



VERKEHRSUNFALL- ENTWICKLUNG

Polizeipräsidium Westpfalz 2019



Az.: 20 272

SB: Michael Krauß, PHK

Stand: 24.02.2020

Inhalt

1	Strukturdaten	3
2	Verkehrsunfallentwicklung	4
2.1	Unfälle insgesamt	4
2.2	Unfälle mit Personenschäden	4
2.2.1	Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und VU P2).....	5
2.2.2	Unfälle mit Leichtverletzten.....	6
3	Risikogruppen	6
3.1	Kinder	6
3.2	Junge Erwachsene	7
3.3	Senioren	8
3.4	LKW	9
3.5	Motorisierte Zweiradfahrer (MoZ)	10
3.6	Fahrrad	11
4	Hauptunfallursachen	12
4.1	Geschwindigkeit	13
4.2	Wild.....	13
4.3	Abstand	14
4.4	Alkohol / Drogen	14
4.5	Vorfahrt.....	15
4.6	Überholen	16
5	Verkehrsunfallflucht	16
6	Verkehrsüberwachungsmaßnahmen	17
7	Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung	18
8	Ausblick 2020	19

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wird nachfolgend die männliche Form verwandt. 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 die damit einhergehende 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, kann dadurch stetig optimiert werden.

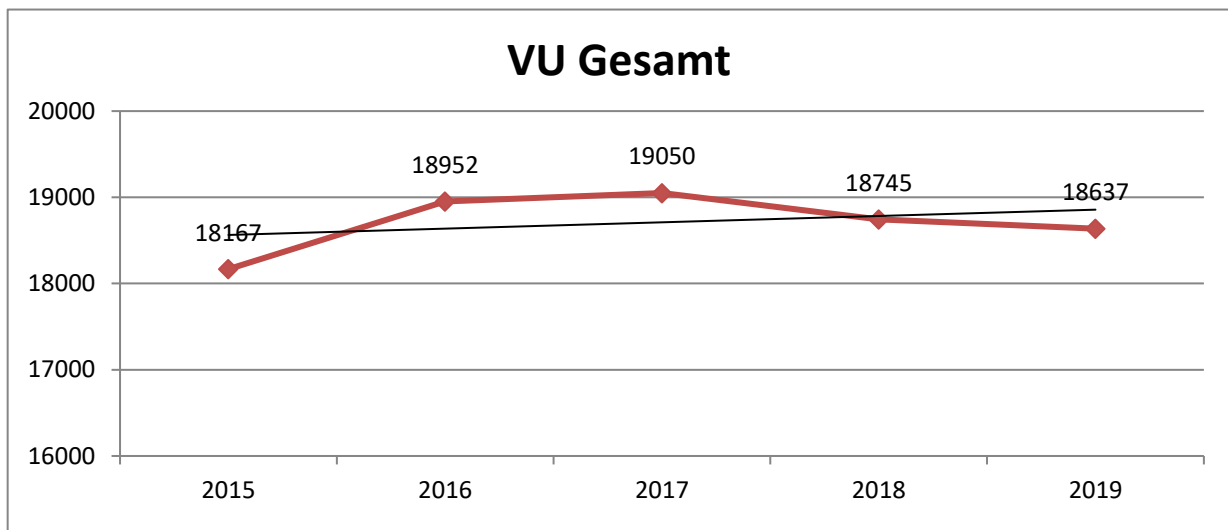
1 Strukturdaten

Für das Verkehrslagebild wurden die statistischen Daten mit Stand 31.12.2018 zu Grunde gelegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei den Einwohnerzahlen die Mitglieder der Stationierungstreitkräfte und deren Angehörige nicht eingerechnet sind. Zusätzlich zu den unten aufgeführten Daten müssen für den Bereich des PP Westpfalz ca. 50000 Personen dazugerechnet werden, die in den Berechnungen der Statistik (Bevölkerungsanteile, Alterskohorten, Häufungsziffer) jedoch keine Berücksichtigung finden.

Einwohner im PP Westpfalz nach Altersstrukturen									
Bevölkerung	gesamt	0 bis unter 8 Jahre	8 bis unter 14 Jahre	14 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 64 Jahre	65 bis unter 74 Jahre	ab 75 Jahre
		Kinder		Jugendliche	Junge Fahrer			Senioren	
01.01.2019	489945	33346	23925	14223	34686	111534	157627	54956	59648
Anteil an gesamt	in %	6,81	4,88	2,90	7,08	22,76	32,17	11,22	12,17

2 Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Unfälle insgesamt



Das dritte Jahr in Folge verzeichnet das Polizeipräsidium Westpfalz einen Rückgang der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle. Insgesamt ging die Zahl der Verkehrsunfälle um 108 auf 18637 (-0,6 Prozent) zurück **und liegt somit entgegen des Landestrends mit einem Zuwachs von 0,6 Prozent.**

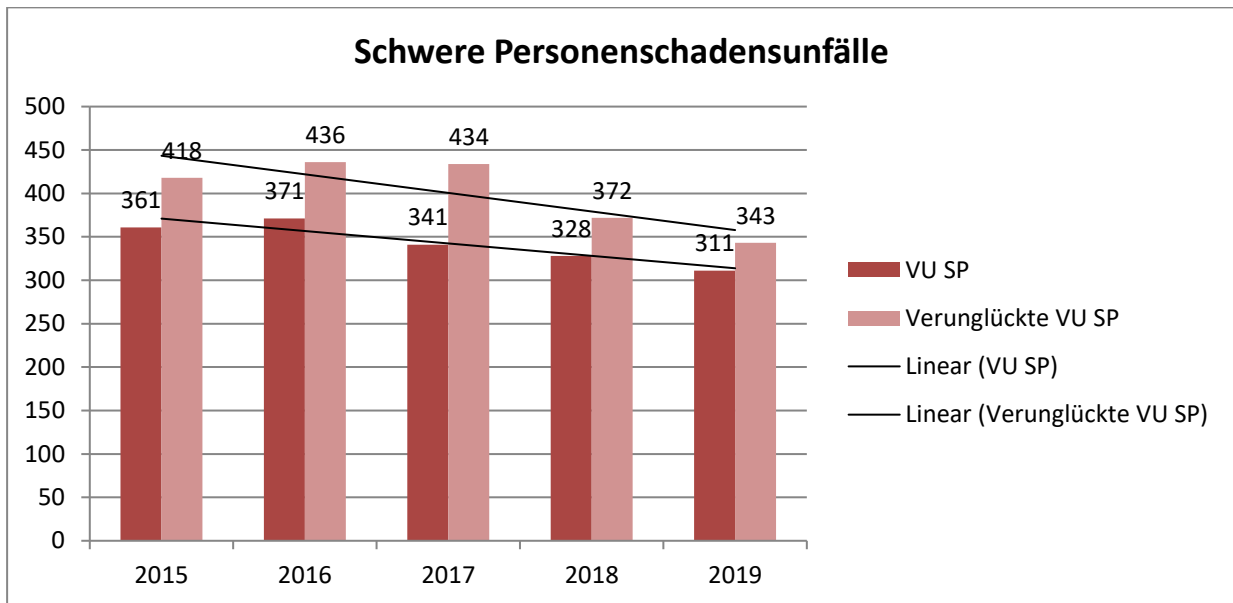
2.2 Unfälle mit Personenschäden

Bei den Unfällen 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 solche mit getöteten und schwerverletzten Personen (VU P1 und VU P2).

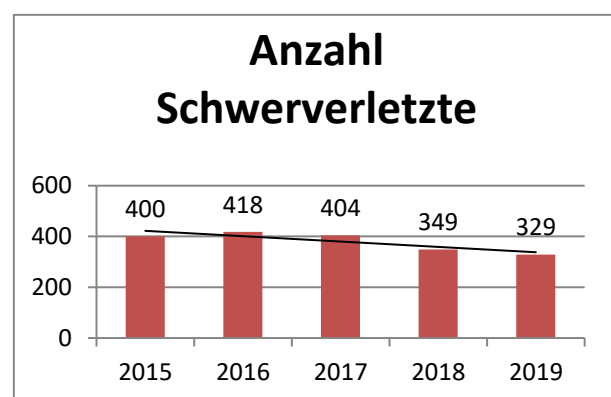
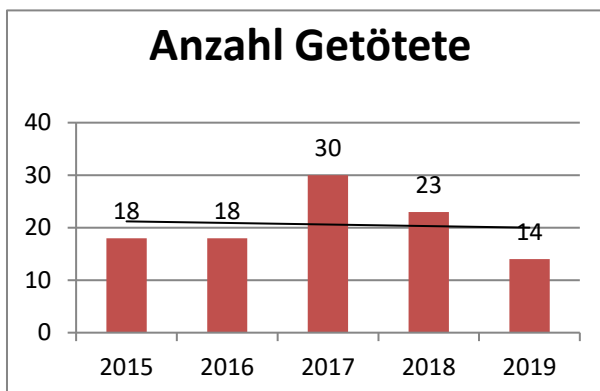
Als getötete Verkehrsteilnehmer werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den jeweiligen Unfallfolgen verstorben sind.

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 geringfügigeren Verletzungen gelten als leichtverletzt.

2.2.1 Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und VU P2)



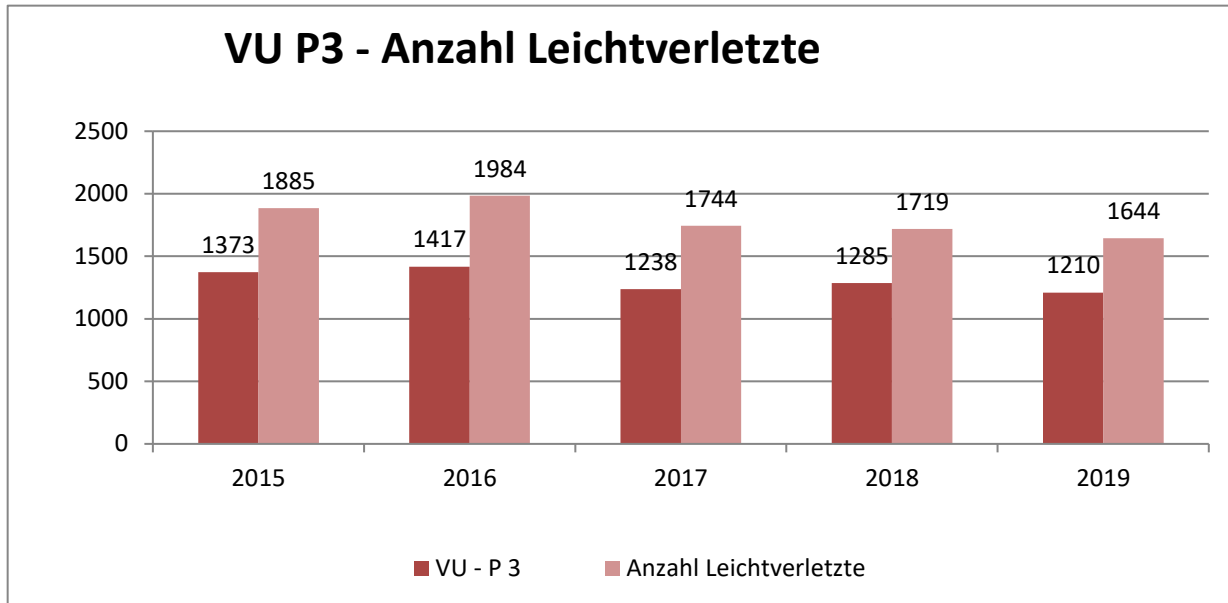
Bei der Betrachtung der Unfälle mit schweren Personenschäden, ist ein leichter Rückgang festzustellen. Die Zahl dieser Unfälle verringerte sich um 5,2 Prozent (- 17 VU), die der Verunglückten um 7,8 Prozent (-29 Verunglückte).



Mit 14 Verkehrstoten liegt die Zahl der tödlich Verunglückten deutlich unter der von 2018 (23) und erreicht in der 5-Jahres-Betrachtung den Tiefstwert.

Diese positive Entwicklung setzte sich auch bei der Anzahl der Schwerverletzten fort. Hier ist ein Rückgang um 20 Verunglückte (-5,7 Prozent) zu verzeichnen.

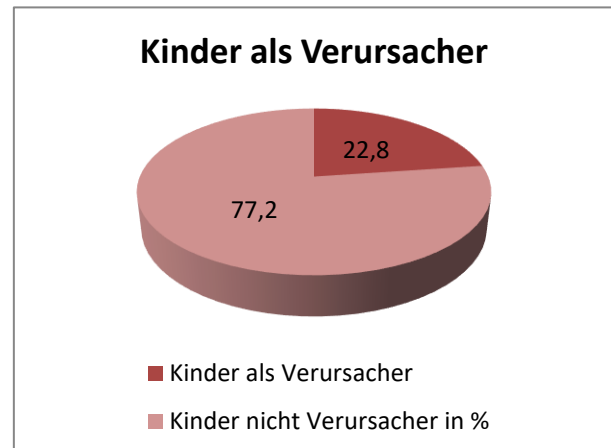
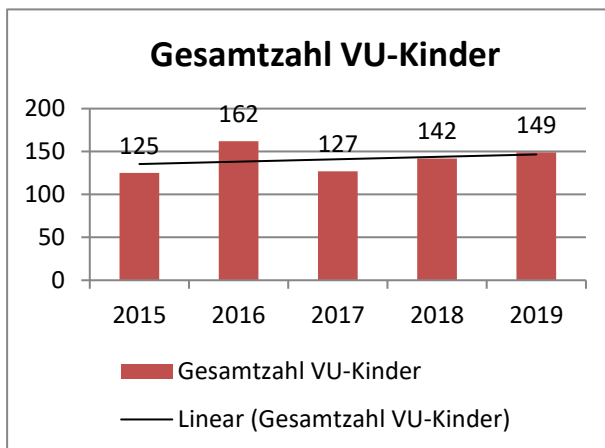
2.2.2 Unfälle mit Leichtverletzten



Auch bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist ein Rückgang um 75 Verkehrsunfälle zu verzeichnen, was mit einem Rückgang von 75 verletzten Personen einhergeht.

3 Risikogruppen

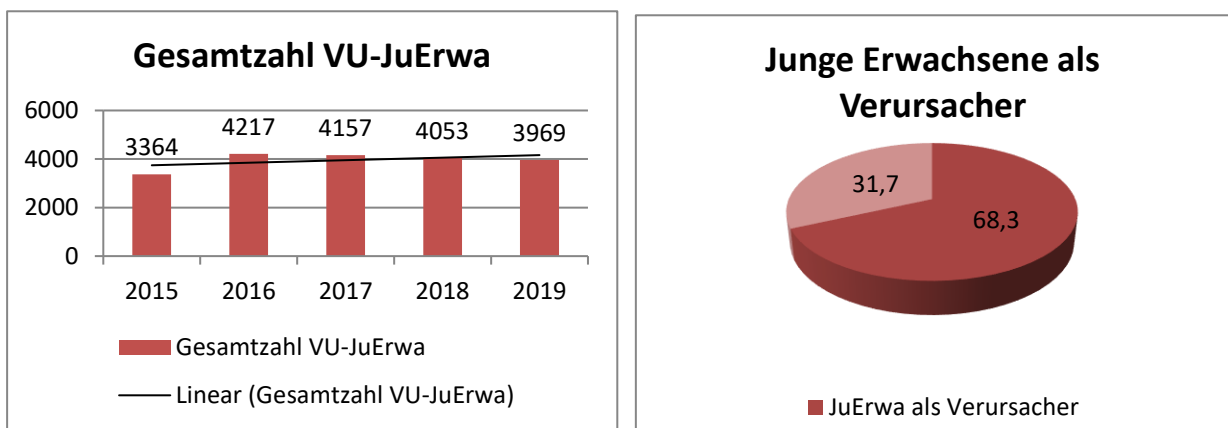
3.1 Kinder



In der Verkehrsunfallstatistik beträgt die Altersobergrenze der „Kinder“ 14 Jahre. Mit einem Anstieg um sieben auf 149 Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung wurde der zweithöchste Wert seit 2015 erreicht. 34 Unfälle wurden von Kindern verursacht, was einem Anteil von 28,2 Prozent entspricht und somit im Mittel der Fünf-Jahres-Betrachtung liegt.

Bei den 149 Verkehrsunfällen wurden 21 (Vorjahr 18) Kinder schwerverletzt und 111 erlitten leichte Verletzungen. Hierbei wurden 63 Kinder als Mitfahrer, 24 als Radfahrer, 40 als Fußgänger und 5 Kinder als sonstige Verkehrsteilnehmer körperlich geschädigt. Gegenüber dem Vorjahr (1 VU) ist kein Unfall mit tödlichem Ausgang zu registrieren. Die Polizei hat fünfzehn Schulwegunfälle bearbeitet, bei denen 15 Kinder verletzt wurden. Davon waren ein Kind Mitfahrer und vierzehn Kinder Fußgänger. Es ist feststellbar, dass sich der überwiegende Anteil der Kinderunfälle in der Zeit zwischen 12.00 und 18.00 Uhr und somit in der Freizeit, unabhängig vom Schulweg ereignet.

3.2 Junge Erwachsene



Die Gruppe der „Jungen Erwachsenen“ umfasst 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer und bildet seit Jahren einen Schwerpunkt polizeilicher Prävention und Überwachung. Die Unfallzahlen fielen in 2019 um 84 auf insgesamt 3969, was einem Rückgang von 2,07 Prozent entspricht. Auffällig ist die mit 68,3 Prozent sehr hohe Verursacherquote, sowie die Häufigkeitsziffer (Anzahl der Unfälle, geteilt durch Einwohnerzahl multipliziert mit 100000) mit 10026. Keine andere Bevölkerungsgruppe erreicht eine solche auch nur annähernd. Aus der Häufigkeitsziffer lässt sich erkennen, dass mehr als jeder zehnte Junge Fahrer an einem Verkehrsunfall beteiligt ist.

Junge Fahrer verunglücken nicht nur an Wochenenden beim landläufigen „Disco-Unfall“ – bei der Analyse der Unfallzeiten kristallisieren sich folgende Unfallsitzen heraus:

- zwischen 15:00 und 18:00 Uhr mit 917, sowie
- zwischen 12:00 und 15:00 Uhr mit 697 Unfällen.

Hierbei ist jeweils der Freitag mit 156 bzw. 160 Unfällen der hauptbelastete Tag.

Neben Geschwindigkeitsüberschreitungen ist die Beeinträchtigung durch Alkohol ein Schwerpunkt der Unfallursachen bei den Jungen Fahrern. Sie waren mit 18,37 Prozent an allen Unfällen beteiligt, bei denen Alkohol unfallursächlich war. Der Anteil der Jungen Fahrer an der Gesamtbevölkerung des PP Westpfalz beträgt allerdings nur 7,08 Prozent. Die Beteiligung am Unfallgeschehen erfolgte 39-mal mit PKW, viermal mit dem motorisierten Zweirad, einmal mit dem Fahrrad und einmal als Fußgänger.

Eine Einschätzung des Verkehrsunfallrisikos alkoholisierter junger Fahranfänger gegenüber anderen Altersgruppen ermöglicht die nachfolgende Tabelle:

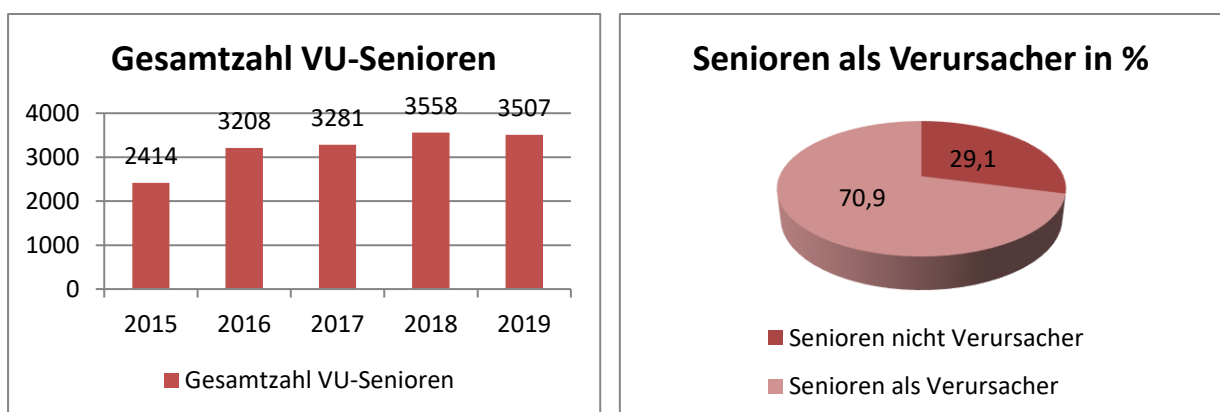
Alkoholunfälle mit	15-17 Jahren	18-24 Jahren	25-34 Jahren	35-44 Jahren	45-64 Jahren	ab 65 Jahre
Anzahl	2	45	52	51	75	20
Anteil in %	0,82	18,37	21,22	20,82	30,61	8,16

Bei den Alkoholisierungsgraden der „Jungen Erwachsenen“ ist festzustellen, dass 55 Prozent der Unfälle bis 1,1 Promille und 45 Prozent über 1,1 Promille verursacht werden. Unfallfördernd wirken sich zusätzlich die Defizite in der Fahrpraxis aus.

Die Altersgruppe ist bei Drogenunfällen ebenfalls stark vertreten. Bei 18 von 48 Unfällen war der Hauptverursacher ein unter Drogeneinfluss stehender junger Fahrer. Dies entspricht einem Anteil von 37,49 Prozent. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte überwiegend mit PKW (14), zweimal mit motorisiertem Zweirad und einmal als Fußgänger.

3.3 Senioren

Als Senior gelten in der Verkehrsunfallstatistik Menschen ab 65 Jahren.



Der Anstieg der Verkehrsteilnehmer ab dem 65. Lebensjahr infolge des demografischen Wandels wirkt sich unmittelbar auf die Unfallzahlen aus. Von 2015 bis 2018 stiegen die Unfallzahlen stetig. 2019 ist erstmals wieder ein Rückgang (-51) der Unfälle mit Beteiligung von Senioren zu verzeichnen. Gemessen am Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ergibt dies aber keine überproportionale Beteiligung am Unfallgeschehen.

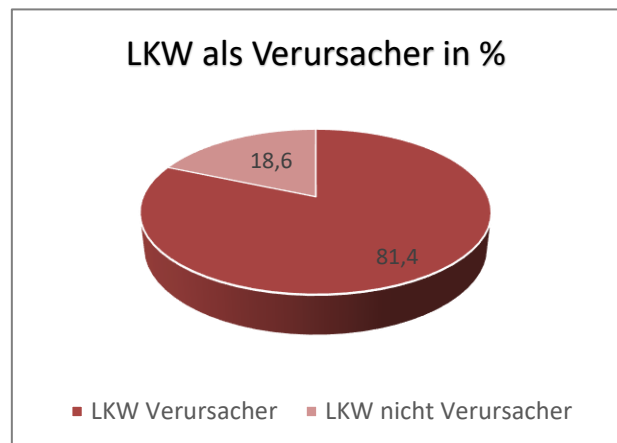
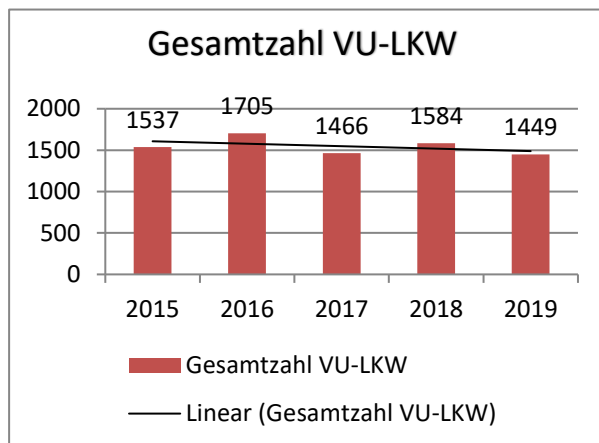
Bei drei (-7) Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren kamen drei (-8) Personen ums Leben, bei 80 (+6) Unfällen wurden 89 Personen schwerverletzt und bei 257 (-4) Unfällen erlitten 356 Personen leichte Verletzungen.

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

Bei den Personenschadensunfällen unter Beteiligung von Senioren ist in der 5-Jahres-Betrachtung ein gleichbleibender Mittelwert feststellbar. Betrachtet man die Personenschadensunfälle die durch Senioren verursacht wurden, so ist nur ein geringfügiger Anstieg erkennbar.

3.4

LKW



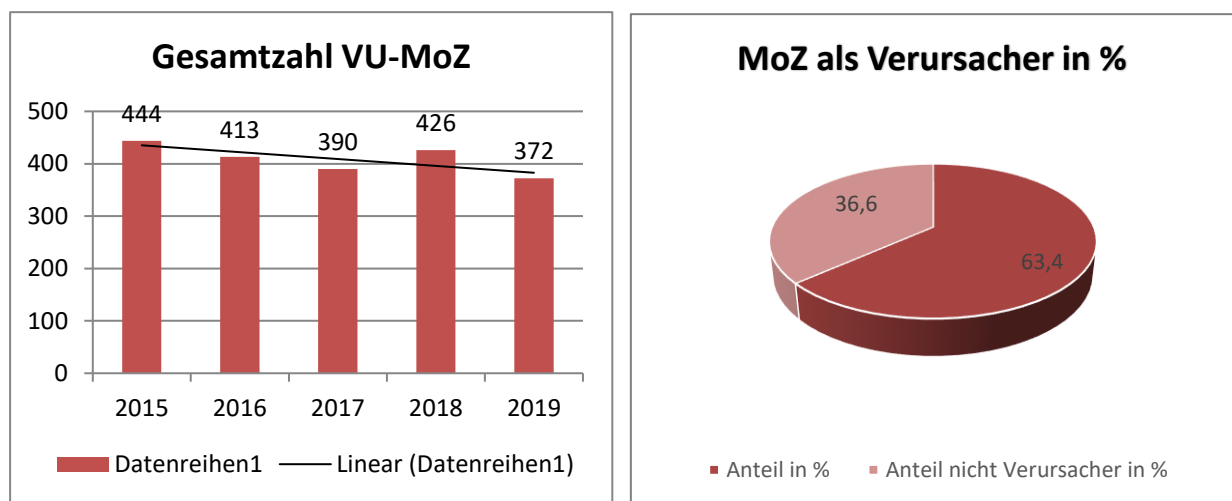
Häufigste Unfallursachen bei Unfällen unter Beteiligung von LKW bleiben Abstand (349 Verkehrsunfälle), fehlerhaftes Abbiegen (332 Verkehrsunfälle) und unangepasste Geschwindigkeit (99 Verkehrsunfälle).

Bei einem Verkehrsunfall unter Beteiligung von LKW kam eine Person ums Leben, bei 24 Unfällen wurden 27 Personen schwerverletzt und bei 94 Unfällen erlitten 140 Personen leichte Verletzungen. Daraus ist abzuleiten, dass es bei 91,78 Prozent der Unfälle mit LKW-Beteiligung zu Sachschaden kam.

Aus der Verursacherquote von 81,4 Prozent ist dagegen deutlich ersichtlich, dass lediglich rund jeder fünfte LKW-Fahrer unverschuldet an einem Unfall beteiligt ist.

3.5 Motorisierte Zweiradfahrer (MoZ)

Zu dieser Art der Verkehrsbeteiligung zählen Mofa 25, Kleinkraftrad, Kraftrad, Leichtkraftrad, Quad.



Bei den beteiligten Fahrzeugen handelt es sich bei 285 um MoZ mit amtlichem Kennzeichen, bei 87 um MoZ mit Versicherungskennzeichen.

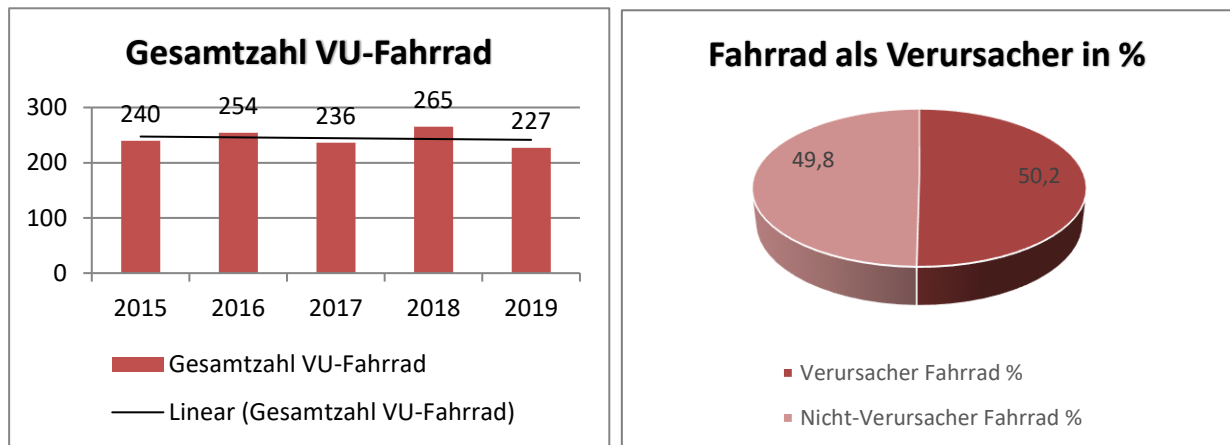
Bei 236 Verkehrsunfällen (61,8 Prozent) waren die Fahrer dieser Fahrzeugart die Hauptverursacher, wobei die Ursache „Geschwindigkeit“ bei 115 Verkehrsunfällen dominiert. Bei 17 Verkehrsunfällen waren „Fehler beim Überholen“, bei vierzehn Unfällen „Alkohol- / Drogenbeeinflussung“, und bei neun Unfällen „Nichtbeachten von Vorfahrt“ ursächlich.

Insgesamt wurden 261 Zweiradfahrer gesundheitlich geschädigt. Bei fünf Verkehrsunfällen unter Beteiligung von MoZ kamen sechs Personen ums Leben, bei 90 Unfällen wurden 94 Personen schwerverletzt und bei 163 Unfällen erlitten 186 Personen leichte Verletzungen.

Die Tageszeit mit der höchsten Verkehrsunfallbelastung mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern liegt zwischen 12 und 18 Uhr (203 Unfälle). Es ist eine gleichmäßige Verteilung auf alle Wochentage zu verzeichnen, wobei sich Mittwoch (66 Unfälle) und Samstag (61 Unfälle) leicht hervorheben.

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 den Vorjahren ist in 2019, aufgrund längerfristig gesperrter Strecken, die Unfallzahl in diesem Bereich rückläufig.

3.6 Fahrrad

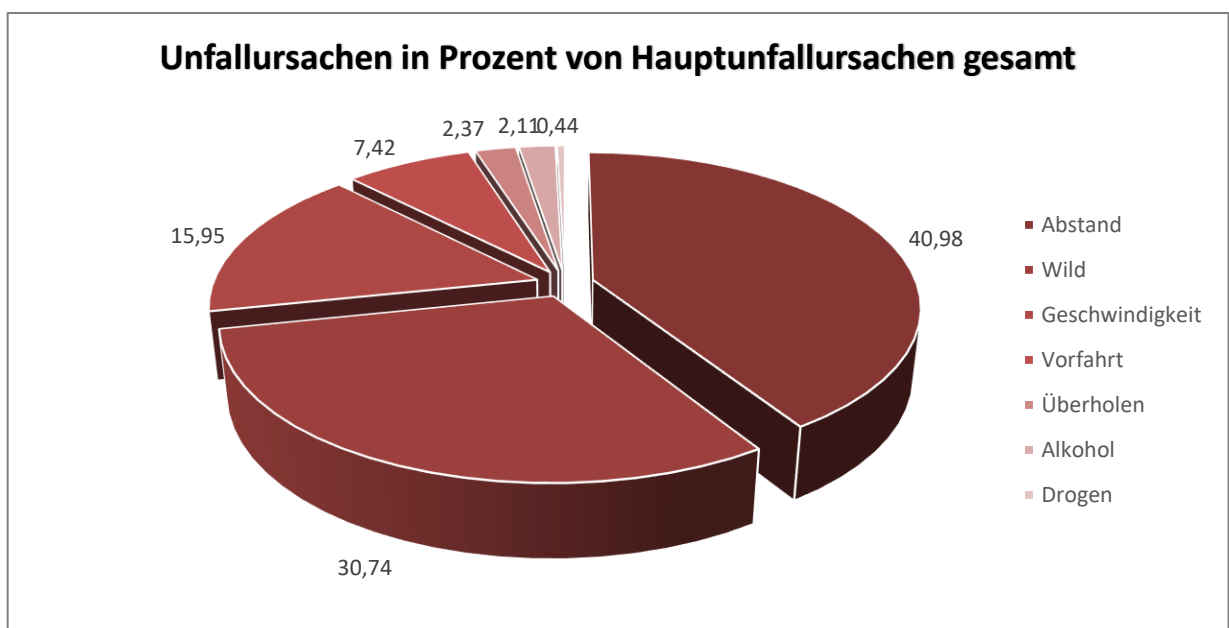
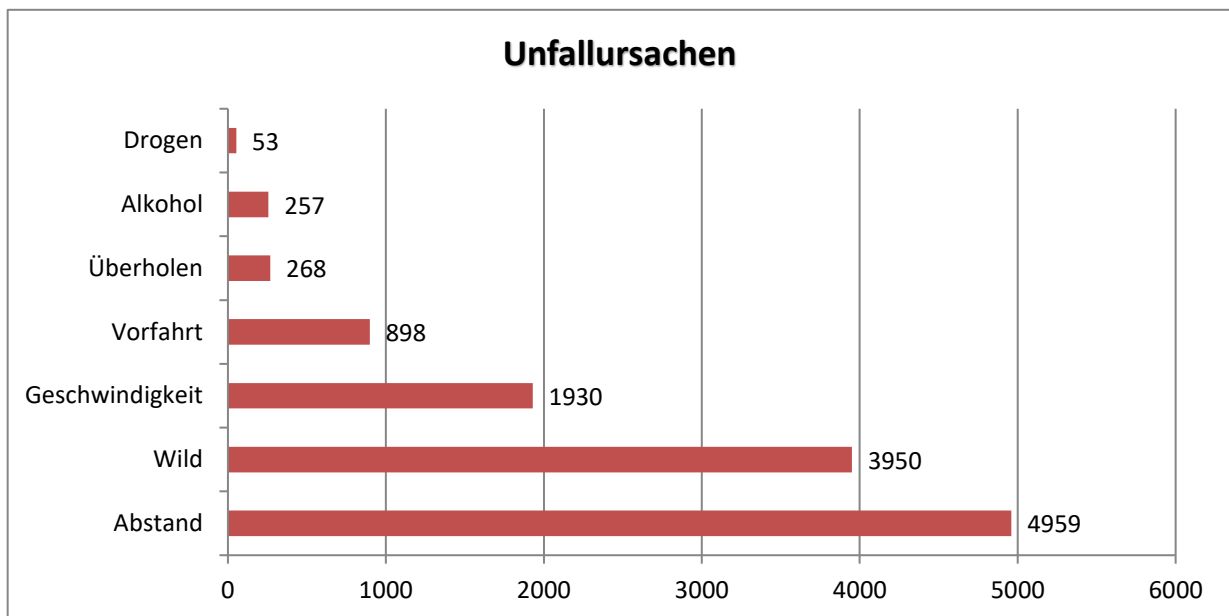


Trotz der zunehmenden Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad, auch begründet durch die steigenden Verkaufszahlen von Elektrofahrrädern, ist im Jahr 2019 ein Rückgang der Unfallzahlen (-38) gegenüber 2018 zu verzeichnen. Die langen trockenen Sommermonate verstärken die Bereitschaft zur Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad. Gerade in den Monaten Mai bis Oktober, in denen häufig das Fahrrad genutzt wird, ereigneten sich 148 der 227 Verkehrsunfälle.

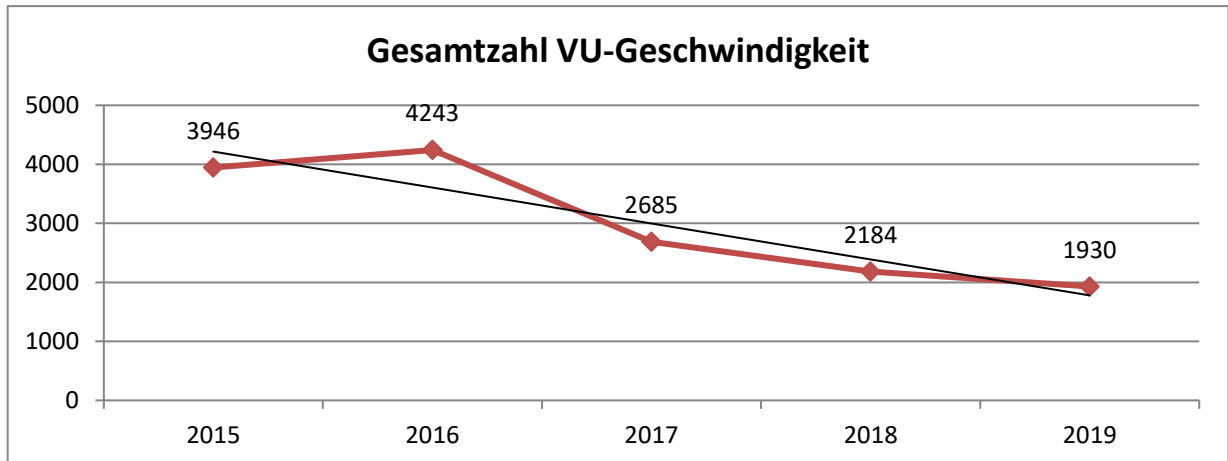
Waren im Jahr 2018 noch 18 Pedelec an Unfällen beteiligt, so sind im Jahr 2019 bereits 28 Verkehrsunfälle aktenkundig. Diese Art der Verkehrsbeteiligung wird zukünftig verstärkt in der Unfallbetrachtung erscheinen. Dagegen spielen E-Bikes statistisch keine Rolle.

Insgesamt wurden 167 Fahrradfahrer verletzt. Bei 38 Unfällen mit Fahrradbeteiligung erlitten 40 Personen schwere Verletzungen und bei 130 Unfällen wurden 138 Personen leicht verletzt. Tödlich verletzte Verkehrsteilnehmer sind glücklicherweise nicht zu beklagen.

4 Hauptunfallursachen



4.1 Geschwindigkeit

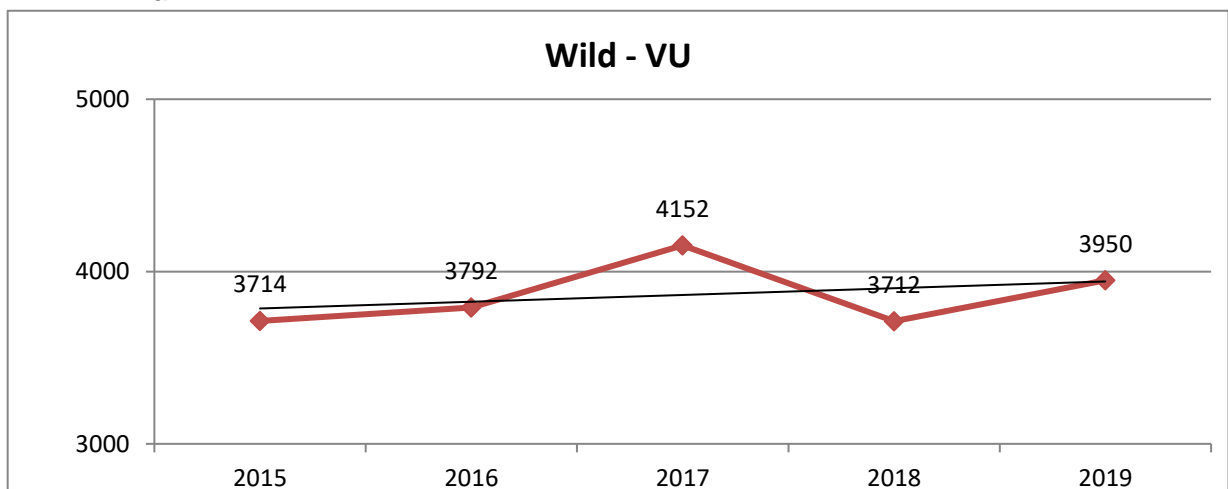


Die Unfallursache Geschwindigkeit ist eine bestehende Konstante als Hauptunfallursache. Die Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit sind um 254 (-10,6 Prozent) rückläufig.

Bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden bleibt die Geschwindigkeit Hauptunfallursache. Bei 7 Verkehrsunfällen (Vorjahr 16) kamen Personen ums Leben. In 139 Fällen (Vorjahr 141) erlitten Verkehrsteilnehmer schwere Verletzungen. Leichte Verletzungen trugen Personen bei 317 Unfällen (Vorjahr 338) davon.

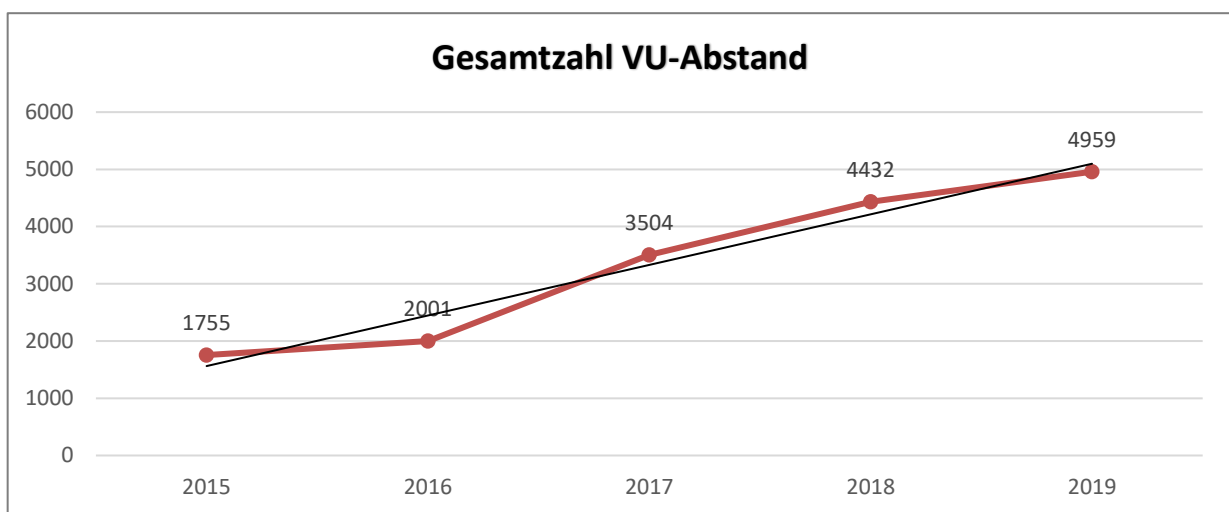
Die Zahl der bei diesen Unfällen verletzten Personen ging um 45 (-7,17 Prozent) zurück. Dabei ereignen sich die schwerwiegenden Unfälle (VU P1 + P2) oftmals außer Orts (97 VU), die mit hohen Kollisionsgeschwindigkeiten schwerste Folgen bedingen.

4.2 Wild



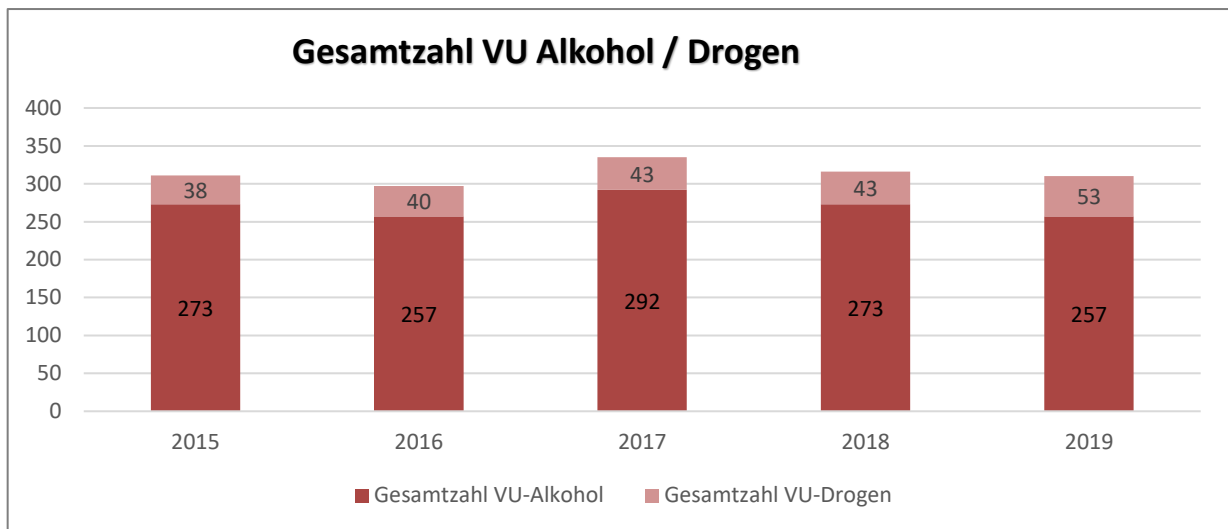
Gegenüber 2018 stieg die Zahl der Wildunfälle um 238 auf 3950 und liegt damit geringfügig über dem Fünfjahresdurchschnitt. Der sprunghafte Anstieg aus dem Jahr 2017 stellt somit bislang eine einmalige Abweichung dar. Wildunfälle sind aber nicht einfach mit dem Auftauchen von Wild erklärbar, auch trägt das Verhalten der Fahrzeugführer zum Unfallgeschehen bei. So ist in vielen Fällen eine nicht angepasste Geschwindigkeit als mitursächlich anzunehmen.

4.3 Abstand



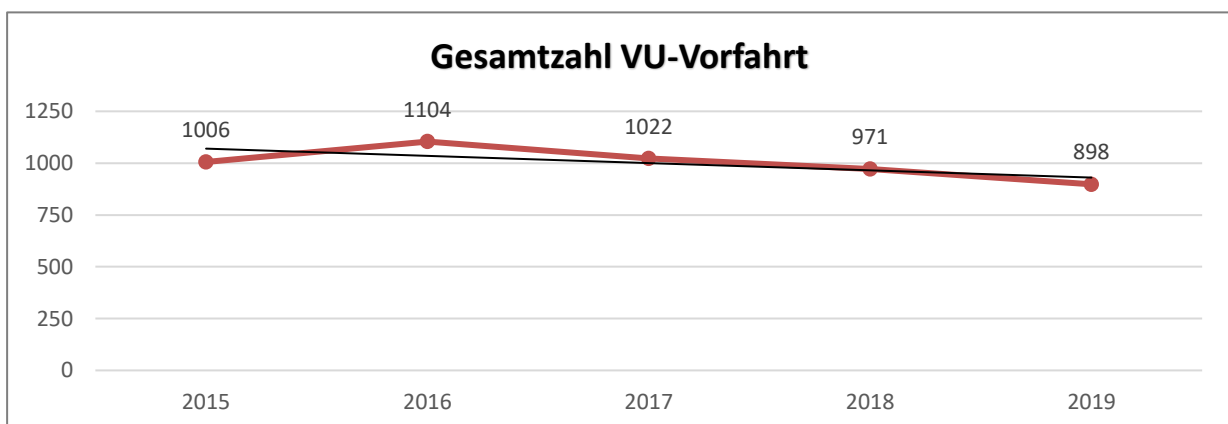
Der Anstieg der Unfallzahlen ab dem Jahr 2016 resultiert auch aus einer Umstellung der statistischen Erfassung. Bei Unfällen mit Unterschreitung des seitlichen Abstandes wurde von der Ursache 13 (Geschwindigkeit) auf die Ursache 14 (Abstand) gewechselt. Sicherheitsabstand ist eine bestehende Konstante und Hauptunfallursache Nr. 2 bei den Personenschadensunfällen. Mit Ursache Abstand hat die Polizei 26 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (Vorjahr 38) und 323 Unfälle mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern (Vorjahr 311) erfasst. Gegenüber 2018 (2 VU) sind in 2019 keine tödlichen Verkehrsunfälle mit dieser Unfallursache registriert.

4.4 Alkohol / Drogen



Im Vergleich zum Vorjahr sind die Alkoholunfälle um 16 zurückgegangen, was einem Rückgang um 5,86 Prozent entspricht. Unter Drogeneinfluss ereigneten sich 53 Verkehrsunfälle (Vorjahr 43). Insgesamt war bei 310 Unfällen (Vorjahr 316) die Fahrtüchtigkeit der Beteiligten durch die Einwirkung von Alkohol oder Drogen beeinträchtigt

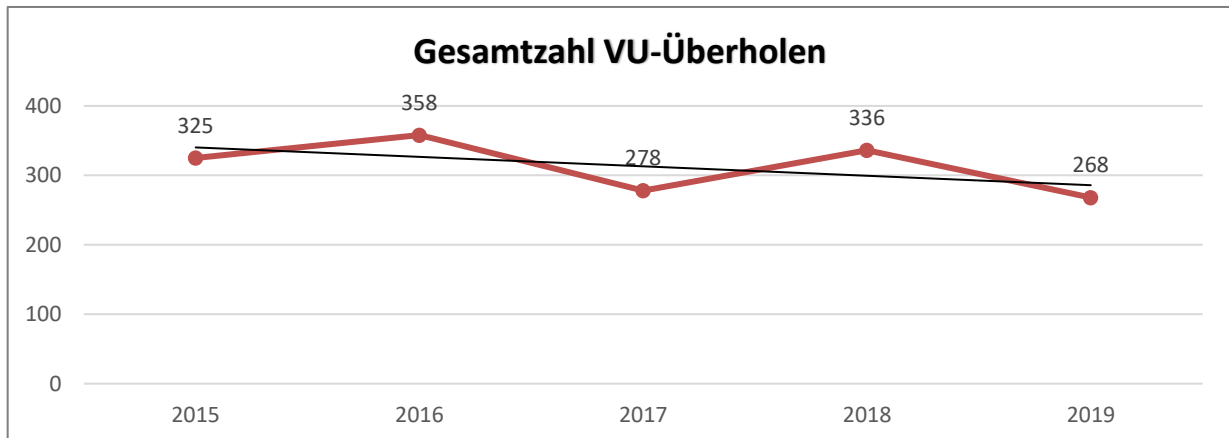
4.5 Vorfahrt



Die Unfallursache Vorfahrt / Vorrang bildet mit 898 Verkehrsunfällen (Vorjahr 971) eine zu beachtende Konstante in der Unfallanalyse. Mit Hauptursache Vorfahrt sind wie im Vorjahr 35 schwere Verkehrsunfälle und 210 Unfälle mit Leichtverletzten (Vorjahr 217) erfasst.

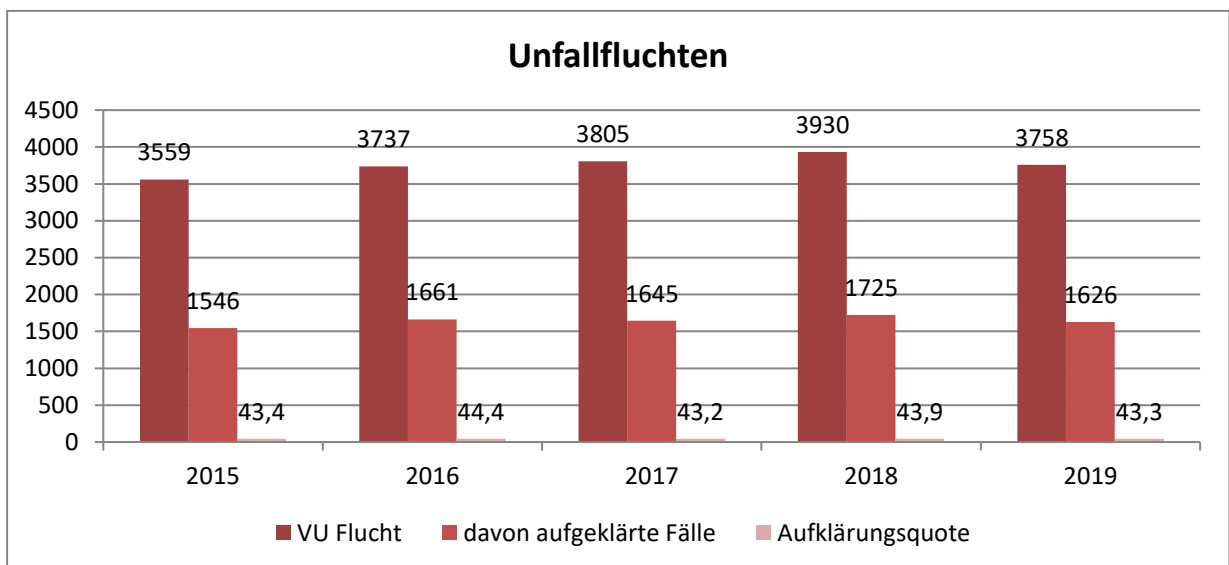
Die Mehrzahl der VU mit dieser Ursache ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

4.6 Überholen



Diese Ursache tritt zahlenmäßig nicht so gravierend auf, hat bei einem Unfall aber gravierende Folgen. So ereigneten sich drei (+3) Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang. Bei zwei Verkehrsunfällen (-10) wurden Personen schwer und bei 39 (-1) Unfällen leicht verletzt.

5 Verkehrsunfallflucht



2018 hatte die Polizei in der Fünfjahresbetrachtung mit 3930 die höchste Zahl von Unfallfluchten bearbeitet. Im Jahr 2019 ist ein Rückgang um 172 (-4,37 Prozent) zu verzeichnen.

Damit wird bei fast jedem fünften Unfall die Unfallstelle unerlaubt verlassen. Die Aufklärungsquote konnte stabil bei 43,3 Prozent gehalten werden.

Der Anstieg der Zulassungsquote sogenannter SUV, Fahrzeuge mit erhöhten Abmessungen, gepaart mit eng angelegten Parkbuchten bei Einkaufszentren, dürften Gründe für den Anstieg von Verkehrsunfällen und damit einhergehend von VU-Fluchten sein.

6 Verkehrsüberwachungsmaßnahmen

Zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen schwerer Personenschadensunfälle wurden u.a. folgende Verkehrsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt:

Kontrollen zur Bekämpfung alkohol- und drogenbedingter Fahruntüchtigkeit im Straßenverkehr führten zu insgesamt 2618 Ahndungen durch die Polizei (Vorjahr 2254). Dabei wurden in 1172 Fällen Blutproben (Vorjahr 1154) entnommen und Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. 1103 Fahrten (Vorjahr 811) unter Alkohol- oder Drogeneinfluss hat sie verhindert.

In 729 Fällen (Vorjahr 636) haben Polizei und Staatsanwaltschaft wegen Drogenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern Ermittlungsverfahren geführt und Blutproben entnommen.

2019 hat die Polizei fast die gleiche Anzahl an Aggressionsdelikten im Verkehr festgestellt wie 2018. 234 Fahrzeugführer (Vorjahr 256) wurden wegen Nötigung (oft wegen zu geringen Abstandes) angezeigt. Die Zahl der polizeilich registrierten Gefährdungsdelikte wie gefährlicher Eingriff in den Straßenverkehr (z. B. Ausbremsen, Hindernisse bereiten, Zufahren auf Personen) und Straßenverkehrsgefährdung (z. B. rücksichtslose Raserei mit Gefährdung von Personen, auch bei Überholmanövern) hielt sich gegenüber 2018 (215 Fälle) mit 218 Fällen die Waage.

Die Fälle in denen Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt wurden, stiegen von 934 auf 1270. Hier dürfte die gesteigerte Kontrolldichte mitursächlich für die aufgedeckten Vergehen sein.

In 20 965 Messstunden hat das Polizeipräsidium Westpfalz die mobilen und semi-mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte intensiv eingesetzt, um insbesondere an unfallauffälligen Strecken und an Baustellen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen zu überwachen. Durch den verstärkten autarken Einsatz der „Enforcement-Trailer“

konnten dauerhafte Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt und dadurch der Kontrolldruck in der Fläche erhalten werden. Dies lässt sich die vorseitig beschriebene Statistik zu Geschwindigkeitsunfällen bestätigen. Damit hat die Polizei einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit geleistet.

Zusätzlich zur mobilen Geschwindigkeitsüberwachung war eine teilstationäre Messanlage auf der Bundesautobahn 6 für sieben Monate rund um die Uhr im Einsatz.

Abstandsmessungen, speziell mit Zielrichtung Lastkraftwagen, erfolgten an 274 Stunden, wobei 4 454 Verstöße geahndet wurden.

7 Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung

Eines der wesentlichen polizeilichen Aufgabenfelder in der vorbeugenden Verkehrsunfallbekämpfung ist die Verkehrssicherheitsberatung. Als wesentliche Akteure sind neben zahlreichen engagierten Polizeibeamtinnen und –beamten des Wechselschichtdienstes insbesondere die zehn hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater (Vorjahr elf) zu nennen. Diese leisteten in den Jugendverkehrsschulen 4 693 Einsatzstunden (Vorjahr 4832) bei der Ausbildung von Kindern im Straßenverkehr. 3 869 Schulkinder erhielten z.B. eine Radfahrausbildung.

Darüber hinaus gaben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums Westpfalz in 2 811 Einsatzstunden (Vorjahr 4911) Senioren, jungen Erwachsenen und anderen Zielgruppen, wie z. B. behinderten Menschen und Kindergartenkindern gezielte Tipps zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr. Nicht zu vergessen sind auch Maßnahmen zur Integration von Flüchtlingen.

8 Ausblick 2020

Die Entwicklung der Unfalllage zeigt, dass wir mit unseren Maßnahmen auf dem richtigen Weg sind und gute Erfolge erzielen konnten.

Die Mitarbeiter des Polizeipräsidiums Westpfalz werden deshalb die 2019 ergriffenen Maßnahmen 2020 erweitert fortführen und intensivieren. Kernanliegen unserer Verkehrssicherheitsarbeit wird weiterhin die Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit sein. 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 „entdeckt Werdens“ fördern und so zu regelkonformem Verhalten anhalten soll.

Auf die Risikogruppen „Kinder, Junge Fahrer und Senioren“ wird weiterhin das Augenmerk 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 und besonders 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.

Anlagen

- Schnellübersicht der Verkehrsunfalllage
- Erläuterung der Unfallkategorien

Verkehrsunfalllage PP Westpfalz 2020										Einwohner/ Altersgruppe
1. VU-Entwicklung allgemein	5-J- Schnitt	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Veränder- ung in %	VHZ	489945
VU Gesamt	18324,8	16710	18167	18952	19050	18745	18637	-0,6	3803,9	
VU - P 1	19,4	18	17	16	25	21	13	-38,1	2,7	
VU - P 2	331,4	335	344	355	316	307	298	-2,9	60,8	
VU - P 3	1319,6	1285	1373	1417	1238	1285	1210	-5,8	247,0	
Anzahl Getötete	21,4	18	18	18	30	23	14	-39,1	2,9	
Anzahl Schwerverletzte	394,2	400	400	418	404	349	329	-5,7	67,2	
Anzahl Leichtverletzte	1812,8	1732	1885	1984	1744	1719	1644	-4,4	335,5	
2. VU mit unerlaubtem Entfernen	3669,0	3314	3559	3737	3805	3930	3758	-4,4	767,0	
davon aufgeklärte Fälle	1595,0	1398	1546	1661	1645	1725	1626	-5,7	331,9	
Aufklärungsquote	43,5	42,2	43,4	44,4	43,2	43,9	43,3	-1,4		
3.1 Gesamtzahl VU-Kinder	139,0	139	125	162	127	142	149	4,9	260,2	57271
Kinder als Verursacher	42,2	38	35	54	41	43	34	-20,9	59,4	
Anteil in %	30,4	27,3	28,0	33,3	32,3	30,3	22,8	-24,6		
3.2 Gesamtzahl VU-JuErwa	3777,2	3095	3364	4217	4157	4053	3969	-2,1	11442,7	34686
JuErwa als Verursacher	2566,4	2023	2288	2872	2893	2756	2709	-1,7	7810,1	
Anteil in %	67,9	65,4	68,0	68,1	69,6	68,0	68,3	0,4		
3.3 Gesamtzahl VU-Senioren	2941,0	2244	2414	3208	3281	3558	3507	-1,4	3060,1	114604
Senioren als Verursacher	1990,0	1482	1606	2202	2250	2410	2485	3,1	2168,3	
Anteil in %	67,7	66,0	66,5	68,6	68,6	67,7	70,9	4,6		
3.4 Gesamtzahl VU-LKW	1548,6	1451	1537	1705	1466	1584	1449	-8,5	295,7	
LKW als Verursacher	1244,0	1153	1249	1378	1184	1256	1180	-6,1	240,8	
Anteil in %	80,3	79,5	81,3	80,8	80,8	79,3	81,4	2,7		
3.5 Gesamtzahl VU-MoZ	419,2	423	444	413	390	426	372	-12,7	75,9	
MoZ als Verursacher	258,2	251	260	265	238	277	236	-14,8	48,2	
Anteil in %	61,6	59,3	58,6	64,2	61,0	65,0	63,4	-2,4		
3.6 Gesamtzahl VU-Fahrrad	244,0	225	240	254	236	265	227	-14,3	46,3	
Fahrrad als Verursacher	137,2	127	134	139	130	156	114	-26,9	23,3	
Anteil in %	56,2	56,4	55,8	54,7	55,1	58,9	50,2	-14,7		
4.1 Gesamtzahl VU-Alkohol	272,8	269	273	257	292	273	257	-5,9	52,5	
4.2 Gesamtzahl VU-Drogen	48,4	78	38	40	43	43	53	23,3	10,8	
4.3 Gesamtzahl VU-Geschwindigkeit	3365,4	3769	3946	4243	2685	2184	1930	-11,6	393,9	
4.4 Gesamtzahl VU-Abstand	2638,0	1498	1755	2001	3504	4432	4959	11,9	1012,2	
4.5 Gesamtzahl VU-Überholen	318,8	297	325	358	278	336	268	-20,2	54,7	
4.6 Gesamtzahl VU-Vorfahrt	1008,0	937	1006	1104	1022	971	898	-7,5	183,3	

Einteilung der Unfallkategorien

Verkehrsunfall mit Personenschaden (P)

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

Verkehrsunfall mit Sachschaden (S)

Kategorie	Bezeichnung	Merkmal / Schwerste Folgen
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 Alkoholeinwirkung	Unfallbeteiligter stand unter Alkoholeinwirkung 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

