



# LAGEBILD 2023

---

## Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeiinspektion Kirn 2023

(5-Jahresvergleich 2019 bis 2023)

**Zusammengestellt:**

Roberto Atzori, PHK

Polizeipräsidium Mainz

Polizeiinspektion Kirn

**Erreichbarkeit:**

Telefon: 06752 / 156-0

Fax: 06752 / 15656

E-Mail: pikirn@polizei.rlp.de

**Quellen:**

AVUS            **Automatisierte Verkehrs-Unfall-Statistik**

GeopolisV      **Geografisches-Polizeiliches-Informationssystem (Verkehr)**

Angaben zur Bevölkerungszahl und Altersstruktur – Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

Datenstand: 21.02.2024

## Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht .....	5
2. Demografische Entwicklung.....	6
.....	6
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
5. Verunglückte Personen.....	8
5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen .....	8
5.2. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ).....	9
6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss .....	10
6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss .....	10
6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss .....	11
6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss .....	11
7. Unfallursachen insgesamt.....	12
7.1. Unfallursachen allgemein.....	12
8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	13
9. Risikogruppen.....	13
9.1. Risikogruppe Kinder.....	13
9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung .....	14
9.1.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern.....	14
9.1.3. Anzahl verunglückter Kinder .....	15
9.2. Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige).....	15
9.2.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer .....	15
9.2.2. Unfallhäufigkeitszahl .....	16
9.2.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrenden .....	16
9.2.4. Anzahl verunglückter junger Fahrende.....	17
9.2.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl.....	17
9.2.6. Anteil Hauptverursacher .....	17
9.2.7. Verursacherhäufigkeitszahl .....	18
9.3. Risikogruppe Senior*innen .....	18
9.3.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre).....	18
9.3.2. Unfallhäufigkeitszahl .....	18
9.3.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre).....	19

9.3.4.	Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 65 Jahre) .....	19
9.3.5.	Verunglücktenhäufigkeitszahl.....	20
9.3.6.	Anteil Hauptverursacher .....	20
9.3.7.	Verursacherhäufigkeitszahl .....	20
9.3.8.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung v. Senior*innen (≥ 75 Jahre) .	21
9.3.9.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre).....	21
9.3.10.	Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 75 Jahre).....	22
9.3.11.	Anteil Hauptverursacher.....	22
9.4.	Risikogruppe Radfahrende .....	23
9.4.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender .....	23
9.4.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden	23
9.4.3.	Anzahl verunglückter Radfahrender .....	24
9.4.4.	Anteil Hauptverursacher .....	24
9.5.	Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen.....	25
9.5.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender	25
9.5.3.	Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen.....	26
9.5.4.	Anteil Hauptverursacher .....	26
9.6.	Risikogruppe Lkw.....	27
9.6.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw.....	27
9.6.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ..	27
9.6.3.	Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw	28
9.6.4.	Anteil Hauptverursacher .....	28
10.	Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten) .....	29
10.1.	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB .....	29
10.2.	Aufklärungsquote .....	29
11.	Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention .....	30
12.	Zusammenfassung.....	31/312

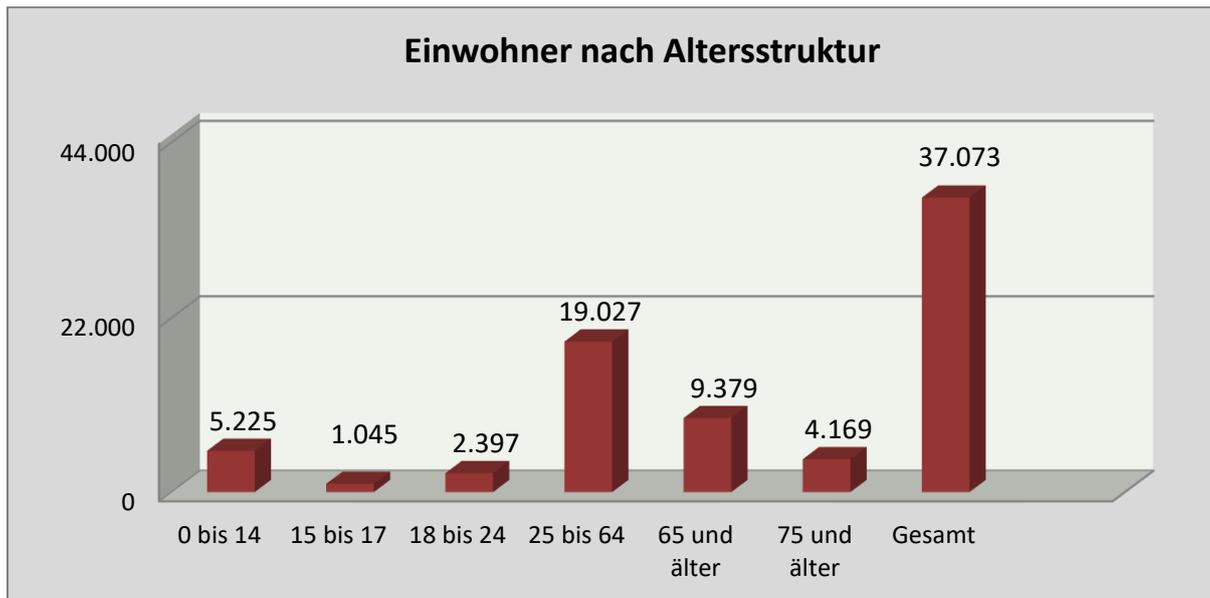
## 1. Kurzübersicht

Verkehrsunfälle	2023	2022	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	1187	1101	+ 86	+ 7,8%
Unfälle mit leichtem Personenschaden	71	62	+ 9	+ 14,5%
Unfälle mit schwerem Personenschaden	26	21	+5	+ 23,8%
Unfälle mit Todesfolge	1	0	+1	+100%
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	23	11	+12	+109,1 %
Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	7	5	+2	+40%
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Motorradfahrender (mit amtlichem Kennzeichen)	14	15	- 1	- 6,7%
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Fahrradfahrender	11	15	-4	- 26,7%
VU unter Beteiligung 18-24 Jähriger	236	200	+36	+ 18%
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 65 Jahre)	243	225	+18	+ 8%
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 75 Jahre)	94	92	+2	+ 2,2%
Unfälle mit Kinderbeteiligung	6	7	-1	- 14,3%
Unfälle mit Flucht	200	166	+ 34	+ 20,5%
Aufgeklärte Unfallfluchten	79	74	+5	+ 6,8 %
Aufklärungsquote	39,5 %	44,6 %		-5,1%
Verunglückte (insgesamt)	124	103	+ 21	+ 20,4%
Leichtverletzte	96	80	+ 16	+ 20%
Schwerverletzte	27	23	+ 4	+ 17,4%
Getötete	1	0	-1	+100%

## 2. Demografische Entwicklung

Der Dienstbezirk der Polizeiinspektion Kirn umfasst die Zuständigkeitsbereiche der Verbandsgemeinden Kirner Land, Nahe-Glan sowie 5 Gemeinden der Verbandsgemeinde Herrstein. Im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Kirn leben insgesamt **37.073** Menschen (Stand 31.12.2022 / Daten des Statistischen Landesamts Rh.-Pf.) was gegenüber der letztjährigen Auswertung einem Zuwachs von ca. 1,1% entspricht.

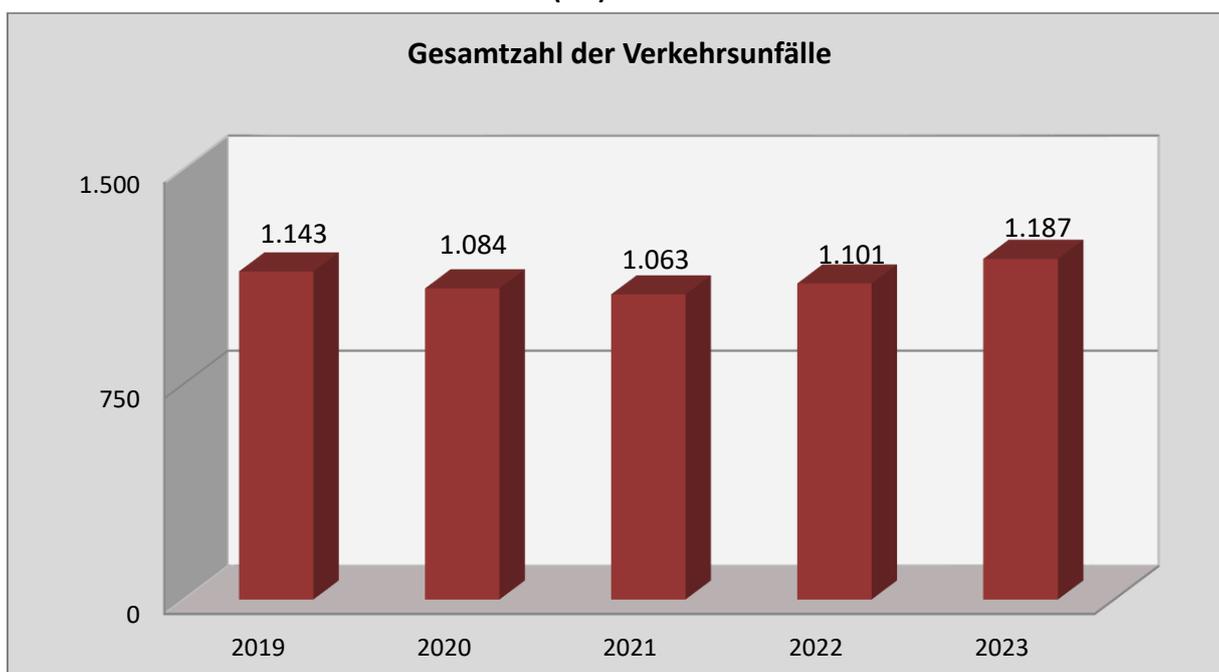
Die Altersstruktur der Einwohner ist der nachfolgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

## 3. Gesamtunfallzahlen

### 3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)

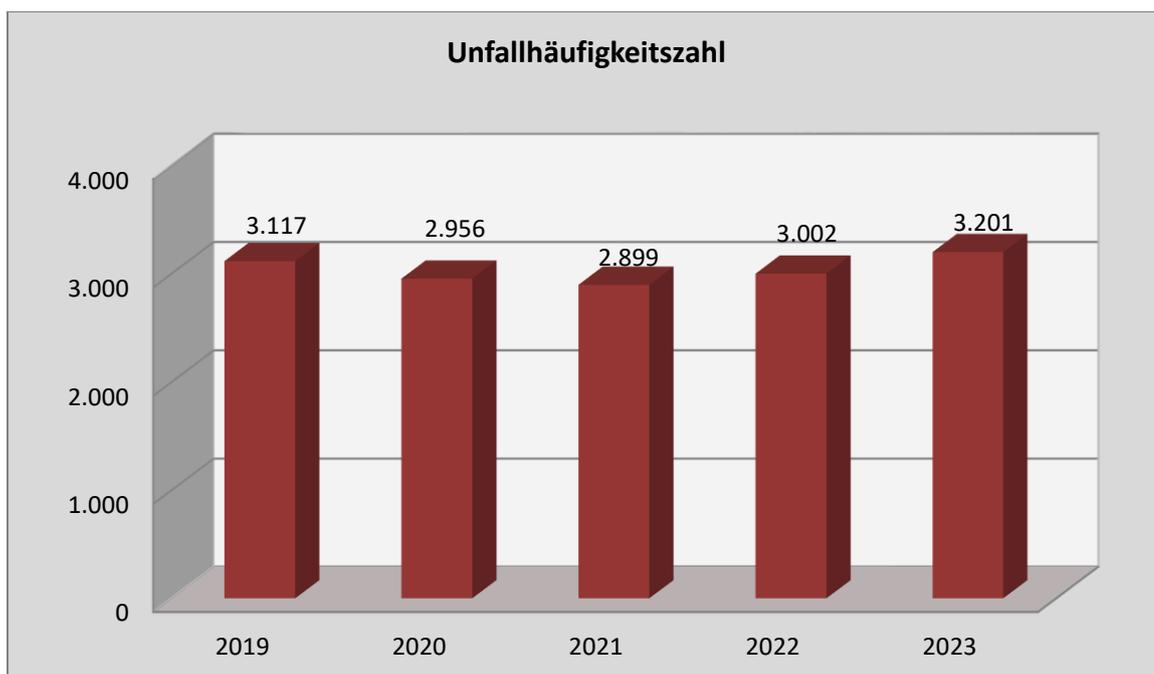


Im Zeitraum vom 01.01.2023 bis 31.12.2023 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Kirn insgesamt 1.187 Verkehrsunfälle. Mit Blick auf das zurückliegende Jahr ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle leicht gestiegen, befindet sich aber nur leicht über dem durchschnittlichen Niveau der Jahre vor der Corona-Pandemie. Diese langfristig betrachtete Entwicklung ist auch im Bundes- und Landestrend feststellbar. Inwiefern sich in der Einzelbetrachtung noch Nach-/ bzw. Auswirkungen der Pandemiejahre bemerkbar machen, kann polizeilicherseits nicht abschließend beurteilt werden.

Es muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass ein 5 – Jahresvergleich der Verkehrsunfalllage, wovon 3 Jahre von zum Teil stark eingeschränkter Mobilität während der pandemischen Lage geprägt waren, mit einer differenzierten Relation betrachtet werden muss. In fast allen ausgewerteten Bereichen, befinden sich die Fallzahlen im aktuellen Auswertejahr 2023 wieder in etwa auf dem Niveau von 2019 und davor.

### 3.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

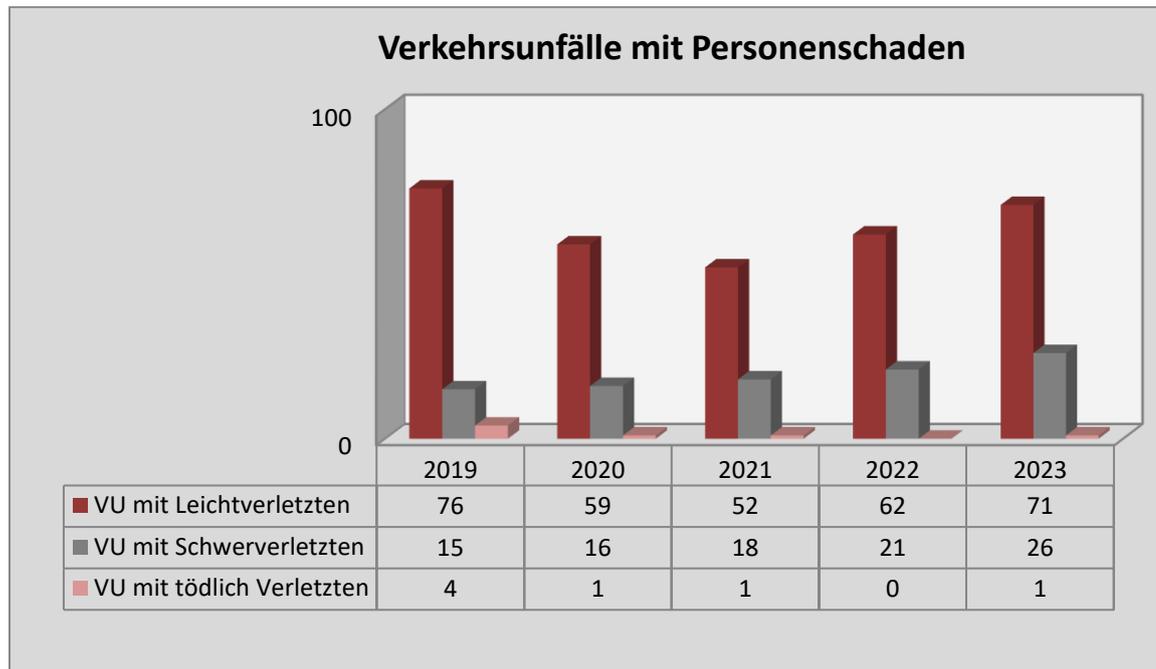
Allein aus der Zahl der Verkehrsunfälle lässt sich grundsätzlich keine Aussage zur Verkehrssicherheitslage in einem bestimmten Gebiet ableiten. Als Indikator für die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung dient vielmehr die sogenannte Unfallhäufigkeitszahl (Verkehrsunfälle pro Jahr je 100.000 Einwohner).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



Der vorgenannten Darstellung ist zu entnehmen, dass die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung in diesem Jahr, nach einem Abwärtstrend in den zurückliegenden Pandemie Jahren, gestiegen ist und im 5-Jahresvergleich ein Hoch ausweist.

## 4. Personenschadensunfälle

### 4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden



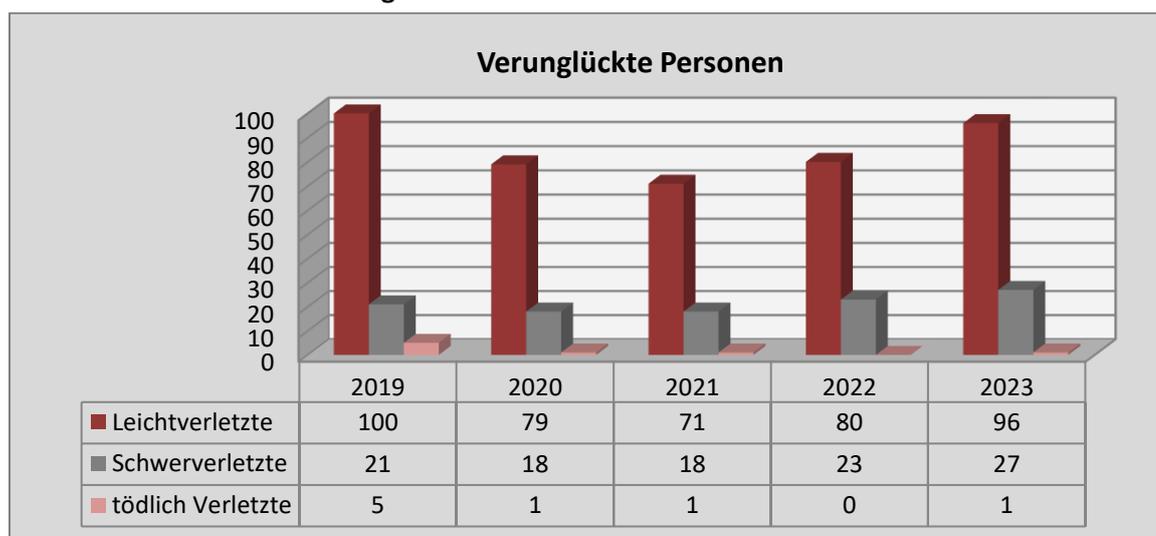
Im Bereich der PI Kirn ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 98 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, was einem Anteil von 8,3 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht.

Unter den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ereigneten sich 71 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten, 26 Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen, sowie 1 Verkehrsunfall mit tödlich verletzter Person.

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

## 5. Verunglückte Personen

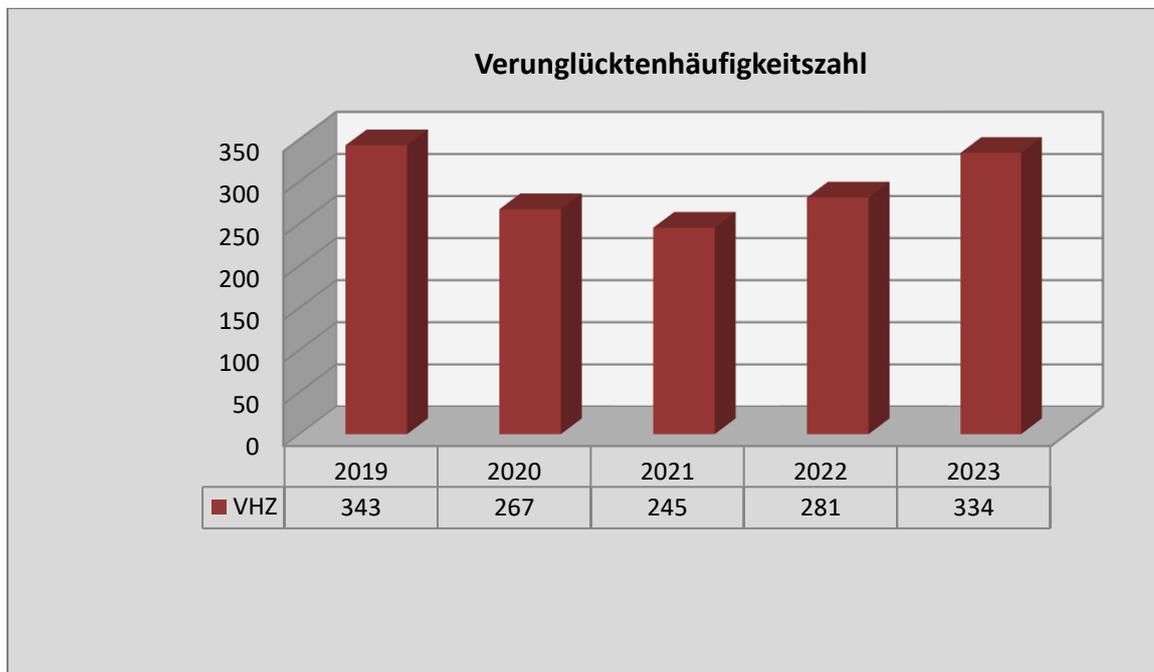
### 5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen



Neben den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist auch die Anzahl der in diesem Zusammenhang verunglückten Personen im Vorjahresvergleich um 21 (20,4%) angestiegen, liegt mit 124 aber dennoch unter dem Niveau der Jahre 2019 und davor.

## 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 Polizeiinspektion Kirn, insbesondere in den beiden Jahren 2020 u. 2021 rückläufig war und im Berichtsjahr 2021 ein absolutes Langzeittief erreichte. Die VHZ ist im Berichtsjahr nach 2022 wieder angestiegen, befindet sich aber wie bereits mehrfach erwähnt ebenfalls unter dem Niveau der Jahre vor der Pandemie.

## 6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

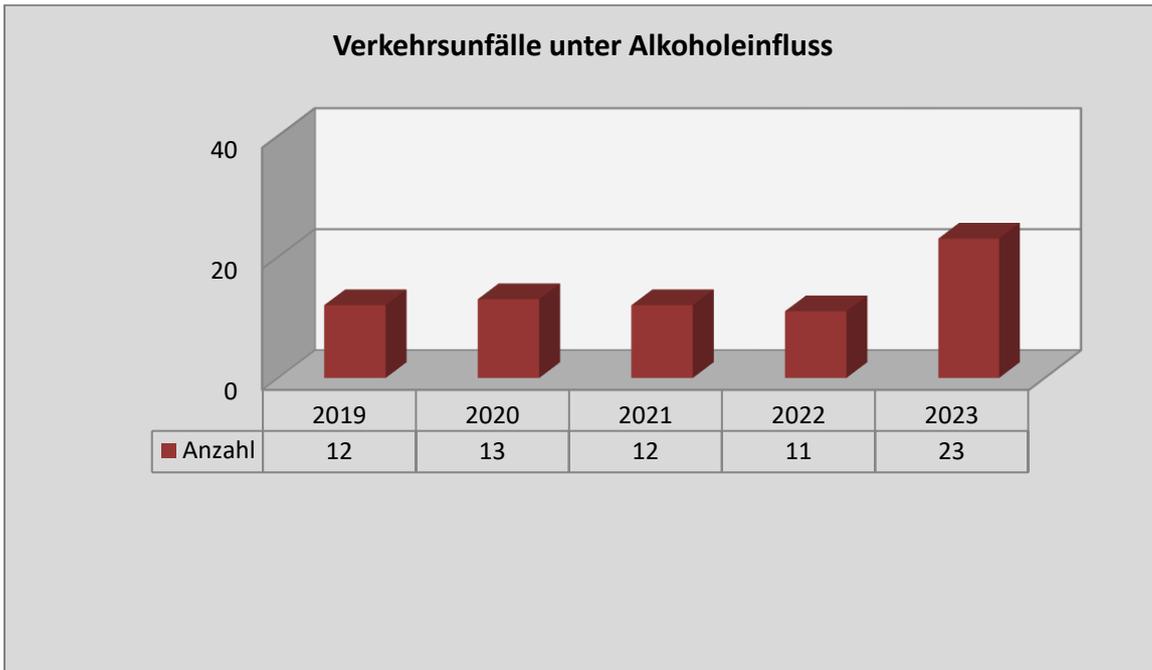
Im Berichtsjahr 2023 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Kirn insgesamt 30 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel. Hiermit lag die Gesamtzahl im Berichtsjahr 2023 auf einem Niveau, das Besorgnis erregt, zumal der Wert auch deutlich über den Fallzahlen der Jahre 2019 und davor liegt.

Weiter unten im Text – unter Verkehrssicherheitsarbeit und Zusammenfassung – wird nochmals auf diese Entwicklung und die daraus resultierenden Maßnahmen eingegangen.

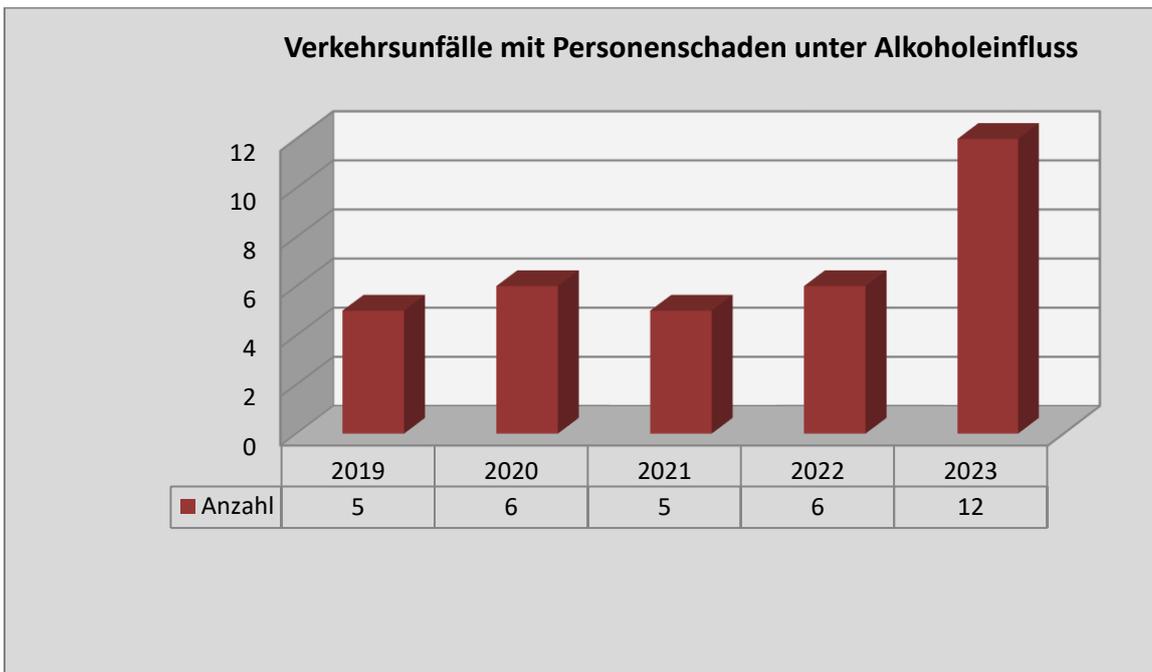
Unter den vorgenannten Verkehrsunfällen ereigneten sich 23 Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 7 Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln. Aufgrund vereinzelter Fälle, bei denen Fahrzeugführende sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch von Betäubungsmitteln standen, finden einzelne Verkehrsunfälle in beiden Einflussbereichen Berücksichtigung.

Sowohl im Bereich der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss als auch im Bereich der Verkehrsunfälle unter Betäubungsmitteln einfluss lagen die Gesamtunfallzahlen sowie die Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf einem hohen Niveau (siehe hierzu nachfolgende Ziffern 6.1 und 6.2).

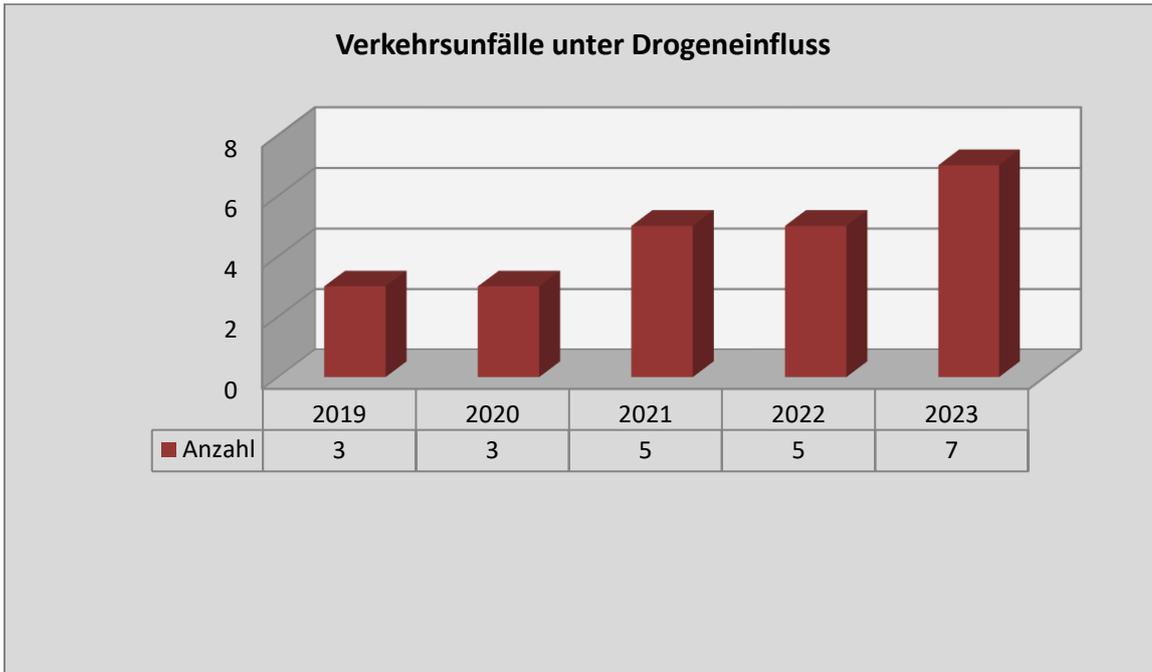
### 6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



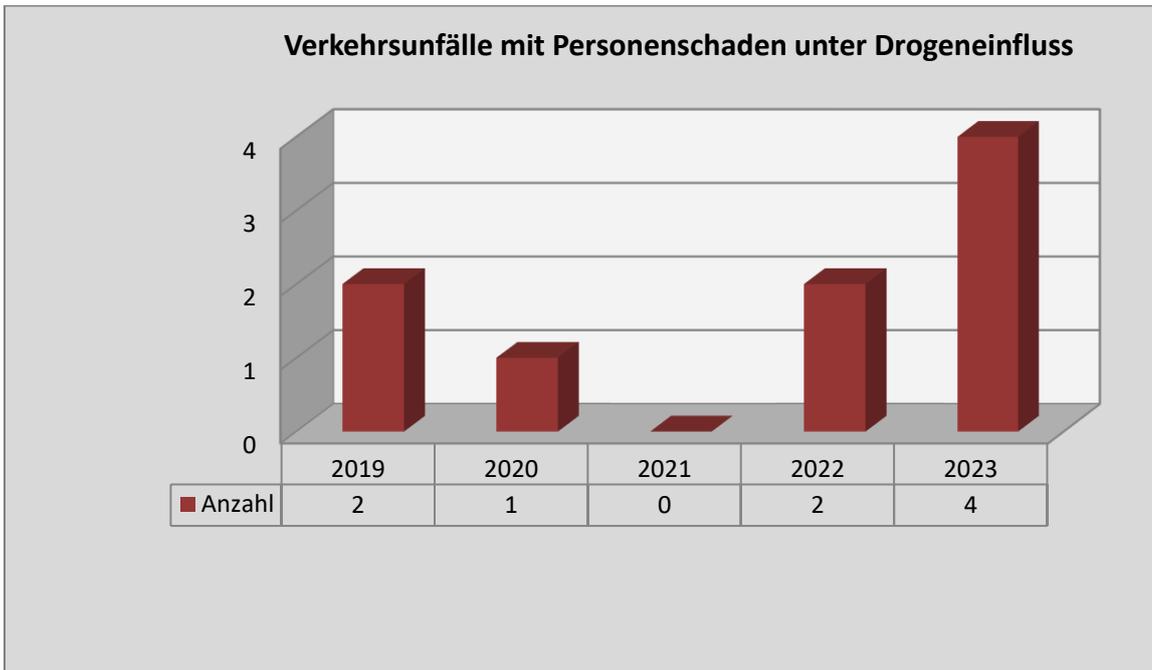
#### 6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss



## 6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

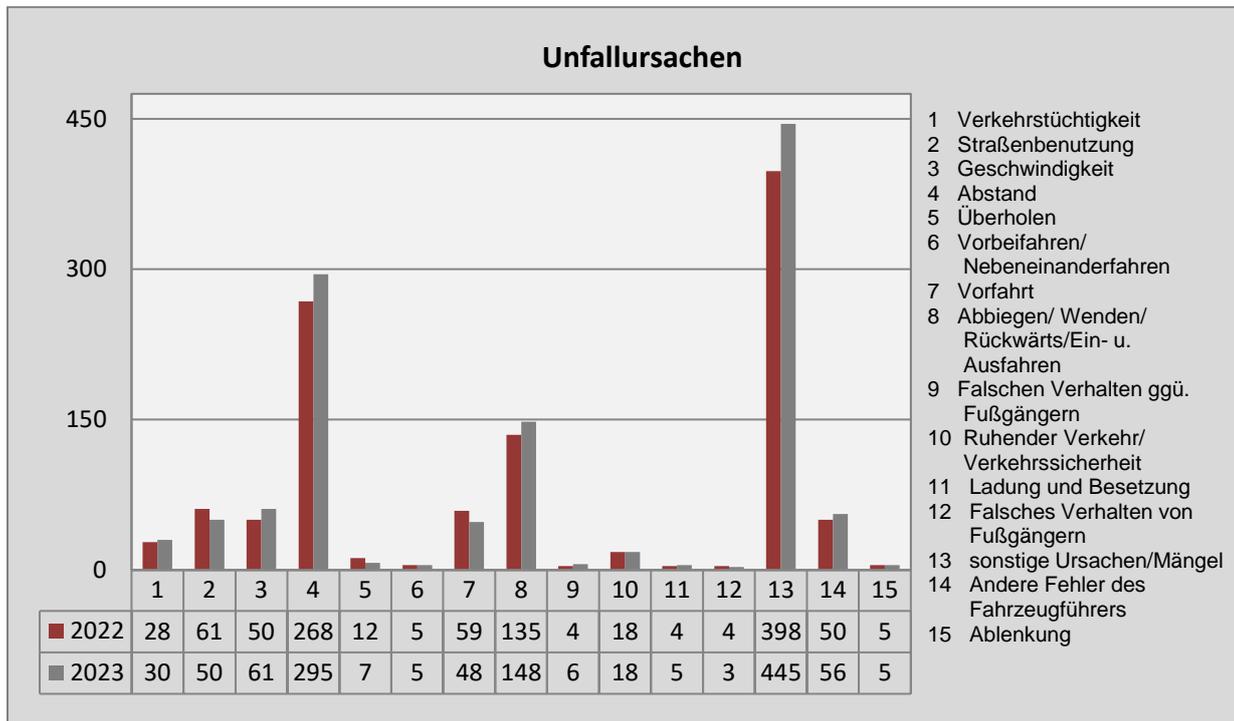


### 6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss



## 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 295 Verkehrsunfällen, und damit unter den feststellbaren Ursachen am häufigsten festgestellt. Dies entspricht einem Anteil von 24,9 % am Gesamtunfallgeschehen und stellt im Vorjahresvergleich eine Zunahme um 27 Unfälle dar. Der Anteil am Gesamtgeschehen blieb hierbei im Vergleich fast gleich (2022 = 24,3%).

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

Mit 148 Fällen und somit zweithäufigste Unfallursache (12,5 %) sind Fehler beim „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren“. Hier stieg die Zahl der Unfälle um 13 im Vergleich zum Jahr 2022 (Anteil am Gesamtgeschehen in 2022 = 12,03%).

#### Straßenbenutzung/Geschwindigkeit und Vorfahrt

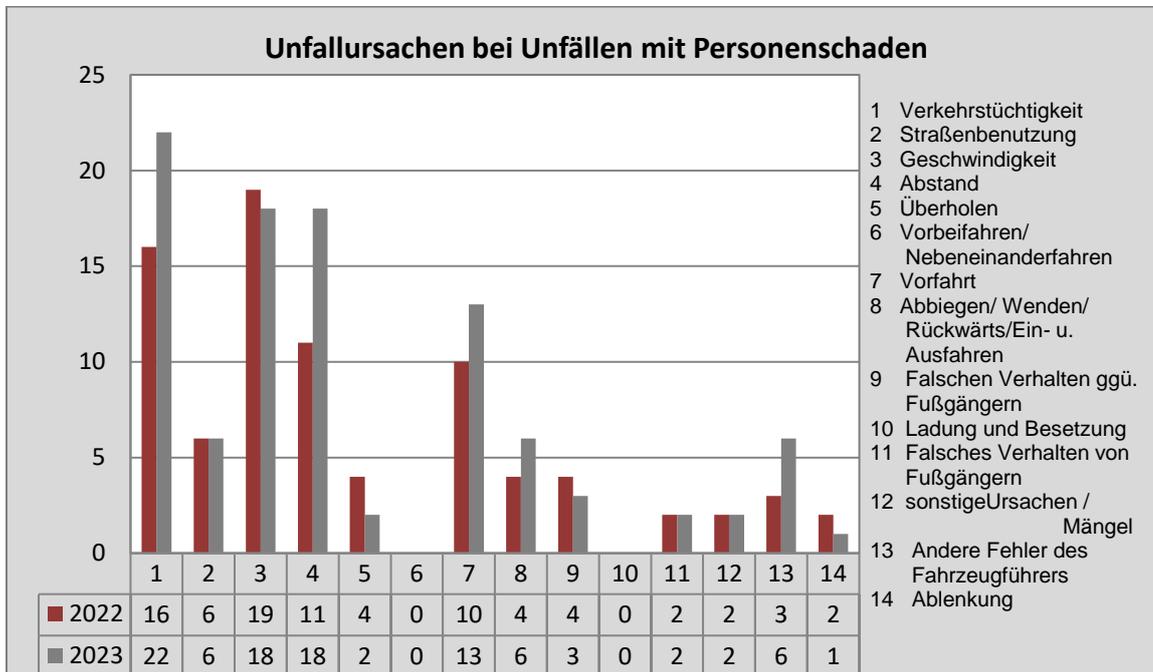
Die Ursachen folgen mit Prozentanteilen von 5,1 % (Geschwindigkeit), 4,2% (Straßenbenutzung), und 4% (Vorfahrtsunfälle).

#### Ablenkung:

Diese Unfallursache ist belegt nach wie vor ein sehr großes Dunkelfeld, da Nachweise zu Klärung dieser Verkehrsunfallursache nur schwer zu führen sind. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein nicht unerheblicher Teil der Unfälle mit Ursache Andere Fehler/Sonstige Ursachen der Ursache Ablenkung zugeordnet werden müsste. Aus diesem Grund wird die Unfallursache Ablenkung (insbesondere Handy am Steuer) landesweit als Schwerpunktthema behandelt. Zur Bekämpfung wurden Kontrolltätigkeiten und Präventionsarbeit bereits intensiviert.

## 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 deutlich höheres Verletzungsrisiko bergen.



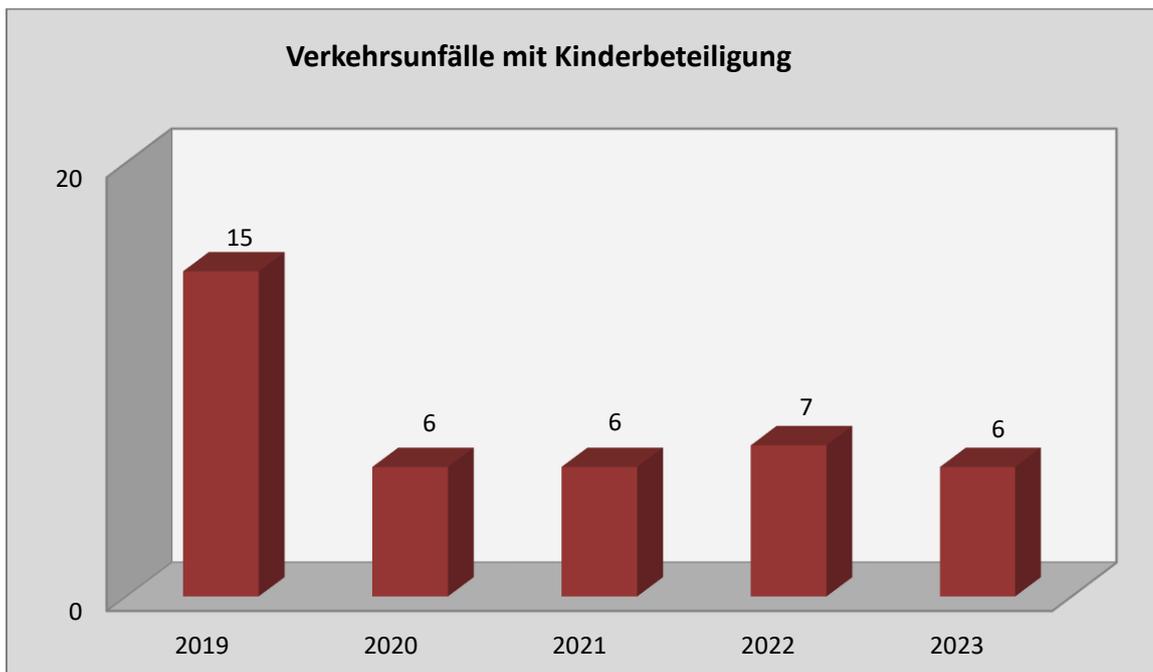
Aus der vorgenannten Darstellung wird deutlich, dass insbesondere die Unfallursachen Verkehrstüchtigkeit, Geschwindigkeit, Abstand und Vorfahrt bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden eine deutlich größere Rolle spielen als in der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

## 9. Risikogruppen

### 9.1. Risikogruppe Kinder

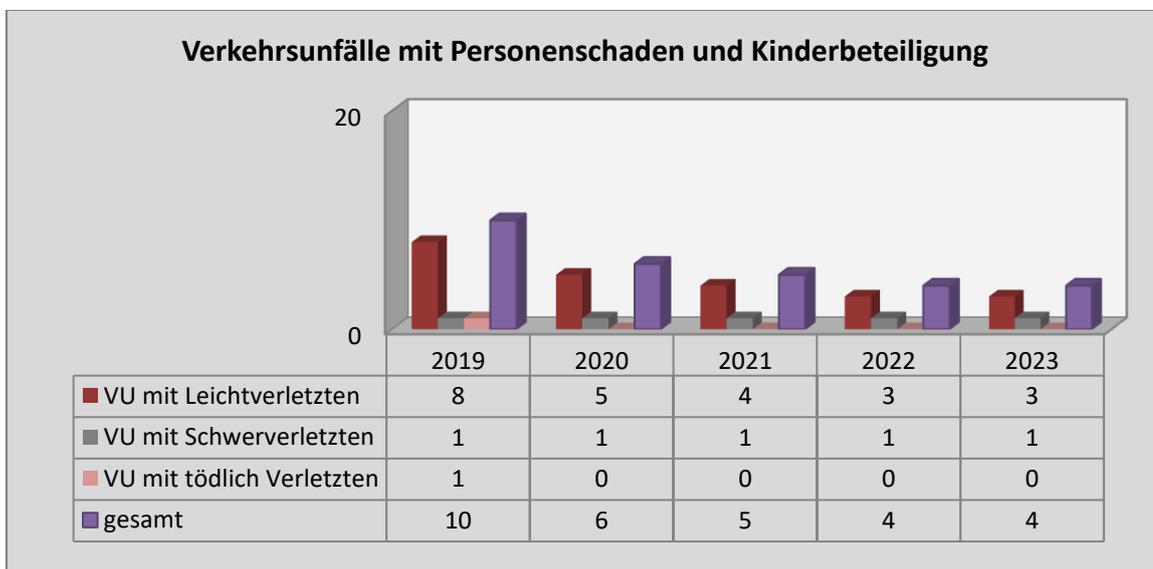
Kinder zählen zu den schwächeren und deshalb besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Sie können den Straßenverkehr noch nicht ausreichend vorausschauend wahrnehmen und es fällt ihnen schwer, ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge zu richten. Kinder unter 10 Jahren können meist Geschwindigkeiten 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



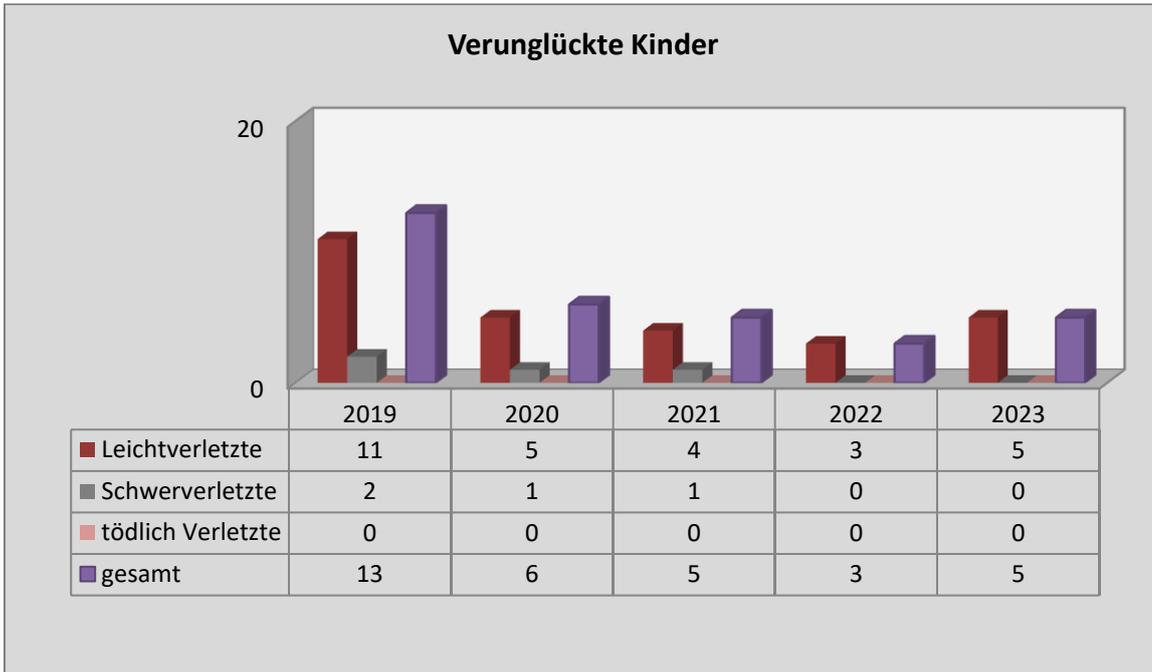
Im Bereich der Polizeiinspektion Kirn ereigneten sich im Jahr 2023 insgesamt 6 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, was einem Anteil von 0,51 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht. Der Wert ist seit 2020 erfreulicher Weise auf einem sehr niedrigen Niveau.

### 9.1.2. 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 auch im Berichtsjahr 2023 ein Langzeittief von 4 Verkehrsunfällen auswies.

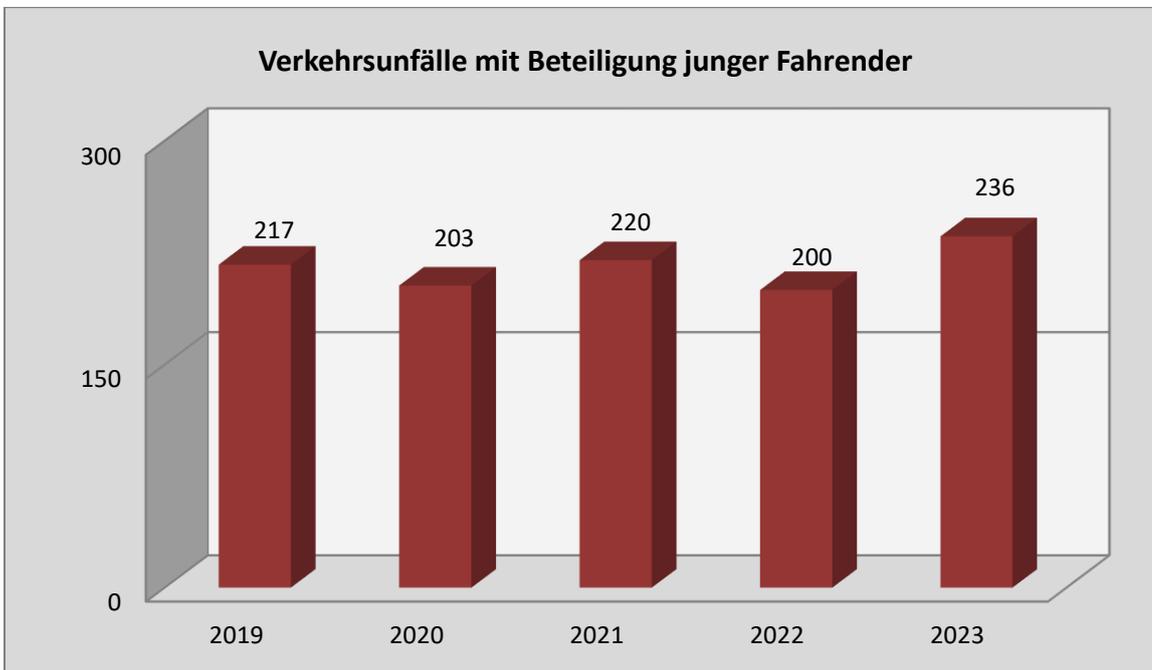
**9.1.3. Anzahl verunglückter Kinder**



Im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden im Jahr 2023 5 Kinder verletzt. Der geringe Anteil an Unfallbeteiligten in dieser Risikogruppe lässt keinen Rückschluss auf Unfallhäufigkeitszahlen oder Hauptverursacher zu. (UnfallHZ = 76 / VerunglücktenHZ= 96 / HauptverursacherHZ = 57)

**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 zum letztjährigen Langzeittief gestiegen und liegt mit 236 Verkehrsunfällen auf einem Langzeithoch.

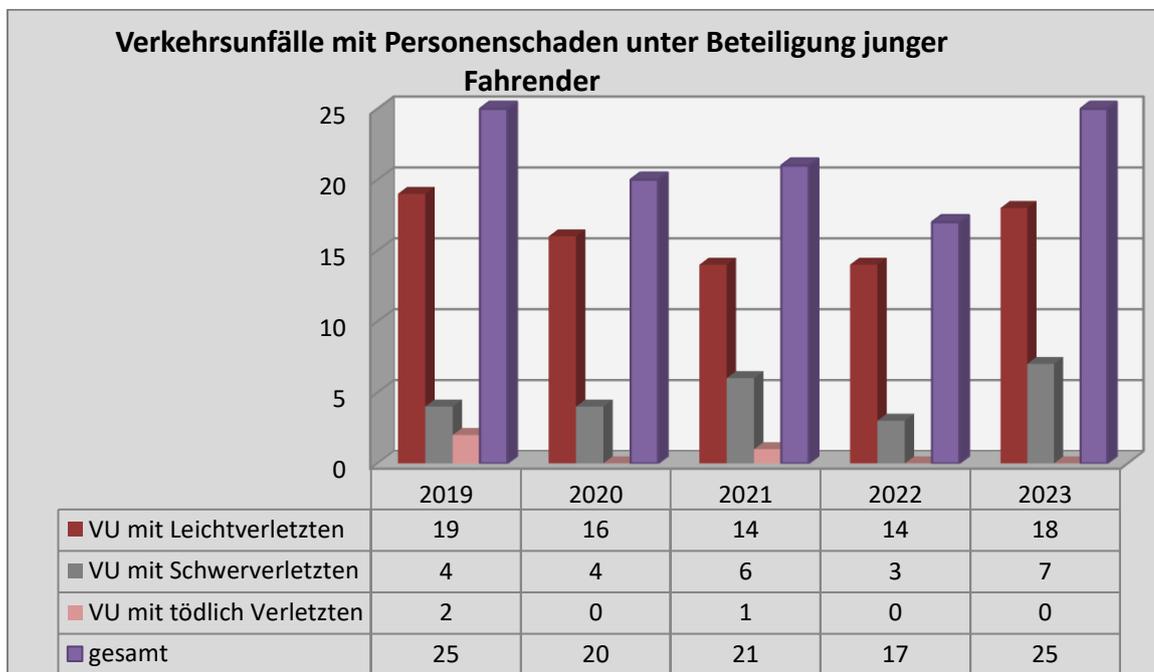
Die vorgenannte Kategorie von Verkehrsunfällen entspricht einem Anteil von 19,88 % des Gesamtunfallgeschehens.

### 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 Fahrennden 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 bei 9846 und liegt somit deutlich über dem Wert des Vorjahres (2022: 8169).

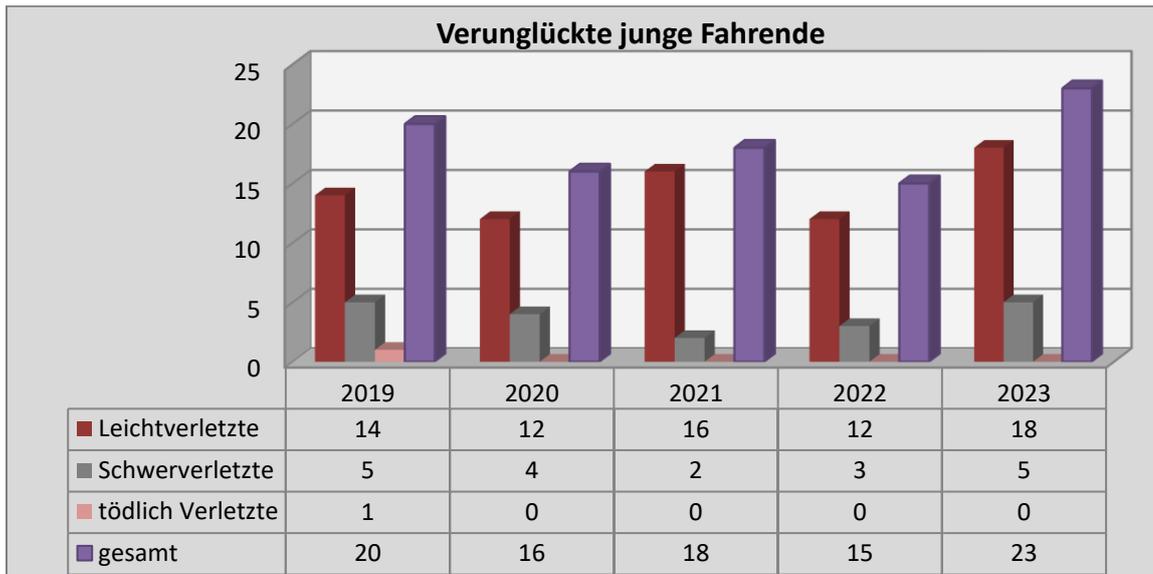
Die Unfallhäufigkeitszahl zeigt deutlich, dass der relative Anteil an Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl dieser Altersgruppe im Vergleich zur Gesamtunfallhäufigkeitszahl hoch ist. Hierbei wird jedoch auch darauf zu verweisen, dass der Anteil der Einwohner im relevanten Alter von 18-24 im Vergleich zum Berichtsjahr um 2,1% gesunken ist, was die UHZ im Gegenzug steigen lässt.

### 9.2.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrennden



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrennder ist festzustellen, dass sich der Wert in den Jahren 2020 – 2022 etwas verringert hatte, sich nun aber wieder auf dem Niveau von 2019 befindet.

#### 9.2.4. Anzahl verunglückter junger Fahrende

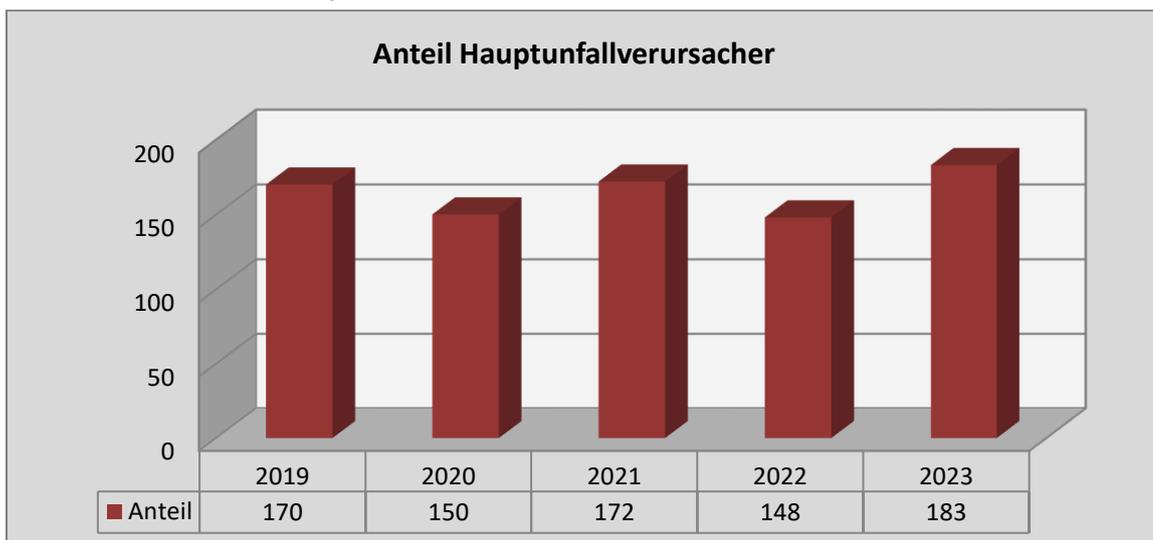


Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist allerdings die Gesamtzahl verunglückter junger Fahrender mit 23 verunglückten Personen im Vergleich der letzten 5 Jahre auf einem Höchststand.

#### 9.2.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wurde bereits unter Ziffer 5.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die VHZ anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner. Die VHZ in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 959 und liegt somit deutlich über dem Wert des Vorjahres mit 612.

#### 9.2.6. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 183 Verkehrsunfällen junge Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Trotz stärkerer Schwankungen in den zurückliegenden Jahren muss für das Jahr 2023 in dieser Risikogruppe auch für diesen Bereich ein Höchststand festgestellt werden.

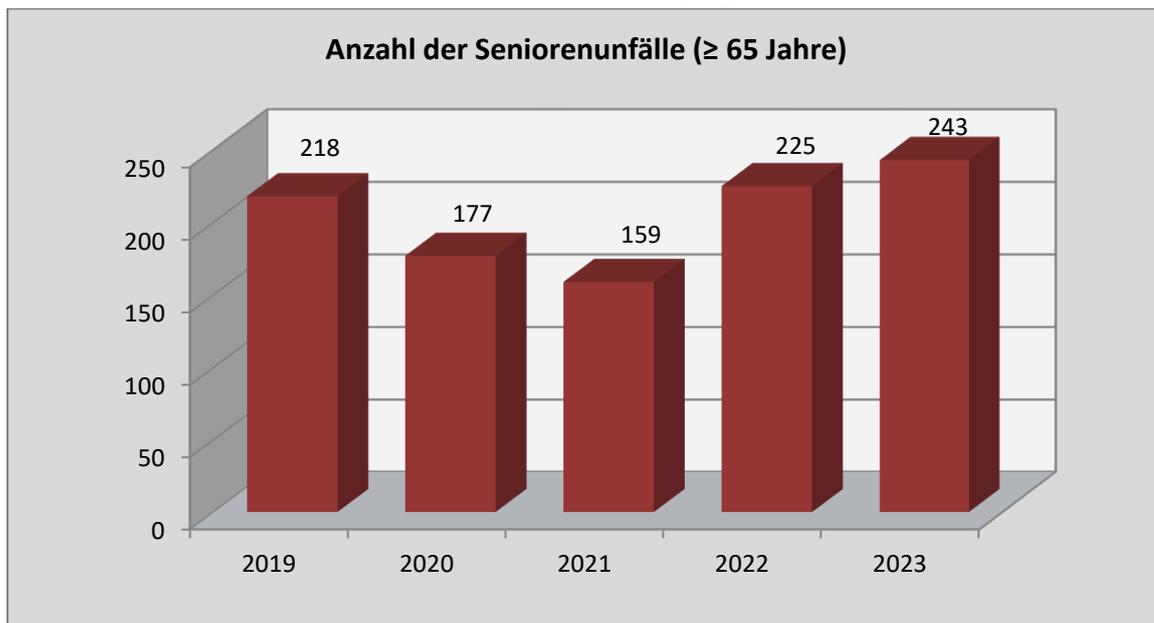
### 9.2.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl ist gleich der Unfallhäufungszahl, welche bereits unter Ziffer 3.2 erläutert wurde. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenen 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 7635 und liegt somit auch hier deutlich über dem Wert des Vorjahres (2022: 6045).

## 9.3. Risikogruppe Senior\*innen

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



Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 243 Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

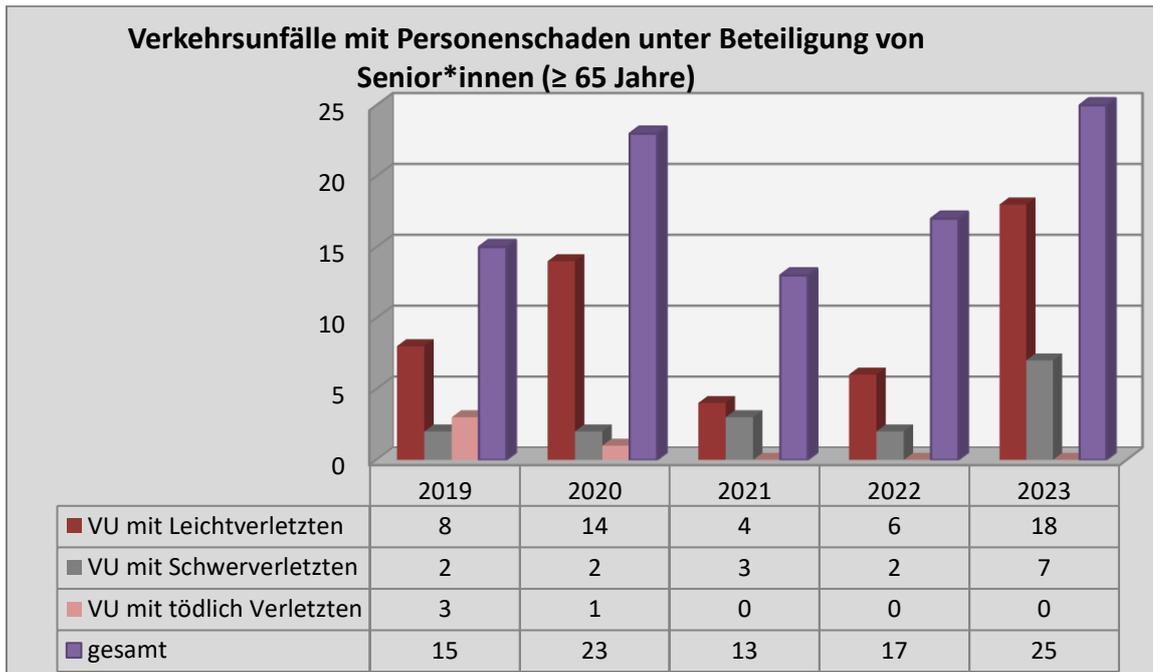
Insgesamt waren Senioren (≥ 65 Jahre) somit an 18 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022. Im Langzeitvergleich wurden jedoch auch die Werte der vorpandemischen Lage übertroffen.

### 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.

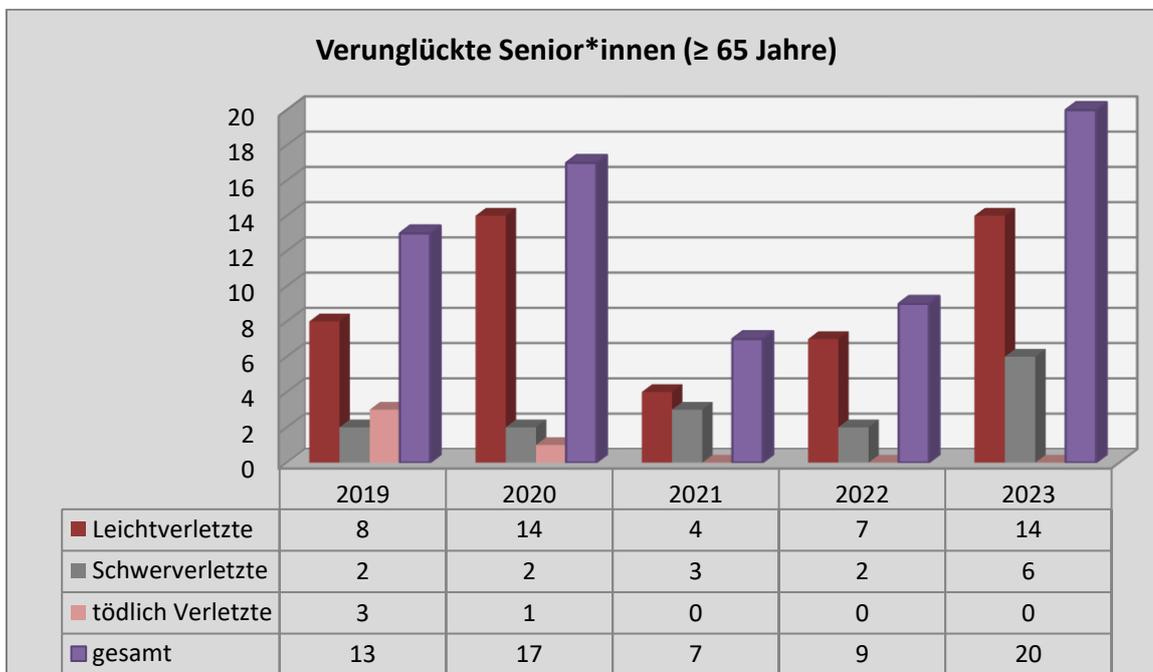
Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 2591 und liegt auch in dieser Risikogruppe über dem Wert des Vorjahres (2022: 2437).

**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 die ständig schwankenden Werte in diesem Jahr einen Höchststand erreicht haben. Erfreulicherweise ereignete sich wie auch schon 2021+2022 im Zusammenhang mit dieser Risikogruppe kein Unfall mit tödlich verletzter Person.

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

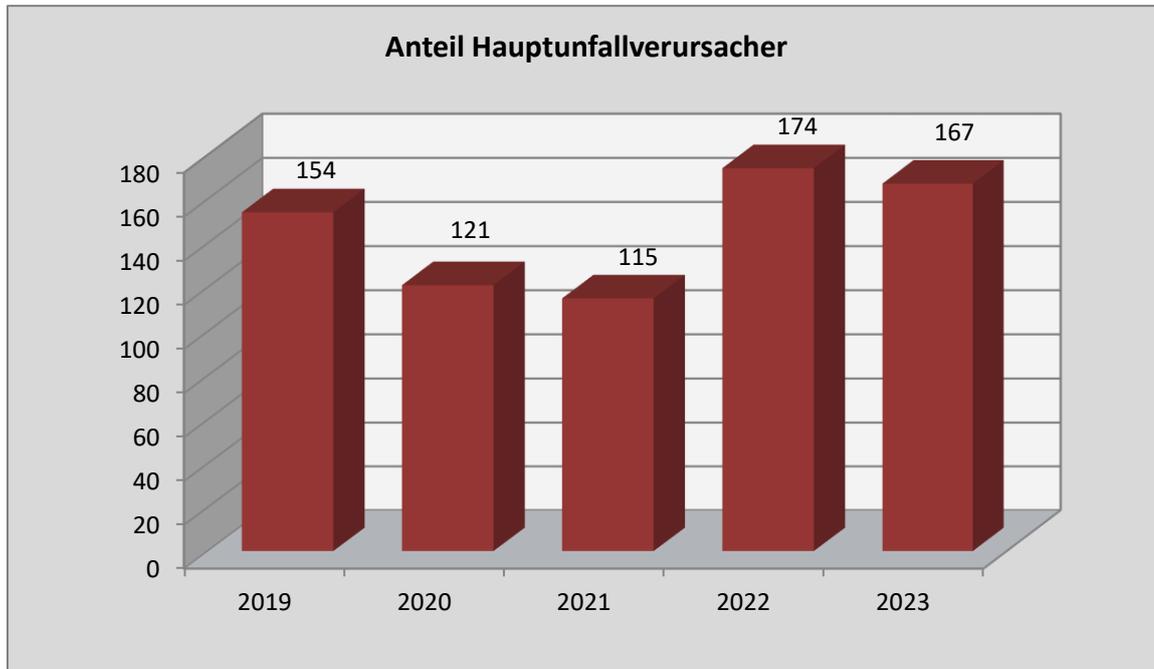


Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist leider auch die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 65 Jahre) deutlich gestiegen.

### 9.3.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wurde bereits unter Ziffer 5.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die VHZ anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die VHZ in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 213 und liegt somit über dem Wert des Vorjahres (2022: 184).

### 9.3.6. Anteil Hauptverursacher



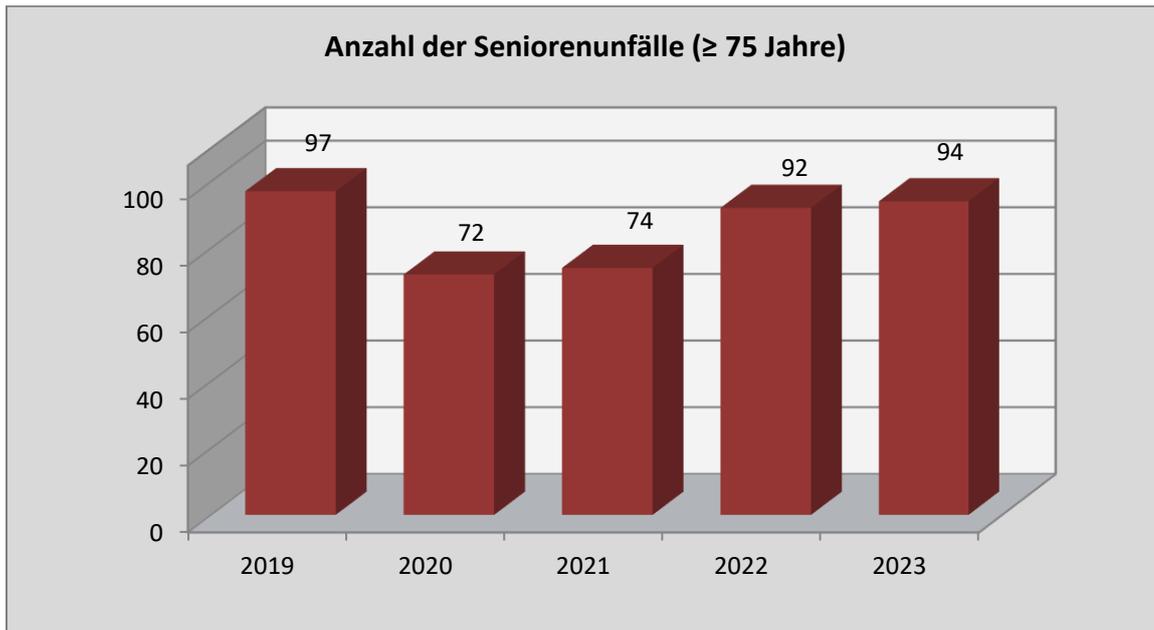
Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 167 Verkehrsunfällen Senioren ( $\geq 65$  Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dieser Wert ist im Vergleich zum Vorjahr etwas gesunken.

### 9.3.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) pro 100.000 Einwohner.

Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2023 bei 1777 und liegt somit ebenfalls unter dem Wert des Vorjahres (2022: 1.885).

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

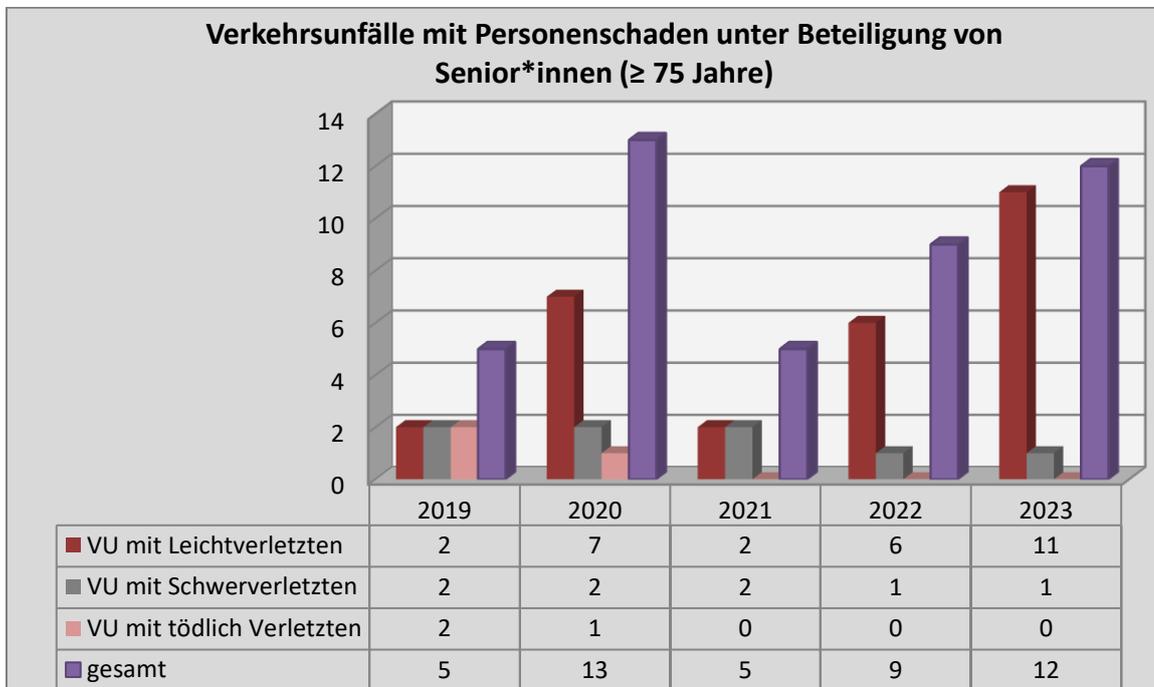


Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 94 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre). Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

Insgesamt waren Senioren (≥ 75 Jahre) lediglich an 2 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2021.

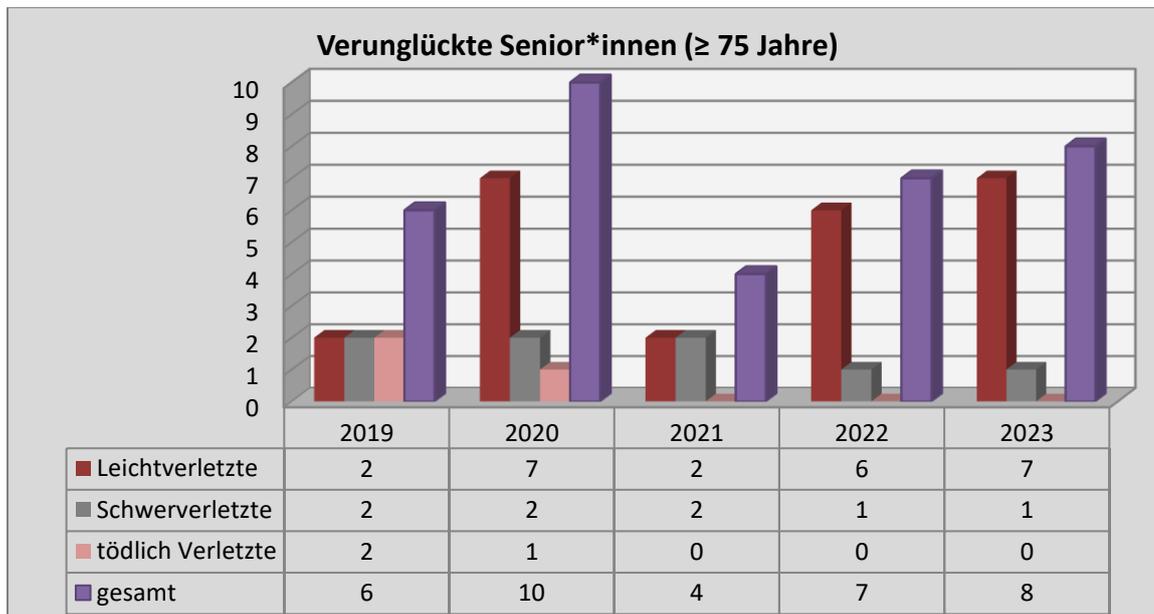
Die Werte bewegen sich in etwa auf denen der vorpandemischen Lage.

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



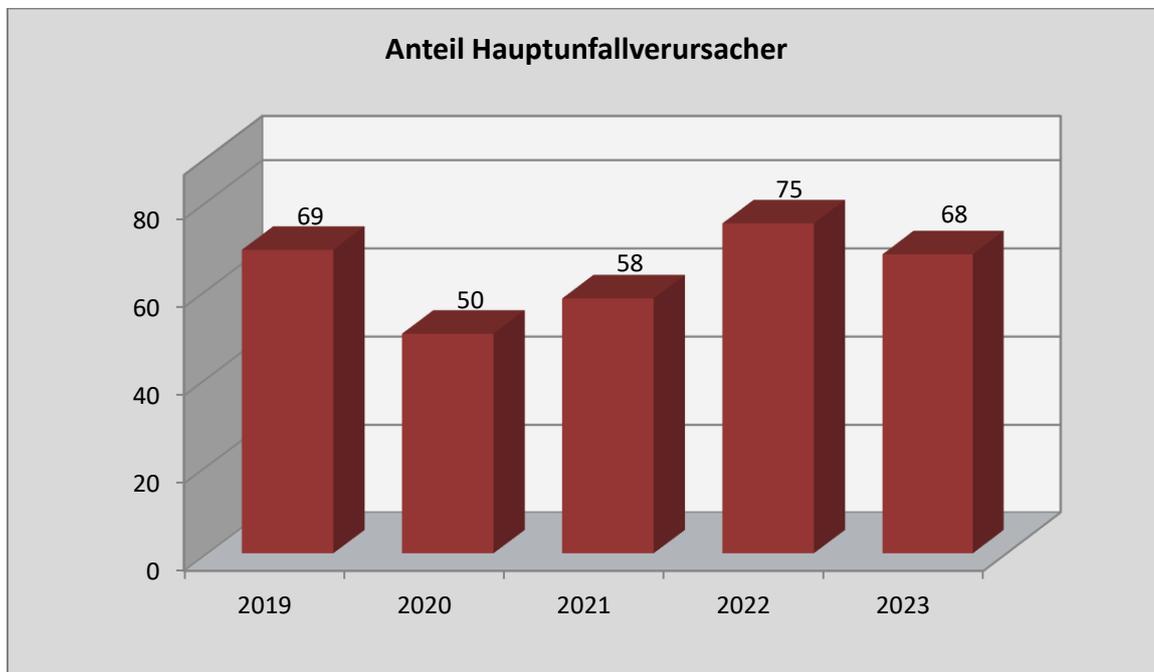
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 wieder leicht gestiegen ist, die Werte aber im Hinblick auf einen Langzeitvergleich stark schwankend sind.

### 9.3.10. Anzahl verunglückter Senior\*innen (≥ 75 Jahre)



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 75 Jahre) lediglich um einen Zähler angestiegen, wobei auch hier im Langzeitvergleich stets schwankende Werte festgestellt werden können.

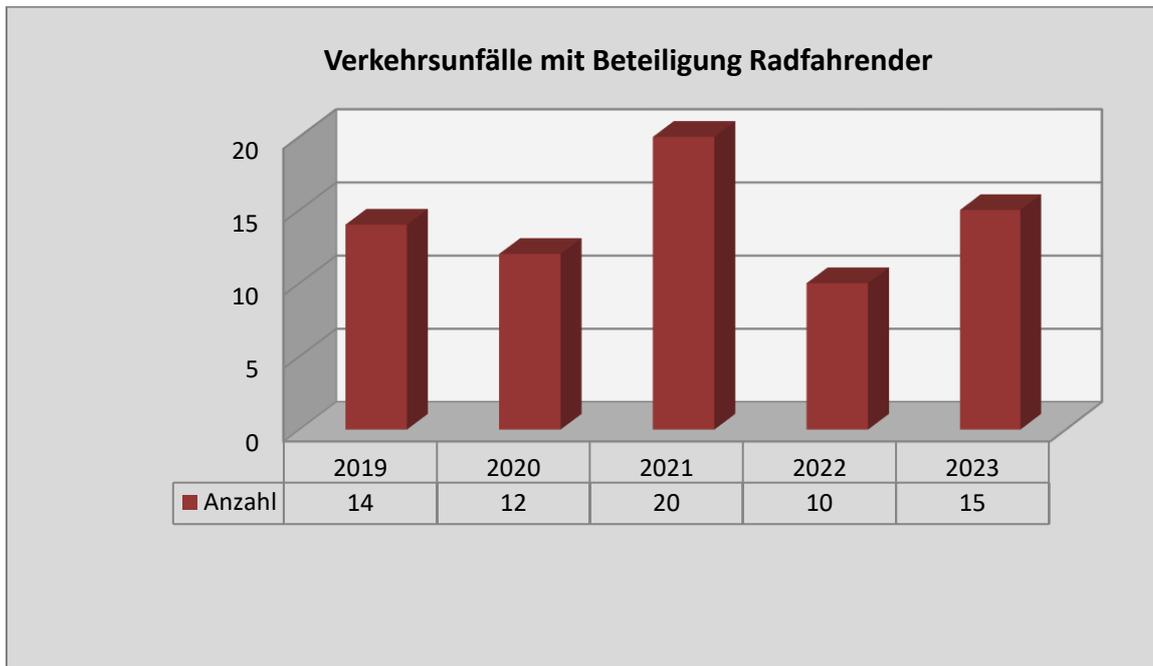
### 9.3.11. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 68 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 75 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Damit liegt der Anteil bei 72,3 %, was einen Rückgang um 9,3 % im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Der Anteil der Hauptverursacher liegt auch unter dem 5-jährigen Mittel von 75,2%.

## 9.4. Risikogruppe Radfahrende

### 9.4.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender

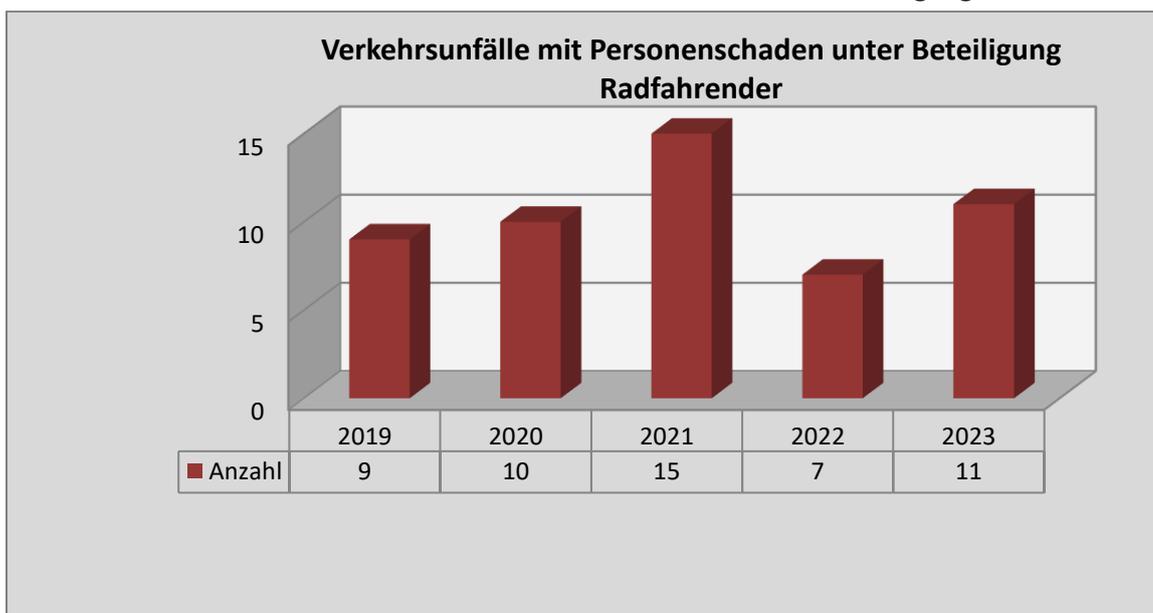


Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 15 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

Insgesamt waren Radfahrende somit an 5 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022

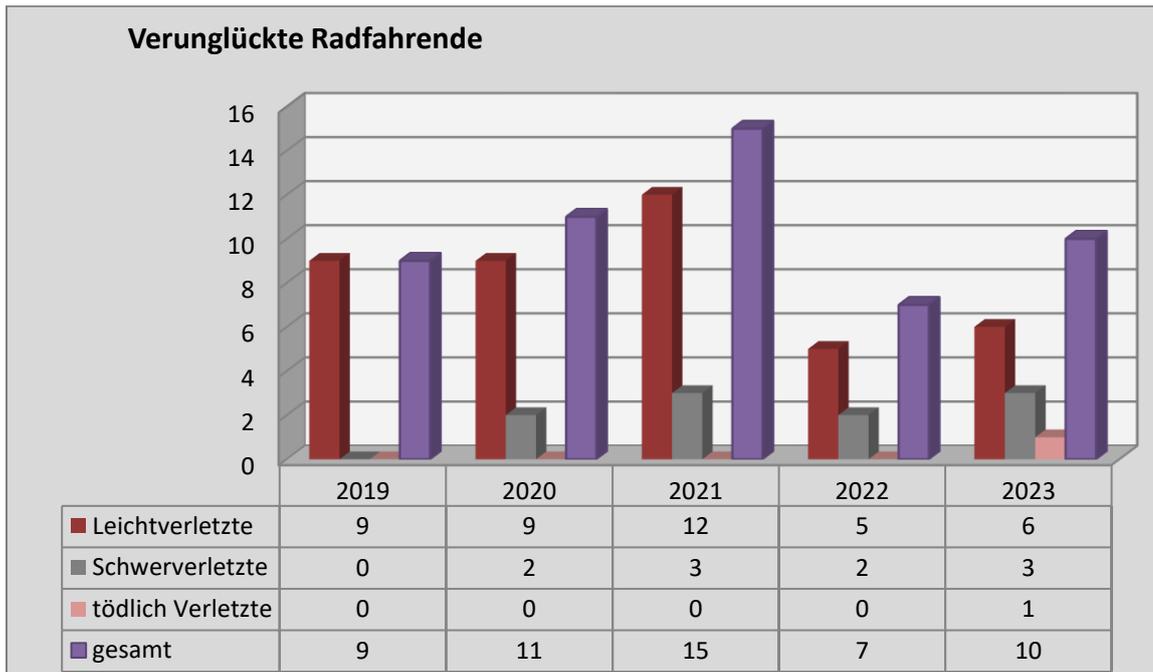
Im Vergleich der letzten 5 Jahre sind die aktuellen Unfallzahlen, insbesondere unter dem Aspekt betrachtet, dass der Fahrradmarkt, in der für viele Märkte schwierigen Zeit der Pandemie, einen Boom erlebte, dennoch auf einem durchschnittlichen Stand.

### 9.4.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden



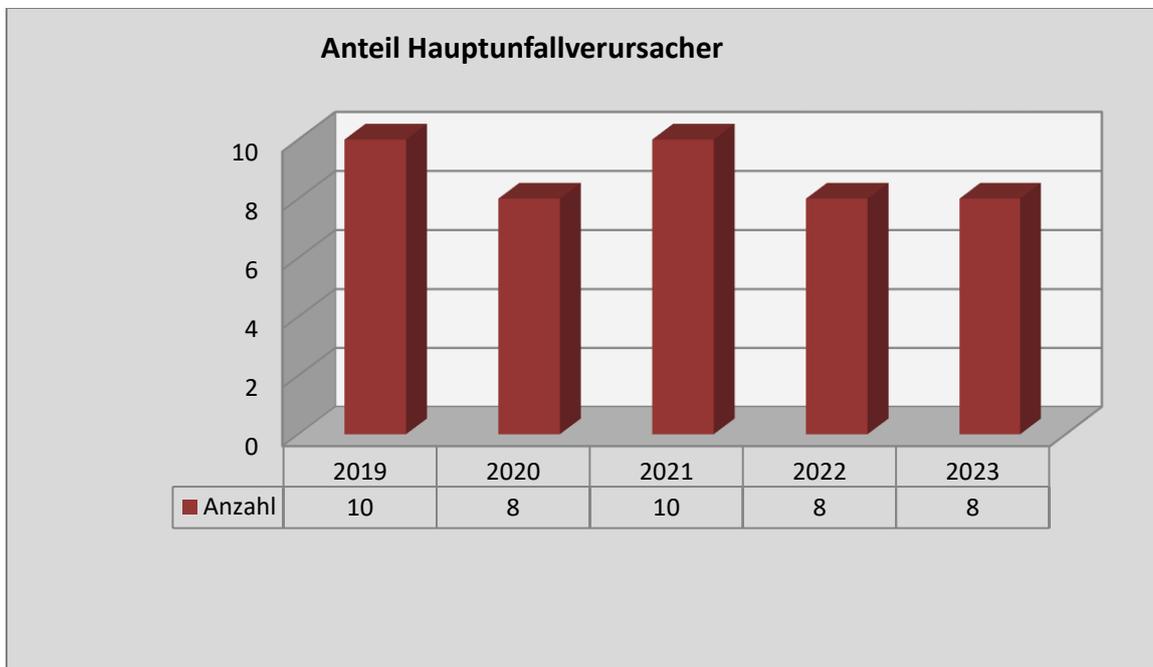
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 gestiegen ist, in der 5-Jahres-Betrachtung aber ebenfalls im Durchschnitt liegt.

### 9.4.3. Anzahl verunglückter Radfahrender



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist auch die Gesamtzahl verunglückter Radfahrender, gegenüber dem Wert des Vorjahres gestiegen. Auch hier kann im 5-Jahresvergleich festgestellt werden, dass der diesjährige Wert dem Mittelwert entspricht.

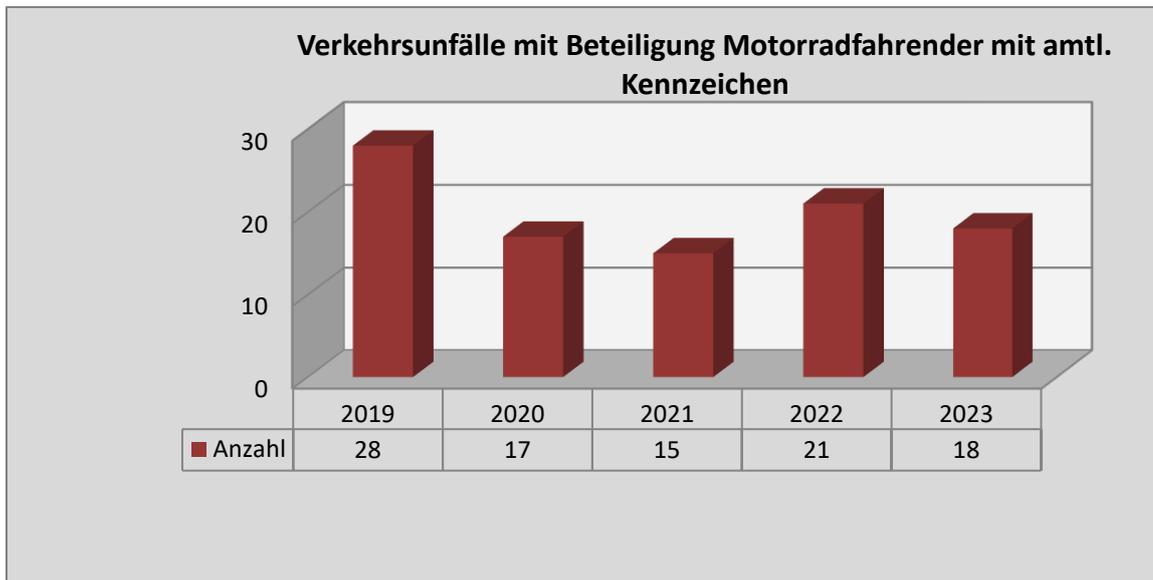
### 9.4.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren wie in 2022 (und 2020) bei insgesamt 8 Verkehrsunfällen Radfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Die Quote als Hauptverursacher liegt bei 53,3 % (5-Jahres Mittelwert: 60 %)

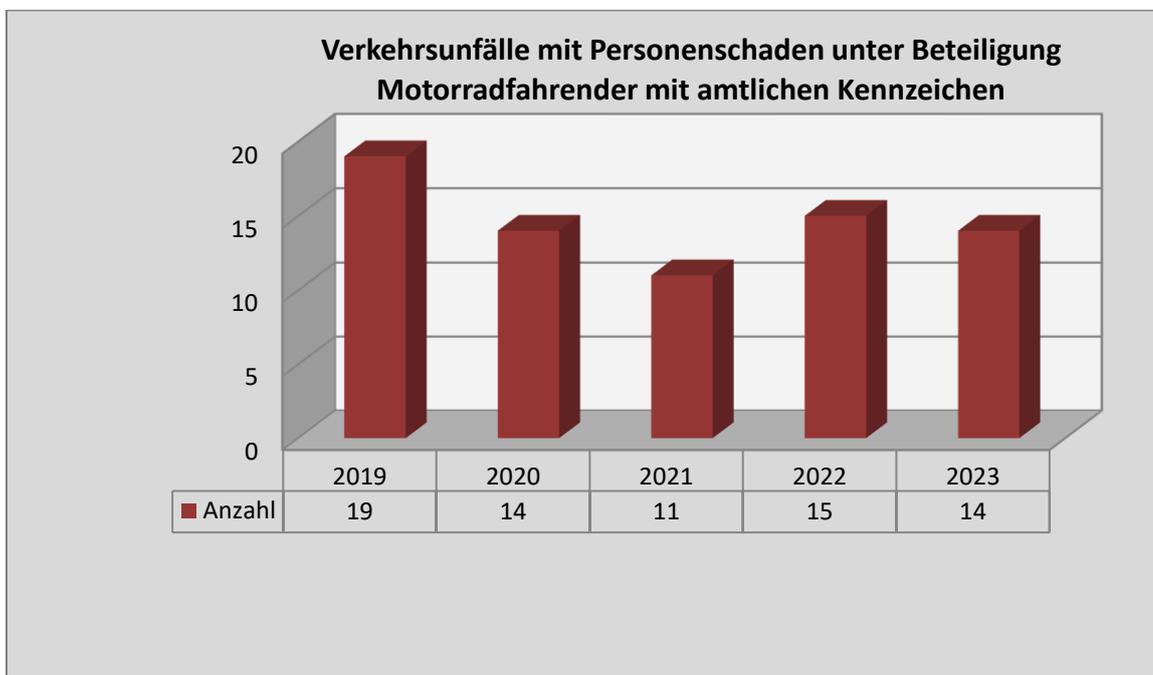
## 9.5. Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen

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



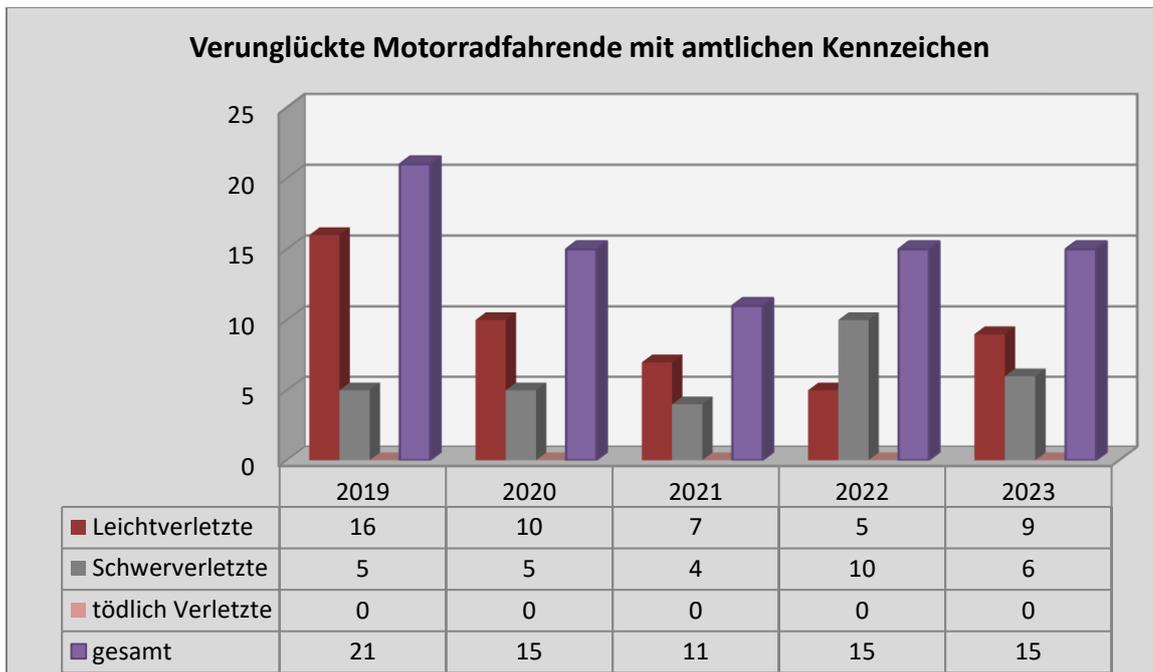
Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 18 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Motorradfahrende in 3 Fällen seltener beteiligt als im Vorjahr 2022. Nach dem pandemiebedingten Rückgang haben die Unfallzahlen das vorherige Niveau erfreulicherweise bislang nicht mehr erreicht.

### 9.5.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrer



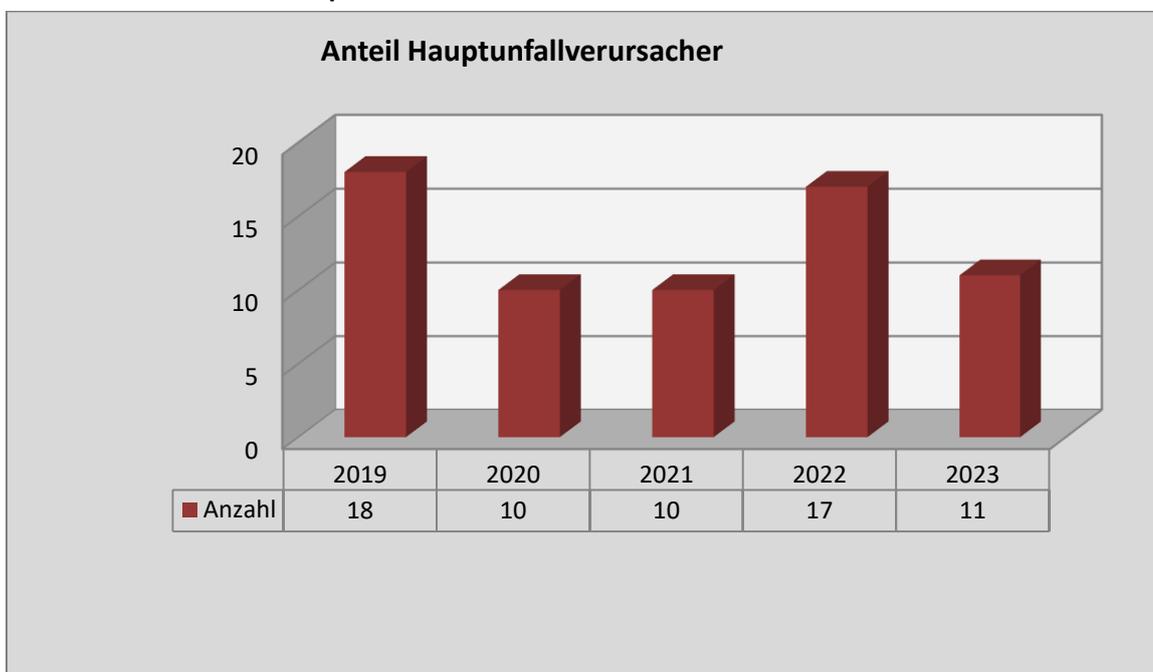
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrern ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2022 um 1 Fall gesunken ist, und sich im Langzeitvergleich weiterhin auf niedrigem durchschnittlichen Stand befindet.

### 9.5.3. Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist die Gesamtzahl verunglückter dieser Risikogruppe im Vergleich zum Vorjahr unverändert geblieben. Die hohen Werte der vorpandemischen Jahre wurden bislang nicht wieder erreicht.

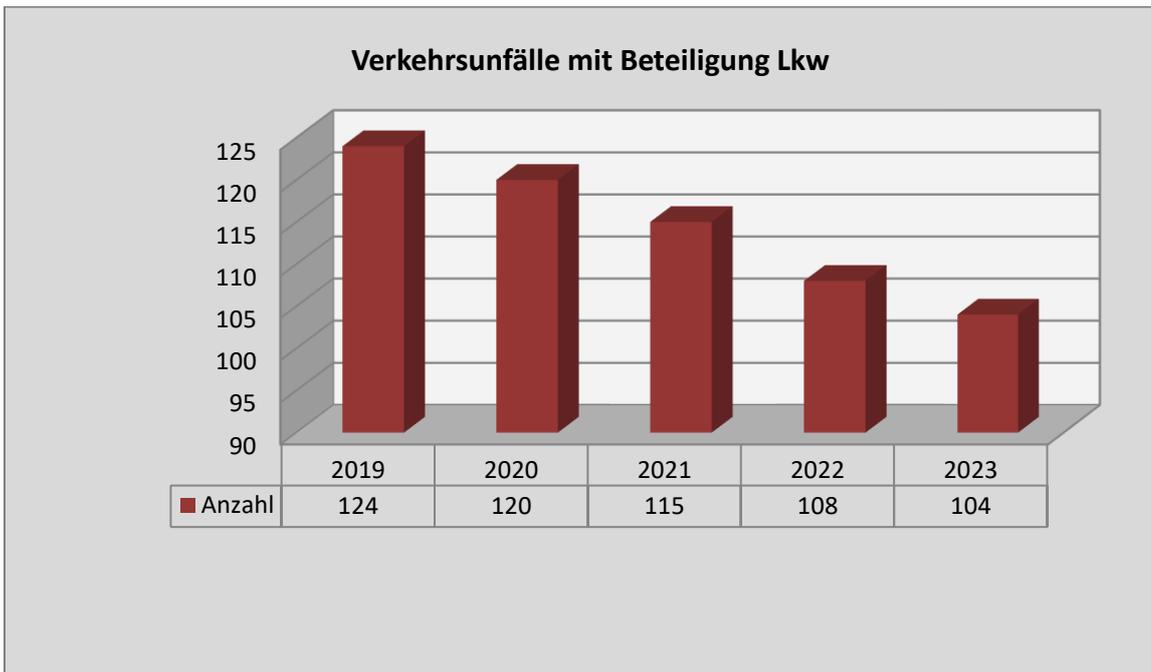
### 9.5.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 11 Verkehrsunfällen Motorradfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen Rückgang zum Vorjahr 2022 und im 5-Jahresvergleich ein erfreulich niedriger Wert dar. Die Quote liegt bei 61,1 % (5-jähriges Mittel: 63%).

## 9.6. Risikogruppe Lkw

### 9.6.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw



Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 104 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

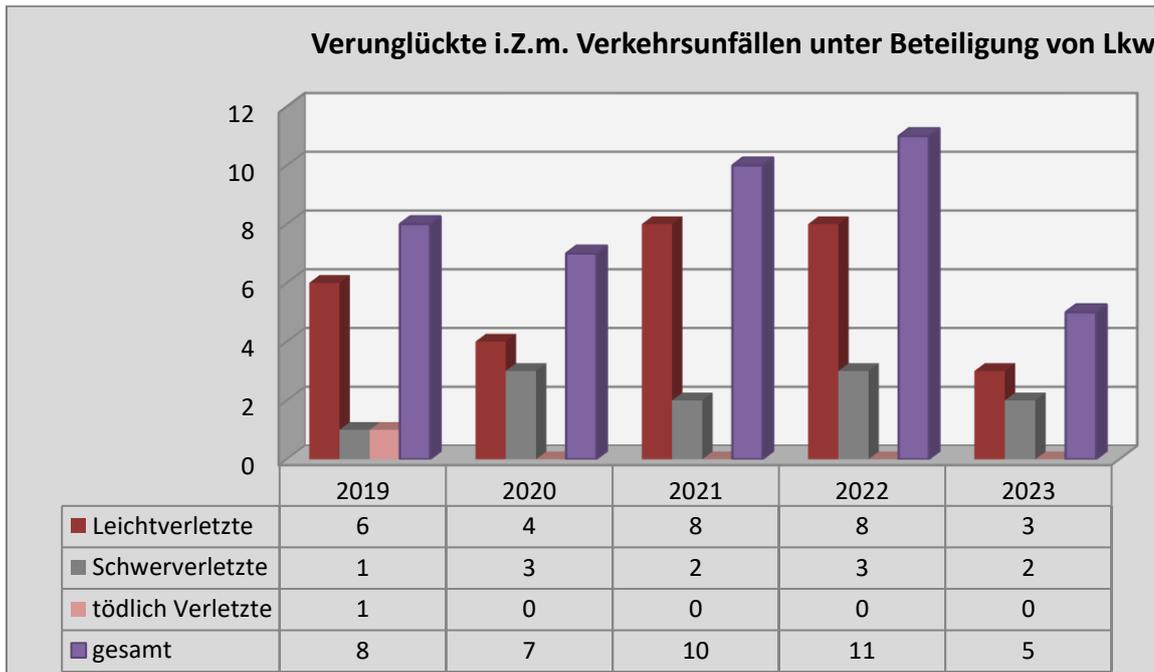
Insgesamt ist dies eine deutliche Abnahme von LKW-Unfälle und in 2023 ein Langzeittief zu verzeichnen.

### 9.6.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw



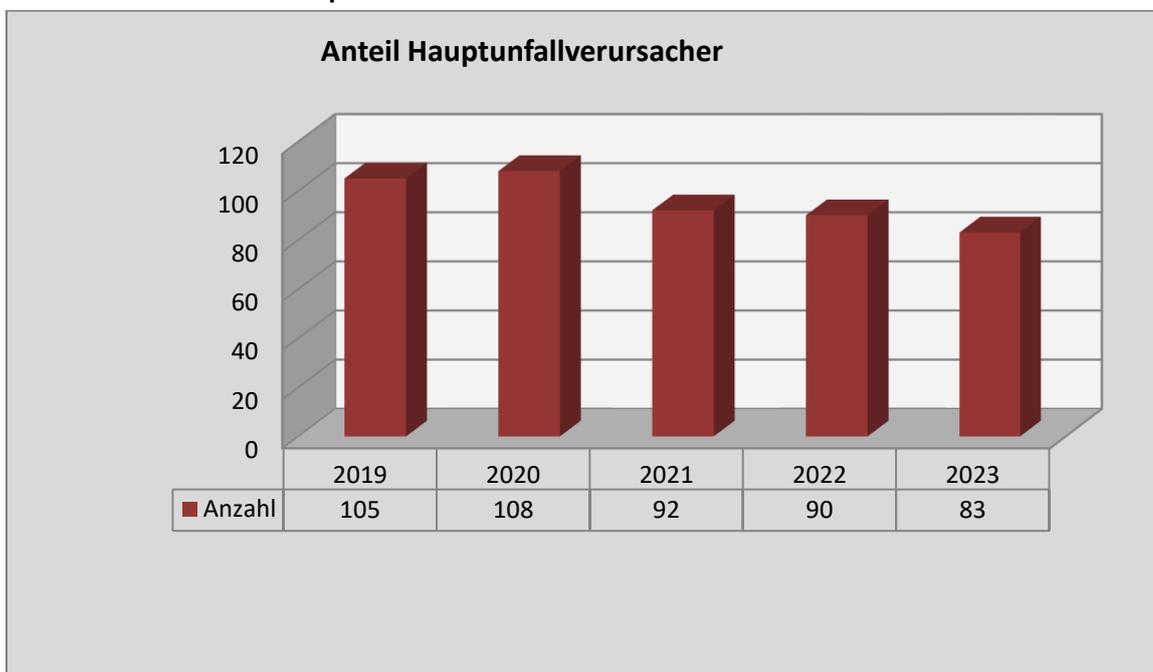
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr gesunken ist und im 5-Jahresvergleich ebenfalls den tiefsten Wert ausweist.

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



Auch bei der Betrachtung der Anzahl verunglückter Personen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw kann der tiefste Wert der letzten 5-Jahre festgestellt werden.

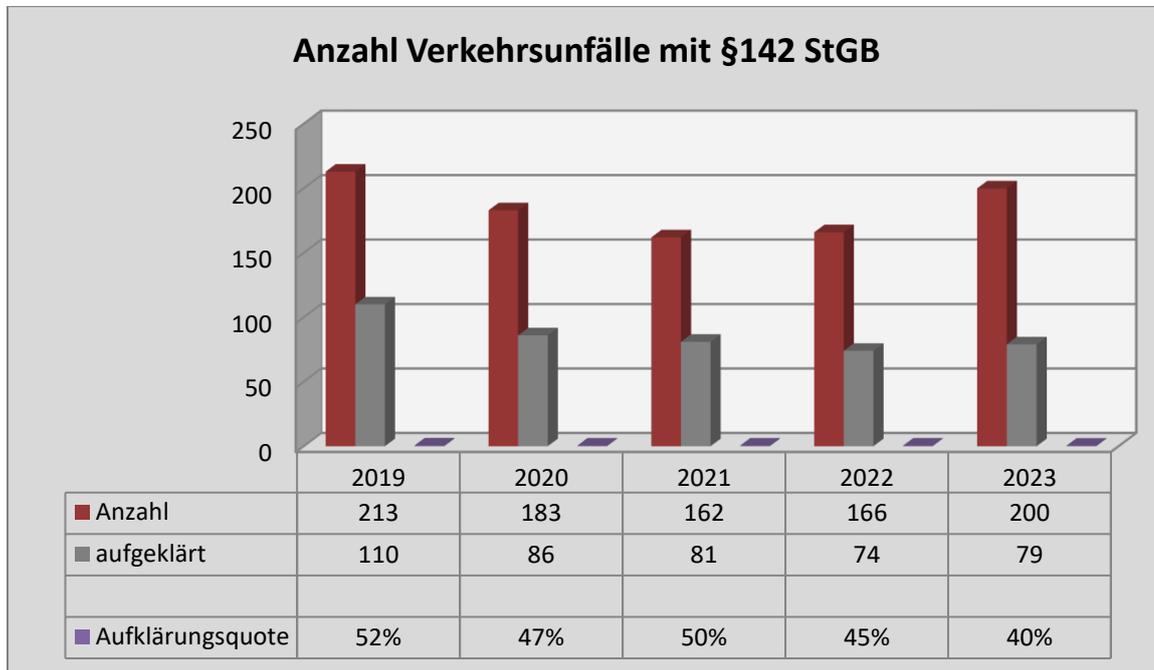
**9.6.4. Anteil Hauptverursacher**



Im Berichtsjahr 2023 waren bei insgesamt 83 Verkehrsunfällen Lkw-Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen ständigen Rückgang im Vergleich zu den Vorjahren und erneut den niedrigsten Wert dar.

## 10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)

### 10.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB



Im Berichtsjahr 2023 wurden insgesamt 200 Verkehrsunfälle gemeldet, bei denen sich Unfallbeteiligte (meist der Verursacher) unerlaubt von der Unfallstelle entfernten (sog. Verkehrsunfallfluchten). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr 2022 einen deutlichen Anstieg um 34 Fälle oder 20,5% dar, und ist seit 2019 (213 Fälle) der höchste ausgewiesene Wert.

### 10.2. Aufklärungsquote

Leider konnten lediglich 79 oder 40% der Unfallfluchten aufgeklärt werden. Die Gründe für den Rückgang der Aufklärungsquote, z.B. fehlende / nicht ausreichende Spurenlage; keine Meldungen von Zeugen, fehlende Ermittlungsansätze – sind mitunter vielfältig und leider auch schwer zu beeinflussen.

## 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 Polizeiinspektion Kirn auch im Jahr 2023 wieder eine Vielzahl an zielgruppen- und ursachenorientierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Präventionsveranstaltungen durchgeführt.

Im Fokus standen dabei die bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden hauptursächlichen Schwerpunktthemen.

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

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

Nach den pandemiebedingten Beschränkungen der letzten Jahre musste im Hinblick auf Präventionsveranstaltungen an Schulen oder bei Senioren festgestellt werden, dass die Wiederaufnahme der in den Jahren zuvor als selbstverständliche und regelmäßig wiederkehrende Termine nur schleppend wieder anlief.

In der zweiten Jahreshälfte 2023 wurde diese Vorträge polizeilicherseits wieder vermehrt und proaktiv beworben, weswegen davon auszugehen ist, dass im aktuellen Jahr 2024 die Anzahl der durchzuführenden Vortragsveranstaltungen steigen wird. Diese Vorträge werden aus polizeilicher Sicht als wichtiges Instrument angesehen, um gerade die Zielgruppe der „Junge Fahrende“ und der „Senioren“ hinsichtlich der Gefahren des Verkehrsgeschehens zu sensibilisieren.

Der Verkehrsunterricht in Kindergärten und Grundschulen konnte 2023 zum einen wieder ohne jegliche Einschränkungen stattfinden.

Für das Dienstgebiet der PI Kirn kann hierbei zudem mitgeteilt werden, dass nach personeller Zuversetzung aufgrund krankheitsbedingtem Ausfall die Präventivschulungen an Kindergärten (Fußgängertraining u.a.) und Grundschulen (Radfahrausbildung u.a.) erfreulicherweise wieder intensiviert werden konnten.

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 97 Fällen wegen vorangegangenen Alkoholkonsums und
- in 39 Fällen wegen einer akuten Drogenbeeinflussung

tätig werden und entsprechende Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fahrzeugführenden einleiten. Zudem konnten in 24 Fällen Fahrten nicht verkehrstüchtiger Personen verhindert werden.

Für den Deliktsbereich Alkohol muss festgestellt werden, dass die Anzahl der festgestellten Verstöße im 5-Jahresvergleich ein Höchststand darstellt.

Dies korrespondiert auch mit den oben ausgewiesenen Verkehrsunfallzahlen mit der Ursache Alkohol/Drogen.

Es handelt sich hierbei zwar nicht um ein Problem, welches nur die Polizei Kirn betrifft, allerdings wurde hierbei intern bereits das Ziel festgelegt, die Kontrollmaßnahmen aber auch die Präventionsveranstaltungen zu intensivieren.

Im Hinblick auf die Unfallursache Verkehrstüchtigkeit wird des Weiteren die zu erwartende Legalisierung von Cannabis mit Sorge betrachtet. Es bleibt abzuwarten, ist aber wahrscheinlich vorhersehbar, dass im Zuge dessen die Zahlen der festgestellten Verstöße und der Verkehrsunfälle unter Einfluss von Cannabissubstanzen steigen wird.

Auch diesbezüglich wird eine Intensivierung der Kontrollmaßnahmen und kontinuierliche Schulung unserer Einsatzkräfte im Hinblick auf die Erkennung von Betäubungsmittelbeeinflussung von Verkehrsteilnehmenden unumgänglich sein.

## 12. Zusammenfassung

Im Bereich der Polizeiinspektion Kirn wurden im Berichtsjahr 2023 insgesamt 1.187 Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Demnach stieg die Unfallzahl somit im Vergleich zu 2022 um 7,8% (86 Unfälle), und stellt im 5-Jahresvergleich einen Höchststand dar.

Mit Blick auf die Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist ein leichter Anstieg zu beobachten. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten stieg auf 71 (+9 Unfälle oder +14,5 %), die mit schwerverletzten Personen stieg von 21 auf 26 (+23,8 %). Im Jahr 2023 musste ein Verkehrsunfall bei der eine Person ums Leben gekommenen ist verzeichnet werden.

Die teilweisen Tiefstände der gesamten Unfallzahlen im Vergleich der letzten Jahre korrespondieren mit der Sars-Cov-2 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Beschränkungen im Berufs- und Freizeitbereich und ein hierdurch geändertes Mobilitätsverhalten führten auch zu einer reduzierten Teilnahme am Straßenverkehr.

Nach der stetigen Normalisierung der Lage war ein Anstieg der Gesamtzahlen der Verkehrsunfälle auf das Niveau der Jahre vor der Pandemie zu erwarten.

Bei den Unfällen unter der Einwirkung berauschender Mittel muss nach fast gleichbleibenden Zahlen in den Jahren 2019-2022 im Aktuellen Berichtsjahr 2023 eine Verdopplung der Zahlen festgestellt werden.

Hierbei sind die Unfälle unter Alkoholeinfluss von 11 auf 23 Fälle. Die Anzahl der drogenbedingten Unfälle stieg im Vergleich zum Vorjahr von 5 auf 7 Fälle.

Bei den altersbedingten Risikogruppen Kindern und Senioren sind die Entwicklungen unterschiedlich. Während bei den Kindern ein Verkehrsunfall weniger mehr als im Vorjahr zu verzeichnen war, sind die Fallzahlen bei den Senioren um 18 Fälle gestiegen, was einen Zuwachs 8 % darstellt.

Bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung der Risikogruppe der jungen Fahrenden (18-24-Jährigen) gab es einen Anstieg von 220 auf 236 Unfälle (+ 18%). Dies stellt im 5-Jahresvergleich einen Höchststand dar.

Im Hinblick auf die beiden Risikogruppen der jungen Fahrenden (18-24 Jahre) und der Senioren (>65 Jahre) ergab eine Auswertung im Hinblick auf Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel, dass beide Risikogruppen einen Anteil von jeweils 5 Unfällen haben, was in etwa 30 % entspricht. Gleichwohl, dass sich die Anzahl derartiger Unfälle in beiden Risikogruppen von jeweils 1 auf jeweils 5 gesteigert hat, sind die Risikogruppen in dieser Ursachenbetrachtung nicht überproportional vertreten.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache „Abstand“ ist im Berichtsjahr 2023 erneut deutlich gestiegen. Die Anzahl dieser Verkehrsunfälle stieg um 27 Fälle oder 10,1% von 268 auf 295.

Bei Auffahrunfällen wird meist die Ursache „Abstand“ erfasst. Anzunehmen ist hier in einer wahrscheinlich hohen Anzahl der Fälle aber auch eine Ablenkung des Verkehrsteilnehmers, z. B. durch Bedienung eines Smartphones oder eines Navigationsgerätes, was aber durch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten wie oben bereits erwähnt meist nicht nachweisbar ist.

Die Polizeiinspektion Kirn hat im vergangenen Jahr neben Alkohol und Drogen im Straßenverkehr als weitere Schwerpunktthemen die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen, das Erlöschen der Betriebserlaubnis durch bauliche und technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen sowie rücksichtsloses und egoistisches Verkehrsverhalten (Stichworte: Tuning, Poser, Raser) in Innenstädten gelegt.

Dies wird im Hinblick auf das Jahr 2023 weiterhin umgesetzt und zum Teil intensiviert werden müssen.

Im Hinblick auf die genannten Schwerpunktthemen stehen für 2024 bereits mehrere Termine für Präventionsveranstaltungen und Inspektionsübergreifende Kontrolltage fest.

Anlässlich des Kirner Autofrühlings wird die PI Kirn eine größere Aktionsfläche organisieren und betreiben, auf der an zahlreichen Mitmach- Aktionsständen (z.B. Überschlagssimulator) und Infoständen über die Gefahren informiert wird. Zudem werden jeweils 2 Kontrolltage Alkohol/Drogen und Tuning (Erlöschen der Betriebserlaubnis) in Kooperation mit den Dienststellen der Polizeidirektion Bad Kreuznach geplant und durchgeführt.

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

Mit Blick auf 2023 blieben einige Zahlen, in den einigen Bereich unter oder auf gleichem Niveau der Jahre vor der Pandemie. In einigen Bereichen müssen jedoch auch im 5-Jahresvergleich Höchststände verzeichnet werden.

Erstellt:

Roberto Atzori, PHK

Genehmigt:

Harald Gäns, EPHK / Michael Schmidt, EPHK (beide Leitung PI Kirn)