



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM RHEINPFALZ

# VERKEHRSLAGEBILD 2022

## POLIZEIINSPEKTION GRÜNSTADT



*Polizeiinspektion Grünstadt*

---

### Verkehrsunfallentwicklung

### Verkehrsunfallbekämpfung

#### Impressum

Polizeiinspektion Grünstadt  
Bitzenstraße 2  
67269 Grünstadt

E-Mail: [pigruenstadt@polizei.rlp.de](mailto:pigruenstadt@polizei.rlp.de)



# Inhaltsverzeichnis

1.	Kurzübersicht zur Unfallentwicklung 2022 .....	4
2.	Kernaussagen .....	5
3.	Entwicklung Gesamtunfallzahlen 2018-2022 .....	6
4.	Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	6
4.1	Entwicklung 2018-2022.....	6
4.2	Verkehrsunfälle P1.....	7
4.2.1	Entwicklung 2018-2022 .....	7
4.2.2	Verkehrsunfälle P1 2022.....	8
	Grünstadt, 31.01.2022.....	8
	Wattenheim, 02.02.2022 .....	8
	Hettenleidelheim, 07.06.2022 .....	8
4.3	Entwicklung Verkehrsunfälle P2 2018-2022 .....	8
4.4	Entwicklung Verkehrsunfälle P3 2018-2022 .....	9
5.	Verunglückte Personen .....	9
6.	Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort.....	10
7.	Unfallursachen .....	11
7.1	Unfallursache Verkehrstüchtigkeit (Nr. 01-04).....	13
7.2	Unfallursache Ablenkung (Nr. 05-06) .....	14
7.3	Unfallursache Geschwindigkeit (Nr. 12-13) .....	14
7.4	Unfallursache Abstand (14-15) .....	14
7.5	Unfallursache Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr (34-37) .....	15
7.6	Unfallursache Vorfahrt/Vorrang (Nr. 27-33).....	15
7.7	Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	15
8.	Risikogruppen .....	16
8.1	Risikogruppen nach Alter.....	16
8.1.1	Risikogruppe Kinder (0-14 Jahre) .....	16
8.1.2	Risikogruppe Junge Fahrende (18-24 Jahre) .....	17
8.1.3	Risikogruppe Seniorinnen und Senioren (≥ 65 Jahre).....	18
8.1.4	Risikogruppe Seniorinnen und Senioren (≥ 75 Jahre).....	19
8.2	Nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	20
8.2.1	Risikogruppe Fahrrad- und Pedelec-fahrende .....	20
8.2.2	Risikogruppe E-Scooter Fahrende.....	21
8.2.3	Risikogruppe Motorisierte Zweiräder .....	22
8.2.4	Risikogruppe LKW .....	23
9.	Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit .....	25
9.1	Verkehrsüberwachung .....	25
9.2	Verkehrssicherheitsberatung .....	26
9.3	Mitarbeit in der Verkehrsunfallkommission .....	26

## 1. Kurzübersicht zur Unfallentwicklung 2022

Verkehrsunfälle	2021	2022	Veränderung absolut	Veränderung prozentual	Trend
<b>Verkehrsunfälle gesamt</b>	1256	1236	- 20	- 1,6 %	abwärts
davon VU mit Getöteten	0	3	+ 3	+ 100 %	aufwärts
davon VU mit Schwerverletzten	28	23	- 5	- 17,9 %	abwärts
davon VU mit Leichtverletzten	91	84	- 7	- 7,7 %	abwärts
<b>Gesamtzahl Verunglückte</b>	161	135	- 26	- 16,1 %	abwärts
davon Anzahl Getötete	0	3	+ 3	+ 100 %	aufwärts
davon Anzahl Schwerverletzte	37	26	- 11	- 29,7 %	abwärts
davon Anzahl Leichtverletzte	124	106	- 18	- 14,5 %	abwärts
<b>Anzahl Unfallfluchten</b>	320	288	- 32	- 10 %	abwärts
davon aufgeklärt (Aufklärungsquote)	148 (46,25)	136 (47,22)	- 12 (+ 0,97%)	- 8,1 %	abwärts

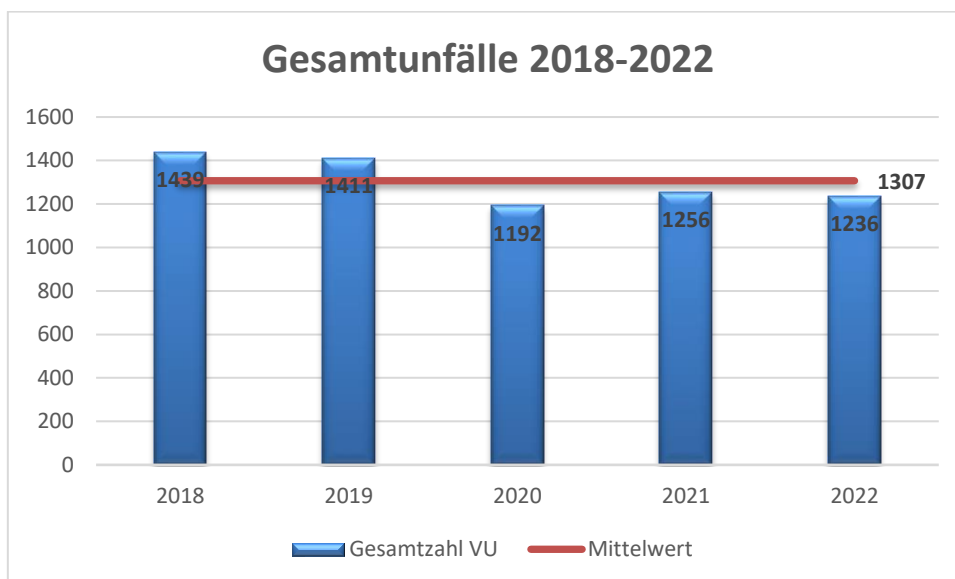
Hauptunfallursachen	2021	2022	Veränderung absolut	Veränderung prozentual	Trend
Alkohol	27	17	- 10	- 37 %	abwärts
Drogen	8	3	- 5	- 62,5 %	abwärts
Geschwindigkeit	92	97	+ 5	+ 5,4 %	aufwärts
Abstand	279	299	+ 20	+ 7,1 %	aufwärts
Überholen	8	13	+ 5	+ 62,5 %	aufwärts
Vorfahrt/Vorrang	86	102	+ 16	+ 18,6 %	aufwärts
Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren	365	345	- 20	- 5,5 %	abwärts

Risikogruppen	2021	2022	Veränderung absolut	Veränderung prozentual	Trend
Kinder (0-14 Jahre)	14	9	- 5	- 35,7 %	abwärts
Junge Fahrende (18-24 Jahre)	238	206	- 32	- 13,4 %	abwärts
Seniorinnen/Senioren (ab 65 Jahre)	281	318	+ 37	+ 13,2 %	aufwärts
Seniorinnen/Senioren (ab 75 Jahre)	128	152	+ 14	+ 11 %	aufwärts
LKW-Fahrende	159	132	- 27	- 17 %	abwärts
Fahrende motorisierter Zweiräder	34	31	- 3	- 8,8 %	abwärts
Fahrrad-/Pedelec-fahrende	31	34	+ 3	+ 9,7 %	aufwärts
E-Scooter-Fahrende	1	5	+ 4	+ 400 %	aufwärts

## 2. Kernaussagen

- Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU) ist im Vergleich zum Vorjahr leicht rückgängig und im Vergleich zum „Corona-Jahr“ 2020 leicht ansteigend. In der Langzeitbetrachtung liegt die Gesamtzahl 2022 unter dem Mehrjahresdurchschnitt (2018-2022).
- Nach zwei Jahren in Folge ohne tödliche Verkehrsunfälle ereigneten sich im Berichtsjahr 2022 drei Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang.
- Gleichwohl verunglückten insgesamt weniger Personen bei Verkehrsunfällen. In der Mehrjahresbetrachtung ist hier ein kontinuierlicher Rückgang ab 2019 feststellbar.
- Der Anteil von Unfallfluchten an der Gesamtunfallzahl sinkt absolut wie prozentual im Vergleich zu 2021. Die Aufklärungsquote steigt leicht um einen Prozentpunkt an.
- Die häufigsten Unfallursachen waren Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren, Abstand und Geschwindigkeit. Eine Zunahme gegenüber dem Vorjahr ist bei den Ursachen Vorfahrt, Überholen und Abstand feststellbar.
- Die Unfallursache Alkohol ging im Vergleich zu 2021 deutlich zurück.
- Die Ursache Drogen verzeichnete ebenfalls einen starken Rückgang.
- Innerhalb der Risikogruppen zeigt sich ein Anstieg der Beteiligung an Verkehrsunfällen bei Seniorinnen und Senioren, bei Fahrrad- und Pedelec-fahrenden und bei E-Scooter-Fahrenden im Vergleich zum Vorjahr.
- Rückgänge zeigen sich in den Risikogruppen Kinder (0-14 Jahre), Junge Fahrende (18-24 Jahre), LKW-Fahrende und in der Risikogruppe Fahrende Motorisierter Zweiräder.

### 3. Entwicklung Gesamtunfallzahlen 2018-2022



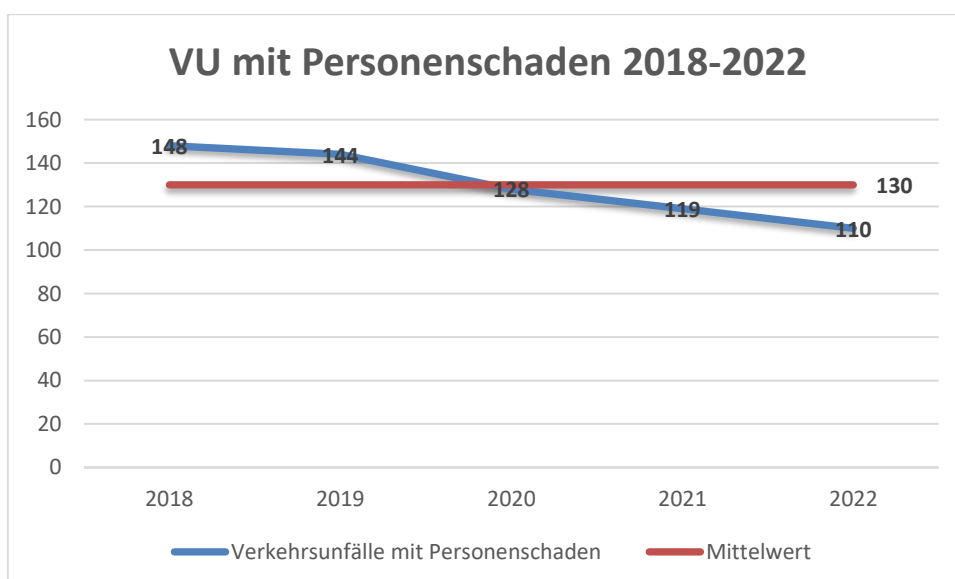
Mit 1236 Verkehrsunfällen im Jahr 2022 liegt die Gesamtzahl der VU sowohl unter dem Vorjahreswert (1256), als auch unter dem Mehrjahresdurchschnitt von 1307.

Gegenüber 2020, dem Beginn der Corona-Pandemie mit den einhergehenden Maßnahmen – insbesondere Lockdown, sind die Zahlen um 44 absolut angestiegen, was 3,7 % entspricht.

Ein deutlicher Rückgang ist im Vergleich zu den Jahren 2018 und 2019, also vor der Pandemie, zu erkennen. Gegenüber 2018 entspricht der absolute Rückgang von 203 Verkehrsunfällen 14 % (Vergleich 2019: - 175, entspricht - 12,4 %).

### 4. Verkehrsunfälle mit Personenschaden

#### 4.1 Entwicklung 2018-2022



Verkehrsunfälle mit Personenschäden werden eingeteilt in die Kategorien

- Verkehrsunfall mit Getöteten (P1)<sup>1</sup>
- Verkehrsunfall mit Schwerverletzten (P2)<sup>2</sup>
- Verkehrsunfall mit Leichtverletzten (P3)<sup>3</sup>.

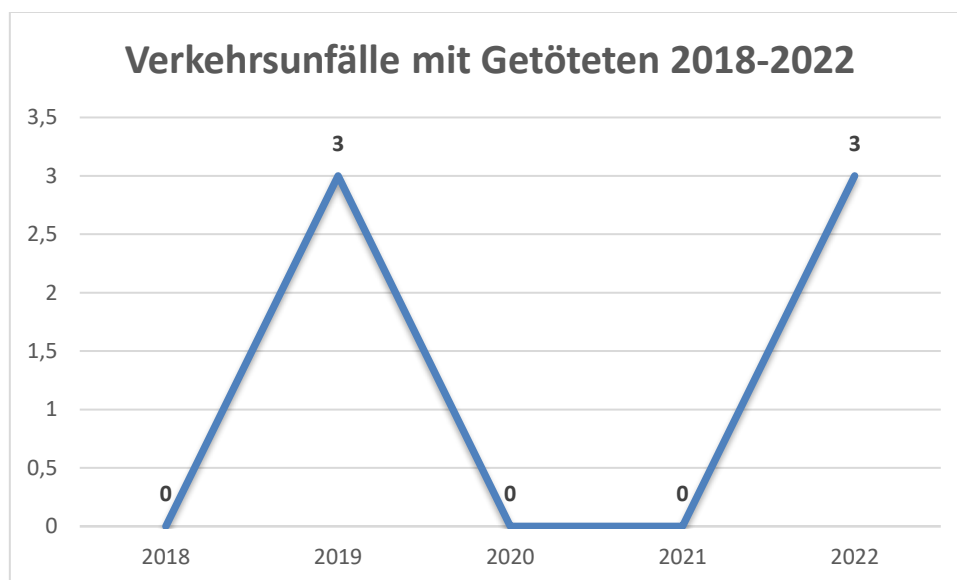
Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden reduzierte sich von 119 im Jahr 2021 auf 110 im Berichtsjahr 2022 und liegt unter dem Mittelwert (2018-2022) von 130.

Das Verhältnis zur Gesamtunfallzahl im Berichtsjahr beträgt 8,9 %. Im Vorjahr betrug der prozentuale Anteil 9,5 % (2020 10,7%, 2019 10,2 %, 2018 10,3 %).

Seit 2018 ist ein kontinuierlicher Rückgang zu erkennen.

## 4.2 Verkehrsunfälle P1

### 4.2.1 Entwicklung 2018-2022



Nach zwei Jahren in Folge ohne Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang ereigneten sich 2022 ereigneten drei tödliche Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsbereich der PI Grünstadt. Auch im Jahr 2019 registriert die Unfallstatistik der PI Grünstadt drei Verkehrsunfälle der Kategorie P1. 2018 war ein Jahr, das wie 2020 und 2021 der „Vision Zero“ (keine Getöteten bei Verkehrsunfällen) entsprach.

<sup>1</sup> Mindestens eine Person ist unmittelbar beim Unfall oder innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben.

<sup>2</sup> Mindestens eine Person wurde aufgrund der Unfallfolgen länger als 24 Stunden in einem Krankenhaus stationär behandelt.

<sup>3</sup> Personen haben bei dem Unfall Körperschäden erlitten und sind nicht der Kategorie P2 zuzuordnen.

## 4.2.2 Verkehrsunfälle P1 2022

### Grünstadt, 31.01.2022

Am 31.01.2022 kam es in Grünstadt an der Kreuzung Asselheimer Straße / Nordring zur Kollision zwischen einem Kleinbus und einem Leichtkraftrad. Die Fahrerin des Kleinbusses wollte vom Nordring kommend die Asselheimer Straße queren, um in die gegenüberliegende Zeppelinstraße zu fahren. Hierbei missachtete sie die Vorfahrt des Fahrers des Leichtkraftrades, der die Asselheimer Straße in Richtung Asselheim befuhr. Bei dem Unfall erlitt der Leichtkraftradfahrer tödliche Verletzungen.

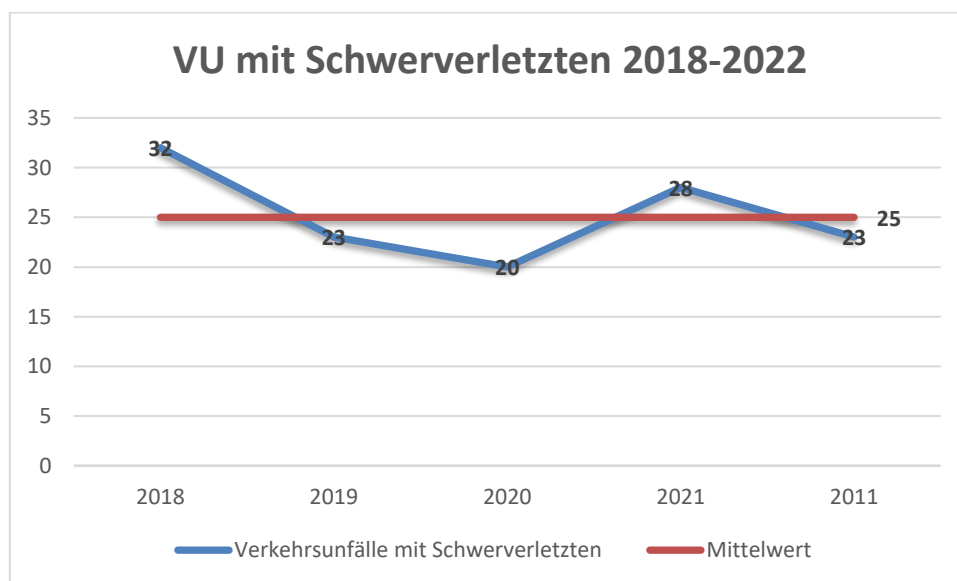
### Wattenheim, 02.02.2022

Am 02.02.2022 befuhr eine Pkw-Fahrerin die B 47, Ortsumfahrung Hettenleidelheim, von Eisenberg kommend in Richtung Wattenheim. Hierbei geriet sie auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit einem entgegenkommenden Sattelzugespänn, welches in der Folge mit einem weiteren, der Unfallverursacherin nachfolgenden, Pkw zusammenstieß. Die Unfallverursacherin erlitt bei dem Zusammenstoß mit dem Sattelzugespänn tödliche Verletzungen.

### Hettenleidelheim, 07.06.2022

Am 07.06.2022 wurde ein die B 47, Ortsumfahrung Hettenleidelheim, in Richtung Eisenberg gehender Fußgänger von einem in gleicher Richtung fahrenden Sattelzugespänn erfasst und tödlich verletzt.

## 4.3 Entwicklung Verkehrsunfälle P2 2018-2022

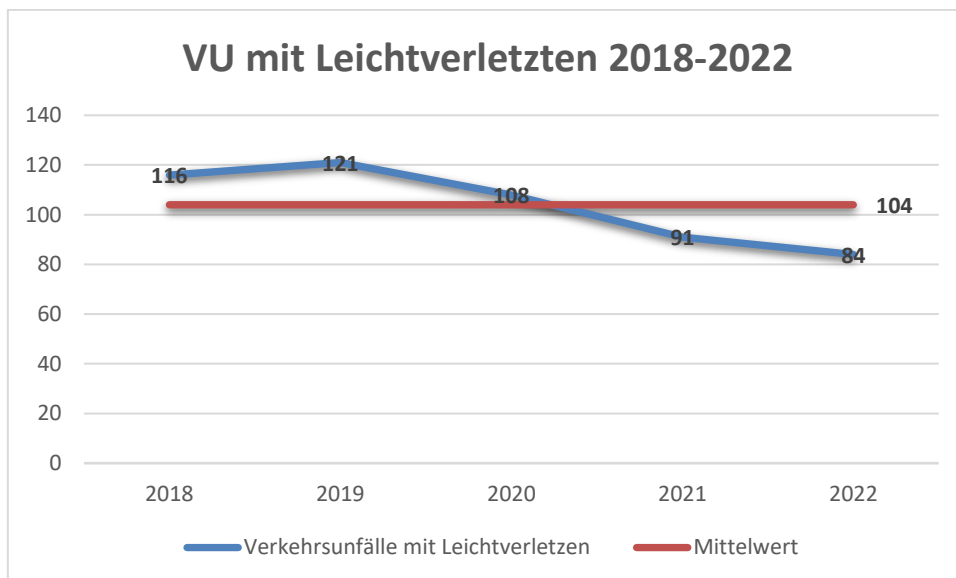


23 Verkehrsunfälle der Kategorie P2 weist die Statistik für das Berichtsjahr aus, was einem Anteil von 1,8 % an der Gesamtunfallzahl entspricht. Unfälle mit Schwerverletzten sind somit um 5 gegenüber dem Vorjahr gesunken und liegen unter dem Mittelwert (2018-2022) von 25.



Im Jahr 2021 entsprach der Anteil an der Gesamtunfallzahl 2,2 % (2020 1,6 %, 2019 1,6 %, 2018 2,2 %).

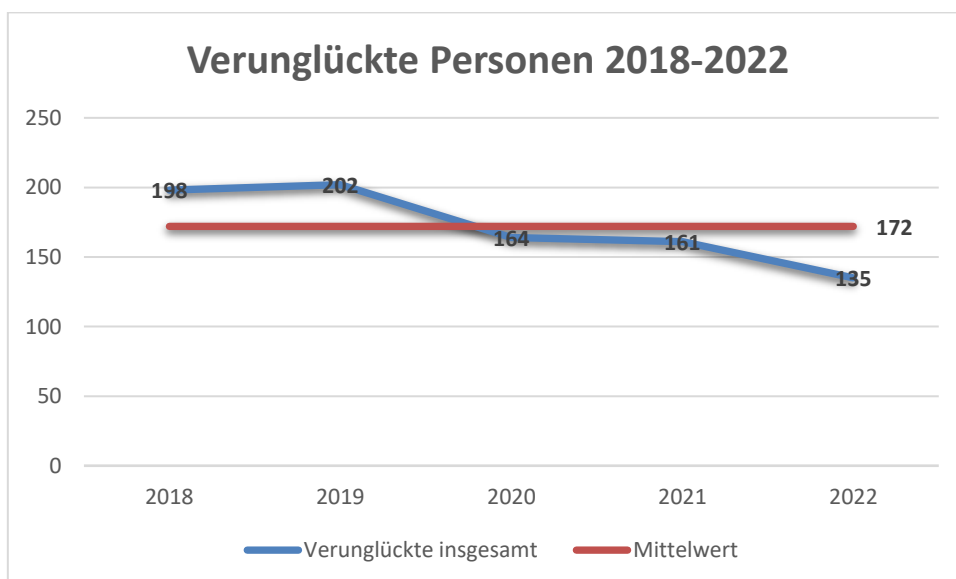
#### 4.4 Entwicklung Verkehrsunfälle P3 2018-2022



Mit 84 liegt die Zahl der VU der Kategorie P3 im Berichtsjahr sowohl unter dem Vorjahreswert (-7), als auch unter dem Mehrjahresmittel (2018-2022) von 104. In der Mehrjahresbetrachtung ist ein kontinuierlicher Rückgang seit 2019 zu erkennen.

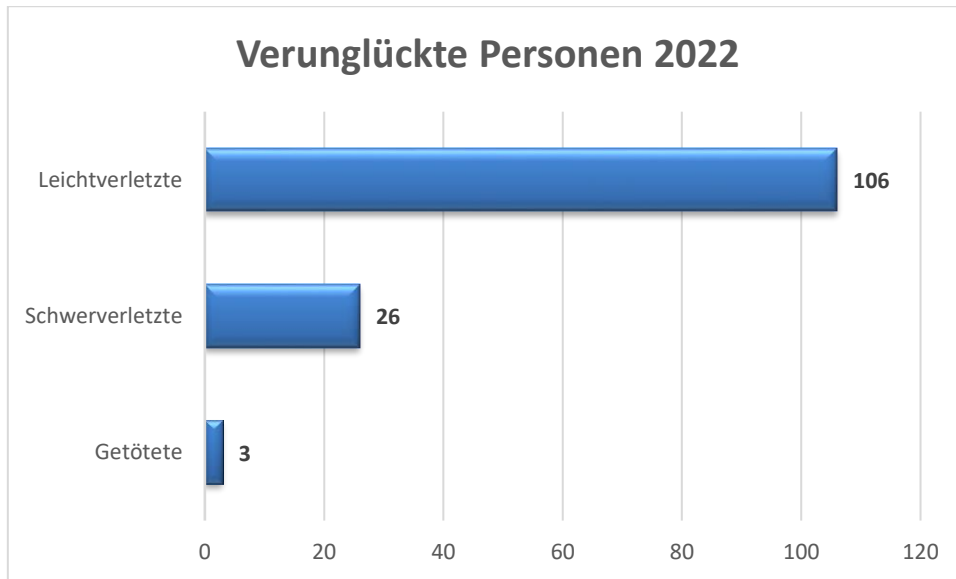
Der prozentuale Anteil an der Gesamtunfallzahl lag 2022 bei 6,8 % (2021 7,2 %, 2020 9,1 %, 2019 8,6 %, 2018 8,1 %).

#### 5. Verunglückte Personen<sup>4</sup>



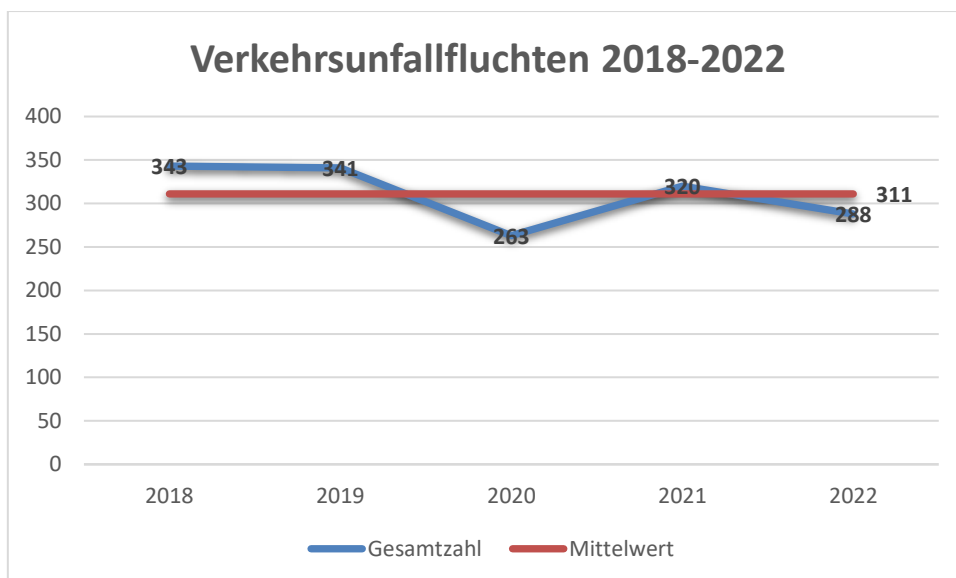
<sup>4</sup> Gesamtzahl aller Personen, die bei VU körperlichen Schaden erlitten haben.

Die Gesamtzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen liegt 2022 mit 135 unter dem mehrjährigen Mittelwert von 172. Seit 2019 ist ein kontinuierlicher Rückgang zu erkennen.



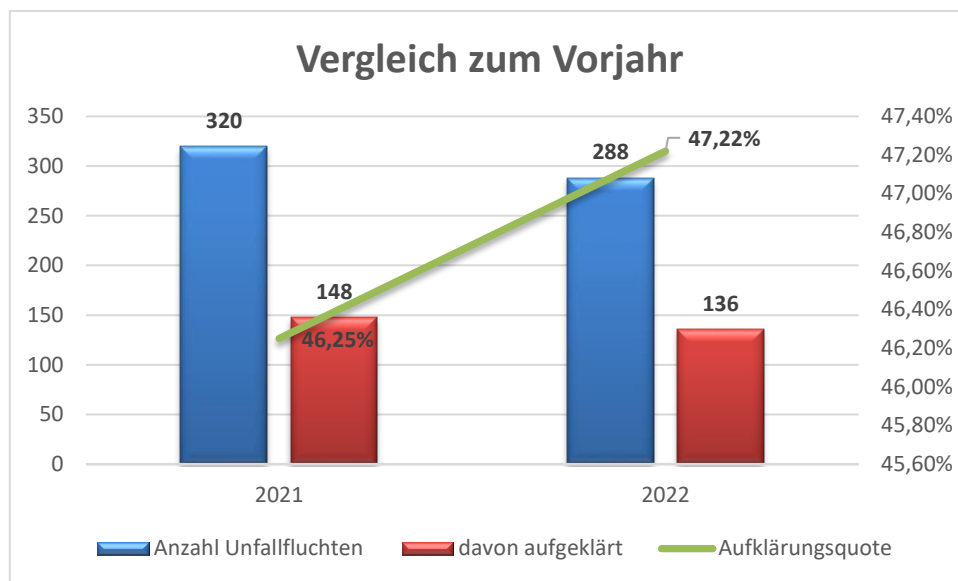
Im Berichtsjahr 2022 wurden weniger Leicht- und Schwerverletzte gezählt, als im Jahr zuvor. Im Vergleichszeitraum 2021 weist die Statistik 124 Leicht- und 37 Schwerverletzte aus. Bedauerlicherweise starben im Jahr 2022 drei Personen bei drei Verkehrsunfällen der Kategorie P1.

## 6. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort



Unfallflucht, wie das Unerlaubte Entfernen vom Unfallort umgangssprachlich genannt wird, ist kein Kavaliersdelikt! Der prozentuale Anteil dieser Straftat an der Gesamtunfallzahl ist mit 23,3 % im Vergleich zum Vorjahr um gut zwei Prozentpunkte gesunken (2021 25,5 %).

Erkennbar ist jedoch, dass sich der Anteil an der Gesamtunfallzahl seit 2018 (23,8 %) zwischen einem Viertel und einem Fünftel einpendelt (2019 24,2 %, 2020 22,1 %).

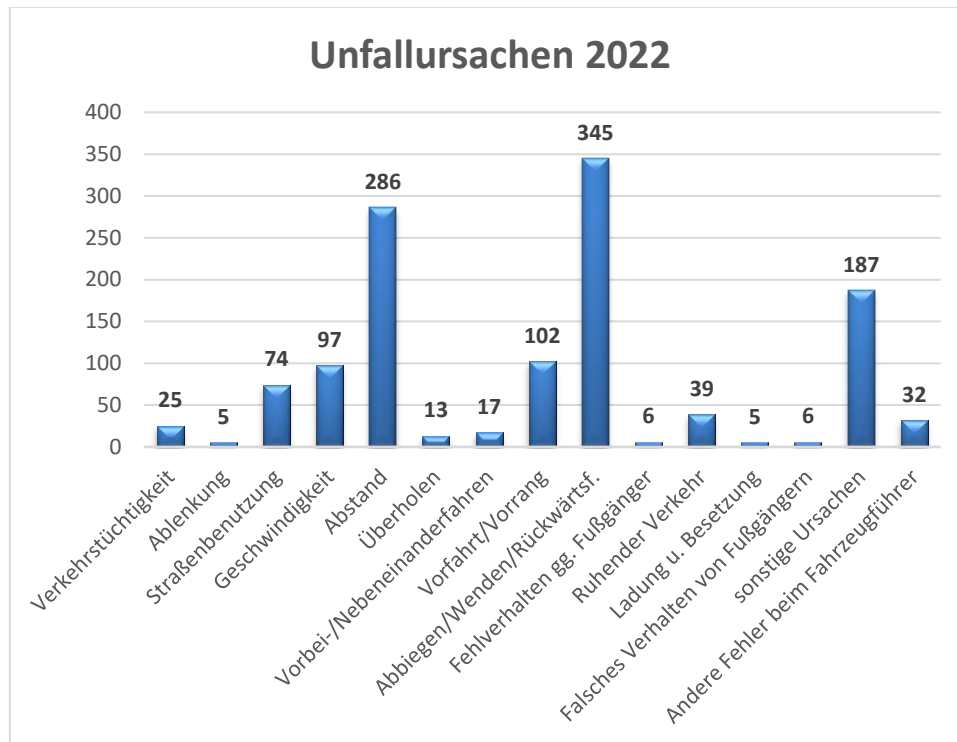


Um fast einen Prozentpunkt ist die Aufklärungsquote im Vergleich zum Vorjahr auf 47,22 % angestiegen.

## 7. Unfallursachen

Unfallursachen werden gruppiert in:

- Fehler der Fahrzeugführer (Nr. 01-49 im Ursachenverzeichnis)
- Technische Mängel / Wartungsmängel (Nr. 50-55 im Ursachenverzeichnis)
- Falsches Verhalten der Fußgänger (Nr. 60-69 im Ursachenverzeichnis)
- Allgemeine Ursachen (Nr. 70-89 im Ursachenverzeichnis)
  - Straßenverhältnisse (Glätte, Nässe, Spurrillen u. ä.)
  - Witterungseinflüsse (Regen, Schneefall, blendende Sonne u. ä.)
  - Hindernisse (Wild und andere Tiere, ungesicherte Arbeitsstelle u. ä.)



Die Unfallursachenstatistik der PI Grünstadt weist im Vergleich zum Vorjahr teilweise deutliche Zunahmen auf bei den Ursachen:

- Geschwindigkeit (+ 5)
- Abstand (+ 20)
- Überholen (+ 5)
- Vorfahrt/Vorrang (+ 16)
- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (+ 2)

Rückgänge sind festzustellen bei den Ursachen:

- Verkehrstüchtigkeit (- 17)
- Ablenkung (- 11)
- Straßenbenutzung (- 6)
- Vorbei-/Nebeneinanderfahren (- 3)
- Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Ein- und Ausfahren (- 20)
- Ruhender Verkehr/Verkehrssicherheit (- 3)

Alle bei einem Verkehrsunfall beteiligten Personen können ursächlich zum Unfallgeschehen beitragen. Wenn beispielsweise bei einem Auffahrunfall die vorausfahrende Person ohne zwingenden Grund stark abgebremst und die Nachfolgende den Sicherheitsabstand unterschritten hat, wird im Unfallprotokoll beiden eine Unfallursache zugewiesen.

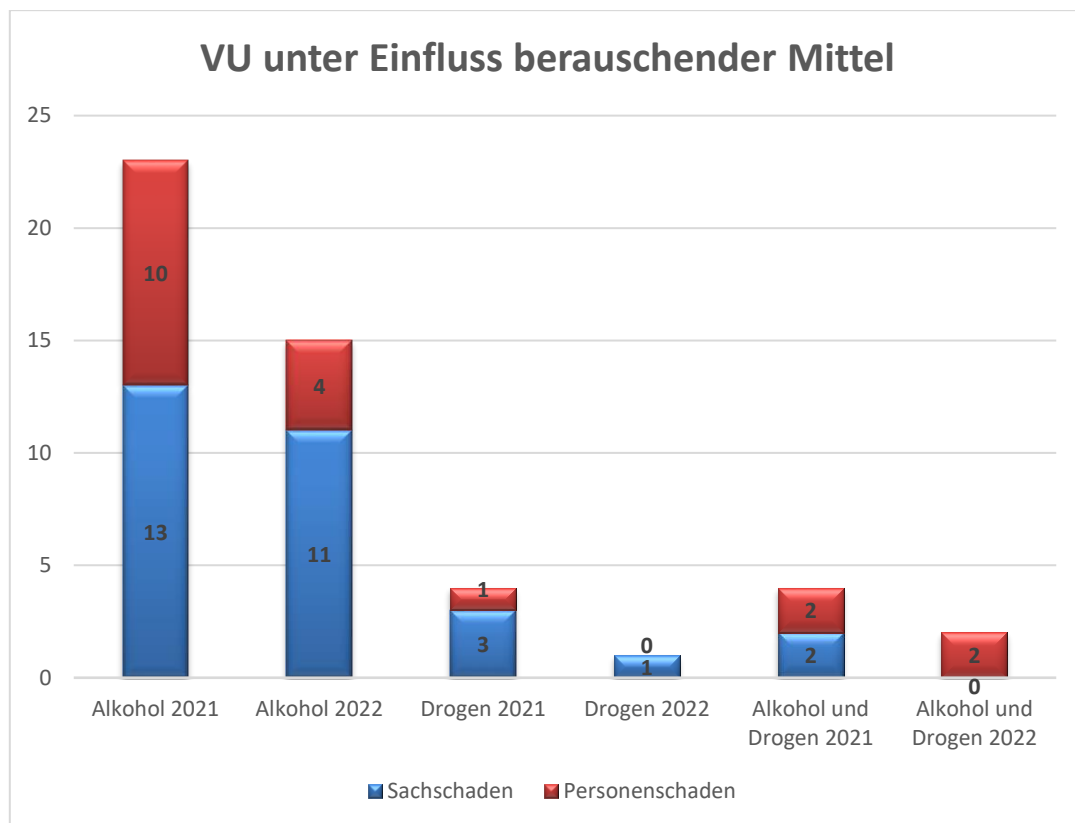
Ist jemand nicht verkehrstüchtig oder abgelenkt, führt dies nicht ausschließlich automatisch zu einem Verkehrsunfall, weshalb diesen Unfallursachen immer eine weitere zugeordnet wird.

Nachfolgend werden ausgewählte Fehler der Fahrzeugführer näher betrachtet:

## 7.1 Unfallursache Verkehrstüchtigkeit (Nr. 01-04)

Die Unfallursache „Verkehrstüchtigkeit“ meint

- Alkoholeinfluss
- Einfluss anderer berauschender Mittel (z. B. Drogen, Medikamente)
- Übermüdung
- Sonstige körperliche oder geistige Mängel



Im Jahr 2022 ereigneten sich 18 Verkehrsunfälle, bei denen Unfallbeteiligte unter dem Einfluss berauschender Mittel standen (2021: 31).

Waren Unfallbeteiligte alkoholisiert, blieb es in 11 Fällen beim Sachschaden (S), in vier Fällen war Personenschaden (P) zu verzeichnen (2021 13 S / 10 P).

Standen Unfallbeteiligte unter Drogeneinfluss, zählt die Statistik 2022 einen Sachschadensunfall und keinen Personenschadensunfall (2021 3 S / 1 P).

Für 2022 weist die Statistik zwei Verkehrsunfälle mit Personenschaden aus, bei denen Unfallbeteiligte alkoholisiert waren und **gleichzeitig** unter Drogeneinfluss standen (2021 2 S / 2 P).

Sieben Verkehrsunfälle waren im Berichtsjahr auf die Unfallursachen Übermüdung (03) und Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04) unter anderem zurückzuführen. Bei dreien dieser Verkehrsunfälle kam es zu Personenschäden.

## 7.2 Unfallursache Ablenkung (Nr. 05-06)

Die Unfallursache „Ablenkung“ ist zum 01.01.2021 als statistischer Wert in der Unfallsachbearbeitung neu hinzugekommen. Zwei Anwendungsfälle werden unterschieden:

1. Wenn Verkehrsteilnehmer durch Nutzung elektronischer Geräte (z. B. Mobiltelefone) abgelenkt ihre volle Aufmerksamkeit **nicht** dem Verkehrsgeschehen widmen. (05)
2. Ablenkung in allen anderen Fällen (06)

Im Berichtsjahr 2022 wurde bei einem Verkehrsunfall festgestellt, dass der Unfallverursacher durch die Nutzung eines elektronischen Gerätes abgelenkt war. Vier Verkehrsunfälle wurden durch andere Ablenkung mitverursacht.

## 7.3 Unfallursache Geschwindigkeit (Nr. 12-13)

Bei Geschwindigkeitsunfällen wird unterschieden in „nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit“ und „nicht angepassten Geschwindigkeit in anderen Fällen“, wenn also beispielsweise auf winterglatter Fahrbahn nicht angepasst langsam gefahren wird oder man schneller fährt als man innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten kann (Stichwort „Fahren auf Sicht“).

Geht es um Verkehrsunfälle mit Personenschaden, ist die Unfallursache Geschwindigkeit unter den Hauptunfallursachen. 16 von 97 Verkehrsunfällen, bei denen im Berichtsjahr ein Geschwindigkeitsverstoß als Unfallursache festgestellt wurde, gingen mit Personenschaden einher.

## 7.4 Unfallursache Abstand (14-15)

Hierunter fallen klassisch die Unfälle, bei denen auf den Vorfahrenden oder verkehrsbedingt Wartenden aufgefahren wird. Aber auch die Unfälle, bei denen der seitliche Abstand beim Vorbeifahren an einem parkenden Fahrzeug zu gering gewählt wird, fallen unter diese Kategorie.

Außerdem werden Unfälle hier eingeordnet, bei denen ein Ausparkender mit seinem Fahrzeug den davor oder daneben Parkenden streift.

Die Unfallursache „Abstand“ wurde im Berichtsjahr bei 286 VU festgestellt. Zehn Mal kam es zu Personenschaden.

## 7.5 Unfallursache Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren in den fließenden Verkehr (34-37)

Wer von einer übergeordneten Straße in eine untergeordnete Straße oder auf ein Grundstück fährt, biegt ab. Bei 24 Verkehrsunfällen im Berichtsjahr wurde die Unfallursache „Fehler beim Abbiegen“ erkannt.

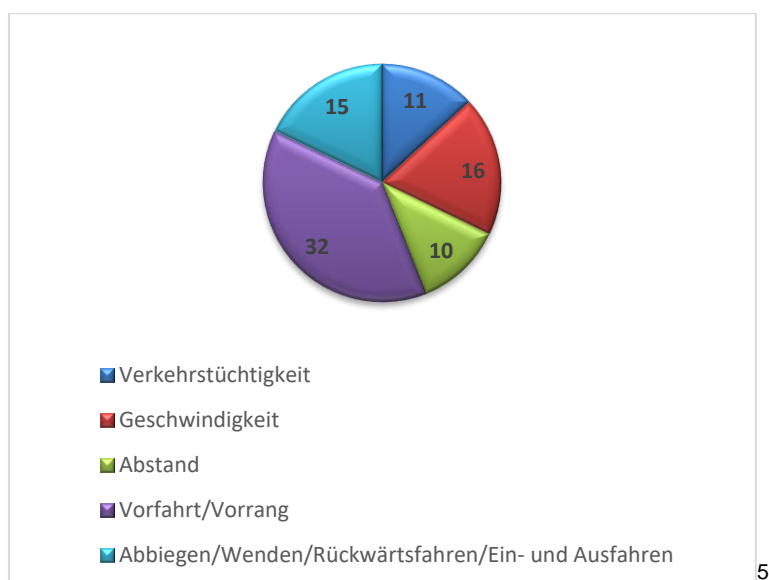
Das Rückwärtsfahren bezieht sich auf alle denkbaren Szenarien, bei denen das Fahrzeug rückwärts bewegt wird, wie beispielsweise auch das Rückwärtseinparken. Beim Wenden macht einen Fehler, wer z. B. beim Wenden den nachfolgenden Verkehr nicht beachtet oder ein parkendes Fahrzeug streift. Die Unfallursache „Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren“ wurde bei 298 Verkehrsunfällen festgestellt.

Ein Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr wird als unfallursächlich angenommen, wenn Verkehrsteilnehmer aus einem Grundstück (z. B. Wohnhaus, Supermarktparkplatz u. ä.), von einem anderen Straßenteil oder vom Fahrbahnrand ein- bzw. anfahren und den kreuzenden oder nachfolgenden Verkehr nicht beachten. Im Jahr 2022 war dies bei 23 Verkehrsunfällen der Fall.

## 7.6 Unfallursache Vorfahrt/Vorrang (Nr. 27-33)

Vorfahrt-/Vorrangmissachtungen sind im Vergleich zum Vorjahr um 16 auf 102 in der Unfallursachenstatistik der PI Grünstadt angestiegen. Wie bei der Unfallursache „Geschwindigkeit“ kommt es auch hier häufiger zu Personenschäden, nämlich im Berichtsjahr in 32 Fällen.

## 7.7 Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

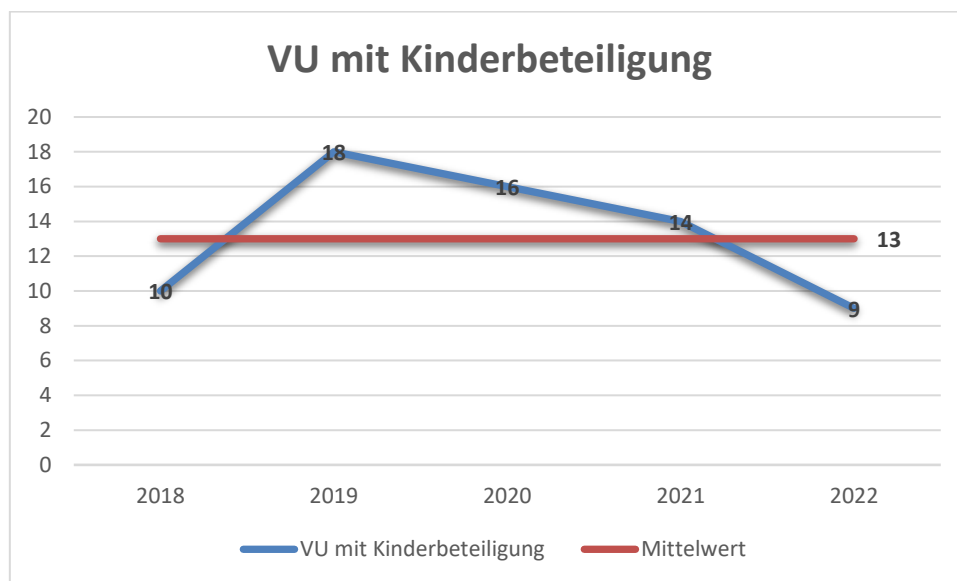


<sup>5</sup> Die Unfallursache Verkehrstüchtigkeit steht nicht alleine (siehe Ziffer 8. Unfallursachen).

## 8. Risikogruppen

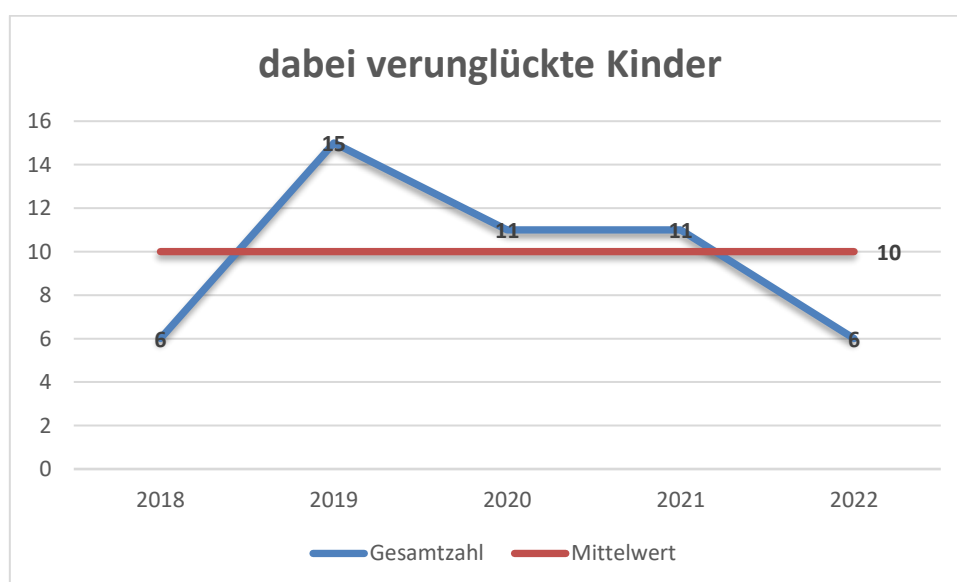
### 8.1 Risikogruppen nach Alter

#### 8.1.1 Risikogruppe Kinder (0-14 Jahre)



Neun Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung wurden 2022 bei der PI Grünstadt registriert. Bei einem handelte es sich um einen sogenannten Schulwegunfall<sup>6</sup>. Hier streifte ein 12 Jahre alter Junge auf dem Nachhauseweg von der Schule mit seinem Pedelec einen geparkten Pkw. Es blieb beim Sachschaden.

Seit 2019 ist gehen die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung im Zuständigkeitsbereich der PI Grünstadt zurück. Deutlich fällt der Rückgang 2022 im Vergleich zu 2021 aus (minus 5). Der fünfjährige Mittelwert von 13 wird 2022 ebenfalls deutlich unterschritten.



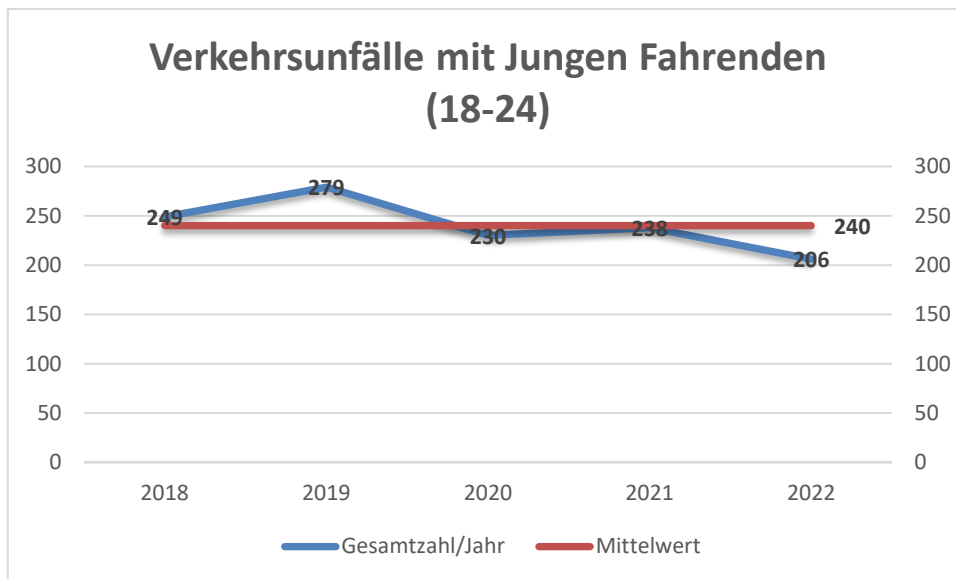
Sechs Kinder verunglückten bei Verkehrsunfällen im Jahr 2022 und wurden leicht verletzt.

<sup>6</sup> Um einen Schulwegunfall handelt es sich, wenn Schüler oder Schülerinnen auf dem Weg zur Schule oder auf dem Heimweg von der Schule an einem Unfall beteiligt sind.



Im Jahr zuvor verunglückten 11 Kinder. Davon wurden drei schwer und acht leicht verletzt.

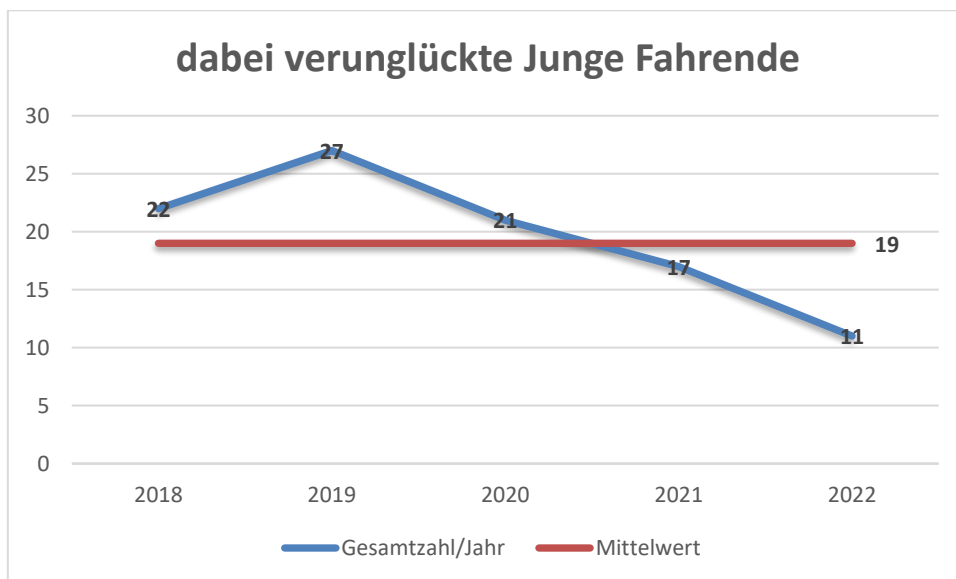
### 8.1.2 Risikogruppe Junge Fahrende (18-24 Jahre)



Die Beteiligung Junger Fahrender an bei der PI Grünstadt im Jahr 2022 registrierten Verkehrsunfällen beträgt mit 206 Fällen 16,6 %. Im Vorjahr waren dies noch 18,9 % (2020 19,3 %, 2019 19,8 %, 2018 17,3 %). Der Mittelwert (2018-2022) von 240 wird um 34 Fälle unterschritten.

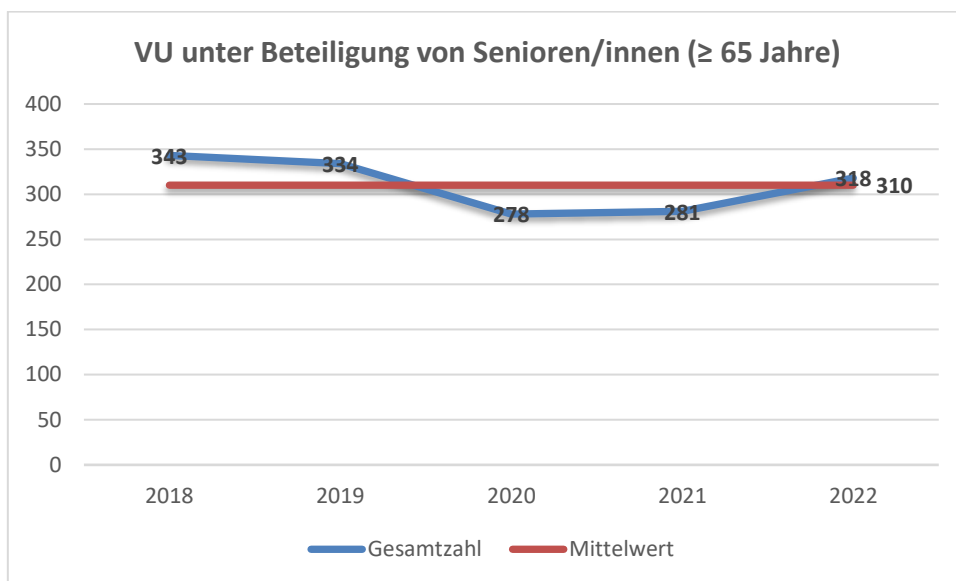
Ein deutlicher absoluter wie anteilmäßiger Rückgang ist demnach feststellbar.

Bei 140 der 206 Verkehrsunfälle im Jahr 2022 waren Junge Fahrende Hauptunfallverursacher.



Alle 11 verunglückten Jungen Fahrenden im Jahr 2022 verletzen sich leicht.

### 8.1.3 Risikogruppe Seniorinnen und Senioren (≥ 65 Jahre)

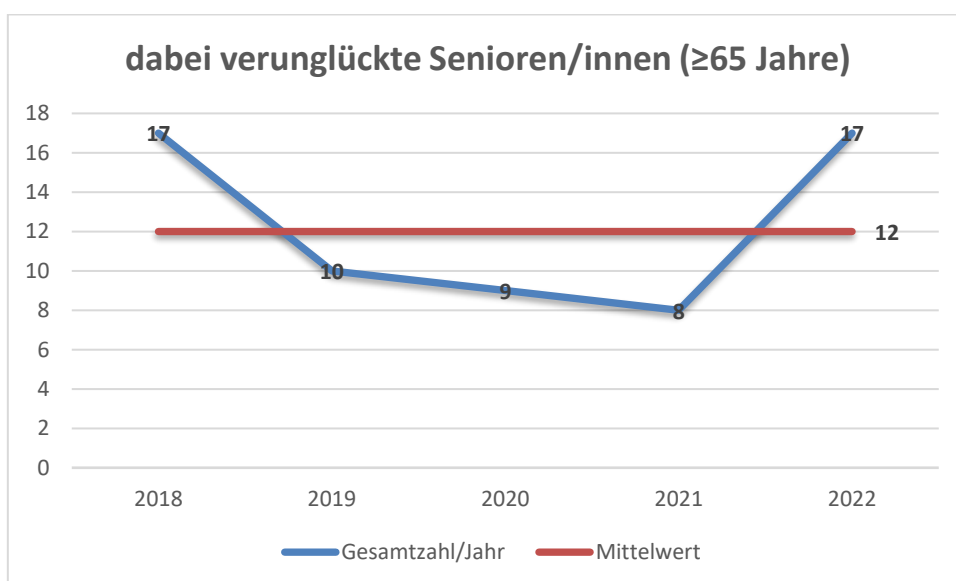


Senioren und Seniorinnen, die 65 Jahre alt und älter sind, waren 2022 in 318 Fällen an Verkehrsunfällen beteiligt. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies ein Anstieg von 37 (13,2 %). Der Mehrjahresschnitt (2018-2022) von 310 Fällen wurde ebenfalls überschritten.

Gemessen an der Gesamtunfallzahl beträgt der Anteil im Berichtsjahr 2022 25,7 % und im Jahr 2021 22,4 %. (2020 23,3 %, 2019 23,7 %, 2018 23,8 %)

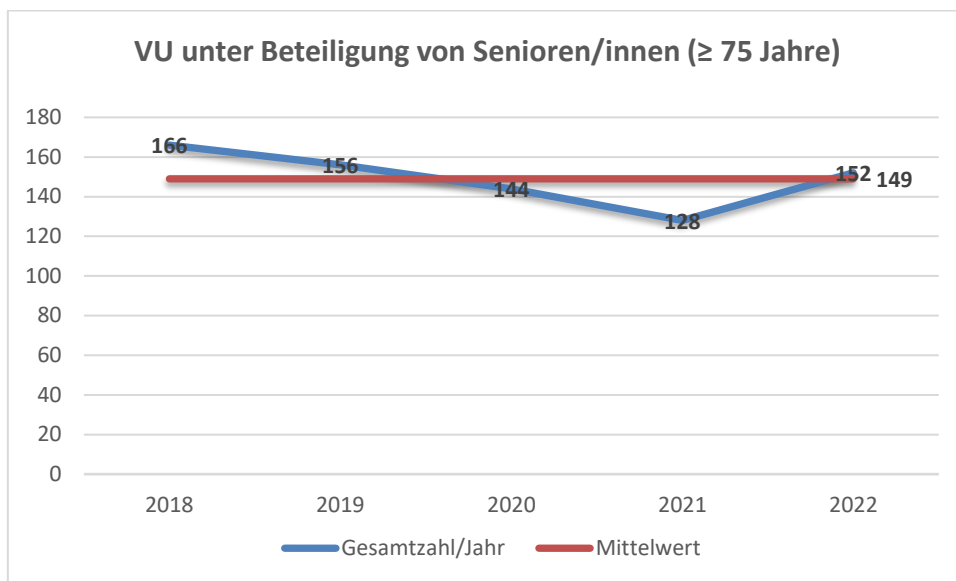
Mithin ist feststellbar, dass nach leichten Rückgängen in den Jahren 2018-2021 der Anteil von Senioren und Seniorinnen ≥ 65 Jahre an der Gesamtunfallzahl steigt.

Als Hauptverursacher der 318 VU wurden 225 Angehörige der Altersgruppe 65 Jahre und älter im Berichtsjahr registriert.



Im Berichtsjahr 2022 wurden 11 der 17 verunglückten Seniorinnen und Senioren ≥ 65 Jahre leicht verletzt. Sechs trugen schwere Verletzungen davon.

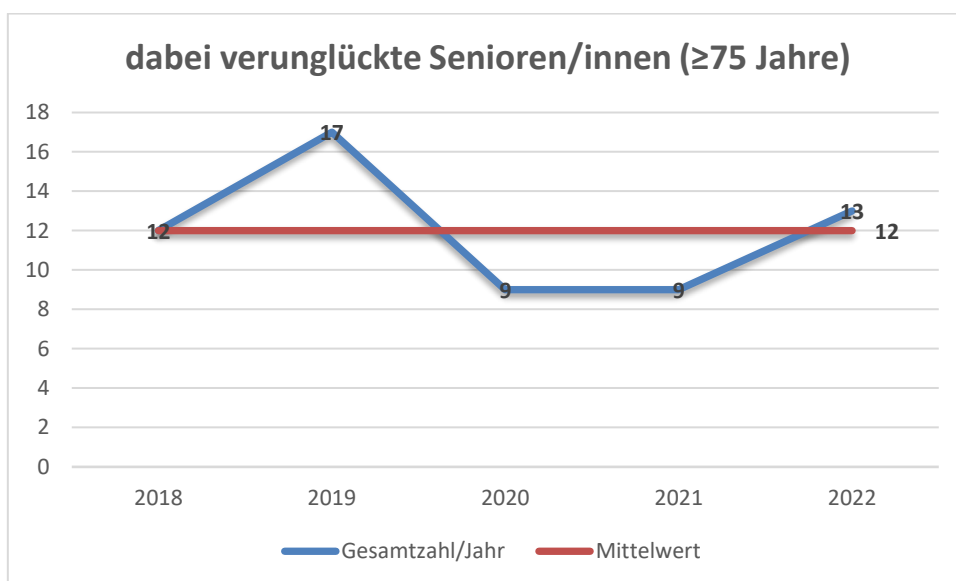
### 8.1.4 Risikogruppe Seniorinnen und Senioren (≥ 75 Jahre)



Nach kontinuierlichem Rückgang von 2018-2021 stieg die Zahl der VU, an denen Seniorinnen und Senioren im Alter von 75 Jahren und älter beteiligt waren, in 2022 absolut auf 152 an. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Anstieg von 24 Fällen (18,75 %). Auch der Durchschnittswert von 149 wurde um drei Fälle überschritten.

Der jeweilige prozentuale Anteil an der Gesamtunfallzahl beträgt in 2022 12,3 % und in 2021 10,2 %. (2020 12,1 %, 2019 11,1 %, 2018 11,5 %)

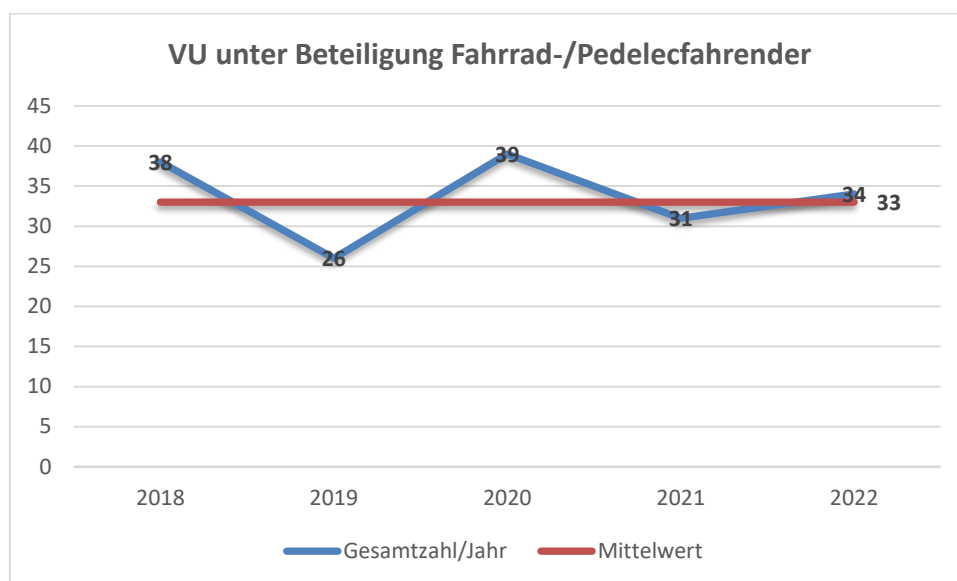
Als Hauptunfallverursacher weist die Statistik im Berichtsjahr 113 Seniorinnen und Senioren ≥ 75 Jahre aus.



Im Berichtsjahr 2022 verletzten sich 10 Senioren/Seniorinnen ≥75 Jahre leicht und drei schwer.

## 8.2 Nach Art der Verkehrsbeteiligung

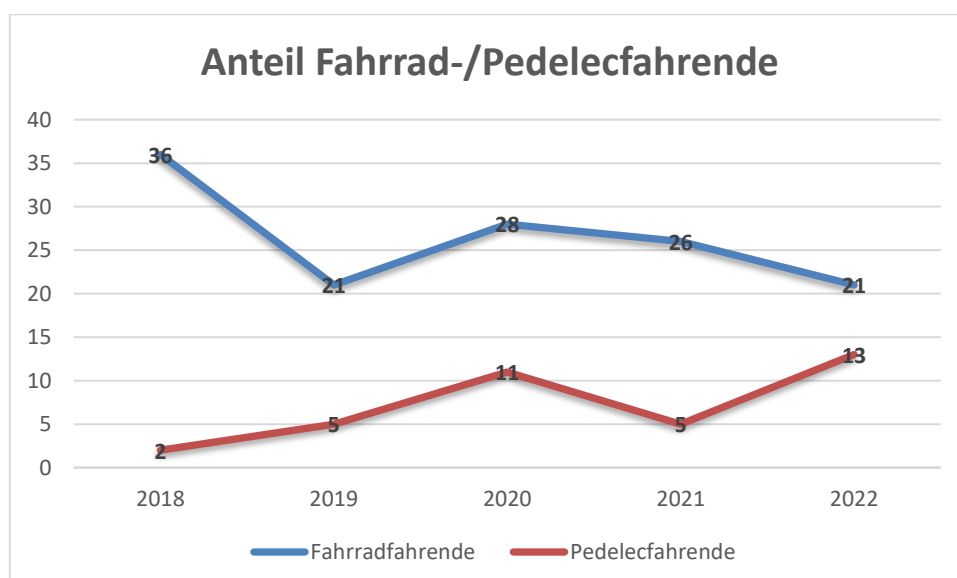
### 8.2.1 Risikogruppe Fahrrad- und Pedelec-fahrende

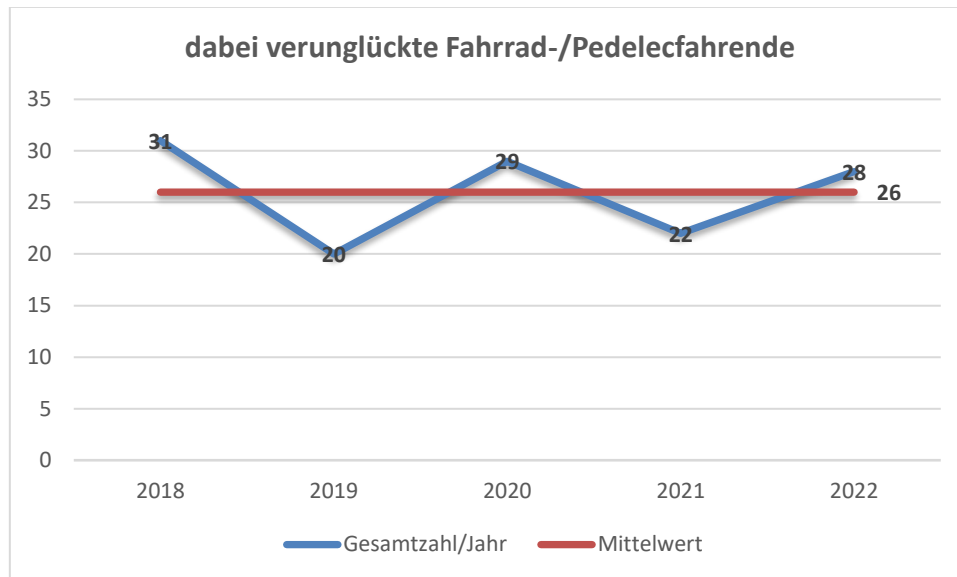


Der Anteil Fahrrad- und Pedelec fahrender Personen entwickelt sich seit 2018 ungleichmäßig. Im Berichtsjahr stieg die Zahl derer um 3 gegenüber dem Vorjahr an (9,7 %). Auch der Mittelwert 2018-2022 von 33 wurde um 1 überstiegen.

Prozentual beträgt der Anteil der Risikogruppe an den Gesamtunfallzahlen im Berichtsjahr 2,6 %. Im Vorjahr betrug der Prozentuale Anteil 2,5 %. (2020 3,3 %, 2019 1,8 %, 2018 2,6 %)

21 Verkehrsunfälle, an denen Fahrrad oder Pedelec fahrende Personen im Jahr 2022 beteiligt waren, wurden auch durch diese verursacht.





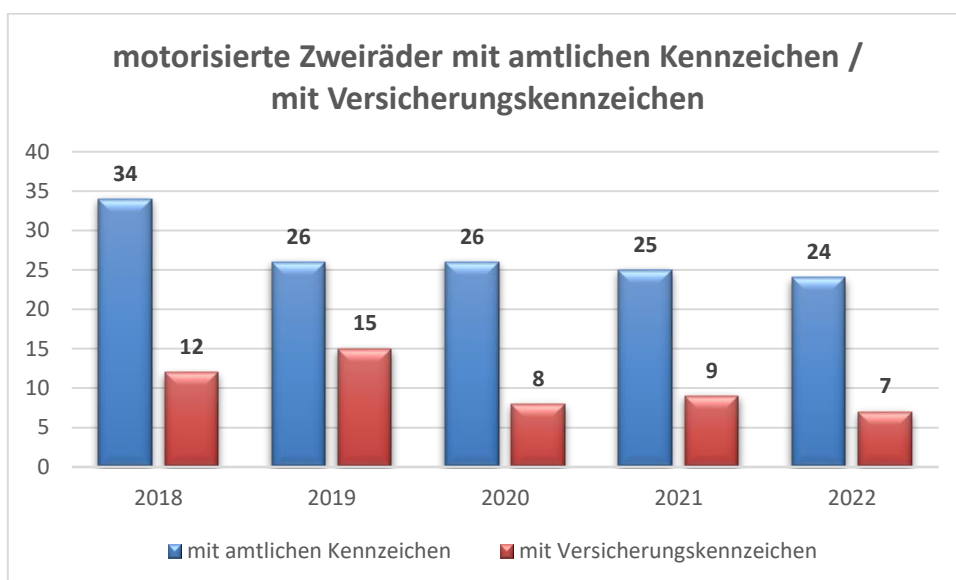
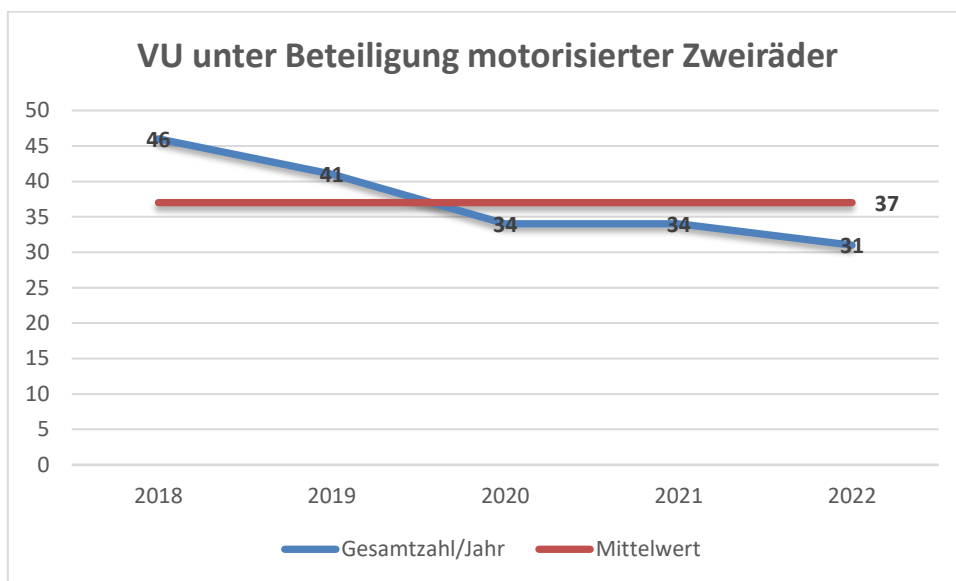
Die Statistik besagt für 2022, dass vier Fahrrad Fahrende schwer und 14 leicht verletzt wurden. Pedelec Fahrende wurden jeweils fünf Mal schwer und leicht verletzt.

### 8.2.2 Risikogruppe E-Scooter Fahrende

Seit dem Jahr 2020 erhöht sich stetig die Zahl der E-Scooter-Fahrenden. Auch im Zuständigkeitsbereich der PI Grünstadt tritt diese Art der Verkehrsbeteiligung vermehrt auf.

In der Verkehrsunfallstatistik macht sich dies auch bemerkbar. Im Jahr 2020 wurde ein VU mit Sachschaden mit Beteiligung eines E-Scooter-Fahrenden registriert. 2021 weist die Statistik ebenfalls einen VU aus – allerdings mit Personenschaden (Kategorie P3). Im Berichtsjahr 2022 erhöhte sich diese Zahl auf 5 VU der Kategorie 3 mit Beteiligung E-Scooter-Fahrender. Bei zwei dieser fünf Verkehrsunfälle war der/die E-Scooter-Fahrende Hauptverursacher.

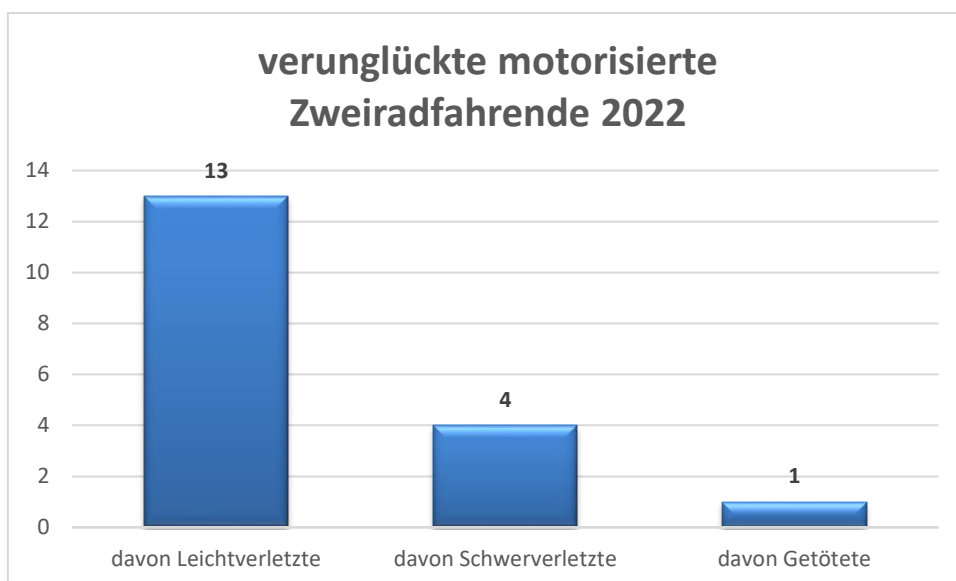
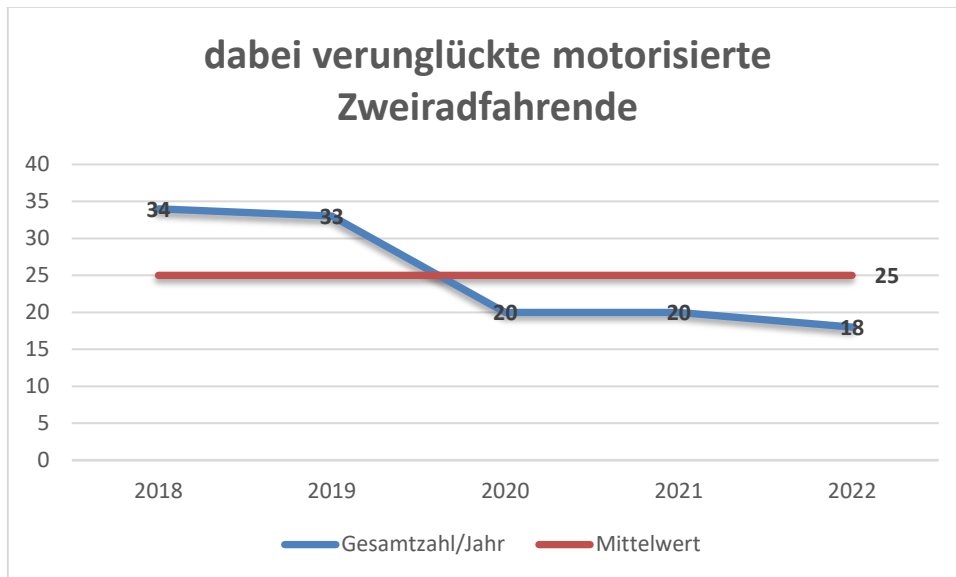
### 8.2.3 Risikogruppe Motorisierte Zweiräder



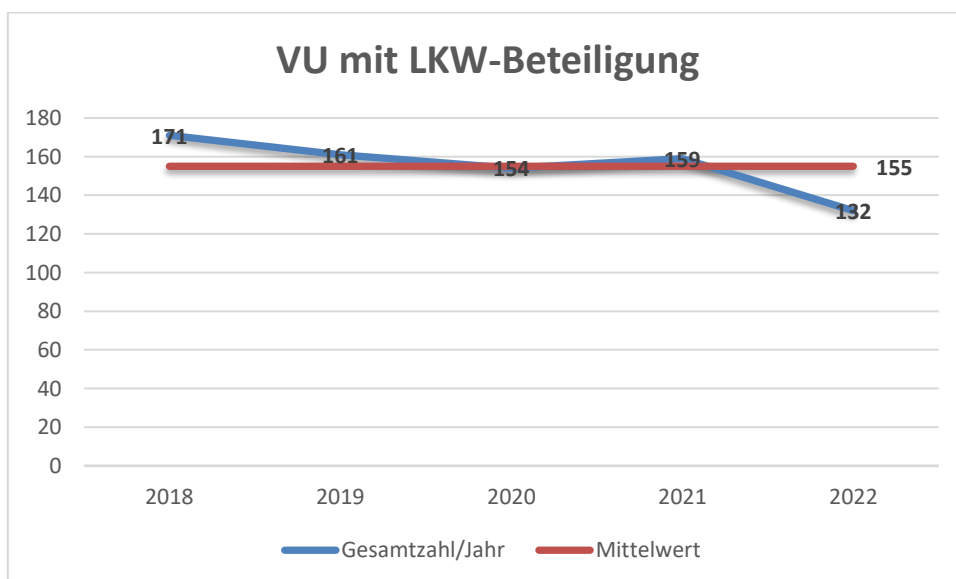
Der Anteil motorisierter Zweiräder am Unfallgeschehen nimmt im Zuständigkeitsbereich der PI Grünstadt seit 2018 kontinuierlich ab, betrachtet man die absoluten Zahlen. Gegenüber 2021 nahm die Zahl derer um 3 (8,8 %) auf 31 ab. Der Durchschnittswert 2018-2022 von 37 ist ebenfalls unterschritten.

Auch der prozentuale Anteil an den jeweiligen Gesamtunfallzahlen ist, von einer Stagnation 2019/2020 abgesehen, kontinuierlich abnehmend: 2018 3,2 %, 2019 2,9 %, 2020 2,9 %, 2021 2,7 % und 2022 2,5 %).

Von den 31 VU im Berichtsjahr wurden 12 von Fahrern motorisierter Zweiräder verursacht.



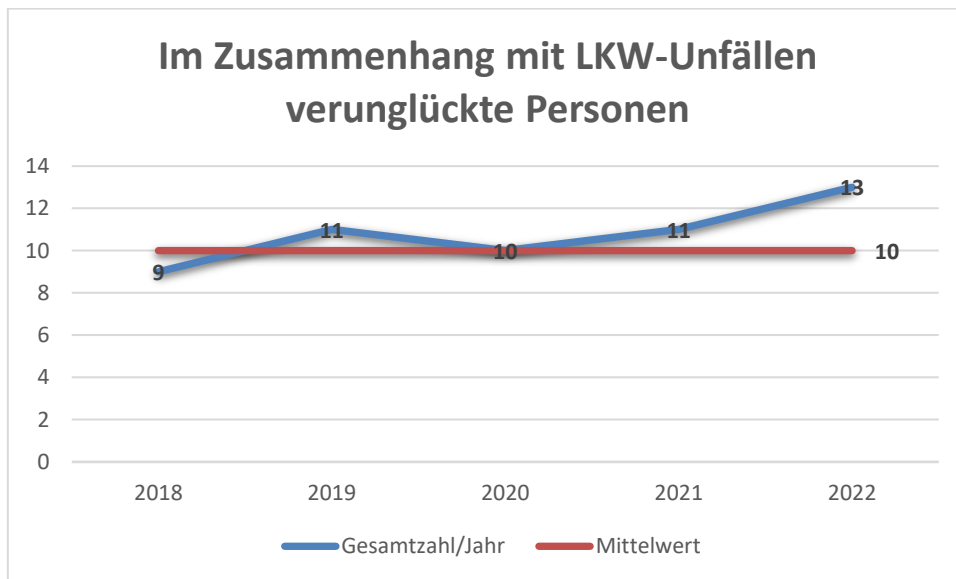
## 8.2.4 Risikogruppe LKW



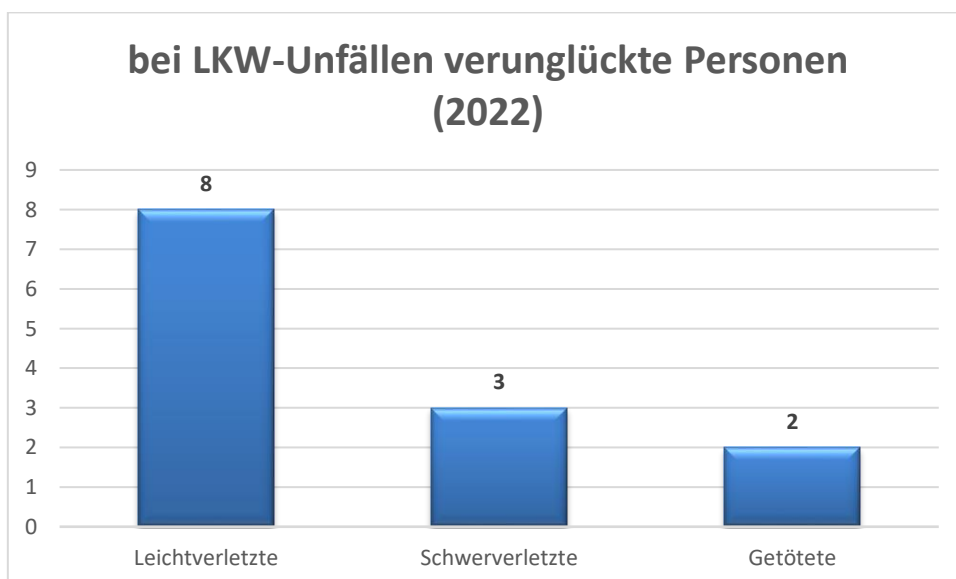
Im Berichtsjahr 2022 ereigneten sich 132 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen, was ein Minus von 27 (17 %) gegenüber 2021 bedeutet. Das langjährige Mittel (2018-2022) von 155 ist deutlich unterschritten.

In relativen Zahlen stellt sich die Beteiligung von LKW am jeweiligen Gesamtunfallgeschehen als unregelmäßig in der Entwicklung dar: 2018 11,9 %, 2019 11,4 %, 2020 12,9 %, 2021 12,7 %, 2022 10,7 %.

Bei 109 Verkehrsunfällen im Jahr 2022 wurden die Fahrer von LKW als Unfallverursacher festgestellt.



Kontinuierlich ansteigend ist die Zahl der Personen, die im Zusammenhang mit LKW-Unfällen verunglücken. Dargestellt sind nicht die verunglückten LKW-Fahrenden ausschließlich, sondern alle verunglückten Beteiligten. Gegenüber 2021 verunglückten zwei Personen mehr, das Mehrjahresmittel ist um drei überschritten.

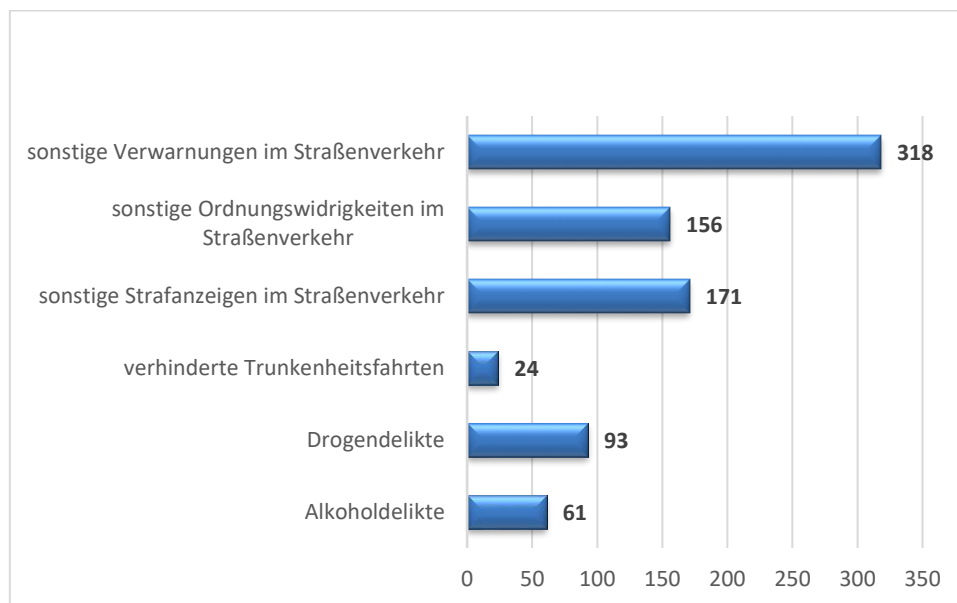




## 9. Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit

Neben der Verkehrsüberwachung in Form von allgemeinen oder spezialisierten Verkehrskontrollen ist die Verkehrssicherheitsberatung wesentliches Instrument zur Reduzierung der Zahl der Verkehrsunfälle. Nicht zuletzt trägt die Mitarbeit in der Verkehrsunfallkommission dazu bei, Verkehrsunfälle an erkannten Schwerpunkten zu verhindern.

### 9.1 Verkehrsüberwachung



Im Rahmen der Verkehrsüberwachung wurden im Berichtsjahr

- 61 Verkehrsteilnehmer wegen alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit angezeigt,
- 93 Verkehrsteilnehmer wegen drogenbedingter Fahruntüchtigkeit angezeigt und
- 24 Trunkenheitsfahrten verhindert.

Darüber hinaus wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen – stationär oder mobil – 318 Verwarnungen ausgesprochen und 156 Ordnungswidrigkeitsverfahren eingeleitet.

Im Rahmen dieser Verkehrskontrollen werden hauptsächlich geahndet:

- Geschwindigkeitsverstöße
- Verstöße gegen die Gurtpflicht und die Kindersicherungspflicht
- Nutzung elektronischer Geräte (Handy/Smartphone)
- Verstöße gegen die Straßenverkehrszulassungsordnung

Außerdem finden in Zusammenarbeit mit den Zentralen Verkehrsdiensten der Polizeidirektion Neustadt an der Weinstraße Schwerverkehrskontrollen im Bereich der Polizeiinspektion Grünstadt statt.

Weitere allgemeine Maßnahmen zur Verkehrsunfallbekämpfung ist die Bearbeitung sonstiger Strafanzeigen im Straßenverkehr. Zu den sonstigen Strafanzeigen zählen:

- Nötigung im Straßenverkehr (§ 240 StGB)
- Gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (§ 315 b StGB)
- Gefährdung des Straßenverkehrs – ohne Alkohol/Drogen (§ 315 c StGB)
- Verbotene Kraftfahrzeugrennen (§ 315 d StGB)
- Fahren ohne Fahrerlaubnis (§ 21 StVG)
- Kennzeichenmissbrauch (§ 22 StVG)
- Urkundenfälschung (§ 267 StGB)
- Fahren ohne Versicherungsschutz (§§ 1, 6 PflVersG)

## **9.2 Verkehrssicherheitsberatung**

Verkehrssicherheitsberatung meint vor allem Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung für die Zielgruppen Kinder, Jugendliche, Junge Fahrer und Senioren.

Die Radfahrausbildung in der Grundschule gehört genauso dazu wie Fahr- und Sicherheitstraining für Senioren und Drogenpräventionsveranstaltungen für Fahranfänger in Schulen und Fahrschulen.

2022 konnten 341 Kinder die Radfahrausbildung mit bestandener Prüfung abschließen.

Darüber hinaus werden Kinder im Vorschulalter in ihren jeweiligen Kindertagesstätten durch die Polizeipuppenbühne des Polizeipräsidiums Rheinpfalz altersgerecht für das richtige Verhalten im Straßenverkehr geschult.

## **9.3 Mitarbeit in der Verkehrsunfallkommission**

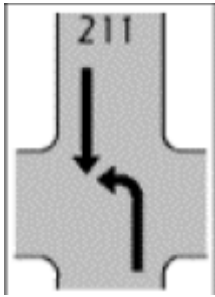
In der Verkehrsunfallkommission werden Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungsstellen beraten. Die Palette reicht hier von geänderter Verkehrsregelnder Beschilderung bis hin zu baulichen Maßnahmen, um einen Unfallschwerpunkt zu entschärfen.

Die Kommissionssitzungen finden in der Regel einmal jährlich statt. Dem Gremium gehören neben der Polizei der Landesbetrieb Mobilität (LBM) und die kommunalen Straßenverkehrsbehörden an.

Unfallhäufungsstellen im Bereich der PI Grünstadt sind:

- die Einmündung B 271/L 516 bei Grünstadt-Asselheim und
- die Einmündung Hauptstraße / Obrigheimer Straße in Obersülzen.

An beiden Stellen häufen sich Unfälle desselben Unfalltyps, bei dem Linksabbieger den Vorrang des Begegnungsverkehrs missachten.



An der Einmündung B 271/L 516 soll durch bauliche Maßnahmen die Unfallhäufungsstelle entschärft werden. Die Unfallhäufungsstelle in Obersülzen steht zunächst unter Beobachtung.