Kiel	8	<b>29</b>	21	262,5
Plön	4		<b>7</b>	7	./.					
Neumünster	9	15	<b>4</b>	-11	-73,3	Neumünster	22	<b>22</b>	0	0,0
Rendsburg-Eckernförde	19	7	<b>18</b>	11	157,1					
Segeberg	18	9	<b>10</b>	1	11,1	Bad Segeberg	27	<b>22</b>	-5	-18,5
Pinneberg	3	18	<b>12</b>	-6	-33,3					
Steinburg	5	5	<b>7</b>	2	40,0	Itzehoe	10	<b>15</b>	5	50,0
Dithmarschen	6	5	<b>8</b>	3	60,0					
Lübeck	19	13	<b>12</b>	-1	-7,7	Lübeck	22	<b>16</b>	-6	-27,3
Ostholstein	16	9	<b>4</b>	-5	-55,6					
Lauenburg	4	8	<b>12</b>	4	50,0	Ratzeburg	15	<b>17</b>	2	13,3
Stormarn	7	7	<b>5</b>	-2	-28,6					

Kreise/ Kreisfreie Städte	144	127	<b>144</b>	17	13,4					
Bundesautobahnen	23	21	<b>13</b>	-8	-38,1					
Schleswig-Holstein - gesamt -	167	148	<b>157</b>	9	6,1					

### zu 9.1 Verkehrsüberwachung

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

Alkoholdelikte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidirektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	191	159	<b>181</b>	22	13,8	Flensburg	385	<b>387</b>	2	0,5
Flensburg	167	105	<b>90</b>	-15	-14,3					
Schleswig-Flensburg	150	121	<b>116</b>	-5	-4,1					
Kiel	238	190	<b>171</b>	-19	-10,0	Kiel	265	<b>248</b>	-17	-6,4
Plön	85	75	<b>77</b>	2	2,7					
Neumünster	96	105	<b>106</b>	1	1,0	Neumünster	306	<b>292</b>	-14	-4,6
Rendsburg-Eckernförde	178	201	<b>186</b>	-15	-7,5					
Segeberg	240	256	<b>241</b>	-15	-5,9	Bad Segeberg	479	<b>475</b>	-4	-0,8
Pinneberg	218	223	<b>234</b>	11	4,9					

Alkoholdelikte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	98	106	<b>95</b>	-11	-10,4	Itzehoe	245	<b>233</b>	-12	-4,9
Dithmarschen	133	139	<b>138</b>	-1	-0,7					
Lübeck	263	251	<b>183</b>	-68	-27,1	Lübeck	418	<b>368</b>	-50	-12,0
Ostholstein	161	167	<b>185</b>	18	10,8					
Lauenburg	131	140	<b>123</b>	-17	-12,1	Ratzeburg	300	<b>279</b>	-21	-7,0
Stormarn	162	160	<b>156</b>	-4	-2,5					
Kreise/ Kreisfreie Städte	2.511	2.398	<b>2.282</b>	-116	-4,8					
Bundesautobahnen	188	180	<b>165</b>	-15	-8,3					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.699	2.578	<b>2.447</b>	-131	-5,1					

## zu 9.2 Verkehrsüberwachung

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

Drogendelikte	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	91	71	<b>78</b>	7	9,9	Flensburg	283	<b>222</b>	-61	-21,6
Flensburg	164	98	<b>61</b>	-37	-37,8					
Schleswig-Flensburg	199	114	<b>83</b>	-31	-27,2					
Kiel	148	139	<b>153</b>	14	10,1	Kiel	155	<b>172</b>	17	11,0
Plön	24	16	<b>19</b>	3	18,8					
Neumünster	70	108	<b>180</b>	72	66,7	Neu- münster	191	<b>255</b>	64	33,5
Rendsburg- Eckernförde	92	83	<b>75</b>	-8	-9,6					
Segeberg	75	99	<b>90</b>	-9	-9,1	Bad Segeberg	227	<b>245</b>	18	7,9
Pinneberg	59	128	<b>155</b>	27	21,1					
Steinburg	31	63	<b>53</b>	-10	-15,9	Itzehoe	108	<b>106</b>	-2	-1,9
Dithmarschen	75	45	<b>53</b>	8	17,8					
Lübeck	132	180	<b>98</b>	-82	-45,6	Lübeck	283	<b>179</b>	-104	-36,7
Ostholstein	80	103	<b>81</b>	-22	-21,4					
Lauenburg	56	94	<b>70</b>	-24	-25,5	Ratzeburg	308	<b>290</b>	-18	-5,8
Stormarn	146	214	<b>220</b>	6	2,8					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.442	1.555	<b>1.469</b>	-86	-5,5					
Bundesautobahnen	157	173	<b>161</b>	-12	-6,9					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.599	1.728	<b>1.630</b>	-98	-5,7					

## ANLAGEN

### zu 2.6.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	30.557	25.675	<b>24.546</b>	-1.129	-4,4	Flens- burg	49.721	<b>47.407</b>	-2.314	-4,7
Flensburg	567	549	<b>381</b>	-168	-30,6					
Schleswig- Flensburg	23.197	23.497	<b>22.480</b>	-1.017	-4,3					
Kiel	8.170	9.430	<b>7.415</b>	-2.015	-21,4	Kiel	9.586	<b>7.510</b>	-2.076	-21,7
Plön	194	156	<b>95</b>	-61	-39,1	Neu- münster	44.015	<b>21.387</b>	-22.628	-51,4
Neumünster	307	178	<b>179</b>	1	0,6					
Rendsburg- Eckernförde	45.279	43.837	<b>21.208</b>	-22.629	-51,6					
Segeberg	96.325	82.470	<b>104.573</b>	22.103	26,8	Bad Sege- berg	169.118	<b>194.907</b>	25.789	15,2
Pinneberg	97.746	86.648	<b>90.334</b>	3.686	4,3					
Steinburg	133	108	<b>113</b>	5	4,6	Itzehoe	39.217	<b>39.515</b>	298	0,8
Dithmarschen	51.925	39.109	<b>39.402</b>	293	0,7					
Lübeck	239	484	<b>402</b>	-82	-16,9	Lübeck	822	<b>711</b>	-111	-13,5
Ostholstein	295	338	<b>309</b>	-29	-8,6	Ratze- burg	57.887	<b>52.952</b>	-4.935	-8,5
Lauenburg	18.196	25.542	<b>26.229</b>	687	2,7					
Stormarn	31.838	32.345	<b>26.723</b>	-5.622	-17,4					
Kreise/ Kreisfreie Städte	404.968	370.366	<b>364.389</b>	-5.977	-1,6					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	267.381	183.153	<b>189.580</b>	6.427	3,5					
Schleswig-Holstein - gesamt -	672.349	553.519	<b>553.969</b>	450	0,1					

### zu 10.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Verwendung von Rückhaltesystemen

Rückhaltesysteme	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.283	1.063	<b>821</b>	-242	-22,8	Flensburg	2.194	<b>1.510</b>	-684	-31,2
Flensburg	405	360	<b>224</b>	-136	-37,8					
Schleswig-Flensburg	958	771	<b>465</b>	-306	-39,7					
Kiel	293	256	<b>485</b>	229	89,5	Kiel	389	<b>579</b>	190	48,8
Plön	122	133	<b>94</b>	-39	-29,3	Neu- münster	1.225	<b>988</b>	-237	-19,3
Neumünster	234	337	<b>205</b>	-132	-39,2					
Rendsburg- Eckernförde	950	888	<b>783</b>	-105	-11,8					
Segeberg	515	896	<b>927</b>	31	3,5	Bad Segeberg	2.377	<b>3.372</b>	995	41,9
Pinneberg	1.360	1.481	<b>2.445</b>	964	65,1					

Rückhaltesysteme	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	310	294	<b>257</b>	-37	-12,6	Itzehoe	786	<b>721</b>	-65	-8,3
Dithmarschen	513	492	<b>464</b>	-28	-5,7					
Lübeck	625	369	<b>489</b>	120	32,5	Lübeck	689	<b>781</b>	92	13,4
Ostholstein	277	320	<b>292</b>	-28	-8,8					
Lauenburg	480	558	<b>520</b>	-38	-6,8	Ratzeburg	1.053	<b>863</b>	-190	-18,0
Stormarn	317	495	<b>343</b>	-152	-30,7					
Kreise/ Kreisfreie Städte	8.642	8.713	<b>8.814</b>	101	1,2					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	704	668	<b>585</b>	-83	-12,4					
Schleswig-Holstein - gesamt -	9.346	9.381	<b>9.399</b>	18	0,2					

## zu 10.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Handynutzung

Handy	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.180	1.188	<b>1.277</b>	89	7,5	Flensburg	2.194	<b>1.510</b>	-684	-31,2
Flensburg	400	346	<b>302</b>	-44	-12,7					
Schleswig-Flensburg	1.291	1.095	<b>808</b>	-287	-26,2					
Kiel	897	491	<b>655</b>	164	33,4	Kiel	389	<b>579</b>	190	48,8
Plön	94	78	<b>67</b>	-11	-14,1					
Neumünster	427	512	<b>511</b>	-1	-0,2	Neu- münster	1.225	<b>988</b>	-237	-19,3
Rendsburg- Eckernförde	1.607	1.558	<b>1.244</b>	-314	-20,2					
Segeberg	1.410	1.366	<b>1.826</b>	460	33,7	Bad Segeberg	2.377	<b>3.372</b>	995	41,9
Pinneberg	2.155	2.046	<b>2.815</b>	769	37,6					
Steinburg	244	227	<b>207</b>	-20	-8,8	Itzehoe	786	<b>721</b>	-65	-8,3
Dithmarschen	975	833	<b>850</b>	17	2,0					
Lübeck	866	877	<b>679</b>	-198	-22,6	Lübeck	689	<b>781</b>	92	13,4
Ostholstein	251	299	<b>245</b>	-54	-18,1					
Lauenburg	754	838	<b>819</b>	-19	-2,3	Ratzeburg	1.053	<b>863</b>	-190	-18,0
Stormarn	627	937	<b>808</b>	-129	-13,8					
Kreise/ Kreisfreie Städte	13.178	12.691	<b>13.113</b>	422	3,3					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	2.619	2.104	<b>1.716</b>	-388	-18,4					
Schleswig-Holstein - gesamt -	15.797	14.795	<b>14.829</b>	34	0,2					

## ANLAGEN

### zu 8.1 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Überholen und Abstand

Überholen	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	111	101	<b>81</b>	-20	-19,8	Flensburg	210	<b>230</b>	20	9,5
Flensburg	33	17	<b>24</b>	7	41,2					
Schleswig-Flensburg	104	92	<b>125</b>	33	35,9					
Kiel	28	17	<b>57</b>	40	235,3	Kiel	33	<b>69</b>	36	109,1
Plön	32	16	<b>12</b>	-4	-25,0	Neu- münster	88	<b>57</b>	-31	-35,2
Neumünster	2	4	<b>5</b>	1	25,0					
Rendsburg- Eckernförde	75	84	<b>52</b>	-32	-38,1					
Segeberg	94	83	<b>85</b>	2	2,4	Bad Segeberg	152	<b>159</b>	7	4,6
Pinneberg	46	69	<b>74</b>	5	7,2					
Steinburg	12	15	<b>21</b>	6	40,0	Itzehoe	144	<b>124</b>	-20	-13,9
Dithmarschen	240	129	<b>103</b>	-26	-20,2					
Lübeck	24	16	<b>12</b>	-4	-25,0	Lübeck	45	<b>64</b>	19	42,2
Ostholstein	34	29	<b>52</b>	23	79,3	Ratzeburg	110	<b>93</b>	-17	-15,5
Lauenburg	82	70	<b>53</b>	-17	-24,3					
Stormarn	61	40	<b>40</b>	0	0,0					

Kreise/ Kreisfreie Städte	978	782	<b>796</b>	14	1,8
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	527	666	<b>379</b>	-287	-43,1
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.505	1.448	<b>1.175</b>	-273	-18,9

Abstand	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	88	108	<b>81</b>	-27	-25,0	Flensburg	286	<b>246</b>	-40	-14,0
Flensburg	97	90	<b>89</b>	-1	-1,1					
Schleswig-Flensburg	57	88	<b>76</b>	-12	-13,6					
Kiel	82	112	<b>106</b>	-6	-5,4	Kiel	150	<b>131</b>	-19	-12,7
Plön	28	38	<b>25</b>	-13	-34,2	Neu- münster	99	<b>86</b>	-13	-13,1
Neumünster	18	27	<b>21</b>	-6	-22,2					
Rendsburg- Eckernförde	69	72	<b>65</b>	-7	-9,7					
Segeberg	169	208	<b>186</b>	-22	-10,6	Bad Segeberg	436	<b>427</b>	-9	-2,1
Pinneberg	151	228	<b>241</b>	13	5,7					
Steinburg	12	16	<b>18</b>	2	12,5	Itzehoe	36	<b>31</b>	-5	-13,9
Dithmarschen	20	20	<b>13</b>	-7	-35,0					
Lübeck	155	166	<b>142</b>	-24	-14,5	Lübeck	217	<b>201</b>	-16	-7,4
Ostholstein	52	51	<b>59</b>	8	15,7					

Abstand	2022	2023	2024	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lauenburg	31	65	<b>85</b>	20	30,8	Ratzeburg	136	<b>197</b>	61	44,9
Stormarn	41	71	<b>112</b>	41	57,7					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.070	1.360	<b>1.319</b>	-41	-3,0
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	3.658	5.710	<b>7.499</b>	1.789	31,3
Schleswig-Holstein - gesamt -	4.728	7.070	<b>8.818</b>	1.748	24,7

## 12.2 Strukturdaten

### Bevölkerung

Kreise/ kreisfreien Städte	Bevölkerung mit Datum vom ...					Polizeidirektionen	
	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023		
Nordfriesland	165.951	167.147	167.560	169.043	170.007	Flensburg	469.059
Flensburg	90.164	89.934	91.113	92.550	92.667		
Schleswig-Flensburg	201.156	202.647	203.799	206.038	206.385		
Kiel	246.794	246.601	246.243	247.717	248.873	Kiel	380.243
Plön	128.686	129.353	129.687	131.266	131.370	Neumünster	360.049
Neumünster	80.196	79.905	79.496	79.502	80.185		
Rendsburg- Eckerförde	274.098	274.765	276.053	278.979	279.864		
Segeberg	277.175	278.007	280.400	284.988	287.175	Segeberg	611.193
Pinneberg	316.103	317.085	318.326	322.130	324.018	Itzehoe	268.725
Steinburg	131.013	130.706	130.843	132.419	133.072		
Dithmarschen	133.193	133.251	133.969	135.252	135.653		
Lübeck	216.530	215.846	216.277	218.095	219.044	Lübeck	423.319
Ostholstein	200.539	201.487	202.014	203.606	204.275	Ratzeburg	453.103
Lauenburg	198.019	199.152	200.819	203.712	204.836		
Stormarn	244.156	244.989	245.406	247.973	248.267		
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>2.903.773</b>	<b>2.910.875</b>	<b>2.922.005</b>	<b>2.953.270</b>	<b>2.965.691</b>		

### Altersstruktur Schleswig-Holstein

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2023		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
unter 1	22.280	0,8	152.910	5,2
1-3	50.744	1,7		
3-6	79.886	2,7		
6-10	110.833	3,8	110.833	3,8
10-15	134.867	4,6	134.867	4,6

## ANLAGEN

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2023		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
15-18	84.540	2,9	84.540	2,9
18-21	86.012	2,9	207.531	7,0
21-25	121.519	4,1		
25-30	160.651	5,4	335.782	11,4
30-35	175.131	5,9		
35-40	182.001	6,2	362.871	12,3
40-45	180.870	6,1		
45-50	170.382	5,8	376.407	12,7
50-55	206.025	7,0		
55-60	258.499	8,8	487.754	16,5
60-65	229.255	7,8		
65-70	183.649	6,2	699.707	23,7
70-80	282.787	9,6		
80 und mehr	233.271	7,9		
<b>Gesamt</b>	<b>2.953.202</b>			

### Straßenkilometer

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

Das sind im Einzelnen:

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

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

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: 01.01.2025)

Bundesländer	Pkw	Krafträder	KOM	Lkw	Sattelzug- maschinen	Kfz.- Anhänger
Baden-Württemberg	6.970.720	784.427	9.697	456.869	26.026	1.158.827
Bayern	8.413.688	1.079.282	14.820	607.223	33.811	1.554.994
Berlin	1.232.689	121.743	2.432	118.766	3.303	101.841
Brandenburg	1.492.188	162.319	2.609	161.461	7.657	392.261
Bremen	300.985	21.146	492	21.063	2.148	37.365
Hamburg	810.635	61.084	2.601	67.036	3.776	78.386
Hessen	3.907.435	368.859	5.853	279.705	13.865	516.894
Mecklenburg-Vorpommern	888.254	85.587	1.947	96.814	5.670	262.409
Niedersachsen	4.982.509	468.155	8.206	370.358	31.072	1.105.686
Nordrhein-Westfalen	10.630.608	947.291	17.894	799.913	52.614	1.417.934
Rheinland-Pfalz	2.647.477	280.216	6.497	186.018	11.764	475.218
Saarland	653.594	67.060	1.191	43.083	1.904	113.392
Sachsen	2.190.467	213.129	3.995	222.720	9.741	418.337
Sachsen-Anhalt	1.223.609	110.232	2.362	122.447	8.525	281.793
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>1.754.018</b>	<b>166.543</b>	<b>2.648</b>	<b>148.319</b>	<b>9.364</b>	<b>369.104</b>
Thüringen	1.192.603	117.870	2.238	124.324	4.838	266.025
Sonstige	47.687	4.305	77	1.544	25	7.418
<b>Deutschland</b>	<b>49.339.166</b>	<b>5.059.248</b>	<b>85.559</b>	<b>3.827.663</b>	<b>226.103</b>	<b>8.557.884</b>
Veränderung in % gegenüber 01.01.2024	+ 0,5	+ 1,3	+ 1,1	+ 2,4	- 1,4	+ 1,4

## ANLAGEN

### Kfz.-Bestand im Vergleich Deutschland/Schleswig-Holstein

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Fahrzeugbestand jeweils am 1. Januar)

Kfz.-Bestand - gesamt -	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Schleswig-Holstein</b>	2.024.920	2.056.831	2.096.039	2.123.128	<b>2.136.994</b>
Vergleich zum Vorjahr	31.007	31.911	39.208	27.089	13.866
in %	1,56	1,58	1,91	1,29	0,65
<b>Deutschland</b>	57.305.201	58.158.344	59.020.091	59.635.446	<b>60.133.124</b>
Vergleich zum Vorjahr	846.193	853.143	861.747	615.355	497.678
in %	1,50	1,49	1,48	1,04	0,83

Krafträder	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Schleswig-Holstein</b>	148.020	149.562	154.112	158.282	<b>162.691</b>
Vergleich zum Vorjahr	1.167	1.542	4.550	4.170	4.409
in %	0,79	1,04	3,04	2,71	2,79
<b>Deutschland</b>	4.438.600	4.506.410	4.661.561	4.780.854	<b>4.913.099</b>
Vergleich zum Vorjahr	65.622	67.810	155.151	119.293	132.245
in %	1,50	1,53	3,44	2,56	2,77

Güter-Kfz (Lkw+Szgm.)	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Schleswig-Holstein</b>	129.756	134.948	140.562	145.845	<b>150.234</b>
Vergleich zum Vorjahr	4.722	5.192	5.614	5.283	4.389
in %	3,78	4,00	4,16	3,76	3,01
<b>Deutschland</b>	3.367.717	3.495.242	3.628.749	3.773.093	<b>3.869.693</b>
Vergleich zum Vorjahr	125.637	127.525	133.507	144.344	96.600
in %	3,88	3,79	3,82	3,98	2,56

Anhänger zur Lastenbeförderung	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Schleswig-Holstein</b>	321.142	330.571	340.017	349.566	<b>357.899</b>
Vergleich zum Vorjahr	9.107	9.429	9.446	9.549	8.333
in %	2,92	2,94	2,86	2,81	2,38
<b>Deutschland</b>	7.452.587	7.652.232	7.867.929	8.102.581	<b>8.299.390</b>
Vergleich zum Vorjahr	198.144	199.645	215.697	234.652	196.809
in %	2,73	2,68	2,82	2,98	2,43

**Kfz.-Bestand in SH nach Kreisen/kreisfreien Städten**

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2025)

Kreisfreie Stadt Kreis	Pkw	Kräder	KOM	LKW	sonstige Kfz	Kfz. - Gesamt	Kfz. - Anhänger
Flensburg	45.398	3.005	81	2.858	816	<b>52.158</b>	5.645
Kiel	111.539	8.508	986	8.627	2.032	<b>131.692</b>	11.618
Lübeck	102.139	8.674	230	7.784	2.396	<b>121.223</b>	14.795
Neumünster	43.444	3.485	73	3.833	1.185	<b>52.020</b>	7.482
Dithmarschen	84.029	8.356	93	7.224	9.317	<b>109.019</b>	25.172
Herzogtum Lauenburg	121.756	11.857	92	9.464	6.164	<b>149.333</b>	25.955
Nordfriesland	107.293	10.165	231	11.703	10.560	<b>139.952</b>	32.044
Ostholstein	131.197	13.475	63	9.582	7.076	<b>161.393</b>	27.981
Pinneberg	180.611	16.254	88	14.932	6.391	<b>218.276</b>	28.307
Plön	82.434	8.280	135	6.003	5.144	<b>101.996</b>	18.141
Rendsburg-Eckernförde	178.841	17.696	143	14.075	12.439	<b>223.194</b>	41.190
Schleswig-Flensburg	133.348	13.031	187	11.199	12.310	<b>170.075</b>	39.524
Segeberg	173.281	16.756	77	13.569	8.396	<b>212.079</b>	33.657
Steinburg	83.325	9.019	99	6.408	6.102	<b>104.953</b>	20.660
Stormarn	155.853	14.130	30	13.306	6.312	<b>189.631</b>	25.728
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>1.734.488</b>	<b>162.691</b>	<b>2.608</b>	<b>140.567</b>	<b>96.640</b>	<b>2.136.994</b>	<b>357.899</b>

**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](mailto:Kiel.LPA13@polizei.landsh.de)

**Verantwortlich**

Thomas Weißenberg

**Redaktion**

LPA Dezernat 13

**Bilder**

Seite 1 | Landespolizei Schleswig-Holstein  
Seite 12 | Karte: SDFE, Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS

**Die Landespolizei im Internet**

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

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

März 2025

Schleswig-Holstein  
Der echte Norden



# Verkehrssicherheitsbericht Schleswig-Holstein 2025



### **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](mailto:pressestelle.kiel.lpa@polizei.landsh.de) entgegen.



# Inhalt

## **Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2025 - 5**

## **Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2025 - 6**

### **Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht - 10**

Grundlagen - 10

Polizeiliche Verkehrsunfallaufnahme - 10

Erfassung und Auswertung - 10

Neue Unfallursachen zum Thema Beeinflussung durch THC - 11

Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland - 11

### **1 Anzahl der Verkehrsunfälle - 12**

1.1 Qualifizierte Verkehrsunfälle - 13

1.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen - 13

1.3 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Lebensalter - 15

1.4 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart - 16

1.5 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen - 17

1.6 Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner - 17

### **2 Verkehrsunfälle im Straßennetz außerhalb von Bundesautobahnen - 18**

2.1 Anzahl der Verkehrsunfälle - 18

2.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen - 18

2.3 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Ortslagen - 20

2.4 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Verkehrsbeteiligungsart - 21

2.5 Hauptunfallursachen - 22

2.6 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 23

2.6.1 Vorfahrtsüberwachung - 23

2.6.2 Geschwindigkeitsüberwachung - 23

### **3 Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen - 24**

3.1 Verkehrsunfälle - 24

3.2 Getötete und verletzte Personen - 24

3.3 Hauptunfallursachen - 27

3.4 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 28

### **4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort - 29**

### **5 Verkehrsunfälle mit Wild - 31**

### **6 Risikogruppen - 32**

6.1 Verhältnis Unfallverursachung und Lebensalter - 32

6.2 Junge Fahrende - 32

6.2.1 Hauptunfallursachen - 34

6.3 Senioren - 35

6.3.1 Hauptunfallursachen - 39

6.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen - 39

6.4 Kinder - 40

6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen - 42

6.4.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen - 42

6.4.1.2 Als Zufußgehende (Der sichere Schulweg) - 43

6.4.1.3 Als Mitfahrende - 43

6.4.1.4 Als Radfahrende - 43

<b>7</b>	<b>Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung - 44</b>
7.1	Verhältnis Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart - 44
7.2	Fahrrad - 44
7.2.1	Konventionelle Fahrräder - 45
7.2.1.1	Hauptunfallursachen - 47
7.2.2	Pedelecs - 48
7.2.2.1	Hauptunfallursachen - 50
7.2.3	Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen und Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 50
7.3	Elektrokleinstfahrzeuge (nicht nur nach eKFV) - 51
7.3.1	Hauptunfallursachen - 53
7.3.2	Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit eKfz. und Bekämpfung der Hauptunfallursachen - 53
7.4	Motorräder - 54
7.5	Zufußgehende - 56
7.6	Güterkraftfahrzeuge - 57
7.6.1	Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz - 58
7.6.2	Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen - 59
7.6.3	Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs - 59
<b>8</b>	<b>Aggressionsdelikte - 61</b>
8.1	Bekämpfung der Aggressionsdelikte - 61
8.2	Verbotene Kraftfahrzeugrennen - 61
<b>9</b>	<b>Alkohol und andere berauschende Mittel - 62</b>
9.1	Alkoholeinfluss - 62
9.2	Einfluss anderer berauschender Mittel - 64
9.3	Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten - 65
9.4	Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle - 65
<b>10</b>	<b>Allgemeine polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung - 66</b>
10.1	Verkehrsüberwachung - 66
10.2	Gurtpflicht - 66
10.3	Verbotene Handynutzung/Ablenkung - 66
<b>11</b>	<b>Schwerpunktaktionen - 67</b>
11.1	ROADPOL - Verkehrsüberwachungsmaßnahmen 2025 - 67
11.2	Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben - 68
<b>12</b>	<b>Anlagen - 69</b>
12.1	Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten - 69
12.2	Strukturdaten - 93

# Vorwort zum Verkehrssicherheitsbericht 2025



Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

anhand des aktuellen Verkehrssicherheitsberichtes können Sie sich einen Überblick über die polizeilich festgestellte Verkehrssicherheitslage im vergangenen Jahr verschaffen.

Dies bezieht die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle, die polizeiliche Verkehrsüberwachung und die die Präventionsmaßnahmen mit ein.

Aus verkehrspolizeilicher Sicht positiv hervorzuheben ist, dass die Zahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten insgesamt gesunken ist. Auch die rückläufige Entwicklung der Anzahl der Unfälle Junger Fahrer ist ein erfreulicher Befund, auch wenn die Unfallbelastung dieser Altersgruppe nach die vor überdurchschnittlich hoch ist.

Diesen positiven Trends entgegen steht, dass die Zahl der Getöteten höher ist als im Jahr 2024. 94 Menschen kamen zu Tode und damit 8 mehr als zuvor. Auch wenn diese Zahl unter dem 10-Jahres-Durchschnitt von 99 Unfalltoten liegt, hat sie den Weg zum Erreichen der Vision Zero wieder länger gemacht. Vor allem steht sie für viel Leid von Angehörigen und Freunden und viele verlorene Lebensjahre.

Sehr bedenklich ist auch die deutliche Steigerung der verunglückten Kinder sowie von Pedelec- und eScooter-Fahrern. Hier wird die Landespolizei ihre konsequenten Kontroll- und Präventionsbemühungen intensivieren.

Verkehrskontrollen und Prävention sind wichtig und sie sind wirksam. Noch viel mehr hängt die Sicherheitslage aber vom angemessenen Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ab. Jeder und jede Einzelne kann also zu einem sichereren Straßenverkehr in Schleswig-Holstein beitragen!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Stelck'.

Torge Stelck, Leitender Polizeidirektor  
Leiter der Abteilung 1 im Landespolizeiamt

# Wesentliche Feststellungen im Verkehrssicherheitsbericht 2025

- **Erneuter Rückgang der aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle**

Nachdem die Anzahl der aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle (P, S1 und S2) bereits im Jahr 2024 um -1,1 % gesunken ist, wurde im vergangenen Jahr ein erneuter Rückgang um -1,3 % auf 19.258 festgestellt. Die nicht aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle der Kategorie S3, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, reduzierten sich nur gering um -0,1 % auf 70.597. Insgesamt ist die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in Schleswig-Holstein im vergangenen Jahr von 90.053 um -0,2 % auf 89.855 leicht gesunken.

- **Weniger Verletzte, mehr Tote**

Bei den 89.855 Unfällen wurden insgesamt 15.403 (-0,9%) Personen verletzt, davon 13.587 (-0,5 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.816 (-3,6 %) schwer.

Im Jahr 2025 wurden bei 88 Verkehrsunfällen 94 Personen und damit 8 mehr als im Vorjahr getötet. Damit ist die Anzahl im langfristigen Vergleich auf gleichbleibendem Niveau. Der 5 Jahres-Durchschnitt bei den Getöteten liegt bei 90, im 10 Jahres-Durchschnitt sterben 99 Unfallbeteiligte auf den Straßen in Schleswig-Holstein.

Bei den Getöteten nimmt die Altersgruppe über 80 Jahre mit 17 Personen den höchsten Wert ein, gefolgt von den jungen Erwachsenen in der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen mit 11 Getöteten.

Innerorts verstarben die meisten Personen mit einem Pedelec (7), am zweithäufigsten auf einem Fahrrad (6) gefolgt von den Insassen in Pkw (5).

Außerorts verstarben die meisten Personen als Insassen von Pkw (39) und am zweithäufigsten auf motorisierten Krafträdern (14).

Bei den Verletzten wurde ein Rückgang um -0,9 % zum Vorjahr verzeichnet. Im Vergleich zum vorpandemischen Jahr 2019 ist ein deutlicher Rückgang um -3,2 % erkennbar.

Bei den Leichtverletzten ist ein leichter Rückgang um -0,5 % zu erkennen, allerdings ist das Niveau von 2019 wieder erreicht.

Bei den Schwerverletzten haben wir einen deutlichen Rückgang um -3,6 %, zu 2019 liegt der Rückgang bei -19,2 %.

- **Mehr Verkehrsunfälle auf den Autobahnen, Anzahl verletzter Personen gestiegen**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist, nach einem Rückgang im Jahr 2024 um -5,5 %, im vergangenen Jahr von 3.891 um +3,7 % auf 4.035 gestiegen, zu 2019 konnte jedoch einen Rückgang von -11,6 % festgestellt werden.

Die Anzahl der Verkehrstoten auf hat sich von 8 auf 9 erhöht. Der 5 Jahres-Durchschnitt bei den Getöteten liegt bei 8, im 10 Jahres-Vergleich sterben jährlich 9 Unfallbeteiligte auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein. Bei den leicht verletzten Personen ist ein Anstieg von 736 um +8,8 % auf 801 zu verzeichnen, die Anzahl der schwer verletzten Personen ging von 139 um -17,3 % deutlich auf 115 zurück. Damit wurde bei den Schwerverletzten die niedrigste Anzahl seit über 10 Jahren registriert.

Hauptunfallursache bleibt wie in den Jahre davor die nicht angepasste Geschwindigkeit, sie macht 27,3 % aller festgestellten Unfallursachen aus, gefolgt von Abstand (13,1 %) und Fehlern beim Überholen (11,4 %).

- **Weniger Verkehrsunfälle außerhalb der Bundesautobahnen, weniger Verletzte, mehr Tote**

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 86.162 um -0,4 % auf 85.820 Verkehrsunfälle gesunken. Die Anzahl der Personen, die bei diesen Verkehrsunfällen getötet worden sind, ist gleichzeitig von 78 um +9 % auf 85 gestiegen. Der 5 Jahres-Durchschnitt bei den Getöteten außerhalb der Bundesautobahnen liegt

bei 82 Personen, im 10 Jahres-Durchschnitt sterben 90 Unfallbeteiligte auf diesen Straßen. 2025 wurden 12.786 und damit -1,0 % weniger Personen leicht und 1.701 (-2,5 %) schwer verletzt. Bei den Schwerverletzten wurde die niedrigste Anzahl seit über 10 Jahren erfasst. Vorfahrtsverletzungen und Fehler beim Abbiegen bleiben mit 16,7 % und 16,1 % die Hauptunfallursachen.

- **Rückgang bei den Verkehrsunfallzahlen der Jungen Fahrenden, deutlicher Rückgang der Verunglückten**

In der Altersgruppe der 18 bis 25jährigen hat es einen leichten Rückgang bei den Verkehrsunfallbeteiligungen gegeben. Die Anzahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 4.031 um -1,5 % auf 3.970 gesunken. 2.464 dieser Verkehrsunfälle wurden von den Jungen Fahrenden selbst verursacht. Die Werte zeigen einen erhöhten Verursacheranteil für diese Altersgruppe von 55,2 %. Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 7 % sind Junge Fahrende mit 20,6 % überdurchschnittlich hoch in das Verkehrsunfallgeschehen involviert.

In der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen wurden weniger Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen, und weniger Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Anzahl der verunglückten Jungen Fahrenden ist im Berichtszeitraum insgesamt um -6,1 % gesunken. Es wurden 1.839 und damit -4,2 % weniger Junge Fahrende leicht und 223 bzw. -18,3 % weniger schwer verletzt. 11 Junge Fahrende erlitten tödliche Verletzungen, damit 3 weniger als noch im Jahr davor. Der 5 Jahres-Durchschnitt bei den Getöteten liegt 11 Personen, im 10 Jahres-Durchschnitt sterben 12 Junge Fahrende in Schleswig-Holstein.

- **Senioren wieder stärker am Unfallgeschehen beteiligt**

Der Anteil der Senioren am Unfallgeschehen steigt entsprechend dem Bevölkerungsanteil weiter an. 2025 wurden 5.496 (+2,5 %) Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren und 3.684 (+0,9 %) durch Senioren verursachte Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen. Damit wurden in den letzten Jahren noch nie so viele dieser Verkehrsunfälle wie im Jahr 2025 aufgenommen.

Es wurden 2.168 (-0,4 %) Senioren im Straßenverkehr leicht und 474 (+14,5 %) schwer verletzt. 37 Senioren erlitten tödliche Verletzungen, was einen Rückgang von 2 bzw. -5,1 % ausmacht. Fast 40 % der Verkehrsunfalltoten waren im Alter ab 65 Jahren. Am häufigsten verunglückten Senioren mit dem Fahrrad oder dem Pedelec, hier werden die schwersten Verletzungen davongetragen (46,8 % der Schwerverletzten und Getöteten fuhren ein Fahrrad).

Mit zunehmendem Alter steigt das Risiko schwere Verletzungen davonzutragen. 45,9 % der verstorbenen Senioren waren über 80 Jahre alt.

- **Kinder wieder deutlich stärker am Unfallgeschehen beteiligt**

Nach einem leichten Anstieg der Verkehrsunfälle mit Kindern und verunglückten Kindern im Jahr 2024, stiegen beide Werte im vergangenen Jahr wieder deutlich an. Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle wurde eine Steigerung um +8,8 % auf 1.305 und der dabei verunglückten Kinder um +9,3 % auf 1.366 registriert. Es verunglückten 1.281 Kinder im vergangenen Jahr leicht, das sind +11,1 % mehr als 2024. 84 Kinder und damit -12,5 % wurden schwerverletzt. Wie bereits im Jahr 2024 verunglückte ein Kind tödlich bei einem Verkehrsunfall.

Die höchste Steigerung bei den verunglückten Kindern wurde mit +57 % bei den Mitfahrenden im oder auf Kfz im Alter zwischen 10 und 15 Jahren festgestellt. In dieser Verkehrsbeteiligungsart verunglückten 212 Kinder. Am häufigsten verunglückten Kinder als Radfahrende im Alter zwischen 10 bis unter 15 Jahren. Mehr als jedes dritte verunglückte Kind gehörte dieser Alterskategorie an und fuhr ein Fahrrad.

Hauptunfallursachen bei den Kindern, die in der Unfälle als Unfallverursacher ermittelt wurden, waren die verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile wie z. B. Gehweg.

- **Höchster Wert bei Pedelec-Unfällen und Verunglückten**

Während die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von konventionellen Fahrrädern im vergangenen Jahr um -5,2 % auf 3.421 gesunken ist, wurde bei den Pedelec-Unfällen erneut eine deutliche Steigerung um +14,6 % auf 1.877 registriert. Mit 5.137 (-0,9 %) Verkehrsunfällen in dieser

## WESENTLICHE FESTSTELLUNGEN

Verkehrsbeteiligungsgruppe insgesamt war etwas mehr als jeder vierte von der Polizei aufgenommene Verkehrsunfall unter Beteiligung eines konventionellen Fahrrades oder Pedelecs. Auch bei der Anzahl der Verunglückten ist eine Verschiebung in den beiden Verkehrsbeteiligungsarten zu verzeichnen. Die Anzahl der verunglückten Fahrradfahrenden ist um -5,4 % auf 3.165 gesunken, während die Anzahl der verunglückten Pedelec-Fahrenden um +12,6 % auf 1.772 gestiegen ist und auch hier ihren Höchstwert erreichte. Insgesamt wurden 1.499 (+14,2 %) leicht- und 266 (+5,1 %) Personen schwerverletzt. 7 Pedelec-Fahrende erlitten tödliche Verletzungen, es wurde ein Getöteter mehr verzeichnet als noch 2024. Insgesamt wurden 16 Fahrradfahrende getötet. Pedelec-Unfälle sind vor allem für ältere Verkehrsteilnehmende häufiger mit schwerwiegenderen Folgen verbunden als Unfälle mit konventionellen Fahrrädern. Jeder dritte Verunglückte war im Alter ab 65 Jahren, bei den Schwerverletzten lag ihr Anteil bei 47 %. Drei der getöteten Pedelec-Fahrenden war über 80 Jahre alt.

- **Weiter deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle und Verunglückten bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen (z.B. E-Scooter)**

Die steigende Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen insbesondere den sogenannten E-Scootern hat die Entwicklung der Verkehrsunfallzahlen im vergangenen Jahr stark beeinflusst. Diese haben sich analog der Verunglückten seit Einführung dieser neuen Verkehrsbeteiligungsart im Jahr 2020 fast verzehnfacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen, so waren es 2025 insgesamt 930. Zu 2024 wurde eine Steigerung um 35,3 % verzeichnet. Es wurden 718 (+33,5 %) Verkehrsteilnehmende leicht und 81 (+19,1 %) schwer verletzt. Es wurde keine Person auf einem E-Scooter im Straßenverkehr getötet.

Insgesamt spielen E-Scooter mit 4,8 % eine vergleichsweise untergeordnete Rolle an den aufnahmepflichtigen Verkehrsunfällen, jedoch ist das Unfallrisiko sehr hoch. Am stärksten gefährdet ist die Alterskategorie der 18 bis unter 35jährigen. In 64,5 % der Verkehrsunfälle wurden die Fahrzeugführenden als Unfallverursachende festgestellt. Die falsche Straßenbenutzung und der Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stellen die Hauptunfallursachen dar.

- **Motorradunfälle und dabei Verunglückte auf gleichbleibendem Niveau**

Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrenden weisen seit Jahren eine positive Entwicklung auf. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist in den letzten 10 Jahren um -17,7 % gesunken. Im vergangenen Jahr wurden +1,2 % mehr Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen, es verunglückten dabei aber -0,7 % weniger Motorradfahrende leicht oder schwer. 17 Motorradfahrende, drei weniger als noch 2024, wurden im Straßenverkehr getötet. Damit bleibt die Anzahl der Getöteten im 5 und 10 Jahres-Durchschnitt bei 18 und 19 Personen. Die Anzahl der Verunglückten ist in den letzten 10 Jahren um -19,4 % gesunken.

Am stärksten gefährdet sind männliche Personen im Alter zwischen 18 bis unter 25 sowie 55 bis unter 65 Jahren.

In 59,4 % der Verkehrsunfälle wurden Motorradfahrende als Hauptverursachende von der Polizei ermittelt. Hauptunfallursachen waren eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit. In anderen Fällen begingen Pkw- und Lkw-Fahrende in 37,9 % Fehler beim Abbiegen, in 20,4 % waren speziell Fehler beim Abbiegen nach links hauptunfallursächlich.

- **Nach Höchststand an Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeuge in 2024, weniger Verkehrsunfälle und dabei verunglückte Personen**

Nach einem Höchststand der Verkehrsunfälle im Jahr 2024, ist im vergangenen Jahr die Anzahl dieser Verkehrsunfälle wieder gesunken (-2,6 %). Auch die Anzahl der dabei Verunglückten sank um -1,8 %, bleibt jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau. Es wurden mit 1.344 und damit -1,5 % weniger Personen bei diesen Unfälle leicht und 182 (-7,2 %) schwer verletzt. 23 und damit 6 oder +35,3 % mehr Verkehrsteilnehmende wurden getötet. 11 verstarben als Insassen eines Personenkraftwagens, 5 Personen wurden als Fahrende oder Mitfahrende in einem Güterkraftfahrzeug getötet, 3 Personen als Zufußgehende, 2 als Fahrende oder Mitfahrende eines Kraftrades über 125 ccm und 2 als Radfahrende.

Außerhalb der Bundesautobahnen spielt die falsche Straßenbenutzung mit 33 %, insbesondere

der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot (nicht weit genug rechts gefahren, Berührungen mit dem Gegenverkehr), eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren sind mit 19,9 % ebenfalls Hauptunfallursachen. Auf den Bundesautobahnen war eine unzureichend gesicherte Ladung mit 18,9 % und das fehlerhafte Überholen mit 18 % hauptunfallursächlich.

Der seit Jahren steigende gewerbliche Güterverkehr bringt steigende Unfallzahlen mit sich. Dabei haben LKW-Unfälle oftmals besonders schwere Unfallfolgen für andere Verkehrsteilnehmende.

- **Alkohol bleibt eine häufige Ursache für Verkehrsunfälle**

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol stand, ist um -1,7 % auf 1.237 gesunken. Die Anzahl der verunglückten Personen erhöhte sich um +2,8 % auf 802. Damit bleiben beide Werte seit über 10 Jahren auf einem hohen Niveau. 630 (+2,1 %) Personen wurden im letzten Jahr leicht-, und 167 (+4,4 %) schwerverletzt. Die Zahl der Unfalltoten stieg auf 6 Personen (2024: 3).

Männliche Verkehrsteilnehmende zwischen 25 und 45 Jahren treten am häufigsten in dieser Unfallbeteiligung auf.

2025 stellte die Polizei bei Verkehrskontrollen 1.824 und damit -26,1 % weniger Verstöße der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol fest.

Die langfristige Betrachtung dieser Verkehrsunfälle zeigt, dass die Überwachungsmaßnahmen zu dieser Unfallursache nicht verringert werden dürfen.

- **Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel und dabei Verunglückte auf einem Höchststand**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mitteln stand, erreichte im vergangenen Jahr einen erneuten Höchststand. Es wurden 284 und damit +12,7 % dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen.

Auch die Anzahl der Verunglückten ist um +21,9 % auf 195 angestiegen. Auch das ist der höchste Wert verunglückter Personen bei diesen Verkehrsunfällen.

Es wurden 167 Personen und damit +32,5 % leicht- und 28 (-6,7 %) schwerverletzt. Es verstarb kein Unfallbeteiligter in Folge dieser Verkehrsunfälle, 2024 wurden 4 Getötete erfasst.

Männliche Verkehrsteilnehmende zwischen 18 und 35 Jahren treten am häufigsten in dieser Unfallbeteiligung auf.

Seit dem 01.07.2025 ist eine Auswertung der Beeinflussung von THC möglich. Diese wurde bei 90 Verkehrsunfällen und 92 Unfallbeteiligten als unfallursächlich ermittelt.

Unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel wurden bei Kontrollen 1.367 und damit -16,1 % weniger Delikte festgestellt.

# Allgemeine Hinweise zum Verkehrssicherheitsbericht

## Grundlagen

Dieser Verkehrssicherheitsbericht stellt die Verkehrsunfalllage auf den Straßen Schleswig-Holsteins im Jahre 2025 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 2025 in Schleswig-Holstein polizeilich erfasst wurden, erstellt. Die Erfassung erfolgt auf Basis des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes (StVUnfStatG) nach bundeseinheitlichem Muster. Ländererlasse regeln im Einzelnen den Umfang der Verkehrsunfallaufnahme. Im Unterschied zur Polizeilichen Kriminalstatistik (PKS) werden die Verkehrsunfalldaten nicht erst nach Abschluss der Ermittlungen, sondern bereits aktuell nach der Verkehrsunfallaufnahme erfasst (Eingangsstatistik). Zur Analyse der Verkehrsunfalllage werden zusätzlich Strukturdaten, wie beispielsweise demografische Daten, Straßenkilometer oder Zulassungszahlen, herangezogen.

Die Verkehrsunfalllage dient der Polizei als Planungsgrundlage, insbesondere im Aufgabenfeld der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsunfallprävention. Die Statistiken zur Verkehrsüberwachung und Prävention resultieren aus polizeiinternen Erhebungen.

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

## 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. Bei dieser Art von Unfällen spricht die Landespolizei von „qualifizierten Verkehrsunfällen“. 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) und stehen für eine tiefergehende differenzierte Untersuchung nicht zur Verfügung.

## Erfassung und Auswertung

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

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

## Neue Unfallursachen zum Thema Beeinflussung durch THC

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

Mit der Cannabislegalisierung zum 01.04.24 und den daraus resultierenden Anpassungen im Straßenverkehrsrecht ist mit einer Zunahme von berauschten Verkehrsteilnehmenden sowie schweren Verkehrsunfällen zu rechnen. Eine cannabisbezogene Detaillierung in der Datenerfassung der Länderpolizeien, insbesondere mit Blick auf die Verkehrsunfallstatistik, wurde als notwendig erachtet. Es wurde in Zusammenarbeit mit dem Statistischen Bundesamt (DESTATIS) die Ergänzung des Unfallursachenverzeichnisses um die Unfallursache THC-Einfluss im Bereich Verkehrsuntüchtigkeit initiiert. Eine Umsetzung der Erfassung dieser neuen Unfallursache in den Vorgangbearbeitungssystemen der Länderpolizeien wurde zum 01.07.2025 implementiert. Mit Blick auf das vorliegende Forschungs- und Evaluationsinteresse, wird zudem der im Blutserum festgestellte THC-Wert abgebildet. Die folgenden Auswertungen zu Unfallursachen verschiedener Verkehrsbeteiligungsgruppen enthalten diese Unfallursache bereits. Eine valide Analyse zur tatsächlichen Beeinflussung durch THC wird im nächsten Bericht erst möglich sein.

## Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland

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

## Verkehrsunfallentwicklung in Deutschland

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

Deutschland	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verkehrsunfälle</b>	2.314.938	2.406.465	2.519.525	2.512.697	
Vergleich zum Vorjahr	69.693	91.527	113.060	-6.828	-2.512.697
in %	3,1	4,0	4,7	-0,3	-100,0
<b>Verletzte</b>	323.129	361.134	366.557	364.993	
Vergleich zum Vorjahr	-4.421	38.005	5.423	-1.564	-364.993
in %	-1,3	11,8	1,5	-0,4	-100,0
<b>Getötete</b>	2.562	2.788	2.839	2.770	
Vergleich zum Vorjahr	-157	226	51	-69	-2.770
in %	-5,8	8,8	1,8	-2,4	-100,0

Eine aktuelle Veröffentlichung des Bundesstatistikamtes für das vergangene Jahr lag bei der Berichtserstellung noch nicht vor.

# 1 Anzahl der Verkehrsunfälle

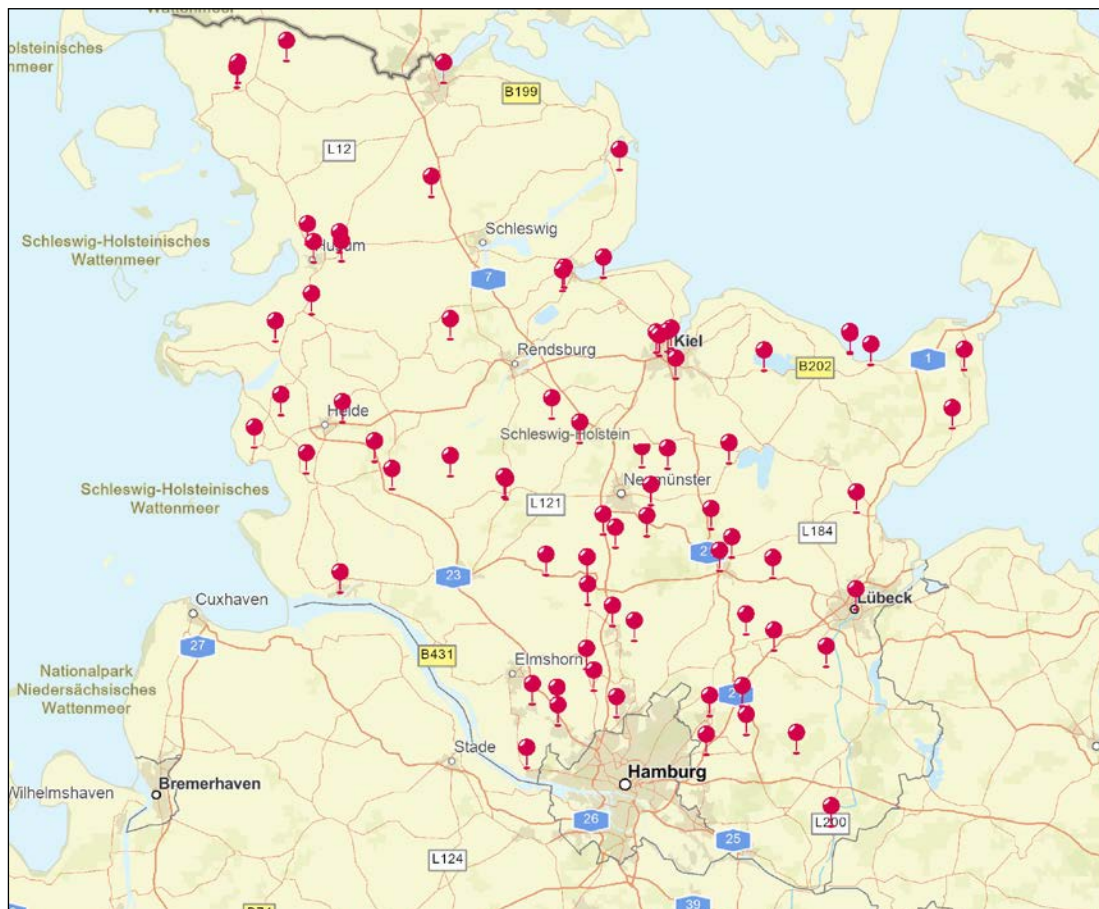
## Verkehrsunfallzahlen sind leicht gesunken

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr von 90.053 um -0,2 % auf 89.855 leicht gesunken.

Insgesamt wurden bei 89.855 Verkehrsunfällen 15.403 Personen verletzt, 94 Personen verstarben. Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Verkehrsunfälle, sowie der verletzten und getöteten Personen der letzten fünf Jahre in Schleswig-Holstein dar.

Schleswig-Holstein	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verkehrsunfälle</b>	82.017	83.178	88.610	90.053	<b>89.855</b>
Vergleich zum Vorjahr	2.114	1.161	5.432	1.443	-198
in %	2,6	1,4	6,5	1,6	-0,2
<b>Verletzte</b>	13.782	14.582	15.264	15.536	<b>15.403</b>
Vergleich zum Vorjahr	-103	800	682	272	-133
in %	-0,7	5,8	4,7	1,8	-0,9
<b>Getötete</b>	77	102	90	86	<b>94</b>
Vergleich zum Vorjahr	-30	25	-12	-4	8
in %	-28,0	32,5	-11,8	-4,4	9,3

Die folgende Karte stellt die Orte der tödlichen Verkehrsunfälle für das Jahr 2025 in Schleswig-Holstein dar.



Geographische Darstellung der VU mit tödlich verletzten Personen 2025

## 1.1 Qualifizierte Verkehrsunfälle

### Erneuter Rückgang bei den aufnahmepflichtigen Verkehrsunfällen

Die Anzahl der qualifizierten Verkehrsunfälle ist von 19.509 um -1,3 % auf 19.258 Fälle gesunken. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurde ebenso ein Rückgang von 12.389 um -1,3 % auf 12.226 verzeichnet.

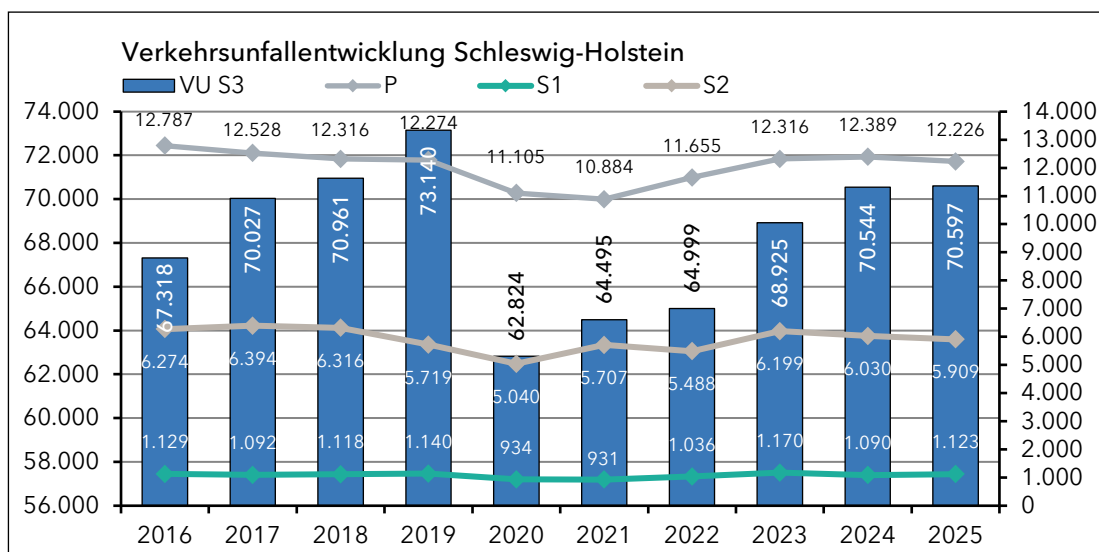
Unfälle der fachlichen Kategorie S1, denen eine Straftat als Ursache zugrunde liegt, sind von 1.090 um +3,0 % auf 1.123 gestiegen. In 576 Fällen und damit als häufigste Unfallursache bei diesen Verkehrsunfällen wurde Alkoholkonsum festgestellt.

Bei Verkehrsunfällen der Kategorie S2, die lediglich Sachschäden als Unfallfolgen nach sich ziehen und bedeutende Ordnungswidrigkeiten als Unfallursache begründet haben, ist für das Jahr 2025 ein Rückgang von 6.030 um -2,0 % auf 5.909 erfasst.

Die nicht aufnahmepflichtigen Verkehrsunfälle der Kategorie S3, denen eine geringfügige Ordnungswidrigkeit zugrunde liegt, blieben auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr (2024: 70.544; 2025: 70.597). Das ergibt eine prozentuale Änderung von +0,1 %.

Die Polizei hat für das vergangene Jahr 18.641 Wildunfälle erfasst. Das entspricht einer Zunahme um +0,6 % oder 114 Unfällen. Damit wurde der höchste Stand an Verkehrsunfällen mit Wild seit Aufzeichnung dieser Statistik erreicht, die Anzahl steigt seit Jahren kontinuierlich an. In Ziffer 5 des Berichtes werden diese Verkehrsunfälle gesondert betrachtet.

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



## 1.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen

### Weniger verletzte Personen - leichter Anstieg bei der Anzahl der Getöteten

Bei den 89.855 Unfällen wurden insgesamt 15.403 (-0,9 %) Personen verletzt, davon 13.587 (-0,5 %) Unfallbeteiligte leicht und 1.816 (-3,6 %) schwer.

Im Jahr 2025 wurden bei 88 Verkehrsunfällen 94 Personen und damit 8 mehr als im Vorjahr getötet. Damit ist die Anzahl im langfristigen Vergleich auf gleichbleibendem Niveau.

Bei den Getöteten nimmt die Altersgruppe über 80 Jahren mit 17 Personen den höchsten Wert ein, gefolgt von den jungen Erwachsenen in der Altersgruppe der 18 bis unter 25jährigen mit 11 Getöteten.

Im Schnitt der letzten fünf Jahre sind die über 80jährigen mit 89 Verkehrsteilnehmenden am stärksten gefährdet, es folgen die 55 bis unter 65jährigen mit 65 Getöteten.

## ANZAHL

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	18-25	25-35	35-45	45-55	55-65	65-70	70-75	70-80	80-	ohne	Σ
2021	2	1		1	9	10	6	9	18	6	2	2	10	1	77
2022	1		1	4	12	14	8	9	14	4	5	6	24		102
2023			1	1	8	10	13	12	8	9	2	5	21		90
2024			1	2	14	6	4	8	12	10	8	4	17		86
2025			1		11	7	8	17	13	8	1	11	17		94
<b>Differenz 24/25</b>	0	0	0	-2	-3	+1	+4	+9	+1	-2	-7	+7	0	0	+8

Am stärksten gefährdet sind innerorts Pedelec-Fahrende und außerorts die Fahrenden und Mitfahrenden in Pkw gefolgt von den motorisierten Kraftfahrzeugen.

Die folgende Tabelle gibt einer Übersicht der Getöteten nach Art der Verkehrsbeteiligung und Örtlichkeit wider.

getötete Personen		Summe	Straßenklasse				
			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen	Autobahn
innerorts	Pedelec	7	2	1		4	
	Fahrrad	5		1	1	3	
	PKW	6			3	3	
	Zufußgehende	3		2	1		
	Kräder mit amtl. Kennz.	2	1	1			
	Lkw	2				2	
	Bus	1				1	
	übriges Kraftfahrzeug	1				1	
	<b>Summe</b>	<b>27</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	
außerorts	PKW	39	12	16	6	1	4
	Kräder mit amtl. Kennz.	14	5	4	2	1	2
	Fußgänger	7	3		1	1	2
	Fahrrad	3	1	1		1	
	Lkw	3	1	1			1
	Mofa	1		1			
	<b>Summe</b>	<b>67</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>9</b>
<b>Gesamtsumme</b>	<b>94</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>9</b>	

## 1.3 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung und Lebensalter

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

Das Verhältnis der Verkehrsunfallverursachung zum Lebensalter ist ein wichtiges Indiz um die zielgerichtete Präventionsarbeit in Richtung der Verursachenden zu initiieren.

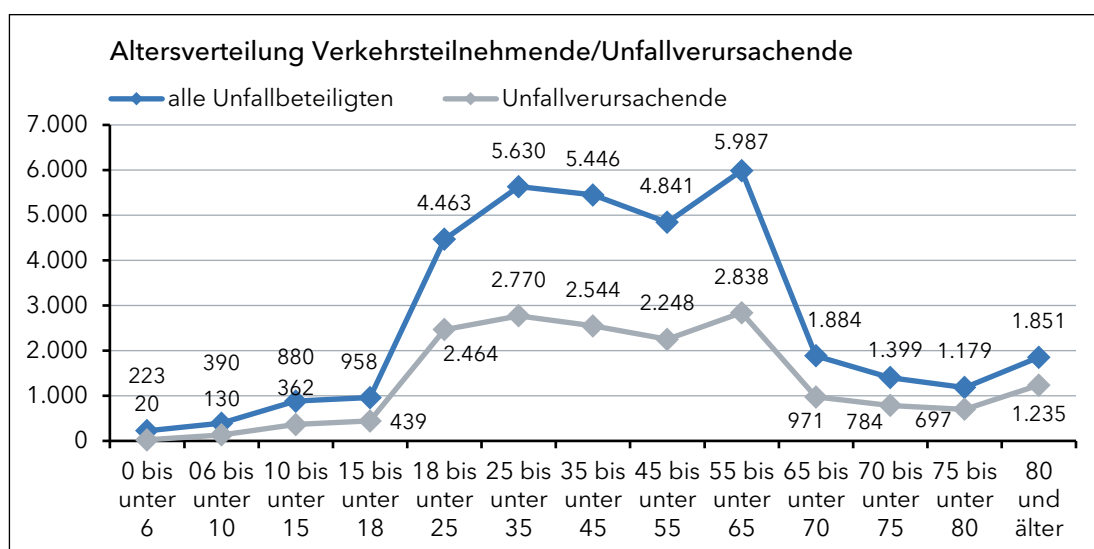
Die Werte zeigen einen erhöhten Verursacheranteil für die Gruppe der „jungen Fahrenden“. In der Altersgruppe von 18 bis unter 25 Jahren sind 55,2 % der unfallbeteiligten Personen auch als Unfallverursachende verzeichnet.

Die zweite auffällige Gruppe beginnt bei 70 Jahren und steigt bis über 80 Jahre kontinuierlich von 56,0 % bis 66,7 % 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.

Anzahl Verkehrsteilnehmer	Alterskategorie													
	Summe	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	35.131	223	390	880	958	4.463	5.630	5.446	4.841	5.987	1.884	1.399	1.179	1.851
Unfallverursachende	17.502	20	130	362	439	2.464	2.770	2.544	2.248	2.838	971	784	697	1.235
Anteil in %	49,6	9	33,3	41,1	45,8	55,2	49,2	46,7	46,4	47,4	51,5	56,0	59,1	66,7

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Zahlen aus der Tabelle wider.



## 1.4 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Unfallverursachung 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 Verursachergruppe 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 wissentliches 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.

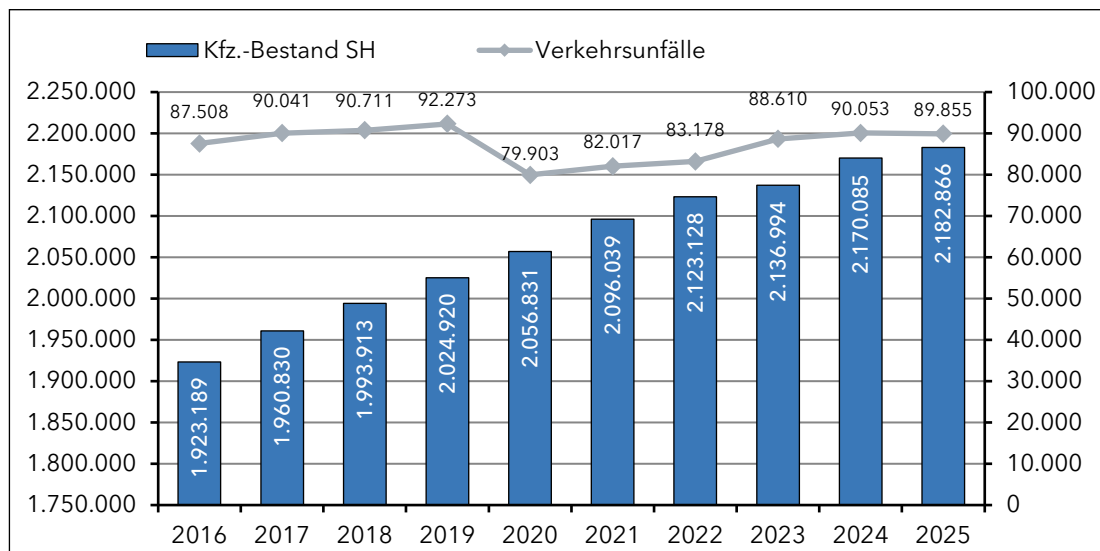
2025	Pkw	Güter-Kfz	Motorrad über 125 ccm	Elektrokleinstfahrzeuge	LKR bis 125 ccm	Wohnmobil	Landwirtschaftliche Zugmaschine	Mofa 25	S-Pedelec	Fahrrad	Pedelec
Alle Unfallbeteiligten	23.367	0	771	0	223	319	193	54	17	3.668	1.971
Unfallverursachende	11.925	0	443	0	125	154	116	37	12	2.001	1.065
Anteil in %	51,0	59,5	57,5	62,2	56,1	48,3	60,1	68,5	70,6	54,6	54,0

## 1.5 Verkehrsunfälle im Verhältnis zur Anzahl von Kraftfahrzeugen

### Weniger Verkehrsunfälle im Verhältnis zum stets steigenden Kraftfahrzeugbestand

Trotz des wachsenden Bestandes an Kraftfahrzeugen sind die Unfallzahlen im Verhältnis zum vergangenen Jahr in Schleswig-Holstein annähernd gleichgeblieben.

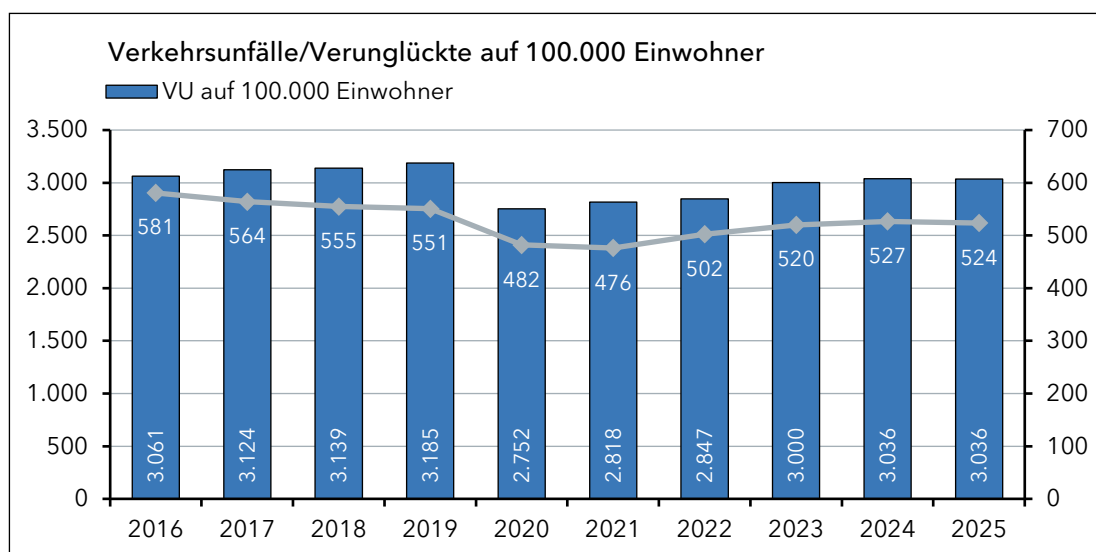
Das folgende Diagramm stellt die Entwicklung der Zulassungszahlen in Bezug auf das Unfallgeschehen der letzten 10 Jahre in Schleswig-Holstein dar.



## 1.6 Verkehrsunfälle auf 100.000 Einwohner

Im vergangenen Jahr ist die Anzahl der Verkehrsunfälle pro 100.000 Einwohner mit 3.036 gleich geblieben. Es sind bei der Bezugsgröße weniger Personen als im Vorjahr verunglückt (2025: 524; 2024: 527).

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



## 2 Verkehrsunfälle im Straßennetz außerhalb von Bundesautobahnen

### Leichter Rückgang der Verkehrsunfallzahlen, weniger Verletzte, mehr Getötete

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

### 2.1 Anzahl der 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 von 86.162 um -0,4 % auf 85.820 Verkehrsunfälle gesunken, gleichzeitig hat sich die Anzahl der tödlich Verunglückten von 78 um +9 % auf 85 erhöht.

### 2.2 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen

#### Weniger Verletzte, mehr Getötete

Die Anzahl der Personen, die bei Verkehrsunfällen außerhalb von Autobahnen getötet worden sind, ist im letzten Jahr von 78 um +9 % auf 85 gestiegen. Damit ist zwar ein Anstieg zu verzeichnen, die Anzahl bleibt im langfristigen Vergleich auf gleichbleibendem Niveau.

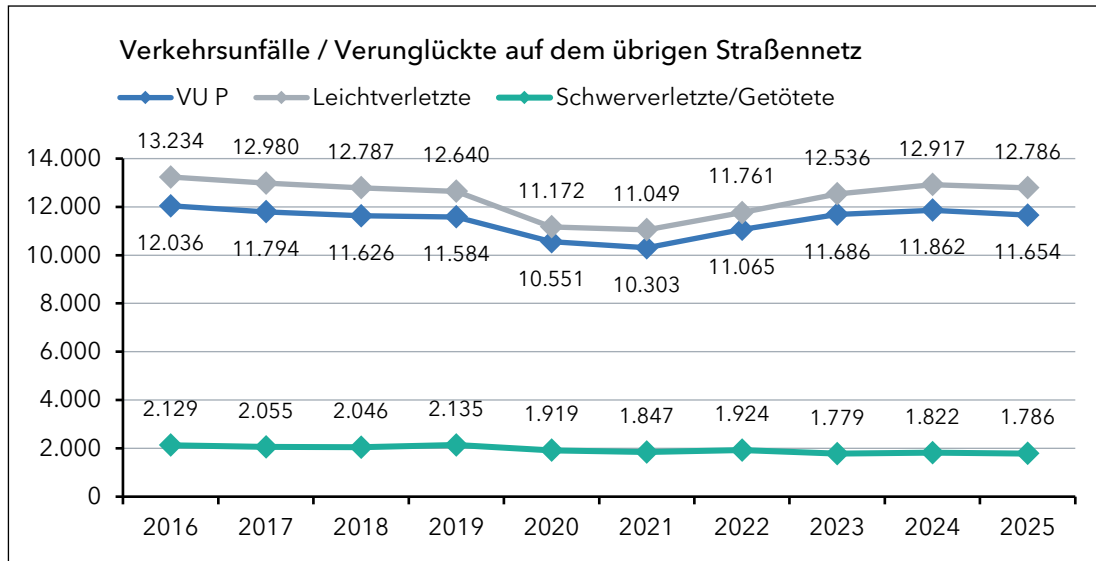
28 (2024: 24) Personen starben als Folge von Verkehrsunfällen auf Landes-, 25 (2024: 19) auf Bundes-, 18 (2024: 21) auf Gemeinde- und 14 (2024: 14) auf Kreisstraßen.

In der folgenden Tabelle werden die getöteten Personen in den Jahren 2022 bis 2025 im Vergleich nach örtlicher Lage und Straßenklasse dargestellt.

getötete Personen		Summe	Straßenklasse			
Jahr			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
2022	außerorts	55	18	19	12	6
	innerorts	39	9	9	4	17
	Summe	94	27	28	16	23
2023	außerorts	55	16	23	10	3
	innerorts	35	2	10	5	18
	Summe	90	18	33	15	21
2024	außerorts	47	16	18	8	5
	innerorts	31	3	6	6	16
	Summe	78	19	24	14	21
2025	außerorts	56	20	23	9	4
	innerorts	29	5	5	5	14
	Summe	85	25	28	14	18

Im Jahr 2025 sank die Anzahl der Verkehrsunfälle mit verunglückten Personen von 11.862 um -1,8 %, auf 11.654 an. Es wurden dabei 14.572 Personen verletzt oder getötet. Im Vorjahr lag dieser Wert bei 14.739, damit ist ein Rückgang von -1,1 % bei den Verunglückten zu verzeichnen.

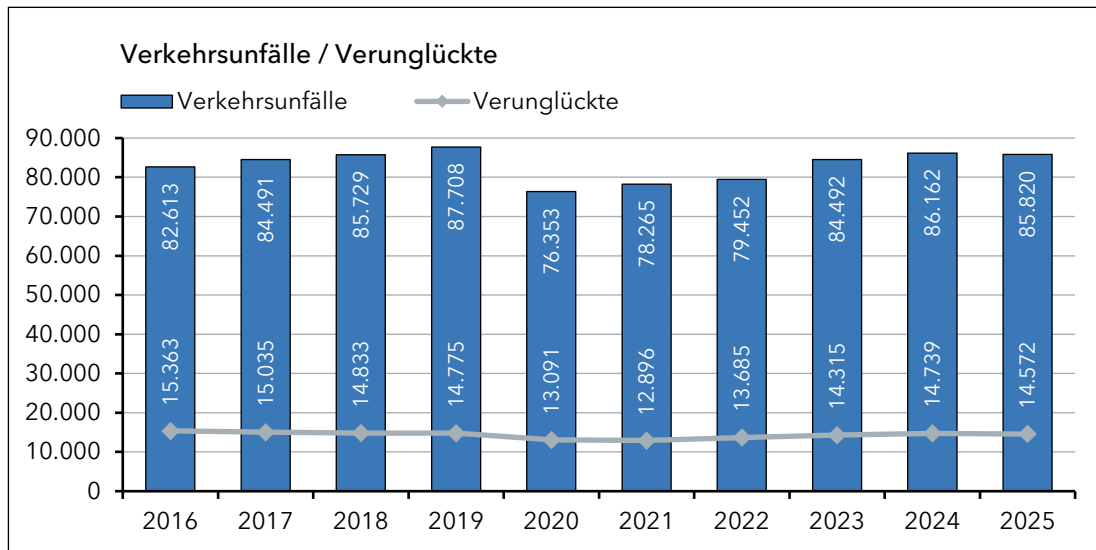
Das folgende Liniendiagramm stellt die Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die Anzahl der Leicht-, Schwerverletzten/Getöteten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen im Verlauf der letzten 10 Jahre dar.



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

Verkehrsunfälle auf dem übrigen Straßennetz	2021	2022	2023	2024	2025	
<b>Verkehrsunfälle</b>	78.265	79.452	84.492	86.162	<b>85.820</b>	
Vergleich zum Vorjahr	1.912	1.187	5.040	1.670	-342	
in %	2,5	1,5	6,3	2,0	-0,4	
<b>mit Personenschaden</b>	10.303	11.065	11.686	11.862	<b>11.654</b>	
Vergleich zum Vorjahr	-248	762	621	176	-208	
in %	-2,4	7,4	5,6	1,5	-1,8	
<b>Verletzte</b>	12.829	13.591	14.228	14.661	<b>14.487</b>	
Vergleich zum Vorjahr	-166	762	637	433	-174	
in %	-1,3	5,9	4,7	3,0	-1,2	
davon	<b>Leichtverletzte</b>	11.049	11.761	12.536	12.917	<b>12.786</b>
	Vergleich zum Vorjahr	-123	712	775	381	-131
	in %	-1,1	6,4	6,6	3,0	-1,0
	<b>Schwerverletzte</b>	1.780	1.830	1.692	1.744	<b>1.701</b>
Vergleich zum Vorjahr	-43	50	-138	52	-43	
in %	-2,4	2,8	-7,5	3,1	-2,5	
<b>Getötete</b>	67	94	87	78	<b>85</b>	
Vergleich zum Vorjahr	-29	27	-7	-9	7	
in %	-30,2	40,3	-7,4	-10,3	9,0	

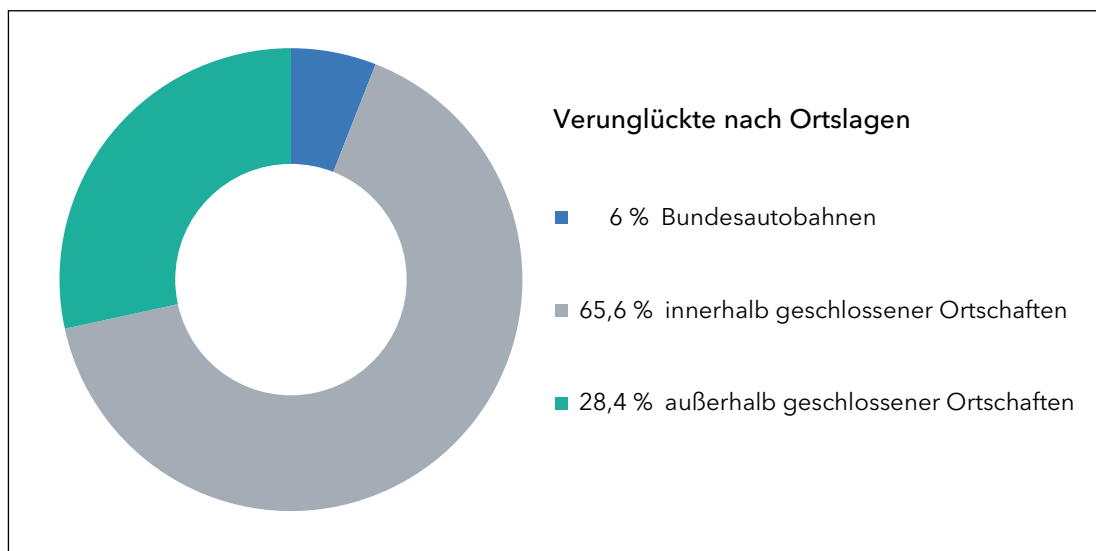
Das folgende Diagramm gibt einer Übersicht über die Verkehrsunfälle und Verunglückten auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen

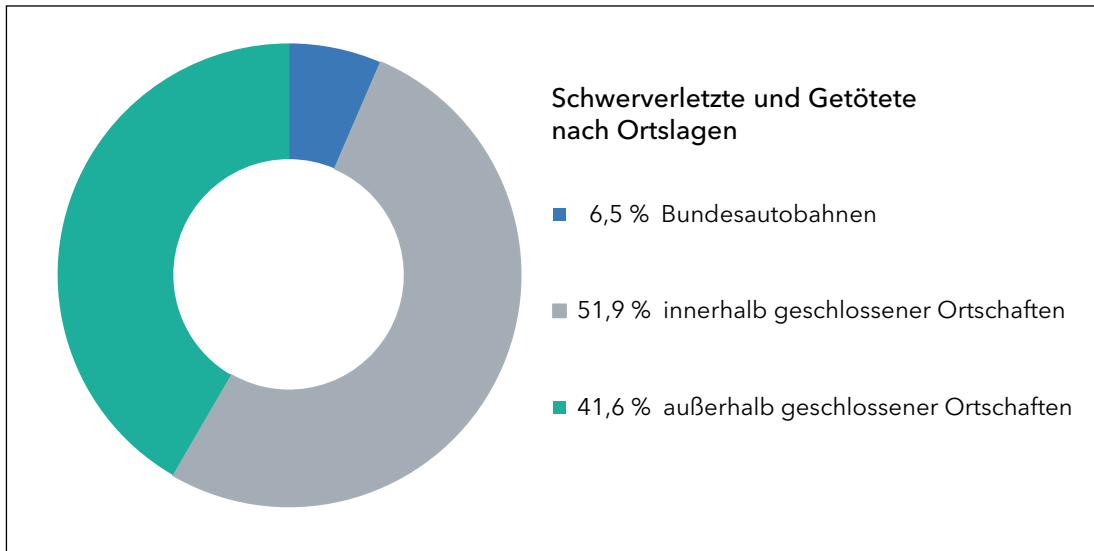


### 2.3 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Ortslagen

**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 schwerverletzter und getöteter Personen ist innerhalb geschlossener Ortschaften mit knapp über 50 % der größte.





## 2.4 Verkehrsunfälle mit verletzten und getöteten Personen nach Verkehrsbeteiligungsart

### Die meisten Unfallbeteiligten wurden als Fahrende oder Insassen in Pkw getötet

Innerorts verstarben die meisten Personen auf einem Pedelec (7), am zweithäufigsten auf einem Fahrrad (6) und am dritthäufigsten in einem Pkw (5).

Außerorts verstarben die meisten Personen als Insassen von Pkw (35) und am zweithäufigsten auf motorisierten Zweirädern (12), gefolgt von den Zufußgehenden (5). Alle anderen Verkehrsbeteiligungsarten wurden 1–3 Mal verzeichnet.

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

Getötete Personen		Σ	Straßenklasse			
			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
Innerorts	Pedelec	7	2	1		4
	PKW	6			3	3
	Fahrrad	5		1	1	3
	Zufußgehende	3		2	1	
	Kräder mit amtl. Kennz.	2	1	1		
	Lkw	2				2
	Bus	1				1
	übriges Kraftfahrzeug	1				1
	Summe	27	3	5	5	14

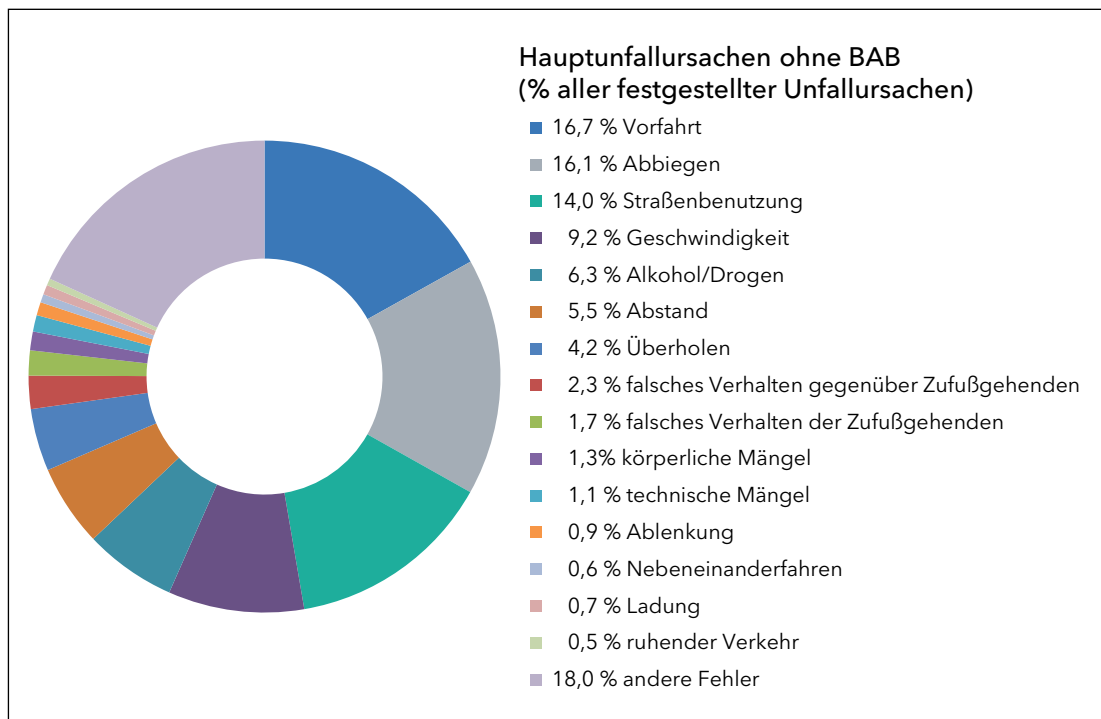
Getötete Personen		Σ	Straßenklasse			
			Bundesstraße	Landesstraße	Kreisstraße	Gemeinde- u. a. Straßen
Außerorts	PKW	35	12	16	6	1
	Kräder mit amtl. Kennz.	12	5	4	2	1
	Fußgänger	5	3		1	1
	Fahrrad	3	1	1		1
	Lkw	2	1	1		
	Mofa	1		1		
	<b>Summe</b>	<b>58</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>9</b>	<b>4</b>
	<b>Summe</b>	<b>85</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>18</b>

## 2.5 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



## 2.6 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

### 2.6.1 Vorfahrtsüberwachung

#### **Weniger Vorfahrtsverletzungen festgestellt**

Innerhalb geschlossener Ortschaften sind insbesondere Vorfahrtsmissachtung und Abbiegefehler weiterhin die Hauptunfallursachen.

Die Bekämpfung der Unfallursachen Vorfahrt und Vorrang sowie Abbiegen geschieht insbesondere durch Verkehrsüberwachung an Deliktsschwerpunkten. Bedeutend ist hier ferner die Arbeit der jeweiligen Unfallkommissionen. Diese entwickeln abgestimmte Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und tragen somit einen erheblichen Teil zur Verkehrssicherheit bei.

Ohne Hinzuzählung der Vorfahrtsdelikte mit anschließendem Unfall, stellte die Polizei im Rahmen der reinen Verkehrsüberwachung dieses Deliktfeldes im vergangenen Jahr 2.741 (2024: 3.108) Verkehrsordnungswidrigkeiten und damit -11,8 % weniger als 2024 fest. Das waren u. a. Stoppschildmissachtungen, Rotlichtverstöße oder Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer beim Abbiegen.

### 2.6.2 Geschwindigkeitsüberwachung

#### **Weniger Geschwindigkeitsverstöße festgestellt**

Nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit sind 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. Innerhalb geschlossener Ortschaften konzentrieren sich die Maßnahmen auf sensible Bereiche zum Schutz schwacher Verkehrsteilnehmer (u. a. Kindertagesstätten, Schulen, Seniorenheime). Aber auch Unfallhäufungsstellen und Deliktsschwerpunkte fallen in die tägliche Überwachung. Durch die Polizei wurden im vergangenen Jahr auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen 317.723 Geschwindigkeitsverstöße zur Anzeige gebracht. Das sind 46.666 Verstöße weniger (-12,8 %) als 2024.

## 3 Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen

### **Mehr Verkehrsunfälle, Anzahl getöteter Personen erhöht sich leicht, Rückgang der Anzahl von schwerverletzten Personen - Geschwindigkeit ist erneut Hauptunfallursache**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen ist gestiegen. Dabei wurden mehr Personen leichtverletzt, während die Anzahl der schwerverletzten Personen gesunken ist, die Anzahl der Menschen, die im Jahr 2025 auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein getötet worden sind, ist um eine Person angestiegen.

Auf den Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein kam es wieder zu zahlreichen Beeinträchtigungen durch andauernde größere Bauvorhaben und Sanierungsmaßnahmen. Im Jahr 2025 wurde der Fokus der Baumaßnahmen auf Modernisierungsprogramme, sowie Instandsetzungen und Ersatzneubauten der Brücken gesetzt. Auch die Großprojekte, wie der der Neubau der Rader Hochbrücke, wurden fortgeführt.

Die Baumaßnahme auf der A1 AK Bargteheide konnte im Jahr 2025 noch nicht komplett abgeschlossen werden und sorgte weiterhin für viele Beeinträchtigungen.

Durch den Baubetrieb stellen sich erhöhte Anforderungen an die Teilnahme am Straßenverkehr, der die Konzentration auf das Verkehrsgeschehen beeinträchtigt.

Nach wie vor führen dabei Fehleinschätzungen der Straßen- und Verkehrssituation oder die falsche Bewertung der eigenen Fähigkeiten zu Verkehrsunfällen.

### 3.1 Verkehrsunfälle

#### **Mehr Verkehrsunfälle**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein ist im vergangenen Jahr leicht von 3.891 um +3,7 % auf 4.035 gestiegen. Im Gegensatz zum Vorjahr stiegen im Jahr 2025 die Unfallzahlen somit wieder über 4.000, erreichten aber nicht den Höchststand im Jahr 2023 von 4.118. Damit haben die insgesamt 4.035 Verkehrsunfälle auf Bundesautobahnen einen Anteil von 4,5 % an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Land.

### 3.2 Getötete und verletzte Personen

#### **Anzahl der Verletzten und Getöteten gestiegen, deutlicher Rückgang bei den Schwerverletzten**

Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen sich Personen verletzt oder getötet worden sind, ist im letzten Jahr von 527, um +7 %, auf 564 gestiegen. Bei diesen Unfällen wurden 916 Personen verletzt. Im Vorjahr waren es 875 (+4,7 %) Personen.

Im Jahr 2025 wurden bei Verkehrsunfällen auf Autobahnen im Land 9 Personen tödlich verletzt (2024: 8 Personen). Die Anzahl verteilt sich u.a. mit jeweils 3 tödlich verunfallten Personen auf die BAB 7 und BAB 23. Für besondere Aufmerksamkeit sorgte dabei der tödliche Verkehrsunfall aus der BAB 7, der sich unterhalb einer genehmigten Versammlung auf einer BAB Brücke ereignete.

Bei den schwerverletzten Personen sank die Anzahl von 139 um -17,3 % auf 115. Dies ist ein neuer Tiefstand und vergleichbar mit dem Jahr 2022 mit einer Anzahl von 119 Schwerverletzten.

Grundsätzlich gilt die Annahme, dass sich aufgrund des guten Ausbaus der Autobahnen dort weniger Verkehrsunfälle ereignen, die Folgen aufgrund der hohen Geschwindigkeiten aber häufig schwerwiegender sind. Die Schwelle, ob eine Person schwerverletzt oder getötet wird, ist auf der Autobahn häufig niedrig.

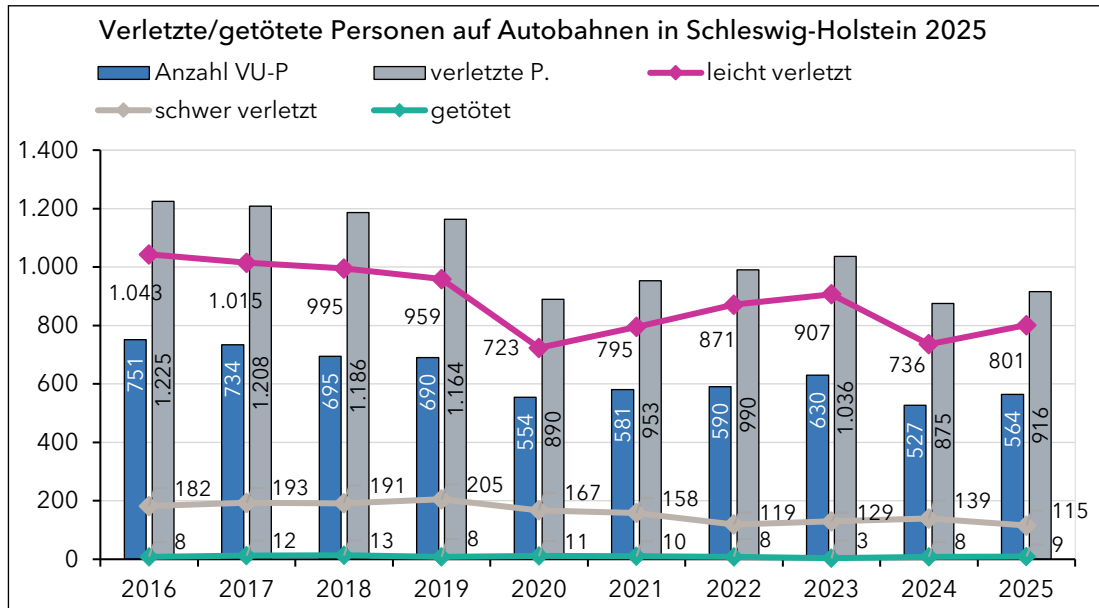
Die Anzahl der leichtverletzten Personen ist im Jahr 2025 von 736 um +8,8 % auf 801 gestiegen. Damit liegt die Zahl immer noch deutlich unter dem Wert aus dem Jahr 2023, mit 907 leichtverletzten Personen.

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

Anzahl der verletzten/ getöteten Personen		2021	2022	2023	2024	2025
A1	leicht verletzt	216	224	227	209	233
	schwer verletzt	23	16	19	23	11
	getötet	2	2	2	2	1
A7	leicht verletzt	271	316	323	225	237
	schwer verletzt	78	56	68	79	49
	getötet	3	5		2	3
A20	leicht verletzt	25	11	35	18	21
	schwer verletzt	8	3	2	2	2
	getötet			1		1
A21	leicht verletzt	46	64	32	32	33
	schwer verletzt	8	12	4	1	6
	getötet		1		2	
A23	leicht verletzt	127	157	151	128	155
	schwer verletzt	25	14	16	12	22
	getötet	2			2	3
A210	leicht verletzt	15	22	41	11	27
	schwer verletzt	6	2	2	1	8
	getötet					
A215	leicht verletzt	14	24	24	40	16
	schwer verletzt	1	4	7	8	1
	getötet					
A226	leicht verletzt	5	4	8		1
	schwer verletzt		2		2	
	getötet					
A24	leicht verletzt	73	45	64	72	70
	schwer verletzt	8	10	11	11	16
	getötet	3				1
A25	leicht verletzt	2	4	2	1	8
	schwer verletzt	1				
	getötet					
<b>Summe</b>		<b>962</b>	<b>998</b>	<b>1.039</b>	<b>883</b>	<b>925</b>

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.

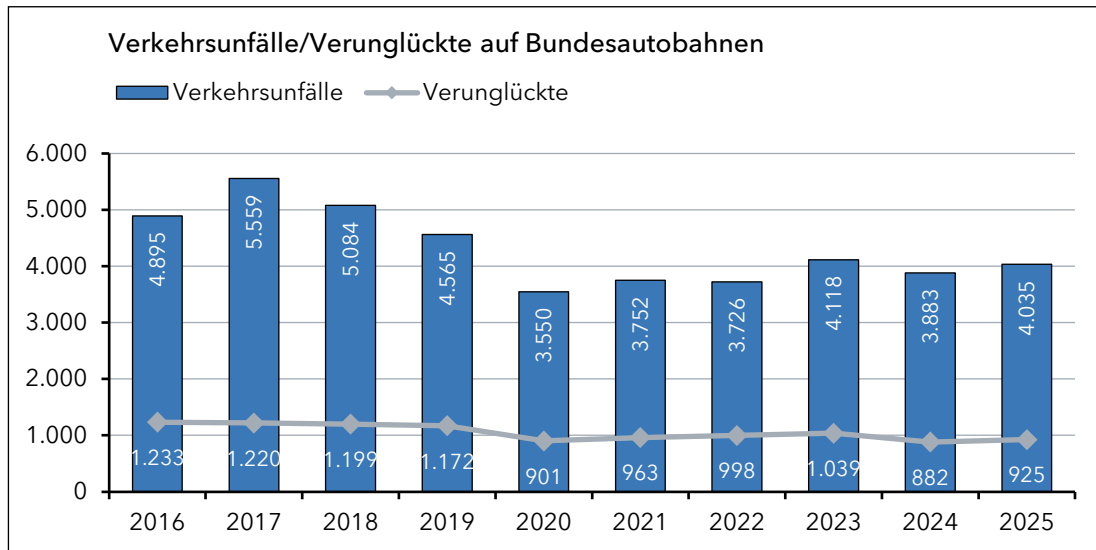
## VERKEHRSUNFÄLLE AUF BAB



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	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Verkehrsunfälle</b>	3.752	3.726	4.118	3.883	<b>4.035</b>
Vergleich zum Vorjahr	202	-26	392	-227	144
in %	5,7	-0,7	10,5	-5,5	3,7
<b>- mit Personenschaden</b>	581	590	630	527	<b>564</b>
Vergleich zum Vorjahr	27	9	40	-103	37
in %	4,9	1,5	6,8	-16,3	7,0
<b>Verletzte</b>	953	990	1.036	875	<b>916</b>
Vergleich zum Vorjahr	63	37	46	-161	41
in %	7,1	3,9	4,6	-15,5	4,7
davon					
<b>Leichtverletzte</b>	795	871	907	736	<b>801</b>
Vergleich zum Vorjahr	72	76	36	-171	65
in %	10,0	9,6	4,1	-18,9	8,8
<b>Schwerverletzte</b>	158	119	129	139	<b>115</b>
Vergleich zum Vorjahr	-9	-39	10	10	-24
in %	-5,4	-24,7	8,4	7,8	-17,3
<b>Getötete</b>	10	8	3	8	<b>9</b>
Vergleich zum Vorjahr	-1	-2	-5	5	1
in %	-9,1	-20,0	-62,5	166,7	12,5

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



### 3.3 Hauptunfallursachen

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

Die Hauptunfallursachen aus dem Jahr 2025 auf Bundesautobahnen in Schleswig-Holstein unterscheiden sich nicht von denen der Vorjahre.

Als häufigste Unfallursache wurde 575 Mal nicht angepasste Geschwindigkeit angenommen.

Davon ereigneten sich 432 Unfälle als sog. Fahrnfall - d. h. der Unfall wurde durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ausgelöst, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben.

Auf Bundesautobahnen gilt gem. § 3 StVO grundsätzlich keine Geschwindigkeitsbegrenzung, die fahrzeugführende Person darf aber nur so schnell fahren, dass sie ihr Fahrzeug ständig beherrscht. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

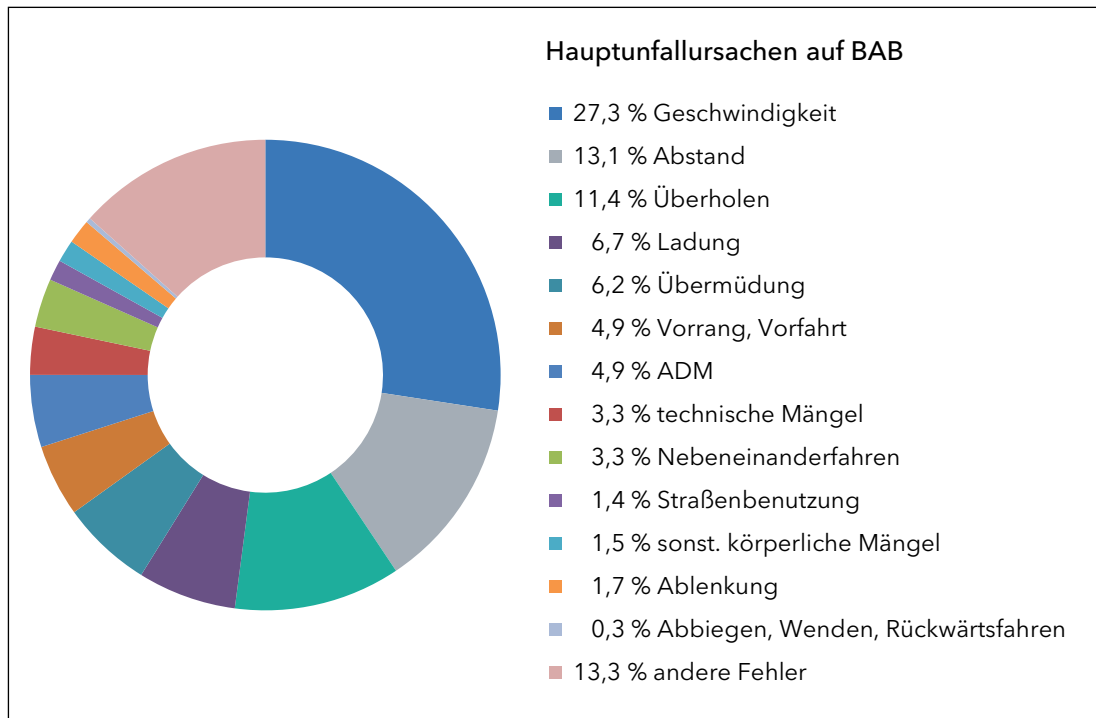
Nicht angepasste Geschwindigkeit macht 27,3 % aller festgestellten Unfallursachen aus und wurde damit im Verhältnis weniger angenommen, als im Jahr 2024 (32,7 %).

Zweithäufigste Unfallursache war ungenügender Abstand (13,1 %). Der Abstand muss in der Regel so groß sein, dass auch dann hinter einem Fahrzeug gehalten werden kann, wenn es plötzlich gebremst wird. Der einzuhaltende Sicherheitsabstand richtet sich ebenfalls nach den herrschenden Verhältnissen, insbesondere der gefahrenen Geschwindigkeit, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften des Fahrzeugs. Nach derzeit herrschender Rechtsprechung gilt bei idealen Voraussetzungen der „halbe Tachowert“ als sicherer Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug.

Die Unfallursache „andere Fehler“ soll in der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme nie allein als Ursache angeführt werden, sie wird i. d. R. ergänzend ausgewählt, wenn ein Verstoß gegen die Grundregeln des § 1 StVO angenommen wird.

Die seit 2021 in das Ursachenverzeichnis aufgenommene Ablenkung wurde auf Autobahnen nur in knapp 1,7 % aller Ursachen aufgeführt. 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.



### 3.4 Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Polizei führt zur Bekämpfung der Hauptunfallursache „Geschwindigkeit“ Kontrollen auf den Bundesautobahnen durch. Die Überwachung erfolgt durch den Einsatz von Videofahrzeugen, mobilen und (semi-)stationären Geschwindigkeitsmessanlagen in Baustellen oder anderen Bereichen, in denen aufgrund von Gefahrensituationen Geschwindigkeitsreduzierungen durch die Verkehrsbehörde angeordnet worden sind. Insbesondere Baustellen sind häufig durch nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit überproportional unfallbelastet.

Durch den Verkehrsüberwachungsdienst der Polizei Neumünster wurden 129.709 Verstöße stationär, 3.226 von Brücken und 1.817 mobil festgestellt.

Durch die Geschwindigkeitsmessanlage auf der A7/Rader Hochbrücke wurden im Jahr 2025 weitere 142.617 Geschwindigkeitsverstöße festgestellt.

An zweiter Stelle der Verkehrsunfallursachen steht eine Unterschreitung des Sicherheitsabstands. Zur Bekämpfung der Abstandsunterschreitungen führt die Polizei Messungen von den Autobahnbrücken aus durch. Hier wurden im Jahr 2025 insgesamt 5.523 Verstöße registriert. Es wurden 1.187 Abstandunterschreitungen durch LKW-Fahrende und 4.386 durch andere Kraftfahrzeugführende begangen.

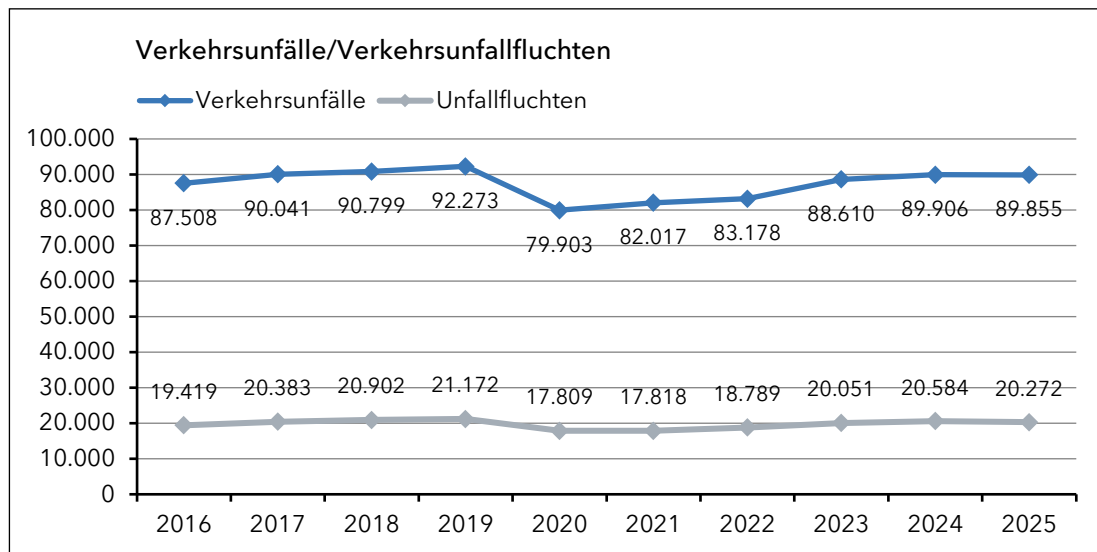
## 4 Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

### Weniger Verkehrsunfallfluchten durch die Landespolizei aufgenommen

Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle, die eine Straftat gem. § 142 StGB nach sich zogen, zeigt sich 2025 ein leichter Rückgang (-2,0 %) auf 20.272 (2024: 20.677). Das Verhältnis der begangenen Verkehrsunfallfluchten zur Gesamtzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle liegt somit bei 22,6 % und ist damit nahezu identisch mit dem Vorjahr.

Auf Bundesautobahnen sank die Anzahl im Vergleich zum Vorjahr von 592 um -7,6 % auf 547 Fälle. Bei der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle auf den Autobahnen macht das einen Anteil von 13,6 % aus.

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



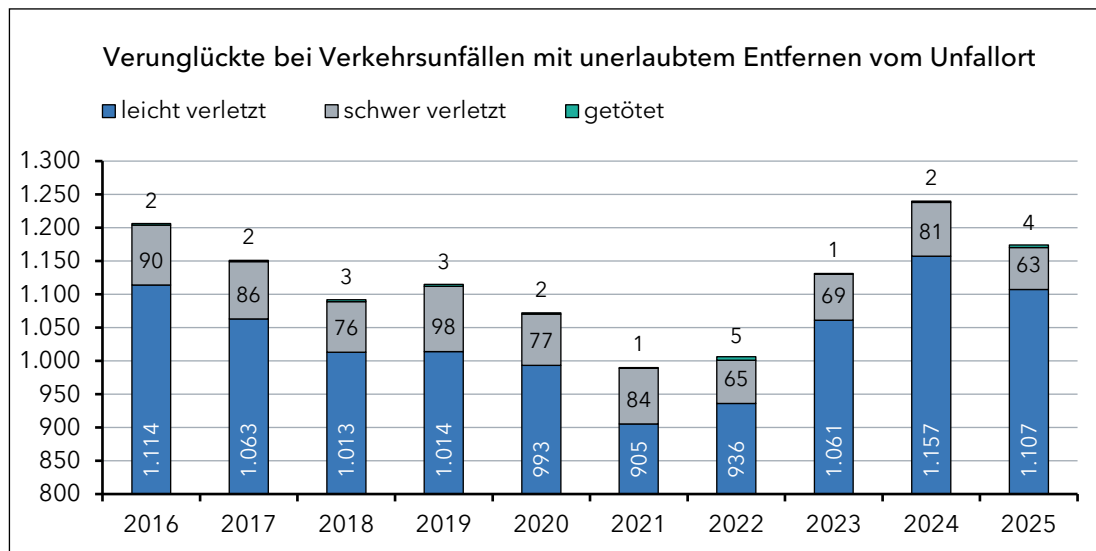
Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 1.174 (-4,3 %) Verkehrsteilnehmende leicht- und 63 (-22,2 %) schwerverletzt. Vier Unfallbeteiligte erlitten tödliche Verletzungen (2024: 2). Damit sind die Fallzahlen des § 142 StGB in allen Bereichen gesunken, bleiben jedoch weiterhin auf einem hohen Niveau.

Bei 86,9 % der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht wurde als Unfallursache eine geringfügige Ordnungswidrigkeit festgestellt. 19.266 hatten lediglich Sachschaden zur Folge. Diese Verkehrsunfälle ereigneten sich zum größten Teil auf Parkplätzen beim Ein- oder Ausparken. Aber auch die Berührungen der Außenspiegel im Längsverkehr machen eine nicht unerhebliche Anzahl dieser Taten aus und werden als Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot geführt.

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. Der 62. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2024 in Goslar hat verschiedene Handlungsempfehlungen für eine Reform des § 142 StGB herausgegeben, diese sollen bei Umsetzung zur Reduzierung der Fallzahlen führen.

## VERKEHRSUNFÄLLE AUF BAB

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



## 5 Verkehrsunfälle mit Wild

### **Erneuter Anstieg der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Wild**

Eine vielfach unterschätzte Gefahr im Straßenverkehr stellen Verkehrsunfälle mit Wild dar. Im Jahr 2025 erfasste die Polizei 18.754 Wildunfälle (2024: 18.527) und somit +1,2 % mehr als im Vorjahr.

Dabei wurden 241 (2024: 181) Menschen leicht- und 27 (2024: 23) schwerverletzt.

9.170 dieser Unfälle wurden von der Polizei vor Ort erfasst, sowie 9.584 VU S3 durch die polizeilichen Einsatzleitstellen abgearbeitet. In diesen Fällen war dennoch eine zuständige jagdausübungsrechtigte Person vor Ort. Hinzu kommt noch eine Dunkelziffer der polizeilich nicht registrierten Unfälle, entweder weil die jagdausübungsberechtigte Person direkt Kenntnis bekommen hat, oder weil die Fahrzeugführenden den Kontakt zur Polizei vermeiden wollten (z. B. nach Alkoholbeeinflussung).

Aufgrund des zahlenmäßig hohen Niveaus dieser Unfallkategorie ist es zu begrüßen, dass der LBV.SH Ende 2023 einen neuen Runderlass mit erleichterten Anordnungsbefugnissen für Geschwindigkeitsreduzierungen an erkennbaren Wildunfallhäufungsstellen herausgegeben hat, so dass hier langfristig möglicherweise mit Rückgängen zu rechnen ist.

## 6 Risikogruppen

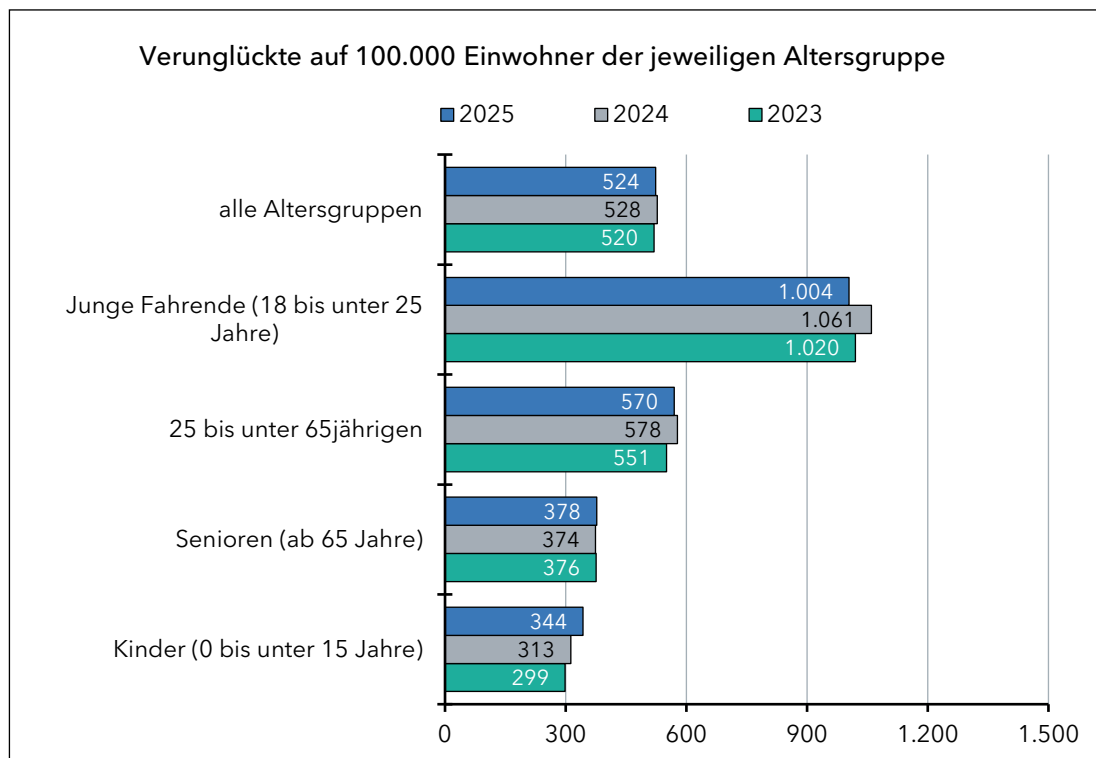
### 6.1 Verhältnis Unfallverursachung und Lebensalter

#### Risikogruppen „Junge Fahrende“ mit Abnahme, Senioren mit deutlicher Zunahme bei der Verkehrsunfallbeteiligung vertreten

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 verunglückten. Aufgrund des demographischen Wandels und eines wachsenden Mobilitätsverhaltens waren Senioren (ab 65 Jahren) zunehmend als Unfallverursachende am Unfallgeschehen beteiligt und als Verunglückte betroffen.

Verkehrsunfälle mit Kindern gehören nach wie vor zum traurigsten Kapitel unseres Verkehrsalltages. Sie bedürfen einer besonderen Aufmerksamkeit zur zielgerichteten Prävention und im Idealfall zur Unfallvermeidung.

Diese Ausführungen werden in dem angefügten Balkendiagramm beschrieben.



### 6.2 Junge Fahrende

#### Weniger Verkehrsunfälle, weniger Verletzte und Getötete

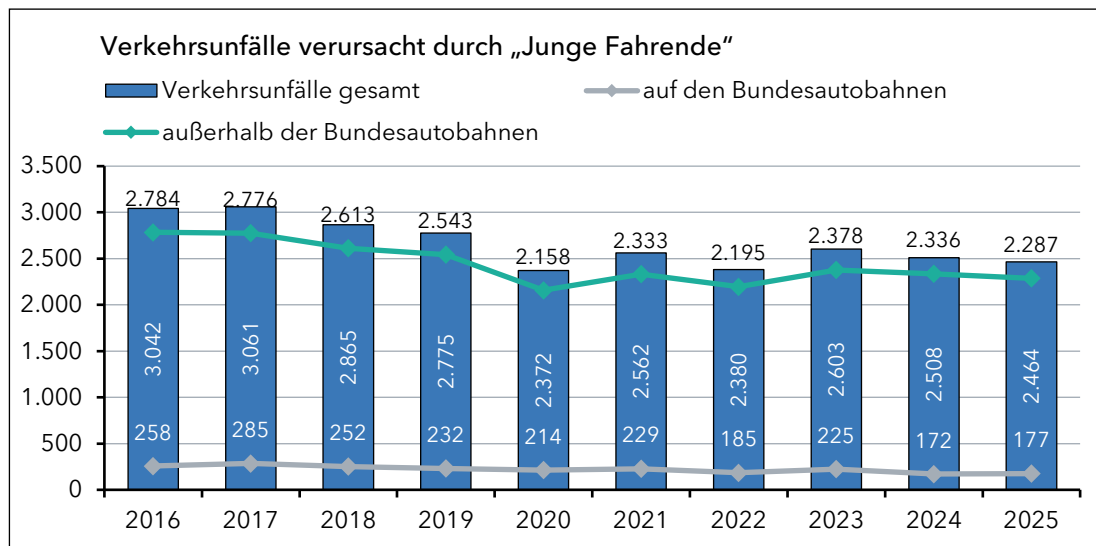
In der Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen wurden sowohl weniger Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen als auch weniger Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Anzahl der Verkehrsunfälle ist von 4.031 um -1,5 % auf 3.970 gesunken.

Auf den Bundesautobahnen ist die Anzahl dieser Verkehrsunfälle von 279 um +5,7 % auf 295 leicht gestiegen. Davon wurden 177 (2024: 172) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht. Im übrigen Straßennetz ist eine Reduzierung von 3.752 um -2,1 % auf 3.675 zu verzeichnen. 2.287 (2024: 2.336) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gelten „Junge Fahrende“ in 2.464 (2024: 2.508) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil von 12,8 % als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein. Damit hat sich ihr Anteil zu 2024 (12,9 %) nicht verändert. Bei einem Bevölkerungsanteil von 7 % sind „Junge Fahrende“ mit 20,6 % überdurchschnittlich häufig in das Verkehrsunfallgeschehen involviert.

72,3 % dieser Verkehrsunfälle wurden von männlichen Fahrern verursacht.

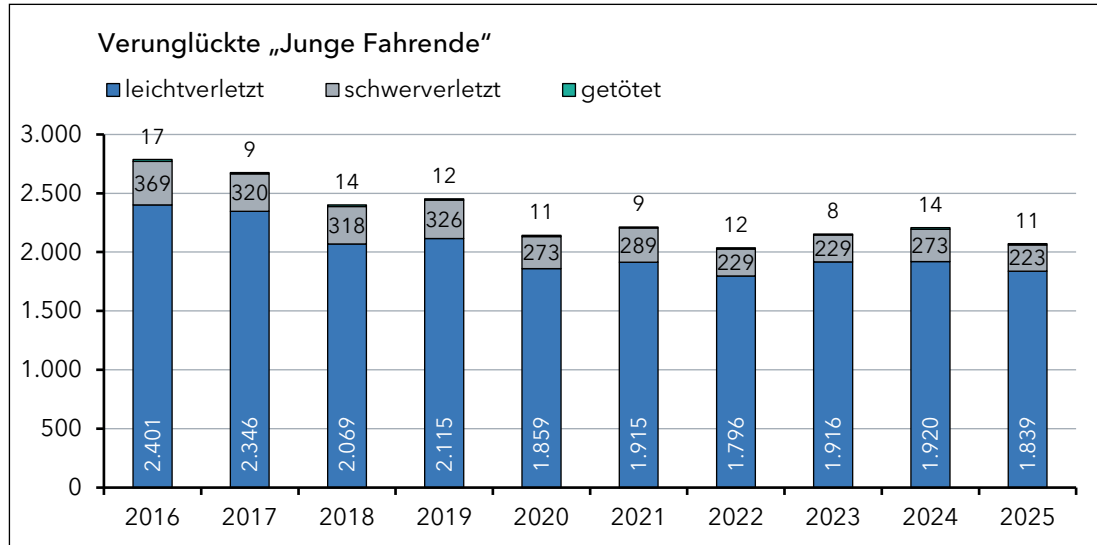
Im folgende Balkendiagramm werden die durch die Altersgruppe der 18- bis unter 25jährigen verursachten Verkehrsunfälle nach Ortslagen der letzten 10 Jahre dargestellt.



Insgesamt wurden 1.839 (2024: 1.920) „Junge Fahrende“ leicht- und 223 (2024: 273) schwerverletzt. Es verunglückten 11 Verkehrsteilnehmende dieser Altersgruppe im Berichtszeitraum tödlich. Das sind drei Getötete weniger als im Vorjahr. Die Anzahl der verunglückten „Jungen Fahrenden“ ist im Berichtszeitraum insgesamt um -6,1 % gesunken.

56,6 % verunglückten als Fahrende von oder Mitfahrende in Pkw, 12,7 % als Radfahrende und 8,2 % mit einem Elektrokleinstfahrzeug (überwiegend E-Scooter). Damit verunglückten im vergangenen Jahr zu ersten Mal mehr Junge Fahrende mit einem Elektrokleinstfahrzeug als mit einem Motorrad über 125ccm.

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



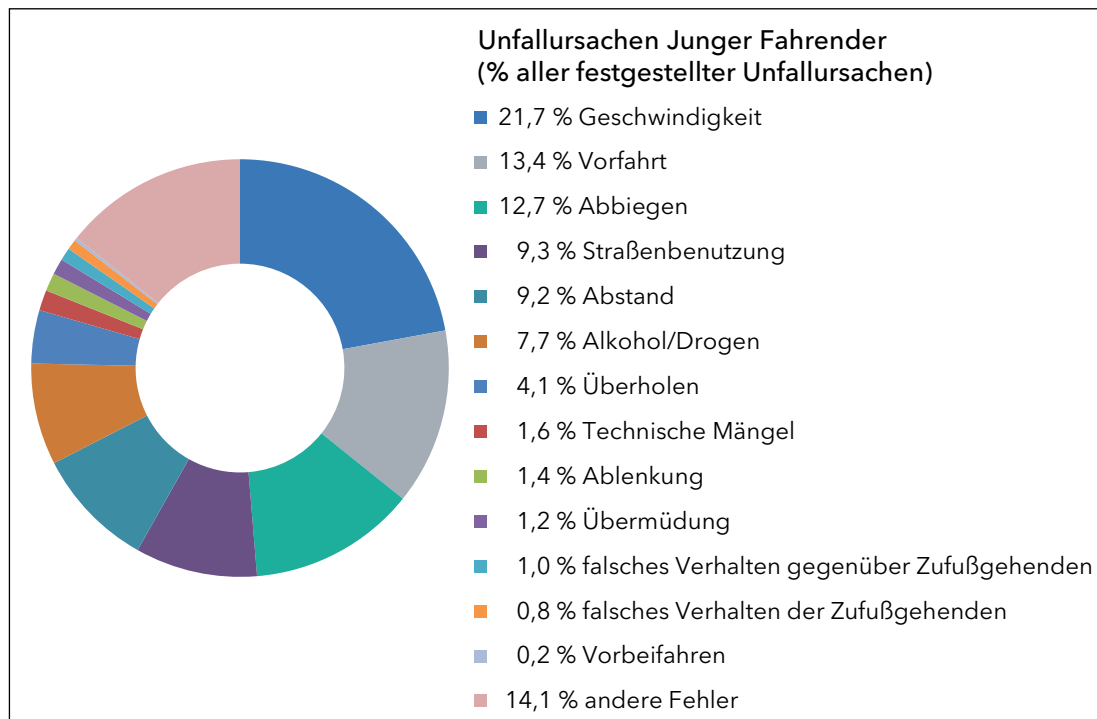
## 6.2.1 Hauptunfallursachen

### Geschwindigkeit auch hier Hauptunfallursache

Nicht angepasste Geschwindigkeit ist mit einem Anteil von 22,7 % (2024: 21,1 %) die am häufigsten festgestellte Unfallursache in dieser Altersgruppe.

Vorfahrts-/Vorrangverletzungen wurden mit 13,4% (2024: 15,5 %), neben Abbiegefehlern und einer falschen Straßenbenutzung mit 12,7 % (2024: 9,9 %) und mit 9,3 % (2024: 8,8 %) als weitere Hauptunfallursachen festgestellt. Bei 7,7 % (2024: 7,4 %) war der Konsum von Alkohol oder anderer berauschender Mittel unfallursächlich. Dabei spielte bei 14,5 % dieser Ursachen der Konsum von THC eine Rolle, das macht einen Anteil von 1,2 % an der Gesamtzahl der festgestellten Unfallursachen aus. 1,4 % (2024: 1 %) der „Jungen Fahrenden“ waren durch ein elektronisches Gerät oder in anderen Fällen abgelenkt.

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



## 6.3 Senioren

### Mehr Verkehrsunfälle, mehr Verunglückte

In der Altersgruppe der ab 65jährigen wurden sowohl mehr Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen als auch mehr Unfallbeteiligte dieser Altersgruppe dabei verletzt oder getötet. Die Anzahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist von 5.364 um +2,5 % auf 5.496 gestiegen. Damit wurden in den letzten Jahren noch nie so viele dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen.

Auf Bundesautobahnen ist die Anzahl dieser Verkehrsunfälle von 235 um -3,4 % auf 227 gesunken. Davon wurden 137 (2024: 148) Verkehrsunfälle durch diese Altersgruppe verursacht.

Im übrigen Straßennetz ist eine Zunahme von 5.129 um +2,7 % auf 5.269 zu verzeichnen. 3.547 (2024: 3.502) der Unfälle wurden hier durch Personen dieser Altersgruppe verursacht.

Insgesamt gilt die Altersgruppe in 3.684 (2024: 3.650) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil 19,1 % (2024: 18,7 %) als Verursachende aller qualifizierter Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein.

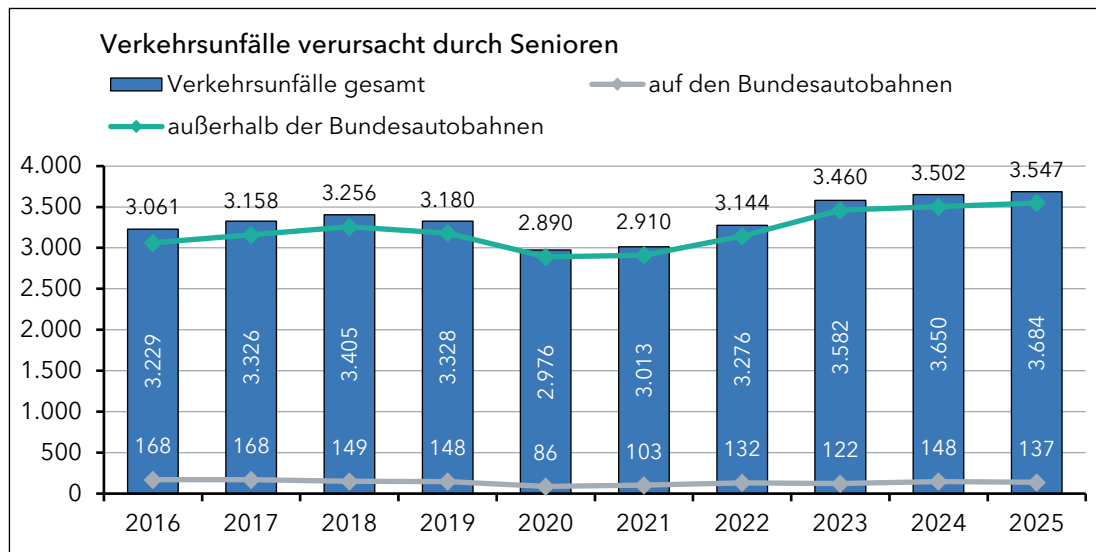
Gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil von 24 % sind Senioren mit 28,5 % wesentlich seltener am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt als „Junge Fahrende“.

Sie verursachen jedoch häufiger schwere Verkehrsunfälle. Fast jeder 4. Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden (24,4 %) wurde von einer Person dieser Altersgruppe verursacht. Bei den „Jungen Fahrenden“ liegt der Anteil bei 12,2 %.

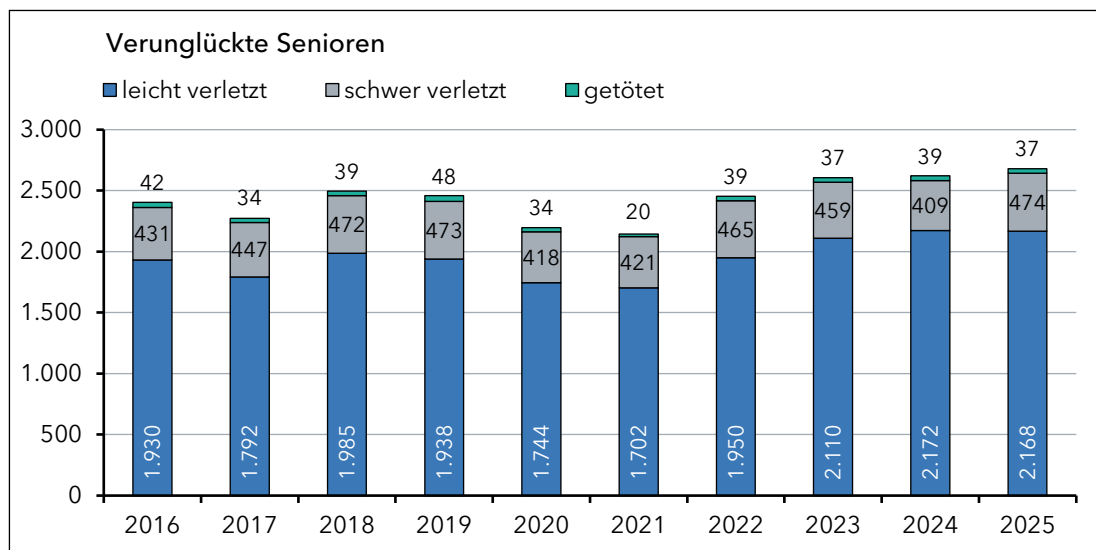
Trotz steigender Mobilität legen Verkehrsteilnehmende mit zunehmendem Alter in der Regel eher kürzere Strecken zurück und meiden Straßen, auf denen deutlich höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Auf den Bundesautobahnen wurden 137 (3,7 %) Verkehrsunfälle durch Senioren verursacht und polizeilich aufgenommen. Auf den Landesstraßen waren es 870 (23,6 %), auf den Bundesstraßen 553 (15 %) und auf den Kreisstraßen 631 (17,1 %). Am höchsten war die Unfallbelastung, wie auch in den Jahren zuvor, mit 1.498 (40,7 %) auf Gemeinde- und anderen Straßen.

## RISIKOGRUPPEN

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 2025 stieg die Anzahl der schwerverletzten Personen in der Altersgruppe ab 65 Jahren deutlich an. Es wurden 2.168 (-0,4 %; 2024: 2.176) Personen leicht- und 474 (+14,5 %; 2024: 414) schwerverletzt. 37 (-5,1 %; 2024: 39) verstarben infolge von Verkehrsunfällen. Damit macht diese Gruppe 39,3 % (2024: 45,3 %) der Getöteten aus.



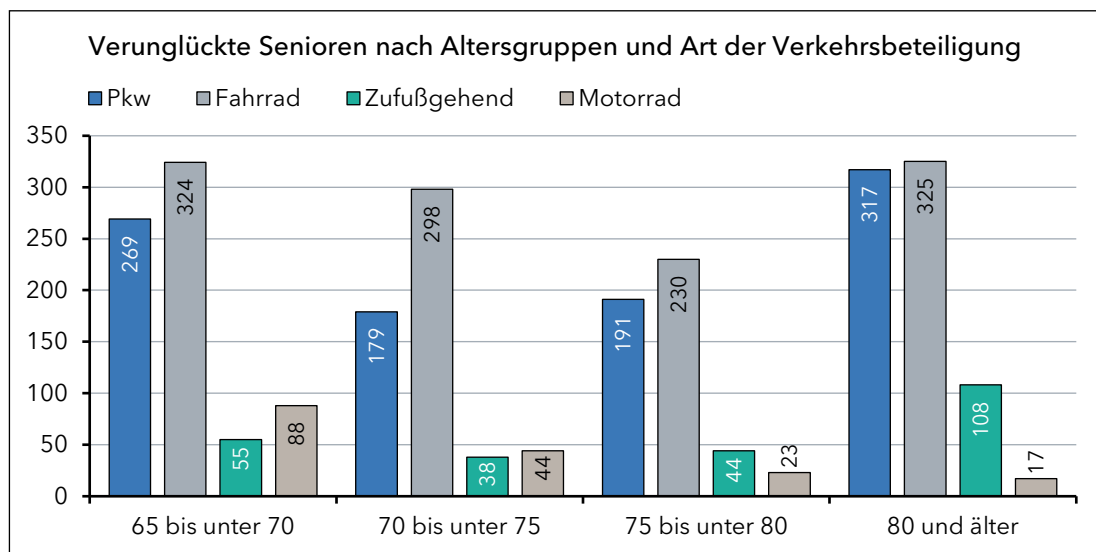
Besonders stark gefährdet sind Senioren als Fahrrad- und Pedelec-Fahrende. 1.177 (32 %) der Verunglückten fuhren ein Fahrrad oder Pedelec. Radfahrend verunglückten 579 Personen, davon 482 leicht, 92 schwer und 5 (2024: 8) tödlich. Mit dem Pedelec verunglückten 598 Personen, davon wurden 473 leicht-, 120 schwerverletzt und 5 getötet. Am zweithäufigsten verunglückten Personen ab 65 Jahren als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen, hier wurden für das Jahr 2025 insgesamt 956 (35,7 %) Fälle verzeichnet, davon wurden 796 leicht-, 146 schwerverletzt und 14 getötet. 246 (9,1 %) Personen dieser Gruppe verunglückten, als sie zu Fuß gehend am Straßenverkehr teilgenommen haben, davon wurden 185 leicht-, 55 schwerverletzt und 6 getötet. Ein ebenfalls dreistelliger Wert ist bei den Motorradfahrenden zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten 172 (6,4 %) Personen, davon wurden 126 leicht-, 41 schwerverletzt und 5 getötet.

Fast die Hälfte der verstorbenen Senioren (44,4 %) waren über 80 Jahre alt.

In der folgenden Tabelle werden die verunglückten Senioren nach Verletzungsgrad und Verkehrsbeteiligung für das Jahr 2025 dargestellt.

Anzahl Verkehrsteilnehmender	Summe	Verletzungsgrad		
		leicht verletzt	schwer verletzt	getötet
<b>Verkehrsbeteiligung</b>				
Motorrad	172	126	41	5
Pkw	956	796	146	14
Bus	49	42	6	1
Lkw	13	11	2	0
Fahrrad	579	482	92	5
Pedelec	598	473	120	5
Zufußgehende	246	185	55	6
E-Kleinstfahrzeug	35	28	7	0
Sonstige	32	25	6	1
<b>Summe</b>	<b>2.679</b>	<b>2.168</b>	<b>474</b>	<b>37</b>

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



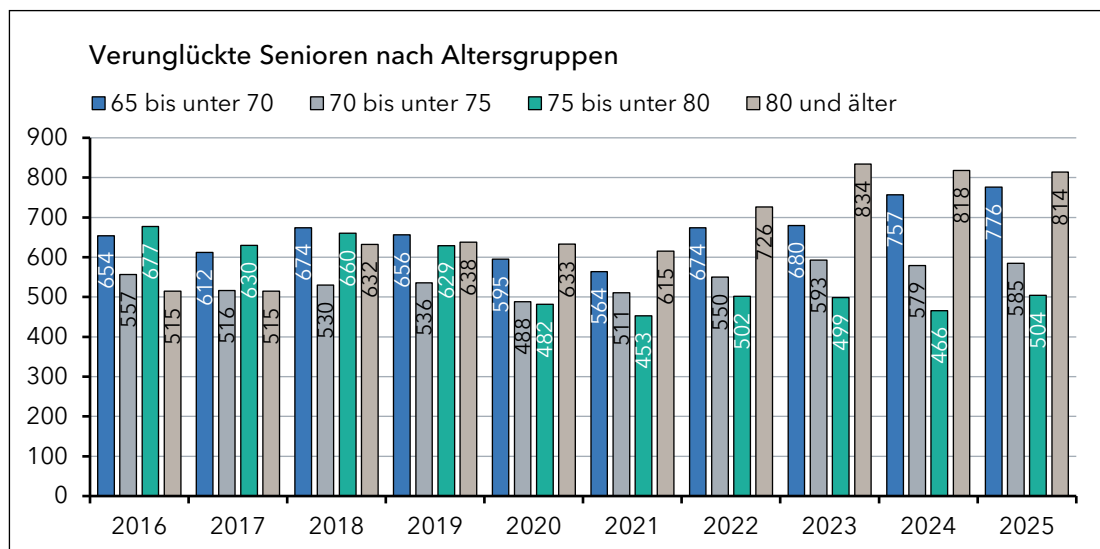
## RISIKOGRUPPEN

Anzahl Verkehrsteilnehmender	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
<b>Verkehrsbeteiligung</b>					
Motorrad	172	88	44	23	17
Pkw	956	269	179	191	317
Bus	49	12	13	5	19
Lkw	13	8	2	2	1
Fahrrad/Pedelec	1.177	324	298	230	325
Zu Fußgehende	245	55	38	44	108
E-Kleinstfahrzeug	35	15	9	5	6
Sonstige	32	5	2	4	21
<b>Summe</b>	<b>2.680</b>	<b>776</b>	<b>585</b>	<b>505</b>	<b>814</b>

Auch bei den schwerverletzten Personen nehmen die über 80jährigen mit 34,5 % 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.

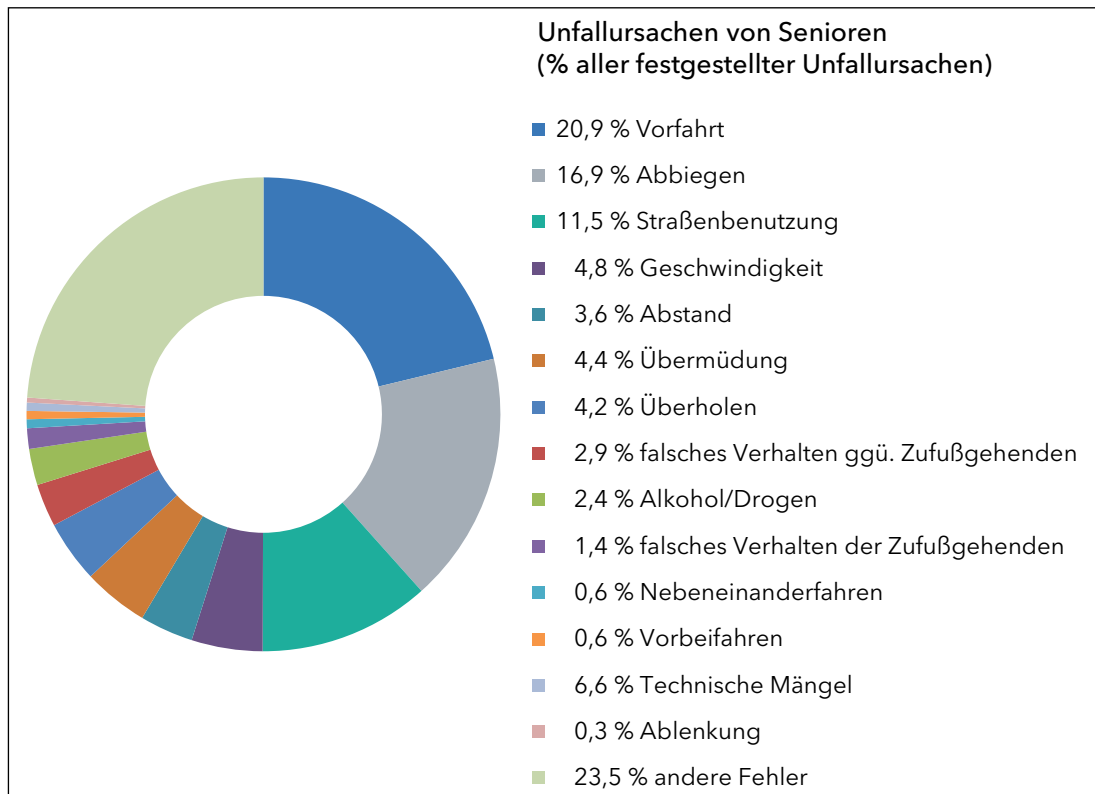
Anzahl Verkehrsteilnehmer	Summe	Alterskategorien			
		65 bis unter 70	70 bis unter 75	75 bis unter 80	80 und älter
<b>Verletzungsgrad</b>					
leicht verletzt	2.168	633	497	404	634
schwer verletzt	474	135	87	90	163
getötet	37	8	1	11	17
<b>Summe</b>	<b>2.679</b>	<b>776</b>	<b>585</b>	<b>504</b>	<b>814</b>



### 6.3.1 Hauptunfallursachen

Während Junge Fahrende häufiger durch eine überhöhte oder den Straßen- und Witterungsverhältnissen nicht angepasste Geschwindigkeit in Verbindung mit riskanten Fahrmanövern als Unfallverursachende in der Verkehrsunfallstatistik auffallen, sind Senioren überwiegend an innerörtlichen Unfällen beteiligt, was sich in der Ursachenfindung widerspiegelt. Die häufigsten Ursachen sind in komplexen Verkehrssituationen in 20,9 % der Fälle Missachtungen der Vorfahrtsregelungen und in 16,9 % Fehler beim Abbiegen.

Das folgende Tortendiagramm stellt die Unfallursachen von Senioren prozentual dar.



### 6.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung von Seniorenunfällen

Durch die weiter steigende Mobilität von Senioren wird die Landespolizei auch zukünftig an präventiven Maßnahmen festhalten.

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

Um die Teilnahme am Straßenverkehr nicht zu gefährden, empfiehlt die Landespolizei, mit voranschreitendem Alter regelmäßige gesundheitliche Untersuchungen durchführen zu lassen, vor allem um schleichenden Beeinträchtigungen entgegenzuwirken.

Regelmäßige Arztbesuche, die Kontrolle der Augen, das Beachten von Nebenwirkungen vieler Medikamente sowie gute Sichtbarkeit als Zufußgehende oder Radfahrende stellen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit dar.

## 6.4 Kinder

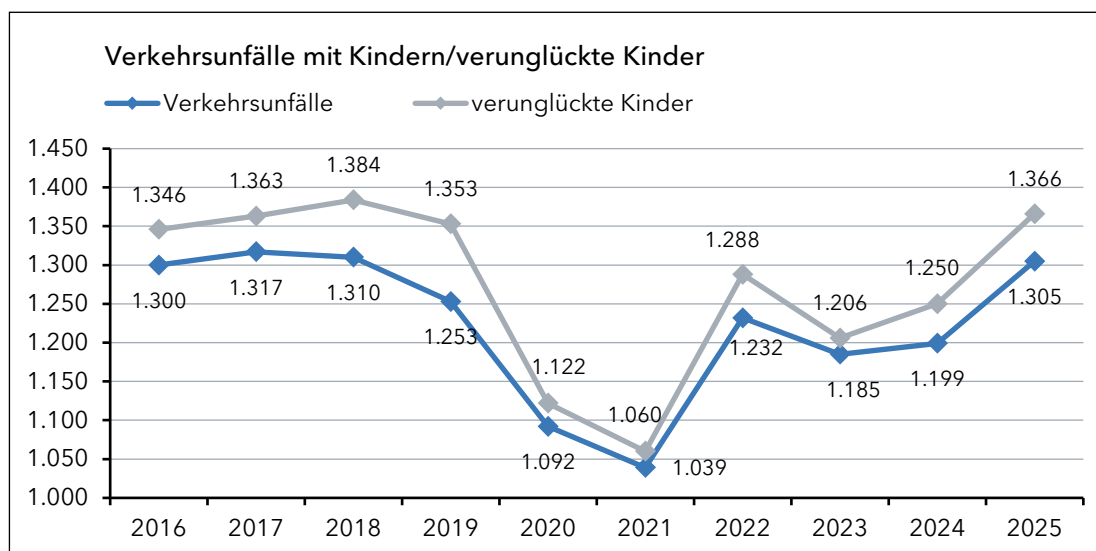
### Kinder wieder mehr am Verkehrsunfallgeschehen beteiligt

Kinder nehmen am Straßenverkehr als Zufußgehende, Fahrradfahrende, Fahrende von Inline-Skates oder Tretrollern, Pkw-Insassen und als Busfahrende 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 2024 eine schon leichte Zunahme der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Kindern und der verunglückten Kinder zu verzeichnen war, stiegen beide Werte im vergangenen Jahr wieder deutlich an. Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle wurde eine Steigerung um +8,8 % auf 1.305 und der dabei verunglückten Kinder um +9,3 % auf 1.366 registriert.

Es verunglückten 1.281 Kinder im vergangenen Jahr leicht, das sind +11,1 % mehr als 2024 (1.153). 84 Kinder und damit -12,5 % wurden schwerverletzt. Wie bereits im Jahr 2024 verunglückte ein Kind tödlich bei einem Verkehrsunfall. Bei den Kindern, die leichte Verletzungen im Straßenverkehr erlitten, wurde damit der höchste Wert in den letzten 10 Jahren erreicht.

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 stark zurückgegangen ist. Seit 2023 haben sich beide Zahlenwerte wieder etwas erhöht, jedoch ist das vorpandemische Niveau nicht erreicht.



Die folgende Tabelle stellt die Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Kindern und der verunglückten Kinder in den Jahren 2021 bis 2025 nach Art der Verkehrsbeteiligung und Alterskohorten dar.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2021	2022	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
							Anzahl	Prozent
Verkehrsunfälle		1.039	1.232	1.185	1.199	<b>1.305</b>	106	8,8
Verunglückte Kinder		1.060	1.288	1.206	1.250	<b>1.366</b>	116	9,3
als Zufußgehende	<b>alle Kinder</b>	155	209	183	197	<b>183</b>	-14	-7,1
	unter 6 Jahre	40	57	44	38	41	3	7,9
	6 bis unter 10 Jahren	64	75	69	78	79	1	1,3
	10 bis unter 15 Jahren	51	77	70	81	63	-18	-22,2

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern		2021	2022	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
							Anzahl	Prozent
als Radfahrende	<b>alle Kinder</b>	506	578	595	555	<b>563</b>	8	1,4
	unter 6 Jahre	22	28	29	23	26	3	13,0
	6 bis unter 10 Jahren	92	112	103	110	130	20	18,2
	10 bis unter 15 Jahren	392	438	463	422	407	-15	-3,6
als Mitfahrende in/auf Kfz	<b>alle Kinder</b>	381	475	396	437	<b>523</b>	86	19,7
	unter 6 Jahre	146	166	136	154	150	-4	-2,6
	6 bis unter 10 Jahren	103	115	111	148	161	13	8,8
	10 bis unter 15 Jahren	132	194	149	135	212	77	57,0

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle steigt im Betrachtungszeitraum tendenziell an. Nach 1.039 Unfällen im Jahr 2021 erreicht die Zahl mit 1.232 einen deutlichen Zwischenhöchststand, sinkt 2023 leicht wieder und steigt anschließend wieder an. 2025 wird mit 1.305 Unfällen der höchste Wert im gesamten Zeitraum erreicht. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme um 106 Fälle bzw. +8,8 %.

Parallel dazu steigt auch die Zahl der verunglückten Kinder. Dies erhöht sich von 1.060 im Jahr 2021 auf 1.366 im vergangenen Jahr. Der Anstieg von 2024 auf 2025 beträgt 116 verunglückte Kinder (+9,3 %) und fällt damit prozentual sogar stärker aus als der Anstieg der Gesamtunfälle. Die bedeutet, dass Kinder überproportional von der aktuellen Unfallzunahme betroffen sind.

Die Anzahl der verunglückten zu Fuß gehenden sinkt 2025 von 197 auf 183 Kinder (-7,1 %). Besonders auffällig ist der starke Rückgang bei den 10- bis unter 15jährigen (-22,2 %). Dagegen steigen die Zahlen bei den unter 6jährigen leicht an (+7,9 %). Insgesamt zeigt sich hier ein eher rückläufiger Trend. Die Anzahl der verunglückten radfahrenden Kinder bleibt mit 563 im Jahr 2025 auf hohem Niveau (+1,4 %). Besonders deutlich steigt die Anzahl bei den 6- bis unter 10jährigen (+18,2). Bei den 10 bis unter 15jährigen ist hingegen ein leichter Rückgang zu verzeichnen (-3,6 %). Insgesamt bleibt das Fahrrad eine zentrale Unfallquelle im Kindesalter.

Die auffälligste Entwicklung zeigt sich bei den mitfahrenden Kindern. Hier steigt die Anzahl 2025 deutlich von 439 auf 523 Fälle an (+19,7 %). Damit wurde der höchste Wert seit über 20 Jahren verzeichnet. Besonders stark betroffen sind die 10 bis unter 15jährigen mit einem Anstieg von +57 %. Diese Gruppe stellt den Hauptgrund für die starke Zunahme der verunglückten Kinder im Jahr 2025 dar.

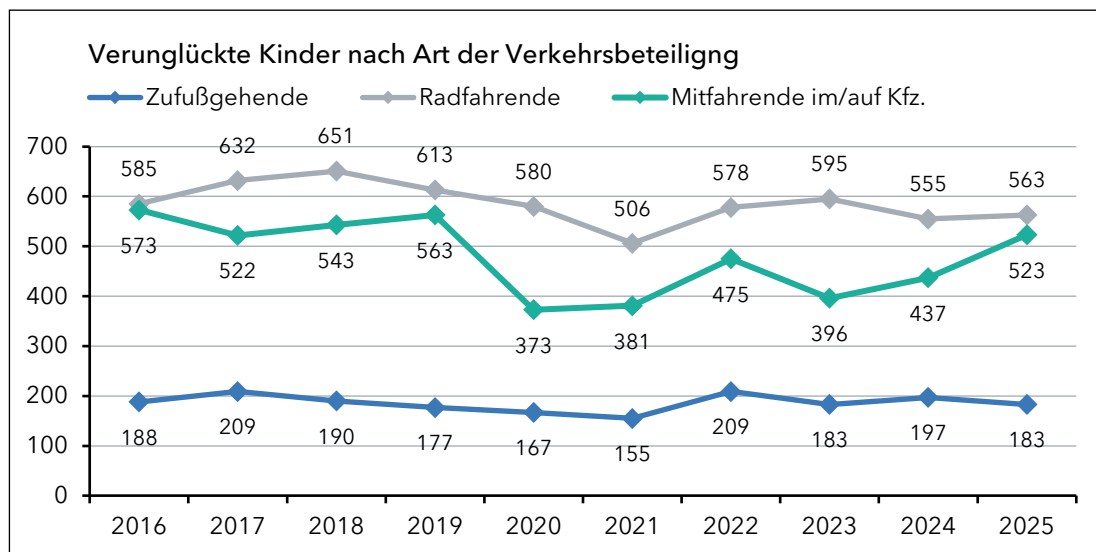
Hauptsächlich verunglücken Kinder als Mitfahrende in Pkw, wie aus der folgenden Übersicht zu erkennen ist. Sie werden hier als Mitfahrenden in den unterschiedlichen Verkehrsbeteiligungsarten aufgeschlüsselt und nach den Altersklassen dargestellt:

Kinder als Mitfahrende		Summe	Alterskategorie		
			0 bis unter 6	6 bis unter 10	10 bis unter 15
Verkehrsbeteiligung	Pkw	<b>439</b>	136	134	169
	Bus	<b>58</b>	13	17	28
	Motorrad	<b>13</b>		2	11
	eKfz	<b>3</b>		3	
	Lkw	<b>3</b>	1	1	1
	Sonstige	<b>7</b>		4	3
	<b>Summe</b>	<b>523</b>	<b>150</b>	<b>161</b>	<b>212</b>

Während bei jüngeren Kindern unter 6 Jahren nur moderate Veränderungen auftreten, zeigen sich bei den 6 bis unter 10jährigen und insbesondere bei den 10 bis unter 15jährigen größerer Schwankungen. Auffällig ist, dass ältere Kinder 2025 deutlich häufiger als Mitfahrende im/auf Kfz verunglücken, während ihre Anzahl als Fußgänger deutlich sinkt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass sowohl die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle als auch die Anzahl der verunglückten Kinder im Jahr 2025 einen Höchststand erreichten. Besorgniserregend ist der starke Anstieg der im/auf Kfz mitfahrenden Kinder, vor allem in der Altersgruppe der 10 bis unter 15jährigen. Während die Anzahl der verunglückten Zufußgehenden zurückgeht, bleibt das Unfallrisiko für Radfahrende hoch.

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



Kinder wurden bei 27,3 % der Verkehrsunfälle in Zusammenhang mit anderen Unfallbeteiligten als Hauptunfallverursachende ermittelt. Die Hauptunfallursachen der Kinder als Fahrradfahrende waren mit 13,8 % der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot und mit 13,4 % Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr.

Bei Verkehrsunfällen von Kindern in Zusammenhang mit Personen- und Lastkraftwagen wurden 27,1 % Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren oder Einfahren in den fließenden Verkehr der Pkw- oder Lkw-Fahrenden festgestellt. Als zweithäufigste Unfallursache waren mit 18,9 % Vorfahrtsverletzungen vertreten.

Aber auch als Fußgänger setzten Kinder durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen, ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten, den Unfallgrund.

## 6.4.1 Maßnahmen zur Vermeidung von Kinderunfällen

### 6.4.1.1 Polizeiliche Handpuppenbühnen

Durch den Einsatz der Polizei-Handpuppenbühnen wird den Kindern im Vorschulalter in den Kindertagesstätten die sichere Teilnahme am Straßenverkehr gezeigt. Den Kindern wird spielerisch durch das Medium Handpuppe das sichere Überqueren der Fahrbahnen, das Thema Sicherheit durch Sichtbarkeit mittels reflektierender Kleidung sowie die Wichtigkeit des Tragens eines Fahrradhelmes beigebracht.

Durchschnittlich werden landesweit jährlich ca. 600 Einrichtungen und ca. 20.000 Kinder besucht. Damit stellen die Handpuppenbühnen sicher, dass möglichst alle Kinder vor ihrer Einschulung auf das Thema „Sicherer Schulweg“ vorbereitet werden.

### 6.4.1.2 Als Zufußgehende (Der sichere Schulweg)

In den 1. Klassen der Grundschulen wird das Thema Polizei-Handpuppenbühnen erneut aufgenommen. Zur Vermeidung von Unfällen benötigen Kinder die Fähigkeit, Geschwindigkeiten und Entfernungen von Fahrzeugen und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einzuschätzen und voraussehen zu können und damit gefährliche Situationen frühzeitig zu erkennen. Durch das Üben im öffentlichen Straßenverkehr durch die Präventionssachgebiete der Landespolizei wird die schulische Vorbereitung auf die selbständige Teilnahme am Straßenverkehr in den 1. Schulklassen unterstützt und im Rahmen der „Fußgängerausbildung“ durchgeführt.

### 6.4.1.3 Als Mitfahrende

Vielfach werden Kinder nicht mit denen für sie vorgeschriebenen Rückhalteeinrichtungen ordnungsgemäß gesichert. Das Weglassen von Sitzerrhöhungen, falsch eingestellte Sicherheitsgurte oder die Mitnahme ganz ohne Sicherungsmaßnahmen insbesondere auf kurzen Strecken führen bei Unfällen zu Verletzungen. An dieser Stelle sind insbesondere die Eltern aufgerufen, ihre Einstellung zum „Elterntaxi“ sowie den richtigen Sitz der Rückhalteeinrichtungen ständig zu kontrollieren. Auf Informationsveranstaltungen zum Thema „Rückhalteeinrichtungen“ beim Transport von Kindern unterstützt die Polizei Schulen und Kindertagesstätten.

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

### 6.4.1.4 Als Radfahrende

Zunehmend fällt auf, dass immer mehr Kinder gar nicht oder nur sehr schlecht Fahrrad fahren können. Gerade nach dem Wechsel von der Grundschule auf die weiterführenden Schulen verunglücken Kinder mit dem Fahrrad im öffentlichen Straßenverkehr. Deshalb ist das Erlernen der Verkehrsregeln, die Stärkung psychomotorischer Leistungen wie Gleichgewicht halten, Lenken, Bremsen und Kurvenfahren, für Schulkinder von elementarer Bedeutung.

Die Landespolizei befürwortet das Frühradfahren in den Schulen und unterstützt im Rahmen der Radfahrausbildung in allen 4. Klassenstufen.

Die Radfahrprüfung wird vorrangig im öffentlichen Straßenverkehr hauptverantwortlich durch die polizeilichen Präventionssachgebiete mit Unterstützung der Schule und Eltern durchgeführt. So wird sichergestellt, dass die Kinder unter realistischen Bedingungen Vorschriften und Gefahren des Straßenverkehrs beachten. Zuvor werden die Fahrräder der teilnehmenden Kinder mit Blick auf die Verkehrssicherheit kontrolliert. Dabei fällt auf, dass Fahrräder häufig unvorschriftsmäßig ausgerüstet sind und mindestens bis zur Prüfungsfahrt nachgerüstet werden müssen.

Um den Gefahren des Straßenverkehrs zu begegnen, werden jährlich über 25.000 Schülerinnen und Schüler insbesondere bei den Übungen im öffentlichen Straßenverkehr fit gemacht, sicher am Verkehr teilzunehmen.

# 7 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

## 7.1 Verhältnis Unfallverursachung und Verkehrsbeteiligungsart

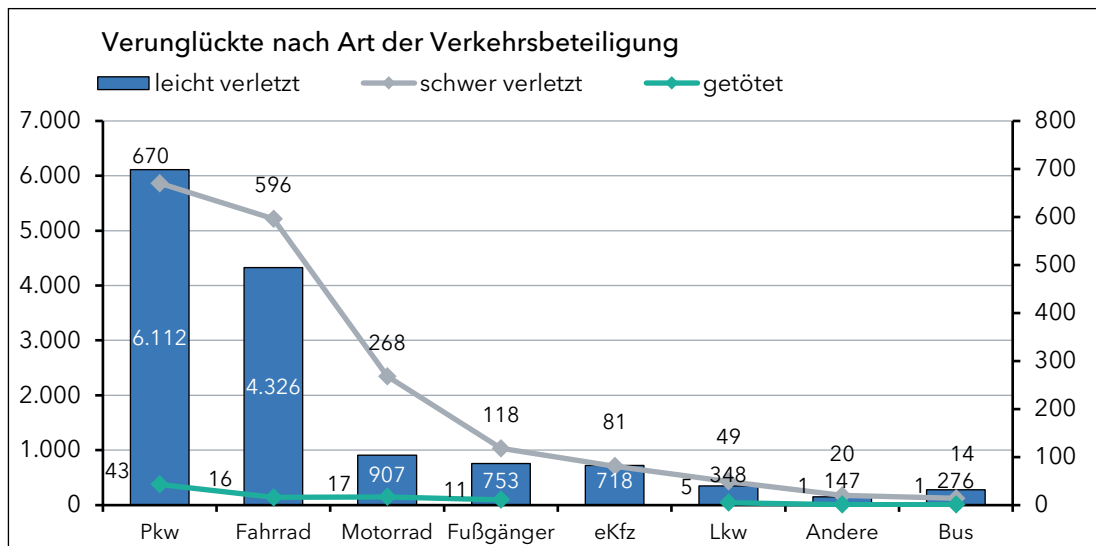
### Die meisten Personen verunglücken als Insassen von Pkw

Im Jahr 2025 verunglückten 44 % aller Verkehrsteilnehmenden als Fahrende oder Mitfahrende in Personenkraftwagen.

Als ungeschützte Verkehrsteilnehmende sind Fahrradfahrende, inkl. Pedelec mit 31,9 % dem zweithöchsten Risiko im Straßenverkehr ausgesetzt, gefolgt von Motorradfahrenden mit 7,7 % und Zufußgehenden mit 5,7 %.

Es verunglückten mit 5,2 % wieder mehr Personen als Fahrende von eKfz (E-Scooter). Hier zeigt sich seit Auswertung dieser Zahlen ein stetig ansteigender Trend. Die Personen, die als Fahrende oder Mitfahrende in einem LKW verunglückten, machten insgesamt 2,6 % an der Gesamtzahl verunglückter Personen aus.

Das folgende Balkendiagramm stellt die einzelnen Verkehrsbeteiligungsarten nach Verletzungsgrad dar.



## 7.2 Fahrrad

### Anzahl der Verkehrsunfälle und Verunglückten auf gleichem Niveau

Es wurden 5.137 Fälle (-0,2 %; 2024: 5.146) verzeichnet, in denen 4.937 (+0,3 %; 2024: 4.923) Fahrende konventioneller Fahrräder und Pedelecs verunglückten. Davon wurden 4.326 (+1,2 %; 2024: 4.273) leicht- und 596 (-6,1 %; 2024: 635) Radfahrende schwerverletzt, 16 (2024: 15) verunfallten tödlich.

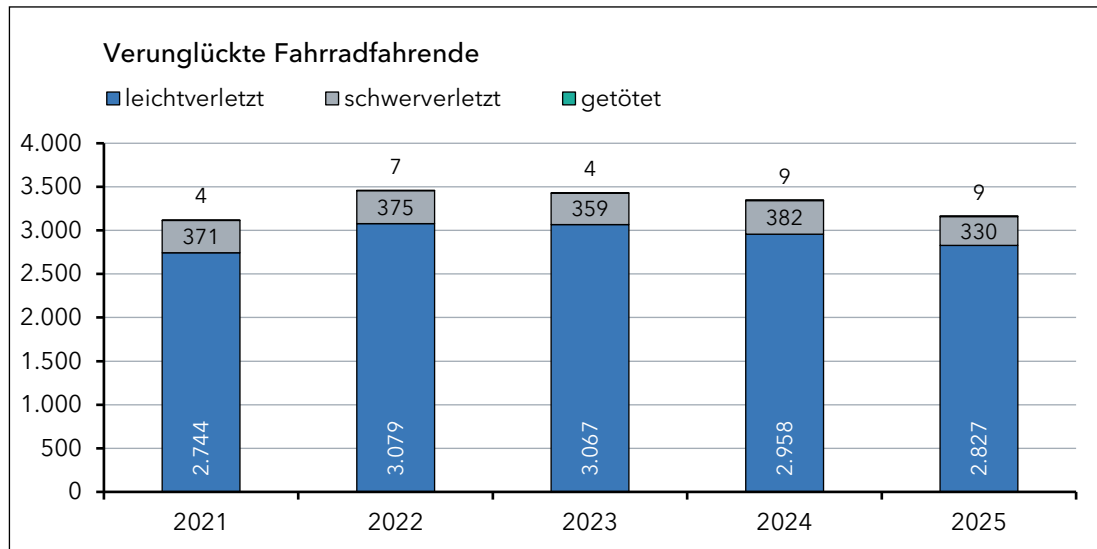
Unter der Verkehrsbeteiligungsart „Fahrrad“ werden grundsätzlich konventionelle Fahrräder und Pedelecs zusammengefasst. Da sich die Verkehrsunfallzahlen für das jeweilige Fahrzeug unterschiedlich entwickeln, werden sie in den folgenden Abschnitten getrennt betrachtet.

## 7.2.1 Konventionelle Fahrräder

### Weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte

Im letzten Jahr verzeichnete die Polizei mit 3.421 (-5,2 %; 2024: 3.613) weniger Verkehrsunfälle unter Beteiligungen von Radfahrenden. Bei diesen Verkehrsunfällen wurden 3.157 (-5,8 %; 2024: 3.340) Personen verletzt, davon 2.827 (-4,6 %; 2024: 2.958) leicht, 330 (-15,8 %; 2024: 382) schwer. Wie bereits im vergangenen Jahr verstarben neun Fahrradfahrende an den Folgen dieser Verkehrsunfälle.

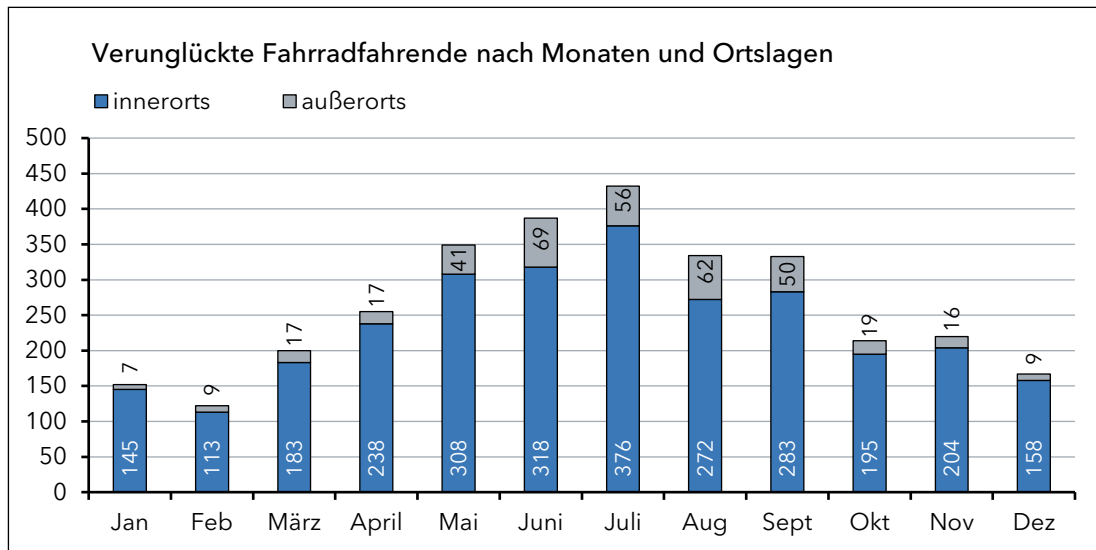
Das folgende Diagramm zeigt einen Vergleich der verunglückten Personen nach Verletzungsgrad der letzten 5 Jahre.



Von den 3.421 Verkehrsunfällen, an denen Radfahrende beteiligt gewesen sind, ereigneten sich 3.050 und damit 89,2% innerorts. Der größte Anteil des Radverkehrs konzentriert sich auf den innerstädtischen Bereich, in dem der Verkehrsraum immer komplexer und mancherorts die Verkehrssituationen unübersichtlicher und unklarer werden. Die meisten Konflikte zwischen Kraftfahrzeugführenden und Fahrradfahrenden entstehen hier 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 verunglückten. Der Großteil der Radverkehrsunfälle ereignete sich auf trockener Fahrbahn und bei Tageslicht, Unfälle bei Regen, Schnee oder Schlipfrigkeit, wie auch bei Dunkelheit sind selten.

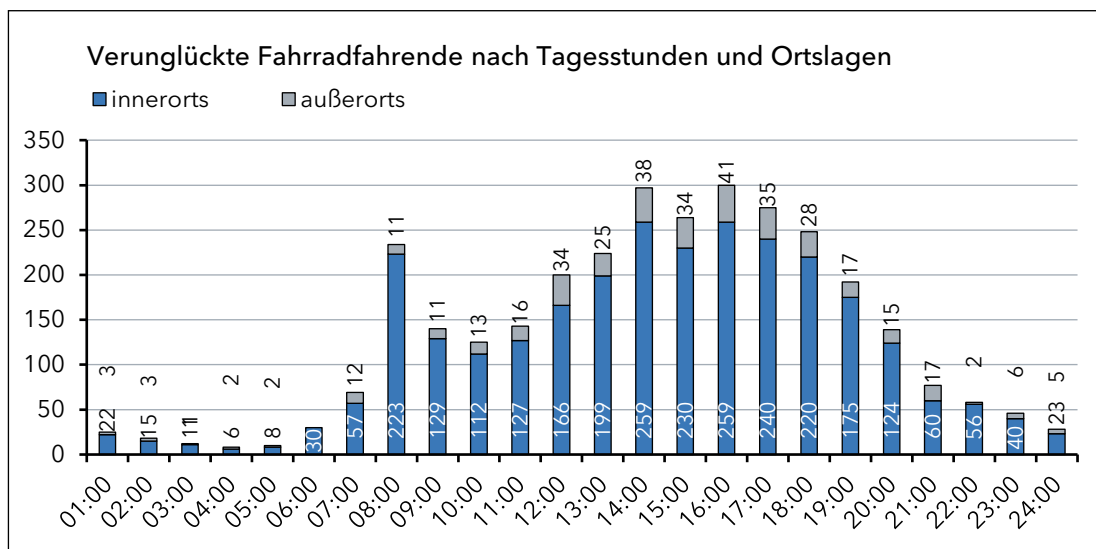
## VERKEHRSUNFÄLLE NACH VERKEHRSBETEILIGUNG

Im folgenden Säulendiagramm werden die verunglückten Fahrradfahrenden nach Ortslagen und Monaten für das Jahr 2025 dargestellt.



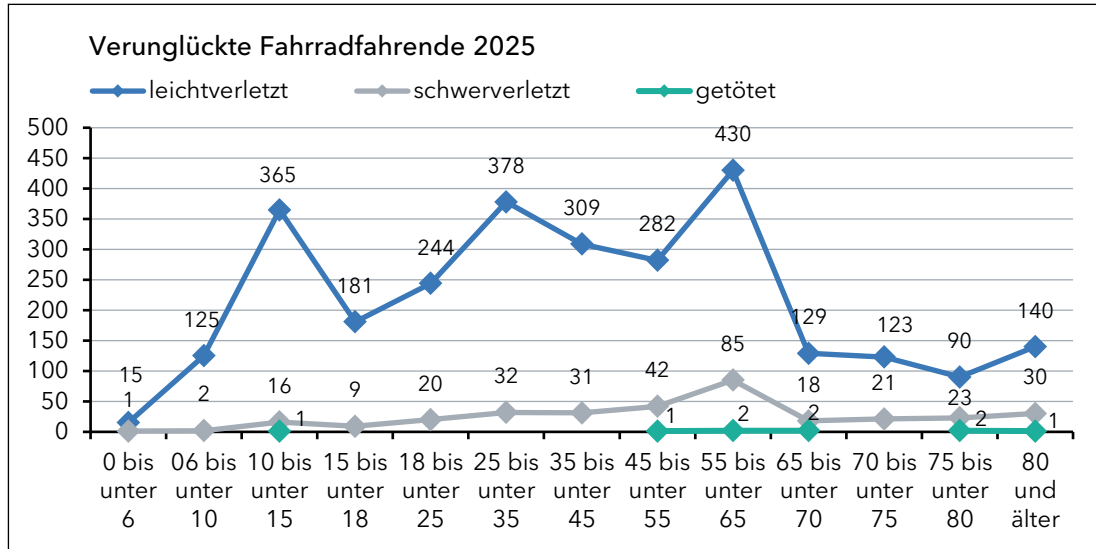
Die Verteilung der Verkehrsunfälle auf die einzelnen Stunden des Tages zeigt, dass Höhen in den Morgenstunden und am Nachmittag zu verzeichnen sind. Ab ca. 18.00 Uhr ist ein Rückgang festzustellen. Diese Zeitbereiche sind typisch für die Wege zur und von der Schule bzw. der Arbeitsstelle.

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 15 Jahren, gemessen am Bevölkerungsanteil, neben der Altersgruppe der 65 bis unter 70jährigen besonders stark gefährdet sind. Die kontinuierlich steigenden Unfallzahlen älterer Radfahrender sind besorgniserregend. Bei verunglückten älteren Radfahrenden, sind die Unfallfolgen ggf. aufgrund der nachlassenden Widerstands- und Regenerationskraft des Körpers deutlich gravierender, als bei jüngeren Menschen.

Das folgende Liniendiagramm stellt die verunglückten Radfahrenden nach Verletzungsgrad und Alterskategorie für das Jahr 2025 dar.



### 7.2.1.1 Hauptunfallursachen

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 (34,4 %). Beispiele für eine diese Unfallursache sind das Fahren entgegen der Fahrtrichtung oder das verbotswidrige Nutzen eines Gehweges oder der Fahrbahn.

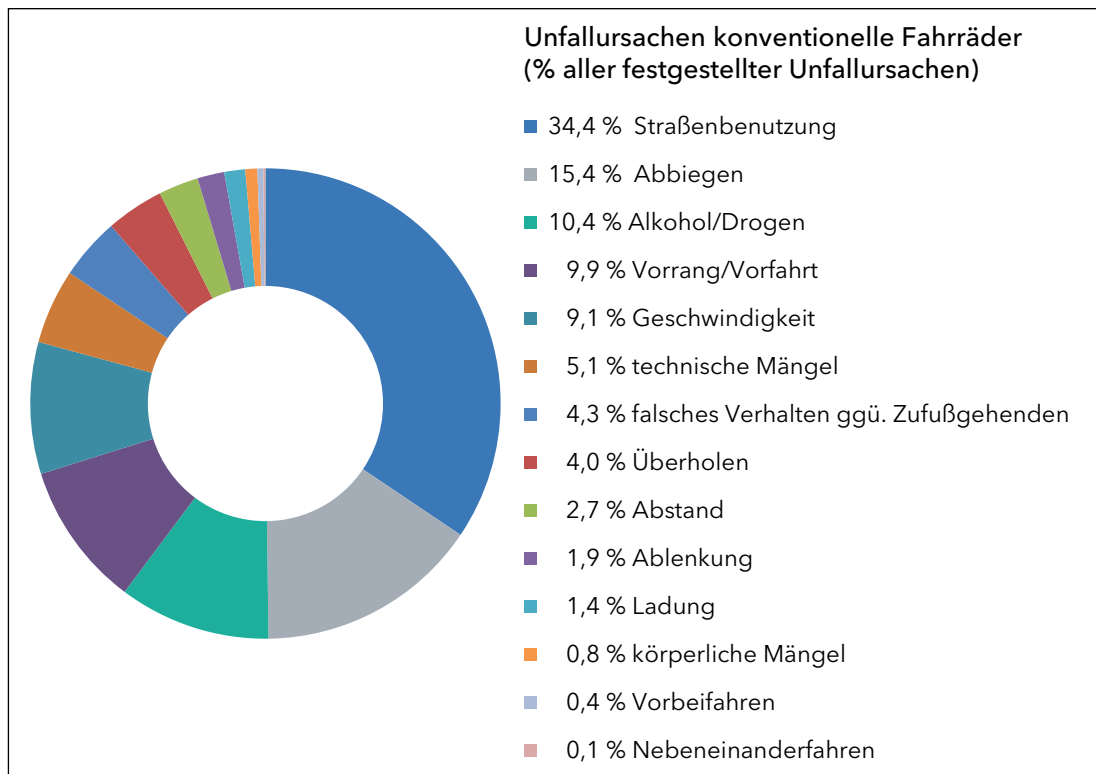
Fehler beim Abbiegen wurden in 15,4 % und eine Missachtung der Vorfahrtsregelungen in 9,9 % der Verkehrsunfälle als Hauptursache angenommen.

Das Fahren unter Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln macht mit 10,4 % einen deutlichen Anteil an den Unfallursachen aus.

In 9,1 % wurde nicht angepasste Geschwindigkeit als Ursache festgestellt.

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

Das folgende Tortendiagramm stellt die Hauptunfallursachen der Radfahrenden prozentual dar.



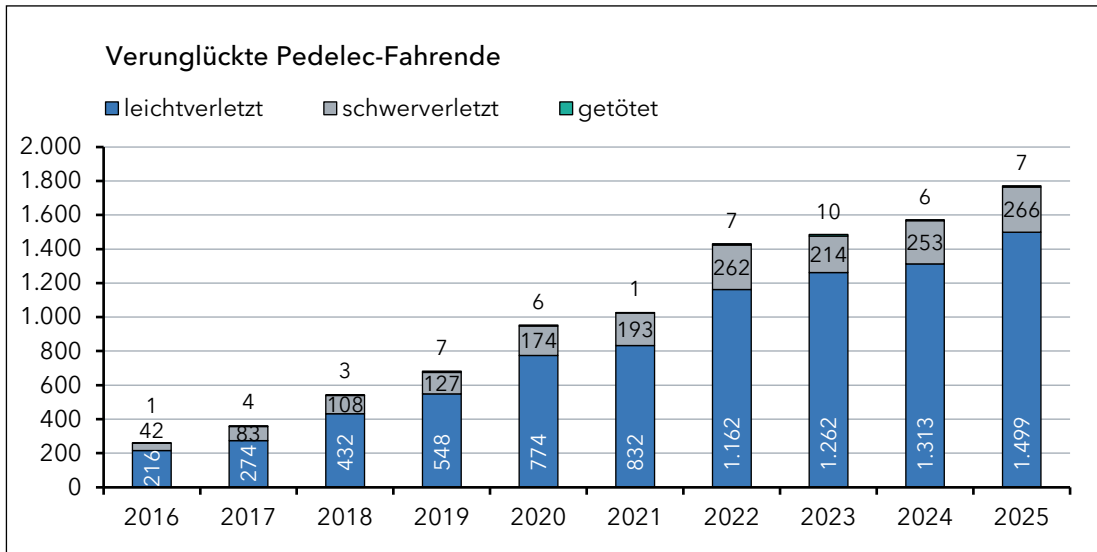
### 7.2.2 Pedelecs

#### Steigende Anzahl der Verkehrsunfälle und Verunglückten

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 1.877 Fällen 36,5 % der Verkehrsunfälle und 1.772 (35,9 %) der Verunglückten unter Beteiligung von Fahrrädern den Pedelec-Nutzenden zugeschrieben.

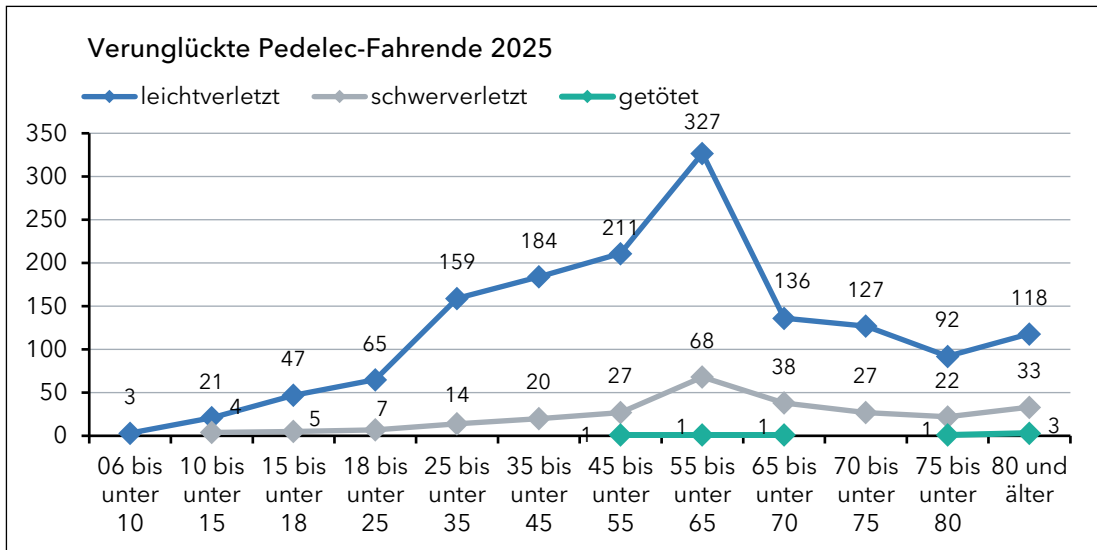
Es verunglückten im Jahr 2025 1.772 und damit +12,7 % mehr Personen mit einem Pedelec als im Vorjahr. Dabei wurden 1.499 (+14,2 %; 2024: 1.313) leicht- und 266 (+5,1 %; 2024: 253) Pedelec-Fahrende schwerverletzt, 7 (2024: 6) verunfallten tödlich.

Das folgende Säulendiagramm stellt die verunglückten Pedelec-Fahrenden nach Verletzungsgrad in den letzten 10 Jahren dar.



Bei Betrachtung der Verunglücktenzahlen wird deutlich, dass die Altersgruppe der 55 bis 65jährigen am stärksten gefährdet ist.

Das folgende Liniendiagramm stellt die gemachten Ausführungen grafisch dar

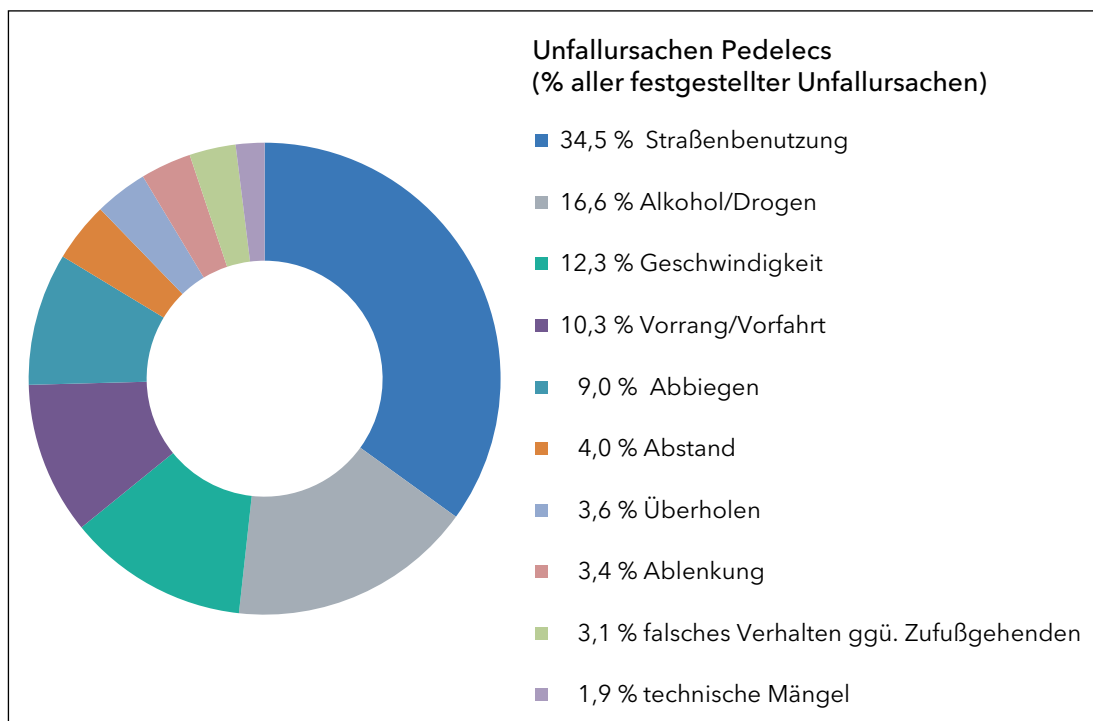


### 7.2.2.1 Hauptunfallursachen

Als Hauptunfallursache wurde mit 34,5 % eine falsche Straßenbenutzung ermittelt. Fahren entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung, Nutzung der Fahrbahn trotz verpflichtender Nutzung des Radweges oder Fahren über den Gehweg sind Beispiele für diese Verkehrsunfallursache. Als zweithäufigste Unfallursache wurde mit 16,6 % die Beeinflussung durch Alkohol oder Drogen festgestellt. Eine nicht an die Verkehrssituation angepasste Geschwindigkeit steht mit 12,3 % an dritter Stelle der Hauptunfallursachen. Grundsätzlich können mit Pedelecs leichter höhere Geschwindigkeiten erzielt werden. Dies stellt höhere Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Pedelec-Fahrenden und anderer am Verkehr teilnehmender Personen, insbesondere dann, wenn sie sich den Verkehrsraum teilen.

Missachtung von Vorfahrt oder Vorrang und Fehler beim Abbiegen wurden in 10,3 % bzw. 9,0 % der Fälle als ursächlich für den Verkehrsunfall gesehen.

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



### 7.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung von Fahrradunfällen und Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Verkaufszahlen von Fahrrädern, insbesondere Pedelecs spiegeln das geänderte Mobilitätsverhalten deutlich wieder. Durch die häufigere Nutzung des Fortbewegungsmittels erhöht sich leider auch die Verletzungsgefahr, gerade weil Radfahrende ungeschützt im Straßenverkehr unterwegs sind. Kinder und Senioren sind dabei besonders gefährdet, der technische Zustand insbesondere der Kinderfahrräder lässt zudem vielfach zu wünschen übrig.

Das Fahren auf der falschen Straßenseite, die Nichtbeachtung anderer Verkehrsteilnehmender beim Abbiegen und die nichtangepasste Geschwindigkeit stellen die häufigsten Unfallursachen dar. Anderen Verkehrsteilnehmenden sind die Regeln der Radwegbenutzungspflicht bzw. deren Ausnahmen oft nicht bekannt.

Erhöhte Anforderungen an die allgemeine Aufmerksamkeit für Radfahrende und Kraftfahrzeugführende ist durch die weiter zunehmende Nutzung von Pedelecs dringend geboten. Die mit den

höheren Geschwindigkeiten verbundenen Gefahren werden oft zu spät erkannt, da Pedelecs sich nicht sofort sichtbar von anderen Fahrrädern unterscheiden. Die Gefahr für Pedelec-Fahrende bei Unfällen schwerer verletzt zu werden als Fahrende konventioneller Fahrräder ist deutlich größer. Es wird deshalb dringend empfohlen, beim Kauf und vor der Benutzung praktische Übungen, zunächst im Schonraum, durchzuführen und stets einen geeigneten Fahrradhelm zu tragen. Das Verhalten von Radfahrenden wird im Rahmen des allgemeinen Polizeidienstes kontrolliert. Insbesondere zur dunklen Jahreszeit finden Kontrollen im Hinblick auf Beleuchtungsmängel statt. 2025 erweiterte das Verkehrsministerium zusammen mit der Landespolizei die Präventionskampagne #besserankommen mit dem Focus auf den Radverkehr. Die Botschaft lautete „Rücksicht steht allen gut“! Typische verkehrssicherheitsrelevante Radverkehrssituationen wurden bildlich thematisiert und mit der Botschaft verknüpft, um auf die Gefahren und Risiken im Radverkehr aufmerksam zu machen und für ein rücksichtsvolles und sicheres Verhalten im Straßenverkehr zu sensibilisieren.

### 7.3 Elektrokleinstfahrzeuge (nicht nur nach eKFV)

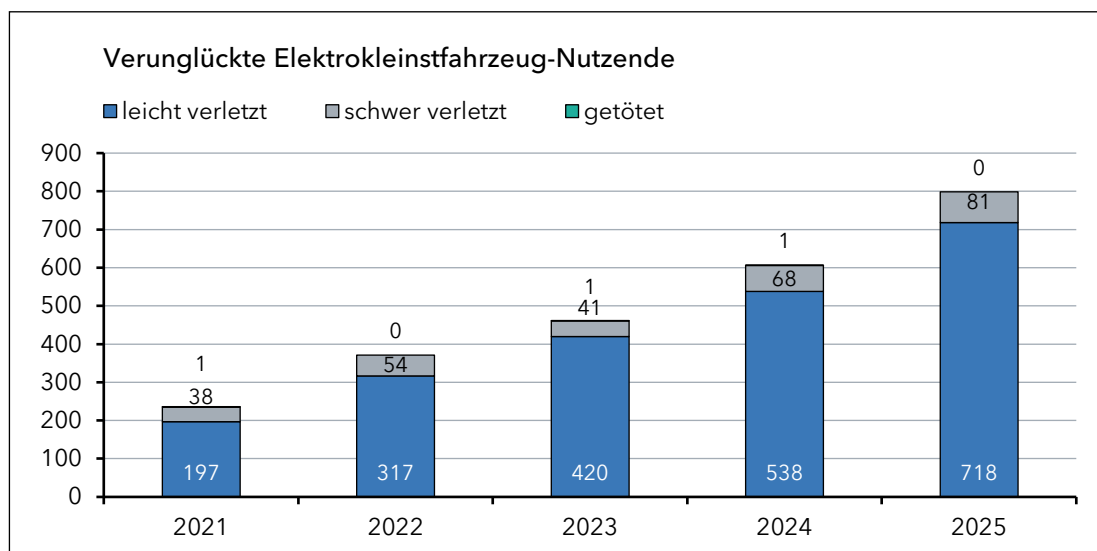
#### Weiter deutlicher Anstieg der Verkehrsunfälle und Verunglückten bei der Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen

Die Anzahl der Elektrokleinstfahrzeuge im Verkehrsraum hat in den vergangenen 5 Jahren stark zugenommen. Das spiegelt sich sehr deutlich auch in den Verkehrsunfallzahlen des Jahres 2025 wider.

Seitdem Anfang 2020 die neuen Verkehrsbeteiligungsarten für Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen wurden, haben sich die Verkehrsunfallzahlen fast verzehnfacht. Wurden 2020 noch 92 Verkehrsunfälle gezählt, so waren es 2025 insgesamt 930 Verkehrsunfälle, 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 607 um +31,6 % auf 799 gestiegen. 718 (+33,5 %; 2024: 538) Personen wurden leicht- und 81 (+19,1 %; 2024: 68) schwerverletzt. Im Jahr 2025 wurde kein Person bei einem Verkehrsunfall in Zusammenhang mit einem Elektrokleinstfahrzeug getötet.

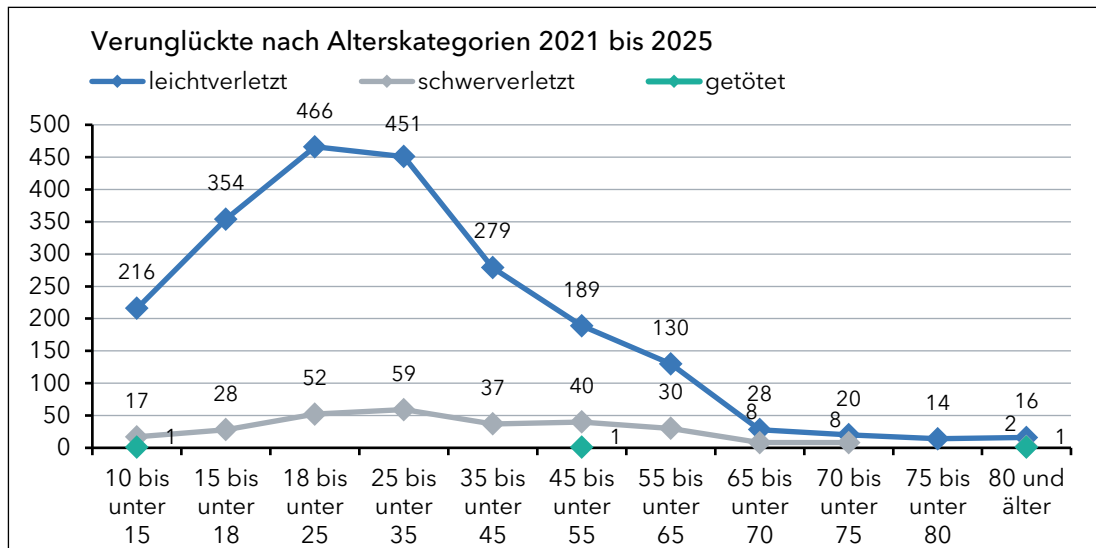
Das folgende Balkendiagramm stellt die verunglückten Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden der letzten fünf Jahre dar.



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

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

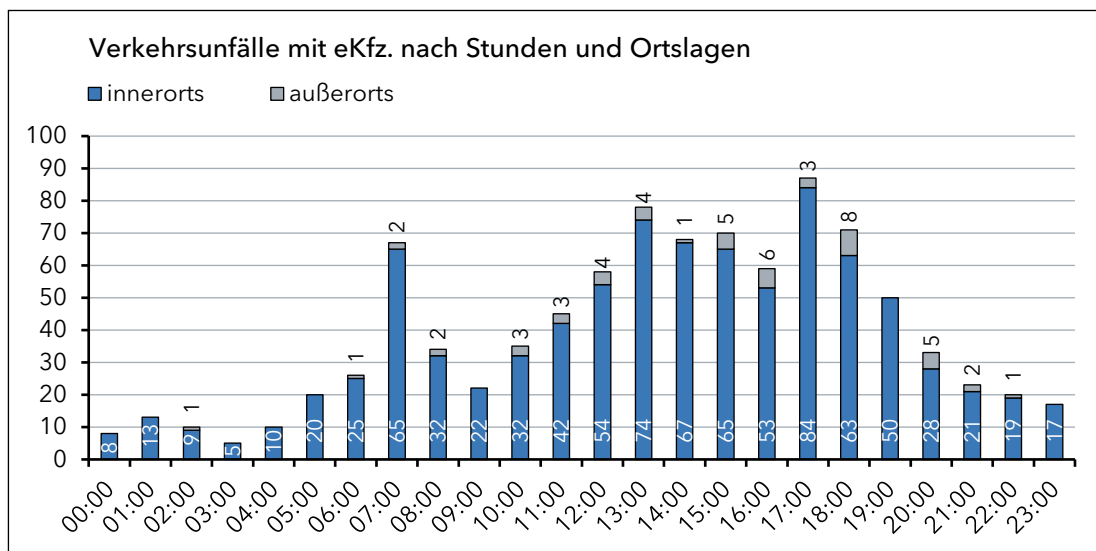
Die folgende Grafik stellt die Verunglückten nach Alterskategorien und Verletzungsgrad für die Jahre 2021 bis 2025 dar:



Elektrokleinstfahrzeuge teilen sich den Verkehrsraum mit den Fahrrädern und werden überwiegend innerorts genutzt. Das spiegeln auch die entsprechenden Werte der Verkehrsunfallstatistik wider. 94,5 % der Verkehrsunfälle ereigneten sich innerorts.

Die Unfallzahlen steigen im Tagesverlauf an und nehmen in den späten Abendstunden wieder ab. Damit kann angenommen werden, dass die Nutzung überwiegend dem Freizeitverhalten zuzuordnen ist.

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

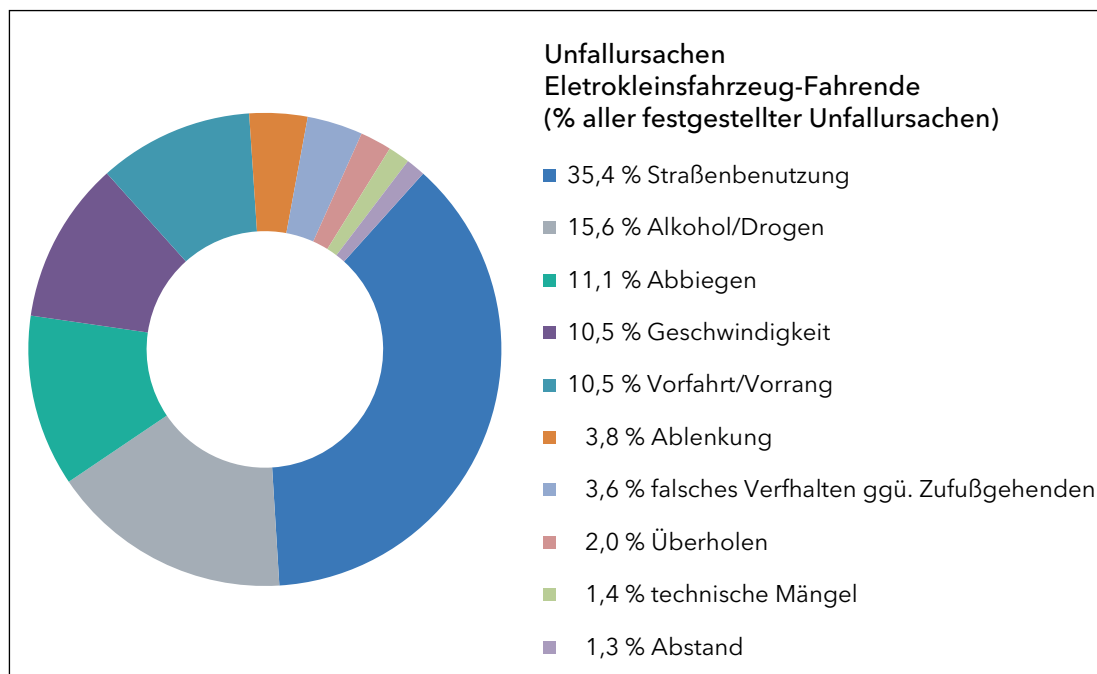


### 7.3.1 Hauptunfallursachen

In 64,5% der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen wurden die Fahrzeugführenden als Unfallverursachende festgestellt.

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 Promillegrenze 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 Aufbau-seminar.

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



### 7.3.2 Maßnahmen zur Vermeidung von Unfällen mit eKfz. und Bekämpfung der Hauptunfallursachen

Die Unfallzahlen mit Elektrokleinstfahrzeugen, so genannten E-Scootern sind weiter auf hohem Niveau. Dies lässt sich mit dem Anstieg der absoluten Zahl an eingesetzten Fahrzeugen im öffentlichen Verkehrsraum erklären, wobei gerade in den Ballungsräumen auch die Anzahl der überall festzustellenden Miet-E-Scooter weiterhin auf hohem Niveau ist.

Durch Online-Angebote informiert die Landespolizei Schleswig-Holstein in ihrem Internetauftritt über die Ge- und Verbote, die an die Benutzung dieser Fahrzeuge geknüpft sind.

Hervorzuheben ist weiterhin die Ende 2023 durch das Verkehrsministerium in Zusammenarbeit mit der Landespolizei ins Leben gerufene Präventionskampagne #besserankommen. Sie wurde auch im Jahr 2024 aufgelegt und 2025 mit dem Focus auf Radfahrende erweitert s.o.

## 7.4 Motorräder

### Mehr Verkehrsunfälle, leichter Rückgang bei den Verunglückten

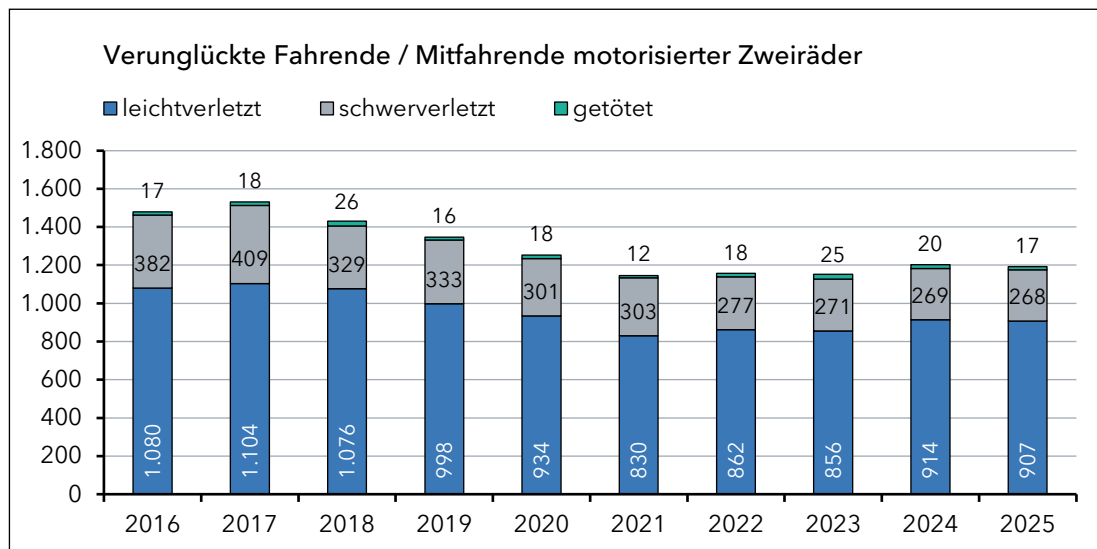
Nach einem historischen Tiefstand der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern im Jahr 2023 ist die Anzahl sowohl 2024 als auch vergangenen Jahr mit 1.303 (+1,2 %) wieder gestiegen.

Es wurden mit 1.192 (+0,9 %; 2024: 1.203;) weniger Personen verletzt und getötet. 907 (-0,8 %; 2024: 914) Personen wurden leicht-, 268 (2024: 269) schwerverletzt. 17 (2024: 20) Personen verstarben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad.

55,3 % der verunglückten Personen waren mit einem Motorrad über 125 ccm im Straßenverkehr unterwegs, 22,9 % mit einem Kleinkraftrad (Versicherungskennzeichen) und 16,8 % mit einem Leichtkraftrad bis 125 ccm.

16 der 17 Personen verstarben als Folge eines Verkehrsunfalls mit einem Motorrad über 125 ccm. An 6,8 % aller aufgenommenen Verkehrsunfälle waren Motorradfahrende beteiligt. Ihr Anteil an der Gesamtzahl der Schwerverletzten lag bei 14,7 % und bei den Getöteten bei 18,3 %.

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



In 59,4 % der Verkehrsunfälle wurden Motorradfahrende als Hauptunfallverursachende von der Polizei ermittelt.

Fast jeder dritte Verkehrsunfall (28,2 %) wurde aufgrund der den Straßen- und Witterungsverhältnisse nicht angepassten oder überhöhten Geschwindigkeit verursacht. Bei 11,9 % spielten Abstandsverletzungen der Motorradfahrenden eine wesentliche Rolle.

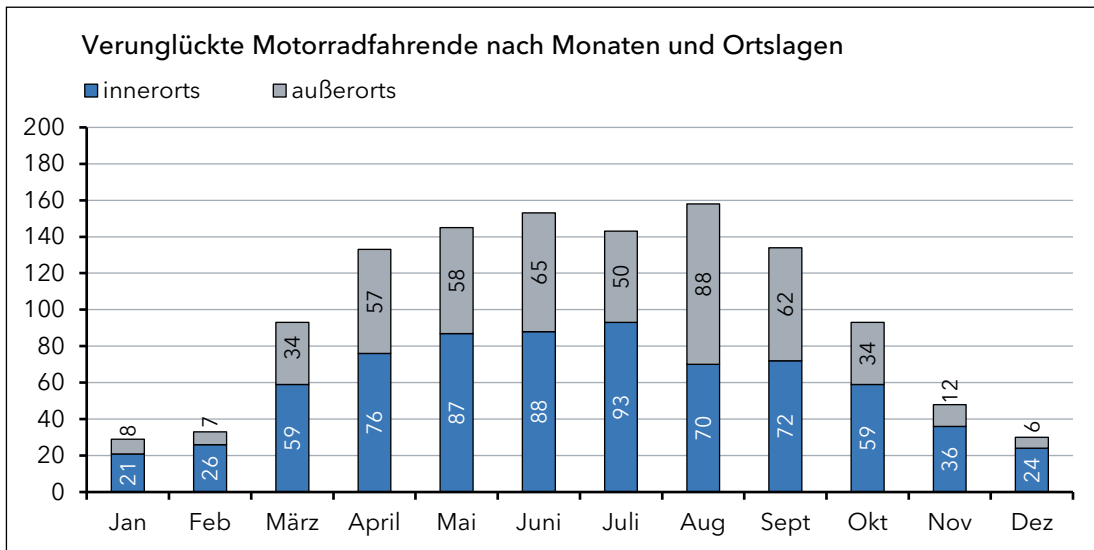
Pkw- und Lkw-Fahrende begingen in 37,9 % Fehler beim Abbiegen; in 20,4 % waren Fehler beim Abbiegen nach links hauptunfallursächlich. In solchen Situationen werden Motorradfahrende in Verbindung mit nicht angepasster Geschwindigkeit häufig übersehen. In 25,4 % wurden Vorfahrtsverletzungen der Pkw- und Lkw-Fahrenden festgestellt.

Auf dem Straßennetz außerhalb der Bundesautobahnen ereigneten sich 62,5 % der Verkehrsunfälle innerhalb von Ortschaften. Hier verunglückten 60,8 % aller Motorradfahrenden; 44,7 % erlitten schwere oder tödliche Verletzungen. 39,2 % verunglückten außerhalb von Ortschaften. Hier trugen 55,3 % schwere oder tödliche Verletzungen davon.

Auf den Bundesautobahnen war das Unfallgeschehen unter der Beteiligung von Motorradfahrenden gering. Bei den 28 Unfällen wurden 16 leicht- und 5 schwerverletzt. Zwei Motorradfahrende wurden auf einer Bundesautobahn getötet.

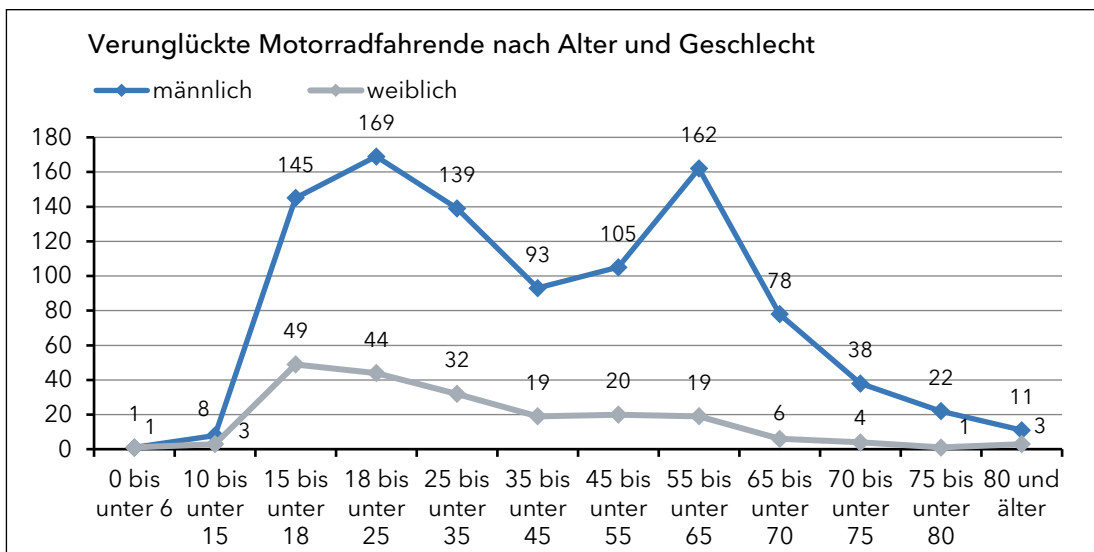
Motorradfahrende verunglückten in den Sommermonaten Mai bis September am häufigsten.

Das angefügte Balkendiagramm veranschaulicht die Verunglückten nach Ortslage und Monaten.



Männer verunglücken viermal häufiger als Frauen. Am stärksten gefährdet sind männliche Personen im Alter zwischen 18 bis unter 25 sowie 55 bis unter 65 Jahre.

Das folgende Liniendiagramm spiegelt die Aussagen wider.



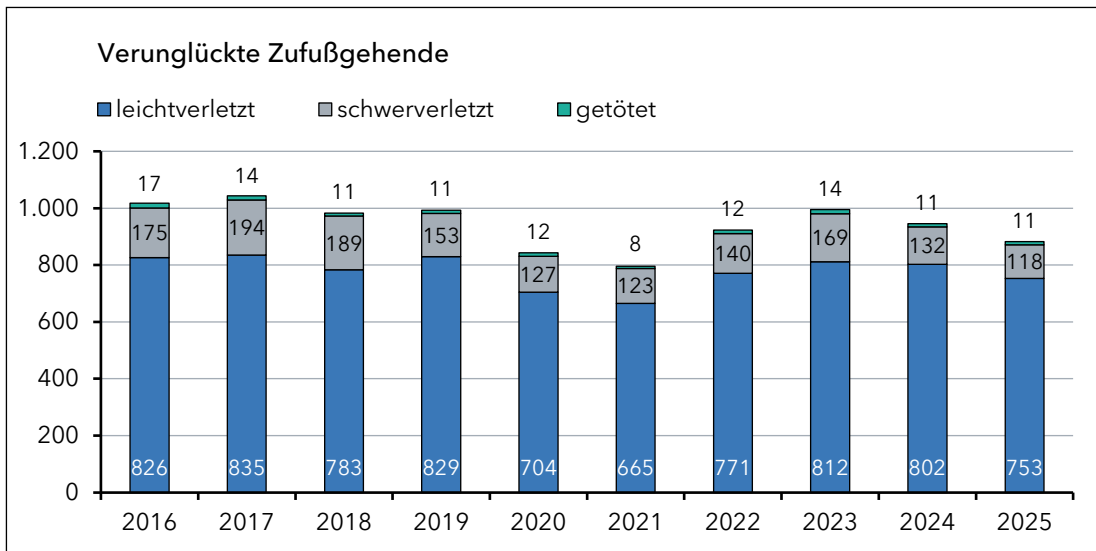
## 7.5 Zufußgehende

### Weniger Verkehrsunfälle, weniger verletzte und getötete Zufußgehende

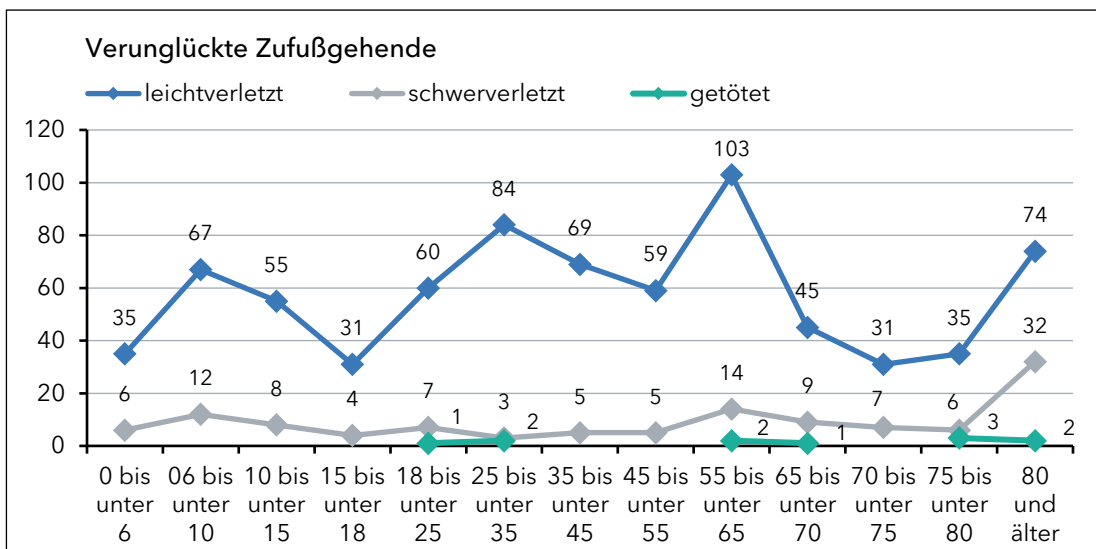
Im Jahr 2025 wurden erneut weniger Verkehrsunfälle mit Personen, die zu Fuß am Straßenverkehr teilgenommen haben, verzeichnet. Insgesamt hat die Polizei 1.009 (2024: 1.030) dieser Unfälle aufgenommen. Das ist eine Reduzierung um -2,0 % im Vergleich zum Vorjahr und macht 5,2 % aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle aus.

Es verunglückten insgesamt 882 (-6,7 %; 2024: 945) Personen. 753 (-6,1 %; 2024: 802) wurden leicht-, 118 (-10,6 %; 2024: 132) schwerverletzt und 11 (2024: 11) erlitten tödliche Verletzungen. Der Anteil der Altersgruppe von Personen über 80 Jahren ist mit 27,1 % bei den Schwerverletzten und 18,2 % bei den Getöteten deutlich höher, als bei den anderen 12 Gruppen. Insgesamt gilt die Altersgruppe in 1.235 (2024: 1.265) Verkehrsunfällen und damit bei einem Anteil von 6,4 % (2024: 6,5 %), als Verursachende aller qualifizierten Verkehrsunfälle in Schleswig-Holstein.

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



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



## 7.6 Güterkraftfahrzeuge

### Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen und den dabei Verunglückten

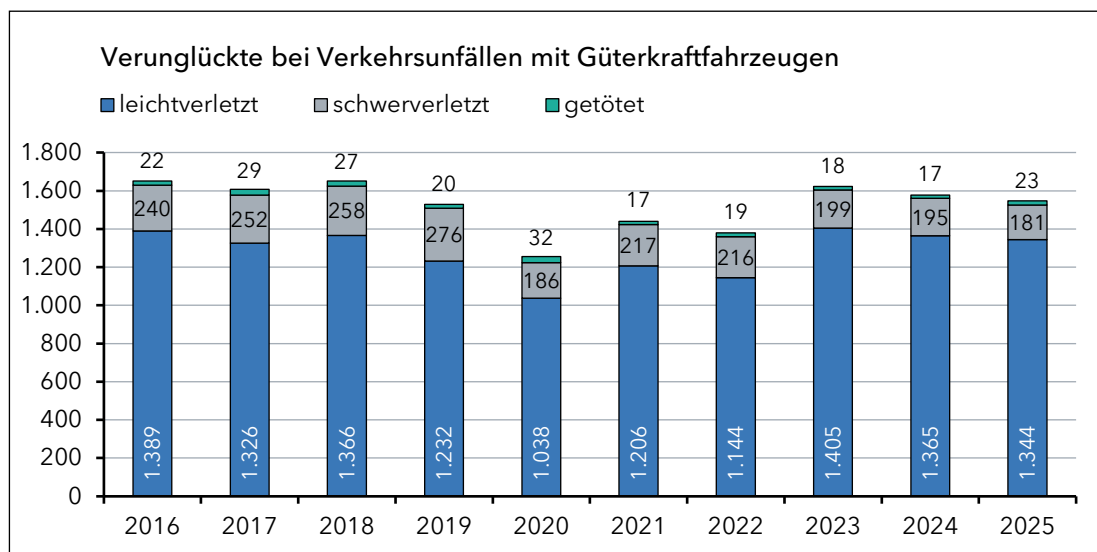
Bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen wurde ein Rückgang von 2.871 um -2,8 % auf 2.792 verzeichnet.

Insgesamt verunglückten 1.548 Unfallbeteiligte, was einen Rückgang um -1,8 % bedeutet (2024: 1.577).

Es wurden 1.344 (2024: 1.365) Personen leicht-, 181 (2024: 195) schwerverletzt und 23 (2024: 17) Personen getötet.

5 Personen wurden als Fahrende oder Mitfahrende in einem Güterkraftfahrzeug getötet, 11 als Insassen eines Personenkraftwagens, 3 Personen als Zufußgehende, 2 als Fahrende oder Mitfahrende eines Kraftrades über 125 ccm und 2 als Radfahrende.

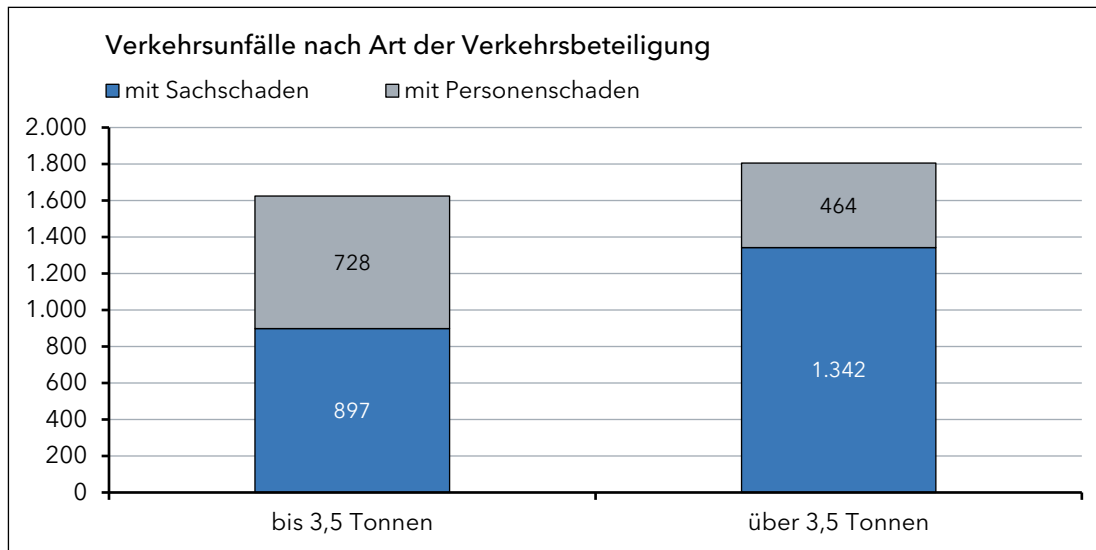
Das folgende Säulendiagramm stellt die Verunglückten bei Verkehrsunfällen mit Güterkraftfahrzeugen nach Verletzungsgrad für die letzten 10 Jahre dar.



Mit 1.625 Fällen nehmen die Klein-Lkw bis 3,5 Tonnen mit oder ohne Anhänger einen hohen Anteil der Verkehrsunfälle mit Güterkraftfahrzeugen ein.

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

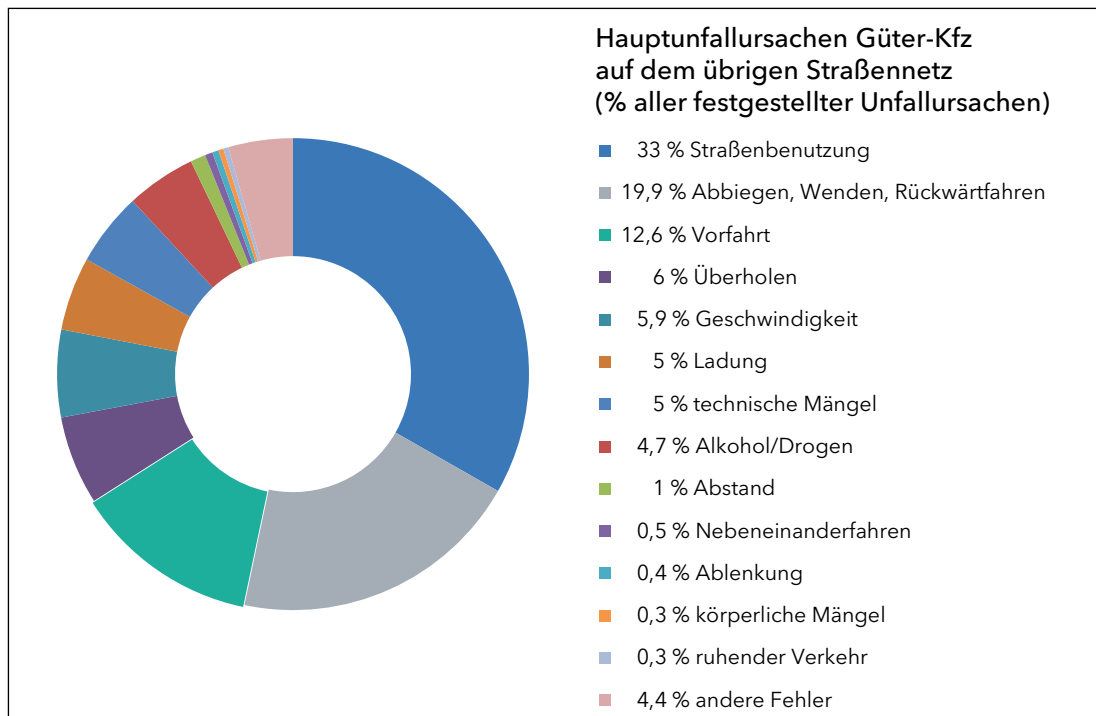
Im Folgenden stellt das Säulendiagramm die Verkehrsunfälle mit Sach- und Personenschaden nach Fahrzeugkategorie dar.



### 7.6.1 Hauptunfallursachen auf dem übrigen Straßennetz

#### Verstöße gegen das Rechtsfahrgebot sind die Hauptunfallursachen außerhalb von BAB

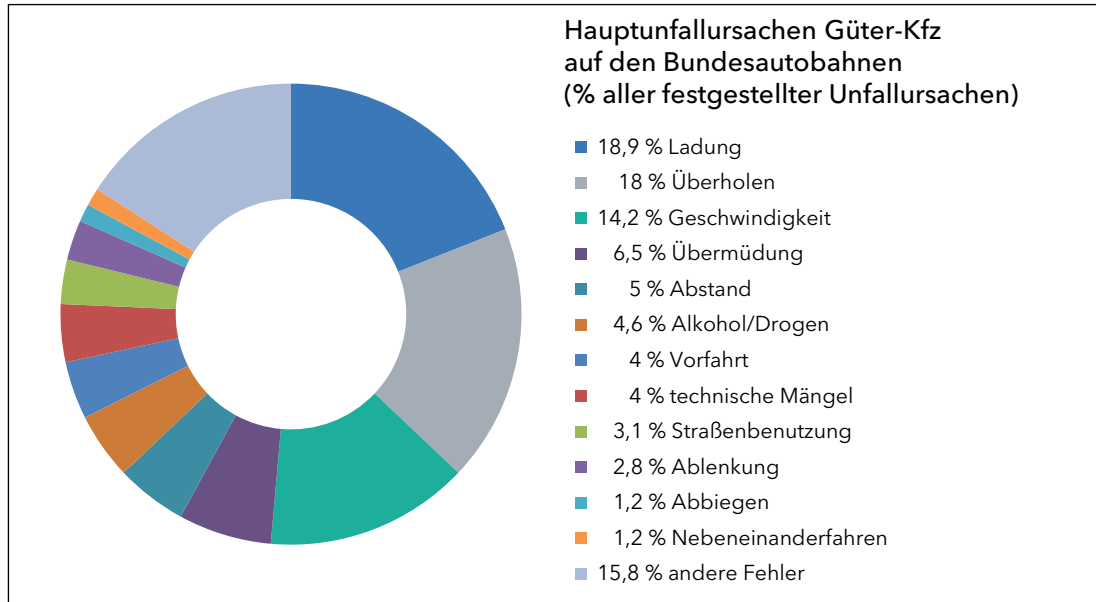
Außerhalb der Bundesautobahnen spielt die falsche Straßenbenutzung mit 33 %, insbesondere der Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot, eine wesentliche Rolle bei der Ursachenfindung. Fehler beim Abbiegen, Wenden oder Rückwärtsfahren sind mit 19,9 % ebenfalls Hauptunfallursachen.



## 7.6.2 Hauptunfallursachen auf den Bundesautobahnen

### Eine unzureichend gesicherte Ladung ist die Unfallursachen Nr. 1 auf BAB

Auf den Bundesautobahnen war eine unzureichend gesicherte Ladung mit 18,9 % und das fehlerhafte Überholen mit 18 % hauptunfallursächlich. Als weitere Hauptunfallursachen wurde eine nicht angepasste oder überhöhte Geschwindigkeit gefolgt von Übermüdung mit 6,5 % und Abstandunterschreitungen mit 5 % bei der Unfallaufnahme ermittelt.



Der Fern- und Nahverkehr, insbesondere auch die 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, ferner wurde mit § 9 Abs. 6 StVO (Abbiegen in Schrittgeschwindigkeit) die Gesetzeslage angepasst. 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.

## 7.6.3 Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs

Die Thematik Güterverkehr hat im Hinblick auf die weiterhin steigenden Transportleistungen und die damit einhergehenden Risiken für den Straßenverkehr nichts an ihrer Aktualität und Brisanz verloren. Parallel zum bundesweiten Trend wird auch in Schleswig-Holstein in den kommenden Jahren weiterhin mit einer Steigerung der am Straßenverkehr beteiligten LKW zu rechnen sein. Steigender Wettbewerb und Termindruck im Transportgewerbe sind dabei u. a. Ursachen für übermäßig lange Arbeits- und Lenkzeiten, minimale Ruhezeiten, Übermüdung von Berufskraftfahrern, technische Mängel an Fahrzeugen sowie mangelnde Ladungssicherheit.

Die Lkw-Unfälle in Schleswig-Holstein sind im Jahr 2025 von zuvor 2.871 auf 2.795 gesunken; dies entspricht einem Rückgang von 2,6 %. Ähnlich verhält es sich bei den tatsächlich Verunglückten in diesem Zusammenhang. Hier ist für 2025 ebenfalls ein Rückgang um -1,8 % zu verzeichnen (2024: 1.577 zu 2025: 1.548). Unfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen sind in der Regel aufgrund

## VERKEHRSunFÄLLE NACH VERKEHRsbETEILIGUNG

von Größe und Gewicht der Unfallbeteiligten dabei oft mit besonders schweren Folgen verbunden. In der weiteren Betrachtung liegen die Hauptursachen bei Unfallgeschehen mit Güter-Kfz dabei zu 33 % in unvorhersehbarem allgemeinen Verkehrsgeschehen, zu 20 % im Fehlverhalten beim Abbiegen, Wenden oder auch Rückwärtsfahren, gefolgt von einem 13 %igen Anteil vorfahrtsbedingter Unfälle.

Deshalb bleibt die Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs ein Schwerpunkt der polizeilichen Verkehrsüberwachung.

In Schleswig-Holstein wird diese durch speziell ausgebildete Beamtinnen und Beamte mit 19 Fachdienststellen im gesamten Straßenverkehrsnetz in den Häfen sichergestellt.

Im Jahr 2025 hat die Landespolizei im Rahmen der spezialisierten Verkehrsüberwachung u.a. 25.136 Kraftfahrzeuge (Zugmaschinen, Anhänger und Kraftomnibusse ab 3,5 t zGM) des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs kontrolliert. Eine Zunahme von 4.390 kontrollierter Fahrzeugen.

Es wurden dabei 15.089 Verstöße festgestellt.

Diese deutlich höhere Beanstandungsquote von plus 6.376 gegenüber dem Vorjahr begründet sich nicht nur aus der verstärkten Kontrolltätigkeit sondern auch durch Gesetzesänderungen in diesem Bereich. So hat sich allein beispielsweise der Kontrollzeitraum bei Lenk- und Ruhezeiten von zuvor 28 Tagen auf jetzt 56 Tage erhöht.

Im Berichtszeitraum 2025 wurde in 1.598 Fällen die Weiterfahrt untersagt; dieses entspricht einer Steigerung um plus 430 Zähler im Vergleich zum Vorjahr (2024: 1.168).

## 8 Aggressionsdelikte

### 8.1 Bekämpfung der Aggressionsdelikte

Aggressionsdelikte im Straßenverkehr, die zu besonders schweren Verkehrsunfällen führen können. Die o. g. Hauptunfallursachen zeigen hier ein eindeutiges Bild, so dass die Durchführung von Geschwindigkeitsmessungen ein wichtiges Mittel ist, hier entgegenzuwirken. Die Landespolizei setzt außerdem im ganzen Land Videowagen ein und misst die Einhaltung von Abstandsregelungen und Geschwindigkeitsbegrenzungen u.a. mittels Videomessanlagen von Autobahnbrücken. Im Jahr 2025 ist mit 1.464 festgestellten Verstößen beim Überholen ein Zuwachs um 24,6 % (2024: 1.175) zu verzeichnen.

Es wurden im vergangenen Jahr 540.571 und damit -2,4 % weniger Geschwindigkeitsverstöße festgestellt (2024: 553.969).

Bei den Verstößen zum fehlerhaften Überholen wurde mit 1.464 Fällen eine Zunahme um 24,6 % (2024: 1.175) festgestellt. Gleichzeitig ist die Anzahl der Verstöße gegen die Abstandsregelungen von 8.818 um -22,1 % auf 6.870 gesunken.

### 8.2 Verbotene Kraftfahrzeugrennen

#### Zunahmen beim § 315c und § 315d

Verstöße werden grundsätzlich im Rahmen der polizeilichen Präsenz festgestellt und verfolgt. Bei Hinweisen auf eine örtliche Szene werden zur gezielten Überwachung auch Schwerpunkteinsätze mit entsprechender Begleitung von Prüforganisationen durchgeführt. Gerade Softwaremanipulationen sind erst mit entsprechender Technik auswertbar.

Im Berichtszeitraum wurden die meisten Ermittlungsverfahren auf der Grundlage des § 315d I Nr. 3 StGB eingeleitet. Dabei macht sich 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 folgende Tabelle zeigt die Entwicklung der Anzahl von Verkehrsstraftaten gem. § 315c und § 315d StGB von 2018 bis 2025 ohne Verkehrsunfälle.

Verkehrsstraftaten (nach dem StGB)*	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315 c)	665	728	692	654	658	654	733	554
Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d) **	39	84	168	183	195	202	259	321

\*ohne Verkehrsunfall | \*\*Straftatbestand seit Oktober 2017

Werden die obigen Kontrollfälle um die Anzahl der Verkehrsunfälle aufgrund verbotener Kraftfahrzeugrennen (304 Fälle in 2024; 278 Fälle in 2025) addiert, sind die jährlichen Werte entsprechend höher.

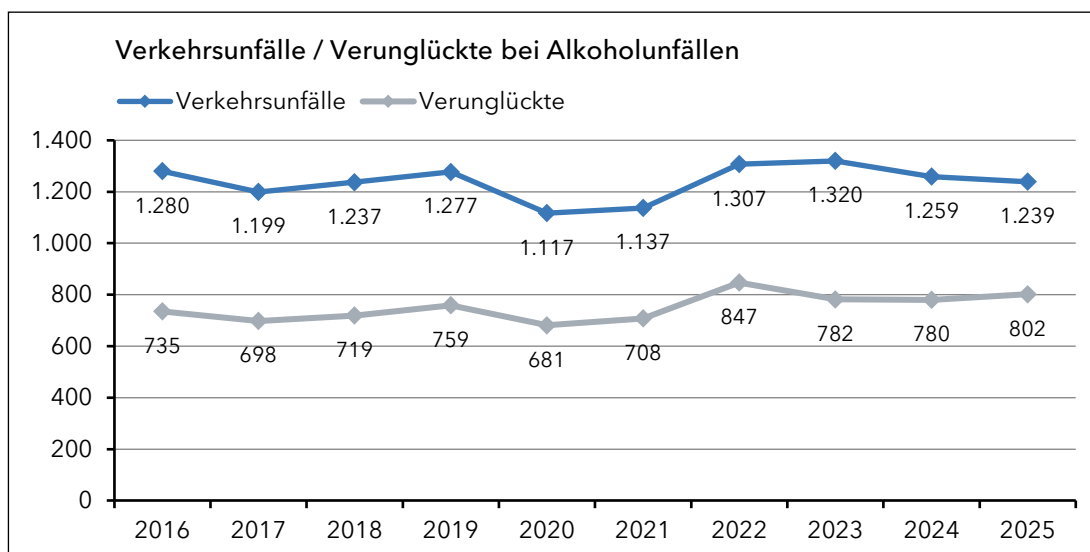
# 9 Alkohol und andere berauschende Mittel

## 9.1 Alkoholeinfluss

### Weniger Verkehrsunfälle und Verunglückte

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens eine beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol stand, ist um -1,6 % auf 1.239 (2024: 1.259) gesunken. Die Anzahl der verunglückten Personen erhöhte sich dabei von 780 um +2,8% auf 802.

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

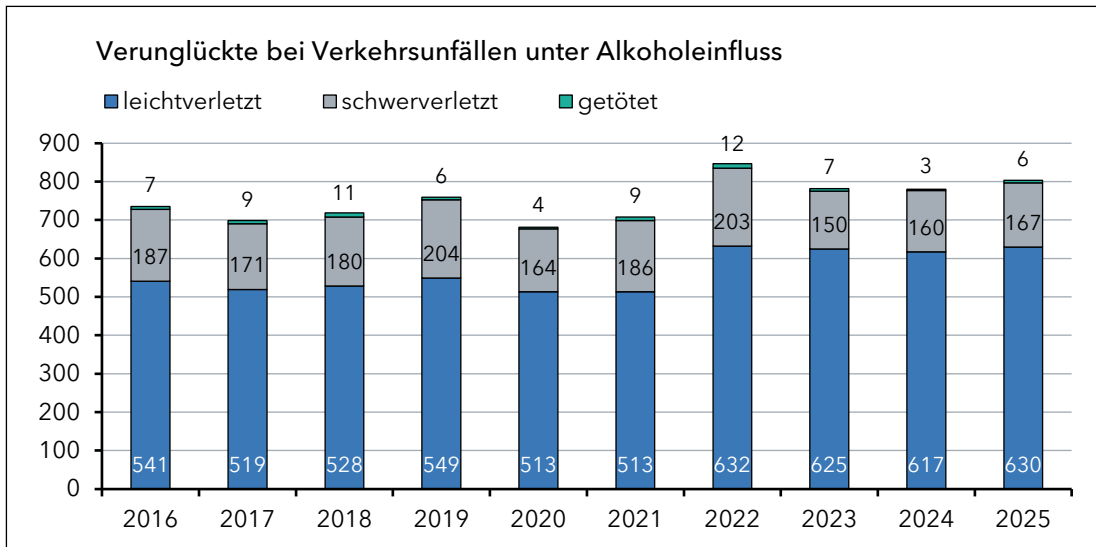


Bei 653 Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss mit Personenschaden verunglückten 802 (+2,8 %) Personen, das entspricht einem Anteil von 52,8 % (2024: 53,2 %) der alkoholbedingten Verkehrsunfälle.

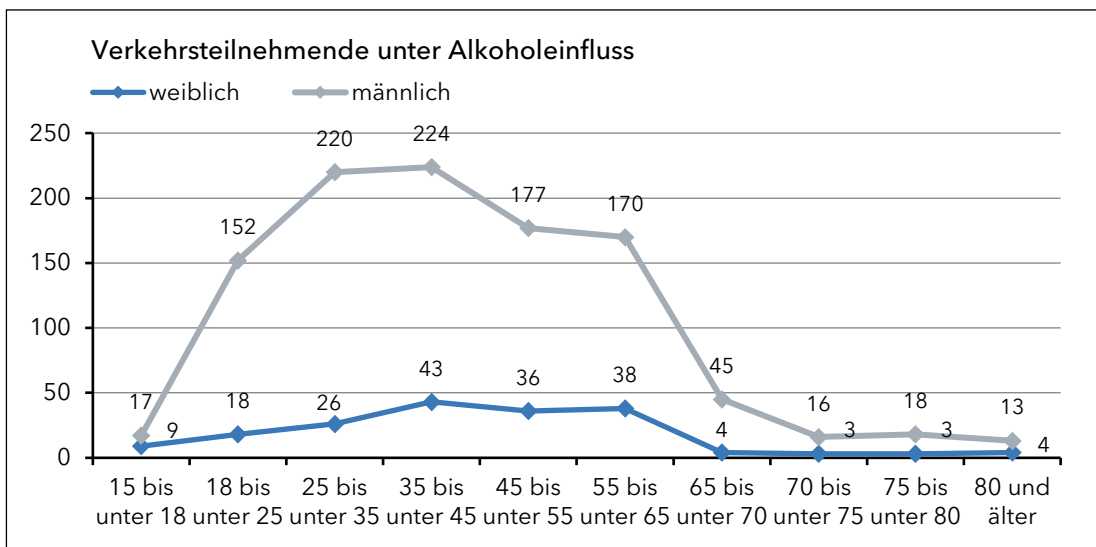
630 (+2,1 %; 2024: 617) Personen wurden im letzten Jahr leicht-, 167 (+4,4 %; 2024: 160) schwerverletzt und 6 (2024: 3) getötet.

Von den 1.244 Unfallbeteiligten, die unter Alkoholeinfluss standen, fuhren 772 einen Personenkraftwagen und 249 nutzten ein Fahrrad (konventionelles Fahrrad: 144 / Pedelec: 105), 84 ein Elektrokleinstfahrzeug.

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.



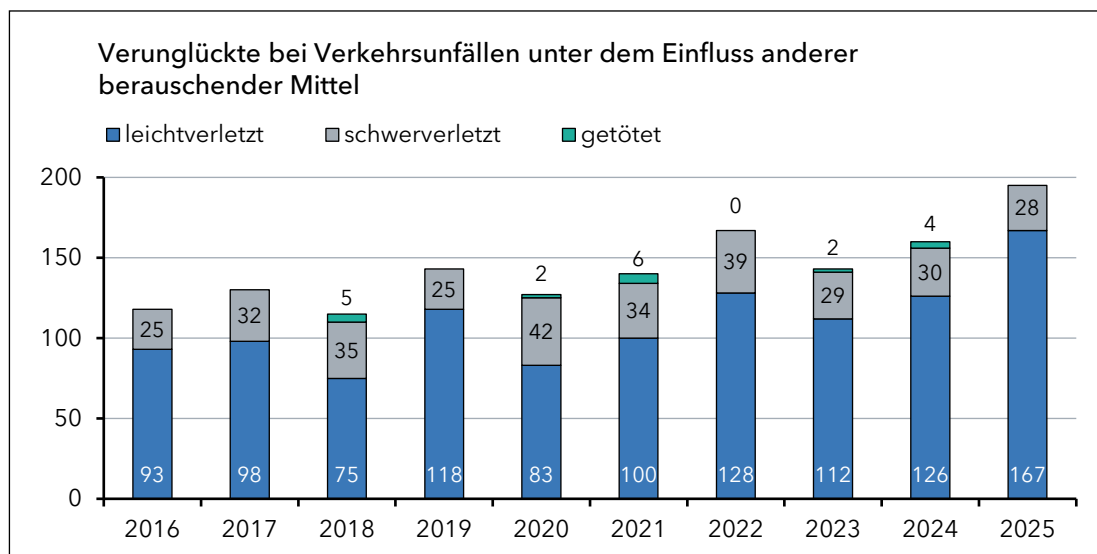
Die langfristige Betrachtung dieser Verkehrsunfälle zeigt, dass die Überwachungsmaßnahmen zu dieser Unfallursache nicht verringert werden dürfen. Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol sind vielfach mit schweren Unfallfolgen verbunden. Das Ziel der Reduzierung dieser Verkehrsunfälle bleibt auch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

## 9.2 Einfluss anderer berauschender Mittel

### Höchste Anzahl bei den Verkehrsunfällen und Verunglückten

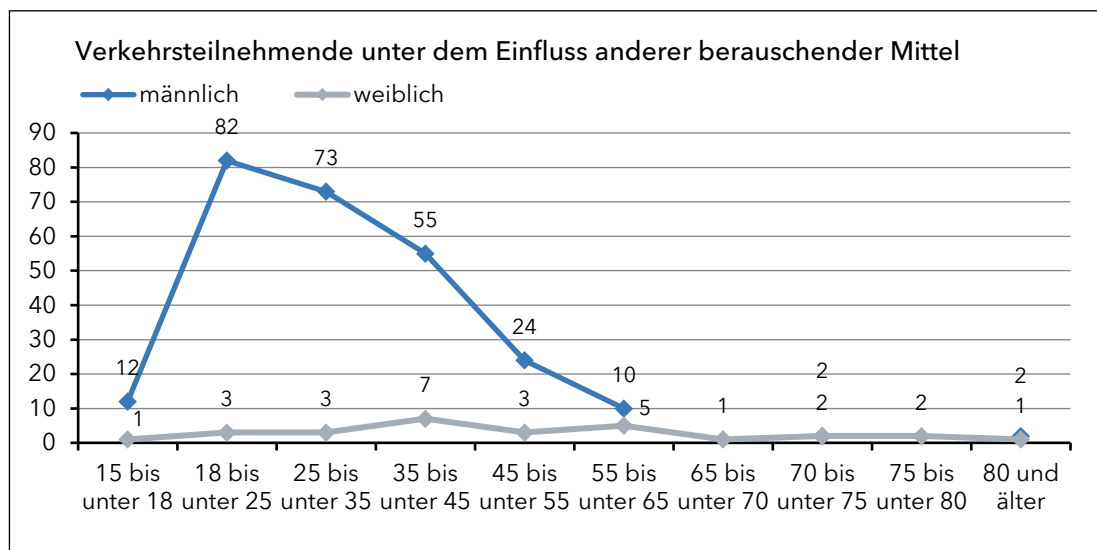
Die Anzahl der Verkehrsunfälle, bei denen mindestens ein Unfallbeteiligter unter dem Einfluss berauschender Mitteln stand, erreichte im vergangenen Jahr einen erneuten Höchststand. Es wurden 284 dieser Verkehrsunfälle von der Polizei aufgenommen (+12,7 %; 2024: 252). Auch die Anzahl der Verunglückten ist von 160 um +21, 9% auf 195 angestiegen. Auch das ist der höchste Wert verunglückter Personen bei diesen Verkehrsunfällen. Es wurden 167 (2024: 126) Personen leicht-, 28 (2024: 30) schwerverletzt. Es wurde kein Unfallbeteiligter in Folge dieser Verkehrsunfälle 2025 getötet (2024: 4).

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 35 Jahre alt und männlich.

Die folgende Grafik stellt die Altersverteilung der Unfallbeteiligten dar.



## 9.3 Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten

### **Rückgänge bei den festgestellten Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen**

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

2025 stellte die Polizei bei Verkehrskontrollen 1.824 (2024: 2.467) und damit -26,1 % weniger Verstöße der Teilnahme am Straßenverkehr unter dem Einfluss von Alkohol fest (§§ 24a I, 24c StVG, §§ 316, 315c I Nr. 1a StGB). Davon wurden 379 (2024: 414) Delikte als Verkehrsordnungswidrigkeit gem. § 24a I StVG und 78 gem. § 24c StVG (2024: 31) geahndet.

Unter dem Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen) wurden bei Kontrollen 1.367 und damit -16,1 % weniger (2024: 1.630) Delikte festgestellt. Davon wurden 1.089 Fälle als Verkehrsordnungswidrigkeit nach § 24a II StVG geahndet.

Die Bekämpfung von Alkohol- und Drogendelikten im Straßenverkehr ist seit mehreren Jahren ein Kernziel der Verkehrssicherheitsarbeit der Landespolizei Schleswig-Holstein. Auch im Jahr 2025 werden im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung, in Schwerpunktaktionen wie z. B. ROADPOL-Kontrollwochen sowie bei Großveranstaltungen, intensive Alkohol- und Drogenkontrollen durchführen

## 9.4 Präventive Maßnahmen zur Vermeidung der Alkohol- und Drogenunfälle

Die Polizei informierte im Schuljahr 2024/25 bei Veranstaltungen/Unterrichtseinheiten über die Verkehrsunfalllage, die Entstehung und Folgen von Verkehrsunfällen, die Rechts- und persönlichen Folgen bei Normverstößen und über die Möglichkeiten, Verkehrsunfälle zu vermeiden. Hauptzielgruppe bei diesem Thema ist die Sekundarstufe II der Schulen.

Seit April 2024 ist der Konsum von Cannabis teillegalisiert. Hierzu wurden die Schülerinnen und Schüler im Hinblick auf die Teilnahme am Straßenverkehr sensibilisiert und auf mögliche rechtliche Konsequenzen aufmerksam gemacht.

An Fahrsimulatoren und mit speziellen Brillen wurde verdeutlicht, wie es ist, sich unter der Wirkung von Alkohol und Drogen fortzubewegen.

# 10 Allgemeine polizeiliche Maßnahmen zur Unfallursachenbekämpfung

## 10.1 Verkehrsüberwachung

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Überwacht werden der Verkehrsraum, die Verkehrsmittel und natürlich die Verkehrsteilnehmenden. 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, diese ergibt sich in weiten Teilen aus den in diesem Bericht veröffentlichten Daten.

Die Intensität der Verkehrsüberwachung ist im Wesentlichen abhängig von den der Polizei zur Verfügung stehenden Ressourcen.

## 10.2 Gurtpflicht

### **Mehr 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 2025 mit 9.6691 Fällen nahezu die gleiche Anzahl an Verstößen gegen die Gurtpflicht festgestellt wie im Vorjahr (9.399).

Ein besonderes Augenmerk wurde und wird dabei auf die ordnungsgemäße Sicherung von Kindern in Kraftfahrzeugen (Kindersitz, Sitzerhöhung) gelegt. Der Anteil verunglückter Kinder als Mitfahrende in Kraftfahrzeugen ist im vergangenen Jahr um +19,7 % auf 523 Fälle gestiegen (2024: 437). Bei gezielten Kontrollen zur Kindersicherung werden immer wieder Defizite durch die Polizei festgestellt. Es wurde im vergangenen Jahr in 952 Fällen (2024: 732) die vorschriftmäßige Sicherung von Kindern nicht gewährleistet und durch die Polizei festgestellt

## 10.3 Verbotene Handynutzung/Ablenkung

### **Weniger Handyverstöße festgestellt**

Die Ablenkung durch Smartphones, Tablets, andere elektronische Geräte oder die multimedialen Bedienelemente der Fahrzeuge ist ein Risikofaktor für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr. 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 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. Der 64. Deutsche Verkehrgerichtstag (Januar 2026) empfiehlt sogar die Erhöhung des Bußgeldes bei Kfz. auf 250 Euro, bei Gefährdung auf 500 Euro und bei Schädigung auf 750 Euro.

Im Jahr 2025 wurden mit 13.411 Anzeigen weniger Fälle festgestellt (-9,6%), in denen Fahrzeugführende telefonierten, beim Fahren Nachrichten tippten oder weitere verbotene technische Funktionen nutzten. Dennoch bleibt die verbotene Ablenkung durch elektronische Geräte auch zukünftig ein deutlicher Überwachungsschwerpunkt der Landespolizei.

# 11 Schwerpunkttaktionen

Neben der täglichen Verkehrsüberwachungsarbeit und regionalen Schwerpunkttaktionen hat sich die Landespolizei wiederholt auch an überregionalen Verkehrskontrolleinsätzen beteiligt.

## 11.1 ROADPOL - Verkehrsüberwachungsmaßnahmen 2025

Die Landespolizei Schleswig-Holstein beteiligte sich im Jahr 2025 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 11 festgelegten Kontrollwochen mit entsprechenden landesweiten Verkehrskontrollen.

Es wurden zwei Kontrollwochen (Juni, Dezember) zur Bekämpfung der Alkohol-, Drogen- und Medikamentendelikte durchgeführt:

ADM	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kontrollierte Fahrzeugführende	8.087	14.815	13.976	8.988	11.676	9.990
Verstöße Alkohol	55	158	127	126	133	150
Verstöße Drogen/Medikamente	111	226	213	116	170	142
Andere Straftaten (z.B. Fahren ohne FE, illegaler Drogenbesitz)	148	254	233	222	186	201

In den drei Kontrollwochen zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs wurden 3.432 Fahrzeuge überprüft. Es wurden wiederum zahlreiche Verstöße gegen die Sozialvorschriften (insbesondere Überschreitungen der zulässigen Lenkzeiten) festgestellt.

Gewerblicher Güter und Personenverkehr	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kontrollierte Fahrzeuge	1.831	1.721	2.630	1.906	3.260	3.432
Beanstandete Fahrzeuge	953	724	1.003	689	1.253	1.192

In den Kontrollwochen im März und Oktober 2024 wurde besonderes Augenmerk auf die Sicherung von Personen sowie die Ablenkung von Fahrzeugführenden gelegt.

Gurt, Sicherung von Kindern	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Kontrollierte Fahrzeuge	6.773	8.515	9.920	12.645	9.343	8.025
Nicht vorschriftsmäßig gesichert	805	905	1.538	1.909	2.083	1.826
darunter Kinder	16	24	70	108	92	67

Ablenkung von Fahrzeugführenden	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verstöße Ablenkung	845	782	1.348	1.982	2.107	2.017

Im April und August 2025 wurden zwei Kontrollwochen zur Bekämpfung der Geschwindigkeits- und Aggressionsdelikte durchgeführt.

Geschwindigkeit, Aggression	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Festgestellte Delikte	k. A.	107.198	35.143	35.595	27.574	43.760

## 11.2 Bundesweite Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben

### **sicher.mobil.leben - „Kinder im Blick“**

Am 3. Juni 2025 wurde eine bundesweite Kontrollaktion im Rahmen der Verkehrssicherheitsaktion sicher.mobil.leben - „Kinder im Blick“ durchgeführt.

Die Landespolizei Schleswig-Holstein kontrollierte an 170 Kontrollstellen im gesamten Land die Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und angelegten Sicherheitsgurten sowie Parkverstöße und Ablenkungen jeder Art. Die Standorte der Kontrollen lagen im Schwerpunkt im Bereich von Schulen und

Kindertagesstätten. Mit 531 gemessenen Geschwindigkeitsüberschreitungen war das zu schnelle Fahren der meist begangene Regelverstoß. Fehlende oder falsche Sicherungen von Kindern in Kraftfahrzeugen mussten durch die Polizeikräfte in 231 Fällen festgestellt werden. Parkverstöße im Bereich von Kindergärten oder Schulen (73) sowie Ablenkung beim Fahren (63), beispielsweise durch die Nutzung von Smartphones, wurden ebenfalls zigfach bemängelt.

Neben der Ahndung von Verstößen setzte die Landespolizei Schleswig-Holstein einen besonderen Fokus auf präventive Aspekte. Insgesamt wurden im Rahmen des Schwerpunkttages 48 Präventionsveranstaltungen durchgeführt. Hierunter fielen beispielsweise Fahrradbeschulungen für Schulkinder sowie allgemeine Präventionshinweise an die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden.

# 12 Anlagen

## 12.1 Verkehrsunfallgeschehen nach Kreisen und kreisfreien Städten

zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	5.020	4.860	<b>4.967</b>	107	2,2	Flensburg	13.769	<b>13.786</b>	17	0,1
Flensburg	2.870	2.921	<b>2.981</b>	60	2,1					
Schleswig-Flensburg	5.698	5.988	<b>5.838</b>	-150	-2,5					
Kiel	8.726	8.746	<b>8.809</b>	63	0,7	Kiel	12.799	<b>12.828</b>	29	0,2
Plön	3.825	4.053	<b>4.019</b>	-34	-0,8	Neu- münster	9.922	<b>10.094</b>	172	1,7
Neumünster	2.337	2.356	<b>2.428</b>	72	3,1					
Rendsburg- Eckernförde	7.322	7.566	<b>7.666</b>	100	1,3					
Segeberg	7.666	8.079	<b>7.993</b>	-86	-1,1	Bad Segeberg	15.472	<b>15.327</b>	-145	-0,9
Pinneberg	7.323	7.393	<b>7.334</b>	-59	-0,8					
Steinburg	3.240	3.400	<b>3.253</b>	-147	-4,3	Itzehoe	7.076	<b>6.994</b>	-82	-1,2
Dithmarschen	3.575	3.676	<b>3.741</b>	65	1,8					
Lübeck	7.928	7.924	<b>7.838</b>	-86	-1,1	Lübeck	14.788	<b>14.390</b>	-398	-2,7
Ostholstein	6.822	6.864	<b>6.552</b>	-312	-4,5	Ratzeburg	12.336	<b>12.401</b>	65	0,5
Lauenburg	5.517	5.463	<b>5.645</b>	182	3,3					
Stormarn	6.623	6.873	<b>6.756</b>	-117	-1,7					
BAB 1	1.148	1.137	<b>1.122</b>	-15	-1,3					
BAB 7	1.250	1.177	<b>1.216</b>	39	3,3					
BAB 20	202	149	<b>195</b>	46	30,9					
BAB 21	265	228	<b>275</b>	47	20,6					
BAB 23	564	598	<b>593</b>	-5	-0,8					
BAB 24	324	290	<b>304</b>	14	4,8					
BAB 25	21	27	<b>17</b>	-10	-37,0					
BAB 210	138	111	<b>121</b>	10	9,0					
BAB 215	166	143	<b>154</b>	11	7,7					
BAB 226	40	31	<b>38</b>	7	22,6					
Kreise/Kreisfreie Städte	84.492	86.162	<b>85.820</b>	-342	-0,4					
Bundesautobahnen	4.118	3.891	<b>4.035</b>	144	3,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	88.610	90.053	<b>89.855</b>	-198	-0,2					

## ANLAGEN

### zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	853	831	<b>880</b>	49	5,9	Flensburg	1.976	<b>2.011</b>	35	1,8
Flensburg	363	390	<b>400</b>	10	2,6					
Schleswig-Flensburg	736	755	<b>731</b>	-24	-3,2					
Kiel	1.057	1.109	<b>1.033</b>	-76	-6,9	Kiel	1.587	<b>1.453</b>	-134	-8,4
Plön	432	478	<b>420</b>	-58	-12,1	Neu- münster	1.335	<b>1.292</b>	-43	-3,2
Neumünster	379	380	<b>365</b>	-15	-3,9					
Rendsburg- Eckernförde	931	955	<b>927</b>	-28	-2,9					
Segeberg	1.029	1.093	<b>1.008</b>	-85	-7,8	Bad Segeberg	2.285	<b>2.144</b>	-141	-6,2
Pinneberg	1.196	1.192	<b>1.136</b>	-56	-4,7					
Steinburg	446	460	<b>463</b>	3	0,7	Itzehoe	953	<b>988</b>	35	3,7
Dithmarschen	519	493	<b>525</b>	32	6,5					
Lübeck	1.219	1.150	<b>1.200</b>	50	4,3	Lübeck	2.110	<b>2.195</b>	85	4,0
Ostholstein	993	960	<b>995</b>	35	3,6	Ratzeburg	1.616	<b>1.579</b>	-37	-2,3
Lauenburg	703	726	<b>705</b>	-21	-2,9					
Stormarn	830	890	<b>874</b>	-16	-1,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.686	11.862	<b>11.662</b>	-200	-1,7					
Bundesautobahnen	630	527	<b>564</b>	37	7,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	12.316	12.389	<b>12.226</b>	-163	-1,3					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.035	1.046	<b>1.113</b>	67	6,4	Flensburg	2.498	<b>2.578</b>	80	3,2
Flensburg	410	469	<b>488</b>	19	4,1					
Schleswig-Flensburg	967	983	<b>977</b>	-6	-0,6					
Kiel	1.293	1.309	<b>1.238</b>	-71	-5,4	Kiel	1.944	<b>1.785</b>	-159	-8,2
Plön	559	635	<b>547</b>	-88	-13,9	Neu- münster	1.698	<b>1.624</b>	-74	-4,4
Neumünster	457	488	<b>466</b>	-22	-4,5					
Rendsburg- Eckernförde	1.180	1.210	<b>1.158</b>	-52	-4,3					
Segeberg	1.285	1.444	<b>1.340</b>	-104	-7,2	Bad Segeberg	2.885	<b>2.757</b>	-128	-4,4
Pinneberg	1.414	1.441	<b>1.417</b>	-24	-1,7					
Steinburg	551	572	<b>571</b>	-1	-0,2	Itzehoe	1.237	<b>1.236</b>	-1	-0,1
Dithmarschen	650	665	<b>665</b>	0	0,0					
Lübeck	1.397	1.302	<b>1.405</b>	103	7,9	Lübeck	2.473	<b>2.667</b>	194	7,8
Ostholstein	1.223	1.171	<b>1.262</b>	91	7,8	Ratzeburg	2.004	<b>1.924</b>	-80	-4,0
Lauenburg	883	887	<b>874</b>	-13	-1,5					
Stormarn	1.011	1.117	<b>1.050</b>	-67	-6,0					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	14.315	14.739	<b>14.571</b>	-168	-1,1					
Bundesautobahnen	1.039	883	<b>925</b>	42	4,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	15.354	15.622	<b>15.496</b>	-126	-0,8					

## zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Verletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.024	1.036	<b>1.102</b>	66	6,4	Flensburg	2.479	<b>2.563</b>	84	3,4
Flensburg	409	467	<b>487</b>	20	4,3					
Schleswig-Flensburg	963	976	<b>974</b>	-2	-0,2					
Kiel	1.290	1.305	<b>1.231</b>	-74	-5,7	Kiel	1.935	<b>1.771</b>	-164	-8,5
Plön	557	630	<b>540</b>	-90	-14,3					
Neumünster	455	488	<b>466</b>	-22	-4,5	Neu- münster	1.693	<b>1.611</b>	-82	-4,8
Rendsburg- Eckernförde	1.173	1.205	<b>1.145</b>	-60	-5,0					
Segeberg	1.274	1.431	<b>1.328</b>	-103	-7,2	Bad Segeberg	2.868	<b>2.737</b>	-131	-4,6
Pinneberg	1.405	1.437	<b>1.409</b>	-28	-1,9					
Steinburg	545	564	<b>571</b>	7	1,2	Itzehoe	1.223	<b>1.229</b>	6	0,5
Dithmarschen	643	659	<b>658</b>	-1	-0,2					
Lübeck	1.394	1.301	<b>1.404</b>	103	7,9	Lübeck	2.468	<b>2.661</b>	193	7,8
Ostholstein	1.212	1.167	<b>1.257</b>	90	7,7					
Lauenburg	880	882	<b>870</b>	-12	-1,4	Ratzeburg	1.995	<b>1.914</b>	-81	-4,1
Stormarn	1.004	1.113	<b>1.044</b>	-69	-6,2					

BAB 1	246	<b>232</b>	244	12	5,2
BAB 7	391	<b>304</b>	286	-18	-5,9
BAB 20	37	<b>20</b>	23	3	15,0
BAB 21	36	<b>33</b>	39	6	18,2
BAB 23	167	<b>140</b>	177	37	26,4
BAB 24	75	<b>83</b>	86	3	3,6
BAB 25	2	<b>1</b>	8	7	700,0
BAB 210	43	<b>12</b>	35	23	191,7
BAB 215	31	<b>48</b>	17	-31	-64,6
BAB 226	8	<b>2</b>	1	-1	-50,0

Kreise/Kreisfreie Städte	14.228	14.661	<b>14.486</b>	-175	-1,2
Bundesautobahnen	1.036	875	<b>916</b>	41	4,7
Schleswig-Holstein - gesamt -	15.264	15.536	<b>15.402</b>	-134	-0,9

## ANLAGEN

### zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Leichtverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	862	879	<b>902</b>	23	2,6	Flensburg	2.143	<b>2.194</b>	51	2,4
Flensburg	383	440	<b>457</b>	17	3,9					
Schleswig-Flensburg	828	824	<b>835</b>	11	1,3					
Kiel	1.205	1.198	<b>1.135</b>	-63	-5,3	Kiel	1.733	<b>1.605</b>	-128	-7,4
Plön	467	535	<b>470</b>	-65	-12,1	Neu- münster	1.495	<b>1.400</b>	-95	-6,4
Neumünster	417	449	<b>418</b>	-31	-6,9					
Rendsburg- Eckernförde	1.008	1.046	<b>982</b>	-64	-6,1					
Segeberg	1.130	1.249	<b>1.178</b>	-71	-5,7	Bad Segeberg	2.547	<b>2.435</b>	-112	-4,4
Pinneberg	1.261	1.298	<b>1.257</b>	-41	-3,2					
Steinburg	466	497	<b>486</b>	-11	-2,2	Itzehoe	1.067	<b>1.059</b>	-8	-0,7
Dithmarschen	551	570	<b>573</b>	3	0,5					
Lübeck	1.285	1.188	<b>1.302</b>	114	9,6	Lübeck	2.185	<b>2.396</b>	211	9,7
Ostholstein	1.057	997	<b>1.094</b>	97	9,7	Ratzeburg	1.747	<b>1.697</b>	-50	-2,9
Lauenburg	745	764	<b>762</b>	-2	-0,3					
Stormarn	871	983	<b>935</b>	-48	-4,9					
BAB 1	227	209	233	24	11,5					
BAB 7	323	225	237	12	5,3					
BAB 20	35	18	21	3	16,7					
BAB 21	32	32	33	1	3,1					
BAB 23	151	128	155	27	21,1					
BAB 24	64	72	70	-2	-2,8					
BAB 25	2	1	8	7	700,0					
BAB 210	41	11	27	16	145,5					
BAB 215	24	40	16	-24	-60,0					
BAB 226	8	0	1	1	./.					
Kreise/Kreisfreie Städte	11.762	12.536	<b>12.893</b>	357	2,8					
Bundesautobahnen	871	907	<b>735</b>	-172	-19,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	12.633	13.443	<b>13.628</b>	185	1,4					

## zu 1.1 und 1.2 Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein

- Schwerverletzte

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	162	157	<b>200</b>	43	27,4	Flensburg	336	<b>369</b>	33	9,8
Flensburg	26	27	<b>30</b>	3	11,1					
Schleswig-Flensburg	135	152	<b>139</b>	-13	-8,6					
Kiel	85	107	<b>96</b>	-11	-10,3	Kiel	202	<b>166</b>	-36	-17,8
Plön	90	95	<b>70</b>	-25	-26,3	Neu- münster	198	<b>211</b>	13	6,6
Neumünster	38	39	<b>48</b>	9	23,1					
Rendsburg- Eckernförde	165	159	<b>163</b>	4	2,5					
Segeberg	144	182	<b>150</b>	-32	-17,6	Bad Segeberg	321	<b>302</b>	-19	-5,9
Pinneberg	144	139	<b>152</b>	13	9,4					
Steinburg	79	67	<b>85</b>	18	26,9	Itzehoe	156	<b>170</b>	14	9,0
Dithmarschen	92	89	<b>85</b>	-4	-4,5					
Lübeck	109	113	<b>102</b>	-11	-9,7	Lübeck	283	<b>265</b>	-18	-6,4
Ostholstein	155	170	<b>163</b>	-7	-4,1					
Lauenburg	135	118	<b>108</b>	-10	-8,5	Ratzeburg	248	<b>218</b>	-30	-12,1
Stormarn	133	130	<b>110</b>	-20	-15,4					
BAB 1	19	23	<b>11</b>	-12	-52,2					
BAB 7	68	79	<b>49</b>	-30	-38,0					
BAB 20	2	2	<b>2</b>	0	0,0					
BAB 21	4	1	<b>6</b>	5	500,0					
BAB 23	16	12	<b>22</b>	10	83,3					
BAB 24	11	11	<b>16</b>	5	45,5					
BAB 25	0	0	<b>0</b>	0	./.					
BAB 210	2	1	<b>8</b>	7	700,0					
BAB 215	7	8	<b>1</b>	-7	-87,5					
BAB 226	0	2	<b>0</b>	-2	100,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.692	1.744	<b>1.701</b>	-43	-2,5					
Bundesautobahnen	129	139	<b>115</b>	-24	-17,3					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.821	1.883	<b>1.816</b>	-67	-3,6					

## ANLAGEN

zu 1.1 und 1.2 **Verkehrsunfallentwicklung in Schleswig-Holstein**

- Getötete

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	11	10	<b>11</b>	1	10,0	Flensburg	19	<b>15</b>	-4	-21,1
Flensburg	1	2	<b>1</b>	-1	-50,0					
Schleswig-Flensburg	4	7	<b>3</b>	-4	-57,1					
Kiel	3	4	<b>7</b>	3	75,0	Kiel	9	<b>14</b>	5	55,6
Plön	2	5	<b>7</b>	2	40,0					
Neumünster	2	0	<b>0</b>	0	./.	Neu- münster	5	<b>13</b>	8	160,0
Rendsburg- Eckernförde	7	5	<b>13</b>	8	160,0					
Segeberg	11	13	<b>12</b>	-1	-7,7	Bad Segeberg	17	<b>20</b>	3	17,6
Pinneberg	9	4	<b>8</b>	4	100,0					
Steinburg	6	8	<b>0</b>	-8	-100,0	Itzehoe	14	<b>7</b>	-7	-50,0
Dithmarschen	7	6	<b>7</b>	1	16,7					
Lübeck	3	1	<b>1</b>	0	0,0	Lübeck	5	<b>6</b>	1	20,0
Ostholstein	11	4	<b>5</b>	1	25,0					
Lauenburg	3	5	<b>4</b>	-1	-20,0	Ratzeburg	9	<b>10</b>	1	11,1
Stormarn	7	4	<b>6</b>	2	50,0					

BAB 1	2	2	<b>1</b>	-1	-50,0
BAB 7	0	2	<b>3</b>	1	50,0
BAB 20	1	0	<b>1</b>	1	./.
BAB 21	0	2	<b>0</b>	-2	-100,0
BAB 23	0	2	<b>3</b>	1	50,0
BAB 24	0	0	<b>1</b>	1	./.
BAB 25	0	0	<b>0</b>	0	./.
BAB 210	0	0	<b>0</b>	0	./.
BAB 215	0	0	<b>0</b>	0	./.
BAB 226	0	0	<b>0</b>	0	./.

Kreise/Kreisfreie Städte	87	78	<b>85</b>	7	9,0
Bundesautobahnen	3	8	<b>9</b>	1	12,5
Schleswig-Holstein - gesamt -	90	86	<b>94</b>	8	9,3

## zu 4 Verkehrsunfallermittlung

- Verstöße gegen Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Kreise Kreisfreie Städte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.106	1.045	<b>1.051</b>	6	0,6	Flensburg	2.741	<b>2.746</b>	5	0,2
Flensburg	851	789	<b>829</b>	40	5,1					
Schleswig-Flensburg	872	907	<b>866</b>	-41	-4,5					
Kiel	2.432	2.446	<b>2.423</b>	-23	-0,9	Kiel	3.150	<b>3.070</b>	-80	-2,5
Plön	620	704	<b>647</b>	-57	-8,1					
Neumünster	780	769	<b>745</b>	-24	-3,1	Neu- münster	2.168	<b>2.157</b>	-11	-0,5
Rendsburg- Eckernförde	1.393	1.399	<b>1.412</b>	13	0,9					
Segeberg	1.639	1.713	<b>1.789</b>	76	4,4	Bad Segeberg	3.880	<b>3.916</b>	36	0,9
Pinneberg	2.105	2.167	<b>2.127</b>	-40	-1,8					
Steinburg	709	742	<b>737</b>	-5	-0,7	Itzehoe	1.422	<b>1.443</b>	21	1,5
Dithmarschen	677	680	<b>706</b>	26	3,8					
Lübeck	2.230	2.351	<b>2.230</b>	-121	-5,1	Lübeck	3.952	<b>3.700</b>	-252	-6,4
Ostholstein	1.483	1.601	<b>1.470</b>	-131	-8,2					
Lauenburg	1.071	1.123	<b>1.148</b>	25	2,2	Ratzeburg	2.772	<b>2.693</b>	-79	-2,8
Stormarn	1.505	1.649	<b>1.545</b>	-104	-6,3					
BAB 1	175	203	<b>155</b>	-48	-23,6					
BAB 7	175	179	<b>188</b>	9	5,0					
BAB 20	44	21	<b>21</b>	0	0,0					
BAB 21	49	37	<b>55</b>	18	48,6					
BAB 23	47	69	<b>65</b>	-4	-5,8					
BAB 24	47	43	<b>30</b>	-13	-30,2					
BAB 25	2	5	<b>2</b>	-3	-60,0					
BAB 210	14	18	<b>7</b>	-11	-61,1					
BAB 215	21	16	<b>23</b>	7	43,8					
BAB 226	4	1	<b>1</b>	0	0,0					
Kreise/Kreisfreie Städte	19.473	20.085	<b>19.725</b>	-360	-1,8					
Bundesautobahnen	578	592	<b>547</b>	-45	-7,6					
Schleswig-Holstein - gesamt -	20.051	20.677	<b>20.272</b>	-405	-2,0					

## ANLAGEN

### zu 6.2 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch junge Fahrende/verunglückte junge Fahrende

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	137	162	<b>131</b>	-31	-19,1	Flensburg	399	<b>371</b>	-28	-7,0
Flensburg	88	64	<b>84</b>	20	31,3					
Schleswig-Flensburg	189	173	<b>156</b>	-17	-9,8					
Kiel	210	212	<b>184</b>	-28	-13,2	Kiel	304	<b>255</b>	-49	-16,1
Plön	84	92	<b>71</b>	-21	-22,8	Neu- münster	285	<b>273</b>	-12	-4,2
Neumünster	87	82	<b>78</b>	-4	-4,9					
Rendsburg- Eckernförde	188	203	<b>195</b>	-8	-3,9					
Segeberg	246	235	<b>234</b>	-1	-0,4	Bad Segeberg	454	<b>460</b>	6	1,3
Pinneberg	218	219	<b>226</b>	7	3,2					
Steinburg	93	99	<b>83</b>	-16	-16,2	Itzehoe	203	<b>192</b>	-11	-5,4
Dithmarschen	123	104	<b>109</b>	5	4,8					
Lübeck	212	191	<b>207</b>	16	8,4	Lübeck	364	<b>384</b>	20	5,5
Ostholstein	175	173	<b>177</b>	4	2,3					
Lauenburg	152	137	<b>164</b>	27	19,7	Ratzeburg	327	<b>352</b>	25	7,6
Stormarn	176	190	<b>188</b>	-2	-1,1					

Kreise/Kreisfreie Städte	2.378	2.336	<b>2.287</b>	-49	-2,1
Bundesautobahnen	225	172	<b>177</b>	5	2,9
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.603	2.508	<b>2.464</b>	-44	-1,8

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	111	149	<b>133</b>	-16	-10,7	Flensburg	369	<b>321</b>	-48	-13,0
Flensburg	57	53	<b>64</b>	11	20,8					
Schleswig-Flensburg	166	167	<b>124</b>	-43	-25,7					
Kiel	184	221	<b>184</b>	-37	-16,7	Kiel	301	<b>252</b>	-49	-16,3
Plön	72	80	<b>68</b>	-12	-15,0	Neu- münster	253	<b>232</b>	-21	-8,3
Neumünster	63	68	<b>60</b>	-8	-11,8					
Rendsburg-Eckern- förde	175	185	<b>172</b>	-13	-7,0					
Segeberg	178	241	<b>180</b>	-61	-25,3	Bad Segeberg	413	<b>366</b>	-47	-11,4
Pinneberg	179	172	<b>186</b>	14	8,1					
Steinburg	79	92	<b>74</b>	-18	-19,6	Itzehoe	178	<b>186</b>	8	4,5
Dithmarschen	115	86	<b>112</b>	26	30,2					
Lübeck	192	141	<b>182</b>	41	29,1	Lübeck	304	<b>310</b>	6	2,0
Ostholstein	142	163	<b>128</b>	-35	-21,5					
Lauenburg	112	109	<b>119</b>	10	9,2	Ratzeburg	252	<b>236</b>	-16	-6,3
Stormarn	133	143	<b>117</b>	-26	-18,2					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/Kreisfreie Städte	1.958	2.070	<b>1.903</b>	-167	-8,1					
Bundesautobahnen	195	137	<b>170</b>	33	24,1					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.153	2.207	<b>2.073</b>	-134	-6,1					

## zu 6.3 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle verursacht durch Senioren/verunglückte Senioren

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	311	308	<b>329</b>	21	6,8	Flensburg	622	<b>650</b>	28	4,5
Flensburg	104	75	<b>82</b>	7	9,3					
Schleswig-Flensburg	222	239	<b>239</b>	0	0,0					
Kiel	220	214	<b>218</b>	4	1,9	Kiel	357	<b>367</b>	10	2,8
Plön	150	143	<b>149</b>	6	4,2					
Neumünster	78	97	<b>87</b>	-10	-10,3	Neu- münster	388	<b>388</b>	0	0,0
Rendsburg- Eckernförde	282	291	<b>301</b>	10	3,4					
Segeberg	291	322	<b>318</b>	-4	-1,2	Bad Segeberg	714	<b>674</b>	-40	-5,6
Pinneberg	367	392	<b>356</b>	-36	-9,2					
Steinburg	131	119	<b>142</b>	23	19,3	Itzehoe	272	<b>311</b>	39	14,3
Dithmarschen	158	153	<b>169</b>	16	10,5					
Lübeck	276	267	<b>259</b>	-8	-3,0	Lübeck	605	<b>627</b>	22	3,6
Ostholstein	353	338	<b>368</b>	30	8,9					
Lauenburg	245	238	<b>211</b>	-27	-11,3	Ratzeburg	544	<b>530</b>	-14	-3,6
Stormarn	272	306	<b>319</b>	13	4,2					

Kreise/Kreisfreie Städte	3.460	3.502	<b>3.547</b>	45	1,3					
Bundesautobahnen	122	148	<b>137</b>	-11	-7,4					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.582	3.650	<b>3.684</b>	34	0,9					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	267	258	<b>268</b>	10	3,9	Flensburg	505	<b>526</b>	21	4,2
Flensburg	70	80	<b>65</b>	-15	-18,8					
Schleswig-Flensburg	169	167	<b>193</b>	26	15,6					
Kiel	171	151	<b>164</b>	13	8,6	Kiel	268	<b>280</b>	12	4,5
Plön	121	117	<b>116</b>	-1	-0,9					
Neumünster	57	75	<b>66</b>	-9	-12,0	Neu- münster	291	<b>265</b>	-26	-8,9
Rendsburg- Eckernförde	208	216	<b>199</b>	-17	-7,9					
Segeberg	204	231	<b>215</b>	-16	-6,9	Bad Segeberg	499	<b>461</b>	-38	-7,6
Pinneberg	248	268	<b>246</b>	-22	-8,2					

## ANLAGEN

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	104	88	<b>99</b>	11	12,5	Itzehoe	205	<b>241</b>	36	17,6
Dithmarschen	96	117	<b>142</b>	25	21,4					
Lübeck	193	207	<b>186</b>	-21	-10,1	Lübeck	454	<b>478</b>	24	5,3
Ostholstein	276	247	<b>292</b>	45	18,2					
Lauenburg	163	139	<b>147</b>	8	5,8	Ratzeburg	326	<b>343</b>	17	5,2
Stormarn	173	187	<b>196</b>	9	4,8					
Kreise/Kreisfreie Städte	2.520	2.548	<b>2.594</b>	46	1,8					
Bundesautobahnen	86	81	<b>85</b>	4	4,9					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.606	2.629	<b>2.679</b>	50	1,9					

### zu 6.4 Risikogruppen

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2023	2024	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	83	59	<b>84</b>	25	42,4	Flensburg	155	<b>204</b>	49	31,6
Flensburg	34	37	<b>46</b>	9	24,3					
Schleswig-Flensburg	55	59	<b>74</b>	15	25,4					
Kiel	92	72	<b>81</b>	9	12,5	Kiel	123	<b>115</b>	-8	-6,5
Plön	35	51	<b>34</b>	-17	-33,3					
Neumünster	52	52	<b>51</b>	-1	-1,9	Neu- münster	159	<b>154</b>	-5	-3,1
Rendsburg- Eckernförde	93	107	<b>103</b>	-4	-3,7					
Segeberg	90	117	<b>110</b>	-7	-6,0	Bad Segeberg	257	<b>274</b>	17	6,6
Pinneberg	159	140	<b>164</b>	24	17,1					
Steinburg	51	50	<b>64</b>	14	28,0	Itzehoe	103	<b>107</b>	4	3,9
Dithmarschen	46	53	<b>43</b>	-10	-18,9					
Lübeck	111	96	<b>119</b>	23	24,0	Lübeck	191	<b>230</b>	39	20,4
Ostholstein	102	95	<b>111</b>	16	16,8					
Lauenburg	61	83	<b>77</b>	-6	-7,2	Ratzeburg	171	<b>179</b>	8	4,7
Stormarn	91	88	<b>102</b>	14	15,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.155	1.159	<b>1.263</b>	104	9,0					
Bundesautobahnen	30	40	<b>42</b>	2	5,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.185	1.199	<b>1.305</b>	106	8,8					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	72	62	<b>90</b>	28	45,2	Flensburg	159	<b>224</b>	65	40,9
Flensburg	39	36	<b>46</b>	10	27,8					
Schleswig-Flensburg	54	61	<b>88</b>	27	44,3					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizei- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kiel	93	67	<b>85</b>	18	26,9	Kiel	123	<b>123</b>	0	0,0
Plön	36	56	<b>38</b>	-18	-32,1					
Neumünster	55	56	<b>51</b>	-5	-8,9	Neumünster	161	<b>153</b>	-8	-5,0
Rendsburg-Eckernförde	99	105	<b>102</b>	-3	-2,9					
Segeberg	95	125	<b>130</b>	5	4,0	Bad Segeberg	264	<b>289</b>	25	9,5
Pinneberg	157	139	<b>159</b>	20	14,4					
Steinburg	52	53	<b>61</b>	8	15,1	Itzehoe	118	<b>107</b>	-11	-9,3
Dithmarschen	49	65	<b>46</b>	-19	-29,2					
Lübeck	109	92	<b>114</b>	22	23,9	Lübeck	184	<b>247</b>	63	34,2
Ostholstein	102	92	<b>133</b>	41	44,6					
Lauenburg	68	85	<b>74</b>	-11	-12,9	Ratzeburg	178	<b>170</b>	-8	-4,5
Stormarn	90	93	<b>96</b>	3	3,2					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.170	1.187	<b>1.313</b>	126	10,6					
Bundesautobahnen	36	63	<b>53</b>	-10	-15,9					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.206	1.250	<b>1.366</b>	116	9,3					

#### zu 7.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizei- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	445	407	<b>470</b>	63	15,5	Flensburg	838	<b>929</b>	91	10,9
Flensburg	177	189	<b>208</b>	19	10,1					
Schleswig-Flensburg	233	242	<b>251</b>	9	3,7					
Kiel	533	589	<b>527</b>	-62	-10,5	Kiel	751	<b>704</b>	-47	-6,3
Plön	151	162	<b>177</b>	15	9,3					
Neumünster	168	157	<b>142</b>	-15	-9,6	Neumünster	508	<b>528</b>	20	3,9
Rendsburg-Eckernförde	356	351	<b>386</b>	35	10,0					
Segeberg	373	366	<b>323</b>	-43	-11,7	Bad Segeberg	961	<b>817</b>	-144	-15,0
Pinneberg	582	595	<b>494</b>	-101	-17,0					
Steinburg	160	167	<b>170</b>	3	1,8	Itzehoe	329	<b>358</b>	29	8,8
Dithmarschen	181	162	<b>188</b>	26	16,0					
Lübeck	667	676	<b>708</b>	32	4,7	Lübeck	1.148	<b>1.182</b>	34	3,0
Ostholstein	495	472	<b>474</b>	2	0,4					
Lauenburg	257	272	<b>262</b>	-10	-3,7	Ratzeburg	611	<b>619</b>	8	1,3
Stormarn	340	339	<b>357</b>	18	5,3					
Kreise/Kreisfreie Städte	5.118	5.146	<b>5.137</b>	-9	-0,2					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Schleswig-Holstein - gesamt -	5.118	5.146	<b>5.137</b>	-9	-0,2					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	442	408	<b>470</b>	62	15,2	Flensburg	819	<b>912</b>	93	11,4
Flensburg	166	173	<b>195</b>	22	12,7					
Schleswig-Flensburg	227	238	<b>247</b>	9	3,8					
Kiel	512	558	<b>500</b>	-58	-10,4	Kiel	714	<b>670</b>	-44	-6,2
Plön	149	156	<b>170</b>	14	9,0					
Neumünster	154	144	<b>136</b>	-8	-5,6	Neu- münster	489	<b>504</b>	15	3,1
Rendsburg- Eckernförde	339	345	<b>368</b>	23	6,7					
Segeberg	363	341	<b>320</b>	-21	-6,2	Bad Segeberg	905	<b>784</b>	-121	-13,4
Pinneberg	552	564	<b>464</b>	-100	-17,7					
Steinburg	150	157	<b>162</b>	5	3,2	Itzehoe	318	<b>348</b>	30	9,4
Dithmarschen	173	161	<b>186</b>	25	15,5					
Lübeck	636	625	<b>663</b>	38	6,1	Lübeck	1.090	<b>1.127</b>	37	3,4
Ostholstein	482	465	<b>464</b>	-1	-0,2					
Lauenburg	246	261	<b>253</b>	-8	-3,1	Ratzeburg	588	<b>592</b>	4	0,7
Stormarn	326	327	<b>339</b>	12	3,7					

Kreise/ Kreisfreie Städte	4.917	4.923	<b>4.937</b>	14	0,3					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	4.917	4.923	<b>4.937</b>	14	0,3					

### zu 7.2.1 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrenden/verunglückte Fahrradfahrende

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	275	254	<b>269</b>	15	5,5	Flensburg	514	<b>532</b>	18	3,5
Flensburg	104	116	<b>125</b>	9	8,7					
Schleswig-Flensburg	140	144	<b>138</b>	-6	-4,3					
Kiel	386	441	<b>393</b>	-48	-12,4	Kiel	540	<b>507</b>	-33	-6,1
Plön	91	99	<b>114</b>	15	16,5					
Neumünster	135	124	<b>106</b>	-18	-13,3	Neu- münster	384	<b>365</b>	-19	-4,9
Rendsburg- Eckernförde	271	260	<b>259</b>	-1	-0,4					
Segeberg	305	271	<b>232</b>	-39	-12,8	Bad Segeberg	735	<b>611</b>	-124	-16,9
Pinneberg	506	464	<b>379</b>	-85	-16,8					
Steinburg	105	113	<b>112</b>	-1	-1,0	Itzehoe	215	<b>220</b>	5	2,3
Dithmarschen	131	102	<b>108</b>	6	4,6					

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	531	499	<b>482</b>	-17	-3,2	Lübeck	773	<b>744</b>	-29	-3,8
Ostholstein	288	274	<b>262</b>	-12	-4,2					
Lauenburg	176	194	<b>169</b>	-25	-14,2	Ratzeburg	452	<b>442</b>	-10	-2,2
Stormarn	263	258	<b>273</b>	15	5,7					
Kreise/Kreisfreie Städte	3.707	3.613	<b>3.421</b>	-192	-5,2					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.707	3.613	<b>3.421</b>	-192	-5,2					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	263	248	<b>251</b>	3	1,1	Flensburg	487	<b>490</b>	3	0,6
Flensburg	92	99	<b>110</b>	11	12,0					
Schleswig-Flensburg	127	140	<b>129</b>	-11	-8,7					
Kiel	351	408	<b>363</b>	-45	-12,8	Kiel	499	<b>468</b>	-31	-6,2
Plön	86	91	<b>105</b>	14	16,3					
Neumünster	119	113	<b>97</b>	-16	-13,4	Neu- münster	362	<b>327</b>	-35	-9,7
Rendsburg- Eckernförde	249	249	<b>230</b>	-19	-7,6					
Segeberg	295	242	<b>224</b>	-18	-6,1	Bad Segeberg	675	<b>570</b>	-105	-15,6
Pinneberg	465	433	<b>346</b>	-87	-18,7					
Steinburg	93	104	<b>103</b>	-1	-1,1	Itzehoe	202	<b>207</b>	5	2,5
Dithmarschen	122	98	<b>104</b>	6	4,9					
Lübeck	487	442	<b>439</b>	-3	-0,6	Lübeck	699	<b>693</b>	-6	-0,9
Ostholstein	270	257	<b>254</b>	-3	-1,1					
Lauenburg	164	183	<b>164</b>	-19	-11,6	Ratzeburg	425	<b>410</b>	-15	-3,5
Stormarn	247	242	<b>246</b>	4	1,6					
Kreise/ Kreisfreie Städte	3.430	3.349	<b>3.165</b>	-184	-5,4					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	3.430	3.349	<b>3.165</b>	-184	-5,4					

### zu 7.2.2 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

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

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	184	165	<b>219</b>	54	32,7	Flensburg	349	<b>423</b>	74	21,2
Flensburg	80	82	<b>86</b>	4	4,9					
Schleswig-Flensburg	105	102	<b>118</b>	16	15,7					
Kiel	165	157	<b>154</b>	-3	-1,9	Kiel	223	<b>220</b>	-3	-1,3
Plön	66	66	<b>66</b>	0	0,0					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Neumünster	36	33	<b>39</b>	6	18,2	Neu- münster	130	<b>182</b>	52	40,0
Rendsburg- Eckernförde	90	97	<b>143</b>	46	47,4					
Segeberg	74	101	<b>97</b>	-4	-4,0	Bad Segeberg	241	<b>227</b>	-14	-5,8
Pinneberg	95	140	<b>130</b>	-10	-7,1					
Steinburg	59	57	<b>64</b>	7	12,3	Itzehoe	122	<b>152</b>	30	24,6
Dithmarschen	53	65	<b>88</b>	23	35,4					
Lübeck	168	190	<b>253</b>	63	33,2	Lübeck	405	<b>478</b>	73	18,0
Ostholstein	215	215	<b>225</b>	10	4,7					
Lauenburg	86	83	<b>99</b>	16	19,3	Ratzeburg	168	<b>195</b>	27	16,1
Stormarn	86	85	<b>96</b>	11	12,9					
Kreise/Kreisfreie Städte	1.562	1.638	<b>1.877</b>	239	14,6					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.562	1.638	<b>1.877</b>	239	14,6					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	179	160	<b>219</b>	59	36,9	Flensburg	332	<b>422</b>	90	27,1
Flensburg	74	74	<b>85</b>	11	14,9					
Schleswig-Flensburg	100	98	<b>118</b>	20	20,4					
Kiel	161	150	<b>137</b>	-13	-8,7	Kiel	215	<b>202</b>	-13	-6,0
Plön	63	65	<b>65</b>	0	0,0					
Neumünster	35	31	<b>39</b>	8	25,8	Neu- münster	127	<b>177</b>	50	39,4
Rendsburg- Eckernförde	90	96	<b>138</b>	42	43,8					
Segeberg	68	99	<b>96</b>	-3	-3,0	Bad Segeberg	230	<b>214</b>	-16	-7,0
Pinneberg	87	131	<b>118</b>	-13	-9,9					
Steinburg	57	53	<b>59</b>	6	11,3	Itzehoe	116	<b>141</b>	25	21,6
Dithmarschen	51	63	<b>82</b>	19	30,2					
Lübeck	149	183	<b>224</b>	41	22,4	Lübeck	391	<b>434</b>	43	11,0
Ostholstein	212	208	<b>210</b>	2	1,0					
Lauenburg	82	78	<b>89</b>	11	14,1	Ratzeburg	163	<b>182</b>	19	11,7
Stormarn	79	85	<b>93</b>	8	9,4					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.487	1.574	<b>1.772</b>	198	12,6					
Bundesautobahnen	0	0	<b>0</b>	0	./.					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.487	1.574	<b>1.772</b>	198	12,6					

## zu 7.4 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Motorradfahrender/verunglückte Motorradfahrende und deren Mitfahrende

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	74	75	<b>61</b>	-14	-18,7	Flensburg	192	<b>200</b>	8	4,2
Flensburg	24	31	<b>25</b>	-6	-19,4					
Schleswig-Flensburg	82	86	<b>114</b>	28	32,6					
Kiel	70	77	<b>84</b>	7	9,1	Kiel	137	<b>144</b>	7	5,1
Plön	63	60	<b>60</b>	0	0,0	Neu- münster	142	<b>131</b>	-11	-7,7
Neumünster	34	29	<b>31</b>	2	6,9					
Rendsburg- Eckernförde	114	113	<b>100</b>	-13	-11,5					
Segeberg	116	144	<b>151</b>	7	4,9	Bad Segeberg	265	<b>247</b>	-18	-6,8
Pinneberg	100	121	<b>96</b>	-25	-20,7					
Steinburg	59	61	<b>64</b>	3	4,9	Itzehoe	122	<b>132</b>	10	8,2
Dithmarschen	55	61	<b>68</b>	7	11,5					
Lübeck	106	97	<b>109</b>	12	12,4	Lübeck	228	<b>228</b>	0	0,0
Ostholstein	120	131	<b>119</b>	-12	-9,2					
Lauenburg	93	81	<b>91</b>	10	12,3	Ratzeburg	175	<b>193</b>	18	10,3
Stormarn	90	94	<b>102</b>	8	8,5					

Kreise/ Kreisfreie Städte	1.200	1.261	<b>1.275</b>	14	1,1
Bundesautobahnen	21	27	<b>28</b>	1	3,7
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.221	1.288	<b>1.303</b>	15	1,2

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	67	69	<b>62</b>	-7	-10,1	Flensburg	179	<b>182</b>	3	1,7
Flensburg	20	26	<b>19</b>	-7	-26,9					
Schleswig-Flensburg	77	84	<b>101</b>	17	20,2					
Kiel	64	64	<b>77</b>	13	20,3	Kiel	119	<b>137</b>	18	15,1
Plön	60	55	<b>60</b>	5	9,1	Neu- münster	140	<b>124</b>	-16	-11,4
Neumünster	32	26	<b>29</b>	3	11,5					
Rendsburg- Eckernförde	109	114	<b>95</b>	-19	-16,7					
Segeberg	110	139	<b>137</b>	-2	-1,4	Bad Segeberg	244	<b>220</b>	-24	-9,8
Pinneberg	102	105	<b>83</b>	-22	-21,0					
Steinburg	61	59	<b>58</b>	-1	-1,7	Itzehoe	115	<b>123</b>	8	7,0
Dithmarschen	53	56	<b>65</b>	9	16,1					
Lübeck	100	91	<b>97</b>	6	6,6	Lübeck	217	<b>206</b>	-11	-5,1
Ostholstein	113	126	<b>109</b>	-17	-13,5					
Lauenburg	83	73	<b>85</b>	12	16,4	Ratzeburg	166	<b>177</b>	11	6,6
Stormarn	85	93	<b>92</b>	-1	-1,1					

## ANLAGEN

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.136	1.180	<b>1.169</b>	-11	-0,9					
Bundesautobahnen	16	23	<b>23</b>	0	0,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.152	1.203	<b>1.192</b>	-11	-0,9					

### zu 7.5 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung Zufußgehender/verunglückte Zufußgehende

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	59	36	<b>65</b>	29	80,6	Flensburg	131	<b>156</b>	25	19,1
Flensburg	56	48	<b>50</b>	2	4,2					
Schleswig-Flensburg	46	47	<b>41</b>	-6	-12,8					
Kiel	135	122	<b>127</b>	5	4,1	Kiel	161	<b>160</b>	-1	-0,6
Plön	28	39	<b>33</b>	-6	-15,4					
Neumünster	44	39	<b>39</b>	0	0,0	Neu- münster	110	<b>122</b>	12	10,9
Rendsburg- Eckernförde	68	71	<b>83</b>	12	16,9					
Segeberg	87	100	<b>77</b>	-23	-23,0	Bad Segeberg	217	<b>177</b>	-40	-18,4
Pinneberg	133	117	<b>100</b>	-17	-14,5					
Steinburg	46	34	<b>44</b>	10	29,4	Itzehoe	69	<b>75</b>	6	8,7
Dithmarschen	37	35	<b>31</b>	-4	-11,4					
Lübeck	144	121	<b>114</b>	-7	-5,8	Lübeck	208	<b>187</b>	-21	-10,1
Ostholstein	80	87	<b>73</b>	-14	-16,1					
Lauenburg	66	59	<b>58</b>	-1	-1,7	Ratzeburg	133	<b>128</b>	-5	-3,8
Stormarn	71	74	<b>70</b>	-4	-5,4					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.100	1.029	<b>1.005</b>	-24	-2,3					
Bundesautobahnen	3	1	<b>4</b>	3	300,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.103	1.030	<b>1.009</b>	-21	-2,0					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	52	30	<b>57</b>	27	90,0	Flensburg	122	<b>138</b>	16	13,1
Flensburg	52	47	<b>46</b>	-1	-2,1					
Schleswig-Flensburg	41	45	<b>35</b>	-10	-22,2					
Kiel	117	102	<b>103</b>	1	1,0	Kiel	140	<b>128</b>	-12	-8,6
Plön	24	38	<b>25</b>	-13	-34,2					
Neumünster	40	38	<b>39</b>	1	2,6	Neu- münster	102	<b>107</b>	5	4,9
Rendsburg- Eckernförde	58	64	<b>68</b>	4	6,3					
Segeberg	84	94	<b>72</b>	-22	-23,4	Bad Segeberg	203	<b>166</b>	-37	-18,2
Pinneberg	128	109	<b>94</b>	-15	-13,8					
Steinburg	44	31	<b>36</b>	5	16,1	Itzehoe	64	<b>67</b>	3	4,7
Dithmarschen	36	33	<b>31</b>	-2	-6,1					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lübeck	125	105	<b>94</b>	-11	-10,5	Lübeck	183	<b>158</b>	-25	-13,7
Ostholstein	72	78	<b>64</b>	-14	-17,9					
Lauenburg	58	54	<b>55</b>	1	1,9	Ratzeburg	130	<b>116</b>	-14	-10,8
Stormarn	63	76	<b>61</b>	-15	-19,7					
Kreise/ Kreisfreie Städte	994	944	<b>880</b>	-64	-6,8					
Bundesautobahnen	1	1	<b>2</b>	1	100,0					
Schleswig-Holstein - gesamt -	995	945	<b>882</b>	-63	-6,7					

### zu 7.6 Verkehrsunfälle nach Art der Verkehrsbeteiligung

- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Güterkraftfahrzeugen/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	138	169	<b>133</b>	-36	-21,3	Flensburg	417	<b>349</b>	-68	-16,3
Flensburg	34	57	<b>35</b>	-22	-38,6					
Schleswig-Flensburg	185	191	<b>181</b>	-10	-5,2					
Kiel	104	124	<b>101</b>	-23	-18,5	Kiel	211	<b>198</b>	-13	-6,2
Plön	94	87	<b>97</b>	10	11,5					
Neumünster	52	50	<b>62</b>	12	24,0	Neu- münster	225	<b>246</b>	21	9,3
Rendsburg- Eckernförde	184	175	<b>184</b>	9	5,1					
Segeberg	265	268	<b>296</b>	28	10,4	Bad Segeberg	498	<b>533</b>	35	7,0
Pinneberg	221	230	<b>237</b>	7	3,0					
Steinburg	110	104	<b>88</b>	-16	-15,4	Itzehoe	202	<b>192</b>	-10	-5,0
Dithmarschen	90	98	<b>104</b>	6	6,1					
Lübeck	143	148	<b>150</b>	2	1,4	Lübeck	345	<b>339</b>	-6	-1,7
Ostholstein	190	197	<b>189</b>	-8	-4,1					
Lauenburg	203	183	<b>144</b>	-39	-21,3	Ratzeburg	439	<b>416</b>	-23	-5,2
Stormarn	244	256	<b>272</b>	16	6,3					
Kreise/ Kreisfreie Städte	2.257	2.337	<b>2.273</b>	-64	-2,7					
Bundesautobahnen	591	534	<b>522</b>	-12	-2,2					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.848	2.871	<b>2.795</b>	-76	-2,6					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	69	98	<b>70</b>	-28	-28,6	Flensburg	251	<b>207</b>	-44	-17,5
Flensburg	19	40	<b>22</b>	-18	-45,0					
Schleswig-Flensburg	113	113	<b>115</b>	2	1,8					
Kiel	85	76	<b>67</b>	-9	-11,8	Kiel	108	<b>119</b>	11	10,2
Plön	54	32	<b>52</b>	20	62,5					

## ANLAGEN

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Neumünster	34	41	<b>37</b>	-4	-9,8	Neu- münster	139	<b>152</b>	13	9,4
Rendsburg- Eckernförde	117	98	<b>115</b>	17	17,3					
Segeberg	154	172	<b>172</b>	0	0,0	Bad Segeberg	271	<b>325</b>	54	19,9
Pinneberg	105	99	<b>153</b>	54	54,5					
Steinburg	60	55	<b>45</b>	-10	-18,2	Itzehoe	113	<b>106</b>	-7	-6,2
Dithmarschen	70	58	<b>61</b>	3	5,2					
Lübeck	108	90	<b>86</b>	-4	-4,4	Lübeck	193	<b>173</b>	-20	-10,4
Ostholstein	102	103	<b>87</b>	-16	-15,5					
Lauenburg	89	88	<b>70</b>	-18	-20,5	Ratzeburg	211	<b>182</b>	-29	-13,7
Stormarn	106	123	<b>112</b>	-11	-8,9					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.285	1.286	<b>1.264</b>	-22	-1,7					
Bundesautobahnen	337	291	<b>284</b>	-7	-2,4					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.622	1.577	<b>1.548</b>	-29	-1,8					

### zu 9.1 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	76	99	<b>86</b>	-13	-13,1	Flensburg	190	<b>219</b>	29	15,3
Flensburg	44	22	<b>47</b>	25	113,6					
Schleswig-Flensburg	78	69	<b>86</b>	17	24,6					
Kiel	108	113	<b>102</b>	-11	-9,7	Kiel	159	<b>140</b>	-19	-11,9
Plön	42	46	<b>38</b>	-8	-17,4					
Neumünster	33	31	<b>39</b>	8	25,8	Neu- münster	124	<b>124</b>	0	0,0
Rendsburg- Eckernförde	96	93	<b>85</b>	-8	-8,6					
Segeberg	106	104	<b>107</b>	3	2,9	Bad Segeberg	234	<b>211</b>	-23	-9,8
Pinneberg	131	130	<b>104</b>	-26	-20,0					
Steinburg	62	46	<b>50</b>	4	8,7	Itzehoe	120	<b>129</b>	9	7,5
Dithmarschen	87	74	<b>79</b>	5	6,8					
Lübeck	127	117	<b>112</b>	-5	-4,3	Lübeck	216	<b>217</b>	1	0,5
Ostholstein	98	99	<b>105</b>	6	6,1					
Lauenburg	77	81	<b>60</b>	-21	-25,9	Ratzeburg	155	<b>132</b>	-23	-14,8
Stormarn	82	74	<b>72</b>	-2	-2,7					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.247	1.198	<b>1.172</b>	-26	-2,2					
Bundesautobahnen	73	61	<b>67</b>	6	9,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.320	1.259	<b>1.239</b>	-20	-1,6					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	46	64	<b>68</b>	4	6,3	Flensburg	118	<b>153</b>	35	29,7
Flensburg	19	9	<b>28</b>	19	211,1					
Schleswig-Flensburg	49	45	<b>57</b>	12	26,7					
Kiel	64	84	<b>75</b>	-9	-10,7	Kiel	116	<b>97</b>	-19	-16,4
Plön	23	32	<b>22</b>	-10	-31,3	Neu- münster	96	<b>78</b>	-18	-18,8
Neumünster	25	25	<b>20</b>	-5	-20,0					
Rendsburg- Eckernförde	47	71	<b>58</b>	-13	-18,3					
Segeberg	57	67	<b>68</b>	1	1,5	Bad Segeberg	150	<b>124</b>	-26	-17,3
Pinneberg	90	83	<b>56</b>	-27	-32,5					
Steinburg	36	25	<b>35</b>	10	40,0	Itzehoe	70	<b>86</b>	16	22,9
Dithmarschen	54	45	<b>51</b>	6	13,3	Lübeck	127	<b>134</b>	7	5,5
Lübeck	70	65	<b>65</b>	0	0,0					
Ostholstein	56	62	<b>69</b>	7	11,3					
Lauenburg	54	47	<b>44</b>	-3	-6,4	Ratzeburg	84	<b>91</b>	7	8,3
Stormarn	43	37	<b>47</b>	10	27,0					
Kreise/ Kreisfreie Städte	733	761	<b>763</b>	2	0,3					
Bundesautobahnen	49	19	<b>39</b>	20	105,3					
Schleswig-Holstein - gesamt -	782	780	<b>802</b>	22	2,8					

## zu 9.2 Alkohol und andere berauschende Mittel

- Verkehrsunfälle unter Einfluss anderer berauschender Mittel/Verunglückte insgesamt

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	13	24	<b>18</b>	-6	-25,0	Flensburg	44	<b>43</b>	-1	-2,3
Flensburg	11	8	<b>10</b>	2	25,0					
Schleswig-Flensburg	16	12	<b>15</b>	3	25,0					
Kiel	26	32	<b>24</b>	-8	-25,0	Kiel	43	<b>29</b>	-14	-32,6
Plön	1	11	<b>5</b>	-6	-54,5	Neu- münster	26	<b>25</b>	-1	-3,8
Neumünster	19	7	<b>7</b>	0	0,0					
Rendsburg- Eckernförde	11	19	<b>18</b>	-1	-5,3					
Segeberg	15	22	<b>31</b>	9	40,9	Bad Segeberg	42	<b>51</b>	9	21,4
Pinneberg	28	20	<b>20</b>	0	0,0					
Steinburg	10	10	<b>12</b>	2	20,0	Itzehoe	19	<b>20</b>	1	5,3
Dithmarschen	8	9	<b>8</b>	-1	-11,1	Lübeck	31	<b>54</b>	23	74,2
Lübeck	30	20	<b>22</b>	2	10,0					
Ostholstein	17	11	<b>32</b>	21	190,9					
Lauenburg	12	19	<b>15</b>	-4	-21,1	Ratzeburg	31	<b>27</b>	-4	-12,9
Stormarn	8	12	<b>12</b>	0	0,0					

## ANLAGEN

Verkehrsunfälle	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Kreise/ Kreisfreie Städte	225	236	<b>249</b>	13	5,5					
Bundesautobahnen	26	16	<b>35</b>	19	118,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	251	252	<b>284</b>	32	12,7					

Verunglückte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	7	15	<b>12</b>	-3	-20,0	Flensburg	24	<b>25</b>	1	4,2
Flensburg	4	1	<b>5</b>	4	400,0					
Schleswig-Flensburg	9	8	<b>8</b>	0	0,0					
Kiel	7	22	<b>9</b>	-13	-59,1	Kiel	29	<b>13</b>	-16	-55,2
Plön		7	<b>4</b>	-3	-42,9					
Neumünster	15	4	<b>1</b>	-3	-75,0	Neu- münster	22	<b>13</b>	-9	-40,9
Rendsburg- Eckernförde	6	18	<b>12</b>	-6	-33,3					
Segeberg	9	12	<b>24</b>	12	100,0	Bad Segeberg	23	<b>42</b>	19	82,6
Pinneberg	18	11	<b>18</b>	7	63,6					
Steinburg	5	7	<b>7</b>	0	0,0	Itzehoe	17	<b>13</b>	-4	-23,5
Dithmarschen	5	10	<b>6</b>	-4	-40,0					
Lübeck	14	11	<b>12</b>	1	9,1	Lübeck	15	<b>39</b>	24	160,0
Ostholstein	9	4	<b>27</b>	23	575,0					
Lauenburg	7	12	<b>15</b>	3	25,0	Ratzeburg	17	<b>17</b>	0	0,0
Stormarn	7	5	<b>2</b>	-3	-60,0					

Kreise/ Kreisfreie Städte	122	147	<b>162</b>	15	10,2					
Bundesautobahnen	21	13	<b>33</b>	20	153,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	143	160	<b>195</b>	35	21,9					

### zu 9.1 Verkehrsüberwachung

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

Alkoholdelikte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	159	182	<b>149</b>	-33	-18,1	Flensburg	388	<b>354</b>	-34	-8,8
Flensburg	105	90	<b>100</b>	10	11,1					
Schleswig-Flensburg	121	116	<b>105</b>	-11	-9,5					
Kiel	190	173	<b>108</b>	-65	-37,6	Kiel	250	<b>155</b>	-95	-38,0
Plön	75	77	<b>47</b>	-30	-39,0					
Neumünster	105	107	<b>73</b>	-34	-31,8	Neu- münster	296	<b>212</b>	-84	-28,4
Rendsburg- Eckernförde	201	189	<b>139</b>	-50	-26,5					
Segeberg	256	242	<b>173</b>	-69	-28,5	Bad Segeberg	475	<b>349</b>	-126	-26,5
Pinneberg	223	233	<b>176</b>	-57	-24,5					

Alkoholdelikte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	106	97	<b>99</b>	2	2,1	Itzehoe	237	<b>208</b>	-29	-12,2
Dithmarschen	139	140	<b>109</b>	-31	-22,1					
Lübeck	251	186	<b>118</b>	-68	-36,6	Lübeck	371	<b>223</b>	-148	-39,9
Ostholstein	167	185	<b>105</b>	-80	-43,2					
Lauenburg	140	124	<b>102</b>	-22	-17,7	Ratzeburg	280	<b>199</b>	-81	-28,9
Stormarn	160	156	<b>97</b>	-59	-37,8					
Kreise/ Kreisfreie Städte	2.398	2.297	<b>1.700</b>	-597	-26,0					
Bundesautobahnen	180	170	<b>124</b>	-46	-27,1					
Schleswig-Holstein - gesamt -	2.578	2.467	<b>1.824</b>	-643	-26,1					

## zu 9.2 Verkehrsüberwachung

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

Drogendelikte	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	71	78	<b>85</b>	7	9,0	Flensburg	222	<b>256</b>	34	15,3
Flensburg	98	61	<b>73</b>	12	19,7					
Schleswig-Flensburg	114	83	<b>98</b>	15	18,1					
Kiel	139	153	<b>84</b>	-69	-45,1	Kiel	172	<b>92</b>	-80	-46,5
Plön	16	19	<b>8</b>	-11	-57,9					
Neumünster	108	180	<b>147</b>	-33	-18,3	Neu- münster	255	<b>211</b>	-44	-17,3
Rendsburg- Eckernförde	83	75	<b>64</b>	-11	-14,7					
Segeberg	99	90	<b>56</b>	-34	-37,8	Bad Segeberg	245	<b>185</b>	-60	-24,5
Pinneberg	128	155	<b>129</b>	-26	-16,8					
Steinburg	63	53	<b>35</b>	-18	-34,0	Itzehoe	106	<b>99</b>	-7	-6,6
Dithmarschen	45	53	<b>64</b>	11	20,8					
Lübeck	180	98	<b>88</b>	-10	-10,2	Lübeck	179	<b>164</b>	-15	-8,4
Ostholstein	103	81	<b>76</b>	-5	-6,2					
Lauenburg	94	70	<b>56</b>	-14	-20,0	Ratzeburg	290	<b>242</b>	-48	-16,6
Stormarn	214	220	<b>186</b>	-34	-15,5					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.555	1.469	<b>1.249</b>	-220	-15,0					
Bundesautobahnen	173	161	<b>118</b>	-43	-26,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.728	1.630	<b>1.367</b>	-263	-16,1					

## ANLAGEN

### zu 2.6.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Geschwindigkeit

Geschwindigkeit	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	25.675	24.546	<b>22.510</b>	-2.036	-8,3	Flens- burg	47.407	<b>42.042</b>	-5.365	-11,3
Flensburg	549	381	<b>367</b>	-14	-3,7					
Schleswig- Flensburg	23.497	22.480	<b>19.165</b>	-3.315	-14,7					
Kiel	9.430	7.415	<b>7.875</b>	460	6,2	Kiel	7.510	<b>7.918</b>	408	5,4
Plön	156	95	<b>43</b>	-52	-54,7	Neu- münster	21.387	<b>29.294</b>	7.907	37,0
Neumünster	178	179	<b>148</b>	-31	-17,3					
Rendsburg- Eckernförde	43.837	21.208	<b>29.146</b>	7.938	37,4					
Segeberg	82.470	104.573	<b>106.922</b>	2.349	2,2	Bad Sege- berg	194.907	<b>161.864</b>	-33.043	-17,0
Pinneberg	86.648	90.334	<b>54.942</b>	-35.392	-39,2					
Steinburg	108	113	<b>95</b>	-18	-15,9	Itzehoe	39.515	<b>33.000</b>	-6.515	-16,5
Dithmarschen	39.109	39.402	<b>32.905</b>	-6.497	-16,5					
Lübeck	484	402	<b>836</b>	434	108,0	Lübeck	711	<b>1.315</b>	604	85,0
Ostholstein	338	309	<b>479</b>	170	55,0	Ratze- burg	52.952	<b>42.290</b>	-10.662	-20,1
Lauenburg	25.542	26.229	<b>19.462</b>	-6.767	-25,8					
Stormarn	32.345	26.723	<b>22.828</b>	-3.895	-14,6					
Kreise/ Kreisfreie Städte	370.366	364.389	<b>317.723</b>	-46.666	-12,8					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	183.153	189.580	<b>222.848</b>	33.268	17,5					
Schleswig-Holstein - gesamt -	553.519	553.969	<b>540.571</b>	-13.398	-2,4					

### zu 10.2 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Verwendung von Rückhaltesystemen

Rückhaltesysteme	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.063	821	<b>603</b>	-218	-26,6	Flensburg	1.510	<b>1.499</b>	-11	-0,7
Flensburg	360	224	<b>324</b>	100	44,6					
Schleswig-Flensburg	771	465	<b>572</b>	107	23,0					
Kiel	256	485	<b>518</b>	33	6,8	Kiel	579	<b>638</b>	59	10,2
Plön	133	94	<b>120</b>	26	27,7	Neu- münster	988	<b>1.066</b>	78	7,9
Neumünster	337	205	<b>227</b>	22	10,7					
Rendsburg- Eckernförde	888	783	<b>839</b>	56	7,2					
Segeberg	896	927	<b>1.005</b>	78	8,4	Bad Segeberg	3.372	<b>3.371</b>	-1	0,0
Pinneberg	1.481	2.445	<b>2.366</b>	-79	-3,2					

Rückhaltesysteme	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Steinburg	294	257	<b>319</b>	62	24,1	Itzehoe	721	<b>859</b>	138	19,1
Dithmarschen	492	464	<b>540</b>	76	16,4					
Lübeck	369	489	<b>728</b>	239	48,9	Lübeck	781	<b>987</b>	206	26,4
Ostholstein	320	292	<b>259</b>	-33	-11,3					
Lauenburg	558	520	<b>443</b>	-77	-14,8	Ratzeburg	863	<b>755</b>	-108	-12,5
Stormarn	495	343	<b>312</b>	-31	-9,0					
Kreise/ Kreisfreie Städte	8.713	8.814	<b>9.175</b>	361	4,1					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	668	585	<b>516</b>	-69	-11,8					
Schleswig-Holstein - gesamt -	9.381	9.399	<b>9.691</b>	292	3,1					

## zu 10.3 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Handynutzung

Handy	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	1.188	1.277	<b>1.043</b>	-234	-18,3	Flensburg	1.510	<b>1.499</b>	-11	-0,7
Flensburg	346	302	<b>325</b>	23	7,6					
Schleswig-Flensburg	1.095	808	<b>672</b>	-136	-16,8					
Kiel	491	655	<b>570</b>	-85	-13,0	Kiel	579	<b>638</b>	59	10,2
Plön	78	67	<b>120</b>	53	79,1					
Neumünster	512	511	<b>460</b>	-51	-10,0	Neu- münster	988	<b>1.066</b>	78	7,9
Rendsburg- Eckernförde	1.558	1.244	<b>1.246</b>	2	0,2					
Segeberg	1.366	1.826	<b>1.831</b>	5	0,3	Bad Segeberg	3.372	<b>3.371</b>	-1	0,0
Pinneberg	2.046	2.815	<b>2.370</b>	-445	-15,8					
Steinburg	227	207	<b>322</b>	115	55,6	Itzehoe	721	<b>859</b>	138	19,1
Dithmarschen	833	850	<b>758</b>	-92	-10,8					
Lübeck	877	679	<b>862</b>	183	27,0	Lübeck	781	<b>987</b>	206	26,4
Ostholstein	299	245	<b>206</b>	-39	-15,9					
Lauenburg	838	819	<b>475</b>	-344	-42,0	Ratzeburg	863	<b>755</b>	-108	-12,5
Stormarn	937	808	<b>644</b>	-164	-20,3					
Kreise/ Kreisfreie Städte	12.691	13.113	<b>11.904</b>	-1.209	-9,2					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	2.104	1.716	<b>1.507</b>	-209	-12,2					
Schleswig-Holstein - gesamt -	14.795	14.829	<b>13.411</b>	-1.418	-9,6					

## ANLAGEN

### zu 8.1 Verkehrsüberwachung

- Verstöße gegen Vorschriften zur Thematik Überholen und Abstand

Überholen	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	101	81	<b>87</b>	6	7,4	Flensburg	230	<b>242</b>	12	5,2
Flensburg	17	24	<b>20</b>	-4	-16,7					
Schleswig-Flensburg	92	125	<b>135</b>	10	8,0					
Kiel	17	57	<b>15</b>	-42	-73,7	Kiel	69	<b>32</b>	-37	-53,6
Plön	16	12	<b>17</b>	5	41,7	Neu- münster	57	<b>71</b>	14	24,6
Neumünster	4	5	<b>8</b>	3	60,0					
Rendsburg- Eckernförde	84	52	<b>63</b>	11	21,2					
Segeberg	83	85	<b>87</b>	2	2,4	Bad Segeberg	159	<b>170</b>	11	6,9
Pinneberg	69	74	<b>83</b>	9	12,2					
Steinburg	15	21	<b>36</b>	15	71,4	Itzehoe	124	<b>142</b>	18	14,5
Dithmarschen	129	103	<b>106</b>	3	2,9					
Lübeck	16	12	<b>7</b>	-5	-41,7	Lübeck	64	<b>51</b>	-13	-20,3
Ostholstein	29	52	<b>44</b>	-8	-15,4					
Lauenburg	70	53	<b>58</b>	5	9,4	Ratzeburg	93	<b>120</b>	27	29,0
Stormarn	40	40	<b>62</b>	22	55,0					

Kreise/ Kreisfreie Städte	782	796	<b>828</b>	32	4,0
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	666	379	<b>636</b>	257	67,8
Schleswig-Holstein - gesamt -	1.448	1.175	<b>1.464</b>	289	24,6

Abstand	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- reaktionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Nordfriesland	108	81	<b>61</b>	-20	-24,7	Flensburg	246	<b>228</b>	-18	-7,3
Flensburg	90	89	<b>74</b>	-15	-16,9					
Schleswig-Flensburg	88	76	<b>93</b>	17	22,4					
Kiel	112	106	<b>95</b>	-11	-10,4	Kiel	131	<b>123</b>	-8	-6,1
Plön	38	25	<b>28</b>	3	12,0	Neu- münster	86	<b>109</b>	23	26,7
Neumünster	27	21	<b>28</b>	7	33,3					
Rendsburg- Eckernförde	72	65	<b>81</b>	16	24,6					
Segeberg	208	186	<b>222</b>	36	19,4	Bad Segeberg	427	<b>453</b>	26	6,1
Pinneberg	228	241	<b>231</b>	-10	-4,1					
Steinburg	16	18	<b>12</b>	-6	-33,3	Itzehoe	31	<b>18</b>	-13	-41,9
Dithmarschen	20	13	<b>6</b>	-7	-53,8					
Lübeck	166	142	<b>139</b>	-3	-2,1	Lübeck	201	<b>195</b>	-6	-3,0
Ostholstein	51	59	<b>56</b>	-3	-5,1					

Abstand	2023	2024	2025	Diff. zum Vorjahr		Polizeidi- rektionen	2024	2025	Diff. zum Vorjahr	
				Anzahl	%				Anzahl	%
Lauenburg	65	85	<b>81</b>	-4	-4,7	Ratzeburg	197	<b>171</b>	-26	-13,2
Stormarn	71	112	<b>90</b>	-22	-19,6					
Kreise/ Kreisfreie Städte	1.360	1.319	<b>1.297</b>	-22	-1,7					
Polizei- Autobahnreviere und Verkehrsüber- wachungsdienst	5.710	7.499	<b>5.573</b>	-1.926	-25,7					
Schleswig-Holstein - gesamt -	7.070	8.818	<b>6.870</b>	-1.948	-22,1					

## 12.2 Strukturdaten

### Bevölkerung

Kreise/ kreisfreien Städte	Bevölkerung mit Datum vom ...					Polizeidirektionen	
	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024		
Nordfriesland	167.147	167.560	169.043	170.007	170.029	Flensburg	471.827
Flensburg	89.934	91.113	92.550	92.667	96.326		
Schleswig-Flensburg	202.647	203.799	206.038	206.385	205.472		
Kiel	246.601	246.243	247.717	248.873	252.668	Kiel	383.277
Plön	129.353	129.687	131.266	131.370	130.609		
Neumünster	79.905	79.496	79.502	80.185	79.809	Neumünster	357.867
Rendsburg- Eckerförde	274.765	276.053	278.979	279.864	278.058		
Segeberg	278.007	280.400	284.988	287.175	283.562	Segeberg	608.785
Pinneberg	317.085	318.326	322.130	324.018	325.223		
Steinburg	130.706	130.843	132.419	133.072	132.732	Itzehoe	266.192
Dithmarschen	133.251	133.969	135.252	135.653	133.460		
Lübeck	215.846	216.277	218.095	219.044	216.889	Lübeck	418.361
Ostholstein	201.487	202.014	203.606	204.275	201.472		
Lauenburg	199.152	200.819	203.712	204.836	206.235	Ratzeburg	453.209
Stormarn	244.989	245.406	247.973	248.267	246.974		
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>2.910.875</b>	<b>2.922.005</b>	<b>2.953.270</b>	<b>2.965.691</b>	<b>2.959.518</b>		

### Altersstruktur Schleswig-Holstein

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2024		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
unter 1	21.788	0,7	149.339	5,0
1-3	47.843	1,6		
3-6	79.708	2,7		
6-10	111.893	3,8	111.893	3,8
10-15	136.365	4,6	136.365	4,6

## ANLAGEN

Alter/Altersgruppe Alter von ... bis ... unter Jahre	Bevölkerung in Schleswig-Holstein am 01.01.2024		Altersgruppen u.a. nach VU-Lagebild SH	
	Anzahl	%-Anteil in SH	Anzahl	%-Anteil in SH
15-18	84.838	2,9	84.838	2,9
18-21	86.997	2,9	206.090	7,0
21-25	119.093	4,0		
25-30	162.799	5,5	336.180	11,4
30-35	173.381	5,9		
35-40	185.536	6,3	368.810	12,5
40-45	183.274	6,2		
45-50	172.324	5,8	363.928	12,3
50-55	191.604	6,5		
55-60	255.009	8,6	492.571	16,6
60-65	237.562	8,0		
65-70	189.499	6,4	709.503	24,0
70-80	284.973	9,6		
80 und mehr	235.031	7,9		
<b>Gesamt</b>	<b>2.959.517</b>			

### Straßenkilometer

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

Das sind im Einzelnen:

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

Kreise und kreisfreie Städte (ohne BAB'en)	Straßenkilometer	Polizeidirektionen Schleswig-Holstein	
Nordfriesland	1.335,074	Flensburg	2.680,499
Flensburg	83,762		
Schleswig-Flensburg	1.261,663		
Kiel	147,925	Kiel	663,153
Plön	515,228		
Neumünster	85,114	Neumünster	1.203,464
Rendsburg-Eckernförde	1.118,350		
Segeberg	814,605	Bad Segeberg	1.147,286
Pinneberg	332,681		
Steinburg	665,517	Itzehoe	1.510,552
Dithmarschen	845,035		
Lübeck	167,310	Lübeck	838,764
Ostholstein	671,454		
Lauenburg	741,593	Ratzeburg	1.291,113
Stormarn	549,520		

Kreise und kreisfreie Städte (ohne BAB'en)	Straßenkilometer	Polizeidirektionen Schleswig-Holstein	
A 1	117,808	Bundesautobahnen	537,546
A 7	144,036		
A 20	39,063		
A 21	53,106		
A 23	87,177		
A 24	46,515		
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: 01.01.2025)

Bundesländer	Pkw	Krafträder	KOM	Lkw	Sattelzug- maschinen	Kfz.- Anhänger
Baden-Württemberg	6.970.720	784.427	9.697	456.869	26.026	1.158.827
Bayern	8.413.688	1.079.282	14.820	607.223	33.811	1.554.994
Berlin	1.232.689	121.743	2.432	118.766	3.303	101.841
Brandenburg	1.492.188	162.319	2.609	161.461	7.657	392.261
Bremen	300.985	21.146	492	21.063	2.148	37.365
Hamburg	810.635	61.084	2.601	67.036	3.776	78.386
Hessen	3.907.435	368.859	5.853	279.705	13.865	516.894
Mecklenburg-Vorpommern	888.254	85.587	1.947	96.814	5.670	262.409
Niedersachsen	4.982.509	468.155	8.206	370.358	31.072	1.105.686
Nordrhein-Westfalen	10.630.608	947.291	17.894	799.913	52.614	1.417.934
Rheinland-Pfalz	2.647.477	280.216	6.497	186.018	11.764	475.218
Saarland	653.594	67.060	1.191	43.083	1.904	113.392
Sachsen	2.190.467	213.129	3.995	222.720	9.741	418.337
Sachsen-Anhalt	1.223.609	110.232	2.362	122.447	8.525	281.793
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>1.754.018</b>	<b>166.543</b>	<b>2.648</b>	<b>148.319</b>	<b>9.364</b>	<b>369.104</b>
Thüringen	1.192.603	117.870	2.238	124.324	4.838	266.025
Sonstige	47.687	4.305	77	1.544	25	7.418
<b>Deutschland</b>	<b>49.339.166</b>	<b>5.059.248</b>	<b>85.559</b>	<b>3.827.663</b>	<b>226.103</b>	<b>8.557.884</b>
Veränderung in % gegenüber 01.01.2024	+ 0,5	+ 1,3	+ 1,1	+ 2,4	- 1,4	+ 1,4

## ANLAGEN

### Kfz.-Bestand im Vergleich Deutschland/Schleswig-Holstein

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2025)

Kfz.-Bestand - gesamt -	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Schleswig-Holstein</b>	2.056.831	2.096.039	2.123.128	2.136.994	<b>2.539.189</b>
Vergleich zum Vorjahr	31.911	39.208	27.089	13.866	40.2195
in %	1,58	1,91	1,29	0,65	18,82
<b>Deutschland</b>	58.158.344	59.020.091	59.635.446	60.133.124	<b>69.655.827</b>
Vergleich zum Vorjahr	853.143	861.747	615.355	497.678	9.522.703
in %	1,49	1,48	1,04	0,83	15,83

Krafträder	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Schleswig-Holstein</b>	149.562	154.112	158.282	162.691	<b>166.543</b>
Vergleich zum Vorjahr	1.542	4.550	4.170	4.409	3.852
in %	1,04	3,04	2,71	2,79	2,31
<b>Deutschland</b>	4.506.410	4.661.561	4.780.854	4.913.099	<b>5.059.248</b>
Vergleich zum Vorjahr	67.810	155.151	119.293	132.245	146.149
in %	1,53	3,44	2,56	2,77	2,89

Güter-Kfz (Lkw+Szgm.)	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Schleswig-Holstein</b>	134.948	140.562	145.845	150.234	<b>148.319</b>
Vergleich zum Vorjahr	5.192	5.614	5.283	4.389	-1.915
in %	4,00	4,16	3,76	3,01	-1,27
<b>Deutschland</b>	3.495.242	3.628.749	3.773.093	3.869.693	<b>3.827.633</b>
Vergleich zum Vorjahr	127.525	133.507	144.344	96.600	-42.060
in %	3,79	3,82	3,98	2,56	-1,09

Anhänger zur Lastenbeförderung	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Schleswig-Holstein</b>	330.571	340.017	349.566	357.899	<b>369.104</b>
Vergleich zum Vorjahr	9.429	9.446	9.549	8.333	11.205
in %	2,94	2,86	2,81	2,38	3,13
<b>Deutschland</b>	7.652.232	7.867.929	8.102.581	8.299.390	<b>8.557884</b>
Vergleich zum Vorjahr	199.645	215.697	234.652	196.809	258.494
in %	2,68	2,82	2,98	2,43	3,11

**Kfz.-Bestand in SH nach Kreisen/kreisfreien Städten**

(Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand: 01.01.2025)

Kreisfreie Stadt Kreis	Pkw	Kräder	KOM	LKW	sonstige Kfz	Kfz. - Gesamt	Kfz. - Anhänger
Flensburg	45.398	3.005	81	2.858	816	<b>52.158</b>	5.645
Kiel	111.539	8.508	986	8.627	2.032	<b>131.692</b>	11.618
Lübeck	102.139	8.674	230	7.784	2.396	<b>121.223</b>	14.795
Neumünster	43.444	3.485	73	3.833	1.185	<b>52.020</b>	7.482
Dithmarschen	84.029	8.356	93	7.224	9.317	<b>109.019</b>	25.172
Herzogtum Lauenburg	121.756	11.857	92	9.464	6.164	<b>149.333</b>	25.955
Nordfriesland	107.293	10.165	231	11.703	10.560	<b>139.952</b>	32.044
Ostholstein	131.197	13.475	63	9.582	7.076	<b>161.393</b>	27.981
Pinneberg	180.611	16.254	88	14.932	6.391	<b>218.276</b>	28.307
Plön	82.434	8.280	135	6.003	5.144	<b>101.996</b>	18.141
Rendsburg-Eckernförde	178.841	17.696	143	14.075	12.439	<b>223.194</b>	41.190
Schleswig-Flensburg	133.348	13.031	187	11.199	12.310	<b>170.075</b>	39.524
Segeberg	173.281	16.756	77	13.569	8.396	<b>212.079</b>	33.657
Steinburg	83.325	9.019	99	6.408	6.102	<b>104.953</b>	20.660
Stormarn	155.853	14.130	30	13.306	6.312	<b>189.631</b>	25.728
<b>Schleswig-Holstein</b>	<b>1.734.488</b>	<b>162.691</b>	<b>2.608</b>	<b>140.567</b>	<b>96.640</b>	<b>2.136.994</b>	<b>357.899</b>

**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](mailto:Kiel.LPA13@polizei.landsh.de)

**Verantwortlich**

Olaf Weddern

**Redaktion**

LPA Dezernat 13

**Bilder**

Seite 1 | Landespolizei Schleswig-Holstein  
Seite 12 | Karte: SDFE, Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS

**Die Landespolizei im Internet**

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

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

März 2026

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

Geschäftszeichen 2-61/Ge	Datum 09.04.2026	<b>BV/2026/012--1</b>
-----------------------------	---------------------	-----------------------

Beratungsfolge	Zuständigkeit	Termine
Planungsausschuss	Vorberatung	12.05.2026
Rat der Stadt Wedel	Entscheidung	04.06.2026

## **Leitlinien zum Umgang mit dem „Bau-Turbo“**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Rat beschließt die Leitlinien zum Umgang mit dem „Bau-Turbo“.
2. Der Rat stimmt zu, dass die Zuständigkeitsordnung dahingehend geändert wird, dass die Entscheidung über die Zustimmung dem Planungsausschuss übertragen wird.
3. Im Sommer 2027 erfolgt eine Evaluierung der Leitlinien.

## Ziele

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

#### **Handlungsfeld 3 „Stadtentwicklung“**

Wedel fördert den Wohnungsbau entsprechend des Bedarfs.

### 2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

## Darstellung des Sachverhaltes

### Ausgangslage

Am 13. Januar 2026 wurden die Änderungen des Baugesetzbuches, der sogenannte „Bau-Turbo“, inhaltlich im Planungsausschuss vorgestellt und dort vorgeschlagen, Leitlinien zum Umgang mit den neuen Regelungen aufzustellen (s. MV/2025/120).

Mit den Leitlinien (s. Anlage 1) soll aufgezeigt werden, unter welchen Bedingungen eine Anwendung der neuen Befreiungs- und Abweichungsmöglichkeiten (§§ 31 Abs. 3, 34 Abs. 3b und 246e BauGB) in Frage kommen kann. Gleichzeitig sollen die Fälle aufgezeigt werden, bei denen eine Anwendung kritisch zu sehen ist. Die Leitlinien sind damit als Arbeitshilfe für Vorhabenträger zu verstehen und als Entscheidungshilfe für die Gemeinde im Hinblick auf die Zustimmung nach § 36 a BauGB, die für die Anwendung der „Bau-Turbo“-Regelungen immer notwendig ist.

Die Anwendung der „Bau-Turbo“-Regelungen ist auch mit Leitlinien immer noch eine Einzelfallentscheidung. Es müssen stets die etwaigen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens geprüft werden. Um die Kontrolle über die Entwicklung, z.B. im unbepflanzten Innenbereich, nicht zu verlieren oder ganze Festsetzungen von Bebauungsplänen außer Kraft zu setzen und damit das komplette Planungskonzept zu schwächen oder gänzlich auszuhebeln, muss eine Zustimmung gut durchdacht sein und kann nie pauschal in Betracht kommen. Gleichzeitig kann es sein, dass unter bestimmten Umständen auch Gründe für ein Abweichen von den Leitlinien sprechen.

Am 10. März 2026 wurden dem Planungsausschuss bereits die Leitlinien und Vorschläge zur Änderung der Hauptsatzung und Zuständigkeitsordnung in Bezug auf die Zustimmung nach § 36a BauGB vorgestellt (s. BV/2026/012). Aufgrund neuer Hinweise der Kommunalaufsicht zu den Übertragungsmöglichkeiten der Zustimmung wurde die Vorlage jedoch von der Tagesordnung der Ratsversammlung am 14. April 2026 genommen, da die Kommunalaufsicht vergleichbare Regelungen anderer Kommunen für unzulässig erklärt hat. Nach Abstimmung mit dem Land wurde der Vorschlag zu der Delegation der Zuständigkeit nun überarbeitet. Gleichzeitig wurden die Leitlinien leicht hinsichtlich einzelner Formulierungen angepasst.

Die ursprünglich angedachte Aufteilung, dass die Bürgermeisterin in bestimmten Fällen die Zustimmung versagen darf, kann laut Kommunalaufsicht nicht genehmigt werden, denn es darf nur eine Entscheidung ohne vorgegebenes Ergebnis übertragen werden - d.h. es muss eine Auswahl zwischen (zwei oder mehreren) unterschiedlichen nicht gleichzeitig zu verwirklichen Entscheidungsmöglichkeiten geben. Zudem muss die Zuständigkeitsabgrenzung zwischen Planungsausschuss und Bürgermeisterin eindeutig sein, es darf zu keinen Überschneidungen und damit zu einer Doppelzuständigkeit kommen. Somit wäre es z.B. möglich, eine Aufteilung der Zuständigkeit auf Grundlage einer Größenangabe (Grundfläche, Anzahl Wohneinheiten etc.) vorzunehmen. Aus Sicht der Verwaltung ist es dann aber sinnvoller, dem Planungsausschuss sämtliche Entscheidungen zu übertragen, um eine abgestimmte Siedlungsentwicklung sicherzustellen.

Durch einen städtebaulichen Vertrag können im Falle einer Anwendung des „Bau-Turbos“ dann die Bedingungen geregelt werden. Der Vertrag sollte zur Entscheidung über die gemeindliche Zustimmung jedoch final vorliegen. Auch hier wird deutlich, wie wichtig eine intensive Vorberatung im Rahmen des „Bau-Turbos“ ist.

### Weitere Anmerkungen zu den Leitlinien

Es ist anzumerken, dass die vorgeschlagenen Leitlinien zu den Themen „Sozialer Wohnungsbau“ und „Infrastrukturfolgekosten“ den ursprünglichen Zielen der „Bau-Turbo“-Regelungen, die Schaffung von Wohnraum zu beschleunigen und zu erleichtern, entgegenstehen können. Die Folgekosten könnten insbesondere Eigentümerinnen und Eigentümer abschrecken, die nur einzelne neue Wohneinheiten schaffen möchten, für die auch eine Änderung des bestehenden Planungsrecht nicht infrage kommen würde.

Bei der sozialen Wohnraumförderung besteht die Gefahr, dass es aufgrund der hohen Nachfrage zu Verzögerungen und Engpässen bei der Bewilligung von Fördermitteln kommt. Die Beschleunigung durch den „Bau-Turbo“ kann somit hinfällig werden.

Es könnte daher in Erwägung gezogen werden, ob bis zu einer geringen Anzahl von Wohneinheiten auf die Infrastrukturfolgekostenabgabe zur Beförderung des Wohnungsbaus verzichtet wird. Anstelle der Umsetzung von gefördertem Wohnungsbau könnte zudem darüber nachgedacht werden, ggf. preisgedämpfte Mieten per städtebaulichem Vertrag festzulegen.

Da es weiterhin an Praxiserfahrung und Rechtsprechungen fehlt, wird empfohlen, dass die vorgeschlagenen Leitlinien regelmäßig zu evaluieren und ggf. anzupassen sind.

### Begründung der Verwaltungsempfehlung

Die hier vorgeschlagenen Leitlinien (s. Anlage 1) sollen bei einer einheitlichen, nachvollziehbaren und transparenten Anwendung der „Bau-Turbo“-Regelungen helfen. Sie sollen wie bereits beschrieben als Entscheidungsgrundlage dienen, den Ermessensspielraum klarer definieren und zu einer zügigen Entscheidungsfindung führen - insbesondere unter Berücksichtigung der Einhaltung der gesetzlich vorgesehenen kurzen Frist.

### Zuständigkeiten für die Zustimmung

Bei Wohnvorhaben, die regulär nicht zulässig sind, greifen mit der Änderung des BauGB nun automatisch die „Bau-Turbo“-Regelungen. Gem. § 36a BauGB muss innerhalb der Frist von i.d.R. 3 Monaten die Zustimmung erteilt oder versagt werden, sonst tritt nach Ablauf eine Genehmigungsfiktion ein. Da die gemeindliche Zustimmung ein neues Instrument ist, ist sie bisher nicht Bestandteil der Hauptsatzung und Zuständigkeitsordnung. Insofern liegt hier die Zuständigkeit vorerst beim Rat der Stadt Wedel.

Es wird empfohlen, dass die Hauptsatzung bzw. die Zuständigkeitsordnung dahingehend geändert werden, dass die Zuständigkeit über die Entscheidung der Zustimmung dem Planungsausschuss übertragen wird. Die Zustimmung ist ein wichtiges Instrument, um im Rahmen der „Bau-Turbo“-Regelungen die kommunale Planungshoheit sicherzustellen, städtebauliche Fehlentwicklungen vorzubeugen und die städtebauliche Ordnung zu steuern. Aus Sicht der Verwaltung ist sie thematisch daher sinnvoll im Planungsausschuss angesiedelt.

### Darstellung von Alternativen und deren Konsequenzen mit finanziellen Auswirkungen

Es entstehen keine finanziellen Konsequenzen durch die Leitlinien. Ohne Leitlinien wäre die Entscheidung über die Zustimmung im Rahmen der gesetzlichen Frist allerdings erschwert, weil es keine Rahmenbedingungen gibt.

Ohne eine Übertragung der Zuständigkeit über die Zustimmung an den Planungsausschuss müsste der Rat zukünftig über sämtliche Wohnvorhaben, die in den „Bau-Turbo“ fallen, entscheiden.

### Finanzielle Auswirkungen

Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:

ja  nein

Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt

ja  teilweise  nein

Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:

ja  nein

Die Maßnahme / Aufgabe ist

vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)

teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)

nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

**Anlage/n**

- 1 Anlage 1: Leitlinien "Bau-Turbo"

## Leitlinien „Bau-Turbo“

### 1. Eine Anwendung der „Bau-Turbo“-Regelungen ist denkbar,

- + wenn eine geordnete, verträgliche und abgestimmte Entwicklung sichergestellt ist und eine negative Vorbildwirkung ausgeschlossen werden kann. Eine negative Vorbildwirkung liegt z.B. dann vor, wenn der „baulich vorgefundene Rahmen“ deutlich überschritten wird, ein neues Vorhaben wie ein Fremdkörper wirken würde oder Nachahmer anzunehmen sind, die dazu führen, dass sich das Gebiet unkontrolliert stark verändern würde.
- + wenn das Vorhaben der Vorstellung der Gemeinde zur städtebaulichen Entwicklung und Ordnung entspricht und mit bestehenden städtebaulichen Planungen und sonstigen Vorgaben (z.B. strategische Ziele, Baumschutzsatzung, Rahmenpläne und vorhandene Konzepte) vereinbar ist. Dieses ist bei Erweiterungen von Bestandsgebäuden anzunehmen.
- + wenn sich das Vorhaben im Innenbereich befindet, um einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden sicherzustellen.
- + wenn das Vorhaben bereits erschlossen ist und keine noch zu errichtende öffentliche Erschließung benötigt wird.
- + wenn sich der Vorhabenträger verpflichtet, das Vorhaben innerhalb einer angemessenen Frist umzusetzen. Die genaue Frist - abhängig vom Umfang des Vorhabens - wird im städtebaulichen Vertrag geregelt.
- + wenn sich der Vorhabenträger verpflichtet, sich an den Folgekosten gem. der im „*Folgekostenkonzept soziale Infrastrukturen der Stadt Wedel*“ berechneten Folgekostensätze für die zusätzlich über den „Bau-Turbo“ genehmigten Wohneinheiten zu beteiligen. Die Folgekostenanlastung wird somit erweitert auf Vorhaben, die über den „Bau-Turbo“ genehmigt werden.
- + wenn sich der Vorhabenträger verpflichtet, ab 1.500 qm der zusätzlich über den „Bau-Turbo“ genehmigten Netto-Wohnfläche 30 % geförderten Wohnungsbau umzusetzen.
- + wenn keine negativen Auswirkungen auf Betriebe in Gewerbe- und Industriegebieten anzunehmen sind.

### 2. Eine Anwendung der „Bau-Turbo“-Regelungen ist kritisch,

- wenn es der Verwaltung vor allem aufgrund fehlender intensiver Vorabstimmung mit der Bauherrin/dem Bauherrn vor Antragsstellung nicht möglich ist, innerhalb der gesetzlichen Frist die Belange und Interessen sachgemäß zu ermitteln und abzuwägen oder/und den städtebaulichen Vertrag final abzustimmen.
- wenn es sich um städtebaulich komplexe Vorhaben oder/und Vorhaben mit konkurrierenden Interessen handelt. In diesen Fällen sollen Bauleitplanverfahren durchgeführt werden.
- wenn sich das Vorhaben im Außenbereich, auf Waldflächen, in Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebieten oder ähnlichen Schutzgebieten befindet.
- wenn eine strategische Umweltprüfung durchgeführt werden muss.
- wenn sich das Vorhaben in einem (faktischen) Gewerbe- oder Industriegebiet befindet.
- wenn keine neuen Wohneinheiten geschaffen werden.
- wenn eine Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt werden sollte, z.B. bei größeren Vorhaben mit entsprechenden städtebaulichen Auswirkungen und erkennbarem öffentlichen Interesse oder wenn es zur Ermittlung der Belange und Interessen vonnöten ist.

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

Geschäftszeichen 2-61/Ge	Datum 19.03.2026	<b>BV/2026/023</b>
-----------------------------	---------------------	--------------------

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Termine</b>
-----------------------	----------------------	----------------

## **Vorschlag für die Änderung des § 3 (Planungsausschuss) der Zuständigkeitsordnung zur Hauptsatzung**

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Planungsausschuss stimmt zu, dass der § 3 der Zuständigkeitsordnung zur Hauptsatzung entsprechend der in der Tabelle aufgeführten Vorschläge geändert wird.
2. Der Planungsausschuss wird regelmäßig über die für die Stadtentwicklung Wedels relevanten Vorhaben informiert.

## Ziele

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

#### **Handlungsfeld 7 „Zukunftsfähigkeit der Stadtverwaltung“**

Die Stadt Wedel ist eine moderne und effiziente Dienstleisterin

### 2. Maßnahmen und Kennzahlen für die Zielerreichung des Beschlusses

## Darstellung des Sachverhaltes

Im Rahmen der Anpassung der Hauptsatzung und Zuständigkeitsordnung - u.a. für die Regelung des neuen Instruments der „Zustimmung der Gemeinde“ nach § 36a BauGB im Zusammenhang mit dem „Bau-Turbo“ (s. BV/2026/012-1) - wird empfohlen, den bestehenden § 3 (Planungsausschuss) der Zuständigkeitsordnung insgesamt zu aktualisieren. Neben ein paar Präzisierungen soll vor allem der Umgang mit dem „Einvernehmen“ nach § 36 BauGB angepasst und nachvollziehbarer gestaltet werden.

§ 36 BauGB legt fest, dass über die Zulässigkeit von Vorhaben nach § 31 (Befreiungen von Festsetzungen in Bebauungsplänen), § 33 (Vorhaben während der Planaufstellung), § 34 (unbeplanter Innenbereich) und § 35 (Außenbereich) BauGB im Einvernehmen mit der Gemeinde entschieden wird.

Ziel des § 36 BauGB ist, die **Planungshoheit zu schützen**, indem durch das erforderliche Einvernehmen sichergestellt wird, dass die Gemeinde **Kenntnis von sämtlichen Bauanträgen** erhält. Das ist für **Gemeinden von Bedeutung, die nicht selbst die zuständige Bauaufsichtsbehörde sind**. Bei Gemeinden, die **gleichzeitig die zuständige Bauaufsichtsbehörde** sind, so wie die Stadt Wedel, ist **das förmliche Herstellen des Einvernehmens hingegen gar nicht erforderlich**, gleichwohl gemeindeinterne Verfahrensvorgaben zur Abstimmung zulässig sind.

Anders als bei der neuen gemeindlichen Zustimmung nach § 36a BauGB, auf die kein Rechtsanspruch besteht, kann das **Einvernehmen nur aufgrund eines angenommenen Rechtsverstoßes gegen die Vorgaben der §§ 31-35 BauGB versagt werden**. Das Einvernehmen ist somit nicht willkürlich und **bei rechtmäßigen Vorhaben zu erteilen**. Unerwünschte Vorhaben können nur unterbunden werden, wenn die Gemeinde einen Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan fasst und eine Veränderungssperre gem. § 14 BauGB erlässt.

Es wird vorgeschlagen, dass die Erteilung des Einvernehmens in bestimmten Fällen weiterhin durch den Planungsausschuss erfolgt - so z.B. bei Veränderungssperren und gewissen Befreiungen von Festsetzungen in Bebauungsplänen. Bei Veränderungssperren und qualifizierten Bebauungsplänen bestehen konkrete städtebauliche Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde, sodass es sinnvoll erscheint, den Planungsausschuss bei Abweichungen hiervon einzubeziehen. Hinzu kommt, dass es bei Befreiungen nach § 31 einen Ermessensspielraum gibt, da es sich um eine „Kann-Vorschrift“ handelt. Auch bei Vorhaben nach § 33 BauGB soll die Erteilung des Einvernehmens auch zukünftig über den Planungsausschuss erfolgen, da hier noch kein Satzungsbeschluss für den Bebauungsplan vorliegt.

## Begründung der Verwaltungsempfehlung

### s. Tabelle (Anlage 1)

## Fazit

Zusammenfassend soll der Planungsausschuss zukünftig vor allem bei Vorhaben, bei denen ein Ermessensspielraum besteht, die Entscheidung über die Erteilung des Einvernehmens übernehmen. Vorhaben, bei denen ein Rechtsanspruch auf Erteilung des Einvernehmens besteht, d.h. es gar nicht versagt werden kann, werden aus der Zuständigkeitsordnung genommen - auch zur Verfahrensoptimierung.

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

**Finanzielle Auswirkungen**

- Der Beschluss hat finanzielle Auswirkungen:  ja  nein
- Mittel sind im Haushalt bereits veranschlagt  ja  teilweise  nein
- Es liegt eine Ausweitung oder Neuaufnahme von freiwilligen Leistungen vor:  ja  nein
- Die Maßnahme / Aufgabe ist  vollständig gegenfinanziert (durch Dritte)  
 teilweise gegenfinanziert (durch Dritte)  
 nicht gegenfinanziert, städt. Mittel erforderlich

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

(entfällt, da keine Leistungserweiterung)

<b>Ergebnisplan</b>						
Erträge / Aufwendungen	2026 alt	2026 neu	2027	2028	2029	2030 ff.
	in EURO					
<small>*Anzugeben bei Erträge, ob Zuschüsse / Zuweisungen, Transfererträge, Kostenerstattungen/Leistungsentgelte oder sonstige Erträge Anzugeben bei Aufwendungen, ob Personalkosten, Sozialtransferaufwand, Sachaufwand, Zuschüsse, Zuweisungen oder sonstige Aufwendungen</small>						
Erträge*						
Aufwendungen*						
<b>Saldo (E-A)</b>						

Investition	2026 alt	2026 neu	2027	2028	2029	2030 ff.
	in EURO					
Investive Einzahlungen						
Investive Auszahlungen						
<b>Saldo (E-A)</b>						

**Anlage/n**

- Anlage 1: Begründung für die Änderungen der Zuständigkeitsordnung

Aktuelle Zuständigkeitsordnung (§ 3 Planungsausschuss) mit Änderungsvorschlägen	Begründung für die Änderungen
<p>1. Alle Beschlüsse, soweit sie nicht als Aufstellungs- oder Satzungsbeschluss nach § 28 GO dem Rat vorbehalten sind,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zum Flächennutzungsplan</li> <li>- zum Landschaftsplan</li> <li>- zu Satzungen nach dem BauGB</li> <li>- zu Grünordnungsplänen</li> <li>- über die Durchführung von Wettbewerben/ gutachterlichen Verfahren im Bereich Städtebau und Landschaftsplanung</li> <li>- über die Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen und den</li> <li>- Einsatz von Städtebauförderungsmitteln</li> <li>- über die Gestaltung öffentlicher Freiräume von städtebaulicher Bedeutung</li> <li>- zu städtebaulichen Entwicklungskonzepten oder sonstigen städtebaulichen Planungen</li> </ul>	<p><b>NEU</b>                      Ursprünglich Punkt 4. Wurde allgemeiner formuliert, um sämtliche sektoralen, teilräumlichen oder gesamtstädtischen Konzepte zu umfassen. Da es inhaltlich zu den anderen Aufzählung passt, wurde der Punkt hier aufgenommen.</p>
<p>2. Erteilung des Einvernehmens der Gemeinde bei</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausnahmen von der Veränderungssperre nach § 14 Abs.2 BauGB bei bedeutsamen Vorhaben,</li> <li>- Befreiung von den Festsetzungen eines Bebauungsplanes (§ 31 Abs.2 BauGB) bei bedeutsamen Vorhaben,                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• soweit von der Art der Nutzung abgewichen,</li> <li>• das Maß der baulichen Nutzung um mehr als 10% oder</li> <li>• die Zahl der Vollgeschosse überschritten werden soll,</li> </ul> </li> <li>- Vorhaben während der Planaufstellung gem. § 33 Abs.2 BauGB,</li> <li>- bedeutsamen Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gemäß § 34 BauGB,</li> <li>- bedeutsamen Vorhaben im Außenbereich (§ 35 BauGB),</li> </ul>	<p><b>KÜRZUNG</b>                      Ausweitung auf alle Vorhaben. Es wirkt nicht stringent im Rahmen von Veränderungssperren nur bestimmte Vorhaben zu behandeln.</p> <p><b>KÜRZUNG</b>                      Ausweitung auf alle Vorhaben. Es wirkt nicht stringent im Rahmen der hier aufgezählten Befreiungen lediglich bestimmte Vorhaben zu behandeln.</p> <p><b>KÜRZUNG</b>                      Sofern Vorhaben nach §§ 34 und 35 BauGB genehmigungsfähig sind, kann das Einvernehmen nicht versagt werden. Zur Verfahrensoptimierung wird daher empfohlen, diese Vorhaben rauszunehmen. Auch wenn es</p>

	<p><del>Genehmigungen nach § 173 BauGB in Verbindung mit der Erhaltungssatzung Elbhochufer</del></p> <p><del>Bedeutsam sind alle Vorhaben, soweit sie größer sind als Wohngebäude mit mehr als 2 Wohneinheiten und vergleichbare Objekte oder soweit ihnen eine übergeordnete Bedeutung für die Bauleitplanung zukommt.</del></p>	<p>sich um Einzelfallentscheidungen handelt, bestehen Rechtsprechungen und ein „Prüfschema“, wie die zu erfüllenden Kriterien zu bewerten sind. Die Zulässigkeitsbeurteilung ist daher sachlich erfolgt. Es wird im Gegenzug vorgeschlagen, den Planungsausschuss regelmäßig über die für die Stadtentwicklung Wedels relevanten Vorhaben zu informieren.</p> <p><b><u>KÜRZUNG</u></b> Die Erhaltungssatzung regelt, dass zur Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung der Abbruch, die Änderungen oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen einer Genehmigung bedarf. Da der Geltungsbereich der Erhaltungssatzung vollständig in den Bebauungsplänen Nr. 45 und 46 liegt, wird zur Verfahrensoptimierung empfohlen, dass der Planungsausschuss in diesem Bereich nur im Rahmen der oben aufgezählten Befreiungen beteiligt wird.</p> <p><b><u>KÜRZUNG</u></b> Die Formulierung ist nicht mehr nötig, da die Beschränkung auf bedeutsame Vorhaben rausgenommen wurde.</p>
<p>3.</p>	<p>Stellungnahmen zu <del>Planungen der Nachbargemeinden</del> offiziellen Planverfahren mit übergeordneter Bedeutung für die Stadt Wedel</p>	<p><b><u>NEUE FORMULIERUNG</u></b> Wurde allgemeiner formuliert, um sämtliche Planverfahren z.B. des Landes und anderer Gemeinden zu umfassen.</p>
<p>4.</p>	<p><del>Beschlüsse zu Fragen der Verkehrsplanung einschließlich ÖPNV</del></p>	<p><b><u>KÜRZUNG</u></b> Gestrichen und umformuliert bei 1. und 3. aufgenommen.</p>