



Rheinland-Pfalz
POLIZEIPRÄSIDIUM WESTPFALZ

VERKEHRSUNFALLENTWICKLUNG

POLIZEIPRÄSIDIUM WESTPFALZ

JAHR 2017



Inhaltsverzeichnis

1. Begriffserklärungen
2. Schnellübersicht
3. Risikogruppen
 - Kinder
 - Junge Fahrer
 - Senioren
 - LKW
 - Motorisierte Zweiräder (MoZ)
 - Fahrräder
4. Hauptunfallursachen
 - Alkohol
 - Drogen
 - Geschwindigkeit
 - Abstand
 - Überholen
 - Vorfahrt / Vorrang
5. Fazit
6. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei
7. Verkehrsprävention / Verkehrserziehung /
Verkehrssicherheitsberatung
8. Ausblick auf 2018

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 Alkoholeinwirkung 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

2. Schnellübersicht

VU-Entwicklung allgemein	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	prozentual	total	HZ
VU Gesamt	17996	17101	16710	18167	18952	19050	0,52	+ 98	3928,97
VU - P 1	19,4	21	18	17	16	25	56,25	+ 9	5,16
VU - P 2	343,8	369	335	344	355	316	-10,99	- 39	65,17
VU - P 3	1322,4	1299	1285	1373	1417	1238	-12,63	- 179	255,33
Anzahl Getötete	21,2	22	18	18	18	30	66,67	+ 12	6,19
Anzahl Schwerverletzte	411,4	435	400	400	418	404	-3,35	- 14	83,32
Anzahl Leichtverletzte	1829,2	1801	1732	1885	1984	1744	-12,10	- 239	359,69
VU mit unerlaubtem Entfernen	3553,2	3351	3314	3559	3737	3805	1,82	+ 50	784,76
davon aufgeklärte Fälle	1533,6	1415	1398	1546	1664	1645	-1,14	- 23	339,27
Aufklärungsquote	43,16	42,23	42,18	43,44	44,53	43,23	-2,91		
Anzahl VU-Kinder	139,8	146	139	125	162	127	-21,60	- 35	229,31
Anzahl VU-JuErwa	3658,2	3461	3094	3362	4217	4157	-1,42	- 60	10500,66
Anzahl VU-Senioren	2663,6	2171	2244	2414	3208	3281	2,28	+ 73	2911,81
Anzahl VU-LKW	1559	1636	1451	1537	1705	1466	-14,02	- 239	302,36
Anzahl VU-MoZ	409,4	377	423	444	413	390	-5,57	- 23	80,44
Anzahl VU-Fahrrad	230,6	198	225	240	254	236	-7,09	- 18	48,67
Anzahl VU-Alkohol	271,6	267	269	273	257	292	13,62	+ 35	60,22
Anzahl VU-Drogen	36,4	34	28	38	39	43	10,26	+ 6	8,87
Anzahl VU-Geschwindigkeit	3686	3787	3769	3946	4243	2685	-36,72	- 1559	553,77
Anzahl VU-Abstand	2065,2	1568	1498	1755	2001	3504	75,11	+ 1503	722,68
Anzahl VU-Überholen	307,6	280	297	325	358	278	-22,35	- 80	57,34
Anzahl VU-Vorfahrt	1023,4	1048	937	1006	1104	1022	-7,43	- 82	210,78

Die Steigerung der Verkehrsunfälle entspricht der Landesentwicklung, mit 0,52% liegt sie unter dem Landesschnitt von 2,3%. Dem leichten Anstieg der Gesamtunfallzahl steht ein Rückgang von 241 geschädigten Personen entgegen. Diese positive Entwicklung wird durch Steigerungen bei den tödlichen Unfällen (VU-P1) und daraus resultierend bei den tödlich verletzten Verkehrsteilnehmern (+12) getrübt. Bei den Verkehrsunfällen mit unerlaubtem Entfernen von der Unfallstelle ist ebenfalls eine

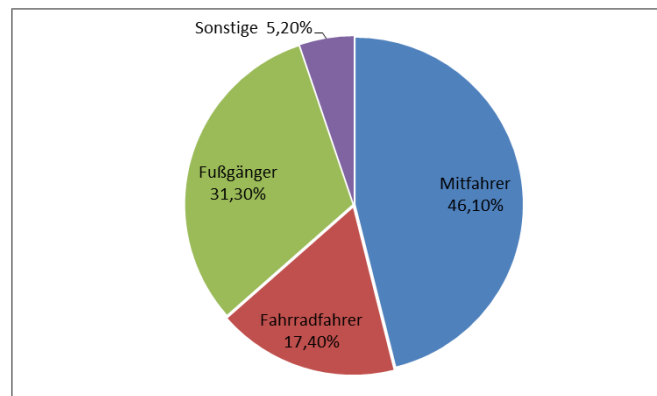
Fallzunahme festzustellen. Dabei handelt es sich überwiegend um Unfälle auf Parkplätzen. Gründe hierfür sind eng angelegte Parkplätze und die zunehmende Zulassung von großen und breiten Fahrzeugen (z.B. SUV). Entgegen den beiden Vorjahren ging die Anzahl der aufgeklärten Unfallfluchten leicht zurück (-1,14%). Gleiches gilt auch für die Aufklärungsquote, welche mit 43,23% aber noch über dem 5-Jahresschnitt liegt. Ausführungen über die Entwicklungen bei Risikogruppen und Ursachen können den folgenden Seiten entnommen werden.

3. Risikogruppen

Risikogruppe Kinder	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
VU mit Kinderbeteiligung	139,8	146	139	125	162	127	-21,60	229,27
Kinder als Verursacher	39,2	28	38	35	54	41	-24,07	74,02
beteiligt an VU mit Todesfolge	1,2	1	2	0	0	3	100,00	5,42
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	26,4	30	26	17	31	28	-9,68	50,55
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	93,2	105	95	86	106	74	-30,19	133,59
Getötete Kinder	0,6	0	2	0	0	1	100,00	1,81
Schwerverletzte Kinder	22,4	20	21	16	30	25	-16,67	45,13
Leichtverletzte Kinder	112,6	135	106	102	131	89	-32,06	160,67

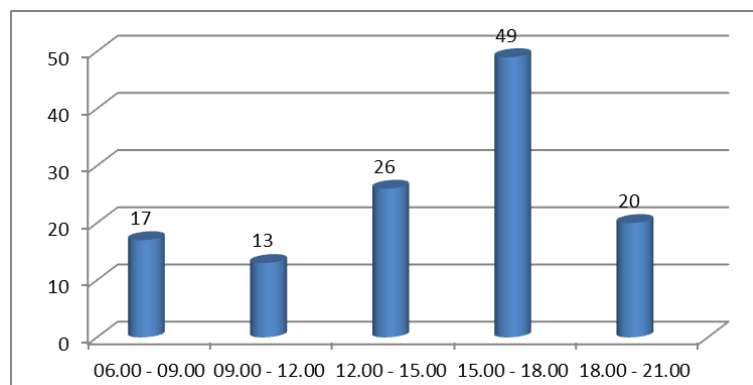
Bei Unfällen mit Kindern, den schwächsten Verkehrsteilnehmern, erfolgt eine detaillierte Analyse des Unfallherganges und der Unfallursachen, sowie eine Besichtigung der Unfallstelle bei aktiver Teilnahme von Kindern am Unfallgeschehen. Auf diesem Ergebnis basieren dann Gegenmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsüberwachungen im Bereich von Schulen, Änderungen von baulichen Einrichtungen und angepasste Verkehrserziehungsarbeit. Kinder waren im Jahr 2017 an insgesamt 127 Verkehrsunfällen beteiligt. Nach einer deutlichen Steigerung im Vorjahr, bedingt unter anderem durch eine Änderung bei der Alterserfassung, wurde im Jahr 2017 der zweitniedrigste Wert im 5-Jahresvergleich erreicht.

Verunglückte Kinder nach Beteiligungsart



Bei 48 Unfällen als Mitfahrer wurden 53 Kinder verletzt, als Radfahrer erlitten bei 34 Unfällen 24 Kinder körperliche Schäden. 34 Kinder wurden bei 35 Fußgängerunfällen verletzt. Dies bedeutet einen Rückgang um 32 (-6,7%) verunglückte Mitfahrer, eine Steigerung bei den Fußgängern um 6,5% bei einem Rückgang um 5 Verletzte. Bei den Fahrradfahrern verunglückten 7 Kinder (-1,7%) weniger. Gegenüber den Vorjahren ist zum ersten Mal die Anzahl der verunglückten Kinder als Mitfahrer rückläufig.

Hauptunfallzeiten



Deutlich sichtbar konzentrieren sich Kinderunfälle auf die Zeit zwischen 12.00 Uhr und 21.00 Uhr und finden somit nach Rückkehr von der Schule und noch häufiger im Freizeitverkehr am Nachmittag statt. Lediglich 17 Unfälle entfallen auf die frühmorgendliche Rushhour. Dies korrespondiert auch mit den erfassten Schulwegunfällen, bei denen bei neun Unfällen ein Kind getötet und fünf Kinder leicht verletzt wurden.

Risikogruppe Junge Fahrer	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
Junge Fahrer als Unfallbeteiligte	3658,2	3461	3094	3362	4217	4157	-1,42	10500,66
Junge Fahrer als Verursacher	2479,4	2322	2023	2288	2872	2892	0,70	7305,24
beteiligt an VU mit Todesfolge	5	7	4	6	3	5	66,67	12,63
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	96,2	117	104	95	91	74	-18,68	186,93
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	437,2	454	451	455	435	391	-10,11	987,67
Getötete Junge Fahrer	3,6	4	1	5	1	7	600,00	17,68
Schwerverletzte Junge Fahrer	79,8	103	85	72	68	71	4,41	179,35
Leichtverletzte Junge Fahrer	386,4	413	353	384	403	379	-5,96	957,36

Gegenüber dem Vorjahr sind die Unfallzahlen dieser Risikogruppe leicht rückläufig (-60 VU/-1,42%). Allerdings stellen die Jungen Fahrer, gemessen an ihrem Bevölkerungsanteil (8,2%), ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko dar. So liegt der Anteil der Jungen Fahrer an Personenschadensunfällen mit 470 VU (29, 7%) noch sehr hoch, ist gegenüber dem Vorjahr aber um 59 VU (11,1 %) geringer. Die unveränderte Brisanz dieser Altersgruppe zeigt die Analyse der Personenschadensunfälle und ihrer Verursacher. Bei 74,0 % aller Unfälle unter Beteiligung Junger Fahrer, bei denen Menschen getötet oder verletzt wurden, waren die 18- bis 24-Jährigen die Unfallverursacher. In rund 43% der Fälle ist überhöhte oder nicht angepasste Geschwindigkeit ursächlich für den Unfall. Deshalb liegt die Risikogruppe der jungen Fahrer auch im Fokus der polizeilichen Prävention und Überwachung.

Junge Fahrer und Alkohol / Drogen

Alter / Alkoholunfälle	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-34 Jahre	35-44 Jahre	45-64 Jahre	ab 65 Jahren
Anzahl	3	55	74	52	90	21
Anteil in %	1,0	18,6	25,1	17,6	30,5	7,1
Drogenunfälle						
Anzahl	0	19	17	5	2	0
Anteil in %	0,0	44,2	39,5	11,6	4,7	0,0

Neben der Ursache Geschwindigkeit nimmt Alkohol eine wesentliche Ursache bei Verkehrsunfällen der Risikogruppe „Junge Fahrer“ ein. Mit 55 von 292 alkohol-

beeinflussten Verkehrsunfällen haben die Jungen Fahrzeugführer einen Anteil von 18,8%.

Bei den drogenbeeinflussten Verkehrsunfällen steigt der Anteil nochmals. Bei 19 von 43 Verkehrsunfällen waren junge Fahrzeugführer als Hauptverursacher aufgefallen. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte in 17 Fällen mit dem PKW und je einmal mit motorisiertem Zweirad und mit dem Fahrrad.

Unfallzeiten

Uhrzeit/ Wochentag	00:00 02:59	03:00 05:59	06:00 08:59	09:00 11:59	12:00 14:59	15:00 17:59	18:00 20:59	21:00 23:59	Gesamt
Montag	26	19	119	82	91	140	92	51	620
Dienstag	15	15	97	75	95	145	93	60	595
Mittwoch	17	22	120	53	95	141	106	61	615
Donnerstag	14	23	91	75	98	163	92	59	615
Freitag	23	22	76	85	148	153	130	114	751
Samstag	42	32	33	65	110	84	111	70	547
Sonntag	45	35	24	36	62	78	77	58	415
Gesamt	182	168	560	471	699	904	701	473	4158

Aus dieser Übersicht ist zu entnehmen, dass der bekannte "Discounfall" weiterhin zu beachten ist, die Unfälle sich aber gleichmäßig auf alle Wochentage verteilen.

Risikogruppe Senioren	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
Senioren als Beteiligte	2663,6	2171	2244	2414	3208	3279	2,21	2911,81
Senioren als Verursacher	1790,6	1465	1438	1606	2194	2250	2,55	1996,82
beteiligt an VU mit Todesfolge	6	8	3	6	5	8	60,00	7,10
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	75	77	63	66	83	86	3,61	76,32
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	250,8	239	247	241	285	242	-15,09	214,77
Getötete Senioren	5,8	8	4	4	7	6	-14,29	5,32
Schwerverletzte Senioren	61,2	55	53	49	71	78	9,86	69,22
Leichtverletzte Senioren	159,6	152	152	155	179	160	-10,61	142,00

In Folge des demografischen Wandels nimmt die Risikogruppe der über 65-Jährigen Verkehrsteilnehmer in immer größerer Anzahl am Verkehrsgeschehen teil. Dies verdeutlicht sich in den stetig ansteigenden Unfallzahlen, die im Jahre 2016 aufgrund einer geänderten Alterserfassung einen besonders starken Anstieg verzeichneten. In 2017 erfolgte ein moderater Anstieg um 73 Verkehrsunfälle (+2,21%). Seniorenunfälle haben nicht die Geschwindigkeit als Ursache, vielmehr sind körperliche Mängel, Reaktionsverlust und Fehleinschätzung komplexer Verkehrslagen, insbesondere im innerörtlichen Verkehr, ursächlich für den Schadenseintritt. Von insgesamt 2 942 Verkehrsunfällen mit Sachschaden handelte es sich bei 2 194 Unfällen um sogenannte „Parkplatzrempler“ oder Unfälle mit geringfügiger Verwarnung. Diese Unfälle wurden in 1 584 Fällen (75%) durch Senioren verursacht. Werden bei der Unfallaufnahme körperliche oder geistige Mängel festgestellt, erfolgt eine Meldung an die zuständige Fahrerlaubnisbehörde. Dabei steht nicht die Entziehung der Fahrerlaubnis im Fokus, sondern die Wiederherstellung der Geeignetheit zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr (z.B. Sehhilfe, Hörgeräte oder techn. Einrichtungen am Fahrzeug).

Risikogruppe LKW	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
LKW als Beteiligte	1559	1636	1451	1537	1705	1466	-14,02	302,36
LKW als Verursacher	972	1086	1121	1225	1356	1158	-14,60	238,83
beteiligt an VU mit Todesfolge	3,4	3	6	1	2	5	150,00	1,03
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	30	32	29	34	25	30	20,00	6,19
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	116,6	126	123	109	125	100	-20,00	0,00
Getötete LKW- Fahrer	2,8	3	6	1	2	2	0,00	0,00
Schwerverletzte LKW-Fahrer	37	48	40	42	30	25	-16,67	0,00
Leichtverletzte LKW-Fahrer	157,4	176	172	162	174	103	-40,80	0,00

Zum ersten Mal in den letzten fünf Jahren sind Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW rückläufig und erreichen mit 1 466 VU auch den Tiefststand im Vergleichszeitraum. Hauptunfallursachen waren „Fehler beim Abbiegen“ (354 VU) und „Abstand“ (218 VU). Auffällig ist, dass zum ersten Mal im Vergleichszeitraum die Ursache „Geschwindigkeit“ (130 VU) durch die Ursache „Abstand“ abgelöst wurde.

Außerhalb geschlossener Ortschaften ereigneten sich 304 VU, innerorts 926 Verkehrsunfälle und auf den Bundesautobahnen im Präsidialbereich 236 Unfälle.

Risikogruppe Motorisierte Zweiräder (MoZ)	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
MoZ als Beteiligte	409,4	377	423	444	413	390	-5,57	80,44
MoZ als Verursacher	243,2	214	247	252	265	238	-10,19	49,09
beteiligt an VU mit Todesfolge	4,4	6	3	6	2	5	150,00	1,03
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	98,8	83	114	101	100	96	-4,00	19,80
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	177,4	122	182	211	183	189	3,28	38,98
Getötete MoZ-Fahrer	4,2	5	3	5	2	6	200,00	1,24
Schwerverletzte MoZ-Fahrer	108	99	124	108	105	104	-0,95	21,45
Leichtverletzte MoZ-Fahrer	211,6	184	195	242	215	222	3,26	45,79

Der leichte Abwärtstrend des Vorjahres setzte sich auch 2017 fort und erreichte mit 390 Verkehrsunfällen unter Beteiligung von MoZ den zweitniedrigsten Wert im 5-Jahresvergleich. Insgesamt waren 410 Motorräder in die Unfälle verwickelt, 309 waren amtlich zugelassen und 101 hatten ein Versicherungskennzeichen. Bei 238 Verkehrsunfällen (61,0%) wurde die Unfallursache durch den Motorradfahrer gesetzt. Bei 16 Unfällen war „Alkohol- / Drogenbeeinflussung“, in 14 Fällen „Fehler beim Überholen“ und bei 10 Unfällen „Missachtung Vorfahrt“ ursächlich. Hauptursache bleibt nach wie vor „Geschwindigkeit“ bei 103 Verkehrsunfällen. Die Tageszeit mit der höchsten Verkehrsunfallbelastung unter Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern liegt wie im Vorjahr zwischen 15 und 18 Uhr (127 Unfälle). Die Verkehrsunfälle verteilen sich fast gleichmäßig auf alle Wochentage. Lediglich Sonntag (78 VU) und Freitag (62 (VU) fallen leicht erhöht auf.

Risikogruppe Fahrrad	5-J- Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränder- ung in %	HZ
Fahrradfahrer als Beteiligte	230,6	198	225	240	254	236	-7,09	48,67
Fahrradfahrer als Verursacher	129	112	127	135	141	130	-7,80	26,81

beteiligt an VU mit Todesfolge	1	1	1	0	1	2	100,00	0,41
beteiligt an VU mit Schwerverletzten	37,8	37	38	45	39	30	-23,08	6,19
beteiligt an VU mit Leichtverletzten	132,2	118	129	136	133	144	9,02	29,91
Getötete Fahrradfahrer	1	1	1	0	1	2	100,00	0,41
Schwerverletzte Fahrradfahrer	38,4	37	39	45	40	31	-22,50	6,39
Leichtverletzte Fahrradfahrer	135,4	130	136	140	132	139	5,30	28,67

In dieser Risikogruppe werden sowohl Fahrräder als auch Pedelec erfasst. Das Fahrrad erfreut sich immer größerer Beliebtheit, was sicherlich auch auf die Verbreitung von Pedelec und E-Bike zurückzuführen ist. Im Bereich der Westpfalz ist das Fahrrad noch nicht so angekommen wie in anderen Landesteilen, so dass die Unfallzahlen durchaus als moderat zu betrachten sind. Nach stetigen Anstiegen von 2013 bis 2016, erfolgte in 2017 ein Rückgang. Dem entgegen stehen die Zahlen der Verletzten und verstorbenen Fahrradfahrer, die fast gleichgeblieben sind. Dass in 130 Fällen die Hauptursache durch den Fahrradfahrer gesetzt wurde, lässt eine Entwicklung erahnen, der durch geeignete Präventionsmaßnahmen entgegengewirkt werden muss.

4. Hauptunfallursachen

In den folgenden Erläuterungen werden nur Unfälle dargestellt, bei denen die betrachtete Ursache als Hauptunfallursache des Unfallverursachers registriert ist.

Alkohol	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Alkohol	271,6	267	269	273	257	292	13,62	60,22

Nach einem Rückgang 2016 bei den Verkehrsunfällen mit der Ursache Alkohol um 5,86% erfolgte in 2017 eine Steigerung von 13,61% (35 VU). In 292 Fällen, davon bei 92 Personenschadensunfällen, war alkoholbedingte Fahruntüchtigkeit die Hauptunfallursache. Dabei verstarb ein Verkehrsteilnehmer, 33 wurden schwer- und 88

Personen leichtverletzt. Somit ergibt sich auch ein geringer Zuwachs (+ 6) bei den Verletztenzahlen.

Drogen	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Drogen	36,4	34	28	38	39	43	10,26	8,87

Etwas differenzierter ist das Lagebild bei den Drogenunfällen zu bewerten. Durch die schwierigere Erkennbarkeit des Drogeneinflusses muss mit einer hohen Dunkelziffer gerechnet werden. Es kam zu einem Anstieg um vier auf 43 Drogenunfälle. Vier Schwerverletzte und 14 Leichtverletzte sind die Folge des Drogenkonsums im Straßenverkehr. Somit gab es keine Veränderungen bei den Verletztenzahlen. Junge Erwachsene (25-34 Jahre) mit 15 und Junge Fahrer (18-24 Jahre) mit 19 Fällen bilden die Altersgruppen, welche am stärksten an Drogenunfällen beteiligt sind. Rauschmitteleinwirkung bei Verkehrsunfällen ist ganzjährig festzustellen, wobei die Zeitspanne von 15:00 Uhr bis 18:00 Uhr mit 14 Unfällen stärker auffällig ist. Bei den Wochentagen hebt sich der Mittwoch mit 10 VU deutlich von den anderen Tagen ab.

Geschwindigkeit	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Geschwindigkeit	3685,8	3787	3769	3946	4243	2684	-36,74	553,56

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist eine bestehende Konstante und Unfallursache Nr. 1 in der Verkehrsanalyse. Hier erfolgt die Betrachtung der Ursache des Hauptunfallverursachers. Nach stetig steigenden Zahlen bis 2016 erfolgte nunmehr ein deutlicher Rückgang von 36,74% (-1 559) im Jahr 2017. Dieser Rückgang ist auch einer Änderung in der statistischen Erfassung geschuldet. Bei Unfällen mit Unterschreitung des seitlichen Abstandes wurde von der Ursache 13 (Geschwindigkeit) auf die Ursache 14 (Abstand) gewechselt. Dieser Rückgang trifft jedoch nicht auf die Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang und auf die Verletztenunfälle zu. Bei 12 von 25 tödlichen Verkehrsunfällen wurde überhöhte Geschwindigkeit als Hauptunfallursache festgestellt. Bei 445 (28,6%) Verletztenunfällen wurde die Hauptursache Geschwindigkeit registriert. Dabei sind die schwerwiegenden Unfälle oftmals Außerortsereignisse (7), die mit hohen Kollisions-

geschwindigkeiten schwerste Folgen bedingen. Die Anzahl der Personenschadensunfälle ging um 163 Fälle zurück.

Abstand	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Abstand	2065,2	1568	1498	1755	2001	3504	75,11	722,68

Die Unfallursache Abstand hat aufgrund der bereits erwähnten Änderung in der statistischen Erfassung die Ursache Geschwindigkeit in Zahlen überholt. Abstand ist eine bestehende Konstante und Unfallursache Nr. 2 bei den Personenschadensunfällen. Unter der Ursache Abstand wurden ein VU mit Todesfolge, 16 VU mit Schwerverletzten und 223 VU mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern. Die Anzahl der Personenschadensunfälle ist somit fast gleichgeblieben.

Vorfahrt Vorrang	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Abstand	1023,4	1048	937	1006	1104	1022	-7,43	210,78

Die Unfallursache Vorfahrt / Vorrang bildet mit 1022 Verkehrsunfällen eine zu beachtende Konstante in der Unfallanalyse. Bei der Betrachtung der Hauptursache des Unfallverursachers sind 45 schwere Verkehrsunfälle (-15) und 213 Unfälle mit Leichtverletzten (-39) auffällig. Dem registrierten leichten Rückgang stehen aber auch zwei VU mit tödlichem Verlauf (+2) gegenüber. Die Mehrzahl der VU mit dieser Ursache ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

Überholen	5-J-Schnitt	2013	2014	2015	2016	2017	Veränderung in %	HZ
Gesamtzahl VU-Überholen	307,6	280	297	325	358	278	-22,35	501,87

Diese Ursache tritt zahlenmäßig nicht so gravierend auf. Trotzdem ereigneten sich 37 Unfälle (-1) mit leichtverletzten und 15 Unfälle (-12) mit schwerverletzten Verkehrsteilnehmern. Diesem Rückgang stehen 3 Verkehrsunfälle (+3) mit tödlichem Ausgang gegenüber. Auch bei dieser Ursachenart wird die Hauptursache des Unfallverursachers betrachtet.

5. Fazit

Die Entwicklung der Unfalllage zeigt in die richtige Richtung, ist aber nach wie vor nicht beruhigend. Personenschadensunfälle sind rückläufig, was insbesondere bei den schweren Personenschadensunfällen zu bemerken ist. Dass die Anzahl der tödlichen Verkehrsunfälle und daraus resultierend die tödlich verletzten Personen angestiegen sind, wird zur Kenntnis genommen, ist aber nur bedauerliche Folge aus schweren Personenschadensunfällen. Besonders zu erwähnen ist ein Verkehrsunfall im Rahmen einer Brauchtumsveranstaltung, bei dem eine Person getötet, 19 Personen schwer und 15 Personen leicht verletzt wurden. Darüber hinaus kam es zu 3 Verkehrsunfällen bei denen beide Unfallbeteiligte verstorben sind. In einen Fall stießen zwei Motorradfahrer in einer Kurve frontal zusammen. Diese Unfälle machen sich der statistischen Darstellung stark bemerkbar.

6. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei

Zur Reduzierung der schweren Personenschadensunfälle wurden durch die Polizei umfangreiche Verkehrsüberwachungsmaßnahmen ergriffen. So wurden im Rahmen von Verkehrskontrollen zur Bekämpfung alkohol- und drogenbedingter Fahrunfähigkeit insgesamt 1 432 Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet und 1 104 Blutproben entnommen. 729 Trunkenheitsfahrten konnten frühzeitig erkannt und verhindert werden.

Die Fälle in denen Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt wurden, führten zu 901 (+ 57) Strafanzeigen.

Mit 4 612 Messstunden wurden die mobilen Geschwindigkeitsmessgeräte des Polizeipräsidiums Westpfalz intensiv eingesetzt, um an unfallauffälligen Strecken und in Baustellen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung zu überwachen. 159 Messstunden wurden zur Nachtzeit, sowie 315 Messstunden über die Wochenenden geleistet. Im Rahmen dieser Überwachungsmaßnahmen wurden 6 905 Fälle als Ordnungswidrigkeit und 35 44 Fälle als Verwarnungen geahndet.

Die neu eingeführten semimobilen Messanlagen wurden an 5 442 Stunden eingesetzt. Hierbei wurden verstärkt Wochenenden abgedeckt und Messungen zur Nachtzeit durchgeführt.

Zusätzlich zur mobilen und semimobilen Geschwindigkeitsüberwachung war eine stationäre Messanlage im Baustellenbereich der Autobahn im Einsatz.

Abstandsmessungen erfolgten an 86 Stunden, wobei auch hier die Wochenenden berücksichtigt wurden. Verstärkt wurde auch das Phänomen der „Ablenkung im Straßenverkehr“ in die Überwachungsmaßnahmen eingebunden. „Ablenkung im Straßenverkehr“ wird als vermehrt auftretende Unfallursache betrachtet, die nur schwer nachweisbar ist. Es wurden mehrere Kontrolltage und auch zwei Kontrollwochen durchgeführt, in den verstärkt auf die Nutzung von Mobiltelefonen geachtet wurde.

7. Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung

Polizeiliche Überwachungsmaßnahmen erbringen nur einen Teilbeitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Einen wesentlich wichtigeren Anteil leisten Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung. Hier werden Verhaltensweisen und Regeln vermittelt, durch die in den Köpfen der Zielgruppen die Erkenntnis zur ständigen Vorsicht, gegenseitiger Rücksichtnahme und das Bewusstsein um die besonderen Gefahren geweckt werden soll. Durch die Kolleginnen und Kollegen des Wechselschichtdienstes konnten 5 381 Stunden allgemeiner Präventionsmaßnahmen bei unterschiedlichen Zielgruppen erbracht werden. Die Jugendverkehrsschulen bildeten in 5 981 Stunden insgesamt 4 323 Kinder in der Radfahrausbildung aus. Davon legten 3 939 Kinder erfolgreich ihre Prüfung ab.

Durch die Polizeipuppenbühne des Polizeipräsidiums Westpfalz wurde richtiges Verkehrsverhalten in pädagogischer Form an 2 049 Kinder und 586 Eltern vermittelt. Im Bereich der Alkohol- und Drogenprävention wurden 2 706 Schülerinnen und Schüler in 102 Schulklassen über die spezifischen Gefahren informiert. In weiteren 93 Veranstaltungen konnten 4 190 Personen erreicht werden. Hier handelte es sich überwiegend um Angehörige der amerikanischen Streitkräfte, die im Rahmen des Welcome-Briefings beschult werden konnten.

8. Ausblick 2018

Kernanliegen unserer Verkehrssicherheitsarbeit wird weiterhin die Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit sein. Ein erhöhter Kontrolldruck durch den verstärkten Einsatz der Geschwindigkeitsmessanlagen, insbesondere der semimobilen Messeinrichtungen, wird den präventiven Effekt weiter steigern. Auf die

Risikogruppen „Kinder, Junge Fahrer und Senioren“ werden wir weiterhin unser Augenmerk legen. Das bereits erwähnte Phänomen der Ablenkung durch elektronische Geräte und besonders durch Smartphones spielt eine immer größer werdende Rolle im Unfallgeschehen. Hier wird durch Prävention, aber auch durch konsequente Feststellung und Ahndung von Verstößen, das Risikobewusstsein der Verkehrsteilnehmer zu stärken sein.