



VERKEHRSUNFALL- ENTWICKLUNG 2021

Polizeipräsidium Westpfalz



Impressum

Polizeipräsidium Westpfalz

Logenstraße 5

67655 Kaiserslautern

E-Mail: ppwestpfalz.sb13@polizei.rlp.de

Yvonne Morzik, PHK`in / Michael Krauß, EPHK

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
1. Einleitung	3
2. Strukturdaten	3
3. Verkehrsunfallentwicklung	4
3.1 Verkehrsunfälle gesamt.....	4
3.2 Unfälle mit Personenschäden	4
3.2.1 Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und P2).....	5
3.2.2 Unfälle mit Leichtverletzten	6
4. Risikogruppen	6
4.1 Kinder.....	6
4.2 Junge Fahrende	7
4.3 Senioren (Generation 65+).....	8
4.4 Lastkraftwagen (LKW).....	9
4.5 Motorisierte Zweiräder (MoZ)	10
4.6 Fahrrad / Pedelec.....	11
5. Hauptunfallursachen	12
5.1 Geschwindigkeit	12
5.2 Wildunfälle.....	13
5.3 Abstand.....	13
5.4 Alkohol / Drogen.....	14
5.5 Vorfahrt	15
5.6 Überholen.....	15
6. Verkehrsunfallflucht.....	16
7. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	16
8. Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung.....	17
9. Ausblick 2022.....	18
10. Schnellübersicht.....	19
11. Einteilung der Unfallkategorien	20

1. Einleitung

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wird nachfolgend auch die männliche Form verwendet. Sie gilt gleichermaßen für weibliche und männliche Personen. Die Gleichstellung von Männern und Frauen soll in keiner Weise durch diese Verfahrensweise angetastet werden.

Die Darstellung der Verkehrslage und deren Analyse, insbesondere der Unfallursachen, Beteiligten und Folgen, bieten die Ausgangsbasis polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit. Maßnahmen, Schwerpunktsetzungen und Konzeptionen orientieren sich daran bzw. leiten sich daraus ab. Ein effizienter Einsatz der polizeilichen Ressourcen, personell wie materiell, wird dadurch stetig optimiert.

2. Strukturdaten

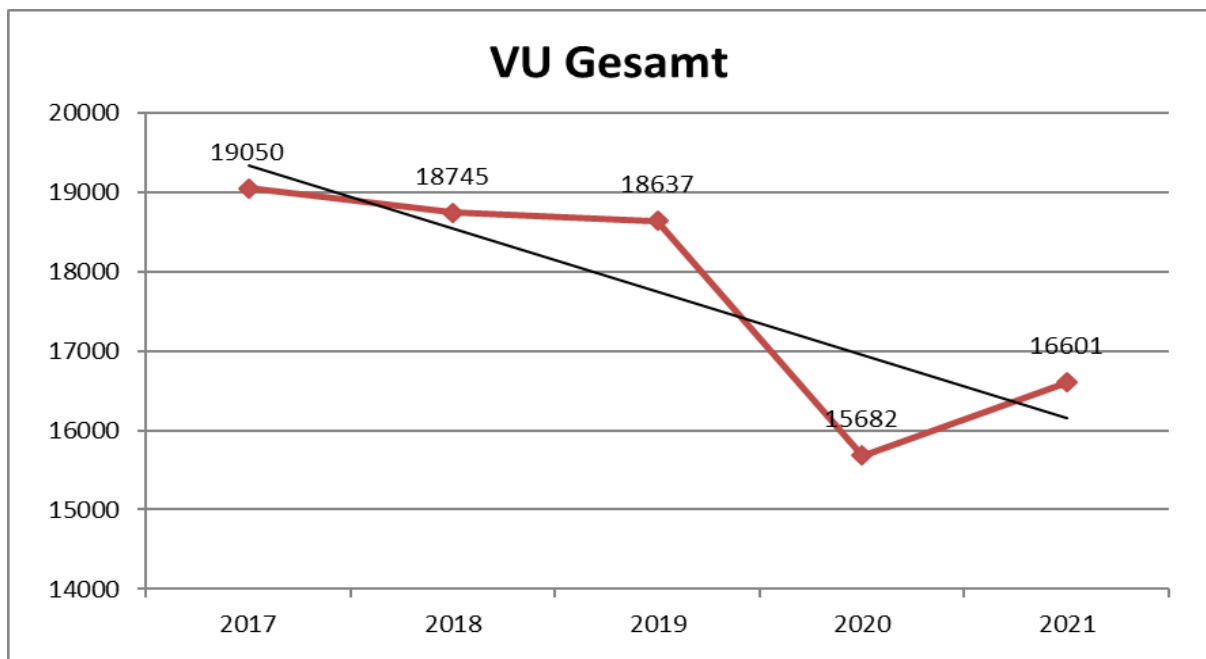
Für das Verkehrslagebild wurden die statistischen Daten mit Stand 31.12.2020 zu Grunde gelegt. Bei den Einwohnerzahlen sind die Mitglieder der Stationierungskräfte und deren Angehörige nicht eingerechnet. Aufgrund dessen müssen für den Bereich des Polizeipräsidiums Westpfalz ca. 50 000 Personen dazugerechnet werden. Diese werden in den Berechnungen der Statistik (Bevölkerungsanteile, Alterskohorten, Häufigkeitsziffer) nicht berücksichtigt.

Einwohner im PP Westpfalz nach Altersstrukturen						
	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	Gesamt
Risikogruppen	Kinder		Junge Fahrende		Generation 65+	
Einwohner zum 31.12.2020	63.487	12.636	35.854	257.244	113.995	483.216
Anteil in % an gesamt	13,14%	2,61%	7,42%	53,24%	23,59%	100%

Das Polizeipräsidium Westpfalz ist für 483.216 Einwohner zuständig. Hierbei entfallen auf die Risikogruppe der Kinder 63.487, auf die „Jungen Fahrenden“ 35.854 und 113.995 Personen auf die Generation 65+.

3. Verkehrsunfallentwicklung

3.1 Verkehrsunfälle gesamt



Nach einem durch Corona-Maßnahmen bedingten signifikantem Rückgang in 2020 auf 15.682 Verkehrsunfälle (VU), ist in 2021 ein Anstieg auf 16.601 (+919) zu verzeichnen. Dies entspricht einem Zuwachs von 5,9%. Gleichwohl ergibt der Vergleich der letzten beiden Jahre aufgrund der pandemischen Lage keine validen statistischen Zahlenwerte. Die Langzeitbetrachtung über 5 Jahre weist entgegen dieses leichten Anstieges einen stetigen Rückgang der Unfallzahlen aus. Die Statistik des Landes zeigt ebenfalls einen Anstieg der Verkehrsunfälle zum Vorjahr um 2.389 VU (1,9%) auf.

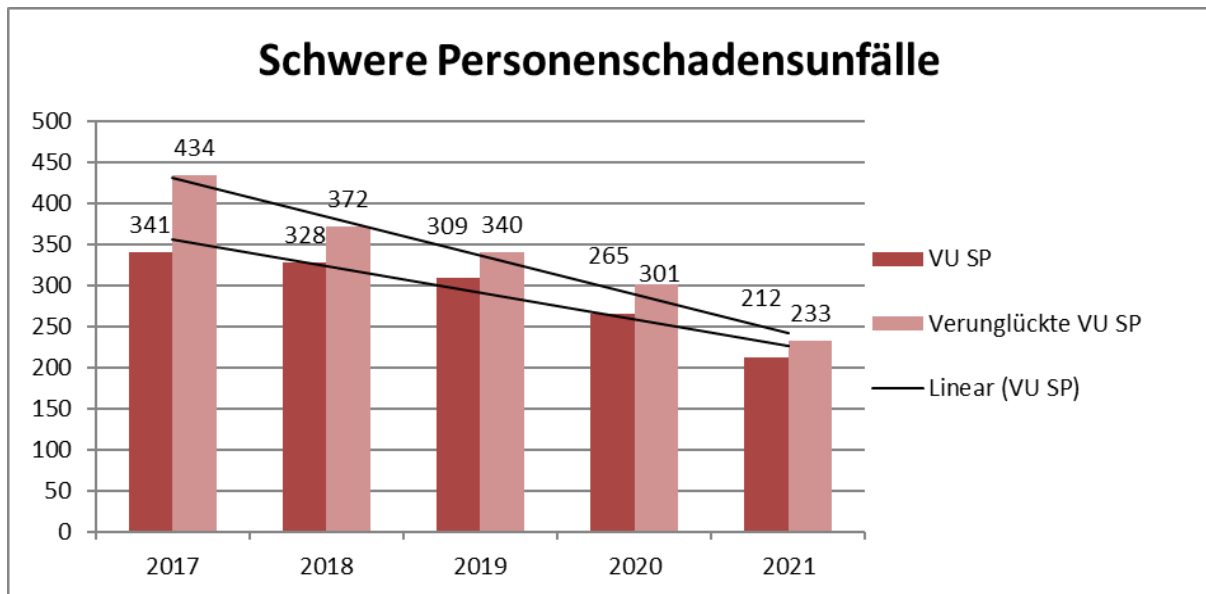
3.2 Unfälle mit Personenschäden

Bei den Verkehrsunfällen (VU) mit Personenschäden wird unterschieden in solche, bei denen mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet (VU P1), schwerverletzt (VU P2) oder leichtverletzt (VU P3) wurde. Unfälle mit schweren Personenschäden sind VU mit getöteten und schwerverletzten Personen (VU P1 und VU P2).

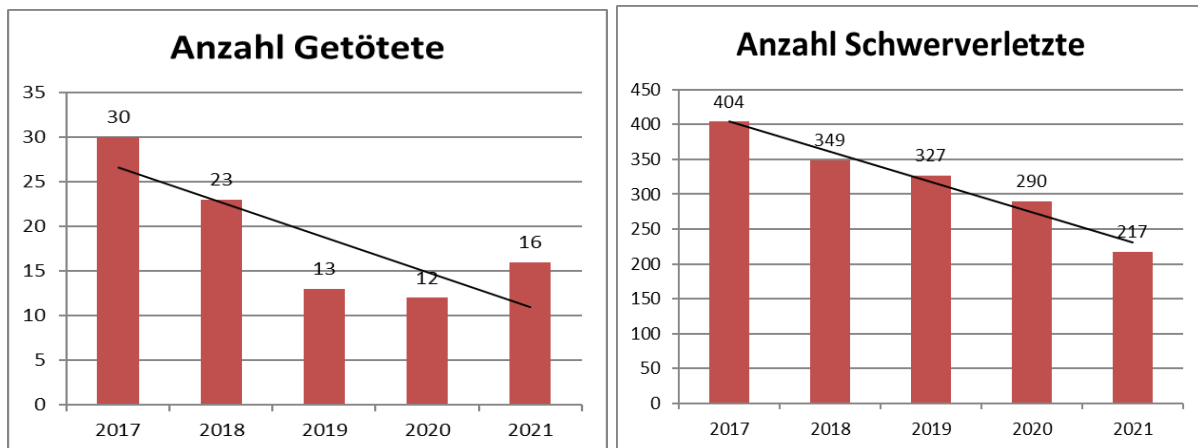
Als getötete Verkehrsteilnehmer werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den jeweiligen Unfallfolgen verstorben sind.

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 weniger beeinträchtigenden Verletzungen gelten als leichtverletzt.

3.2.1 Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und P2)

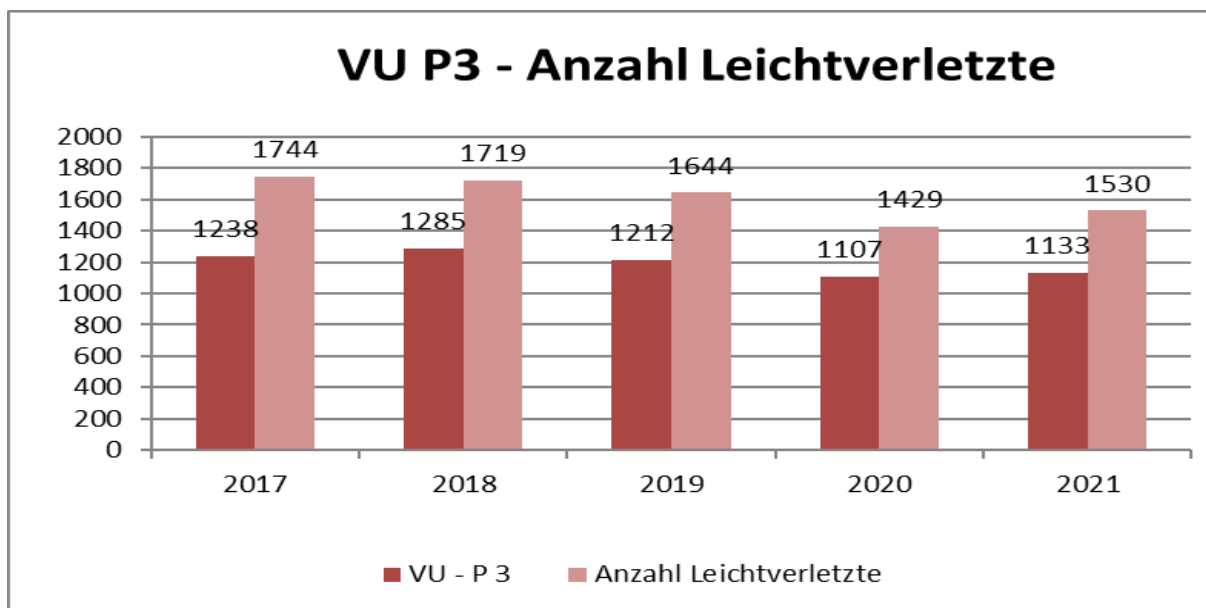


Bei den Unfällen mit schweren Personenschäden setzte sich der Trend rückläufiger Zahlen fort. Die Zahl dieser Unfälle verringerte sich um 20,0% von 265 Verkehrsunfällen auf 212 VU (-53 VU), die der Verunglückten um 22,6% von 301 auf 233 Verletzte (-68).



Im Jahr 2021 sind mit 16 tödlich verunglückten Personen 4 Verkehrstote mehr als im Vorjahr zu verzeichnen. In der 5-Jahresbetrachtung ergibt sich dagegen eine Einstufung unter dem Durchschnitt. Bei der Anzahl der Schwerverletzten setzt sich die positive Entwicklung der schweren Personenschadensunfälle deutlich fort. Hier ist ein Rückgang um 73 Verunglückte von 290 auf 217 (-25,2%) festzustellen.

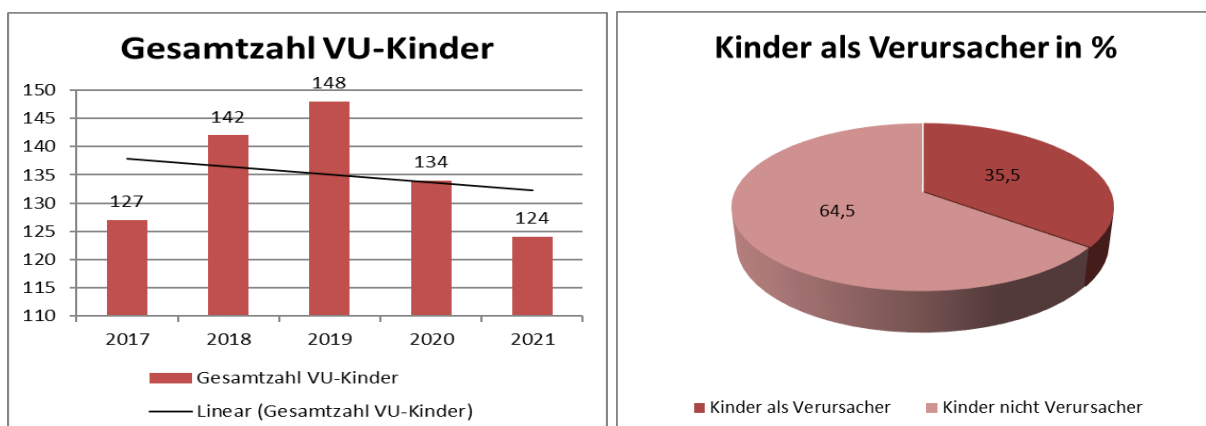
3.2.2 Unfälle mit Leichtverletzten



1.133 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten markieren den zweittiefsten Wert in der Langzeitbetrachtung. Gegenüber dem Vorjahr ist eine Zunahme von 26 VU zu verzeichnen, was den starken Rückgängen in den beiden Lockdownphasen in 2020 geschuldet sein dürfte. Trotz dieses geringen Anstieges der VU ist bei den Verletzten ein Zuwachs um 101 auf 1.530 Personen (+7,1%) registriert.

4. Risikogruppen

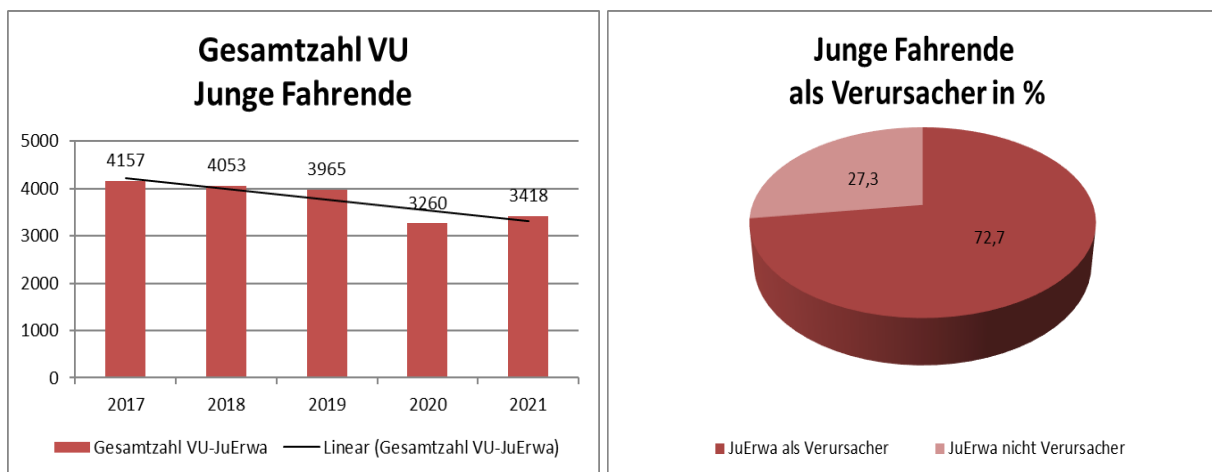
4.1 Kinder



In der Verkehrsunfallstatistik beträgt die Altersobergrenze der Kinder 14 Jahre. Die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung sind das zweite Jahr in Folge zurückgegangen und erreichen mit 124 (-10 VU) den Tiefststand in der Langzeitbetrachtung. Hierbei

trugen 13 Kinder (Vorjahr 12) schwere und 96 Kinder (Vorjahr 99) leichte Verletzungen davon. 59 Kinder erlitten als Mitfahrer, 24 als Radfahrer, 19 als Fußgänger und 7 Kinder als sonstige Verkehrsteilnehmer körperlichen Schaden. Wie auch im Vorjahr ist kein Unfall mit tödlichem Ausgang registriert. Bei den polizeilich bearbeiteten Schulwegunfällen verletzten sich 4 (Vorjahr 8) Kinder, eins dabei schwer. Davon nahmen drei Kinder als Fußgänger und ein Kind mit einem Spielgerät am Straßenverkehr teil. Insgesamt ist festzustellen, dass sich der überwiegende Anteil der Kinderunfälle (50 VU) in der Zeit zwischen 15.00 und 18.00 Uhr und somit in der Freizeit, unabhängig vom Schulweg ereignet.

4.2 Junge Fahrende



Die Risikogruppe der „Jungen Fahrenden“ umfasst 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer und bildet seit Jahren einen Kernpunkt polizeilicher Prävention und Überwachung. Nach einem durch Lockdowns / Ausgangssperren verbundenen starken Rückgang in 2020 auf 3.260 VU (-705), ist im Vorjahr eine Zunahme um 158 VU (+4,8%) auf 3.418 Unfälle zu verzeichnen. Auffällig ist die sehr hohe Verursacherquote von 72,7 %, sowie die hohe Häufigkeitsziffer (Anzahl der Unfälle, geteilt durch Einwohnerzahl multipliziert mit 100 000) mit 9.533. Keine andere Bevölkerungsgruppe erreicht eine solche nur annähernd. Aus der Häufigkeitsziffer lässt sich erkennen, dass etwa jeder zehnte „Junge Fahrende“ an einem Verkehrsunfall beteiligt ist.

Entgegen der Annahme „Junge Fahrende“ verunglücken überwiegend bei sogenannten „Disco-Unfällen“, ist bei der Analyse der Unfallzeiten festzustellen, dass sich die meisten Verkehrsunfälle dieser Risikogruppe in der Zeit von 15:00 – 18:00 Uhr ereignen. Besonders der Mittwoch mit 136 Verkehrsunfällen und Donnerstag mit 129 Unfällen sind hierbei auffällig. Alkohol als Unfallursache bleibt weiterhin ein wichtiges

Thema bei den „Jungen Fahrenden“, denn ein Anteil von 22,5 Prozent bei diesen Unfällen, bei einem Bevölkerungsanteil von nur 7,42 Prozent, zeigt wie stark diese Gruppe hier vertreten ist.

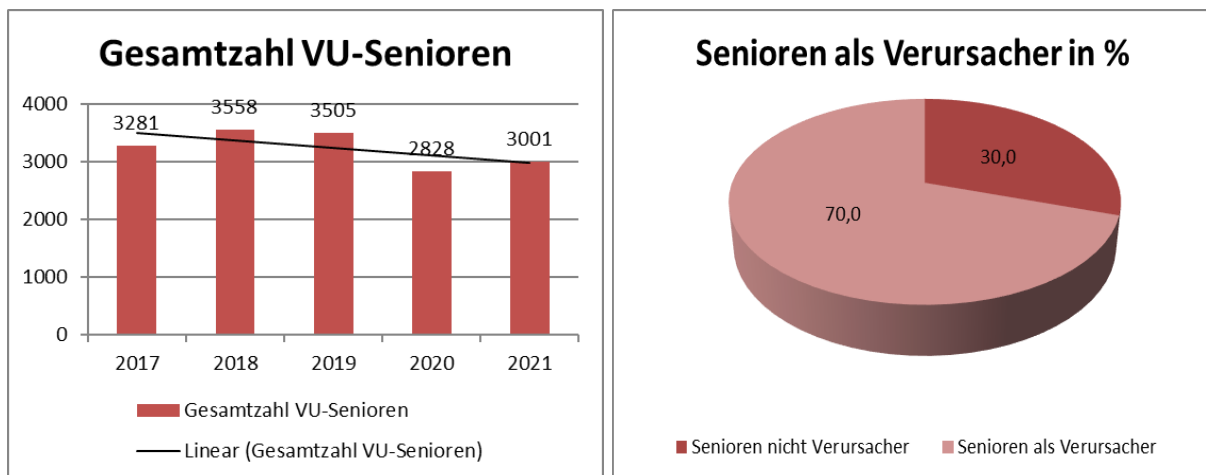
Alkoholunfälle mit	15-17 Jahren	18-24 Jahren	25-34 Jahren	35-44 Jahren	45-64 Jahren	ab 65 Jahre
Anzahl	1	47	54	35	57	13
Anteil in % an Alkohol-VU gesamt	0,5	22,5	25,9	16,8	27,4	6,2

Die Beteiligung am verursachten Unfallgeschehen erfolgte in 45 Fällen mit PKW, einmal als Fußgänger und einmal mit einem E-Scooter.

Bei den alkoholbedingten Unfällen betrug der Alkoholisierungsgrad bei 57,4% der „Jungen Erwachsenen“ weniger als 1,1 Promille und bei 42,6% über 1,1 Promille. Unfallfördernd wirken sich zusätzlich die Defizite in der Fahrpraxis aus.

Bei Unfällen unter Drogeneinfluss stellt diese Altersgruppe bei 32 (Vorjahr 17) von 68 (Vorjahr 46) Unfällen den Hauptverursacher. Dies entspricht einem Anteil von 47,1% der gesamten Unfälle unter Drogeneinfluss. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte dabei überwiegend mit PKW (31) und einmal mit motorisiertem Zweirad.

4.3 Senioren (Generation 65+)



Als Senioren gelten in der Verkehrsunfallstatistik Menschen ab 65 Jahren.

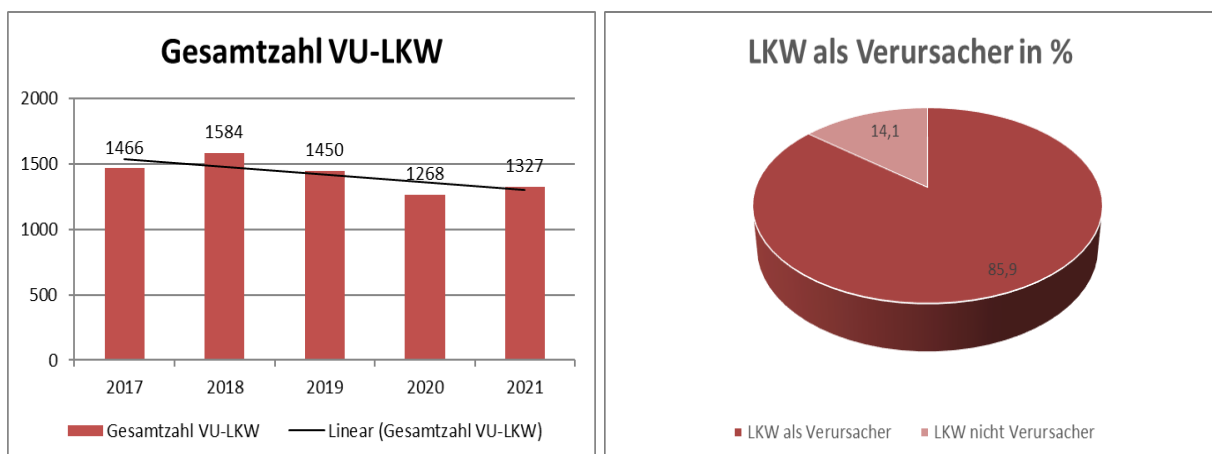
Die Anzahl der Generation 65+ wächst auf Grund des demographischen Wandels, was unmittelbar Auswirkung auf die Unfallzahlen nimmt. Dem durch die Mobilitätsbeschränkungen bedingten starken Rückgang in 2020 auf 2.828 VU steht nunmehr ein leichter Anstieg um 173 VU auf 3.001 VU (+6,1%) entgegen. Dies stellt den zweitniedrigsten Wert in der 5-Jahresbetrachtung dar. Gemessen am Anteil der Senioren

zur Gesamtbevölkerung ergibt sich keine überproportionale Beteiligung am Unfallgeschehen.

7 tödlich endende Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren, bei denen jeweils eine Person verstarb, weisen einen Zuwachs um 4 VU mit 4 tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmenden aus. Alle Getöteten sind der Generation 65+ zugehörig. Einen Rückgang gab es bei den Unfällen mit Verletzten. Bei 43 (-15) Unfällen wurden 48 (-22) Personen schwerverletzt, darunter 36 (-14) Senioren. 316 (+48) Personen erlitten bei 228 (-40) Verkehrsunfällen leichte Verletzungen, darunter waren 122 (-12) Zugehörige zur Generation 65+.

Bei der überwiegenden Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren handelt es sich um Sachschadensunfälle, insbesondere um die sogenannten „Parkplatzrempler“.

4.4 Lastkraftwagen (LKW)

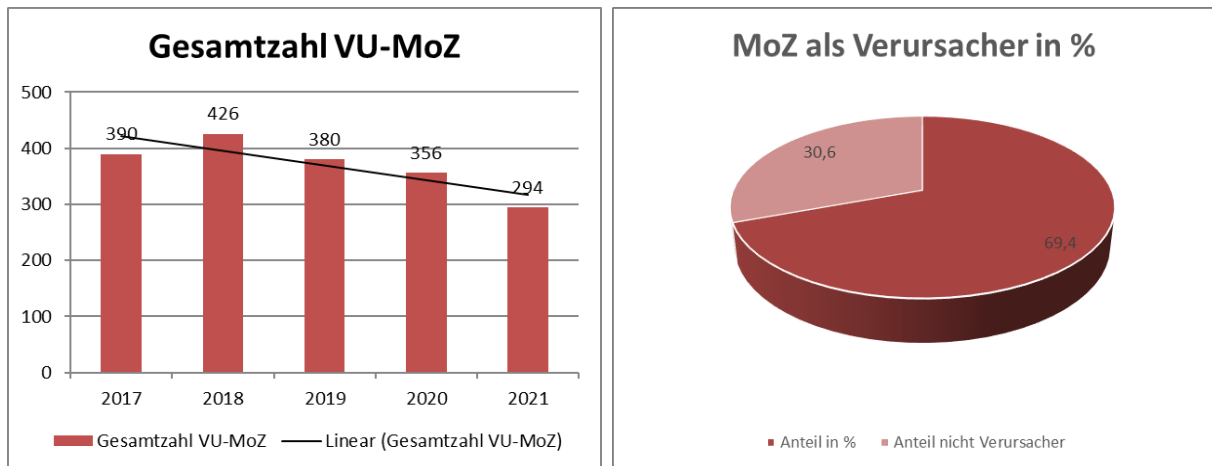


Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW stiegen von 1.268 auf 1.327 VU. Die häufigsten Unfallursachen bei Unfällen mit LKW-Beteiligung sind fehlerhaftes Abbiegen (349 VU), Abstand (280 VU) und unangepasste Geschwindigkeit (101 VU). Bei 7,6 % (101) der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW kam es zu Personenschäden. Bei 17 VU (+4) wurden wie im Vorjahr siebzehn Verkehrsteilnehmer schwer verletzt und bei 85 Unfällen (+23) gab es 124 (Vorjahr 82) leicht verletzte Personen.

Die Verursacherquote von 85,9 % zeigt deutlich, dass lediglich rund jeder 6. LKW-Fahrer unverschuldet an einem Unfall beteiligt ist.

4.5 Motorisierte Zweiräder (MoZ)

Zu dieser Art der Verkehrsbeteiligung zählen Mofa 25, S-Pedelec, Kleinkraftrad, Kraftrad, Leichtkraftrad und Quad.



Das dritte Jahr in Folge sinken die Unfallzahlen dieser Verkehrsart und erreichen mit 294 VU (-62 VU / -17,4%) den Tiefststand in der 5-Jahresbetrachtung. 242 VU entfallen auf MoZ mit amtlicher Zulassung (Krafträder), wobei die Führer dieser Fahrzeuge in 174 Fällen (71,9 %) die Unfallursache gesetzt haben. 7 Nutzer dieser Fahrzeuge kamen zu Tode (Vorjahr 2), schwere Verletzungen erlitten 64 Kraftradfahrende (Vorjahr 79) und leichte Verletzungen trugen 119 Personen (Vorjahr 116) davon.

MoZ mit Versicherungskennzeichen waren an 52 VU beteiligt und werden bei 30 VU (57,7%) als Hauptverursacher geführt. Tödliche Verletzungen sind bei dieser Verkehrsart, wie im Vorjahr auch, nicht zu beklagen, allerdings erlitten 6 Personen (Vorjahr 9) schwere Verletzungen. Leichte Verletzungen sind bei 26 Zweiradnutzenden (Vorjahr 49) zu verzeichnen.

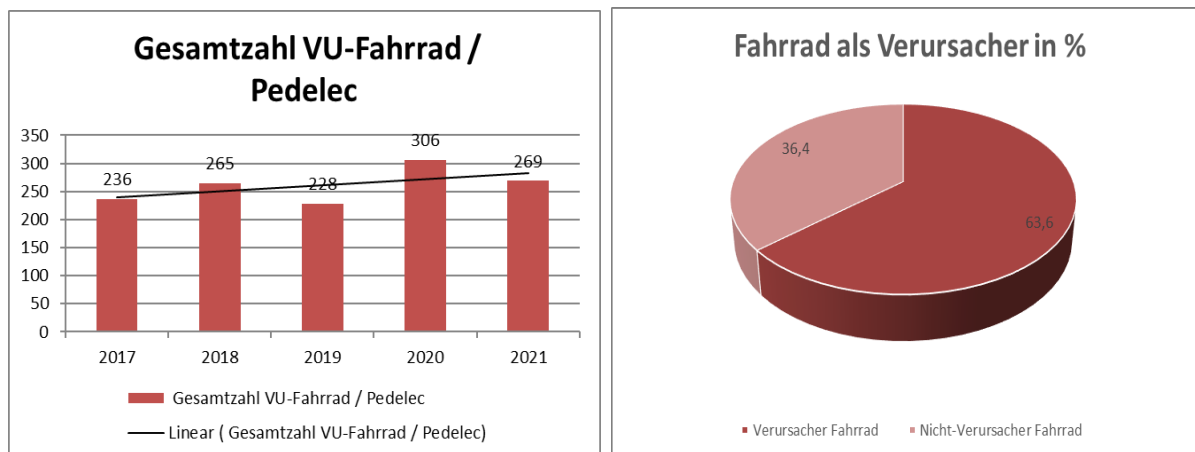
Bei 120 Verkehrsunfällen dominiert die Unfallursache „Geschwindigkeit“. Bei 34 Unfällen ist „Abstand“, bei 15 Verkehrsunfällen sind „Fehler beim Überholen“, bei 10 VU jeweils „Verkehrstüchtigkeit“, und „Nichtbeachten von Vorfahrt“ ursächlich.

Die höchste Unfallbelastung mit Beteiligung von MoZ zeigt sich von 12:00 Uhr bis 15:00 Uhr mit 83 VU und von 15:00 bis 18:00 Uhr mit 97 VU. Samstag (50 VU) und Sonntag (66 VU) heben sich deutlich von den übrigen Tagen ab.

Eine Besonderheit stellt die Region um Johanniskreuz, dem Mekka für Motorradfahrer, im Pfälzer Wald dar. Biker aus dem In- und Ausland suchen die kurvenreichen Strecken auf, um ihre Leidenschaft auszuleben, was unmittelbar zu einer Unfallhäufung

führt. Gegenüber 2020, aufgrund längerfristiger Streckensperrungen und der temporären Sperrung der Biker-Treffs während des Lockdowns, sind die Unfallzahlen in diesem Bereich wieder steigend (+18 VU).

4.6 Fahrrad / Pedelec

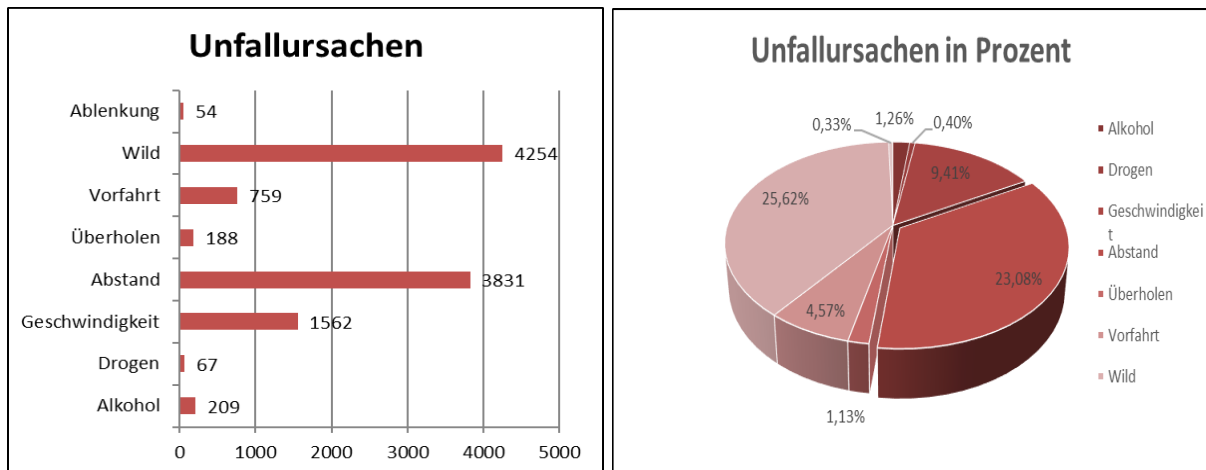


Die besondere Pandemielage mit geändertem Freizeitverhalten, verstärkten die Bereitschaft zur Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad / Pedelec, was sich in der Langzeitbetrachtung widerspiegelt. So wurde mit 269 VU (-37 VU) der zweithöchste Wert im 5-Jahresschnitt registriert. Insgesamt wurden 208 (Vorjahr 233) Radfahrende verletzt. Schwere Verletzungen sind bei 40 (Vorjahr 61) und leichte Verletzungen bei 167 (Vorjahr 141) Radfahrenden registriert. Gegenüber dem Vorjahr, in dem keine Person zu Tode kam, ist eine tödlich verletzte Person erfasst.

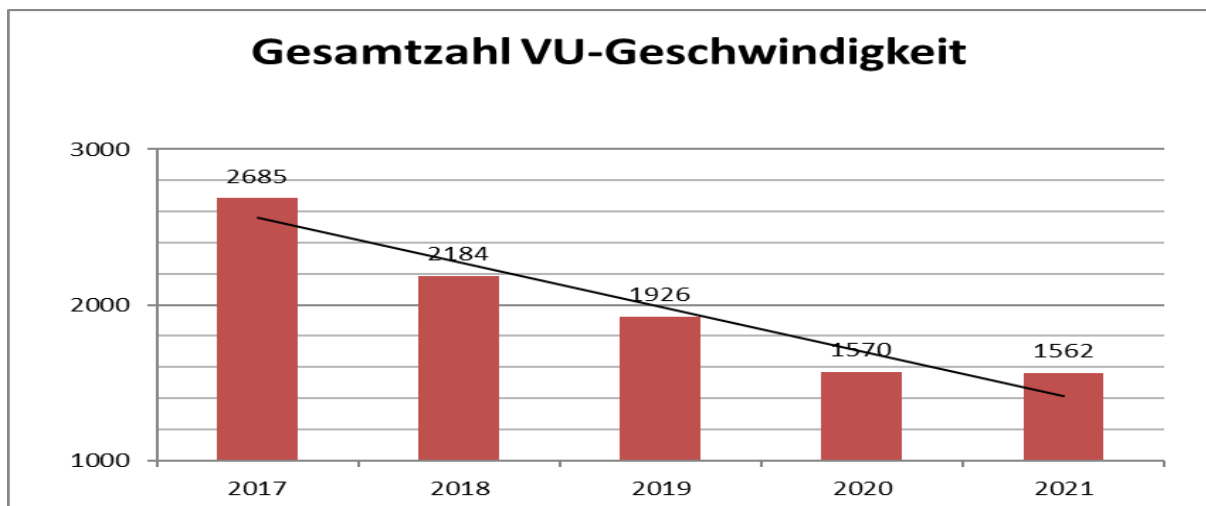
Die vermehrte Nutzung von Pedelec spiegelt sich ebenfalls in der Unfallstatistik mit einem Anteil von 12,6% der Fahrradunfälle wieder. Gegenüber 2020 ist ein Anstieg der VU mit Pedelec um sieben auf 34 VU zu vermerken, was den Höchststand in der 5-Jahresbetrachtung abbildet.

Diese Art der Verkehrsbeteiligung wird zukünftig verstärkt in der Unfallbetrachtung erscheinen. Dagegen spielen versicherungspflichtige E-Bikes statistisch keine Rolle.

5. Hauptunfallursachen



5.1 Geschwindigkeit

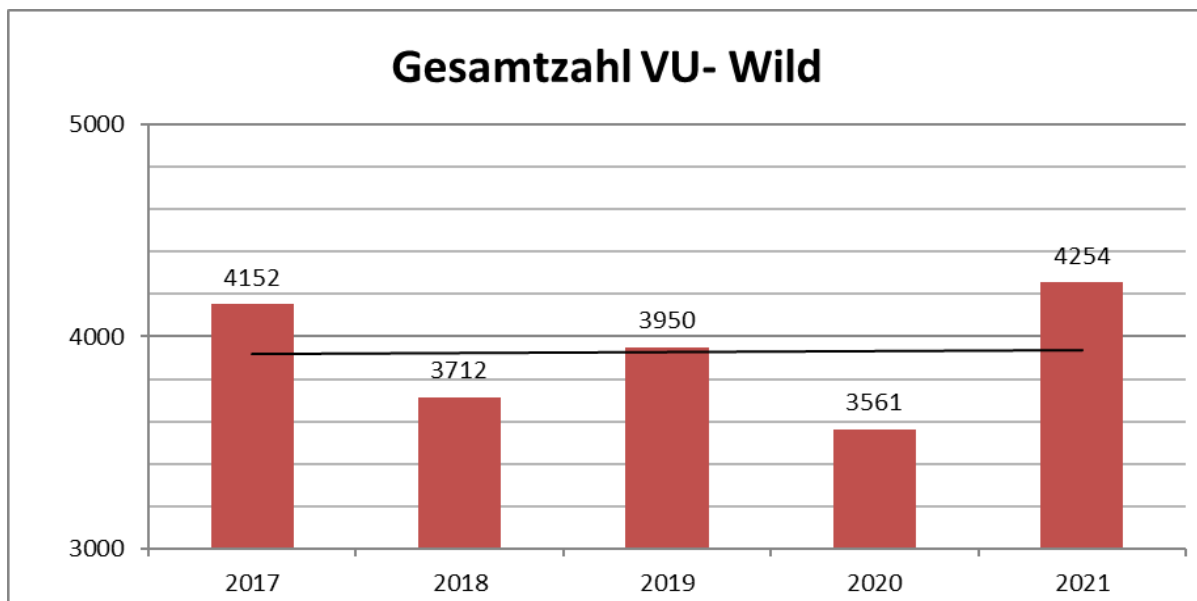


Die Ursache Geschwindigkeit ist sowohl in der Langzeitbetrachtung, als auch im Vergleich zum Vorjahr, eine bestehende Konstante als Hauptunfallursache. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit dieser Hauptunfallursache ist trotz zweier Lockdownphasen in 2020 nochmals leicht um 8 Unfälle auf 1562 VU zurückgegangen.

Die Hauptursache Geschwindigkeit steht bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden an erster Stelle. Bei 5 Verkehrsunfällen (Vorjahr 4) kamen 5 Personen ums Leben. Schwere Verletzungen erlitten Verkehrsteilnehmende bei 91 VU (Vorjahr 124 / -26,6%) und bei 314 VU (Vorjahr 310) leichte Verletzungen. Die Zahl der bei diesen Unfällen körperlich geschädigten Personen ging von 564 auf 519 (-45 / -7,9%) zurück.

Dabei ereignen sich Unfälle, die mit hoher Kollisionsgeschwindigkeit schwerste Folgen verursachen (VU P1 + P2), oftmals außer Orts (78 Unfälle / 75,7%).

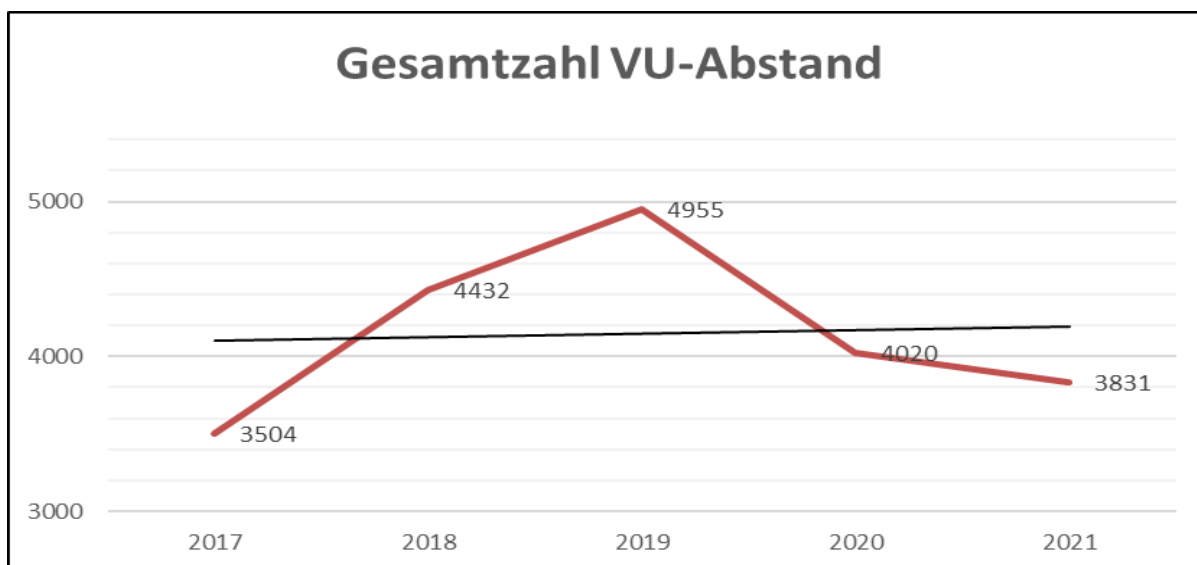
5.2 Wildunfälle



Nach einem deutlichen Rückgang in 2020, mit hoher Wahrscheinlichkeit durch die Mobilitätsbeschränkungen zur Pandemiebekämpfung begründet, steigt die Zahl im Vorjahr um 693 VU auf 4.254 Unfälle (+19,5%).

Wildunfälle sind nicht nur mit verstärktem Wildwechsel im Verkehrsraum erklärbar, ferner trägt das Verhalten der Fahrzeugführer zum Unfallgeschehen bei. So ist in vielen Fällen eine nicht angepasste Geschwindigkeit als mitursächlich anzunehmen.

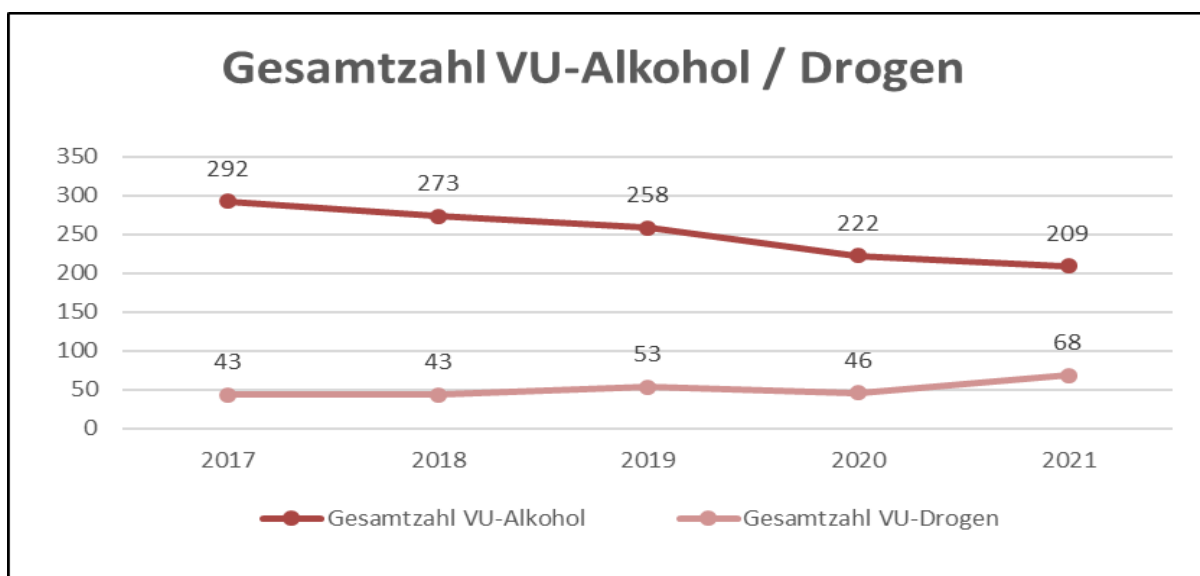
5.3 Abstand



Im zweiten Jahr in Folge gingen die Unfallzahlen in der Hauptunfallursache Abstand zurück. So sank die Zahl der Verkehrsunfälle von 4.019 auf 3.831 (-188 /-4,7%).

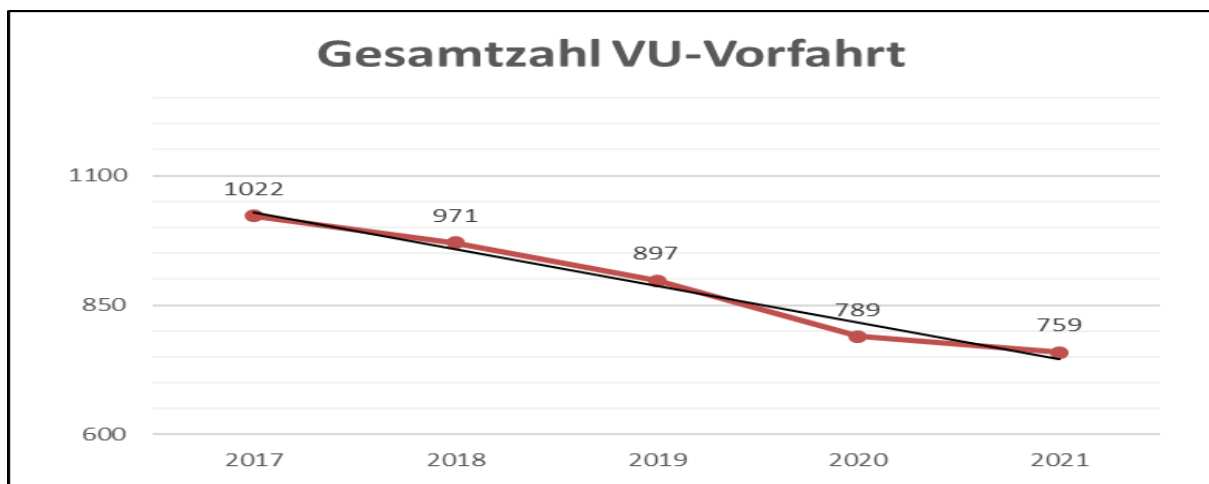
Sicherheitsabstand bleibt nach Geschwindigkeit auch in der 5-Jahresbetrachtung Hauptunfallursache Nr. 2 bei den Personenschadensunfällen und eine Konstante in der Betrachtung. Bei 15 Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten (Vorjahr 18) und 243 Unfälle mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern (Vorjahr 239) war mangelnder Sicherheitsabstand unfallursächlich. Gegenüber einem tödlich verletzten Verkehrsteilnehmenden in 2020 ist nun kein Verkehrstoter verzeichnet.

5.4 Alkohol / Drogen



Gegenüber 2020 ist im letzten Jahr ein Rückgang der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss um 13 VU (-5,9%) auf 209 VU festzustellen. Unter Drogeneinfluss ereigneten sich 68 Verkehrsunfälle (Vorjahr 46/+47,8%). Damit ist der höchste Wert in der 5-Jahresbetrachtung erreicht. Insgesamt war bei 277 Unfällen (Vorjahr 268) die Fahrtüchtigkeit der Beteiligten durch die Einwirkung von Alkohol oder Drogen beeinträchtigt.

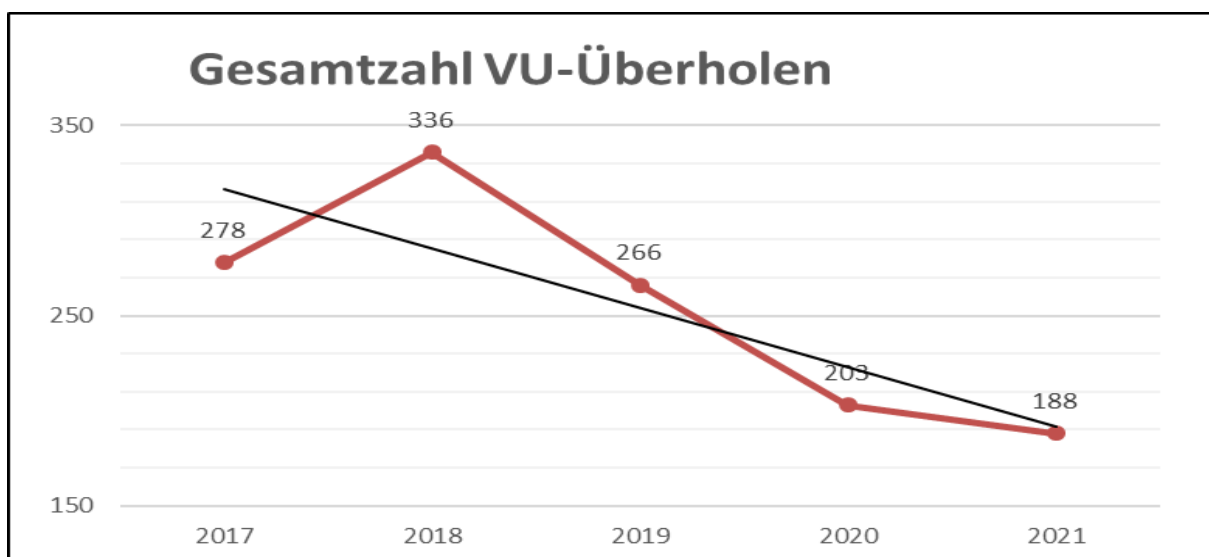
5.5 Vorfahrt



Die Unfallursache Vorfahrt / Vorrang bildet mit 759 Verkehrsunfällen (Vorjahr 789) eine zu beachtende Größe in der Unfallanalyse. Mit Hauptursache Vorfahrt / Vorrang sind 19 schwere Verkehrsunfälle (Vorjahr 25) und 175 Unfälle mit Leichtverletzten (Vorjahr 182) erfasst.

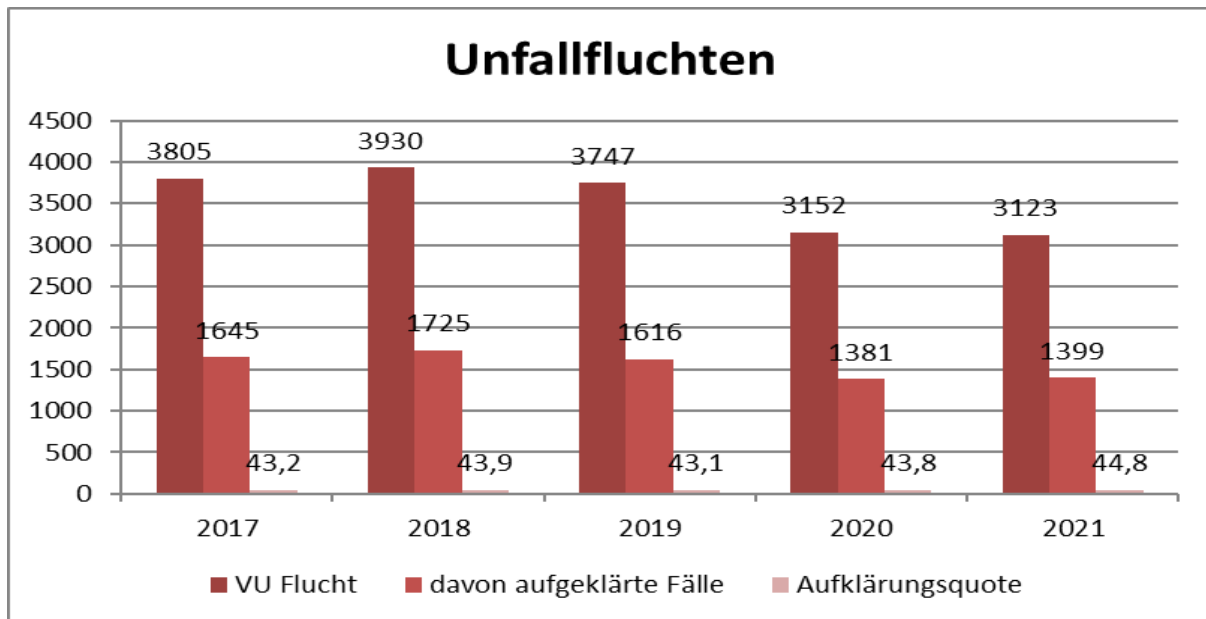
Die Mehrzahl (78,9%) der VU mit dieser Hauptursache ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

5.6 Überholen



Diese Ursache ist zahlenmäßig weniger präsent (188 VU), hat bei einem Unfall aber gravierende Folgen. So ereignete sich 2 Verkehrsunfälle (Vorjahr 1 VU) mit tödlichem Ausgang. Bei 10 Verkehrsunfällen (Vorjahr 12) wurden Personen schwer und bei 31 Unfällen (Vorjahr 35) leicht verletzt.

6. Verkehrsunfallflucht



Das dritte Jahr in Folge sind die Fallzahlen in diesem Deliktsbereich gesunken und erreichen mit 3.123 Fällen (-29) einen Tiefststand in der Fünfjahresbetrachtung. Damit wird bei annähernd jedem fünften Unfall die Unfallstelle unerlaubt verlassen.

Die hohe Zulassungsquote (~24,0%) sogenannter SUV, Fahrzeuge mit erhöhten Abmessungen, gepaart mit eng angelegten Parkbuchten bei Einkaufszentren, **werden** die Fallzahlen auch weiterhin auf einem hohen Niveau halten. Der starke Rückgang im Jahr 2020 ist deutlich auf die beiden Lockdownphasen zur Pandemiebekämpfung und der damit verbundenen Schließung von Geschäften zurückzuführen. Somit sind die fast gleichen Fallzahlen in 2021 besonders zu bewerten.

Die Aufklärungsquote konnte 2021 auf 44,0 Prozent% (+2,3%) gesteigert werden.

7. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

Zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen schwerer Personenschadensunfälle hat die Polizei unter anderem folgende Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt: Kontrollen zur Bekämpfung alkoholbedingter Fahruntüchtigkeit im Straßenverkehr führten zu insgesamt 1.999 Ahndungen durch die Polizei (Vorjahr 1747). Dabei hat die Polizei in 660 Fällen Blutproben (Vorjahr 581) entnehmen lassen und Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. 985 Fahrten (Vorjahr 958) unter Alkoholeinfluss hat sie verhindert.

In 1.168 Fällen (Vorjahr 803) haben Polizei, Staatsanwaltschaft und Zentrale Bußgeldstelle wegen Drogenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern Ermittlungsverfahren geführt und Blutentnahmen veranlasst.

Die Anzahl der bearbeiteten Aggressions- und Gefährdungsdelikte ist 2021 in allen Deliktsbereichen zum Teil stark rückläufig. So gab es einen Rückgang von 3.503 Fällen in 2020 auf 3.062 Fälle im letzten Jahr (-441/-12,6%). Besonders auffällig ist der Rückgang bei der Gefährdung des Straßenverkehrs von 178 auf 98 Fälle (-80/-44,9%). In Fällen, in denen Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt wurden, hat die Polizei 2021 insgesamt 1.093 Anzeigen und damit 168 Verfahren weniger bearbeitet als im Vorjahr.

In 22.154 Messstunden hat das Polizeipräsidium Westpfalz die mobilen und semi-mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte intensiv eingesetzt, um insbesondere an unfallauffälligen Strecken und Gefahrenstellen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überwachen. Durch die permanent hohen Einsatzzeiten der autarken Messsysteme sind dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen gewährleistet, was zu einer deutlich erhöhten Entdeckungswahrscheinlichkeit beim Verkehrsteilnehmer führt. Dadurch verhält sich der Verkehrsteilnehmer zunehmend regelkonform. Dies wird durch die vorseitig beschriebene Statistik zu Geschwindigkeitsunfällen bestätigt. Damit hat die Polizei einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit geleistet. Zusätzlich zu diesen Überwachungsmaßnahmen war eine teilstationäre Messanlage auf der Bundesautobahn 6 für 10 Monate rund um die Uhr im Einsatz. Abstandsmessungen, speziell mit Zielrichtung Lastkraftwagen, erfolgten an 388 Stunden (Vorjahr 263), wobei 7.752 (Vorjahr 4.279) Verstöße geahndet wurden.

8. Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung

Die Verkehrssicherheitsberatung nimmt eine zentrale Rolle in der vorbeugenden Verkehrsunfallbekämpfung ein. Neben zahlreichen engagierten Mitarbeitenden aus dem Wechselschichtdienst, füllen insbesondere die 12 hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater diese Rolle aus. Diese vermittelten in den Jugendverkehrsschulen in 5.213 Einsatzstunden (Vorjahr 3.812) Grundwissen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr an Kinder aus Grundschulen und Kitas. 3.715 (Vorjahr 3 810) Schulkinder erhielten z.B. eine Radfahrausbildung.

Darüber hinaus gaben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums Westpfalz in 3.309 Einsatzstunden (Vorjahr 2.897) Senioren, jungen Erwachsenen und anderen Zielgruppen, wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen und Kindergartenkindern gezielte Tipps zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr.

9. Ausblick 2022

Die Entwicklung der Unfalllage zeigt, dass das PP Westpfalz mit den vorgenannten Maßnahmen zur positiven Entwicklung der Verkehrssicherheit beiträgt.

Die Mitarbeitenden des Polizeipräsidiums Westpfalz werden deshalb die bisher ergriffenen Maßnahmen weiter fortführen und intensivieren. Kernanliegen unserer Verkehrssicherheitsarbeit ist die kontinuierliche Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit. Der erhöhte Kontrolldruck durch den verstärkten Einsatz der Geschwindigkeitsmessanlagen, insbesondere der semi-mobilen Messeinrichtungen, soll den präventiven Effekt weiter steigern. Dabei wird eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung angestrebt, die bei den Verkehrsteilnehmern das Risiko des „Entdecktwerdens“ fördern und so zu regelkonformem Verhalten anhalten soll. Ein zusätzlicher Schwerpunkt wird auf der Bekämpfung des Fahrens unter Alkohol- und Drogen Einfluss liegen. Die oben angeführte Statistik zu den Unfällen mit dieser Ursache bedingt diese Schwerpunktbildung.

Darüber hinaus wird das Augenmerk auf die Risikogruppen „Kinder, Junge Fahrer und Senioren“ gelegt. Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern fördert mit zahlreichen Aktionen die sichere Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr. Durch das Projekt BOB werden junge Fahrer gezielt angesprochen und für das Thema Alkohol im Straßenverkehr sensibilisiert. Auch das bekannte Phänomen der Ablenkung durch elektronische Geräte, insbesondere durch Smartphones steht weiterhin im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen. Hier gilt es durch Prävention, aber auch durch konsequente Feststellung und Ahndung von Verstößen, das Risikobewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu stärken.

10. Schnellübersicht

Verkehrsunfalllage PP Westpfalz 2021										
1. VU-Entwicklung allgemein	5-J-Schnitt	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Veränderung total		HZ
VU Gesamt	18213,2	18952	19050	18745	18637	15682	16601	919	5,86%	3435,5
VU - P 1	17,0	16	25	21	12	11	16	5	45,45%	3,3
VU - P 2	308,0	355	316	307	297	265	196	-69	-26,04%	40,6
VU - P 3	1251,8	1417	1238	1285	1212	1107	1133	26	2,35%	234,5
Anzahl Getötete	19,2	18	30	23	13	12	16	4	33,33%	3,3
Anzahl Schwerverletzte	357,6	418	404	349	327	290	217	-73	-25,17%	44,9
Anzahl Leichtverletzte	1704,0	1984	1744	1719	1644	1429	1530	101	7,07%	316,6
2. VU mit unerlaubtem Entfernen	3674,2	3737	3805	3930	3747	3152	3123	-29	-0,92%	646,3
davon aufgeklärte Fälle	1605,6	1661	1645	1725	1616	1381	1399	18	1,30%	289,5
Aufklärungsquote in %	43,7%	44,4%	43,2%	43,9%	43,1%	43,8%	44,8%		2,24%	
3.1 Gesamtzahl VU-Kinder	142,6	162	127	142	148	134	124	-10	-7,46%	195,3
Kinder als Verursacher	47,2	53	40	48	46	49	44	-5	-10,20%	69,3
Anteil in %	33,1%	32,7%	31,5%	33,8%	31,1%	36,6%	35,5%		-2,96%	
3.2 Gesamtzahl VU-JuErwa	3930,4	4217	4157	4053	3965	3260	3418	158	4,85%	9533,1
JuErwa als Verursacher	2708,4	2872	2893	2756	2705	2316	2486	170	7,34%	6933,7
Anteil in %	69,0%	68,1%	69,6%	68,0%	68,2%	71,0%	72,7%		2,38%	
3.3 Gesamtzahl VU-Senioren	3276,0	3208	3281	3558	3505	2828	3001	173	6,12%	2632,6
Senioren als Verursacher	2259,6	2202	2250	2410	2485	1951	2100	149	7,64%	1842,2
Anteil in %	69,0%	68,6%	68,6%	67,7%	70,9%	69,0%	70,0%		1,43%	
3.4 Gesamtzahl VU-LKW	1494,6	1705	1466	1584	1450	1268	1327	59	4,65%	274,6
LKW als Verursacher	1189,2	1356	1158	1227	1157	1048	1140	92	8,78%	235,9
Anteil in %	79,7%	79,5%	79,0%	77,5%	79,8%	82,6%	85,9%		3,94%	
3.5 Gesamtzahl VU-MoZ	393,0	413	390	426	380	356	294	-62	-17,42%	60,8
MoZ als Verursacher	248,8	265	238	279	236	226	204	-22	-9,73%	42,2
Anteil in %	63,3%	64,2%	61,0%	65,5%	62,1%	63,5%	69,4%		9,30%	
3.6 Gesamtzahl VU-Fahrrad / Pedelec	257,8	254	236	265	228	306	269	-37	-12,09%	55,7
Fahrrad / Pedelec als Verursacher	147,0	139	130	156	114	196	171	-25	-12,76%	35,4
Anteil in %	56,5%	54,7%	55,1%	58,9%	50,0%	64,1%	63,6%		-0,75%	
4.1 Gesamtzahl VU-Alkohol	260,4	257	292	273	258	222	209	-13	-5,86%	43,3
4.2 Gesamtzahl VU-Drogen	45,0	40	43	43	53	46	68	22	47,83%	14,1
4.3 Gesamtzahl VU-Geschwindigkeit	2521,6	4243	2685	2184	1926	1570	1562	-8	-0,51%	323,3
4.4 Gesamtzahl VU-Abstand	3782,4	2001	3504	4432	4955	4020	3831	-189	-4,70%	792,8
4.5 Gesamtzahl VU-Überholen	288,2	358	278	336	266	203	188	-15	-7,39%	38,9
4.6 Gesamtzahl VU-Vorfahrt	956,6	1104	1022	971	897	789	759	-30	-3,80%	157,1
4.6 Gesamtzahl VU-Ablenkung	0,0	0	0	0	0	0	54	54		11,2

11. Einteilung der Unfallkategorien

Kategorie	Bezeichnung	Merkmal / Schwerste Folgen
1	Verkehrsunfall mit Getöteten	mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer (Tod tritt als Unfallfolge noch an der Unfallstelle ein oder innerhalb von 30 Tagen)
2	Verkehrsunfall mit Schwerverletzten	mindestens ein schwer verletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten
3	Verkehrsunfall mit Leichtverletzten	mindestens ein leicht verletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten und keine Schwerverletzten
Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden		
4	schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden im engeren Sinne (Kriterium Fahrbereitschaft)	Straftatbestand (auch Alkohol-/Drogeneinwirkung und Verkehrsunfallflucht) und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit ist oder Ordnungswidrigkeit , für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit ist
6	sonstiger Sachschadensunfall unter Alkohol-/ Drogen-/ Medikamenteneinwirkung	Unfallbeteiligter stand unter Alkohol- / Drogeneinwirkung und falls Kfz beteiligt waren, waren diese alle noch fahrbereit
Sonstiger Verkehrsunfall mit Sachschaden		
5	sonstiger Sachschadensunfall	alle sonstigen Sachschadensunfälle - die im Verwarnungsgeldverfahren abgeschlossen werden können, unabhängig von der Fahrbereitschaft beteiligter Kraftfahrzeuge - mit Straftatbestand (ohne Alkoholeinwirkung) und alle beteiligten Kfz waren fahrbereit - Ordnungswidrigkeiten , für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren