



LAGEBILD 2024

Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeiinspektion Kirn 2024

(5-Jahresvergleich 2020 bis 2024)

Zusammengestellt:

Roberto Atzori, PHK

Polizeipräsidium Mainz

Polizeiinspektion Kirn

Erreichbarkeit:

Telefon: 06752 / 156-0

Fax: 06752 / 15656

E-Mail: pikirn@polizei.rlp.de

Quellen:

AVUS **Automatisierte Verkehrs-Unfall-Statistik**

GeopolisV **Geografisches-Polizeiliches-Informationssystem (Verkehr)**

Angaben zur Bevölkerungszahl und Altersstruktur – Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz
Stand 31.12.2023

Datenstand: 11.02.2024

Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht	5
2. Demografische Entwicklung.....	6
.....	6
3. Gesamtunfallzahlen	6
3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)	6
3.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)	7
4. Personenschadensunfälle.....	8
4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden	8
5. Verunglückte Personen.....	8
5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen	8
5.2. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ).....	9
6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	10
6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss	10
6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	11
6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss	11
7. Unfallursachen insgesamt.....	12
7.1. Unfallursachen allgemein.....	12
8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	13
9. Risikogruppen.....	13
9.1. Risikogruppe Kinder.....	13
9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung	14
9.1.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern.....	14
9.1.3. Anzahl verunglückter Kinder	15
9.2. Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige).....	15
9.2.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrender	15
9.2.2. Unfallhäufigkeitszahl	16
9.2.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrenden	16
9.2.4. Anzahl verunglückter junger Fahrende.....	17
9.2.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl.....	17
9.2.6. Anteil Hauptverursacher	17
9.2.7. Verursacherhäufigkeitszahl	18
9.3. Risikogruppe Senior*innen	18
9.3.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre).....	18
9.3.2. Unfallhäufigkeitszahl	18
9.3.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre).....	19

9.3.4.	Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 65 Jahre)	19
9.3.5.	Verunglücktenhäufigkeitszahl.....	20
9.3.6.	Anteil Hauptverursacher	20
9.3.7.	Verursacherhäufigkeitszahl	20
9.3.8.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung v. Senior*innen (≥ 75 Jahre) .	21
9.3.9.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre).....	21
9.3.10.	Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 75 Jahre).....	22
9.3.11.	Anteil Hauptverursacher.....	22
9.4.	Risikogruppe Radfahrende	23
9.4.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender	23
9.4.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden	23
9.4.3.	Anzahl verunglückter Radfahrender	24
9.4.4.	Anteil Hauptverursacher	24
9.5.	Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen.....	25
9.5.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender	25
9.5.3.	Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen.....	26
9.5.4.	Anteil Hauptverursacher	26
9.6.	Risikogruppe Lkw.....	27
9.6.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw.....	27
9.6.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ..	27
9.6.3.	Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw	28
9.6.4.	Anteil Hauptverursacher	28
10.	Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)	29
10.1.	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB	29
10.2.	Aufklärungsquote	29
11.	Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention	30
12.	Zusammenfassung.....	31/312

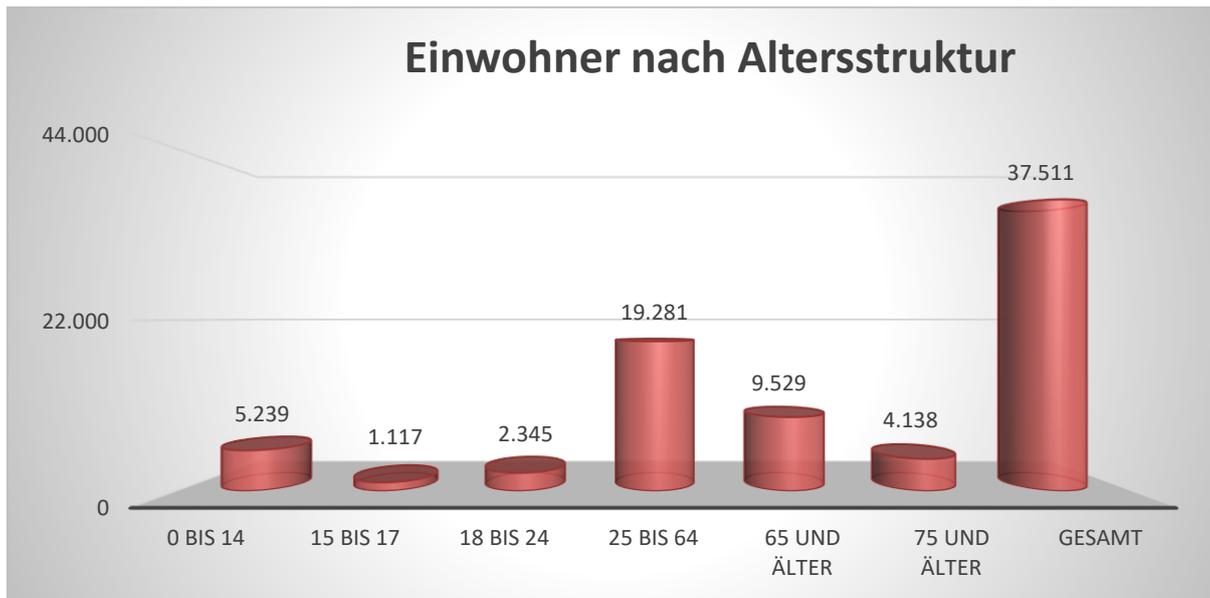
1. Kurzübersicht

Verkehrsunfälle	2024	2023	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	1099	1187	-89	-7,5 %
Unfälle mit leichtem Personenschaden	72	71	+ 1	+ 1,4 %
Unfälle mit schwerem Personenschaden	17	26	-9	-34,6 %
Unfälle mit Todesfolge	4	1	+3	+300 %
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	14	23	-9	-39,1 %
Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	5	7	-2	-28,6 %
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Motorradfahrender (mit amtlichem Kennzeichen)	19	15	+5	+35,7 %
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Fahrradfahrender	20	11	+9	+81,8 %
VU unter Beteiligung 18-24 Jähriger	196	236	-40	-16,9 %
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 65 Jahre)	218	243	-25	-10,3 %
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 75 Jahre)	92	94	-2	-2,1 %
Unfälle mit Kinderbeteiligung	16	6	+10	+166,7 %
Unfälle mit Flucht	185	200	-18	-9,0 %
Aufgeklärte Unfallfluchten	72	79	-7	-8,9 %
Aufklärungsquote	38,9 %	39,5%		
Verunglückte (insgesamt)	115	124	-9	-7,3 %
Leichtverletzte	89	96	-7	-7,3 %
Schwerverletzte	21	27	-6	-22,2 %
Getötete	5	1	+4	+400,0 %

2. Demografische Entwicklung

Der Dienstbezirk der Polizeiinspektion Kirn umfasst die Zuständigkeitsbereiche der Verbandsgemeinden Kirner Land, Nahe-Glan sowie 5 Gemeinden der Verbandsgemeinde Herrstein. Im Dienstbezirk der Polizeiinspektion Kirn leben insgesamt **37.511** Menschen (Stand 31.12.2023 / Daten des Statistischen Landesamts Rh.-Pf.) was gegenüber der letztjährigen Auswertung einem Zuwachs von ca. 1,18% entspricht.

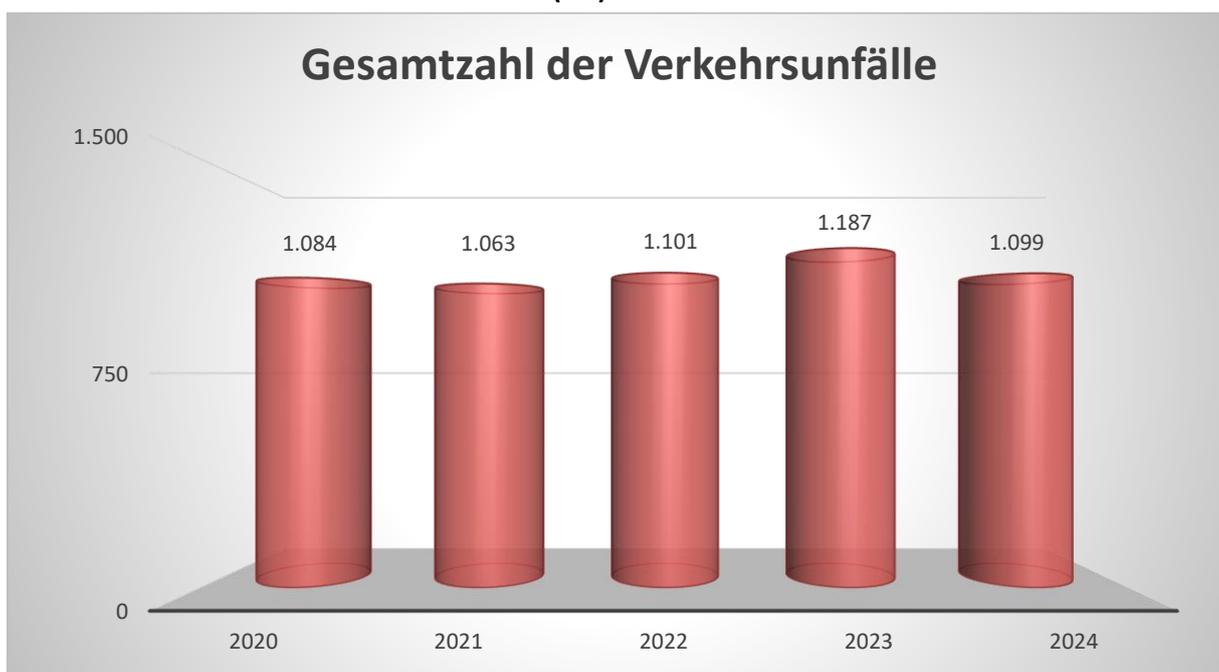
Die Altersstruktur der Einwohner ist der nachfolgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

3. Gesamtunfallzahlen

3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)



Im Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Kirn insgesamt 1.099 Verkehrsunfälle. Mit Blick auf das zurückliegende Jahr ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle leicht gesunken, und befindet sich in der 5-Jahres Betrachtung noch unter dem Mittelwert. Diese langfristig betrachtete Entwicklung ist auch im Bundes- und Landestrend feststellbar. Hierbei ist zu erwähnen, dass in den Jahren 2020-2022 bedingt durch die geminderte Mobilität während der Pandemie die Gesamtunfallzahlen rückläufig waren. Inwiefern sich in der Einzelbetrachtung noch Nach-/ bzw. Auswirkungen der Pandemiejahre bemerkbar machen, kann polizeilicherseits noch nicht abschließend beurteilt werden.

3.2 Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

Allein aus der Zahl der Verkehrsunfälle lässt sich grundsätzlich keine Aussage zur Verkehrssicherheitslage in einem bestimmten Gebiet ableiten. Als Indikator für die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung dient vielmehr die sogenannte Unfallhäufigkeitszahl (Verkehrsunfälle pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die Verkehrsunfallbelastung.



Der vorgenannten Darstellung ist zu entnehmen, dass die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung in diesem Jahr, nach einer Steigerung im letzten Jahr wieder deutlich gesunken ist und im 5-Jahresvergleich noch unter dem durchschnittlichen Wert von 2997 liegt.

4. Personenschadensunfälle

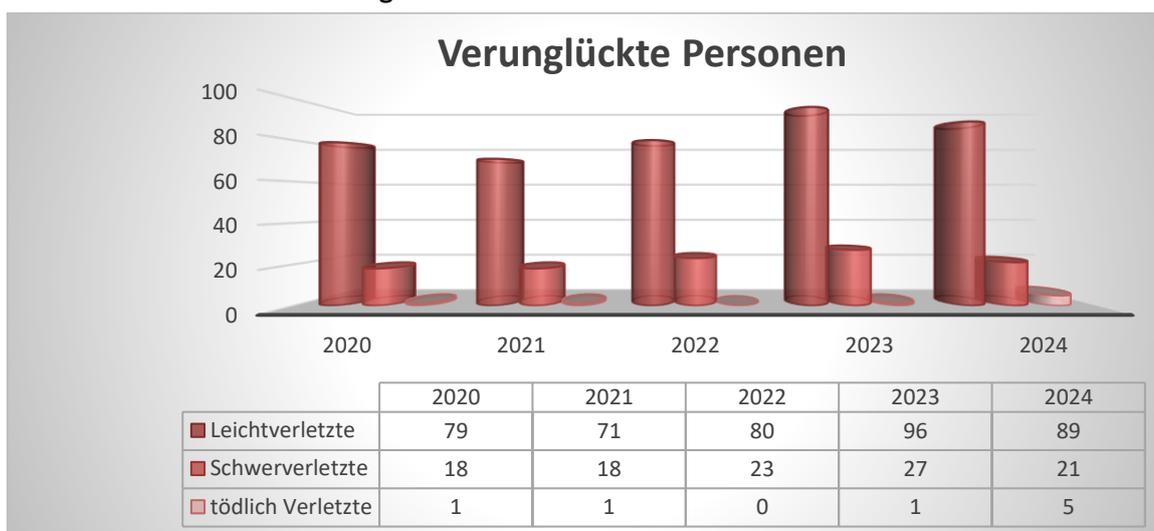
4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden



Im Bereich der PI Kirn ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 93 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, was einem Anteil von 8,5 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht. Unter den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ereigneten sich 72 Verkehrsunfälle mit Leichtverletzten, 17 Verkehrsunfälle mit schwerverletzten Personen, sowie 4 Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen. Wenngleich die Verkehrsunfälle mit Personenschäden abgenommen haben, so ist der Anteil an der Gesamtzahl der Unfälle im Berichtsjahr 2024 um 0,2% Prozent gestiegen und befinden sich auch im 5-Jahresvergleich über dem durchschnittlichen Wert.

5. Verunglückte Personen

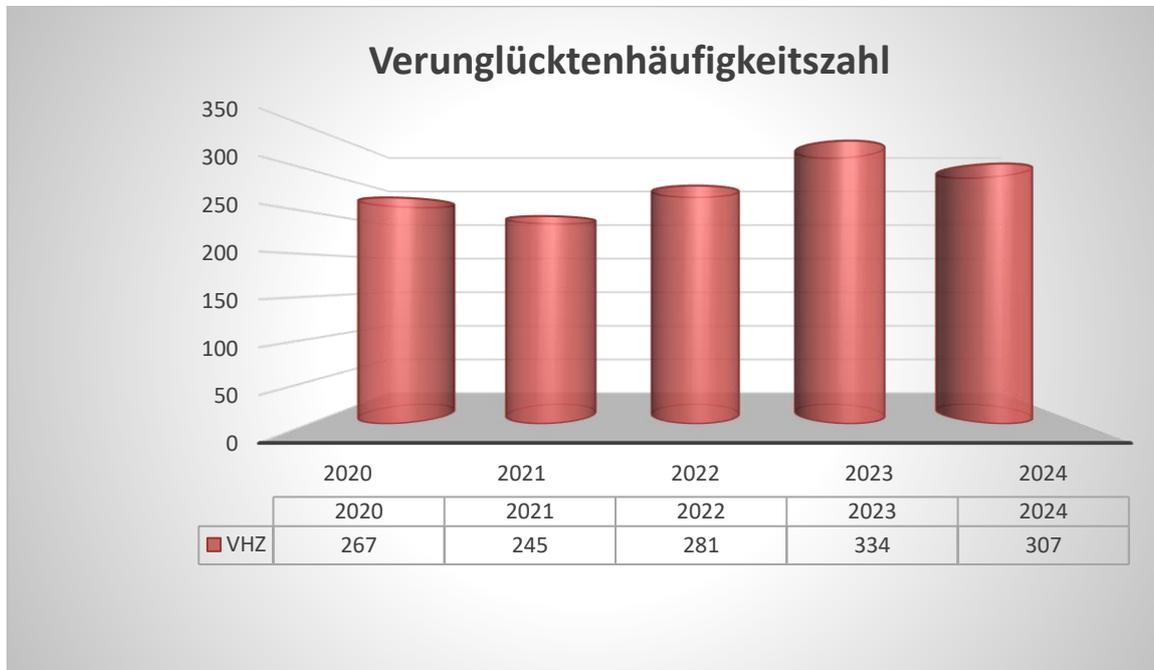
5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen



Neben den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist auch die Anzahl der in diesem Zusammenhang verunglückten Personen im Vorjahresvergleich um 9 (7,3 %) gesunken, liegt mit 115 aber dennoch über dem Mittelwert der letzten 5 Jahre.

5.2. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Analog zur Unfallhäufigkeitszahl lässt auch die reine Anzahl der Verunglückten keine valide Aussage zu der tatsächlichen Belastung zu. Als Indikator für die tatsächliche Belastungszahl in Bezug auf die Verunglückten dient vielmehr die sogenannten Verunglücktenhäufigkeitszahl (Verunglückte pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die relative Belastung in diesem Themenfeld.



Die vorgenannte Grafik zeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verunglückten bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Kirn, insbesondere in den beiden Jahren 2020 u. 2021 rückläufig war und im Berichtsjahr 2021 ein absolutes Langzeittief erreichte. Die VHZ ist gegenüber dem Vorjahr 2023 wieder gesunken und befindet sich deutlich unter dem Niveau der Jahre vor der Pandemie.

6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

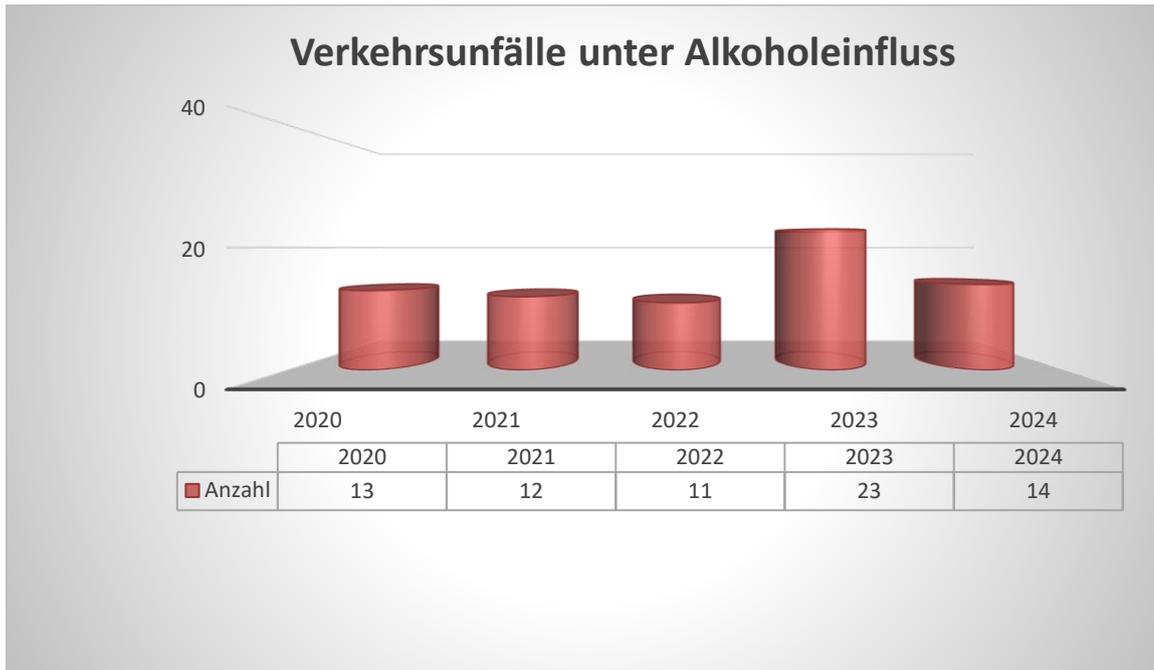
Im Berichtsjahr 2024 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der Polizeiinspektion Kirn insgesamt 18 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel. Hiermit lag die Gesamtzahl im Berichtsjahr 2024 auf einem Niveau, das nach einem Hoch im Vorjahr, unter dem durchschnittlichen Wert im 5-Jahresvergleich liegt.

Weiter unten im Text – unter Verkehrssicherheitsarbeit und Zusammenfassung – wird nochmals auf diese Entwicklung eingegangen.

Unter den vorgenannten Verkehrsunfällen ereigneten sich 14 Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 5 Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln. Aufgrund vereinzelter Fälle, bei denen Fahrzeugführende sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch von Betäubungsmitteln standen, finden einzelne Verkehrsunfälle in beiden Einflussbereichen Berücksichtigung.

Sowohl im Bereich der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss als auch im Bereich der Verkehrsunfälle unter Betäubungsmitteln lagen die Gesamtunfallzahlen sowie die Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf einem durchschnittlichen Niveau (siehe hierzu nachfolgende Ziffern 6.1 und 6.2).

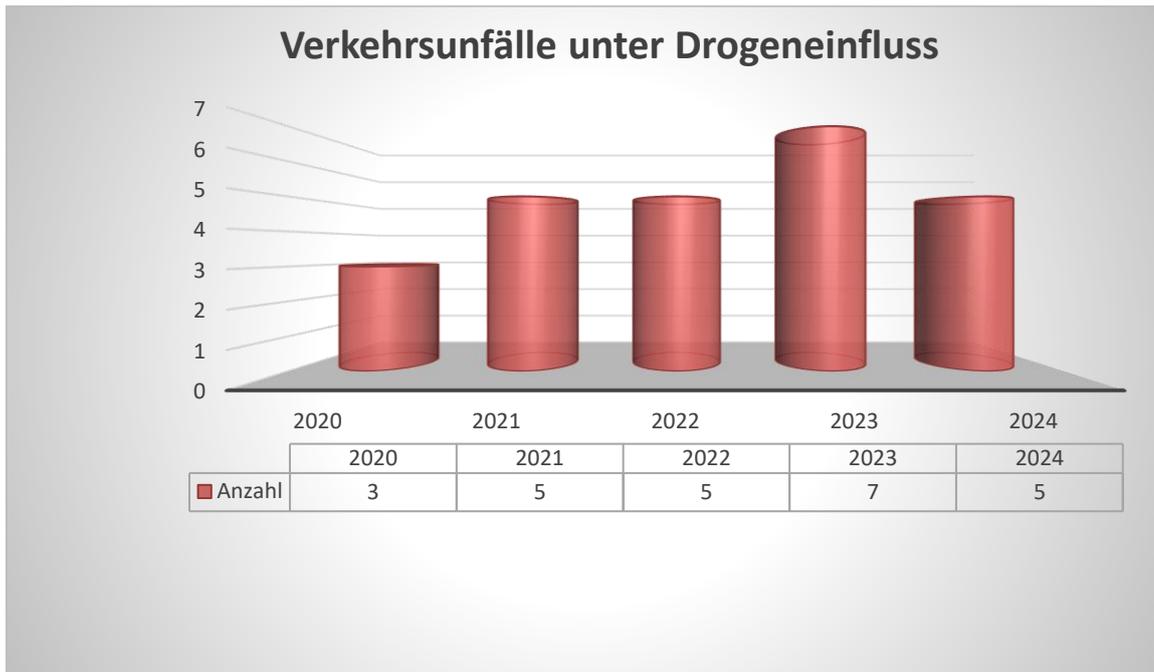
6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



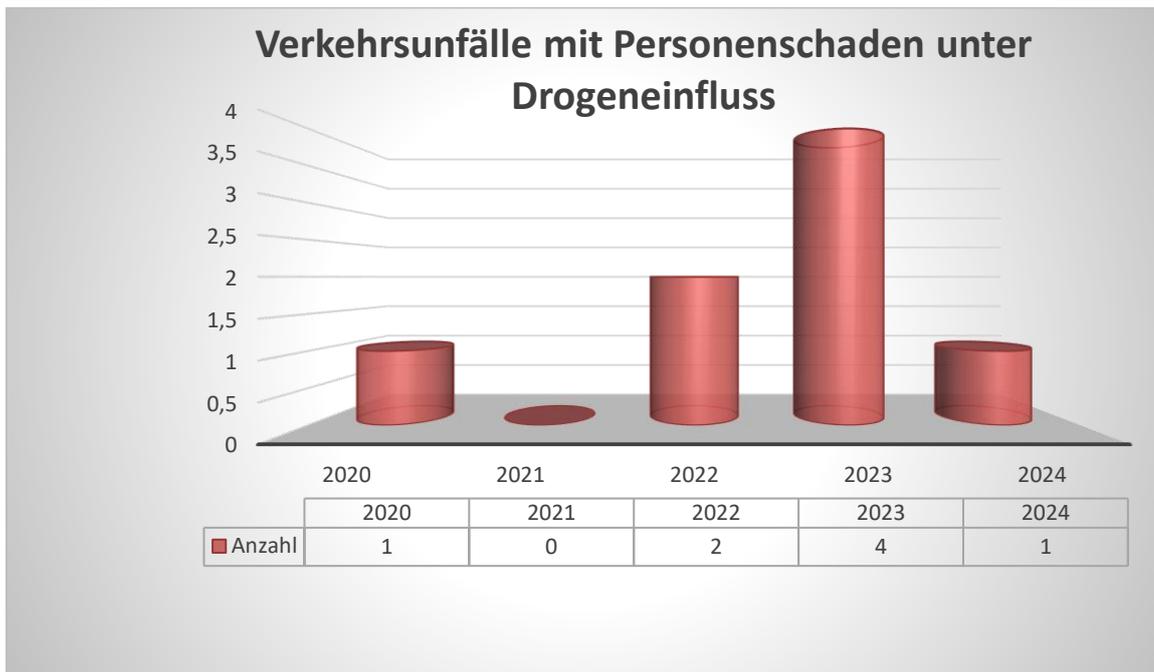
6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss



6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

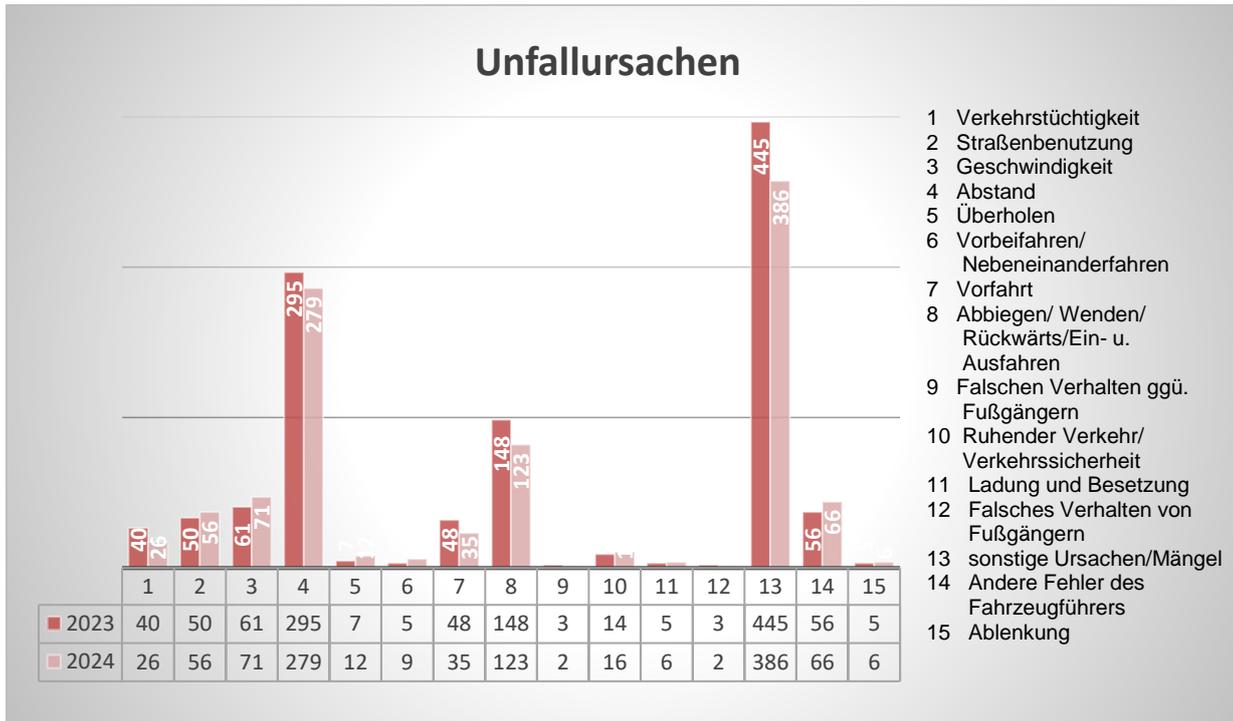


6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss



7. Unfallursachen insgesamt

7.1. Unfallursachen allgemein



Der vorgenannten Darstellung sind die Entwicklungen der Unfallursachen im Vergleich zum Vorjahr 2023 zu entnehmen.

Die wesentlichen Hauptunfallursachen sind nachfolgend nochmals detailliert aufgeführt:

Abstand

Die Unfallursache „Abstand“ wurde im Jahr 2024 bei 279 Verkehrsunfällen, und damit unter den feststellbaren Ursachen am häufigsten festgestellt. Dies entspricht einem Anteil von 25,4 % am Gesamtunfallgeschehen und stellt im Vorjahresvergleich eine Reduktion um 16 Unfälle dar. Der Anteil am Gesamtgeschehen ist hierbei im Vergleich leicht gestiegen (2023 = 24,9%).

Fehler beim Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren

Mit 123 Fällen und somit zweithäufigste Unfallursache (11,2 %) sind Fehler beim „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren“. Hier sank die Zahl der Unfälle um 25 im Vergleich zum Jahr 2023 (Anteil am Gesamtgeschehen in 2023 = 12,5%).

Straßenbenutzung/Geschwindigkeit und Vorfahrt

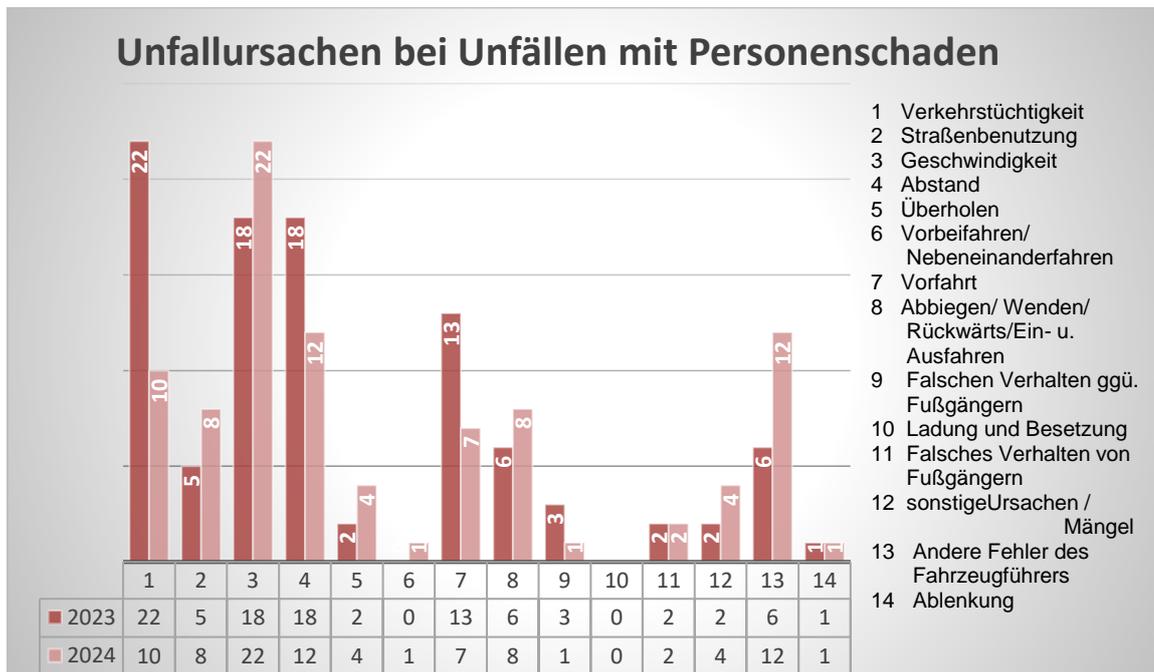
Die Ursachen folgen mit Prozentanteilen von 6,5 % (Geschwindigkeit), 5,1% (Straßenbenutzung), und 3,2% (Vorfahrtsunfälle).

Ablenkung:

Diese Unfallursache ist belegt nach wie vor ein sehr großes Dunkelfeld, da Nachweise zur Klärung dieser Verkehrsunfallursache nur schwer zu führen sind. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein nicht unerheblicher Teil der Unfälle mit Ursache Andere Fehler/Sonstige Ursachen der Ursache Ablenkung zugeordnet werden müsste. Aus diesem Grund wird die Unfallursache Ablenkung (insbesondere Handy am Steuer) landesweit als Schwerpunktthema behandelt. Zur Bekämpfung wurden Kontrolltätigkeiten und Präventionsarbeit bereits stark intensiviert.

8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Betrachtet man die Hauptunfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden verschieben sich die Ursachen. Hier wird deutlich, dass manche Ursachen ein deutlich höheres Verletzungsrisiko bergen.



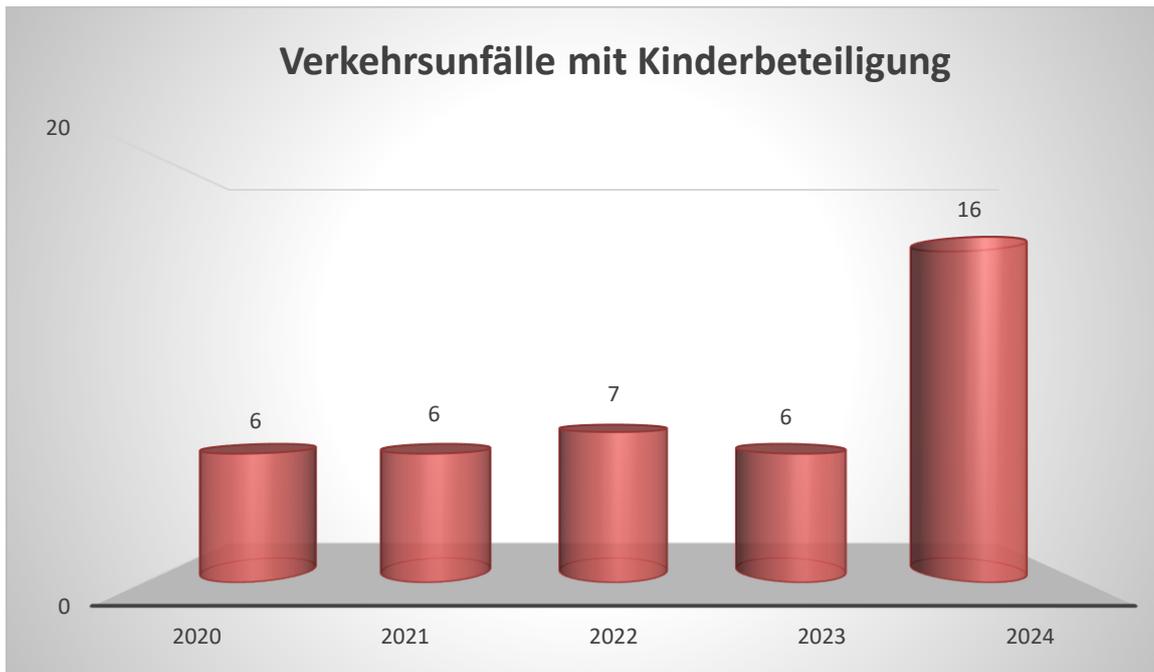
Aus der vorgenannten Darstellung wird deutlich, dass insbesondere die Unfallursachen Verkehrstüchtigkeit, Geschwindigkeit, Abstand und Vorfahrt bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden eine deutlich größere Rolle spielen als in der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

9. Risikogruppen

9.1. Risikogruppe Kinder

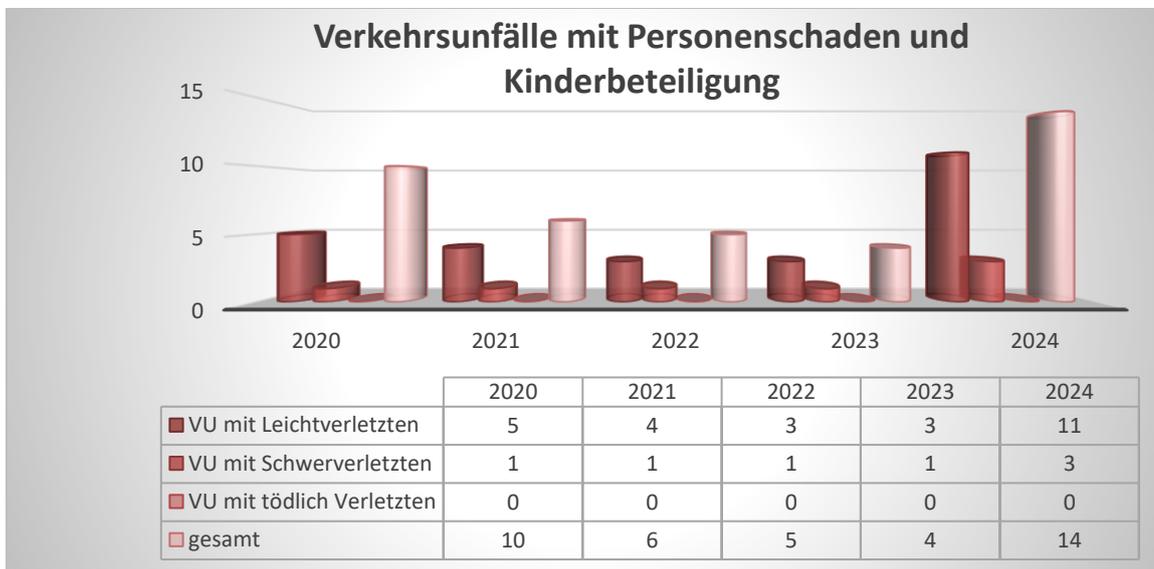
Kinder zählen zu den schwächeren und deshalb besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Sie können den Straßenverkehr noch nicht ausreichend vorausschauend wahrnehmen und es fällt ihnen schwer, ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge zu richten. Kinder unter 10 Jahren können meist Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen. Das „Richtungshören“ ist noch nicht vollständig ausgeprägt. Laute Geräusche können zu gefährlichen Fluchtreaktionen führen. In der Folge können diese für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen, noch nicht ausreichend ausgeprägten Fähigkeiten und Fertigkeiten Kindern oftmals zum Verhängnis werden.

9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung



Im Bereich der Polizeiinspektion Kirn ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 16 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, was einem Anteil von 1,46 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht. Der Wert ist nach niedrigen Werten in den letzten Jahren im Berichtsjahr 2024 stark gestiegen. (siehe hierzu auch unter 11. Verkehrsprävention)

9.1.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern



Anhand der vorgenannten Grafik ist zu erkennen, dass auch die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Kinderbeteiligung, welche in den letzten 4 Jahren rückläufig war und im 2023 sogar ein Langzeittief erreichte, im Berichtsjahr 2024 deutlich gestiegen ist.

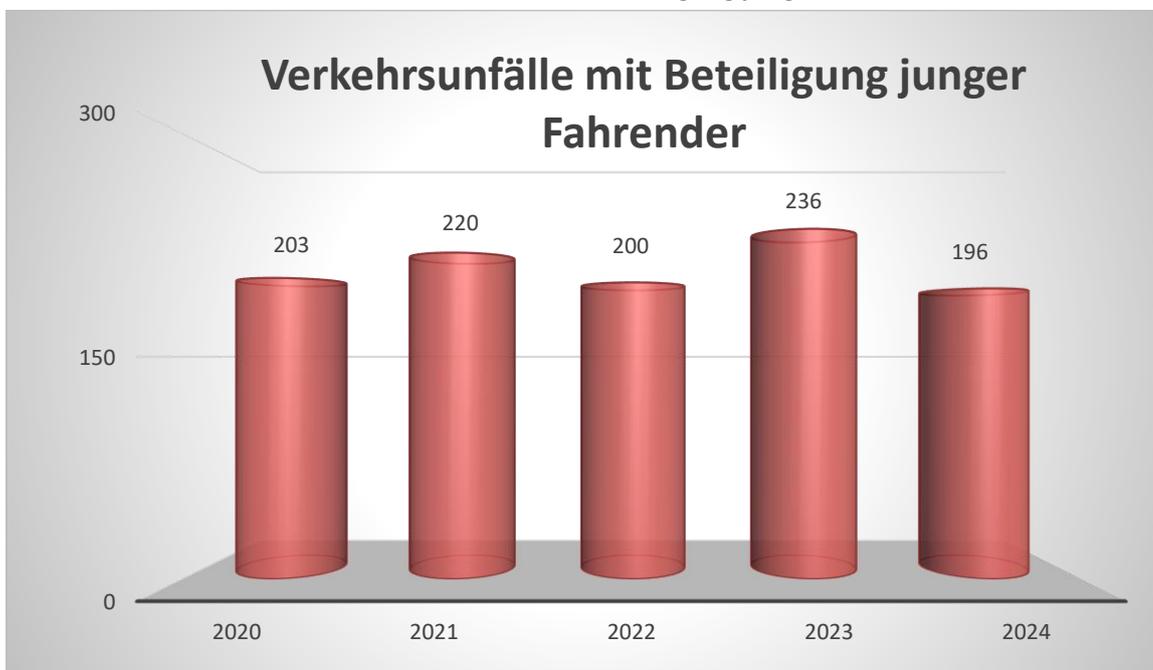
9.1.3. Anzahl verunglückter Kinder



Im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden im Jahr 2024 14 Kinder verletzt. Der gestiegene Anteil an Unfallbeteiligten in dieser Risikogruppe lässt auch die Zahlen zur Unfallhäufigkeit, zur Verunglücktenhäufigkeit steigen. Die HauptverursacheHZ entspricht dem Mittelwert im 5 Jahresvergleich (UnfallHZ = 305 / VerunglücktenHZ= 267 / HauptverursacherHZ = 76)

9.2. Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige)

9.2.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer



Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrer (18-24-Jähriger) ist im Vergleich zum letztjährigen Hoch gesunken und liegt mit 196 Verkehrsunfällen auf einem neuen Langzeittief.

Die vorgenannte Kategorie von Verkehrsunfällen entspricht einem Anteil von 17,83 % des Gesamtunfallgeschehens.

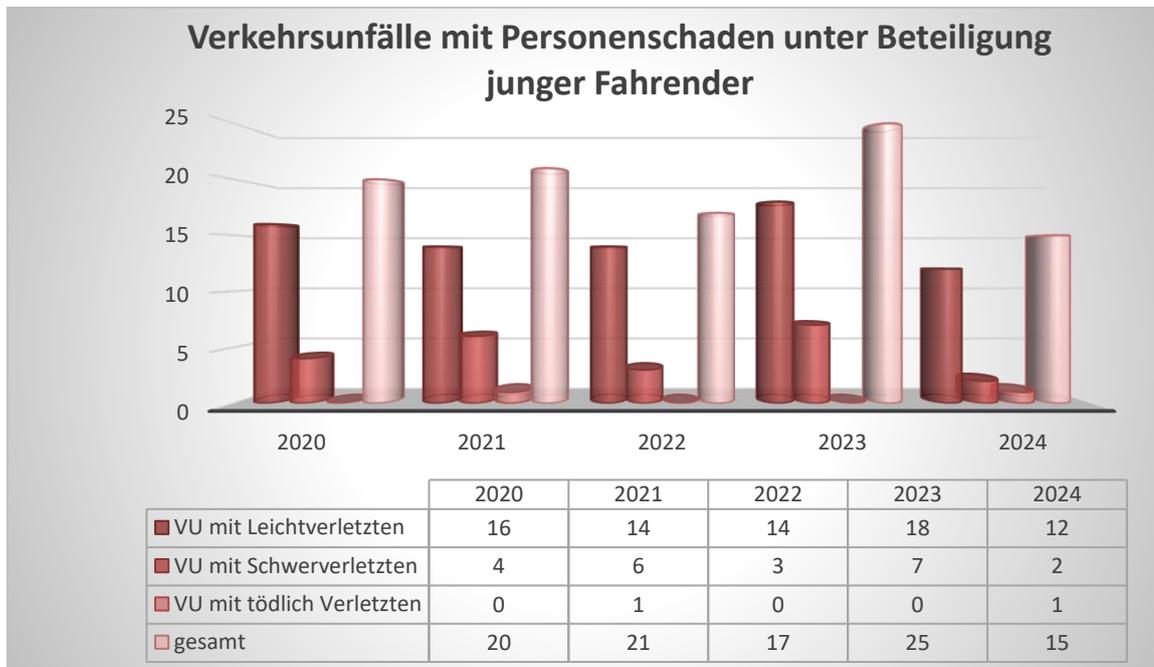
9.2.2. Unfallhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner.

Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 8358 und liegt somit deutlich unter dem Wert des Vorjahres (2023 = 9846).

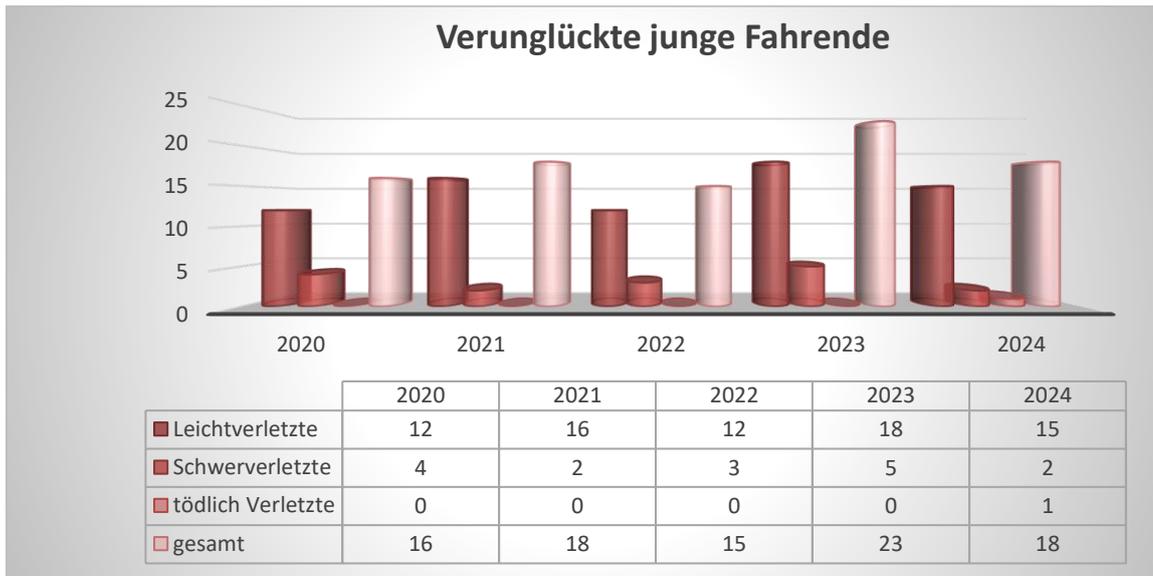
Die Unfallhäufigkeitszahl zeigt deutlich, dass der relative Anteil an Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl dieser Altersgruppe im Vergleich zur Gesamtunfallhäufigkeitszahl trotzdem auf einem hohen Niveau ist. Hierbei wird jedoch auch darauf zu verweisen, dass der Anteil der Einwohner im relevanten Alter von 18-24 im Vergleich zum Berichtsjahr um 2,17% gesunken ist, was die UHZ im Gegenzug zusätzlich steigen lässt.

9.2.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrenden



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrender ist festzustellen, dass der Wert erfreulicherweise ein Langzeittief erreicht hat.

9.2.4. Anzahl verunglückter junger Fahrende

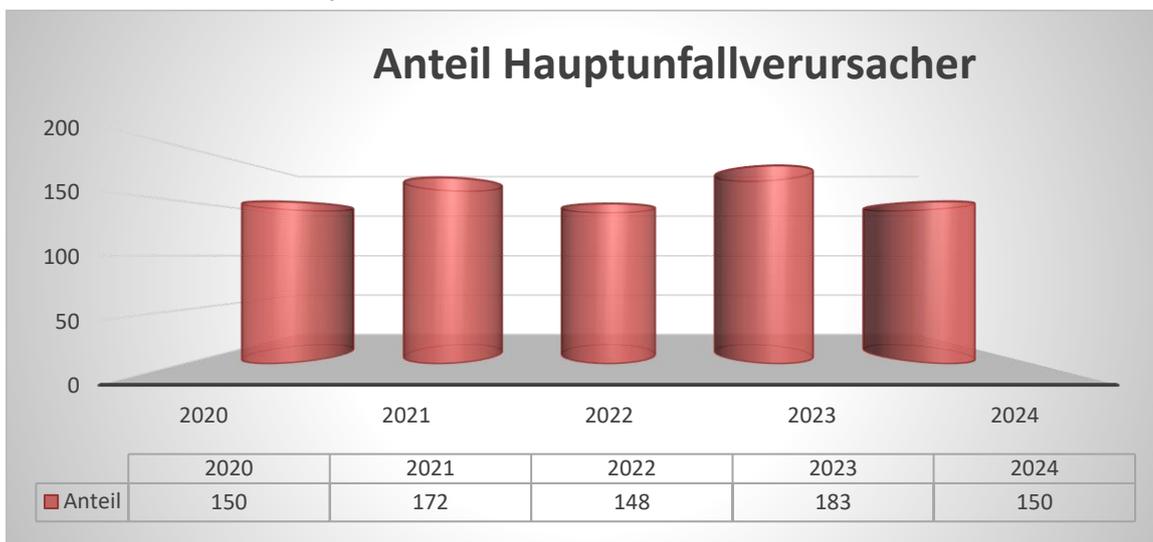


Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist auch die Gesamtzahl verunglückter junger Fahrender im Vergleich zum Vorjahr gesunken und hat mit 18 den Durchschnittswert der letzten 5 Jahre erreicht.

9.2.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wurde bereits unter Ziffer 5.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die VHZ anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner. Die VHZ in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 768 und liegt somit deutlich unter dem Wert des Vorjahres mit 959.

9.2.6. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 150 Verkehrsunfällen junge Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Nach einem stärkeren Anstieg der Zahlen im letzten Jahr kann für das Jahr 2024 in dieser Risikogruppe ein Wert festgestellt werden, welcher deutlich unter dem Durchschnittswert im 5 Jahresvergleich liegt.

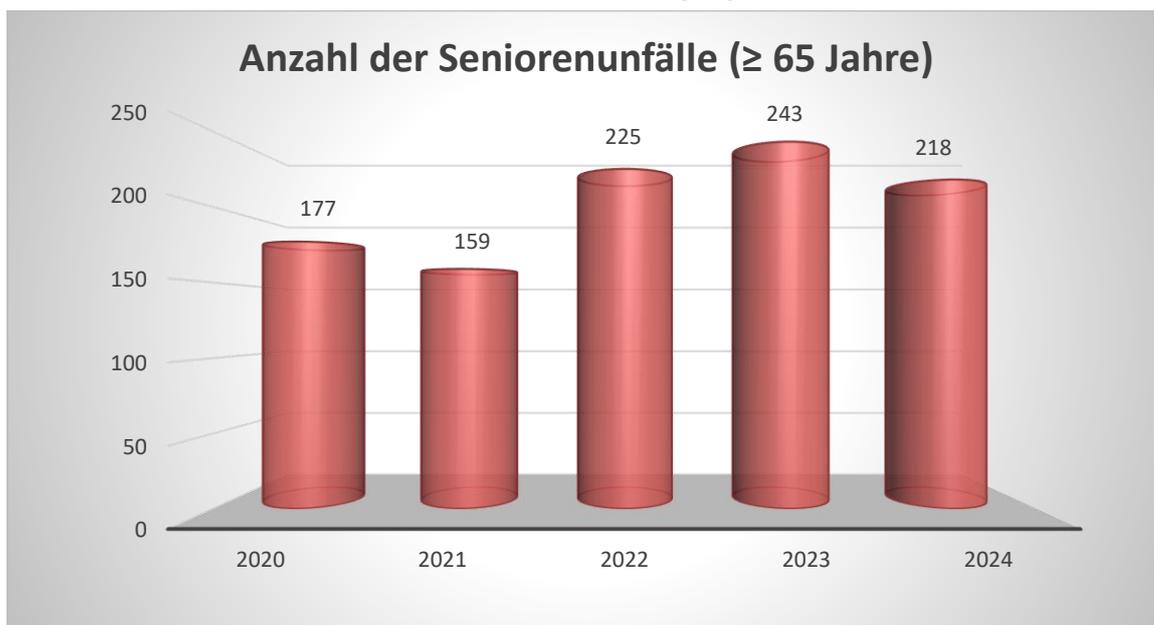
9.2.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl ist gleich der Unfallhäufungszahl, welche bereits unter Ziffer 3.2 erläutert wurde. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner.

Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 6397 und liegt somit auch hier deutlich unter dem Wert des Vorjahres (2023= 7635).

9.3. Risikogruppe Senior*innen

9.3.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre)



Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 218 Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

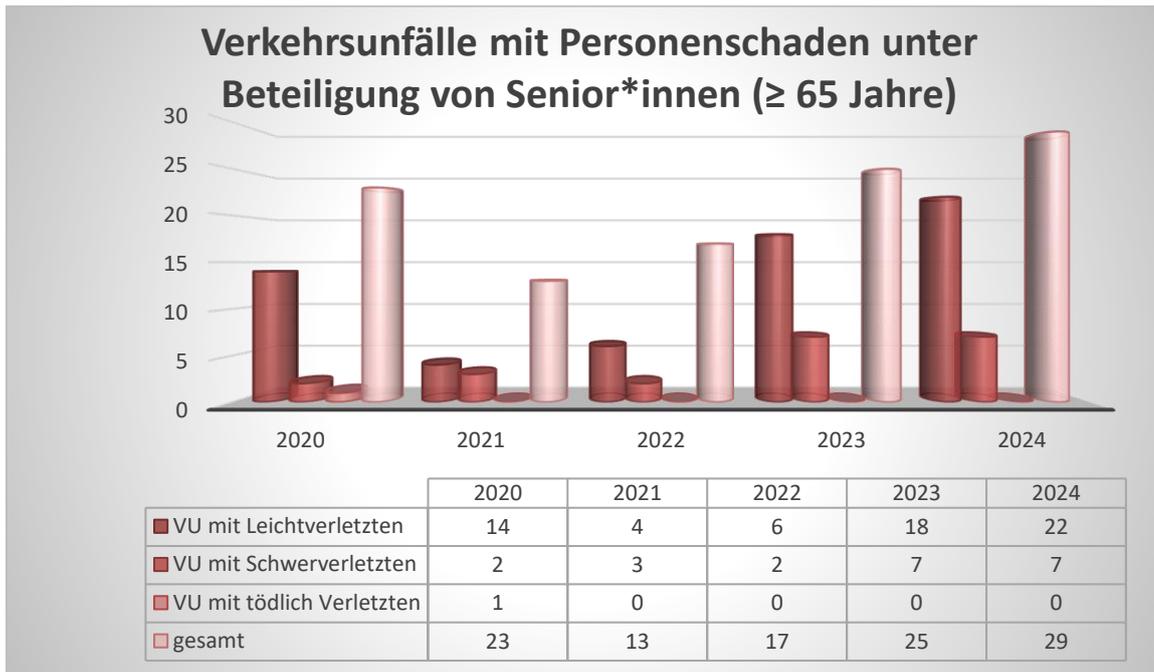
Insgesamt waren Senioren (≥ 65 Jahre) somit an 25 Verkehrsunfällen weniger beteiligt als im Vorjahr 2023. Im Langzeitvergleich liegt der dennoch über dem Durchschnitt.

9.3.2. Unfallhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner.

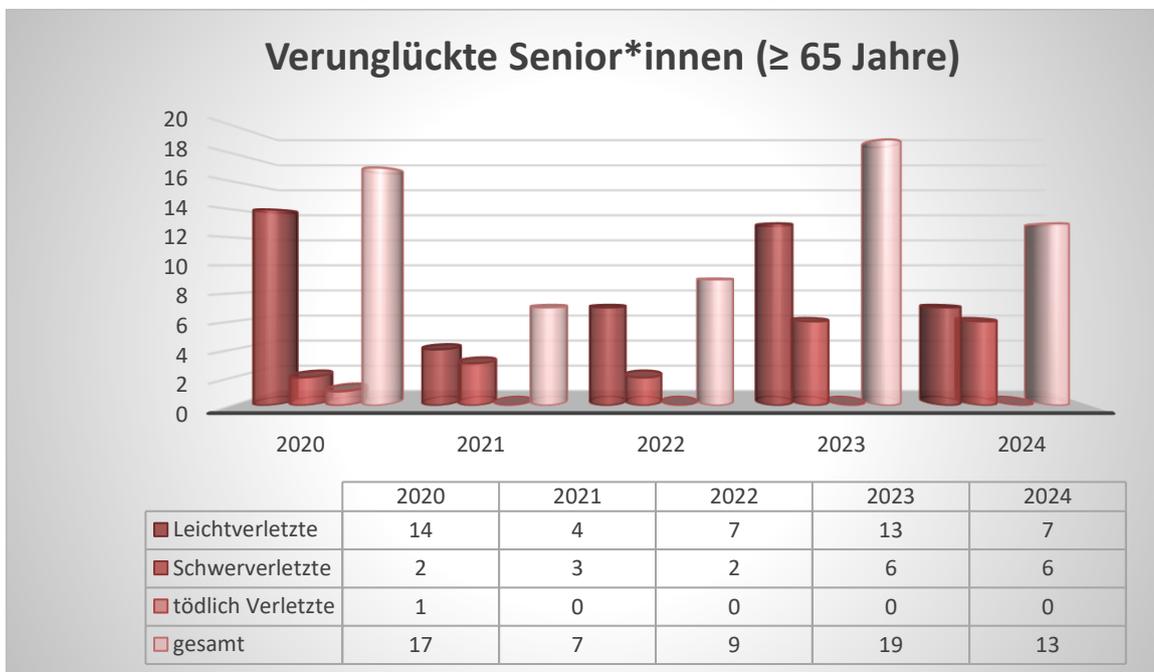
Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 2287 und liegt in dieser Risikogruppe unter dem Wert des Vorjahres (2023: 2591).

9.3.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 65 Jahre)



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist festzustellen, dass die ständig schwankenden Werte in diesem Jahr einen Höchststand erreicht haben. Erfreulicherweise ereignete sich wie auch schon 2021 bis 2023 im Zusammenhang mit dieser Risikogruppe kein Unfall mit tödlich verletzter Person.

9.3.4. Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 65 Jahre)

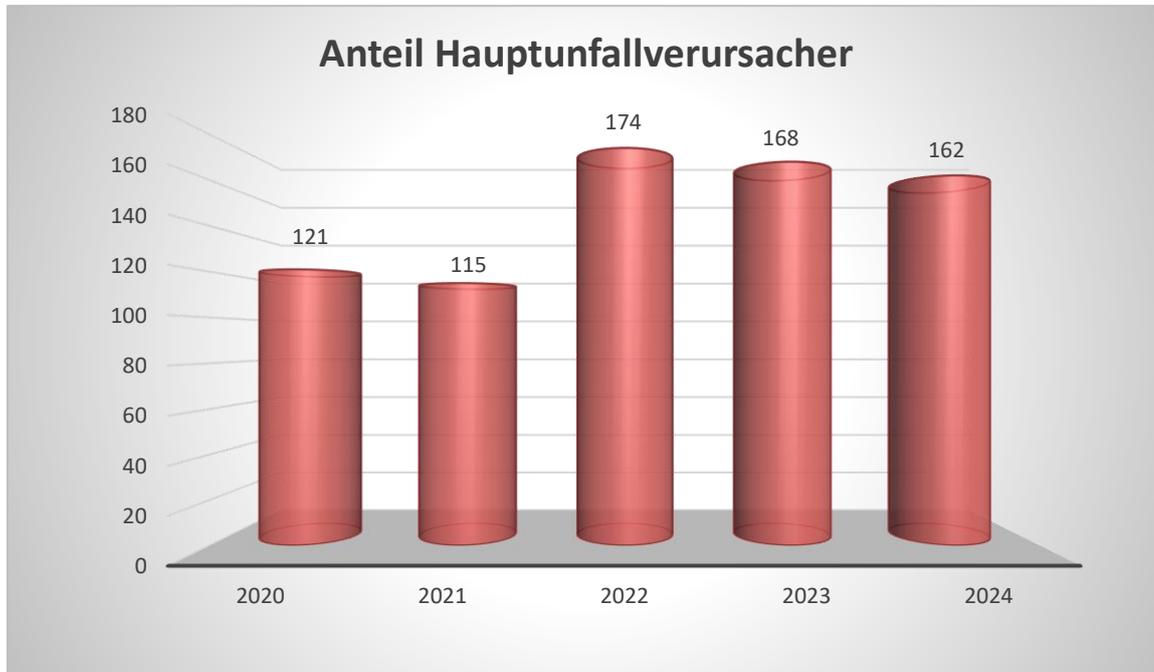


Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 65 Jahre) jedoch gesunken.

9.3.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) wurde bereits unter Ziffer 5.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die VHZ anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die VHZ in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 136 und liegt somit unter dem Wert des Vorjahres (2023: 213).

9.3.6. Anteil Hauptverursacher

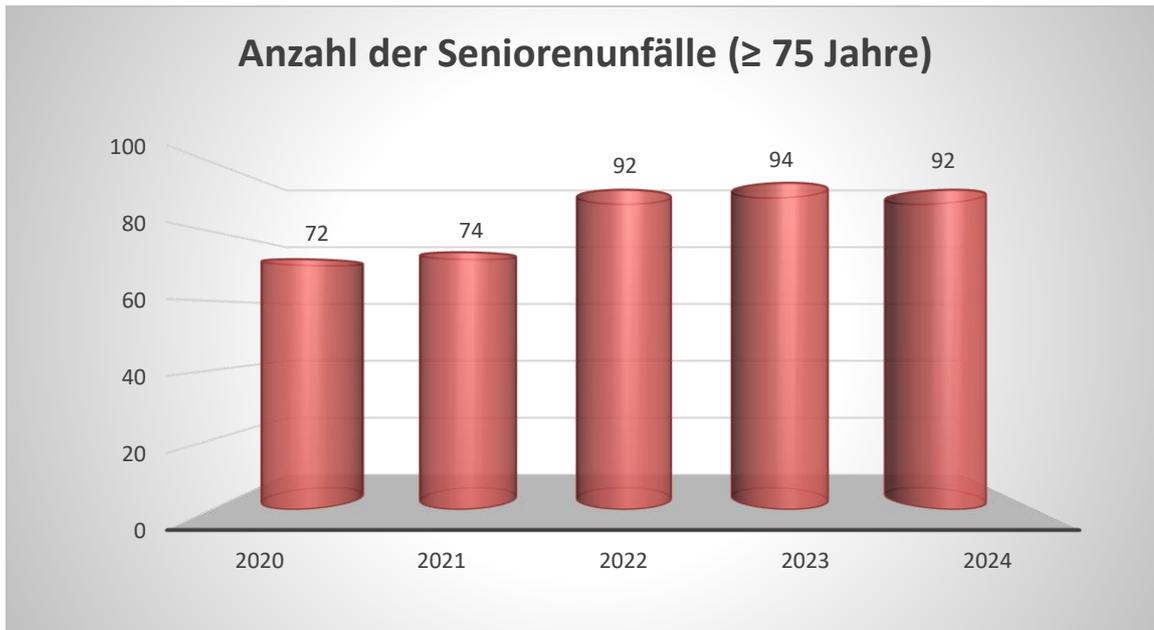


Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 162 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 65 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dieser Wert ist im Vergleich zum Vorjahr etwas gesunken, liegt aber im 5 Jahresvergleich noch über dem Durchschnitt.

9.3.7. Verursacherhäufigkeitszahl

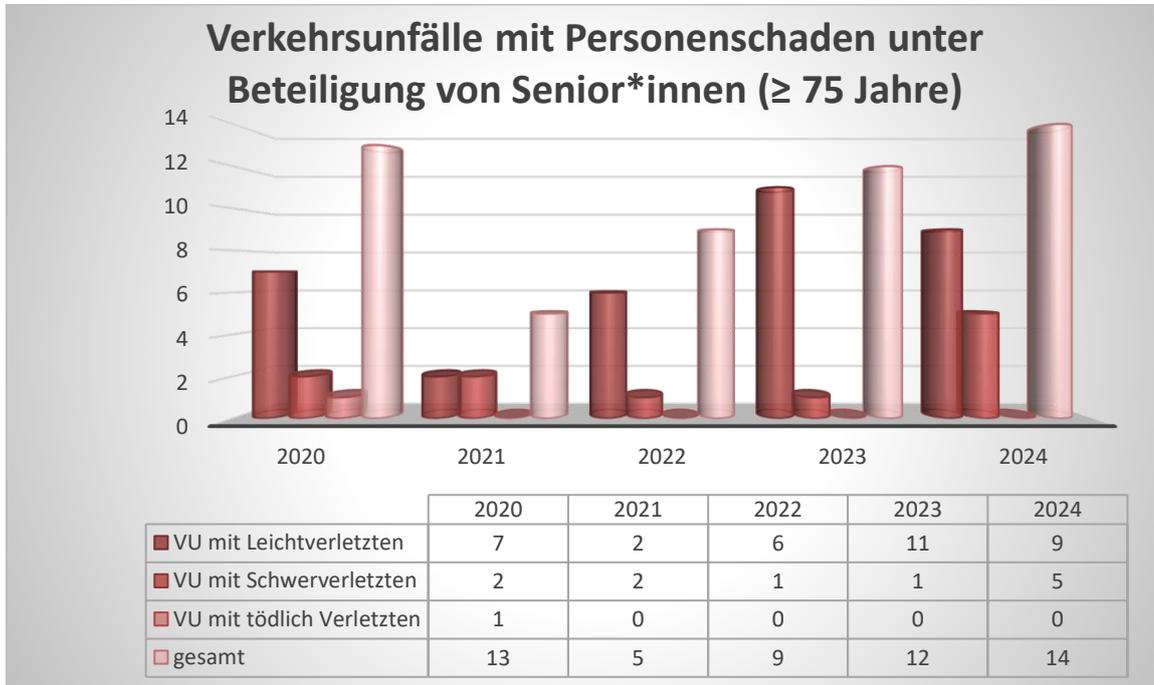
Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 1700 und liegt somit ebenfalls unter dem Wert des Vorjahres (2023= 1.777).

9.3.8. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre)



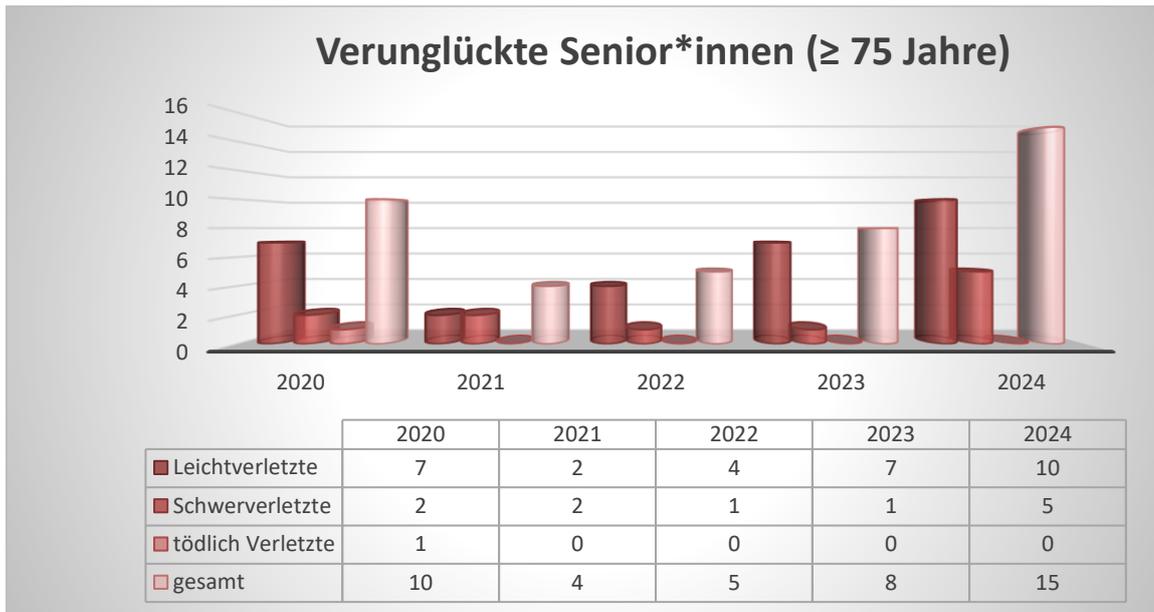
Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 92 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre). Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Senioren (≥ 75 Jahre) an 2 Verkehrsunfällen weniger beteiligt als im Vorjahr 2023.

9.3.9. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen (≥ 75 Jahre)



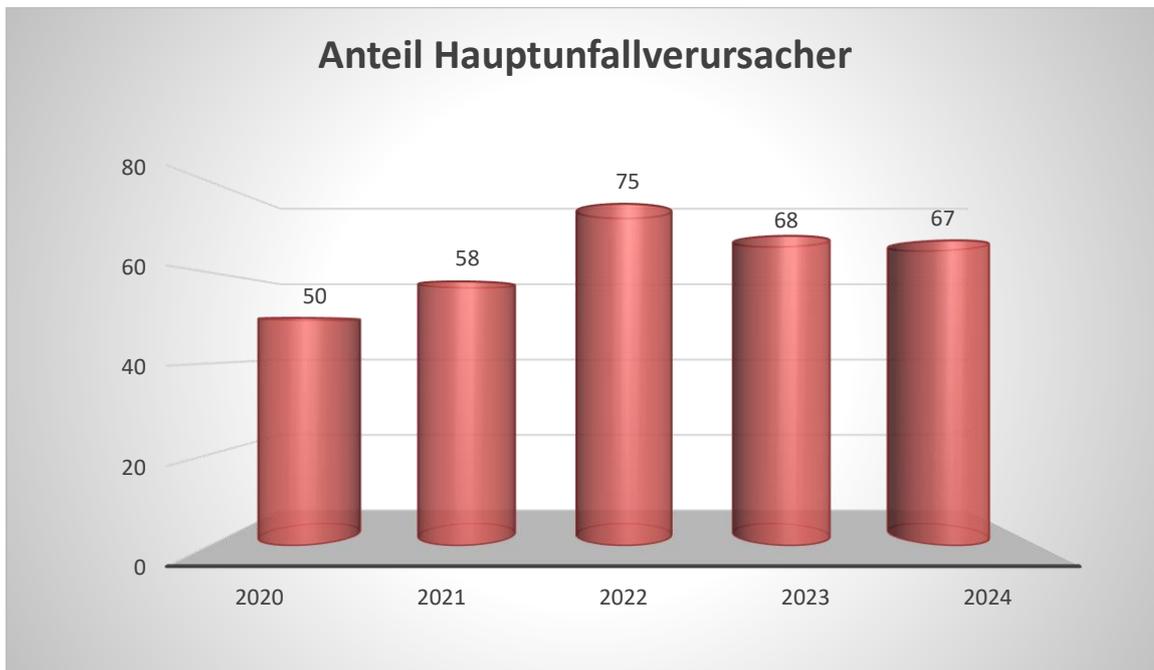
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2023 erneut leicht gestiegen ist, die Werte aber im Hinblick auf einen Langzeitvergleich schwankend sind.

9.3.10. Anzahl verunglückter Senior*innen (≥ 75 Jahre)



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist auch die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 75 Jahre) angestiegen, wobei hier im Langzeitvergleich ein Höchstwert festgestellt werden muss.

9.3.11. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 67 Verkehrsunfällen Senioren (≥ 75 Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Damit liegt der Anteil am Gesamtunfallgeschehen bei 72,8 %, was einem Zuwachs von 0,5 % im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Der Anteil der Hauptverursacher liegt jedoch unter dem 5-jährigen Mittel von 75,6%.

9.4. Risikogruppe Radfahrende

9.4.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Rad- und Pedelec-fahrender

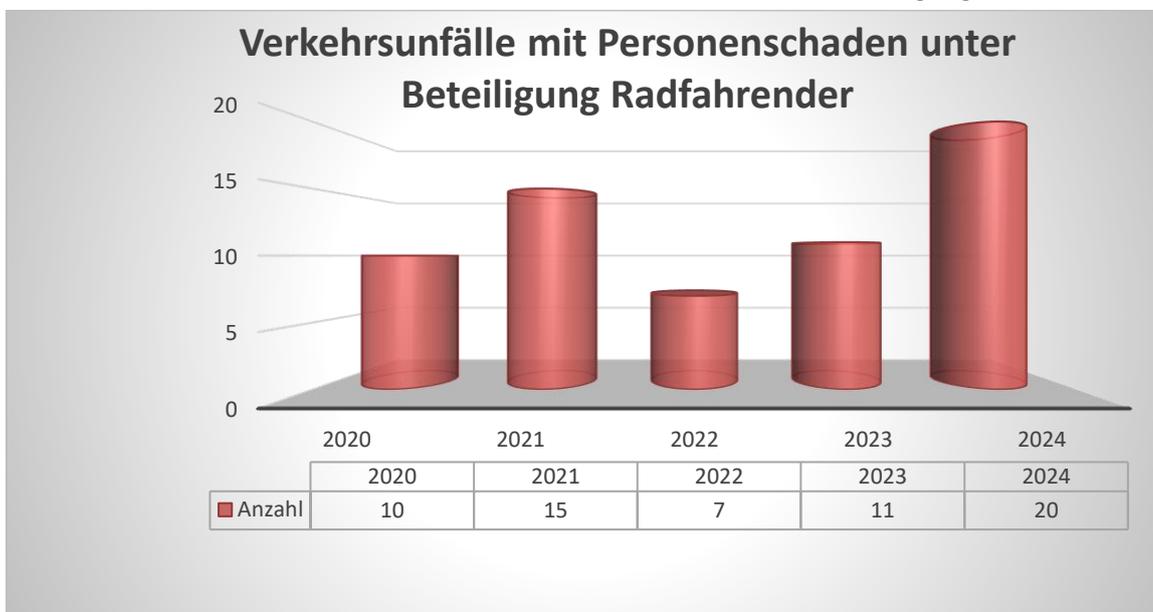


Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 26 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad-/ und Pedelec-fahrenden. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

Insgesamt waren Radfahrende somit an 11 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2023.

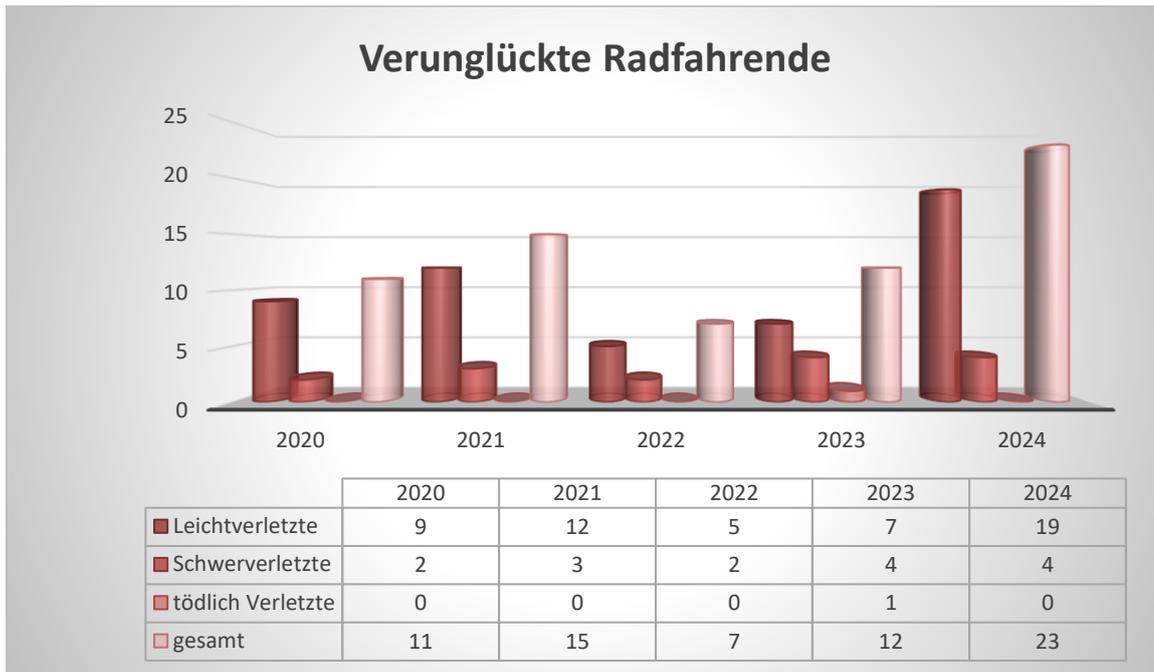
Im Vergleich der letzten 5 Jahre sind die aktuellen Unfallzahlen ein Höchstwert.

9.4.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden



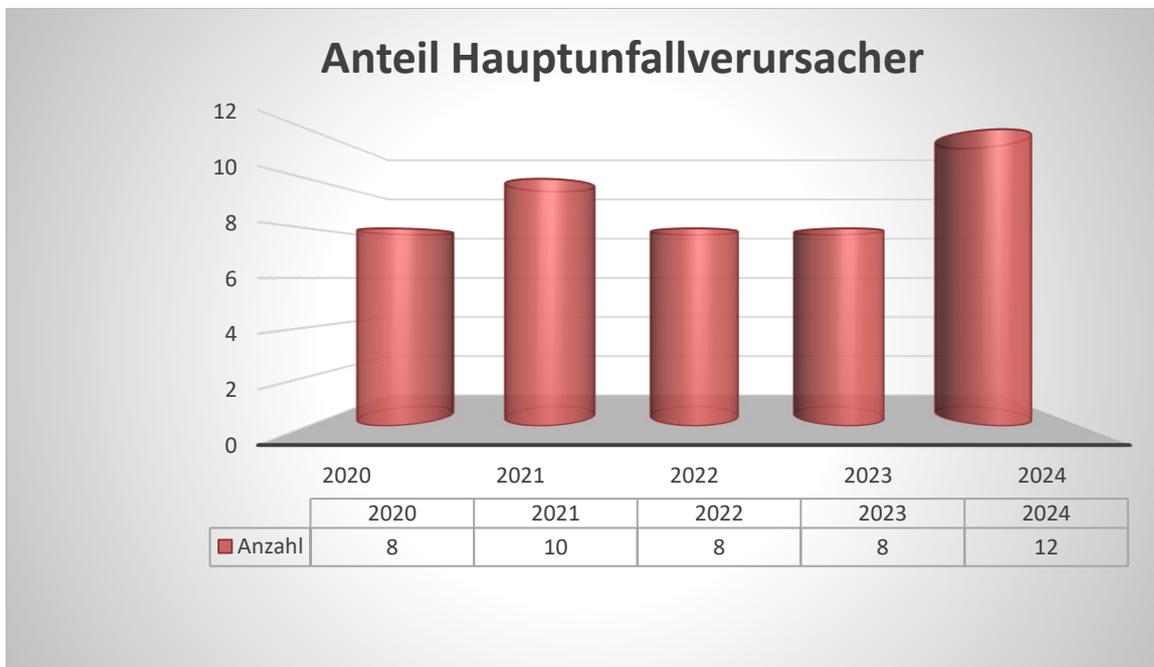
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2023 gestiegen ist und auch in der 5-Jahres-Betrachtung auf einem Höchststand ist.

9.4.3. Anzahl verunglückter Radfahrender



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist auch die Gesamtzahl verunglückter Radfahrender, gegenüber dem Wert des Vorjahres gestiegen. Auch hier kann im 5-Jahresvergleich festgestellt werden, dass der diesjährige Wert einem Höchstwert entspricht.

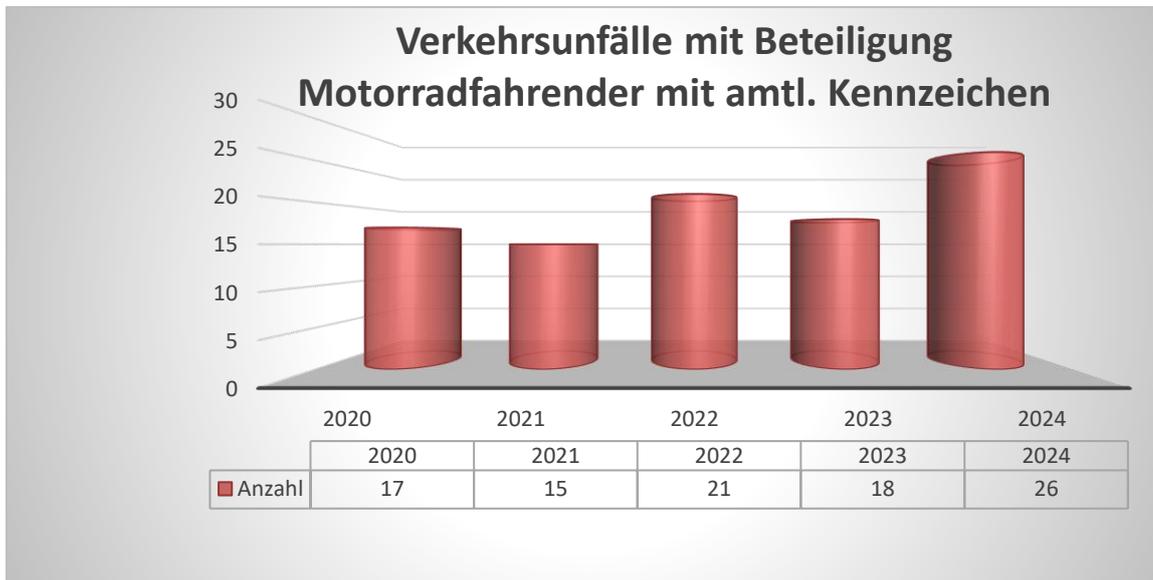
9.4.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 12 Verkehrsunfällen Radfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Die Quote als Hauptverursacher liegt bei 46,2 %. (5-Jahres Mittelwert: 55,7 %)

9.5. Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen

9.5.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Motorradfahrer mit amtlichem Kennzeichen (im folgenden Motorradfahrende genannt)

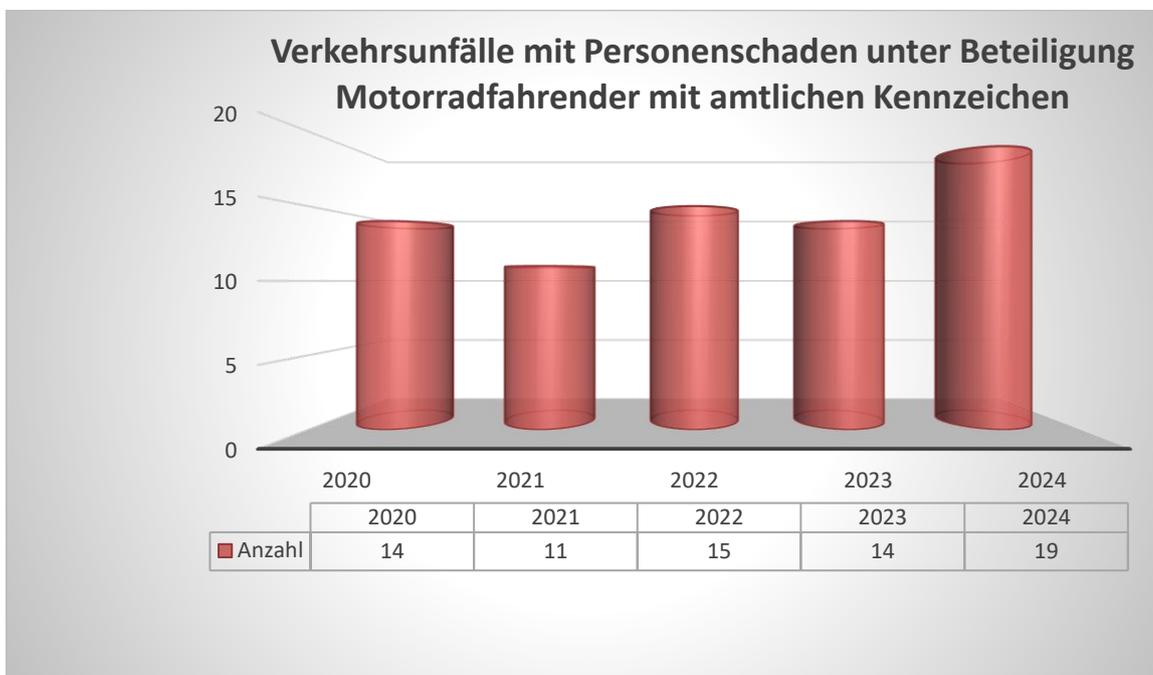


Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 26 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern.

Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

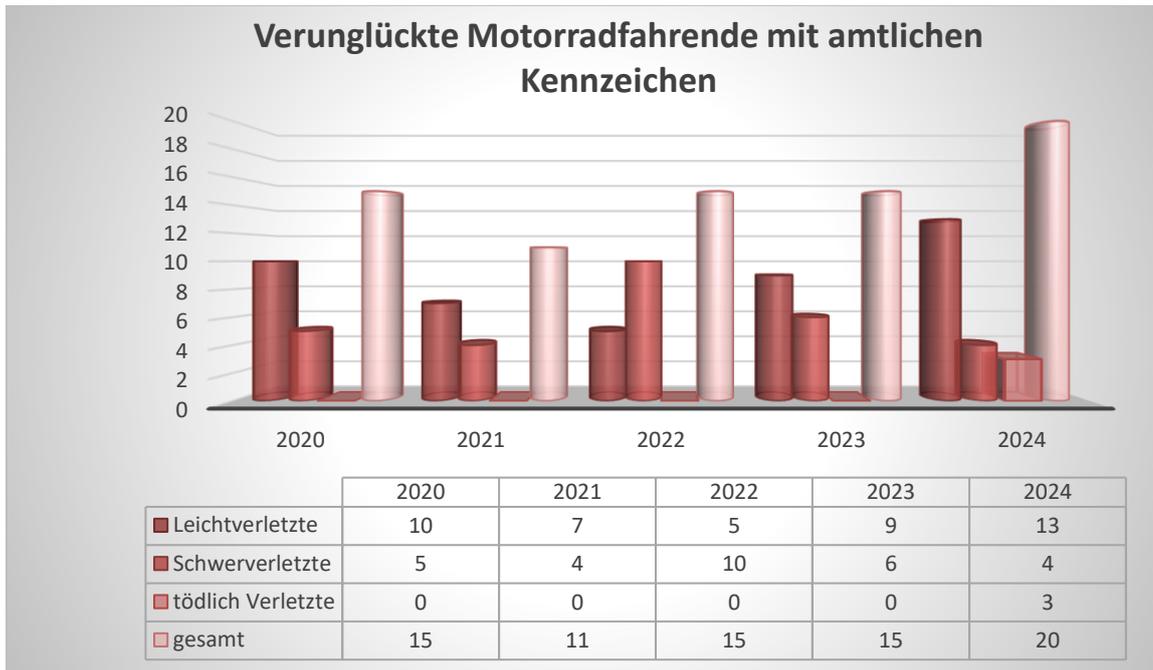
Insgesamt waren Motorradfahrende in 8 Fällen häufiger beteiligt als im Vorjahr 2023. Nach dem pandemiebedingten Rückgang stellen die Unfallzahlen ein Langzeithoch dar.

9.5.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrer



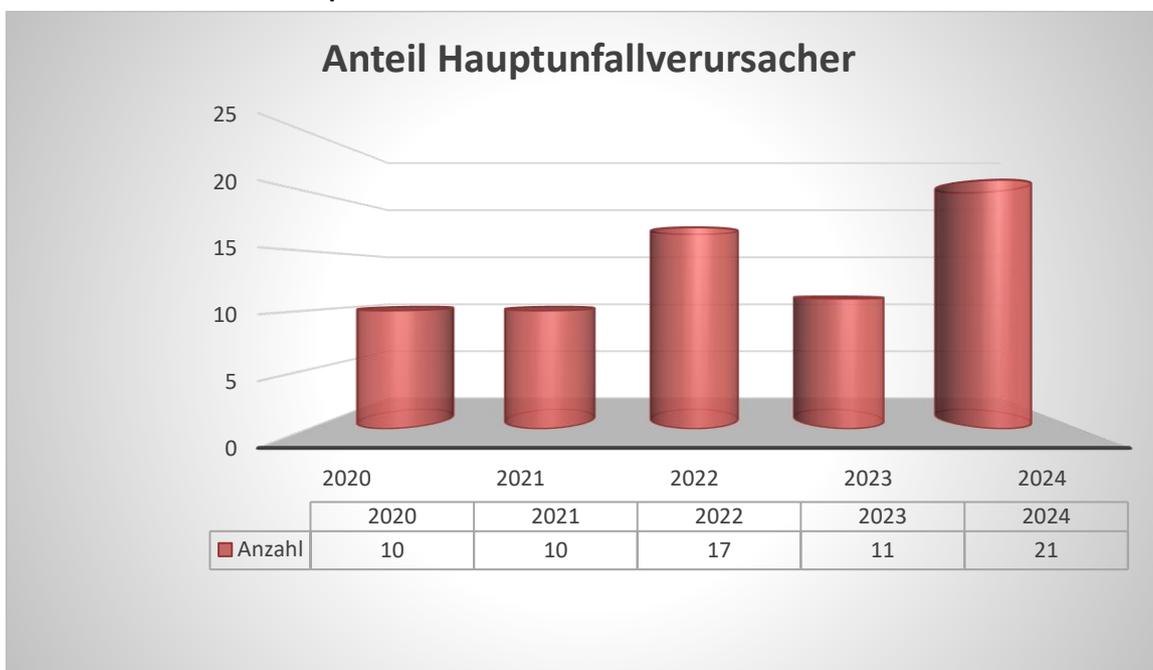
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrern ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2023 um 5 Fälle gestiegen ist, und sich im Langzeitvergleich auf einem hohen Stand befindet.

9.5.3. Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist die Gesamtzahl verunglückter dieser Risikogruppe im Vergleich zum Vorjahr um 5 gestiegen. Die hohen Werte der vorpandemischen Jahre wurden bislang jedoch nicht erreicht.

9.5.4. Anteil Hauptverursacher

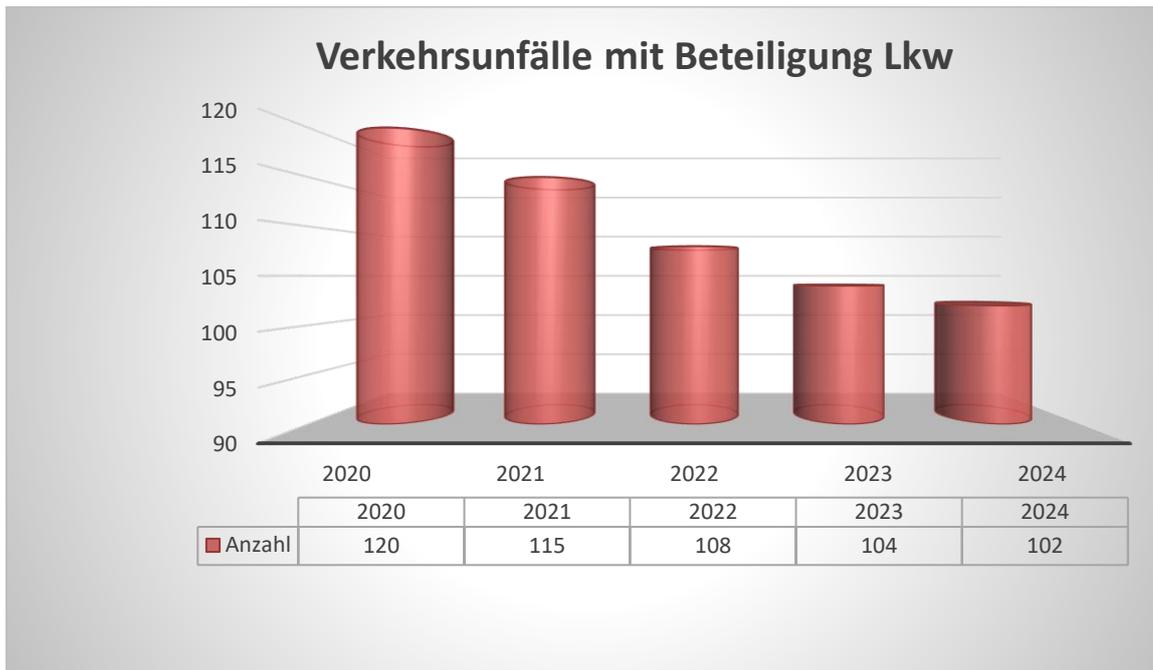


Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 21 Verkehrsunfällen Motorradfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt eine deutliche Steigerung von 90,9% zum Vorjahr 2023 (11) und im 5-Jahresvergleich ein Höchststand dar.

Der Anteil der Hauptverursacher liegt bei 80,8% (5-jähriges Mittel: 67,6%).

9.6. Risikogruppe Lkw

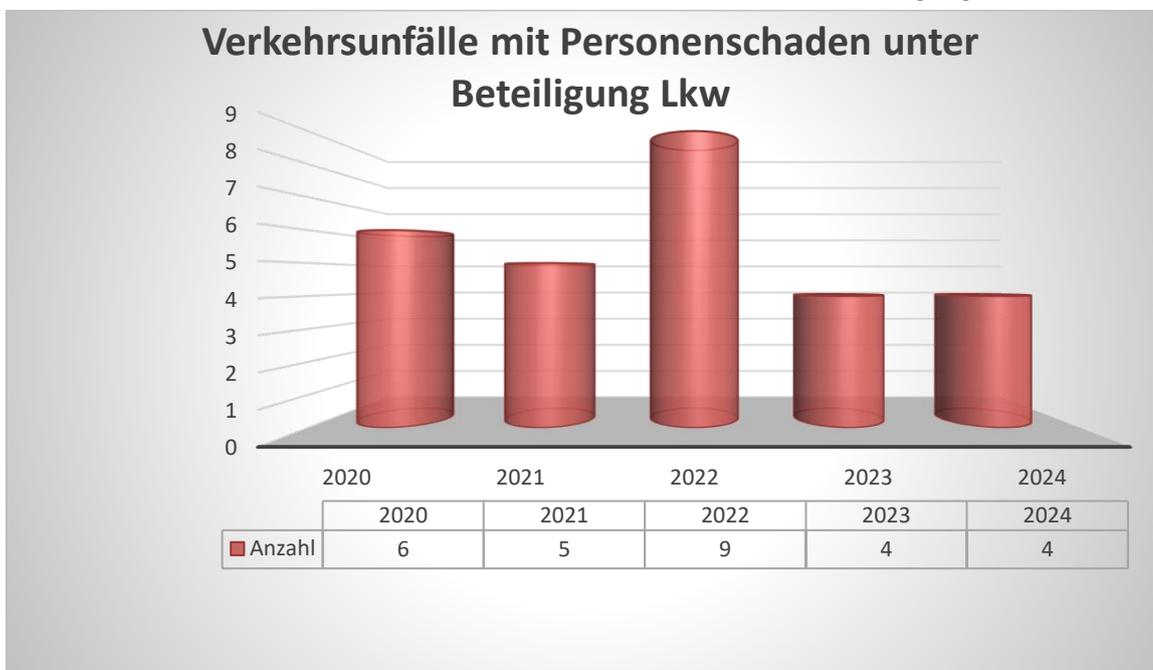
9.6.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw



Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 102 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen.

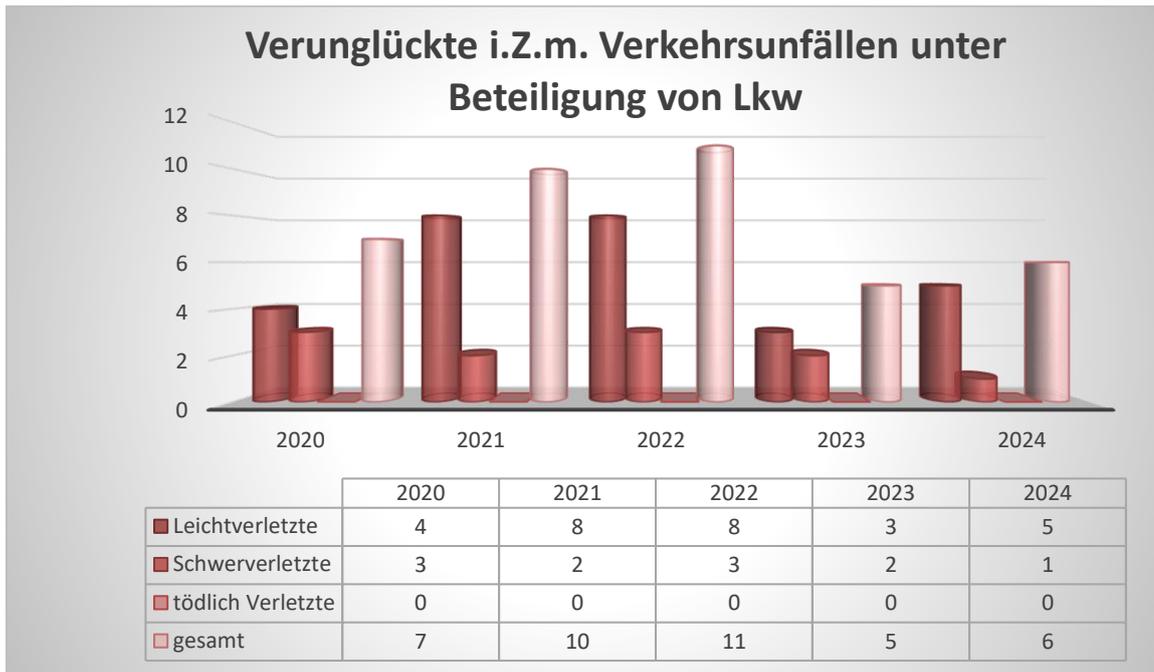
Insgesamt ist dies eine deutliche Abnahme von LKW-Unfälle und in 2024 ein Langzeittief zu verzeichnen.

9.6.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw



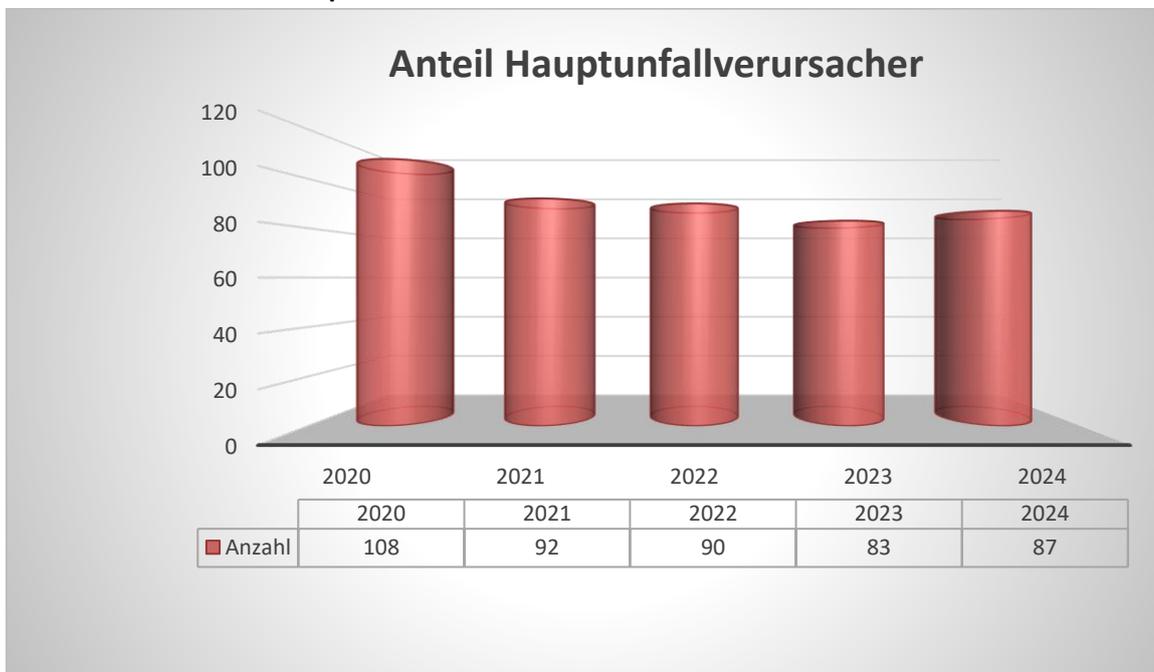
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr gleich ist und im 5-Jahresvergleich ebenfalls wieder einen tiefen Wert ausweist.

9.6.3. Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw



Auch bei der Betrachtung der Anzahl verunglückter Personen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw kann trotz einer Steigerung um 1 im Vergleich zu 2023 ein Wert ausgewiesen werden, der unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre liegt.

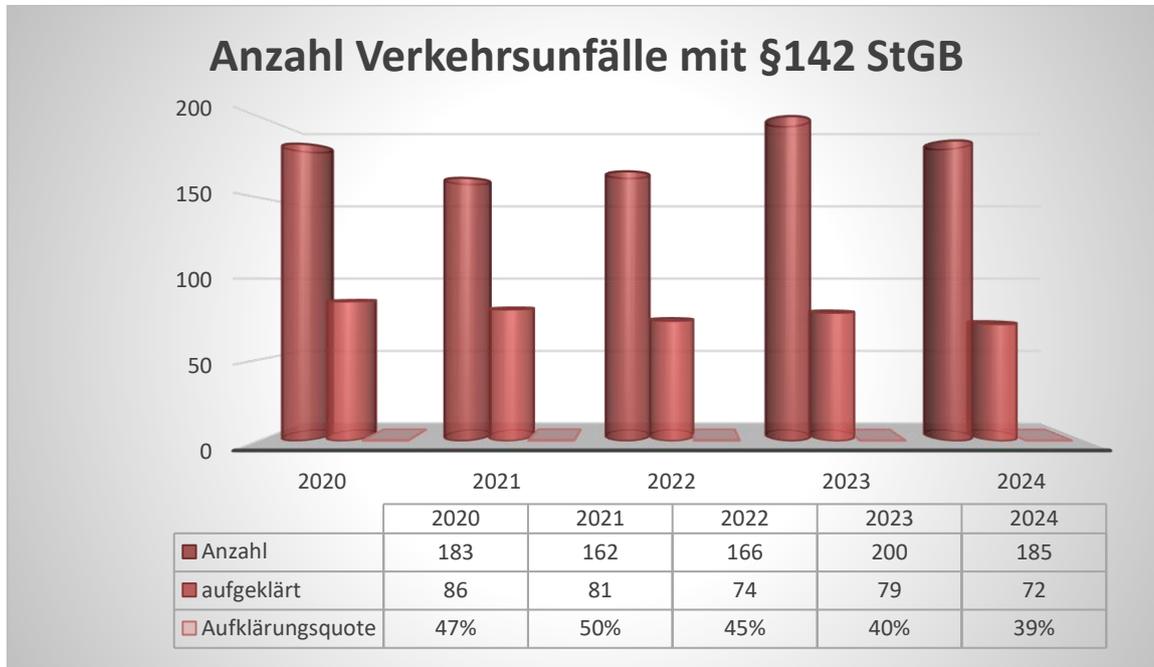
9.6.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 87 Verkehrsunfällen Lkw-Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt trotz der Steigerung von 4 Fällen im Vergleich zum Vorjahr einen unterdurchschnittlichen Wert dar.

10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)

10.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB



Im Berichtsjahr 2024 wurden insgesamt 185 Verkehrsunfälle gemeldet, bei denen sich Unfallbeteiligte (meist der Verursacher) unerlaubt von der Unfallstelle entfernten (sog. Verkehrsunfallfluchten). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr 2023 einen Rückgang von 15 Fällen oder -7,5% dar.

10.2. Aufklärungsquote

Leider konnten lediglich 72 oder 39% der Unfallfluchten aufgeklärt werden. Die Gründe für den Rückgang der Aufklärungsquote, z.B. fehlende / nicht ausreichende Spurenlage; keine Meldungen von Zeugen, fehlende Ermittlungsansätze – sind mitunter vielfältig und leider auch schwer zu beeinflussen.

11. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung ist ein elementarer Bestandteil der Verkehrssicherheit und beinhaltet folgende Ziele:

- Verhütung von Verkehrsunfällen
- Minderung der Unfallfolgen
- Erhöhung der Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer

Zur Erreichung dieser Ziele wurden durch die Polizeiinspektion Kirn auch im Jahr 2024 wieder eine Vielzahl an zielgruppen- und ursachenorientierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Präventionsveranstaltungen durchgeführt.

Im Fokus standen dabei die bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden hauptursächlichen Schwerpunktthemen.

Insbesondere wurden in diesem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf Verkehrsprävention im Bereich Ablenkung im Straßenverkehr, Abstand, Schutzeinrichtungen, Vorfahrt und sonstigen Fehlverhalten, Schwerpunkte an besonderen Gefahrenpunkten wie z.B. Unfallhäufungsstellen oder Schulen gesetzt.

Zur Festlegung von Gefahrenstellen erfolgte eine stete Auswertung der Lage sowie ein stetiger Austausch zwischen den Kreisverwaltungen und der Polizei.

Im Berichtsjahr 2024 wurden Präventionsvorträge polizeilicherseits wieder vermehrt und proaktiv beworben, weswegen die Anzahl der durchgeführten Vortragsveranstaltungen an Schulen wieder gestiegen sind. Diese Vorträge werden aus polizeilicher Sicht als wichtiges Instrument angesehen, um gerade die Zielgruppe der „jungen Fahrenden“ und der „Senioren“ hinsichtlich der Gefahren des Verkehrsgeschehens zu sensibilisieren.

Der Verkehrsunterricht / die Präventionsschulungen (Fußgängertraining, Radfahrausbildung) in Kindergärten und Grundschulen konnte 2024 im Dienstgebiet der PI Kirn wieder intensiviert werden. Hierbei stellt die zuständige Kollegin allerdings zunehmend fest, dass das Wissen der Kinder bzgl. der Verhaltensregeln als Fußgänger oder die Fähigkeiten des Radfahrens schlechter werden. Dies gilt nicht nur für das Dienstgebiet der PI Kirn. Es kann nur angenommen werden, was die Gründe hierfür sind. Es wird vermutet, dass Kinder immer seltener Wege z.B. zur Schule zu Fuß leisten, und dass insbesondere im städtischen Bereich das Fahrradfahren eine zunehmend untergeordnete Rolle spielt. Hier müssten Wege gefunden werden, auch die Eltern wieder mehr in die Verantwortung zu nehmen, den Kindern den „Straßenverkehr“ beizubringen.

Ein dauerhaftes Problemfeld stellten Fahrzeugführer dar, die trotz einer aktuellen Alkohol- oder Drogenbeeinflussung ein Fahrzeug im Straßenverkehr führten. Obwohl die Gefahr, die eine solche Beeinflussung insbesondere im Straßenverkehr mit sich bringt, jedem Führerscheininhaber bewusst ist, musste die Polizei im Jahr 2024

- in 79 Fällen wegen vorangegangenen Alkoholkonsums und
- in 68 Fällen wegen einer akuten Drogenbeeinflussung

tätig werden und entsprechende Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fahrzeugführenden einleiten. Zudem konnten in 18 Fällen Fahrten nicht verkehrstüchtiger Personen verhindert werden.

Für den Deliktsbereich Alkohol muss festgestellt werden, dass die Anzahl der festgestellten Verstöße nach einem Höchststand im Vorjahr wieder gesunken ist und dem Mittelwert des Vergleichszeitraums entspricht.

Für den Deliktsbereich Drogen muss festgestellt werden, dass die festgestellten Fälle einen Höchststand im 5-Jahresvergleich darstellen.

Es handelt sich hierbei zwar nicht um ein Problem, welches nur die Polizei Kirn betrifft, allerdings wurde hierbei intern bereits das Ziel festgelegt, die Kontrollmaßnahmen aber auch die Präventionsveranstaltungen weiterhin zu intensivieren.

Im Hinblick auf die Unfallursache Verkehrstüchtigkeit wird die eingeführte Teillegalisierung von Cannabis weiterhin mit Sorge betrachtet. Es bleibt abzuwarten, ist aber wahrscheinlich vorhersehbar, dass im Zuge dessen die Zahlen insbesondere der festgestellten Verstöße aber auch die der Verkehrsunfälle unter Einfluss von Cannabissubstanzen steigen wird.

Auch diesbezüglich wird eine Intensivierung der Kontrollmaßnahmen und kontinuierliche Schulung unserer Einsatzkräfte im Hinblick auf die Erkennung von Betäubungsmittelbeeinflussung von Verkehrsteilnehmenden unumgänglich sein.

12. Zusammenfassung

Im Bereich der Polizeiinspektion Kirn wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt 1.099 Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Demnach sank die Unfallzahl somit im Vergleich zu 2023 um 7,4% (88 Unfälle), und stellt im 5-Jahresvergleich einen Wert dar, welcher unter dem Mittelwert des Vergleichszeitraums liegt.

Mit Blick auf die Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist ein leichter Rückgang zu beobachten. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten stieg auf 72 (+1 Unfälle oder +1,4 %), die mit schwerverletzten Personen sank von 26 auf 17 (34,6 %). Im Jahr 2024 mussten 4 Verkehrsunfälle bei denen 5 Menschen ums Leben gekommenen sind verzeichnet werden.

Die teilweisen Tiefstände der gesamten Unfallzahlen im Vergleich der letzten Jahre korrespondieren mit der Sars-Cov-2 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens. Beschränkungen im Berufs- und Freizeitbereich und ein hierdurch geändertes Mobilitätsverhalten führten auch zu einer reduzierten Teilnahme am Straßenverkehr.

Nach der stetigen Normalisierung der Lage war ein Anstieg der Gesamtzahlen der Verkehrsunfälle auf das Niveau der Jahre vor der Pandemie zu erwarten.

Bei den Unfällen unter der Einwirkung berauschender Mittel kann nach dem Höchststand im Berichtsjahr 2023 ein deutlicher Rückgang der Zahlen festgestellt werden.

Hierbei sind die Unfälle unter Alkoholeinfluss von 23 auf 14 Fälle, die Anzahl der drogenbedingten Unfälle im Vergleich zum Vorjahr von 12 auf 7 Fälle gesunken.

Bei den altersbedingten Risikogruppen Kindern, jungen Fahrenden und Senioren sind die Entwicklungen unterschiedlich. Während bei den Kindern zehn Verkehrsunfälle mehr als im Vorjahr zu verzeichnen waren, sind die Fallzahlen bei den jungen Fahrenden um 40 und den Senioren um 25 Fälle gesunken.

Im Hinblick auf die beiden Risikogruppen der jungen Fahrenden (18-24 Jahre) und der Senioren (>65 Jahre) ergab eine Auswertung im Hinblick auf Verkehrsunfälle unter Einfluss berauschender Mittel, dass die Risikogruppe der jungen Fahrenden einen Anteil von 5 (28 %) und die Senioren von 2 (11 %) Unfällen haben. Die Risikogruppen sind in dieser Ursachenbetrachtung nicht überproportional vertreten. Wenn man allerdings nur die Verkehrsunfälle welche unter Beeinflussung von BTM betrachten, haben die jungen Fahrenden einen überproportionalen Anteil von 60 %, die Senioren hingegen von 0%.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache „Abstand“ ist im Berichtsjahr 2024 um 16 Fälle leicht gesunken. Bei Auffahrunfällen wird meist die Ursache „Abstand“ erfasst. Anzunehmen ist hier in einer wahrscheinlich hohen Anzahl der Fälle aber auch eine Ablenkung des Verkehrsteilnehmers, z. B. durch Bedienung eines Smartphones oder eines Navigationsgerätes, was aber durch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten wie oben bereits erwähnt meist nicht nachweisbar ist.

Die Polizeiinspektion Kirn hat im vergangenen Jahr neben Alkohol und Drogen im Straßenverkehr als weitere Schwerpunktthemen die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen, das Erlöschen der Betriebserlaubnis durch bauliche und technische Veränderungen an Kraftfahrzeugen sowie rücksichtsloses und egoistisches Verkehrsverhalten (Stichworte: Tuning, Poser, Raser) in Innenstädten gelegt.

Dies wird im Hinblick auf das Jahr 2025 weiterhin umgesetzt und wurde zum Teil bereits intensiviert.

Hier sei darauf hingewiesen, dass im Jahr 2025 bereits mehr als 60 Ordnungswidrigkeitenanzeigen wegen festgestellten Verstößen im Hinblick auf die Nutzung von Mobiltelefonen während der Fahrt erfasst wurden, was erahnen lässt, wie hoch hier die Dunkelziffer ist.

Im Hinblick auf die genannten Schwerpunktthemen stehen für 2025 bereits mehrere Termine für Präventionsveranstaltungen und Inspektionsübergreifende Kontrolltage fest.

Anlässlich des Kirner Autofrühlings wird die PI Kirn, nach dem positiven Ergebnis in 2024, auch 2025 eine größere Aktionsfläche organisieren und betreiben, auf der an zahlreichen Mitmach- und Aktionsständen (z.B. Überschlags- und Fahrsimulator) und Infoständen über die Gefahren informiert wird.

Zudem werden jeweils 2 Kontrolltage Alkohol/Drogen und Tuning (Erlöschen der Betriebserlaubnis) in Kooperation mit den Dienststellen der Polizeidirektion Bad Kreuznach geplant und durchgeführt.

Im Hinblick auf die Risikogruppe der Verkehrsteilnehmenden mit Kraft- und Leichtkrafträdern ist wie oben dargestellt ein Anstieg der Unfallzahlen von 18 Unfällen im Vorjahr 2023 auf 26 Unfälle in 2024 festzustellen. Eine Auswertung der Unfälle ergab, dass die Zweiradfahrer in 21 Fällen als Hauptverursacher erfasst wurden, wobei nicht angepasste Geschwindigkeit die häufigste Unfallursache war. Die PI Kirn plant die Kontrollen des Zweiradverkehrs insbesondere an den beliebten „Motorradstrecken“ zu verstärken.

In der Gesamtschau kann wie Eingangs angedeutet festgestellt werden, dass in den Jahren 2020 bis 2022, bedingt durch die Einschränkungen der Sars-Cov-2 Pandemie, die Zahlen in vielen Bereichen gesunken sind.

Mit Blick auf 2024 blieben einige Zahlen, in manchen Bereich unter oder auf gleichem Niveau der Jahre vor der Pandemie. In einigen Bereichen müssen jedoch auch im 5-Jahresvergleich Höchststände verzeichnet werden.

Erstellt:

Roberto Atzori, PHK

Genehmigt:

Michael Schmidt, EPHK / Daniel Heyda, PHK (beide Leitung PI Kirn)