



RheinlandPfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM MAINZ

PD BAD KREUZNACH

LAGEBILD 2023

Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeidirektion Bad Kreuznach 2023

Bad Kreuznach, März 2024

Zusammengestellt:

KHK Jens Antweiler

Polizeipräsidium Mainz

Polizeidirektion Bad Kreuznach

Erreichbarkeit:

Telefon: 0671 / 8811 - 613

Fax: 0671 / 8811 - 609

E-Mail: pdbadkreuznach@polizei.rlp.de

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht	4
2. Demografische Entwicklung	5
3. Gesamtunfallzahlen	6
3.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU).....	6
3.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ).....	7
4. Personenschadensunfälle	8
4.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8
4.2. Skizzierung der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen	8-9
5. Verunglückte Personen	9
5.1 Gesamtzahl der verunglückten Personen	9
5.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)	10
6. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel	11
6.1 Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	11
6.1.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Alkoholeinfluss	12
6.2 Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	13
6.2.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss.....	13
7. Unfallursachen insgesamt.....	14
7.1 Unfallursachen allgemein	14
8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden	15
9. Risikogruppen	16
9.1 Risikogruppe Kinder.....	16-18
9.2 Risikogruppe Junge Fahrende	19-21
9.3 Risikogruppe Senior*innen.....	22-27
9.4 Risikogruppe Radfahrende	28-30
9.5 Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen	31-33
9.6 Risikogruppe Lkw.....	33-35
10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten).....	36
10.1 Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB.....	36
10.2 Aufklärungsquote	36
11. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention.....	37
12. Zusammenfassung.....	38-39
13. Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen.....	39

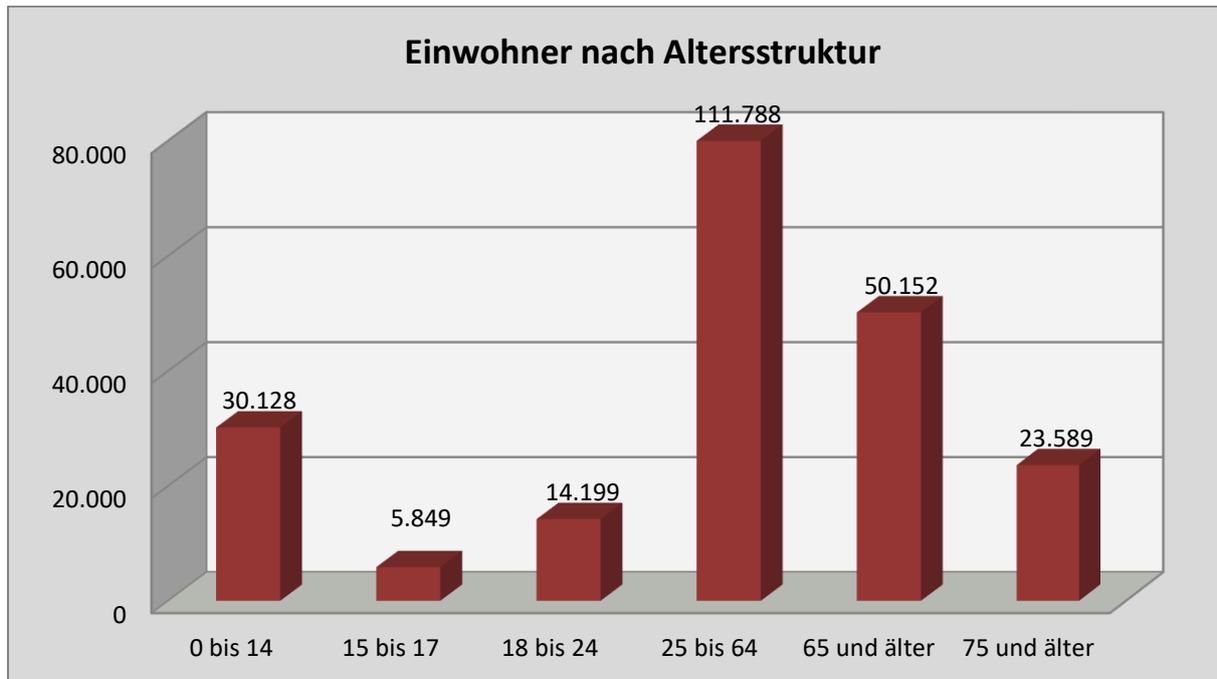
1. Kurzübersicht

Verkehrsunfälle	2023	2022	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	6093	5472	+621	+11,35
Unfälle mit leichtem Personenschaden	456	420	+36	+8,57
Unfälle mit schwerem Personenschaden	102	97	+5	+5,15
Unfälle mit Todesfolge	3	3	0	0
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	97	98	-1	-1,03
Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	32	31	+1	+3,23
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Motorradfahrender (mit amtlichem Kennzeichen)	78	68	+10	+14,71
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Fahrradfahrender	117	104	+13	+12,5
VU unter Beteiligung 18-24 Jähriger	1109	1065	+44	+4,13
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 65 Jahre)	1359	1173	+186	+15,86
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 75 Jahre)	577	516	+61	+11,82
Unfälle mit Kinderbeteiligung	61	52	+9	+17,31
Unfälle mit Flucht	1337	1196	+141	+11,79
Aufgeklärte Unfallfluchten	614	584	30	+5,14
Aufklärungsquote	45,9 %	48,8 %		
Verunglückte (insgesamt)	698	655	+43	+6,56
Leichtverletzte	587	548	+39	7,12
Schwerverletzte	108	104	+4	3,85
Getötete	3	3	0	0

2. Demografische Entwicklung

Der Dienstbezirk der Polizeidirektion (PD) Bad Kreuznach umfasst die Zuständigkeitsbereiche der Polizeiinspektionen (PI'en) Bad Kreuznach, Bingen und Kirn. Im Dienstbezirk der PD Bad Kreuznach leben insgesamt **212.116** Menschen (Stand 31.12.2022 / Daten des Statistischen Landesamts Rh.-Pf.).

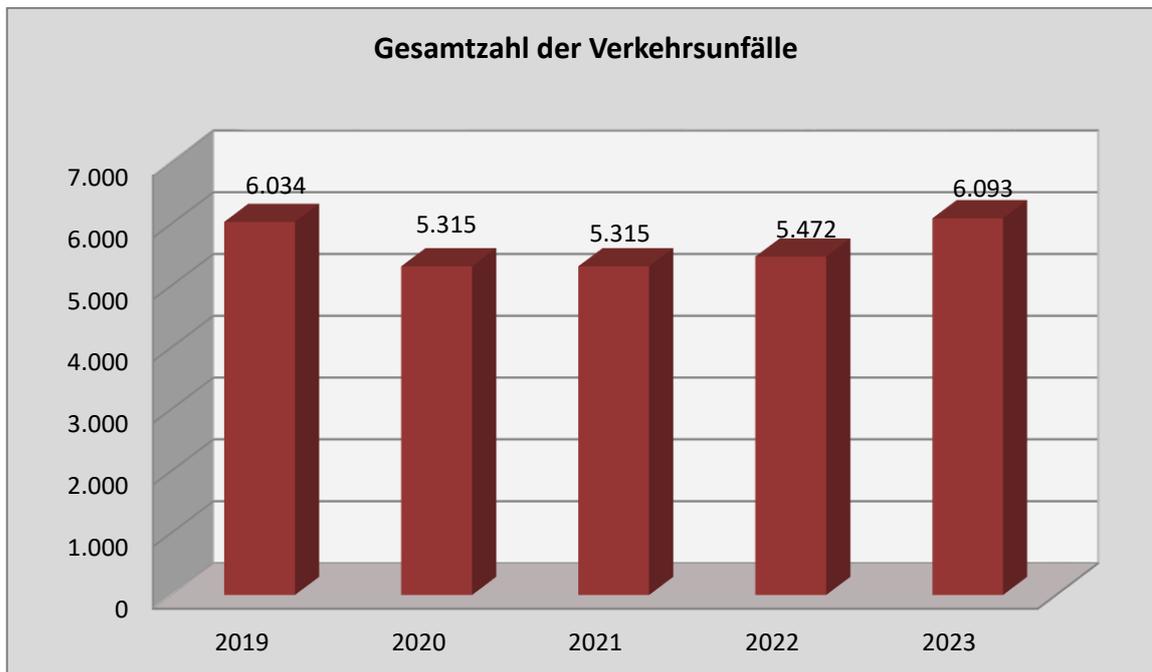
Die Altersstruktur der Einwohner ist der nachfolgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.



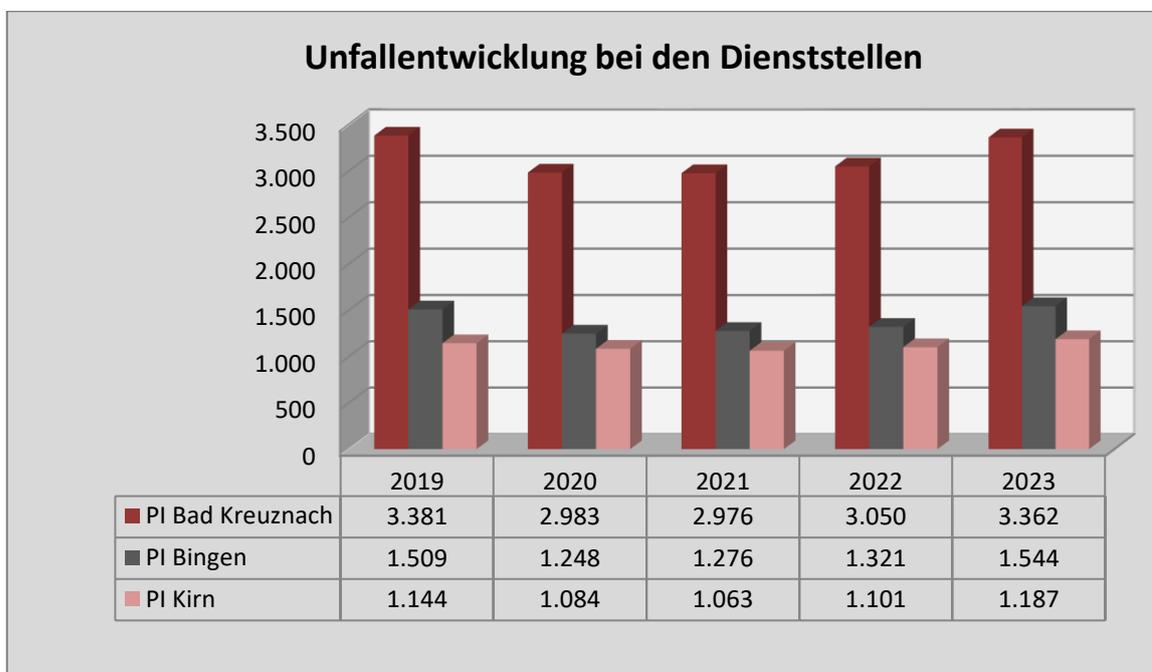
Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

3. Gesamtunfallzahlen

3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)



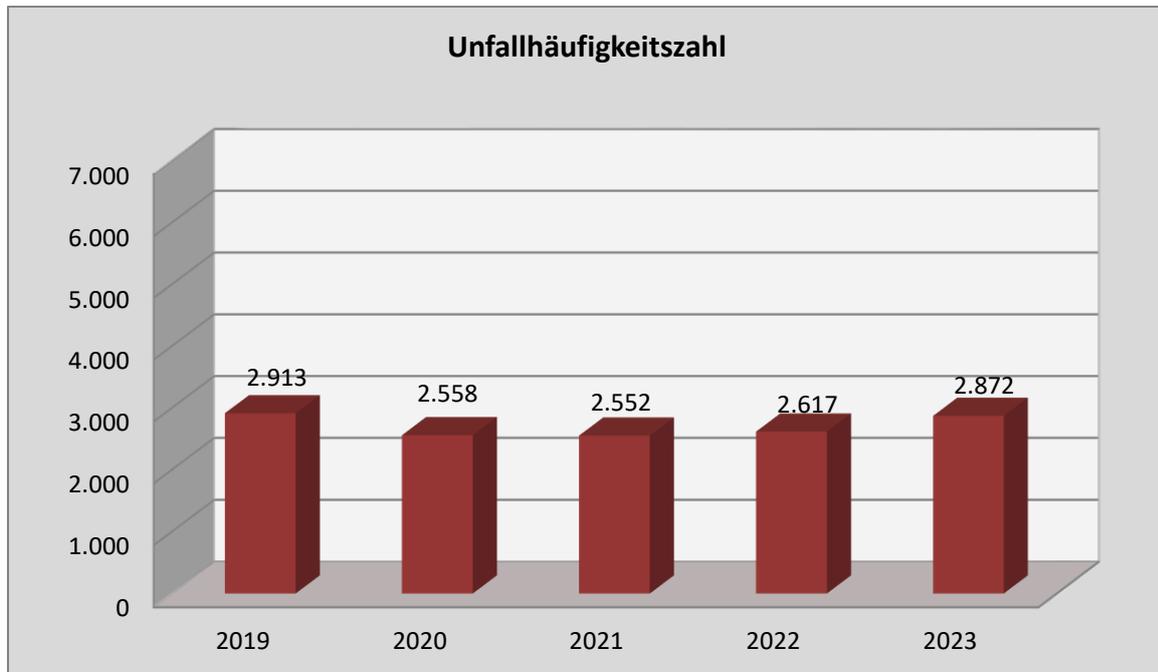
Im Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2023 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach insgesamt 6.093 Verkehrsunfälle. Mit Blick auf das zurückliegende Jahr ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle leicht gestiegen und befindet sich nun wieder auf dem Niveau der Jahre vor der Corona-Pandemie. Diese langfristig betrachtete Entwicklung ist auch im Bundes- und Landestrend feststellbar.



Mit Blick auf die Zuständigkeitsbereiche der einzelnen Polizeiinspektionen sind ähnliche Entwicklungen festzustellen.

3.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

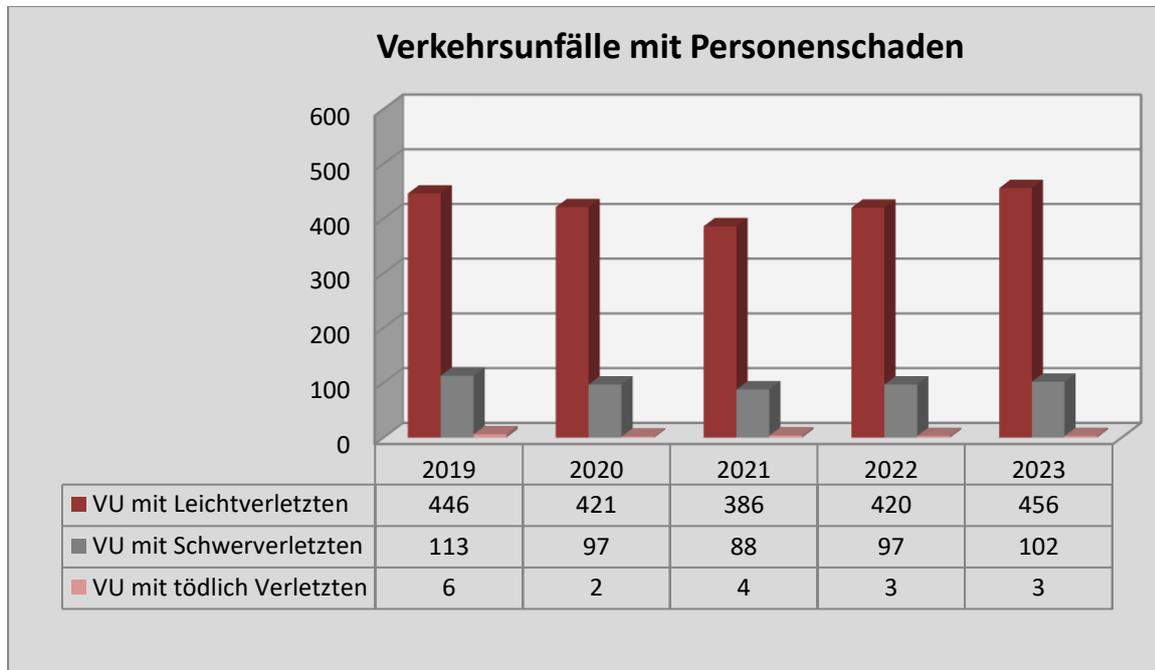
Allein aus der Zahl der Verkehrsunfälle lässt sich grundsätzlich keine Aussage zur Verkehrssicherheitslage in einem bestimmten Gebiet ableiten. Als Indikator für die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung dient vielmehr die sogenannte Unfallhäufigkeitszahl (Verkehrsunfälle pro Jahr je 100.000 Einwohner).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



Der vorgenannten Darstellung ist zu entnehmen, dass sich die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung wieder der Zahl vor Corona in 2019 annähert.

4. Personenschadensunfälle

4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden



Im Bereich der PD Bad Kreuznach ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 561 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, was einem Anteil von 9,2 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht.

Unter den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ereigneten sich 102 Verkehrsunfälle mit schwerverletzten und leider drei Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen.

Wenngleich die Verkehrsunfälle mit Personenschäden zunahmen, so lag die Gesamtzahl im Jahr 2023 in etwa auf dem niedrigen Niveau der Jahre vor der pandemischen Lage.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen hat sich im Vergleich zu den Zahlen vor der Corona-Pandemie halbiert.

4.2. Skizzierung der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen

Die Abläufe der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen sind nachfolgend skizziert:

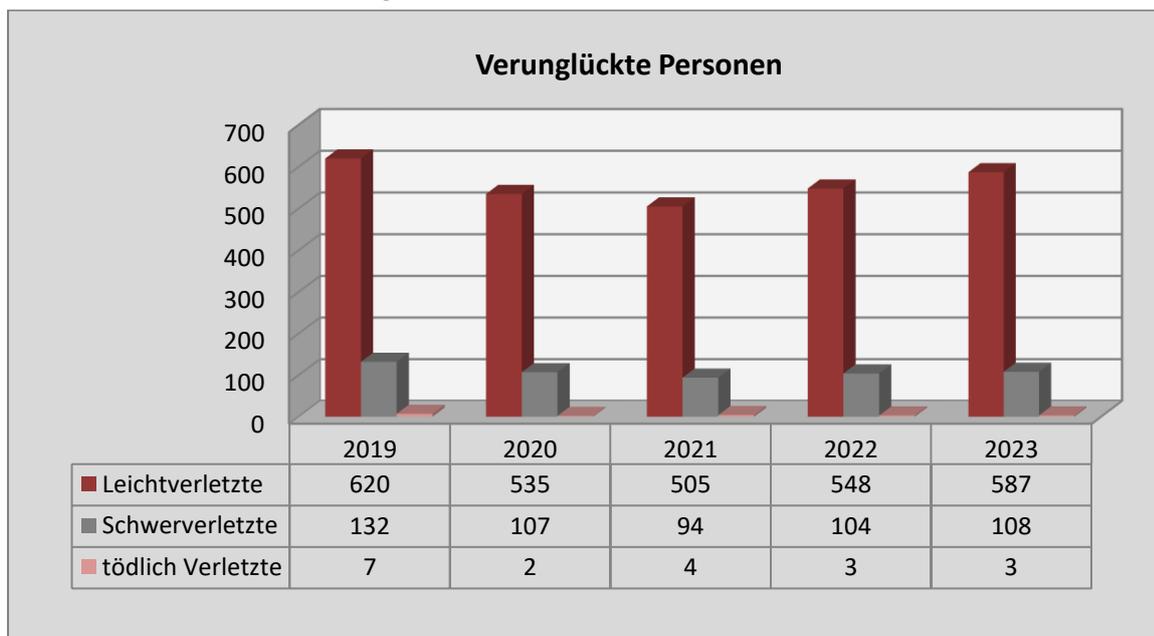
- Am 20.05.2023 befuhr ein 71-jähriger mit seinem Krad die B9 aus Richtung Bingen kommend in Fahrtrichtung Trechtingshausen. Kurz nach der Ortsausfahrt Bingen drehte sich der Fahrer zu seinem Sozium um. Hierbei verlor er die Kontrolle über das Krad, kam nach rechts von der Fahrbahn ab und touchierte einen Bordstein. Nach der Berührung mit dem Bordstein wurde der Fahrer vom Motorrad geschleudert und kollidierte, mit dem Kopf voran, mit der Leitplanke. Der Sozium verblieb auf dem Motorrad, wurde einige Meter mitgeschleift und kam letztendlich leicht verletzt auf dem Gehweg zum Liegen. Der Fahrer ist beim Eintreffen der Streife bereits ohne Lebenszeichen. Am Fahrzeug entsteht Sachschaden.
- Am 11.08.2023, gegen 19:50 Uhr, befuhren die 54-jährige Fahrradfahrerin und der 28-jährige Krad-Fahrer die K24 in genannter Reihenfolge von Winterburg aus kommend in Fahrtrichtung Rehbach.

Auf gerader Strecke übersieht der Krad-Fahrer aufgrund tiefstehender Sonne die vor ihm befindliche Fahrradfahrerin, sodass es zum ungebremsten Zusammenstoß beider Fahrzeuge kommt. Die Fahrradfahrerin verstirbt noch an der Unfallstelle, der Krad-Fahrer wird verletzt in das Klinikum Idar-Oberstein verbracht.

- Am 19.10.2023 befuhr der alkoholisierte, 23-jährige Pkw-Fahrer die L108 von Bockenau kommend in Fahrtrichtung Waldböckelheim. Aufgrund überhöhter Geschwindigkeit und regenasser Fahrbahn verlor er die Kontrolle über sein Fahrzeug, kam nach links von der Fahrbahn ab und rutschte einen Abhang hinunter. Nach einer Strecke von ca. 50 Metern kollidierte der PKW in dem angrenzenden Buschwerk auf Höhe der B-Säule der Fahrerseite mit einem Baum, an welchem er zum Stehen kommt. Durch Zeugen wurde der Pkw-Fahrer nicht ansprechbar aus seinem Fahrzeug gezogen. Er verstarb kurz darauf im Krankenhaus.

5. Verunglückte Personen

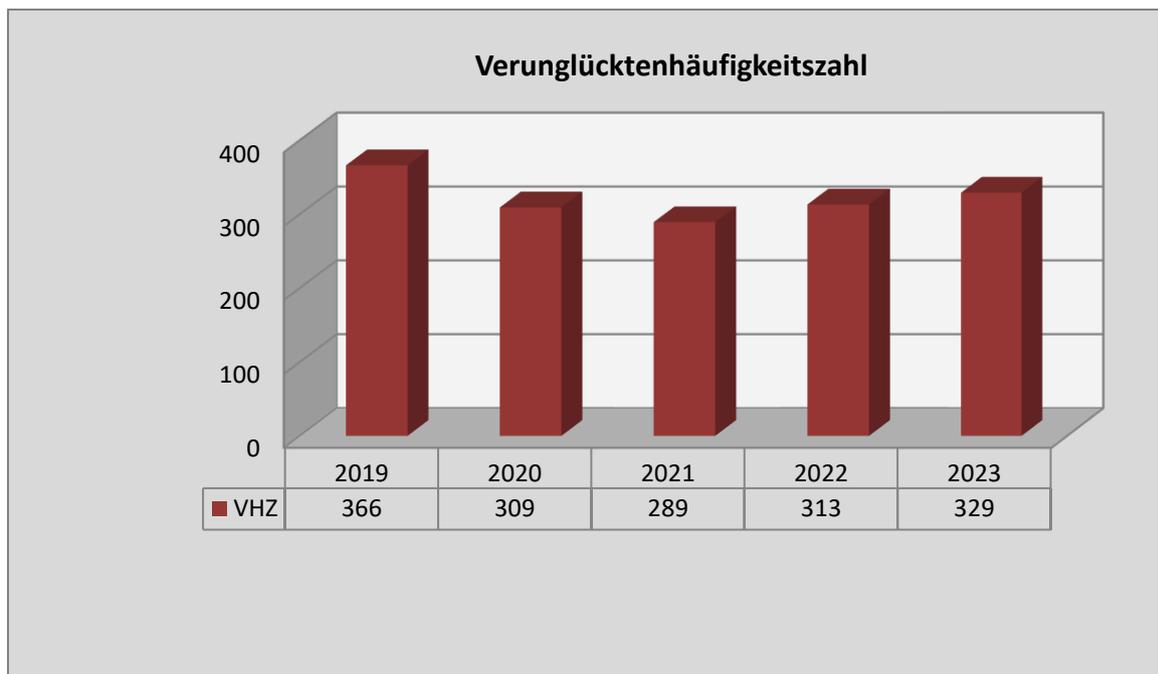
5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen



Neben den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist auch die Anzahl der in diesem Zusammenhang verunglückten Personen im Vorjahresvergleich um 43 (6,6%) leicht angestiegen, liegt mit 698 aber dennoch unter dem Niveau des Jahres 2019.

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 PD Bad Kreuznach in den 2020 und 2021 zunächst rückläufig war. Nach Erreichen eines Allzeittiefs im Jahr 2021 steigt die Zahl seitdem kontinuierlich leicht an, liegt aber immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau von 2019.

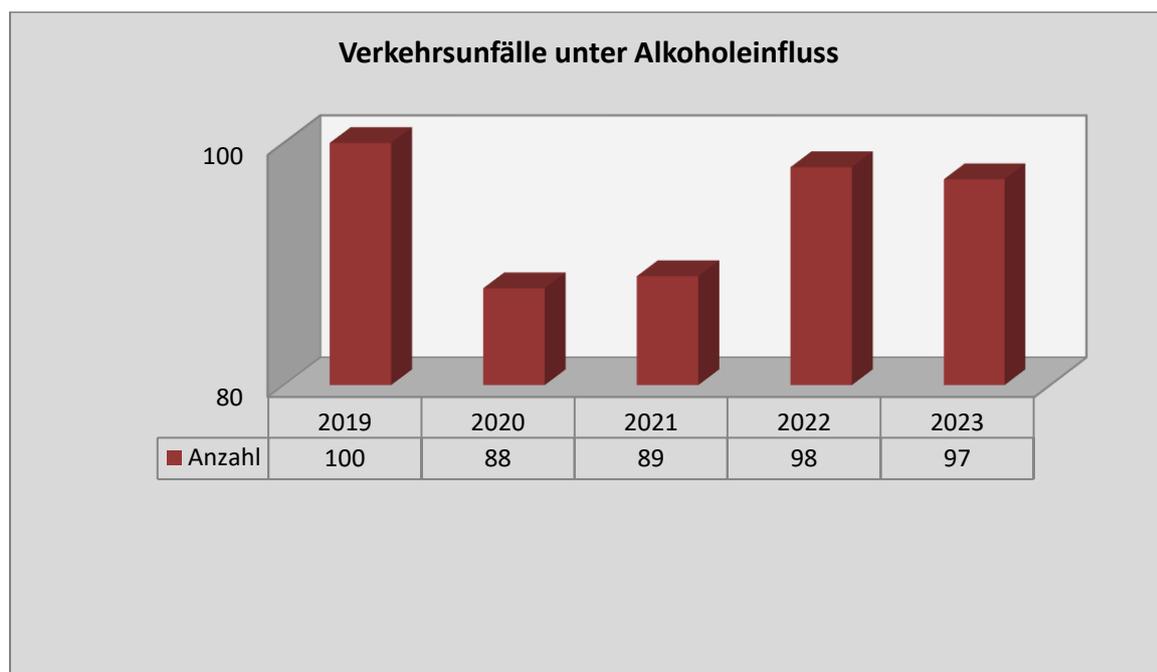
6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Im Berichtsjahr 2023 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach insgesamt 118 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel. Hiermit lag die Gesamtzahl im Jahr 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie in den letzten 5 Jahren.

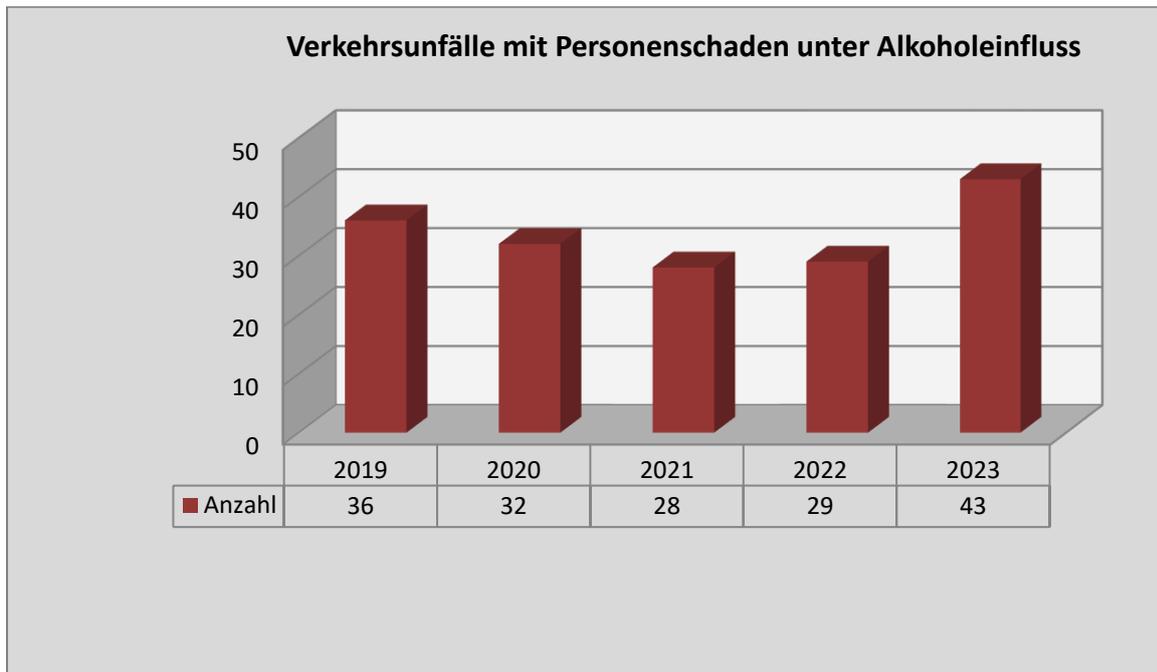
Unter den vorgenannten Verkehrsunfällen ereigneten sich 97 Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 31 Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln. Aufgrund vereinzelter Fälle, bei denen Fahrzeugführende sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch von Betäubungsmitteln standen, finden einzelne Verkehrsunfälle in beiden Einflussbereichen Berücksichtigung.

Der Bereich der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss bewegt sich im 5-Jahresmittel. Der Bereich der Verkehrsunfälle unter Betäubungsmitteln sowie die Verkehrsunfälle mit Personenschaden haben einen leicht ansteigenden Charakter (siehe hierzu nachfolgende Ziffern 6.1 und 6.2).

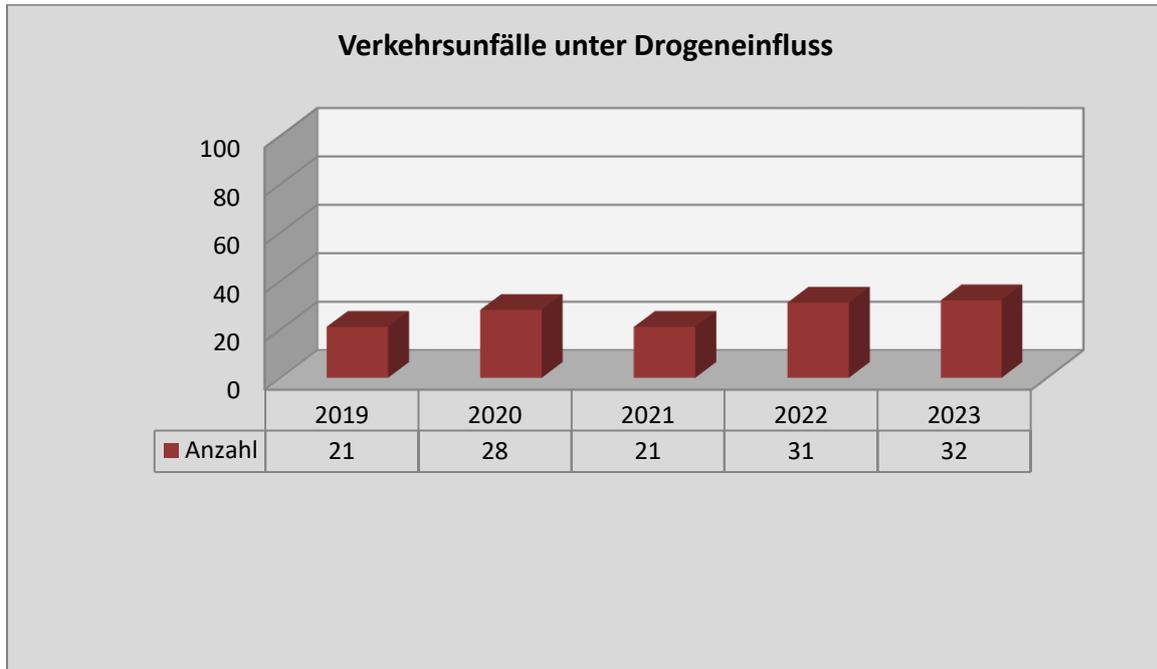
6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



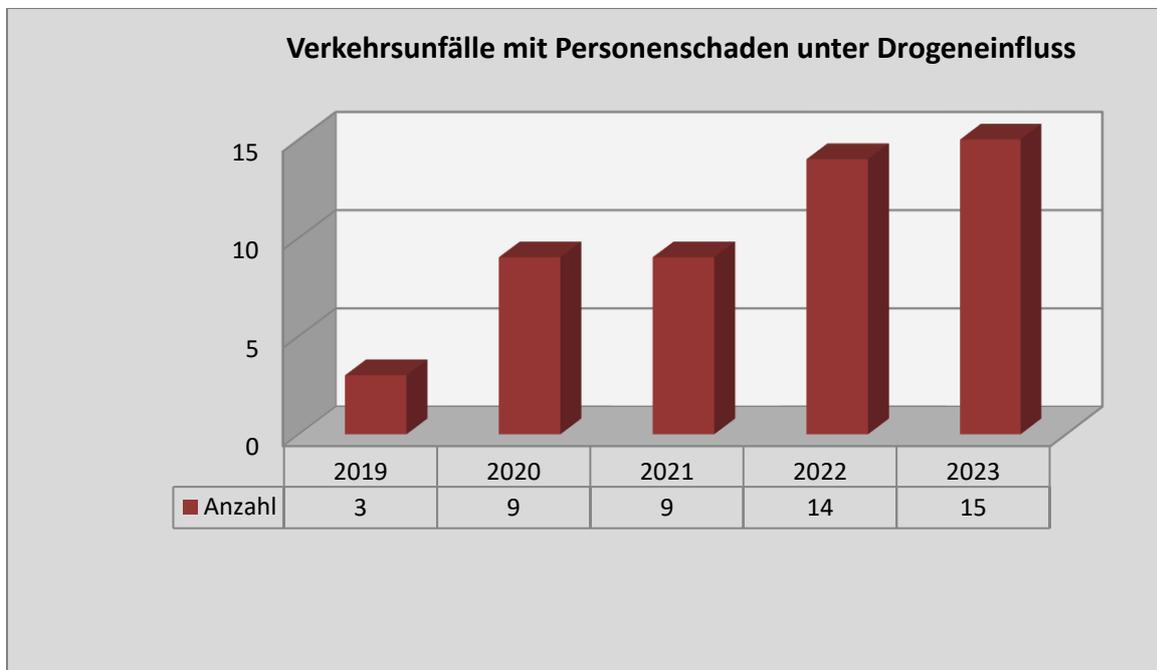
6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss



6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

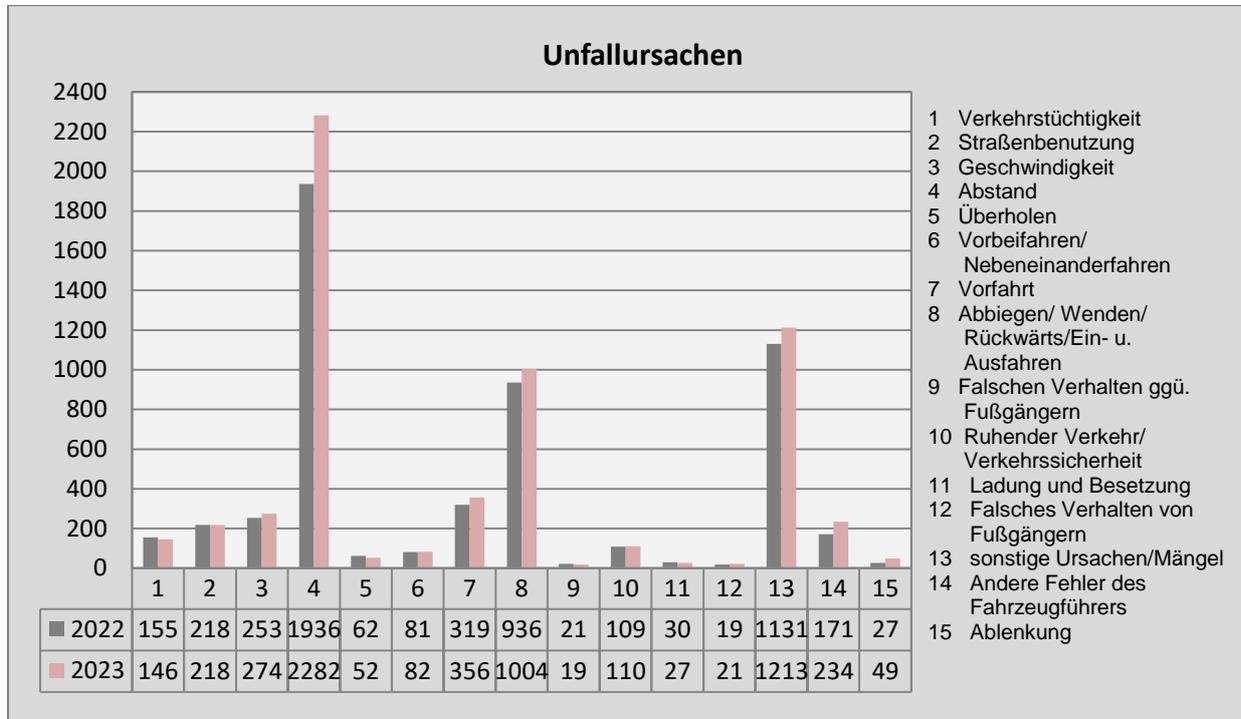


6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss



7. Unfallursachen insgesamt

7.1. Unfallursachen allgemein



Der vorgenannten Darstellung sind die Entwicklungen der Unfallursachen im Vergleich zum Vorjahr 2022 zu entnehmen.

Die wesentlichen Hauptunfallursachen sind nachfolgend nochmals detailliert aufgeführt:

Abstand:

Die Unfallursache „Abstand“ wurde im Jahr 2023 bei 2.282 Verkehrsunfällen, und damit am häufigsten festgestellt. Dies entspricht einem Anteil von 37,5 % am Gesamtunfallgeschehen und stellt im Vorjahresvergleich eine Zunahme um 346 Unfälle dar (+17,9 %).

Fehler beim Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren:

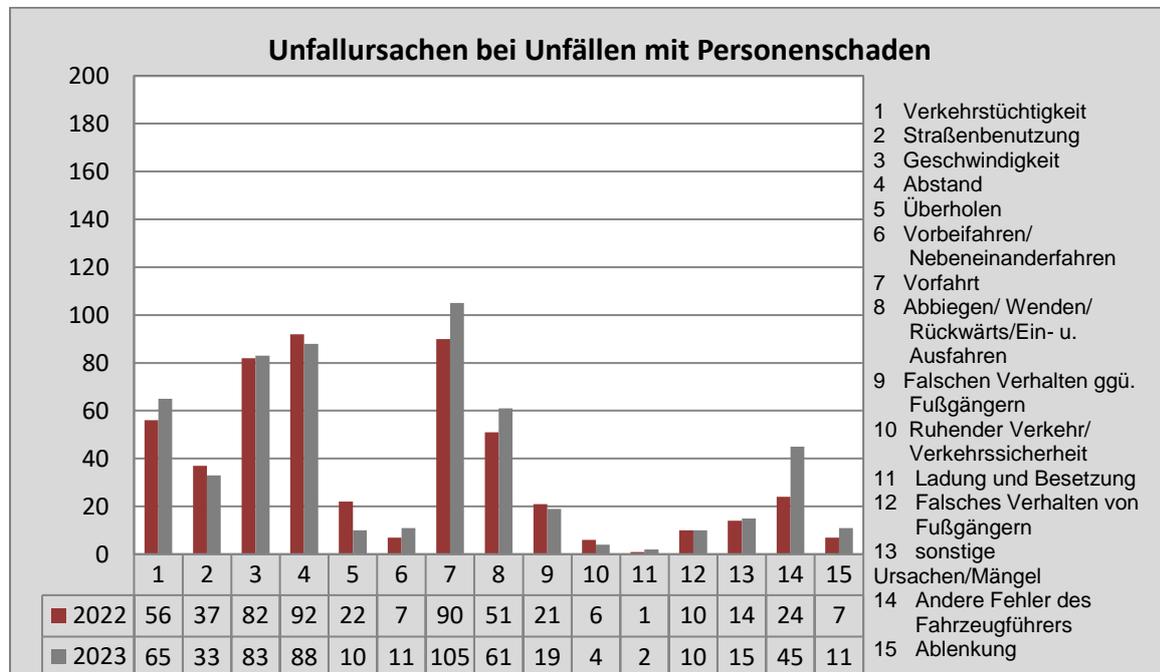
Mit 1004 Fällen und somit zweithäufigste Unfallursache (16,5 %) sind Fehler beim „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren“. Hier stieg die Zahl der Unfälle um 68 bzw. 7,3 % im Vergleich zum Jahr 2022.

Sonstige Ursachen/Mängel

In fast allen Fällen (1162) handelt es sich um Wildunfälle.

8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

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



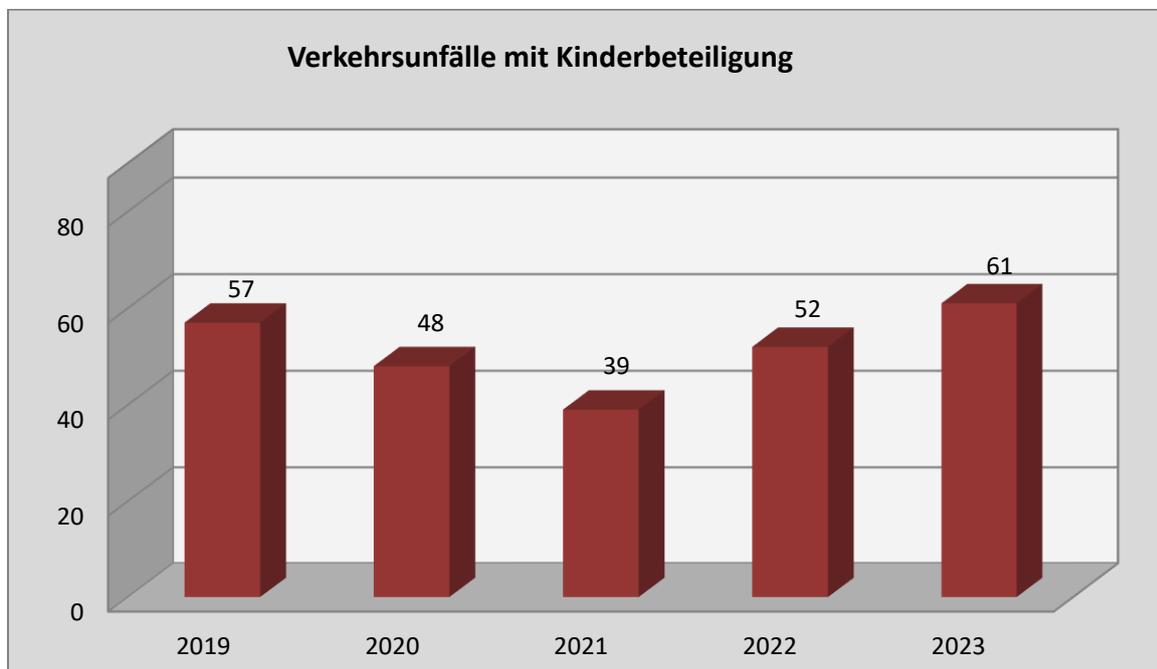
Aus der vorgenannten Darstellung geht hervor, dass insbesondere die Unfallursachen Geschwindigkeit, Vorfahrt und Verkehrstüchtigkeit bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden eine deutlich größere Rolle spielen als in der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

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 können diese für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen, noch nicht ausreichend ausgeprägten Fähigkeiten und Fertigkeiten Kindern oftmals zum Verhängnis werden.

9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung

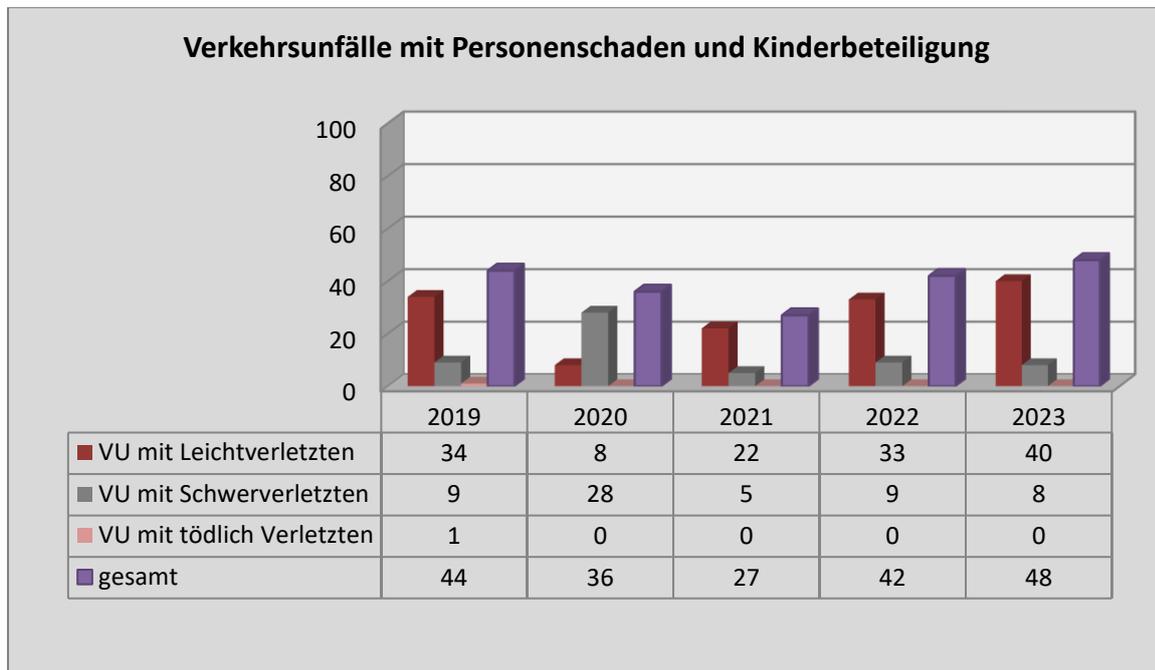


Im Bereich der Polizeidirektion Bad Kreuznach ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 61 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, was einem Anteil von 1 % am Gesamtunfallgeschehen und einem Anstieg um 9 bzw. 17,3 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Dies entspricht einem leichten Anstieg von 7 % im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie.

9.1.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

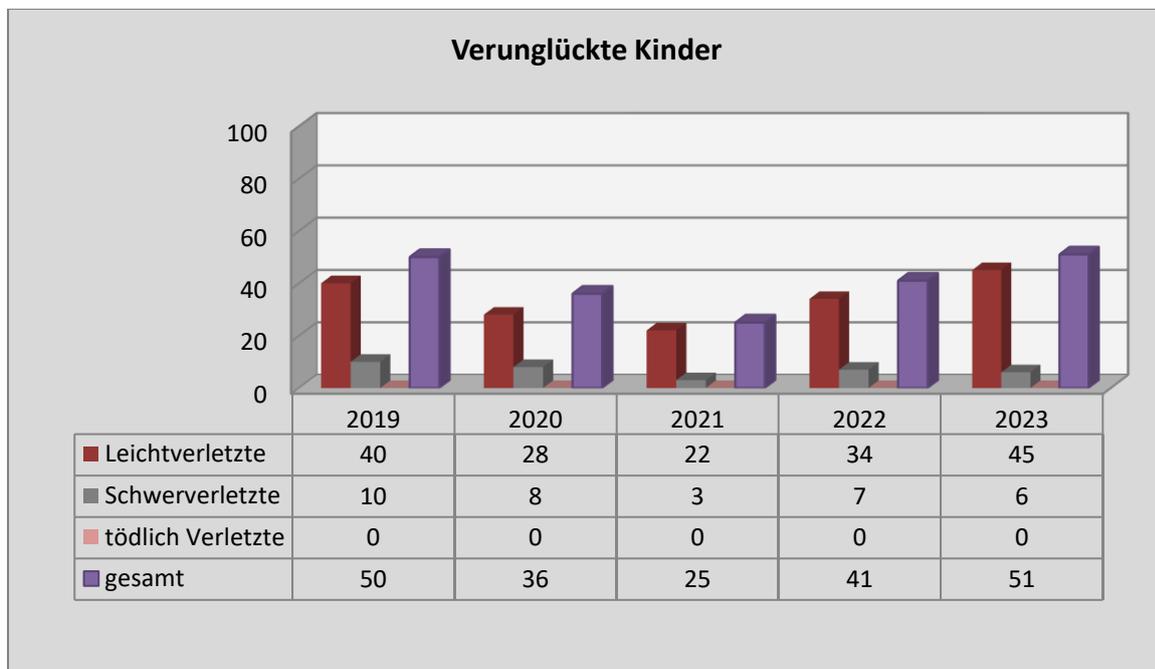
Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Kinder ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner. Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 202 und liegt im Bereich der Zahlen der Jahre vor Corona.

9.1.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern



Anhand der vorgenannten Grafik ist zu erkennen, dass die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Kinderbeteiligung von Jahr zu Jahr rückläufig war und im Berichtsjahr 2021 ein Langzeittief von 27 Verkehrsunfällen auswies, seit dem Jahr 2022 aber wieder ansteigt und im Jahr 2023 leicht über der Zahl vor der Corona-Pandemie liegt. Ursächlich hierfür dürfte vorrangig ein deutlicher Anstieg (2fach) im Bereich der Verkehrsbeteiligung als Fußgänger sein.

9.1.4. Anzahl verunglückter Kinder



Im Zusammenhang mit den 48 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden im Jahr 2023 insgesamt 51 Kinder verletzt, hierunter sechs Kinder schwer. Die Steigerung könnte mit der wieder ansteigenden Beteiligung am Straßenverkehr nach den einschneidenden Maßnahmen, z.B. Schulschließungen während

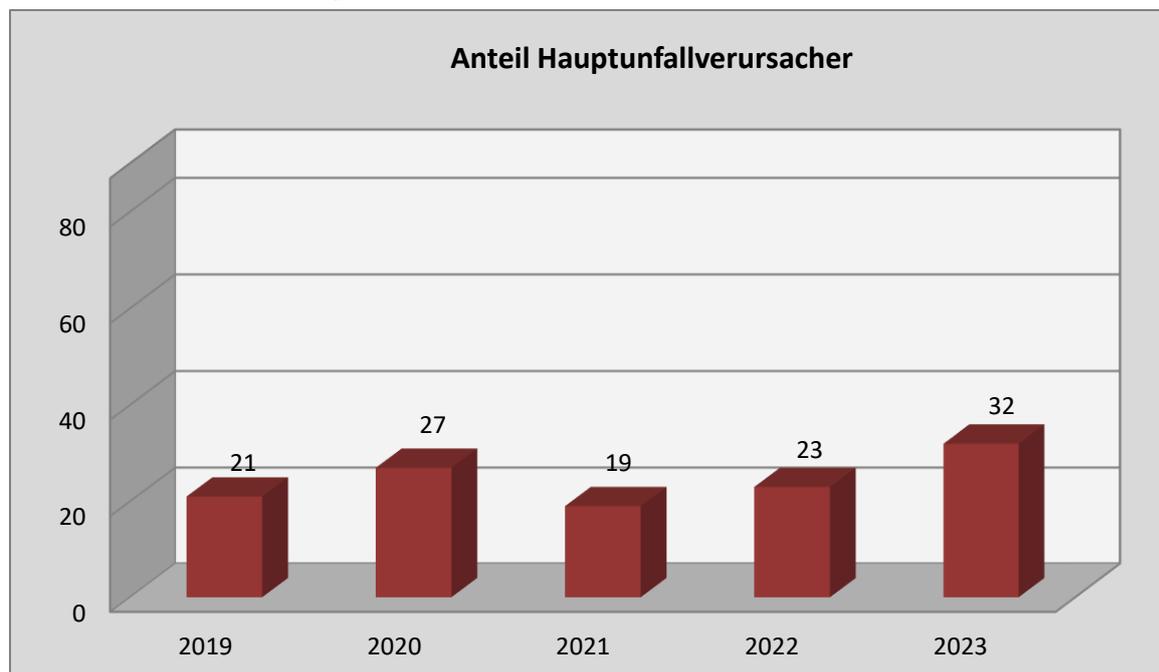
der Pandemie, erklärbar sein. Die Gesamtzahl ist nahezu identisch mit der Anzahl vor der pandemischen Lage. Im Bereich der Schwerverletzten ist ein moderater Rückgang (14,3 %) zu verzeichnen.

9.1.5. 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 2023 bei 169 und liegt somit über dem Wert des Vorjahres (2022: 141).

9.1.6. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 32 Verkehrsunfällen Kinder die hauptunfallverursachenden Personen. Dies ist der Höchstwert im 5-Jahres-Vergleich. Der bisherige Höchstwert war im Jahr 2020 mit 27 Fällen zu verzeichnen. Im direkten Vergleich zum Vorjahr 2022 ist ein Anstieg um 39,1 % festzustellen. Dieser ist vor allem auf einen Anstieg in den Bereichen der Fußgänger- und Fahrradunfälle zurück zu führen.

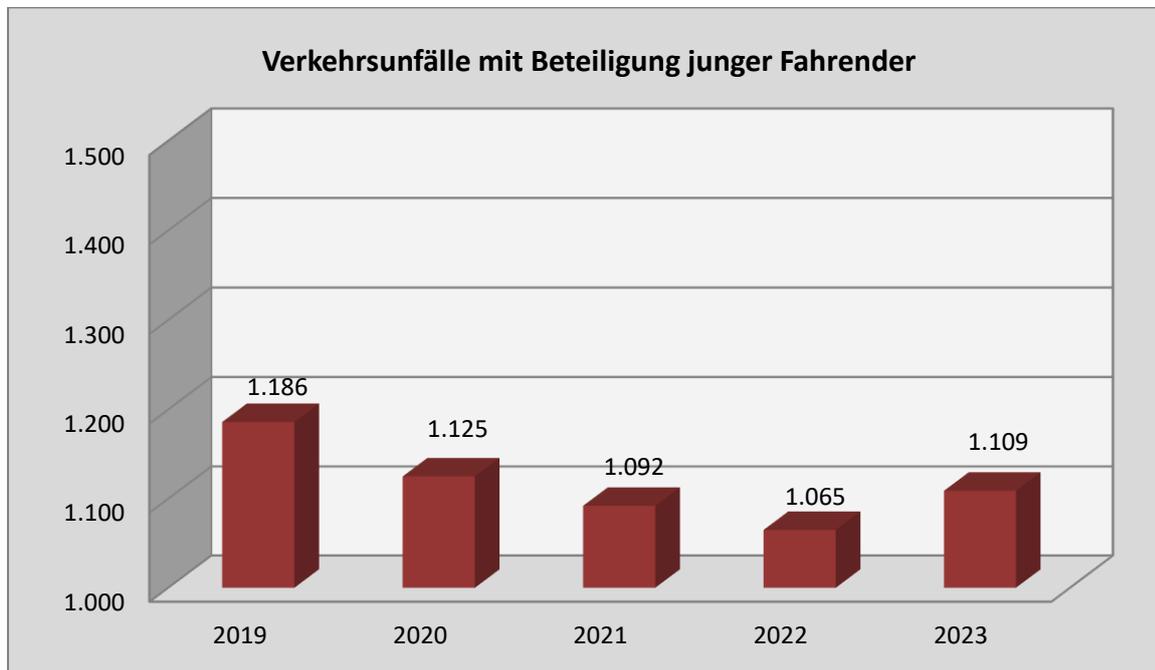
9.1.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Analog zur Unfallhäufigkeits- und Verunglücktenhäufigkeitszahl lässt auch die reine Anzahl der Verursacher keine valide Aussage zu der tatsächlichen Belastung zu. Als Indikator für die tatsächliche Belastungszahl in Bezug auf die Verursacher dient vielmehr die sogenannte Verursacherhäufigkeitszahl (Verursacher pro Jahr je 100.000 Einwohner), welche sich im vorliegenden Fall auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner bezieht. Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die relative Belastung in diesem Themenfeld.

Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 106, im Vorjahr 2022 bei 79. 2021 lag die VHZ bei 66, in 2020 allerdings bei 95. Somit liegt hier ein Höchstwert im Vergleichszeitraum vor

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

9.2.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer



Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrer (18-24-Jähriger) ist im Vergleich zu den beiden Vorjahren leicht angestiegen und liegt mit 1.109 Verkehrsunfällen auf einem Mittelwert im Vergleichszeitraum.

Die vorgenannte Kategorie von Verkehrsunfällen entspricht einem Anteil von 18,2 % des Gesamtunfallgeschehens.

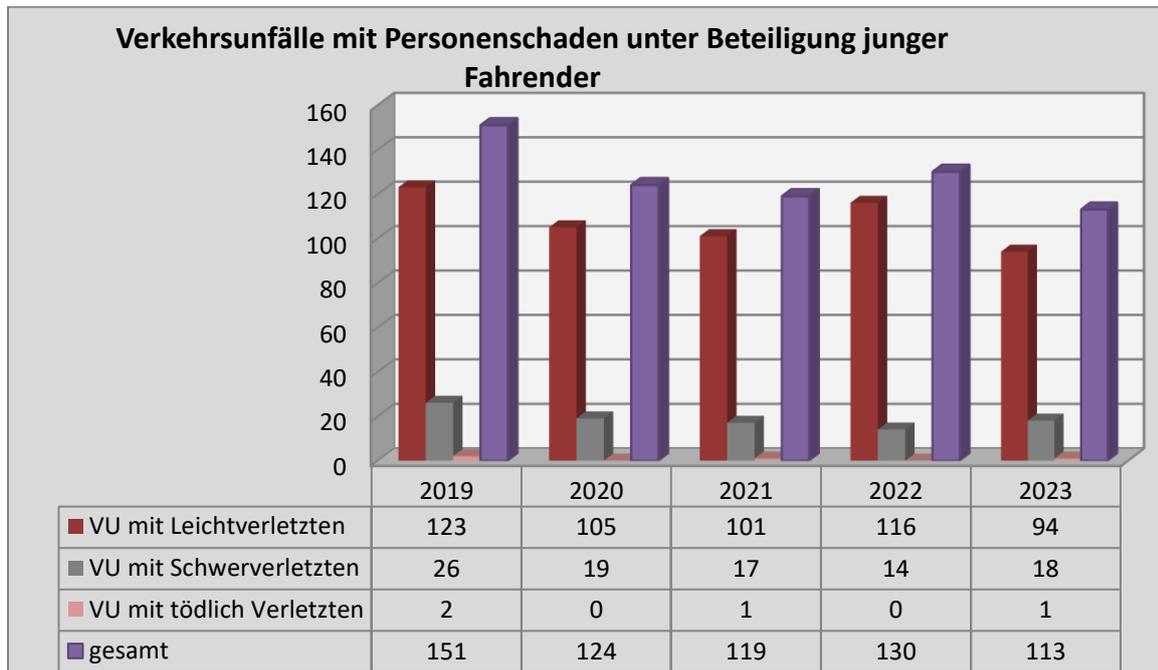
9.2.2. Unfallhäufigkeitszahl

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

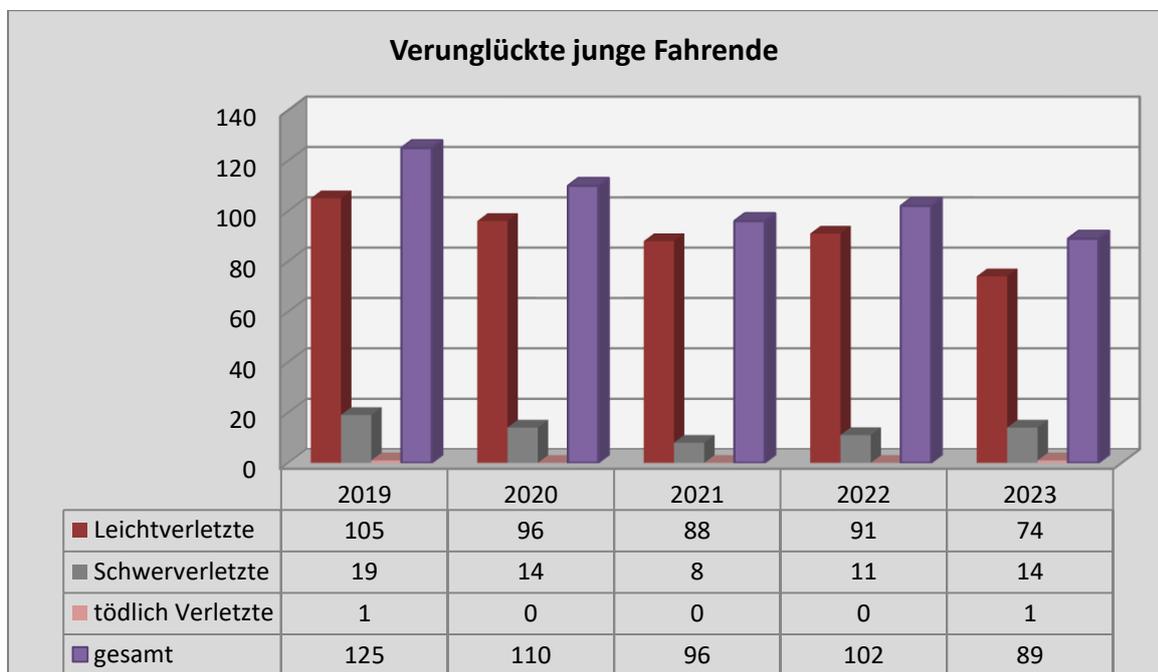
Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 liegt bei 7810. 2022 lag diese bei 7.411 und liegt somit leicht unter dem Wert des Vorjahres (2021: 7.445).

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



Mit Blick auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrer ist festzustellen, dass sich der Wert im Vergleich zu den Vorjahren auf einem Langzeittief befindet.



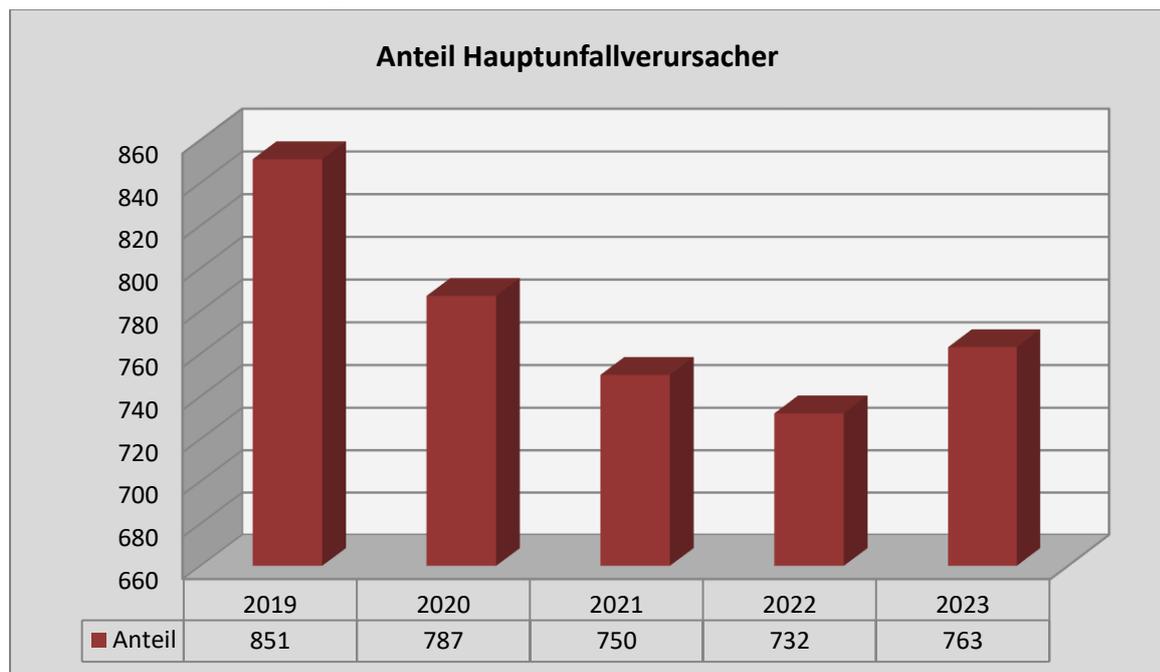
Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist auch die Gesamtzahl verunglückter junger Fahrer mit 89 verunglückten Personen auf einem Langzeittief.

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 Fahrenden 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 2023 bei 627 und somit deutlich unter den Werten der Vorjahre (2022 bei 709, 2021: 654, 2020: 749; 2019: 852; 2018: 968).

9.2.5. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 763 Verkehrsunfällen junge Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Somit ergibt sich eine Steigerung von 4,2 Prozent im Vergleich zum Jahr 2022 (2022 war ein absoluter Tiefstwert im 5-Jahres-Vergleich). Im Vergleich der letzten vier Jahre handelt es sich um einen Mittelwert. 2019 lag der Wert deutlich höher.

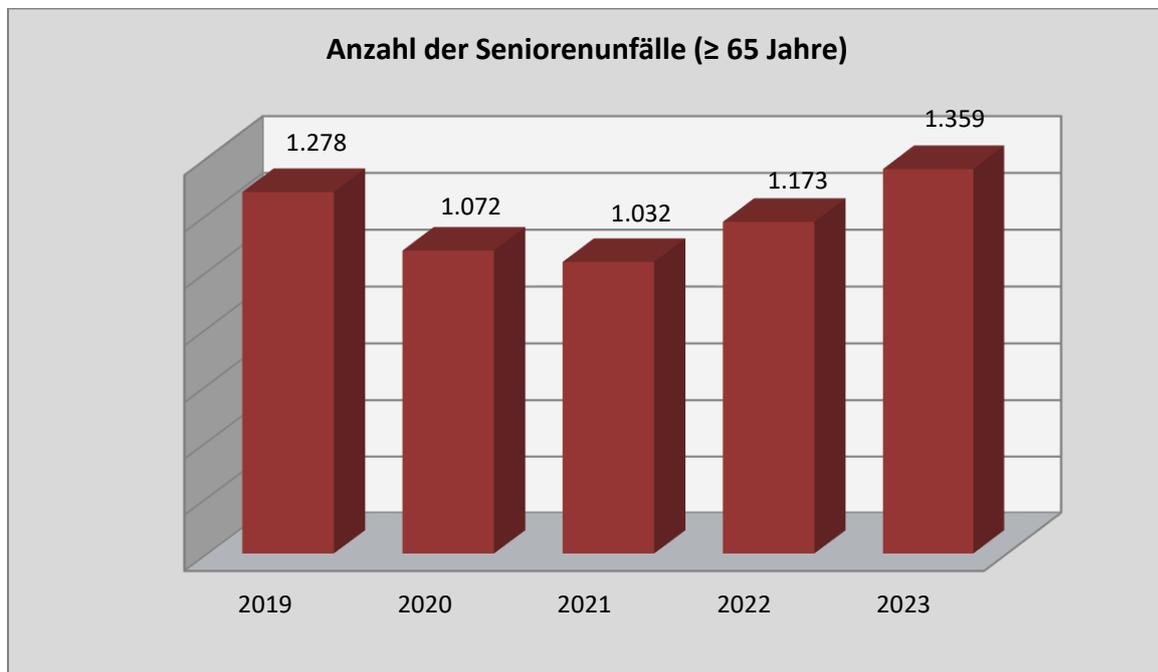
9.2.6. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 9.1.7 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner.

Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 5373 und liegt somit über den Werten der beiden Vorjahre (2022: 5094, 2021: 5.113).

9.3. Risikogruppe Senior*innen

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



Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 1.359 Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

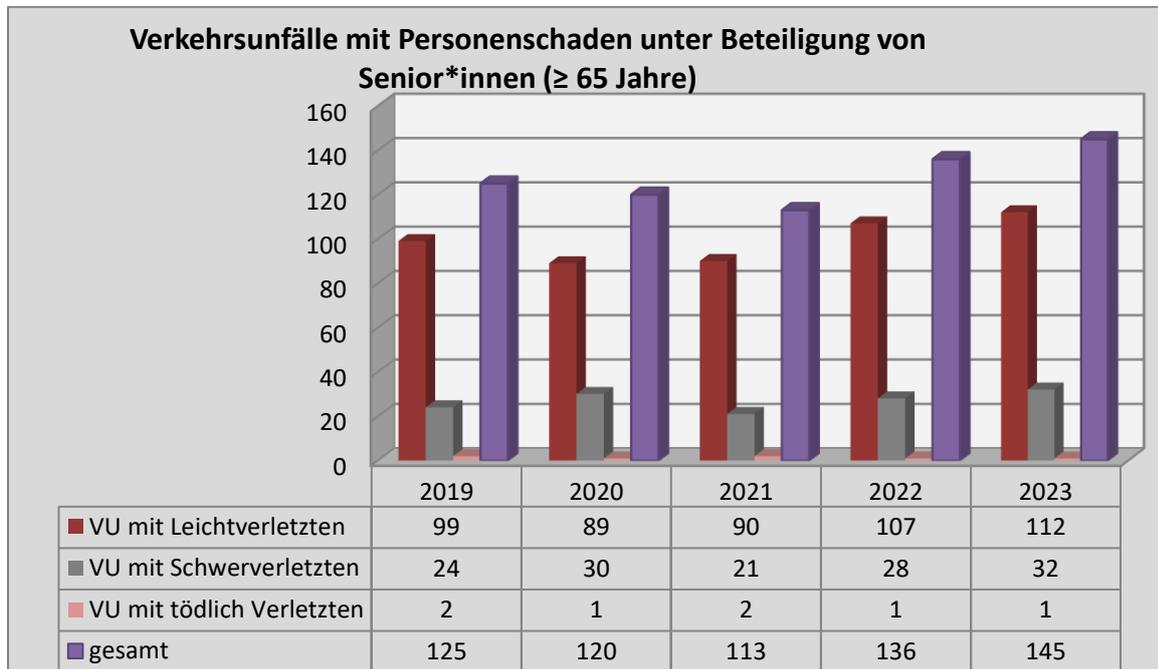
Insgesamt waren Senioren (≥ 65 Jahre) somit an 186 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022. Im Langzeitvergleich ist ein Höchstwert erreicht. Dies dürfte der demografischen Entwicklung geschuldet sein.

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.

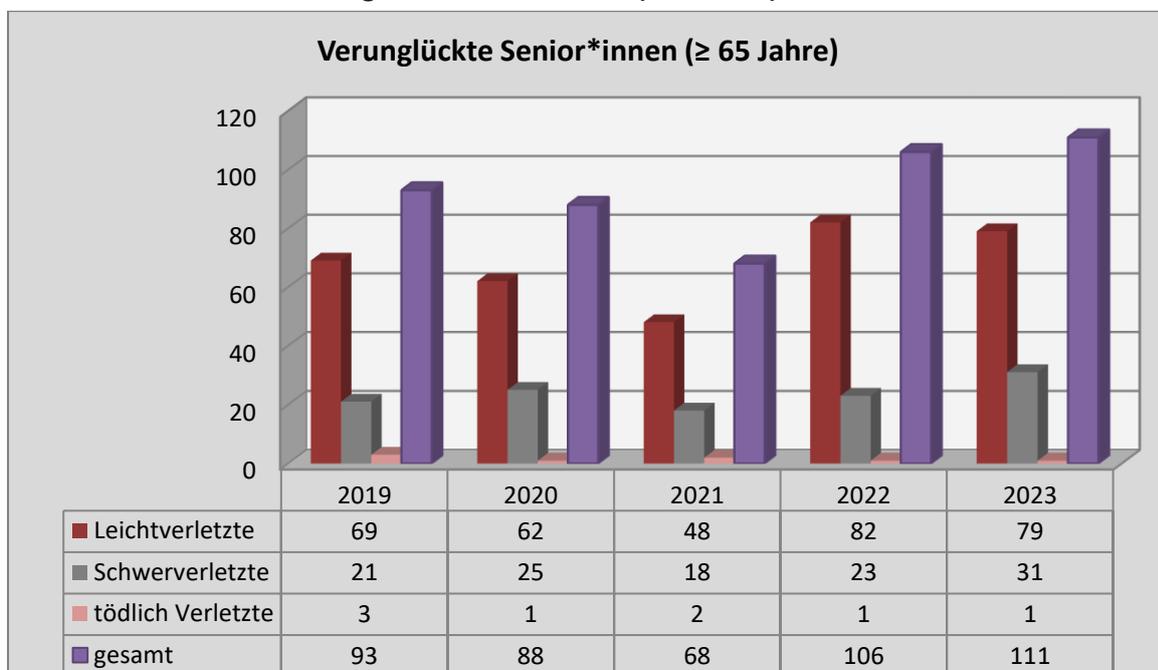
Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei rund 2710, auch hier ist ein Höchstwert im 5-Jahresvergleich zu verzeichnen. 2022 lag der Wert bei 2.379 und 2021 bei 2.122.

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 der Wert nach einer Abnahme in den Jahren 2019-2021 nun bereits das zweite Jahr in Folge leicht ansteigend ist.

9.3.4. Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 65 Jahre)



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist auch die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 65 Jahre) gestiegen und bedeutet einen Höchstwert im

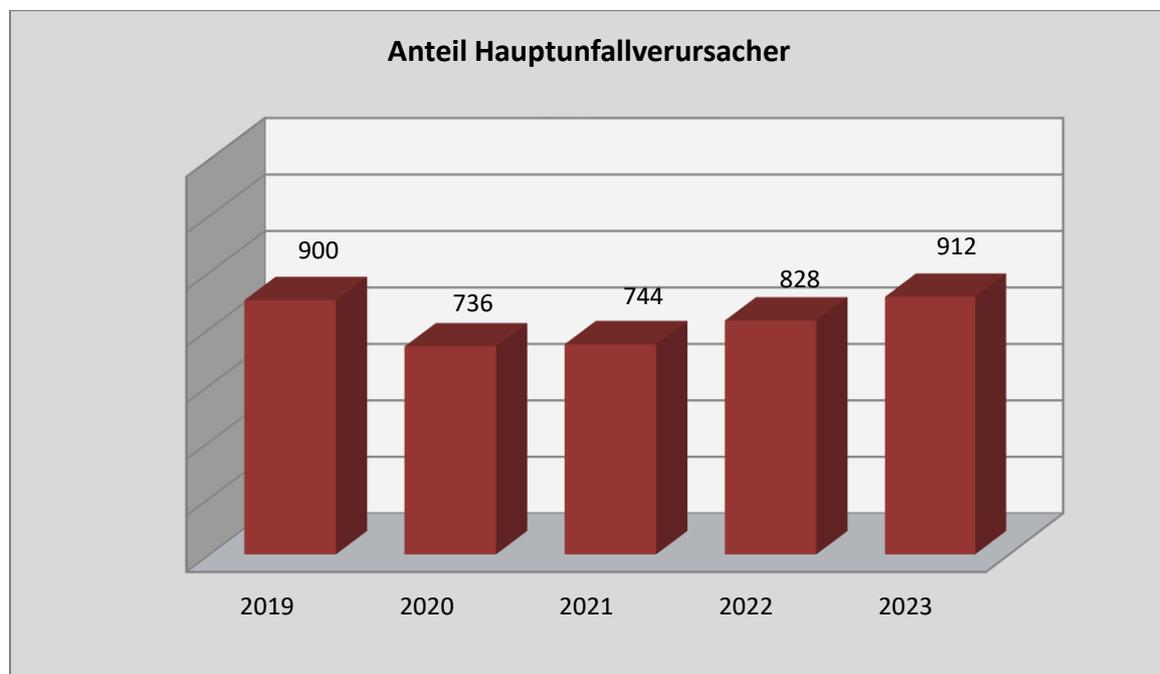
5-Jahresvergleich.

9.3.5. 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 2023 lag bei 221, 2022 bei 215 und 2021 bei 139. Somit ist auch bei der Verunglücktenhäufigkeitszahl ein Höchstwert im Jahr 2023 zu verzeichnen.

9.3.6. Anteil Hauptverursacher



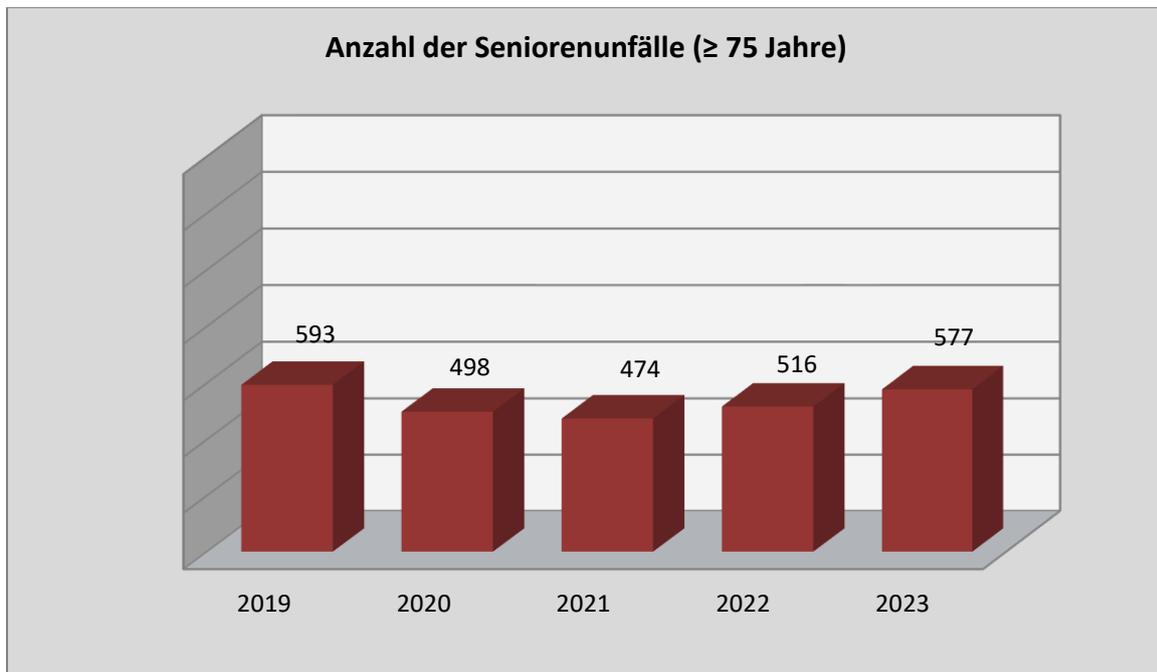
Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 912 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 65 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt ebenfalls einen Höchstwert im 5-Jahresvergleich dar und liegt im Bereich des Jahres 2019.

9.3.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 9.1.7 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.

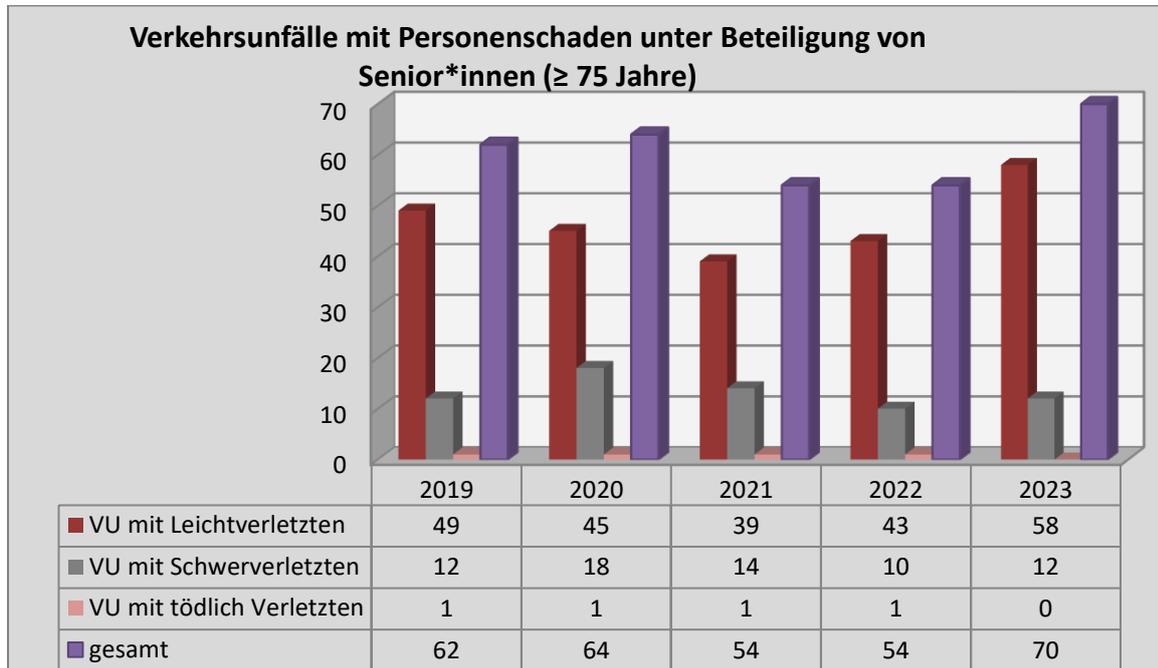
Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 1818, 2022 bei 1.679 und 2021 bei 1.530. Somit liegt auch hier ein Höchstwert vor.

9.3.8. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre)



Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 577 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre). Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Senioren (≥ 75 Jahre) somit an 61 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022. Die Zahl ist im Vergleich zu den letzten vier Jahren gestiegen, im 5-Jahresvergleich liegt der Wert an zweithöchster Stelle. Lediglich in der Vor-Corona-Zeit 2019 lag der Wert höher.

9.3.9. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre)

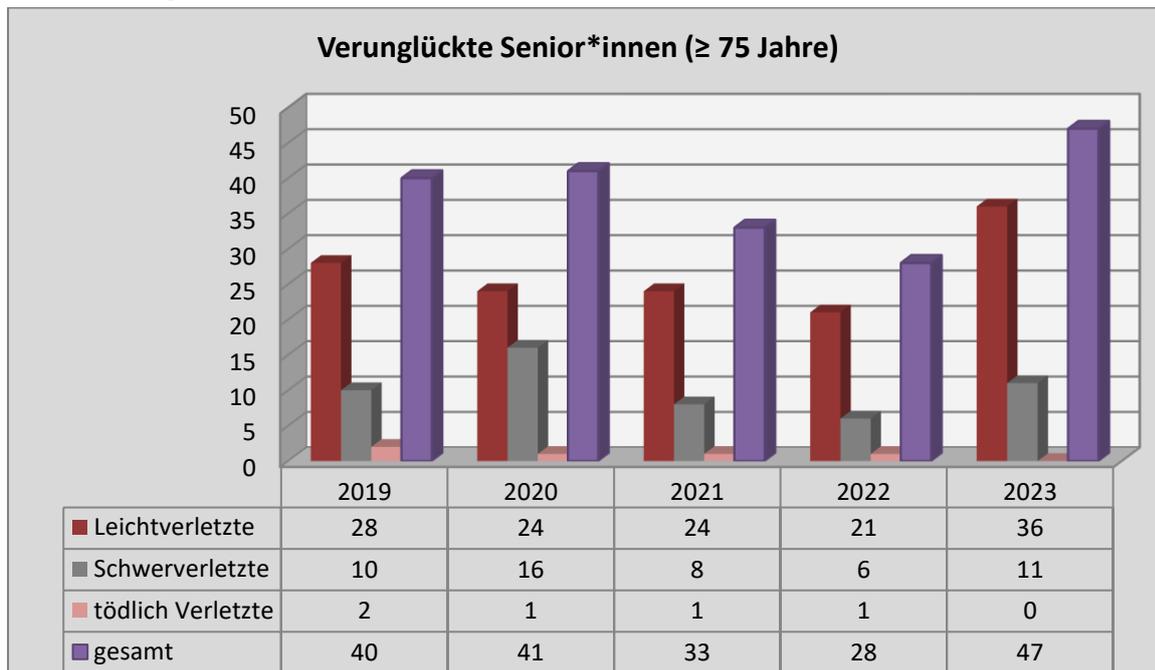


Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist festzustellen, dass der Wert im 5-Jahres-Vergleich auf einem Höchststand liegt. Eine deutliche Zunahme liegt im Bereich der Leichtverletzten (+33,9 %). Dieser ist mit einer deutlichen Zunahme der Fälle im Bereich der Verkehrsbeteiligung der Fahrrad-/Pedelecfahrer (3fach) sowie der Fußgänger (2,5fach) und damit in geändertem Mobilitätsverhalten zu erklären.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pkw ist im Vergleich zum Vorjahr gleichgeblieben.

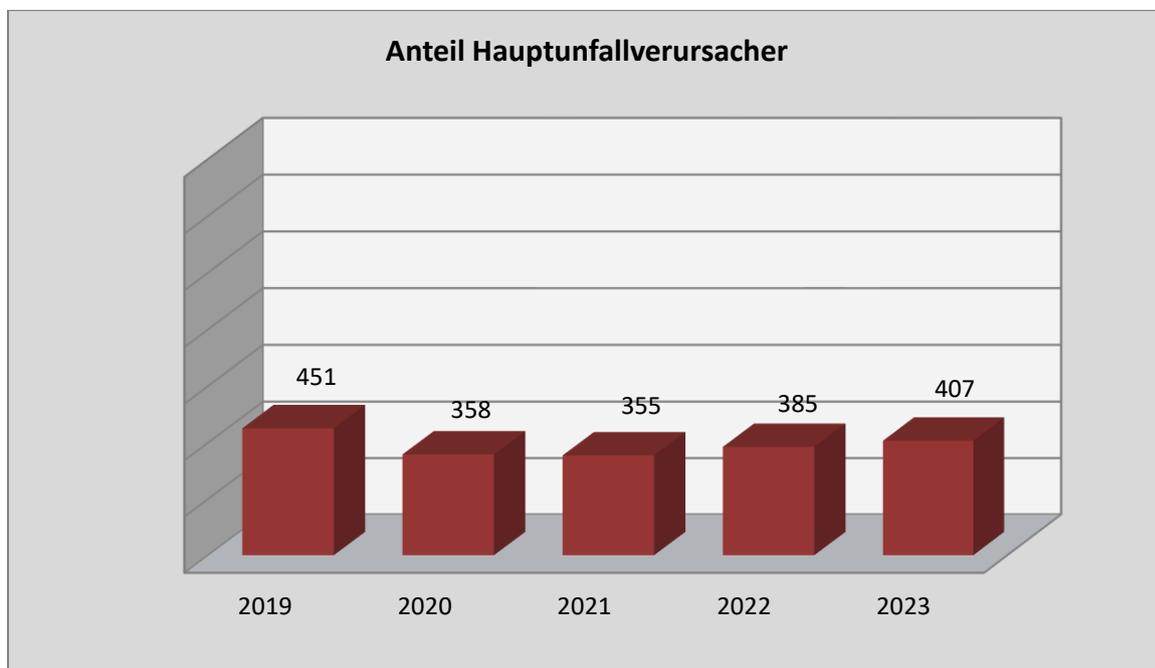
Die Anzahl der Schwerverletzten liegt weiterhin im unteren Bereich.

Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 75 Jahre)



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist auch die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 75 Jahre) wieder ansteigend und liegt mit 47 verunglückten Personen auf einem Langzeithoch.

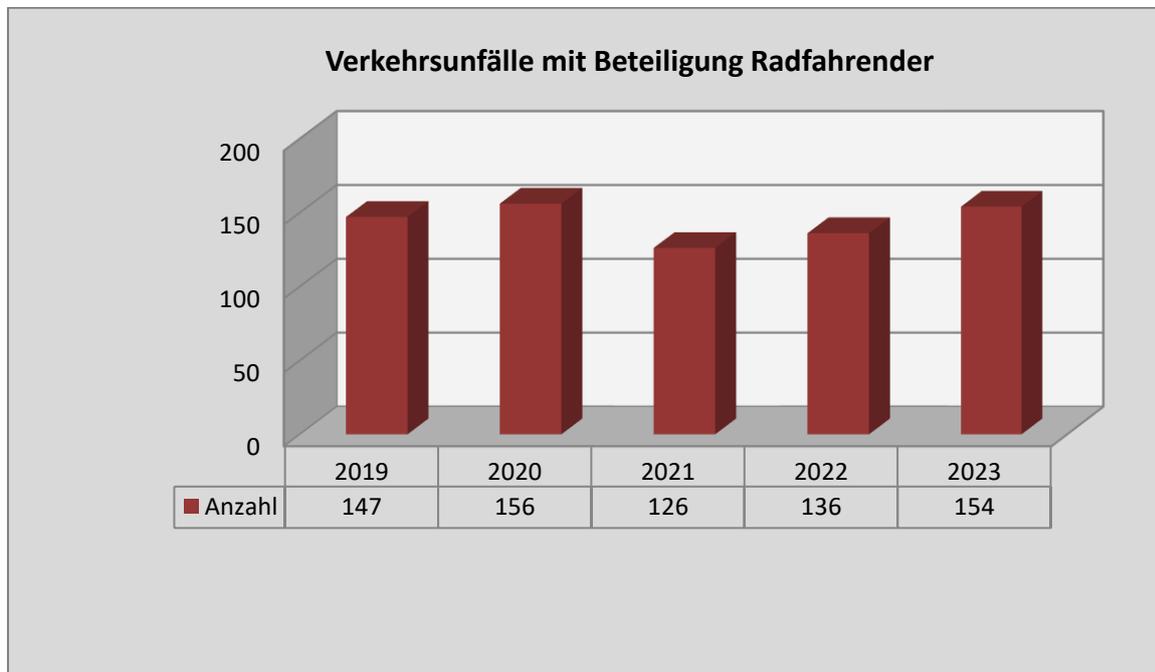
9.3.10. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 407 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 75 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen Anstieg zum Vorjahr 2022 dar. Gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in dieser Risikogruppe ist der Anteil mit 70,5% im Vergleich zum Vorjahr (74,6%) sogar gesunken und liegt noch unter dem Niveau vor Corona.

9.4. Risikogruppe Radfahrende

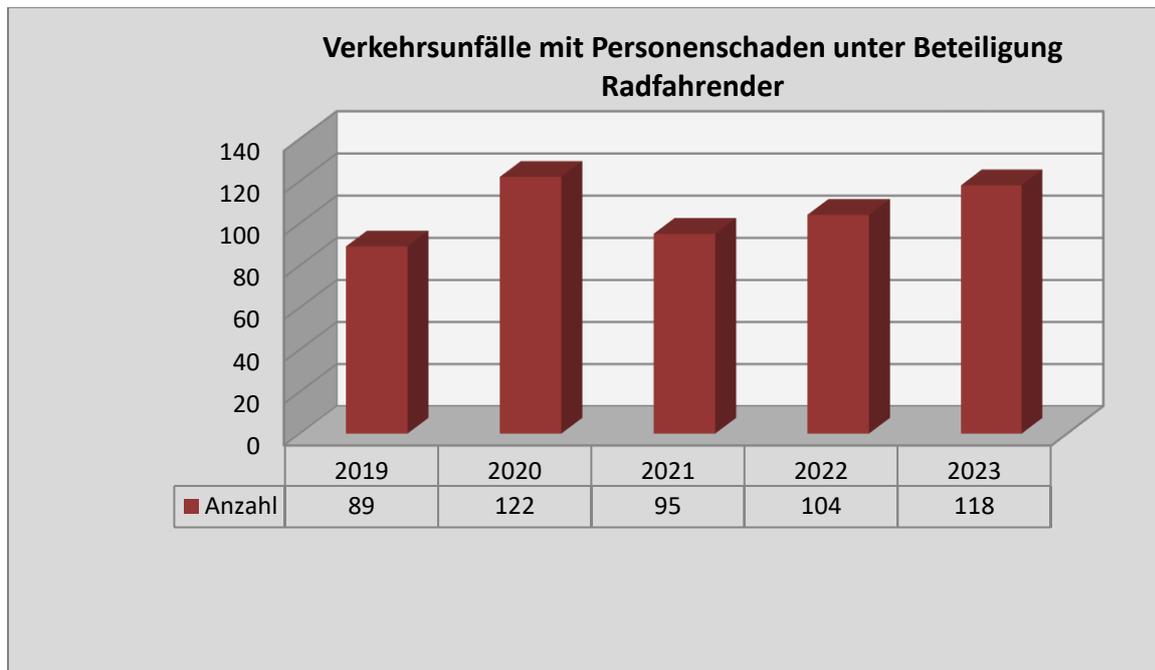
9.4.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender



Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 154 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

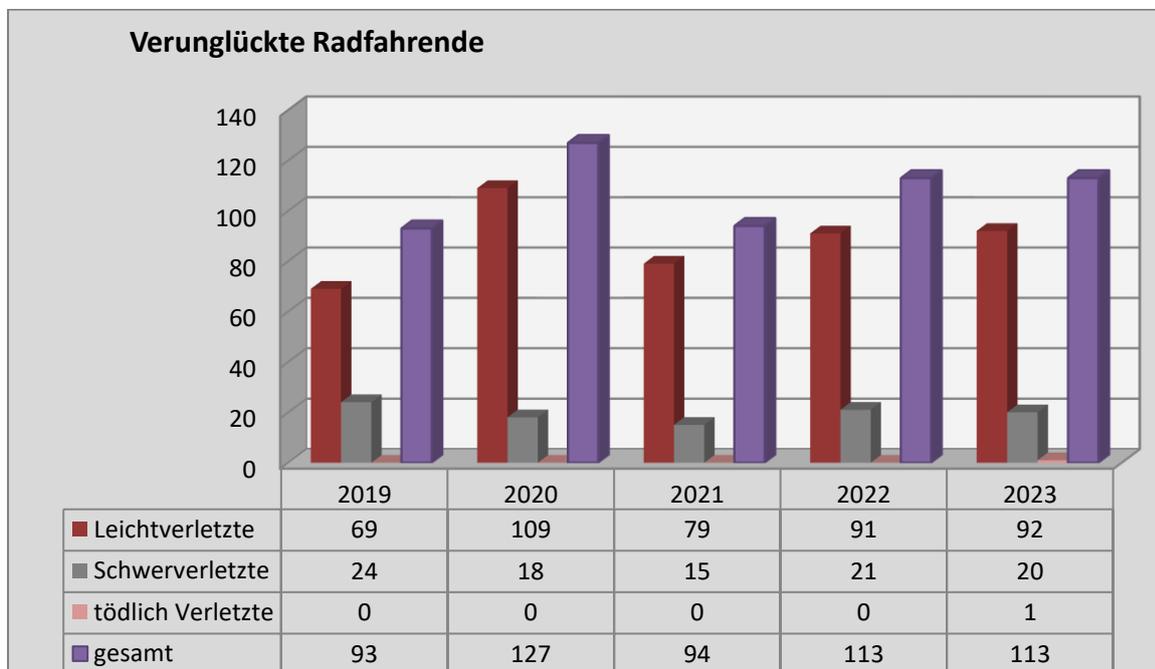
Insgesamt waren Radfahrende somit an 18 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022 (Anstieg um 13,2 %). Im Vergleich der letzten 5 Jahre sind die aktuellen Unfallzahlen, insbesondere unter dem Aspekt betrachtet, dass der Fahrradmarkt, in der für viele Märkte schwierigen Zeit der Pandemie, einen Boom erlebte, dennoch als niedrig anzusehen. Die Unfallzahlen jetzt bewegen sich auf dem Vor-Corona-Wert.

9.4.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden



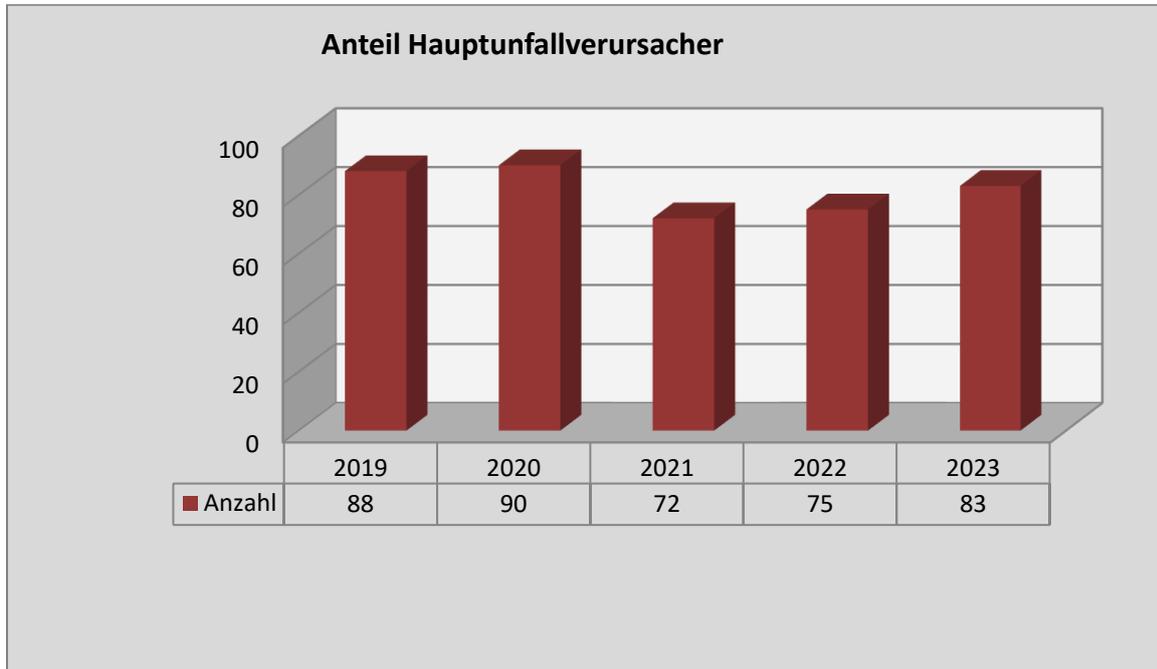
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 13,5 % gestiegen ist und sich im Langzeitmittel der vorausgegangenen Jahre befindet.

9.4.3. Anzahl verunglückter Radfahrender



Obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden gestiegen ist, ist die Gesamtzahl verunglückter Radfahrender gleichgeblieben und bewegt sich im Langzeitmittel.

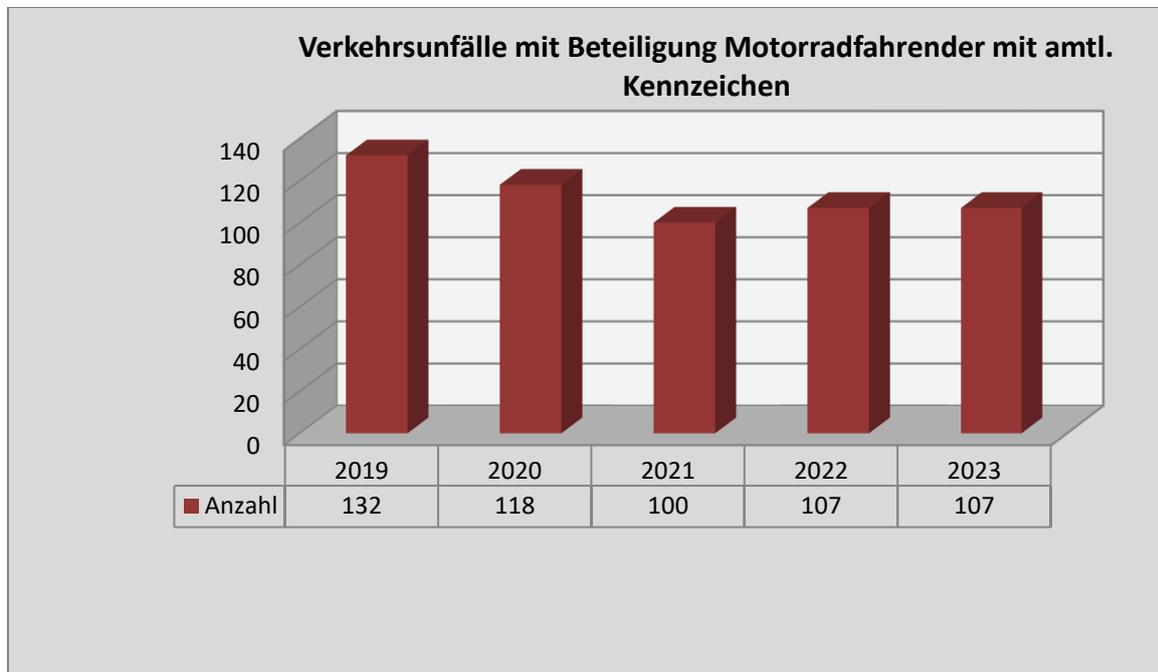
9.4.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 83 Verkehrsunfällen Radfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen leichten Anstieg gegenüber 2022 dar. Im Langzeitvergleich ist der Anteil der Hauptverursacher auf einem mittleren Wert.

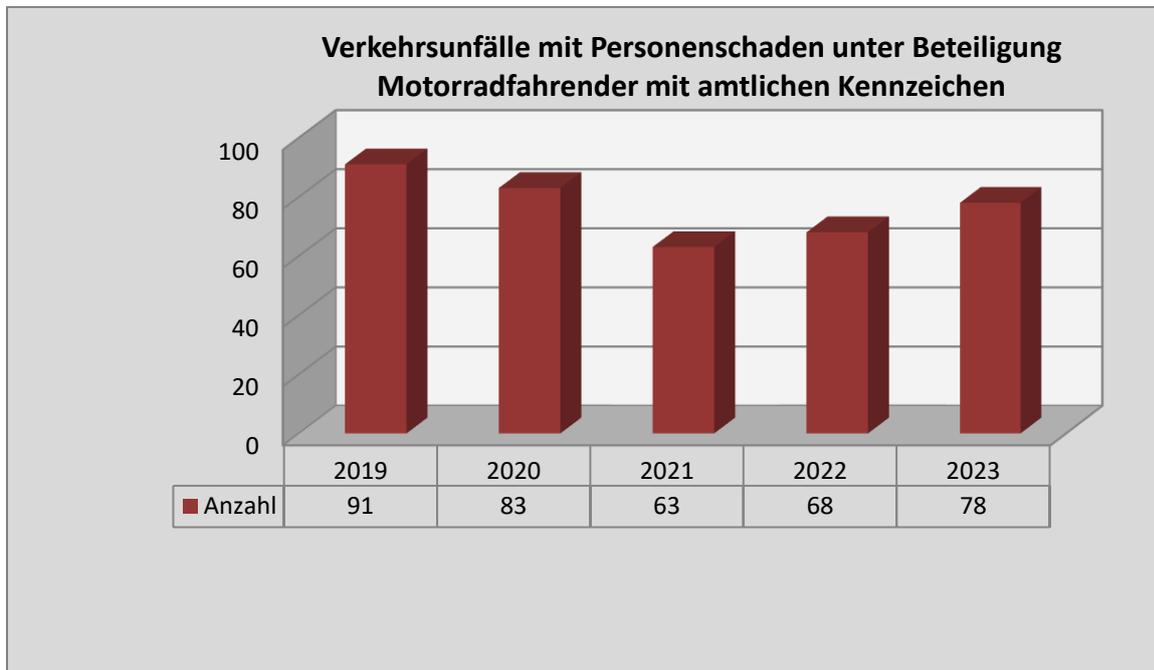
9.5. Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen

9.5.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Motorradfahrer mit amtlichem Kennzeichen (im folgenden Motorradfahrende genannt)



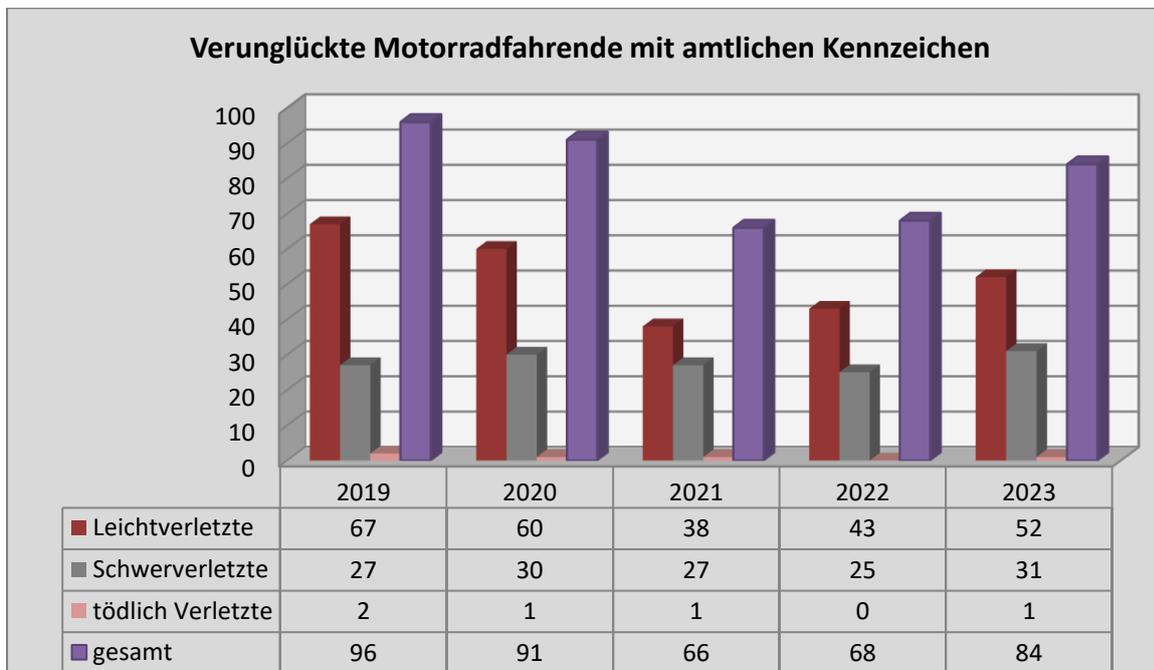
Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 107 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Dies bedeutet einen gleichbleibenden Wert zum Vorjahr. Im Langzeitvergleich ist die Zahl aber weiterhin als niedrig anzusehen.

9.5.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 14,7 % gestiegen ist, sich im Langzeitvergleich aber weiterhin auf einem Mittelwert befindet.

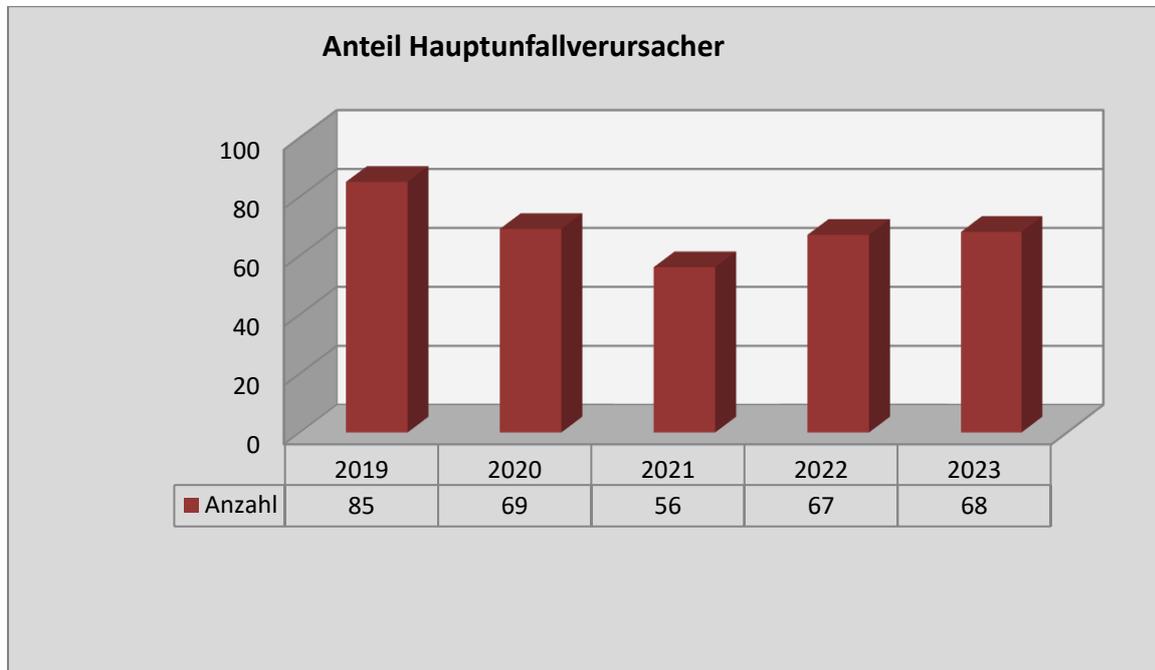
9.5.3. Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist auch die Gesamtzahl verunglückter dieser Risikogruppe gestiegen und liegt 23,5 % über dem Wert des

Vorjahres. Insgesamt liegen die Werte, zumindest im Bereich der Leichtverletzten, noch unter denen vor Corona.

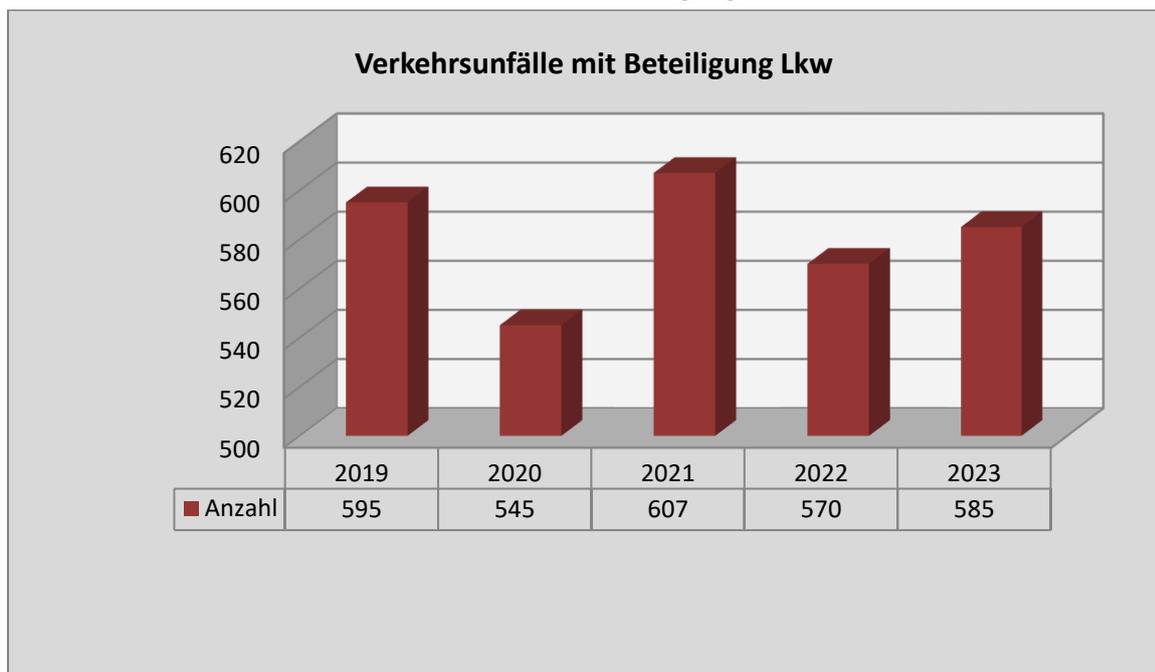
9.5.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 68 Verkehrsunfällen Motorradfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen sehr geringen Anstieg zum Vorjahr 2022 dar. Im Vergleich zu den Vorjahren handelt es sich um einen Mittelwert.

9.6. Risikogruppe Lkw

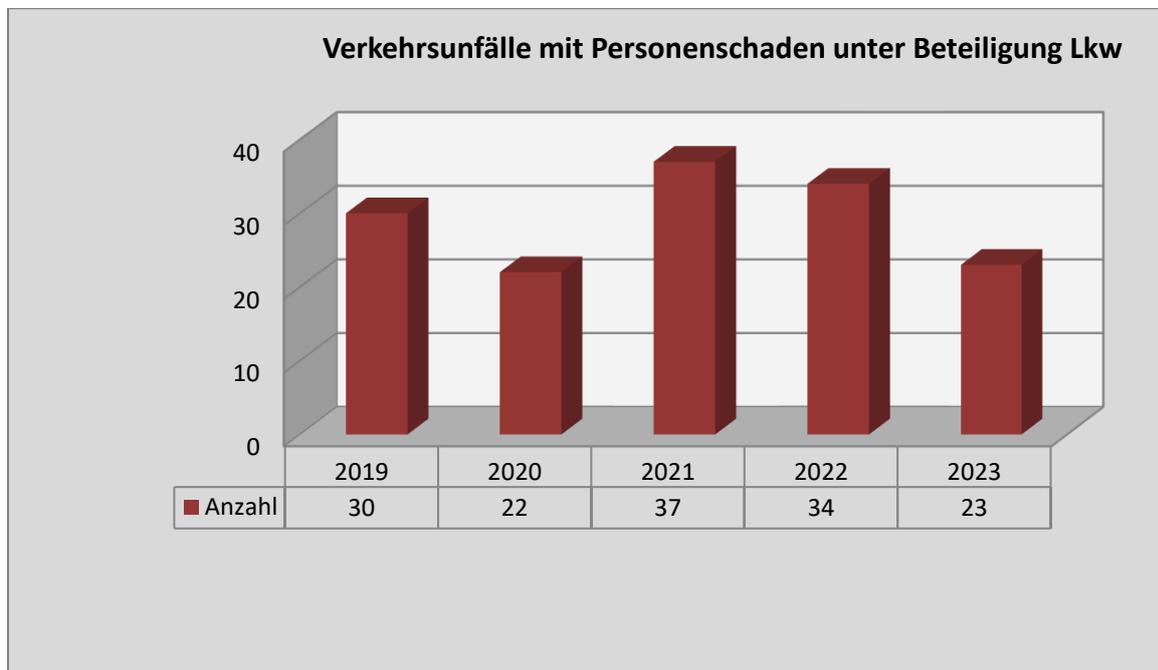
9.6.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw



Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 585 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

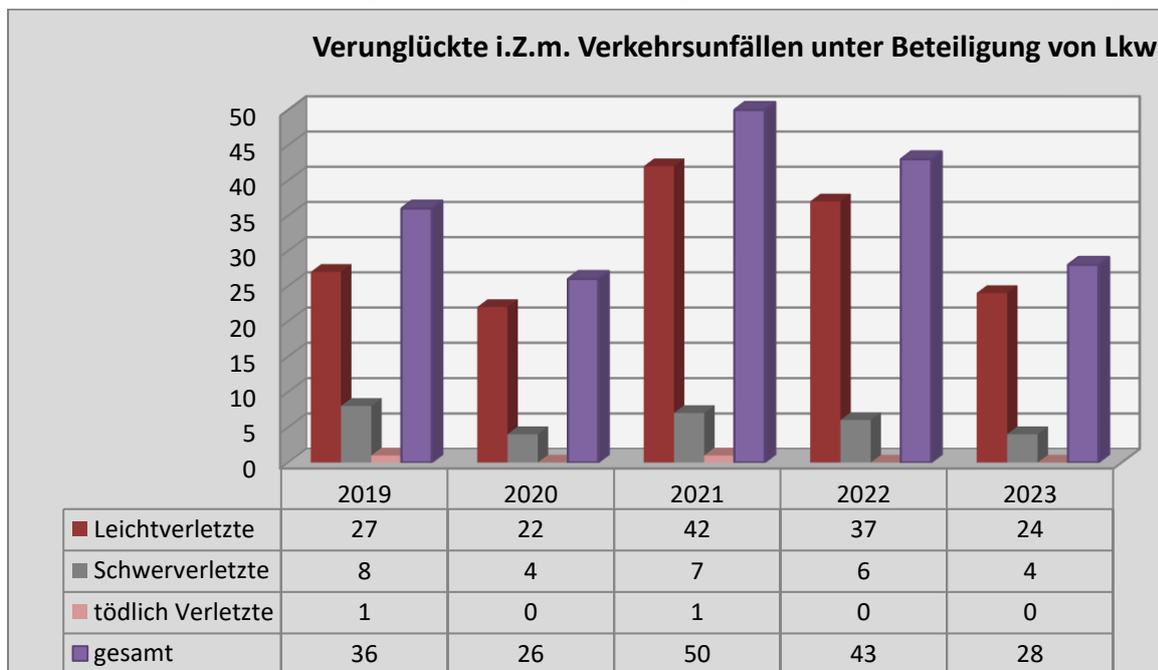
Insgesamt ist dies eine leichte Zunahme im Vergleich zum Vorjahr. Der Wert liegt im Langzeitmittel der vergangenen 5 Jahre.

9.6.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 32,4% gesunken ist und liegt auf dem zweitniedrigsten Wert seit 2019.

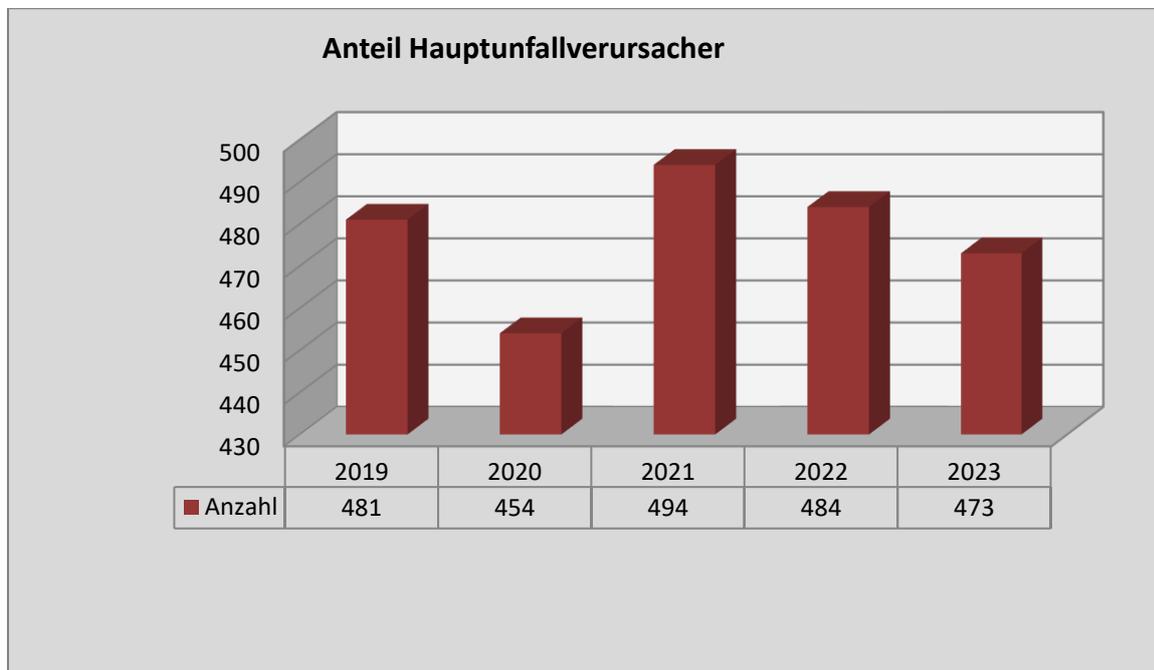
9.6.3. Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw



Bei der Betrachtung der Anzahl verunglückter Personen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw ist, nach einem Höchststand im 5-Jahresvergleich im Jahr 2021, eine Abnahme der

Verunglücktenzahlen festzustellen. 2023 erreichte die Anzahl den zweitniedrigsten Wert im 5-Jahresvergleich.

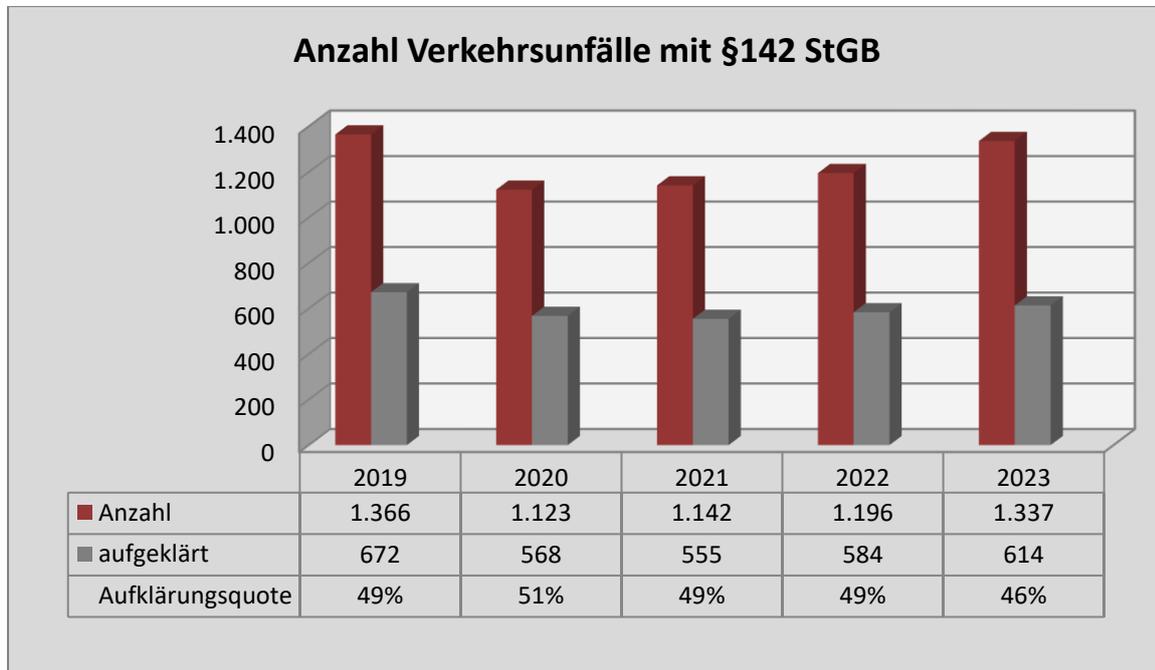
9.6.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 473 Verkehrsunfällen Lkw-Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt eine Abnahme von 2,3% im Vergleich zum Vorjahr 2022 dar. Der Wert liegt an zweitniedrigster Stelle im 5-Jahresvergleich.

10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)

10.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB



Im Berichtsjahr 2023 wurden insgesamt 1337 Verkehrsunfälle gemeldet, bei denen sich Unfallbeteiligte (meist der Verursacher) unerlaubt von der Unfallstelle entfernten (sog. Verkehrsunfallfluchten). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr 2022 einen Anstieg um 141 Fälle oder 11,8 % dar und bewegt sich auf dem Niveau vor Corona.

Aufklärungsquote

Von den o.g. 1337 Fällen der Verkehrsunfallflucht konnten 614 Fälle im Rahmen von Ermittlungen geklärt werden. Dies bedeutet, dass die Aufklärungsquote bei gerundet 46 % liegt, und somit leicht rückläufig ist.

11. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung ist ein elementarer Bestandteil der Verkehrssicherheit und beinhaltet folgende Ziele:

- Verhütung von Verkehrsunfällen
- Minderung der Unfallfolgen
- Erhöhung der Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer

Zur Erreichung dieser Ziele wurden durch die Polizeiinspektionen (PI) Bad Kreuznach, Bingen und Kirn im Jahr 2023 eine Vielzahl an zielgruppen- und ursachenorientierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Präventionsveranstaltungen durchgeführt. Im Fokus standen dabei die bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden hauptsächlichen Geschwindigkeitsverstöße. Die polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen erfolgten außerhalb geschlossener Ortschaften orientiert an festgestellten Unfallschwerpunkten.

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung wurden im vergangenen Jahr 2023 seitens der Dienststellen insgesamt 68 Ordnungswidrigkeiten und 122 Verwarnungen im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsmessungen mittels Laser-Messgerät angezeigt.

Insbesondere wurden in diesem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf Verkehrsprävention im Bereich Ablenkung im Straßenverkehr, Abstand, Schutzeinrichtungen, Vorfahrt und sonstigem Fehlverhalten, Schwerpunkte an besonderen Gefahrenpunkten wie Unfallhäufungsstellen oder Schulen gesetzt.

Zur Festlegung von Gefahrenstellen erfolgte eine stete Auswertung der Lage sowie ein stetiger Austausch zwischen den Kreisverwaltungen und der Polizei.

An Schulen und Fortbildungseinrichtungen wurden Präventionsveranstaltungen durchgeführt, um gerade die Zielgruppe der „Junge Fahrende“ hinsichtlich der Gefahren des Verkehrsgeschehens zu sensibilisieren. Ebenso der Verkehrsunterricht in Kindergärten und Grundschulen konnte in 2023 wieder ohne Einschränkungen stattfinden. Hier wurden im Dienstgebiet der PD Bad Kreuznach 727 Stunden für Präventionsmaßnahmen und 1661 Stunden für die Radfahrausbildung (1934 beschulte Kinder) geleistet.

Ein weiteres Problemfeld stellten Fahrzeugführer dar, die trotz einer aktuellen Alkohol- oder Drogenbeeinflussung ein Fahrzeug im Straßenverkehr führten. Obwohl die Gefahr, die eine solche Beeinflussung insbesondere im Straßenverkehr mit sich bringt, jedem Führerscheininhaber bewusst ist, musste die Polizei im Jahr 2023

- in 391 Fällen wegen vorangegangenen Alkoholkonsums und
- in 275 Fällen wegen einer akuten Drogenbeeinflussung

tätig werden und entsprechende Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fahrzeugführenden einleiten.

Darüber hinaus wurden von den örtlichen Polizeiinspektionen Verkehrsverstöße auch unmittelbar sanktioniert und dabei Verwarnungsgelder erhoben und Ordnungswidrigkeiten erfasst. Daneben wurden 595 Strafanzeigen mit Verkehrsbezug (z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis, Gefährdung des Straßenverkehrs, Fahren ohne Pflichtversicherung etc.) erstattet.

12. Zusammenfassung

Im Bereich der PD Bad Kreuznach wurden im Berichtsjahr 2023 insgesamt 6.093 Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Demnach stieg die Unfallzahl somit im Vergleich zu 2022 um 11,4 Prozent (621 Unfälle) an und stellt im 5-Jahresvergleich einen Höchstwert dar.

Mit Blick auf die Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist ein leichter Anstieg zu beobachten. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten stieg auf 456 (+36 Unfälle oder +8,6 %), die mit schwerverletzten Personen stieg von 97 auf 102 (+5,2 %). Die Zahl der bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen Personen blieb unverändert bei 3.

Die Tiefstände der gesamten Unfallzahlen in den Jahren 2020 + 2021 lassen sich vermutlich mit der Sars-Cov-2 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens begründen. Beschränkungen im Berufs- und Freizeitbereich und ein hierdurch geändertes Mobilitätsverhalten auf, führten auch zu einer reduzierten Teilnahme am Straßenverkehr.

Dies wirkte sich teilweise auch noch auf den Jahresbeginn 2022 aus.

Dem zufolge lässt sich nach Wegfall der Einschränkungen, im Hinblick auf die Coronabekämpfungsmaßnahmen, der Anstieg der Gesamtzahlen der Verkehrsunfälle im Jahr 2023 durch die wieder vollständig hergestellte Mobilität erklären.

Bei den alkoholbedingten Unfällen gab es eine leichte Abnahme von 98 auf 97 Unfälle (-1 %). Die Anzahl der drogenbedingten Unfälle stieg um 1 Fall auf 32 Fälle, was einem Zuwachs von 3,2 % entspricht.

Hierzu sei angemerkt, dass durch kontinuierliche Schulung polizeilicher Einsatzkräfte im Hinblick auf die Erkennung von Betäubungsmittel-bedingten Ausfallerscheinungen die Aufdeckung solcher Fälle stetig wahrscheinlicher wird.

Bei den altersbedingten Risikogruppen Kinder und Senioren ist ein Anstieg der Gesamtzahlen zu beobachten. Bei den Unfällen mit Kinderbeteiligung stiegen die Zahlen von 52 auf 61 (+17,3 %), bei den Senioren stieg die Zahl um 186 von 1.173 auf 1.359 (+15,9%).

Bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung der Risikogruppe der jungen Fahrenden (18-24-Jährigen) gab es einen leichten Anstieg von 1.065 auf 1.109 Unfälle (+4,1 %). Das niedrige Niveau des Vorjahres wurde annähernd gehalten.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache „Abstand“ ist im Berichtsjahr 2023 erneut gestiegen (+17,9 %). Bei Auffahrunfällen wird meist die Ursache „Abstand“ erfasst. Anzunehmen ist hier in zahlreichen Fällen aber auch eine Ablenkung des Verkehrsteilnehmers, z. B. durch Bedienung eines Smartphones oder eines Navigationsgerätes, was aber durch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten meist nicht feststellbar ist.

Am Gesamtunfallgeschehen (37,5 %) stellt diese Ursache immer noch die Hauptunfallursache im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach dar.

Die Polizeiinspektionen der PD Bad Kreuznach haben im vergangenen Jahr neben Alkohol und Drogen im Straßenverkehr als weitere Schwerpunktthemen die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen, sowie rücksichtsloses und egoistisches Verkehrsverhalten (Stichworte: Tuning, Poser, Raser) in Innenstädten gelegt.

Dies wird im Hinblick auf das Jahr 2024 weiterhin umgesetzt werden.

Speziell im Bereich der drogenbeeinflussten Fahrzeugführer dürfte sich ein weiterer Schwerpunkt aufgrund der Cannabis-Legalisierung ergeben.

In der Gesamtschau kann wie Eingangs angedeutet festgestellt werden, dass in den Jahren 2020 und 2021 und Anfang 2022, bedingt durch die Einschränkungen der Sars-Cov-2 Pandemie, die Zahlen in vielen Bereichen gesunken sind bzw. niedriger waren.

Mit Blick auf 2023 blieben die Fallzahlen, ohne Corona bedingte Einschränkungen und wieder ansteigender Mobilität, in den meisten Bereichen unter denen der Jahre vor Corona bzw. näherten sich diesen wieder an.

13. Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen

Weitere Informationen zu dem örtlichen Verkehrsunfallgeschehen können bei den Polizeiinspektionen der PD Bad Kreuznach erfragt werden.

Polizeiinspektion Bad Kreuznach

Ringstraße 3, 55543 Bad Kreuznach, Tel. 0671 / 8811-0

E-Mail: PIBadKreuznach@polizei.rlp.de

Polizeiinspektion Bingen

Mainzer Straße 122, 55411 Bingen, Tel. 06721 / 905-0

E-Mail: PIBingen@polizei.rlp.de

Polizeiinspektion Kirn

Bahnhofstraße 16, 55606 Kirn, Tel. 06752 / 156-0

E-Mail: PIKirn@polizei.rlp.de

Erstellt

Im Auftrag

Jens Antweiler, KHK