

Verkehrsunfallstatistik für die Polizeidirektion Wiesbaden

2022



1. Verkehrsunfallentwicklung 2022 im Überblick	4
1.1 Eckdaten der Verkehrsunfallstatistik	4
1.2 Entwicklung der Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren	6
1.3 Hauptunfallursachen	6
1.4 Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden	7
1.5 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte	7
1.6 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung	8
2. Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8
2.1 Verunglückte nach Schwere der Verletzung	9
3. Risikogruppen	10
3.1 Kinder (0-13 J.)	10
3.1.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern	10
3.1.2 Verunglückte Kinder	11
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern	11
3.2 Jugendliche (14-17 J.)	12
3.2.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jugendlichen	12
3.2.2 Verunglückte Jugendliche	12
3.2.3 Hauptunfallursachen von Jugendlichen	13
3.3 Junge Fahrende (18-24 J.)	13
3.3.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrenden	13
3.3.2 Verunglückte junge Fahrende	14
3.3.3 Hauptunfallursachen von jungen Fahrenden	14
3.4 Altersgruppe 65-74 Jahre	15
3.4.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle von Verkehrsteilnehmenden der Altersgruppe 65-74 Jahre	15
3.4.2 Verunglückte der Altersgruppe 65-74 Jahre	15
3.4.3 Hauptunfallursachen von Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre	16

3.5 Seniorinnen und Senioren (≥75 J.)	16
3.5.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren	16
3.5.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren	17
3.5.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren	17
3.6 Zu Fuß Gehende	18
3.6.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden	18
3.6.2 Verunglückte zu Fuß Gehende	18
3.6.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden	19
3.7 Radfahrende	19
3.7.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden	19
3.7.2 Monatsvergleich	20
3.7.3 Verunglückte Radfahrende	20
3.7.4 Hauptunfallursachen von Radfahrenden	21
3.7.5 Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden	21
3.8 Verkehrsunfälle mit motorisierenden Zweirädern (ohne „E-Scooter“)	21
3.8.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder	21
3.8.2 Verunglückte motorisierte Zweirad Fahrende	22
3.8.3 Hauptunfallursachen motorisierter Zweirad Fahrender	22
3.9 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“)	22
3.9.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen	23
3.9.2 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende	24
3.9.3 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden	24
4. Verkehrsunfallfluchten	25
5. Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel	26
6. Wildunfälle	26
7. Ausblick	27

1 Verkehrsunfallentwicklung 2022 der Polizeidirektion Wiesbaden im Überblick

Die COVID-19-Pandemie mit ihren Auswirkungen auf das gesamte öffentliche Leben hat in den letzten Jahren auch auf das Verhalten im öffentlichen Verkehrsraum in Wiesbaden Einfluss gehabt. Mit dem Jahr 2022 ist im Vergleich zu den „Corona-Jahren“ 2020 und 2021 wieder eine Trendwende des Verkehrsaufkommens festzustellen. Dadurch ist die folgende Verkehrsunfalllage für das Jahr 2022 mit denen der vergangenen zwei Jahre schwer vergleichbar. Die Verkehrsunfallzahlen stehen auch im Zusammenhang mit der stetig wachsenden Bevölkerungszahl, dem Fahrzeugbestand und dem Pendel-/Berufsverkehr. Seit nun zwei Jahren stellt der Wegfall und Neubau der Salzachtalbrücke hinzukommend eine besondere Herausforderung für die Verkehrsteilnehmenden in und um Wiesbaden dar. Verlagerungen der Verkehrswege führen zu Umleitungen, Staus und daraus resultierend gestresste Verkehrsteilnehmende.

*(Quelle: Amt für Statistik und Stadtforschung Wiesbaden, Stand 31.12.2022)

1.1 Eckdaten der Verkehrsunfallstatistik

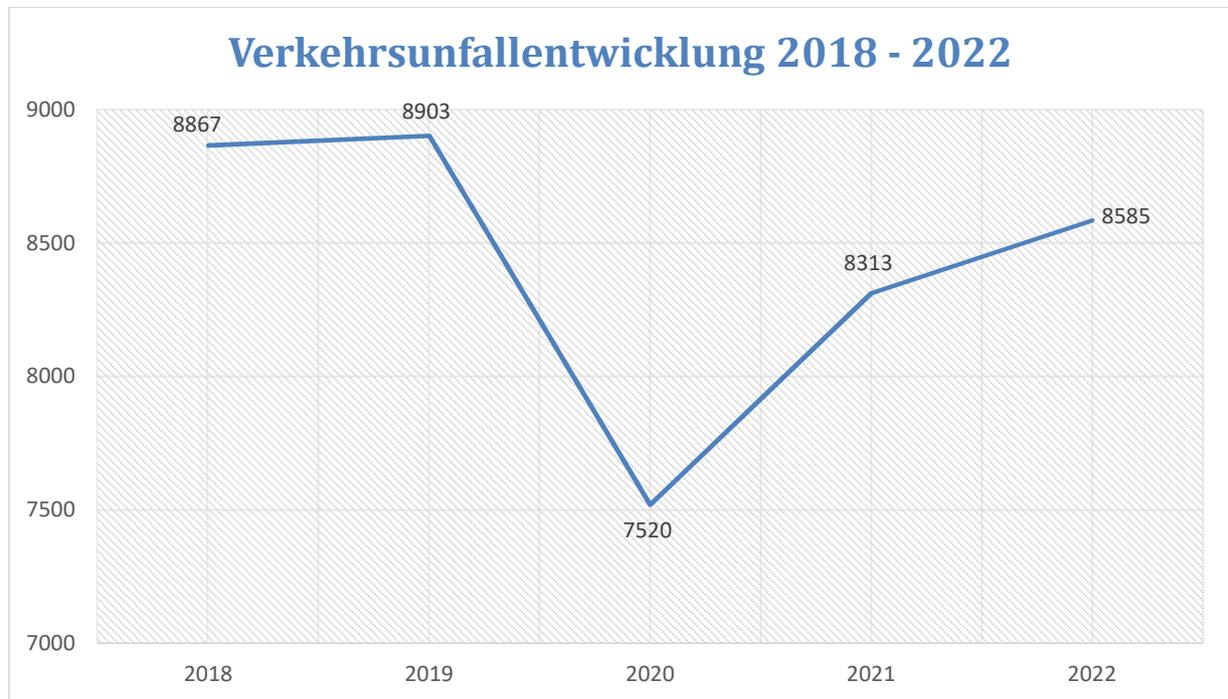
Im Jahr 2022 registrierte die Polizei Wiesbaden 8585 Verkehrsunfälle. Dies entspricht einem Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 3,27%, d.h. 272 Verkehrsunfälle mehr als in 2021.

	2022	2021	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtzahl der Unfälle	8585	8313	272	3,27%	↗
Unfälle mit Leichtverletzten	878	834	44	5,28%	↑
Unfälle mit Schwerverletzten	130	125	5	4,00%	↗
Unfälle mit Getöteten	7	1	6	600%	↑↑
Verunglückte	1276	1212	64	5,28%	↑
Anzahl Leichtverletzte	1127	1073	54	5,03%	↑
Anzahl Schwerverletzte	141	138	3	2,17	↗
Anzahl Getötete	8	1	7	700%	↑↑
Unfälle mit Kindern (0-13J.)	89	88	1	1,14%	↗
Unfälle mit Jugendlichen (14-17J.)	66	59	7	11,86%	↑↑

	2022	2021	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Unfälle mit jungen Fahrenden (18-24J.)	1582	1584	-2	-0,13%	↘
Unfälle mit Personen Altersgruppe 65-74J.	974	909	65	7,15%	↑
Unfälle mit Seniorinnen und Senioren (≥ 75J.)	815	762	53	6,96%	↑
Unfälle mit Zu Fuß Gehenden	187	194	-7	-3,61%	↘
Unfälle mit Radfahrenden	299	314	-15	-4,77%	↘
Unfälle mit Motorisierten Zweirädern	343	215	128	37,32 %	↑↑
Unfälle mit E-Scootern	81	69	12	17,39%	↑↑
Verkehrsunfallfluchten	2795	2701	94	3,48%	↗
Aufgeklärte Verkehrsunfallfluchten	1222	1185	37	3,12%	↗
Aufklärungsquote	44%	43,80	0,2%	0,46%	↗
Unfälle unter Einfluss von Alkohol	125	117	8	6,84%	↑
Unfälle unter Einfluss von Drogen	9	12	-3	-25%	↓↓
Wildunfälle	194	201	-7	-3,48	↘

1.2 Entwicklung der Verkehrsunfälle in den letzten fünf Jahren

Im direkten Vergleich zu den Verkehrsunfallzahlen aus den Jahren vor der COVID-19-Pandemie, folgend abgebildet 2018 und 2019, ist ein Rückgang der Verkehrsunfallzahlen zu verzeichnen.



1.3 Hauptunfallursachen

Die häufigsten Unfallursachen sind wie im Vorjahr der ungenügende Sicherheitsabstand zum Vorfahrenden und der Fehler beim Fahrstreifenwechsel. Im größeren Abstand folgt die Vorfahrtsmissachtung, der Fehler beim Abbiegen nach links und der Fehler beim Einfahren im fließenden Verkehr, wobei bei letzterem ein Rückgang zum Vorjahr zu verzeichnen ist.

Hauptunfallursachen	2022	2021	Veränderung zum Vorjahr	
Ungenügender Sicherheitsabstand	707	639	68	10,64%
Fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung	638	599	39	6,51%
Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen	298	271	27	9,96%
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	266	284	- 18	-6,77%
Fehler beim Abbiegen nach links	263	245	18	7,35%

1.4 Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Auch bei den häufigsten Unfallursachen mit Personenschäden führt der nicht eingehaltene Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden mit 177 Unfällen die Tabelle im Jahr 2022 an. Im Vorjahr war dabei noch das Missachten der Vorfahrt die häufigste Unfallursache, woraufhin sich Personen verletzten. Hier ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Die Unfälle mit Fehlern beim Abbiegen nach links und rechts verspürten einen deutlichen Anstieg um 41,88%. Hierbei werden oft zu Fuß Gehende und Radfahrende von Kraftfahrzeugen übersehen, was folglich nach Zusammenstößen oder Stürzen zu Verletzungen der erstgenannten Beteiligten führt.

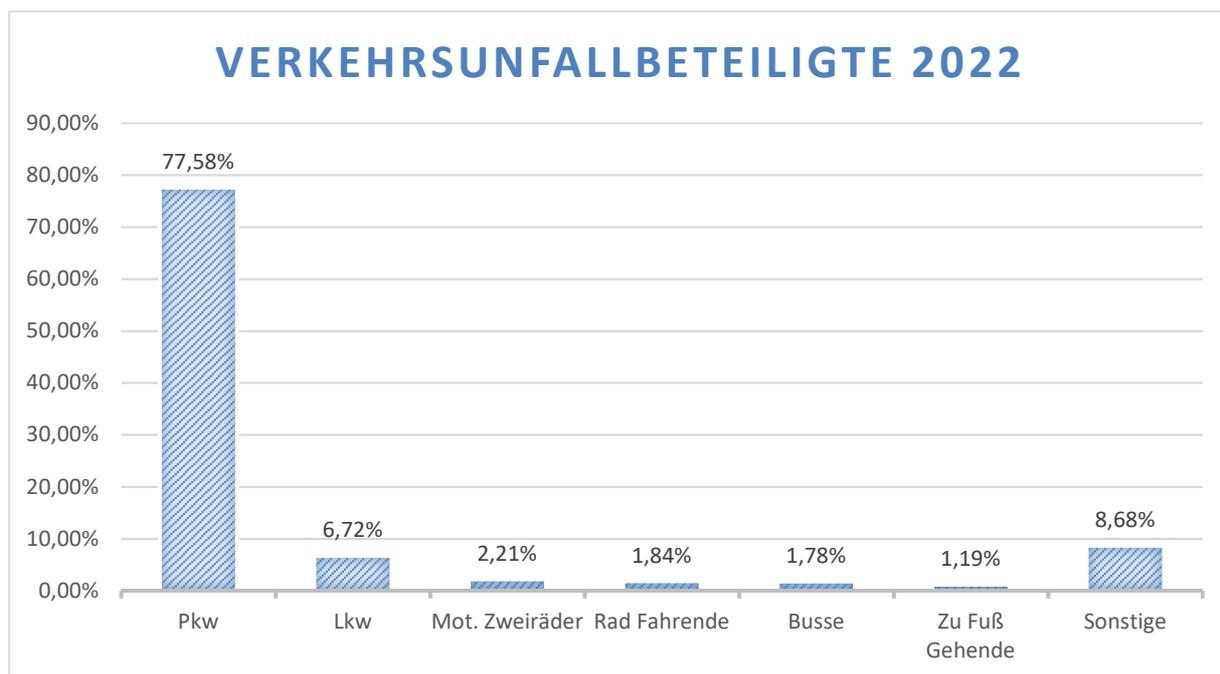
Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschäden	2022	2021	Veränderung zum Vorjahr	
Ungenügender Sicherheitsabstand	177	145	32	22,07%
Fehler beim Abbiegen	166	117	49	41,88%
Vorfahrt / Vorrang	161	167	- 6	- 3,59%
Falsches Verhalten gegenüber Fußgänger	100	93	7	7,53%
Falsche Straßenbenutzung	85	68	17	25,00%

1.5 Die fünf häufigsten Verkehrsunfallorte

Erwähnenswert sind hier die Verkehrsunfallörtlichkeiten 1, 3, 4 und 5, da sich hier der Wegfall der Salzachtalbrücke und dem damit verbundenen erhöhten Verkehrsaufkommen spiegelt.

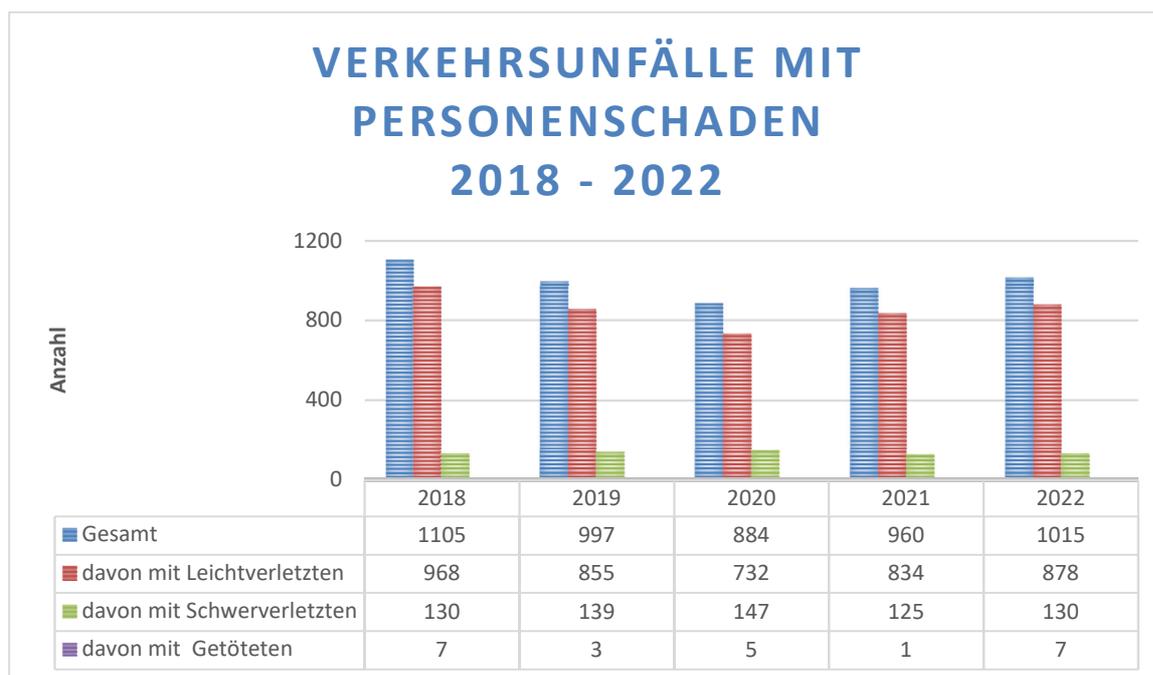
Örtlichkeit	Anzahl der Verkehrsunfälle
Kasteler Str. / Mainzer Str. / Breslauer Str.	34
1. Ring / Biebricher Allee	31
Herzogsplatz Biebrich	31
Amöneburger Kreisel	27
2. Ring / Biebricher Allee	26

1.6 Unfallbeteiligte nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung



2 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Personenschaden

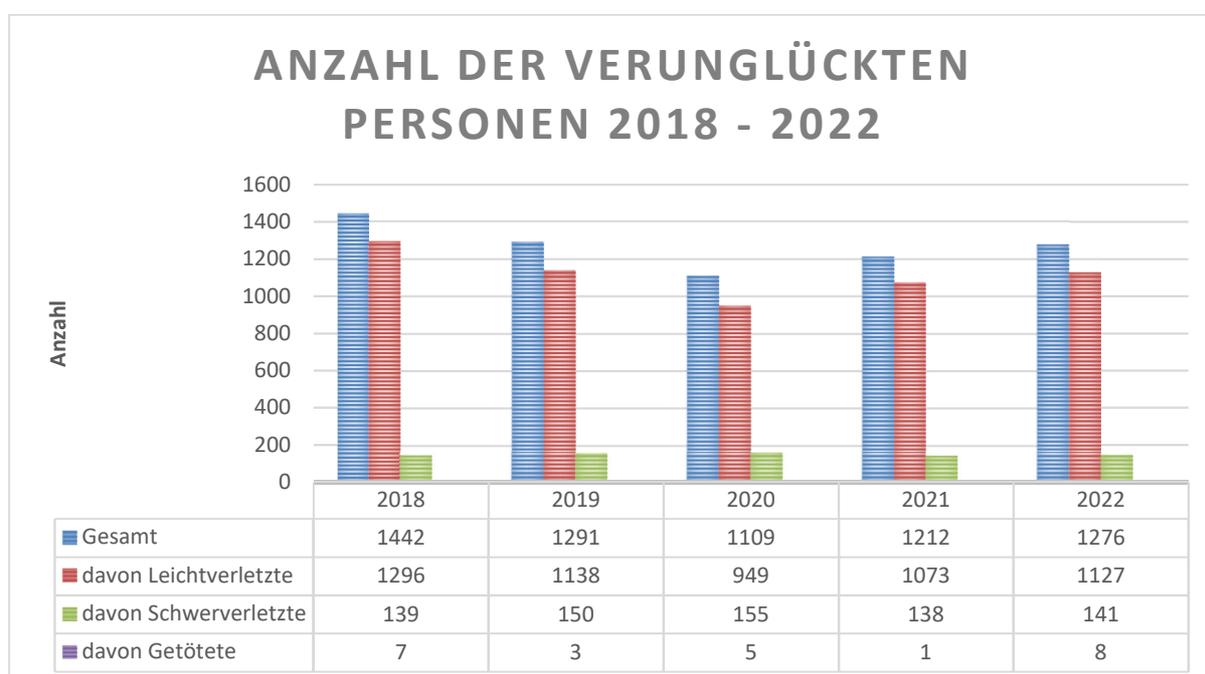
Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Jahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 5,72% auf 1015 gestiegen. Eine deutliche Steigung gab es bei den tödlich verlaufenen Verkehrsunfällen. Hierbei verzeichnet die Stadt Wiesbaden zum Vorjahr einen tragischen Anstieg um 600%.



2.1 Verunglückte nach Schwere der Verletzung

Die Anzahl derer, die durch einen Verkehrsunfall verletzt wurden, ist im Vergleich zum Vorjahr um 64 bzw. 5,28% gestiegen. Verunglückte sind Personen, die bei einem Verkehrsunfall einen Körperschaden erlitten haben. Werden sie deshalb zur stationären Behandlung länger als 24 Stunden in ein Krankenhaus aufgenommen, so gelten sie als Schwerverletzte.

Wie auch die Anzahl der tödlich verlaufenden Verkehrsunfälle stieg, kam es dabei auch zu einem Anstieg der insgesamt getöteten Personen. Bei einem Unfall kamen im Fahrzeug Fahrer und Beifahrer ums Leben, was die Anzahl auf insgesamt 8 tödlich verletzte Personen erhöht. Zum Vorjahr ergibt dies einen Anstieg um 700%.



3 Risikogruppen

3.1 Kinder (0-13 J.)

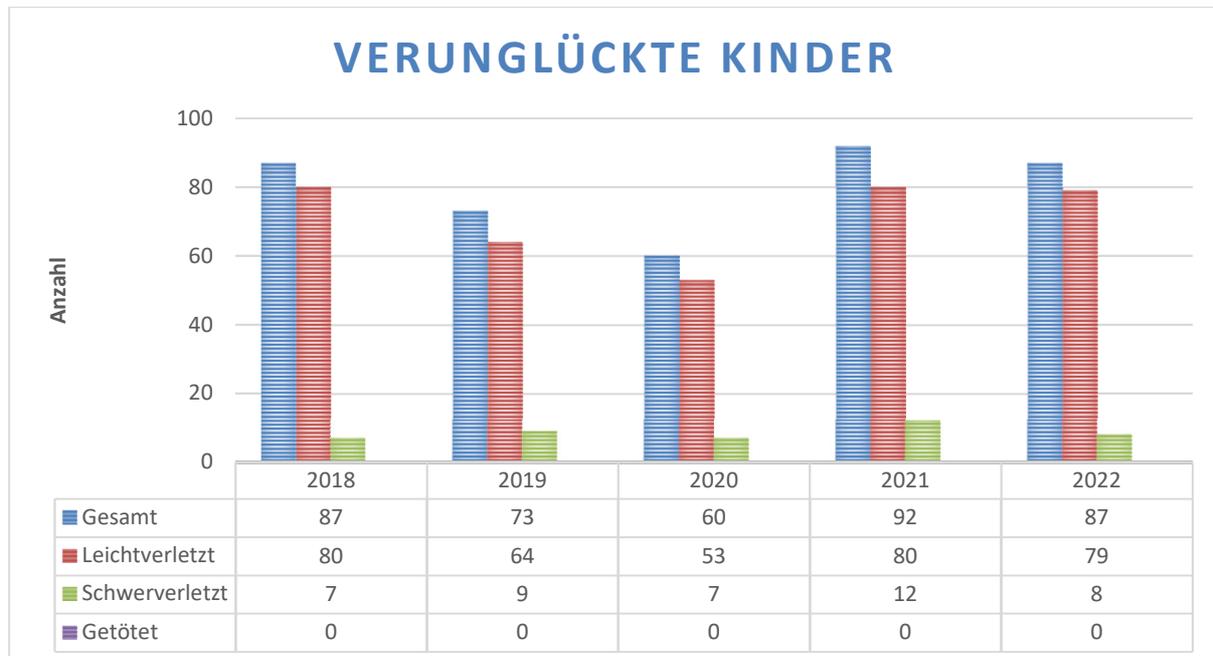
3.1.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Kindern ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um einen Unfall angestiegen. Insgesamt kam es zu acht Unfällen auf dem Schulweg.



3.1.2 Verunglückte Kinder

Im Jahr 2022 wurden im Vergleich zum Vorjahr fünf Kinder weniger verletzt. Am häufigsten kamen Kinder als Mitfahrende zu Schaden. Dies waren 26 verunglückte Kinder, was einem Anteil an der Gesamtzahl der verunglückten Kinder von rund 29,89% entspricht. Als Radfahrende wurden Kinder in 12, als zu Fuß Gehende in 22 Fällen verletzt.



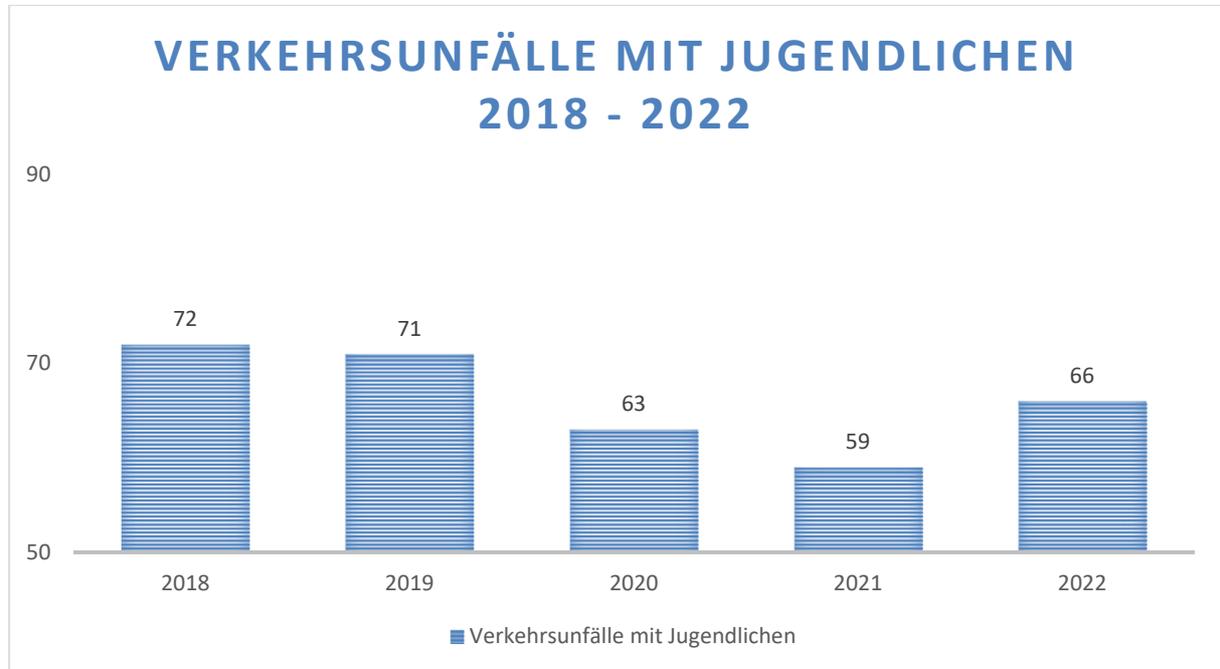
3.1.3 Hauptunfallursachen von Kindern

Bei 31,46% aller Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren in ihrer Rolle als Fußgänger "an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten", "an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen" und als Mitfahrende "verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen oder Be- oder Entladen".

3.2 Jugendliche (14-17 J.)

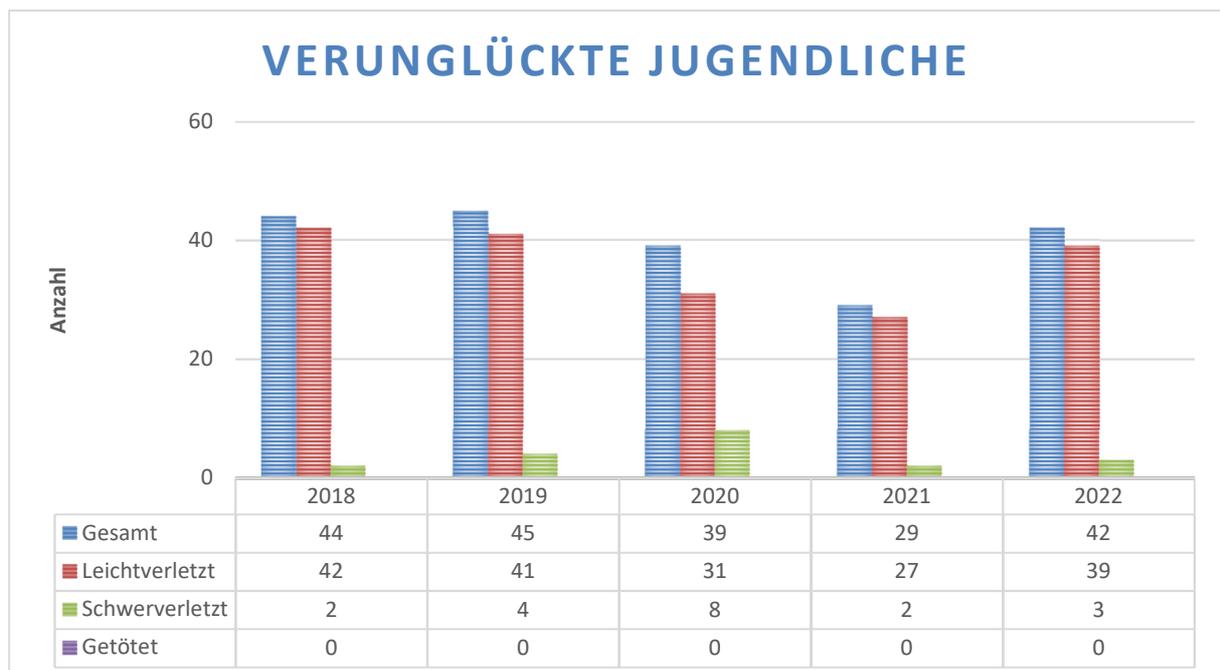
3.2.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Jugendlichen

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Jugendlichen ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um sieben Unfälle gestiegen.



3.2.2 Verunglückte Jugendliche

Die Gesamtzahl der verunglückten Jugendlichen ist im Vergleich zum Vorjahr von 29 um 44,83% auf 42 Verkehrsunfälle gestiegen.



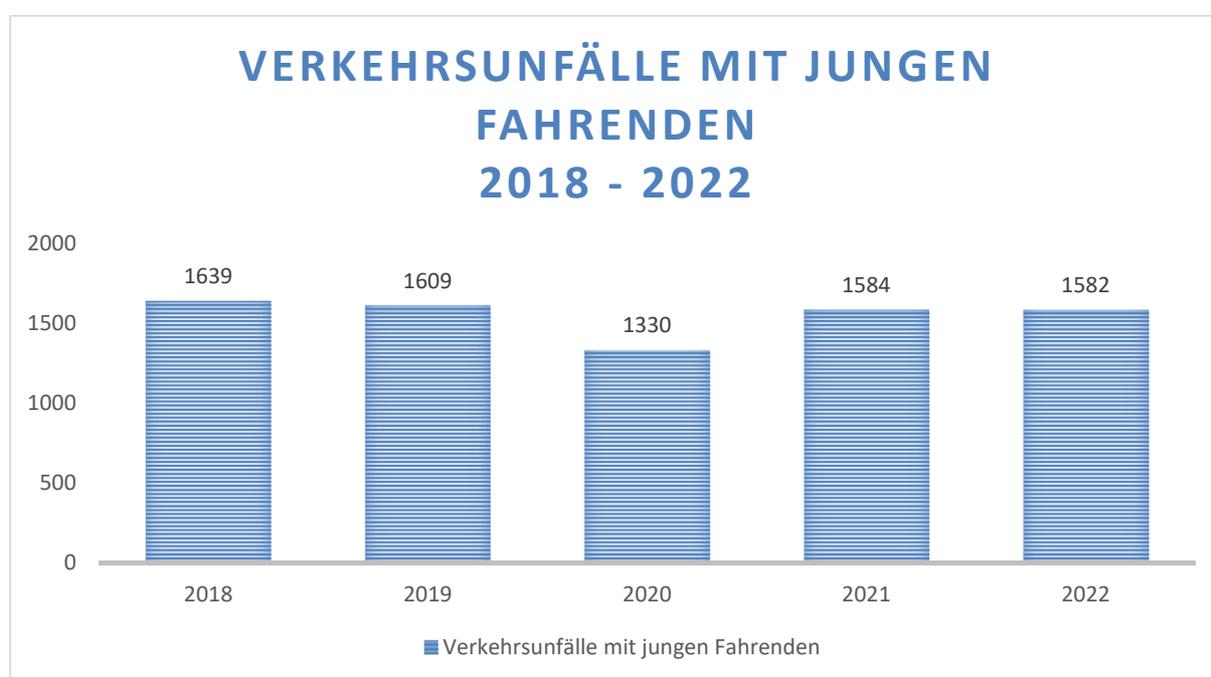
3.2.3 Hauptunfallursachen von Jugendlichen

Bei 46,97% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung Jugendlicher waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren in ihrer Rolle als Fußgänger "an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten", als Fahrende "ungenügender Sicherheitsabstand" und "überholen trotz unklarer Verkehrslage".

3.3 Junge Fahrende (18-24 J.)

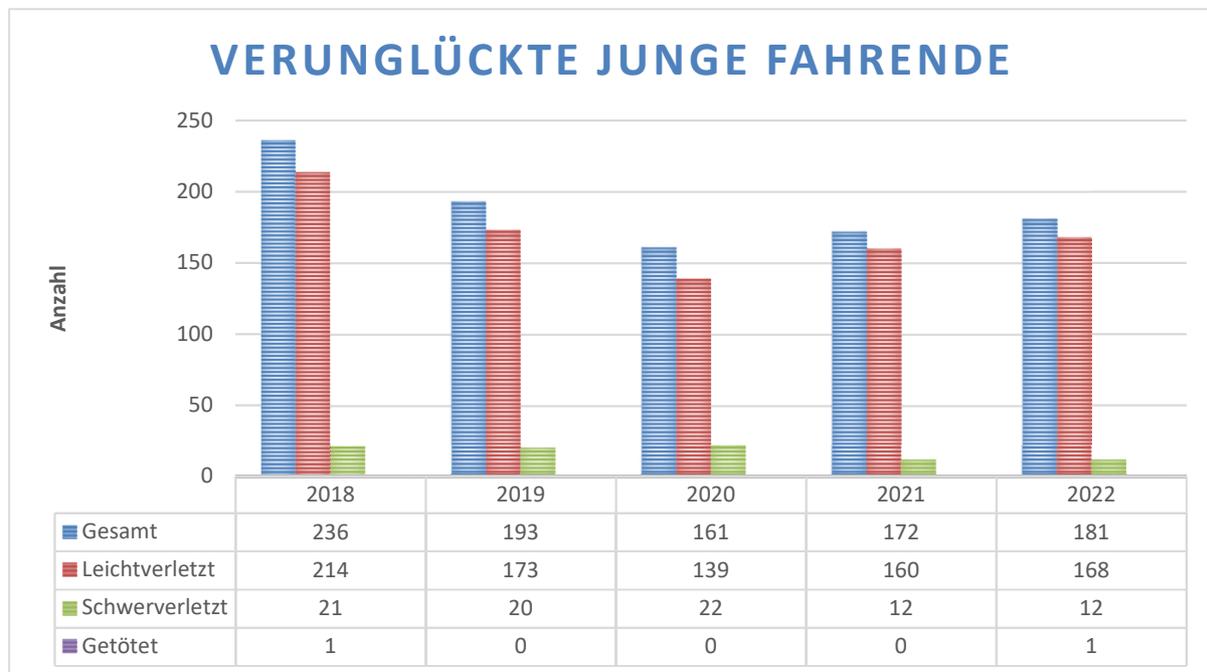
3.3.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrenden

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit jungen Fahrenden ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um zwei Unfälle gesunken.



3.3.2 Verunglückte junge Fahrende

Im Jahr 2022 verletzten sich neun junge Fahrende mehr als im Vorjahr. Darunter befindet sich eine Person, die tödlich verletzt wurde. Die Zahl der Schwerverletzten blieb im Vergleich zum Vorjahr gleichbleibend geringer als 2018 – 2020.



3.3.3 Hauptunfallursachen von jungen Fahrenden

Bei 60,62% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "ungenügender Sicherheitsabstand", "fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystemmissachtung" und "nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen" (dabei muss nicht die Höchstgeschwindigkeit überschritten worden sein).

3.4 Altersgruppe 65-74 Jahre

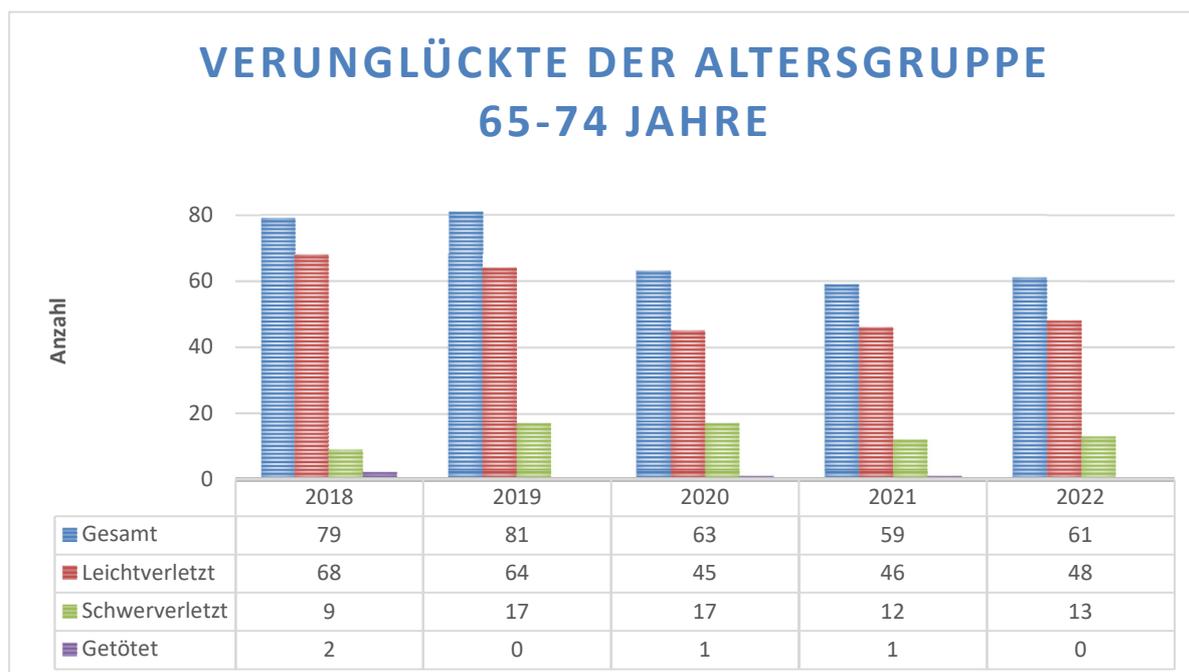
3.4.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle von Verkehrsteilnehmenden der Altersgruppe 65-74 Jahre

In der Altersgruppe 65-74 Jahre wurden 65 Verkehrsunfälle mehr registriert als im Jahr 2021. Dies zeigt einen Anstieg um 7,15%.



3.4.2 Verunglückte der Altersgruppe 65-74 Jahre

Die Gesamtzahl der verletzten Personen in dieser Altersgruppe stieg um zwei. 2020 und 2021 wurde jeweils eine Person tödlich verletzt, was sich im Jahr 2022 glücklicherweise nicht wiederholte.



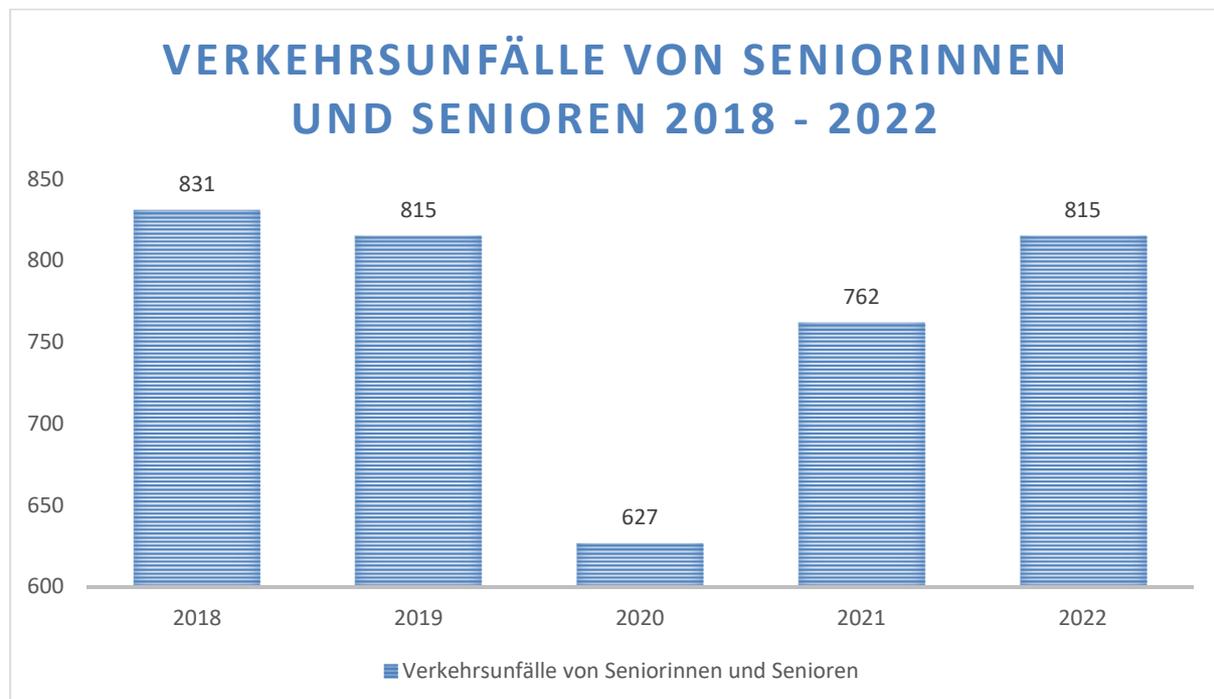
3.4.3 Hauptunfallursachen von Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre

Bei 57,29% aller Verkehrsunfälle mit Verkehrsbeteiligten der Altersgruppe 65-74 Jahre waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschluss-Missachtung", "Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen" und "Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (Grundstück, beim Anfahren)".

3.5 Seniorinnen und Senioren (≥75 J.)

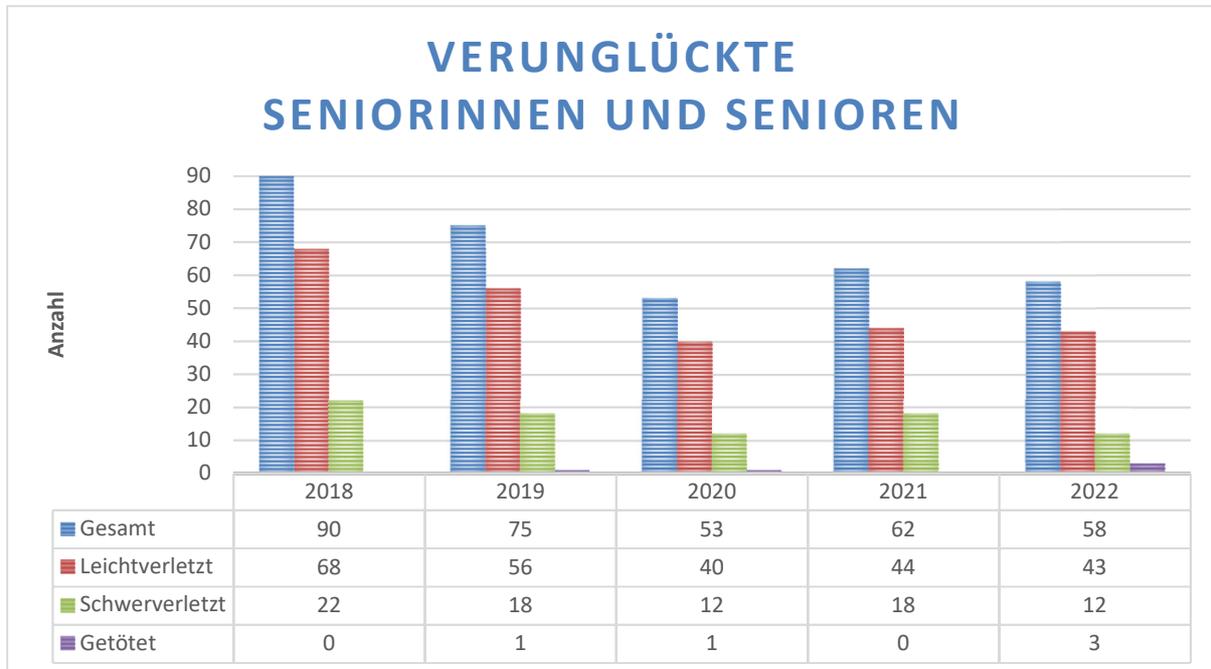
3.5.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Seniorinnen und Senioren

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Seniorinnen und Senioren ist im Vergleich zum Vorjahr um 53, also um 6,96% gestiegen.



3.5.2 Verunglückte Seniorinnen und Senioren

Insgesamt verletzten sich 58 Seniorinnen und Senioren bei Verkehrsunfällen im Jahr 2022. Dies zeigt einen Rückgang von vier Verletzten zum Vorjahr 2021. Leider kamen drei Senioren dabei ums Leben, was einen traurigen Anstieg von 300% zum Vorjahr bedeutet. Bei allen Verkehrsunfällen setzte die folglich tödlich verletzte Person die Unfallursache.



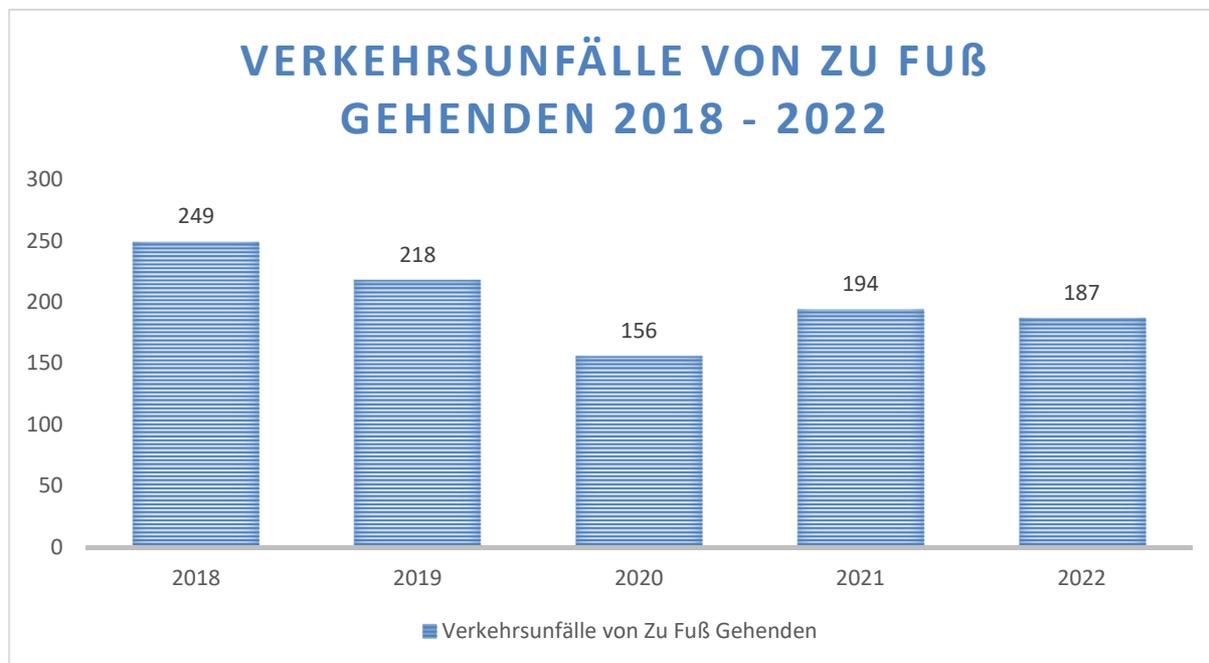
3.5.3 Hauptunfallursachen von Seniorinnen und Senioren

Bei 72,15% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung Seniorinnen und Senioren waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen", "fehlerhafter Fahrstreifenwechsel oder Reißverschlussystem-Missachtung" und "Fehler beim Abbiegen (§9) nach links".

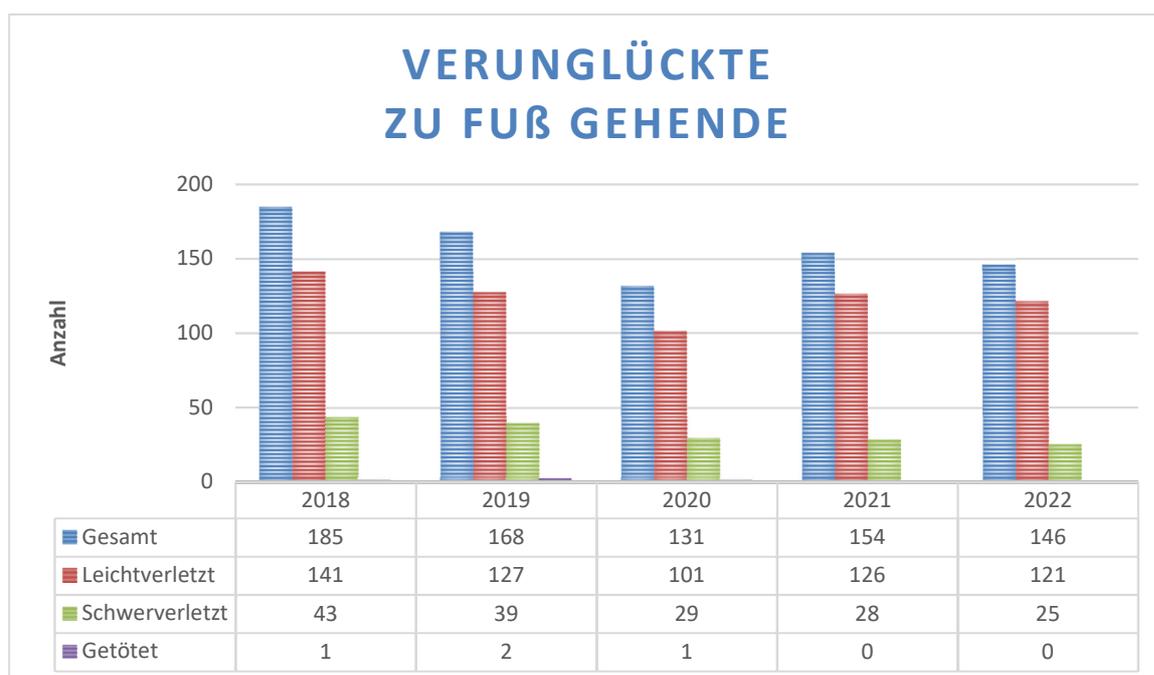
3.6 Zu Fuß Gehende

3.6.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von zu Fuß Gehenden

Zu Fuß Gehende waren im Jahr 2022 bei 187 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies bedeutet einen Rückgang von sieben Unfällen im Vergleich zum Vorjahr.



3.6.2 Verunglückte zu Fuß Gehende



3.6.3 Hauptunfallursachen von zu Fuß Gehenden

Bei 45,99% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Zu Fuß Gehenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "an anderen Stellen ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten", "an anderen Stellen durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen" und "andere Fehler der Fußgänger".

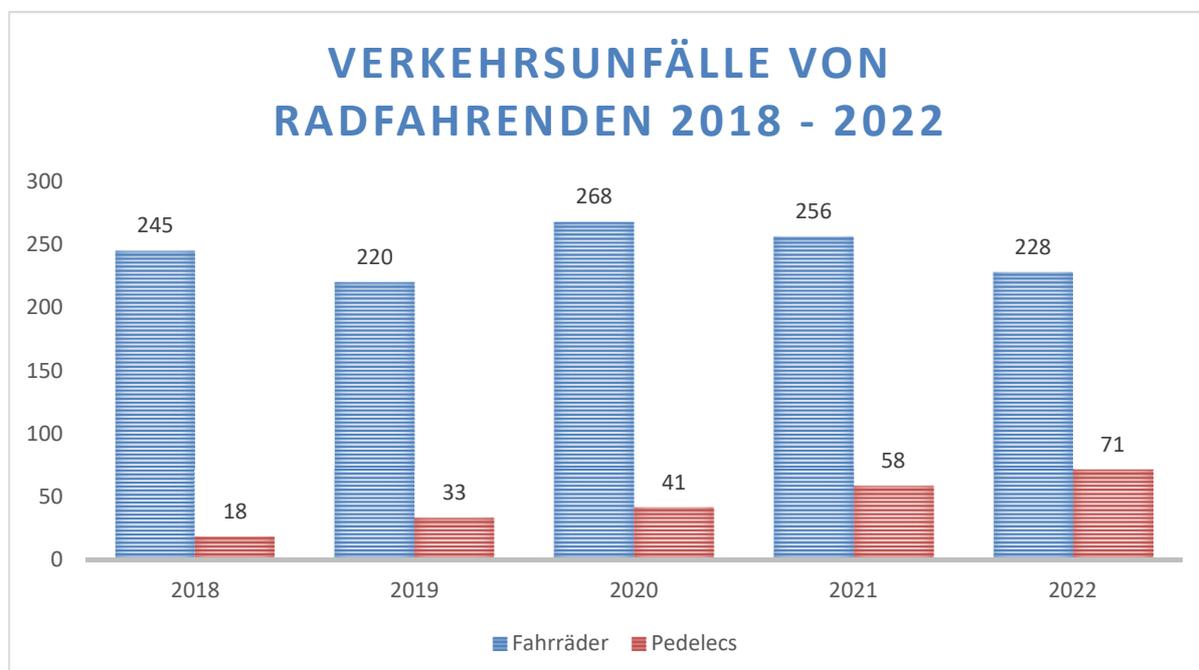
3.7 Radfahrende

Als Verkehrsunfälle mit Radfahrenden werden solche bezeichnet, an denen mindestens eine Radfahlerin bzw. ein Radfahrer aktiv beteiligt war.

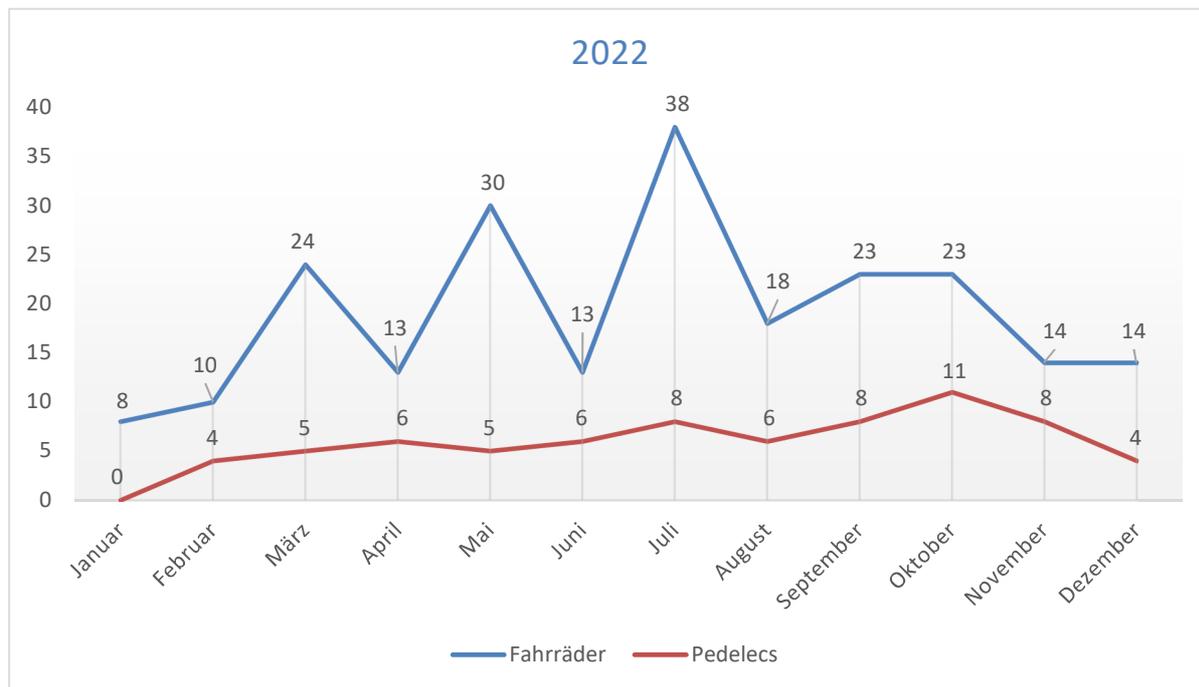
3.7.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle mit Radfahrenden ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 15, also 4,77% gesunken (siehe Tabelle 1, Seite 5).

In folgender Abbildung werden „normale Fahrräder“ und Pedelecs getrennt betrachtet. Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung „normaler Fahrräder“ sind um 10,94% (28) deutlich gesunken. Hingegen sind die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecs von 58 auf 71 gestiegen (22,41%). Mit der steigenden Anzahl der Verkehrsbeteiligung von Pedelecs, steigt auch die Anzahl der Verkehrsunfälle von Jahr zu Jahr.

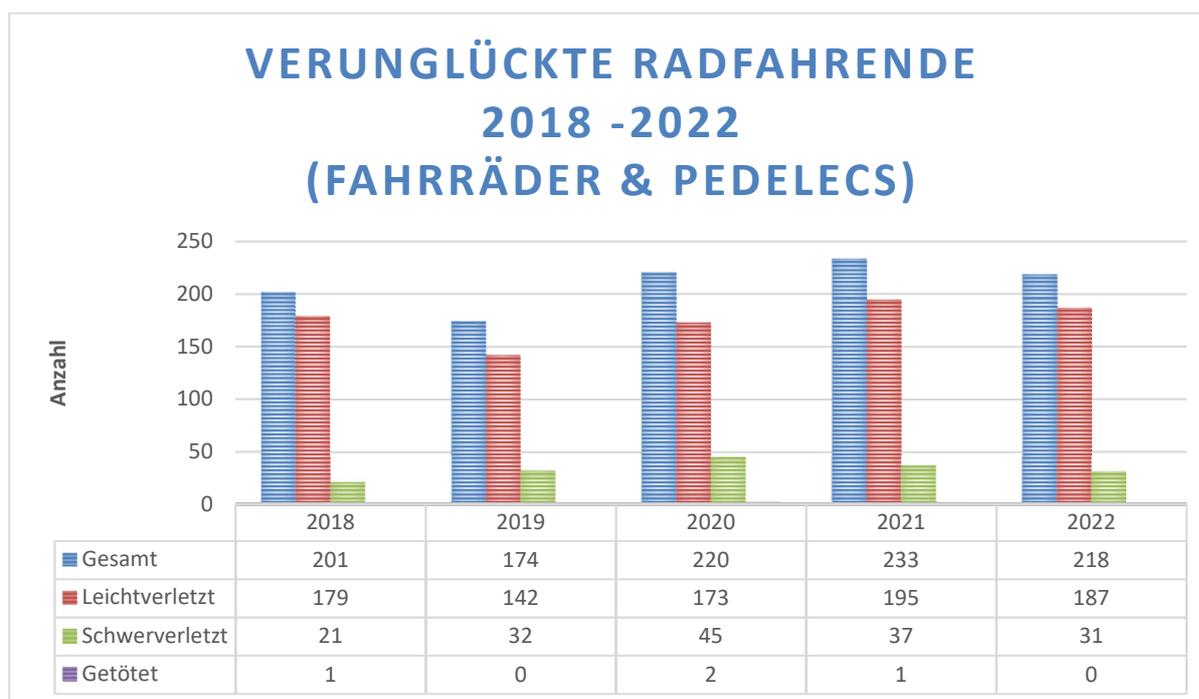


3.7.2 Monatsvergleich



3.7.3 Verunglückte Radfahrende

Bei Verkehrsunfällen verletzten sich insgesamt 218 Radfahrende. Im Vergleich zum Vorjahr entspricht dies einem Rückgang von 6,44%.



3.7.4 Hauptunfallursachen von Radfahrenden

Bei 46,82% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen", "Alkoholeinfluss" und "Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen".

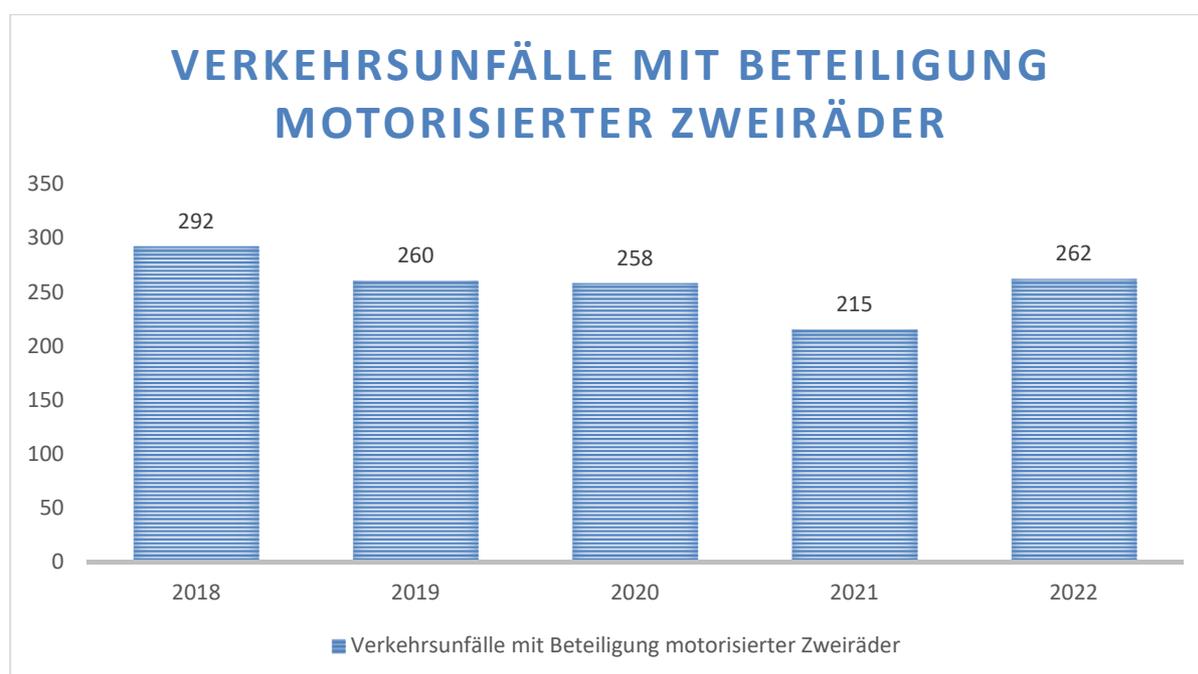
3.7.5 Hauptunfallursachen gegenüber Radfahrenden

Hauptunfallursache gegenüber Radfahrenden waren "Fehler beim Abbiegen (§9) nach rechts", "Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen" und "Fehler beim Abbiegen (§9) nach links".

3.8 Verkehrsunfälle mit motorisierenden Zweirädern (ohne „E-Scooter“)

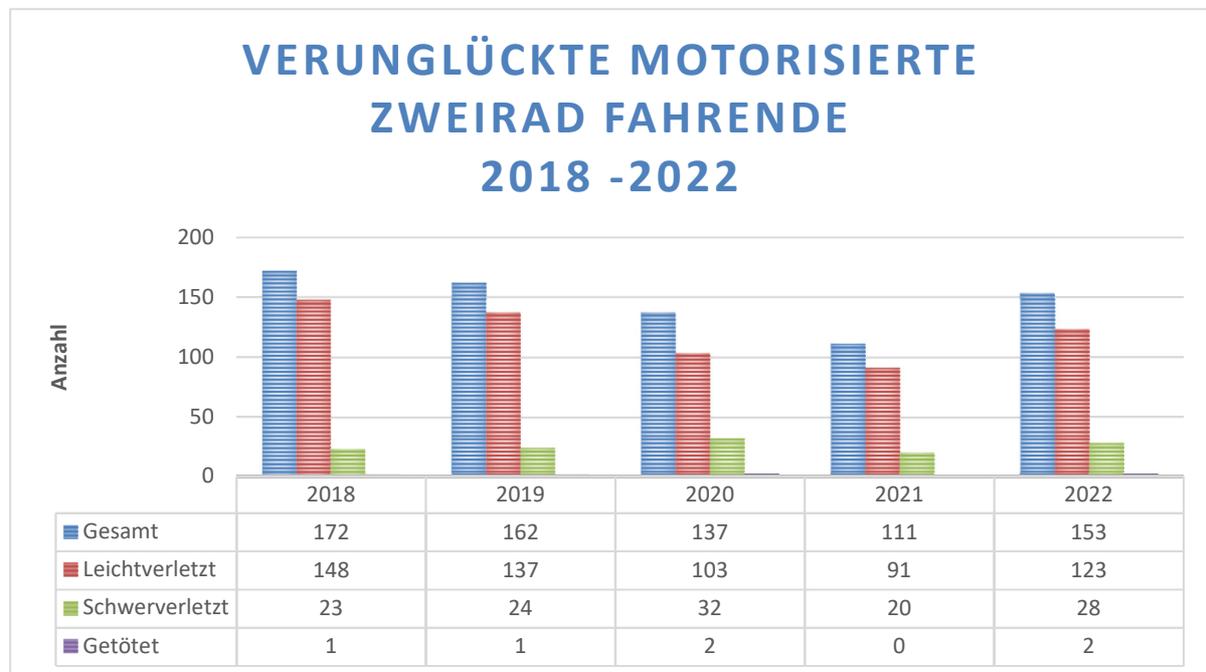
3.8.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 21,86% (+47) gestiegen.



3.8.2 Verunglückte motorisierte Zweirad Fahrende

Bei den 262 Verkehrsunfällen unter Beteiligung motorisierter Zweiräder wurden insgesamt 153 Personen verletzt. Hierbei wurde ein deutlicher Anstieg von 37,84% (+42) verzeichnet. Leider kamen zwei Personen ums Leben.



3.8.3 Hauptunfallursachen motorisierter Zweirad Fahrender

Bei 39,70% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweirad Fahrender waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen", "Überholen trotz unklarer Verkehrslage" und "ungenügender Sicherheitsabstand".

Bei den tödlich verletzten Personen wurde die Unfallursache „Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr“ und „Fehler beim Überholen mit gleichzeitiger Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit“ gesetzt.

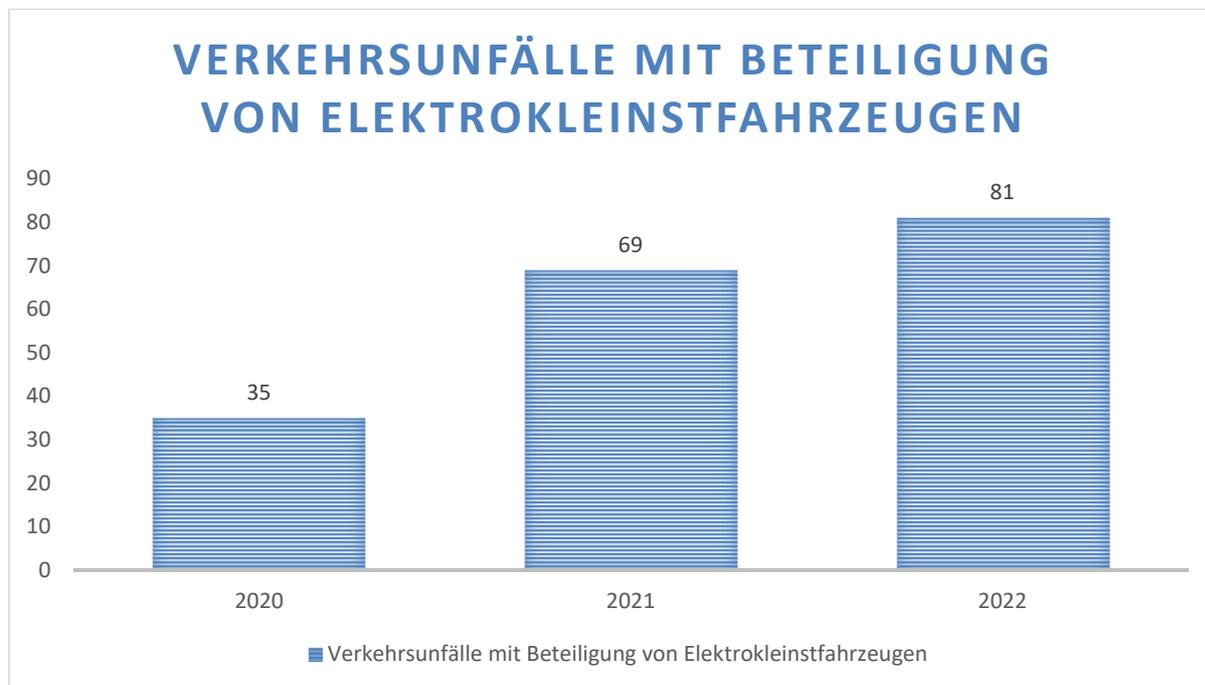
3.9 Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen („E-Scooter“)

Als Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen werden Unfälle bezeichnet, bei denen mindestens ein Elektrokleinstfahrzeug (z.B. „E-Scooter“) aktiv beteiligt war. Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) trat am 15. Juni 2019 in Kraft. In hiesiger Statistik werden Elektrokleinstfahrzeuge seit 2020 geführt.

Als relativ neues Fortbewegungsmittel, insbesondere im innerstädtischen Bereich, stehen „E-Scooter“ besonders im Fokus.

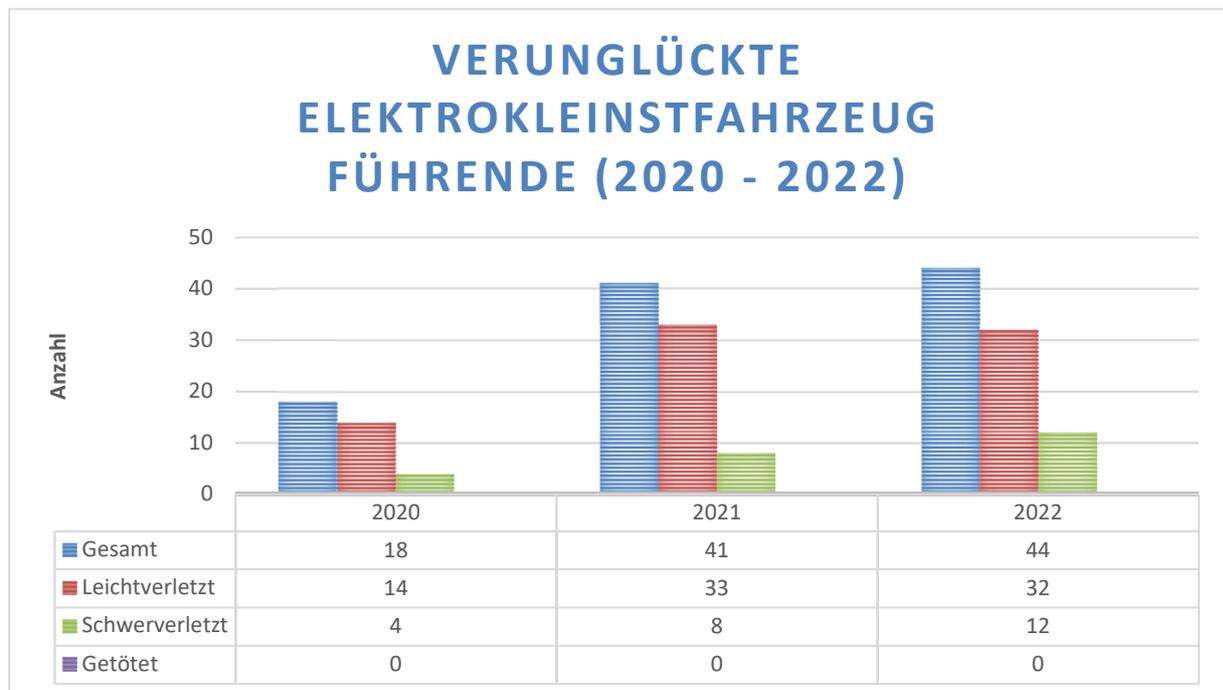
3.9.1 Entwicklung der Verkehrsunfälle mit Elektrokleinstfahrzeugen

Die Zahl der registrierten Verkehrsunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 17,39% (+12) gestiegen. Dieser Anstieg spiegelt auch den Anstieg der zugelassenen Elektrokleinstfahrzeuge und der Unternehmen wider, die diese im städtischen Bereich zum Mieten anbieten.



3.9.2 Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug Führende

Mit dem Anstieg der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeug Führenden, stieg auch die Gesamtzahl der verunglückten Personen von 41 aus dem Vorjahr auf nun 44. Vor allem die Zahl der schwerverletzten Personen stieg von 8 auf 12 (50%) deutlich an.

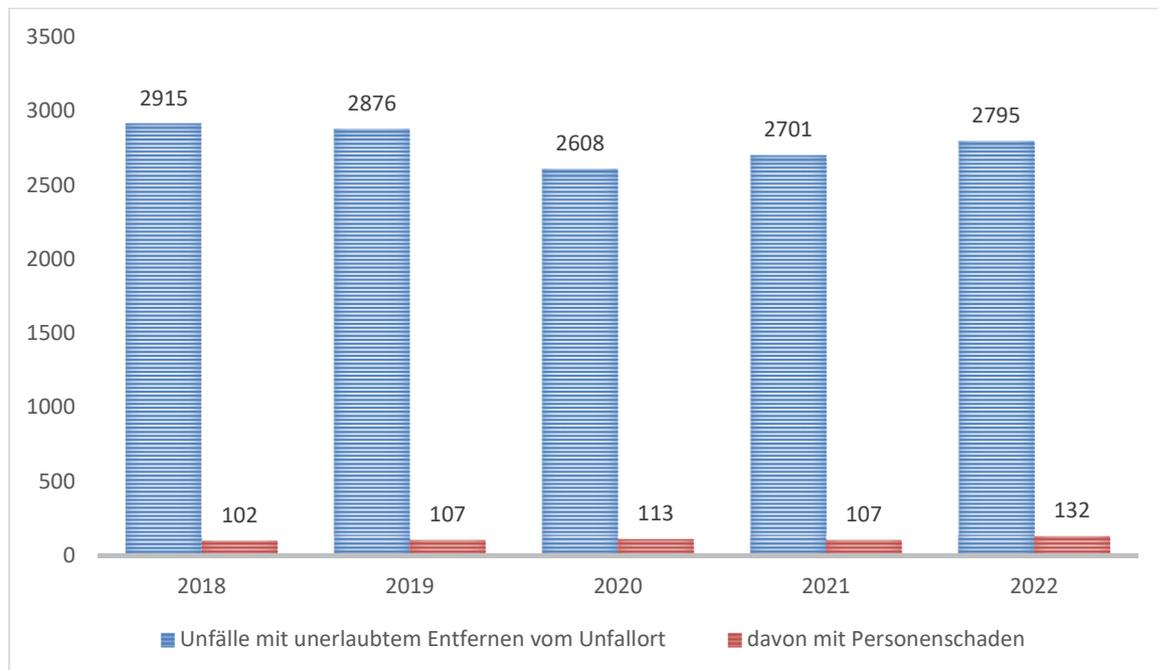


3.9.3 Hauptunfallursachen von Elektrokleinstfahrzeug Führenden

Bei 72,84% aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeug Führenden waren diese Haupt- oder Mitunfallverursachende. Hauptunfallursachen waren "Alkoholeinfluss", "Missachtung der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen" und "verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile".

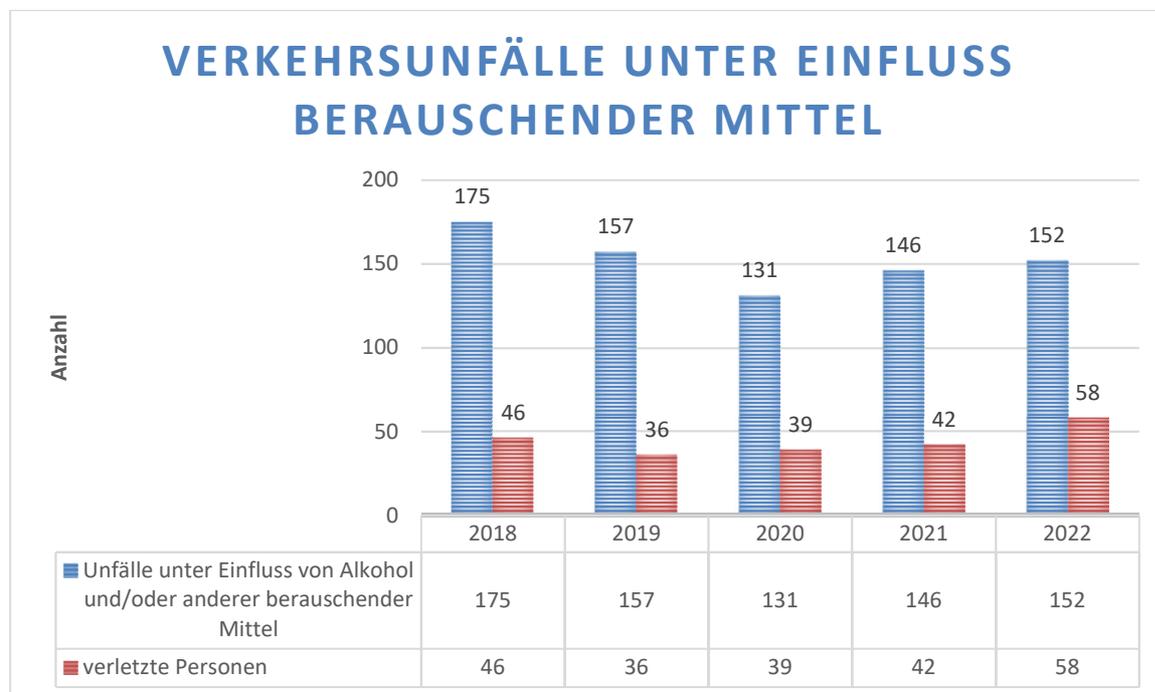
4 Verkehrsunfallfluchten

Von insgesamt 8585 Verkehrsunfällen kam es in 2795 Fällen zu Verkehrsunfallfluchten (2021: 2701). Somit machen die Verkehrsunfallfluchten einen Anteil von 32,56% aus. Darunter befinden sich 132 Unfälle, bei denen Personen verletzt wurden. Die Aufklärungsquote liegt bei 44% (2021: 43,80%).



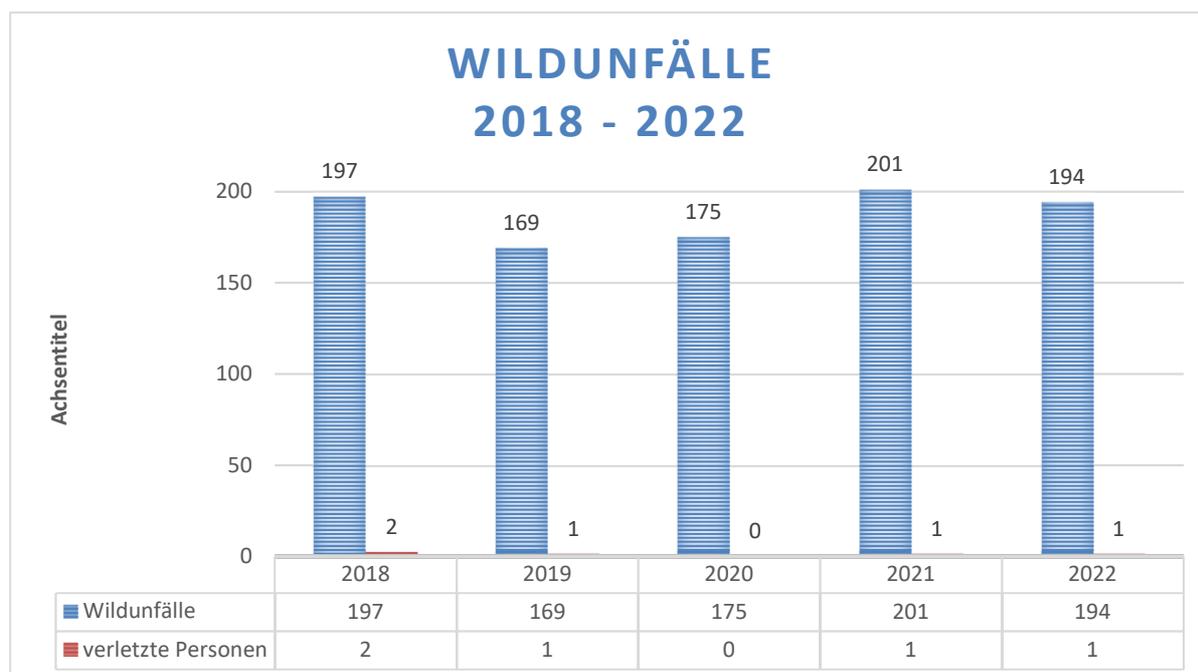
5 Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel

Mit 152 Verkehrsunfällen wurden sechs Unfälle unter Einfluss von Alkohol und/oder anderer berauschender Mittel mehr registriert als im Vorjahr. 58 Personen wurden bei diesen Verkehrsunfällen verletzt.



6 Wildunfälle

Die Zahl der registrierten Wildunfälle ist im Vergleich zum vergangenen Jahr um 3,48% (-7) gesunken. Glücklicherweise wurde dabei nur eine Person leicht verletzt.



7 Ausblick

Um die Verkehrssicherheit weiterhin zu stärken, werden die Polizeidienststellen und die Kräfte des RVD Wiesbaden, insbesondere die KG Argus, im Stadtgebiet in 2023 den Fokus auf die folgenden Themenfelder richten:

- Kontrollmaßnahmen im Schwerpunkt Raser, Poser, Tuning
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Fahrten unter Einfluss berauschender Mittel und Alkohol
- Prävention und Kontrollmaßnahmen für die Risikogruppe der Zweiräder