



RheinlandPfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM MAINZ

PI KIRN

LAGEBILD 2021

Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeiinspektion Kirn

Kirn, März 2022

Zusammengestellt:

Harald Gäns, EPHK
Polizeipräsidium Mainz
Polizeiinspektion Kirn

Erreichbarkeit:

Telefon: 06752/15628
Fax: 06752/15656
E-Mail: pikirn@polizei.rlp.de

Quellen:

AVUS **A**utomatisierte **V**erkehrs-**U**nfall-**S**tatistik
GeopolisV **G**eografisches **P**olizeiliches **I**nformations **S**ystem (**V**erkehr)

Datenstand: 08.02.2022

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht	4
2. Demografische Entwicklung	5
3. Gesamtunfallzahlen	6
3.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	6
3.2 Unfallhäufigkeitszahl	6
4. Personenschadensunfälle	7
4.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	7
5. Verunglückte Personen	8
5.1 Gesamtzahl der verunglückten Personen	8
6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	9
6.1 Gesamtzahl der VU unter Einwirkung berauschender Mittel	9
6.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	9
6.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	10
7. Unfallursachen	10
7.1 Unfallursache Geschwindigkeit	10
7.2 Unfallursache Abstand	11
7.3 Vorfahrt	11
7.4 Unfallursache Überholen	12
7.5 Unfallursache Ablenkung	12
8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	12
9. Risikogruppen	13
9.1 Risikogruppe Kinder	13
9.2 Risikogruppe Junge Fahrende (18 – 24-jährige)	15
9.3 Risikogruppe Senior*innen	18
9.4 Risikogruppe Radfahrende	21
9.5 Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen	22
9.6 Risikogruppe Lkw	24
10. Verkehrsunfälle mit § 142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)	26
10.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit § 142 StGB	26
10.2 Aufklärungsquote	26
11. Wildunfälle	26
12. Unfallentwicklung im Bereich der Bundesstraße 41	27
13. Verkehrsunfallentwicklung in Bad Sobernheim und Kirn	28
13.1 Bad Sobernheim	28
13.2 Kirn	28
14. Entwicklung der Unfallhäufungsstellen/-linien (UHS/UHL)	29
15. Bewertung/Verkehrsüberwachungsmaßnahmen/Verkehrsprävention	29

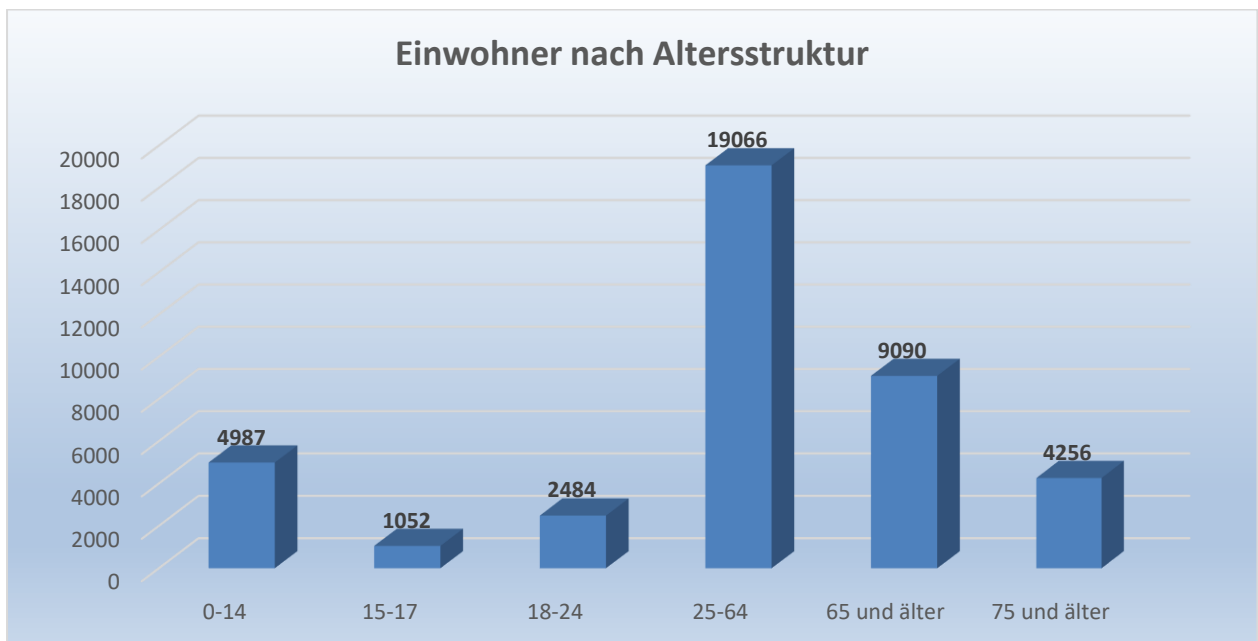
1. Kurzübersicht

Verkehrsunfälle	2021	2020	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	1063	1084	-21	-1,9%
Unfälle mit leichtem Personenschaden	52	59	-7	-11,9%
Unfälle mit schwerem Personenschaden	18	16	+2	+12,5%
Unfälle mit Todesfolge	1	1	0	0,0%
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	12	13	-1	-7,7%
Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	5	3	+2	66,7%
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Motorradfahrender (mit amtlichem Kennzeichen)	11	14	-3	-21,4%
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Fahrradfahrender	15	10	+5	+50%
VU unter Beteiligung 18-24 Jähriger	220	203	+17	+8,4%
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 65 Jahre)	85	105	-20	-19%
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 75 Jahre)	74	72	+2	+2,8%
Unfälle mit Kinderbeteiligung	6	6	0	0,0%
Unfälle mit Flucht	162	183	-21	-11,5%
Aufgeklärte Unfallfluchten	81	86		
Aufklärungsquote	50,0%	46,9%		+3,1%
Verunglückte (insgesamt)	90	98	-8	-8,2%
Leichtverletzte	71	79	-8	-10,1%
Schwerverletzte	18	18	0	0,0%
Getötete	1	1	0	0,0%

2. Demografische Entwicklung

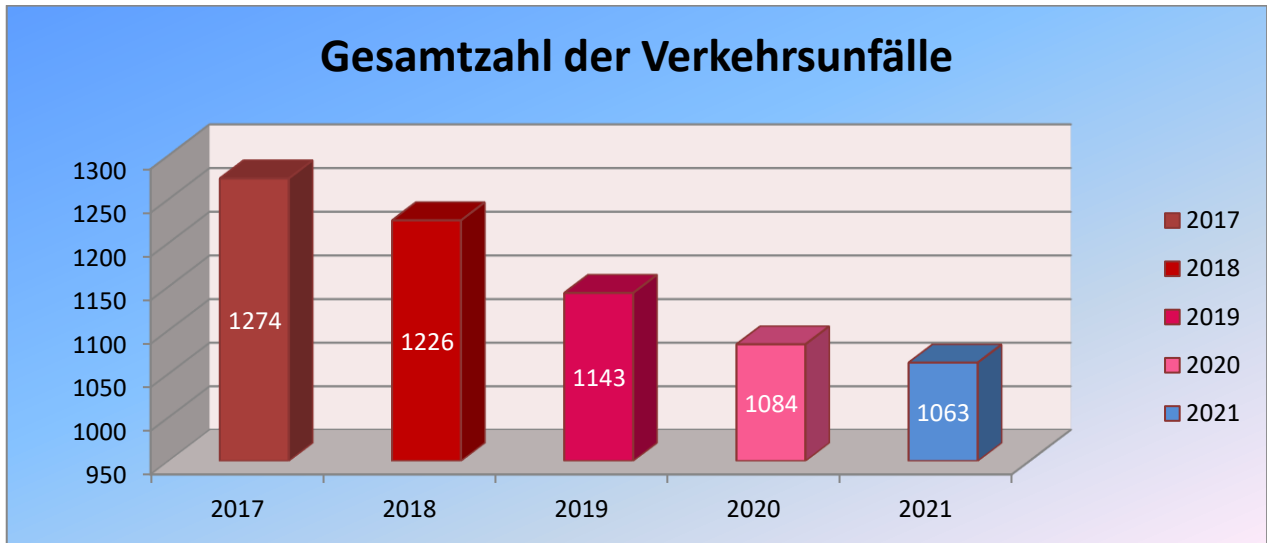
Der Dienstbezirk der Polizeiinspektion Kirn umfasst die Verbandsgemeinde Kirner Land mit 20 Gemeinden, die Verbandsgemeinde Nahe-Glan mit 19 Gemeinden sowie die Verbandsgemeinde Herrstein mit 5 Gemeinden. Im Dienstbezirk der PI Kirn leben insgesamt **36.679** Menschen (Stand 31.12.2020).

Die Altersstruktur der Einwohner ist der nachfolgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.



3. Gesamtunfallzahlen

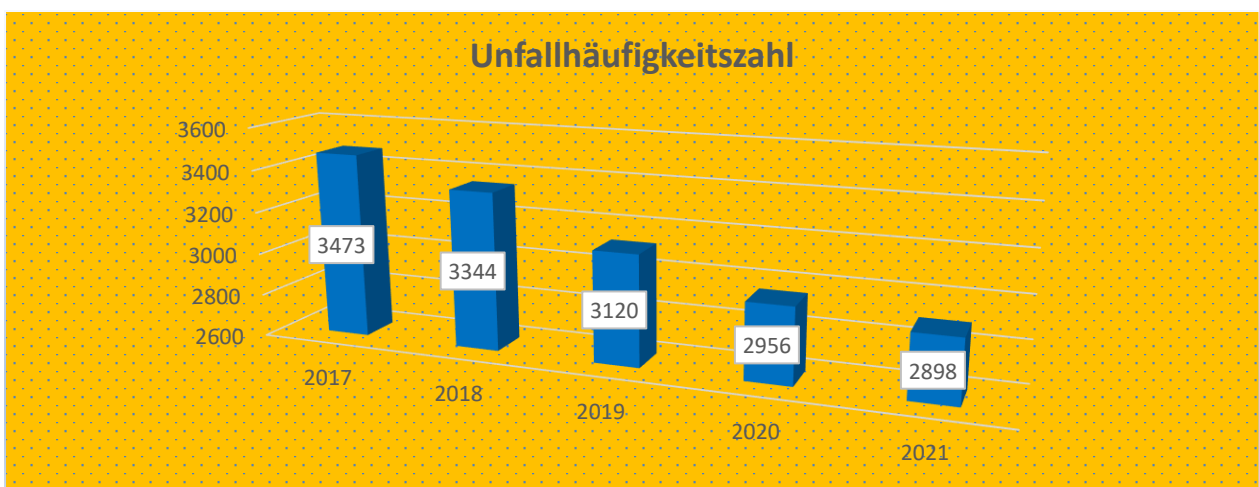
3.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)



Im Zeitraum vom 01.01.2021 bis 31.12.2021 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PI Kirn insgesamt 1.063 Verkehrsunfälle. Mit Blick auf die zurückliegenden Jahre ist ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Dieser langfristig betrachtete Rückgang ist auch im Direktionsbereich feststellbar. Zudem ist der Rückgang mitunter auf das veränderte Mobilitätsverhalten im Rahmen der Corona-Pandemie zurückzuführen.

3.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

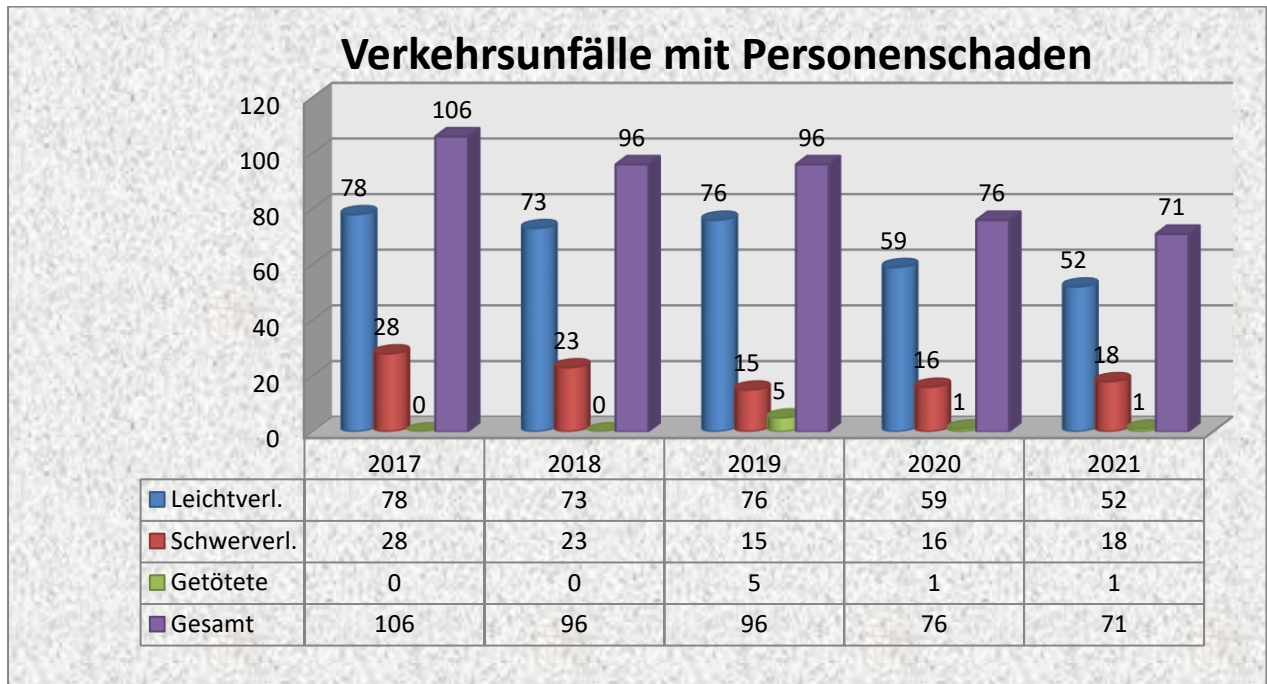
Allein aus der Zahl der Verkehrsunfälle lässt sich grundsätzlich keine Aussage zur Verkehrsunfalllage in einem bestimmten Gebiet ableiten. Als Indikator für die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung dient vielmehr die sogenannte Unfallhäufigkeitszahl (Verkehrsunfälle pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die Verkehrsunfallbelastung.



Der vorgenannten Darstellung ist zu entnehmen, dass sich die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung auf einem Langzeittief befindet.

4. Personenschadensunfälle

4.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden



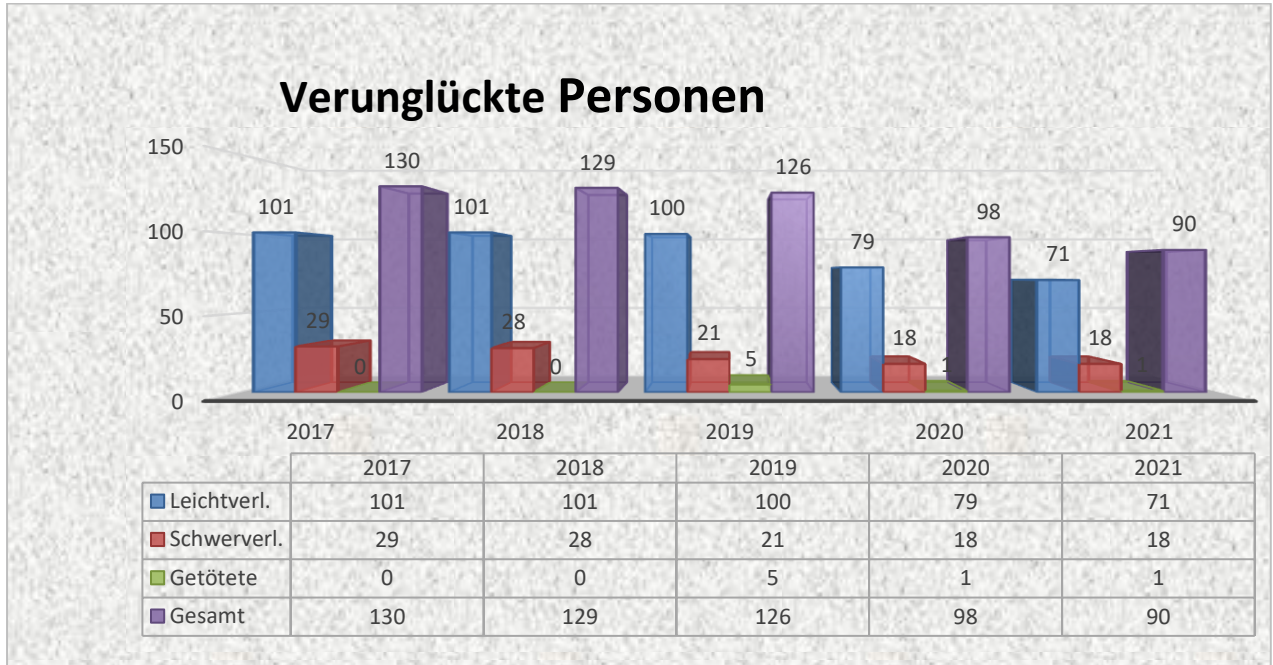
Für den Bereich der Polizeiinspektion Kirn wurden für das Jahr 2021 insgesamt 71 Verkehrsunfälle mit Personenschaden registriert. Im Vorjahr waren es 76 Unfälle. Die Anzahl der Unfälle mit Leichtverletzten verringerte sich von 59 auf 52 Verkehrsunfälle (-11,9 %). Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen hingegen stiegen von 16 auf 18 (+12,5 %).

Im Jahr 2021 wurde 1 Verkehrsunfall mit Todesfolge registriert. Ein 27-jähriger Fahrzeugführer war auf der B 41 aus ungeklärter Ursache nach rechts von der Fahrbahn abgekommen und beim anschließenden Versuch, sein Fahrzeug wieder abzufangen in den Gegenverkehr geraten. Danach kollidierte mit zwei entgegenkommenden Fahrzeugen und wurde hierbei tödlich verletzt.

In der Gesamtschau gingen die Verkehrsunfälle mit Personenschaden insgesamt um 6,6 % zurück.

5. Verunglückte Personen

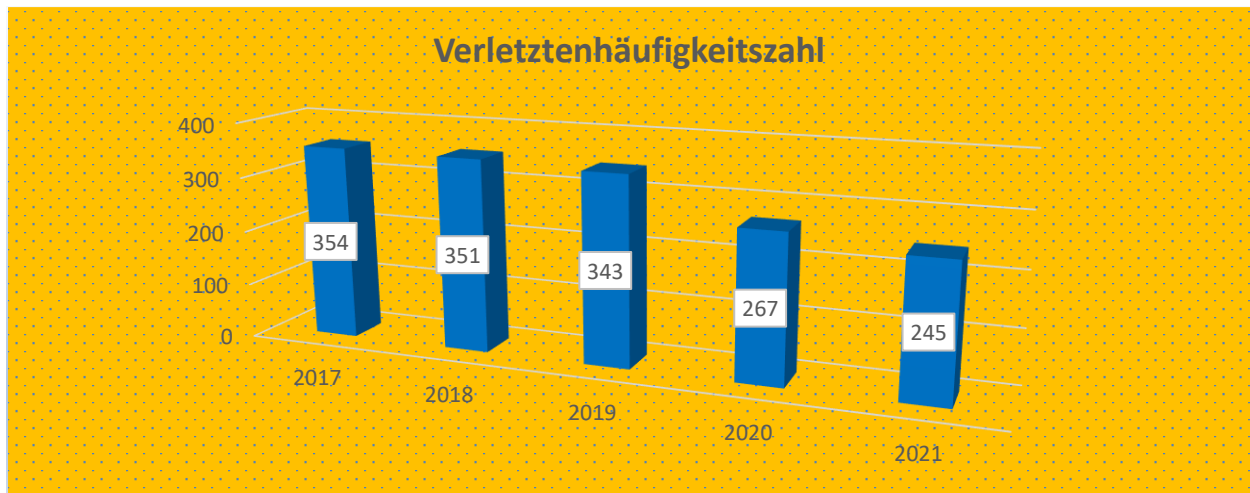
5.1 Gesamtzahl der verunglückten Personen



Neben den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist auch die Anzahl der in diesem Zusammenhang verunglückten Personen zurückgegangen und liegt mit 90 verunglückten Personen (Rückgang um 8,2%) auf einem Langzeittief.

5.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Analog zur Unfallhäufigkeitszahl lässt auch die reine Anzahl der Verunglückten keine valide Aussage zu der tatsächlichen Belastung zu. Als Indikator für die tatsächliche Belastungszahl in Bezug auf die Verunglückten dient vielmehr die sogenannten Verunglücktenhäufigkeitszahl (Verunglückte pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die relative Belastung in diesem Themenfeld.



Die vorgenannte Grafik zeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verunglückten bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner im Zuständigkeitsbereich der PI Kirn stetig rückläufig war und im Berichtsjahr 2021 ein Langzeittief erreichte.

6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

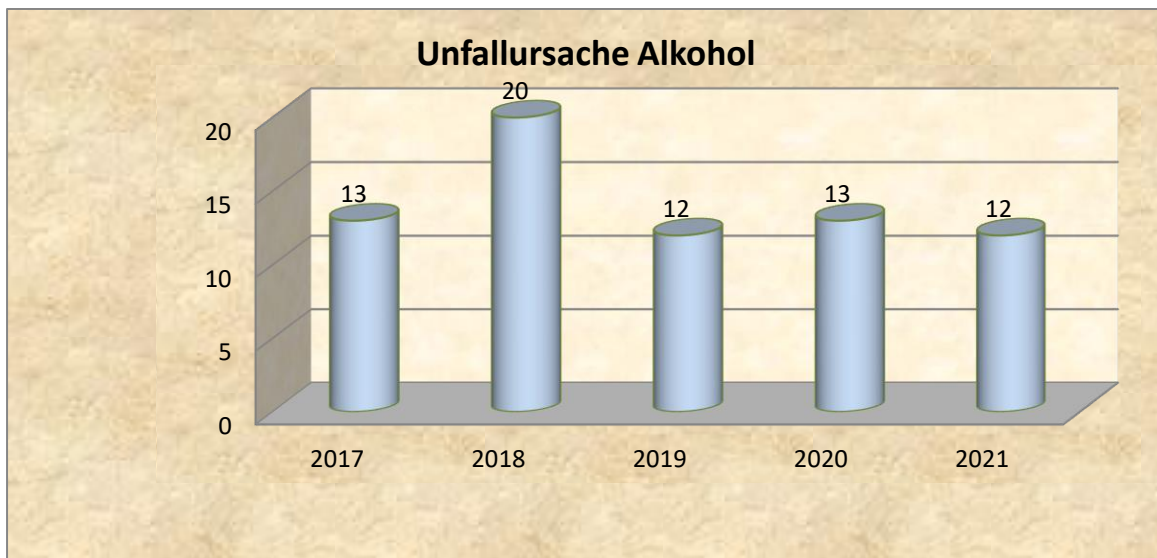
6.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Im Berichtsjahr 2021 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PI Kirn insgesamt 17 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel. Hiermit lag die Gesamtzahl im Jahr 2021 auf einem ähnlichen Niveau wie in den Vorjahren.

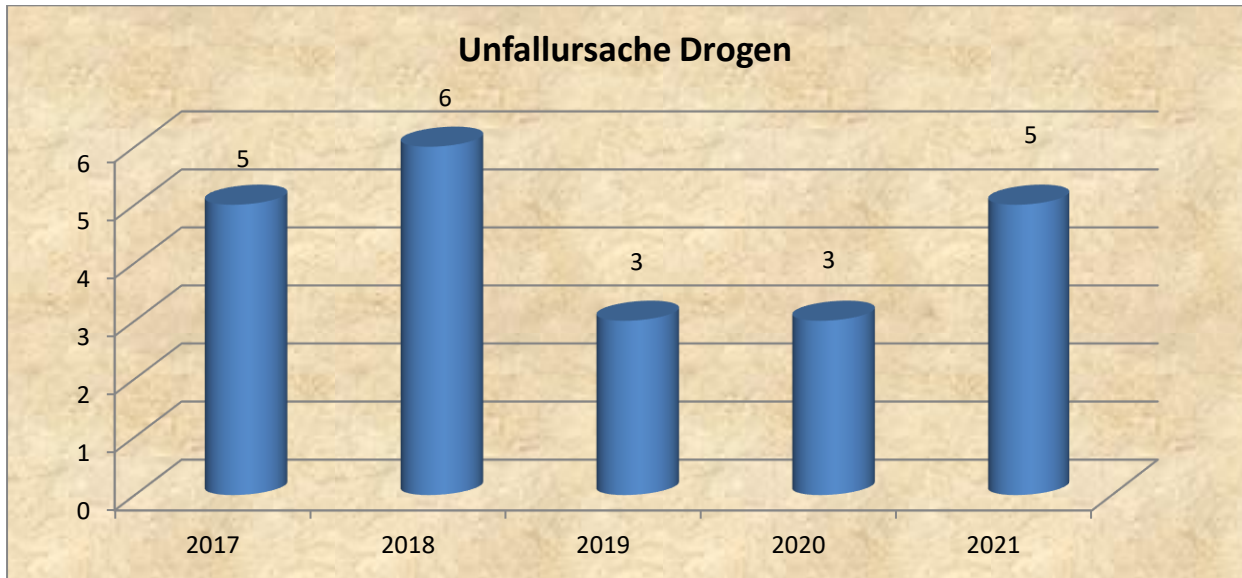
Unter den vorgenannten Verkehrsunfällen ereigneten sich 12 Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 5 Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln. Aufgrund vereinzelter Fälle, bei denen Fahrzeugführende sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch von Betäubungsmitteln standen, finden einzelne Verkehrsunfälle in beiden Einflussbereichen Berücksichtigung.

Sowohl im Bereich der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss als auch im Bereich der Verkehrsunfälle unter Betäubungsmitteln lagen die Gesamtunfallzahlen sowie die Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf dem niedrigen Niveau des Vorjahres (siehe hierzu nachfolgende Ziffern 6.2 und 6.3).

6.2 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



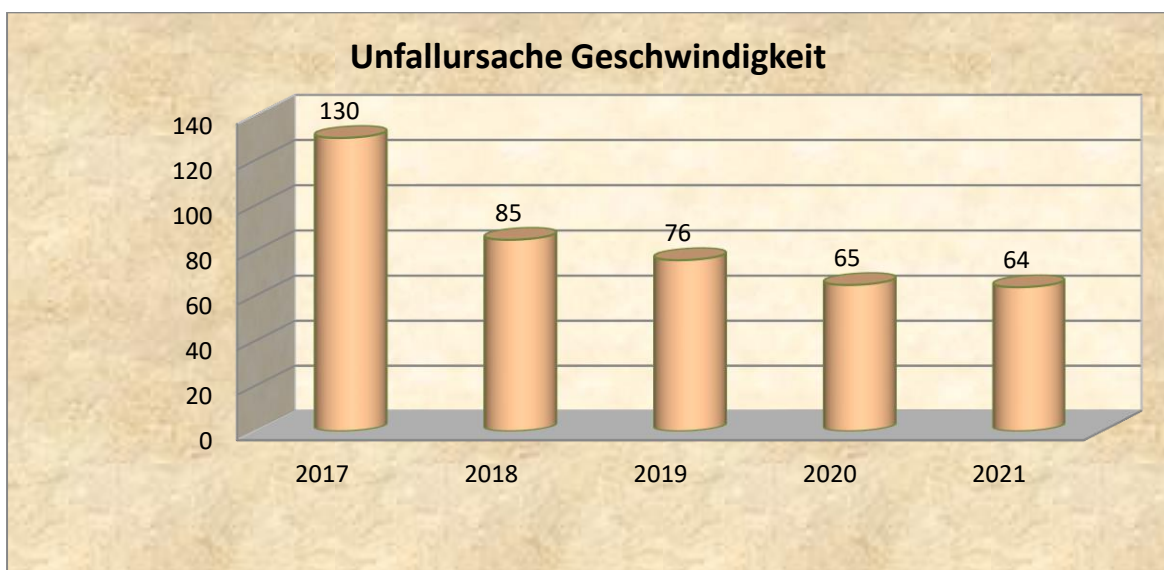
6.3 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss



7. Unfallursachen insgesamt

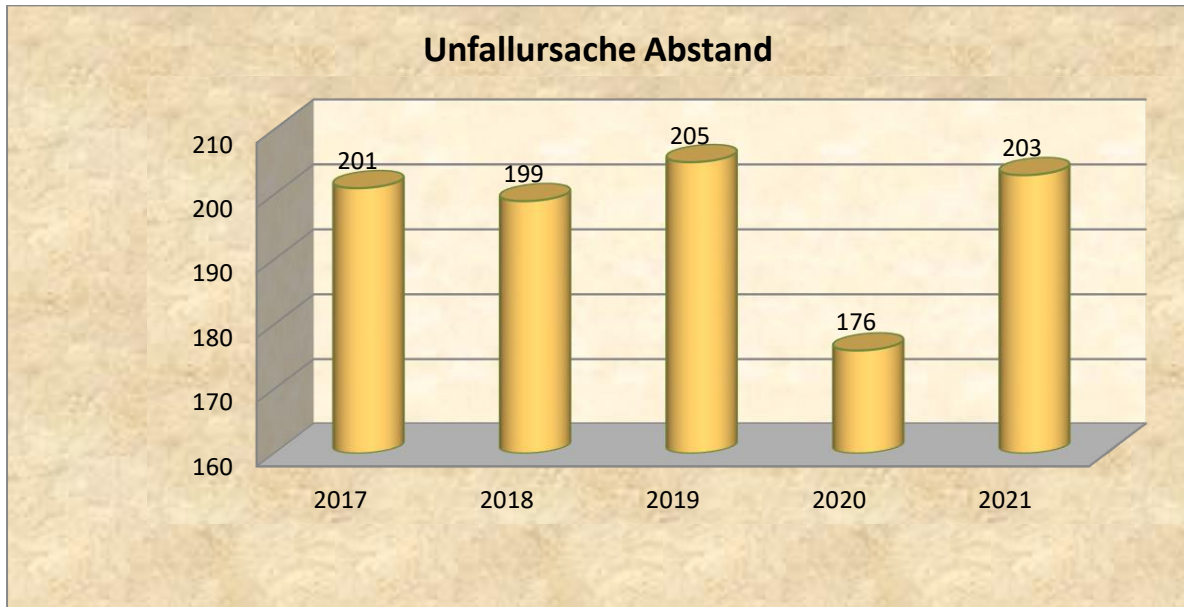
7.1 Geschwindigkeit

Im Berichtszeitraum waren 64 Verkehrsunfälle auf überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr waren die Zahlen nahezu gleich. Der Rückgang dieser Unfallursache dürfte u.a. auf die permanenten Überwachungsmaßnahmen zurückzuführen sein. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen betrug wie im Vorjahr 6,0 %.



7.2 Abstand

Mangelnder Sicherheitsabstand ist einer der Hauptunfallursachen. Im letzten Jahr war ein deutlicher Rückgang der Fallzahlen zu verzeichnen. Dieser hat sich für das Jahr 2021 wieder an die Zahlen der Vorjahre mit 203 Fällen angepasst. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt 19,1 % (Vorjahr 16,2 %).



7.3 Vorfahrt

Eine weitere Unfallursache ist auf die Missachtung der Vorfahrtsregelung zurückzuführen. Allerdings sind die Zahlen, wie sie im folgenden Schaubild dargestellt werden stetig rückläufig und erzielen 3,48 % (Vorjahr 4,33 %) am Gesamtunfallgeschehen.



7.4 Überholen

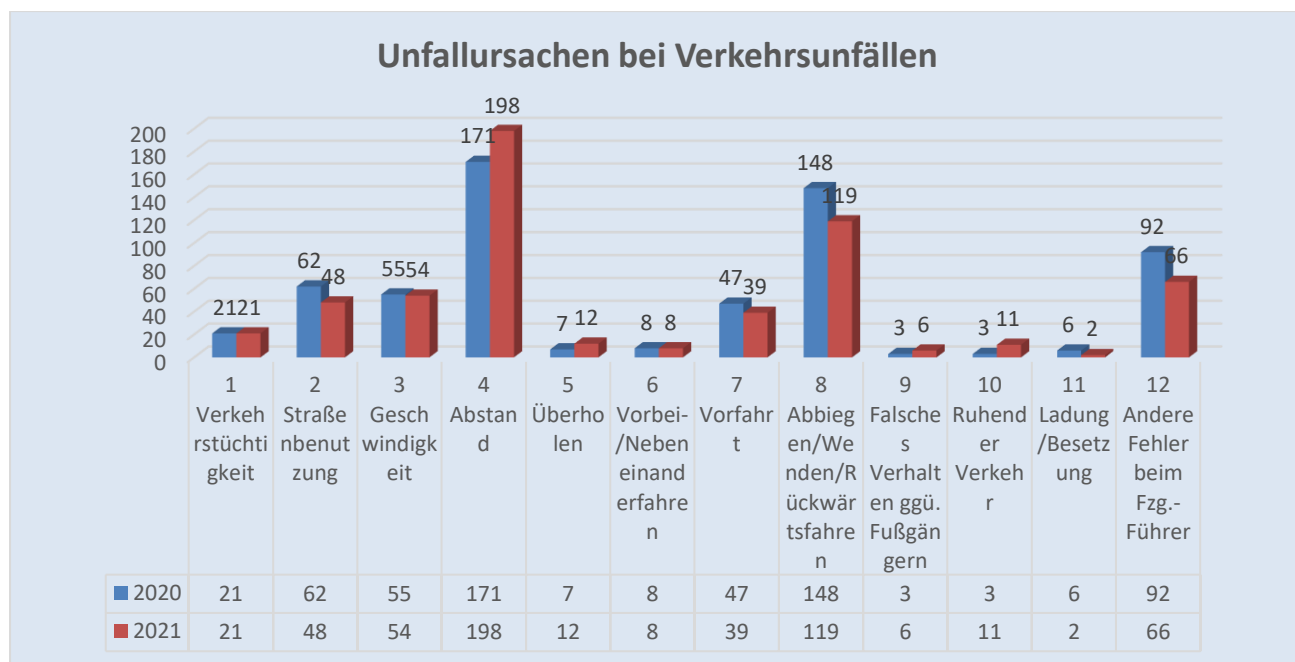
Verkehrsunfälle bei Überholvorgängen entstehen oftmals durch Konflikte beim Ein-/Ausseren oder auch bei der Unterschätzung des Abstandes entgegenkommender Fahrzeuge. Im Betrachtungszeitraum ereigneten sich 13 Verkehrsunfälle durch fehlerhaftes Überholen. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt 1,22 % (Vorjahr 1,01 %).

7.5 Ablenkung

Die Ablenkung im Straßenverkehr stellt eine der häufigsten Unfallursachen dar. Der Nachweis dieser Unfallursache ist allerdings nur schwer zu führen. Es besteht ein beachtliches Dunkelfeld. Unfallforscher gehen davon aus, dass etwa 30 % der Verkehrsunfälle mit Personenschäden auf diese Unfallursache zurückzuführen sind.

8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen

Betrachtet man die Hauptunfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden verschieben sich die Ursachen. Hier wird deutlich, dass manche Ursachen ein deutlich höheres Verletzungsrisiko bergen.



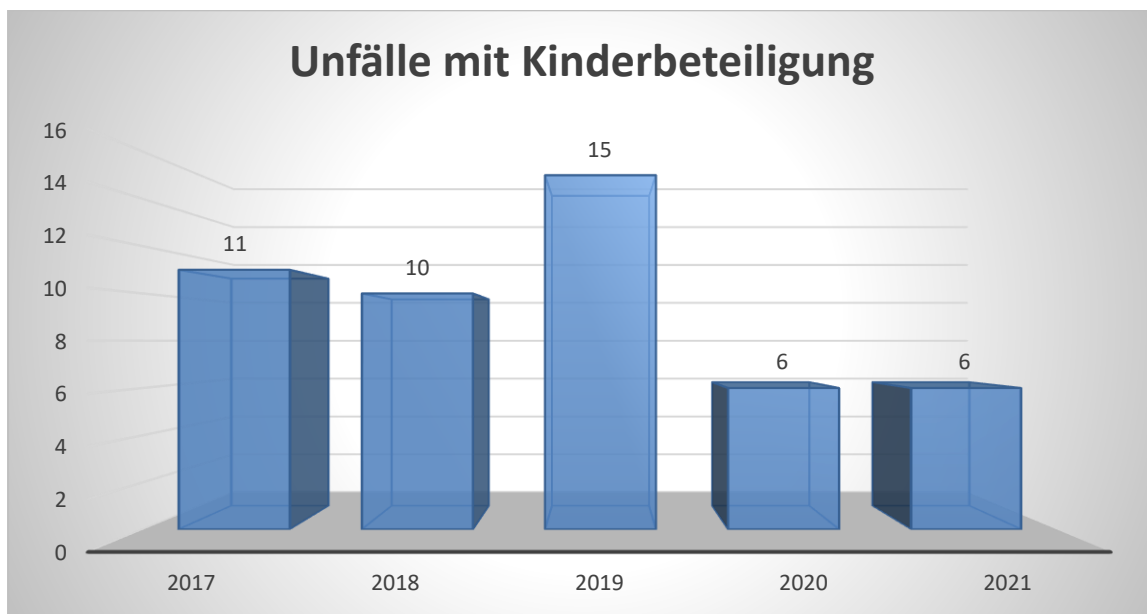
Aus der vorgenannten Darstellung wird deutlich, dass insbesondere die Unfallursachen Abstand sowie Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden eine deutlich größere Rolle spielen als in der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

9. Risikogruppen

9.1 Risikogruppe Kinder

Kinder zählen zu den schwächeren und deshalb besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Sie können den Straßenverkehr noch nicht ausreichend vorausschauend wahrnehmen und es fällt ihnen schwer, ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge zu richten. Kinder unter 10 Jahren können meist Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen. Das „Richtungshören“ ist noch nicht vollständig ausgeprägt. Laute Geräusche können zu gefährlichen Fluchtreaktionen führen. In der Folge erhöhen diese für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen, aber noch nicht vollständig ausgeprägten Fähigkeiten und Fertigkeiten oftmals die Gefahren für Kinder.

9.1.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung



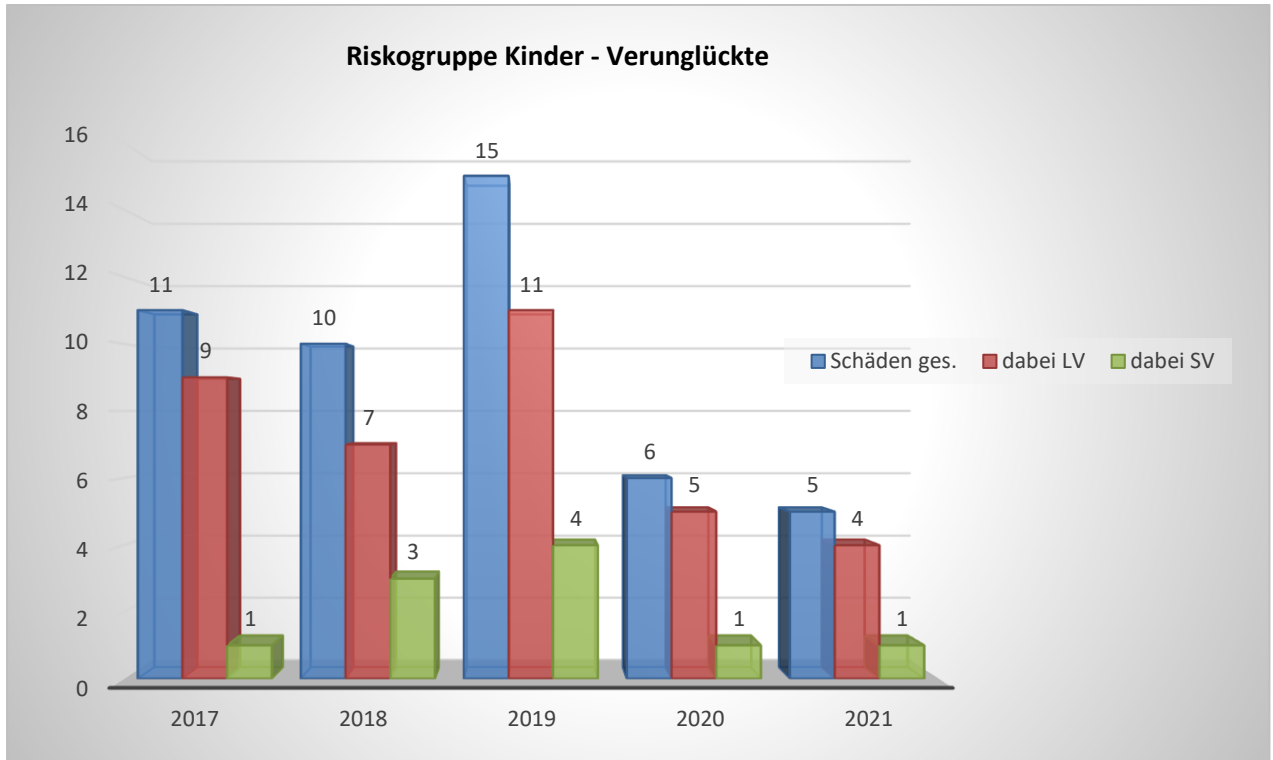
Im Bereich der Polizeiinspektion Kirn ereigneten sich im Jahr 2021 insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, was einem Anteil von 0,56 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht. Im 5-Jahrestrend sind deutliche Rückgänge festzustellen.

9.1.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Kinder ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner.

Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 120. Im Vorjahr lag sie bei 122.

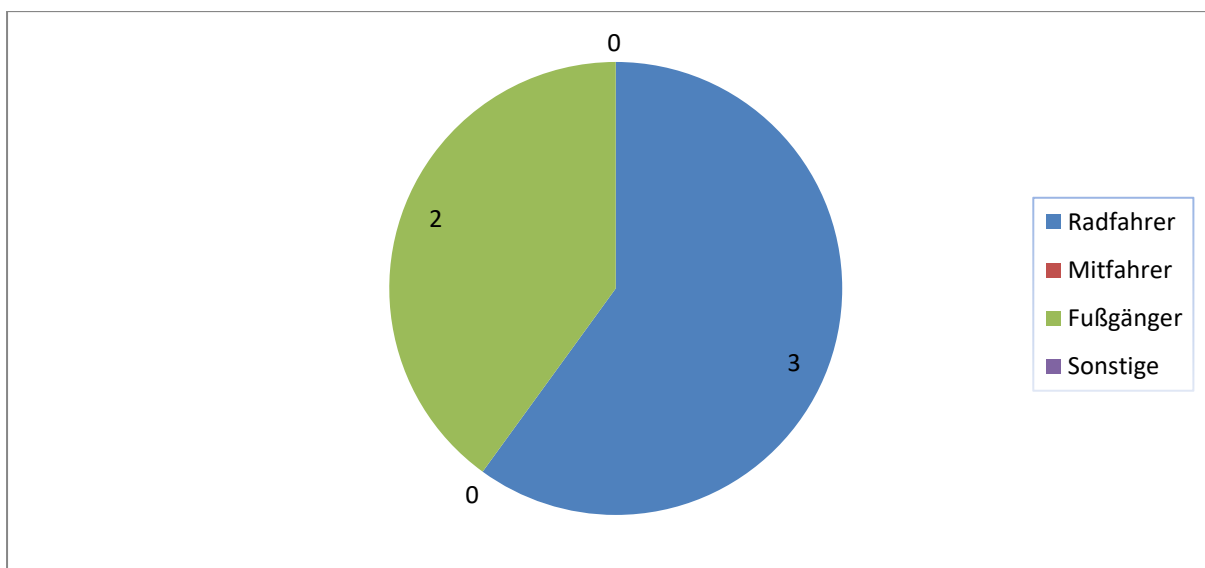
9.1.3 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern



Die Darstellung mit der schwer- und leicht verletzten Kindern wird im folgenden Schaubild verdeutlicht. Vier Kinder wurden durch Verkehrsunfälle leicht und ein Kind schwer verletzt. In der Gesamtschau ist eine deutlich rückläufige Tendenz für das Berichtsjahr erkennbar.

Art der Verkehrsbeteiligung:

In drei Fällen waren die verletzten Kinder Radfahrer und in zwei Fällen Fußgänger



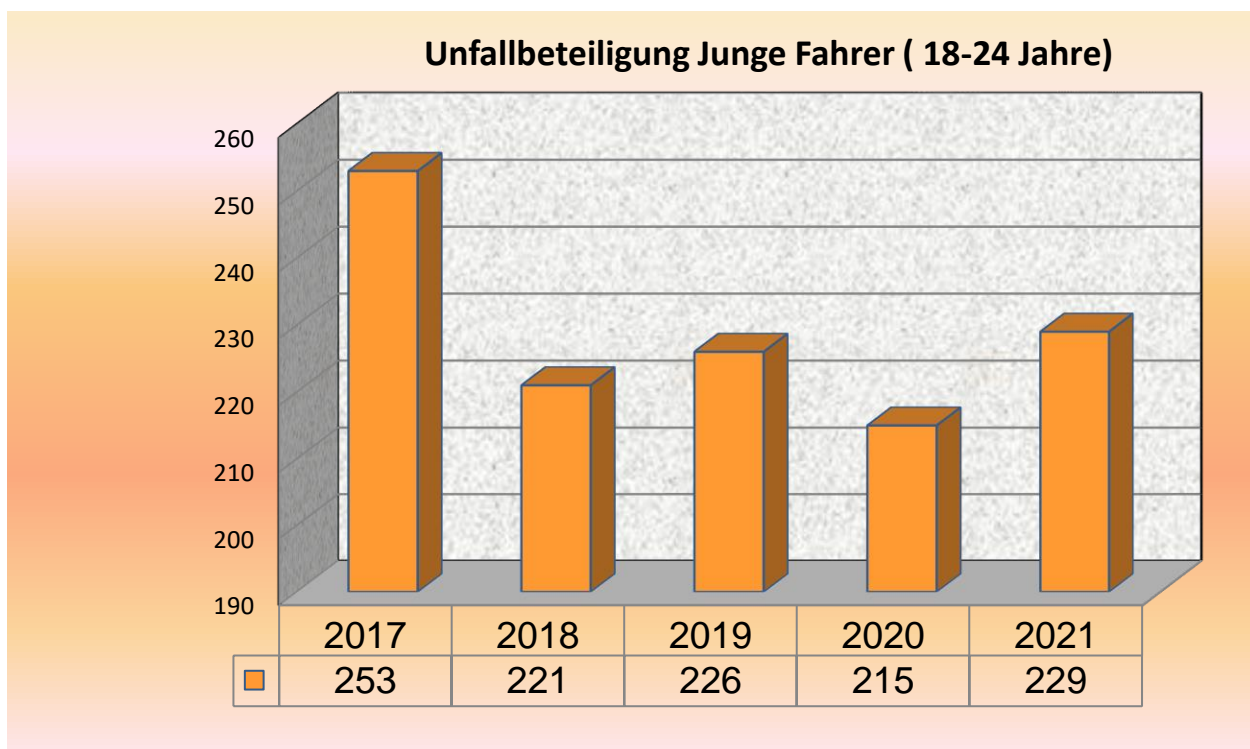
9.1.4 Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Kinder ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner.

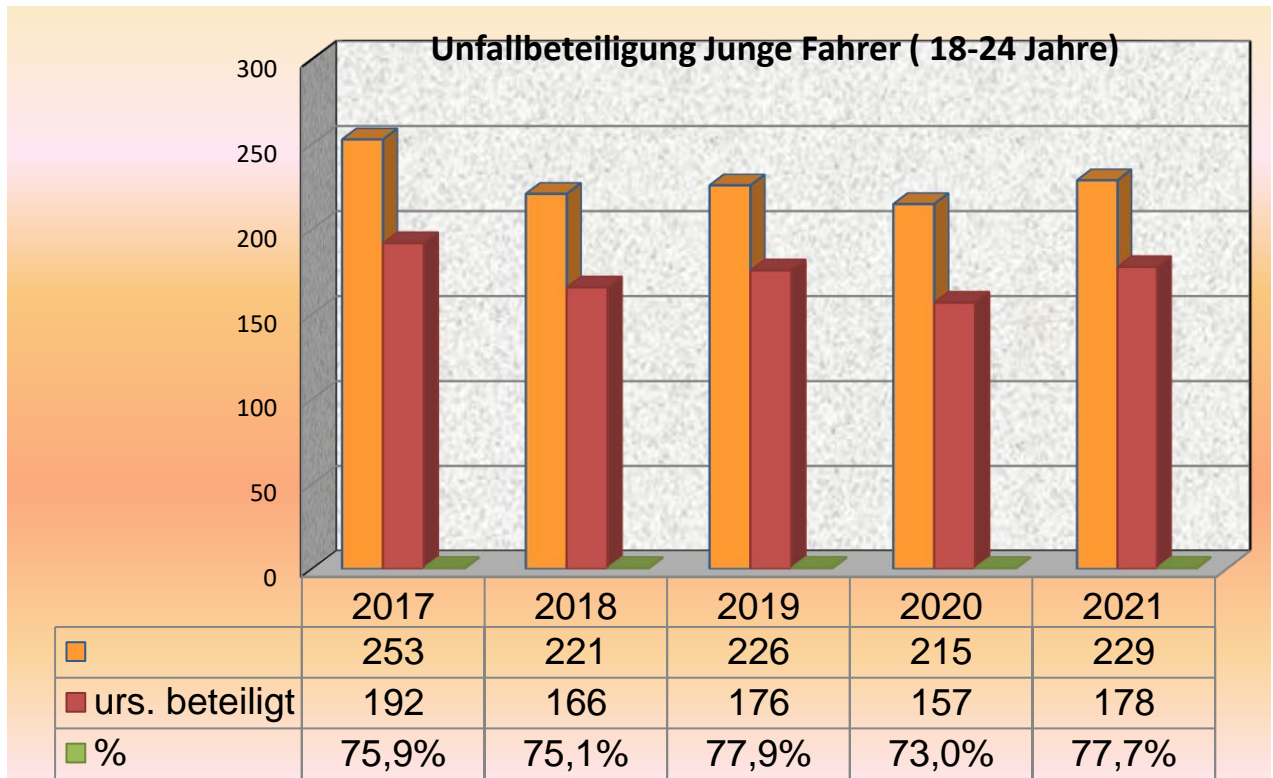
Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 100 und liegt somit deutlich unter dem Wert des Vorjahres (2020: 122).

9.2 Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige)

9.2.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer



Bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ wurden im vergangenen Jahr 229 Verkehrsunfälle registriert, bei denen 18– 24-jährige beteiligt waren. Nach ständig rückläufigen Zahlen wurden im Jahr 2021 wieder mehr Unfälle in dieser Risikogruppe registriert. Der Anteil am Gesamtunfallgeschehen beträgt 21,5 %. Im Vorjahr waren es 19,8 %.



Die Quote der ursächlichen Unfallbeteiligung junger Fahrer liegt bei 77,7 % und damit um 4,7 % höher als im Vorjahr.

Die Risikogruppe der „Jungen Fahrer“ bleibt weiter im Fokus der polizeilichen Präventionsarbeit.

Im Jahr 2020 wurde ein Verkehrsunfall bekannt, welcher dem „Begleiteten Fahren“ zuzuordnen war. Eine 17-jährige Fahranfängerin erfasste auf einer Landstraße ein Reh. Der Verkehrsunfall war unvermeidbar.

Nach dem „Begleiteten Fahren“ steigen die Verkehrsunfallzahlen von jungen Fahrern jedoch sprunghaft an. Aus diesem Grund werden während der zweijährigen Probezeit präventive Maßnahmen durch Polizei und Führerscheinbehörde initiiert.

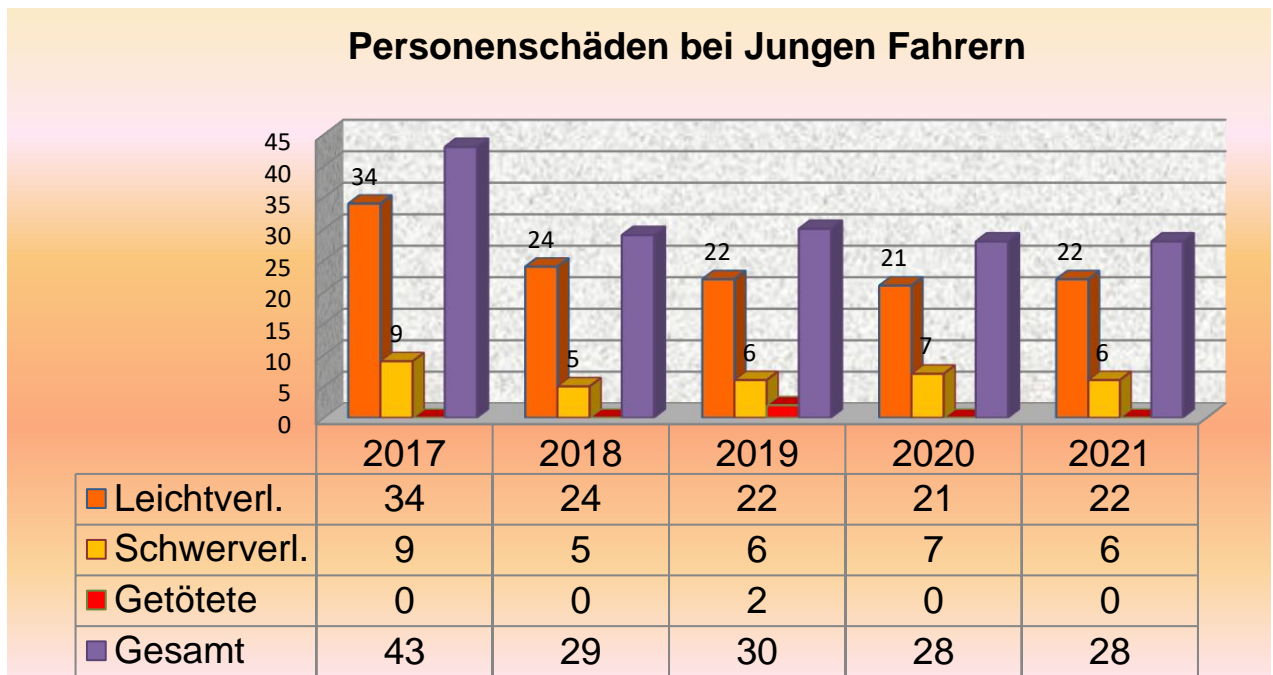
9.2.2 Unfallhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner.

Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 9.219 und im Vorjahr bei 8.676.

Die Unfallhäufigkeitszahl zeigt deutlich, dass der relative Anteil an Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl dieser Altersgruppe im Vergleich zur Gesamtunfallhäufigkeitszahl hoch ist.

9.2.3 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrern



Bei der Risikogruppe „Junge Fahrer“ sind die registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschäden wie im Vorjahr mit 28 Fällen gleich geblieben.

Im Jahr 2021 wurden 22 Personen leicht und 6 Personen schwer verletzt.

Unfälle mit Todesfolge waren in dieser Risiko-Gruppe nicht zu beklagen.

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrer ist insgesamt rückläufig.

9.2.4 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrer ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 1.127 und im Vorjahr mit 1.129 geringfügig höher.

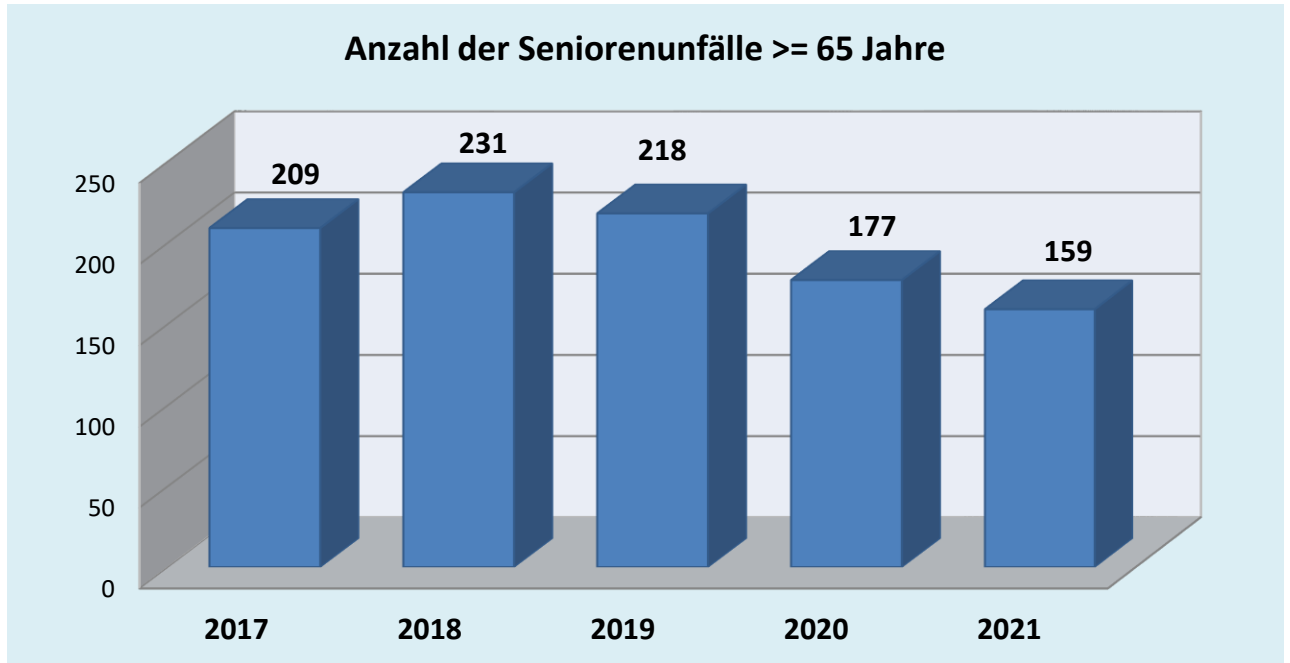
9.2.5 Verursacherhäufigkeitszahl

Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Jungen Fahrer (18 – 24 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner.

Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 7.165 und somit deutlich höher als im Vorjahr (2020: 6.335).

9.3 Risikogruppe Senior*innen

9.3.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre)



Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 159 Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

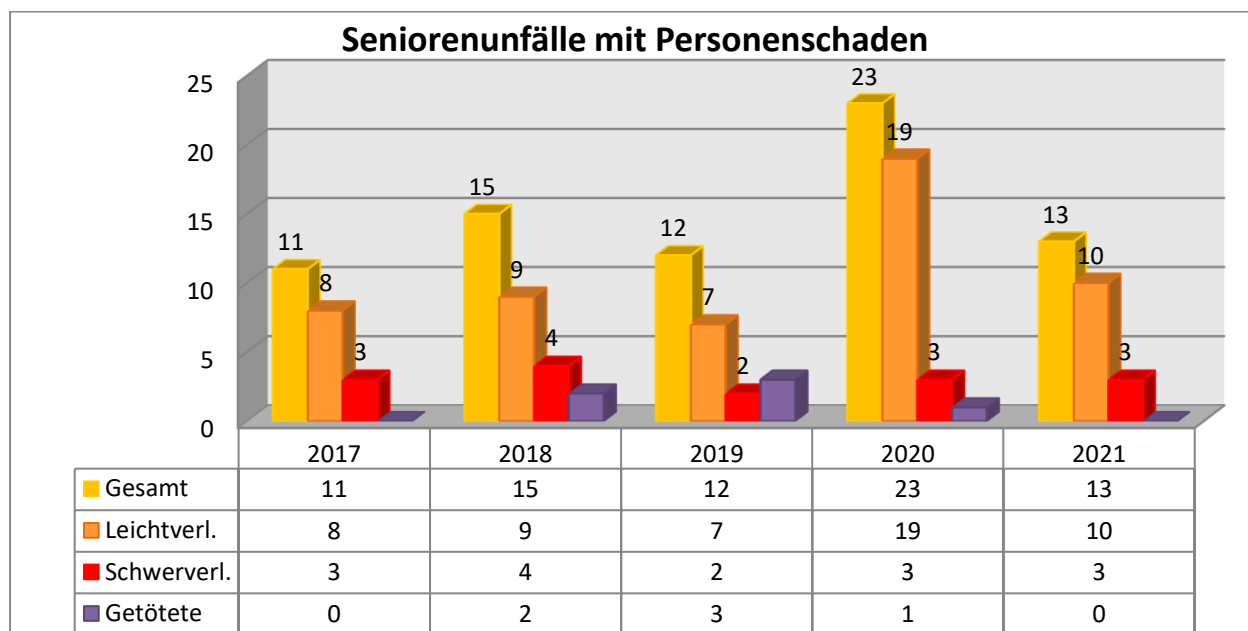
Insgesamt ist eine deutlich rückläufige Entwicklung in dieser Risikogruppe zu verzeichnen.

9.3.2 Unfallhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner.

Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 1.749 und liegt somit deutlich unter dem Wert des Vorjahres (2020: 1.968).

9.3.3 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre)

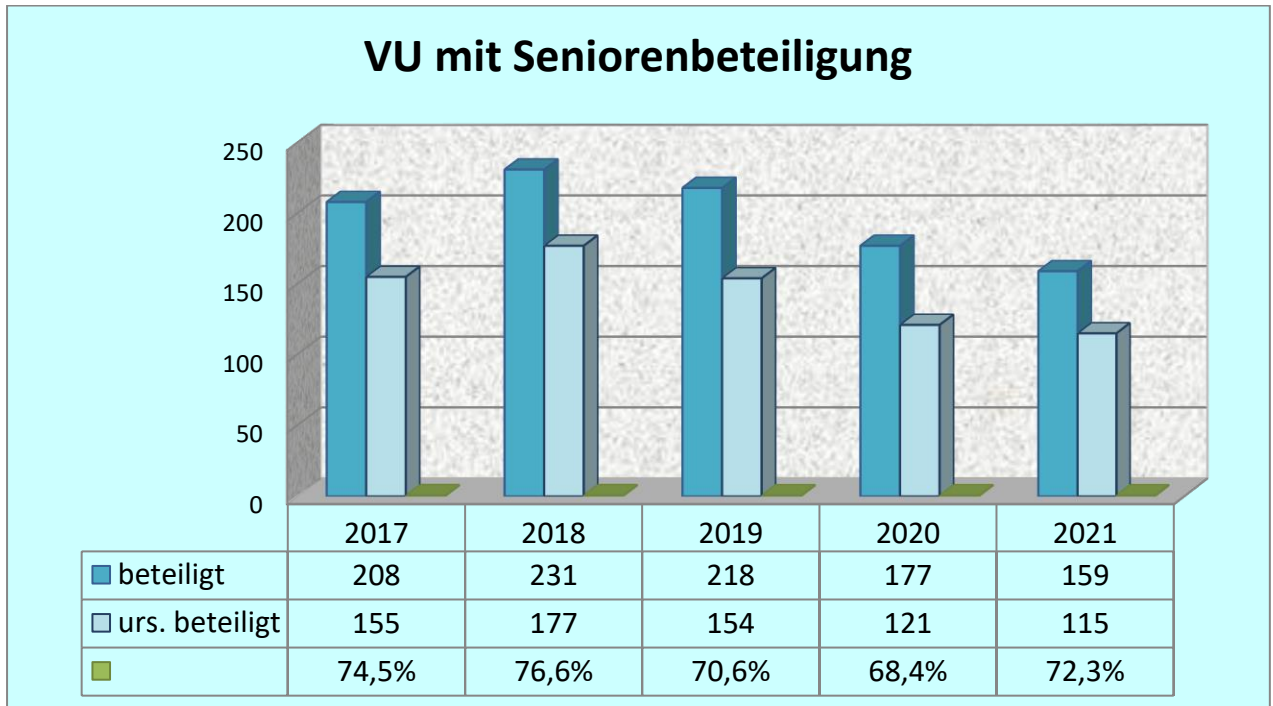


Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist festzustellen, dass sich der Wert mit 13 Fällen nach dem Vorjahreshoch mit 23 Fällen wieder an die Vorjahreswerte (2017 – 2019) angeglichen hat.

9.3.4 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 143 und liegt somit deutlich unter dem Wert des Vorjahres (2020: 255).

9.3.5 Anteil Hauptverursacher



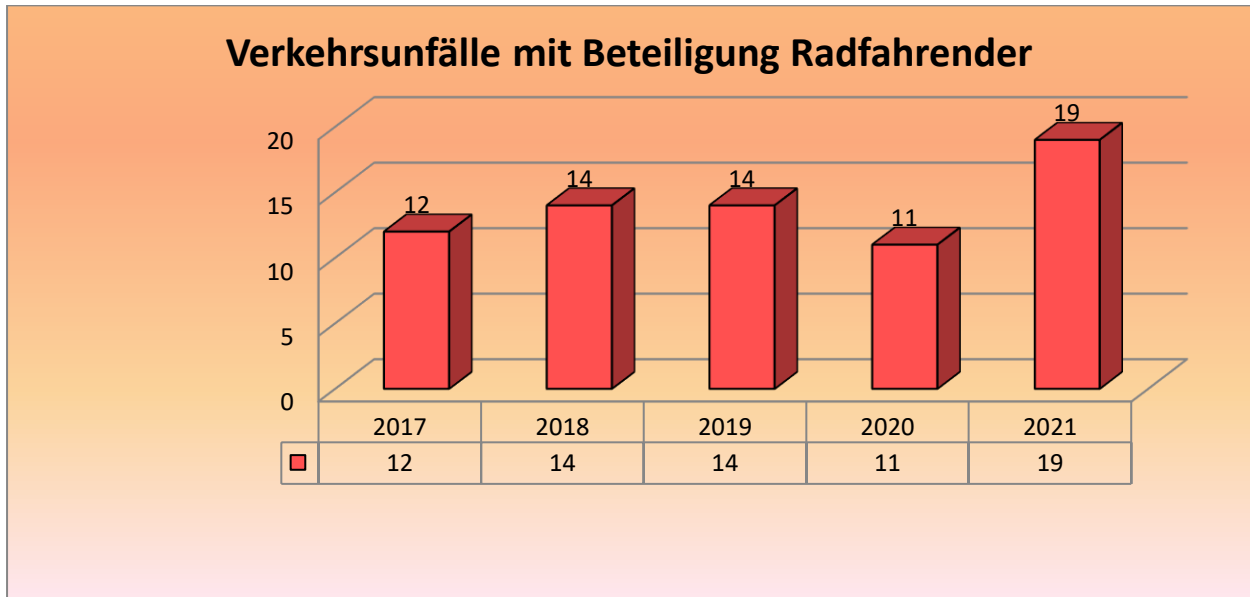
Im Berichtsjahr 2021 waren bei insgesamt 115 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 65 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt wiederum einen Rückgang zum Vorjahr dar und ist gleichzeitig der niedrigste Wert im 5-Jahresüberblick.

9.3.6 Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 9.2.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2021 bei 1.265 und somit deutlich niedriger als im Vorjahr (2020: 1.345).

9.4 Risikogruppe Radfahrende

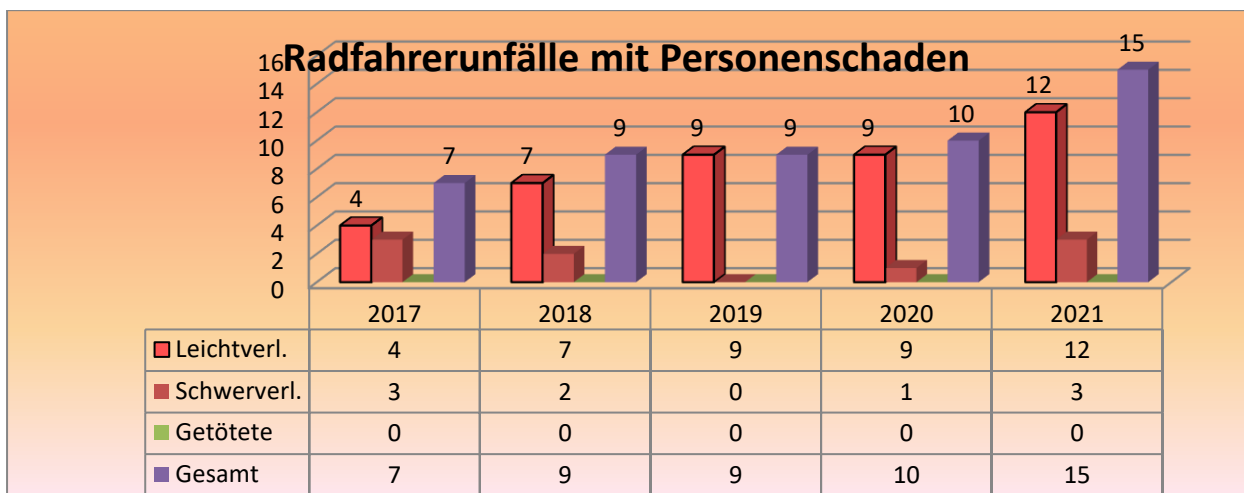
9.4.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender



Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 19 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

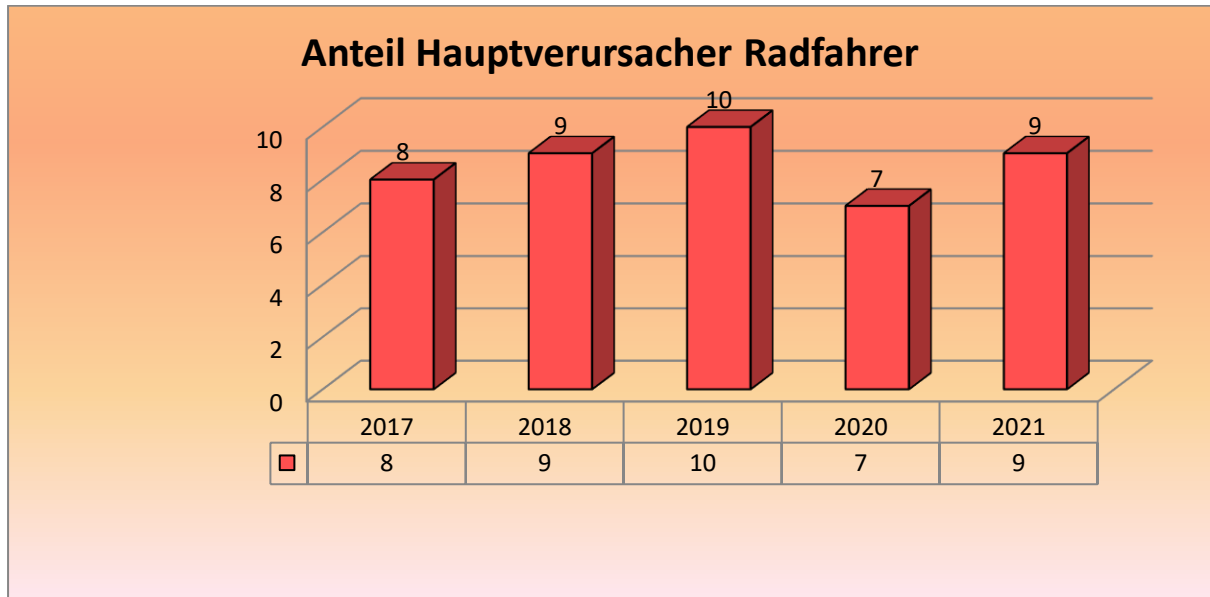
Somit wurde der höchste Stand im 5-Jahreszeitraum erreicht.

9.4.2 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2020 deutlich um 50 % angestiegen ist.

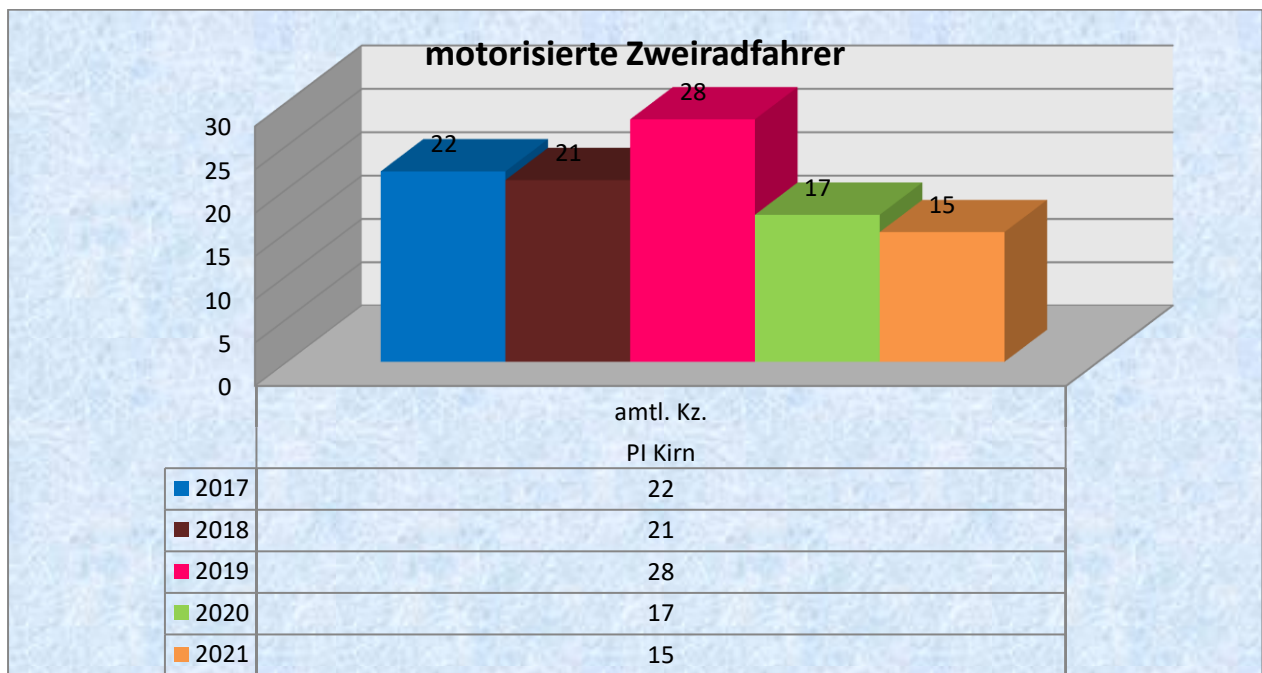
9.4.3 Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2021 waren bei insgesamt 9 Verkehrsunfällen Radfahrende die hauptunfallverursachenden Personen.

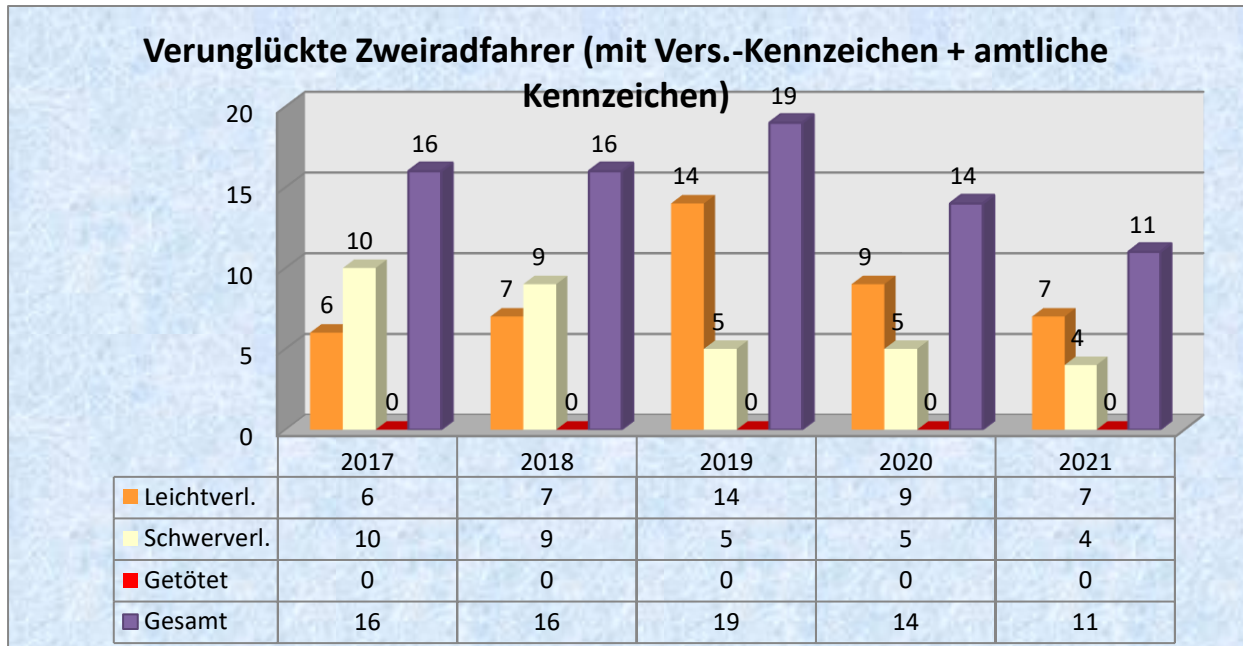
9.5 Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen

9.5.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Motorradfahrer mit amtlichem Kennzeichen



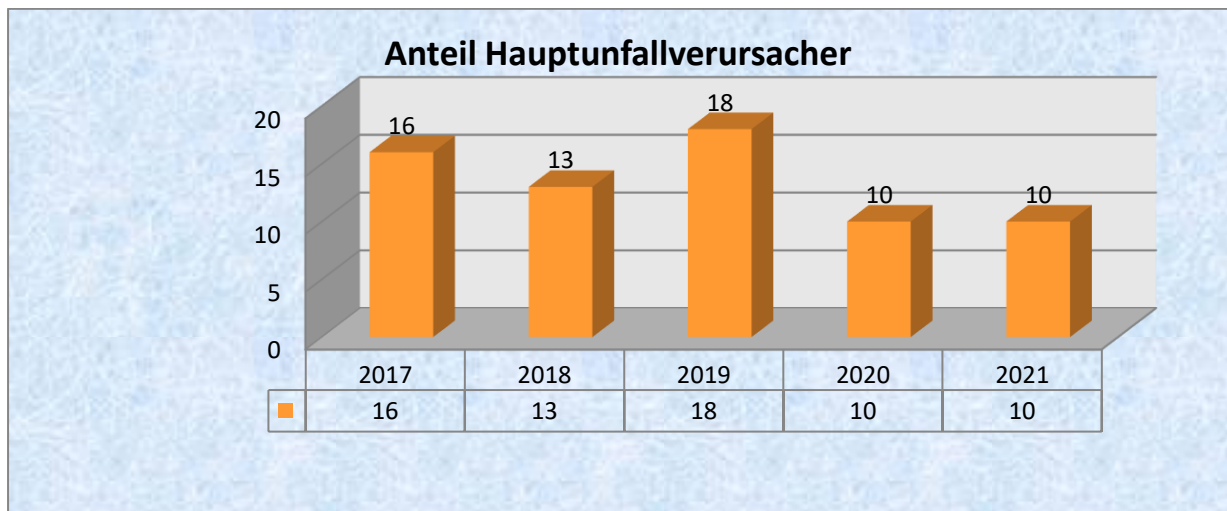
Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 15 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern mit amtlichen Kennzeichen. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Somit wurde der niedrigste Wert in fünf Jahren erreicht.

9.5.2 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrern mit amtlichen Kennzeichen ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zu den Vorjahren deutlich zurückgegangen ist und sich in einem Langzeittief bewegt.

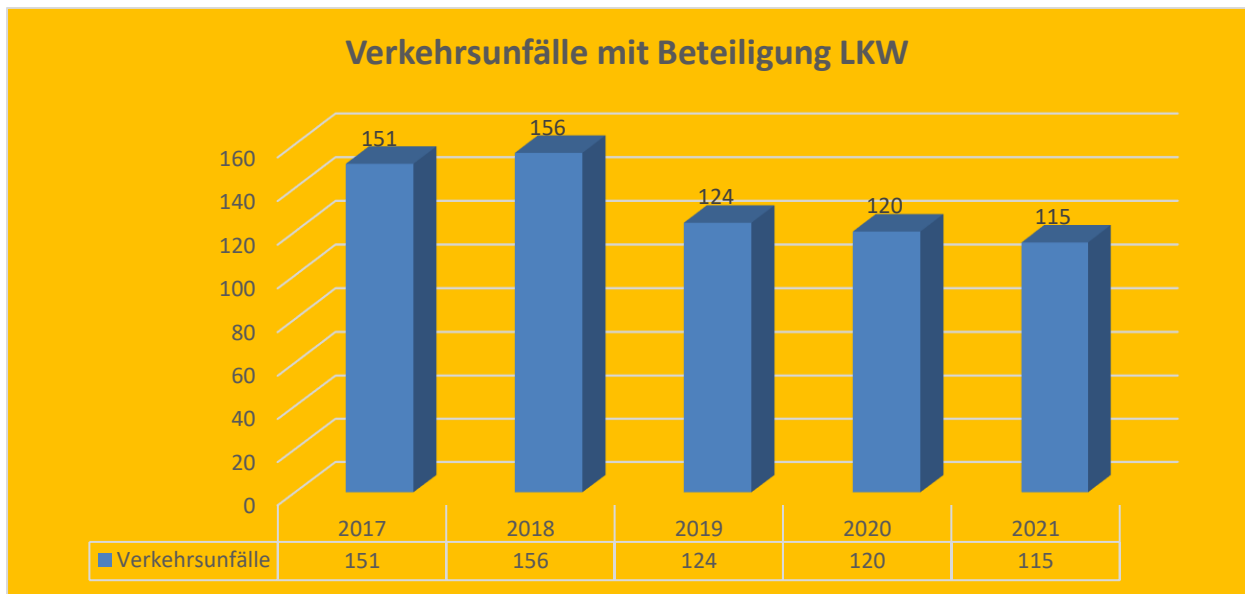
9.5.3 Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2021 waren bei insgesamt 10 Verkehrsunfällen Motorradfahrende mit amtlichen Kennzeichen die hauptunfallverursachenden Personen. Die Zahlen bewegen sich auf dem Stand vom Vorjahr sind in der Langzeitbetrachtung jedoch auf dem niedrigsten Stand.

9.6 Risikogruppe Lkw

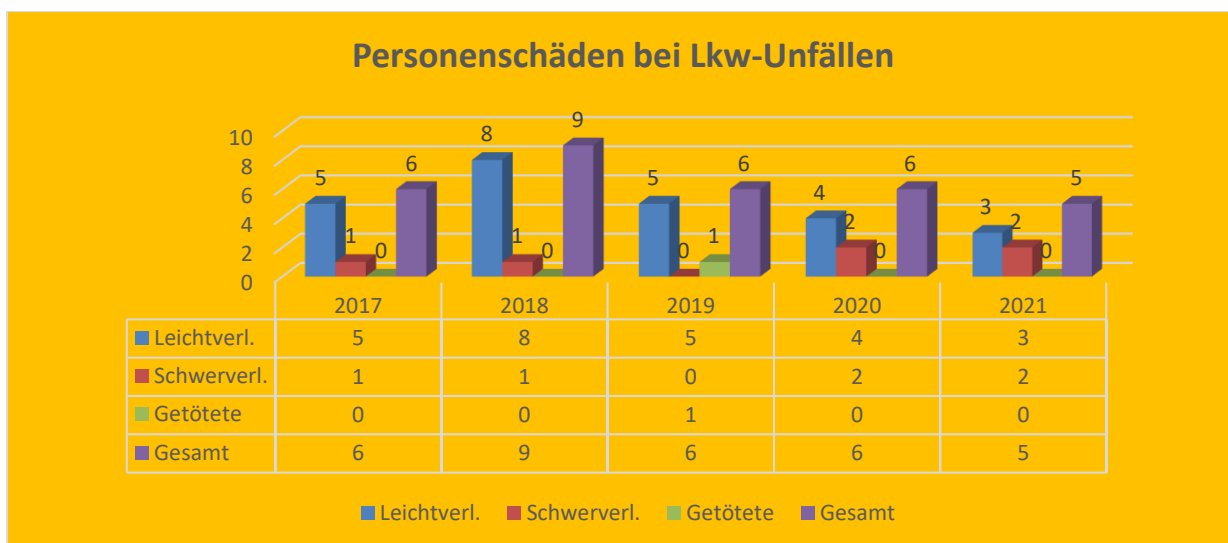
9.6.1 Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw



Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 115 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

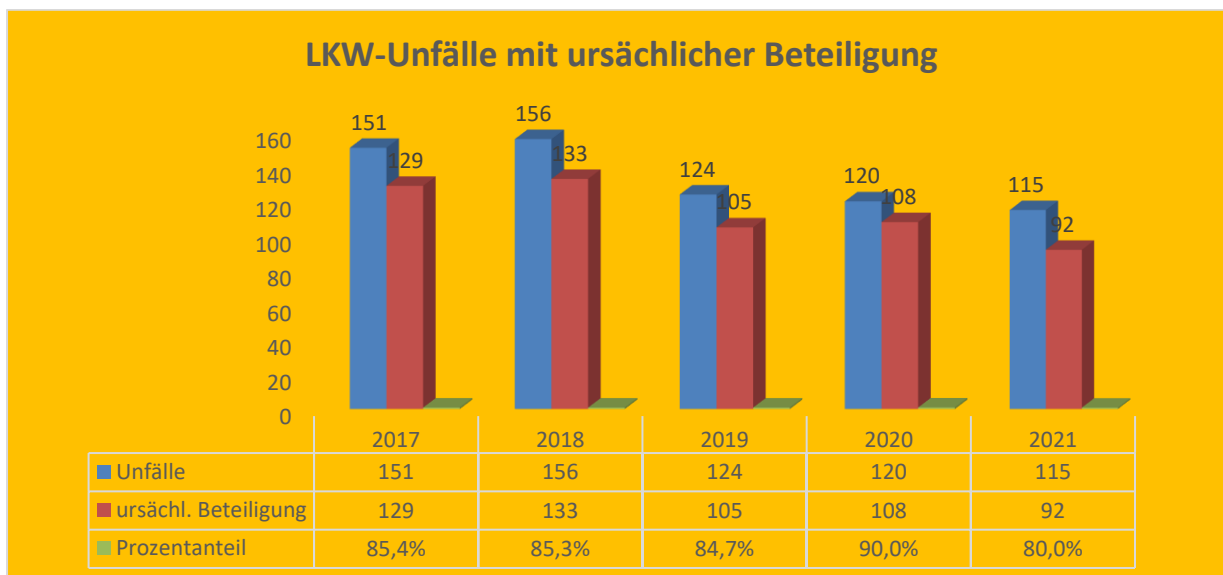
Insgesamt ist dies ständiger Rückgang dieser Risikogruppe zu verzeichnen.

9.6.2 Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw



Die Zahl verunglückter Personen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw ist in den vergangenen Jahren auf einem gleich bleibendem Niveau stagniert, obgleich die Verletztenzahlen im Jahr 2018 den höchsten Stand erreicht hatten.

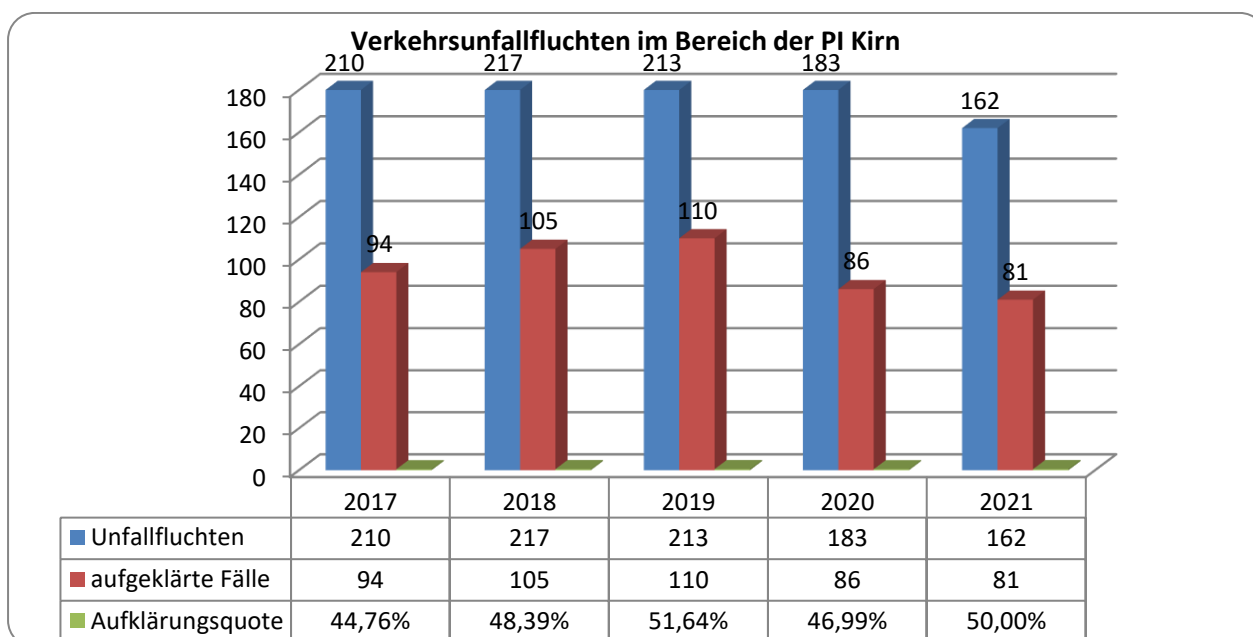
9.6.3 Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2021 waren bei 92 von 115 Verkehrsunfällen Lkw-Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Im Jahr 2021 wurde der niedrigste Wert mit 80 % gemessen an der Gesamtunfallzahl registriert. Der prozentuale Anteil liegt im Langzeitmittel zwischen 80 und 90 %.

10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)

Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB



Im Jahr 2021 gingen die Verkehrsunfälle, bei denen sich einer der Unfallbeteiligten unerlaubt von der Unfallörtlichkeit entfernt hat, von 183 auf 162 zurück.

10.1 Aufklärungsquote

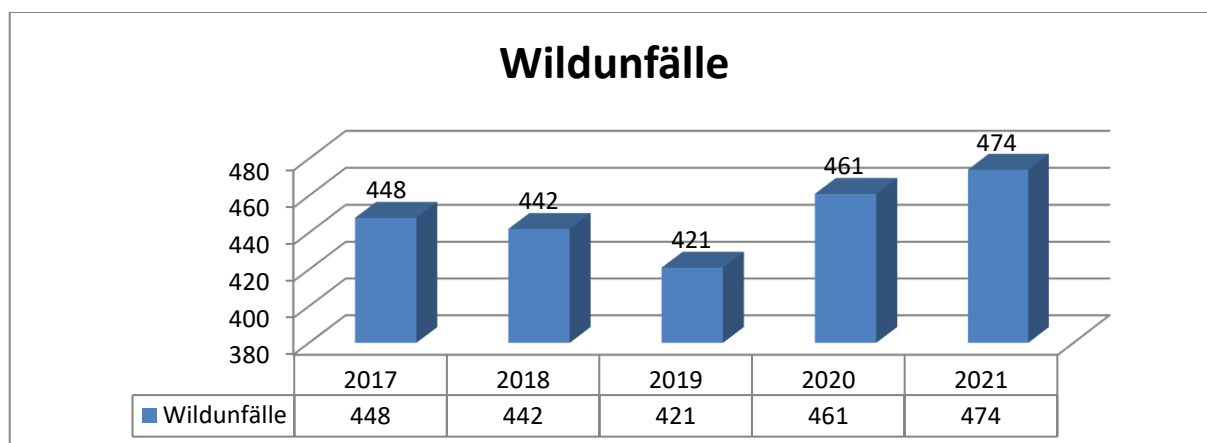
Die Aufklärungsquote der Verkehrsunfallfluchten ist wieder auf 50 % gestiegen und liegt damit oberhalb der Aufklärungsquote im gesamten Polizeipräsidium Mainz (45 %).

11. Wildunfälle

Im Jahr 2021 ereigneten sich im Bereich der PI Kirn 474 Wildunfälle. Dies geht mit einem Anstieg von 2,8 % einher.

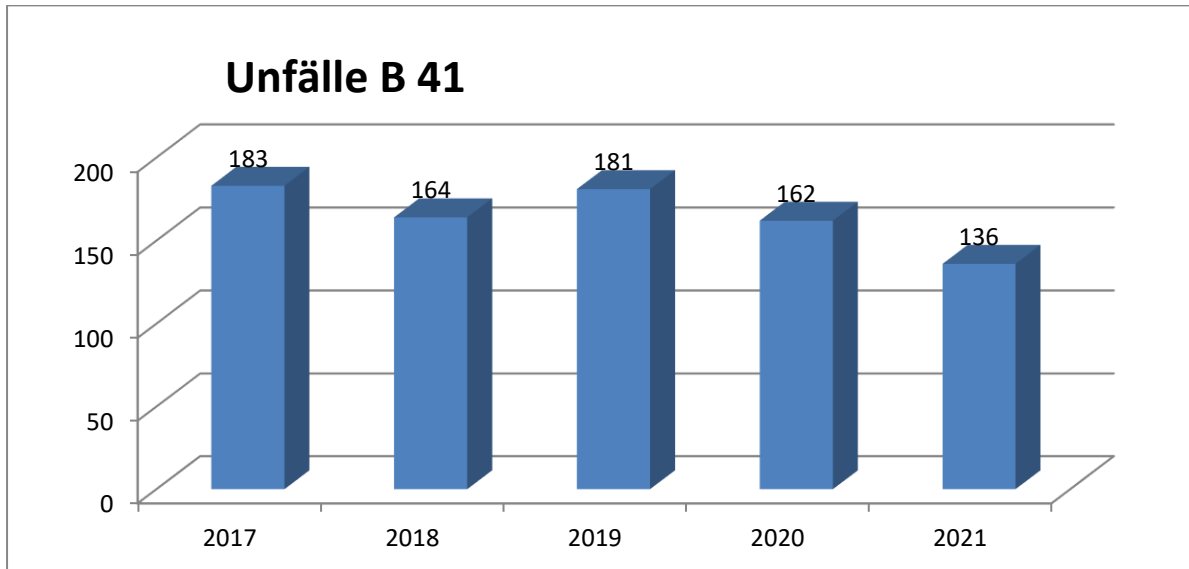
Der Anteil an der Gesamtunfallentwicklung beträgt bei den Wildunfällen 44,5 %.

Im Vorjahr waren es noch 42,5 %.

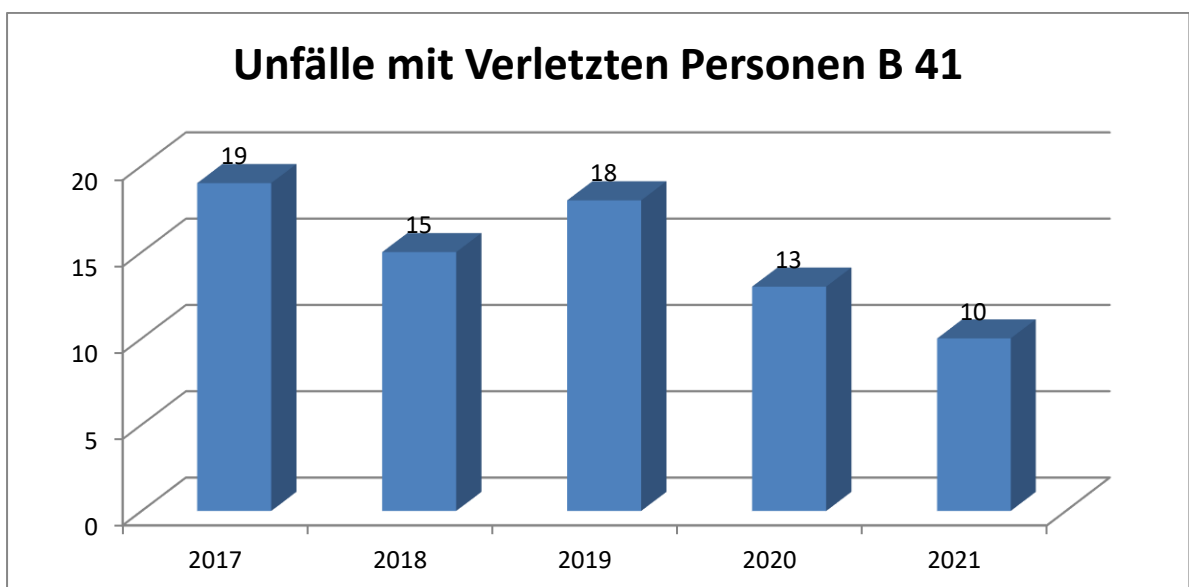


12. Unfallentwicklung im Bereich der B 41 (Bereich der PI Kirn)

Im Erhebungszeitraum wurden im Bereich der B 41 insgesamt 136 Verkehrsunfälle registriert. Damit sind die Unfallzahlen deutlich zurückgegangen. Diese Entwicklung ist ebenfalls im 5-Jahresüberblick erkennbar.



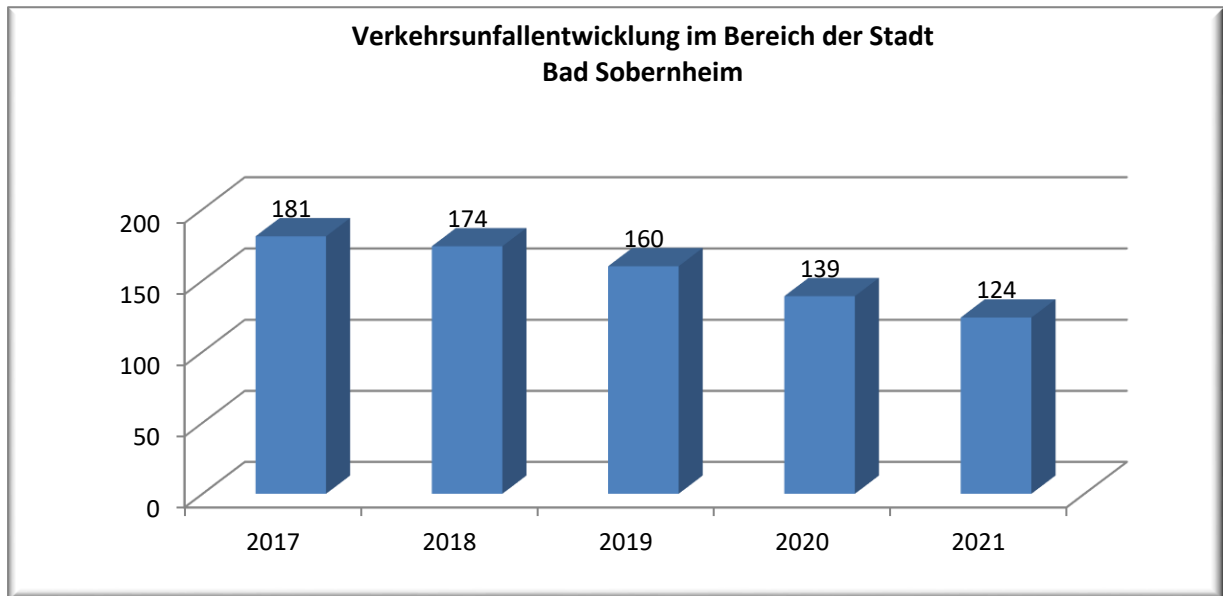
Die Betrachtung von Verkehrsunfällen mit verletzten Personen auf der B 41 ist ebenfalls rückläufig. Im 5-Jahresrückblick wurde der niedrigste Stand erreicht. Allerdings kam es im Jahr 2021 auf der Bundesstraße 41 zu einem Verkehrsunfall mit Todesfolge, als ein 27-jähriger Pkw-Fahrer aus ungeklärten Gründen von der Fahrbahn abkam und beim Gegenlenken frontal mit zwei anderen Fahrzeugen auf der Gegenspur zusammenprallte.



13. Verkehrsunfallentwicklung in Bad Sobernheim und Kirn

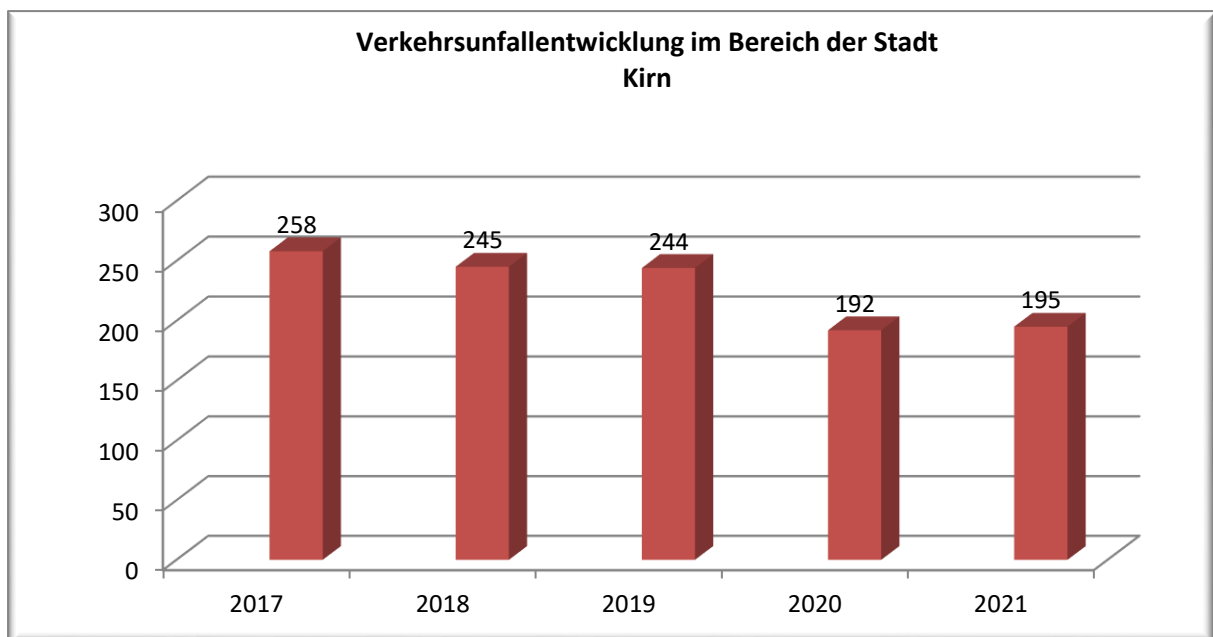
13.1 Stadt Bad Sobernheim

Vom 01.01.2021 bis 31.12.2021 ereigneten sich insgesamt 124 Verkehrsunfälle in der Stadt Bad Sobernheim. In der Fünf-Jahres-Wertung sind die Unfallzahlen stetig rückläufig.



13.2 Stadt Kirn

Im Jahr 2021 ereigneten sich 195 Verkehrsunfälle im Bereich der Stadt Kirn. Im Fünf-Jahres-Überblick ist damit ebenfalls eine rückläufige Tendenz erkennbar.



14. Entwicklung der Unfallhäufungsstellen/-linien (UHS/UHL)

Unfallhäufungen im Bereich der PI Kirn

Die Verkehrsunfallstatistik weist für das Jahr 2021 keine Unfallhäufungsstellen oder Unfallhäufungslinien auf.

15. Bewertung/Verkehrsüberwachungsmaßnahmen/Verkehrsprävention

15.1 Allgemeinbetrachtung

Die Zahl der Verkehrsunfälle ist im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 21 Fälle gesunken, was mit einem Rückgang von – 1,94 % einhergeht.

Die Unfallzahlen mit Personenschaden sind ebenfalls zurückgegangen (2020: 76 Unfälle; 2021: 71 Unfälle).

Damit ist bei den verletzten Personen ein Rückgang von – 6,58 % zu verzeichnen.

Verkehrsunfälle mit Zweirädern sind geringfügig von 28 auf 26 Fälle zurückgegangen. Die Anzahl der verletzten Zweiradfahrer ist hierbei deutlich um 5 Fälle zurückgegangen.

15.2 Unfallursachen

Die Zahl der Alkoholunfälle ist im vergangenen Jahr von 13 auf 12 Fälle geringfügig zurückgegangen. Im 5-Jahresüberblick ist immer noch eine leicht rückläufige Tendenz wahrnehmbar.

Die Drogenunfälle hingegen sind wieder angestiegen. Dies dürfte in einem unmittelbaren Zusammenhang steigender Zahlen der unter Drogeneinfluss stehenden Fahrzeugführer stehen.

Die Verkehrsunfallzahlen mit der Ursache Geschwindigkeit sind marginal von 65 auf 64 zurückgegangen. Im Fünfjahreszeitraum sind die Zahlen deutlich rückläufig.

Sicherlich ist dies u.a. auch auf die vermehrt stattfindenden Geschwindigkeitskontrollen zurückzuführen.

Die Anzahl der Abstandsunfälle hat sich nach dem letztjährigen Rückgang wiederum an das vorherige Niveau angepasst und liegt bei 203 Fällen, was zugleich auch die größte, feststellbare Unfallursache darstellt.

Vorfahrtsunfälle sind deutlich zurückgegangen und liegen 2021 bei 37 Fällen. Diese Unfallursache konnte durch bauliche Änderungen sowie Beschilderungsmaßnahmen beeinflusst werden.

Verkehrsunfälle mit der Ursache Überholen bewegen sich seit Jahren im unteren zweistelligen Bereich. Solche Unfälle gehen jedoch mit einer hohen Gefährdung sowie immensen Schäden einher, da es in vielen Fällen zu Kollisionen mit dem Gegenverkehr kommt.

Ablenkung ist eine der häufigsten, aber auch am wenigsten nachweisbaren Unfallursachen. Oftmals werden überhöhte Geschwindigkeit, mangelnder Sicherheitsabstand, Unachtsamkeit, oder andere Unfallursachen angenommen.

Ablenkung während der Fahrt spricht eine Vielzahl von Ursachen, wie Betätigung des Handys, Ablenkung durch Werbeplakate, Interaktion mit Mitfahrern, Geschrei von Kindern auf dem Rücksitz usw. an.

Die Dunkelziffer der Verkehrsunfälle, welche durch Ablenkung verursacht werden, dürfte aus diesen Gründen extrem hoch sein.

15.3 Unfallfluchten

Die Zahl der Unfallfluchten ist auch im Jahr 2021 stark rückläufig (- 11,48 %). Es wurden 162 Unfallfluchten aufgenommen und damit 21 weniger als im Vorjahr. Die Aufklärungsquote lag bei 50 %.

15.4 Wildunfälle

Die Zahl der Wildunfälle ist um 2,82 % von 461 auf 474 Fälle gestiegen. Im Fünfjahresüberblick sind damit wieder Zuwächse zu verzeichnen. Mit der Installation von Wildwarnreflektoren können zwar kurzfristige Verdrängungseffekte hervorgerufen, jedoch keine nachhaltige Verhaltensänderung beim Wild erzielt werden (Ergebnis der Landesunfallkonferenz). Weiterhin dürfte der hohe Wildbestand i.V.m. defizitären Abschusszahlen einen nicht unerheblichen Einfluss auf diese Entwicklung aufweisen.

15.5 Risikogruppen

Bei der Betrachtung der sog. Risikogruppen ist bei den Seniorenunfällen ein starker Rückgang zu verzeichnen. Die Zahlen sind von 177 auf 159 oder um – 10,17 % gefallen. Nach stetigem Anstieg in letzten Jahrzehnt ist zum zweiten Mal ein deutlicher Rückgang spürbar.

Der Anteil an der Gesamtunfallentwicklung beträgt bei den Senioren 14,9 %. Im zurückliegenden Jahr waren es noch 16,3 %.

Verkehrsunfälle mit jungen Fahrern (18 – 24 Jahre alt) sind von 203 auf 220 oder 8,37 % angestiegen. Im Fünfjahreszeitraum sind die Fallzahlen jedoch insgesamt leicht rückläufig.

Um die positive Unfallentwicklung der letzten Jahre weiterhin fortzuführen, sind weiterhin Aufklärungsmaßnahmen an Schulen, privaten Einrichtungen, öffentlichen Veranstaltungen sowie Überwachungsmaßnahmen im täglichen Streifendienst und durch geplante Verkehrskontrollen erforderlich.

Die Polizeiinspektion Kirn wird im Jahr 2022 besonders darauf hinwirken, dass die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden durch zielgruppen- und ursachen-orientierte Verkehrssicherheitsarbeit weiterhin reduziert wird bzw. eine Erhöhung verhindert wird. Die bereits eingeleiteten Präventionsmaßnahmen, sowie Verkehrskontrollen mit anschließenden Aufklärungsmaßnahmen werden weiterhin durchgeführt. Hierbei soll ein besonderes Augenmerk auf die Ablenkung im Straßenverkehr gelegt werden.

Die Unfallrisikogruppen werden wiederum Schwerpunktthema bei der Polizeiinspektion Kirn bleiben. Ziel ist eine weitere Reduzierung dieser Unfallgruppen.

Harald Gäns
Erster Polizeihauptkommissar