



# VERKEHRSUNFALL- ENTWICKLUNG 2020

Polizeipräsidium Westpfalz



Az.: 20 272

SB: Michael Krauß, EPHK

Ralf Weismann, PHK

Stand: 06.02.2021

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Strukturdaten .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsunfallentwicklung .....</b>	<b>4</b>
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
<b>3</b>	<b>Risikogruppen .....</b>	<b>6</b>
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
<b>4</b>	<b>Hauptunfallursachen .....</b>	<b>12</b>
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
<b>5</b>	<b>Verkehrsunfallfluchten .....</b>	<b>16</b>
<b>6</b>	<b>Verkehrsüberwachungsmaßnahmen .....</b>	<b>17</b>
<b>7</b>	<b>Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung .....</b>	<b>18</b>
<b>8</b>	<b>Ausblick 2021 .....</b>	<b>19</b>

Zur Verbesserung der Lesbarkeit wird nachfolgend 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 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.

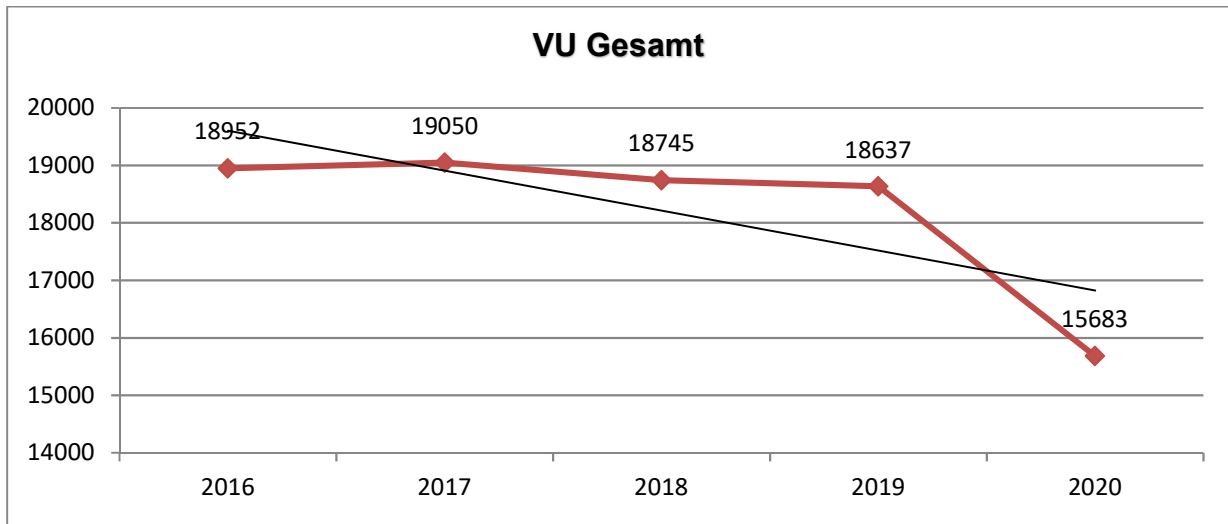
## 1 Strukturdaten

Für das Verkehrslagebild wurden die statistischen Daten mit Stand 31.12.2019 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. 50.000 Personen dazugerechnet werden, die in den Berechnungen der Statistik (Bevölkerungsanteile, Alterskohorten, Häufungsziffer) jedoch keine Berücksichtigung finden.

Einwohner im PP Westpfalz nach Altersstrukturen									
Bevölkerung	gesamt	0-5 Jahre	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-44 Jahre	45-64 Jahre	65-74 Jahre	ab 75 Jahre
		Kinder		Jugendliche	Junge Fahrer			Senioren	
31.12.2019	494012	26740	37944	14223	34686	108188	157627	54956	59648
Anteil an gesamt	in %	5,41	7,68	2,88	7,02	21,90	31,91	11,12	12,07

## 2 Verkehrsunfallentwicklung

### 2.1 Verkehrsunfälle gesamt



Das dritte Jahr in Folge verzeichnet das Polizeipräsidium Westpfalz einen Rückgang der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU). Dieser signifikante Rückgang der Fallzahlen um 2.954 auf 15.683 (- 15,9 Prozent) ist stark auf die mit der Corona-Pandemie verbundenen Lockdown-Phasen und Mobilitätsbeschränkungen zurückzuführen. Die Statistik des Landes weist einen Rückgang der Verkehrsunfälle zum Vorjahr um rund 15 Prozent auf.

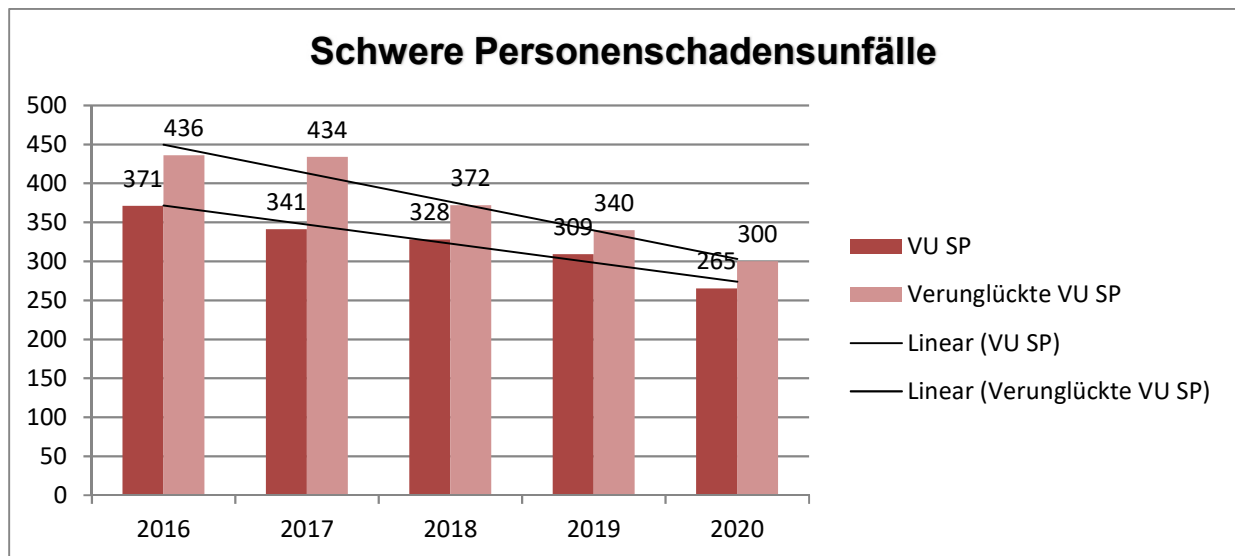
### 2.2 Unfälle mit Personenschäden

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

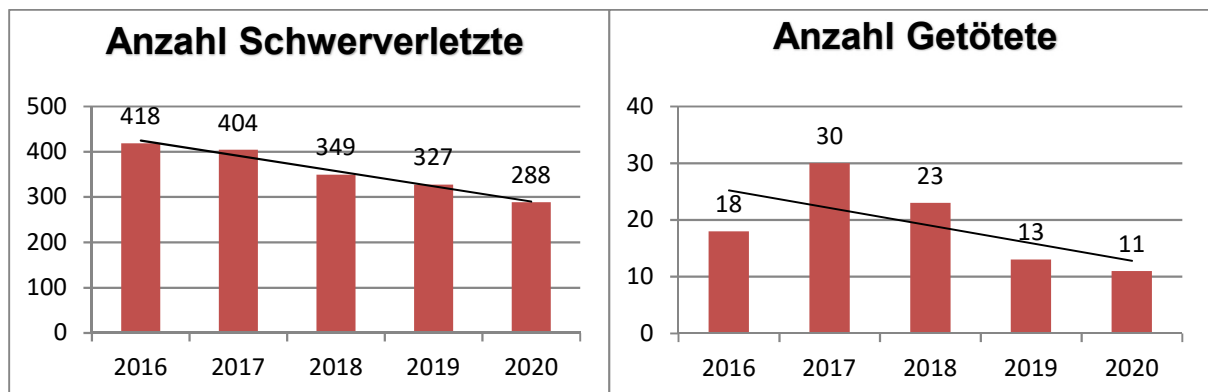
Als getötete Verkehrsteilnehmer werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den jeweiligen Unfallfolgen verstorben sind.

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)

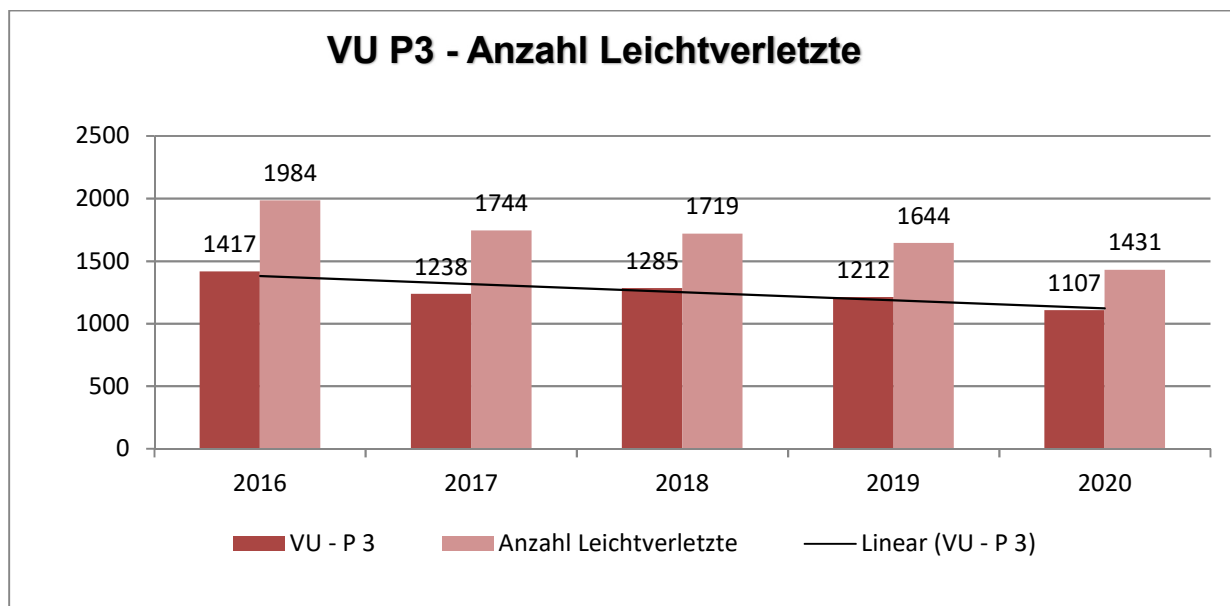


Bei den Unfällen mit schweren Personenschäden setzte sich der Trend rückläufiger Zahlen fort. Die Zahl dieser Unfälle verringerte sich um 14,2 Prozent von 309 VU auf 265 VU (-44 VU), die der Verunglückten um 11,7 Prozent von 340 auf 300 Verletzte (-40).



Im Jahr 2020 ist in der 5-Jahres-Betrachtung der niedrigste Wert bei den tödlich Verunglückten im Straßenverkehr zu verzeichnen. Mit 11 Verkehrstoten liegt die Zahl wiederum unter der vom Vorjahr (13 Verkehrstote). Bei der Anzahl der Schwerverletzten setzt sich diese positive Entwicklung deutlich fort. Hier ist ein Rückgang um 39 Verunglückte von 327 auf 288 Verletzte (-11,9%) festzustellen.

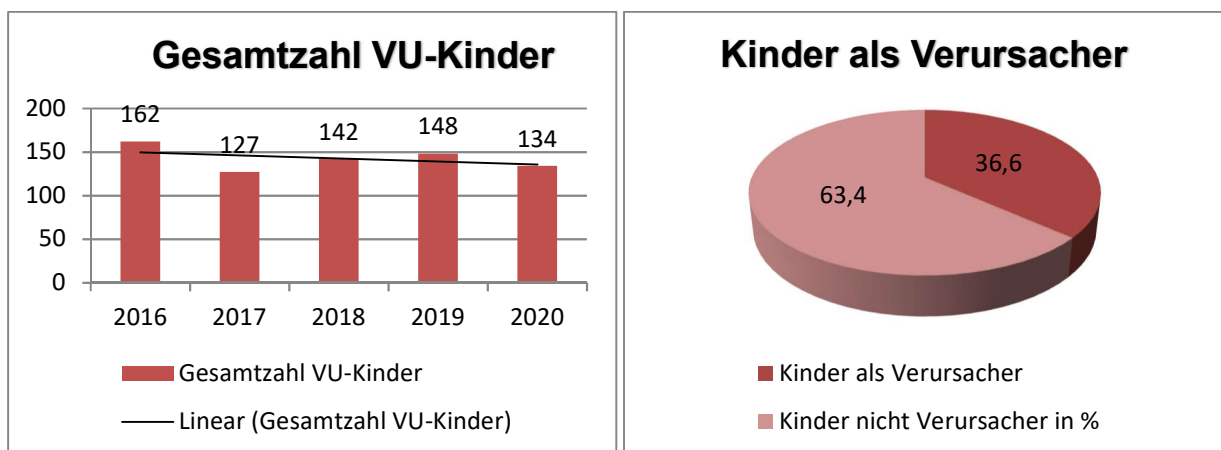
## 2.2.2 Unfälle mit Leichtverletzten



Tiefststände im 5-Jahres-Vergleich sind sowohl bei den Unfällen, als auch bei den Leichtverletzten registriert. Hier ist ein Rückgang um 105 VU auf 1107 VU (-9,5%) festzustellen. Die Anzahl der Leichtverletzten verringerte sich um 213 auf 1431 Verletzte (-13,0%).

## 3 Risikogruppen

### 3.1 Kinder

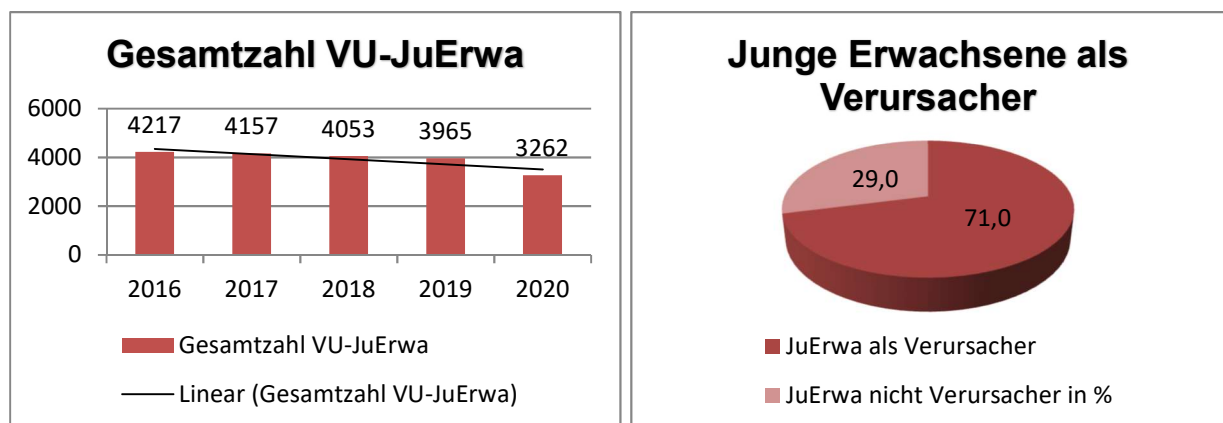


In der Verkehrsunfallstatistik beträgt die Altersobergrenze der Kinder 14 Jahre. Die Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung sind nach Anstiegen in 2018 und 2019 rückläufig. Im abgelaufenen Jahr wurden 134 Verkehrsunfälle (-14) polizeilich bearbeitet.

Hierbei erlitten 12 Kinder (Vorjahr 21) schwere und 99 Kinder (Vorjahr 111) leichte Verletzungen. 47 Kinder erlitten als Mitfahrer, 32 als Radfahrer, 28 als Fußgänger und 4 Kinder als sonstige Verkehrsteilnehmer körperlichen Schaden. Wie auch im Vorjahr ist kein Unfall mit tödlichem Ausgang registriert. Bei den polizeilich bearbeiteten Schulwegunfällen verletzten sich acht Kinder, zwei dabei schwer. Davon nahmen ein Kind als Radfahrer und sieben Kinder als Fußgänger am Straßenverkehr teil.

Insgesamt ist festzustellen, 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 Risikogruppe der „Jungen Erwachsenen“ umfasst 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer und bildet seit Jahren einen Schwerpunkt polizeilicher Prävention und Überwachung. Für das Jahr 2020 ist ein starker Rückgang von 17,7 Prozent auf 3262 VU (-703) zu verzeichnen. Auffällig ist die sehr hohe Verursacherquote von 71,0 Prozent, sowie die hohe Häufigkeitsziffer (Anzahl der Unfälle, geteilt durch Einwohnerzahl multipliziert mit 100 000) mit 9404,4. Keine andere Bevölkerungsgruppe erreicht eine solche auch nur annähernd. Aus der Häufigkeitsziffer lässt sich erkennen, dass etwa jeder zehnte „Junge Erwachsene“ an einem Verkehrsunfall beteiligt ist.

Junge Fahrer verunglücken nicht nur an Wochenenden beim sogenannten „Disco-Unfall“. Bei der Analyse der Unfallzeiten ist festzustellen, dass sich die meisten Verkehrsunfälle dieser Risikogruppe in der Zeit von 15:00 – 18:00 Uhr ereignen. Besonders der Donnerstag mit 140 Verkehrsunfällen und Mittwoch mit 121 Unfällen sind hierbei auffällig.

Alkohol als Unfallursache bleibt weiterhin ein wichtiges Thema bei den Jungen Fahrern, denn ein Anteil von 24,3 Prozent bei diesen Unfällen, bei einem Bevölkerungsanteil von nur 7,02 Prozent, zeigt wie stark diese Gruppe hier vertreten ist.

Folgende Tabelle veranschaulicht das Verkehrsunfallrisiko alkoholisierter junger Fahrer gegenüber anderen Altersgruppen:

Alkoholunfälle mit	15-17 Jahren	<b>18-24 Jahren</b>	25-34 Jahren	35-44 Jahren	45-64 Jahren	ab 65 Jahre
Anzahl	4	<b>54</b>	58	35	59	13
Anteil in % an Alkohol-VU gesamt	1,79	<b>24,3</b>	25,1	15,7	26,46	5,83

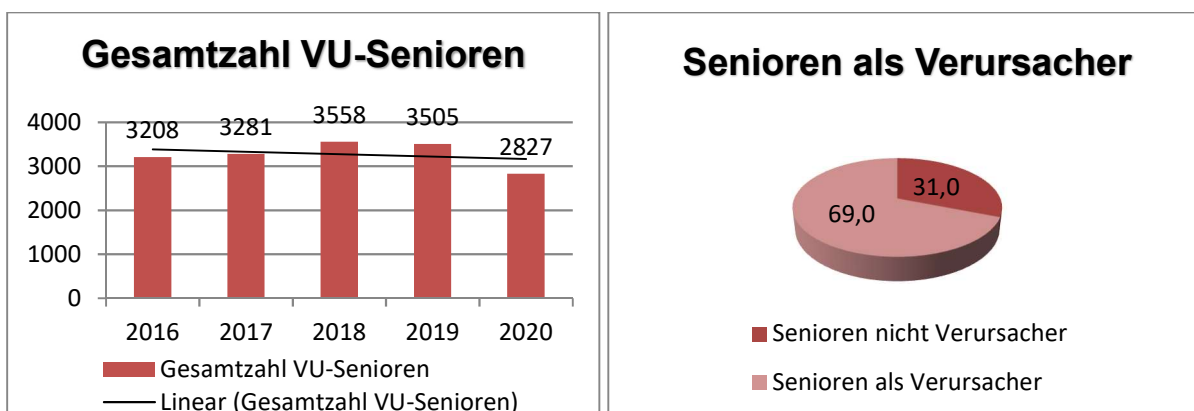
Die Beteiligung am Unfallgeschehen erfolgte 44 Mal mit PKW, fünfmal mit dem motorisierten Zweirad, dreimal mit dem Fahrrad, einmal als Fußgänger und einmal mit einem E-Scooter.

Bei den alkoholbedingten Unfällen betrug der Alkoholisierungsgrad bei 53,7 Prozent der „Jungen Erwachsenen“ weniger als 1,1 Promille und bei 46,3 Prozent über 1,1 Promille. Unfallfördernd wirken sich zusätzlich die Defizite in der Fahrpraxis aus.

Bei Unfällen mit Drogeneinfluss stellen die jungen Fahrer bei 17 von 46 Unfällen den Hauptverursacher. Dies entspricht einem Anteil von 37,0 Prozent der gesamten Unfälle unter Drogeneinfluss. Die Teilnahme am Straßenverkehr erfolgte dabei überwiegend mit PKW (13), dreimal mit motorisiertem Zweirad und einmal mit dem Fahrrad.

### 3.3 Senioren

Als Senioren gelten in der Verkehrsunfallstatistik Menschen ab 65 Jahren.



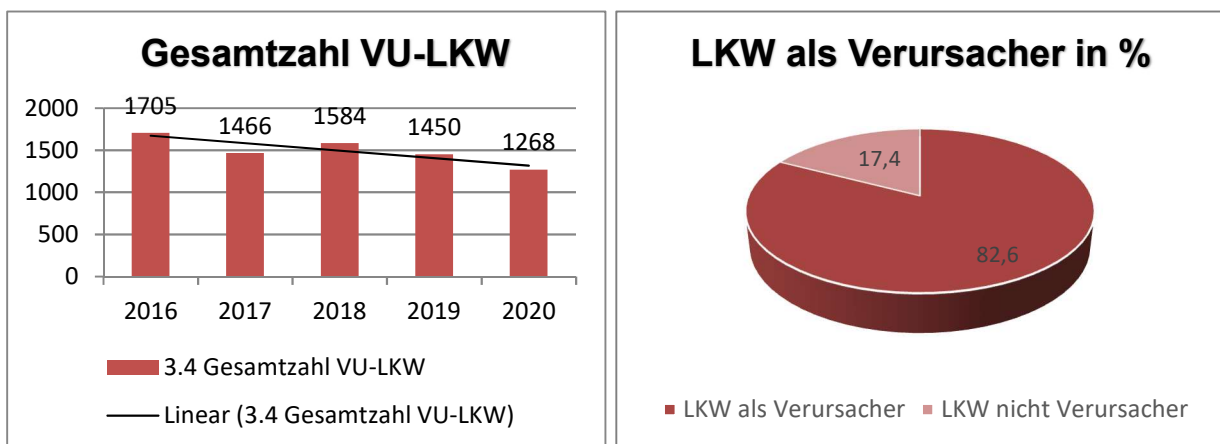


Aufgrund des demographischen Wandels wächst die Anzahl der Generation 65+. Dies beeinflusst auch die Unfallzahlen. Bis 2018 stiegen die Unfallzahlen in dieser Gruppe stetig, 2019 war mit 3505 Unfällen erstmals wieder ein leichter Rückgang der Unfälle mit Beteiligung von Senioren zu verzeichnen. Diese Trendwende setzte sich mit einem Minus von 678 auf 2827 Unfälle im Jahr 2020 deutlich fort, was auch auf die Mobilitätsbeschränkungen zur Pandemiebekämpfung begründet sein dürfte. Gemessen am Anteil der Senioren an der Gesamtbevölkerung ergibt sich keine überproportionale Beteiligung am Unfallgeschehen.

Drei tödlich endende Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren, bei denen jeweils eine Person verstarb, rangieren exakt auf dem Vorjahresniveau. Einen Rückgang gab es bei den Unfällen mit Verletzten. Bei 58 (-22) Unfällen wurden 70 (-19) Personen schwerverletzt, darunter 50 (-14) Senioren. 268 (-88) Personen erlitten bei 215 (-42) Verkehrsunfällen leichte Verletzungen, darunter waren 134 (-39) Senioren.

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

### 3.4 LKW



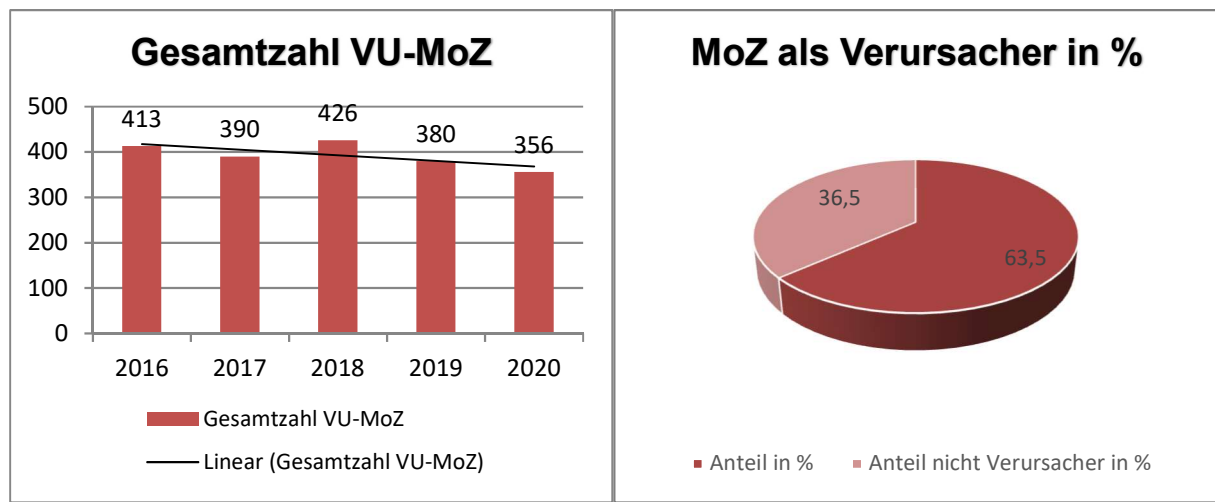
Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW gingen von 1450 auf 1268 Verkehrsunfälle zurück. Die häufigsten Unfallursachen bei Unfällen mit LKW-Beteiligung sind fehlerhaftes Abbiegen (332), Abstand (288) und unangepasste Geschwindigkeit (104). Bei 6,2 Prozent der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von LKW kam es zu Personenschäden. Dabei kamen bei drei Verkehrsunfällen vier (Vorjahr 1) Personen ums Leben, bei 13

Unfällen wurden 17 (Vorjahr 27) Personen schwerverletzt und bei 62 Unfällen erlitten 82 (Vorjahr 140) Personen leichte Verletzungen.

Die Verursacherquote von 82,6 Prozent zeigt deutlich, dass lediglich rund jeder sechste 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.



Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit dieser Beteiligungsart sinkt von 380 auf 356 Fälle. An 268 Verkehrsunfällen sind MoZ mit amtlichem Kennzeichen und an 88 VU MoZ mit Versicherungskennzeichen beteiligt.

In 226 Fällen waren die Fahrer dieser Fahrzeugart die Hauptverursacher, was einem Anteil von 63,5 Prozent entspricht. Bei 118 Verkehrsunfällen dominiert die Unfallursache „Geschwindigkeit“. Bei 40 Unfällen ist „Abstand“, bei 23 Verkehrsunfällen sind „Fehler beim Überholen“, bei 17 Unfällen „Verkehrstüchtigkeit“, und bei sechs „Nichtbeachten von Vorfahrt“ ursächlich.

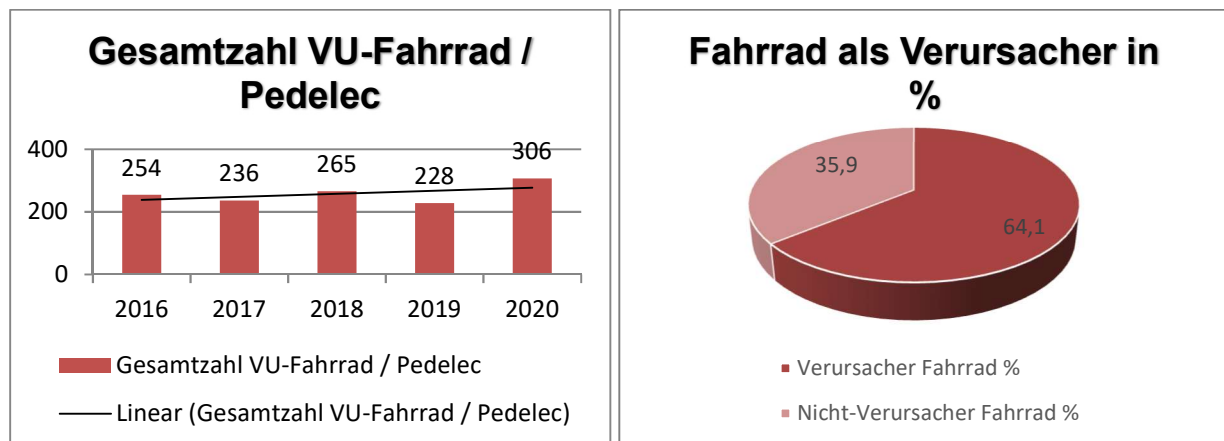
Bei zwei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von MoZ kamen zwei (Vorjahr 6) Personen zu Tode, bei 81 Unfällen wurden 91 (Vorjahr 94) Personen schwerverletzt und bei 164 Unfällen erlitten gleich des Vorjahres 186 Personen leichte Verletzungen. Insgesamt trugen 255 motorisierte Zweiradfahrer gesundheitliche Schäden bei Unfällen mit MoZ davon.

Die höchste Verkehrsunfallbelastung mit Beteiligung von MoZ zeigt sich von 12:00 Uhr

bis 15:00 Uhr mit 101 VU und von 15:00 bis 18:00 Uhr mit 117 VU. Es ist eine gleichmäßige Verteilung auf alle Wochentage zu verzeichnen, wobei sich Donnerstag (61) und Sonntag (63) 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 Unfallohäufung führt. Gegenüber den Vorjahren sind in 2020, aufgrund längerfristiger Streckensperrungen und der temporären Sperrung der Biker-Treffs während des Lockdowns, die Unfallzahlen in diesem Bereich rückläufig.

### 3.6 Fahrrad

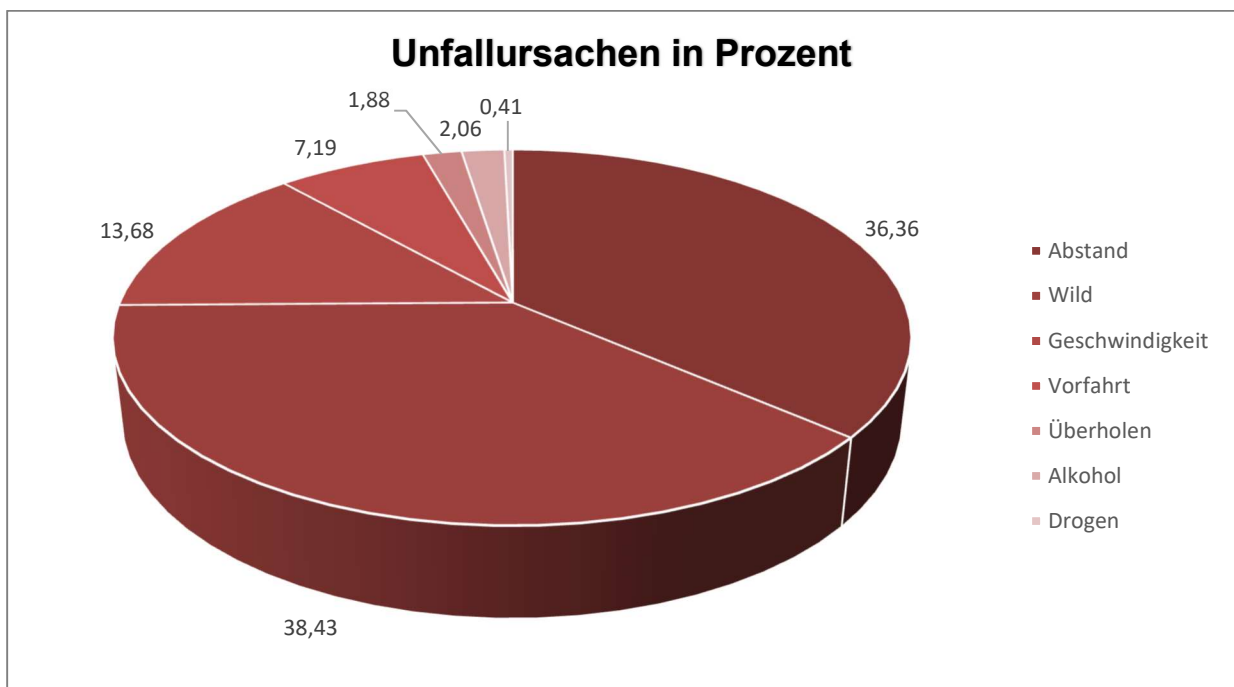
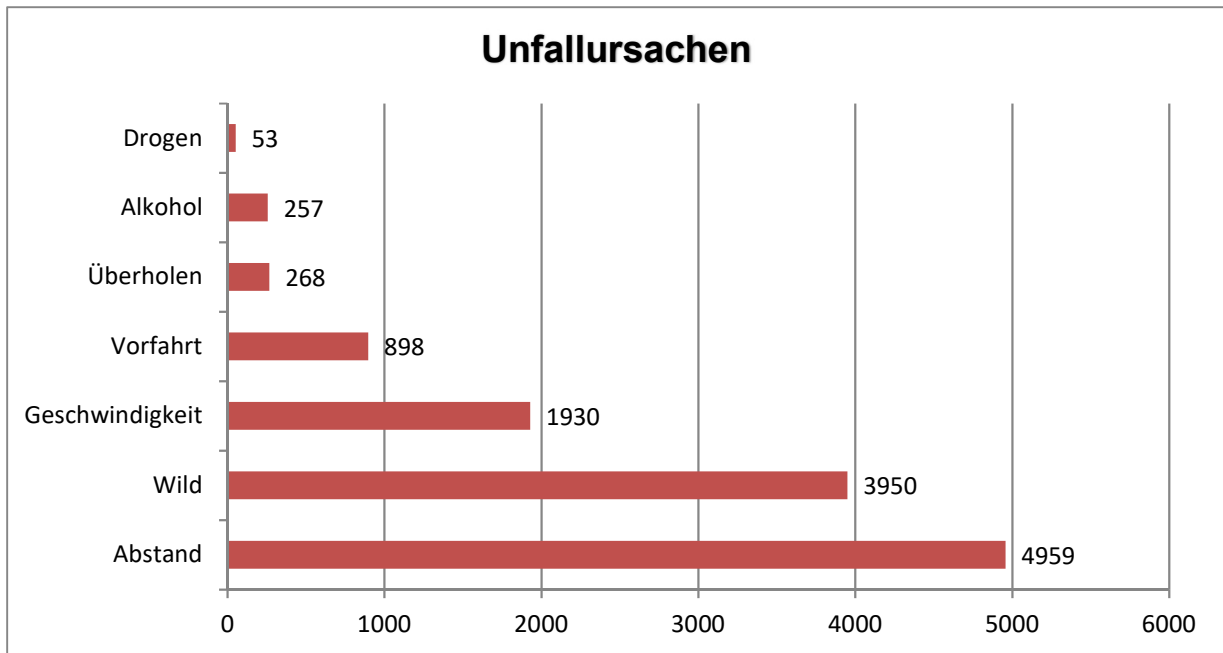


Die zunehmende Beliebtheit und Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad und Elektrofahrrad begründen im Jahr 2020 einen Anstieg der Verkehrsunfälle um 78 gegenüber 2019. Die langen trockenen Sommermonate und nicht zuletzt die besondere Pandemielage, mit einem geänderten Freizeitverhalten, verstärkten die Bereitschaft zur Verkehrsteilnahme mit dem Fahrrad. Gerade in den Monaten April bis September, in denen häufig das Fahrrad genutzt wird, ereigneten sich 226 der 306 Verkehrsunfälle. Auffällig ist dabei, dass sich die Fahrradunfälle in den touristisch erschlossenen Regionen mehr als verdoppelt haben, während sie sich in den übrigen Gegenden geringfügig veränderten.

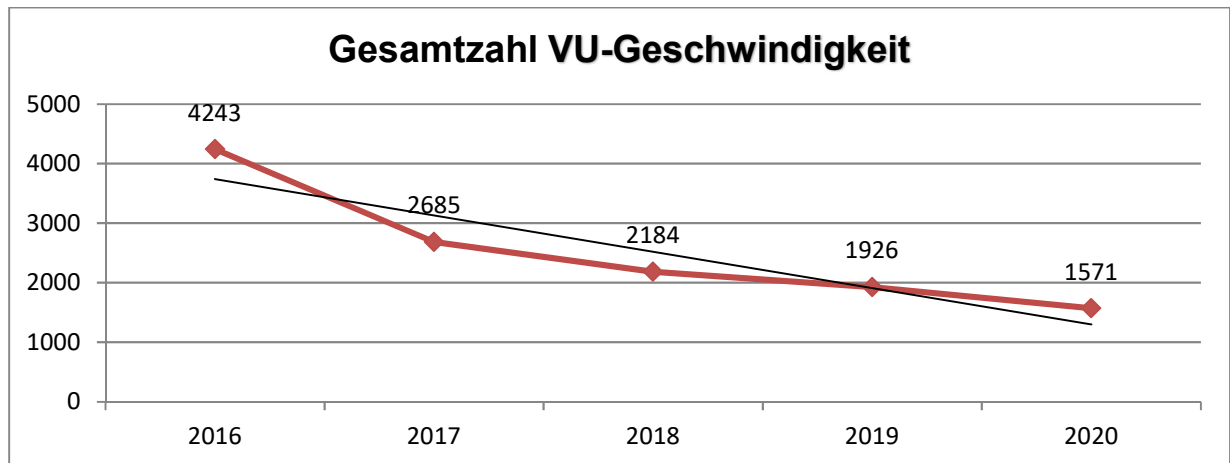
Die vermehrte Nutzung von Pedelecs spiegelt sich auch in der Unfallstatistik mit einem Anteil von rund 9 Prozent der Unfälle wieder. Die im Vergleich zu den Vorjahren erhöhte Anzahl von Pedelec-Unfällen in 2019 (28), setzte sich auch im Jahr 2020 mit 27 Unfällen fort. Diese Art der Verkehrsbeteiligung wird zukünftig verstärkt in der Unfallbetrachtung erscheinen. Dagegen spielen versicherungspflichtige E-Bikes statistisch keine Rolle.

Insgesamt wurden 233 (Vorjahr 167) Radfahrende verletzt. Schwere Verletzungen sind bei 61 (Vorjahr 38) und leichte Verletzungen bei 171 (Vorjahr 129) Radfahrenden registriert. Gegenüber dem Vorjahr ist auch eine tödlich verletzte Person zu beklagen.

#### 4 Hauptunfallursachen



## 4.1 Geschwindigkeit

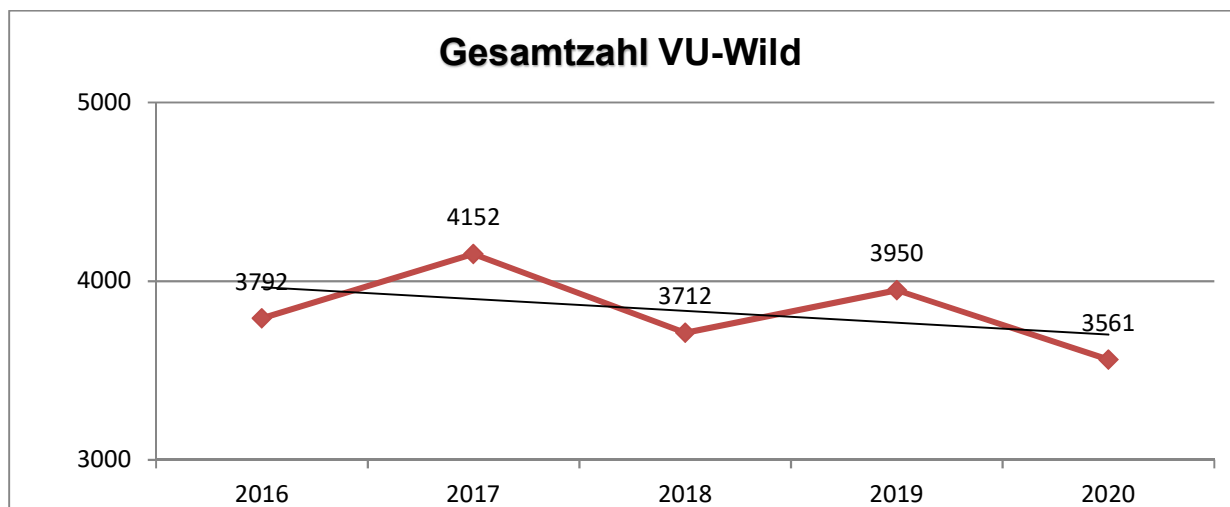


Die Ursache Geschwindigkeit ist eine bestehende Konstante als Hauptunfallursache. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit dieser Hauptunfallursache ist um 355 (-18,4%) auf 1571 VU gesunken.

Bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden steht die Ursache Geschwindigkeit an erster Stelle. Bei 4 Verkehrsunfällen (Vorjahr 7) kamen Personen ums Leben. Bei 124 VU (Vorjahr 139) erlitten Verkehrsteilnehmer schwere und bei 310 (Vorjahr 317) leichte Verletzungen. Die Zahl der bei diesen Unfällen verletzten Personen ging um 18 (-3,1%) auf 564 zurück

Dabei ereignen sich Unfälle, die mit hoher Kollisionsgeschwindigkeit schwerste Folgen verursachen (VU P1 + P2), oftmals (71,1%) außer Orts (91 Unfälle).

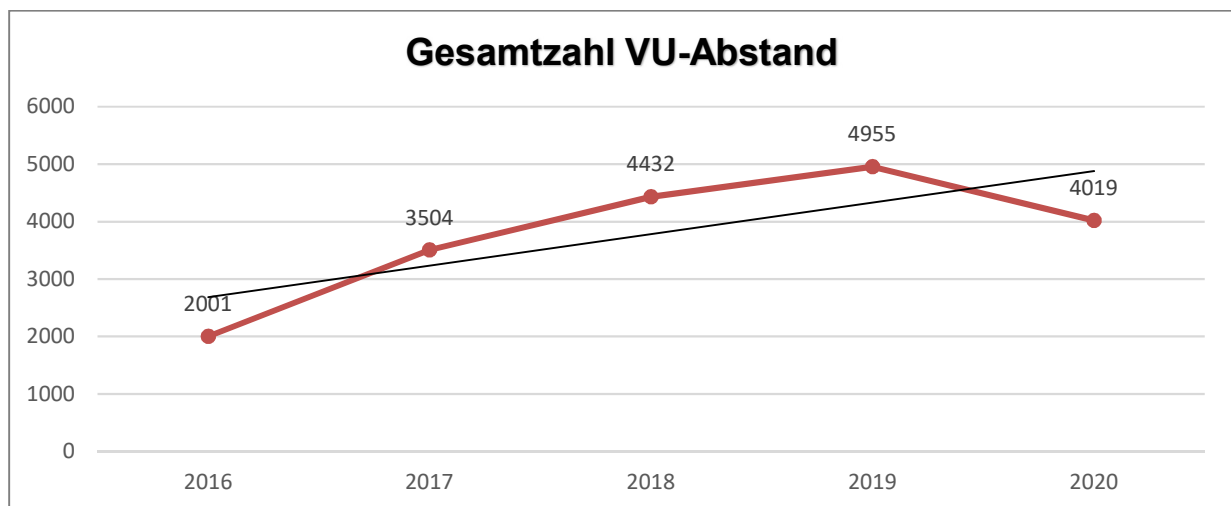
## 4.2 Wildunfälle



Im Vergleich zum Vorjahr ging die Zahl der Wildunfälle um 389 auf 3561 zurück und liegt damit geringfügig (-7,8%) unter dem Fünfjahresdurchschnitt. Auch hier dürften die Mobilitätsbeschränkungen zur Pandemiebekämpfung als Grund für den Rückgang zu beachten sein. So gingen in der ersten Lockdown-Phase von März bis Juni 2020 die Wildunfälle um rund 200 gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 zurück.

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

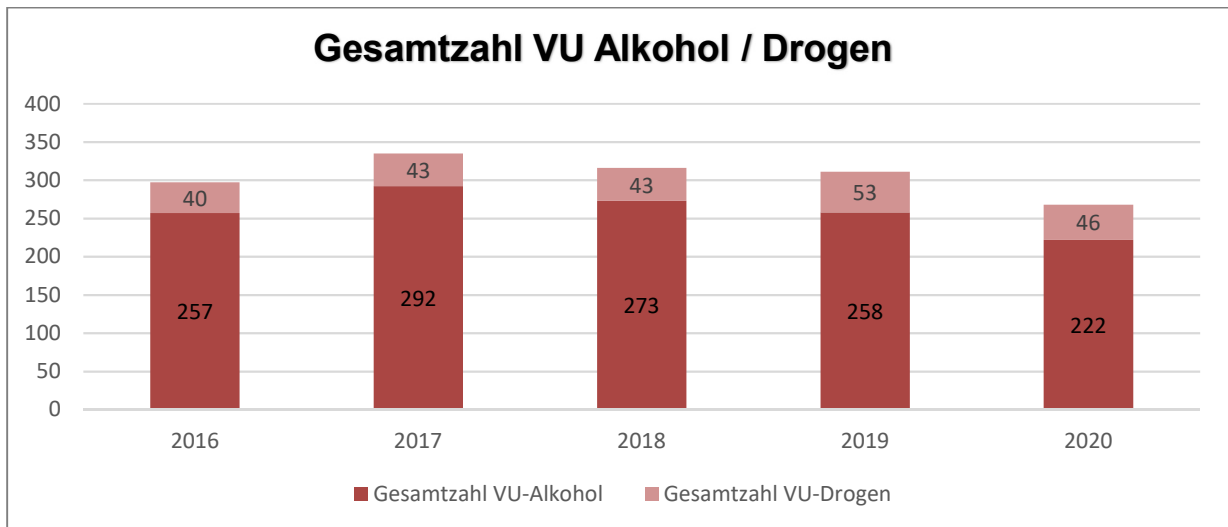
### 4.3 Abstand



In der Fünfjahressicht konnte ein bestehender Aufwärtstrend im abgelaufenen Jahr gebrochen und erstmals wieder eine Reduzierung der Unfälle mit der Hauptunfallursache Abstand im Vergleich zum Vorjahr festgestellt werden. So ging die Zahl der Verkehrsunfälle um 936 auf 4019 zurück.

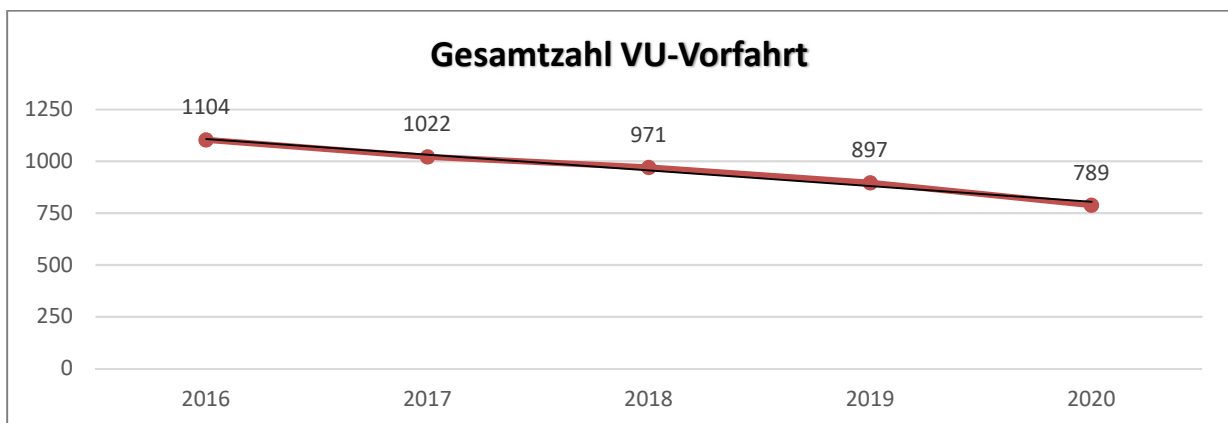
Sicherheitsabstand ist nach Geschwindigkeit die Hauptunfallursache Nr. 2 bei den Personenschadensunfällen und eine Konstante in der Betrachtung. Mit Ursache Abstand hat die Polizei 17 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten (Vorjahr 26) und 239 Unfälle mit leichtverletzten Verkehrsteilnehmern (Vorjahr 323) erfasst. Nach 2019, ohne Verkehrsunfalltote mit dieser Unfallursache, endete im Jahr 2020 ein Unfall tödlich für einen Verkehrsteilnehmer.

#### 4.4 Alkohol / Drogen



Gegenüber 2019 ist im letzten Jahr ein Rückgang der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss um 36 (-14,0%) auf 222 VU zu verzeichnen. Unter Drogeneinfluss ereigneten sich 46 Verkehrsunfälle (Vorjahr 53). Insgesamt war bei 268 Unfällen (Vorjahr 311) die Fahrtüchtigkeit der Beteiligten durch die Einwirkung von Alkohol oder Drogen beeinträchtigt, was den niedrigsten Wert in der Fünfjahresstatistik darstellt.

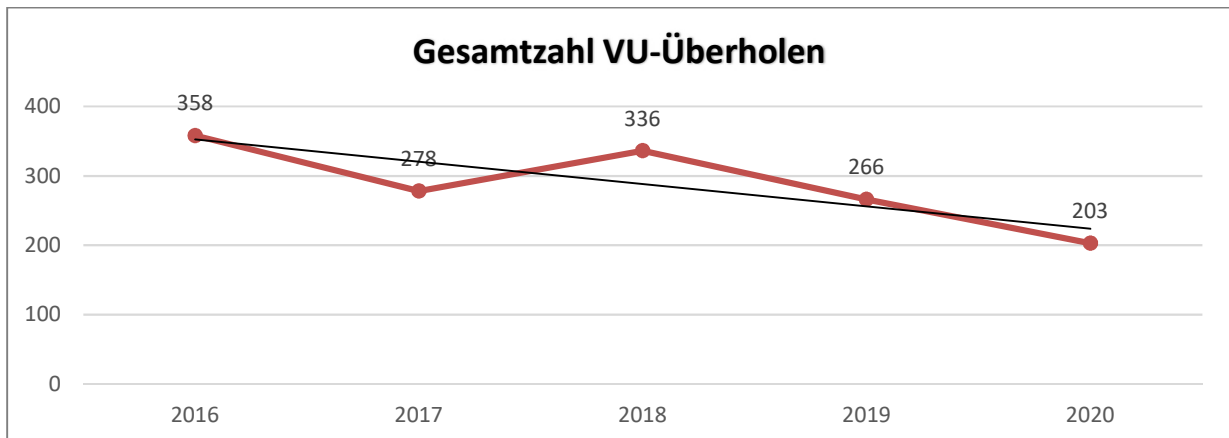
#### 4.5 Vorfahrt



Die Unfallursache Vorfahrt / Vorrang bildet mit 789 Verkehrsunfällen (Vorjahr 897) eine zu beachtende Größe in der Unfallanalyse. Mit Hauptursache Vorfahrt / Vorrang sind 24 schwere Verkehrsunfälle (Vorjahr 35) und 183 Unfälle mit Leichtverletzten (Vorjahr 200) erfasst.

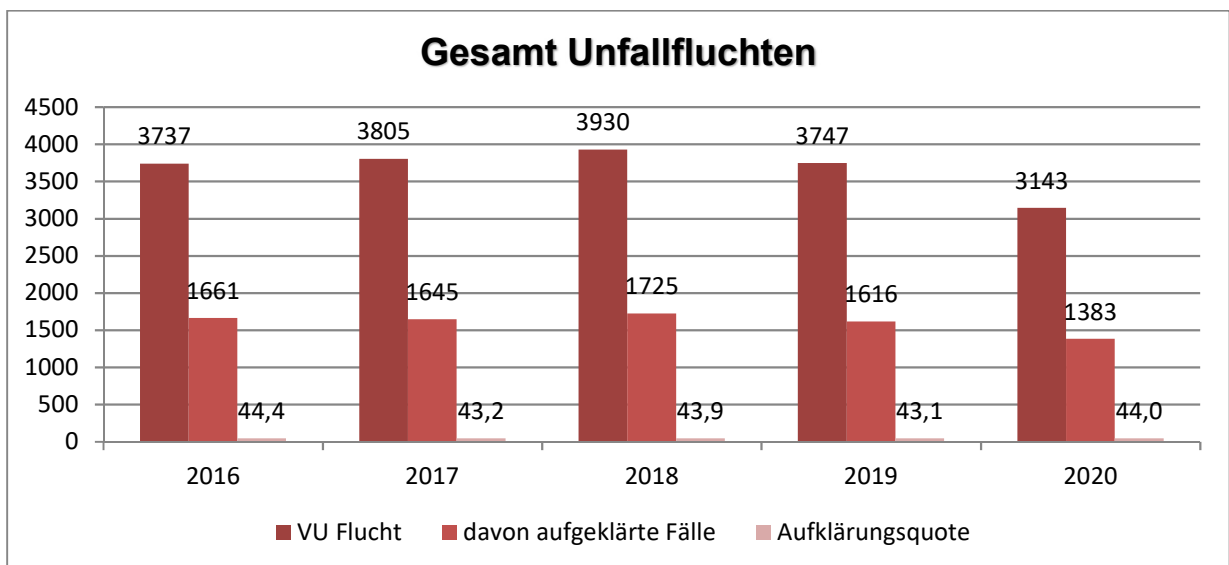
Die Mehrzahl (79,7%) der VU mit dieser Hauptursache ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften.

## 4.6 Überholen



Diese Ursache ist zahlenmäßig weniger präsent, hat bei einem Unfall aber gravierende Folgen. So ereignete sich ein Verkehrsunfall (Vorjahr 3) mit tödlichem Ausgang. Bei 12 Verkehrsunfällen (Vorjahr 2) wurden Personen schwer und bei 35 Unfällen (Vorjahr 39) leicht verletzt.

## 5 Verkehrsunfallflucht



Nach dem Höchststand der Zahlen bei unerlaubten Entfernens von der Unfallstelle im Jahr 2018 und einem leichten Rückgang in 2019, ist im Jahr 2020 der Tiefststand in der Fünfjahresbetrachtung erreicht. So ist im Jahr 2020 ein Minus von 604 Fällen (-16,1%) auf 3143 Unfallfluchten zu verzeichnen. Damit wird bei fast jedem fünften Unfall die Unfallstelle unerlaubt verlassen.



Die hohe Zulassungsquote (~30,0%) sogenannter SUV, Fahrzeuge mit erhöhten Abmessungen, gepaart mit eng angelegten Parkbuchten bei Einkaufszentren, werden die Fallzahlen auch weiterhin auf einem hohen Niveau halten. Der Rückgang im Jahr 2020 ist deutlich auf die beiden Lockdown zur Pandemiebekämpfung und der damit verbundenen Schließung von Geschäften zurückzuführen. Alleine von März bis Juni sind 353 Fälle weniger (-27,4%) als im Vergleichszeitraum 2019 polizeilich aufgenommen worden.

Die Aufklärungsquote konnte 2020 auf 44,0 Prozent% (+2,0%) gesteigert werden.

## **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 2550 Ahndungen durch die Polizei (Vorjahr 2618). Dabei hat die Polizei in 1384 Fällen Blutproben (Vorjahr 1277) entnommen und Straf- und Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. 958 Fahrten (Vorjahr 1103) unter Alkohol- oder Drogeneinfluss hat sie verhindert.

In 803 Fällen (Vorjahr 729) haben Polizei und Staatsanwaltschaft wegen Drogenbeeinflussung von Verkehrsteilnehmern Ermittlungsverfahren geführt und Blutentnahmen veranlasst.

2020 hat die Polizei eine deutlich höhere Anzahl an Aggressionsdelikten im Verkehr festgestellt als 2019. 295 Fahrzeugführer (Vorjahr 234) wurden wegen Nötigung (oft wegen zu geringen Abstandes) angezeigt.

Auch die Zahl der polizeilich registrierten Gefährdungsdelikte stieg gegenüber 2019 deutlich an. Zwar gingen die Fallzahlen bei „gefährlichen Eingriffen in den Straßenverkehr (z. B. Ausbremsen, Hindernisse bereiten, Zufahren auf Personen)“ um 7,3% (-10 Fälle) zurück, jedoch ist bei „Straßenverkehrsgefährdungen“ (z. B. rücksichtslose Raserei mit Gefährdung von Personen, auch bei Überholmanövern) gegenüber 2019 (81 Fälle) eine deutliche Steigerung um 97 (+ 119,8%) zu registrieren.

In Fällen, in denen Kraftfahrzeuge ohne die erforderliche Fahrerlaubnis geführt wurden, ergaben sich nur geringfügige Änderungen. Die Polizei hat 2020 insgesamt 1261 Anzeigen und damit neun Verfahren weniger bearbeitet.

In 22 841 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 zehn Monate rund um die Uhr im Einsatz.

Abstandsmessungen, speziell mit Zielrichtung Lastkraftwagen, erfolgten an 263 Stunden, wobei 4 279 Verstöße geahndet wurden.

## **7 Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung**

Die Verkehrssicherheitsberatung nimmt eine tragende Rolle in der vorbeugenden Verkehrsunfallbekämpfung ein. Neben zahlreichen engagierten Mitarbeitenden aus dem Wechselschichtdienst füllen insbesondere die zehn (Vorjahr 11) hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater diese Rolle aus. Diese vermittelten in den Jugendverkehrsschulen in 3 812 Einsatzstunden (Vorjahr 4 693) Grundwissen zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr an Kinder aus Grundschulen und Kitas. 3 810 (Vorjahr 3 869) Schulkinder erhielten z.B. eine Radfahrausbildung.

Darüber hinaus gaben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Polizeipräsidiums Westpfalz in 2 897 Einsatzstunden (Vorjahr 2 811) Senioren, jungen Erwachsenen und anderen Zielgruppen, wie z. B. Menschen mit Behinderungen und Kindergartenkindern gezielte Tipps zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr. Nicht zu vergessen sind auch Maßnahmen zur Integration von Flüchtlingen.

## 8 Ausblick 2021

Die Entwicklung der Unfalllage im Jahr 2020 kann aufgrund der besonderen Lage nicht repräsentativ sein. Die verhängten Beschränkungen im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie wirkten sich erheblich auf die Verkehrslage aus. Trotz der herausfordernden Situation hat die Polizei die Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheit fortgeführt und gute Ergebnisse erzielt.

Die Mitarbeitenden des Polizeipräsidiums Westpfalz werden die 2020 ergriffenen Maßnahmen fortführen und intensivieren. Kernanliegen wird weiterhin die Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit sein. Der flächendeckende Verfolgungsdruck durch den verstärkten Einsatz der unterschiedlichen Geschwindigkeitsmessanlagen soll den präventiven Effekt weiter steigern. Dabei wird eine Geschwindigkeitsüberwachung angestrebt, die bei den Verkehrsteilnehmern die erhöhte Entdeckungswahrscheinlichkeit fördert und so zu regelkonformem Verhalten anhalten soll.

Unser Augenmerk liegt weiterhin verstärkt auf den Risikogruppen „Kinder, Junge Fahrer und Senioren“. 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 im Straßenverkehr 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. Im Rahmen von zielgruppenorientierten Veranstaltungen werden Senioren über verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Folgen u. a. der Einnahme von Medikamenten oder körperlichen Beeinträchtigungen informiert und über die Nutzung von Assistenzsystemen aufgeklärt.

### Anlagen

- Schnellübersicht der Verkehrsunfalllage
- Erläuterung der Unfallkategorien

Verkehrsunfalllage PP Westfalz 2020										Einwohner/ Altersgruppe
1. VU-Entwicklung allgemein	5-J- Schnitt	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Veränder- ung in %	VHZ	494012
<b>VU Gesamt</b>	18710,2	18167	18952	19050	18745	18637	15683	<b>-15,9</b>	3174,6	
<b>VU - P 1</b>	18,2	17	16	25	21	12	10	<b>-16,7</b>	2,0	
<b>VU - P 2</b>	323,8	344	355	316	307	297	254	<b>-14,5</b>	51,4	
<b>VU - P 3</b>	1305,0	1373	1417	1238	1285	1212	1107	<b>-8,7</b>	224,1	
<b>Anzahl Getötete</b>	20,4	18	18	30	23	13	11	<b>-15,4</b>	2,2	
<b>Anzahl Schwerverletzte</b>	379,6	400	418	404	349	327	288	<b>-11,9</b>	58,3	
<b>Anzahl Leichtverletzte</b>	1795,2	1885	1984	1744	1719	1644	1431	<b>-13,0</b>	289,7	
<b>2. VU mit unerlaub- tem Entfernen</b>	3755,6	3559	3737	3805	3930	3747	3143	<b>-16,1</b>	636,2	
<b>davon aufgeklärte Fälle</b>	1638,6	1546	1661	1645	1725	1616	1383	<b>-14,4</b>	280,0	
<b>Aufklärungsquote</b>	<b>43,6</b>	<b>43,4</b>	<b>44,4</b>	<b>43,2</b>	<b>43,9</b>	<b>43,1</b>	<b>44,0</b>	<b>2,0</b>		
<b>3.1 Gesamtzahl VU- Kinder</b>	140,8	125	162	127	142	148	134	<b>-9,5</b>	207,2	64684
<b>Kinder als Verursacher</b>	44,4	35	53	40	48	46	49	<b>6,5</b>	75,8	
<b>Anteil in %</b>	<b>31,4</b>	<b>28,0</b>	<b>32,7</b>	<b>31,5</b>	<b>33,8</b>	<b>31,1</b>	<b>36,6</b>	<b>17,7</b>		
<b>3.2 Gesamtzahl VU- JuErwa</b>	3951,2	3364	4217	4157	4053	3965	3262	<b>-17,7</b>	9404,4	34686
<b>JuErwa als Verursacher</b>	2702,8	2288	2872	2893	2756	2705	2316	<b>-14,4</b>	6677,0	
<b>Anteil in %</b>	<b>68,4</b>	<b>68,0</b>	<b>68,1</b>	<b>69,6</b>	<b>68,0</b>	<b>68,2</b>	<b>71,0</b>	<b>4,1</b>		
<b>3.3 Gesamtzahl VU- Senioren</b>	3193,2	2414	3208	3281	3558	3505	2827	<b>-19,3</b>	2466,8	114604
<b>Senioren als Verursacher</b>	2190,6	1606	2202	2250	2410	2485	1950	<b>-21,5</b>	1701,5	
<b>Anteil in %</b>	<b>68,5</b>	<b>66,5</b>	<b>68,6</b>	<b>68,6</b>	<b>67,7</b>	<b>70,9</b>	<b>69,0</b>	<b>-2,7</b>		
<b>3.4 Gesamtzahl VU- LKW</b>	1548,4	1537	1705	1466	1584	1450	1268	<b>-12,6</b>	256,7	
<b>LKW als Verursacher</b>	1224,6	1225	1356	1158	1227	1157	1048	<b>-9,4</b>	212,1	
<b>Anteil in %</b>	<b>79,1</b>	<b>79,7</b>	<b>79,5</b>	<b>79,0</b>	<b>77,5</b>	<b>79,8</b>	<b>82,6</b>	<b>3,6</b>		
<b>3.5 Gesamtzahl VU- MoZ</b>	410,6	444	413	390	426	380	356	<b>-6,3</b>	72,1	
<b>MoZ als Verursacher</b>	255,6	260	265	238	279	236	226	<b>-4,2</b>	45,7	
<b>Anteil in %</b>	<b>62,3</b>	<b>58,6</b>	<b>64,2</b>	<b>61,0</b>	<b>65,5</b>	<b>62,1</b>	<b>63,5</b>	<b>2,2</b>		
<b>3.6 Gesamtzahl VU- Fahrrad / Pedelec</b>	244,6	240	254	236	265	228	306	<b>34,2</b>	61,9	
<b>Fahrrad / Pedelec als Verursacher</b>	134,6	134	139	130	156	114	196	<b>71,9</b>	39,7	
<b>Anteil in %</b>	<b>54,9</b>	<b>55,8</b>	<b>54,7</b>	<b>55,1</b>	<b>58,9</b>	<b>50,0</b>	<b>64,1</b>	<b>28,1</b>		
<b>4.1 Gesamtzahl VU- Alkohol</b>	270,6	273	257	292	273	258	222	<b>-14,0</b>	44,9	
<b>4.2 Gesamtzahl VU- Drogen</b>	43,4	38	40	43	43	53	46	<b>-13,2</b>	9,3	
<b>4.3 Gesamtzahl VU- Geschwindigkeit</b>	2996,8	3946	4243	2685	2184	1926	1571	<b>-18,4</b>	318,0	
<b>4.4 Gesamtzahl VU- Abstand</b>	3329,4	1755	2001	3504	4432	4955	4019	<b>-18,9</b>	813,5	
<b>4.5 Gesamtzahl VU- Überholen</b>	312,6	325	358	278	336	266	203	<b>-23,7</b>	41,1	
<b>4.6 Gesamtzahl VU- Vorfahrt</b>	1000,0	1006	1104	1022	971	897	789	<b>-12,0</b>	159,7	

## Einteilung der Unfallkategorien

### Verkehrsunfall mit Personenschaden (P)

Kategorie	Bezeichnung	Merkmal / Schwerste Folgen
<b>1</b>	Verkehrsunfall mit <b>Getöteten</b>	mindestens ein getöteter Verkehrsteilnehmer (Tod tritt als Unfallfolge noch an der Unfallstelle ein oder innerhalb von 30 Tagen)
<b>2</b>	Verkehrsunfall mit <b>Schwerverletzten</b>	mindestens ein schwer verletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten
<b>3</b>	Verkehrsunfall mit <b>Leichtverletzten</b>	mindestens ein leicht verletzter Verkehrsteilnehmer, aber keine Getöteten und keine Schwerverletzten

### Verkehrsunfall mit Sachschaden (S)

Kategorie	Bezeichnung	Merkmal / Schwerste Folgen
<b>Schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden</b>		
<b>4</b>	<b>schwerwiegender Verkehrsunfall mit Sachschaden im engeren Sinne (Kriterium Fahrbereitschaft)</b>	<b>Straftatbestand</b> (auch Alkohol-/Drogeneinwirkung und Verkehrsunfallflucht) und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit ist  <b>oder</b>  <b>Ordnungswidrigkeit</b> , für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und wenn gleichzeitig mindestens ein Kfz aufgrund eines Unfallschadens nicht mehr fahrbereit ist
<b>6</b>	<b>sonstiger Sachschadensunfall unter Alkohol-/ Drogen-/ Medikamenteneinwirkung</b>	Unfallbeteiligter stand unter <b>Alkohol- / Drogeneinwirkung</b> und falls <b>Kfz</b> beteiligt waren, waren diese alle noch <b>fahrbereit</b>
<b>Sonstiger Verkehrsunfall mit Sachschaden</b>		
<b>5</b>	<b>sonstiger Sachschadensunfall</b>	alle sonstigen Sachschadensunfälle  - die im <b>Verwarnungsgeldverfahren</b> abgeschlossen werden können, <b>unabhängig von der Fahrbereitschaft beteiligter Kraftfahrzeuge</b>  - mit <b>Straftatbestand</b> (ohne Alkoholeinwirkung) <b>und</b>  <b>alle beteiligten Kfz waren fahrbereit</b>  - <b>Ordnungswidrigkeiten</b> , für die die Ahndung mit einem Bußgeld vorgesehen ist und alle beteiligten Kfz fahrbereit waren