



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM  
RHEINPFALZ

# Lagebild Verkehr 2022

## Polizeiinspektion Neustadt / a. d. Weinstr.

---

Verkehrsunfallentwicklung

Verkehrsunfallbekämpfung

### Impressum

Polizeiinspektion Neustadt/W.

Karl-Helfferich-Straße 11

67433 Neustadt/W.

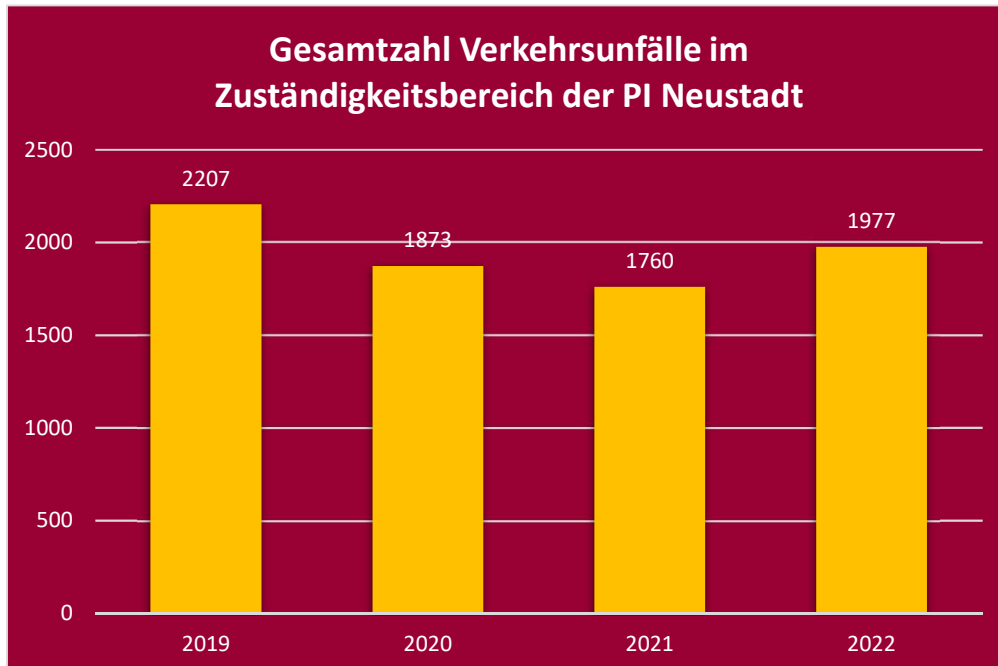
E-Mail: [pineustadt.sbet@polizei.rlp.de](mailto:pineustadt.sbet@polizei.rlp.de)

---

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis.....	2
1. Verkehrsunfallgesamtzahlen, Kernaussage .....	3
2. Allgemeine Verkehrsunfallentwicklung.....	4
2.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	4
2.2 Unfallursachen.....	6
2.3 Risikogruppen.....	10
3. Verkehrsunfälle mit Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort.....	18
4. Unfallentwicklung Neustadt.....	18
5. Unfallentwicklung Verbandsgemeinde (VG) Lambrecht .....	20
6. Neue Mobilitätsformen- Elektrokleinstfahrzeuge .....	21
7. Verkehrssicherheitsarbeit- Verkehrsunfallbekämpfung .....	22
7.1 Verkehrsüberwachung .....	22
7.2 Verkehrssicherheitsarbeit .....	22
7.3 Verkehrsunfallkommission .....	23

## 1. Verkehrsunfallgesamtzahlen, Kernaussage



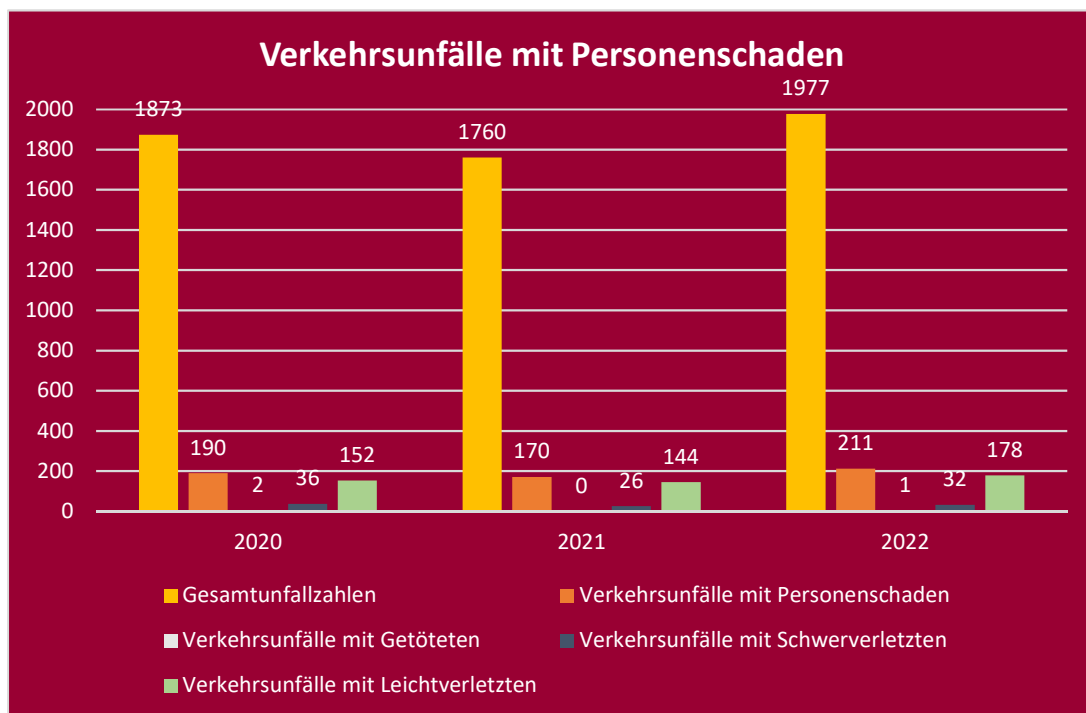
Kernaussagen:

- Die Unfallzahlen –sowohl die Verkehrsunfallgesamtzahlen als auch die Verkehrsunfälle mit Personenschaden- sind im Vergleich zu den Berichtsjahren 2020 und 2021 angestiegen
- Im Berichtsjahr 2022 sind nahezu alle Einschränkungen aufgrund der pandemischen Lage (Reisebeschränkungen, Wegfall Homeoffice-Pflicht u.ä.) vollständig entfallen, weshalb wieder deutlich mehr Verkehr auf den Straßen stattfand.
- Eine höhere Aussagekraft der Unfallzahlen bietet daher der Vergleich mit dem Berichtsjahr 2019 (Jahr vor Eintritt der pandemischen Lage).
- Die Verkehrsunfallzahlen des Jahres 2022 bewegen sich deutlich unter dem Niveau des nicht durch die pandemische Lage beeinflussten Berichtsjahrs 2019.
- Der zu beobachtende Abwärtstrend in der Unfallentwicklung der letzten Jahre ist weiterhin aktiv. Das Fazit für das Berichtsjahr 2022 ist positiv.
- Im Berichtsjahr 2022 wurde die „Vision Zero“ jedoch knapp verfehlt, da es zu einem Verkehrsunfall mit einem Getöteten kam.
- Neue Mobilitätsformen (z.B. E-Scooter) wurden stärker in den Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit gerückt.

## 2. Allgemeine Verkehrsunfallentwicklung

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Zuständigkeitsgebiet der Polizeiinspektion Neustadt/Weinstraße nahm 2022 im Vergleich zum Vorjahr zu. Im Jahr 2021 wurden 1760 Verkehrsunfälle registriert. Im Berichtsjahr 2022 wurden insgesamt 1977 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen und bearbeitet, was einer prozentualen Zunahme von 12,3 Prozent entspricht und einem Plus von 217 Verkehrsunfällen entspricht. Ein Vergleich mit dem nicht durch die pandemische Lage beeinflussten Berichtsjahr 2019 zeigt jedoch einen deutlichen Rückgang der Verkehrsunfallzahlen um 230 Verkehrsunfälle und somit um knapp 11 Prozent (Berichtsjahr 2019: 2207 Verkehrsunfälle).

### 2.1 Verkehrsunfälle mit Personenschaden



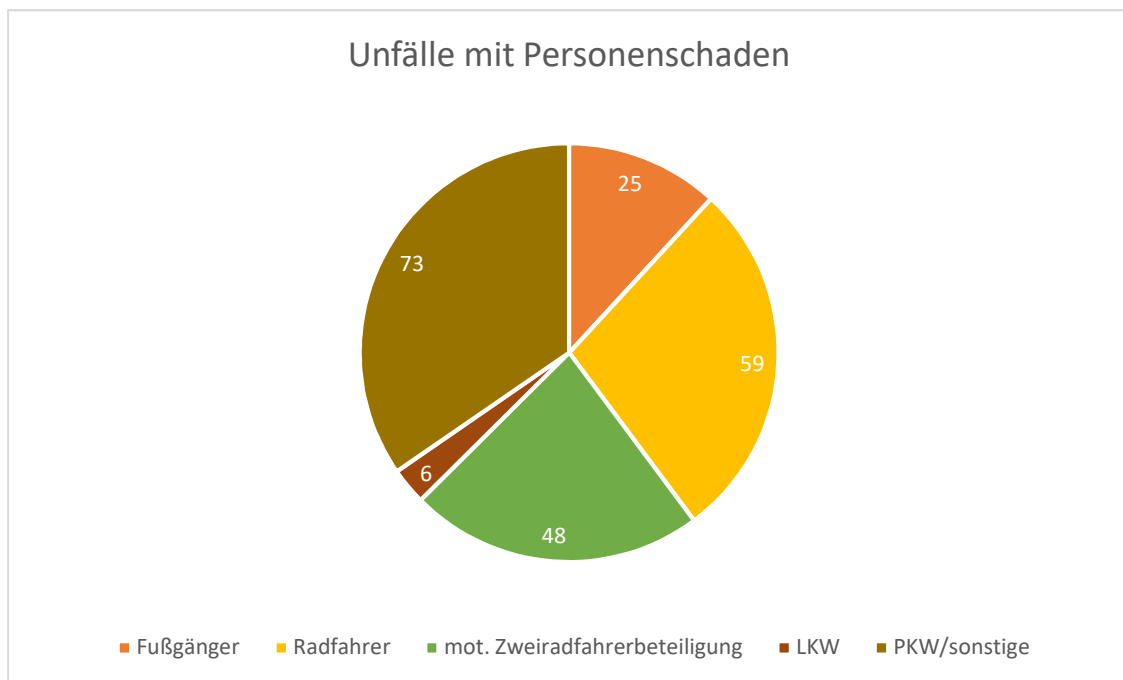
Die Einteilung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden erfolgt in drei Kategorien

- Verkehrsunfall mit Getöteten
- Verkehrsunfall mit Schwerverletzten
- Verkehrsunfall mit Leichtverletzten.

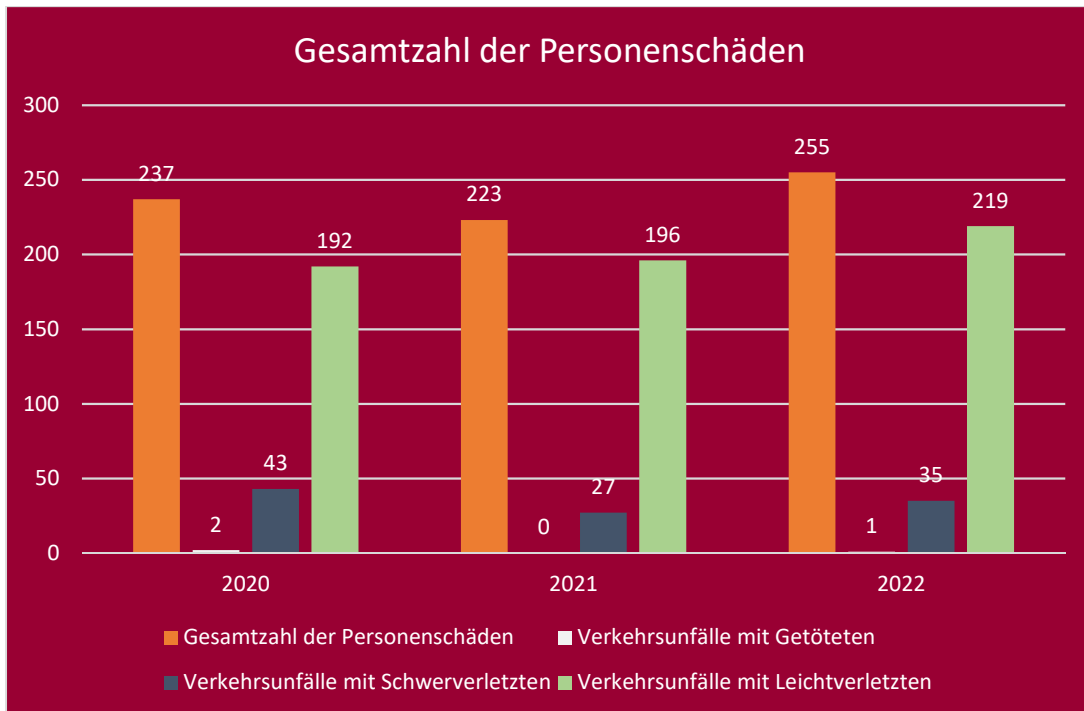
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden stieg –ebenso wie die Verkehrsunfallgesamtzahlen- von 170 Verkehrsunfällen im Jahr 2021 auf 211 Unfälle im Jahr 2022 an. Dies entspricht einem Plus von 24,1 Prozent.

Unverändert hingegen ist das Verhältnis der Verkehrsunfälle mit Personenschaden zu den Verkehrsunfallgesamtzahlen. Im Jahr 2021 lag der prozentuale Anteil der Verkehrsunfälle mit Personenschaden bei 9,65 %, im Jahr 2022 bewegt er sich mit 10,67 % auf einem ähnlichen Niveau.

Im Berichtsjahr 2022 wurde eine Person bei einem Verkehrsunfall getötet. Es gab 32 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und 178 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten.



Bei 73 Verkehrsunfällen mit Personenschaden waren PKW und sonstige Fahrzeuge beteiligt. Bei nahezu der Hälfte der Verkehrsunfälle mit Personenschaden waren Zweiradfahrer beteiligt, bei 59 Verkehrsunfällen Radfahrende/Pedelec-Fahrende und bei 48 Verkehrsunfällen motorisierte Zweiradfahrer. Es kam zu sechs Verkehrsunfällen unter Beteiligung von LKW. Bei 25 Verkehrsunfällen mit Personenschaden konnte eine Beteiligung von Fußgängern festgestellt werden.

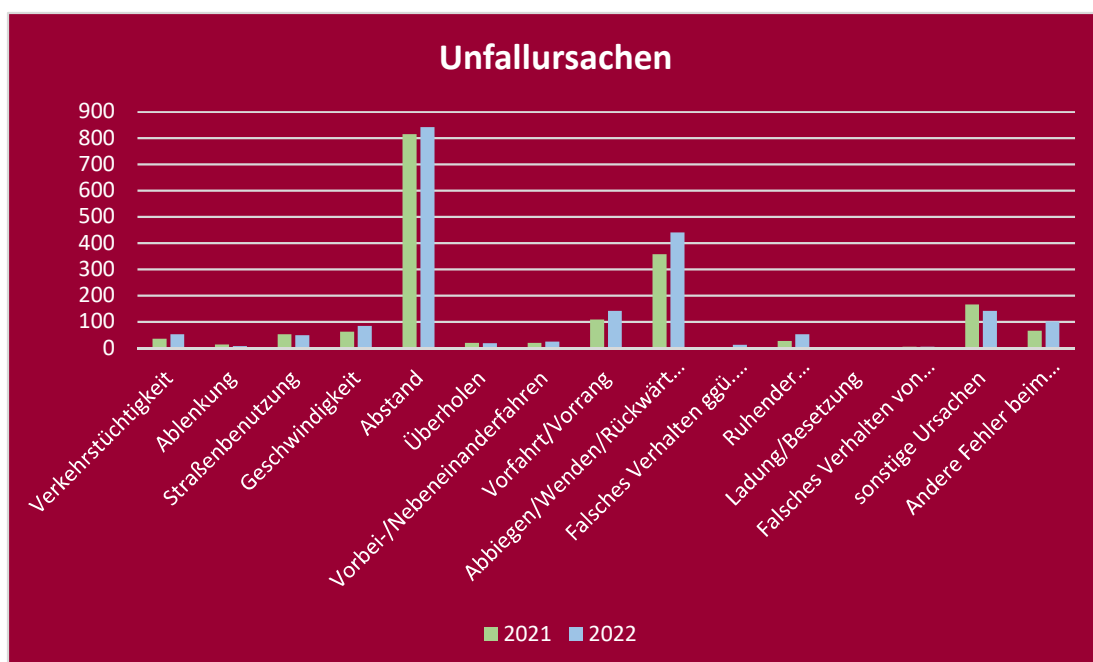


Die Gesamtzahl der Verunglückten 2022 ist im Vergleich zum Vorjahr um 32 auf 255 gestiegen, was einer prozentualen Zunahme von 14,3 % entspricht.

Die Anzahl der Schwerverletzten stieg von 27 im Jahr 2021 auf 35 im Jahr 2022.

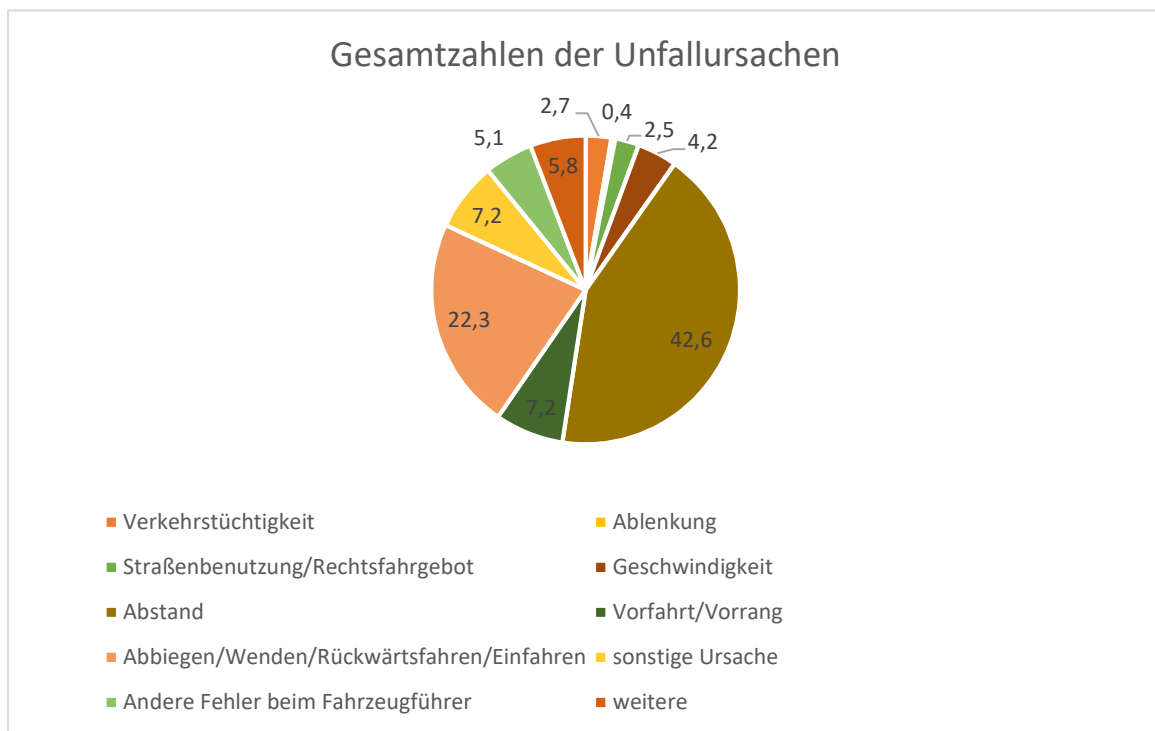
Der Anteil der Schwerverletzten an der Gesamtzahl der Verunglückten bewegt sich jedoch mit ca. 13,7 Prozent auf dem gleichen Niveau wie im Jahr zuvor (Jahr 2021: 12,1 %)

## 2.2 Unfallursachen



Die Verteilung der Unfallursachen im Berichtsjahr 2022 bleibt im Vergleich zum Vorjahr ungefähr gleich. Signifikante oder unerwartete Ausschläge hinsichtlich einer bestimmten Unfallursache sind nicht zu erkennen. Die Unfallursachen „Abstand“ sowie „Abbiegen/Wenden/Rückwärtsfahren/Einfahren in den Fließverkehr“ sind auch im Berichtsjahr 2022 wieder mit den höchsten Anteilen vertreten.

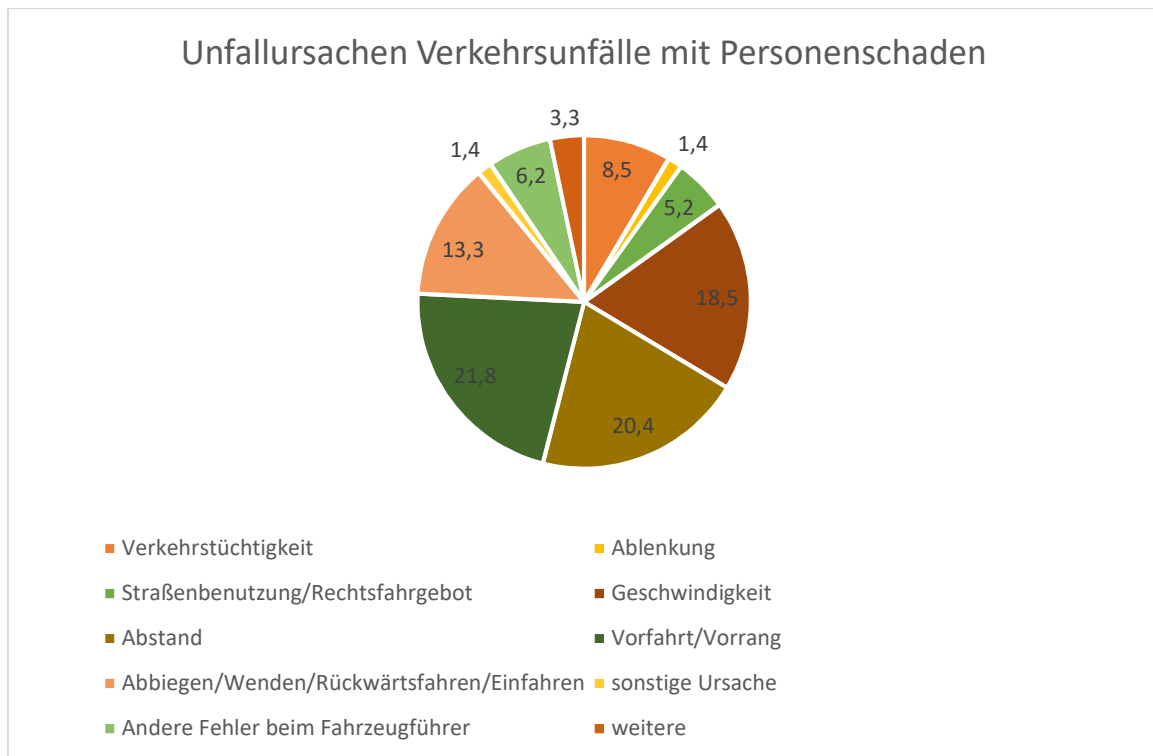
Im folgenden Diagramm werden die Unfallursachen aller Verkehrsunfälle im Jahr 2022 dargestellt.



Bei der Betrachtung der Gesamtzahlen kann festgestellt werden, dass die Unfallursache Abstand mit 42,6 % nach wie vor die häufigste Unfallursache ist (842 Unfälle). Zu dieser Unfallursache zählen Verkehrsunfälle, bei denen entweder der Sicherheitsabstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug oder der Seitenabstand, zum Beispiel zu einem geparkten Fahrzeug, nicht eingehalten wurde. In 797 von 842 Unfällen blieb es bei dieser Unfallursache jedoch bei einem Verkehrsunfall mit Sachschaden.

Prozentual und zahlenmäßig gesehen mit 22,3 % und 440 Unfällen am zweithäufigsten sind Unfälle, welche aufgrund von Fehlern beim Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren sowie dem Einfahren in den Fließverkehr entstehen. Auch bei dieser Unfallursache entstand bei 411 von den 440 lediglich ein Sachschaden.

554 Verkehrsunfälle ereigneten sich aufgrund der anderen, oben aufgeführten Ursachen ausgenommen der Unfallursache „sonstige Ursachen“. Zu dieser Unfallursache zählen Verkehrsunfälle, bei denen die Unfallursache nicht durch die Unfallbeteiligten selbst gesetzt wurde, sondern durch äußere Einflüsse wie Witterung, örtliche Gegebenheiten oder auch Verkehrsunfälle mit (Wild-)Tieren. Bei 141 Verkehrsunfällen konnten diese Unfallursachen als unfallursächlich ermittelt werden, in den überwiegenden Fällen waren es Wild-Unfälle.



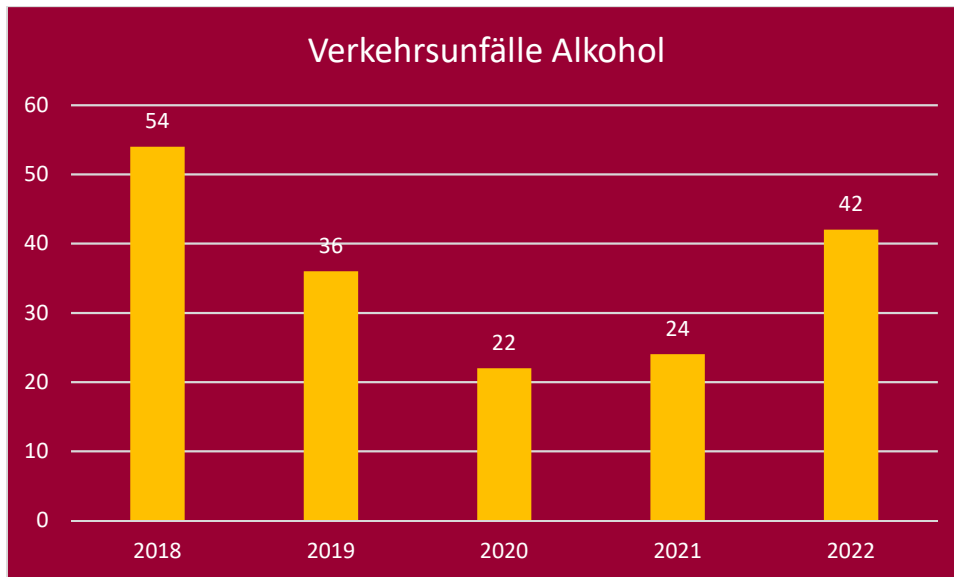
Bei Betrachtung der Unfallursachen von Verkehrsunfällen mit Personenschaden kann festgestellt werden, dass hier die Unfallursache „Vorfahrt/Vorrang“ mit 21,8 % vorherrschend ist, allerdings dicht gefolgt von der Unfallursache „Abstand“ mit 20,4 % und der Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit 18,5 Prozent.

### Unfallursache Verkehrstüchtigkeit

Im Berichtsjahr 2022 waren insgesamt 53 Verkehrsunfälle auf die fehlende Verkehrstüchtigkeit von Fahrzeugführern zurückzuführen und somit 18 Verkehrsunfälle mehr als im Vorjahr. Bei der Unfallursache Verkehrstüchtigkeit muss unterschieden werden, ob jemand aufgrund körperlicher oder geistiger Mängel nicht mehr in der Lage ist, sein Fahrzeug sicher zu führen, oder ob eine Beeinflussung durch Alkohol, Betäubungsmittel oder Medikamente unfallursächlich war.

Bei zwei Verkehrsunfällen führte die Übermüdung des Fahrzeugführers zum Unfall, bei 4 Verkehrsunfällen konnten andere körperliche oder geistige Mängel, zum Beispiel das Alter des Fahrzeugführers, als Unfallursache ermittelt werden.

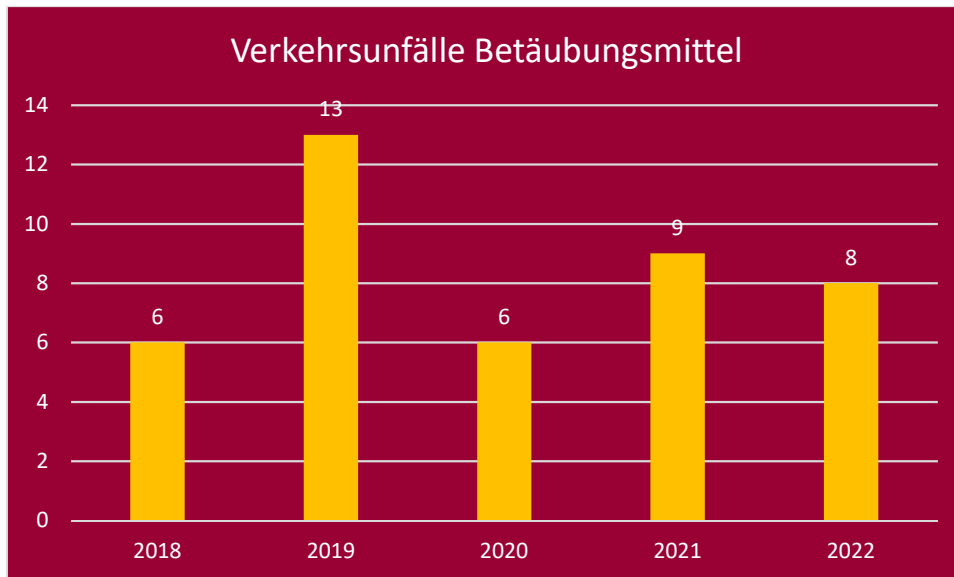




Von den 53 Verkehrsunfällen waren jedoch auch 42 Verkehrsunfälle auf eine alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit des Fahrzeugführers zurückzuführen. Im Vergleich zum Vorjahr ist dies eine Steigerung von 75 %. Unter dem Aspekt der pandemischen Lage (Verbot von größeren Veranstaltungen, Weinfesten etc.) war dies allerdings nach Wegfall der Beschränkungen eine zu erwartende Entwicklung. Die Verkehrsunfallzahlen bewegen sich vielmehr auf dem Niveau des Jahres 2019, jedoch deutlich unter den Verkehrsunfallzahlen aus dem Jahr 2018. Bei den 42 Verkehrsunfällen waren 6 Verkehrsunfälle, bei denen sich der Rad- oder Pedelec-Fahrende im verkehrsuntüchtigen Zustand befand.

Bei den Verkehrsunfällen, welche auf eine betäubungsmittelbedingte Verkehrsuntüchtigkeit des Fahrzeugführers zurückzuführen waren, konnte ein leichter Rückgang um knapp 10 % von 9 Verkehrsunfällen im Jahr 2021 auf 8 Verkehrsunfälle im Jahr 2022 verzeichnet werden.

Die Verkehrsunfallzahlen in diesem Bereich bewegen sich seit dem Jahr 2020 auf einem konstanten Niveau und wurden durch die pandemische Lage augenscheinlich nachhaltig deutlich positiv beeinflusst, während dieser Effekt bei den Verkehrsunfällen unter Alkoholeinfluss ausblieb.



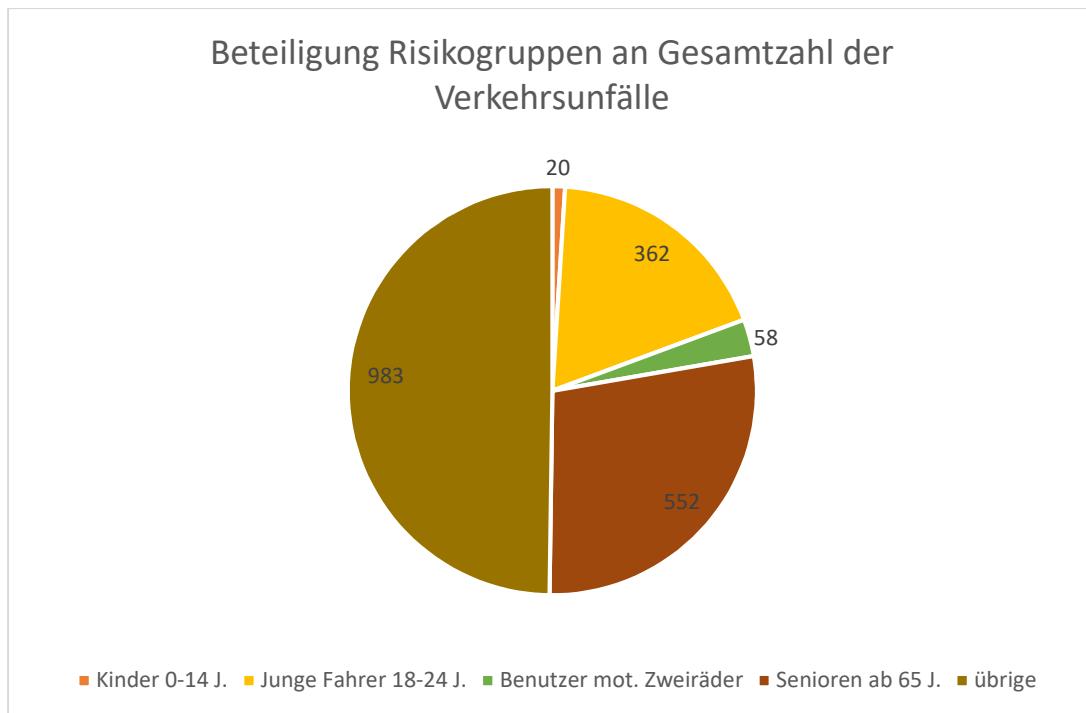
Bei 17 dieser 53 Verkehrsunfälle wurden die Unfallbeteiligten leicht (15) oder schwer (2) verletzt. Statistisch gesehen führte also jeder dritte Verkehrsunfall mit dieser Unfallursache zu einem Personenschaden.

### Unfallursache Ablenkung

Die Unfallursache „Ablenkung“ wurde zum 01.01.2021 als statistischer Wert in der Unfallsachbearbeitung aufgenommen. Hierbei muss zwischen der unfallursächlichen Ablenkung durch die verbotswidrige Benutzung eines elektronischen Geräts gemäß § 23 StVO (Handy, Navigationsgerät etc.) und der Ablenkung in anderen Fällen, zum Beispiel durch ein Insekt im Fahrzeug oder ein weinendes Kind, unterschieden werden. Während 14 Verkehrsunfälle mit dieser Unfallursache im Jahr 2021 bearbeitet wurden, reduzierte sich die Anzahl dieser Verkehrsunfälle um 50 % auf 7 Verkehrsunfälle. Eine hohe Kontrolltätigkeit in Verbindung mit der strikteren Verwendung dieser Unfallursache bieten hier sicherlich Erklärungsansätze.

## 2.3 Risikogruppen

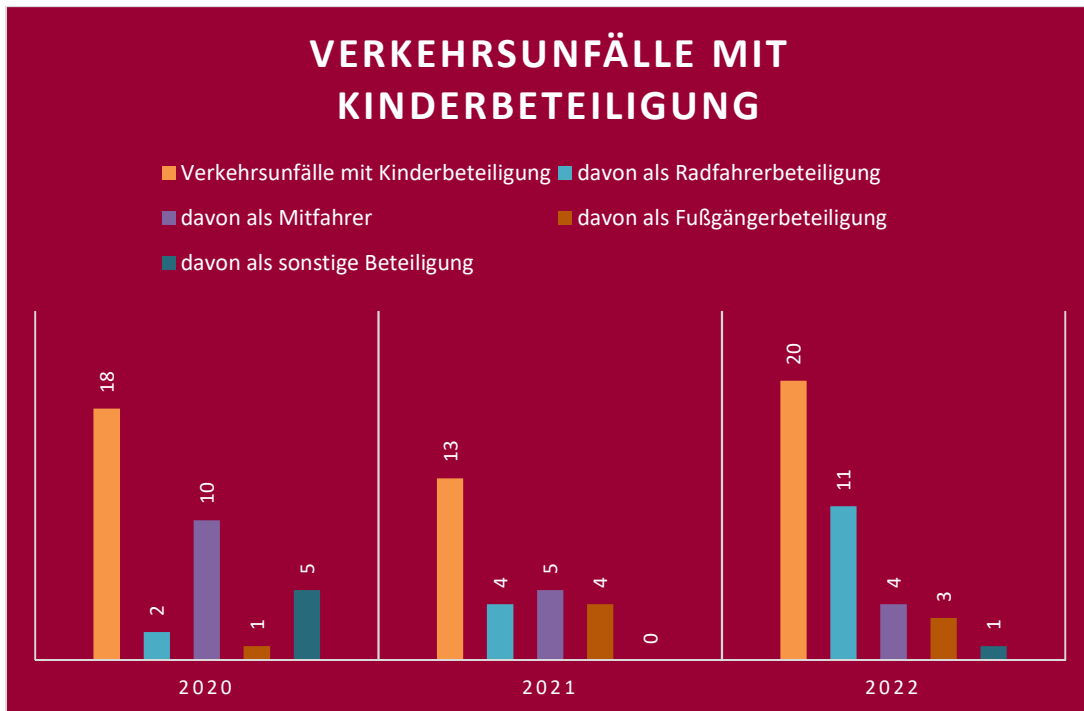
Im Straßenverkehr werden besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer in vier Hauptrisikogruppen unterteilt. Bei diesen Verkehrsteilnehmern handelt es sich um Menschen, welche aufgrund ihres Alters, den damit verbundenen individuellen Fähigkeiten oder Einschränkungen oder ihres Verhaltens im Straßenverkehr besonders gefährdet sind, im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen. Hierzu zählen Kinder, junge Fahrende, Senioren sowie Fahrer motorisierter Zweiräder.



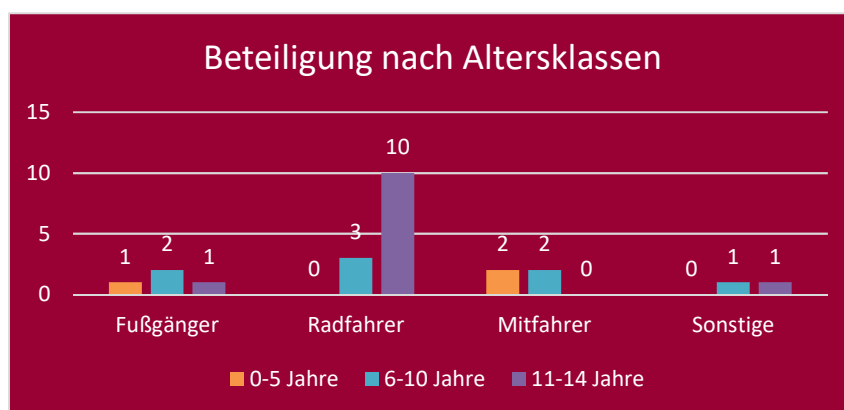
In ungefähr der Hälfte der Verkehrsunfälle waren Angehörige der vier Hauptrisikogruppen unfallbeteiligt. Insgesamt gab es 20 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern, hierbei wurden 16 Kinder leicht verletzt sowie 1 Kind schwer verletzt. Bei 362 Verkehrsunfällen waren junge Fahrende im Alter von 18-24 Jahren unfallbeteiligt. Bei diesen Unfällen kam es in 5 Fällen zu schweren und in 39 Fällen zu leichten Verletzungen. Bei 58 Verkehrsunfällen waren Fahrzeugführer motorisierter Zweiräder beteiligt. Es kam zu einem Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang. Es wurden bei diesen Verkehrsunfällen insgesamt 19 Unfallbeteiligte schwer und 35 Unfallbeteiligte leicht verletzt. Bei 552 Verkehrsunfällen waren Senioren ab einem Alter von 65 Jahren unfallbeteiligt. Hier kam es zu 10 schwerverletzten und 46 leichtverletzten Unfallbeteiligten. Der tödlich verletzte Fahrzeugführer gehörte zudem auch zur Hauptrisikogruppe der Senioren.

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

Kinder sind die schwächste und schützenswerteste Risikogruppe, da sie aufgrund ihrer motorischen und geistigen Entwicklung noch nicht oder nur stark zeitverzögert in der Lage sind, komplexe Verkehrsvorgänge und Geschwindigkeiten zu beurteilen und leicht durch äußere Einflüsse und Reize abgelenkt werden.



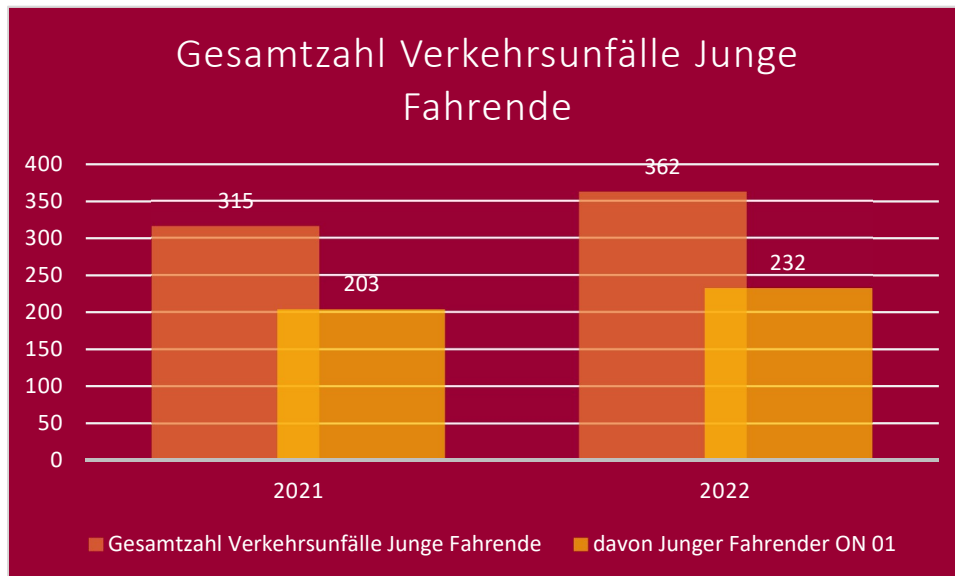
Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 20 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern, was einer Zunahme von 7 Verkehrsunfällen und knapp 54 % Prozent entspricht. Bei 11 der 20 Verkehrsunfälle nahmen die unfallbeteiligten Kinder als Radfahrer am Straßenverkehr teil. 4 Kinder waren als Mitfahrer in einem Fahrzeug unfallbeteiligt. 3 Kinder waren im Rahmen ihrer Teilnahme am Straßenverkehr als Fußgänger an Verkehrsunfällen beteiligt. Ein Kind war im Rahmen der Teilnahme am Straßenverkehr als sonstiger Beteiligter an einem Verkehrsunfall beteiligt. Zur sonstigen Beteiligung gehören alle Sport- und Spielgeräte, welche gemäß der Straßenverkehrsordnung nicht als Verkehrsmittel zum Straßenverkehr zugelassen sind, zum Beispiel Roller, Inline-Skates oder Skateboards. Im Jahr 2022 gab es keine Schulweg-Unfälle.



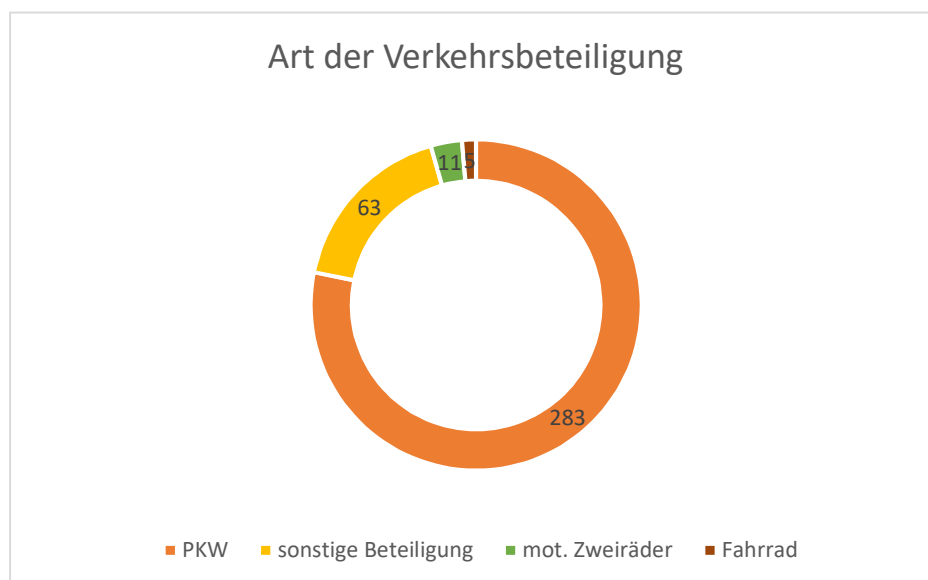
#### Risikogruppe Junge Fahrende (18-24 Jahre)

Junge Fahrende zählen zu einer der Hauptrisikogruppen, da die fehlende Lebenserfahrung und Fahrpraxis nicht selten zu Fehlentscheidungen im Zusammenhang mit dem Straßenver-

kehr und somit zu Verkehrsunfällen führt. Negativ beeinflusst wird das allgemeine Unfallgeschehen zudem häufig durch das Freizeitverhalten dieser Hauptrisikogruppe (Stichwort „Diskounfälle“ am Wochenende).



Im Jahr 2022 gab es insgesamt 362 Verkehrsunfälle, bei denen ein junger Mensch im Alter zwischen 18-24 Jahren beteiligt war. Bei 232 Verkehrsunfällen konnte festgestellt werden, dass das Verhalten dieses jungen Menschen hauptunfallursächlich gewesen ist.



Bei 283 Verkehrsunfällen waren die jungen Fahrenden mit einem PKW beteiligt, in 11 Fällen mit einem motorisierten Zweirad und in 5 Fällen mit einem Fahrrad. Bei 63 Verkehrsunfällen waren die jungen Menschen in sonstiger Art und Weise beteiligt, zum Beispiel als Fußgänger, mit einem E-Scooter oder sonstigen Fahrzeugen.

Zeitliche Unfallhäufungen, welche auf das Freizeitverhalten der jungen Fahrenden zurückzuführen sind, sind im Unfallgeschehen des Jahres 2022 nicht erkennbar. Insgesamt führten 50

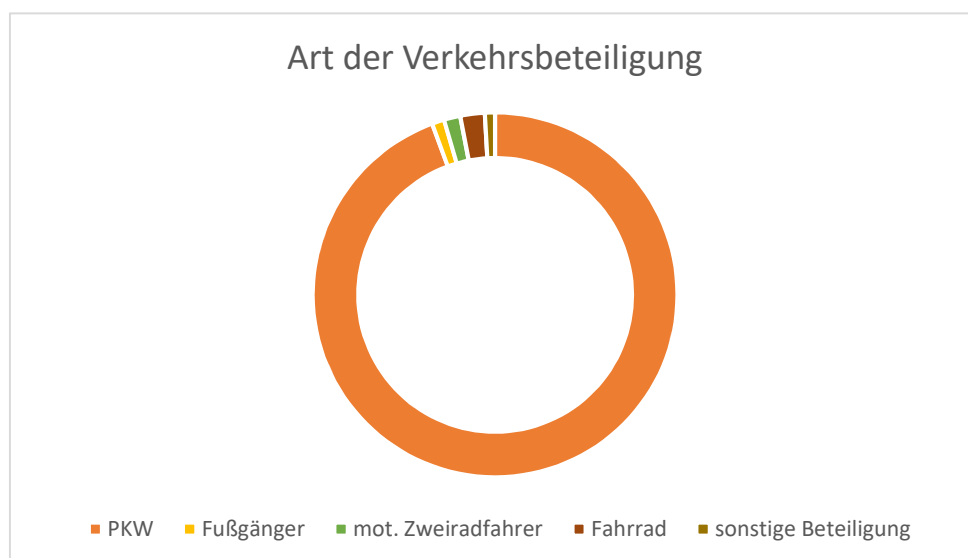
der 362 Verkehrsunfälle zu einem Personenschaden. Es gab keine Verkehrsunfälle mit Getöteten. Bei 7 Verkehrsunfällen kam es zu schweren, bei 43 Verkehrsunfällen zu leichten Verletzungen.

### Risikogruppe Senioren (ab 65 Jahren)

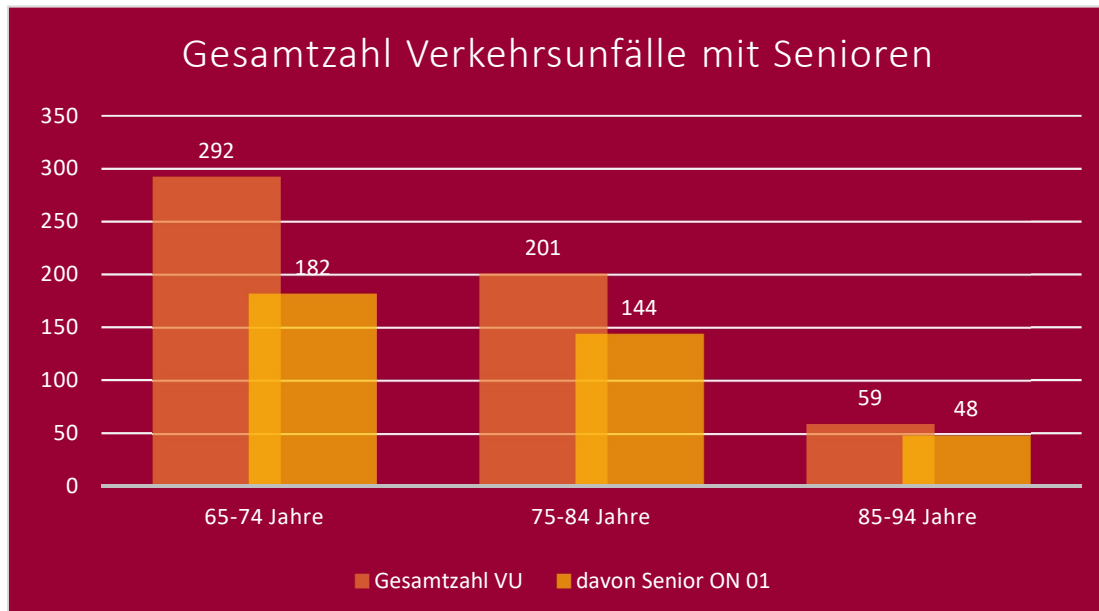
Statistisch gesehen zählt ein Mensch als Senior, wenn er 65 Jahre oder älter ist. Auch wenn diese Altersgrenze sicherlich keine abschließende Einschätzung zu individueller Leistungsfähigkeit und Fitness erlaubt, sind bei den Senioren mit fortschreitendem Alter insbesondere nachlassendes Hör- und Sehvermögen, sowie Einschränkungen in der Motorik und der Reaktionszeit Gründe dafür, dass diese im Straßenverkehr häufiger verunglücken und somit zu einer der vier Hauptrisikogruppen zählen.

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022
VU gesamt	622	592	482	436	552
VU P1/P2/P3	73	56	47	45	57
davon P1/P2	15	13	12	11	11

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren stieg von 436 im Jahr 2021 auf 552 Verkehrsunfälle im Jahr 2022. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren stieg auf 57 Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr (45). Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit schwerem Personenschaden (Unfall mit Getöteten oder Schwerverletzten) ist im Vergleich zum Vorjahr hingegen gleichgeblieben.



Die Verteilung der Art der Verkehrsbeteiligung zeigt deutlich, dass nur ein kleiner Anteil der Senioren mit dem Fahrrad, als motorisierte Zweiradfahrer oder als Fußgänger verunglückt. Dies ist sicherlich der nachlassenden Mobilität geschuldet, weshalb trotz möglicherweise bestehender körperlicher Einschränkungen der PKW das wichtigste Fortbewegungsmittel darstellt, um weiterhin mobil zu bleiben.

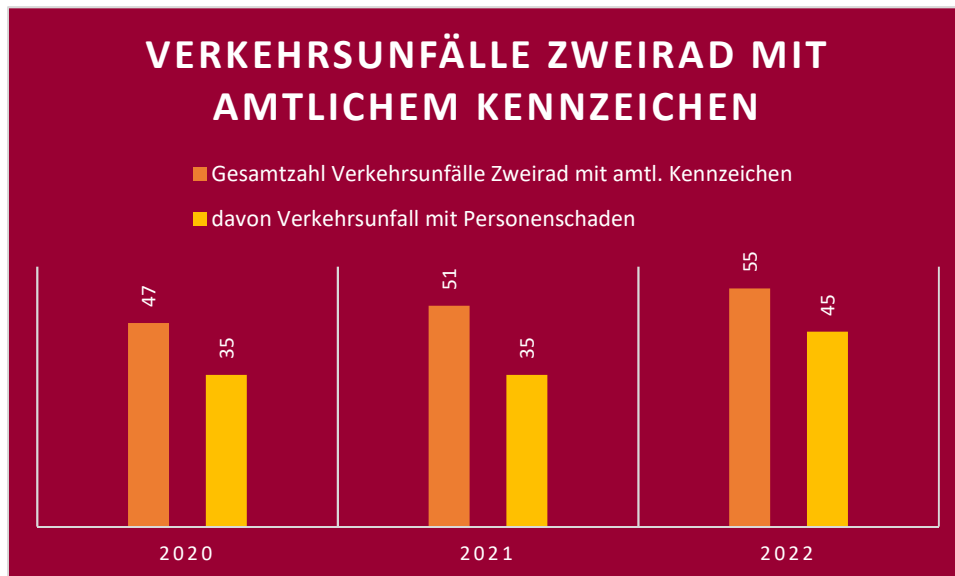


Bei 292 Verkehrsunfällen waren die beteiligten Senioren zwischen 65-74 Jahre alt. Bei 182 Unfällen und somit 62,3 Prozent war das Verhalten des unfallbeteiligten Seniors hauptunfallursächlich. Bei 201 Verkehrsunfällen waren die beteiligten Senioren 75-84 Jahre alt. Hier musste bei 144 Unfällen und somit 71,6 Prozent festgestellt werden, dass das Verhalten des Seniors hauptunfallursächlich war. Bei 59 Verkehrsunfällen waren die beteiligten Senioren zwischen 85-94 Jahre alt. Hier war der Senior sogar bei 81,4 Prozent der Unfälle (48) hauptunfallursächlich beteiligt.

### Risikogruppe motorisierte Zweiräder

Zu der Kategorie der motorisierten Zweiräder zählen sowohl Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen als auch mit Versicherungskennzeichen. Im Jahr 2022 ereigneten sich insgesamt 58 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern, im Vergleich zum Jahr 2021 waren dies 7 Verkehrsunfälle mehr. Die Beteiligung dieser Risikogruppe am Gesamtunfallgeschehen bleibt mit knapp 3,3 Prozent gleichbleibend niedrig (Jahr 2021: 2,6 Prozent). An den Verkehrsunfällen waren 3 Zweiräder mit Versicherungskennzeichen und 55 Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen beteiligt. Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Verkehrsart führten in 83 Prozent der Fälle zu einer Verletzung des Zweiradfahrers, denn bei 48 der insgesamt 58 Verkehrsunfällen kam es zum Personenschaden. Es ereignete sich ein Verkehrsunfall, bei dem der Fahrzeugführer des Motorrads tödlich verletzt wurde. Bei 16 Verkehrsunfällen trugen die Fahrzeugführer schwere, bei 31 Verkehrsunfällen leichte Verletzungen davon.

Im Fokus der Betrachtung stehen aufgrund ihres hohen Leistungsgewichts, der hierdurch erzielten Geschwindigkeiten und den damit einhergehenden Risiken natürlich Zweiräder mit amtlichem Kennzeichen, also insbesondere Motorräder. Bei 55 Verkehrsunfällen mit Motorrad-Beteiligung musste bei 45 Verkehrsunfällen ein Personenschaden verzeichnet werden. Von den Verkehrsunfällen mit Personenschaden waren 16 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und 28 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten. Bedauerlicherweise gab es auch einen Verkehrsunfall mit Getötetem.



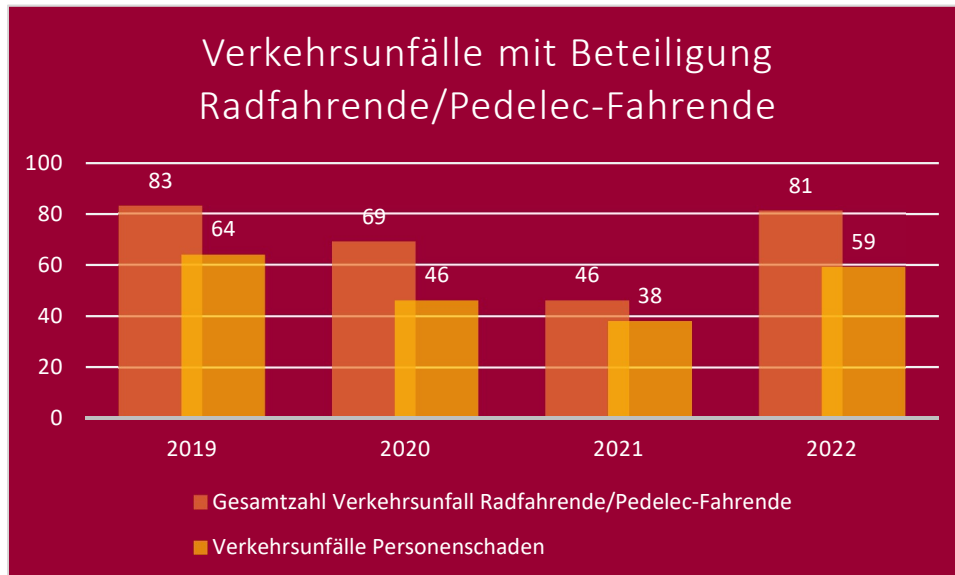
26 der 55 Verkehrsunfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaften auf Kreis- oder Landstraßen sowie auf nicht als Kraftfahrstraße ausgebauten Bundesstraßen. Insbesondere im Bereich der VG Lambrecht auf der B 39 sowie L 499, welche als Motorrad(strecken) bekannt und hoch frequentiert sind, mussten auch im Jahr 2022 einige schwere Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorrädern verzeichnet werden. Dennoch kann festgestellt werden, dass das seit dem Jahr 1993 jährlich angeordnete Durchfahrtsverbots an Sonn- und Feiertagen auf der L 499 zwischen der B 39 und der B 48 geeignet und sinnvoll ist, das Unfallgeschehen auf einen Bruchteil der schweren Verkehrsunfälle zu reduzieren, so auch wieder im Jahr 2022.

Bei 35 der 55 Verkehrsunfälle unter Beteiligung eines Zweirads mit amtlichem Kennzeichen musste festgestellt werden, dass der Zweiradfahrer hauptunfallursächlich gehandelt hat. Hochproblematisch und unfallursächlich zeigt sich hierbei meistens die Kombination aus einer nicht angepassten Geschwindigkeit, fehlender Ortskenntnis und schwierigen bzw. anspruchsvollen Straßenverhältnissen. Bei 18 Verkehrsunfällen -14 außerhalb geschlossener Ortschaften, 4 innerhalb geschlossener Ortschaften- musste festgestellt werden, dass eine nicht angepasste Geschwindigkeit zu dem Verkehrsunfall führte. Bei 17 Verkehrsunfällen handelte es sich um sogenannte „Alleinunfälle“, also um Fahrunfälle, bei denen der Fahrzeugführer des Motorrads aufgrund eines individuellen Fahrfehlers ohne Beteiligung eines anderen Fahrzeugs verunglückte.



### Risikogruppe Radfahrende/Pedelec-Fahrende

Neben den vier Hauptrisikogruppen gibt es weitere Verkehrsteilnehmer, welche aufgrund ihrer Art der Verkehrsbeteiligung unfallgefährdet sind. Hierzu zählen Rad- sowie Pedelec-Fahrende.

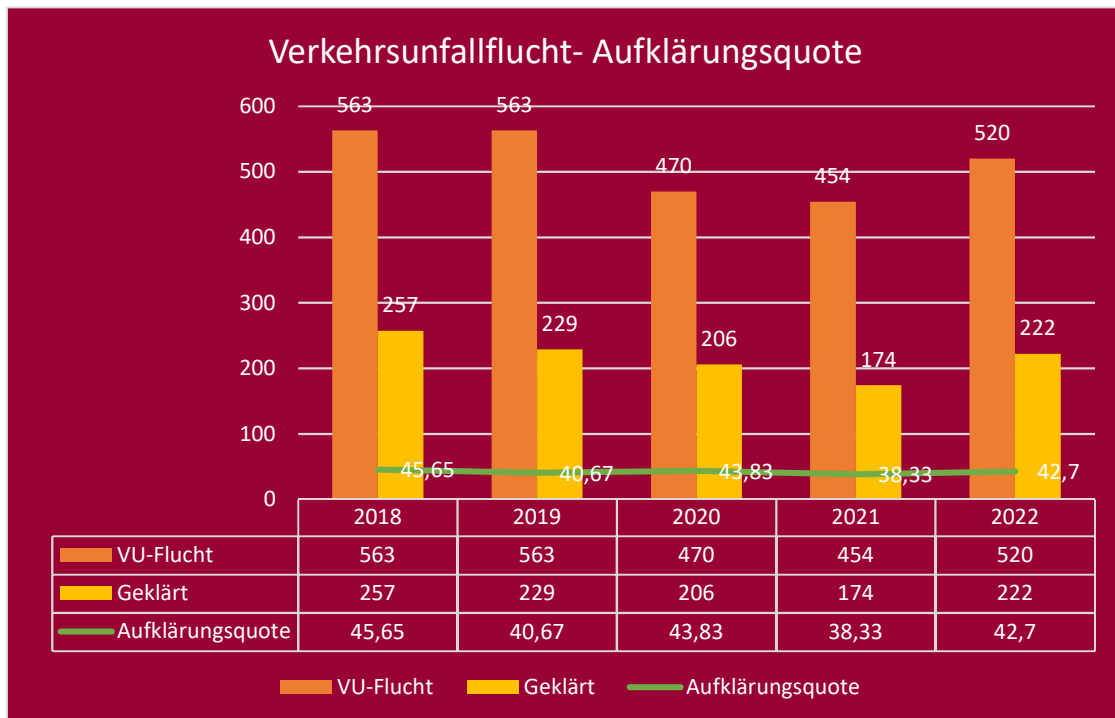


Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Jahr 2022 ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich um 35 Verkehrsunfälle gestiegen (Jahr 2021: 46) und bewegt sich mit 81 Verkehrsunfällen nun wieder auf dem Jahresniveau von 2019. Die Beteiligungshäufigkeit am Gesamtunfallgeschehen ist im Vergleich zum Jahr 2021 (2,61 %) ebenfalls deutlich auf 4,06 % angestiegen. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung eines Fahrrads oder Pedelecs stieg ebenfalls von 38 (Jahr 2021) auf 59 Verkehrsunfälle an. Prozentual gesehen führten die Verkehrsunfälle allerdings weniger häufig zu Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Es gab keinen Verkehrsunfall mit Getötetem. Bei 7 Verkehrsunfällen kam es zu schweren Verletzungen, bei 52 Verkehrsunfällen blieb es bei leichten Verletzungen der Unfallbeteiligten. Bei knapp 25 % der Verkehrsunfälle trugen die unfallbeteiligten Rad- oder Pedelec-Fahrenden einen Schutzhelm, was sicherlich erheblich dazu beitrug, schwere oder sogar tödliche Verletzungen zu verhindern.

Von den insgesamt 81 Verkehrsunfällen benutzten 8 Unfallbeteiligte ein Pedelec, 73 Unfallbeteiligte benutzten ein herkömmliches Fahrrad.

Bei 53 der 81 Verkehrsunfälle musste festgestellt werden, dass der Rad-oder Pedelec-Fahrende durch ein verkehrsrechtliches Fehlverhalten den Unfall verursacht hat. Hauptunfallursachen waren hier alkoholbedingte Verkehrsuntüchtigkeit (6), Geschwindigkeit (8), fehlender Sicherheitsabstand (19) sowie Missachtung von Vorfahrt oder Vorrang (10).

### 3. Verkehrsunfälle mit Unerlaubtem Entfernen vom Unfallort



Die Anzahl der Unfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort - **Verkehrsunfallflucht** - ist im Vergleich zum Vorjahr deutlich gestiegen. **520 Straftaten (+ 66)** wurden im abgelaufenen Jahr angezeigt und bearbeitet.

Die **Aufklärungsquote** ist im Vergleich zum Vorjahr um knapp 4,4 Prozentpunkte angestiegen. In 42,7 % aller Fälle führten die Ermittlungen zum Erfolg.

Problematisch hinsichtlich Verkehrsunfallfluchten sind nach wie vor Großparkplätze von Supermärkten. Alleine auf dem Großparkplatz eines größeren Einkaufszentrums ereigneten sich 73 Verkehrsunfälle, bei 26 dieser Verkehrsunfälle entfernten sich die Fahrzeugführer unerlaubt von der Unfallörtlichkeit.

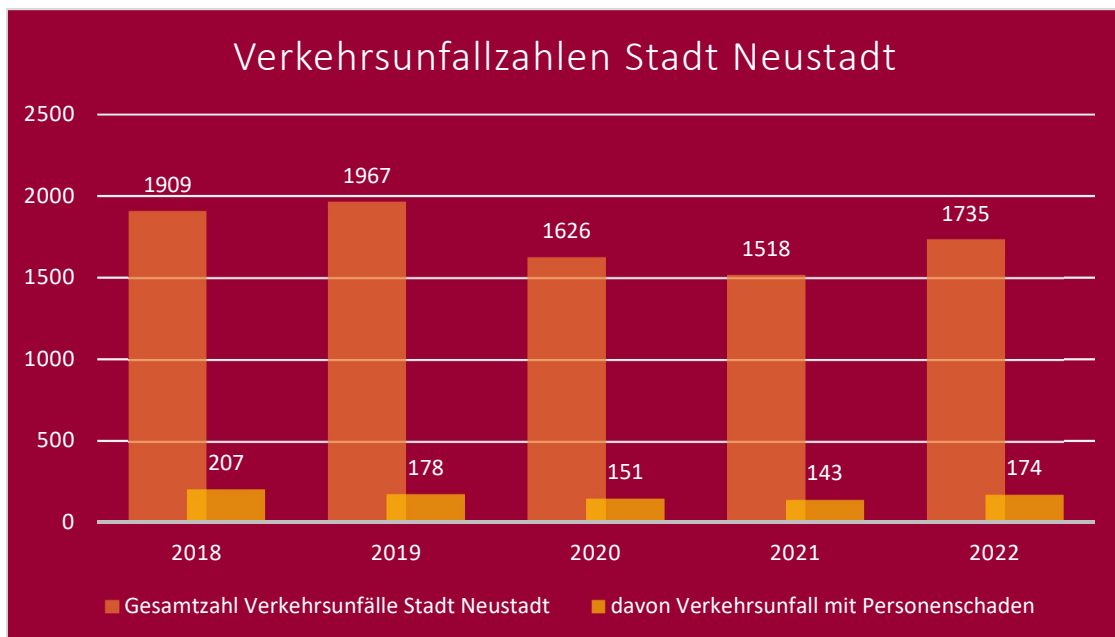
Bei der Aufklärungsarbeit ist die Polizei in ganz besonderem Maße auf Angaben von Zeugen angewiesen. Hinweise aus der Bevölkerung kommen eine umso größere Bedeutung zu, je weniger Spuren am Unfallort feststellbar sind. Auch im vergangenen Jahr konnten so wertvolle Ansätze erlangt werden, welche zur Ermittlung der Unfallverursacher führten.

### 4. Unfallentwicklung Neustadt

Im Stadtgebiet nahm das Unfallgeschehen –analog der Unfallgesamtzahlen- um 217 Verkehrsunfälle und somit um knapp 14,2 % zu. Es ereigneten sich insgesamt 174 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, was einer Zunahme von 31 Unfällen und 21,7 % entspricht. Im Jahr 2022 musste ein Verkehrsunfall mit Getötetem registriert werden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten sank im Vergleich zum Vorjahr um 3, ein Rückgang von

13,7 %. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten nahm um 22 und somit um 13,8 % zu.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol stieg von 23 im Jahr 2021 auf 38 Verkehrsunfälle an, eine deutliche Zunahme von knapp 65 %. Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmittel befand sich mit 8 Verkehrsunfällen auf dem genau gleichen Niveau wie im Jahr zuvor. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht stieg von 401 Verkehrsunfällen auf 472 Verkehrsunfällen an. Von diesen 472 Verkehrsunfällen konnten 202 aufgekält werden, was einer Aufklärungsquote von 42,8 % entspricht.



Stadt Neustadt/W.	2021	2022	+/- in Zahlen	+/- in %
Gesamt VU	1518	1735	+ 216	+ 14,2
Anzahl VU mit Personenschaden	143	174	+ 31	+ 21,7
- Getötete	0	1	+ 1	+ 100
- Schwerverletzte	22	19	- 3	- 13,7
- Leichtverletzte	159	181	+ 22	+ 13,8
Unfälle unter Alkoholeinwirkung	23	38	+ 15	+ 65,2

Unfälle unter Drogeneinwirkung	8	8	+ - 0	+ - 0
Unfallflucht	401	472	+ 71	
Aufgeklärte Fälle	149	202		=42,8%

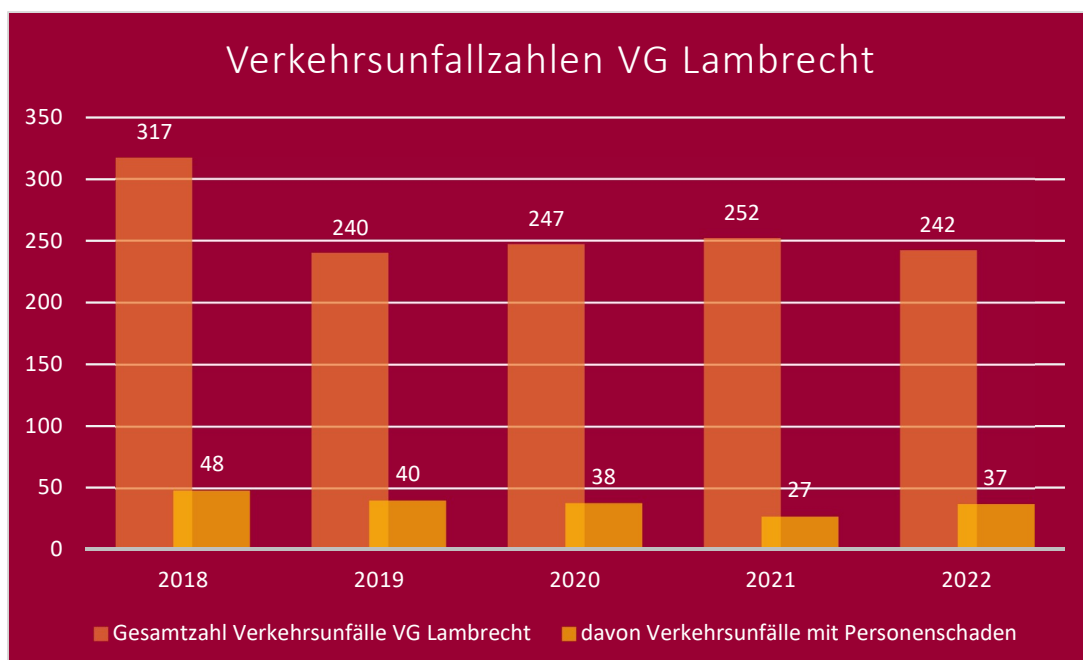
## 5. Unfallentwicklung Verbandsgemeinde (VG) Lambrecht

Im Bereich der VG Lambrecht ergab sich über das Jahr gesehen eine minimale Abnahme beim Gesamtunfallgeschehen. Es wurden 10 Verkehrsunfälle weniger gezählt als im Vorjahr.

Die Entwicklung bei den Unfällen mit Personenschaden war allerdings zunehmend (+10 Verkehrsunfälle), ebenso die Anzahl der Leichtverletzten (+1). Die Anzahl der Schwerverletzten erfuhr mit einem Plus von 12 eine deutliche Zunahme im Vergleich zum Vorjahr. Im abgelauenen Jahr ereignete sich im Bereich der VG Lambrecht erneut kein Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol vervierfachte sich von einem Verkehrsunfall im Jahr 2021 auf insgesamt 4 Verkehrsunfälle. Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmittel ereigneten sich im Jahr 2022 im Bereich der VG Lambrecht nicht.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallflucht ging um 9,4 % auf 48 Unfälle zurück (Vorjahr: 53). Die Aufklärungsquote lag bei 45,83 %.



VG Lambrecht	2021	2022	+/- in Zahlen	+/- in %
Gesamt VU	252	242	- 10	- 3,9
VU mit Personenschaden	27	37	+ 10	+ 37
Getötete	0	0	+0	+0
Schwerverletzte	5	16	+ 12	+ 240
Leichtverletzte	37	38	+ 1	+ 2,7
Unfälle unter Alkoholeinwirkung	1	4	+ 3	+ 300
Unfälle unter Drogeneinwirkung	1	0	- 1	- 100
Unfallflucht	53	48	- 5	- 9,4
Aufgeklärte Fälle	25	22		= 45,83 %

## 6. Neue Mobilitätsformen- Elektrokleinstfahrzeuge

Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung sind Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h und maximal 20 km/h und einer Lenkstange. Besser bekannt sind diese Kleinstfahrzeuge unter dem Namen E-Scooter, welche seit dem Jahr 2019 für den Straßenverkehr zugelassen sind. Aus polizeilicher Sicht kann beobachtet werden, dass diese Fahrzeuge eine deutliche Nutzungszunahme erfahren und sich augenscheinlich im täglichen Gebrauch etabliert haben. Auffällig hier ist die deutliche Zunahme von Verstößen gegen die Versicherungspflicht sowie Trunkenheit im Verkehr, wenn die Fahrzeugführer unter dem Einfluss von Alkohol oder Betäubungsmitteln stehen.

Das Unfallgeschehen bleibt trotz einer Zunahme des Unfallgeschehens mit E-Scootern von 2 Unfällen (2020) und 4 Unfällen (2021) auf nun 5 Unfälle im Jahr 2022 zahlenmäßig bislang unauffällig, allerdings konnte aufgrund der Vielzahl der im Zusammenhang mit diesen Elektrokleinstfahrzeugen stehenden, verkehrs- und strafrechtlichen Verstößen ein deutlicher Handlungsbedarf erkannt werden, weshalb diese Fahrzeuge bereits frühzeitig in den Fokus der polizeilichen Präventionsarbeit gerückt sind. Im Juni 2022 wurde daher die erste „Schwerpunktkontrollwoche E-Scooter“ mit positivem Fazit durchgeführt.

## 7. Verkehrssicherheitsarbeit- Verkehrsunfallbekämpfung

Während das Jahr 2021 noch maßgeblich durch die pandemische Lage und deren Einschränkungen geprägt waren, konnte im Jahr 2022 die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit wieder nahezu uneingeschränkt stattfinden.

### 7.1 Verkehrsüberwachung

Das Ziel der Verkehrsüberwachung ist, Verkehrs-Ordnungswidrigkeiten und –Straftaten zu erkennen, konsequent zu verfolgen und durch intensive Kontrolltätigkeit diese auf ein Minimum zu reduzieren, um das Verkehrsunfallgeschehen hierdurch positiv zu beeinflussen.

Im Jahr 2022 konnten insgesamt **1689** polizeiliche Maßnahmen im Bereich der Verkehrsüberwachung getroffen werden.

Unabhängig vom Unfallgeschehen wurden **53** Strafanzeigen im Zusammenhang mit Alkoholdelikten erfasst, **5** waren es im Bereich der Drogendelikte. Insgesamt **19** Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Alkohol sowie **71** im Zusammenhang mit Drogendelikten wurden erfasst und bearbeitet.

In **20** Fällen konnten Trunkenheitsfahrten erkannt und verhindert werden, bevor es zu einem verkehrsrechtlichen Fehlverhalten kam.

**398** Mängelberichte wurden durch die eingesetzten Beamten und Beamtinnen ausgestellt.

In **108** Fällen wurden Ermittlungsverfahren gegen Verkehrsteilnehmer aufgrund des Fahrens ohne gültige Fahrerlaubnis eingeleitet. In **106** Fällen musste festgestellt werden, dass Fahrzeuge ohne gültigen Versicherungsschutz geführt wurden.

**283** Fahrzeugführer wurden aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen sanktioniert, welche im Rahmen von insgesamt 61 Stunden Geschwindigkeitsmessung mittels Handlaser-messgerät festgestellt wurden.

### 7.2 Verkehrssicherheitsarbeit

#### Kinder

Frühzeitige Verkehrserziehungsangebote, welche bereits im Kindergarten mit dem Vorschulalter beginnen, legen den Grundstein, um Gefahrenbewusstsein und verantwortungsvolles Verhalten im Straßenverkehr nachhaltig zu vermitteln. Im Jahr 2022 wurden in insgesamt 229 Stunden Kinder aus den Altersstufen von 0-5 Jahren (Kindergarten) sowie von 6-9 Jahren (Grundschule) im Verhalten als Verkehrsteilnehmer geschult. Ein Großteil der Verkehrserziehungsarbeit entfiel mit 881 geleisteten Stunden allerdings auf die Radfahrausbildung der Klassenstufen 3 und 4. Von den insgesamt 790 abschließend beschulten Kindern legten 767 Kinder ihre Prüfung ab, in 617 Fällen mit gutem Erfolg. Hinzu kommt eine regelmäßige und ganzjährig durchgeführte Schulwegüberwachung.

### **Junge Fahrende**

Die Verkehrssicherheitsarbeit in der Altersklasse von 18-24 Jahren war bedauerlicherweise nachhaltig spürbarer von der pandemischen Lage beeinträchtigt. Der Verkehrssicherheitstag, welcher jährlich kurz vor den Sommerferien an eine der weiterführenden Schule in Neustadt/Weinstraße durchgeführt wird, musste aus organisatorischen Gründen abgesagt werden. Ebenso war es nicht möglich, die Fortsetzung des Projekts „Crash-Kurs“ an der Berufsbildenden Schule in Neustadt/Weinstraße zu ermöglichen. Umso erfreulicher ist die Weiterführung dieses wichtigen Projekts im März 2023 als erste große Verkehrssicherheitsaktion des Jahres.

### **Senioren**

Auch im Bereich der Risikogruppe der Senioren mussten im Jahr 2022 Einschnitte bei der Verkehrssicherheitsarbeit aufgrund der pandemischen Lage hingenommen werden. Für das Jahr 2023 wird diese Risikogruppe jedoch unter anderem mit geplanten Rollator-Schulungen wieder stärker in den Fokus der Präventionsarbeit rücken.

### **Motorisierte Zweiräder**

Im Rahmen der regelmäßigen Verkehrskontrollen des Motorradkontrolltrupps, insbesondere im Bereich der B 39/L 499, konnte durch viele verkehrserzieherische Gespräche und regen Austausch der fachkundigen Beamten und Beamtinnen mit den Zweiradfahrern wertvolle und bürgernahe Verkehrssicherheitsarbeit betrieben werden.

### **Schwerverkehr**

Im Rahmen von regelmäßigen Kontrollen des Schwerverkehrskontrolltrupps der Polizeidirektion Neustadt/Weinstraße konnte auch im Bereich des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs Verkehrssicherheitsarbeit betrieben werden, zum Beispiel durch die im September 2022 durchgeführte, jährliche Schulbuskontrolle.

## **7.3 Verkehrsunfallkommission**

In enger Zusammenarbeit mit den Straßenbaulastträgern und zuständigen Verkehrsbehörden konnten im Jahr 2022 Unfallhäufungen erkannt und begutachtet werden, was letztlich zur schnellen Umsetzung von vielen konkreten Maßnahmen führte, (Aufstellung Beschilderungen, Straßenmarkierungen) um die erkannten Unfallstellen zu entschärfen.

Katja Weickert

- Polizeidirektorin -