



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

# VERKEHRSUNFALLBILANZ 2021

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

---

## Herausgeber

Polizeipräsidium Koblenz  
Moselring 10/12  
56068 Koblenz

Aktenzeichen: PE SB13 20 203  
Stand: 08.02.2022

## Inhaltsverzeichnis

1	Tabellenverzeichnis .....	2
2	Abkürzungsverzeichnis .....	3
3	Kernaussagen und Tendenzen .....	4
4	Verkehrsunfallentwicklung .....	6
4.1	Gesamtunfallzahlen .....	6
4.1.1	Unfallhäufigkeitszahl .....	7
4.2	Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	7
4.2.1	Verunglückte Personen .....	8
4.3	Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB) .....	9
5	Betrachtung der Risikogruppen.....	10
5.1	nach Alter .....	10
5.1.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Kindern“ (0 - 14 Jahre) .....	10
5.1.2	Verkehrsunfälle mit Beteiligung „Junge Fahrende“ (18 - 24 Jahre) .....	11
5.1.3	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Senioren“ (≥ 65 Jahre).....	13
5.1.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Senioren“ (≥ 75 Jahre).....	14
5.2	nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	15
5.2.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden .....	15
5.2.2	Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen....	16
5.2.3	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen .....	17
6	Unfallursachen .....	19
6.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	19
6.1.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol .....	19
6.1.2	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen.....	20
6.2	Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“ .....	20
6.3	Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“.....	21
6.4	Unfälle mit Ursache „Ablenkung“ .....	22
6.5	Unfälle mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“ .....	22
6.6	Weitere Unfallursachen .....	23
7	Zusammenfassung und Ausblick .....	24
8	Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen .....	25
9	Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	26

## 1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle .....	6
Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidiabereich Koblenz.....	7
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	8
Tabelle 4: Verunglückte Personen.....	8
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht.....	9
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	10
Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18-24 Jahre) .....	11
Tabelle 8: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren .....	13
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 75 Jahren .....	14
Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad- und Pedelec-fahrenden .....	15
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen .....	16
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen .....	17
Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	19
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol .....	19
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen .....	20
Tabelle 16: Verkehrsunfälle mit Unfallursache Abstand.....	20
Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit .....	21
Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit Ursache Ablenkung .....	22
Tabelle 19: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn.....	22
Tabelle 20: Weitere Unfallursachen.....	23
Tabelle 21: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick .....	26

## 2 Abkürzungsverzeichnis

PP	Polizeipräsidium
PD	Polizeidirektion
VD	Verkehrsdirektion
AVUS	Automatisierte Verkehrsunfallstatistik
GeopolisV	Geografisches Polizeiliches Informationssystem (Verkehr)
i.g.O.	innerhalb geschlossener Ortschaften
a.g.O.	außerhalb geschlossener Ortschaften
BAB	Bundesautobahn
VU	Verkehrsunfall
VUP	Verkehrsunfall mit Personenschaden
VUP1	Verkehrsunfall mit getöteter Person
VUP2	Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden
VUP3	Verkehrsunfall mit leichtem Personenschaden
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
t	Tonne (Gewichtsangabe)
a.K.	amtliches Kennzeichen
UHZ	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl

### 3 Kernaussagen und Tendenzen

- Leichter Anstieg der Gesamtunfallzahl im Vergleich zum Vorjahr (+2,1 %), jedoch immer noch deutlich unter den Unfallzahlen der vorausgehenden Jahre!
- Erneuter Rückgang der verunglückten Personen auf langjährigen Tiefststand (-5,2 %), insbesondere bei Getöteten (-23,4 %) und Schwerverletzten (-7,6 %)!
- Weniger Verkehrsunfälle mit Flucht als im Vorjahr (-2,1 %). Etwa jeder fünfte Unfallverursacher entfernt sich dennoch unerlaubt vom Unfallort. Etwa 42 % konnten jedoch im Nachhinein ermittelt werden!
- Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von Kindern auf den niedrigsten Stand der letzten Jahre sowie ein Rückgang der hierbei verunglückten Kinder (-3,4 %), vor allem bei den schwerverletzten Kindern (-31,0 %)!
- Unfallbeteiligung Junger Fahrender nach deutlichem Rückgang im letzten Jahr wieder leicht gestiegen (+2,9 %), jedoch bei gleichzeitig starkem Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden (-9,0 %) und Reduzierung der dabei verunglückten Jungen Fahrenden (-7,0 %).
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren nach deutlichem Rückgang im Jahr 2020 auf gleichem Niveau geblieben, bei den älteren Senioren ab 75 Jahren hingegen Rückgang zu verzeichnen (-3,1 %). Erfreulich ist ein umso deutlicherer Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (-10,0 %) bei gleichzeitigem Rückgang der bei Verkehrsunfällen verunglückten Senioren, vor allem bei den Senioren ab 75 Jahren (-18,6 %)!
- Rad- und Pedelec-fahrende waren im letzten Jahr deutlich weniger an Verkehrsunfällen beteiligt als im vorausgehenden Jahr (-9,0 %). Positiv ist vor allem der noch stärkere Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden (-13,4 %) und dem einhergehenden Rückgang der bei diesen Verkehrsunfällen verunglückten Personen (-15,4 %). Auch der Anteil von Pedelec-fahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen (-8,7 %)!

- ➔ Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen sind im Vergleich zum Vorjahr rückläufig (-3,2 %), wobei die Anzahl der hierbei verunglückten Zweiradfahrenden leider leicht angestiegen ist (+2,5 %). Umso positiver ist hierbei der Rückgang bei den getöteten Zweiradfahrenden (-23,1 %) zu bewerten!
- ➔ Die Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lastkraftwagen ist erfreulicherweise deutlich rückläufig (-11,7 %), obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen im Vergleich zum vorausgehenden Jahr angestiegen ist (+8,8 %).
- ➔ Anzahl der Verkehrsunfälle mit Unfallursache Alkoholeinfluss leicht rückläufig (-1,6 %), weist jedoch einen Anstieg bei solchen mit Personenschaden aus. Fast 1.200 Anzeigen wurden gegen alkoholisierte Fahrzeugführende ohne Unfallzusammenhang gestellt!
- ➔ Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss im Vergleich zum vorausgehenden Jahr angestiegen (+12,4 %). Beachtlich hierbei jedoch die anteilmäßig sehr geringe Anzahl dieser Unfälle am Gesamtunfallgeschehen!
- ➔ Unzureichender Sicherheitsabstand bei etwa einem Drittel aller Verkehrsunfälle als Unfallursache anzunehmen und damit weiterhin Hauptunfallursache, auch bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden!
- ➔ Geschwindigkeitsunfälle ereigneten sich nach einem Rückgang im Jahr 2020 auf gleichbleibendem Niveau, wobei Geschwindigkeit in fast gleicher Anzahl wie die Unfallursache „Unzureichender Sicherheitsabstand“ den Hauptteil bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden ausmacht. Bei Messungen wurden über 1,2 Millionen Geschwindigkeitsverstöße im Präsidialbereich Koblenz registriert!

## 4 Verkehrsunfallentwicklung<sup>1</sup>

### 4.1 Gesamtunfallzahlen

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>39.912</b>	<b>39.105</b>	<b>807</b>	<b>2,1%</b>	<b>46.204</b>	<b>45.524</b>	<b>46.745</b>	<b>44.395</b>
davon i.g.O.	23.481	23.196	285	1,2%	27.475	27.268	27.097	26.259
davon a.g.O	16.427	15.907	520	3,3%	18.725	18.245	19.638	18.129
davon auf Bundesautobahnen	2.210	2.178	32	1,5%	2.869	2.710	2.953	2.678

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Die Gesamtunfallzahlen im Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz sind im Jahr 2021 gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegen. Sie liegen damit jedoch immer noch deutlich unter den Verkehrsunfallzahlen der vergangenen Jahre.

Die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen dürfte hierbei weiterhin wesentlich durch die Corona-Pandemie beeinflusst sein. So war der überdurchschnittlich starke Rückgang der Zahlen im Jahr 2020 in erster Linie mit den die Mobilität einschränkenden Maßnahmen zu erklären. Die Verkehrsdichte dürfte in der Folge deutlich abgenommen haben.

Die politisch ergriffenen Maßnahmen wurden in der Folge mehrfach, orientiert an der jeweiligen Entwicklung der Pandemie, verschiedentlich angepasst. In der Summe dürfte jedoch im Vergleich zum Jahr 2020 doch von eher gelockerten Maßnahmen auszugehen sein. Folglich dürften einschränkende Maßnahmen im Jahr 2021 zumindest in Teilbereichen nicht mehr ganz so deutlich Einfluss auf die Mobilität der Menschen gehabt haben, womit der geringfügige Anstieg der Gesamtunfallzahl erklärbar sein könnte.

Der Großteil aller Unfälle ereignete sich weiterhin innerhalb geschlossener Ortschaften (59 %), die übrigen Verkehrsunfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaften, wobei hiervon etwa 13,5 % auf Bundesautobahnen gezählt wurden.

---

<sup>1</sup> Die statistischen Daten in diesem Dokument beziehen sich auf Auswertungen der polizeilichen Systeme AVUS und GeopolisV analog der Datenerhebung des Innenministeriums Rheinland-Pfalz. Hierdurch können in Teilbereichen dieses Dokumentes leichte Abweichungen zu den durch das PP Koblenz veröffentlichten Jahresunfallbilanzen der Vorjahre entstehen. Die in der Vergangenheit veröffentlichten Zahlen sind dadurch nicht falsch, sie unterlagen lediglich anderen, systembedingten Rechercheparametern.

Beachtlich ist, dass bei weniger als 10 % aller Verkehrsunfälle Personen verletzt werden, also der weitaus überwiegende Teil aller Verkehrsunfälle lediglich mit einem Sachschaden einhergeht.

#### 4.1.1 Unfallhäufigkeitszahl

Bei der Auswertung eines Unfalllagebildes und der Betrachtung der Unfallkennzahlen wird unterschieden nach Absolutzahlen (Anzahl der Verkehrsunfälle) und relativen Kenngrößen. Relative Kenngrößen sind unter anderem die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) sowie die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ). Beide Zahlen werden in das Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt und lassen so eine Aussage zur Unfallbelastung und zur Wahrscheinlichkeit, an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein oder hierbei verletzt zu werden, zu:

$$\text{UHZ} = \text{Anzahl der Verkehrsunfälle je } 100.000 \text{ Einwohner}$$

$$\text{VHZ} = \text{Anzahl der Verunglückten je } 100.000 \text{ Einwohner}$$

Der Begriff „Verunglückte“ umfasst hierbei alle bei einem Verkehrsunfall verletzte und getötete Personen.

Bei der Erstellung dieser Jahresunfallbilanz wurden die aktuellsten Daten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit Stand 31.12.2020 zugrunde gelegt:

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	1244426	168602	34428	89582	666888	285255	142161
Anteil an Gesamt	100,0%	13,5%	2,8%	7,2%	53,6%	22,9%	11,4%

Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz

Die Unfallhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2021 bei 3206 und damit leicht höher als noch im Vorjahr (3147).

#### 4.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und auch die daran beteiligten Risikogruppen stehen im Mittelpunkt der Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens. Primäres Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, gerade diese Art von Verkehrsunfällen zu reduzieren.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden wird hierbei unterschieden in solche, bei denen mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet, schwerverletzt, oder leichtverletzt wurde. Die Höhe des Sachschadens spielt hierbei keine Rolle. Als getötete Verkehrsteilnehmende werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind. Werden Unfallbeteiligte zur stationären Behandlung, die länger als 24 Stunden dauert, in ein Krankenhaus aufgenommen, so werden sie in der Unfallstatistik als Schwerverletzte erfasst. Alle Personen mit geringfügigeren Verletzungen gelten als leichtverletzt.

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>VU mit Personenschaden</b>	<b>3.965</b>	<b>4.164</b>	<b>-199</b>	<b>-4,8%</b>	<b>4.774</b>	<b>4.798</b>	<b>4.809</b>	<b>4.636</b>
davon mit Getöteten	35	44	-9	-20,5%	50	47	61	51
davon mit Schwerverletzten	839	897	-58	-6,5%	993	1.040	984	979
davon mit Leichtverletzten	3.091	3.223	-132	-4,1%	3.731	3.711	3.764	3.607

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden zeigt trotz des Anstiegs der Gesamtunfallzahlen einen erfreulichen Rückgang. Insbesondere bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten ist diese Entwicklung umso deutlicher, sodass hier ein absoluter Tiefststand vorzuweisen ist. Diese Entwicklung spiegelt sich umso mehr in der nachfolgenden Übersicht der insgesamt verunglückten Personen wider.

#### 4.2.1 Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>Gesamtzahl</b>	<b>5.140</b>	<b>5.422</b>	<b>-282</b>	<b>-5,2%</b>	<b>6.267</b>	<b>6.311</b>	<b>6.331</b>	<b>6.083</b>
davon Getötete	36	47	-11	-23,4%	55	51	68	55
davon Schwerverletzte	935	1.012	-77	-7,6%	1.140	1.186	1.141	1.120
davon Leichtverletzte	4.169	4.363	-194	-4,4%	5.072	5.074	5.122	4.908

Tabelle 4: Verunglückte Personen

Während in Bezug auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle nahezu 60 % innerorts und 40 % außerorts zu verzeichnen waren, entfiel dieses Verhältnis in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit etwas mehr als 50 % leicht zu Ungunsten innerörtlicher Unfälle. Betrachtet man allerdings ausschließlich die Verkehrsunfälle mit tödlich und schwer verletzten Personen, ereigneten sich etwa 62 % außerorts und bei den

Unfällen mit tödlichem Ausgang haben sich sogar 69 % außerhalb geschlossener Ortschaften zugetragen.

Bei den tödlich verletzten Personen kam es erfreulicherweise zu einem starken Rückgang gegenüber des Jahres 2020. Dennoch verloren 36 Menschen bei 35 Verkehrsunfällen ihr Leben. Hierbei handelte es sich um 12 PKW-Insassen, 12 Fahrende motorisierter Zweiräder, 8 Fußgänger sowie um 3 Radfahrende und einen LKW-Fahrenden (Transporter).

Die Zahl der Schwerverletzten ging ebenfalls deutlich zurück, gleiches gilt für die Anzahl der Leichtverletzten. Damit setzt sich der seit einigen Jahren zu beobachtende Rückgang der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen weiter fort.

#### 4.2.1.1 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2021 bei 410 und damit deutlich niedriger als noch im Vorjahr (436).

### 4.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	17-20
VU mit § 142 StGB (Flucht)	7.811	7.976	-165	-2,1%	9.246	9.147	9.072	8.860
davon VU mit Personenschaden	335	347	-12	-3,5%	399	389	360	374
davon geklärt	3.309	3.341	-32	-1,0%	3.767	3.808	3.694	3.653
<b>Aufklärungsquote</b>	<b>42,36%</b>	41,89%			40,74%	41,63%	40,72%	41,25%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht

Trotz eingangs erwähnter Steigerung der Gesamtunfallzahl ist sowohl die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist gesunken, als auch der Anteil solcher an der Gesamtzahl aller Verkehrsunfälle. Auch ist der ohnehin eher geringe Anteil solcher Unfälle mit Personenschaden nochmals gesunken.

Zugleich konnte die Aufklärungsquote des Jahres 2021 nochmals gesteigert werden und liegt damit erfreulicherweise nun höher als in den vorausgehenden vier Jahren.

Etwa jeder fünfte Unfallbeteiligte entfernt sich dennoch weiterhin unerlaubt vom Unfallort! Bei ihren Ermittlungen ist die Polizei gerade bei dieser Straftat regelmäßig auf Zeugenhinweise aus der Bevölkerung, insbesondere bei sogenannten Bagatellunfällen beim Ein- und Ausparken mit oftmals geringen Anhaltspunkten zur Täterermittlung, angewiesen.

## 5 Betrachtung der Risikogruppen

### 5.1 nach Alter

#### 5.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Kindern“ (0 - 14 Jahre)<sup>2</sup>

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17`20
VU mit <b>Kinder</b> beteiligung	338	344	-6	-1,7%	422	383	433	396
davon VUP	253	254	-1	-0,4%	342	318	349	316
dabei verunglückte Kinder	280	290	-10	-3,4%	380	351	397	355
dabei getötete Kinder	0	0	0	0,0%	0	1	0	0
dabei schwerverletzte Kinder	29	42	-13	-31,0%	45	60	55	51
dabei leichtverletzte Kinder	251	248	3	1,2%	335	290	342	304
Anzahl Hauptverursacher	160	153	7	4,6%	183	153	165	164
Anteil Hauptverursacher	47,2%	44,5%			43,4%	40,0%	38,1%	41,5%

Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle bei der Risikogruppe der Kinder ist im Jahr 2021 nochmals gesunken, womit zwar ein absoluter Tiefstand im Vergleich der letzten Jahre erreicht wird, jedoch hierbei die auch im Jahr 2021 weiterhin teilweise geschlossenen Schulen und Kindergärten sowie die damit eingeschränkte Mobilität von Kindern berücksichtigt werden sollte. Besonders positiv zu bewerten ist der noch deutlichere Rückgang der bei diesen Unfällen verunglückten Kindern. Wie auch im letzten Jahr kam kein Kind bei einem Verkehrsunfall ums Leben.

Was die Art der Verkehrsbeteiligung betrifft, waren etwa 46 % aller verunglückten Kinder passiv an Verkehrsunfällen beteiligt und hatten damit keine Möglichkeit sich dem Unfallgeschehen zu entziehen.

80 Kinder verunglückten als Fahrradfahrende, 53 Kinder als Fußgänger. In etwas weniger als der Hälfte aller dieser Verkehrsunfälle wurden Kinder als Hauptverursachende gesehen.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 für die Risikogruppe der Kinder bei lediglich 201 und weist damit den niedrigsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus.

Im Jahr 2020 lag der Wert noch bei 207.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag bei dieser Risikogruppe im Jahr 2021 bei 165, was ebenfalls einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (175) entspricht.

<sup>2</sup> Die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen erfasst sowohl eine aktive (also beispielsweise zu Fuß oder Fahrradfahrende) als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im PKW) Verkehrsteilnahme.

Der Risikogruppe der Kinder gebührt trotz dieser positiven Entwicklungen weiterhin besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. So werden Kinder durch intensive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Kindergärten und Schulen für die Teilnahme am Straßenverkehr geschult. Allein durch die Polizeipuppenbühne des Polizeipräsidiums Koblenz wurden im Jahr 2021 etwa 850 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Zusätzlich werden für das Polizeipräsidium Koblenz 8914 bestandene Radfahrprüfungen bei Schulkindern inklusive vorausgegangener Ausbildung, und damit mehr als noch im Jahr 2020, ausgewiesen. Aufgrund der kontaktbeschränkenden Maßnahmen durch die Corona-Pandemie sowie damit einhergehenden Schließungen von Schulen und Kindergärten konnte diese so wichtige Verkehrssicherheitsarbeit im Jahr 2021 leider nicht in dem erforderlichen Umfang erbracht werden.

### 5.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung „Junge Fahrende“ (18 - 24 Jahre)

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
VU unter Beteiligung <b>Junge Fahrende</b>	8.567	8.326	241	2,9%	9.794	9.908	10.439	9.617
davon VUP	1.060	1.165	-105	-9,0%	1.326	1.336	1.423	1.313
dabei verunglückte Junge Fahrende	916	985	-69	-7,0%	1.146	1.168	1.254	1.138
dabei getötete Junge Fahrende	6	6	0	0,0%	4	6	10	7
dabei schwerverletzte Junge Fahr.	131	132	-1	-0,8%	171	193	211	177
dabei leichtverletzte Junge Fahr.	779	847	-68	-8,0%	971	696	1.033	887
Anzahl Hauptverursacher	5.954	5.746	208	3,6%	6.676	6.822	7.357	6.650
Anteil Hauptverursacher	69,5%	69,0%			68,2%	68,9%	70,5%	69,1%

Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18-24 Jahre)

Die Anzahl der Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Jungen Fahrenden ist im Vergleich zum Jahr 2020 leicht gestiegen, liegt jedoch immer noch deutlich unter den Werten der Vorjahre. Möglicherweise ist die Steigerung in diesem Bereich damit zu erklären, dass gerade diese Altersgruppe sich besonders durch die Maßnahmen anlässlich der Corona-Pandemie eingeschränkt sieht und daher möglichst frühzeitig wieder in die altgewohnte Mobilität zurückkehrt. Oftmals treffen hier mangelnde Fahrerfahrung und erhöhte Risikobereitschaft aufeinander und führen zu teilweise folgenschweren Verkehrsunfällen. So wurde etwa bei zwei Dritteln dieser Verkehrsunfälle

die Hauptunfallursache durch Junge Fahrende gesetzt, wobei hierbei alle Unfallursachen vertreten sind, vorrangig jedoch die Missachtung des Sicherheitsabstandes und nicht angepasste Geschwindigkeit.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Risikogruppe der Jungen Fahrenden machen einen Anteil von etwa 21 % am Gesamtunfallgeschehen aus.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 für die Risikogruppe der Jungen Fahrenden bei 9556 und weist damit den höchsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Vorjahr lag der Wert noch bei 9103.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 bei 1013, im Jahr 2020 lag der Wert bei 1077. Dies spiegelt sich auch in dem klaren Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden unter Beteiligung Junger Fahrender wieder, was sich ebenso in der deutlich reduzierten Anzahl der verunglückten Jungen Fahrenden zeigt! Dennoch kam es noch zu 11 Verkehrsunfällen unter Beteiligung Junger Fahrender, bei denen einer der Beteiligten getötet wurde. Hiervon waren sechs Getötete der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen.

Die Polizei und ihre Kooperationspartner in der Verkehrssicherheitsarbeit arbeiten unter anderem mit zielgruppenorientierten Präventionsprogrammen. So richtet sich die Verkehrsunfallprävention unter anderem bei gezielten Veranstaltungen in Schulen und Jugendhäusern an diese Risikogruppe. Durch die kontakteinschränkenden Maßnahmen anlässlich der Corona-Pandemie konnten solche Maßnahmen leider auch nicht in dem eigentlich vorgesehenen Umfang durchgeführt werden.

Neben präventiven Maßnahmen werden die Jungen Fahrenden auch regelmäßigen Kontrollen unterzogen, um den „verkehrserzieherischen Dialog“ zu verstärken.

Hierbei gilt es, das gesamte Spektrum der Verkehrssicherheit über Insassensicherung, Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtüchtigkeit, aber auch das Tuning von Fahrzeugen abzudecken.

### 5.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Senioren“ (≥ 65 Jahre)

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b>	7.541	7.542	-1	0,0%	9.087	8.875	8.721	8.556
davon VUP	814	904	-90	-10,0%	1.076	1.062	969	1.003
dabei verunglückte Senioren gesamt	563	645	-82	-12,7%	759	734	669	702
dabei getötete Senioren	10	11	-1	-9,1%	21	8	14	14
dabei schwerverletzte Senioren	138	178	-40	-22,5%	191	203	178	188
dabei leichtverletzte Senioren	415	456	-41	-9,0%	547	523	477	501
Anzahl Hauptverursacher	5.210	5.231	-21	-0,4%	6.234	6.117	6.000	5.896
Anteil Hauptverursacher	69,1%	69,4%			68,6%	68,9%	68,8%	68,9%

Tabelle 8: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren stieg seit Jahren kontinuierlich an, im Jahr 2019 erstmals über 9.000 Verkehrsunfälle. Vermutlich pandemiebedingt kam es im Jahr 2020 zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen. Die Gesamtanzahl dieser Unfälle ist auch im Jahr 2021 auf diesem niedrigen Niveau verblieben, wobei die Zahl der Verunglückten hier nochmals deutlich zurückgegangen ist. Es kamen bei diesen Verkehrsunfällen dennoch 10 Senioren ums Leben, welche alle der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahren“ angehörten.

Bei etwa zwei Dritteln dieser Unfälle wurden Senioren polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 für die Risikogruppe der Senioren (ab 65 Jahren) bei 2639, was einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr entspricht (2679). Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 bei dieser Risikogruppe bei lediglich 210 (2020: 229).

### 5.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von „Senioren“ (≥ 75 Jahre)

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b>	3.321	3.428	-107	-3,1%	4.257	4.194	4.063	3.986
davon VUP	370	424	-54	-12,7%	508	491	458	470
dabei verunglückte Senioren ges.	250	307	-57	-18,6%	343	325	315	323
dabei getötete Senioren	10	7	3	42,9%	16	2	8	8
dabei schwerverletzte Senioren	53	97	-44	-45,4%	87	91	97	93
dabei leichtverletzte Senioren	187	203	-16	-7,9%	240	232	210	221
Anzahl Hauptverursacher	2.463	2.535	-72	-2,8%	3.068	3.107	2.958	2.917
Anteil Hauptverursacher	74,2%	74,0%			72,1%	74,1%	72,8%	73,2%

Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 75 Jahren

Die Risikogruppe der Senioren ab 75 Jahren ist in der zuvor betrachteten Gruppe ab 65 Jahre zwar eingeschlossen, wird an dieser Stelle jedoch nochmals separat betrachtet. Der Altersgruppe dieser „älteren Senioren“ sind für das vergangene Jahr 3316 Verkehrsunfälle zuzuordnen, was im Gegensatz zu der Gesamtgruppe der Senioren einen Rückgang ausmacht. Obwohl die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in diesem Bereich stark rückläufig sind und sich dies auch bei den Verunglückten noch deutlicher bemerkbar macht, waren im Jahr 2021 dennoch 10 getötete Senioren im Alter ab 75 Jahren zu beklagen. Bei etwas mehr als zwei Dritteln dieser Unfälle wurden Senioren polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen, womit dieser Anteil etwas höher liegt als bei der Betrachtung der gesamten Risikogruppe der Senioren ab 65 Jahren.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 für diese Risikogruppe bei 2332 (2020: 2364) und liegt damit unter dem Wert der Gesamtrisikogruppe der Senioren.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2021 bei 184, im Jahr 2020 lag der Wert noch bei 212.

Es kann weiterhin prognostiziert werden, dass die demografische Entwicklung und die zunehmende Mobilität der älteren Verkehrsteilnehmenden sich auch in Zukunft in der Verkehrsunfallstatistik niederschlagen wird. Dieser Risikogruppe gebührt daher weiterhin besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. Die Polizei hat ihre Verkehrssicherheitsarbeit bereits darauf eingerichtet und wird diese auch in Zukunft weiterhin entsprechend betreiben.

## 5.2 nach Art der Verkehrsbeteiligung

### 5.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
VU Rad- und Pedelecfahrende	820	901	-81	-9,0%	922	822	780	856
davon VU Pedelecfahrende	116	127	-11	-8,7%	99	31	20	69
davon VUP	632	730	-98	-13,4%	727	652	605	679
dabei verunglückte Rad- und Ped.	626	740	-114	-15,4%	732	648	591	678
dabei getötete Rad- und Ped.	3	1	2	200,0%	7	2	6	4
dabei schwerverletzte Rad- u. Ped.	144	188	-44	-23,4%	170	153	137	162
dabei leichtverletzte Rad- und Ped.	479	551	-72	-13,1%	555	493	448	512
Anzahl Hauptverursacher	509	548	-39	-7,1%	570	496	482	524
Anteil Hauptverursacher	62,1%	60,8%			61,8%	60,3%	61,8%	61,2%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad- und Pedelecfahrenden

Rad- und Pedelecfahrende waren im Jahr 2021 an insgesamt 821 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen beteiligt. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem deutlichen Rückgang, der sich erfreulicherweise gerade im Bereich der Verkehrsunfälle mit Personenschaden umso deutlicher zeigt.

Dennoch wurden drei Radfahrende im Jahr 2021 bei Verkehrsunfällen getötet, was einer Steigerung um zwei Radfahrende im Vergleich zu 2020 entspricht.

In etwa 77 % der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden kam es zu Personenschäden, wobei es sich in 217 Fällen um sogenannte „Alleinunfälle“ handelte, also Unfälle, an denen außer dem Rad- oder Pedelecfahrenden kein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt war.

Auch die Beteiligung von Pedelecfahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr rückläufig. Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit Trekkurbelantrieb und unterstützendem Motor, wird dennoch weiterhin aufgrund deren wachsender Beliebtheit im Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Gleiches gilt für die Risikogruppe der Fahrradfahrenden, denn auch hier ist im Zuge des Mobilitätswandels von einer Zunahme des Anteils am Straßenverkehrsaufkommen auszugehen. Aufgrund dieser absehbaren Entwicklung hat sich das Polizeipräsidium Koblenz bereits in der Vergangenheit dazu entschlossen, dem Thema Fahrradsicherheit konzeptionell zu begegnen und die Verkehrssicherheitskampagne „Sicher fahr' ich Rad“ zu

starten, die einerseits auf Aufklärung der Verkehrsteilnehmenden zum Verhalten Radfahrender abzielt, andererseits aber auch konkrete Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften durch Radfahrende sowie gegenüber Radfahrenden beinhaltet und dabei ausdrücklich die Verkehrsbeteiligung von Pedelecs einbezieht. Auch im Jahr 2022 sollen entsprechende Maßnahmen fortgesetzt werden.

## 5.2.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
<b>VU motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen</b>	838	866	-28	-3,2%	939	1.004	950	940
davon VUP	586	576	10	1,7%	661	702	659	650
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	620	605	15	2,5%	702	742	700	687
dabei getötete Zweiradnutzende (a.K.)	10	13	-3	-23,1%	13	12	16	14
dabei schwerverletzte Zweiradn. (a.K.)	234	225	9	4,0%	255	270	253	251
dabei leichtverletzte Zweiradn. (a.K.)	376	367	9	2,5%	434	460	431	423
Anzahl Hauptverursacher	546	576	-30	-5,2%	604	636	611	607
Anteil Hauptverursacher	65,2%	66,5%			64,3%	63,4%	67,5%	65,4%

Tabella 11: Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen

Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 838 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen, was einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Anzahl dieser Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist leider leicht angestiegen, wobei in der Folge auch die hierbei verunglückten Zweiradnutzenden gestiegen sind. Die Werte liegen dabei weiterhin unter denen der Vorjahre.

Sehr positiv ist der Rückgang der getöteten Zweiradnutzenden zu bewerten, wobei die leichten Anstiege bei den Schwer- und Leichtverletzten nicht übersehen werden dürfen. Auch diese Zahlen liegen damit jedoch immer noch klar unter den Werten der vorausgehenden Jahre!

Ähnlich wie bei den Radfahrenden ist der Anteil der Unfälle mit Verletzten an diesen Unfällen mit etwa 70 % verhältnismäßig hoch, da Motorradfahrende wie Radfahrende, abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über passiven Schutz verfügen.

Bei etwas mehr als 40 % dieser Verkehrsunfälle handelt es sich um Alleinunfälle.

Wie bereits in den Jahren zuvor ist weiterhin signifikant, dass diese Risikogruppe in etwa zwei Dritteln der Unfälle mit Personenschaden hauptunfallverursachend war. In diesen Fällen war eine nichtangepasste Geschwindigkeit weit überwiegend als unfallursächlich anzunehmen.

Trotz des Rückgangs der Getöteten macht die Anzahl der hier Verunglückten auch weiterhin eine polizeilich intensive Präventionsarbeit sowie schwerpunktbezogene Kontrollmaßnahmen an Brennpunkten, insbesondere in der warmen Jahreszeit, notwendig.

### 5.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	17-20
VU mit LKW gesamt	5.068	4.658	410	8,8%	5.231	5.160	5.172	5.055
davon VUP	365	390	-25	-6,4%	405	394	436	406
dabei verunglückte Personen ges.	481	545	-64	-11,7%	550	535	607	559
dabei Getötete	6	12	-6	-50,0%	8	7	10	9
dabei Schwerverletzte	101	91	10	11,0%	108	91	94	96
dabei Leichtverletzte	374	442	-68	-15,4%	434	437	503	454
Anzahl Hauptverursacher	4.080	3.771	309	8,2%	4.206	4.005	4.055	4.009
Anteil Hauptverursacher	80,5%	81,0%			80,4%	77,6%	78,4%	79,3%

Tabella 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Lastkraftwagen waren im Jahr 2021 an 5068 Unfällen im Präsidialbereich Koblenz beteiligt. Hierbei handelt es sich zum ganz überwiegenden Teil (93 %) lediglich um Sachschadensunfälle. Die ohnehin geringe Anzahl dieser Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist dabei erfreulicherweise rückläufig, was sich besonders im Rückgang der bei LKW-Unfällen verunglückten Personen zeigt. Vor allem wurden im Jahr 2021 trotz Zunahme des Gesamtunfallaufkommens nur noch 6 Personen im Zusammenhang mit LKW-Verkehrsunfällen getötet, sodass hier ein Tiefststand der letzten Jahre zu verzeichnen ist. Nur eine dieser getöteten Personen war selbst Fahrer eines LKW („Transporter“).

18,7 % der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich, wie auch im vergangenen Jahr, auf Bundesautobahnen. Das Verhältnis der Unfallbeteiligung von Lastkraftwagen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse zu solchen unter 3,5 t („Transporter“) liegt dabei etwa bei zwei Dritteln zu einem Drittel.

Wie auch bei anderen Verkehrsunfallbeteiligungsarten sind die Ursachen für diese Verkehrsunfälle in erster Linie im Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, bei überhöhter Geschwindigkeit, Fehler beim Abbiegen sowie zu einem beachtlichen Teil beim Wenden und Rückwärtsfahren zu finden.

Zur Überwachung des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs verfügt die Polizei über eine Fachdienststelle, die bei der Verkehrsdirektion eingerichtet ist und neben eigenen Kontrollmaßnahmen monatlich eine Kontrollwoche im präsidialweiten Verbund mit den Flächendirektionen auf den Bundesautobahnen und Fernverkehrsrouten des nachgeordneten Straßennetzes durchführt. Dabei wurden im vergangenen Jahr im Präsidialbereich Koblenz über 4.500 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse überprüft. In mehr als 500 Fällen wurde aus verschiedensten Gründen die Weiterfahrt polizeilich untersagt. Weiterhin wurden auf den Autobahnparkplätzen und -rastanlagen zahlreiche Abfahrtskontrollen mit Fokus auf in der Fahrtüchtigkeit beeinträchtigte LKW-Fahrende durchgeführt.

## 6 Unfallursachen

### 6.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
VU unter <b>Einwirkung berauschender Mittel</b>	664	663	1	0,2%	771	789	751	744

Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel sind auf dem Vorjahresniveau verblieben und liegen damit weiterhin unter den Werten der Vorjahre. Auch ist deren Anteil an allen Unfällen im Vergleich zum Vorjahr minimal gesunken.

Nachfolgend werden diese Unfälle, unterschieden nach Alkohol- und Drogeneinfluss, betrachtet.

#### 6.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
VU unter <b>Alkoholeinfluss</b>	546	555	-9	-1,6%	648	671	636	628
davon VU mit Personenschaden	188	175	13	7,4%	226	245	228	219

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2021 auf 546 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken. Bei 188 dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was einer Steigerung von 7,4% entspricht, diese Zahl jedoch immer noch deutlich unter den Werten der Vorjahre liegt und im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen nur einen eher geringen Teil ausmacht.

Es wurden bei diesen Unfällen drei Personen tödlich, 58 Personen schwer und 171 Personen leicht verletzt.

Im Rahmen polizeilicher Kontrollmaßnahmen wurden zusätzlich nahezu 1200 Straf- und Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen des Fahrens unter Alkoholeinfluss (ohne Unfallzusammenhang) erstattet. Eine Ordnungswidrigkeit liegt hier im Bereich von 0,5 bis 1,09 Promille ohne Ausfallerscheinungen vor, ab 1,1 Promille sowie bei einer Alkoholisierung unter Hinzutreten von Ausfallerscheinungen liegt grundsätzlich der Verdacht des Straftatbestandes der Trunkenheit im Verkehr vor. In mehr als 180 Fällen konnte eine potentielle Trunkenheitsfahrt noch vor Fahrtantritt durch polizeiliche Kontrollmaßnahmen unterbunden werden.

## 6.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
VU unter <b>Drogeneinfluss</b>	163	145	18	12,4%	158	164	157	156
davon VU mit Personenschaden	62	39	23	59,0%	51	67	59	54

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

Erkennbar ist ein Anstieg im Bereich der Verkehrsunfälle, bei denen einer der Beteiligten unter dem Einfluss von Drogen stand (total: +18 VU), vor allem bei solchen mit Personenschaden (total: +23 VU). Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass diese Zahlen im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen insgesamt sehr klein sind, sodass sich geringe Veränderungen prozentual doch deutlicher bemerkbare machen als bei großen Zahlen.

Im Rahmen polizeilicher Kontrollmaßnahmen wurden zusätzlich in mehr als 1300 Fällen Anzeigen wegen des Fahrens unter Drogeneinfluss ohne Unfallzusammenhang, also Fälle, in denen die Polizei verkehrsuntüchtige Fahrende anhalten konnte, bevor es zu einem Unfall kam, vorgelegt.

Die Überprüfung von Fahrzeugführenden hinsichtlich Betäubungsmittelinfluss gehört nach wie vor zu den Standardmaßnahmen einer Verkehrskontrolle. Das Entdeckungsrisiko für beeinflusste Fahrzeugführende wird dabei durch zielgerichtete, anlassbezogene wie auch anlassunabhängige Kontrollmaßnahmen permanent und flächendeckend hochgehalten.

## 6.2 Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>Ursache Abstand</b>	12.281	11.796	485	4,1%	13.822	13.426	12.694	12.935
davon VUP	805	829	-24	-2,9%	1.039	1.011	941	955
Anteil an alle VU	30,8%	30,2%						

Tabelle 16: Verkehrsunfälle mit Unfallursache Abstand

Bei den Hauptunfallursachen ist der unzureichende Sicherheitsabstand mit einem Anteil von nahezu 31 % primäre Unfallursache. Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 stieg die Gesamtzahl der Abstandsunfälle trotz fortschreitender technischer Sicherheitsausrüstung in Fahrzeugen wieder leicht an.

Erfreulich ist hingegen der Rückgang bei solchen Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Unfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstands stellen sich zu über 93 % als reine Sachschadensunfälle dar und ereigneten sich zu 82 % innerorts. Dennoch machen sie immerhin rund 20 % aller Personenschadensunfälle aus, wobei keine Toten, jedoch 106 Schwerverletzte und 922 Leichtverletzte auf zu geringen Sicherheitsabstand zurück zu führen sind.

Die Polizei wirkt hier mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Videoabstandsmessverfahren entgegen, das insbesondere auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommt. So wurden im Jahr 2021 im Präsidialbereich Koblenz mehr als 13.000 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eingeleitet.

### 6.3 Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>Ursache Geschwindigkeit</b>	2.824	2.812	12	0,4%	3.363	3.420	4.330	3.481
davon VUP	792	895	-103	-11,5%	976	959	1.067	974
Anteil an alle VU	7,1%	7,2%						

Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle, die auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind, sind nach dem deutlichen Rückgang im vorausgehenden Jahr in etwa auf diesem Niveau verblieben. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist dennoch weiterhin die sekundäre Hauptursache für Verkehrsunfälle mit Personenschaden, wenngleich auch hier ein erfreulicher Rückgang zu verzeichnen ist. In nur noch neun Fällen war nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptursache bei tödlichen Verkehrsunfällen anzunehmen. Dennoch wurde bei etwa 20 % der Verkehrsunfälle mit Personenschaden nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptunfallursache angenommen.

Angesichts teilweise gravierender Unfallfolgen sind anlassbezogene Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen weiterhin zu allen Tages- und Nachtzeiten fest in der polizeilichen Verkehrssicherheitsstrategie verankert und werden weiterhin dazu beitragen, unfallträchtiges Rasen durch flächendeckenden Überwachungsdruck zu reduzieren. Hierbei kommen neben den stationären Messanlagen auch semimobile („Enforcement-Trailer“) und mobile Messgeräte zum Einsatz, mittels derer im vergangenen Jahr

im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Koblenz mehr als 1,2 Millionen Geschwindigkeitsverstöße registriert wurden.

#### 6.4 Unfälle mit Ursache „Ablenkung“

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>Ablenkung</b>	404	0*	* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst					
davon VUP	102	0*						
Anteil an alle VU	1,0%	0*						

Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit Ursache Ablenkung

Bei Verkehrsunfällen, die sich infolge Unachtsamkeit in Form von Ablenkung, beispielsweise durch die Nutzung von Smartphones und anderen elektronischen Geräten ereignen, war das Dunkelfeld bislang hoch. Mit Beginn des Jahres 2021 wurde daher die gesonderte statistische Erfassung dieser Verkehrsunfallursache eingeführt.

Für das Jahr 2021 konnten im Präsidialbereich Koblenz in der Folge immerhin 404 Verkehrsunfälle der Unfallursache Ablenkung zugeordnet werden. In etwa einem Viertel dieser Unfälle kam es dabei zu Personenschäden, was im Verhältnisvergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen einen eher hohen Wert darstellt. Daher wurde die bereits im April 2018 eingeführte Konzeption „Ablenkung im Straßenverkehr“, die einerseits präventiv durch Aufklärungsveranstaltungen für die Gefahren durch Ablenkung sensibilisiert, andererseits aber auch repressiv durch gezielte, anlassbezogene Kontrollmaßnahmen Wirkung entfaltet, auch im Jahr 2021 fortgeführt. Hierbei wurden im Präsidialbereich Koblenz unter anderem etwa 3800 Ordnungswidrigkeiten wegen Ablenkungsverstößen (ohne Verkehrsunfälle) festgestellt und angezeigt.

#### 6.5 Unfälle mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	`17-`20
<b>Wild auf der Fahrbahn</b>	7.642	7.282	360	4,9%	8.294	7.684	8.451	7.928
davon VUP	62	63	-1	-1,6%	72	73	82	73
Anteil an alle VU	19,2%	18,6%						

Tabelle 19: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn

Im Jahr 2021 kam es zu 7642 Unfällen durch Wild auf der Fahrbahn. Diese stellen mit einem Anteil von nahezu 20 % am Gesamtunfallgeschehen eine nicht unwesentliche Unfallursache dar. Wenngleich hier nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 aktuell ein Anstieg erkennbar ist, so ist der weiterhin sehr geringe Anteil solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden doch erfreulich.

Es kam keine Person aufgrund der Kollision mit Wild ums Leben, in nur 14 Fällen verursachte der Zusammenstoß mit einem Wildtier schwere Personenschäden.

## 6.6 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
<b>Straßenbenutzung</b>	1.506	1.447	59	4,1%	1.786	1.825	1.846	1.726
davon VUP	183	211	-28	-13,3%	241	239	239	233
Anteil an alle VU	3,8%	3,7%						
<b>Überholen</b>	644	628	16	2,5%	825	808	816	769
davon VUP	129	127	2	1,6%	162	152	184	156
Anteil an alle VU	1,6%	1,6%						
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	862	831	31	3,7%	1.074	999	1.012	979
davon VUP	60	67	-7	-10,4%	74	56	68	66
Anteil an alle VU	2,2%	2,1%						
<b>Vorfahrt</b>	2.173	2.108	65	3,1%	2.684	2.745	2.629	2.542
davon VUP	579	625	-46	-7,4%	708	712	676	680
Anteil an alle VU	5,4%	5,4%						
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsf.</b>	7.040	7.201	-161	-2,2%	8.589	8.838	9.005	8.408
davon VUP	425	463	-38	-8,2%	558	454	433	477
Anteil an alle VU	17,6%	18,4%						

Tabelle 20: Weitere Unfallursachen

Neben den bereits dargestellten Unfallursachen wurden vor allem fehlerhaftes Verhalten beim „Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“, „Vorfahrtsverletzungen“, „Fehler bei der Straßenbenutzung“ (Rechtsfahrgebot, Falschfahrer, verbotswidriges Befahren), „Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren“ sowie „Fehler beim Überholen“ als unfallursächliches Verhalten ausgemacht.

## 7 Zusammenfassung und Ausblick

Verkehrssicherheitsarbeit ist nach wie vor eine der Kernaufgabe und zugleich besonderes Anliegen der Polizei.

Gerade vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion zum Anteil des Straßenverkehrs am Klimawandel und der politisch eingeleiteten Verkehrswende unter Einbeziehung neuer Arten der Verkehrsbeteiligung sowie der Forcierung von Elektro-Mobilität, ist und bleibt Mobilität altersgruppenübergreifend von zentraler Bedeutung. Dabei gilt es auch für die Polizei, den Herausforderungen steigender Verkehrsdichte, unterschiedlicher Verkehrsbeteiligungsformen und fortschreitender technischer Entwicklung in einer Form gerecht zu werden, die es allen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

Die Jahresunfallbilanz ist eine Zusammenfassung des Verkehrsunfallgeschehens eines Jahres und stellt damit die wesentliche Grundlage zur Betrachtung der Unfallentwicklung dar, in deren Folge polizeiliche Maßnahmen, orientiert an erkannten Entwicklungen weitergeführt oder gegebenenfalls in Teilbereichen intensiviert werden müssen. Die Unfallbilanz des Polizeipräsidiums Koblenz weist für das Jahr 2021 eine weit überwiegend positive Entwicklung auf, wenngleich die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr geringfügig gestiegen ist. Die pandemiebedingten, temporären Einschränkungen der Mobilität dürften auch weiterhin zu einer geringeren Verkehrsdichte geführt haben, die einen Vergleich mit früheren Jahren kaum möglich macht.

Losgelöst von diesen Entwicklungen ist jedoch vor allem der Rückgang bei den Verunglückten, vor allem bei den Getöteten, als überaus positiv zu bewerten. Diese erfreuliche Entwicklung ist durchweg bei allen Altersrisikogruppen erkennbar. Dies trifft auch auf die Risikogruppen nach Verkehrsbeteiligungsart zu, eine Ausnahme machen hier nur die Nutzer von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen. Betrachtet man die Gesamtunfallzahlen der verschiedenen Risikogruppen, so fallen hierbei die leichten Steigerungen bei den Verkehrsunfällen unter Beteiligung Junger Fahrer und solcher mit Beteiligung von Lastkraftwagen auf. Die Werte liegen hierbei noch immer unter denen der Vorjahre, bedürfen jedoch weiterhin besonderer Beachtung.

Das Polizeipräsidium Koblenz wird daher seine Schwerpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit auch weiterhin so wählen, dass der Fokus auf besonders gefährdete und unfallbelastete Risikogruppen gerichtet ist und diesen sowie den übrigen Verkehrsteilnehmenden durch verschiedenste, gezielte Maßnahmen eine sichere Verkehrsteilnahme ermöglicht wird.

## **8 Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen**

Weitergehende Informationen zum Verkehrsunfallgeschehen in den nachgeordneten Direktionsbereichen des Polizeipräsidiums Koblenz stellen die Polizeidirektionen Koblenz, Mayen, Montabaur und Neuwied zur Verfügung.

Auskunft hinsichtlich der Verkehrsunfallentwicklung auf den Bundesautobahnen erteilt die Verkehrsdirektion Koblenz.

### **Polizeidirektion Koblenz**

Moselring 10/12, 56068 Koblenz  
E-Mail: [pdkoblenz@polizei.rlp.de](mailto:pdkoblenz@polizei.rlp.de)  
Telefon: 0261-103-2409

### **Polizeidirektion Mayen**

Hahnengasse 11, 56727 Mayen  
E-Mail: [pdmayen@polizei.rlp.de](mailto:pdmayen@polizei.rlp.de)  
Telefon: 02651-801-413

### **Polizeidirektion Montabaur**

Koblenzer Straße 15, 56410 Montabaur  
E-Mail: [pdmontabaur@polizei.rlp.de](mailto:pdmontabaur@polizei.rlp.de)  
Telefon: 02602-9226-312

### **Polizeidirektion Neuwied**

Reckstraße 6, 56564 Neuwied  
E-Mail: [pdneuwied@polizei.rlp.de](mailto:pdneuwied@polizei.rlp.de)  
Telefon: 02631-878-308

### **Verkehrsdirektion Koblenz**

General-Allen-Straße 1, 56077 Koblenz  
E-Mail: [vdkoblenz@polizei.rlp.de](mailto:vdkoblenz@polizei.rlp.de)  
Telefon: 0261-103-3306

## 9 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2021	2020	Total	%	2019	2018	2017	'17-'20
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>39.912</b>	<b>39.105</b>	<b>807</b>	<b>2,1%</b>	<b>46.204</b>	<b>45.524</b>	<b>46.745</b>	<b>44.395</b>
<b>davon VU mit Personenschaden</b>	3.965	4.164	-199	-4,8%	4.774	4.798	4.809	4.636
davon VU mit Getöteten	35	44	-9	-20,5%	50	47	61	51
davon VU mit Schwerverletzten	839	897	-58	-6,5%	993	1.040	984	979
davon VU mit Leichtverletzten	3.091	3.223	-132	-4,1%	3.731	3.711	3.764	3.607
VU mit § 142 StGB (Flucht)	7.811	7.976	-165	-2,1%	9.246	9.147	9.072	8.860
davon geklärt	3.309	3.341	-32	-1,0%	3.767	3.808	3.694	3.653
<b>Aufklärungsquote</b>	<b>42,36%</b>	41,89%			40,74%	41,63%	40,72%	41,25%
<b>Verunglückte Personen</b>								
<b>Gesamtzahl der verunglückten Personen</b>	<b>5.140</b>	<b>5.422</b>	<b>-282</b>	<b>-5,2%</b>	<b>6.267</b>	<b>6.311</b>	<b>6.331</b>	<b>6.083</b>
davon Getötete	36	47	-11	-23,4%	55	51	68	55
davon Schwerverletzte	935	1.012	-77	-7,6%	1.140	1.186	1.141	1.120
davon Leichtverletzte	4.169	4.363	-194	-4,4%	5.072	5.074	5.122	4.908
<b>Risikogruppen nach Alter</b>								
VU mit <b>Kinderbeteiligung</b> (0 - 14)	338	344	-6	-1,7%	422	383	433	396
davon VUP	253	254	-1	-0,4%	342	318	349	316
dabei verunglückte Kinder gesamt	280	290	-10	-3,4%	380	351	397	355
VU unter Beteiligung <b>Junge Fahrende</b> (18 - 24)	8.567	8.326	241	2,9%	9.794	9.908	10.439	9.617
davon VUP	1.060	1.165	-105	-9,0%	1.326	1.336	1.423	1.313
dabei verunglückte Junge Fahrende gesamt	916	985	-69	-7,0%	1.146	1.168	1.254	1.138
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 65)	7.541	7.542	-1	0,0%	9.087	8.875	8.721	8.556
davon VUP	814	904	-90	-10,0%	1.076	1.062	969	1.003
dabei verunglückte Senioren (≥ 65) gesamt	563	645	-82	-12,7%	759	734	669	702
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 75)	3.321	3.428	-107	-3,1%	4.257	4.194	4.063	3.986
davon VUP	370	424	-54	-12,7%	508	491	458	470
dabei verunglückte Senioren (≥ 75) gesamt	250	307	-57	-18,6%	343	325	315	323
<b>Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung</b>								
VU <b>Rad- und Pedelec</b> fahrende gesamt	820	901	-81	-9,0%	922	822	780	856
davon VUP	632	730	-98	-13,4%	727	652	605	679
dabei verunglückte Rad- und Pedelecfahrende	626	740	-114	-15,4%	732	648	591	678
VU <b>motorisierte Zweiräder</b> (a.K.)	838	866	-28	-3,2%	939	1.004	950	940
davon VUP	586	576	10	1,7%	661	702	659	650
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.) ges.	620	605	15	2,5%	702	742	700	687
VU mit <b>LKW</b> gesamt	5.068	4.658	410	8,8%	5.231	5.160	5.172	5.055
davon VUP	365	390	-25	-6,4%	405	394	436	406
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	481	545	-64	-11,7%	550	535	607	559
<b>Unfallursachen</b>								
<b>Alkoholeinfluss</b>	546	555	-9	-1,6%	648	671	636	628
<b>Drogeneinfluss</b>	163	145	18	12,4%	158	164	157	156
<b>Ablenkung</b>	404	0*	* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst					
<b>Straßenbenutzung</b>	1.506	1.447	59	4,1%	1.786	1.825	1.846	1.726
<b>Geschwindigkeit</b>	2.824	2.812	12	0,4%	3.363	3.420	4.330	3.481
<b>Abstand</b>	12.281	11.796	485	4,1%	13.822	13.426	12.694	12.935
<b>Überholen</b>	644	628	16	2,5%	825	808	816	769
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	862	831	31	3,7%	1.074	999	1.012	979
<b>Vorfahrt</b>	2.173	2.108	65	3,1%	2.684	2.745	2.629	2.542
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren</b>	7.040	7.201	-161	-2,2%	8.589	8.838	9.005	8.408

Tabelle 21: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick