



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

# VERKEHRSUNFALLBILANZ 2022

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

---

## Herausgeber

Polizeipräsidium Koblenz  
Moselring 10/12  
56068 Koblenz

Aktenzeichen: PE SB13 20 203  
Stand: 06.02.2023

## Inhaltsverzeichnis

1	Tabellenverzeichnis .....	2
2	Abbildungsverzeichnis .....	3
3	Abkürzungsverzeichnis .....	4
4	Einleitung .....	5
5	Kernaussagen und Tendenzen .....	6
6	Verkehrsunfallentwicklung .....	8
6.1	Gesamtunfallzahlen.....	8
6.1.1	Unfallhäufigkeitszahl .....	9
6.2	Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	10
6.2.1	Verunglückte Personen .....	11
6.3	Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB) .....	13
7	Betrachtung der Risikogruppen.....	14
7.1	nach Alter .....	14
7.1.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	14
7.1.2	Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24 Jahre) .....	16
7.1.3	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) .....	18
7.1.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) .....	20
7.2	nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	22
7.2.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden .....	22
7.2.2	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern .....	24
7.2.3	Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder a.K.....	25
7.2.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen .....	27
8	Unfallursachen .....	29
8.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	29
8.1.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol .....	29
8.1.2	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen.....	30
8.2	Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“ .....	31
8.3	Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“ .....	32
8.4	Unfälle mit Ursache „Ablenkung“ .....	33
8.5	Unfälle mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“ .....	34
8.6	Weitere Unfallursachen .....	34
9	Zusammenfassung und Ausblick .....	36
10	Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen .....	37
11	Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	38

## 1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.....	8
Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz.....	9
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	10
Tabelle 4: Verunglückte Personen.....	11
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht .....	13
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	14
Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18-24 Jahre) .....	16
Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren.....	18
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 75 Jahren.....	20
Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad- und Pedelec-fahrenden .....	22
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen.....	25
Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen.....	27
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel .....	29
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol .....	29
Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen .....	30
Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand.....	31
Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit.....	32
Tabelle 19: Verkehrsunfälle mit Ursache Ablenkung .....	33
Tabelle 20: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn .....	34
Tabelle 21: Weitere Unfallursachen.....	34
Tabelle 22: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	38

## 2 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Grafik Gesamtzahl der Verkehrsunfälle .....	8
Abbildung 2: Grafik Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	10
Abbildung 3: Grafik Verunglückte Personen .....	11
Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	14
Abbildung 5: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende .....	16
Abbildung 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre .....	18
Abbildung 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Senioren ab 75 Jahren.....	20
Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad-/Pedelec-fahrenden .....	22
Abbildung 9: Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen.....	25
Abbildung 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen .....	27
Abbildung 11: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	29
Abbildung 12: Grafik Unfallursachen .....	35

### 3 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
MoZaK	motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen
UHZ	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl

## 4 Einleitung

Das Polizeipräsidium Koblenz ist als das größte Polizeipräsidium in Rheinland-Pfalz für die Sicherheit im Straßenverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz zuständig.

Die verkehrspolizeilichen Aufgaben in der Fläche werden von vier Polizeidirektionen mit 23 Polizeiinspektionen, vier Polizeiwachen sowie einer Verkehrsdirektion mit zwei Polizeiautobahnstationen wahrgenommen. Hierbei werden auf einer Fläche von mehr als 600.000 Hektar neben den zahlreichen nicht klassifizierten Straßen rund 230 Kilometer Bundesautobahnen (je Fahrtrichtung), nahezu 1100 Kilometer Bundesstraße, etwa 2400 Kilometer Landes- und etwa 3700 Kilometer Kreisstraßen betreut.

Die Jahresunfallbilanz ist eine Zusammenfassung des Verkehrsunfallgeschehens eines Jahres im Präsidialbereich 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 aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen muss im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie gesehen werden. So war der überdurchschnittlich starke Rückgang der Zahlen im Jahr 2020 in erster Linie mit den die Mobilität einschränkenden Maßnahmen zu erklären, durch welche die allgemeine Verkehrsdichte abgenommen hatte. Die politisch ergriffenen Maßnahmen wurden mehrfach, orientiert an der jeweiligen Entwicklung der Pandemie, angepasst.

Die Entwicklung hin zu wieder steigenden Verkehrsunfallzahlen mit Rückkehr zur normalen Verkehrsdichte war absehbar und ist, wie auf den folgenden Seiten dargestellt, auch so eingetreten. Maßgeblich ist daher der Vergleich der Unfallzahlen mit den Werten des Jahres 2019, in welchem die Verkehrsunfallzahlen letztmalig ohne Einfluss von Corona „realistisch“ darstellbar waren.

Die Bilanz für das Jahr 2022 wird im Folgenden zunächst schlagwortartig durch Kernaussagen und Tendenzen und anschließend ausführlicher dargestellt. Am Ende des Dokumentes findet sich zudem eine tabellarische Übersicht der wichtigsten Entwicklungen.

## 5 Kernaussagen und Tendenzen

- Die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen muss im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 gesehen werden!
- Anstieg der Gesamtunfallzahl im Vergleich zum Vorjahr (+7,0 %), jedoch immer noch deutlich unter den Unfallzahlen des nicht durch Corona beeinflussten Jahres 2019.
- Anstieg der Anzahl verunglückter Personen (+11,2 %) nach langjährigem Tiefstand im Jahr 2021, wobei die Zahl nicht nur unter dem Mittelwert der letzten Jahre, sondern auch deutlich unter dem Wert des Jahres 2019 liegt.
- Anstieg auch bei Getöteten (+11,1 %) und Schwerverletzten (+5,5 %), jedoch auch diese Zahlen liegen weiterhin unter dem Mittelwert der letzten Jahre und deutlich unter dem Wert des Jahres 2019.
- Mehr Verkehrsunfälle mit Flucht als im Vorjahr (+8,4 %). Etwa jeder fünfte Unfallverursacher entfernt sich unerlaubt vom Unfallort, wobei 41 % im Nachhinein ermittelt werden konnten.
- Deutlicher Anstieg der Unfälle mit Beteiligung von Kindern nach Tiefstand im Jahr 2021, wobei weiterhin kein Kind im Straßenverkehr tödlich verunglückte.
- Unfallbeteiligung Junger Fahrer nur leicht gestiegen (+2,7 %), jedoch etwas deutlicherer Anstieg solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden (+12,1 %). Dennoch deutlich unter den Werten vorausgehender Jahre.
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren angestiegen (+12,3 %), vor allem im Bereich solcher mit verletzten Personen (+23,0 %). Der Anstieg bei der Risikogruppe Senioren ab 75 Jahren fällt geringer aus. Dennoch auch hier die Zahlen deutlich unter den Werten vorausgehender Jahre.

- Rad- und Pedelec-fahrende im letzten Jahr mehr an Verkehrsunfällen beteiligt als im vorausgehenden Jahr (+11,2%), wobei auch hier der Wert des Jahres 2019 nicht mehr erreicht wird. Besonders der Anteil von Pedelec-fahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zu den Vorjahren deutlich gestiegen (+ 42,2%).
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen nach Rückgängen der letzten Jahre leicht angestiegen (+3,1 %), wobei zugleich die Anzahl der hierbei verunglückten Zweiradfahrenden auf nahezu gleichem Niveau verblieben ist.
- Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen nach Rückgang im Jahr 2021 wieder leicht angestiegen (+3,0 %), wobei hiermit Werte früherer Jahre noch nicht erreicht werden. Zugleich 13 Personen im Zusammenhang mit LKW-Unfällen getötet.
- Anzahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Alkoholeinfluss angestiegen (+22,3 %). Zugleich auch etwa 1600 Anzeigen gegen alkoholisierte Fahrzeugführende im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen ohne Zusammenhang mit Verkehrsunfällen gestellt.
- Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss im Vergleich zum vorausgehenden Jahr gesunken (-4,3 %).
- Unzureichender Sicherheitsabstand bei etwa einem Drittel aller Verkehrsunfälle als Unfallursache anzunehmen und damit Hauptunfallursache.
- Geschwindigkeitsunfälle ereigneten sich geringfügig mehr als im letzten Jahr (+3,2 %). Hauptunfallursache bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist nicht angepasste Geschwindigkeit. Bei polizeilichen Geschwindigkeitsmessungen wurden etwa eine Million Geschwindigkeitsverstöße im Präsidialbereich Koblenz registriert.

## 6 Verkehrsunfallentwicklung<sup>1</sup>

### 6.1 Gesamtunfallzahlen

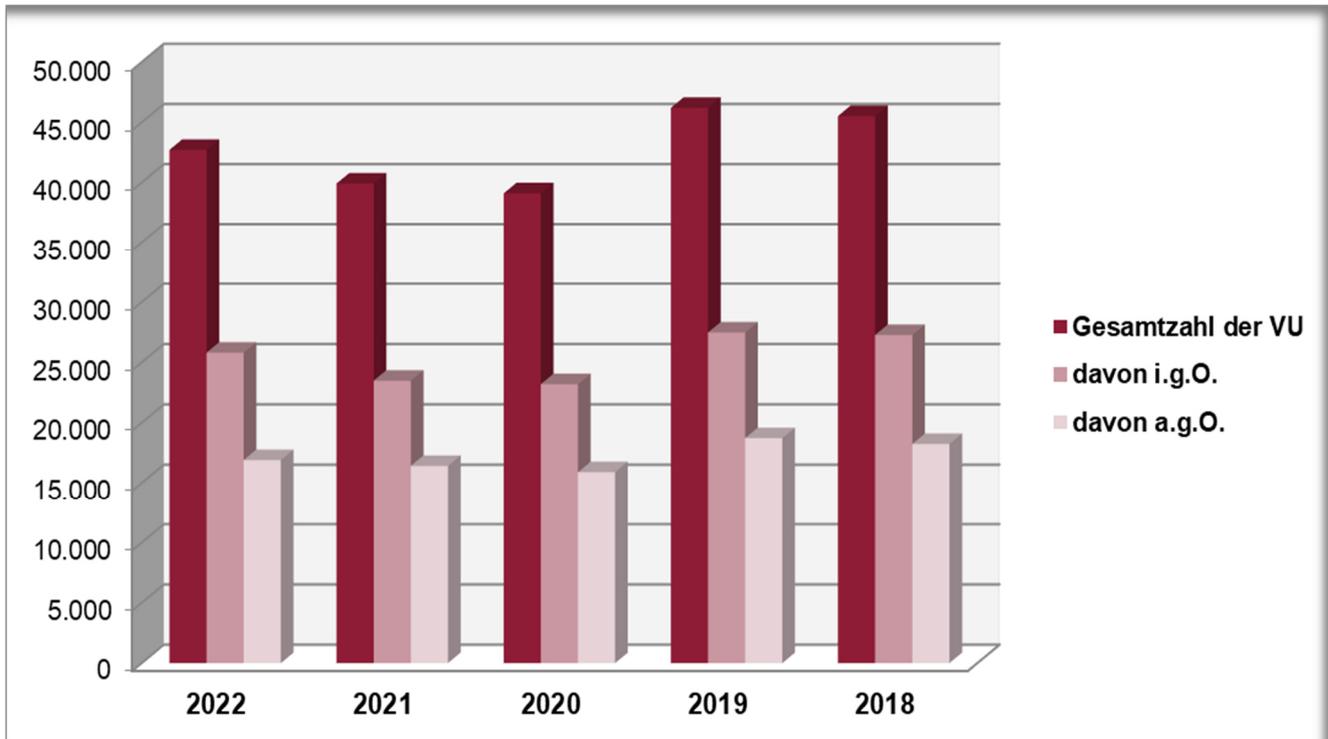


Abbildung 1: Grafik Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>Gesamtzahl der VU</b>	<b>42.715</b>	<b>39.912</b>	<b>2.803</b>	<b>7,0%</b>	<b>39.105</b>	<b>46.204</b>	<b>45.524</b>	<b>42.686</b>
davon i.g.O.	25.803	23.481	2.322	9,9%	23.196	27.475	27.268	25.355
davon a.g.O.	16.912	16.427	485	3,0%	15.907	18.725	18.245	17.326
davon auf Bundesautobahnen	2.596	2.210	386	17,5%	2.178	2.869	2.710	2.492

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Die Gesamtunfallzahlen im Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz sind im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Sie liegen damit jedoch immer noch deutlich unter den Verkehrsunfallzahlen der pandemiefreien Jahre.

Der überwiegende Teil aller Unfälle ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften (60 %), die übrigen Verkehrsunfälle ereigneten sich außerhalb geschlossener Ortschaften, wobei hiervon etwa 15 % 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.

Bemerkenswert ist, dass auch weiterhin bei nur etwa jedem zehnten Verkehrsunfall Personen verletzt wurden, also der weitaus überwiegende Teil aller Verkehrsunfälle lediglich mit einem Sachschaden einhergeht.

### 6.1.1 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 zur Bevölkerung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit Stand 31.12.2021 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	<b>1.246394</b>	171.169	33.856	87.409	665.815	288.145	140.277
Anteil an Gesamt	100,0%	13,7%	2,7%	7,0%	53,4%	23,1%	11,3%

Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz

Die Unfallhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2022 bei 3427 und damit leicht höher als noch im Vorjahr (3206).

## 6.2 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.

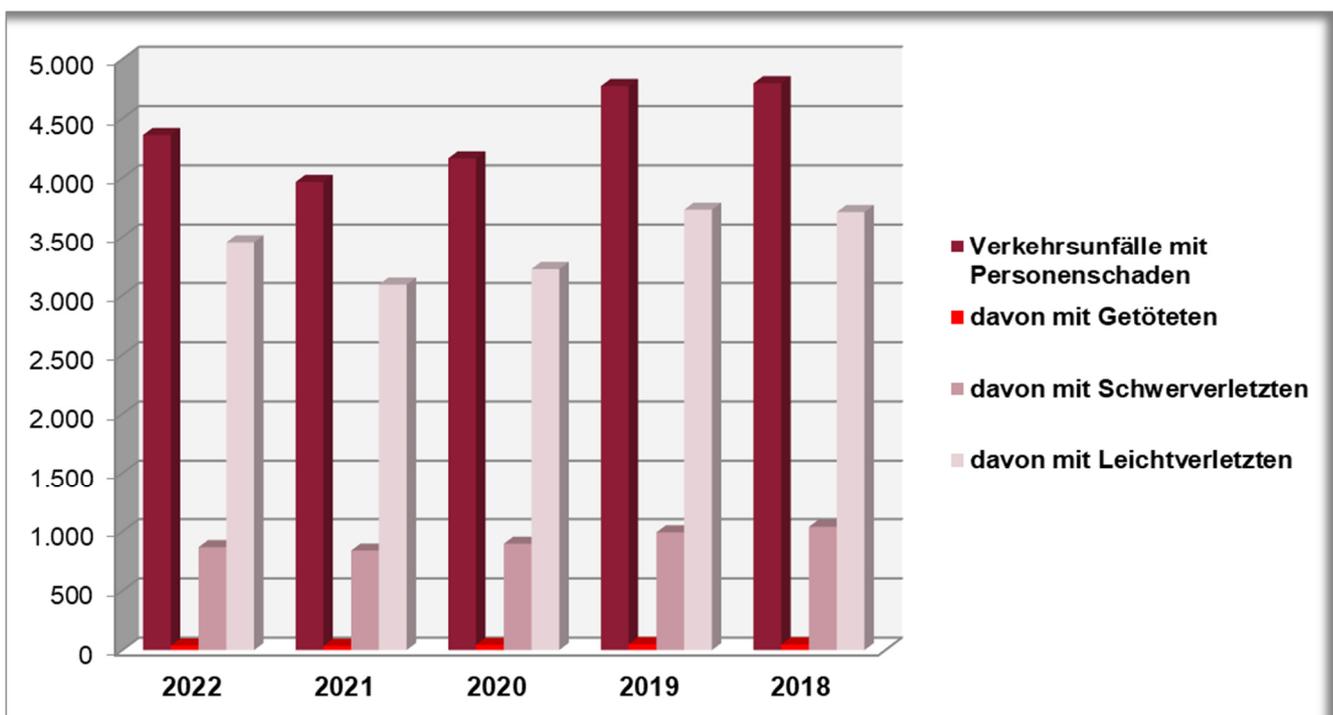


Abbildung 2: Grafik Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU mit Personenschaden</b>	4.361	3.965	396	10,0%	4.164	4.774	4.798	4.425
davon VU mit Getöteten	38	35	3	8,6%	44	50	47	44
davon VU mit Schwerverletzten	868	839	29	3,5%	897	993	1.040	942
davon VU mit Leichtverletzten	3.455	3.091	364	11,8%	3.223	3.731	3.711	3.439

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Wie auch die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden, nach einem Rückgang im Jahr 2021, im vergangenen Jahr wieder angestiegen. Auch hier liegen die Zahlen jedoch unter dem Mehrjahresmittel und vor allem unter dem Wert des Jahres 2019.

Bei den Verkehrsunfällen mit Getöteten ist diese Entwicklung ebenfalls feststellbar, was nach einem Mehrjahrestiefststand im Jahr 2021 noch immer als sehr positiv zu bezeichnen ist. Zudem ist der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten im Verhältnis zur Gesamtunfallzahl erfreulicherweise rückläufig.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der nachfolgenden Übersicht der insgesamt verunglückten Personen wider.

### 6.2.1 Verunglückte Personen

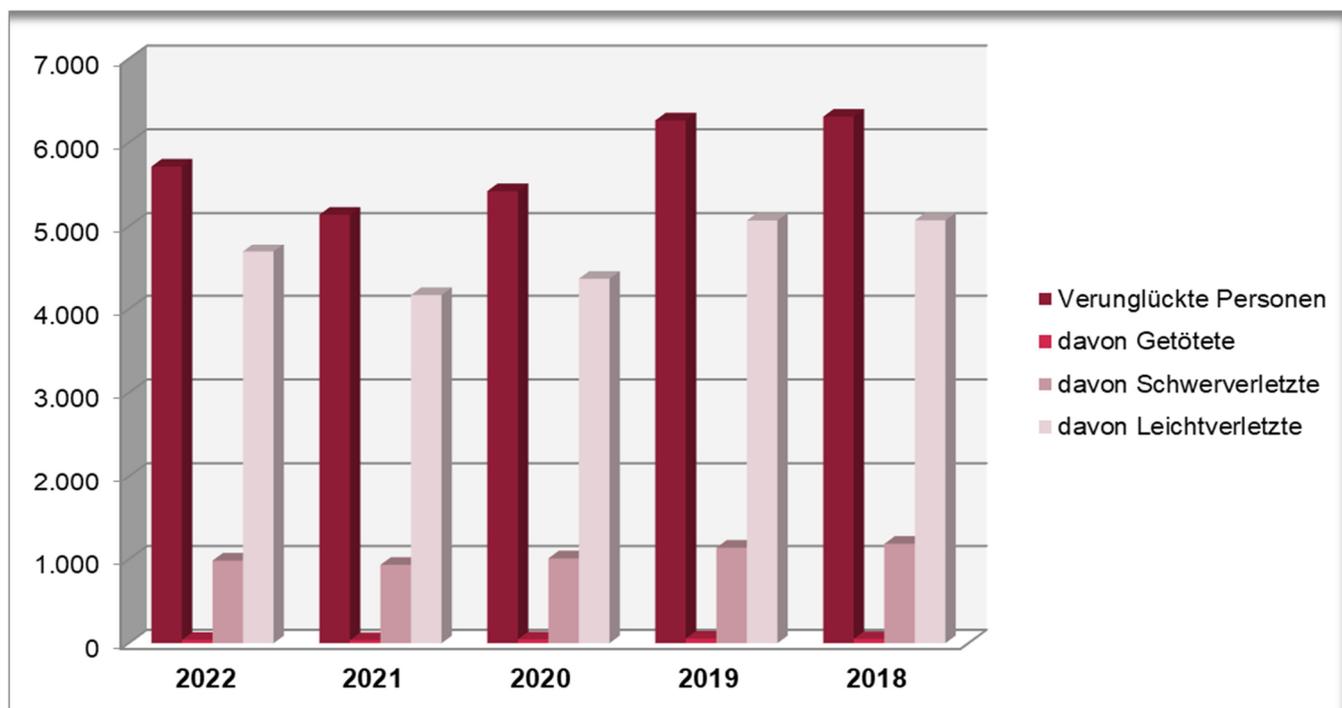


Abbildung 3: Grafik Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>verunglückte Personen</b>	<b>5.716</b>	<b>5.140</b>	<b>576</b>	<b>11,2%</b>	<b>5.422</b>	<b>6.267</b>	<b>6.311</b>	<b>5.785</b>
davon Getötete	40	36	4	11,1%	47	55	51	47
davon Schwerverletzte	986	935	51	5,5%	1.012	1.140	1.186	1.068
davon Leichtverletzte	4.690	4.169	521	12,5%	4.363	5.072	5.074	4.670

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 % nur leicht zu Ungunsten innerörtlicher Unfälle. Betrachtet man allerdings ausschließlich die Verkehrsunfälle mit tödlich und schwer verletzten Personen, ereigneten sich etwa 60 % außerorts und bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang haben sich sogar 87 % außerhalb geschlossener Ortschaften zugetragen.

Im Jahr 2022 verloren 40 Personen bei 38 Verkehrsunfällen ihr Leben. Zu beachten ist hierbei, dass es sich im Jahr 2021 mit nur 36 Toten um einen absoluten Tiefststand gehandelt hat, welcher mit einem der Corona-Pandemie geschuldeten Tiefststand der Gesamtunfallanzahl einherging. Mit dem Anstieg der Gesamtunfallzahl war auch ein Anstieg bei den Getöteten zu erwarten. Die Anzahl liegt erfreulicherweise noch immer deutlich unter den Werten der vorausgehenden Jahre.

Bei den getöteten Menschen handelte es sich um 23 PKW-Insassen, elf Fahrende und Mitfahrende motorisierter Zweiräder, drei Fußgänger, einen Radfahrenden sowie je einen Mitfahrenden in einem LKW (Transporter) sowie eines landwirtschaftlichen Gepans.

Die Zahl der Schwerverletzten ist im Vergleich zum Vorjahr nur leicht gestiegen, im Verhältnis zu allen Verkehrsunfällen stellt dies einen erfreulichen Rückgang dar. Die Anzahl der Leichtverletzten hingegen ist etwas deutlicher angestiegen, liegt jedoch immer noch klar unter dem Wert des Jahres 2019.

Der seit einigen Jahren zu beobachtende Rückgang der bei Verkehrsunfällen verunglückten Personen setzt sich damit mit Blick auf frühere Jahre in Summe fort.

### **6.2.1.1 Verunglücktenhäufigkeitszahl**

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2022 bei 458 und damit leider etwas höher als noch im Vorjahr (410).

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

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	18-21
<b>VU mit § 142 StGB (Flucht)</b>	8.471	7.811	660	8,4%	7.976	9.246	9.147	8.545
davon VU mit Personenschaden	400	335	65	19,4%	347	399	389	368
davon geklärt	3.483	3.309	174	5,3%	3.341	3.767	3.808	3.556
Aufklärungsquote	41,12%	42,36%			41,89%	40,74%	41,63%	41,62%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht

Analog der eingangs erwähnten Steigerung der Gesamtunfallzahl ist auch die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht gestiegen, wobei eine deutlichere Steigerung bei solchen Verkehrsunfällen mit verletzten Personen zu erkennen ist. Der Anteil solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist jedoch grundsätzlich gering.

Die gute Aufklärungsquote des Jahres 2021 konnte nicht nochmals gesteigert werden und liegt damit in etwa wieder beim Wert des Jahres 2019.

Wie auch in den vergangenen Jahren entfernt sich weiterhin etwa jeder fünfte Unfallbeteiligte 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.

## 7 Betrachtung der Risikogruppen

### 7.1 nach Alter

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

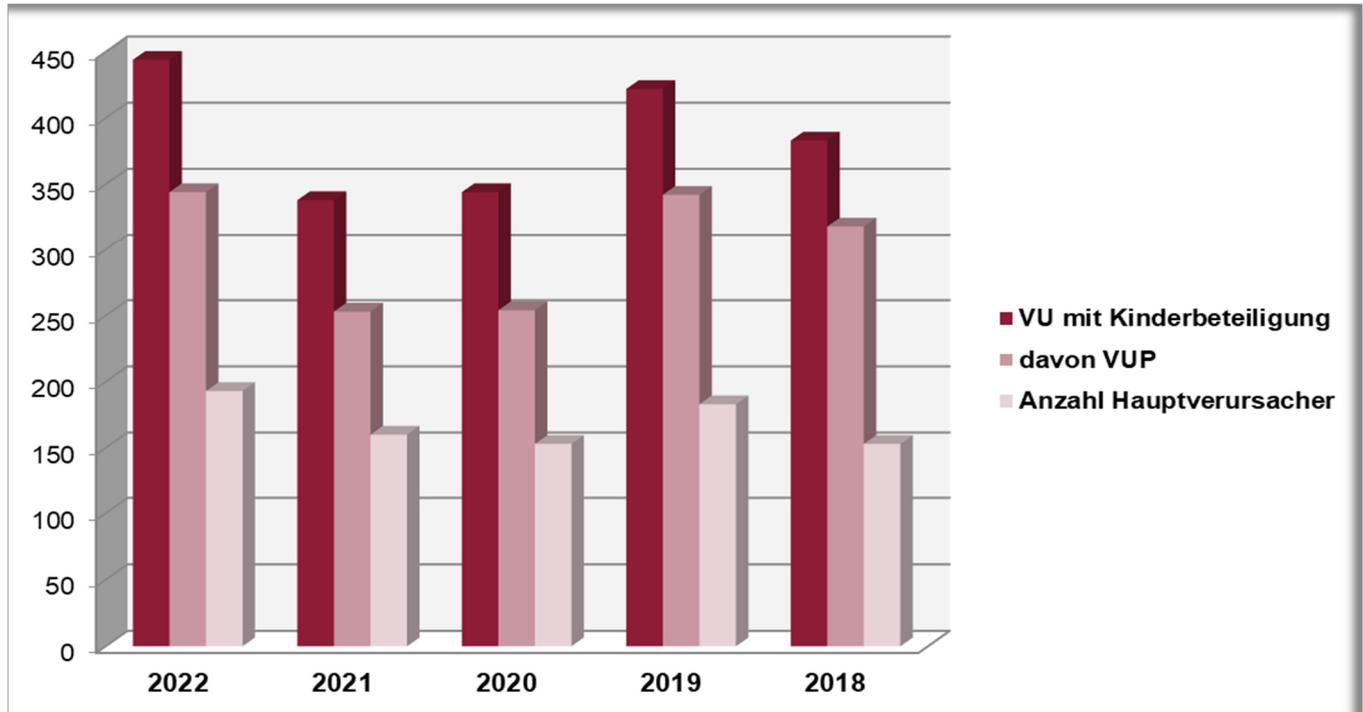


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre)

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU mit Kinderbeteiligung</b>	444	338	106	31,4%	344	422	383	372
davon VUP	344	253	91	36,0%	254	342	318	292
dabei verunglückte Kinder	377	280	97	34,6%	290	380	351	325
dabei getötete Kinder	0	0	0	0,0%	0	0	1	0
dabei schwerverletzte Kinder	63	29	34	117,2%	42	45	60	44
dabei leichtverletzte Kinder	314	251	63	25,1%	248	335	290	281
Anzahl Hauptverursacher	193	160	33	20,6%	153	183	153	162
Anteil Hauptverursacher	43,47%	47,20%			44,48%	43,36%	39,95%	43,64%

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

Nach einem Tiefststand bei den Verkehrsunfällen mit Kindern im Jahr 2021 ist diese Zahl im Jahr 2022 leider deutlich angestiegen. Vor allem die Wiedereröffnung der Kindergärten und Schulen sowie die damit einhergehende Aufhebung der eingeschränkteren Mobilität von Kindern gilt es hierbei zu berücksichtigen. So kam es im Jahr 2022 zu 41 Schulwegunfällen, im Jahr 2021 waren es nur 23.

<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.

Erfreulich ist, dass trotz eines Anstieges bei den schwerverletzten Kindern weiterhin kein Kind ums Leben kam.

Was die Art der Verkehrsbeteiligung betrifft, waren etwa ein Drittel aller verunglückten Kinder passiv an Verkehrsunfällen beteiligt und hatten damit keine Möglichkeit sich dem Unfallgeschehen zu entziehen. In etwas weniger als der Hälfte aller Verkehrsunfälle mit Kindern wurden Kinder aus Sicht der Polizei als Hauptverursachende gesehen. 136 Kinder verunglückten als Fahrrad- oder Pedelec-fahrende (2021: 80), 78 Kinder als Fußgänger (2021: 53).

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 für die Risikogruppe der Kinder bei lediglich 260 und weist damit den niedrigsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Jahr 2021 lag der Wert jedoch noch bei 201. Der Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung hat sich dabei im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöht.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag bei dieser Risikogruppe im Jahr 2022 bei 220, was ebenfalls einer Steigerung zum Vorjahr (165) entspricht.

Der Risikogruppe der Kinder gebührt seit jeher eine 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 2022 mehr als 3.000 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Im Jahr 2021 waren es nur 850 Kinder. Zusätzlich werden für das Polizeipräsidium Koblenz etwa 10.400 bestandene Radfahrprüfungen bei Schulkindern inklusive vorausgegangener Ausbildung, und damit fast 1.500 mehr als noch im Jahr 2021, ausgewiesen. Zudem wurden zahlreiche Schulweg- und Schulbuskontrollen sowie Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen rund um Kindergärten und Schulen durchgeführt.

## 7.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24 Jahre)

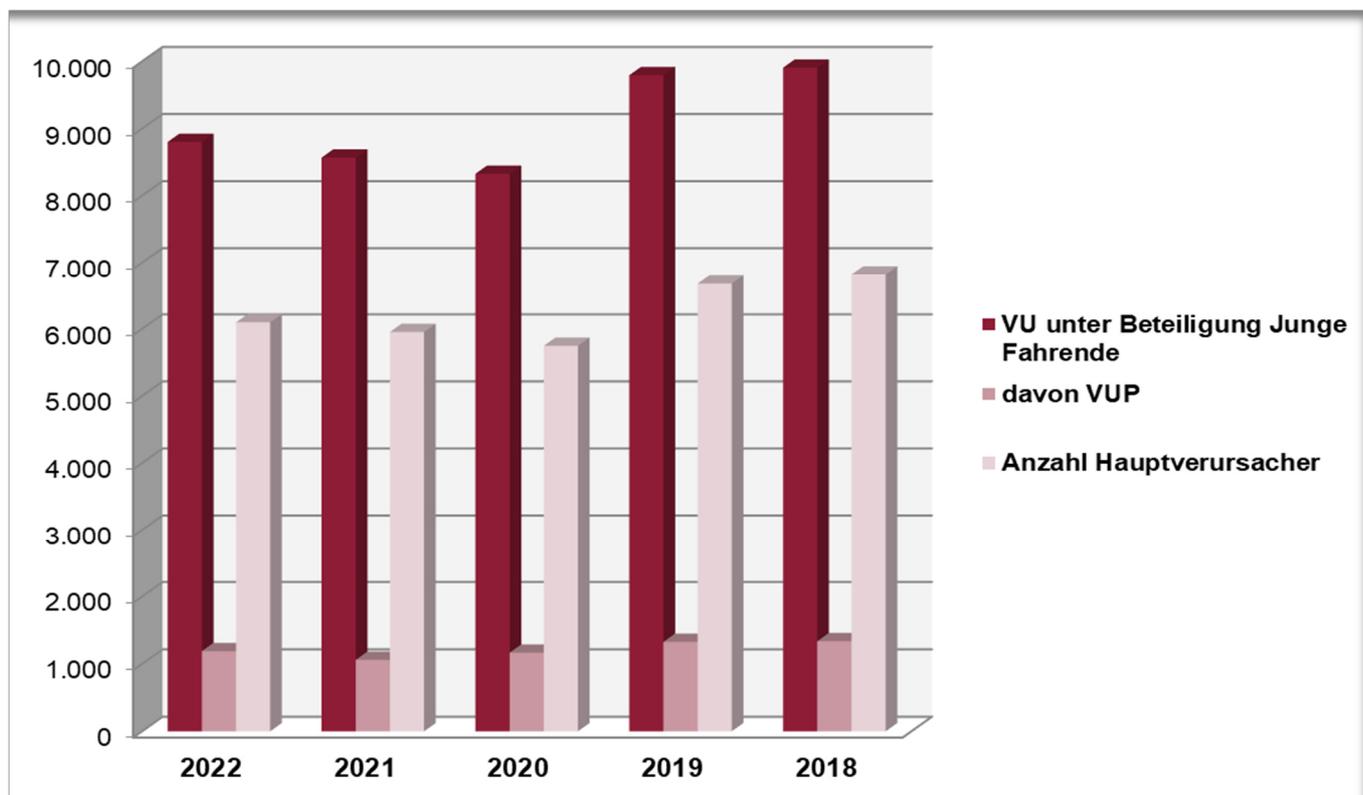


Abbildung 5: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	18-21
<b>VU unter Beteiligung Junge Fahrende</b>	8.800	8.567	233	2,7%	8.326	9.794	9.908	9.149
davon VUP	1.188	1.060	128	12,1%	1.165	1.326	1.336	1.222
dabei verunglückte Junge Fahrende	1.014	916	98	10,7%	985	1.146	1.168	1.054
dabei getötete Junge Fahrende	5	6	-1	-16,7%	6	4	6	6
dabei schwerverletzte Junge Fahr.	141	131	10	7,6%	132	171	193	157
dabei leichtverletzte Junge Fahr.	868	779	89	11,4%	847	971	696	823
Anzahl Hauptverursacher	6.098	5.954	144	2,4%	5.746	6.676	6.822	6.300
Anteil Hauptverursacher	69,30%	69,50%			69,01%	68,16%	68,85%	68,86%

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 2021 ganz leicht gestiegen, was im Verhältnis zum Anstieg der Gesamtanzahl aller Verkehrsunfälle des Jahres 2022 einem Rückgang gleichkommt.

Erfreulich dabei ist, dass diese Zahl im Vergleich zum Jahr 2019 einen Rückgang um nahezu 1000 Verkehrsunfälle bedeutet.

Oftmals treffen bei dieser Risikogruppe 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 auch allgemein bestehenden Hauptunfallursachen Missachtung des Sicherheitsabstandes und nicht angepasste Geschwindigkeit. Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Risikogruppe der Jungen Fahrenden machen einen Anteil von etwa 20 % am Gesamtunfallgeschehen aus.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 für die Risikogruppe der Jungen Fahrenden bei 10665 und weist damit den mit Abstand höchsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Vorjahr lag der Wert noch bei 9556. Anzumerken ist hierbei, dass sich der Anteil dieser Risikogruppe an der Gesamtbevölkerung im Vergleich zum Vorjahr verringert hat.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 bei 1161, im Jahr 2021 lag der Wert bei 1013. Dennoch bleibt die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Junger Fahrender sowie die Anzahl der damit einhergehend verletzten Jungen Fahrenden erfreulicherweise noch immer unter dem Niveau des Jahres 2019 zurück. Hierbei kam es jedoch immer noch zu sieben Verkehrsunfällen unter Beteiligung Junger Fahrender, bei denen einer der Beteiligten getötet wurde (2021: 11). Hier von waren fünf 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. Allein mit dem Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ wurden fast 2300 Schülerinnen und Schüler erreicht. Im Jahr 2023 wird zudem das Präventionsprogramm „Crash Kurs“ auch im Präsidialbereich Koblenz wieder aufgenommen, welches sich mit entsprechenden Themenschwerpunkten gezielt an die Risikogruppe der Jungen Fahrenden richtet. Polizei, Rettungskräfte, Feuerwehr, Notfallseelsorgende sowie Angehörige von Unfallopfern erzählen in diesem Rahmen von ihren persönlichen Erfahrungen und schildern authentisch von einem realen Verkehrsunfall mit schweren Folgen.

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.

### 7.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre)

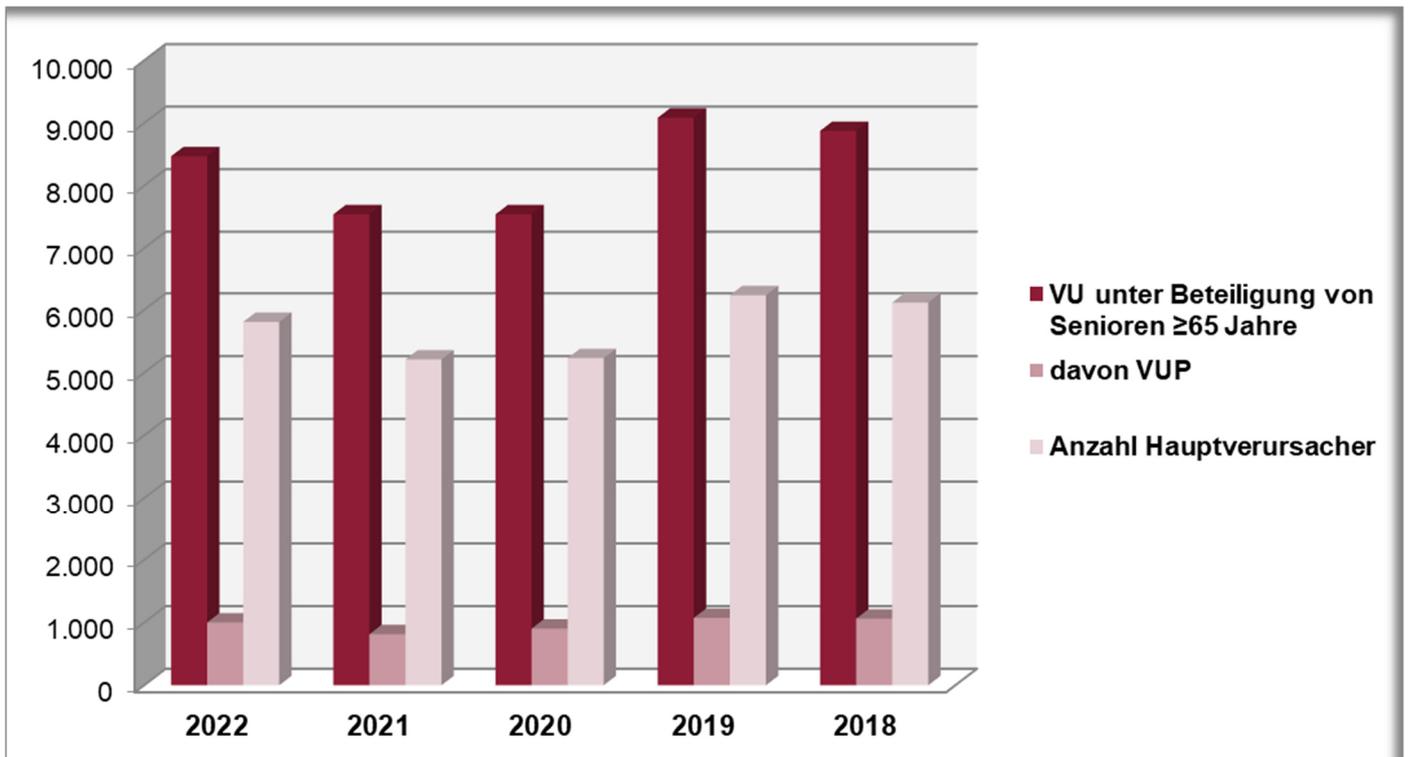


Abbildung 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren</b>	8.469	7.541	928	12,3%	7.542	9.087	8.875	8.261
davon VUP	1.001	814	187	23,0%	904	1.076	1.062	964
dabei verunglückte Senioren	701	563	138	24,5%	645	759	734	675
dabei getötete Senioren	7	10	-3	-30,0%	11	21	8	13
dabei schwerverletzte Senioren	164	138	26	18,8%	178	191	203	178
dabei leichtverletzte Senioren	530	415	115	27,7%	456	547	523	485
Anzahl Hauptverursacher	5.808	5.210	598	11,5%	5.231	6.234	6.117	5.698
Anteil Hauptverursacher	68,58%	69,06%			69,36%	68,60%	68,90%	69,0%

Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren stieg seit Jahren kontinuierlich an, im Jahr 2019 erstmals auf über 9.000 Verkehrsunfälle. Vermutlich pandemiebedingt kam es in den Jahren 2020 und 2021 zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen. Die Gesamtanzahl dieser Unfälle ist nun im Jahr 2022 wieder angestiegen, wobei die Werte der Jahre 2018 und 2019 nicht erreicht wurden.

Gleiches gilt in der Folge auch für die Anzahl der bei diesen Verkehrsunfällen verletzten Seniorinnen und Senioren. Erfreulich ist, dass die Anzahl von sieben hierbei getöteten Seniorinnen und Senioren einen absoluten Tiefststand erreicht hat. Im Jahr 2019 waren hier noch 21 Tote zu beklagen. Von den sieben Toten gehörten fünf der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahre“ an.

Bei etwa zwei Dritteln der Unfälle unter Beteiligung von Senioren wurden diese polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen, wobei hierbei als Hauptunfallursachen ein ungenügender Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren festgestellt wurden.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 für die Risikogruppe der Senioren (ab 65 Jahren) bei 2937, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr entspricht (2639), wobei die Einwohnerzahl in diesem Bereich leicht angestiegen ist.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 bei dieser Risikogruppe bei lediglich 243 (2021: 210, 2020: 229) und entspricht damit in etwa der Zahl der Risikogruppe der Kindern.

## 7.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre)

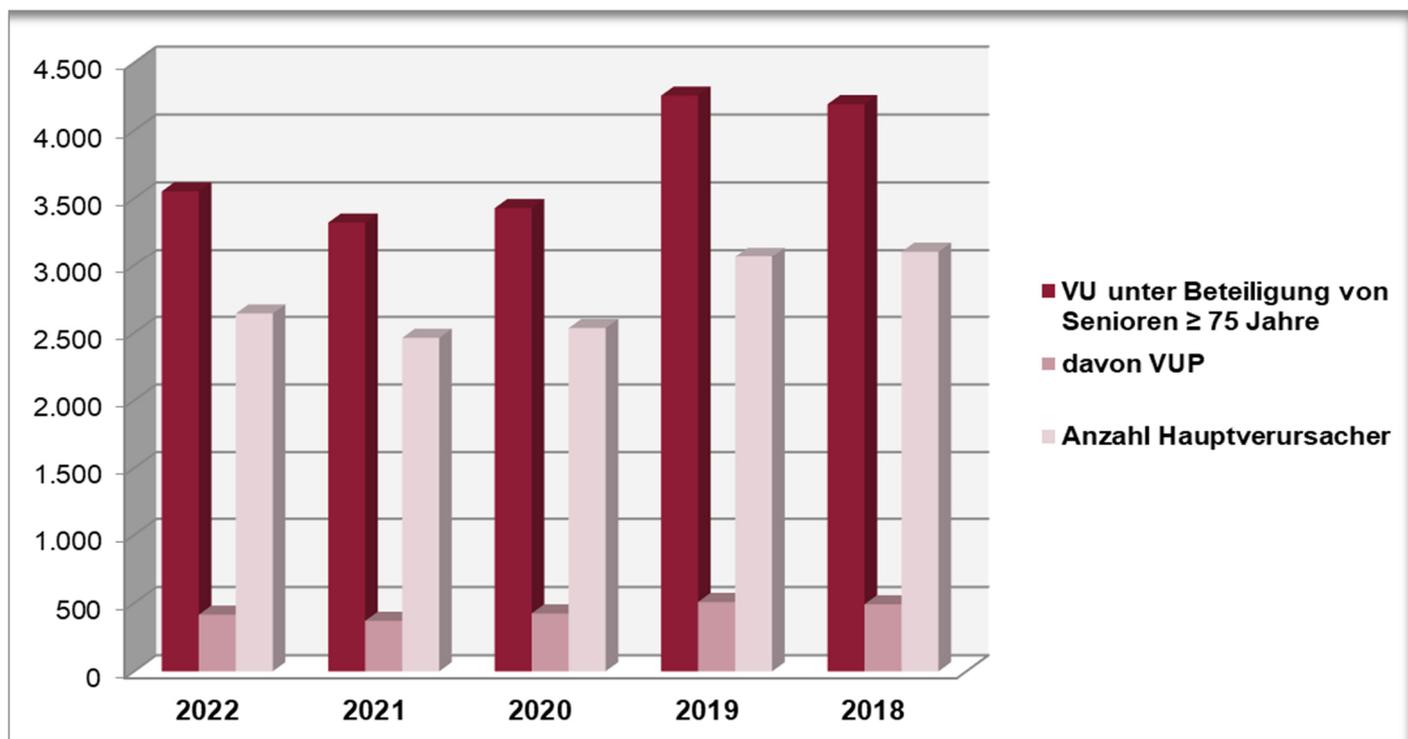


Abbildung 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Senioren ab 75 Jahren

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren</b>	3.552	3.321	231	7,0%	3.428	4.257	4.194	3.800
davon VUP	415	370	45	12,2%	424	508	491	448
dabei verunglückte Senioren	285	250	35	14,0%	307	343	325	306
dabei getötete Senioren	5	10	-5	-50,0%	7	16	2	9
dabei schwerverletzte Senioren	64	53	11	20,8%	97	87	91	82
dabei leichtverletzte Senioren	217	187	30	16,0%	203	240	232	216
Anzahl Hauptverursacher	2.643	2.463	180	7,3%	2.535	3.068	3.107	2.793
Anteil Hauptverursacher	74,41%	74,19%			73,95%	72,07%	74,08%	73,51%

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 3321 Verkehrsunfälle zuzuordnen, was wie bei der Gesamtgruppe der Senioren eine, jedoch etwas schwächer ausfallende, Steigerung ausmacht.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie damit einhergehend die Anzahl der Verunglückten erfuhr eine deutlich geringere Steigerung als in der Gesamtgruppe der Senioren. 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 2022 für diese Risikogruppe bei 2531 (2021: 2332, 2020: 2364) und liegt damit unter dem Wert der Gesamtrisikogruppe der Senioren.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2022 bei 203, im Jahr 2021 lag der Wert noch bei 184, wobei die Einwohnerzahl in diesem Segment rückläufig war.

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 polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist bereits darauf eingerichtet und wird auch in Zukunft weiterhin entsprechend betrieben.

## 7.2 nach Art der Verkehrsbeteiligung

### 7.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

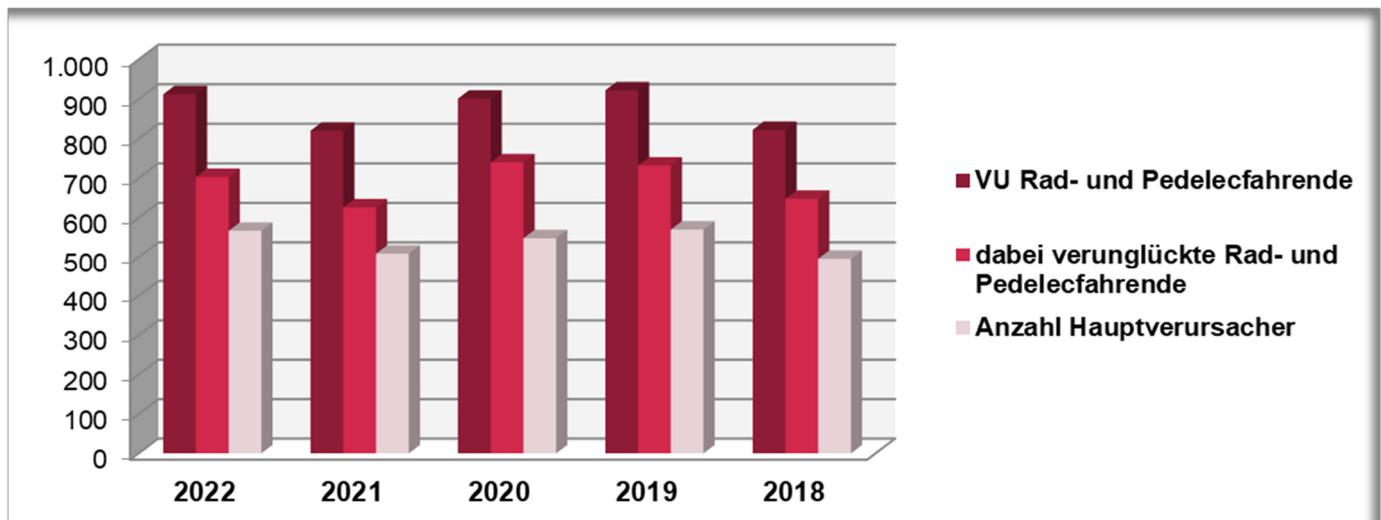


Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad-/Pedelec-fahrenden

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18- '21
<b>VU Rad- und Pedelec-fahrende</b>	912	820	92	11,2%	901	922	822	866
davon VU Pedelec-fahrende	165	116	49	42,2%	127	99	31	93
davon VUP	693	632	61	9,7%	730	727	652	685
dabei verunglückte Rad- u. Ped.	703	626	77	12,3%	740	732	648	687
dabei getötete Rad- u. Ped.	1	3	-2	-66,7%	1	7	2	3
dabei schwerverletzte Rad- u. Ped.	159	144	15	10,4%	188	170	153	164
dabei leichtverletzte Rad- u. Ped.	543	479	64	13,4%	551	555	493	520
Anzahl Hauptverursacher	567	509	58	11,4%	548	570	496	531
Anteil Hauptverursacher	62,17%	62,07%			60,82%	61,82%	60,34%	61,27%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad- und Pedelec-fahrenden

Rad- und Pedelec-fahrende waren im Jahr 2022 an insgesamt 912 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen beteiligt. Das entspricht im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Steigerung, nachdem in diesem Bereich die Zahl der Unfälle in den Vorjahren rückläufig war. Der Wert des Jahres 2019 wurde erfreulicherweise trotz einer steigenden Beliebtheit von Fahrrädern und Pedelecs nicht mehr erreicht.

So wurde auch lediglich ein Radfahrender im Jahr 2022 bei einem Verkehrsunfall getötet, was vor allem im Vergleich zum Jahr 2019 (7 Tote) einem deutlichen Rückgang entspricht.

In etwa 76 % der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden kam es zu Personenschäden. In 206 Fällen handelte es sich um sogenannte „Alleinunfälle“, also Unfälle, an denen außer dem Rad- oder Pedelec-fahrenden kein weiterer Verkehrsteilnehmender beteiligt war.

Bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrrad-/Pedelec-fahrenden sind alle Altersgruppen vertreten. In etwa zwei Dritteln aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden wurde die Hauptschuld an dem Unfall polizeilich bei eben dieser Risikogruppe gesehen, wobei in diesen Fällen als Hauptunfallursachen ungenügender Sicherheitsabstand und eine nicht angepasste Geschwindigkeit angenommen wurden. In etwa 50 Fällen wurde als Unfallursache Alkoholeinfluss beim Fahrrad-/Pedelec-fahrenden festgestellt.

Auch die Beteiligung von Pedelec-fahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit Tretkurbelantrieb und unterstützendem Motor, wird auch 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 vor einigen Jahren 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 weiterhin sollen entsprechende Maßnahmen fortgesetzt werden.

## 7.2.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern<sup>3</sup>

Zwar nicht zu den klassischen Risikogruppen zählend, jedoch aktuell ebenfalls im Blickfeld stehen die sogenannten E-Scooter als relativ neues Fortbewegungsmittel. Im Jahr 2022 ereigneten sich im gesamten Präsidialbereich Koblenz 63 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern, im Jahr 2021 waren es 36 Verkehrsunfälle (+ 27 Fälle). Bislang ist kein E-Scooter-Fahrender tödlich verletzt worden, wobei die meisten dieser Verkehrsunfälle erwartungsgemäß auch mit Verletzungen der E-Scooter-Fahrenden einhergehen.

Die Verkehrsunfalllage in diesem Bereich hat sich damit bislang nicht derart gravierend negativ entwickelt, wie es die wohl stetig steigende Anzahl dieser Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum vermuten lassen könnte! Im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen und zu anderen Risikogruppen stellen diese Zahlen glücklicherweise immer noch, vor allem je nach regionaler Betrachtung, einen nur sehr geringen Anteil dar. Dennoch gilt es, diese Verkehrsbeteiligungsform weiterhin im Blick zu halten und sowohl durch präventive als auch repressive Maßnahmen und im Verbund mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Anstieg möglichst gering zu halten.

---

<sup>3</sup> Unter den Begriff Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Auswertung fallen:  
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der eKFV entsprechen  
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKFV entsprechen

### 7.2.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder a.K.<sup>4</sup>

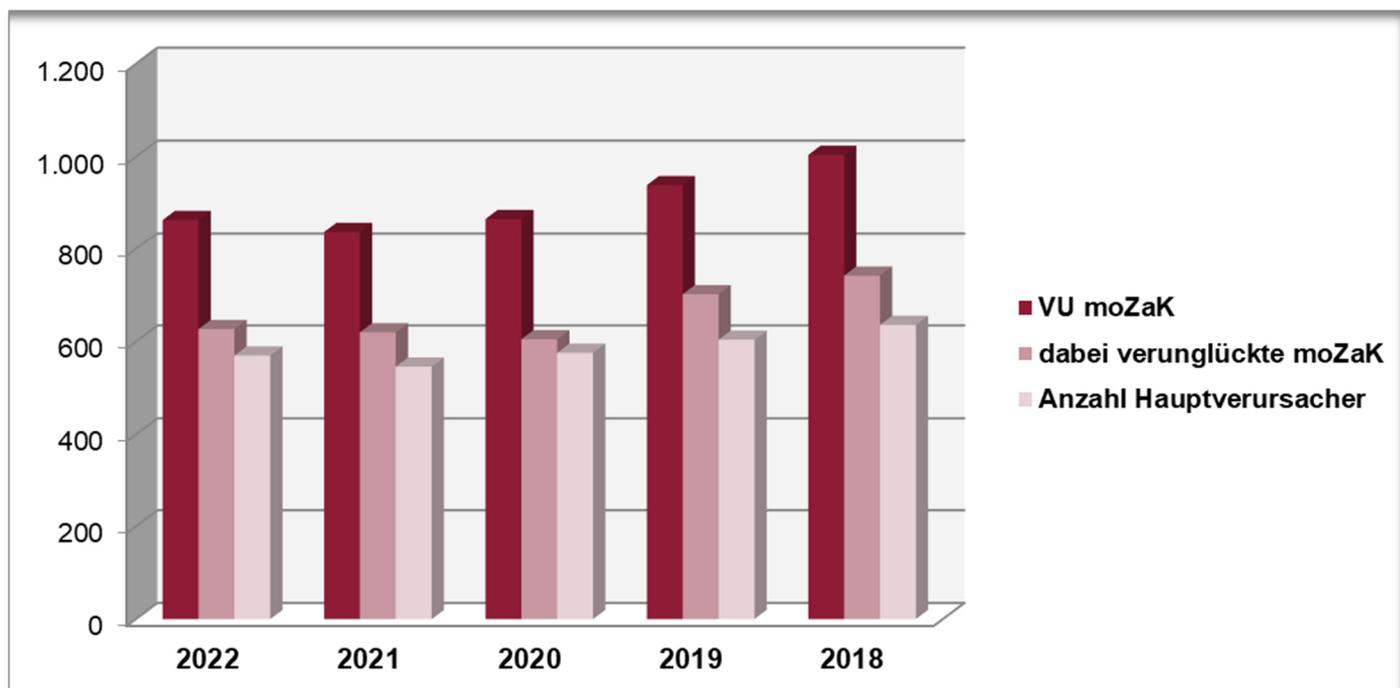


Abbildung 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU motorisierte Zweiräder a.K.</b>	864	838	26	3,1%	866	939	1.004	912
davon VUP	587	586	1	0,2%	576	661	702	631
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	627	620	7	1,1%	605	702	742	667
dabei getötete Zweiradnutzende (a.K.)	11	10	1	10,0%	13	13	12	12
dabei schwerverletzte Zweiradn. (a.K.)	205	234	-29	-12,4%	225	255	270	246
dabei leichtverletzte Zweiradn. (a.K.)	411	376	35	9,3%	367	434	460	409
Anzahl Hauptverursacher	570	546	24	4,4%	576	604	636	591
Anteil Hauptverursacher	65,97%	65,16%			66,51%	64,32%	63,35%	64,77%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Im Jahr 2021 ereigneten sich insgesamt 864 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen, was einem leichten Anstieg im Vergleich zum Vorjahr entspricht, jedoch unter dem Steigerungswert der Gesamtunfallzahl liegt. Bei etwa zwei Drittel dieser Verkehrsunfälle handelt es sich um Alleinunfälle. In diesen Fällen war eine nichtangepasste Geschwindigkeit weit überwiegend als unfallursächlich anzunehmen.

<sup>4</sup> Unter den Begriff motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen (a.K.) fallen in diesem Sinne:  
 - Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 KW  
 - Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 KW

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist bei dieser Risikogruppe im Vergleich zum Vorjahr auf gleich niedrigem Niveau geblieben, was in der Folge auch auf die hierbei verunglückten Zweiradnutzenden zutrifft. Die Werte liegen dabei weiterhin unter denen der Vorjahre.

Positiv ist der Rückgang der schwerverletzten Zweiradnutzenden zu bewerten, wobei auch die Zahl der Getöteten immer noch unter den Werten der vorausgehenden Jahre liegt. Ähnlich wie bei den Radfahrenden ist der Anteil der Unfälle mit Verletzten an diesen Unfällen mit etwa zwei Dritteln verhältnismäßig hoch, da Motorradfahrende wie Radfahrende, abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über einen passiven Schutz verfügen.

Trotz der insgesamt positiv zu sehenden Entwicklung macht die Anzahl der hier Verunglückten auch weiterhin eine polizeilich intensive Präventionsarbeit sowie schwerpunktbezogene Kontrollmaßnahmen an Brennpunkten, insbesondere in der warmen Jahreszeit, notwendig. So wurden alleine im Jahr 2022 im Präsidialbereich Koblenz alleine in hierfür gesondert vorgesehenen Kontrollaktionen nahezu 1300 motorisierte Zweiräder kontrolliert. Hinzu kommen zahlreiche Fahrzeuge, die im Rahmen des täglichen Dienstes Kontrollen unterzogen wurden.

## 7.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen<sup>5</sup>

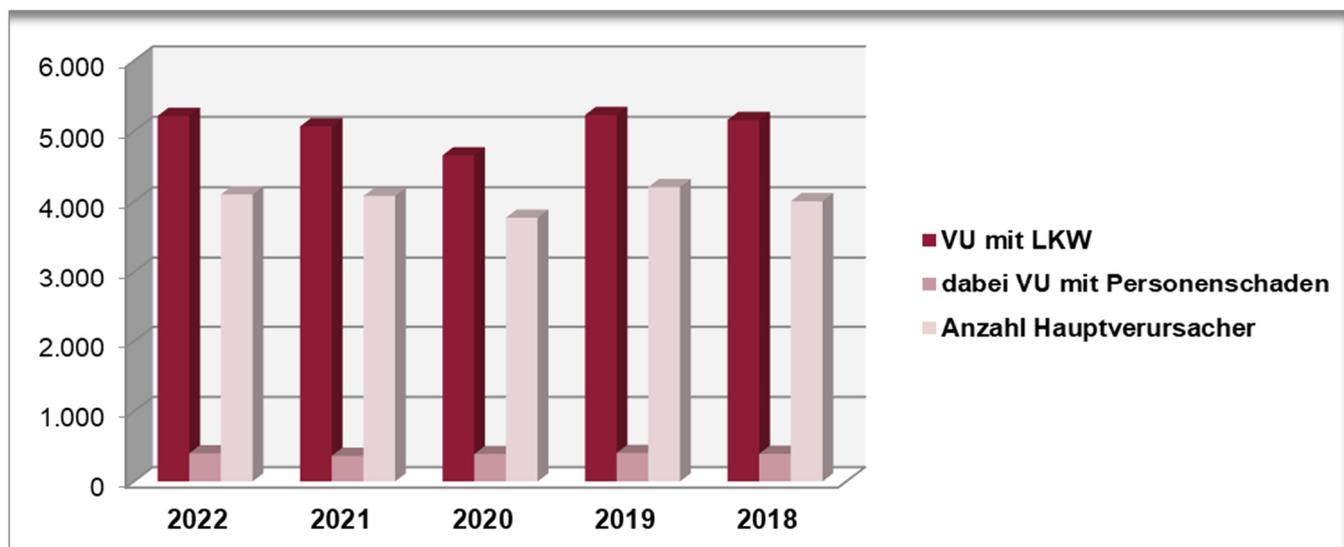


Abbildung 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU mit LKW gesamt</b>	5.218	5.068	150	3,0%	4.658	5.231	5.160	5.029
davon VUP	401	365	36	9,9%	390	405	394	389
dabei verunglückte Personen	562	481	81	16,8%	545	550	535	528
dabei Getötete	13	6	7	116,7%	12	8	7	8
dabei Schwerverletzte	104	101	3	3,0%	91	108	91	98
dabei Leichtverletzte	445	374	71	19,0%	442	434	437	422
Anzahl Hauptverursacher	4.103	4.080	23	0,6%	3.771	4.206	4.005	4.016
Anteil Hauptverursacher	78,63%	80,48%			80,96%	80,41%	77,62%	79,84%

Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Lastkraftwagen waren im Jahr 2022 an 5218 Unfällen im Präsidialbereich Koblenz beteiligt. Hierbei handelt es sich zum ganz überwiegenden Teil (ca. 92 %) lediglich um Sachschadensunfälle, wobei in nahezu 80 % der LKW-Fahrende auch als Hauptverursachender gesehen wurde. Die anteilig geringe Anzahl dieser Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist dabei leicht angestiegen, was sich besonders in einer Steigerung der bei LKW-Unfällen verunglückten Personen zeigt.

<sup>5</sup> Unter den Begriff Lkw im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme fallen:

- Liefer- und Lastkraftwagen, auch mit Anhänger
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen, auch mit Anhänger
- Sattelschlepper, Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen
- Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Lastkraftwagen mit Spezialaufbau

Vor allem wurden im Jahr 2022 13 Personen im Zusammenhang mit LKW-Verkehrsunfällen getötet, was eine Abkehr vom Tiefststand im letzten Jahr darstellt. Keine der getöteten Personen war dabei selbst Führer eines LKW.

Etwa 20 % der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich 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 drei Viertel zu einem Viertel. Wie auch bei anderen Verkehrsunfallbeteiligungsarten sind die Ursachen für die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von LKW in erster Linie im Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, bei Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot, bei überhöhter Geschwindigkeit, Fehler beim Fahrstreifenwechsel sowie zu einem ganz 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, teilweise auch größer angelegten 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 mehr als 4000 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse überprüft.

In fast 500 Fällen wurde aus verschiedensten Gründen die Weiterfahrt polizeilich untersagt. Weiterhin wurden auf den Autobahnparkplätzen und -rastanlagen mehr als 50 Abfahrtskontrollen mit Fokus auf in der Fahrtüchtigkeit beeinträchtigte LKW-Fahrende durchgeführt. Hierbei wurden durch Kräfte der Verkehrsdirektion etwa 400 Fahrzeuge beziehungsweise Fahrzeugführende kontrolliert und in der Folge in etwas mehr als 30 Fällen das Losfahren des LKW präventiv untersagt.

## 8 Unfallursachen

### 8.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

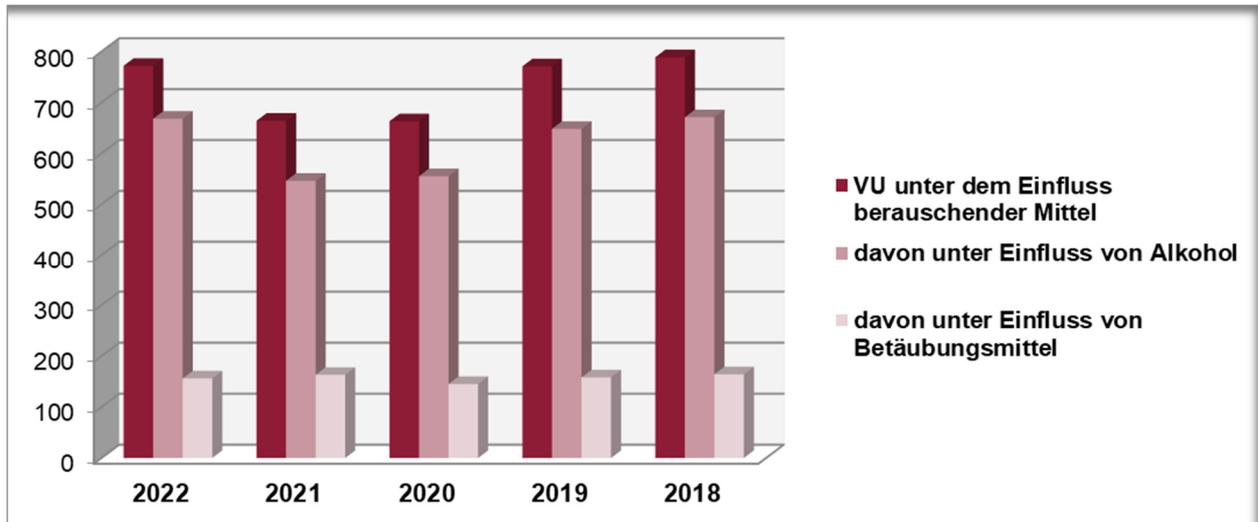


Abbildung 11: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	`18-`21
<b>VU unter Einwirkung berauschender Mittel</b>	772	664	108	16,3%	663	771	789	722

Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel sind nach einer Stagnation im Vergleich der Jahre 2020 und 2021 angestiegen und liegen damit wieder auf dem Niveau des Jahres 2019. Der Anteil solcher Unfälle an allen Verkehrsunfällen liegt dabei unter 2 %.

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

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

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	`18-`21
<b>VU unter Alkoholeinfluss</b>	668	546	122	22,3%	555	648	671	605
davon VU mit Personenschaden	240	188	52	27,7%	175	226	245	209

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2022 auf 668 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr gestiegen. Bei 240 dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was einer Steigerung von etwa 28 % entspricht und auch den Wert des Jahres 2019 übersteigt, jedoch noch unter der Zahl des Jahres 2018 bleibt

und im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen weiterhin nur einen eher geringen Teil ausmacht. Hierbei kam es zu drei Unfällen mit tödlichem Ausgang, in 58 Fällen wurden Personen schwer, in 179 Fällen leicht verletzt.

In etwa 18 % aller Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss war der oder die Hauptunfallverursachende der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen, wohingegen nur etwa 5 % dieser Unfälle durch Verkehrsteilnehmende verursacht wurden, die älter als 65 Jahre waren.

Betrachtet man Verkehrsbeteiligungsarten, so werden mit weitem Abstand die meisten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss durch PKW-Fahrende verursacht, Fahrende von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen hingegen sind hier hingegen nur sehr selten vertreten.

Aufgrund der steigenden Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache Alkohol wurden bereits im laufenden Jahr die polizeilichen Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit verstärkt. Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden zusätzlich nahezu 1600 Straf- und Ordnungswidrigkeitenanzeigen<sup>6</sup> wegen des Fahrens unter Alkoholeinfluss (ohne Unfallzusammenhang) erfasst, im Jahr 2021 waren dies noch etwa 1200 Anzeigen. In rund 150 Fällen konnte eine potentielle Trunkenheitsfahrt noch vor Fahrtantritt polizeilich unterbunden werden.

### 8.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>VU unter Drogeneinfluss</b>	156	163	-7	-4,3%	145	158	164	158
davon VU mit Personenschaden	80	62	18	29,0%	39	51	67	55

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

Erkennbar ist hingegen ein leichter Rückgang im Bereich der Verkehrsunfälle, bei denen einer der Beteiligten unter dem Einfluss von Drogen stand. Dennoch kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einem Anstieg solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Zu berücksichtigen ist hierbei jedoch, dass diese Zahlen im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen insgesamt sehr klein sind, sodass sich geringe Veränderungen prozentual doch deutlicher bemerkbar machen als bei großen Zahlen.

<sup>6</sup> 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.

Im Rahmen polizeilicher Kontrollmaßnahmen wurden zusätzlich in mehr als 1450 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. Im Jahr 2021 waren dies noch etwa 1300 Fälle, sodass sich hier, wie auch bei den Alkoholdelikten, die Steigerung der polizeilichen Kontrolltätigkeit widerspiegelt.

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.

## 8.2 Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	18-21
<b>Ursache Abstand</b>	14.134	12.281	1.853	15,1%	11.796	13.822	13.426	12.831
davon VUP	839	805	34	4,2%	829	1.039	1.011	921
Anteil an alle VU	33,1%	30,8%			30,2%	29,9%	29,5%	30,1%

Tabelle 16: Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand

Bei den Hauptunfallursachen ist der unzureichende Sicherheitsabstand mit einem Anteil von etwa 33 % primäre Unfallursache. Nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 stieg die Gesamtzahl der Abstandsunfälle trotz fortschreitender technischer Sicherheitsausrüstung in Fahrzeugen weiter leicht an. Erfreulich ist hingegen der deutlich geringere Anstieg bei solchen Verkehrsunfällen mit Personenschaden. Die dortige Steigerung von nur etwa 4 % kommt mit Blick auf den Anstieg der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden einem Rückgang gleich. Unfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstands stellen sich zu nahezu 95 % als reine Sachschadensunfälle dar und ereignen sich ganz weit überwiegend innerorts. Dennoch machen sie immerhin annähernd 20 % aller Personenschadensunfälle aus.

Die Polizei wirkt der Unterschreitung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Videoabstandsmessverfahren entgegen, das insbesondere auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommt. So wurden im Jahr 2022 im Präsidialbereich Koblenz fast 13.800 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eingeleitet.

### 8.3 Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>Ursache Geschwindigkeit</b>	2.913	2.824	89	3,2%	2.812	3.363	3.420	3.105
davon VUP	856	792	64	8,1%	895	976	959	906
Anteil an alle VU	6,8%	7,1%			7,2%	7,3%	7,5%	7,3%

Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle, die auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind, sind im Jahr 2022 nur minimal angestiegen. Setzt man dies ins Verhältnis mit dem Anstieg aller Verkehrsunfälle, so kommt dies einem erfreulichen Rückgang gleich. Insbesondere werden die Werte früherer Jahre nicht mehr erreicht. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist dennoch Hauptunfallursache für Verkehrsunfälle mit Personenschaden, wengleich auch hier mit Blick auf frühere Jahre ein erfreulicher Rückgang zu verzeichnen ist, wobei immer noch in zehn Fällen nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptursache bei tödlichen Verkehrsunfällen anzunehmen war.

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 stationären Messanlagen auch semimobile („Enforcement-Trailer“) und mobile Messgeräte der Verkehrsdirektion zum Einsatz. Weiterhin werden zivile Fahrzeuge eingesetzt, welche über eine Videotechnik zur Aufzeichnung entsprechender Verstöße geeignet ist. Ergänzt werden diese Messungen durch den Einsatz von Handlasermessgeräten, welche durch die Dienststellen anlassbezogen vor allem im Rahmen des Beschwerdewesens, an Gefahrenstellen und an Unfallhäufungsstellen eingesetzt werden.

Auf diese Weise wurden im vergangenen Jahr im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Koblenz nahezu eine Million Geschwindigkeitsverstöße registriert.

## 8.4 Unfälle mit Ursache „Ablenkung“

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>Ursache Ablenkung</b>	277	404	-127	-31,4%				
davon VUP	78	102	-24	-23,5%	* Ursache erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst			
Anteil an alle VU	0,6%	1,0%						

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.

So konnten für das Jahr 2021 im Präsidialbereich Koblenz in der Folge immerhin 404 Verkehrsunfälle der Unfallursache Ablenkung zugeordnet werden. Im Jahr 2022 waren es nur noch 275.

In etwas mehr als 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 2022 fortgeführt. Hierbei wurden im Präsidialbereich Koblenz unter anderem etwa 4250 Ordnungswidrigkeiten wegen Ablenkungsverstößen (ohne Verkehrsunfälle) festgestellt und angezeigt (2021: 3800).

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

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	18-21
<b>Wild auf der Fahrbahn</b>	7.422	7.642	-220	-2,9%	7.282	8.294	7.684	7.726
davon VUP	54	62	-8	-12,9%	63	72	73	68
Anteil an alle VU	17,4%	19,2%			18,6%	18,0%	16,9%	18,1%

Tabelle 19: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn

Im Jahr 2022 kam es zu 7422 Unfällen durch Wild auf der Fahrbahn. Diese stellen mit einem Anteil von etwa 17 % am Gesamtunfallgeschehen eine nicht unwesentliche Unfallursache dar. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2020 und leichtem Anstieg im Jahr 2021 ist nunmehr erneut ein Rückgang zu verzeichnen. Der weiterhin sehr geringe Anteil solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist erfreulich.

Es kam erneut keine Person aufgrund der Kollision mit Wild ums Leben, in lediglich 13 Fällen verursachte der Zusammenstoß mit einem Wildtier schwere Personenschäden.

## 8.6 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	18-21
<b>Straßenbenutzung</b>	1.686	1.506	180	12,0%	1.447	1.786	1.825	1.641
davon VUP	188	183	5	2,7%	211	241	239	219
Anteil an alle VU	3,9%	3,8%			3,7%	3,9%	4,0%	3,8%
<b>Überholen</b>	748	644	104	16,1%	628	825	808	726
davon VUP	173	129	44	34,1%	127	162	152	143
Anteil an alle VU	1,8%	1,6%			1,6%	1,8%	1,8%	1,7%
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	895	862	33	3,8%	831	1.074	999	942
davon VUP	74	60	14	23,3%	67	74	56	64
Anteil an alle VU	2,1%	2,2%			2,1%	2,3%	2,2%	2,2%
<b>Vorfahrt</b>	2.308	2.173	135	6,2%	2.108	2.684	2.745	2.428
davon VUP	673	579	94	16,2%	625	708	712	656
Anteil an alle VU	5,4%	5,4%			5,4%	5,8%	6,0%	5,7%
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsf.</b>	7.707	7.040	667	9,5%	7.201	8.589	8.838	7.917
davon VUP	496	425	71	16,7%	463	558	454	475
Anteil an alle VU	18,0%	17,6%			18,4%	18,6%	19,4%	18,5%
<b>Andere Fehler</b>	1.315	1.445	-130	-9,0%	1.959	2.366	2.380	2.038
davon VUP	190	215	-25	-11,6%	266	242	286	252
Anteil an alle VU	3,1%	3,6%			5,0%	5,1%	5,2%	4,8%

Tabelle 20: Weitere Unfallursachen

Neben den bereits dargestellten Unfallursachen wurden, wie auch schon im vergangenen Jahr, 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.

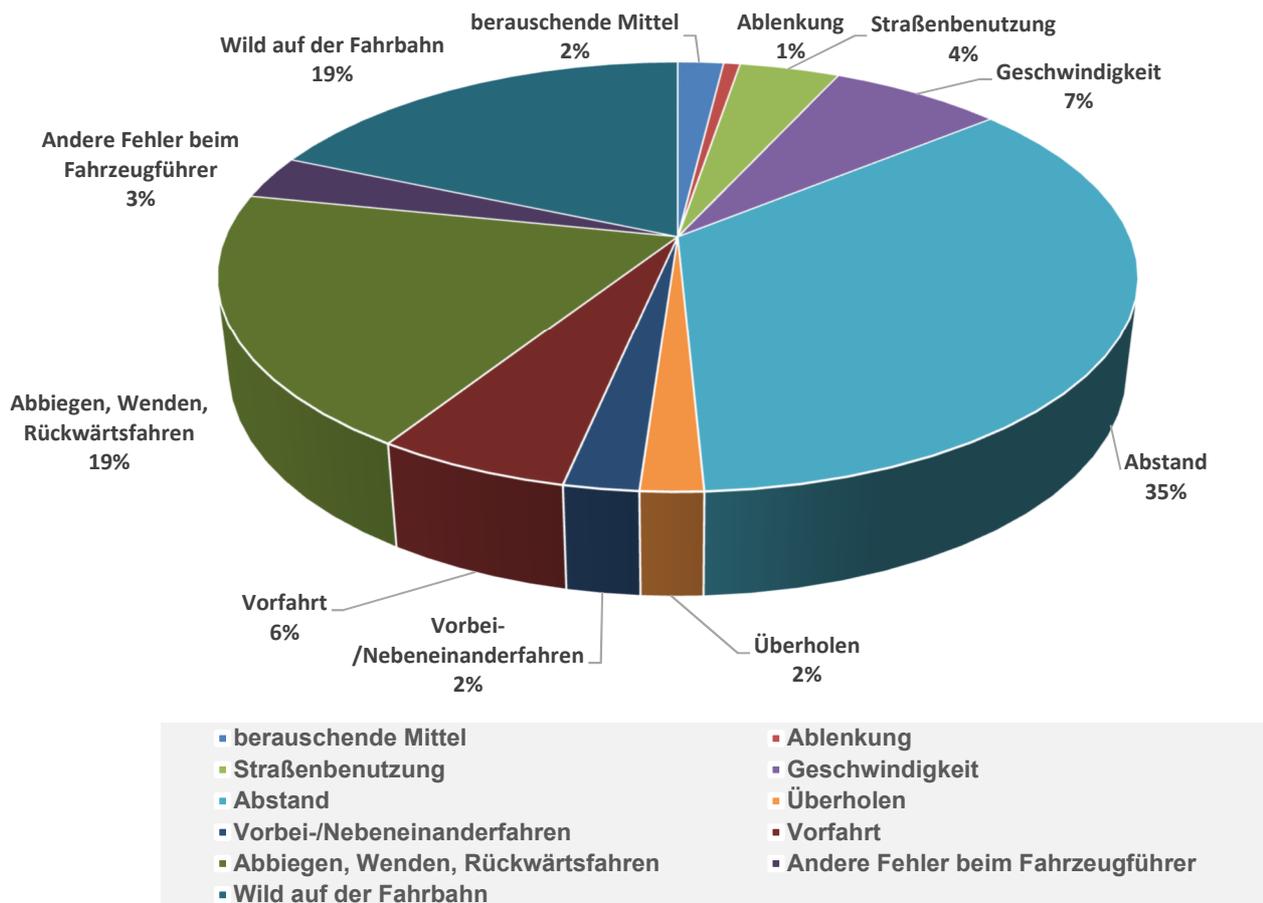


Abbildung 12: Grafik Unfallursachen

## 9 Zusammenfassung und Ausblick

Wie bereits eingangs erwähnt, muss die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen derzeit im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie gesehen werden, so dass der weitere Anstieg der Verkehrsunfallzahlen mit annähernder Rückkehr zur normalen Verkehrsdichte absehbar war. Betrachtet man die Unfallbilanz 2022 des Polizeipräsidiums Koblenz unter diesen Gesichtspunkten, so ist insgesamt ein noch positives Bild zu zeichnen. Besonders positiv ist hierbei der weiterhin niedrige Stand bei den tödlich und schwer verletzten Verkehrsunfallbeteiligten, die im Sinne der „Vision Zero“, also dem Ziel, dass niemand tödlich im Straßenverkehr verletzt wird, im besonderem Fokus stehen.

Betrachtet man die verschiedenen Risikogruppen, so fallen bei den Altersgruppen vor allem die Kinder und bei den Verkehrsbeteiligungsarten vor allem die Fahrrad-/Pedelec-fahrenden auf. Die Anstiege in diesen Bereichen waren bereits im Laufe des Jahres auffällig, sodass bereits ab der Jahresmitte verstärkt Maßnahmen getroffen wurden, um dem negativen Trend entgegen zu wirken. Gleiches gilt für die Unfallursache Alkohol, bei welcher trotz gesteigerter polizeilicher Maßnahmen die hierdurch verursachten Verkehrsunfälle angestiegen sind.

Positive Entwicklungen sind hingegen bei den Nutzern von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen erkennbar. Hier zeigen offensichtlich die konzeptionell hinterlegten Maßnahmen der letzten Jahre, vor allem im Bereich der klassischen „Bikerstrecken“ in Westerwald und Eifel, zwischenzeitlich Wirkung. Ebenso positiv hervorzuheben ist die Entwicklung bei der Risikogruppe der Jungen Fahrenden. Dennoch bleiben die Jungen Fahrenden selbstverständlich, ebenso wie die Seniorinnen und Senioren unter besonderer Beobachtung bei der Beteiligung am Verkehrsunfallgeschehen.

Verkehrssicherheitsarbeit ist nach wie vor eine der Kernaufgabe und zugleich besonderes Anliegen der Polizei. Gerade vor dem Hintergrund der Diskussionen um den 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. In der Folge 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, weiterhin sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

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.

## **10 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: 0261-103-2405

### **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

## 11 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2022	2021	Total	%	2020	2019	2018	'18-'21
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>42.715</b>	<b>39.912</b>	<b>2.803</b>	<b>7,0%</b>	<b>39.105</b>	<b>46.204</b>	<b>45.524</b>	<b>42.686</b>
<b>davon VU mit Personenschaden</b>	4.361	3.965	396	10,0%	4.164	4.774	4.798	4.425
davon VU mit Getöteten	38	35	3	8,6%	44	50	47	44
davon VU mit Schwerverletzten	868	839	29	3,5%	897	993	1.040	942
davon VU mit Leichtverletzten	3.455	3.091	364	11,8%	3.223	3.731	3.711	3.439
VU mit § 142 StGB (Flucht)	8.471	7.811	660	8,4%	7.976	9.246	9.147	8.545
davon geklärt	3.483	3.309	174	5,3%	3.341	3.767	3.808	3.556
<b>Aufklärungsquote</b>	41,1%	42,4%			41,9%	40,7%	41,6%	41,7%
<b>Verunglückte Personen</b>								
<b>Gesamtzahl der verunglückten Personen</b>	<b>5.716</b>	<b>5.140</b>	<b>576</b>	<b>11,2%</b>	<b>5.422</b>	<b>6.267</b>	<b>6.311</b>	<b>5.785</b>
davon Getötete	40	36	4	11,1%	47	55	51	47
davon Schwerverletzte	986	935	51	5,5%	1.012	1.140	1.186	1.068
davon Leichtverletzte	4.690	4.169	521	12,5%	4.363	5.072	5.074	4.670
<b>Risikogruppen nach Alter</b>								
VU mit <b>Kinderbeteiligung</b> (0 - 14)	444	338	106	31,4%	344	422	383	372
davon VUP	344	253	91	36,0%	254	342	318	292
dabei verunglückte Kinder	377	280	97	34,6%	290	380	351	325
VU unter Beteiligung <b>Junge Fahrende</b> (18 - 24)	8.800	8.567	233	2,7%	8.326	9.794	9.908	9.149
davon VUP	1.188	1.060	128	12,1%	1.165	1.326	1.336	1.222
dabei verunglückte Junge Fahrende	1.014	916	98	10,7%	985	1.146	1.168	1.054
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 65)	8.469	7.541	928	12,3%	7.542	9.087	8.875	8.261
davon VUP	1.001	814	187	23,0%	904	1.076	1.062	964
dabei verunglückte Senioren (≥ 65)	701	563	138	24,5%	645	759	734	675
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 75)	3.552	3.321	231	7,0%	3.428	4.257	4.194	3.800
davon VUP	415	370	45	12,2%	424	508	491	448
dabei verunglückte Senioren (≥ 75)	285	250	35	14,0%	307	343	325	306
<b>Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung</b>								
VU <b>Rad- und Pedelec</b> fahrende	912	820	92	11,2%	901	922	822	866
davon VUP	693	632	61	9,7%	730	727	652	685
dabei verunglückte Rad- und Pedelecfahrende	703	626	77	12,3%	740	732	648	687
VU <b>motorisierte Zweiräder mit a.K.</b>	864	838	26	3,1%	866	939	1.004	912
davon VUP	587	586	1	0,2%	576	661	702	631
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	627	620	7	1,1%	605	702	742	667
VU mit <b>LKW</b>	5.218	5.068	150	3,0%	4.658	5.231	5.160	5.029
davon VUP	401	365	36	9,9%	390	405	394	389
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	562	481	81	16,8%	545	550	535	528
<b>Unfallursachen</b>								
<b>Alkoholeinfluss</b>	668	546	122	22,3%	555	648	671	605
<b>Drogeneinfluss</b>	156	163	-7	-4,3%	145	158	164	158
<b>Ablenkung</b>	277	404	<i>* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst</i>					
<b>Straßenbenutzung</b>	1.686	1.506	180	12,0%	1.447	1.786	1.825	1.641
<b>Geschwindigkeit</b>	2.913	2.824	89	3,2%	2.812	3.363	3.420	3.105
<b>Abstand</b>	14.134	12.281	1.853	15,1%	11.796	13.822	13.426	12.831
<b>Überholen</b>	748	644	104	16,1%	628	825	808	726
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	895	862	33	3,8%	831	1.074	999	942
<b>Vorfahrt</b>	2.308	2.173	135	6,2%	2.108	2.684	2.745	2.428
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren</b>	7.707	7.040	667	9,5%	7.201	8.589	8.838	7.917

Tabelle 21: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick