



Rheinland-Pfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

# VERKEHRSUNFALLBILANZ 2023

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ

---

## Herausgeber

Polizeipräsidium Koblenz  
Moselring 10/12  
56068 Koblenz

Aktenzeichen: PE SB 13 20 272  
Stand: 26.02.2024

## Inhaltsverzeichnis

1	Tabellenverzeichnis .....	2
2	Abbildungsverzeichnis .....	3
3	Abkürzungsverzeichnis .....	4
4	Einleitung .....	5
5	Kernaussagen und Tendenzen .....	6
6	Verkehrsunfallentwicklung .....	8
6.1	Gesamtunfallzahlen.....	8
6.1.1	Unfallhäufigkeitszahl .....	9
6.2	Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	10
6.2.1	Verunglückte Personen .....	11
6.3	Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB) .....	13
7	Betrachtung der Risikogruppen.....	14
7.1	nach Alter .....	14
7.1.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	14
7.1.2	Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24 Jahre) .....	16
7.1.3	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) .....	18
7.1.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) .....	20
7.2	nach Art der Verkehrsbeteiligung .....	22
7.2.1	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden .....	22
7.2.2	Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern .....	24
7.2.3	Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder a.K. ....	25
7.2.4	Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen .....	26
8	Unfallursachen .....	29
8.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	29
8.1.1	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol .....	29
8.1.2	Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen.....	30
8.2	Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“ .....	31
8.3	Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“ .....	32
8.4	Unfälle mit Ursache „Ablenkung“ .....	33
8.5	Unfälle mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“ .....	34
8.6	Weitere Unfallursachen .....	34
9	Zusammenfassung und Ausblick .....	36
10	Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen .....	38
11	Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	39

## 1 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.....	8
Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz.....	9
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	10
Tabelle 4: Verunglückte Personen.....	11
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht .....	13
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	14
Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18-24 Jahre) .....	16
Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren.....	18
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 75 Jahren.....	20
Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Rad- und Pedelec-fahrenden .....	22
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit a.K.....	25
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen.....	27
Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel .....	29
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol.....	29
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen.....	30
Tabelle 16: Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand.....	31
Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit.....	32
Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit Ursache Ablenkung .....	33
Tabelle 19: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn .....	34
Tabelle 20: Weitere Unfallursachen.....	34
Tabelle 21: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick.....	39

## 2 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Grafik Gesamtzahl der Verkehrsunfälle .....	8
Abbildung 2: Grafik Verkehrsunfälle mit Personenschaden.....	10
Abbildung 3: Grafik Verunglückte Personen .....	11
Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	14
Abbildung 5: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende .....	16
Abbildung 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre .....	18
Abbildung 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Senioren ab 75 Jahren.....	20
Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad-/Pedelec-fahrenden.....	22
Abbildung 9: Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit a.K .....	25
Abbildung 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen .....	26
Abbildung 11: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	29
Abbildung 12: Grafik Unfallursachen .....	35

### 3 Abkürzungsverzeichnis

PP	Polizeipräsidium
PD	Polizeidirektion
VD	Verkehrsdirektion
AVUS	Automatisierte Verkehrsunfallstatistik
GeopolisV	Geografisches Polizeiliches Informationssystem (Verkehr)
i.g.O.	innerhalb geschlossener Ortschaften
a.g.O.	außerhalb geschlossener Ortschaften
BAB	Bundesautobahn
VU	Verkehrsunfall
VUP	Verkehrsunfall mit Personenschaden
VUP1	Verkehrsunfall mit getöteter Person
VUP2	Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden
VUP3	Verkehrsunfall mit leichtem Personenschaden
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
StGB	Strafgesetzbuch
t	Tonne (Gewichtsangabe)
a.K.	amtliches Kennzeichen
MoZaK	motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen
UHZ	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl

## 4 Einleitung

Das Polizeipräsidium Koblenz ist als das größte Polizeipräsidium in Rheinland-Pfalz für die Sicherheit im Straßenverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz zuständig.

Die verkehrspolizeilichen Aufgaben in der Fläche werden von vier Polizeidirektionen mit 23 Polizeiinspektionen, vier Polizeiwachen sowie einer Verkehrsdirektion mit zwei Polizeiautobahnstationen wahrgenommen. Hierbei werden auf einer Fläche von mehr als 600.000 Hektar neben den zahlreichen nicht klassifizierten Straßen etwa 230 Kilometer Bundesautobahnen (je Fahrtrichtung), rund 1200 Kilometer Bundesstraße, etwa 2400 Kilometer Landes- und rund 2700 Kilometer Kreisstraßen betreut.

Die Jahresunfallbilanz ist eine Zusammenfassung des Verkehrsunfallgeschehens eines Jahres im Präsidialbereich und stellt damit die wesentliche Grundlage zur Betrachtung der Unfallentwicklung dar, in deren Folge polizeiliche Maßnahmen, orientiert an erkannten Entwicklungen weitergeführt oder gegebenenfalls in Teilbereichen intensiviert werden müssen.

Die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen kann weiter im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie gesehen werden. So war der überdurchschnittlich starke Rückgang der Zahlen in den Jahren 2020 und 2021 in erster Linie mit den die Mobilität einschränkenden Maßnahmen zu erklären, durch welche die allgemeine Verkehrsdichte abgenommen hatte. Die Gesamtzahl der Verkehrsbeteiligungen dürfte sich im Jahr 2022 noch nicht gänzlich davon erholt haben und die Fahrleistung daher noch geringer als im Jahr 2019 ausgefallen sein. Es wird daher nicht nur der Vergleich mit dem vergangenen Jahr gezogen, sondern auch der Blick auf das Jahr 2019 gerichtet, in welchem die Verkehrsunfallzahlen letztmalig ohne Einfluss von Corona „realistisch“ darstellbar waren.

Die Bilanz für das Jahr 2023 wird im Folgenden zunächst schlagwortartig durch Kernaussagen und Tendenzen und anschließend ausführlicher dargestellt. Am Ende des Dokumentes findet sich zudem eine tabellarische Übersicht der wichtigsten Entwicklungen.

## 5 Kernaussagen und Tendenzen

- Die langfristige Entwicklung der Unfallzahlen muss noch im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 gesehen werden, welche den Mittelwert beeinflusst hat.
- Anstieg der Gesamtunfallzahl im Vergleich zum Vorjahr (+4,6 %), jedoch weiterhin deutlich unter den Unfallzahlen des nicht durch Corona beeinflussten Jahres 2019.
- Minimaler Anstieg der Anzahl verunglückter Personen im Vergleich zum Vorjahr (+1,1 %), wobei die Zahl den Mittelwert der letzten Jahre übersteigt, jedoch deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 liegt.
- Anstieg auch bei Getöteten (+2,5 %) und Leichtverletzten (+3,4 %), wobei die Zahl der Getöteten weiterhin unter dem Mittelwert der letzten Jahre und deutlich unter dem Wert des Jahres 2019 liegt. Die Zahl der Leichtverletzten hat den Mittelwert überschritten, liegt aber weiterhin unter dem Wert aus 2019.
- Deutlicher Rückgang der Anzahl der Schwerverletzten (-10,0 %), damit ist ein Tiefstand, auch weit unter dem Mittelwert, erreicht.
- Mehr Verkehrsunfälle mit Flucht als im Vorjahr (+7,2 %). Etwa jeder fünfte Unfallverursacher entfernt sich unerlaubt vom Unfallort, wobei 41,6 % im Nachhinein ermittelt werden konnten.
- Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern und der Unfälle mit Personenschaden in dieser Risikogruppe ist nochmals gesunken (jeweils -9,9 %), wobei seit Jahren leider erstmals ein Kind im Straßenverkehr tödlich verunglückte.
- Unfallbeteiligung Junger Fahrender (+4,4 %) und solche Verkehrsunfälle mit Personenschaden leicht gestiegen (+3,3 %), jedoch beides noch unter den Werten 2019.
- Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren auf Höchststand angestiegen (+8,4 %), jedoch ist die Zahl der Unfälle mit verletzten Personen leicht

gesunken (-1,0 %). Der Anteil der Senioren als Hauptunfallverursacher ist deutlich gestiegen (+8,3 %).

- ➔ Der Anstieg bei der Risikogruppe Senioren ab 75 Jahren fällt noch deutlicher aus (+11,1 %), bleibt aber noch unter dem Wert des Jahres 2019. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich im Vergleich zum Vorjahr merklich erhöht (+7,5 %).
- ➔ Rad- und Pedelec-fahrende an mehr Verkehrsunfällen beteiligt (+2,0 %), wobei im Jahr 2023 erstmals ein Höchstwert, über dem Wert aus 2019, erreicht wurde. Die Zahl der verunglückten Rad- und Pedelec-fahrenden ist ebenso gestiegen (+3,1 %).
- ➔ Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen und der hier verunglückten Risikogruppe ist nach einem leichten Anstieg im Vorjahr wieder gesunken (jeweils -0,6 %). Die Werte bleiben unter denen aus 2019.
- ➔ Anzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen erneut und auf Höchststand angestiegen (+4,8 %), wobei die Zahl der dabei Verunglückten deutlich zurückging (-9,1 %). Es wurden 12 Personen im Zusammenhang mit LKW-Unfällen getötet (2019: 8). Die Anzahl der Verunglückten liegt deutlich unter der Zahl 2019.
- ➔ Zahl der Verkehrsunfälle mit Ursache Alkoholeinfluss gesunken (-8,2 %) und deutlich unter dem Wert 2019. Zugleich wurden auch etwa 2000 Anzeigen (2019: etwa 1600 Anzeigen) gegen alkoholisierte Fahrzeugführende im Rahmen polizeilicher Verkehrskontrollen ohne Zusammenhang mit Verkehrsunfällen festgestellt.
- ➔ Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss im Vergleich zum vorausgehenden Jahr nochmals gefallen (-2,6 %). Die Zahl liegt hierbei auch unter der aus 2019.
- ➔ Unzureichender Sicherheitsabstand bei einem Drittel aller Verkehrsunfälle als Unfallursache anzunehmen und damit Hauptunfallursache; hier erneute Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (+7,1 %) und auf Höchststand, auch gegenüber 2019.
- ➔ Geschwindigkeitsunfälle ereigneten sich mehr als im letzten Jahr (14,5 %), aber gleichbleibend im Verhältnis zu 2019. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist dies Hauptunfallursache. Bei polizeilichen Geschwindigkeitsmessungen wurden etwa eine Million Geschwindigkeitsverstöße im Präsidialbereich Koblenz registriert.

## 6 Verkehrsunfallentwicklung<sup>1</sup>

### 6.1 Gesamtunfallzahlen

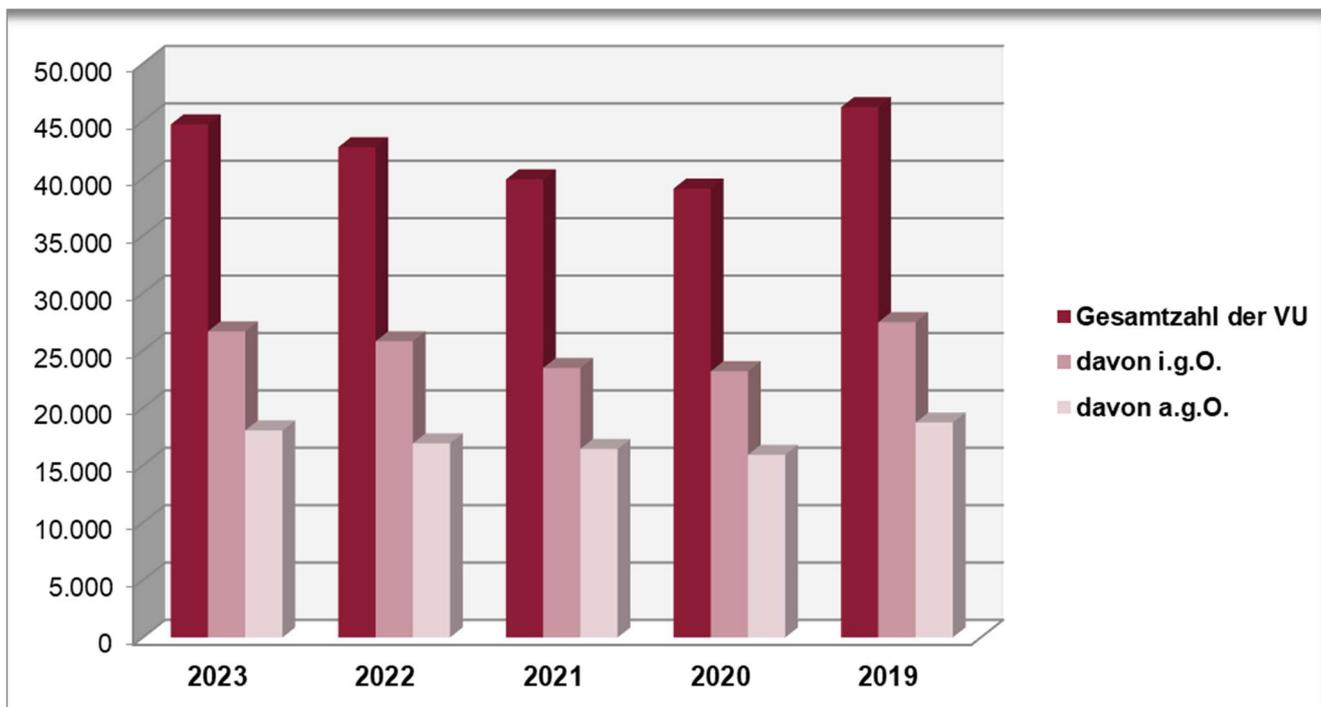


Abbildung 1: Grafik Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>Gesamtzahl der VU</b>	<b>44.700</b>	<b>42.715</b>	<b>1.985</b>	<b>4,6%</b>	<b>39.912</b>	<b>39.105</b>	<b>46.204</b>	<b>41.984</b>
davon i.g.O.	26.664	25.803	861	3,3%	23.481	23.196	27.475	24.989
davon a.g.O.	18.036	16.912	1.124	6,6%	16.427	15.907	18.725	16.993
davon auf Bundesautobahnen	2.906	2.596	310	11,9%	2.210	2.178	2.869	2.463

Tabelle 1: Gesamtzahl der Verkehrsunfälle

Die Gesamtunfallzahlen im Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz sind im Jahr 2023 gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Sie liegen damit jedoch immer noch deutlich unter den Verkehrsunfallzahlen der pandemiefreien Jahre. Der überwiegende Teil aller Unfälle ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften (60 %), die übrigen Verkehrsunfälle fanden außerhalb geschlossener Ortschaften statt, wobei hiervon etwa 16 % auf Bundesautobahnen gezählt wurden. Bemerkenswert ist, dass weiterhin bei nur etwa jedem zehnten Verkehrsunfall Personen verletzt wurden, also der weitaus überwiegende Teil aller Unfälle lediglich mit einem Sachschaden einherging.

<sup>1</sup> Die statistischen Daten in diesem Dokument beziehen sich auf Auswertungen der polizeilichen Systeme AVUS und GeopolisV analog der Datenerhebung des Innenministeriums Rheinland-Pfalz.

### 6.1.1 Unfallhäufigkeitszahl

Bei der Auswertung eines Unfalllagebildes und der Betrachtung der Unfallkennzahlen wird unterschieden nach Absolutzahlen (Anzahl der Verkehrsunfälle) und relativen Kenngrößen. Relative Kenngrößen sind unter anderem die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) sowie die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ). Beide Zahlen werden in das Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt und lassen so eine Aussage zur Unfallbelastung und zur Wahrscheinlichkeit, an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein oder hierbei verletzt zu werden, zu:

UHZ = Anzahl der Verkehrsunfälle je 100.000 Einwohner

VHZ = Anzahl der Verunglückten je 100.000 Einwohner

Der Begriff „Verunglückte“ umfasst hierbei alle bei einem Verkehrsunfall verletzte und getötete Personen.

Bei der Erstellung dieser Jahresunfallbilanz wurden die aktuellsten Daten zur Bevölkerung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit Stand 31.12.2022 zugrunde gelegt:

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	<b>1.262.658</b>	177.171	34.473	86.759	672.025	292.230	139.343
Anteil an Gesamt	100,0%	14,0%	2,7%	6,9%	53,2%	23,1%	11,0%

Tabelle 2: Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich Koblenz

Die Unfallhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2023 bei 3540 und damit leicht höher als noch im Vorjahr (3427).

## 6.2 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle mit Personenschaden und auch die daran beteiligten Risikogruppen stehen im Mittelpunkt der Betrachtung des Verkehrsunfallgeschehens. Primäres Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, gerade diese Art von Verkehrsunfällen zu reduzieren.

Bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden wird hierbei unterschieden in solche, bei denen mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet, schwerverletzt, oder leichtverletzt wurde. Die Höhe des Sachschadens spielt hierbei keine Rolle. Als getötete Verkehrsteilnehmer werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind. Werden Unfallbeteiligte zur stationären Behandlung, die länger als 24 Stunden dauert, in ein Krankenhaus aufgenommen, so werden sie in der Unfallstatistik als Schwerverletzte erfasst. Alle Personen mit geringfügigeren Verletzungen gelten als leichtverletzt.

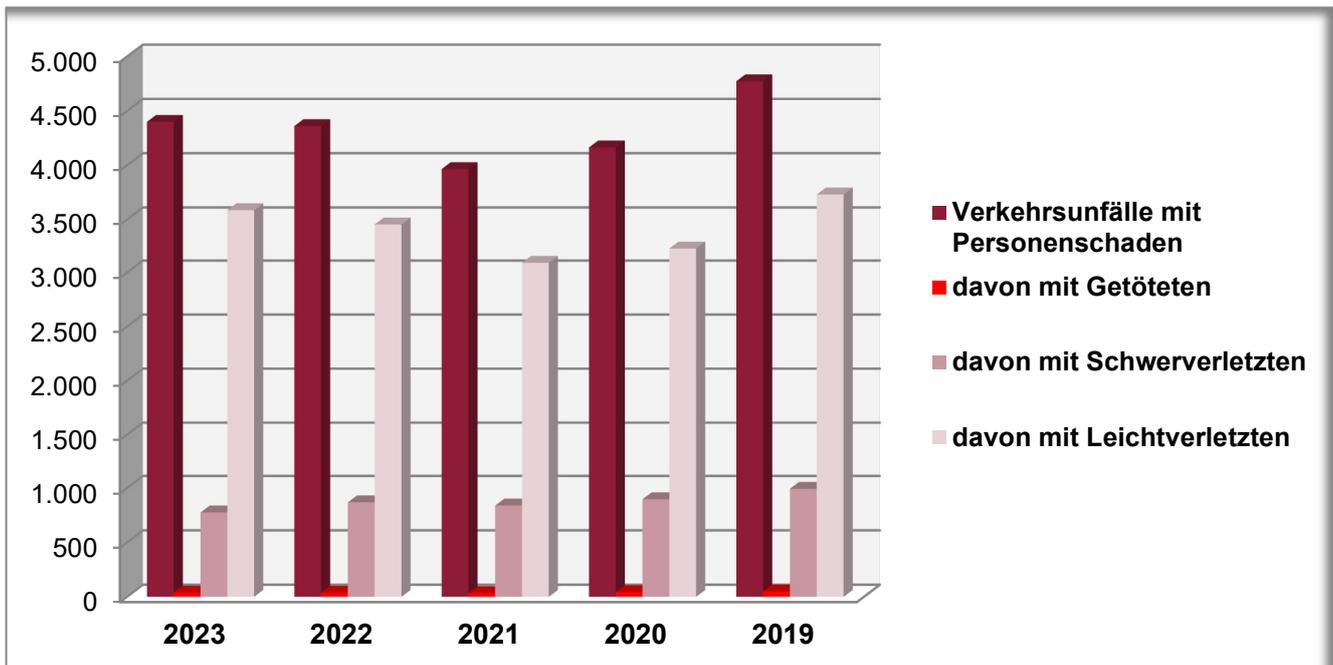


Abbildung 2: Grafik Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>VU mit Personenschaden</b>	4.400	4.361	39	0,9%	3.965	4.164	4.774	4.316
davon VU mit Getöteten	39	38	1	2,6%	35	44	50	42
davon VU mit Schwerverletzten	775	868	-93	-10,7%	839	897	993	899
davon VU mit Leichtverletzten	3.586	3.455	131	3,8%	3.091	3.223	3.731	3.375

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Personenschaden

Wie die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Vergleich zum Jahr 2022 leicht gestiegen. Der prozentuale Anteil an allen Verkehrsunfällen ist dabei jedoch so gering wie noch nie. Das Mehrjahresmittel wurde zwar überschritten, die Zahl liegt aber noch unter dem Wert des Jahres 2019.

Die Verkehrsunfälle mit Getöteten sind nach einem Mehrjahrestiefststand im Jahr 2021 zwar erneut in Folge leicht angestiegen, befinden sich aber immer noch deutlich unter dem Höchststand des Jahres 2019. Zudem ist der Anteil der Unfälle mit Schwerverletzten im Verhältnis zur Gesamtunfallzahl erfreulicherweise deutlich rückläufig und hat einen Tiefststand erreicht.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in der nachfolgenden Übersicht der insgesamt verunglückten Personen wider.

### 6.2.1 Verunglückte Personen

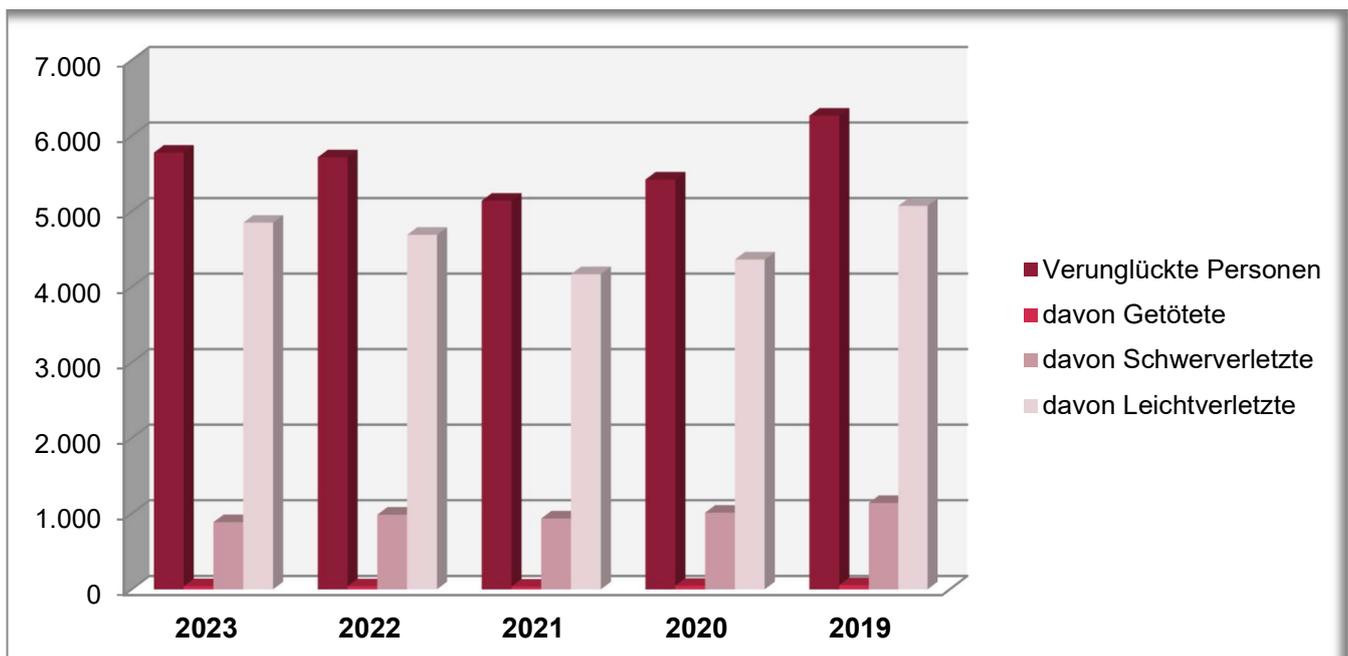


Abbildung 3: Grafik Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
verunglückte Personen	5.778	5.716	62	1,1%	5.140	5.422	6.267	5.636
davon Getötete	41	40	1	2,5%	36	47	55	45
davon Schwerverletzte	887	986	-99	-10,0%	935	1.012	1.140	1.018
davon Leichtverletzte	4.850	4.690	160	3,4%	4.169	4.363	5.072	4.574

Tabelle 4: Verunglückte Personen

Die Gesamtzahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu gleichgeblieben und liegt noch weit unter dem Wert von 2019. Die Anzahl der Schwerverletzten hat sich um 10% verbessert und ebenfalls einen Tiefststand zu den vorangegangenen Jahren erreicht. Die Zahl der Leichtverletzten hingegen ist etwas angestiegen, liegt jedoch immer noch klar unter dem Niveau des Jahres 2019.

Während in Bezug auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle nahezu 60 % innerorts und 40 % außerorts zu verzeichnen waren, entfiel dieses Verhältnis bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit etwas mehr als 50 % nur leicht zu Ungunsten innerörtlicher Unfälle. Betrachtet man allerdings ausschließlich die Verkehrsunfälle mit tödlich und schwerverletzten Personen, ereigneten sich die mit Schwerverletzten zu 63 % außerorts und die Unfälle mit tödlichem Ausgang haben sich sogar zu 82 % außerhalb geschlossener Ortschaften zugetragen.

Im Jahr 2023 verloren 41 Personen bei 39 Verkehrsunfällen ihr Leben. Im Jahr 2022 waren es 40 Getötete bei 38 entsprechenden Unfällen. Anzumerken ist, dass es sich im Jahr 2021 mit nur 36 Toten um einen absoluten Tiefststand gehandelt hat, welcher mit einem der Corona-Pandemie geschuldeten Tiefststand der Gesamtunfallanzahl einherging und den Mittelwert beeinflusst hat. Mit dem Anstieg der Gesamtzahl an Verkehrsunfällen war auch fortlaufend ein Anstieg bei den Getöteten zu erwarten. Die Anzahl des Jahres 2023 liegt jedoch erfreulicherweise noch immer deutlich unter dem Mittelwert der Vorjahre und unter dem Niveau aus 2019.

Bei den getöteten Menschen handelte es sich um 15 PKW-Fahrende, 13 Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen, vier Fußgänger, eine Radfahrende, zwei Fahrende von LKW (Transporter) sowie 5 Mitfahrende. Weiterhin wurde leider ein Kind mit Laufrad tödlich verletzt.

#### **6.2.1.1 Verunglücktenhäufigkeitszahl**

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2023 bei 457 und ist damit stagnierend zum Vorjahr (458).

### 6.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	19-22
<b>VU mit § 142 StGB (Flucht)</b>	9.077	8.471	606	7,2%	7.811	7.976	9.246	8.376
davon VU mit Personenschaden	367	400	-33	-8,3%	335	347	399	370
davon geklärt	3.773	3.483	290	8,3%	3.309	3.341	3.767	3.475
Aufklärungsquote	41,6%	41,1%			42,4%	41,9%	40,7%	41,5%

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht

Analog der eingangs erwähnten Steigerung der Gesamtunfallzahl ist auch die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht gestiegen, bleibt aber noch unter dem Niveau des Jahres 2019. Hier ist ein deutlicher Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit verletzten Personen zu erkennen, der Anteil solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist jedoch grundsätzlich gering.

Die gute Aufklärungsquote des Jahres 2022 konnte auch im Jahr 2023 beibehalten werden und liegt damit sogar leicht über dem Wert des Jahres 2019.

Wie auch in den vergangenen Jahren entfernte sich etwa jeder fünfte Unfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort. Bei ihren Ermittlungen ist die Polizei gerade bei dieser Straftat regelmäßig auf Zeugenhinweise aus der Bevölkerung, insbesondere bei sogenannten Bagatellunfällen beim Ein- und Ausparken mit oftmals geringen Anhaltspunkten, zur Täterermittlung angewiesen.

## 7 Betrachtung der Risikogruppen

### 7.1 nach Alter

#### 7.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre)<sup>2</sup>

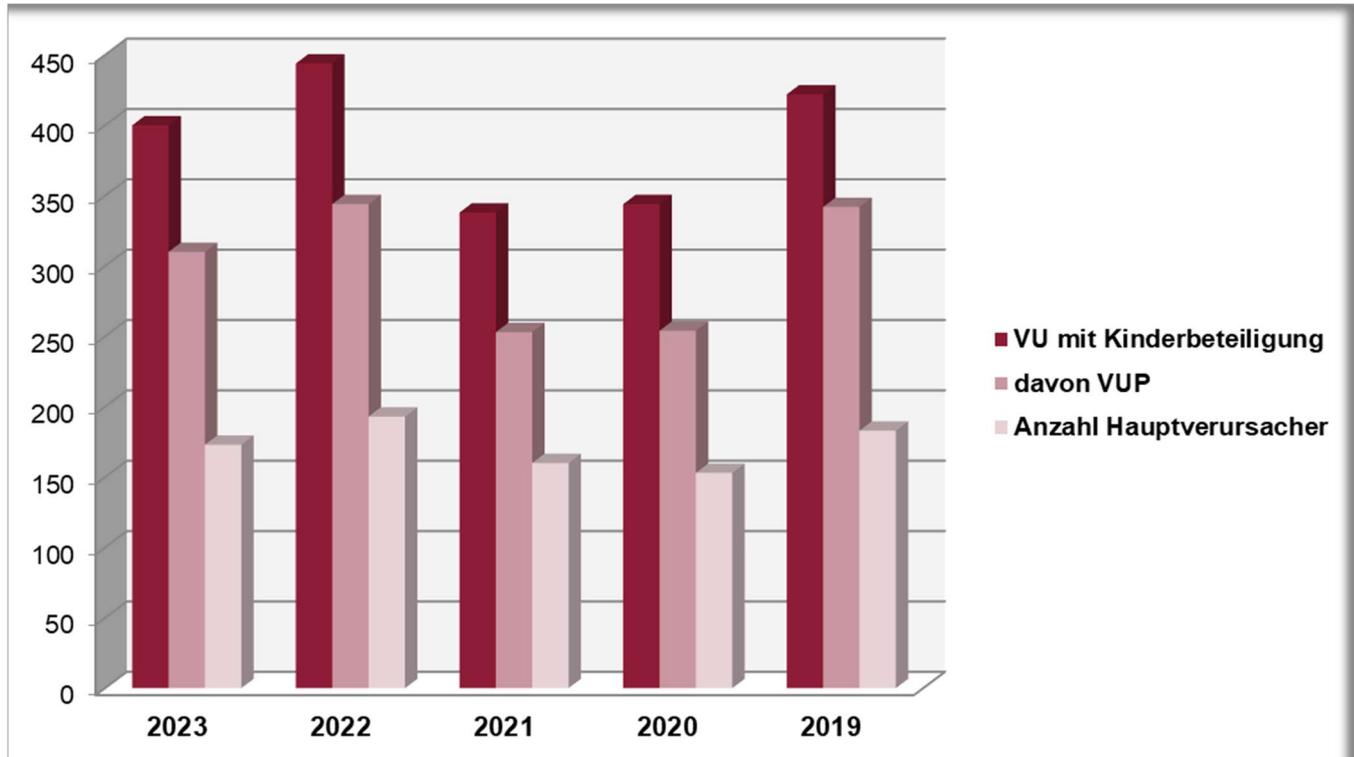


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre)

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>VU mit Kinderbeteiligung</b>	400	444	-44	-9,9%	338	344	422	387
davon VUP	310	344	-34	-9,9%	253	254	342	298
dabei verunglückte Kinder	348	377	-29	-7,7%	280	290	380	332
dabei getötete Kinder	1	0	1	100,0%	0	0	0	0
dabei schwerverletzte Kinder	35	63	-28	-44,4%	29	42	45	45
dabei leichtverletzte Kinder	312	314	-2	-0,6%	251	248	335	287
Anzahl Hauptverursacher	173	193	-20	-10,4%	160	153	183	172
Anteil Hauptverursacher	43,3%	43,5%			47,2%	44,5%	43,4%	44,5%

Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

Nach einem deutlichen Anstieg bei den Verkehrsunfällen mit Kindern im Jahr 2022 ist diese Zahl im Jahr 2023 glücklicherweise, vermutlich auch aufgrund der regionalen Lage angepasst, getroffenen präventiven und repressiven Maßnahmen, wieder deutlich und um etwa 10% gesunken.

<sup>2</sup> Die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen erfasst sowohl eine aktive (also beispielsweise zu Fuß oder Fahrradfahrende) als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im PKW) Verkehrsteilnahme.

Ebenso ist hier ein deutlicher Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden und der verunglückten Kinder zu verzeichnen. Hierbei werden auch jeweils die Werte des Jahres 2019 deutlich unterschritten. Bedauerlicherweise ist jedoch seit Jahren erstmals ein Kind ums Leben gekommen (Kleinkind mit Laufrad). Von den insgesamt verunglückten Kindern sind 66 als Fußgänger (2022: 72), 84 als Fahrrad- oder Pedelec-fahrende (2022: 89), 176 als Mitfahrer (2022: 195) und dabei 44 auf dem Schulweg (2022: 45) verletzt worden.

Was die Art der Verkehrsbeteiligung betrifft, war etwa ein Drittel aller Kinder passiv (als Mitfahrende) an Verkehrsunfällen beteiligt und hatte damit keine Möglichkeit sich dem Unfallgeschehen zu entziehen. In 120 Fällen waren Kinder als Fahrrad- oder Pedelec-fahrende (2022: 137) und in 68 Fällen als Fußgänger involviert (2022: 81).

In etwas weniger als der Hälfte aller Verkehrsunfälle mit Kindern wurden Kinder aus Sicht der Polizei als Hauptverursachende gesehen.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 für die Risikogruppe der Kinder bei lediglich 226 und weist damit den niedrigsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Jahr 2022 lag der Wert noch bei 259. Der Anteil der Kinder an der Gesamtbevölkerung hat sich dabei im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöht.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag bei dieser Risikogruppe im Jahr 2023 bei 196, was ebenfalls einem deutlichen Rückgang zum Vorjahr (220) entspricht und damit auch den tiefsten Wert unter allen Risikogruppen darstellt.

Der Risikogruppe der Kinder gebührt seit jeher eine besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. So werden Kinder durch intensive Verkehrssicherheitsarbeit der Polizei in Kindergärten und Schulen für die Teilnahme am Straßenverkehr geschult. Allein durch die Polizeipuppenbühne des Polizeipräsidiums Koblenz wurden im Jahr 2023 nahezu 4.000 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Im Jahr 2022 waren es 3.000 Kinder. Zusätzlich wurden für das Polizeipräsidium Koblenz, analog zum Vorjahr, etwa 10.400 bestandene Radfahrprüfungen bei Schulkindern inklusive vorausgegangener Ausbildung belegt. Weiterhin wurden zahlreiche Schulweg- und Schulbuskontrollen sowie Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen rund um Kindergärten und Schulen durchgeführt.

## 7.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24 Jahre)

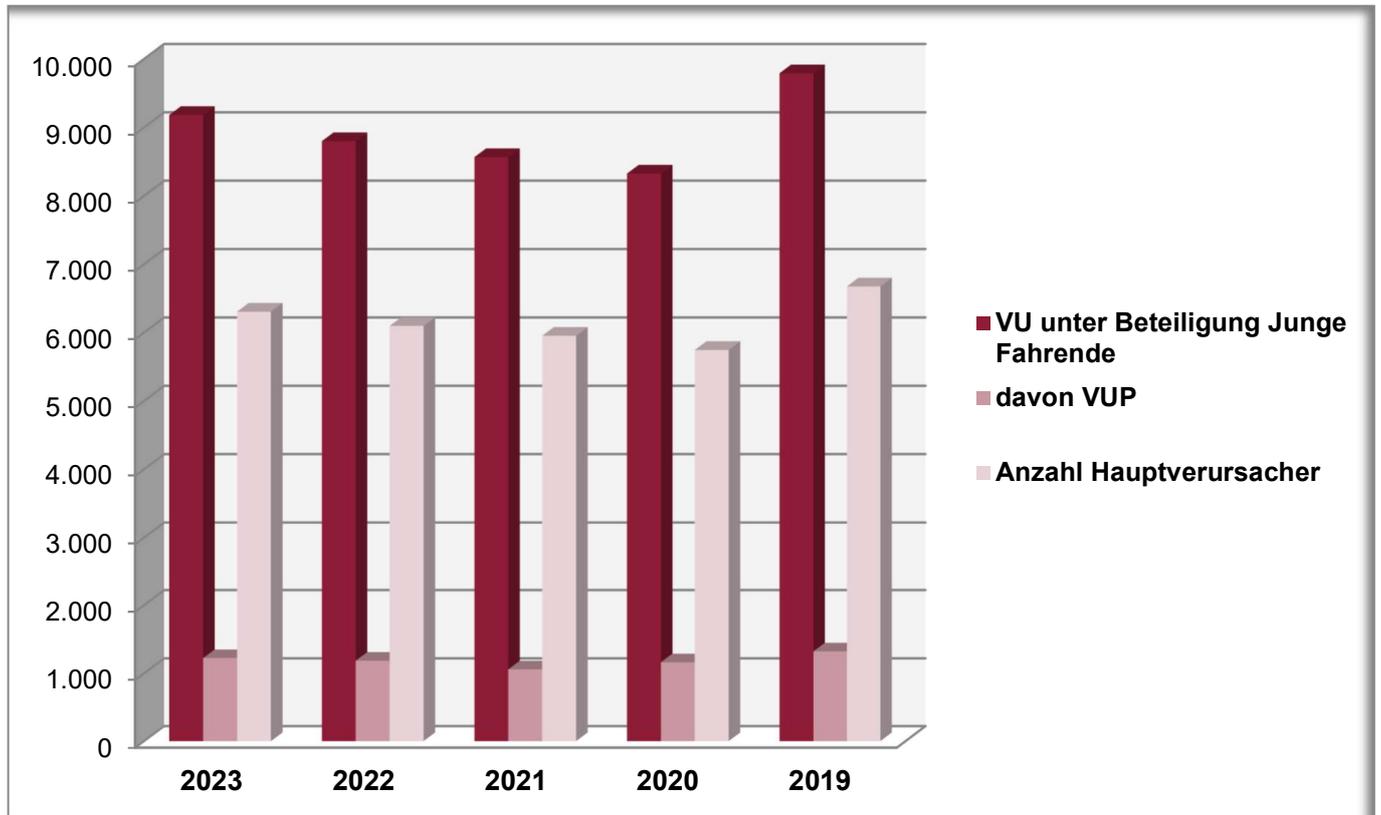


Abbildung 5: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junge Fahrende

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19- '22
<b>VU unter Beteiligung Junge Fahrende</b>	9.183	8.800	383	4,4%	8.567	8.326	9.794	8.872
davon VUP	1.227	1.188	39	3,3%	1.060	1.165	1.326	1.185
dabei verunglückte Junge Fahrende	1.085	1.014	71	7,0%	916	985	1.146	1.015
dabei getötete Junge Fahrende	5	5	0	0,0%	6	6	4	5
dabei schwerverletzte Junge Fahr.	140	141	-1	-0,7%	131	132	171	144
dabei leichtverletzte Junge Fahr.	940	868	72	8,3%	779	847	971	866
Anzahl Hauptverursacher	6.307	6.098	209	3,4%	5.954	5.746	6.676	6.119
Anteil Hauptverursacher	68,7%	69,3%			69,5%	69,0%	68,2%	69,0%

Tabelle 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung „Junge Fahrende“ (18-24 Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Jungen Fahrenden ist im Vergleich zum Jahr 2022 nach oben gegangen (+4,4 %), was in etwa dem Anstieg der Gesamtunfallzahl entspricht. Der Wert liegt aber noch unter dem des Jahres 2019. Oftmals treffen bei dieser Risikogruppe mangelnde Fahrefahrung und erhöhte Risikobereitschaft aufeinander und führen zu teilweise folgenschweren Verkehrsunfällen.

Wenngleich es hier zu einem Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und mehr verunglückten Jungen Fahrenden gekommen ist, so hat der Anteil der Jungen Fahrenden als Hauptverursacher dennoch leicht abgenommen. Wie im Vorjahr waren etwa zwei Drittel der Jungen Fahrenden Verkehrsunfallverursacher, wobei hierbei alle Unfallursachen vertreten sind, vorrangig jedoch die auch allgemein bestehenden Hauptunfallursachen Missachtung des Sicherheitsabstandes und nicht angepasste Geschwindigkeit. Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Risikogruppe der Jungen Fahrenden machen einen Anteil von etwa 20 % am Gesamtunfallgeschehen aus.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 für die Risikogruppe der Jungen Fahrenden bei 10585 und weist damit den mit Abstand höchsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Vorjahr lag der Wert jedoch noch bei 10665. Anzumerken ist hierbei, dass sich der Anteil dieser Risikogruppe an der Gesamtbevölkerung im Vergleich zum Vorjahr verringert hat.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 bei 1250, im Jahr 2022 bei 1161. Dennoch bleibt die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Junger Fahrender sowie die Anzahl der damit einhergehend verletzten Jungen Fahrenden erfreulicherweise noch immer unter dem Niveau des Jahres 2019 zurück. Im Jahr 2023 kam es jedoch immer noch zu acht Verkehrsunfällen unter Beteiligung Junger Fahrender, bei denen einer der Beteiligten getötet wurde (2022: 7). In sieben Fällen waren hierbei Junge Fahrende als Hauptverursacher anzusehen und nicht angepasste Geschwindigkeit die überwiegende Unfallursache. Von den dabei insgesamt neun Getöteten, waren fünf Personen der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen. Zwei davon als Pkw-Fahrende, zwei als Mitfahrende und eine Person als Fahrender eines motorisierten Zweirades mit amtlichem Kennzeichen.

Die Polizei und ihre Kooperationspartner in der Verkehrssicherheitsarbeit arbeiten unter anderem mit zielgruppenorientierten Präventionsprogrammen. So richtet sich die Verkehrsunfallprävention unter anderem bei gezielten Veranstaltungen in Schulen und Jugendhäusern an diese Risikogruppe. Allein mit dem Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ wurden fast 3200 Schülerinnen und Schüler erreicht. Im Jahr 2024 wird zudem das Präventionsprogramm „Crash Kurs“ auch im Präsidialbereich Koblenz wieder betrieben, welches sich mit entsprechenden Themenschwerpunkten gezielt an die Risikogruppe der Jungen Fahrenden richtet.

Polizei, Rettungskräfte, Feuerwehr, Notfallseelsorgende sowie Angehörige von Unfallopfern erzählen in diesem Rahmen von ihren persönlichen Erfahrungen und schildern authentisch von einem realen Verkehrsunfall mit schweren Folgen.

Neben präventiven Maßnahmen werden die Jungen Fahrenden auch regelmäßigen Kontrollen unterzogen, um den „verkehrserzieherischen Dialog“ zu verstärken. Hierbei gilt es, das gesamte Spektrum der Verkehrssicherheit über Insassensicherung, Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtüchtigkeit und das Tuning von Fahrzeugen abzudecken.

### 7.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre)

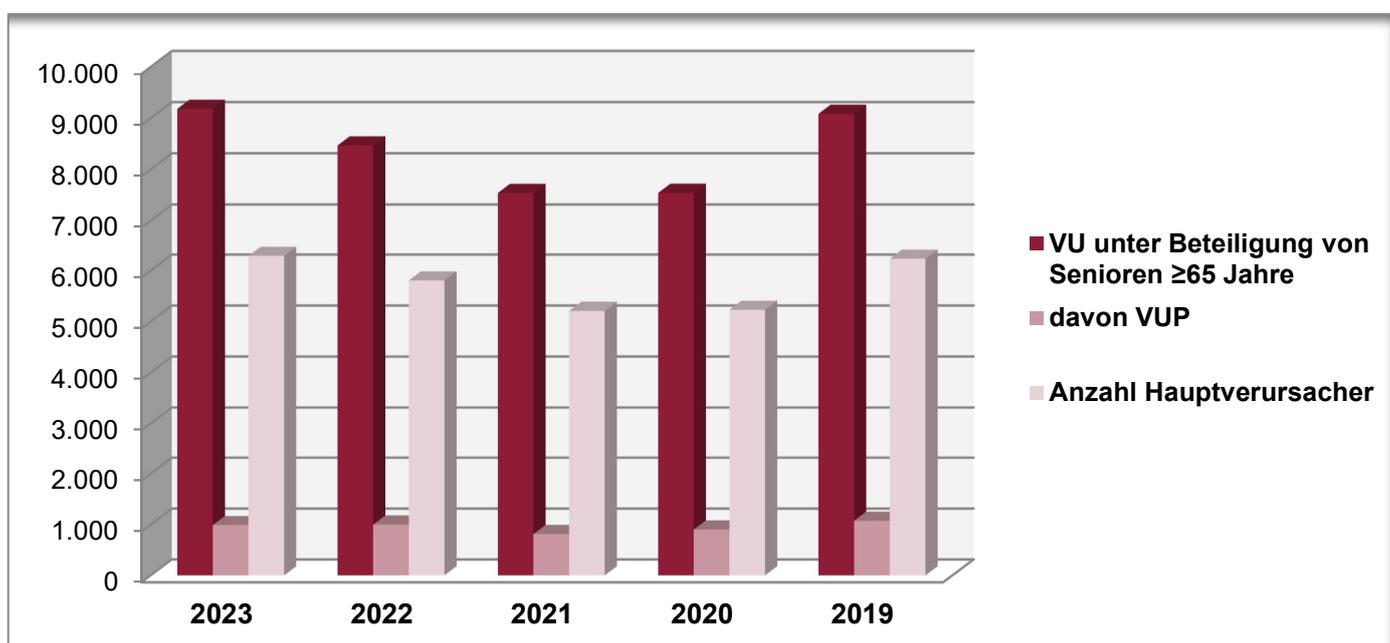


Abbildung 6: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren ab 65 Jahre

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	`19-`22
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren</b>	9.183	8.469	714	8,4%	7.541	7.542	9.087	8.160
davon VUP	991	1.001	-10	-1,0%	814	904	1.076	949
dabei verunglückte Senioren	714	701	13	1,9%	563	645	759	667
dabei getötete Senioren	8	7	1	14,3%	10	11	21	12
dabei schwerverletzte Senioren	158	164	-6	-3,7%	138	178	191	168
dabei leichtverletzte Senioren	548	530	18	3,4%	415	456	547	487
Anzahl Hauptverursacher	6.290	5.808	482	8,3%	5.210	5.231	6.234	5.621
Anteil Hauptverursacher	68,5%	68,6%			69,1%	69,4%	68,6%	68,9%

Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren stieg seit Jahren kontinuierlich an, im Jahr 2019 erstmals auf über 9.000 Verkehrsunfälle.

Vermutlich pandemiebedingt kam es in den Jahren 2020 und 2021 zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen. Die Gesamtanzahl dieser Unfälle ist nun im Jahr 2023 erneut und auf einen Höchststand geklettert. Somit geschieht annähernd jeder fünfte Unfall mit der Beteiligung von Personen über 65 Jahre, wobei davon etwa 10 % mit Personenschäden einhergehen. Zu zirka zwei Dritteln ereignen sich die Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und zu einem Drittel außerorts, davon annähernd 20 % auf der Bundesautobahn.

Wenngleich die Verkehrsunfälle mit Personenschaden in dieser Risikogruppe etwa stagnierend zum Vorjahr blieb, so stieg die Anzahl der bei diesen Verkehrsunfällen verletzten Seniorinnen und Senioren leicht an. Die Zahl der hierbei getöteten Seniorinnen und Senioren hat sich im Vergleich zu 2022 leider mit einem weiteren Fall auf acht Getötete erhöht (im Jahr 2019 waren hier jedoch noch 21 Tote zu beklagen). Von den getöteten Personen über 65 Jahre handelte es sich um vier Pkw-Fahrende, zwei Mitfahrende und zwei Fußgänger. Von den insgesamt acht Toten gehörten sechs der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahre“ an.

Bei etwa zwei Dritteln der Unfälle unter Beteiligung dieser Risikogruppe wurden Personen ab 65 Jahren polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen, wobei hierbei als Hauptunfallursachen ein ungenügender Sicherheitsabstand sowie Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren festgestellt wurden.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 für die Risikogruppe der Senioren (ab 65 Jahren) bei 3142, was einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr entspricht (2937). Anzumerken ist hier, dass die Einwohnerzahl in diesem Bereich leicht angestiegen ist.

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl stagnierte im Jahr 2023 nahezu im Vergleich zum Jahr 2022 und lag bei dieser Risikogruppe bei 243 (2022: 244, 2021: 210).

## 7.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre)

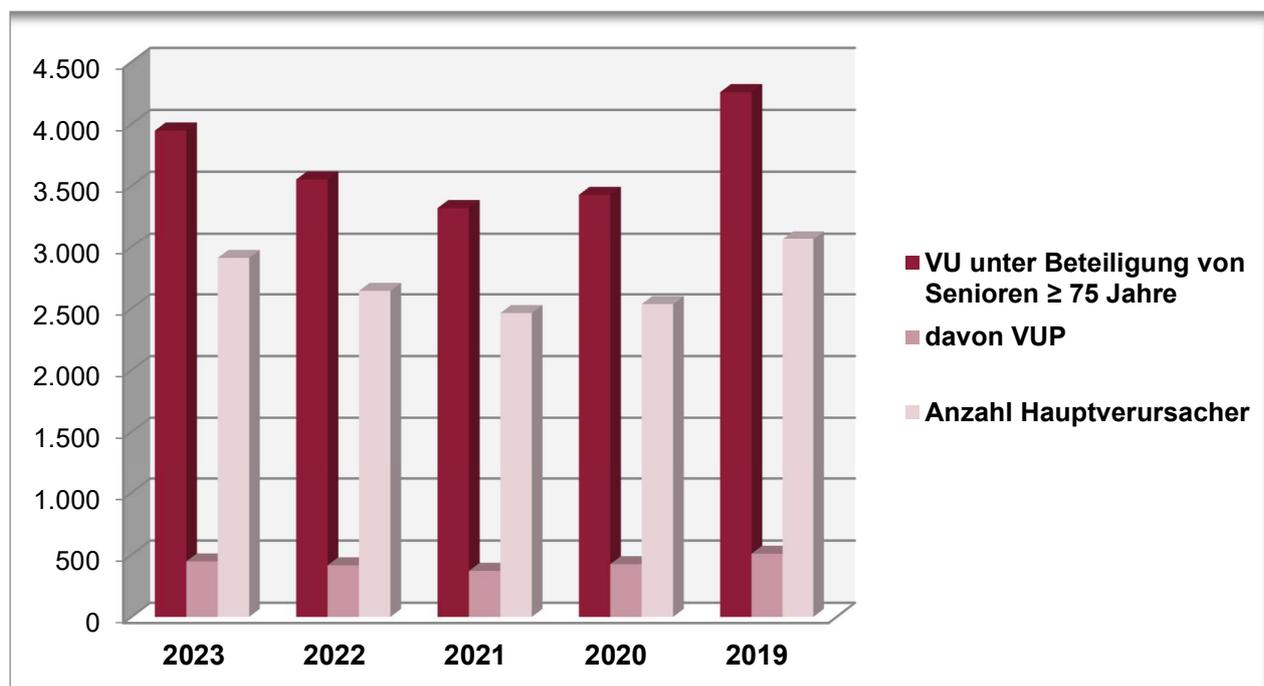


Abbildung 7: Verkehrsunfälle unter Beteiligung Senioren ab 75 Jahren

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>VU unter Beteiligung v. Senioren</b>	3.947	3.552	395	11,1%	3.321	3.428	4.257	3.640
davon VUP	446	415	31	7,5%	370	424	508	429
dabei verunglückte Senioren	279	285	-6	-2,1%	250	307	343	296
dabei getötete Senioren	6	5	1	20,0%	10	7	16	10
dabei schwerverletzte Senioren	67	64	3	4,7%	53	97	87	75
dabei leichtverletzte Senioren	206	217	-11	-5,1%	187	203	240	212
Anzahl Hauptverursacher	2.910	2.643	267	10,1%	2.463	3.535	3.068	2.677
Anteil Hauptverursacher	73,7%	74,4%			74,2%	74,0%	72,1%	73,6%

Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senioren ab 75 Jahren

Die Risikogruppe der Senioren ab 75 Jahren ist in der zuvor betrachteten Gruppe der Senioren ab 65 Jahren zwar eingeschlossen, wird an dieser Stelle jedoch nochmals separat betrachtet. Der Altersgruppe dieser „älteren Senioren“ sind für das vergangene Jahr 3947 Verkehrsunfälle zuzuordnen, was wie bei der Gesamtgruppe aller Senioren eine, jedoch deutlicher ausfallende, Steigerung ausmacht.

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat sich hier zwar, im Vergleich zur Gesamtgruppe der Senioren, deutlich erhöht, jedoch erfuhr die Zahl der verunglückten Senioren einen leichten Rückgang.

Bei etwa drei Vierteln dieser Unfälle wurden Senioren ab 75 Jahren polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen, womit dieser Anteil deutlich höher liegt als bei der Betrachtung der gesamten Risikogruppe der Senioren ab 65 Jahren.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 für diese Risikogruppe bei 2833 (2022: 2531, 2021: 2332) und liegt damit unter dem Wert der Gesamtrisikogruppe „Senioren“. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2023 bei 200 und damit ebenfalls unter dem Wert der Gesamtrisikogruppe „Senioren“ und etwa auf gleichem Niveau wie in der Risikogruppe der Kinder. Im Jahr 2022 lag der Wert mit 203 etwa auf gleichem Niveau, wobei die Einwohnerzahl in diesem Segment 2023 leicht rückläufig war.

Es kann weiterhin prognostiziert werden, dass die demografische Entwicklung und die zunehmende Mobilität der älteren Verkehrsteilnehmenden sich auch in Zukunft in der Verkehrsunfallstatistik niederschlagen wird. Dieser Risikogruppe gebührt daher weiterhin besondere Beachtung, insbesondere im Rahmen der Verkehrsprävention. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist bereits darauf eingerichtet und wird auch in Zukunft weiterhin entsprechend betrieben.

## 7.2 nach Art der Verkehrsbeteiligung

### 7.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

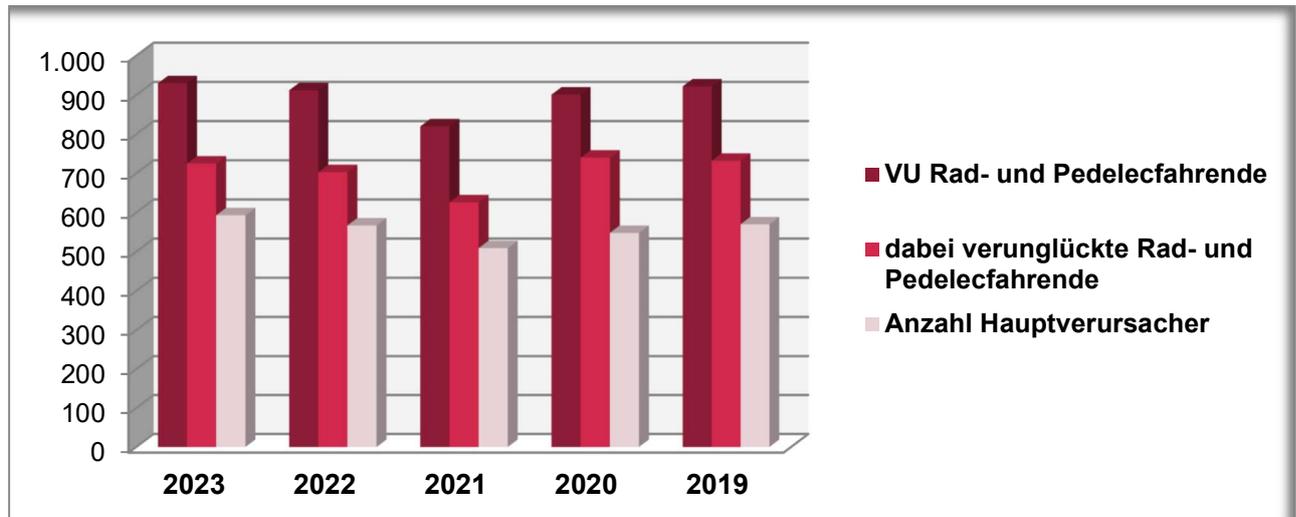


Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad-/Pedelecfahrenden

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19- '22
<b>VU Rad- und Pedelecfahrende</b>	930	912	18	2,0%	820	901	922	889
davon VU Pedelecfahrende	161	165	-4	-2,4%	116	127	99	127
davon VUP	731	693	38	5,5%	632	730	727	696
dabei verunglückte Rad- u. Ped.	725	703	22	3,1%	626	740	732	700
dabei getötete Rad- u. Ped.	1	1	0	0,0%	3	1	7	3
dabei schwerverletzte Rad- u. Ped.	153	159	-6	-3,8%	144	188	170	165
dabei leichtverletzte Rad- u. Ped.	571	543	28	5,2%	479	551	555	532
Anzahl Hauptverursacher	593	567	26	4,6%	509	548	570	549
Anteil Hauptverursacher	63,8%	62,2%			62,1%	60,8%	61,8%	61,7%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

Rad- und Pedelecfahrende waren im Jahr 2023 an insgesamt 930 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen beteiligt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer leichten Steigerung, nachdem in diesem Bereich die Zahl der Unfälle in den Vorjahren rückläufig war. Der Wert des Jahres 2019 wurde hierbei, vermutlich aufgrund einer weiter steigenden Beliebtheit von Fahrrädern und Pedelecs, erstmals leicht überschritten.

So wurde im Jahr 2023, wie im Vorjahr schon, wieder ein Radfahrender bei einem Verkehrsunfall getötet, was jedoch vor allem im Vergleich zum Jahr 2019 (7 Tote) einem deutlichen Rückgang entspricht.

In etwa drei Vierteln der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden kam es zu Personenschäden. In 230 Fällen handelte es sich dabei um sogenannte „Alleinunfälle“, also Unfälle, an denen außer dem Rad- oder Pedelec-fahrenden kein weiterer Verkehrsteilnehmender beteiligt war. Bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Fahrrad-/Pedelec-fahrenden sind alle Altersgruppen vertreten.

In etwa zwei Dritteln aller Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden wurde die Hauptschuld an dem Unfall polizeilich bei eben dieser Risikogruppe gesehen, wobei in diesen Fällen als Hauptunfallursachen überwiegend ungenügender Sicherheitsabstand und eine nicht angepasste Geschwindigkeit angenommen wurden. Bei etwa 50 Verkehrsunfällen wurde als Unfallursache Alkoholeinfluss beim Fahrrad-/Pedelec-fahrenden festgestellt.

Die Beteiligung von Pedelec-fahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr auf ähnlichem Niveau geblieben. Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit Trekkurbelantrieb und unterstützendem Motor, wird auch weiterhin aufgrund deren wachsender Beliebtheit im Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Gleiches gilt für die Risikogruppe der Fahrradfahrenden, denn auch hier ist im Zuge des Mobilitätswandels von einer Zunahme des Anteils am Straßenverkehrsaufkommen auszugehen.

Aufgrund dieser absehbaren Entwicklung hat sich das Polizeipräsidium Koblenz bereits vor einigen Jahren dazu entschlossen, dem Thema Fahrradsicherheit konzeptionell zu begegnen und die Verkehrssicherheitskampagne „Sicher fahr' ich Rad“ zu starten, die einerseits auf Aufklärung der Verkehrsteilnehmenden zum Verhalten Radfahrender abzielt, andererseits aber auch konkrete Kontrollen hinsichtlich der Einhaltung von Vorschriften durch Radfahrende sowie gegenüber Radfahrenden beinhaltet und dabei ausdrücklich die Verkehrsbeteiligung von Pedelecs einbezieht.

Auch weiterhin sollen entsprechende Maßnahmen fortgesetzt werden. Die Risikogruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden bleibt Schwerpunktthema.

## 7.2.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern<sup>3</sup>

Zwar nicht zu den klassischen Risikogruppen zählend, jedoch ebenfalls im Blickfeld stehen die sogenannten E-Scooter als noch relativ neues Fortbewegungsmittel.

Im Jahr 2023 ereigneten sich im gesamten Präsidialbereich Koblenz 107 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von E-Scootern, im Jahr 2022 waren es nur 63 Verkehrsunfälle (+ 27 Fälle im Vergleich zu 2021). Bislang ist kein E-Scooter-Fahrender tödlich verletzt worden, wobei die meisten dieser Verkehrsunfälle erwartungsgemäß auch mit Verletzungen einhergehen.

Die Verkehrsunfalllage in diesem Bereich hat sich damit stetig negativ entwickelt, wie es wohl auch die steigende Beliebtheit und ansteigende Anzahl dieser Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum vermuten lassen könnte. Im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen und zu anderen Risikogruppen stellen diese Zahlen glücklicherweise immer noch, vor allem je nach regionaler Betrachtung, einen nur sehr geringen Anteil dar. Dennoch gilt es, diese Verkehrsbeteiligungsform weiterhin im Blick zu halten und sowohl durch präventive als auch repressive Maßnahmen und im Verbund mit anderen Trägern der Verkehrssicherheitsarbeit einen weiteren Anstieg möglichst gering zu halten.

---

<sup>3</sup> Unter den Begriff Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne dieser Auswertung fallen:  
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der eKFV entsprechen  
- Elektrokleinstfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKFV entsprechen

### 7.2.3 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder a.K.<sup>4</sup>

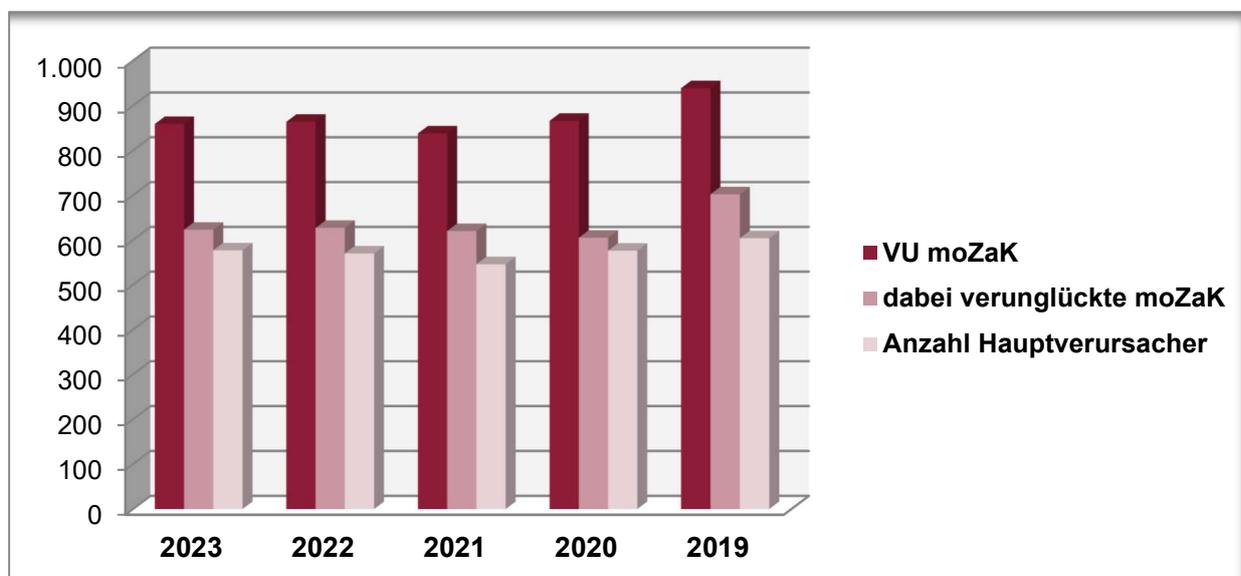


Abbildung 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>VU motorisierte Zweiräder a.K.</b>	859	864	-5	-0,6%	838	866	939	877
davon VUP	595	587	8	1,4%	586	576	661	603
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	623	627	-4	-0,6%	620	605	702	639
dabei getötete Zweiradnutzende (a.K.)	13	11	2	18,2%	10	13	13	12
dabei schwerverletzte Zweiradn. (a.K.)	177	205	-28	-13,7%	234	225	255	230
dabei leichtverletzte Zweiradn. (a.K.)	433	411	22	5,4%	376	367	434	397
Anzahl Hauptverursacher	577	570	7	1,2%	546	576	604	574
Anteil Hauptverursacher	67,2%	66,0%			65,2%	66,5%	64,3%	65,5%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Im Jahr 2023 ereigneten sich insgesamt 859 Verkehrsunfälle unter Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen. Dies entspricht in etwa dem Niveau des Vorjahres, bleibt letztlich aber unter dem Steigerungswert der Gesamtunfallzahl.

Bei etwa zwei Dritteln dieser Verkehrsunfälle sind die motorisierten Zweiradfahrenden Unfallverursacher. Es handelt sich hierbei in etwa 40 % der Fälle um Alleinunfälle. Hier war eine nichtangepasste Geschwindigkeit weit überwiegend als unfallursächlich anzunehmen.

<sup>4</sup> Unter den Begriff motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen (a.K.) fallen in diesem Sinne:

- Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 KW
- Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 KW

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und der hierbei verunglückten Zweiradnutzenden bleibt ähnlich wie im Vorjahr. Die Werte liegen zudem weiterhin unter denen des Jahres 2019.

Positiv ist der deutliche Rückgang der schwerverletzten Zweiradnutzenden zu bewerten, wobei sich die Zahl der Getöteten zum Vorjahr um zwei erhöht hat. Ähnlich wie bei den Radfahrenden ist der Anteil der Unfälle mit Verletzten an diesen Unfällen mit etwa zwei Dritteln verhältnismäßig hoch, da Motorradfahrende wie Radfahrende, abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über einen passiven Schutz verfügen.

Trotz der insgesamt positiv zu sehenden Entwicklung macht die Anzahl der hier Verunglückten auch weiterhin eine polizeilich intensive Präventionsarbeit sowie schwerpunktbezogene Kontrollmaßnahmen an Brennpunkten, insbesondere in der warmen Jahreszeit, notwendig. So wurden alleine im Jahr 2023 im Präsidialbereich Koblenz alleine in hierfür gesondert vorgesehenen Kontrollaktionen nahezu etwa 2000 motorisierte Zweiräder kontrolliert. Hinzu kommen zahlreiche Fahrzeuge, die im Rahmen des täglichen Dienstes Kontrollen unterzogen wurden.

## 7.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen<sup>5</sup>

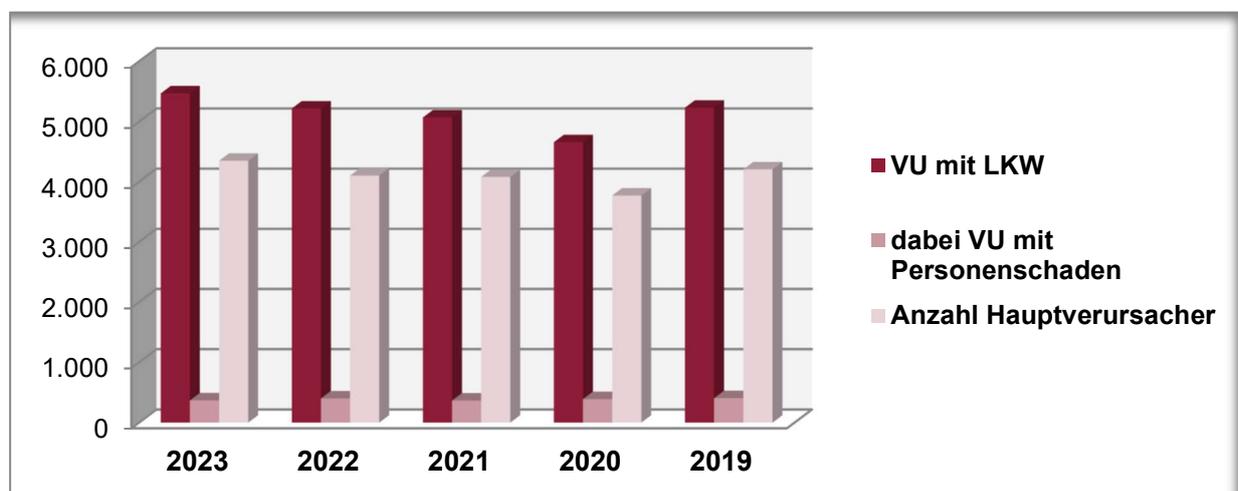


Abbildung 10: Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lastkraftwagen

<sup>5</sup> Unter den Begriff Lkw im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme fallen:

- Liefer- und Lastkraftwagen, auch mit Anhänger
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen, auch mit Anhänger
- Sattelschlepper, Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen
- Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Lastkraftwagen mit Spezialaufbau

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	19-22
<b>VU mit LKW gesamt</b>	5.469	5.218	251	4,8%	5.068	4.658	5.231	5.044
davon VUP	368	401	-33	-8,2%	365	390	405	390
dabei verunglückte Personen	511	562	-51	-9,1%	481	545	550	535
dabei Getötete	12	13	-1	-7,7%	6	12	8	10
dabei Schwerverletzte	78	104	-26	-25,0%	101	91	108	101
dabei Leichtverletzte	421	445	-24	-5,4%	374	442	434	424
Anzahl Hauptverursacher	4.348	4.103	245	6,0%	4.080	3.771	4.206	4.040
Anteil Hauptverursacher	79,5%	78,6%			80,5%	81,0%	80,4%	80,1%

Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Lastkraftwagen waren im Jahr 2023 an 5469 Unfällen im Präsidialbereich Koblenz beteiligt. Dies entspricht etwa dem Steigerungswert der Gesamtunfallzahl. Der Wert stellt einen Höchststand der letzten Jahre dar, wenngleich erfreulicherweise die Zahl der hierbei erfolgten Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die Anzahl der verunglückten Personen einen deutlichen Rückgang erfahren hat. Es handelt sich zum ganz überwiegenden Teil (ca. 93 %) lediglich um Sachschadensunfälle, wobei in nahezu 80 Prozent der LKW-Fahrende auch als Hauptverursachender gesehen wurde. Dies entspricht dem höchsten Wert unter allen Risikogruppen.

Jedoch wurden im Jahr 2023, ähnlich wie im Vorjahr, 12 Personen im Zusammenhang mit LKW-Verkehrsunfällen getötet, dabei waren fünf der Lkw-Fahrenden Unfallverursacher. Hier ist jedoch zu beachten, dass in nur drei dieser fünf Fälle ein „richtiger“ LKW geführt wurde, in den anderen beiden Fällen waren es Transporter bis 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht. Jedem der fünf Unfälle wurde eine andere Unfallursache zugeordnet. Von den 12 getöteten Personen waren zwei selbst Führer eines Lastkraftwagens, drei waren Mitfahrende, zwei Pkw-Fahrende, zwei Fußgänger und drei Fahrende von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen.

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich zu etwa 55 % innerorts und 45 % außerorts, dabei zu zirka 20 % auf Bundesautobahnen (hierunter fünf der Unfälle mit tödlichem Ausgang).

Das Verhältnis der Unfallbeteiligung von Lastkraftwagen über 3,5 t zulässige Gesamtmasse zu solchen unter 3,5 t („Transporter“) liegt etwa bei zwei Drittel zu einem Drittel.

Wie auch bei anderen Verkehrsunfallbeteiligungsarten sind die Ursachen für die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von LKW in erster Linie im Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot, überhöhter Geschwindigkeit, Fehler beim Fahrstreifenwechsel sowie zu einem ganz beachtlichen Teil beim Wenden und Rückwärtsfahren zu finden.

Zur Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs verfügt das Polizeipräsidium Koblenz über eine Fachdienststelle, die bei der Verkehrsdirektion eingerichtet ist und neben eigenen, teilweise auch größer angelegten Kontrollmaßnahmen, monatlich eine Kontrollwoche im präsidialweiten Verbund mit den Flächendirektionen auf den Bundesautobahnen und Fernverkehrsrouten des nachgeordneten Straßennetzes durchführt. Dabei wurden im vergangenen Jahr im Präsidialbereich Koblenz mehr als 4400 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse überprüft. In fast 400 Fällen wurde aus verschiedensten Gründen die Weiterfahrt polizeilich untersagt.

Weiterhin fanden auf den Autobahnparkplätzen und -rastanlagen nahezu 90 Abfahrtskontrollen mit Fokus auf in der Fahrtüchtigkeit beeinträchtigte LKW-Fahrende statt. Hierbei wurden durch Kräfte der Verkehrsdirektion etwa 1300 Fahrzeuge beziehungsweise Fahrzeugführende kontrolliert und in der Folge in 60 Fällen das Losfahren des LKW präventiv untersagt.

## 8 Unfallursachen

### 8.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

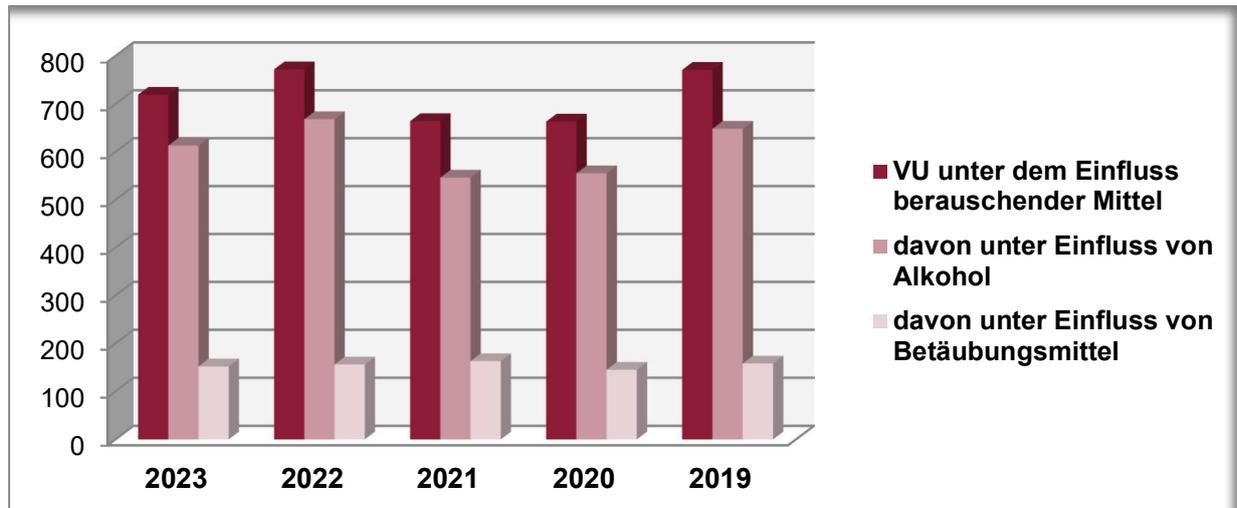


Abbildung 11: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	`19-`22
<b>VU unter Einwirkung berauschender Mittel</b>	719	772	-53	-6,9%	664	663	771	718

Tabelle 13: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel sind im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen und liegen wieder deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019. Der Anteil solcher Unfälle an allen Verkehrsunfällen liegt dabei unter 2 %.

Nachfolgend werden diese Unfälle, unterschieden nach Alkohol- und Drogeneinfluss, betrachtet.

#### 8.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	`19-`22
<b>VU unter Alkoholeinfluss</b>	613	668	-55	-8,2%	546	555	648	604
davon VU mit Personenschaden	213	240	-27	-11,3%	188	175	226	207

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2023 auf 613 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr deutlich nach unten und wieder unter den Wert des Jahres 2019 abgefallen. Bei etwa einem Drittel (213) dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was einer Reduzierung von 11,3 % entspricht.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen macht diese weiterhin nur einen eher geringen Teil aus. Hierbei kam es unter allen insgesamt hierbei 258 Verunglückten zu zwei Fällen mit tödlichem Ausgang. In 49 Fällen wurden Personen schwer und in 207 Fällen leicht verletzt.

In etwa 14 % aller Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss war der oder die Hauptunfallverursachende der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen, wohingegen nur etwa 6 % dieser Unfälle durch Verkehrsteilnehmende verursacht wurden, die älter als 65 Jahre waren.

Betrachtet man die Verkehrsbeteiligungsarten, so werden mit weitem Abstand die meisten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss durch PKW-Fahrende (76 %) verursacht. Fahrende von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen (4 %) oder Rad- und Pedelec-fahrende (8 %) sind hier hingegen nur wenig vertreten.

Aufgrund der steigenden Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache Alkohol des Vorjahres wurden bereits die polizeilichen Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf die Verkehrstüchtigkeit stetig verstärkt. Im Rahmen dieser Maßnahmen wurden 2023 zusätzlich nahezu 2000 Straf- und Ordnungswidrigkeitenanzeigen<sup>6</sup> wegen des Fahrens unter Alkoholeinfluss (ohne Unfallzusammenhang) erfasst, im Jahr 2022 waren dies noch etwa 1800 Anzeigen.

### 8.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	19-22
<b>VU unter Drogeneinfluss</b>	152	156	-4	-2,6%	163	145	158	156
davon VU mit Personenschaden	58	80	-22	-27,5%	62	39	51	58

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

Erkennbar ist ebenfalls ein leichter Rückgang im Bereich der Verkehrsunfälle, bei denen einer der Beteiligten unter dem Einfluss von Drogen stand. Hier wurden im Vergleich zum Vorjahr deutlich weniger solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden gezählt (-27,5 %), jedoch gingen noch nahezu 50% der Unfälle unter Drogeneinfluss auch mit Verletzungen von Beteiligten einher.

<sup>6</sup> Eine Ordnungswidrigkeit liegt hier im Bereich von 0,5 bis 1,09 Promille ohne Ausfallerscheinungen vor, ab 1,1 Promille sowie bei einer Alkoholisierung unter Hinzutreten von Ausfallerscheinungen liegt grundsätzlich der Verdacht des Straftatbestandes der Trunkenheit im Verkehr vor.

Zu berücksichtigen ist hier, dass diese Zahlen im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen insgesamt sehr klein sind, sodass sich geringe Veränderungen prozentual doch deutlicher bemerkbar machen als bei großen Ziffern.

Erfreulicherweise kam bei den 58 Unfällen mit Personenschaden und den dabei insgesamt 86 Verunglückten kein Verkehrsteilnehmer aufgrund der Unfallursache „Drogen“ ums Leben, jedoch wurden 59 Personen leicht und 27 schwer verletzt.

Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten waren mit dieser Hauptunfallursache etwa 80 % der Unfälle durch PKW-Fahrende und nur etwa 7 % durch Fahrradfahrende, 3 % durch E-Scooter-Fahrende und knapp 6 % durch Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen verursacht worden. Etwa ein Drittel der Altersgruppe der Jungen Fahrende war hierbei Unfallverursacher.

Im Rahmen polizeilicher Kontrollmaßnahmen wurden, wie im Vorjahr, zusätzlich in mehr als 1500 Fällen Anzeigen wegen des Fahrens unter Drogeneinfluss ohne Unfallzusammenhang, also Fälle, in denen die Polizei verkehrsuntüchtige Fahrende anhalten konnte, bevor es zu einem Unfall kam, vorgelegt. Die Überprüfung von Fahrzeugführenden hinsichtlich Betäubungsmittel einfluss gehört nach wie vor zu den Standardmaßnahmen einer Verkehrskontrolle. Das Entdeckungsrisiko für beeinflusste Fahrzeugführende wird dabei durch zielgerichtete, anlassbezogene wie auch anlassunabhängige Kontrollmaßnahmen permanent und flächendeckend hochgehalten.

## 8.2 Unfälle aufgrund „unzureichenden Sicherheitsabstands“

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>Ursache Abstand</b>	15.134	14.134	1.000	7,1%	12.281	11.796	13.822	13.008
davon VUP	862	839	23	2,7%	805	829	1.039	878
Anteil an alle VU	33,9%	33,1%			30,8%	30,2%	29,9%	31,0%

Tabelle 16: Verkehrsunfälle mit Ursache Abstand

Bei den Hauptunfallursachen ist der unzureichende Sicherheitsabstand (inkludiert auch den Seitenabstand) mit einem Anteil von etwa einem Drittel primäre Unfallursache. Nach dem Tiefststand im Jahr 2020 stieg die Gesamtzahl der Abstandsunfälle trotz fortschreitender technischer Sicherheitsausrüstung in Fahrzeugen weiter kontinuierlich an. Erfreulich ist hingegen der deutlich geringere Anstieg bei solchen Verkehrsunfällen mit Personenschaden.

Unfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes stellen sich zu nahezu 98 % als reine Sachschadensunfälle dar und ereignen sich weit überwiegend innerorts. Dennoch machen sie immerhin annähernd 20 % aller Personenschadensunfälle aus, wobei in vier Fällen der unzureichende Sicherheitsabstand die Hauptunfallursache für Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang war.

Die Polizei wirkt der Unterschreitung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Videoabstandsmessverfahren entgegen, das insbesondere auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommt. So wurden im Jahr 2023 im Präsidialbereich Koblenz mehr als 12.500 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes eingeleitet.

### 8.3 Unfälle aufgrund „nicht angepasster Geschwindigkeit“

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	19-22
<b>Ursache Geschwindigkeit</b>	3.334	2.913	421	14,5%	2.824	2.812	3.363	2.978
davon VUP	952	856	96	11,2%	792	895	976	880
Anteil an alle VU	7,5%	6,8%			7,1%	7,2%	7,3%	7,1%

Tabelle 17: Verkehrsunfälle mit der Ursache Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle, die auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind, sind um 14,5 % angestiegen. Der Wert des Jahres 2019 wird hierbei nahezu erreicht. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist weiterhin Hauptunfallursache für Verkehrsunfälle mit Personenschaden, wenngleich auch hier mit Blick auf das Jahr 2019 dieser Wert noch nicht erreicht wurde. Jedoch war in 14 Fällen nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptursache bei den tödlichen Verkehrsunfällen anzunehmen.

Angesichts teilweise gravierender Unfallfolgen sind anlassbezogene Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen weiterhin zu allen Tages- und Nachtzeiten fest in der polizeilichen Verkehrssicherheitsstrategie verankert und werden ferner dazu beitragen, unfallträchtiges Rasen durch flächendeckenden Überwachungsdruck zu reduzieren. Hierbei kommen neben stationären Messanlagen auch semimobile („Enforcement-Trailer“) und mobile Messgeräte der Verkehrsdirektion zum Einsatz.

Ebenso werden zivile Fahrzeuge eingesetzt, welche über eine Videotechnik zur Aufzeichnung entsprechender Verstöße verfügen. Ergänzt werden diese Messungen durch den Einsatz von Handlasermessgeräten, die durch die Dienststellen anlassbezogen, vor allem im Rahmen des Beschwerdewesens, an Gefahrenstellen und an Unfallhäufungsstellen, eingesetzt werden. Ende des Jahres 2023 wurde die Zahl der Lasermessgeräte zusätzlich um vier weitere Geräte aufgestockt. Auf diese Weise wurden im vergangenen Jahr im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums Koblenz über eine Million Geschwindigkeitsverstöße registriert.

#### 8.4 Unfälle mit Ursache „Ablenkung“

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	19-22
<b>Ursache Ablenkung</b>	264	277	-13	-4,7%	404	*	*	*
davon VUP	62	78	-16	-20,5%	102	*	*	*
Anteil an alle VU	0,6%	0,6%			1,0%	*	*	*

Tabelle 18: Verkehrsunfälle mit Ursache Ablenkung (\* Ursache erst ab 01.01.2021 statistisch erfasst)

Bei Verkehrsunfällen, die sich infolge Unachtsamkeit in Form von Ablenkung, beispielsweise durch die Nutzung von Smartphones und anderen elektronischen Geräten ereignen, war das Dunkelfeld bislang hoch. Mit Beginn des Jahres 2021 wurde daher die gesonderte statistische Erfassung dieser Verkehrsunfallursache eingeführt. So konnten für das Jahr 2021 im Präsidialbereich Koblenz in der Folge immerhin 404 Verkehrsunfälle der Unfallursache Ablenkung zugeordnet werden. Im Jahr 2022 waren es nur 277 und im Jahr 2023 nur noch 264 Fälle.

In etwa einem Viertel dieser Unfälle kam es dabei zu Personenschäden, was im Verhältnisvergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen einen eher hohen Wert darstellt. Daher wurde die bereits im April 2018 eingeführte Konzeption „Ablenkung im Straßenverkehr“, die einerseits präventiv durch Aufklärungsveranstaltungen für die Gefahren durch Ablenkung sensibilisiert, andererseits aber auch repressiv durch gezielte, anlassbezogene Kontrollmaßnahmen Wirkung entfaltet, auch im Jahr 2023 fortgeführt. Dabei wurden im Präsidialbereich Koblenz unter anderem mehr als 5400 Ordnungswidrigkeiten wegen Ablenkungsverstößen (ohne Verkehrsunfälle) festgestellt und angezeigt (2022: 4250).

## 8.5 Unfälle mit Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	`19-`22
<b>Wild auf der Fahrbahn</b>	7.690	7.422	268	3,6%	7.642	7.282	8.294	7.660
davon VUP	60	54	6	11,1%	62	63	72	63
Anteil an alle VU	17,2%	17,4%			19,2%	18,6%	18,0%	18,2%

Tabelle 19: Unfälle mit Ursache Wild auf der Fahrbahn

Im Jahr 2023 kam es zu 7690 Verkehrsunfällen durch Wild auf der Fahrbahn. Diese stellen mit einem Anteil von etwa 17 % am Gesamtunfallgeschehen eine nicht unwesentliche Unfallursache dar. Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2022 ist hier wieder ein Anstieg zu verzeichnen, liegt aber noch unter dem Niveau des Jahres 2019. Der weiterhin sehr geringe Anteil solcher Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist erfreulich. Es kam erneut keine Person aufgrund der Kollision mit einem Wildtier ums Leben. In lediglich 10 Fällen verursachte der Zusammenstoß mit Wild schwere Personenschäden.

## 8.6 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	`19-`22
<b>Straßenbenutzung</b>	1.782	1.686	96	5,7%	1.506	1.447	1.786	1.606
davon VUP	230	188	42	22,3%	183	211	241	206
Anteil an alle VU	4,0%	3,9%			3,8%	3,7%	3,9%	3,8%
<b>Überholen</b>	856	748	108	14,4%	644	628	825	711
davon VUP	160	173	-13	-7,5%	129	127	162	148
Anteil an alle VU	1,9%	1,8%			1,6%	1,6%	1,8%	1,7%
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	912	895	17	1,9%	862	831	1.074	916
davon VUP	59	74	-15	-20,3%	60	67	74	69
Anteil an alle VU	2,0%	2,1%			2,2%	2,1%	2,3%	2,2%
<b>Vorfahrt</b>	2.533	2.308	225	9,7%	2.173	2.108	2.684	2.318
davon VUP	698	673	25	3,7%	579	625	708	646
Anteil an alle VU	5,7%	5,4%			5,4%	5,4%	5,8%	5,5%
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsf.</b>	7.513	7.707	-194	-2,5%	7.040	7.201	8.589	7.634
davon VUP	472	496	-24	-4,8%	425	463	558	486
Anteil an alle VU	16,8%	18,0%			17,6%	18,4%	18,6%	18,2%
<b>Andere Fehler</b>	1.327	1.315	12	0,9%	1.445	1.959	2.366	1.771
davon VUP	189	190	-1	-0,5%	215	266	242	228
Anteil an alle VU	3,0%	3,1%			3,6%	5,0%	5,1%	4,2%

Tabelle 20: Weitere Unfallursachen

Die weiteren Unfallursachen stellen sich heterogen dar. Neben den bereits dargestellten Unfallursachen wurden, wie auch schon im vergangenen Jahr, vor allem fehlerhaftes Verhalten beim „Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“, „Vorfahrtsverletzungen“, „Fehler bei der Straßenbenutzung“ (Rechtsfahrgebot, Falschfahrer, verbotswidriges Befahren), „Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren“ sowie „Fehler beim Überholen“ als unfallursächliches Verhalten ausgemacht.

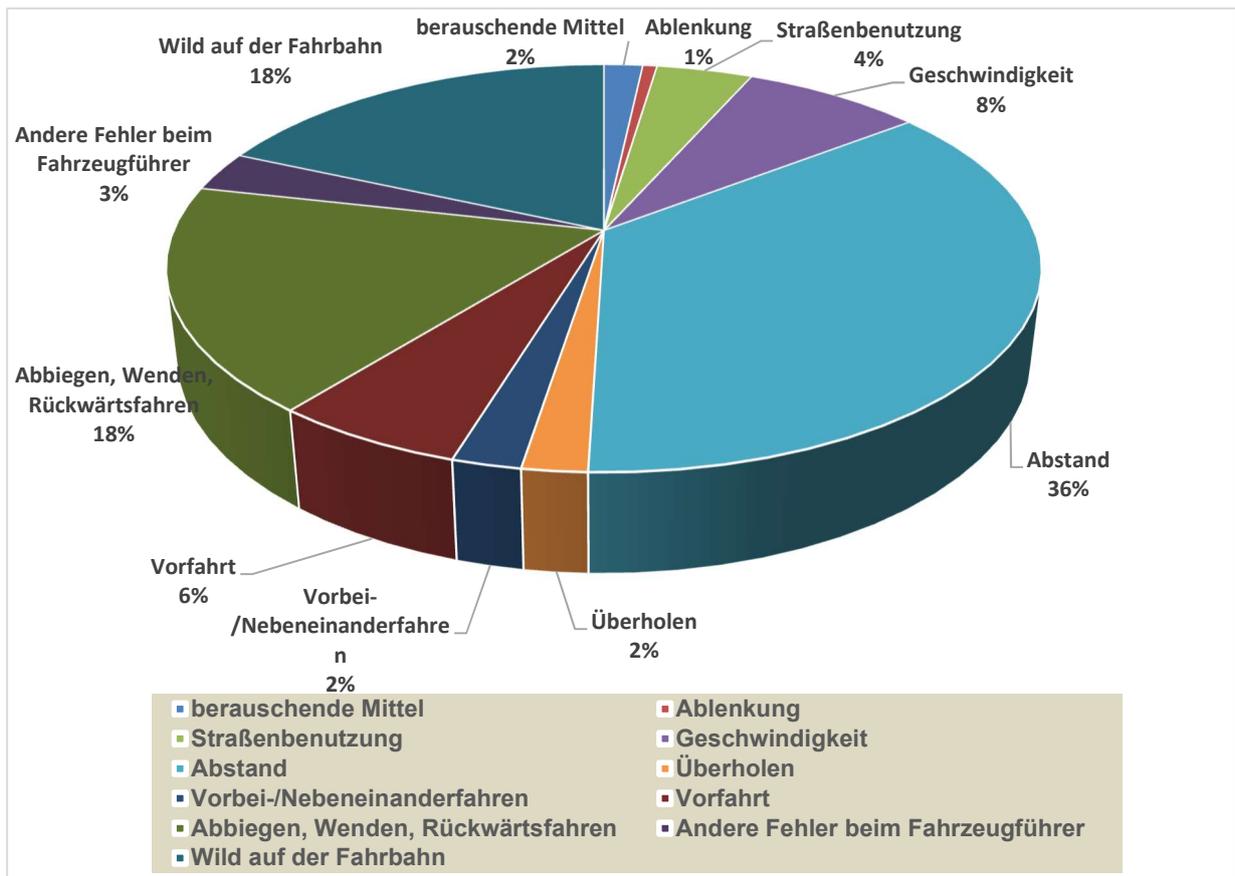


Abbildung 12: Grafik Unfallursachen

## 9 Zusammenfassung und Ausblick

Wie bereits eingangs erwähnt, muss die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen noch im Lichte der Beeinflussung durch die Corona-Pandemie gesehen werden, sodass der weitere Anstieg der Verkehrsunfallzahlen mit annähernder Rückkehr zur normalen Verkehrsdichte absehbar war. Betrachtet man die Unfallbilanz 2023 des Polizeipräsidiums Koblenz unter diesen Gesichtspunkten und im direkten Vergleich zu den Werten des Corona-freien Jahres 2019, so ist insgesamt noch ein positives Bild zu verzeichnen. Besonders positiv ist der weiterhin niedrige Stand bei den tödlich und schwer verletzten Verkehrsunfallbeteiligten zu nennen, die im Sinne der „Vision Zero“ in besonderem Fokus stehen.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Risikogruppen fallen bei den Altersgruppen zuvörderst die Senioren und Jungen Fahrenden und bei den Verkehrsbeteiligungsarten insbesondere die Fahrrad-/ Pedelec-fahrenden und Lkw-Fahrenden auf. Die Anstiege in diesen Bereichen waren schon im Laufe des Jahres auffällig, sodass bereits verstärkt Maßnahmen getroffen wurden, um dem negativen Trend entgegen zu wirken. Die Risikogruppen bleiben weiterhin unter besonderer Beobachtung bei der Beteiligung am Verkehrsunfallgeschehen.

Wenngleich bei der Unfallursache Alkohol/ Drogen die polizeilich ergriffenen gegenlenkenden Maßnahmen zur Reduzierung der Verkehrsunfälle, auch der Unfälle mit Personenschäden, beigetragen haben, wird diese Unfallursache weiterhin im Fokus des Polizeipräsidiums Koblenz bleiben. Gleiches gilt für die Unfallursache „Geschwindigkeit“ und „unzureichender Sicherheitsabstand“.

Langfristige positive Entwicklungen im Vergleich zu 2019 sind bei den Nutzern von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen erkennbar. Hier zeigen offensichtlich die konzeptionell hinterlegten Maßnahmen der letzten Jahre, vor allem im Bereich der klassischen „Bikerstrecken“ in Westerwald und Eifel, zwischenzeitlich Wirkung.

Ebenso positiv zu werten ist die Entwicklung in der Risikogruppe „Kinder“, auch hier scheinen die gegenlenkenden präventiven und repressiven polizeilichen Maßnahmen Einfluss genommen zu haben.

Verkehrssicherheitsarbeit ist nach wie vor eine der Kernaufgabe und zugleich besonderes Anliegen der Polizei. Gerade vor dem Hintergrund der Diskussionen um den Klimawandel und der politisch eingeleiteten Verkehrswende unter Einbeziehung neuer Arten der Verkehrsbeteiligung sowie der Forcierung von Elektro-Mobilität, ist und bleibt Mobilität altersgruppenübergreifend von zentraler Bedeutung. In der Folge gilt es auch für die Polizei, den Herausforderungen steigender Verkehrsdichte, unterschiedlicher Verkehrsbeteiligungsformen und fortschreitender technischer Entwicklung in einer Form gerecht zu werden, die es allen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht, weiterhin sicher am Straßenverkehr teilzunehmen.

Das Polizeipräsidium Koblenz wird daher seine Schwerpunkte in der Verkehrssicherheitsarbeit auch weiterhin so wählen, dass der Fokus auf besonders gefährdete und unfallbelastete Risikogruppen gerichtet ist. Insbesondere in der Risikogruppe „Kinder“ und bei den Nutzern von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen führten die zuvor erwähnten polizeilichen Maßnahmen zum Erfolg.

Die Verkehrssicherheitsarbeit wird auch weiterhin durch verschiedenste, gezielte und gegenlenkende Maßnahmen, sowohl im repressiven als auch im präventiven Bereich, bei erkannten Risikogruppen fortgeführt, beispielsweise in der angestiegenen Risikogruppe „Lkw“ durch eine Erhöhung der polizeilichen Kontrollmaßnahmen, um sowohl den jeweiligen Risikogruppen als auch den übrigen Verkehrsteilnehmenden eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen.

## 10 Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen

Weitergehende Informationen zum Verkehrsunfallgeschehen in den nachgeordneten Direktionsbereichen des Polizeipräsidioms Koblenz stellen die Polizeidirektionen Koblenz, Mayen, Montabaur und Neuwied zur Verfügung. Auskunft hinsichtlich der Verkehrsunfallentwicklung auf den Bundesautobahnen erteilt die Verkehrsdirektion Koblenz.

### **Polizeidirektion Koblenz**

Moselring 10/12, 56068 Koblenz  
E-Mail: pdkoblenz@polizei.rlp.de  
Telefon: 0261-103-2405

### **Polizeidirektion Mayen**

Hahnengasse 11, 56727 Mayen  
E-Mail: pdmayen@polizei.rlp.de  
Telefon: 02651-801-413

### **Polizeidirektion Montabaur**

Koblenzer Straße 15, 56410 Montabaur  
E-Mail: pdmontabaur@polizei.rlp.de  
Telefon: 02602-9226-312

### **Polizeidirektion Neuwied**

Reckstraße 6, 56564 Neuwied  
E-Mail: pdneuwied@polizei.rlp.de  
Telefon: 02631-878-308

### **Verkehrsdirektion Koblenz**

General-Allen-Straße 1, 56077 Koblenz  
E-Mail: vdkoblenz@polizei.rlp.de  
Telefon: 0261-103-3306

## 11 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2023	2022	Total	%	2021	2020	2019	'19-'22
<b>Gesamtzahl der Verkehrsunfälle</b>	<b>44.700</b>	<b>42.715</b>	<b>1.985</b>	<b>4,6%</b>	<b>39.912</b>	<b>39.105</b>	<b>46.204</b>	<b>41.984</b>
<b>davon VU mit Personenschaden</b>	4.400	4.361	39	0,9%	3.965	4.164	4.774	4.316
davon VU mit Getöteten (VUP 1)	39	38	1	2,6%	35	44	50	42
davon VU mit Schwerverletzten (VUP 2)	775	868	-93	-10,7%	839	897	993	899
davon VU mit Leichtverletzten (VUP 3)	3.586	3.455	131	3,8%	3.091	3.223	3.731	3.375
VU mit § 142 StGB (Flucht)	9.077	8.471	606	7,2%	7.811	7.976	9.246	8.376
davon geklärt	3.773	3.483	290	8,3%	3.309	3.341	3.767	3.475
<b>Aufklärungsquote</b>	41,6%	41,1%			42,4%	41,9%	40,7%	41,5%
<b>Verunglückte Personen</b>								
<b>Gesamtzahl der verunglückten Personen</b>	<b>5.778</b>	<b>5.716</b>	<b>62</b>	<b>1,1%</b>	<b>5.140</b>	<b>5.422</b>	<b>6.267</b>	<b>5.636</b>
davon Getötete	41	40	1	2,5%	36	47	55	45
davon Schwerverletzte	887	986	-99	-10,0%	935	1.012	1.140	1.018
davon Leichtverletzte	4.850	4.690	160	3,4%	4.169	4.363	5.072	4.574
<b>Risikogruppen nach Alter</b>								
VU mit <b>Kinderbeteiligung</b> (0 - 14)	400	444	-44	-9,9%	338	344	422	387
davon VUP	310	344	-34	-9,9%	253	254	342	298
dabei verunglückte Kinder	348	377	-29	-7,7%	280	290	380	332
VU unter Beteiligung <b>Junge Fahrende</b> (18 - 24)	9.183	8.800	383	4,4%	8.567	8.326	9.794	8.872
davon VUP	1.227	1.188	39	3,3%	1.060	1.165	1.326	1.185
dabei verunglückte Junge Fahrende	1.085	1.014	71	7,0%	916	985	1.146	1.015
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 65)	9.183	8.469	714	8,4%	7.541	7.542	9.087	8.160
davon VUP	991	1.001	-10	-1,0%	814	904	1.076	949
dabei verunglückte Senioren (≥ 65)	714	701	13	1,9%	563	645	759	667
VU unter Beteiligung v. <b>Senioren</b> (≥ 75)	3.947	3.552	395	11,1%	3.321	3.428	4.257	3.640
davon VUP	446	415	31	7,5%	370	424	508	429
dabei verunglückte Senioren (≥ 75)	279	285	-6	-2,1%	250	307	343	296
<b>Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung</b>								
VU <b>Rad- und Pedelec</b> fahrende	930	912	18	2,0%	820	901	922	889
davon VUP	731	693	38	5,5%	632	730	727	696
dabei verunglückte Rad- und Pedelecfahrende	725	703	22	3,1%	626	740	732	700
VU <b>motorisierte Zweiräder mit a.K.</b>	859	864	-5	-0,6%	838	866	939	877
davon VUP	595	587	8	1,4%	586	576	661	603
dabei verunglückte Zweiradnutzende (a.K.)	623	627	-4	-0,6%	620	605	702	639
VU mit <b>LKW</b>	5.469	5.218	251	4,8%	5.068	4.658	5.231	5.044
davon VUP	368	401	-33	-8,2%	365	390	405	390
im Zusammenhang mit LKW-VU Verunglückte	511	562	-51	-9,1%	481	545	550	535
<b>Unfallursachen</b>								
<b>Alkoholeinfluss</b>	613	668	-55	-8,2%	546	555	648	604
<b>Drogeneinfluss</b>	152	156	-4	-2,6%	163	145	158	156
<b>Ablenkung</b>	264	277	-13	-4,7%	404	*	*	*
<b>Straßenbenutzung</b>	1.782	1.686	96	5,7%	1.506	1.447	1.786	1.606
<b>Geschwindigkeit</b>	3.334	2.913	421	14,5%	2.824	2.812	3.363	2.978
<b>Abstand</b>	15.134	14.134	1.000	7,1%	12.281	11.796	13.822	13.008
<b>Überholen</b>	856	748	108	14,4%	644	628	825	711
<b>Vorbei-/Nebeneinanderfahren</b>	912	895	17	1,9%	862	831	1.074	916
<b>Vorfahrt</b>	2.533	2.308	225	9,7%	2.173	2.108	2.684	2.318
<b>Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren</b>	7.513	7.707	-194	-2,5%	7.040	7.201	8.589	7.634

Tabelle 21: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick (\* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.21 statistisch erfasst)