



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM  
RHEINPFALZ

# VERKEHRSUNFALLSTATISTIK

---

## Polizeiinspektion Frankenthal

### JAHRESBERICHT 2023

Quellen: AVUS, GeopolisV und Datenblatt A u. D  
Stand: 04.04.2024

Gefertigt: PK Alexander Dvorak, Sachbereich Einsatz/Verkehr

Die im folgenden genannten Zahlen und Statistiken beziehen sich auf das Dienstgebiet der Polizeiinspektion Frankenthal exklusive der Polizeiwache Maxdorf. Dieses steht separat zur Verfügung.

## Inhalt

Vorwort .....	3
1. Allgemeine Aussagen zum Verkehrsunfalllagebild 2023.....	4
2. Hauptunfallursachen .....	5
3. Risikogruppen .....	6
3.1 Übersichtstabellen .....	6
3.2 Risikogruppe Kinder .....	8
3.3 Risikogruppe Junge Fahrer (18-24 Jahre) .....	9
3.4 Risikogruppe Senioren .....	9
3.5 Risikogruppe Radfahrer .....	10
3.6 Elektrokleinstfahrzeuge .....	11
4. Verkehrsunfallfluchten.....	11
5. Örtliche Verteilung innerhalb des Dienstgebietes .....	12
6. Polizeiliche Maßnahmen .....	13
6.1 Verkehrsüberwachung.....	13
6.2 Präventionsmaßnahmen.....	13

## Vorwort

Das Jahr 2023 – aus verkehrspolizeilicher Sicht auf das Unfallgeschehen – ist in einem überwiegenden Teil deckungsgleich zum Vorjahr. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind in Sachen Unfallstatistik nur noch eine Randerscheinung der Vorjahre.

Die Gesamtverkehrsunfallzahlen im Bereich der Polizeiinspektion Frankenthal sind 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 33 Unfälle, also knapp zwei Prozent, nur minimal gestiegen. Statistisch gesehen wurde durch hiesige Dienststelle etwa alle vier Stunden ein Unfall aufgenommen.

Die Verkehrsunfälle unter Alkohol- und Drogeneinfluss sind nahezu identisch zum Vorjahr.

Nachdem im Jahr 2022 im hiesigen Dienstgebiet zwei Verkehrstote verzeichnet werden mussten, ist die Zahl im Jahr 2023 auf fünf gestiegen, wobei sich in einem Unfall zwei Personen tödliche Verletzungen zuzogen.

Im vergangenen Jahr ist ein Anstieg an Verkehrsunfällen unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern zu verzeichnen. Auch mehr als die Hälfte der tödlich verunglückten Personen waren mit einem motorisierten Zweirad unterwegs.

Ein Anstieg der Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen, wie sog. „E-Scooter“ ist zu verzeichnen und dürfte auf die verstärkte Präsenz im öffentlichen Verkehrsraum zurückzuführen sein.

Im polizeilichen Alltag konnten in 168 Fällen Alkohol- oder Drogeneinfluss eines Fahrzeugführers oder einer Person, welche kurz vor einer Fahrt stand, erkannt und ohne Unfallgeschehen beendet werden.

Insgesamt wurde durch die Polizeiinspektion Frankenthal 1000 Verkehrsordnungswidrigkeiten geahndet sowie 279 Strafanzeigen im Zusammenhang mit Straßenverkehr bearbeitet.

## 1. Allgemeine Aussagen zum Verkehrsunfalllagebild 2023

	2021	2022	2023
<b>Gesamt</b>	<b>1843</b>	<b>2021</b>	<b>2054</b>
VU 1 (tödlich)	3	2	5
VU 2 (schwer verletzt)	22	28	30
VU 3 (leicht verletzt)	158	199	195
VU 4 (schwerwiegender Sachschaden)	56	58	64
VU 5 (sonstiger Sachschaden)	1592	1716	1730
VU unter Alkoholeinfluss	29	37	37
VU unter Drogeneinfluss	8	5	6
<b>Verunglückte</b>	<b>220</b>	<b>269</b>	<b>273</b>

Tabelle 1: Verkehrsunfallzahlen nach Unfallkategorie im 3-Jahres-Vergleich

- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist um 1,7% auf insgesamt 2054 Unfälle leicht gestiegen.
- Die Zahl der verunglückten Personen (umfasst Getötete, Leicht- und Schwerverletzte) ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleichgeblieben. Der größte Anteil liegt bei den Leichtverletzten (VU 3).
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle, die auf Alkoholeinfluss oder Drogenkonsum zurückzuführen sind, ist verglichen zum Vorjahr etwa gleichgeblieben. Insgesamt standen bei 43 Verkehrsunfällen die Fahrerinnen oder Fahrer unter berauschenden Mitteln. Dies entspricht einem Anteil von 2,1 % am Gesamtunfallaufkommen, ebenfalls deckungsgleich zum Vorjahr.
- 37 Verkehrsunfälle sind auf den Einfluss von Alkohol zurückzuführen.
- Sechs Unfälle ereigneten sich, weil Fahrerinnen oder Fahrer unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln standen. 2022 waren es noch 5 Unfälle.
- Im Jahr 2023 wurden im Dienstgebiet der Polizeiinspektion Frankenthal fünf Verkehrstote in vier Unfällen verzeichnet. Bei einer Kollision zweier Motorräder verstarben jeweils die Fahrer, eine Sozia wurde schwer verletzt. Ein die Landstraße querender Pedelec-Fahrer wurde durch den Aufprall eines PKW tödlich verletzt. Ein weiterer Motorradfahrer starb in einer Rechtskurve, nachdem er zu Sturz kam und gegen die Mittelbegrenzung prallte. Zudem starb ein PKW-Fahrer unter dem Einfluss von THC, nachdem er in leichten Linkskurve mit einem Baum kollidierte.

- Der durch Verkehrsunfälle geschätzte Gesamtsachschaden beläuft sich auf 4.591.516 Euro.
- Insgesamt ereigneten sich 560 Verkehrsunfallfluchten, was einem Anteil von 27,26 % am Gesamtunfallaufkommen entspricht. Der durch Verkehrsunfallfluchten entstandene Sachschaden wurde auf ca. 800.000 Euro geschätzt.

## 2. Hauptunfallursachen

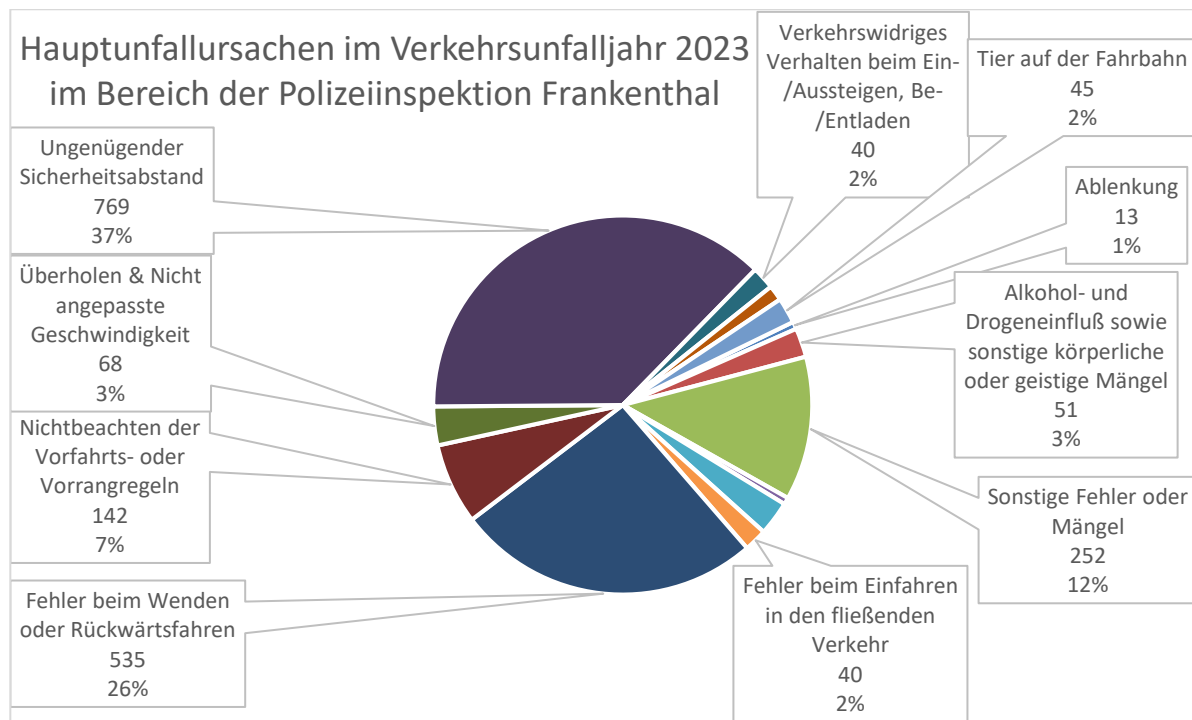


Abbildung 1: Verteilung der Unfallursachen im Jahr 2023

- Am häufigsten haben ungenügender Sicherheitsabstand (37 %) sowie mangelnde Sorgfalt beim Wenden oder Rückwärtsfahren (26 %) zu Verkehrsunfällen geführt. Mit „Abstand“ ist sowohl der Seitenabstand beim Vorbeifahren an geparkten Fahrzeugen als auch der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug gemeint.
- 68 Verkehrsunfälle ereigneten sich in Folge nicht angepasster Geschwindigkeit oder durch Fehler beim Überholen (entspricht 3 %).
- 7 % der Verkehrsunfälle sind auf Missachtung der geltenden Vorfahrtsregelungen zurück zu führen, was 142 Unfälle ausmacht.
- 60 Verkehrsunfälle sind auf Fehler beim Abbiegen zurück zu führen (3 %).
- Sonstige Fehler oder Mängel umfassen alle hier nicht näher aufgeführten personenbedingten Fehler und technische Mängel. In der Summe machen diese 12 % der Gesamtunfälle aus.

### 3. Risikogruppen

#### 3.1 Übersichtstabellen







Beteiligung	2021	2022	Anteilig	2023	Anteilig
Kinder	33	38	1,8 %	39	1,8 % 
18 bis 24-Jährige	370	400	19,8 %	362	17,6 % 
Senioren 65 - 74 Jahre)	234	268	13,2 %	301	14,6 % 
Senioren 75+	225	259	12,8 %	249	12,1 % 
Radfahrer	97	128	6,3 %	122	5,9 % 
mot. Zweirad	55	30	1,5 %	68	3,3 % 
LKW	203	197	9,7 %	244	11,9 % 

Tabelle 2: Unfallzahlen untergliedert in Risikogruppen (3-Jahres-Vergleich)

- Tabelle 2 zeigt die Beteiligung einzelner Risikogruppen am Gesamtunfallgeschehen.
- Die meisten Verkehrsunfälle ereignen sich in den Risikogruppen der jungen Fahrer (18-24 Jahre) mit 17,6 % und der Generation 65+ mit zusammengerechnet 26,7 %. Bei der Risikogruppe junge Fahrer ist ein Rückgang um 2,2 % zu verzeichnen. Die Beteiligung der Generation 65+ ist im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % gestiegen.
- Der Anteil an Unfällen mit Radfahrendenbeteiligung ist im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % gestiegen.
- Ebenfalls hat sich der Anteil an motorisierten Zweirädern um 1,8 % erhöht.
- Zuletzt waren 2,2 % mehr LKW an Unfällen beteiligt.

Verunglückte	LV 2021	SV 2021	Gesamt 2021	LV 2022	SV 2022	Gesamt 2022	LV 2023	SV 2023	Gesamt 2023
<b>Gesamtanzahl</b>	194	23	220	238	29	269	235	38	273
Kinder	17	3	20	19	2	21	33	3	36
18 bis 24-Jährige	32	0	32	39	3	42	33	3	36
Generation 65+	28	8	37	32	6	39	26	9	35
Radfahrer	61	9	71	75	11	87	74	15	89
mot. Zweirad	18	3	21	31	5	36	30	2	35

Tabelle 3: Anzahl der verunglückten Personen innerhalb jeweiliger Risikogruppe (3-Jahres-Vergleich)

- Tabelle 3 zeigt zunächst die Zahl der Verunglückten nach den einzelnen Risikogruppen.
- Insgesamt wurden im Jahr 2023 273 Personen im Rahmen eines Verkehrsunfalles verletzt, davon 235 Personen leicht und 38 Personen schwer. Fünf Menschen kamen bei Verkehrsunfällen ums Leben.
- Einer der tödlich verletzten Personen fällt sowohl in die Risikogruppe Radfahrer als auch in die Risikogruppe der Generation 65+.
- Insgesamt drei Personen kamen bei der Nutzung eines motorisierten Zweirades zu Tode.
- Die überwiegende Zahl der Verletzungen (235) waren leichter Art, also Verletzungen, die ambulant behandelt werden konnten.
- 38 Personen erlitten schwere Verletzungen und mussten mindestens 24 Stunden stationär behandelt werden. Dies entspricht einem Anteil von 1,8 % am Gesamtunfallaufkommen (Vorjahreswert 1,4 %).
- Eine der tödlich und 15 der schwer verletzten Personen waren Rad- oder Pedelec-fahrer. Damit sind fast 42 % der schwer oder tödlich verletzten Personen als Rad- bzw. Pedelec-fahrende unterwegs.
- Die Gesamtzahl an Unfällen mit Personenschäden in der nachfolgenden Abbildung 2 kann minimal abweichen, da bei einem solchen Unfall auch mehrere Personen verletzt worden sein können.



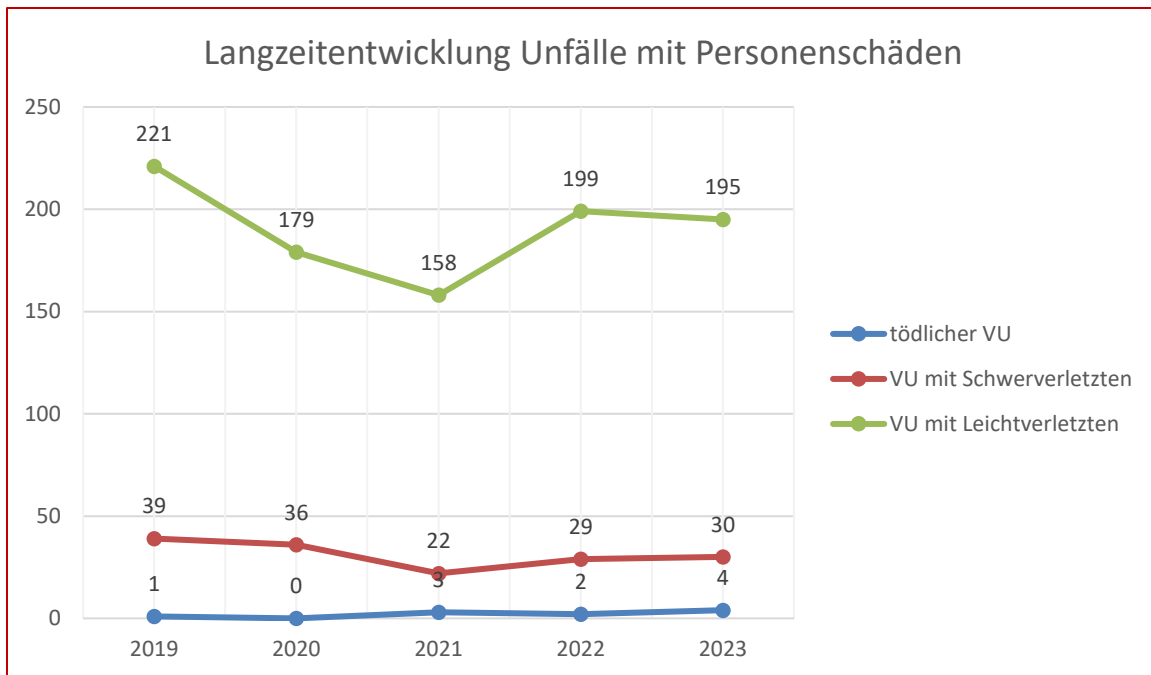


Abbildung 2: Langzeitentwicklung Unfälle mit Personenschäden 2019 bis 2023

- Abbildung 2 zeigt die Langzeitentwicklung hinsichtlich der Verkehrsunfälle mit Personenschäden.
- Statistisch gesehen wurde somit in etwa jedem zehnten Unfall mindestens eine Person verletzt.
- Im Jahr 2023 gab es vier Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen.

### 3.2 Risikogruppe Kinder

- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Kindes ist im Vergleich zum Vorjahr mit 39 Unfällen nahezu gleichgeblieben. Dies entspricht einem Anteil von 1,8 % am Gesamtunfallaufkommen.
- Zwei Unfälle ereigneten sich auf einem Schulweg. Ein Kind war hierbei auf einem Fahrrad unterwegs und wurde leicht verletzt. Ein weiteres Kind wurde an einer Fußgängerfurt von einem PKW touchiert und wurde schwer verletzt. 2022 wurde ein Kind auf dem Schulweg verletzt.
- Insgesamt wurden 36 Kinder bei Unfällen verletzt. 2022 waren es 20 Kinder.
- 17 verletzte Kinder waren als eigenständige Verkehrsteilnehmer mit Fahrrad oder Pedelec unterwegs, neun als Fußgänger. Zehn verletzte Kinder waren Beifahrer eines verunfallten Fahrzeuges.

### 3.3 Risikogruppe Junge Fahrer (18 bis 24 Jahre)

- An 362 Verkehrsunfällen waren junge Fahrer beteiligt, was einem Anteil von 17,6 % am Gesamtunfallaufkommen entspricht.
- Bei 56 % der Unfälle konnte dem jungen Fahrer die Hauptschuld zugeordnet werden, dies entspricht 205 Unfällen.
- Junge Fahrer verursachten insgesamt 34 Unfälle mit Personenschaden. Davon waren zwei Unfälle mit Schwerverletzten.
- Vier Unfälle ereigneten sich aufgrund einer Alkoholisierung des jungen Fahrers oder weil der Fahrer unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln stand.
- Bei 181 Unfällen führte der unfallverursachende junge Fahrer einen Pkw.

### 3.4 Risikogruppe Generation 65+

- 25,9 % (532 Unfälle) aller Verkehrsunfälle ereigneten sich unter Beteiligung der Generation 65+. Sie machen daher die größte Risikogruppe aus.
- Die Generation 65+ trug in 68,2 % der Fälle die Hauptschuld am Unfall. Dies entspricht 363 Unfällen.
- 14,3 % der geklärten Verkehrsunfallfluchten wurden von einer Person der Zielgruppe Generation 65+ verursacht.
- Bei 59 Unfällen mit Beteiligung der Generation 65+ wurden Personen verletzt, zehn davon wurden schwer und eine Person tödlich verletzt.
- 39 dieser verletzten Personen waren mindestens 65 Jahre alt. Sechs davon wurden schwer verletzt, eine Person tödlich.
- Von insgesamt 21 der verletzten Personen der Generation 65+ waren zwölf auf dem Fahrrad oder Pedelec unterwegs. Außerdem wurden drei PKW-Fahrer und zwei Beifahrer der Altersgruppe verletzt. Zuletzt sind jeweils zwei Angehörige der Generation 65+ mit einem Elektrokleinstfahrzeug und einem (Klein-)Kraftrad verletzt worden.

### 3.5 Risikogruppe Radfahrer

- Bei 122 Verkehrsunfällen in 2023 war mindestens ein Radfahrender beteiligt. Dies entspricht einem Anteil von 5,9% am Gesamtunfallaufkommen.
- In 22 dieser Fälle war ein Pedelec unfallbeteiligt. 2022 waren es noch acht.
- Insgesamt wurden bei 94 Unfällen unter Beteiligung eines Radfahrenden mindestens eine Person verletzt. Dies bedeutet, dass in 77 % der Unfälle mit Radfahrenden mindestens eine Person verletzt wurde.
- 101 Radfahrende (inkl. Pedelec) wurden verletzt, hiervon eine Person tödlich, 15 Radfahrer schwer und 85 leicht.
- Von den verunglückten Radfahrenden waren 20 Personen im Seniorenalter.
- In 42 Fällen lag die Hauptunfallursache bei Radfahrenden.
- 77 der 122 Unfälle im Radverkehr ereigneten sich im Gebiet der Stadt Frankenthal.

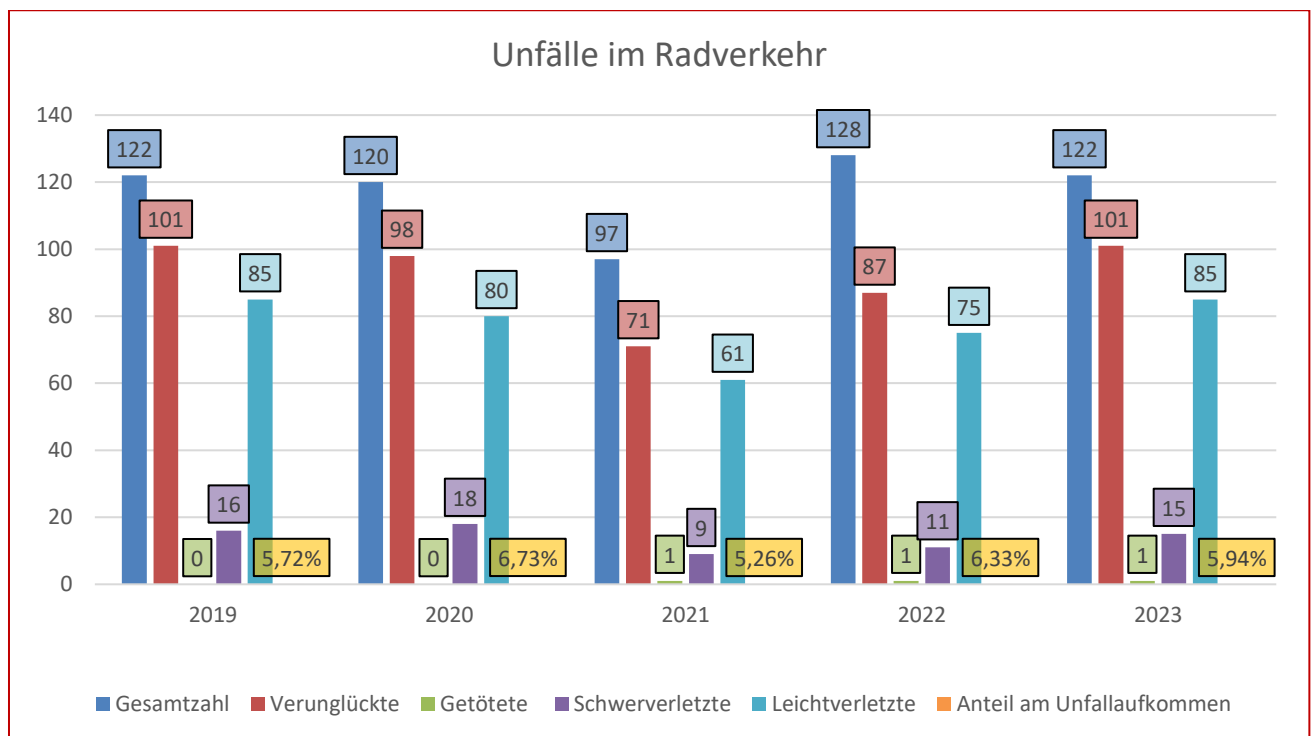


Abbildung 5: Langzeitentwicklung der Unfälle im Radverkehr von 2019 bis 2023

### 3.6 Elektrokleinstfahrzeuge

- 2023 wurden 13 Unfälle im Zusammenhang mit Elektrokleinstfahrzeugen, unter anderem sog. „E-Scootern“, registriert. Im Jahr 2022 waren es zwei Unfälle.
- Sieben Fahrerinnen und Fahrer von Elektrokleinstfahrzeugen wurden durch den Unfall leicht verletzt, vier sogar schwer.
- Zusätzlich wurden 40 Anzeigen im Zusammenhang mit der Nutzung von „E-Scootern“ aufgenommen. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Verstöße gegen das Pflichtversicherungsgesetz.

## 4. Verkehrsunfallfluchten

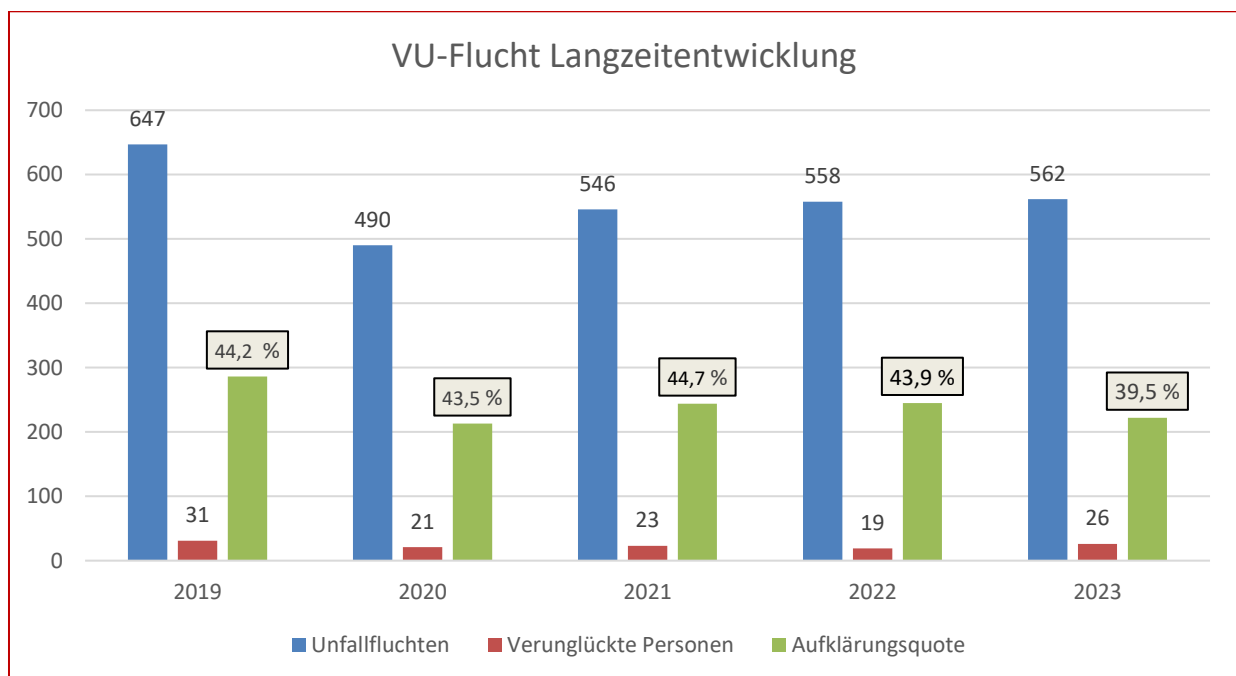


Abbildung 6: Langzeitentwicklung Verkehrsunfallfluchten von 2019 bis 2023

- 2023 ereigneten sich 562 Verkehrsunfallfluchten, wovon 222 geklärt werden konnten. Verkehrsunfallfluchten machen einen Anteil von 27,4 % am Gesamtunfallaufkommen aus.
- Die Aufklärungsquote ist von 43,91 % auf 39,5 % gesunken.
- 26 Personen wurden im Rahmen einer Verkehrsunfallflucht verletzt.
- Die überwiegende Anzahl der Unfallfluchten ereigneten sich im Innenstadtgebiet Frankenthal.

- In 21 Fällen der geklärten Verkehrsunfallfluchten handelte es sich bei dem geflüchteten Fahrer um einen jungen Fahrer (18-24 Jahre). In 65 Fällen der geklärten Verkehrsunfallfluchten war der geflüchtete Fahrer Angehöriger der Generation 65+.
- In zehn Fällen konnte dem geflüchteten Fahrer der Einfluss von berauschenden Mitteln (Alkohol oder Betäubungsmittel) nachgewiesen werden.
- Der durch Verkehrsunfallfluchten entstandene Sachschaden wurde auf ca. 800.000 Euro geschätzt.

## 5. Örtliche Verteilung innerhalb des Dienstgebietes

Ort	2021	2022	2023
Frankenthal	1479	1615	1639
Beindersheim	53	45	45
Bobenheim-Roxheim	224	255	230
Heßheim	37	47	44
Heuchelheim	13	14	18
Großniedesheim	25	11	19
Kleinniedesheim	9	10	9

*Tabelle 4: Verteilung Verkehrsunfälle innerhalb des Dienstgebietes von 2021 bis 2023*

## 6. Polizeiliche Maßnahmen

### 6.1 Verkehrsüberwachung

- 70** Fahrten unter Alkoholeinfluss erkannt
- 72** Trunkenheitsfahrten verhindert
- 26** Fahrten unter sonstigen berauschenden Mitteln erkannt
  
- 279** sonstige Strafanzeigen im Straßenverkehr bearbeitet (Gefährdung des Straßenverkehrs, Fahren o. Fahrerlaubnis, Nötigung im Straßenverkehr etc.)
- 168** Gurtverstöße geahndet
- 105** Handyverstöße bei Kraftfahrzeugführerinnen und -führern geahndet
- 1000** Ordnungswidrigkeiten insgesamt geahndet
- 852** Mängelberichte ausgestellt
- 23** Stunden wurden Geschwindigkeitsmessungen mittels Laserpistole durchgeführt

### 6.2 Präventionsmaßnahmen

Wie üblich wurden an mehreren Schulen Drogenpräventionsvorträge für die Zielgruppe der zukünftigen Führerscheinanwärter gehalten.

Des Weiteren:

- 167** Stunden Schulweg- und Verkehrstraining für Kinder
- 782** Stunden Radfahrausbildung für insgesamt 933 Kinder