



# VERKEHRSUNFALL- ENTWICKLUNG

Polizeidirektion Kaiserslautern 2021



# Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorwort.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Strukturdaten .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Verkehrsunfallentwicklung .....</b>	<b>4</b>
3.1	Unfälle insgesamt .....	4
3.2	Unfälle mit Personenschäden .....	6
3.2.1	Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und VU P2).....	6
3.2.2	Unfälle mit Leichtverletzten.....	7
<b>4</b>	<b>Risikogruppen.....</b>	<b>8</b>
4.1	Kinder .....	8
4.2	Junge Erwachsene .....	9
4.3	Senioren .....	91
4.4	LKW.....	11
4.5	Motorisierte Zweiradfahrer (MoZ) .....	12
4.6	Fahrrad .....	13
<b>5</b>	<b>Hauptunfallursachen .....</b>	<b>14</b>
5.1	Geschwindigkeit .....	15
5.2	Wild.....	16
5.3	Alkohol / Drogen .....	18
<b>6</b>	<b>Verkehrsunfallflucht .....</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>Verkehrsüberwachungsmaßnahmen .....</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung .....</b>	<b>20</b>
<b>9</b>	<b>Ausblick 2020 .....</b>	<b>20</b>

## 1 Vorwort

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 dadurch in keiner Weise angetastet werden.

Im Sinne der Barrierefreiheit befinden sich in dieser Statistik unterhalb der Schaubilder erklärende Texte, die es Menschen mit Sehbehinderung ermöglicht, mit Hilfe eines Leseprogrammes den Inhalt der Grafik zu erfahren. Darüber hinaus wurde angestrebt auch die Diagramme möglichst barrierefrei zu gestalten.

Die Analyse der Verkehrslage, insbesondere der Unfallursachen, der Beteiligten und der aus den Unfällen resultierenden Folgen bilden die Basis der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit. Danach richten sich polizeiliche Maßnahmen, Schwerpunktsetzungen, Konzeptionen sowie die dafür notwendigen Ansätze in Bezug auf Personal und Technik.

Bedingt durch die Corona Pandemie lassen sich die Verkehrsunfallzahlen aus den Jahren 2020 und 2021 nicht wie üblich mit den Statistiken der Vorjahre vergleichen. Aufgrund zahlreicher Beschränkungen über einen großen Zeitraum in beiden Jahren hat sich das Verkehrsaufkommen deutlich verringert, was sich naturgemäß auch auf die Unfallsituation auswirkt.

## 2 Strukturdaten

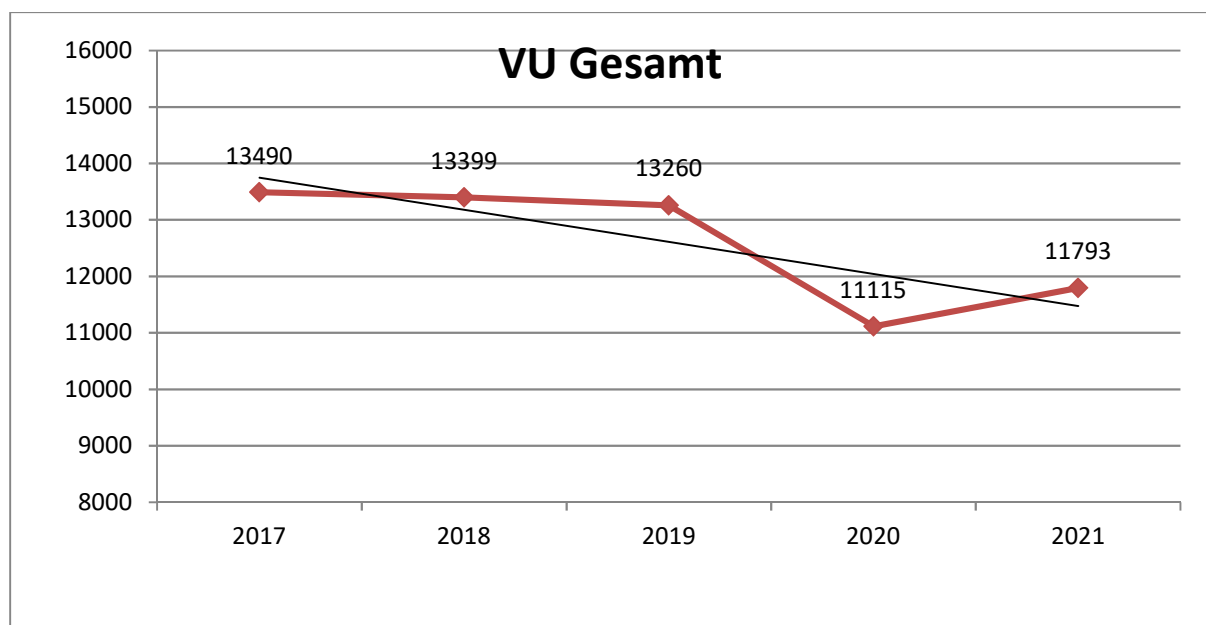
Für das Verkehrslagebild wurden die statistischen Einwohnerzahlen, (Stand 31.12.2020) herangezogen. Hinzu kommen ca. 50.000 Personen der Stationierungstreitkräfte und deren Angehörige, die nicht eingerechnet sind. In den Berechnungen für diese Verkehrsstatistik (Bevölkerungsanteile, Alterskohorten, Häufungsziffer) findet dieser Personenkreis keine Berücksichtigung.

Einwohner in der Polizeidirektion Kaiserslautern nach Altersstrukturen							
Bevölkerung	gesamt	0-5 Jahre	6-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	65-74 Jahre	ab 75 Jahre
		Kinder		Jugendliche	Junge Fahrer	Senioren	
31.12.2020	319785	18840	24358	8549	24968	37439	34923
Anteil in %	100 %	5,69%	7,98%	2,98%	7,03%	10,94%	11,35%

Einwohner Polizeidirektion Kaiserslautern: insgesamt 319785, Kinder 0-5 Jahre 18840 = 5,89%, Kinder 6-14 Jahre 24358 = 7,62 %, Jugendliche 15-17 Jahre 8549 = 2,67 % Junge Fahrer 18-24 Jahre 24968 = 7,81%, Senioren 65-74 Jahre 37439 = 11,71%, Senioren ab 75 Jahre 34923 = 10,92%

## 3 Verkehrsunfallentwicklung

### 3.1 Verkehrsunfälle insgesamt



Verkehrsunfälle gesamt: 2017 13490, 2018 13399, 2019 13260, 2020 11115, 2021 11793

Die Polizeidirektion Kaiserslautern verzeichnet nach vier Jahren fallender Zahlen in Folge im Jahr 2021 erstmals wieder einen Anstieg bei der Betrachtung aller Verkehrsunfälle eines Jahres. Gegenüber dem Vorjahr stieg der Wert auf 11793 und somit um 6,1% an. Anzumerken ist, dass 2020, im ersten Jahr mit Covid19, ein extremer Rückgang in der Gesamtunfallzahl zu verzeichnen war.

In der Langzeitbetrachtung liegt der Wert jedoch deutlich unter dem Durchschnitt der fünf Vorjahre von 12965 Verkehrsunfällen.

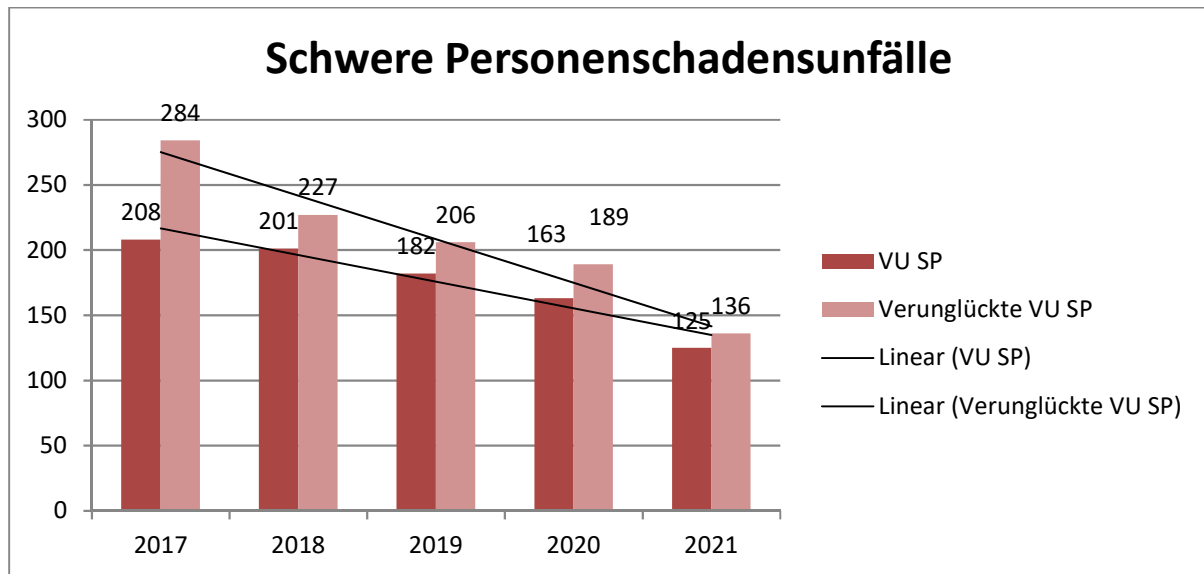
Die Statistik des Landes Rheinland-Pfalz weist eine Unfallsteigerung von 1,9 Prozent auf 126404 auf.

### **3.2 Verkehrsunfälle 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).

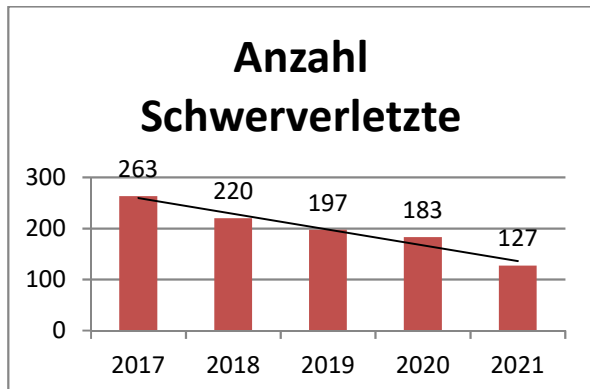
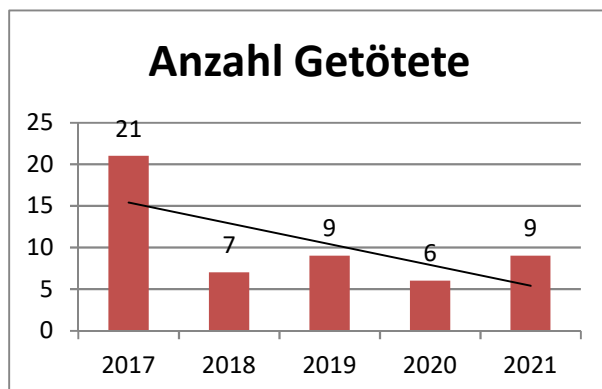
Werden Unfallbeteiligte länger als 24 Stunden stationär im Krankenhaus aufgenommen gelten sie als schwerverletzt. Personen mit geringfügigen Verletzungen gelten als leichtverletzt.

### 3.2.1 Schwere Personenschadensunfälle (VU P1 und VU P2)



Schwere Personenschadensunfälle: 2017: 208 VU mit 284 schweren Personenschäden, 2018: 201 VU mit 227 schweren Personenschäden, 2019: 182 VU mit 206 schweren Personenschäden, 2020: 163 VU mit 189 schweren Personenschäden, 2021: 125 VU mit 136 schweren Personenschäden

Bei den Verkehrsunfällen mit schweren Personenschäden, ist gegenüber dem Vorjahr ein deutlicher Rückgang festzustellen. Die Zahl dieser Unfälle ging um 23,3 Prozent (- 38 VU), die der Verunglückten um 28 Prozent (- 53 Verunglückte) zurück. Insgesamt gab es im vierten Jahr in Folge einen Rückgang in beiden Bereichen.

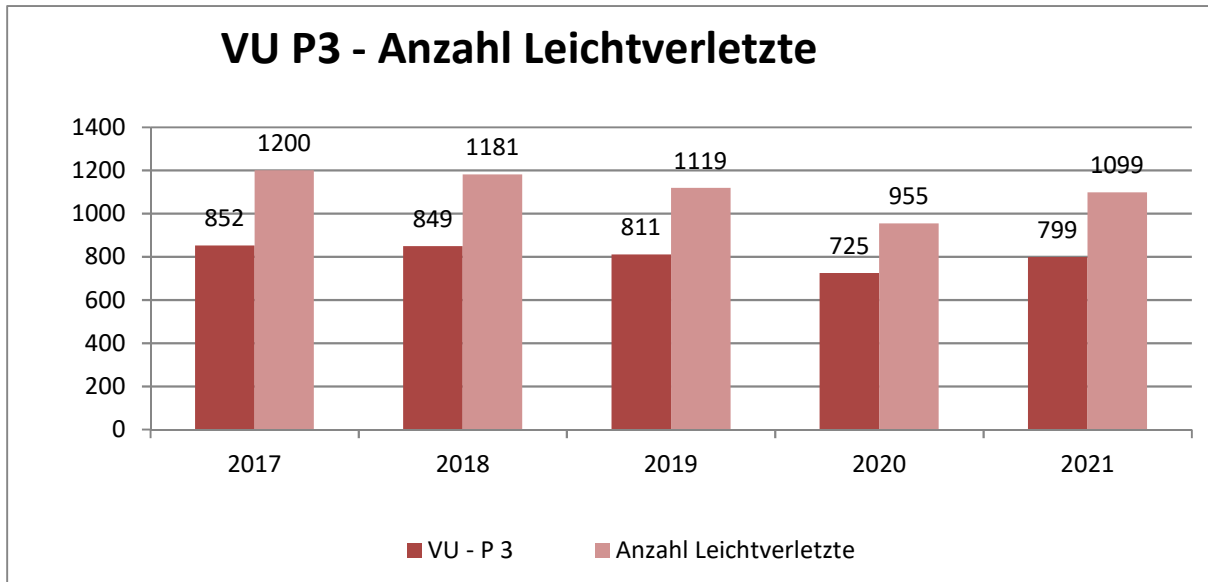


Getötete und Verletzte im Straßenverkehr: 2017: 21 Verkehrstote und 263 Schwerverletzte, 2018: 7 Verkehrstote und 220 Schwerverletzte, 2019: 9 Verkehrstote und 197 Schwerverletzte, 2020: 6 Verkehrstote und 183 Schwerverletzte, 2021: 9 Verkehrstote und 127 Schwerverletzte

Mit neun durch Verkehrsunfälle verstorbenen Personen gab es einen deutlichen Anstieg (+3) gegenüber dem Vorjahr, dies bedeutet leider den zweithöchsten Wert in der 5-Jahres-Betrachtung.

Bei den Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten setzt sich die positive Entwicklung fort. Hier ist ein Rückgang um 56 Verunglückte (-30,1 %) zu verzeichnen.

### 3.2.2 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten

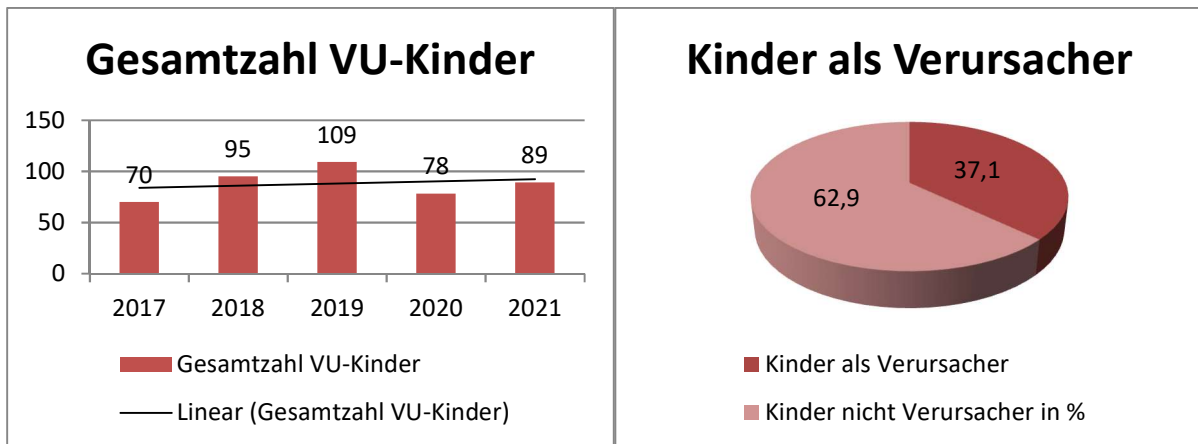


Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten: 2017: 852 VU, 1200 Leichtverletzte, 2018: 849 VU, 1181 Leichtverletzte, 2019: 811 VU, 1119 Leichtverletzte, 2020: 725 VU, 955 Leichtverletzte, 2021: 799 VU, 1099 Leichtverletzte

Bei den VU-P 3 gab es eine Steigerung um 74 Verkehrsunfälle (+10,2%), was mit einer Erhöhung von 144 (+15,1%) bei den verletzten Personen einhergeht. Trotz der Steigerungen gegenüber dem Vorjahr bedeutet das sowohl bei den Unfallzahlen als auch bei der Anzahl der Verletzten den zweitniedrigsten Stand in der Langzeitbetrachtung.

## 4 Risikogruppen

### 4.1 Kinder



Unfälle mit Kinderbeteiligung: 2017: 70 VU, 2018: 95 VU, 2019: 109 VU, 2020, 78 VU, 2021 89 VU, davon 62,9% durch Kinder und 37,1% durch andere verursacht

In der Verkehrsunfallstatistik gelten Personen bis vierzehn Jahre als Kinder.

Mit einem Anstieg um 11 auf 89 Verkehrsunfällen gegenüber dem Vorjahr liegt dieser Wert leicht unterhalb des Mittels der fünf Vorjahre (91). Somit wurde der zweitniedrigste Wert seit 2017 erreicht. 33 (37,1%) Verkehrsunfälle wurden von Kindern verursacht, was im Mittel der Fünf-Jahres-Betrachtung liegt.

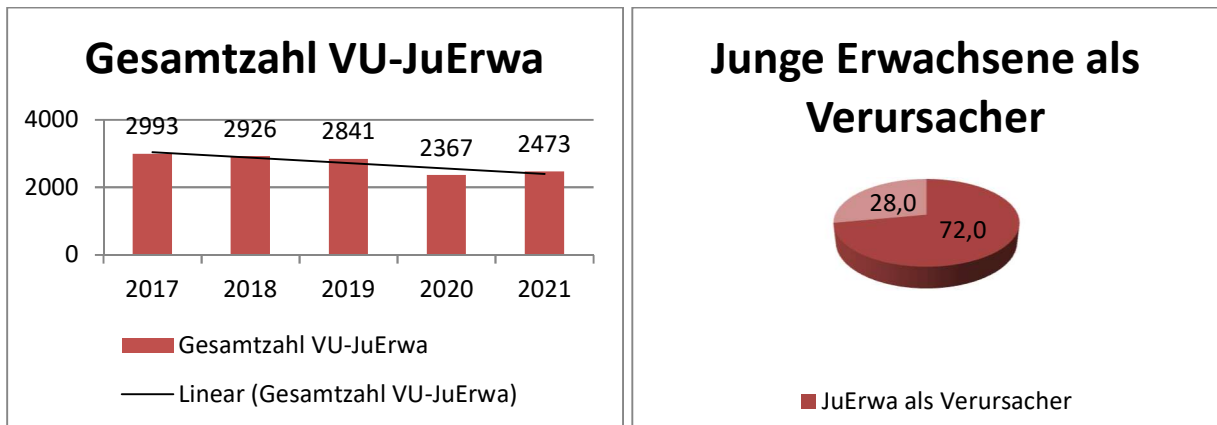
Bei den 89 Verkehrsunfällen wurden acht (Vorjahr 6) Kinder schwerverletzt und 67 (Vorjahr 62) leichtverletzt. Zwölf Kinder waren als Fußgänger, 16 als Radfahrer, 41 als Mitfahrer und sechs Kinder als sonstige Verkehrsteilnehmer in den Unfall verwickelt. Seit dem Jahr 2017 hat im Direktionsbereich kein Kind im Straßenverkehr das Leben verloren.

Im Jahr 2021 wurden zwei Schulwegunfälle gemeldet, bei denen beide Kinder leicht verletzt wurden, die als Fußgänger unterwegs waren.

Die überwiegende Zahl der Kinderunfälle ereignet sich in der Zeit zwischen 12.00 und 21.00 Uhr und damit entweder auf dem Weg von der Schule nach Hause, zum größten Teil aber während der Freizeit.



## 4.2 Junge Erwachsene



Unfälle mit Beteiligung junger Fahrer: 2017: 2993 VU, 2018: 2926 VU, 2019: 2841 VU, 2020, 2367 VU, davon 72% durch junge Fahrer und 28% durch andere verursacht

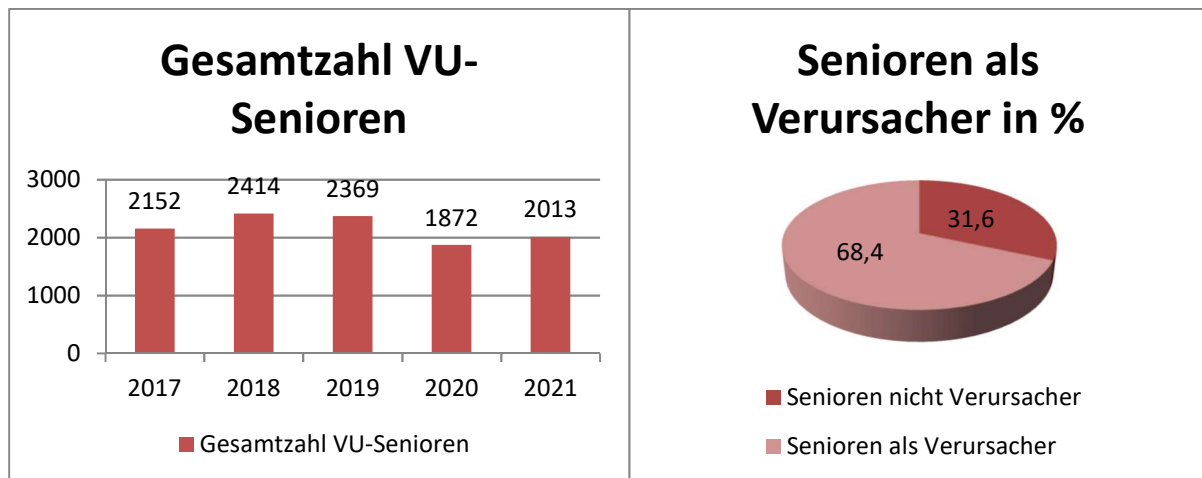
Unter „Junge Erwachsene“ werden 18-24-jährige Verkehrsteilnehmer erfasst. Sie bilden seit Jahren einen Schwerpunkt bei polizeilicher Prävention und Überwachung, da sie im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil bei den Verkehrsunfallzahlen überproportional vertreten sind. Nachdem die Unfallzahlen dieser Risikogruppe stetig angestiegen war, sind die Zahlen seit 2017 rückläufig und erreichen im Jahr 2021 zum ersten Mal wieder eine Steigerung von 106 auf 2473 (+ 4,5%) im Vergleich zum Vorjahr. Trotzdem liegt dieser Wert sehr deutlich unterhalb des Langzeitschnittes von 2829 Verkehrsunfällen. 1781 und somit 72 Prozent der Unfälle wurden von den jungen Fahrern selbst verursacht.

Junge Fahrer verursachen nicht nur wie vermutet an Wochenenden beim landläufigen „Discobesuch“ Verkehrsunfälle, als Hauptunfallzeiten kristallisieren sich Mittwoch, Donnerstag und Freitag, zwischen 12 und 21 Uhr heraus

Nachfolgend die häufigsten Unfallursachen bei jungen Fahrern:

Abstand:	401 Verkehrsunfälle
Geschwindigkeit:	257 Verkehrsunfälle
Wenden/Rückwärtsfahren:	287 Verkehrsunfälle
Vorfahrt:	76 Verkehrsunfälle
Alkohol/Drogen:	49 Verkehrsunfälle

### 4.3 Senioren



*Unfälle mit Seniorenbeteiligung: 2017: 2152 VU, 2018: 2414 VU, 2019: 2369 VU, 2020, 1872 VU, 2021, 2013 VU, davon 68,4% durch Senioren und 31,6% durch andere verursacht*

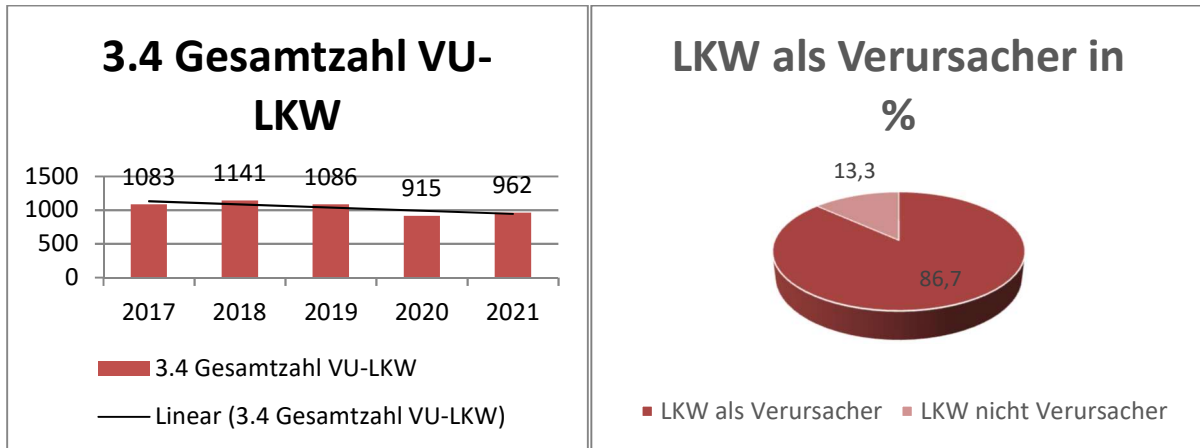
Im Sinne der Verkehrsunfallstatistik gelten Menschen ab 65 Jahren als Senioren.

Da Personen ab dem 65. Lebensjahr demografisch bedingt überdurchschnittlich am Verkehr beteiligt sind, haben sie einen hohen Einfluss auf die Verkehrsunfalllage, was sich unmittelbar auf die Unfallzahlen auswirkt. Bis 2018 stiegen die Unfallzahlen dieser Personengruppe stetig, was mit der wachsenden Mobilität dieser Altersgruppe gegenüber früher im Zusammenhang steht. Von 2018 bis 2020 ist die Beteiligung der Senioren bei den Verkehrsunfällen fallend, 2021 gab es erstmals wieder einen Anstieg um 141 Verkehrsunfälle (+ 7,5%). Trotzdem liegt dieser Wert deutlich unter dem Langzeitmittel von 2188 Unfällen mit Seniorenbeteiligung. Gemessen am Anteil an der Gesamtbevölkerung ergibt sich aber keine überproportionale Beteiligung am Unfallgeschehen. Im Jahr 2021 kamen zwei Senioren ums Leben, 21 (-11) wurden schwerverletzt und in 109 (+ 40) Fällen erlitten diese leichte Verletzungen.

Bei den meisten Unfällen mit Seniorenbeteiligung handelt es sich sogenannte „Parkplatzrempler“, also Sachschadensunfälle.

#### 4.4

#### LKW



Unfälle mit Lkw-Beteiligung: 2017: 1083 VU, 2018: 1141 VU, 2019: 1086 VU, 2020: 915 VU, 2021: 962 VU, davon 86,7% durch Lkw-Fahrer und 13,3% durch andere verursacht

In der Langzeitbetrachtung nehmen trotz steigendem Verkehrs- und Lkw-Aufkommen Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ab. Im Jahr 2020 wurde mit 915 Verkehrsunfällen dieser Art der bisherige Tiefststand erreicht. 2021 gab es eine leichte Steigerung auf 962 Unfälle dieser Art, der zweitniedrigste Wert in der Langzeitbetrachtung.

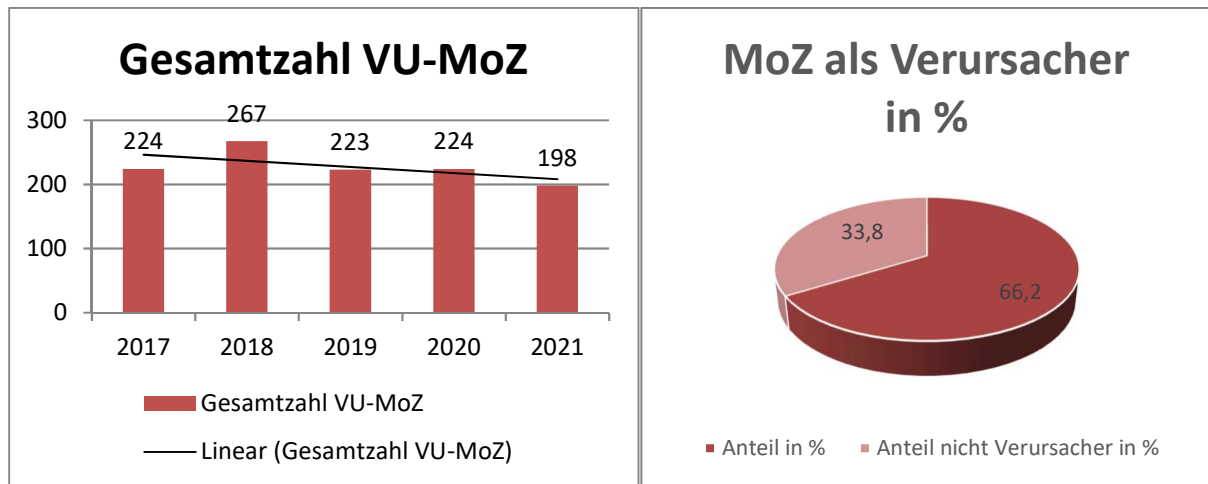
Im Jahr 2021 kam kein Lkw-Fahrer ums Leben (-2). Bei neun Unfällen wurden neun Personen schwer verletzt, bei 48 Unfällen erlitten 62 Personen leichte Verletzungen.

Die drei häufigsten Ursachen bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von LKW sind fehlerhaftes Abbiegen/Wenden (247 Verkehrsunfälle), Abstand (211 Verkehrsunfälle), und unangepasste Geschwindigkeit (73 Verkehrsunfälle).

Aus der Verursacherquote von 86,7 Prozent ist deutlich ersichtlich, dass der überwiegende Anteil der Verkehrsunfälle durch beteiligte Lkw-Fahrer verursacht wird.

#### 4.5 Motorisierte Zweiradfahrer (MoZ)

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



*Unfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern: 2017: 224 VU, 2018: 267 VU, 2019: 223 VU, 2020: 224 VU, 2021: 198 VU, davon 66,2% durch Motorradfahrer und 33,8% durch andere verursacht*

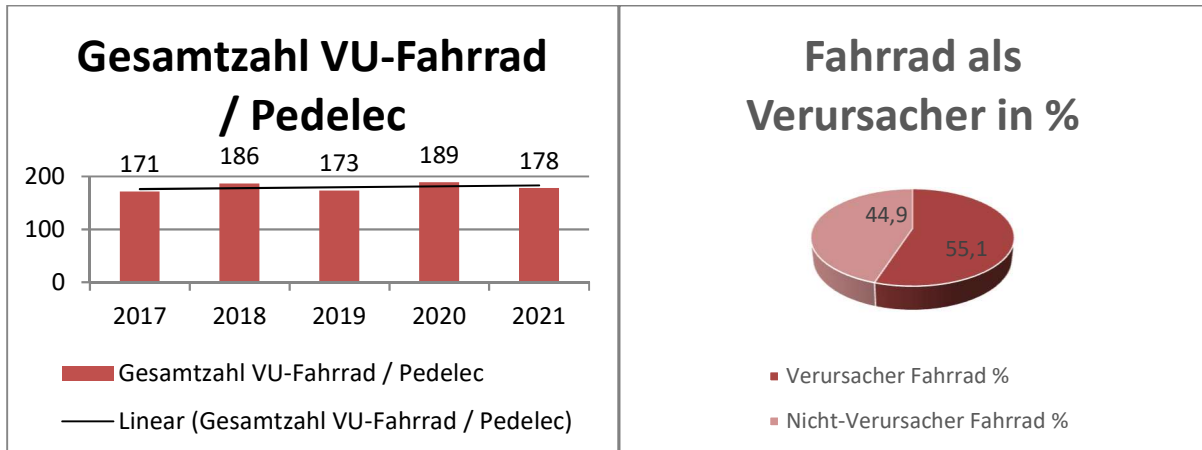
Bei den Verkehrsunfällen waren 44 Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen und 154 Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen beteiligt.

Von diesen 198 (-23) Ereignissen wurden 131 (66,2%) von den Motorradfahrern selbst verursacht. Im Jahr 2021 kamen vier Motorradfahrer (+2) ums Leben, 48 (-4) wurden schwer und 89 (-3) leicht verletzt. Bei 134 Verkehrsunfällen (68%) waren die Fahrer dieser Fahrzeugart die Hauptverursacher, in 60 Fällen handelte es sich um sogenannte Alleinunfälle, die überwiegend auf Fahrfehler zurückzuführen sind. Hauptursache bleibt „Geschwindigkeit“ (75 Verkehrsunfälle). Bei 22 Verkehrsunfällen waren Abstand, bei elf „Fehler beim Überholen“ unfallursächlich.

Die Zeiten mit der höchsten Verkehrsunfallbelastung mit Beteiligung von motorisierten Zweiradfahrern sind die Monate Mai bis Oktober, von den Wochentagen der Donnerstag-, Samstag- und Sonntagnachmittag.

Eine Besonderheit stellt die Region um Johanniskreuz, einem über den Raum Kaiserslautern bekannter und beliebter Motorradtreffpunkt mit vielen kurvenreichen Strecken dar. Die Zahl der Motorradunfälle im Bereich Johanniskreuz ist rückläufig, in der Saison 2021 kam kein Motorradfahrer in diesem beliebten Motorradgebiet ums Leben (-1).

## 4.6 Fahrrad



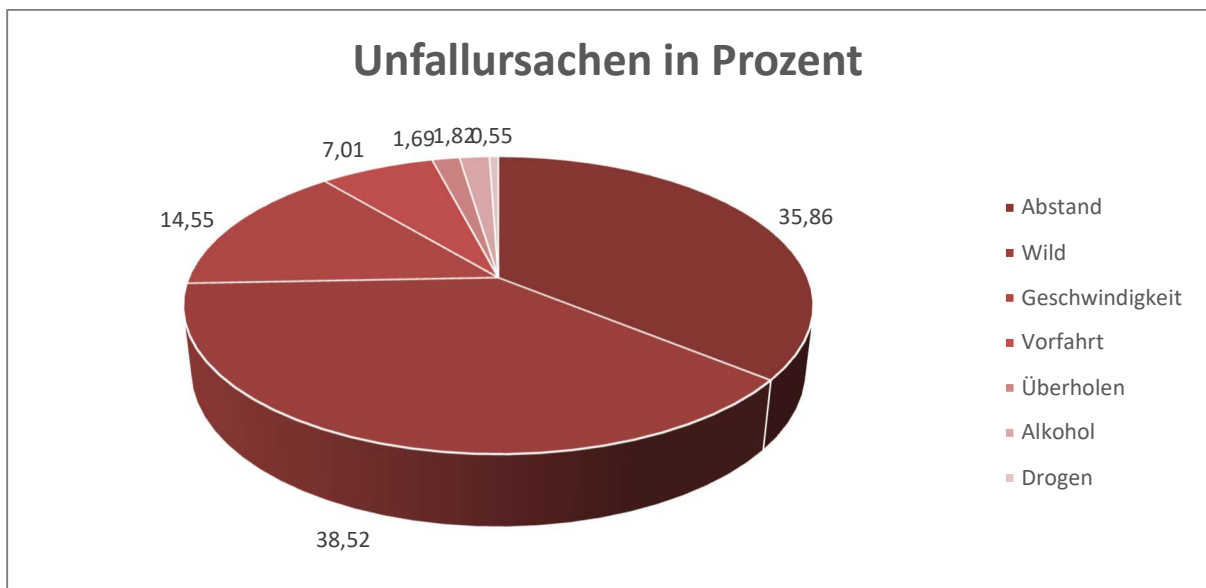
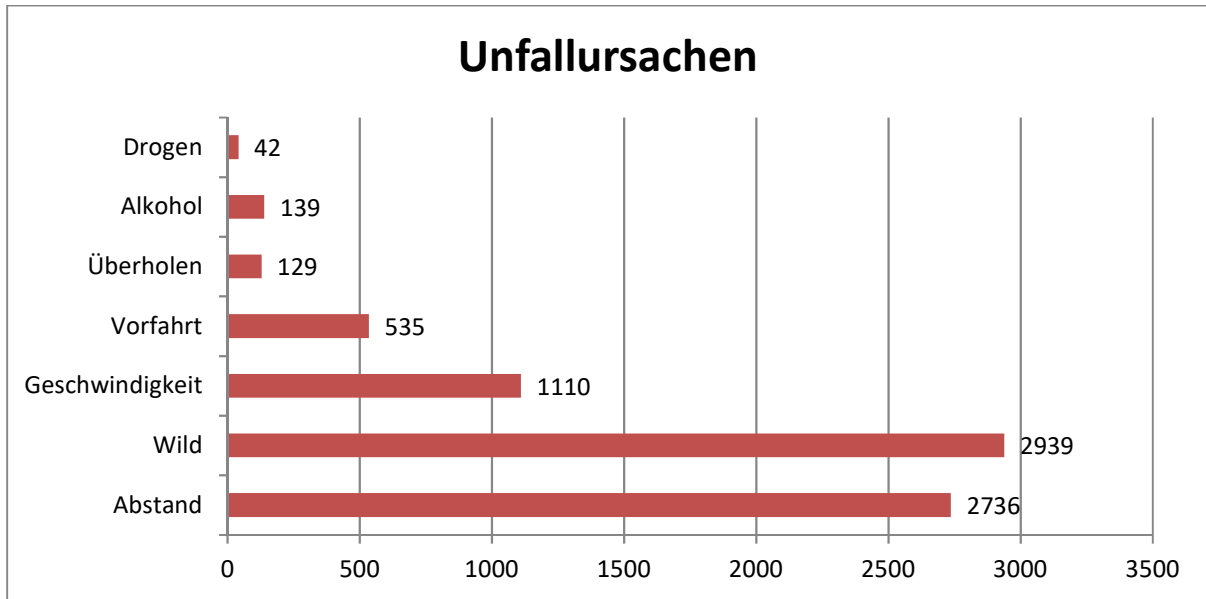
Unfälle mit Beteiligung von Fahrradfahrem: 2017: 171 VU, 2018: 186 VU, 2019: 173 VU, 2020, 189 VU, 2021: 178 VU, davon 60,3% durch Fahrradfahrer und 39,7% durch andere verursacht

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung ist in den letzten fünf Jahren konstant geblieben. Gegenüber dem Vorjahr ereigneten sich im Jahr 2021 elf Verkehrsunfälle weniger, obwohl die Fortbewegung mit Fahrrad oder Pedelec immer beliebter wird. Aufgrund der Corona Pandemie sind viele Menschen auf das Fahrrad ausgewichen, weil andere Aktivitäten wie Mannschafts- oder Gruppensportarten über viele Monate nicht möglich waren.

Die Zahl der an Verkehrsunfällen beteiligten Pedelecs ist gegenüber dem Vorjahr gleich geblieben.

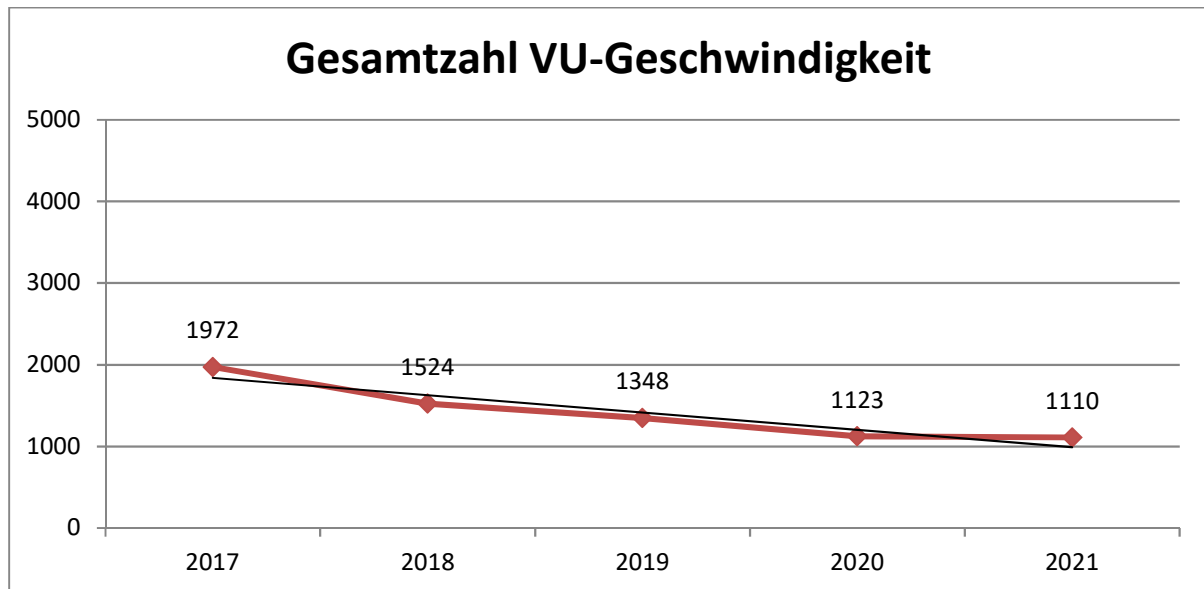
Insgesamt wurden 15 (-25) Fahrradfahrer schwer und 112 (+12) Fahrradfahrer leicht verletzt. Tödlich verletzte Verkehrsteilnehmer sind glücklicherweise nicht zu beklagen.

## 5 Hauptunfallursachen



Hauptunfallursachen: Wild 2939 (38,48%), Abstand 2736 (35,83%), Geschwindigkeit 1110 (14,53%), Vorfahrt 535 (7,01%), Alkohol 139 (1,82%), Überholen 136 (1,78%), Drogen 42 (0,55%)

## 5.1 Geschwindigkeit



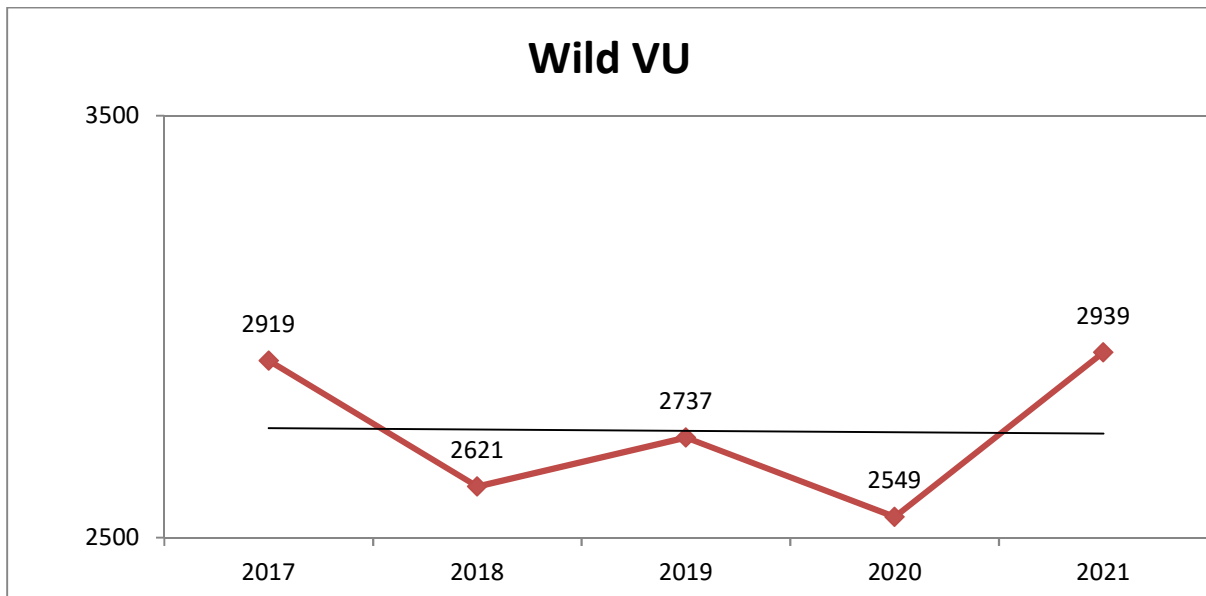
*Geschwindigkeitsunfälle: 2017: 1972, 2018: 1524, 2019: 1348, 2020: 1123, 2021:1110*

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist nach wie vor eine Hauptunfallursache, auch wenn die Zahl der geschwindigkeitsbedingten Verkehrsunfälle über die letzten Jahre hinweg rückläufig ist und die meisten Verkehrsunfälle mittlerweile durch mangelnden Sicherheitsabstand verursacht werden. In der Fünf-Jahres-Betrachtung wurde 2021 der bisherige Tiefststand erreicht.

Bei der Betrachtung der Verkehrsunfälle mit Personenschäden war in 46,2 Prozent unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit zumindest mitursächlich. Daher wird auch in Zukunft sowohl im präventiven, als auch im repressiven Bereich ein besonderes Augenmerk auf dieser Unfallursache und deren Bekämpfung liegen.

Bei zwei der neun tödlichen Verkehrsunfälle war Geschwindigkeit die Hauptunfallursache. Bei 47 Verkehrsunfällen mit Schwerverletzten und 153 mit Leichtverletzten war Geschwindigkeit unfallursächlich.

## 5.2 Wild



Wildunfälle: 2017: 2919, 2018: 2621, 2019: 2737, 2020: 2549, 2021: 2939

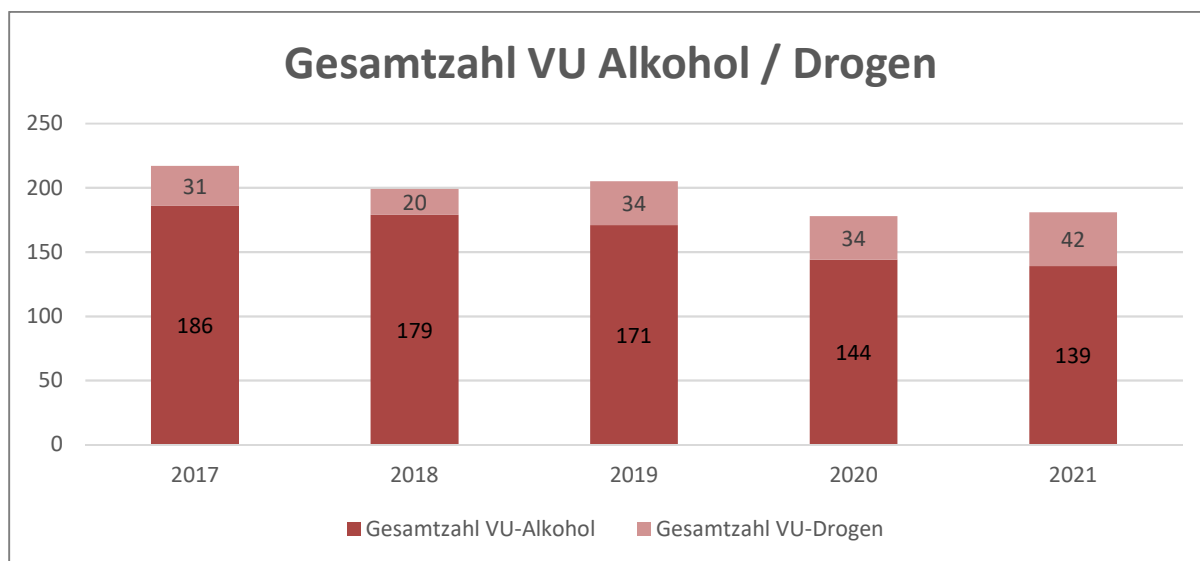
Bis zum Jahr 2017 ist die Zahl der Wildunfälle stetig angestiegen. Nach einem deutlichen Rückgang im Jahr 2018 blieben in den beiden Folgejahren die Unfallzahlen relativ konstant. Im Jahr 2021 wurde ein neuer Höchststand der zurückliegenden Jahre erreicht.

Wildunfälle können nicht ausschließlich mit dem plötzlichen Auftauchen von Wild auf der Fahrbahn erklärt werden. Auch das Verhalten der Fahrzeugführer, insbesondere seine Aufmerksamkeit, die Beobachtung des Straßenrandbereiches und eine angepasste Geschwindigkeit helfen Wildunfälle zu vermeiden.

Ebenso tragen Maßnahmen wie das Freischneiden des Straßenrandbereichs durch die Straßenmeistereien, das Errichten von Wildschutzzäunen und eine der Wildunfalllage angepasste Jagdstrategie durch die Jägerschaft dazu bei, die Zahl der Wildunfälle gering zu halten. Eine mögliche Ursache für den Anstieg von Wildunfällen im Jahr 2021 könnte sein, dass zur Bekämpfung der Schweinepest überwiegend Schwarzwild durch die Jägerschaft bejagt und das Rehwild dadurch etwas vernachlässigt wurde, welches aber überwiegend am Unfallgeschehen beteiligt ist.



### 5.3 Alkohol / Drogen



*Unfälle mit berauschenden Mitteln: 2017: 186 mit Alkohol, 31 mit Drogen, 2018: 179 mit Alkohol, 20 mit Drogen, 2019: 171 mit Alkohol, 34 mit Drogen, 2020 144 mit Alkohol, 34 mit Drogen, 2021: 139 mit Alkohol, 42 mit Drogen*

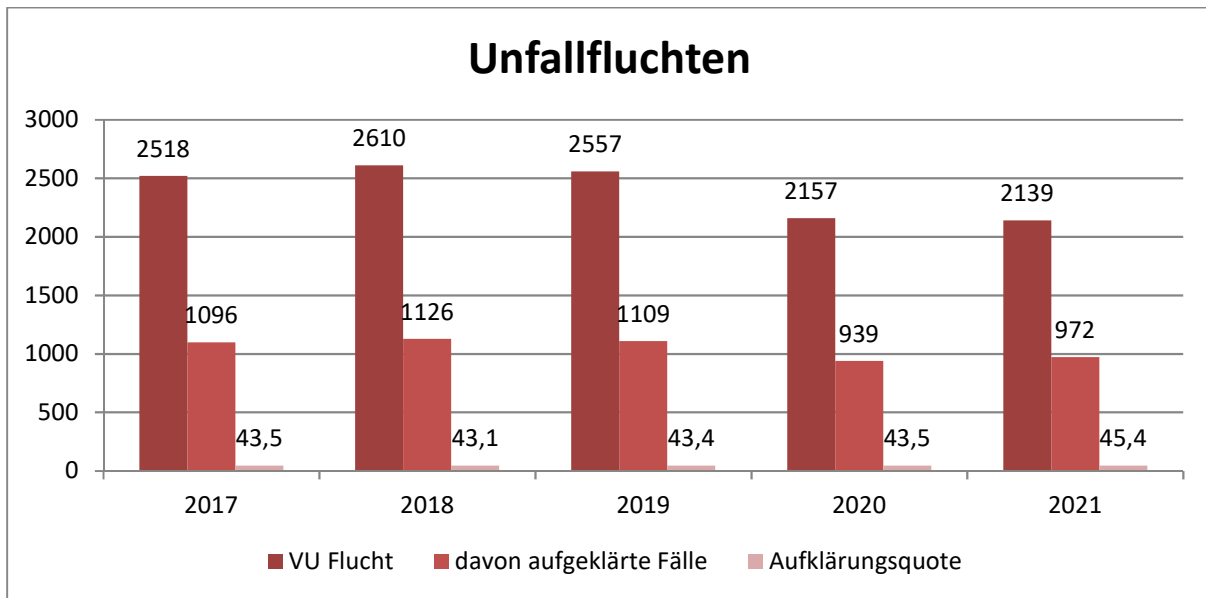
Im Vergleich zum Vorjahr sind Alkoholunfälle um fünf auf 139 und somit auf den bisherigen Tiefststand gesunken. Die Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss stiegen auf einen bisherigen Höchstwert von 42 Verkehrsunfälle.

Insgesamt blieben Unfälle aufgrund mangelnder Fahrtüchtigkeit in etwa auf Vorjahresniveau und in der Langzeitbetrachtung auf dem zweitniedrigsten Wert.

Diese beiden Unfallursachen treten zahlenmäßig nicht vordergründig auf, haben bei einem Unfall jedoch oft gravierende Folgen, insbesondere in Zusammenwirkung mit der Ursache Geschwindigkeit. So ereigneten sich neun Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten unter Alkohol- und einer unter Drogeneinfluss.

Bei Verkehrsunfällen mit Leichtverletzten waren 43 Mal Alkohol und 21 Mal Drogen mit für den Verkehrsunfall verantwortlich.

## 6 Verkehrsunfallflucht



Unfallfluchten (Aufklärungsquote = AQ): 2017: 2518 Unfälle, 1096 geklärt, AQ = 43,5%, 2018: 2610 Unfälle, 1126 geklärt, AQ = 43,1%, 2019: 2557 Unfälle, 1109 geklärt, AQ = 43,4%, 2020: 2157 Unfälle, 939 geklärt, AQ = 43,5%, 2021: 2139 Unfälle, 972 geklärt, AQ = 45,4%

Von 2017 bis 2019 blieb die Zahl sogenannter Unfallfluchten nahezu konstant. Im Jahr 2020 erreichte sie einen Tiefststand in der Fünfjahresübersicht. 2021 gibt es erneut einen Rückgang um 18 auf 2139 Fluchtunfälle und somit auf den niedrigsten Stand der letzten Jahre. Die Aufklärungsquote von 45,4 Prozent (972 ermittelte Fahrer) stellt einen Höchstwert in der Langzeitbetrachtung dar.

Auch bei den rückläufigen Verkehrsunfällen mit unerlaubtem Entfernen von der Unfallstelle dürfte das veränderte Freizeit-, Reise- und Kaufverhalten aufgrund der Beschränkungen durch die Corona Pandemie eine Rolle gespielt haben.

## **7 Verkehrsüberwachungsmaßnahmen**

Zur Bekämpfung von Verkehrsunfällen und der dafür verantwortlichen Hauptunfallursachen, insbesondere bei schweren Personenschadensunfällen, wurden unter anderem folgende Verkehrsmaßnahmen getroffen:

Insgesamt trafen die Polizeibeamten und Angestellten der Polizeidirektion Kaiserslautern im Rahmen der Verkehrsüberwachung im Jahr 2021 (Klammerwert = Veränderung zum Vorjahr) 138196 (+57469) Maßnahmen, darunter 2878 (-445) Strafanzeigen und 7788 (-6483) Ordnungswidrigkeitenanzeigen.

Bei 1627 (+277) Kontrollen wurde Alkoholkonsum beim Fahrer festgestellt, 744 Personen (+236) standen unter Drogeneinfluss.

Alkoholbedingt wurden 485 (+44) und wegen Drogenkonsum 744 (+236) Blutproben entnommen.

Es wurden 196 (-13) Strafanzeigen wegen Nötigung im Straßenverkehr, 79 (-17) wegen gefährlichen Eingriffs in den Straßenverkehr und 78 (-56) wegen Gefährdung des Straßenverkehrs erstattet.

716 (-235) Mal stellten die Polizeibeamten Fahren ohne Fahrerlaubnis und 1092 (-174) Mal Fahren ohne Versicherungsschutz fest.

Im Jahr 2021 beanzeigten die Mitarbeitenden der Polizeidirektion Kaiserslautern 355776 (-34258) Geschwindigkeitsübertretungen.

## **8 Verkehrsprävention und Verkehrssicherheitsberatung**

Eines der wesentlichen polizeilichen Aufgabenfelder in der vorbeugenden Verkehrsunfallbekämpfung ist die Verkehrssicherheitsberatung. Als wesentliche Akteure sind neben den zahlreichen engagierten Polizeibeamtinnen und –beamten des Wechselschichtdienstes die acht hauptamtlichen Verkehrssicherheitsberater zu nennen. Diese leisteten in unseren fünf Jugendverkehrsschulen 4039 Einsatzstunden (Vorjahr 2723) bei der Ausbildung von Kindern im Straßenverkehr. 2920 (Vorjahr 2695) Schulkinder erhielten trotz nach wie vor bestehenden Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie eine Radfahrausbildung.

Darüber hinaus gaben Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Polizeidirektion Kaiserslautern in 1253 Einsatzstunden (Vorjahr 1105) Senioren, jungen Erwachsenen, behinderten Menschen, Kindergartenkindern und Flüchtlingen gezielte Tipps zum richtigen Verhalten im Straßenverkehr.

## **9 Ausblick 2022**

Die Entwicklung der Unfalllage zeigt, dass wir mit unseren Maßnahmen auf dem richtigen Weg sind und gute Erfolge erzielen konnten. Auf Steigerungen wurde zeitnah reagiert, analysiert und die Kontrollmaßnahmen gesteigert. Bei schweren Verkehrsunfällen erfolgt ein intensiver Informationsaustausch mit den Straßenverkehrsbehörden und den Straßenbaulastträgern.

Die Mitarbeiter der Polizeidirektion Kaiserslautern werden deshalb die 2021 ergriffenen Maßnahmen erweitert und lageangepasst fortführen. Kernanliegen unserer Verkehrssicherheitsarbeit wird weiterhin die Bekämpfung der Unfallursache Geschwindigkeit sein. Der erhöhte Kontrolldruck durch den verstärkten Einsatz der Geschwindigkeitsmessanlagen soll den präventiven Effekt weiter steigern. Dabei wird eine flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung angestrebt. Dadurch sollen die Verkehrsteilnehmer das Risiko des „Entdeckt Werdens“ verinnerlichen und so zu regelkonformem Verhalten angeregt werden.

Die intensive Kontrolle der Verkehrstüchtigkeit insbesondere im Hinblick auf Konsum von Alkohol und Drogen wird aufgrund der Unfallzahlen im Jahr 2022 weitergeführt.

Begleitend bringt sich die Polizei auch in diesem Bereich präventiv ein, beispielsweise in der Kampagne „BOB“. Hierbei werden insbesondere junge Fahrer gezielt angesprochen und auf die Problematik Alkohol im Straßenverkehr hin sensibilisiert.

Die Kinderunfallkommission Kaiserslautern fördert mit zahlreichen Aktionen die sichere Teilnahme von Kindern am Straßenverkehr.

Auch das bekannte Phänomen der Ablenkung durch elektronische Geräte, besonders durch Smartphones, steht weiterhin im Fokus der polizeilichen Verkehrsüberwachungsmaßnahmen.

Im Jahr 2022 wird die Gruppe der Fahrer von Zweirädern (Fahrräder, Pedelecs, als auch alle motorisierten Zweiräder) wieder im Focus der präventiven Verkehrssicherheitsarbeit stehen.

Anlagen:

- Erläuterung der Unfallkategorien

## 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>Alkoholeinwirkung</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