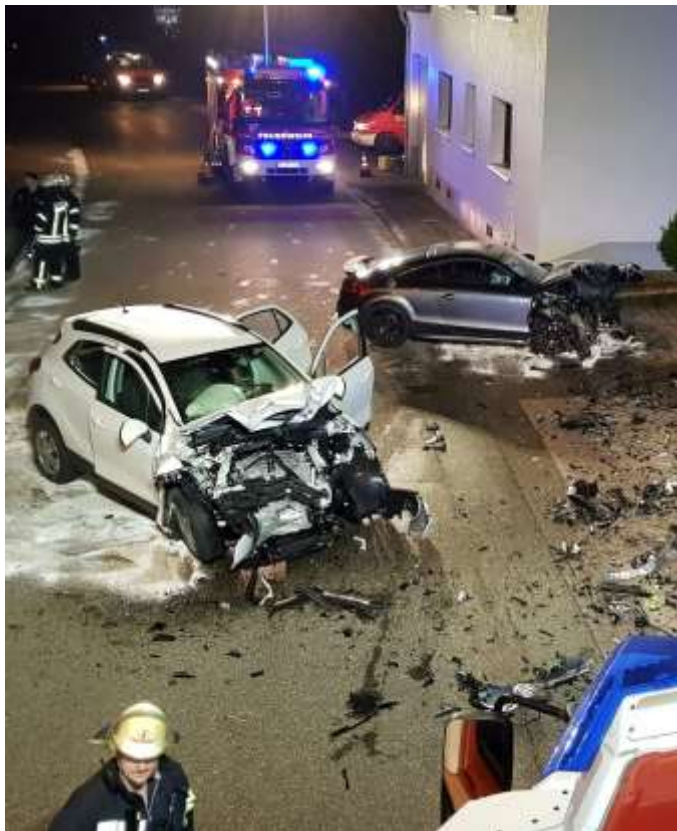


VERKEHRSUNFALL- ENTWICKLUNG

Polizeipräsidium Westpfalz 2018



Az.: 20 272

SB: Krauß, Roßkopf

Stand: 19.02.2019

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 | 9 |
| 3.4 | LKW | 10 |
| 3.5 | Motorisierte Zweiradfahrer (MoZ) | 10 |
| 3.6 | Fahrrad | 11 |
| 4 | Hauptunfallursachen | 12 |
| 4.1 | Geschwindigkeit | 13 |
| 4.2 | Wild..... | 14 |
| 4.3 | Abstand | 14 |
| 4.4 | Alkohol / Drogen | 15 |
| 4.5 | Vorfahrt..... | 15 |
| 4.6 | Überholen | 16 |
| 5 | Verkehrsunfallflucht | 16 |
| 6 | Verkehrsüberwachungsmaßnahmen | 17 |
| 7 | Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung | 18 |
| 8 | Ausblick 2019 | 18 |

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

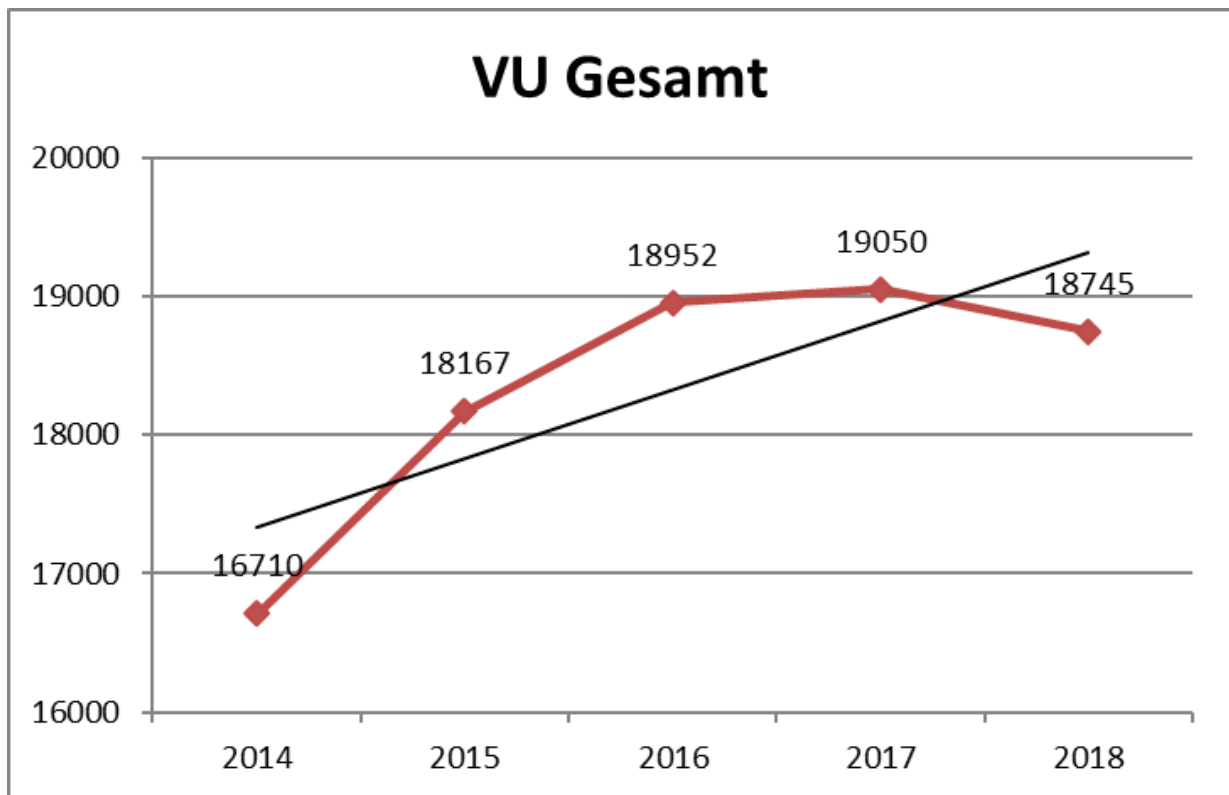
Für das Verkehrslagebild wurden die statistischen Daten mit Stand 31.12..2017 zu Grunde gelegt. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei den Einwohnerzahlen die Mitglieder der Stationierungstreitkräfte und deren Angehörige nicht eingerechnet sind. Zusätzlich zu den unten aufgeführten Daten müssen für den Bereich des PP Westfalz ca. 50.000 Personen dazugerechnet werden, die in den Berechnungen der Statistik (Bevölkerungsanteile, Alterskohorten, Häufungsziffer) jedoch keine Berücksichtigung finden.

| Einwohner im PP Westfalz nach Altersstrukturen | | | | | | | | | | |
|--|--------|-----------|-----------|-------------|-------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Bevölkerung | gesamt | 0-5 Jahre | 6-9 Jahre | 10-14 Jahre | 15-17 Jahre | 18-24 Jahre | 25-44 Jahre | 45-64 Jahre | 65-74 Jahre | ab 75 Jahre |
| | | Kinder | | | Jugendliche | Junge Fahrer | | | Senioren | |
| 31.12.2017 | 484622 | 24541 | 15627 | 20224 | 13726 | 38963 | 109783 | 109783 | 51280 | 58546 |
| Anteil an gesamt | in % | 5,06 | 3,22 | 4,17 | 2,83 | 8,03 | 22,65 | 22,65 | 10,58 | 12,08 |

| Zugelassene Fahrzeuge | | | | | |
|-----------------------|--------|----------------|-------|--------|--------|
| Zugelassene Fahrzeuge | gesamt | Lastkraftwagen | Busse | PKW | Kräder |
| Stand 31.12.2017 | 323529 | 11515 | 574 | 269478 | 25778 |
| Anteil an gesamt | in % | 3,55 | 0,17 | 83,29 | 7,96 |

2 Verkehrsunfallentwicklung

2.1 Unfälle insgesamt



Erstmals seit 2014 kann das Polizeipräsidium Westpfalz einen Rückgang der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle verzeichnen. Insgesamt ging die Zahl der Verkehrsunfälle um 305 auf 18745 (-1,6 Prozent) zurück und liegt somit im Landestrend mit einem Rückgang von 1,71 Prozent.

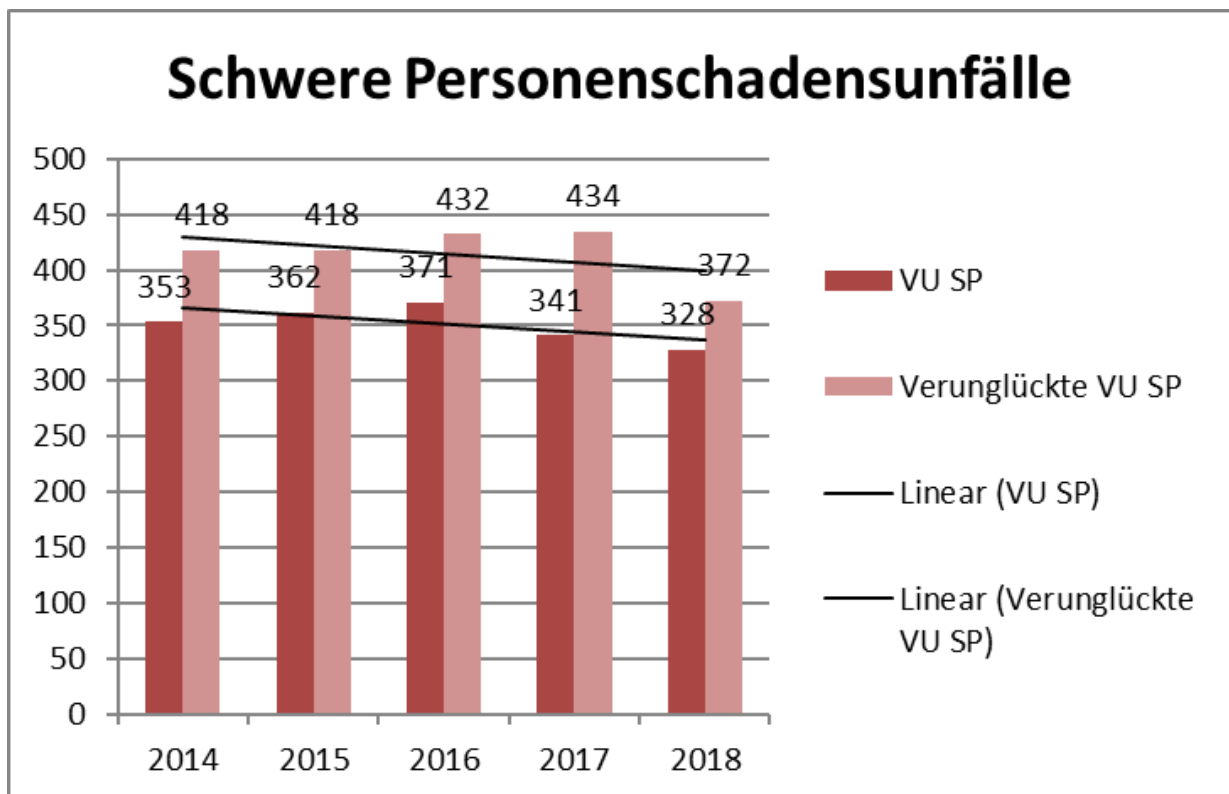
2.2 Unfälle mit Personenschäden

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.

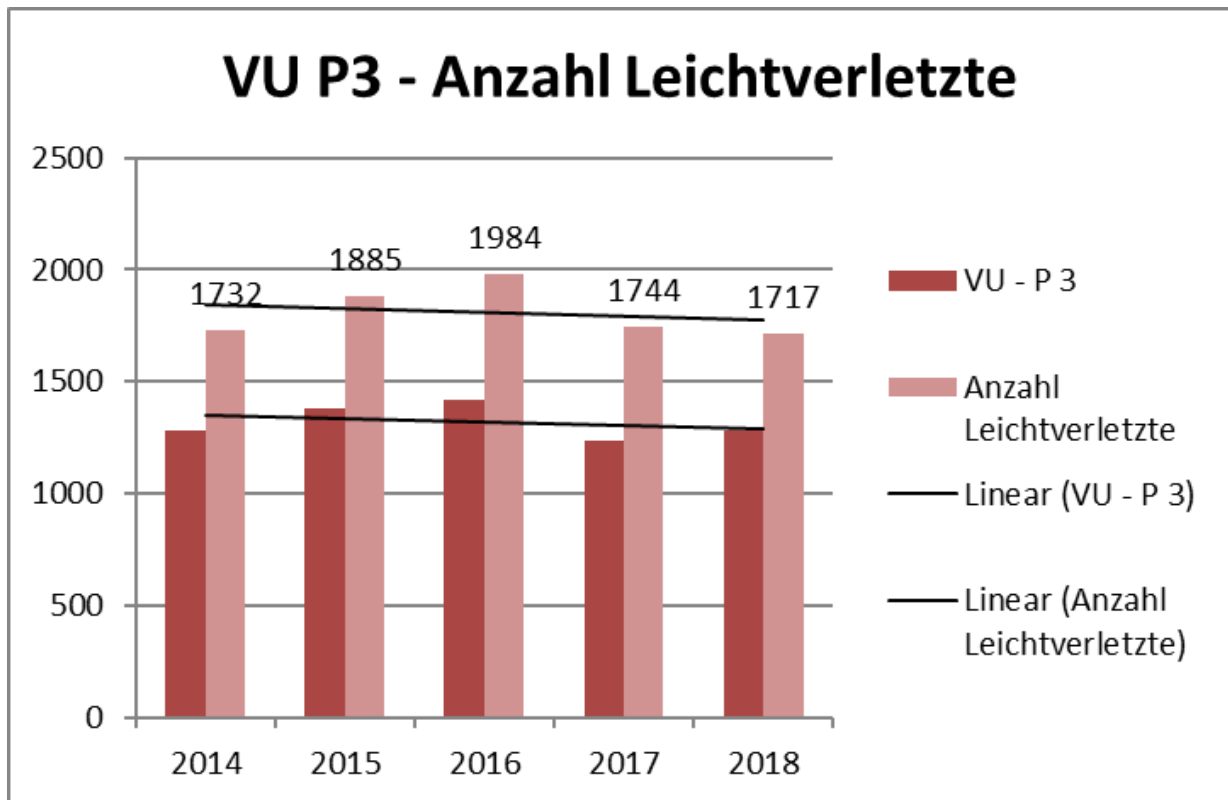
2.2.1 Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und VU P2)



Mit 23 Verkehrstoten liegt die Zahl der Verkehrstoten deutlich unter der von 2017 (30). Dennoch übersteigt sie den Fünfjahresschnitt um 3,8 Prozent. Bei den VU P2 kann das dritte Jahr in Folge ein Rückgang der Schwerverletzten, sowie der Unfallzahlen verzeichnet werden.

Betrachtet man die Unfälle mit schweren Personenschäden, so ist der Trend leicht rückläufig. Die Zahl dieser Unfälle verringerte sich um 2,8 Prozent, die der Verunglückten um 13,6 Prozent.

2.2.2 Unfälle mit Leichtverletzten

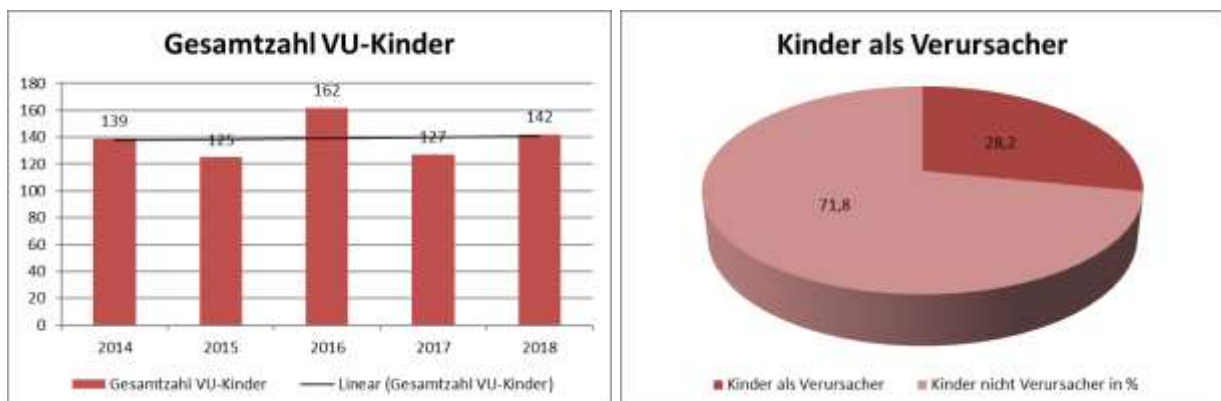


Bei den Unfällen mit Leichtverletzten ist ein Anstieg um 47 Verkehrsunfälle zu verzeichnen, dem ein Rückgang von 27 verletzten Personen entgegensteht.

3 Risikogruppen

3.1 Kinder

Bei der Verkehrsunfallstatistik beträgt die Altersobergrenze der „Kinder“ 14 Jahre.



Mit einem Zuwachs von 15 Verkehrsunfällen mit Kinderbeteiligung wurde der zweithöchste Wert seit 2014 erreicht. 40 Unfälle wurden von Kindern verursacht, was ei-

nem Anteil von 28,2 Prozent entspricht und somit im Mittel der Fünf-Jahres-Betrachtung liegt.

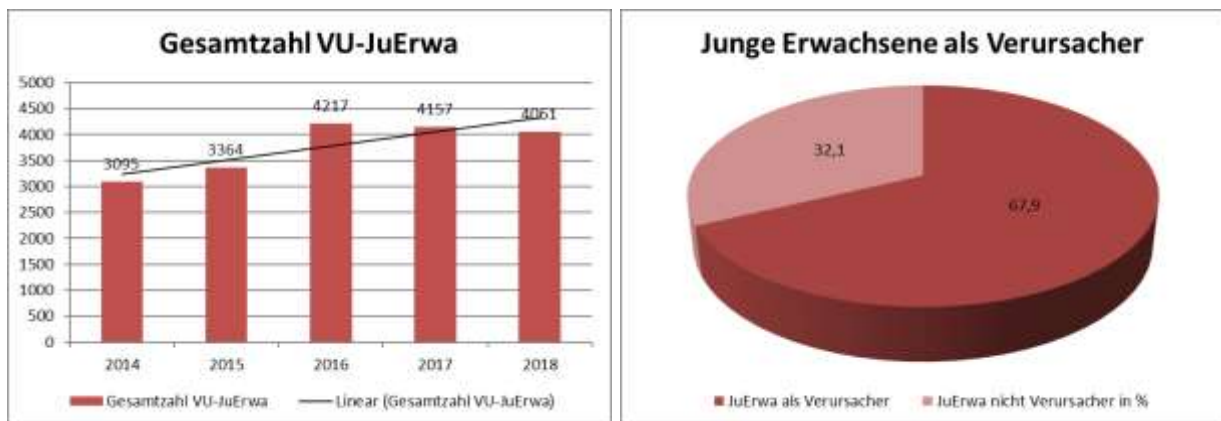
Bei den 142 Verkehrsunfällen wurde ein Kind getötet, 18 Kinder wurden schwerverletzt und 118 erlitten leichte Verletzungen. Hiervon wurden 63 Kinder als Mitfahrer, 32 als Radfahrer, 39 als Fußgänger und 3 Kinder als sonstige Verkehrsteilnehmer körperlich geschädigt.

Die Polizei hat zwölf Verkehrsunfälle bearbeitet, bei denen 13 Kinder verletzt wurden. Davon waren ein Kind Mitfahrer, ein Kind Radfahrer und elf Kinder Fußgänger.

Es ist feststellbar, dass sich der überwiegende Anteil der Kinderunfälle in der Zeit zwischen 12.00 und 21.00 Uhr und somit in der Freizeit, unabhängig vom Schulweg ereignet.

3.2 Junge Erwachsene

Die Gruppe der Jungen Erwachsenen umfasst alle 18-24-jährigen Verkehrsteilnehmer.



Die 18- bis 24-jährigen Fahranfänger bilden seit Jahren einen Schwerpunkt polizeilicher Prävention und Überwachung. Die Unfallzahlen fielen um 96 auf insgesamt 4061, was einem Rückgang von 2,3 Prozent entspricht. Auffällig ist die mit 67,9 Prozent sehr hohe Verursacherquote, sowie die Häufigkeitsziffer (Anzahl der Unfälle, geteilt durch Einwohnerzahl multipliziert mit 100 000) mit 10258. 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 Unfallschwerpunkte heraus:

- zwischen 15:00 und 18:00 Uhr mit 939, sowie
- zwischen 12:00 und 15:00 Uhr mit 793 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 17,70 Prozent an allen Unfällen beteiligt, bei denen Alkohol unfallursächlich war. Der Anteil der Jungen Fahrer an der Gesamtbevölkerung des PP Westpfalz beträgt allerdings nur 8,16 Prozent. Die Beteiligung am Straßenverkehr erfolgte 46-mal mit PKW, fünfmal mit Fahrrad.

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

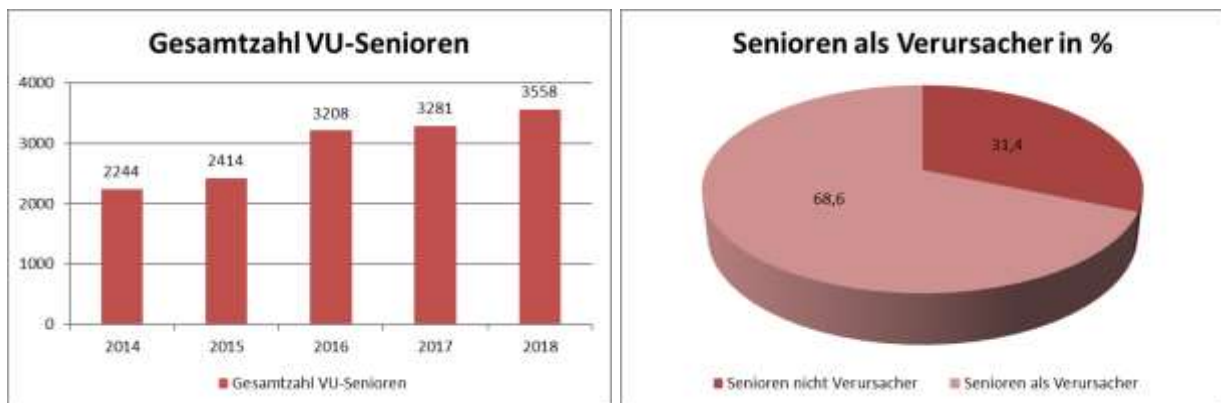
| Alkoholunfälle mit | 15-17Jahre | 18-24Jahre | 25-34Jahre | 35-44Jahre | 45-64Jahre | ab 65 Jahren |
|--------------------|------------|-------------------|------------|------------|------------|--------------|
| Anzahl | 2 | 51 | 78 | 42 | 66 | 28 |
| Anteil in % | 0,75 | 19,10 | 29,21 | 15,73 | 24,72 | 10,49 |

Bei den Alkoholisierungsgraden ist festzustellen, dass 63 % der Unfälle bis 1,1 Promille und 37 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 15 von 45 Unfällen war der Hauptverursacher ein unter Drogeneinfluss stehender junger Fahrer. Dies entspricht einem Anteil von 33,33 %. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte überwiegend mit PKW (14) und einmal mit Fahrrad.

3.3 Senioren

Als Senior gelten in der Verkehrsunfallstatistik Menschen ab 65 Jahren.



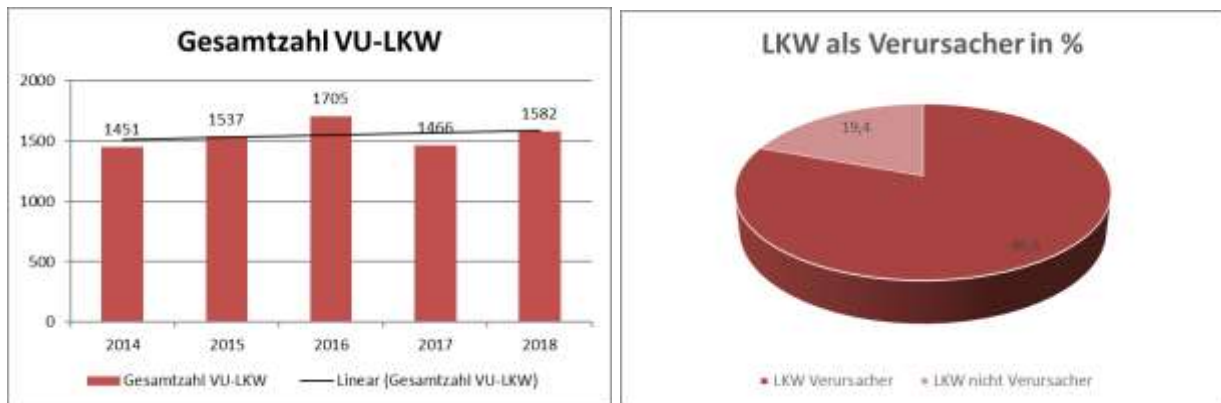
Die Zahl der Verkehrsteilnehmer ab dem 65. Lebensjahr steigt in Folge des demografischen Wandels. Dies wirkt sich auch auf die Unfallzahlen aus. Gegenüber 2017 stiegen die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (ab 65 Jahre) um 277 (8,4 Prozent) an. Gemessen am Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ergibt dies aber keine überproportionale Beteiligung am Unfallgeschehen.

Bei zehn Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren kamen elf Personen ums Leben, bei 74 Unfällen wurden 83 Personen schwerverletzt und bei 261 Unfällen erlitten 358 Personen leichte Verletzungen.

Bei der überwiegenden Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren handelt es sich um Sachschadensunfälle, insbesondere 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



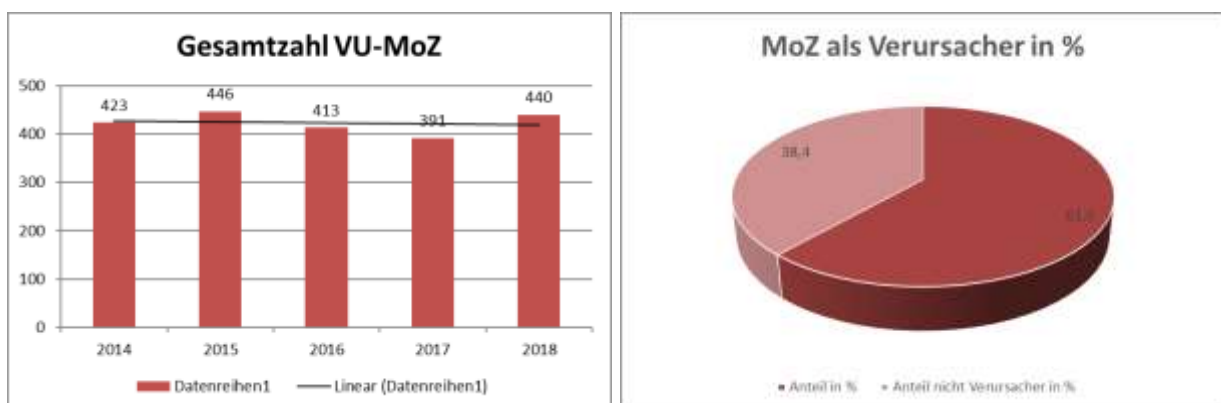
Häufigste Unfallursachen bleiben fehlerhaftes Abbiegen (398 Verkehrsunfälle), Abstand (296) und unangepasste Geschwindigkeit (108 Verkehrsunfälle).

Bei vier Verkehrsunfällen unter Beteiligung von LKW kamen vier Personen ums Leben, bei 22 Unfällen wurden 25 Personen schwerverletzt und bei 97 Unfällen erlitten 134 Personen leichte Verletzungen. Daraus ist abzuleiten, dass bei 92,24 Prozent der Unfälle mit LKW-Beteiligung Sachschaden verursacht wird.

Bemerkenswert ist, 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 339 um MoZ mit amtlichem Kennzeichen, bei 87 um MoZ mit Versicherungskennzeichen.

Bei 270 Verkehrsunfällen (61,6 Prozent) waren die Fahrer dieser Fahrzeugart die

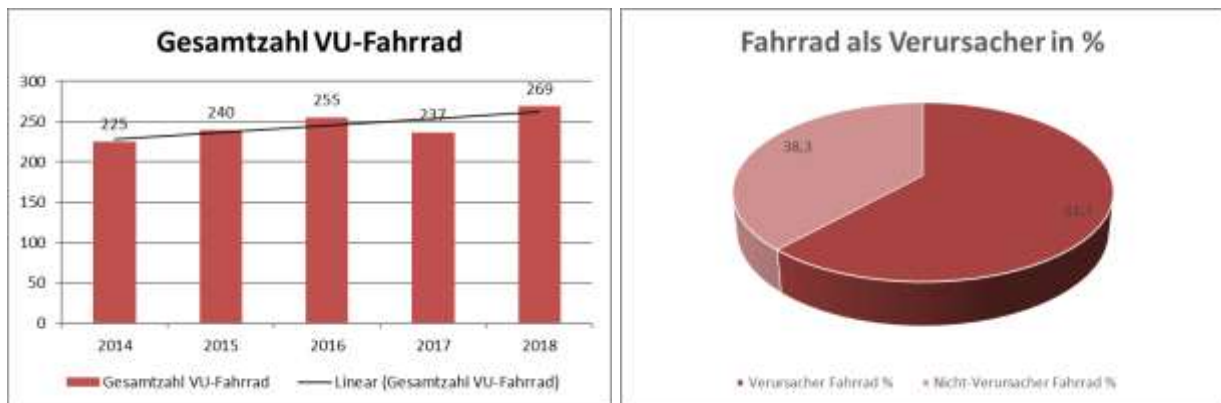
Hauptverursacher, wobei die Ursache „Geschwindigkeit“ bei 127 Verkehrsunfällen dominiert. Bei 17 Verkehrsunfällen waren „Fehler beim Überholen“, bei zwölf Unfällen „Alkohol- / Drogenbeeinflussung“, und bei fünf „Nichtbeachten von Vorfahrt“ ursächlich.

Insgesamt wurden 341 Zweiradfahrer gesundheitlich geschädigt. Bei sieben Verkehrsunfällen unter Beteiligung von MoZ kamen sieben Personen ums Leben, bei 101 Unfällen wurden 109 Personen schwerverletzt und bei 194 Unfällen erlitten 225 Personen leichte Verletzungen.

Die Tageszeit mit der höchsten Verkehrsunfallbelastung mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern liegt zwischen 12 und 18 Uhr (239 Unfälle). Die unfallträchtigsten Wochentage sind Freitag (72), Samstag (66) und Sonntag (86).

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. Die hohe Zahl der Motorradfahrer führt dort zur Unfallhäufung.

3.6 Fahrrad

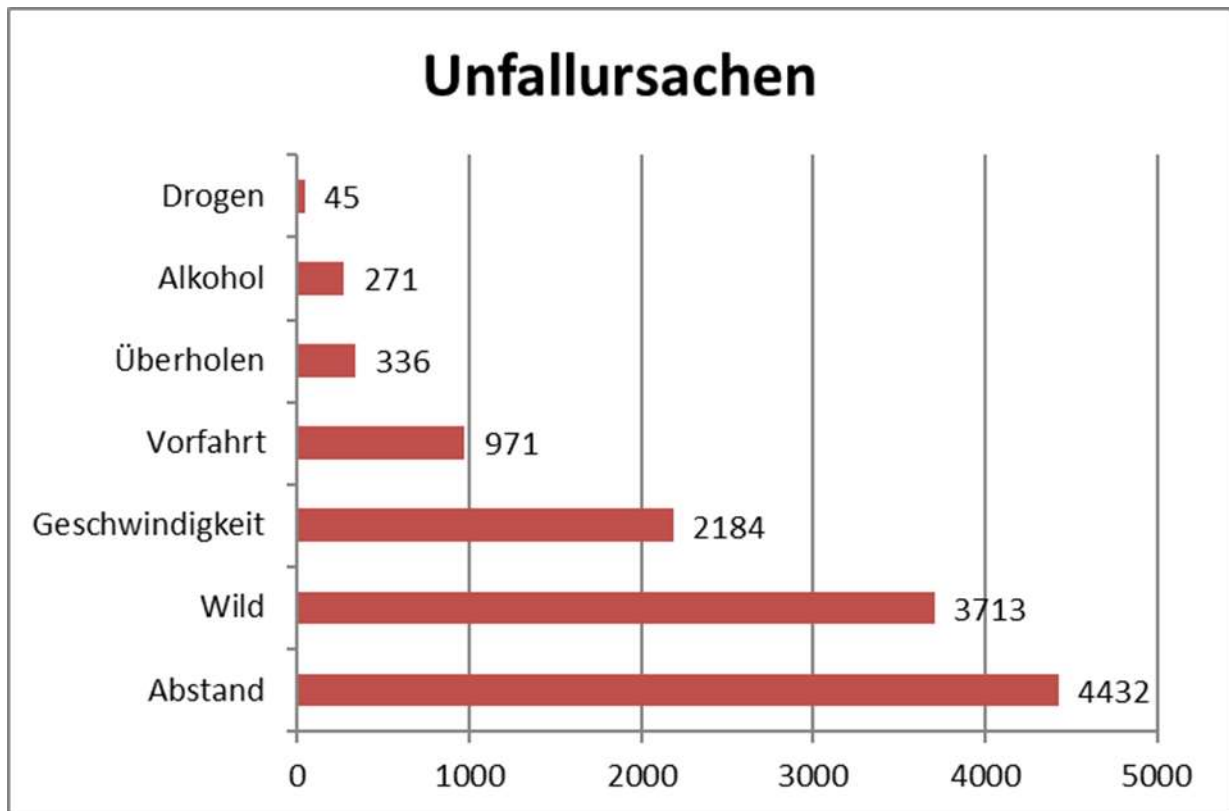


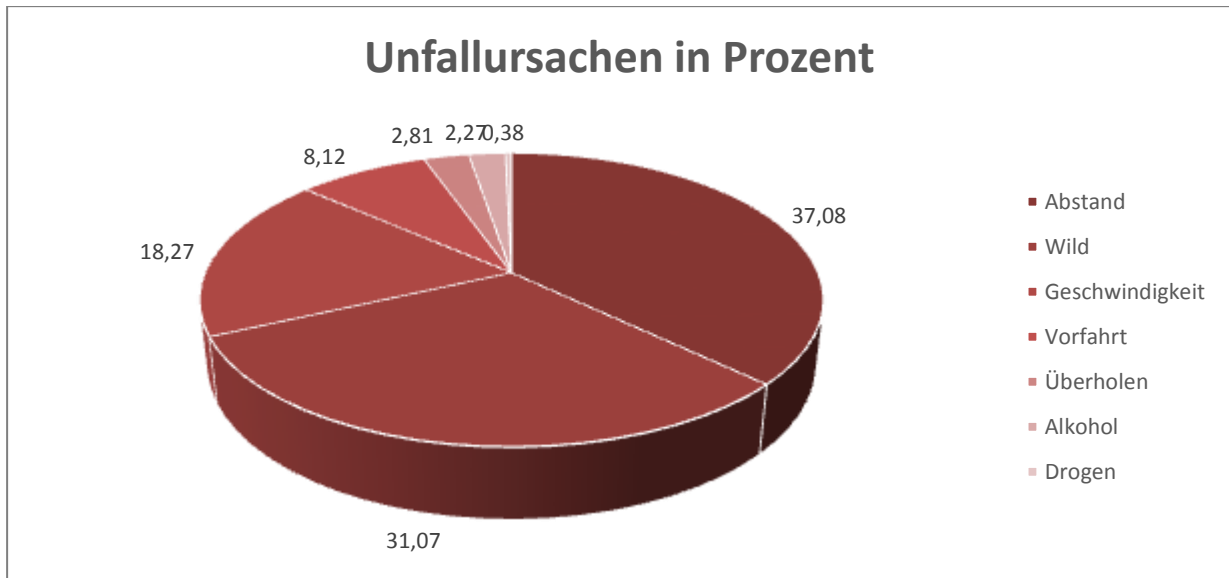
Das Verkehrsmittel Fahrrad erfreut sich zunehmender Beliebtheit, was sich auch auf die Entwicklung und die Verkaufszahlen von Elektrofahrräder zurückführen lässt. Damit geht ein stetig wachsender Trend der Unfallzahlen einher. Der deutliche Anstieg um 39 Verkehrsunfälle im Jahr 2018 dürfte sich auch auf den langen trockenen Sommer zurückführen lassen. Gerade in den Monaten Mai bis Oktober, in denen häufig das Fahrrad genutzt wird, ereigneten sich 195 der 269 Verkehrsunfälle.

Seit 2014 wird die Unfallbeteiligung von Elektrofahrrädern statistisch erfasst. Im Jahr 2018 waren bereits 18 Pedelecs an Unfällen beteiligt, während E-Bikes statistisch keine Rolle spielen.

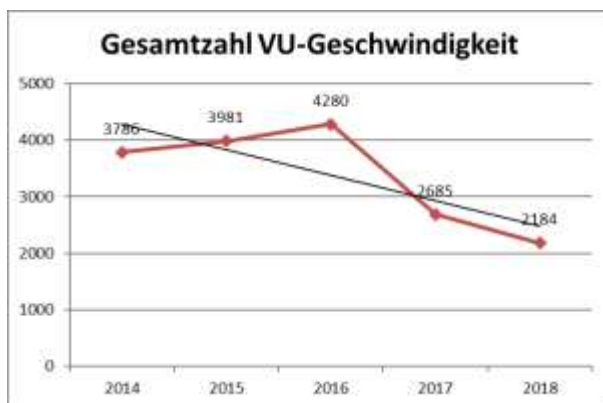
Insgesamt wurden 193 Fahrradfahrer verletzt. Bei einem Verkehrsunfall mit Fahrradbeteiligung kam ein Mensch ums Leben, bei 44 Unfällen erlitten 44 Personen schwere Verletzungen und bei 146 Unfällen wurden 153 Personen leicht verletzt.

4 Hauptunfallursachen





4.1 Geschwindigkeit

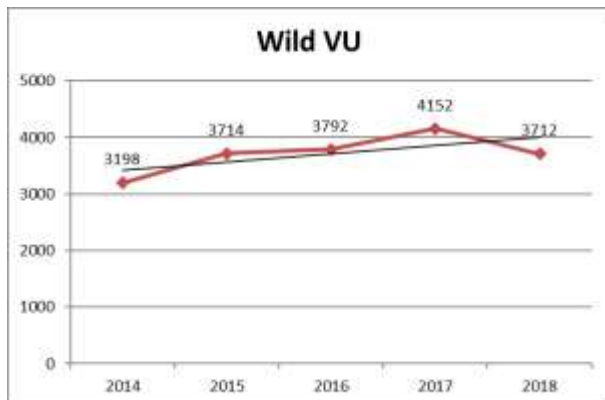


Die Unfallursache Geschwindigkeit ist eine bestehende Konstante als Hauptunfallursache. Die Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit sind um 501 (-18,7 Prozent) rückläufig.

Bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden bleibt die Geschwindigkeit Hauptunfallursache. Bei 16 Verkehrsunfällen (Vorjahr 12) kamen Personen ums Leben. In 141 Fällen (Vorjahr 123) erlitten Verkehrsteilnehmer schwere Verletzungen. Leichte Verletzungen trugen Personen bei 338 Unfällen (Vorjahr 348) davon.

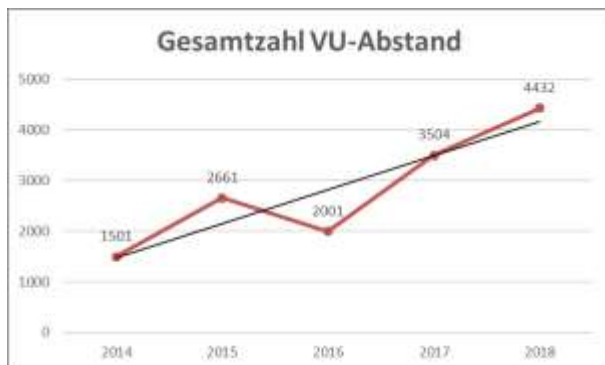
Die Zahl der bei diesen Unfällen verletzten Personen ging um 71 (- 10,20 Prozent) zurück. Dabei sind die schwerwiegenden Unfälle oftmals Außerortsereignisse (114 VU), die mit hohen Kollisionsgeschwindigkeiten schwerste Folgen bedingen.

4.2 Wild



Im Jahr 2018 ging die Zahl der Wildunfälle um 440 auf 3712 zurück und liegt damit genau im 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. Vielmehr trägt auch das Verhalten der Fahrzeugführer zum Unfallgeschehen bei. So ist in vielen Fällen eine nicht angepasste Geschwindigkeit als mitursächlich anzunehmen.

4.3 Abstand

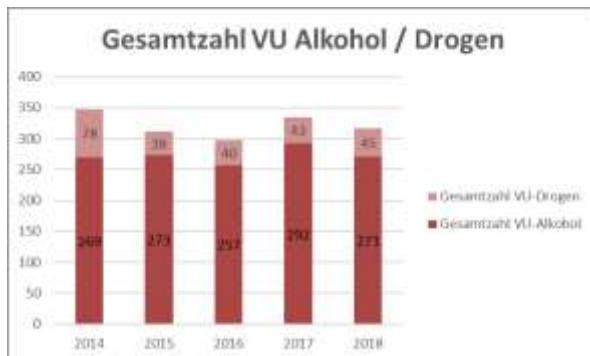


Der Anstieg der Unfallzahlen seit dem Jahr 2016 resultiert auch aus einer Umstellung der statistischen Erfassung. Bei Unfällen mit Unterschreitung des seitlichen Abstandes wurde von der Ursache 13 (Geschwindigkeit) auf die Ursache 14 (Abstand) gewechselt.

Die Unfallursache Abstand ist eine bestehende Konstante und Hauptunfallursache Nr. 2 bei den Personenschadensunfällen. Mit Ursache Abstand hat die Polizei zwei Verkehrsunfälle mit Todesfolge (Vorjahr 3), 38 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten

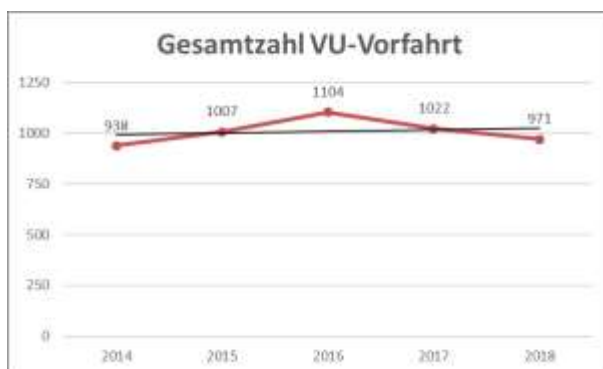
(Vorjahr 19) und 311 Unfälle mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern (Vorjahr 261) erfasst.

4.4 Alkohol / Drogen



Im Vergleich zum Vorjahr sind die Alkoholunfälle um 21 zurückgegangen, was einem Rückgang um 7,2 Prozent entspricht. Insgesamt war bei 316 Unfällen (Vorjahr 335) die Fahrtüchtigkeit der Beteiligten durch die Einwirkung von Alkohol oder Drogen beeinträchtigt.

4.5 Vorfahrt



Die Unfallursache Vorfahrt / Vorrang bildet mit 961 Verkehrsunfällen (Vorjahr 997) eine zu beachtende Konstante in der Unfallanalyse. Mit Hauptursache Vorfahrt sind 51 schwere Verkehrsunfälle (Vorjahr 45) und 212 Unfälle mit Leichtverletzten (Vorjahr 213) erfasst.

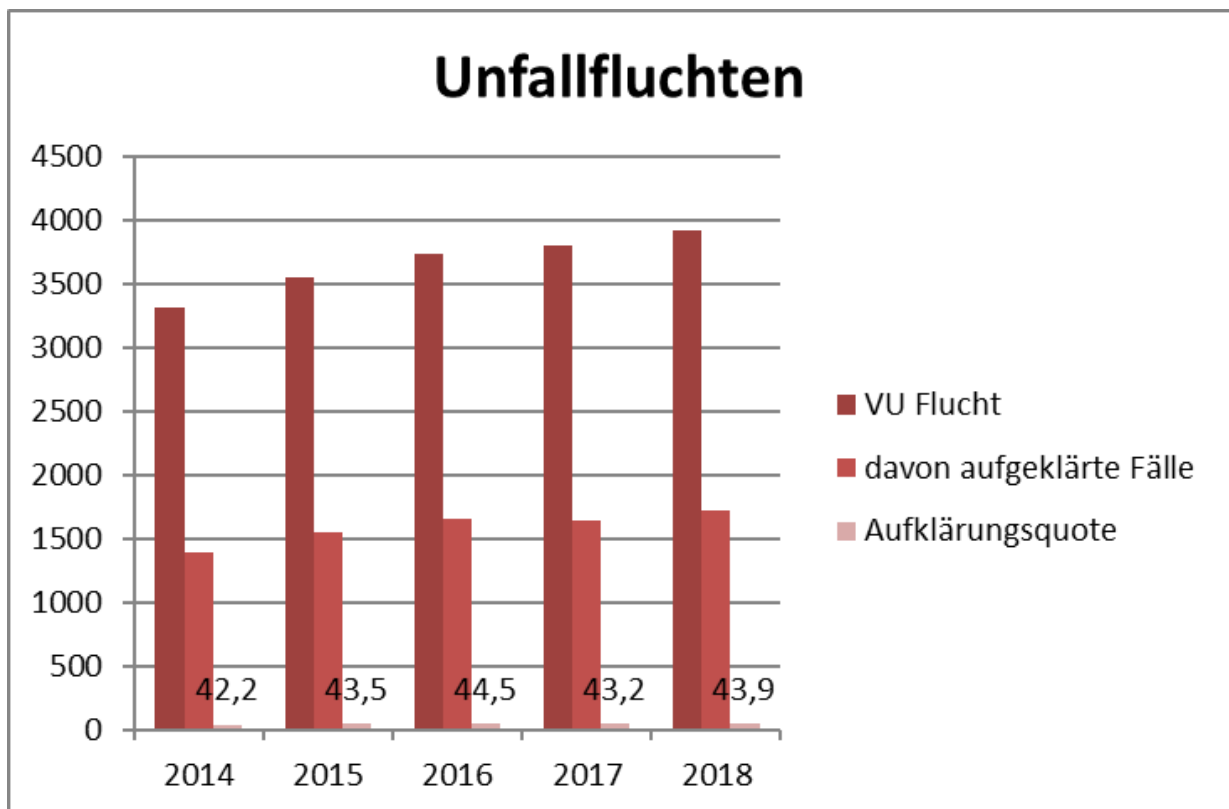
Die Mehrzahl der VU mit dieser Ursache ereignet sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

4.6 Überholen



Diese Ursache tritt zahlenmäßig nicht so gravierend auf. Trotzdem ereigneten sich 48 Unfälle (+11) mit leichtverletzten und 18 Unfälle (-3) mit schwerverletzten Verkehrsteilnehmern. Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang sind nicht registriert.

5 Verkehrsunfallflucht



2018 hat die Polizei in der Fünfjahresbetrachtung mit 3917 die höchste Zahl von Unfallfluchten bearbeitet. Damit wird bei mehr als jedem fünften Unfall die Unfallstelle unerlaubt verlassen. Die Aufklärungsquote konnte stabil bei 43,5 Prozent gehalten werden. Der Anstieg der Zulassungsquote sogenannter SUV, Fahrzeuge mit erhöhten

Abmessungen, gepaart mit eng angelegten Parkbuchten bei Einkaufszentren, dürften mit ein Grund 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 2254 Ahndungen durch die Polizei (Vorjahr 2161). Dabei wurden in 1154 Fällen Blutproben (Vorjahr 1104) entnommen und Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. 811 Fahrten (Vorjahr 729) unter Alkohol- oder Drogeneinfluss hat sie verhindert.

In 636 Fällen (Vorjahr 514) haben Polizei und Staatsanwaltschaft wegen Drogenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern Ermittlungsverfahren geführt und Blutproben entnommen.

2018 hat die Polizei wieder fast die gleiche Anzahl an Aggressionsdelikten im Verkehr festgestellt wie 2017. Während 2017 noch 243 Fahrzeugführer wegen Nötigung angezeigt wurden (oft wegen zu geringen Abstandes), waren es 2018 insgesamt 256. 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) fielen von 237 auf 215.

Die Fälle in denen Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt wurden, stiegen von 901 auf 934.

Mit 15 870 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. 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 erfolgten an 253 Stunden, wobei 17,5 Stunden auf das Wochenende entfielen.

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 elf hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater (Vorjahr zwölf) zu nennen. Diese leisteten in den Jugendverkehrsschulen 4832 Einsatzstunden (Vorjahr 5981) bei der Ausbildung von Kindern im Straßenverkehr. 4119 Schulkinder erhielten z.B. eine Radfahrausbildung.

Darüber hinaus gaben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums Westpfalz in 4911 Einsatzstunden (Vorjahr 5381) 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 2019

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 2018 ergriffenen Maßnahmen 2019 fortführen und weiter 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 Geschwindigkeits-

überwachung 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“ werden wir weiterhin unser Augenmerk legen. 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

| Schnellübersicht Verkehrsunfalllage 2018 | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------------------|---------|
| 1. VU-Entwicklung allgemein | 5-J-Schnitt | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Veränderung in % | VHZ |
| VU Gesamt | 17996,0 | 17101 | 16710 | 18167 | 18952 | 19050 | 18745 | -1,6 | 3866,1 |
| VU - P 1 | 19,4 | 21 | 18 | 17 | 16 | 25 | 21 | -16,0 | 4,3 |
| VU - P 2 | 344,0 | 369 | 335 | 345 | 355 | 316 | 307 | -2,8 | 63,3 |
| VU - P 3 | 1324,4 | 1299 | 1285 | 1383 | 1417 | 1238 | 1285 | 3,8 | 265,0 |
| Anzahl Getötete | 21,2 | 22 | 18 | 18 | 18 | 30 | 23 | -23,3 | 4,7 |
| Anzahl Schwerverletzte | 410,4 | 434 | 400 | 400 | 414 | 404 | 349 | -13,6 | 72,0 |
| Anzahl Leichtverletzte | 1827,8 | 1794 | 1732 | 1885 | 1984 | 1744 | 1719 | -1,4 | 354,5 |
| 2. VU mit unerlaubtem Entfernen | 3552,6 | 3351 | 3314 | 3557 | 3736 | 3805 | 3930 | 3,3 | 810,5 |
| davon aufgeklärte Fälle | 1533,4 | 1415 | 1398 | 1546 | 1663 | 1645 | 1725 | 4,9 | 355,8 |
| Aufklärungsquote | 43,2 | 42,2 | 42,2 | 43,5 | 44,5 | 43,2 | 43,9 | 1,5 | |
| 3.1 Gesamtzahl VU-Kinder | 139,8 | 146 | 139 | 125 | 162 | 127 | 142 | 11,8 | 243,2 |
| Kinder als Verursacher | 39,2 | 28 | 38 | 35 | 54 | 41 | 40 | -2,4 | 68,5 |
| Anteil in % | 28,0 | 19,2 | 27,3 | 28,0 | 33,3 | 32,3 | 28,2 | -12,7 | |
| 3.2 Gesamtzahl VU-JuErwa | 3659,8 | 3466 | 3095 | 3364 | 4217 | 4157 | 4061 | -2,3 | 10258,2 |
| JuErwa als Verursacher | 2486,2 | 2322 | 2028 | 2288 | 2872 | 2921 | 2756 | -5,6 | 6961,7 |
| Anteil in % | 67,9 | 67,0 | 65,5 | 68,0 | 68,1 | 70,3 | 67,9 | -3,4 | |
| 3.3 Gesamtzahl VU-Senioren | 2663,6 | 2171 | 2244 | 2414 | 3208 | 3281 | 3558 | 8,4 | 3157,6 |
| Senioren als Verursacher | 1799,2 | 1456 | 1482 | 1606 | 2202 | 2250 | 2442 | 8,5 | 2167,2 |
| Anteil in % | 67,5 | 67,1 | 66,0 | 66,5 | 68,6 | 68,6 | 68,6 | 0,1 | |
| 3.4 Gesamtzahl VU-LKW | 1559,0 | 1636 | 1451 | 1537 | 1705 | 1466 | 1582 | 7,9 | 326,3 |
| LKW als Verursacher | 1231,0 | 1295 | 1121 | 1225 | 1356 | 1158 | 1275 | 10,1 | 263,0 |
| Anteil in % | 79,0 | 79,2 | 77,3 | 79,7 | 79,5 | 79,0 | 80,6 | 2,0 | |
| 3.5 Gesamtzahl VU-MoZ | 410,0 | 377 | 423 | 446 | 413 | 391 | 440 | 12,5 | 90,7 |
| MoZ als Verursacher | 245,2 | 222 | 251 | 250 | 265 | 238 | 271 | 13,9 | 55,9 |
| Anteil in % | 59,8 | 58,9 | 59,3 | 56,1 | 64,2 | 60,9 | 61,6 | 1,2 | |
| 3.6 Gesamtzahl VU-Fahrrad | 231,0 | 198 | 225 | 240 | 255 | 237 | 269 | 13,5 | 55,5 |
| Fahrrad als Verursacher | 128,4 | 112 | 127 | 134 | 139 | 130 | 166 | 27,7 | 34,2 |
| Anteil in % | 55,6 | 56,6 | 56,4 | 55,8 | 54,5 | 54,9 | 61,7 | 12,5 | |
| 4.1 Gesamtzahl VU-Alkohol | 271,4 | 266 | 269 | 273 | 257 | 292 | 271 | -7,2 | 55,9 |
| 4.2 Gesamtzahl VU-Drogen | 46,6 | 34 | 78 | 38 | 40 | 43 | 45 | 4,7 | 9,3 |
| 4.3 Gesamtzahl VU-Geschwindigkeit | 3703,4 | 3785 | 3786 | 3981 | 4280 | 2685 | 2184 | -18,7 | 450,4 |
| 4.4 Gesamtzahl VU-Abstand | 2247,4 | 1570 | 1501 | 2661 | 2001 | 3504 | 4432 | 26,5 | 914,1 |
| 4.5 Gesamtzahl VU-Überholen | 309,0 | 283 | 300 | 326 | 358 | 278 | 336 | 20,9 | 69,3 |
| 4.6 Gesamtzahl VU-Vorfahrt | 1025,8 | 1058 | 938 | 1007 | 1104 | 1022 | 971 | -5,0 | 200,3 |

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 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 |