

Verkehrsunfalllage der Polizeiinspektion Schifferstadt

Jahresbericht 2023

Impressum

Polizeiinspektion Schifferstadt

Waldspitzweg 2

67105 Schifferstadt

E-Mail: pischifferstadt@polizei.rlp.de

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	1
Abkürzungsverzeichnis.....	3
Vorbemerkung.....	4
1. Unfallentwicklung bei der PI Schifferstadt von 2019 bis 2023.....	5
2. Unfallursachen.....	8
3. Risikogruppen.....	9
3.1 Kinder.....	10
3.2 Senioren.....	11
3.3 18- bis 24-Jährige.....	11
3.4 Fahrrad (inkl. Pedelec und S-Pedelec).....	12
4. Zusammenfassung.....	14

Abkürzungsverzeichnis

AQ	Aufklärungsquote
Ges.	Gesamt
insg.	insgesamt
PI	Polizeiinspektion
VU	Verkehrsunfall
VU P	Verkehrsunfall mit Personenschaden
VU P1	Verkehrsunfall mit zumindest einer tödlich verletzten Person
VU P2	Verkehrsunfall mit zumindest einer schwer verletzten Person (stationärer Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden)
VU P3	Verkehrsunfall mit zumindest einer leicht verletzten Person

Vorbemerkung

Die im Folgenden dargestellten Daten beziehen sich auf das Dienstgebiet der Polizeiinspektion Schifferstadt. Diese ist für ca. 90.000 Einwohner im mittleren Rhein-Pfalz-Kreis zuständig. Das Dienstgebiet umfasst neben der Stadt Schifferstadt die Gemeinden Böhl-Iggelheim, Mutterstadt, Limburgerhof, sowie die Verbandsgemeinde Dannstadt-Schauernheim und die Verbandsgemeinde Rheinauen (ohne die Gemeinde Otterstadt).

In diesem Jahresbericht werden die Jahre 2017-2019 des Öfteren als Vergleichsjahr herangezogen, da die Jahre 2020, 2021 und Beginn 2022 aufgrund der Pandemie und den daraus resultierenden Rückgängen der Mobilität als Referenzjahre nicht aussagekräftig sind.

1. Unfallentwicklung bei der PI Schifferstadt von 2019 bis 2023

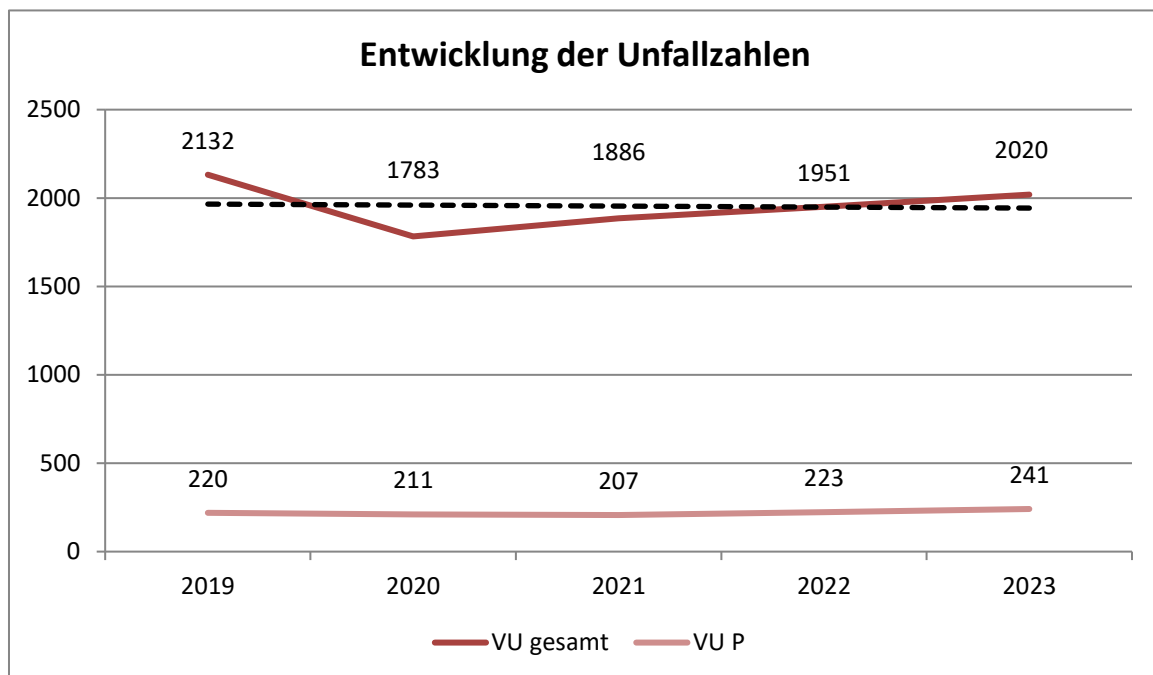


Abbildung 1

Im Jahr 2023 ereigneten sich im Dienstgebiet der PI Schifferstadt insgesamt 2020 Unfälle, sodass sich die Unfälle dem Niveau vor der Corona-Pandemie annähern (2017: 2026; 2018: 2085). Bei den Unfällen mit Personenschäden ist dies ähnlich (2017: 242; 2018: 250). Seit 2019 sind 10-12% der Gesamtunfälle Unfälle mit Personenschäden.

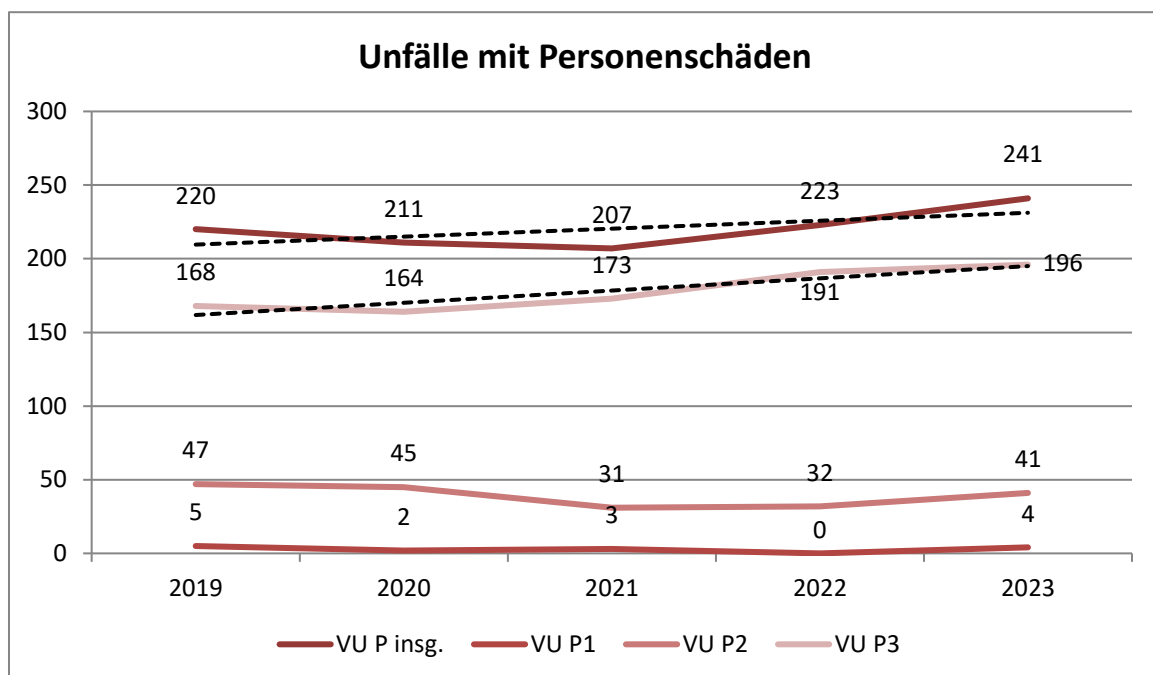


Abbildung 2

Bei 81,3% (2019: 76,4%) der Unfälle mit Personenschäden wurden im Jahr 2023 Beteiligte leicht verletzt. Schwere Verletzungen trugen die Beteiligten im Jahr 2023 bei 17% (2019: 21,4%) der Unfälle (VU P) davon. 4 Unfallbeteiligte wurden tödlich verletzt. Auch die VU P nähern sich dem Niveau 2019 und den Jahren zuvor an (2017: 242; 2018: 250).

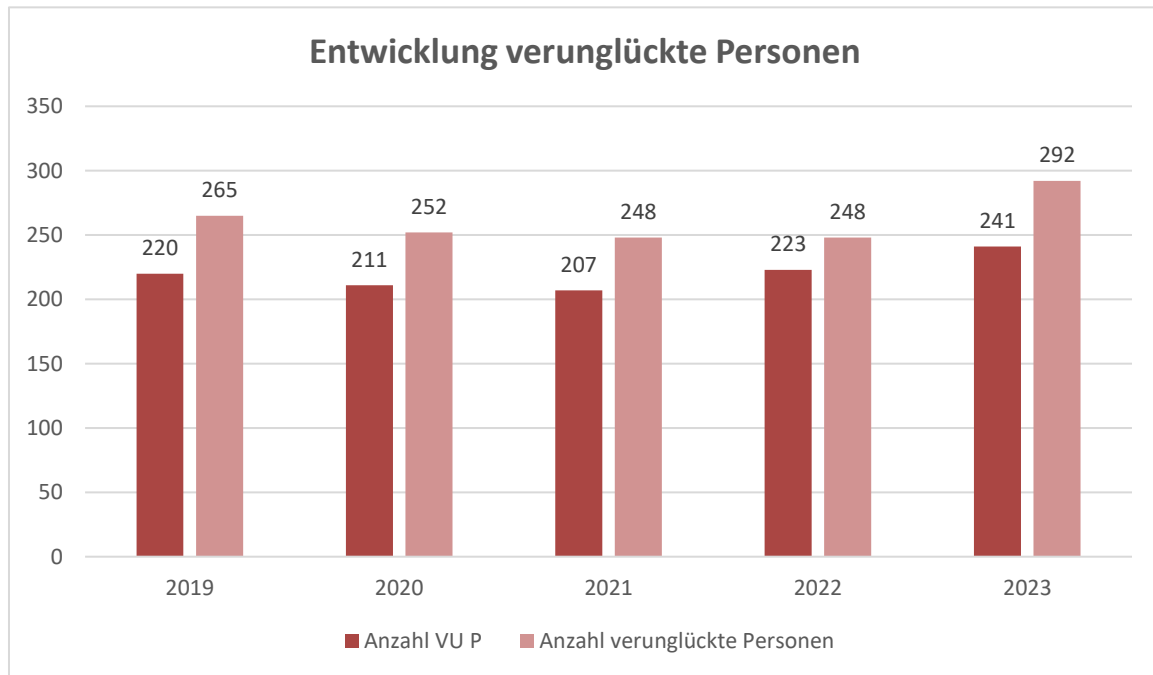


Abbildung 3

Auch die Anzahl der Verunglückten und die Anzahl der VU P haben sich dem Niveau vor Corona angenähert (2017: 294, 2018: 311). 2023 wurden 238 Unfallbeteiligte leicht, 50 schwer und 4 tödlich verletzt.

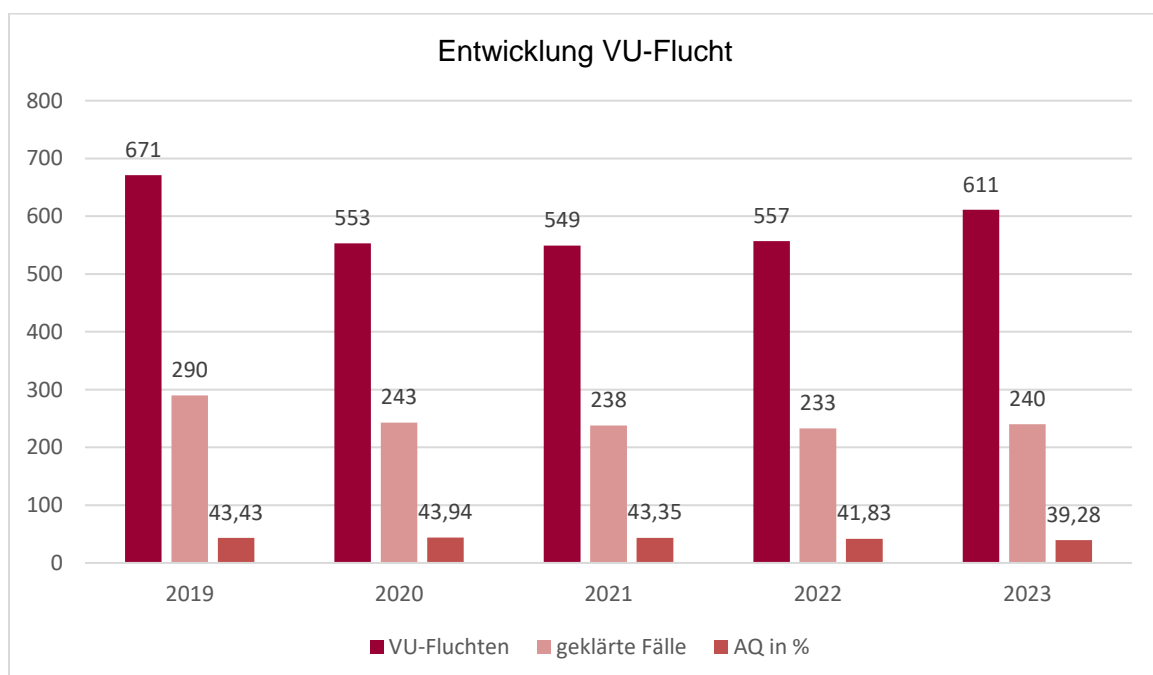


Abbildung 4

2023 beging bei 10,4% der VU P ein Beteiligter Unfallflucht. Die Aufklärungsquote der Unfallfluchten lag hier bei 48%.

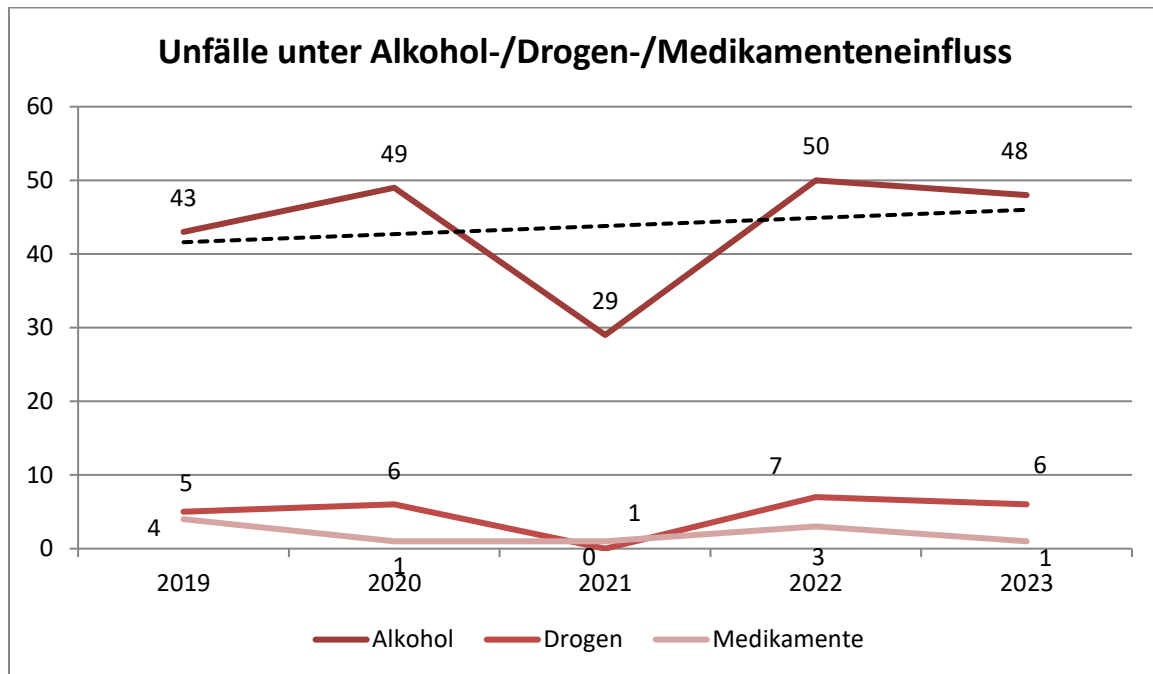


Abbildung 5

Die Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol sind 2023 im Vergleich zu 2019 um 11,6% gestiegen, Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln sind von 5 auf 6 angestiegen.

2. Unfallursachen

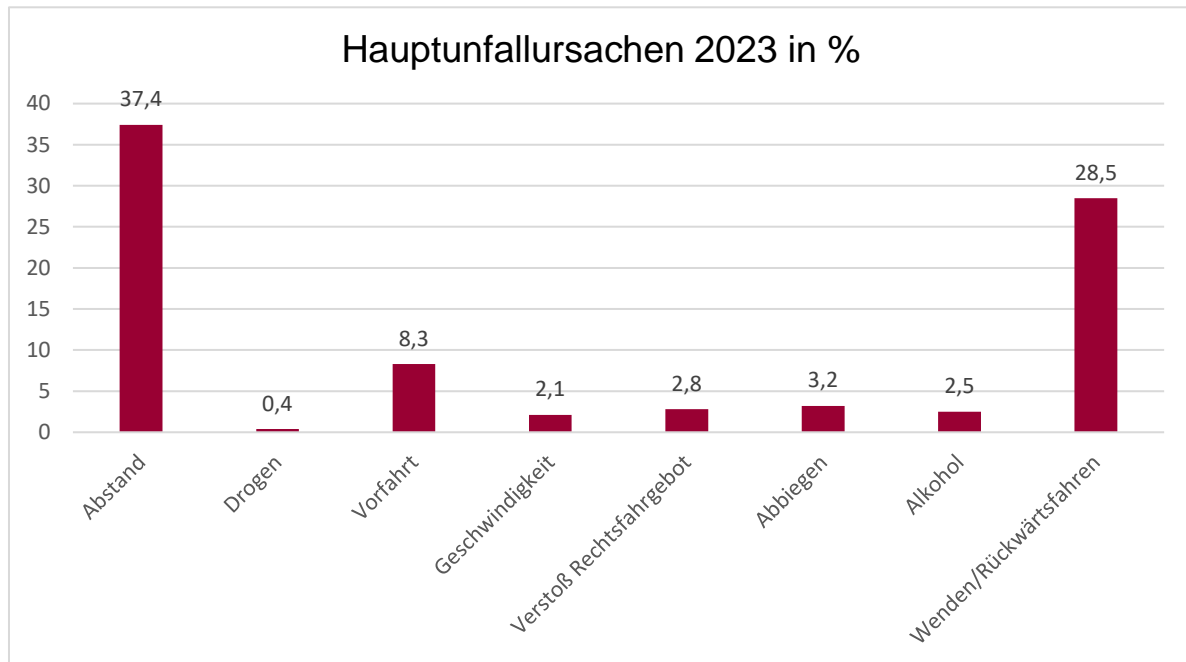


Abbildung 6

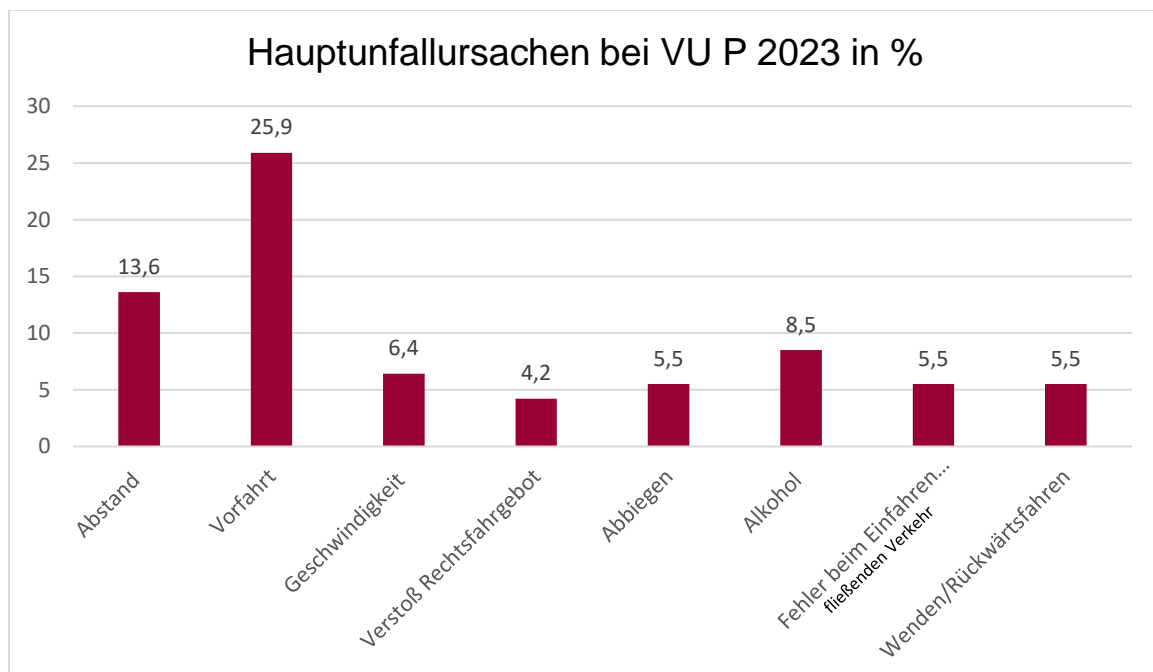


Abbildung 7

Bei Jugendlichen ist in 43% der VU P, die sie selbst verursacht haben, die Unfallursache Alkohol. Hierbei wurde bei 64% der Unfälle ein Fahrrad oder LKR genutzt.

3. Risikogruppen

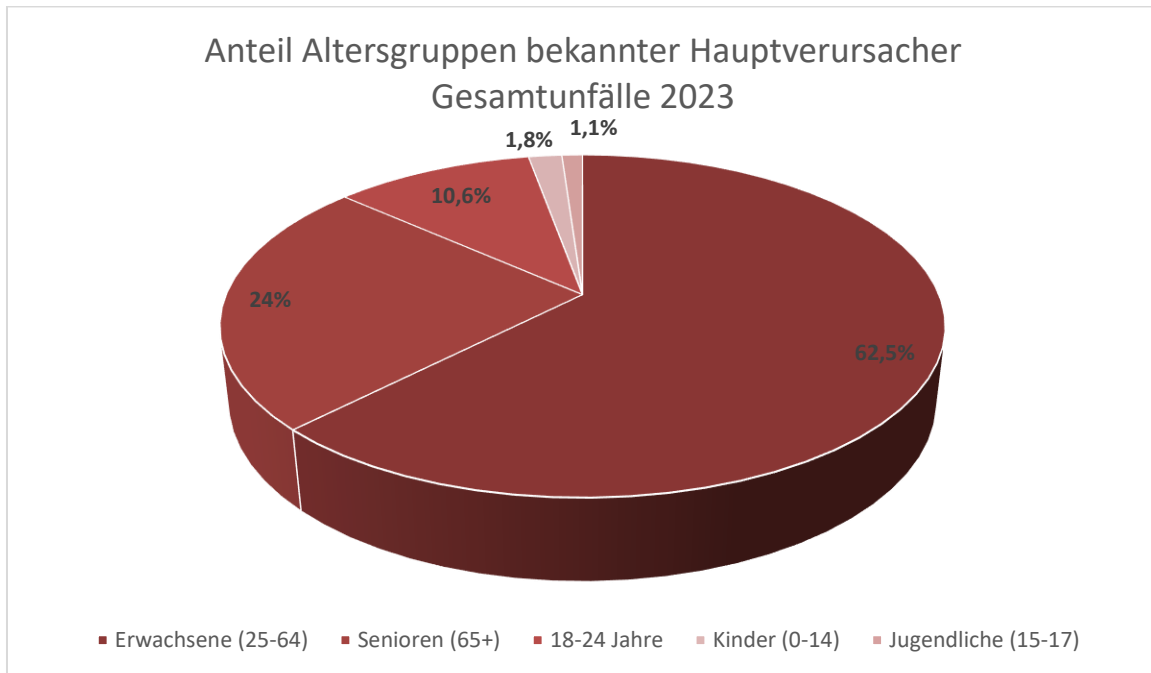


Abbildung 8

Die Gruppe der Erwachsenen stellt mit 62,5% den größten Anteil dar.

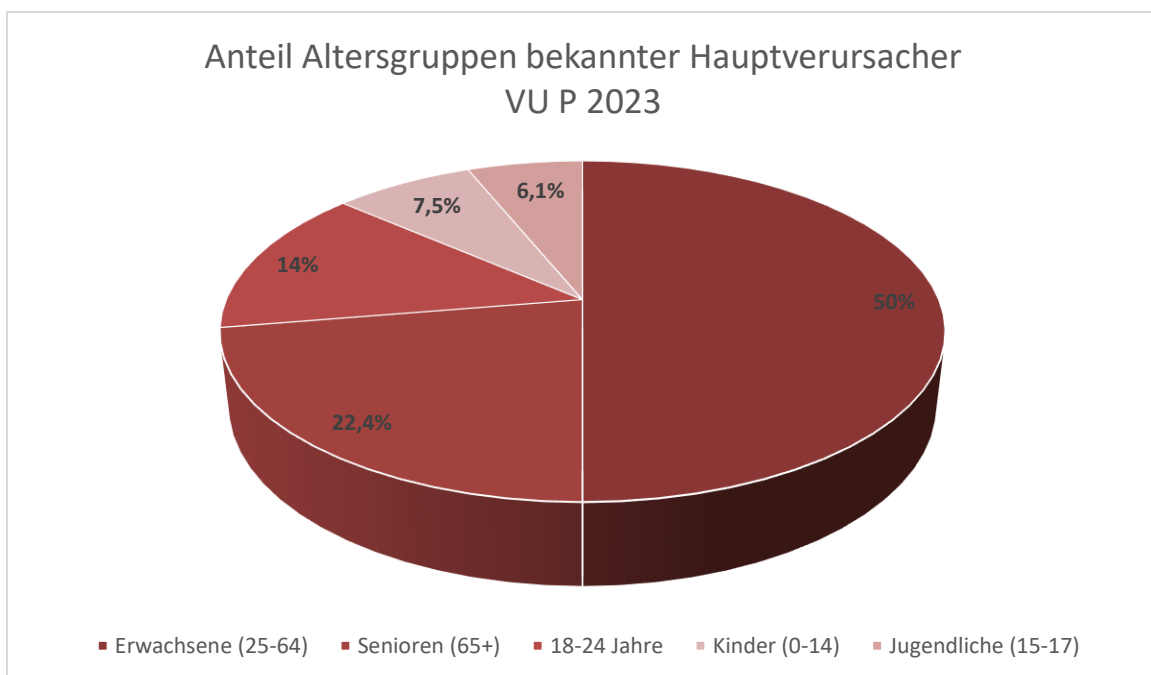


Abbildung 9

Die Gruppe der Erwachsenen stellt mit 50% den größten Anteil dar.

3.1 Kinder

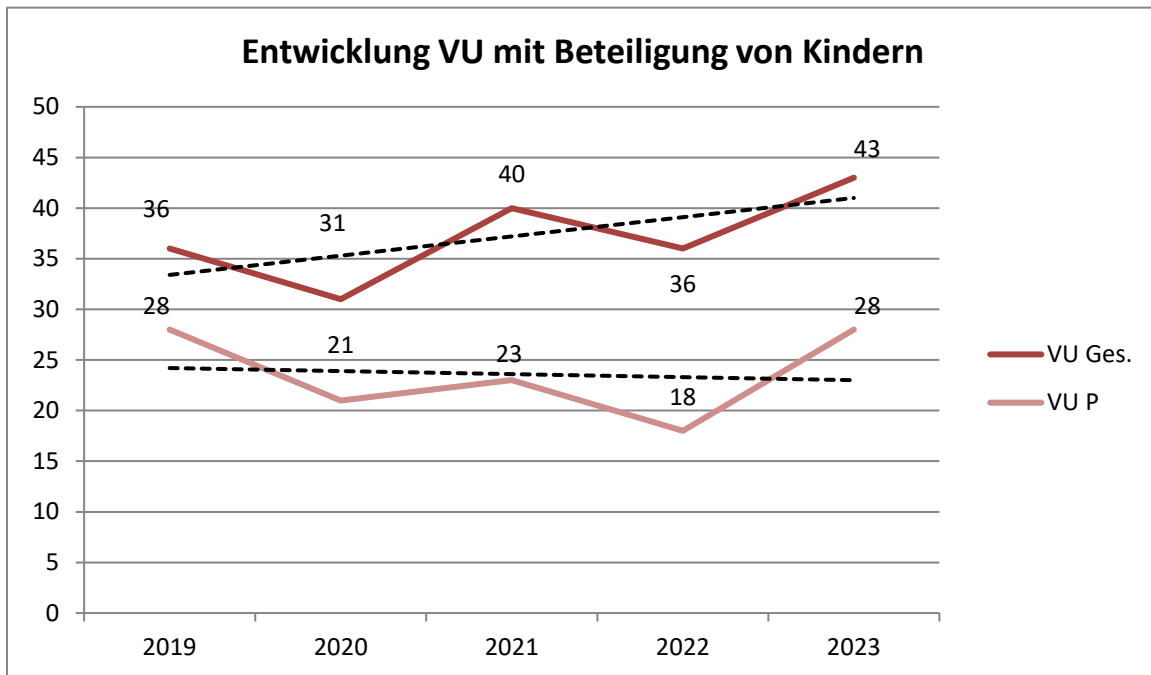


Abbildung 10

Bei 17 Unfällen mit Verletzten unter Beteiligung von Kindern waren Kinder 2023 die Hauptverursacher. Somit waren Kinder bei 61% (2022: 67%) der Unfälle mit Personenschäden, bei denen sie selbst beteiligt waren, die Hauptverursacher.

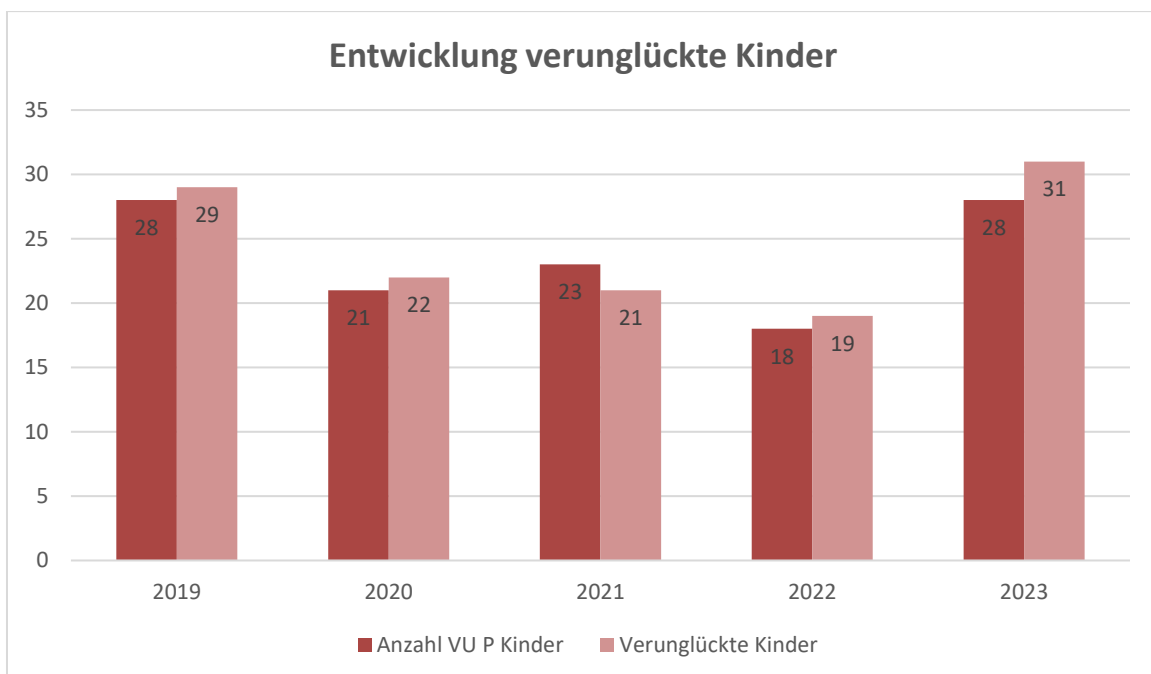


Abbildung 11

Auch bei der Risikogruppe der Kinder nähern sich die Zahlen der Jahre 2017-2019 an. 2017: 26 verunglückte Kinder, 2018 waren es 26.

3.2 Senioren

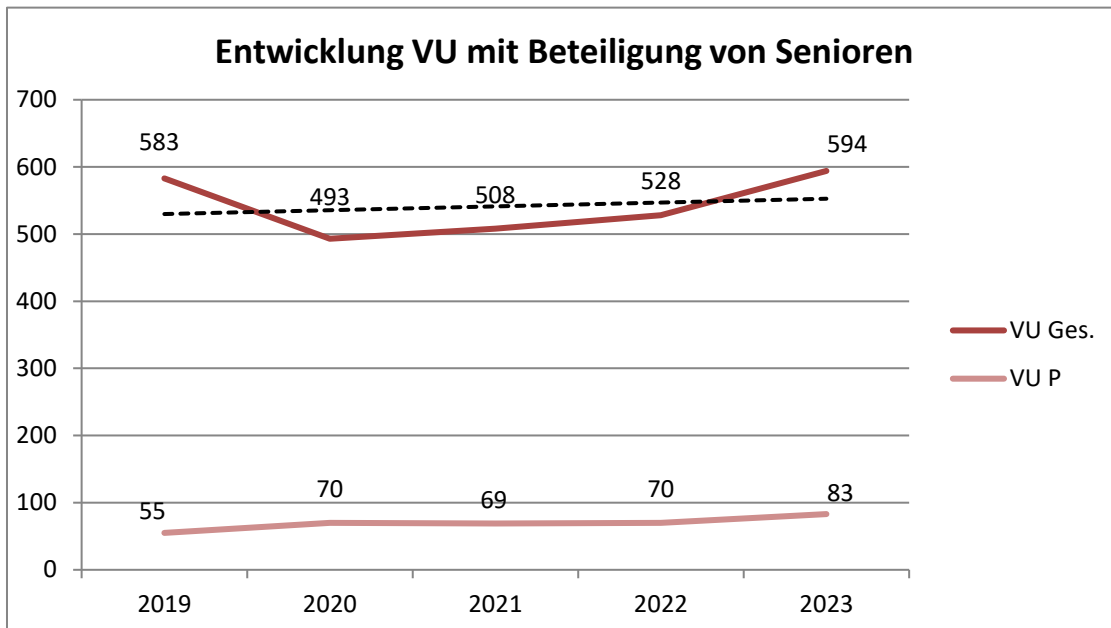


Abbildung 12

3.3 18- bis 24-Jährige

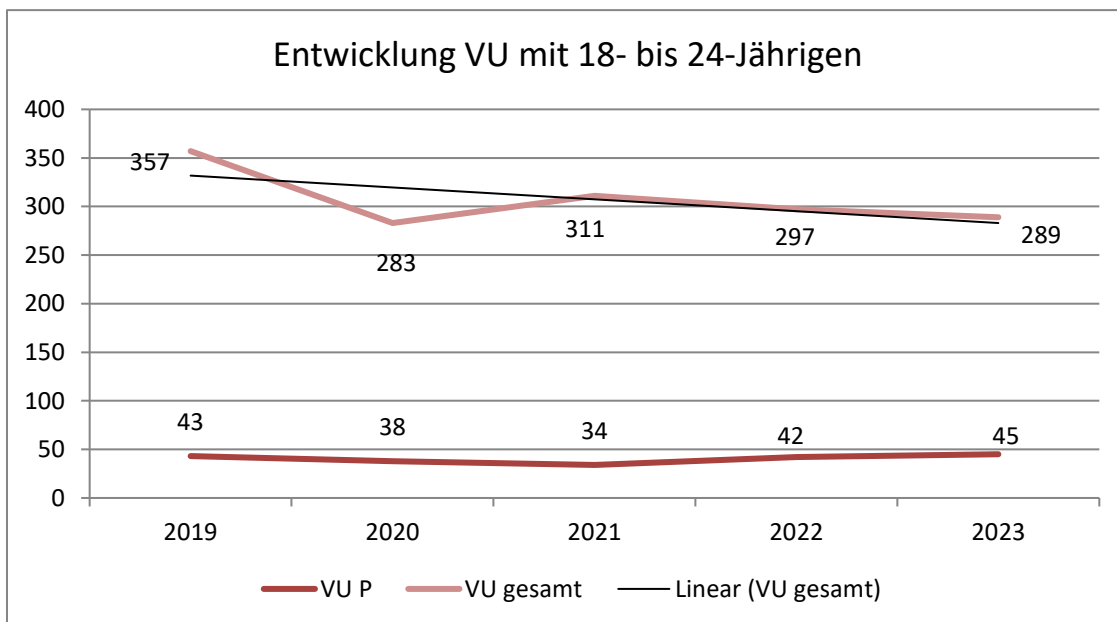


Abbildung 13

3.4 Fahrrad (inkl. Pedelec und S-Pedelec¹)

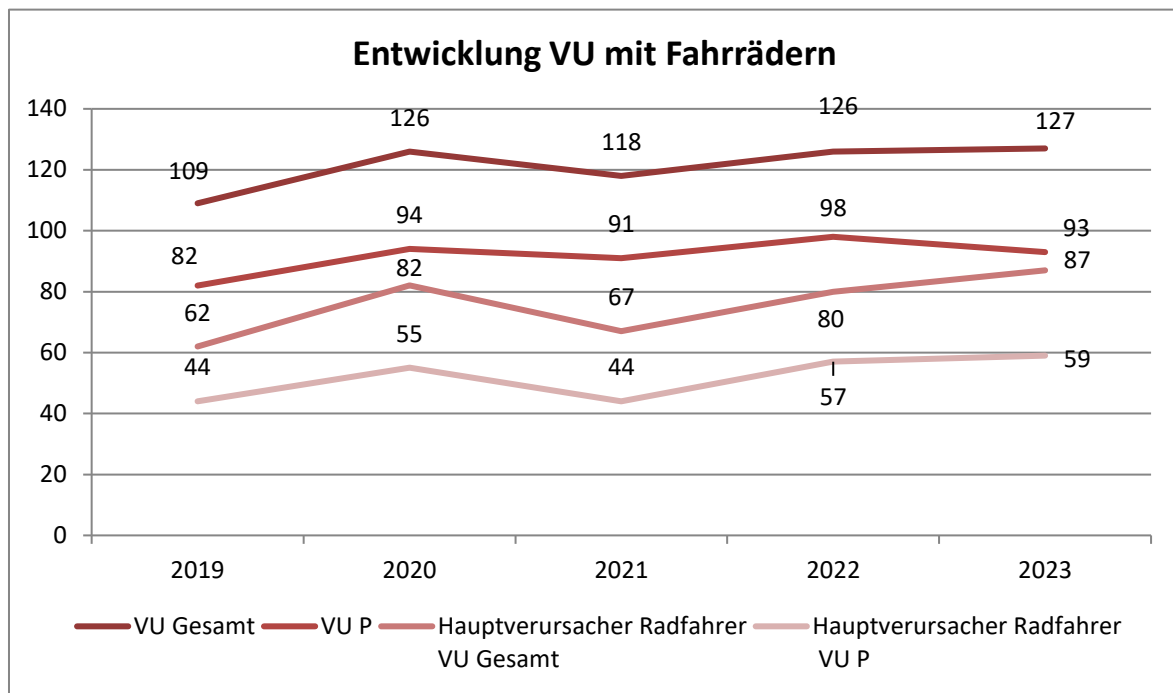


Abbildung 14

Radfahrer waren 2023 bei 63,4% (2022: 58,2%) der Unfälle mit Personenschäden, bei denen sie selbst beteiligt waren, die Hauptverursacher. Bei 68,5% der Gesamtunfälle unter Beteiligung von Radfahrern waren diese selbst Hauptverursacher.

¹ Pedelec = Motorunterstützung beim in die Pedale treten bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Höhere Geschwindigkeiten können nur durch Muskelkraft erreicht werden. Es ist als Fahrrad eingestuft.
S-Pedelec = Motorunterstützung beim in die Pedale treten bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h. Es ist zulassungsrechtlich ein Kleinkraftrad und kein Fahrrad. Mindestalter von 16 Jahren und Führerschein (Klasse AM) erforderlich, ebenso eine Haftpflichtversicherung und ein Versicherungskennzeichen. Es gilt Helmpflicht.

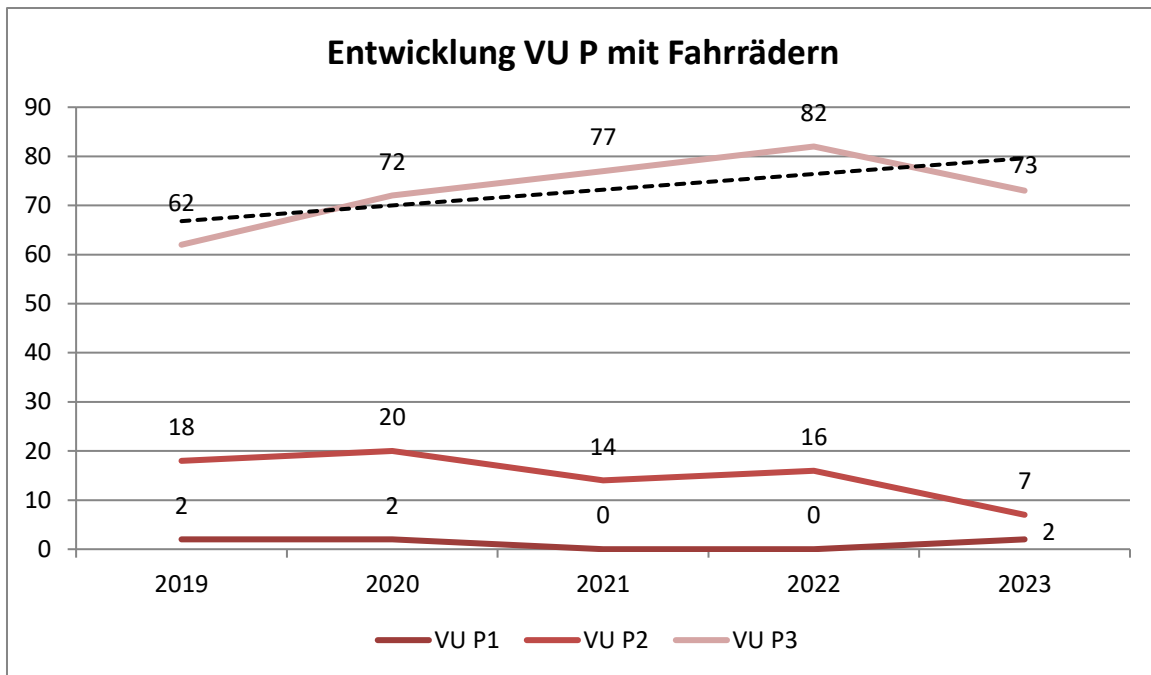


Abbildung 15

Bei den VU P3 waren Radfahrende in 63%, bei VU P2 in 43%, bei VU P1 in 50% die Hauptverursacher. Bei dem tödlichen Unfall missachtete ein Radfahrer die Vorfahrt eines PKW.

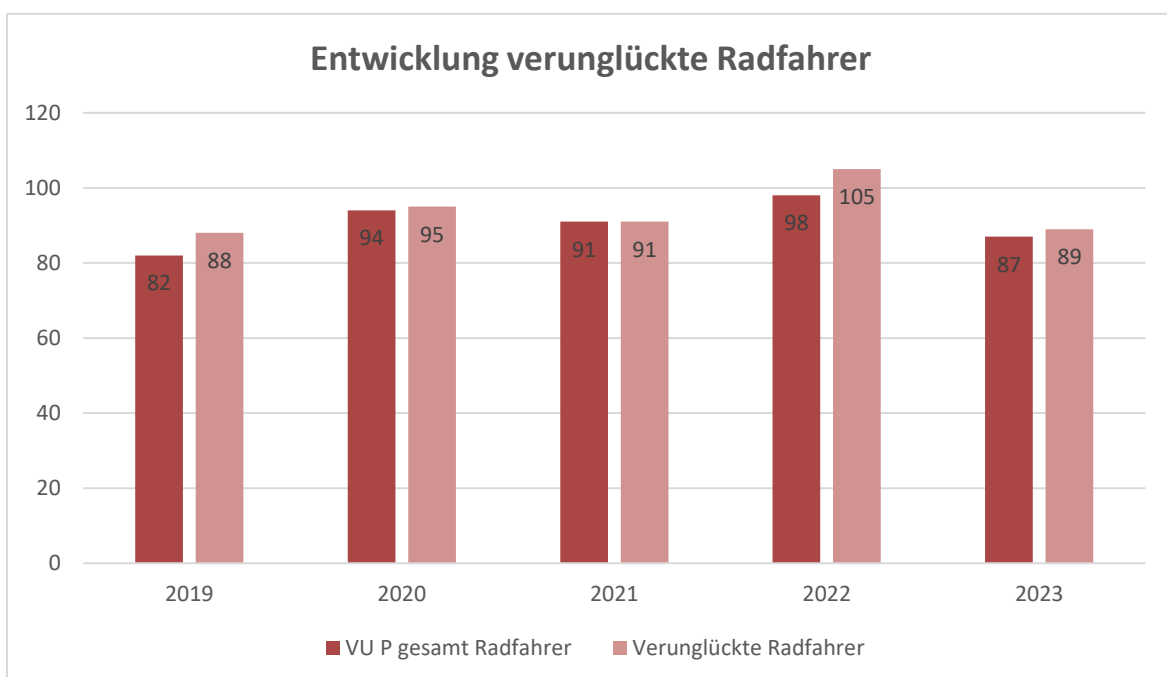


Abbildung 23

Die Anzahl der VU P mit verletzten Radfahrenden ist im Vergleich zu 2019 um 6,1% gestiegen, die Anzahl der verunglückten Radfahrenden ist im Vergleich zu 2019 nahezu unverändert geblieben.

4. Zusammenfassung

- Gesamtunfallzahlen (2023: 2020) haben sich dem Niveau vor der Corona-Pandemie angenähert (2017: 2026; 2018: 2085; 2019: 2132). Dies spiegelt sich auch bei den Unfällen mit Verletzten (2017: 242; 2018: 250; 2019: 220; 2023:241) und den verunglückten Personen wieder.
- Im Jahr 2023 entstand bei den Unfällen Sachschaden von insgesamt etwa 4.340.000 Euro (2022: ca. 4.307.000 Euro).
- 28% der gesamten Unfälle sind im Zusammenhang mit Parkvorgängen, 26% im Zusammenhang mit einem Fahrzeug des fließenden und einem des ruhenden Verkehrs (u.a. geparktes Fahrzeug beim Vorbeifahren gestreift) verursacht worden. 11% wurden als sonstige Unfälle erfasst (u.a. Verkehrszeichen beim Rangieren beschädigt, Hauswand gestreift). Ca. 65% der Unfälle sind also „Bagatellunfälle“.
- Die Aufklärungsquote bei den Verkehrsunfallfluchten betrug im Jahr 2023 39,3% (Bereich der Polizeidirektion Ludwigshafen: 39,2%).
- Ca. 30% der Gesamtunfälle sind Unfälle mit „Unfallflucht“.
- Hauptunfallursachen sind Abstand (37%) und Wenden/Rückwärtsfahren (29%), bei Unfällen mit Personenschäden sind es Vorfahrt (26%) und Abstand (14%).
- Radfahrende waren in 34%, Fußgänger in 9% der Verkehrsunfälle mit Verletzten beteiligt.
- 2023 wurden 102 Wildunfälle (ca. 5% der Gesamtunfälle) polizeilich aufgenommen, bei drei Unfällen wurden Fahrzeugführer leicht verletzt.
- Im Jahr 2023 ereigneten sich 10 Unfälle (davon 7 VU P) unter Beteiligung von E-Scooter, 2022 waren es 3 Unfälle (davon 2 VU P). Im Jahr 2023 waren E-Scooter-Fahrende bei 7 Unfällen die Hauptverursacher. Eine Hauptunfallursache ist nicht erkennbar.
- Bei den Risikogruppen waren Kinder (61%), junge Fahrende (71%) und Senioren (61%) bei ca. $\frac{2}{3}$ der Unfälle mit Personenschäden, bei denen sie selbst beteiligt waren, die Hauptverursacher. Dies spiegelt sich auch bei der Gruppe der Erwachsenen (64%) wieder. Bei den Jugendlichen waren es 74%.
- Leichtkrafträder ab 50 ccm – 125 ccm waren bei 14 VU P (bei 7 Unfällen Hauptverursacher) beteiligt. Krafträder über 125 ccm waren bei 14 VU P (bei 3 Unfällen Hauptverursacher) beteiligt.