

Verkehrsunfallstatistik 2021
des Polizeipräsidiums Pforzheim

Polizeipräsidium Pforzheim
Verkehrsunfallstatistik 2021

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort 1
2. Wesentliche Daten im Überblick 2
3. Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten 3
4. Entwicklung des Unfallgeschehens 5
   - 4.1. PP Pforzheim 5
     - 4.1.1. Unfälle gesamt 5
     - 4.1.2. Unfälle mit Personenschaden und Verunglückten 5
     - 4.1.3. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden 5
     - 4.1.4. Unfalltote 6
     - 4.1.5. Vision Zero 7
     - 4.1.6. Unfälle mit zu Fuß Gehenden 8
     - 4.1.7. Radfahrunfälle 9
     - 4.1.8. Pedelec-Unfälle 11
     - 4.1.9. Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) 12
     - 4.1.10. Motorradunfälle 12
     - 4.1.11. Lastkraftwagenunfälle 14
     - 4.1.12. Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) 15
     - 4.1.13. Schulwegunfälle mit Kindern (0-13 Jahre) 16
     - 4.1.14. Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) 17
     - 4.1.15. Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) 19
     - 4.1.16. Alkoholunfälle 20
     - 4.1.17. Drogenunfälle 21
     - 4.1.18. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort 22
     - 4.1.19. Unfallursache Ablenkung (neu) 22
   - 4.2. Autobahn (BAB 8) 23
     - 4.2.1. Unfälle und Verunglückte auf der Autobahn 23
     - 4.2.2. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden 24
     - 4.2.3. Lastkraftwagenunfälle auf der Autobahn 24
     - 4.2.4. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort auf der Autobahn 25
     - 4.2.5. Großbaustelle Enztalquerung 25
       - 4.2.5.1. Stauwarnanlage 26
     - 4.2.6. Staumanagement 26
5. Verkehrsüberwachung 27
   - 5.1. Alkohol und Drogen 27
   - 5.2. Passive Sicherheit und Nutzung elektronischer Geräte (Ablenkung) 28
   - 5.3. Geschwindigkeit 28
   - 5.4. Motorrad 29
   - 5.5. Fahrrad und Pedelec 30
   - 5.6. Gewerblicher Güter- und Personenverkehr 30
   - 5.7. Ausblick 2022 31

ANLAGEN ..... A

Anlage 1: Stadtkreis Pforzheim (tabellarisch) ..... A
a.) Strukturdaten Stadt Pforzheim ..... A
b.) Unfälle und Verunglückte in Pforzheim ..... A
c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden ..... B
d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden in Pforzheim ..... B
e.) Radfahrunfälle in Pforzheim ..... B
f.) Pedelec-Unfälle in Pforzheim ..... B
g.) Motorradunfälle in Pforzheim C
h.) Lastkraftwagenunfälle in Pforzheim C
i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) in Pforzheim C
j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) in Pforzheim C
k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) in Pforzheim ..... D
l.) Alkoholunfälle in Pforzheim ..... D
m.) Drogenunfälle in Pforzheim ..... D
n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Pforzheim ..... D

Anlage 2: Landkreis Enzkreis (tabellarisch) ..... E
a.) Strukturdaten Enzkreis ..... E
b.) Unfälle und Verunglückte im Enzkreis ..... E
c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden ..... F
d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Enzkreis ..... F
e.) Radfahrunfälle im Enzkreis ..... F
f.) Pedelec-Unfälle im Enzkreis ..... F
g.) Motorradunfälle im Enzkreis ..... G
h.) Lastkraftwagenunfälle im Enzkreis ..... G
i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Enzkreis ..... G
j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Enzkreis ..... G
k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Enzkreis ..... H
l.) Alkoholunfälle im Enzkreis ..... H
m.) Drogenunfälle im Enzkreis ..... H
n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Enzkreis ..... H

Anlage 3: Landkreis Calw (tabellarisch) I
a.) Strukturdaten Landkreis Calw I
b.) Unfälle und Verunglückte im Landkreis Calw I
c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden ..... J
d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Landkreis Calw ..... J
e.) Radfahrunfälle im Landkreis Calw ..... J
f.) Pedelec-Unfälle im Landkreis Calw ..... J
g.) Motorradunfälle im Landkreis Calw ..... K
h.) Lastkraftwagenunfälle im Landkreis Calw ..... K
i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Landkreis Calw ..... K
j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Landkreis Calw ..... K
k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Landkreis Calw L
l.) Alkoholunfälle im Landkreis Calw L
m.) Drogenunfälle im Landkreis Calw L
n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Landkreis Calw L

Anlage 4: Landkreis Freudenstadt (tabellarisch) ..... M
a.) Strukturdaten Landkreis Freudenstadt ..... M
b.) Unfälle und Verunglückte im Landkreis Freudenstadt ..... M
c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden ..... N
d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Landkreis Freudenstadt ..... N

e.) Radfahrunfälle im Landkreis Freudenstadt ..... N
f.) Pedelec-Unfälle im Landkreis Freudenstadt ..... N
g.) Motorradunfälle im Landkreis Freudenstadt ..... O
h.) Lastkraftwagenunfälle im Landkreis Freudenstadt ..... O
i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Landkreis Freudenstadt ..... O
j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Lkr. Freudenstadt ..... O
k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Landkreis Freudenstadt ..... P
l.) Alkoholunfälle im Landkreis Freudenstadt ..... P
m.) Drogenunfälle im Landkreis Freudenstadt ..... P
n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Landkreis Freudenstadt ..... P

1. Vorwort

In diesem Bericht werden die statistisch erfassten Verkehrsunfälle (VU) dargestellt, die sich im Jahr 2021 im Zuständigkeitsbereich des Polizeipräsidiums (PP) Pforzheim ereigneten. Der Dienstbezirk des PP Pforzheim umfasst den Stadtkreis Pforzheim, die Landkreise Enzkreis, Calw und Freudenstadt sowie die Bundesautobahn (BAB) 8[1]. Die Verkehrsunfälle auf der BAB 81 im Landkreis Freudenstadt werden im Bericht nicht abgebildet, da die Zuständigkeit für diesen Autobahnabschnitt beim PP Konstanz liegt.

Grundlage für die Auswertung der Verkehrsunfallzahlen waren die Elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa) des PP Pforzheim sowie das Führungsinformationssystem (FIS) der Polizei Baden-Württemberg.[2] Dort sind ausschließlich Unfälle erfasst, die sich im öffentlichen Verkehrsraum ereigneten.

Ein Überblick über die wesentlichen Statistikdaten des PP Pforzheim findet sich zu Beginn des Berichts. Danach werden besondere Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten im Jahr 2021 beleuchtet. Nachfolgend wird das Unfallgeschehen beim PP Pforzheim sowie auf der Autobahn (BAB 8) detailliert ausgewertet und analysiert. Im letzten Teil stellen wir die polizeiliche Tätigkeit im Bereich der Verkehrsüberwachung dar.

In den Anlagen befinden sich die jeweiligen Strukturdaten sowie die detaillierten Verkehrsunfallzahlen in tabellarischer Form des Stadtkreises Pforzheim und der Landkreise Enzkreis, Calw und Freudenstadt.

[1] Autobahnabschnitt BAB 8 im Zuständigkeitsbereich des PP Pforzheim (siehe Ziffer 4.2.1)
[2] Stand: 20.01./15.02.2022

2. Wesentliche Daten im Überblick

Strukturdaten[3]				
PP Pforzheim	2019	2020[4]	Veränderung	
Einwohner	602.957	604.281	+1.324	0,2%
Kraftfahrzeugbestand[5] (gesamt)	460.039	468.634	+8.595	1,9%
- davon Krafträder	39.191	40.760	+1.569	4,0%
- Anteil am Gesamtbestand	*8,5%*	*8,7%*	--	*0,2%*
- davon Lastkraftwagen/Zugmaschinen	41.641	42.854	+1.213	2,9%
- Anteil am Gesamtbestand	*9,1%*	*9,1%*	--	--

Unfalllage & Unfallfolgen					
PP Pforzheim	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung	
Unfälle gesamt	17.687	14.294	15.220	+926	6,5%
Unfälle mit Personenschaden	2.003	1.703	1.644	-59	-3,5%
Unfälle mit Sachschaden	15.684	12.591	13.576	+985	7,8%
- davon Kleinstunfälle[6]	10.610	8.477	9.210	+733	8,6%
Verunglückte Personen gesamt	2.721	2.181	2.154	-27	-1,2%
- davon Getötete[7]	32	35	31	-4	-11,4%
- davon Schwerverletzte[8]	463	455	439	-16	-3,5%
- davon Leichtverletzte	2.227	1.691	1.684	-7	-0,4%

Risikogruppen					
PP Pforzheim	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung	
Verunglückte Kinder (0-13)	160	121	130	+9	7,4%
- davon auf dem Schulweg	23	8	9	+1	12,5%
Verunglückte junge Erwachsene (18-24)	504	383	430	+47	12,3%
Verunglückte ältere Menschen (ab 65)	399	261	252	-9	-3,4%

Beteiligungsarten bei Unfällen mit Personenschaden				
PP Pforzheim	2020	2021	Abweichung	
Zu Fuß Gehende	166	143	-23	-13,9%
Rad (Fahrrad und Pedelec)	305	261	-44	-14,4%
Motorrad[9]	288	243	-45	-15,6%
Lastkraftwagen (Lkw)	136	140	+4	2,9%
Personenkraftwagen (Pkw)	1.325	1.259	-66	-5,0%

[3] Statistisches Landesamt Baden-Württemberg (Bad.-Württ.): Daten für den Stadtkreis Pforzheim sowie die Landkreise Enzkreis, Calw und Freudenstadt
[4] Daten zu Einwohnern sowie zum Kraftfahrzeugbestand für das Gesamtjahr 2021 lagen bei Statistikerstellung noch nicht vor.
[5] Zahlen für 2019: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2020 / Zahlen für 2020: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2021 (Statistisches Landesamt Bad.-Württ.)
[6] Kleinstunfälle gemäß VwV-VkSA (statistisch nicht auswertbar)
[7] Eine Person gilt als Unfalltoter im Sinne der Unfallstatistik, sobald diese innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall verstirbt.
[8] Eine Person gilt als schwerverletzt im Sinne der Unfallstatistik, sobald diese länger als 24 Stunden stationär im Krankenhaus aufgenommen wird.
[9] EUSKa: Kraftrad/Kraftroller über 125 cm³ sowie Leichtkraftrad 50-125 cm³

Hauptunfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden							
Verteilung (Anteil)	PP Pforzheim 2020	PP Pforzheim 2021	Stadtkreis Pforzheim 2021	Landkreis Enzkreis 2021	Landkreis Calw 2021	Landkreis Freudenstadt 2021	BAB 8 2021
Verkehrstüchtigkeit	7%	7%	5%	8%	8%	8%	6%
Geschwindigkeit	15%	15%	7%	19%	14%	16%	32%
Abstand	10%	13%	14%	12%	6%	7%	54%
Überholen	5%	5%	3%	6%	5%	8%	4%
Vorfahrt	15%	15%	15%	20%	13%	15%	--
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	12%	11%	14%	11%	9%	11%	1%

3. Einflussfaktoren auf das Mobilitätsverhalten

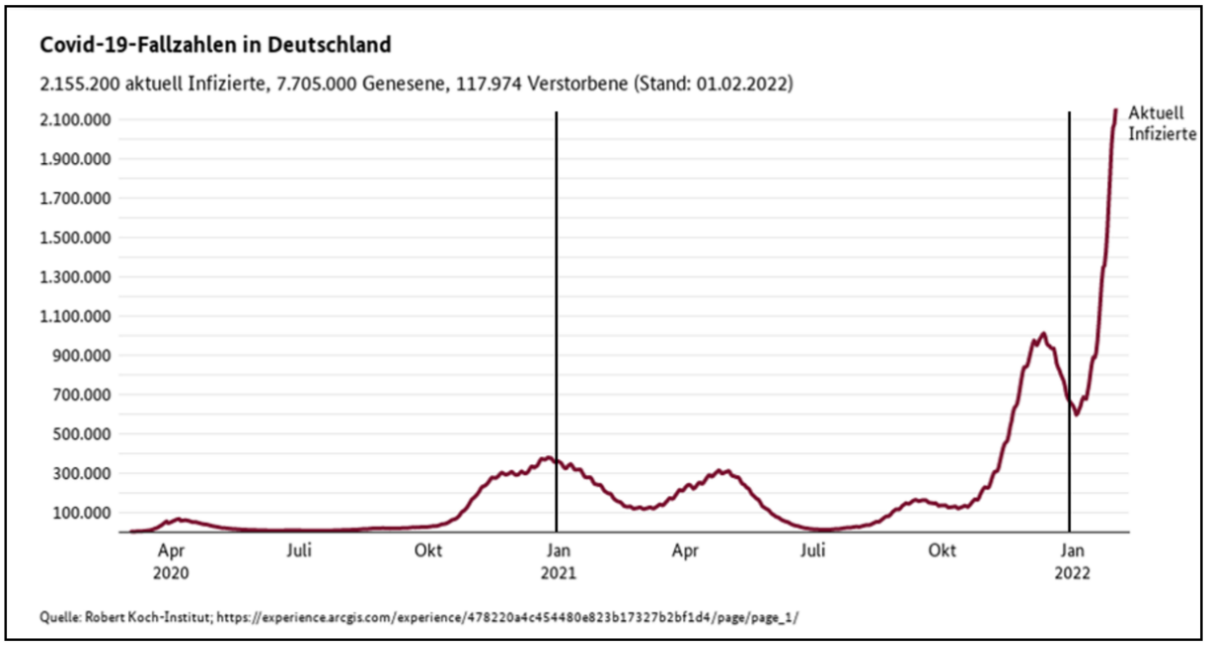
Die Corona-Pandemie[10] führte insbesondere in der ersten Jahreshälfte 2021 zu einem erneuten bundesweiten Rückgang der allgemeinen Mobilität[11] in der Bevölkerung im Vergleich zum präpandemischen Jahr 2019. Gleichzeitig konnten in der ersten Jahreshälfte 2021 Anstiege („Corona-Wellen“) der Covid-19-Fallzahlen beobachtet werden (siehe Grafik 1). Diese gegenläufige Entwicklung - steigende Covid-19-Fallzahlen und sinkende Mobilitätsentwicklung - ist bedingt durch gesetzliche Vorschriften zur Pandemiebekämpfung, die insbesondere einen messbaren Einfluss auf die Mobilität der Menschen hatten. Diese Entwicklungen konnte auch schon im Jahr 2020 festgestellt werden, wobei die jeweiligen Einschnitte in der Mobilität damals wesentlich stärker waren (siehe Grafik 2).

In der zweiten Jahreshälfte 2021 änderte sich diese Entwicklung trotz neuer „Corona-Wellen“. Einhergehend mit einer zunehmenden Immunisierung der Bevölkerung gegen das Coronavirus wurden die Vorgaben zur Pandemiebekämpfung differenzierter und schränkten immer weniger Menschen in ihrem Mobilitätsverhalten grundsätzlich ein. Es gab keine generellen Kontaktbeschränkungen, nächtliche Ausgangssperren oder Schul-/Geschäftsschließungen mehr wie bei den „Corona-Wellen“ in der ersten Jahreshälfte. Die allgemeine Mobilität stieg daher in der zweiten Jahreshälfte bis Jahresende 2021 wieder auf bzw. sogar teilweise über präpandemisches Niveau (2019).

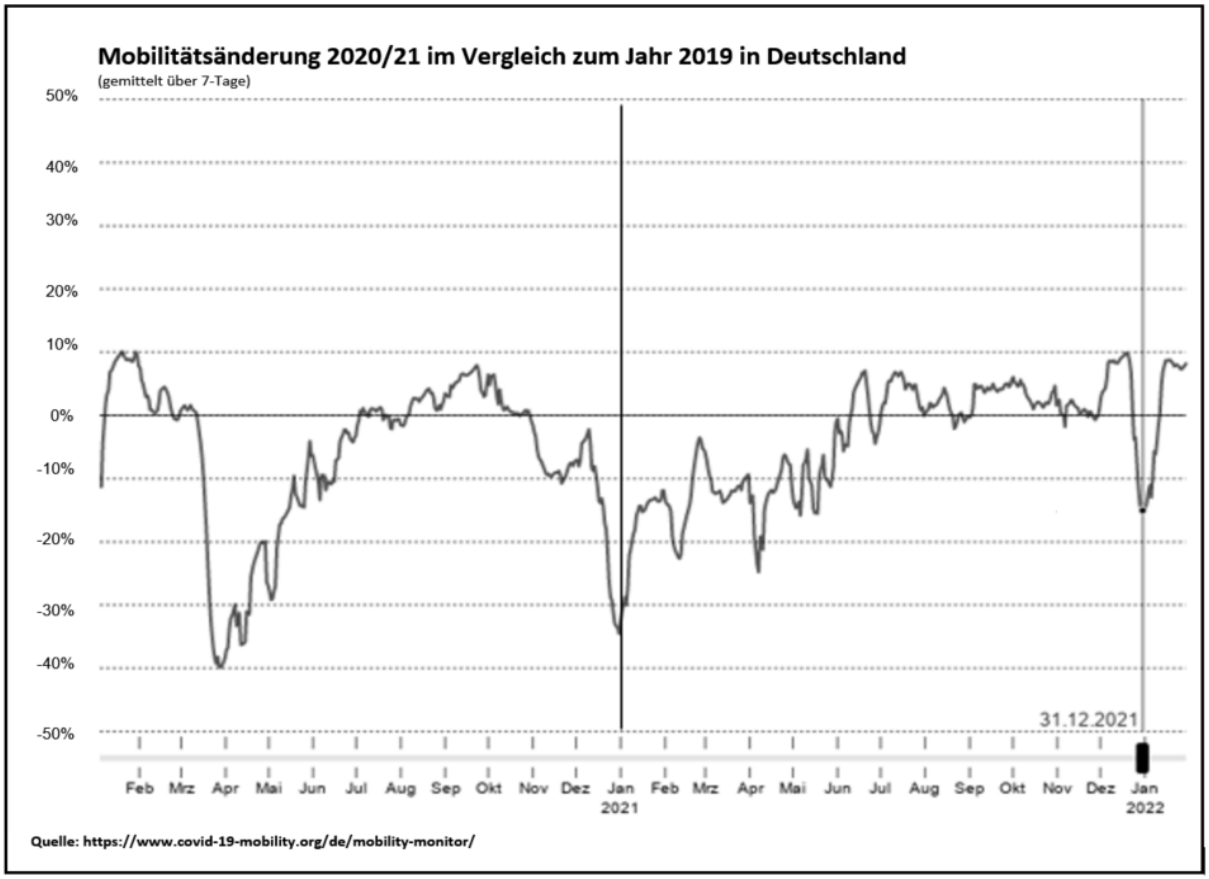
Wenn man die Erkenntnisse zur allgemeinen Mobilitätsentwicklung in Verbindung mit den Covid-19-Fallzahlen auf den Straßen-/Kraftfahrzeugverkehr überträgt, passt ein Anstieg der Unfallzahlen 2021 beim PP Pforzheim um 6,5% zum Vorjahr in das Gesamtbild der dargestellten Mobilitätsveränderungen der Jahre 2020 und 2021 (insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2021).

[10] Covid-19 (Coronavirus SARS-CoV-2)
[11] Die Mobilität wurde hierbei durch das RKI anhand von Mobilfunkdaten gemessen, umfasst also Bewegungen/Fortbewegungsmittel jeglicher Art.

Grafik 1: Liniendiagramm der Covid-19-Fallzahlen in Deutschland 2020/2021.



Grafik 2: Übersicht zur Mobilitätsänderung in Deutschland 2020/2021 im Vergleich zu 2019.



4. Entwicklung des Unfallgeschehens

4.1. PP Pforzheim

4.1.1. Unfälle gesamt

Auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich des PP Pforzheim wurden im Jahr 2021 insgesamt 15.220 (2020:14.294) Verkehrsunfälle und damit 926 mehr als 2020 polizeilich aufgenommen. Der Anstieg der Gesamtunfälle liegt damit 2021 bei 6,5% gegenüber dem Vorjahr, gegenüber dem Dreijahresvergleich 2017-2019 (17.687) bedeuten die Gesamtunfallzahlen weiterhin einen Rückgang von 13,9%. Der Anstieg der Gesamtunfälle ist im Übrigen überwiegend auf einen Anstieg der Kleinstunfälle zurückzuführen (+8,6%).

Im Stadtkreis Pforzheim bewegen sich die Gesamtzahlen der VU in etwa auf Vorjahresniveau. Für die Landkreise Enzkreis (+6,4%) und Calw (+4,7%) sind jeweils leichte Steigerungen der Gesamtunfälle festzustellen. Einen stärkeren Anstieg der Gesamtunfallzahlen gab es im Landkreis Freudenstadt (+14,7%) und auf der gesondert betrachteten Bundesautobahn (BAB) 8 im Dienstbezirk des PP Pforzheim (+23,7%). Insgesamt liegen aber alle betrachteten Gesamtunfallzahlen teilweise deutlich unter dem jeweiligen Durchschnitt der Jahre 2017-2019.[12]

4.1.2. Unfälle mit Personenschaden und Verunglückten[13]

Bei 1.644 (1.703) Unfällen mit Personenschaden - man spricht auch von schweren Unfällen - kamen Menschen zu Schaden, was einem Rückgang von 3,5% entspricht. Bei diesen schweren Unfällen verunglückten auf den Straßen des PP Pforzheim insgesamt 2.154 (2.181) Menschen (-1,2%). Unter den Verunglückten liegt auch die Anzahl der tödlich verletzten Personen mit 31 unter der des Vorjahres (35) sowie unterhalb des Dreijahresvergleichs 2017-2019 von 32 Unfalltoten. Auch die Zahl der schwerverletzten Personen mit 439 (455) sank um 3,5%. Die Zahl der Leichtverletzten ging von 1.691 auf 1.684 zurück (-0,4%).

Der positive Trend spiegelt sich in den Unfall- und Verunglücktenzahlen der drei Landkreise sowie im Stadtkreis Pforzheim überwiegend wider. Gegen den Trend steigt die Zahl der Schwerverletzten im Stadtkreis Pforzheim um 16,7% an. Ein Anstieg der leichtverletzten Personen ist im Landkreis Freudenstadt um 9,4% und auf der BAB 8 um 27% zu verzeichnen. Zwar steigen dort auch die Gesamtzahlen der VU und Verunglückten an, liegen jedoch überwiegend weit unterhalb des Dreijahresvergleichs 2017-2019.

4.1.3. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Bei Unfällen mit Personenschaden liegen beim PP Pforzheim die Unfallursachen „Geschwindigkeit“ und „Vorfahrt“ mit einem Anteil von je 15% auf Platz eins. Die Unfallursache „Abstand“ ist von 10% auf 13% angestiegen. Die Anteile für die Ursachen „Verkehrstüchtigkeit“

[12] Siehe Tabellen Unfälle und Verunglückte des Stadtkreises Pforzheim (Anlage 1) sowie der Landkreise Enzkreis, Calw und Freudenstadt (Anlagen 2-4).
[13] Verunglückte sind immer Getötete, Schwer- und Leichtverletzte.

(7%) und „Überholen“ (5%) liegen gleichbleibend auf dem Vorjahresniveau. Der Anteil der Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ ging leicht auf 11% zurück.

Bei der Betrachtung der drei Landkreise sowie des Stadtkreises Pforzheim ist auffällig, dass im Enzkreis die Ursachen „Geschwindigkeit“ (Anteil von 19%) und „Vorfahrt“ (Anteil von 20%) über den Durchschnittswerten des PP Pforzheim liegen. Im Landkreis Freudenstadt liegt die Ursache „Überholen“ mit einem Anteil von 8% und im Stadtkreis Pforzheim die Ursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit einem Anteil von 14% über den Durchschnittswerten des Präsidiums. Die Unfallursachen „Geschwindigkeit“ und „Abstand“ sind auf Autobahnen (hier BAB 8) grundsätzlich die beiden Hautunfallursachen.

4.1.4. Unfalltote

Bei 29 (34) Unfällen wurden im Präsidiumsbereich 31 (35) Menschen tödlich verletzt und somit vier Menschen weniger als im Vorjahr. Dabei stammte 2021 etwa ein Viertel der Unfalltoten (im Vorjahr rund die Hälfte) aus einer Risikogruppe[14]; drei junge Erwachsene sowie fünf ältere Menschen. Lediglich zwei auf der BAB 8 tödlich verunglückte Lkw-Nutzende (aktiv) waren nicht angegurtet. Von den tödlichen Unfällen ereigneten sich vier innerorts und 25 auf Außerortsstrecken (davon drei auf der BAB 8).

PP Pforzheim: Unfalltote	2020	Anteil	als VU-Verursachende	2021	Anteil	als VU-Verursachende
Zu Fuß Gehende	6	17%	--	2	6%	1
Rad	5	14%	2	3	10%	2
- davon Pedelec	3	*9%*	*2*	*1*	*3%*	*1*
Motorrad	8	23%	6	10	32%	8
- davon Kraftrad/Kraftroller über 125cm³	6	*17%*	*4*	*10*	*32%*	*8*
- davon Leichtkraftrad 50-125 cm³	2	*6%*	*2*	*0*	*0%*	*0*
Kleinkraftrad (Moped/Mokick)	1	3%	1	1	3%	1
Lkw	1	3%	1	2	6%	2
Pkw	14	40%	10	12	39%	7
- davon Pkw-Insassen	*2*	*6%*	--	*1*	*3%*	--
Landwirtschaftliche Zugmaschine	--	--	--	1	3%	--
Gesamtzahl	**35**	**--**	**20**	**31**	**--**	**21**

Unter den 29 tödlichen VU waren fünf Unfälle, bei denen ein medizinischer Notfall der oder des Verunglückten vermutlich mitursächlich war, jedoch nach ärztlichem Befund nicht alleinig zum Tod führte. Bei einem Unfall waren suizidale Absichten des Verursachenden unfallursächlich. Dabei handelt es sich um eine tragische Geisterfahrt eines Suizidanten unter Alkohol- und Drogenbeeinflussung im September 2021 auf der BAB 8 zwischen den Anschlussstellen Pforzheim Nord und -Ost, die insgesamt drei Menschenleben kostete (einschließlich des Suizidanten[15]).

[14] Risikogruppen sind Kinder (0-13 Jahre), junge Erwachsene (18-24 Jahre) und ältere Menschen (ab 65 Jahre); siehe auch Ziffer 2 Tabelle „Risikogruppen“.
[15] Keine statistische Erfassung als Unfalltoter in der Unfallstatistik

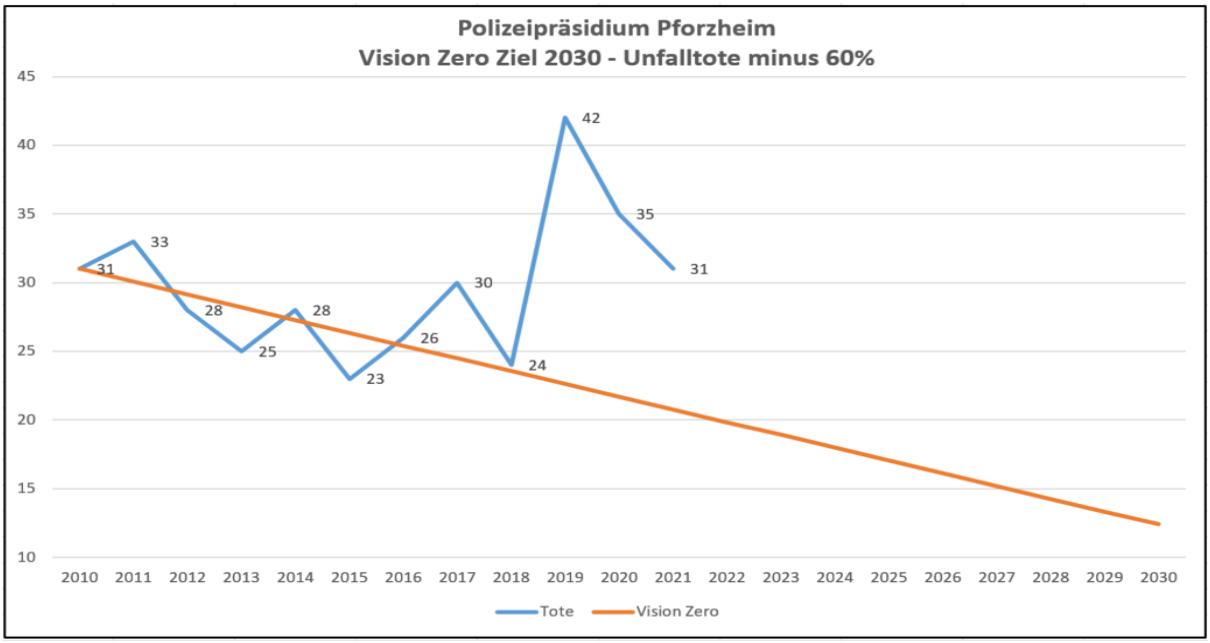
Drei tödliche VU ereigneten sich auf Wald- oder Feldwegen (zweimal Rad-VU sowie einmal mit dem Traktor) und damit zwar im öffentlichen Verkehrsraum, jedoch abseits des eigentlichen Straßennetzes. Wiederum zwei tödliche Unfälle ereigneten sich an Bahnübergängen (einmal eine zu Fuß gehende Person und einmal eine Person in einem Pkw).

In den Landkreisen Calw und Freudenstadt, im Stadtkreis Pforzheim sowie auf der BAB 8 war die jeweilige Entwicklung der Unfalltoten 2021 relativ gleichbleibend. Einzig im Enzkreis hat sich die Anzahl der Unfalltoten mehr als halbiert (von elf auf fünf).

4.1.5. Vision Zero

Das Ziel "Vision Zero" strebt einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte an und ist ein starkes Leitbild in der Verkehrssicherheitsarbeit. Baden-Württemberg unterstützt die von der Europäischen Kommission ausgegebene Strategie einer „Vision Zero“[16] und hat dafür (Zwischen-)Ziele definiert. Im Koalitionsvertrag der aktuellen Regierungsparteien wurde 2021 die Bestrebung einer Reduzierung der Verkehrstoten um 60 Prozent bis zum Jahr 2030 - ausgehend von den Unfalltoten 2010 - festgeschrieben. Zudem schreibt das IM-LPP[17] eine Reduzierung der Schwerverletzten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent auf Basis der Zahl der Schwerverletzten des Jahres 2010 als Ziel fest.

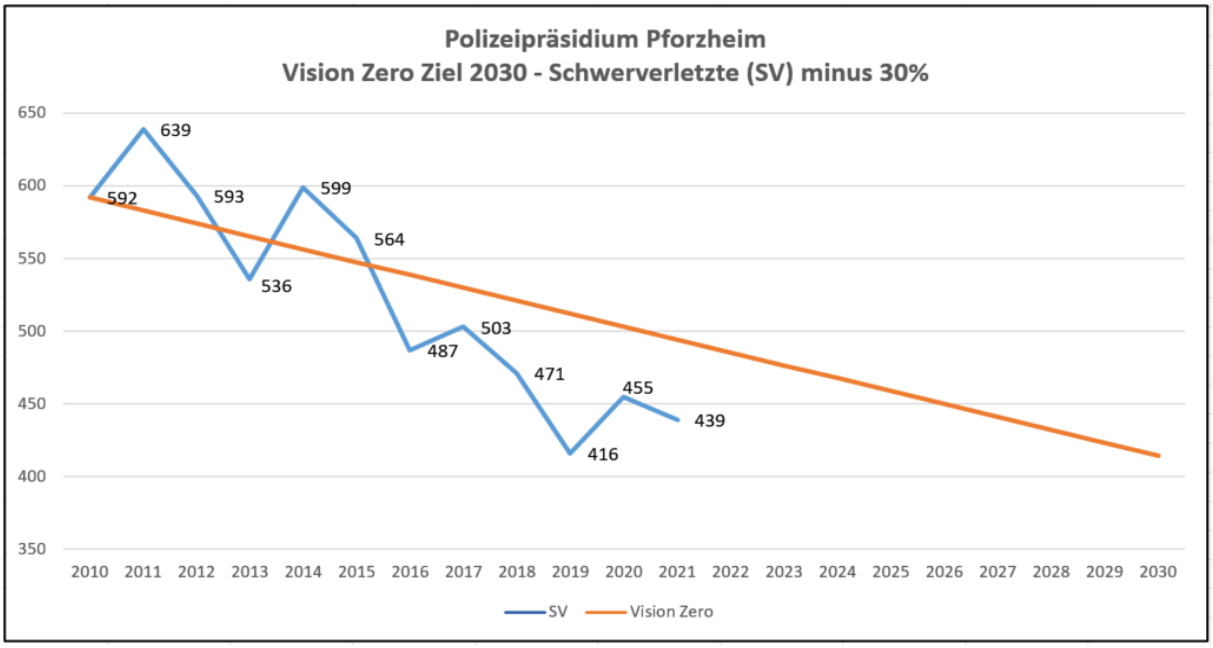
Nachfolgend werden diese Zielwerte für das PP Pforzheim jährlich linear absteigend dargestellt. Bei den Reduzierungszielen der Verkehrstoten weichen die Zahlen der Unfalltoten in den letzten drei Jahren vom jeweiligen Zielwert nach oben ab. Mit der Anzahl der Verkehrstoten 2021 stehen wir im Präsidiumsbereich auf dem Niveau von 2010 (Ausgangsjahr).



[16] Die Europäische Kommission strebt mit der Strategie „Vision Zero“ an, die Zahl der Verkehrstoten in Europa bis zum Jahr 2050 auf null zu reduzieren. Mit der Valletta-Erklärung von 2017 hat der Europäische Rat zudem den Vorsatz gefasst, die Zahl der Schwerverletzten auf den Straßen der EU bis 2030 (im Vergleich zu 2020) zu halbieren (Quelle: https://www.tuev-verband.de/europawahl-2019/sicherheit-strassenverkehr).

[17] Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen - Landespolizeipräsidium Baden-Württemberg

Hinsichtlich der Reduzierung der Schwerverletzten bewegen wir uns beim PP Pforzheim seit 2016 durchgehend unterhalb der jeweiligen Zielwerte.



4.1.6. Unfälle mit zu Fuß Gehenden

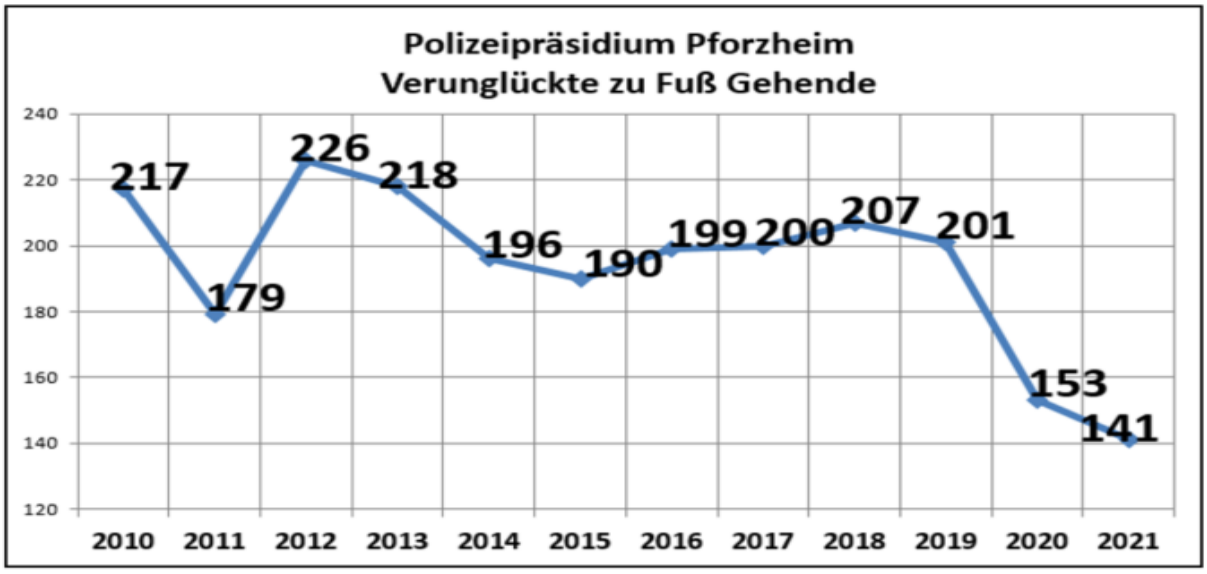
Im Bereich des PP Pforzheim waren an 154 Unfällen zu Fuß Gehende beteiligt. Die Anzahl ging im Vergleich zum Vorjahr (183) erkennbar zurück und liegt auch unter dem Durchschnittswert der Jahre 2017-2019.

PP Pforzheim: Zu Fuß Gehende	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	222	183	154	-15,8%
Unfälle mit Personenschaden	204	166	143	-13,9%
Unfälle mit Sachschaden	18	17	11	-35,3%
VU-gesamt (als Verursachende)	56	43	40	-7,0%
VU-PERS (als Verursachende)	45	37	33	-10,8%
VU-SACH (als Verursachende)	11	6	7	16,7%

Die Zahl verunglückter zu Fuß Gehender ging von 153 auf 141 (-7,8%) zurück. Hierbei wurden zwei zu Fuß gehende Personen tödlich verletzt (Vorjahr sechs), die keiner Risikogruppe angehörten. Unter den verunglückten zu Fuß Gehenden waren 37 Kinder sowie 25 ältere Menschen. Davon verunglückten fünf Kinder und vier ältere Menschen an Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen). 40 verunglückte zu Fuß Gehende haben 2021 den betreffenden Unfall selbst verursacht (Anteil von 28,4%).

Folgen VU mit zu Fuß Gehenden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete (als Verursachende)	1	0	1	100,0%
Schwerverletzte (als Verursachende)	12	10	8	-20,0%
Leichtverletzte (als Verursachende)	35	33	24	-27,3%
Getötete zu Fuß Gehende	3	6	2	-66,7%
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	46	34	32	-5,9%
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	153	113	107	-5,3%

Der positive Trend im Bereich der Unfälle mit zu Fuß gehenden Personen ist einzig im Landkreis Freudenstadt umgekehrt. Dort stieg die Gesamtunfallzahl (35) im Berichtszeitraum um 29,6% und die Zahl verunglückter zu Fuß Gehender (35) um 59,1% an (siehe Anlage 4 d.). Unter den 35 VU mit zu Fuß Gehenden war in 14 Fällen ein Kind beteiligt (im Vorjahr bei sechs VU). An Fußgängerüberwegen ereigneten sich 2021 im Landkreis Freudenstadt sechs VU (Vorjahr fünf VU). Im gesamten PP Pforzheim gab es 21 VU an Fußgängerüberwegen.



4.1.7. Radfahrunfälle

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden liegt mit 294 Unfällen 11,7% unter dem Niveau des Vorjahres (333). Gegenüber dem Dreijahresvergleich 2017-2019 (269) ist ein Anstieg von 9,3% festzustellen. Der Gesamttrend beim PP Pforzheim zeigt sich auch in den Landkreisen; einzig im Stadtkreis Pforzheim steigen die Unfälle mit Radfahrenden um 6,2% weiter leicht an (siehe Anlage 1 e.).

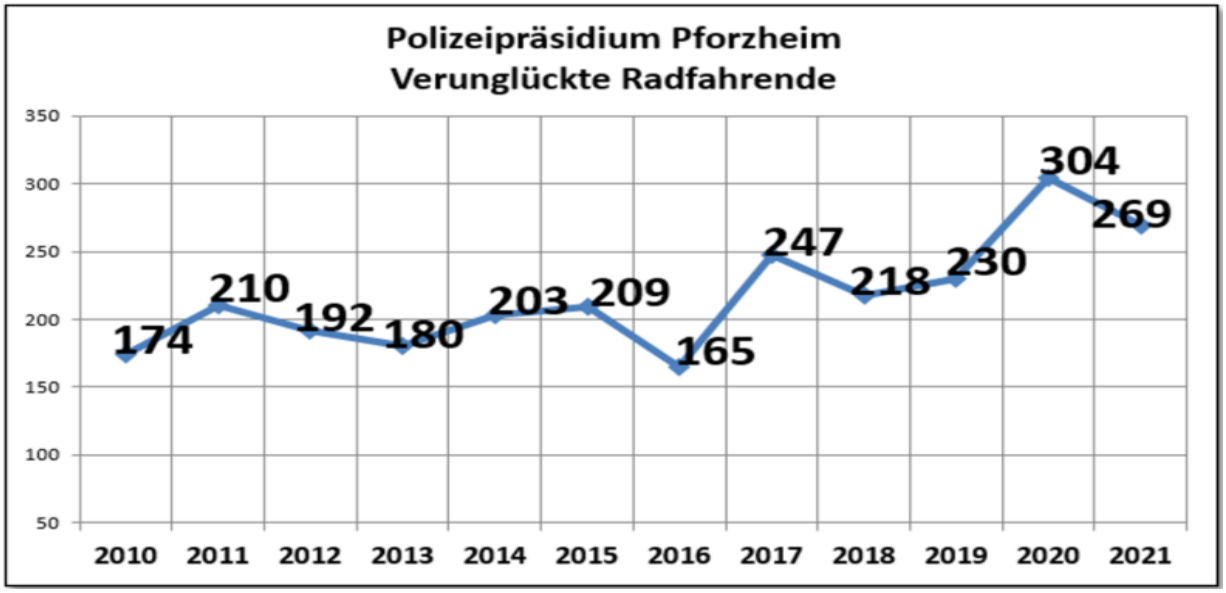
Weit über die Hälfte dieser Unfälle (61,9%) wurden durch die Radfahrenden selbst verursacht; bei den Unfällen mit Personenschaden waren es 60,9%. Insgesamt sind Radfahrende bei 33% der Radfahrunfälle alleinbeteiligt. Ein Hauptkonflikt im Falle eines Unfalls mit einem anderen Verkehrsteilnehmer besteht zwischen Pkw und Radfahrenden (zu 54%); der Konflikt zwischen Lkw und Radfahrenden ist mit einem Anteil von 3% untergeordnet.

PP Pforzheim: Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	269	333	294	-11,7%
Unfälle mit Personenschaden	234	305	261	-14,4%
Unfälle mit Sachschaden	35	28	33	17,9%
VU-gesamt (als Verursachende)	160	208	182	-12,5%
VU-PERS (als Verursachende)	136	187	159	-15,0%
VU-SACH (als Verursachende)	24	21	23	9,5%

Bei den Radfahrunfällen kamen 269 (306) Radfahrende körperlich zu Schaden, was einem Rückgang von 12,1% entspricht. Drei der verunglückten Radfahrenden (darunter eine Pedelec nutzende Person) erlitten tödliche Verletzungen, zwei davon verursachten den tödlichen VU selbst. Die Helmtragequote bei allen Radfahrunfällen (294) lag im Jahr 2021 bei rund 51%. Zwei der tödlich verletzten Radfahrenden trugen keinen Helm.

Folgen Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete (als Verursachende)	1	2	2	--
Schwerverletzte (als Verursachende)	42	63	64	1,6%
Leichtverletzte (als Verursachende)	102	132	109	-17,4%
Getötete Radfahrende	2	5	3	-40,0%
Schwerverletzte Radfahrende	58	84	78	-7,1%
Leichtverletzte Radfahrende	172	217	188	-13,4%

Wie aus dem nachfolgenden Jahresverlauf der verunglückten Radfahrenden ersichtlich ist, war die jährliche Anzahl der verunglückten Radfahrenden schon immer schwankend; in den letzten Jahren auf einem erhöhten Niveau. Im Jahr 2020 erreichte die Anzahl der verunglückten Radfahrenden (306) einen Höchststand, der 2021 mit 269 verunglückten Ranfahrenden wieder leicht rückläufig ist.



4.1.8. Pedelec-Unfälle

Die Gesamtunfälle mit Pedelecs unter den Radfahrunfällen gehen von 118 auf 106 (-10,2%) zurück, wenngleich weniger stark als die gesamten Radfahrunfälle. Weiterhin liegt die Anzahl der Pedelec-Unfälle 2021 deutlich über dem Durchschnitt der Jahre 2017-2019. Die Pedelec-Unfälle haben einen Anteil von 36,1% (Vorjahr 35,3%) an allen Radfahrunfällen. Die Pedelec-Nutzenden waren zu 67,9% auch Verursachende des VU (Vorjahr zu 57,6%), wobei sie zu 45,3% (Vorjahr zu 32,5%) alleinbeteiligt waren.

Die Pedelec-Unfälle stagnieren etwa auf dem erhöhten Vorjahresniveau; der zum Teil stark ansteigende Trend der Unfallzahlen in diesem Bereich scheint gebrochen zu sein.

PP Pforzheim: Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	54	118	106	-10,2%
Unfälle mit Personenschaden	48	111	100	-9,9%
Unfälle mit Sachschaden	6	7	6	-14,3%
VU-gesamt (als Verursachende)	33	68	72	5,9%
VU-PERS (als Verursachende)	29	64	68	6,3%
VU-SACH (als Verursachende)	4	4	4	--

Bei Unfällen verunglückten 101 (109) Pedelec-Nutzende und damit 7,3% weniger als im Vorjahr. Der Pedelec-Anteil unter den verunglückten Radfahrenden lag bei 37,5% (35,5%), unter den schwerverletzten Radfahrenden war der Anteil bei 52,4% (38,1%). Die Helmtragequote bei allen Pedelec-VU (106) lag im Jahr 2021 bei rund 60%.

Folgen Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete (als Verursachende)	1	2	1	-50,0%
Schwerverletzte (als Verursachende)	14	22	32	45,5%
Leichtverletzte (als Verursachende)	16	45	40	-11,1%
Getötete Pedelec-Nutzende	1	3	1	-66,7%
Schwerverletzte Pedelec-Nutzende	15	32	43	34,4%
Leichtverletzte Pedelec-Nutzende	30	74	57	-23,0%

Unter den 101 verunglückten Pedelec-Nutzenden waren 57 (56,4%) zum Unfallzeitpunkt 50 Jahre oder älter; 26 Verunglückte (25,7%) gehörten der Risikogruppe der älteren Menschen an.

Der Boom auf Pedelecs am Fahrradmarkt war auch in 2021 ungebrochen. Befragte potenzielle Fahrradkäuferinnen oder Käufer gaben 2021 zu 41% an, ein Pedelec kaufen zu wollen (31% wollten ein Mountainbike und 25% ein herkömmliches Fahrrad kaufen).[18]

[18] Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 vom SINUS-Institut „Ergebnis einer repräsentativen Online-Befragung“

Gemäß Statistischem Bundesamt (Destatis) standen zu Jahresbeginn 2021 in privaten Haushalten 20% mehr Elektrofahrräder als im Vorjahr; so gab es Anfang 2021 rund 7,1 Millionen Elektrofahrräder in Privathaushalten (Anfang 2020: 5,9 Millionen). Damit besaß 2021 schon rund jeder achte Haushalt (13%) in Deutschland mindestens ein Elektrofahrrad (Anfang 2020: 11% der Haushalte).[19]

4.1.9. Elektrokleinstfahrzeuge (eKF)

Seit dem Jahr 2020 erfolgt eine verlässliche und umfängliche separate Erhebung von Unfällen mit eKF[20] in der Verkehrsunfallstatistik. In der Bevölkerung werden eKF überwiegend mit Lenk-/Haltestange als E-Scooter (E-Roller) oder Segways wahrgenommen.

Gerade in größeren Städten findet man im öffentlichen Straßenbild vermehrt E-Scooter kommerzieller Anbieter zum Anmieten. Diese Mietangebote erfreuen sich einer zunehmenden Beliebtheit. Im Bereich des PP Pforzheim sind weiterhin nur in Pforzheim kommerzielle Vermieter von E-Scootern bekannt. In Pforzheim gibt es aktuell drei Anbieter mit einer jeweiligen Flottengröße von maximal 150 Fahrzeugen, welche sich jedoch nicht alle gleichzeitig auf der Straße befinden.

In der Unfallstatistik spielen eKF insgesamt weiterhin eine untergeordnete Rolle. In 2021 gab es 18 (5) Unfälle mit einem eKF, darunter 15 (5) mit Personenschaden. In den allermeisten Fällen waren dabei die eKF-Nutzenden auch Verursachende, davon fünfmal alleinbeteiligt. Es gab drei Schwerverletzte und zwölf Leichtverletzte unter den eKF-Nutzenden.

PP Pforzheim: eKF	2020	2021	**Folgen eKF**	2020	2021
Unfälle gesamt	5	18	Schwerverletzte	3	3
Unfälle mit Personenschaden	5	15	Leichtverletzte	2	12
VU-gesamt (als Verursachende)	4	15	Schwerverletzte (als Verursachende)	2	2
VU-PERS (als Verursachende)	4	13	Leichtverletzte (als Verursachende)	2	11
VU-gesamt (alleinbeteiligt)	3	5	Schwerverletzte (alleinbeteiligt)	1	1
VU-PERS (alleinbeteiligt)	3	5	Leichtverletzte (alleinbeteiligt)	2	4

4.1.10. Motorradunfälle

Die Zahl der 2021 polizeilich aufgenommenen Motorradunfälle (279) nimmt gegenüber dem Vorjahr (317) mit -12,0% deutlich ab und liegt mit -17,9% noch deutlicher unter dem Dreijahresvergleich 2017-2019 (340).

[19] Quelle: https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2021/PD21_38_p002.html
[20] Gemäß Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung seit 15.06.2019; gemeint sind eKF mit oder ohne Lenk-/Haltestange, einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu maximal 20 km/h sowie einer Versicherungsplakette an der Rückseite des Fahrzeuges.

Dieser rückläufige Trend der Motorradunfälle spiegelt sich in den Unfallzahlen der drei Landkreise wider. Lediglich im Stadtkreis Pforzheim ist diese Entwicklung etwas gegenläufig (siehe Anlage 1 g.). Dort stiegen die Gesamtunfallzahlen in diesem Bereich gegenüber dem Vorjahr um 10,9%, allerdings liegen die Zahlen weiterhin mit -15% deutlich unter dem Durchschnitt 2017-2019. Die Motorradunfälle mit Personenschaden gehen hingegen auch 2021 in Pforzheim zurück (-8,9%).

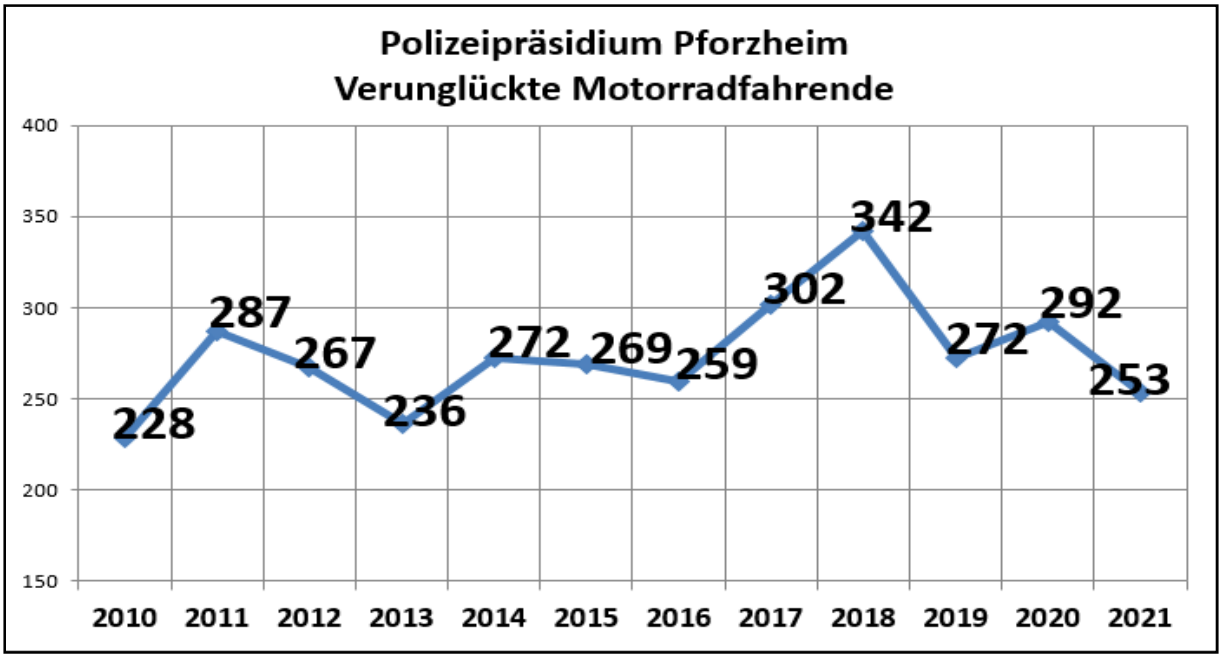
Von den 279 Motorradunfällen wurden 172 von den Motorradnutzenden selbst verursacht, was einem Anteil von 61,7% entspricht. Unter den 172 selbst verursachten Motorradunfällen befanden sich 41 Motorradnutzende (Anteil von 23,8%), die der Risikogruppe der jungen Erwachsenen angehörten.

PP Pforzheim: Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	340	317	279	-12,0%
Unfälle mit Personenschaden	290	288	243	-15,6%
Unfälle mit Sachschaden	50	29	36	24,1%
VU-gesamt (als Verursachende)	188	199	172	-13,6%
VU-PERS (als Verursachende)	168	185	155	-16,2%
VU-SACH (als Verursachende)	20	14	17	21,4%

Wie auch die Motorradunfälle insgesamt geht die Anzahl der verunglückten Motorradnutzenden um 13,4% zurück. Betrachtet man lediglich die Zahl der getöteten Motorradnutzenden stieg diese von acht auf zehn gegenüber 2020 sowie auch im Dreijahresvergleich 2017-2019 (sechs) an. Von den zehn getöteten Motorradfahrenden haben sieben den Unfall selbst verursacht. Die Anzahl der selbst verursachten tödlichen Motorradunfälle blieb gegenüber dem Vorjahr (sieben) unverändert.

Folgen Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete gesamt	6	9	11	22,2%
Schwerverletzte gesamt	104	118	91	-22,9%
Leichtverletzte gesamt	224	189	176	-6,9%
Getötete (als Verursachende)	5	7	7	--
Schwerverletzte (als Verursachende)	64	80	62	-22,5%
Leichtverletzte (als Verursachende)	125	112	108	-3,6%
Getötete Motorradfahrende	6	8	10	25,0%
Schwerverletzte Motorradfahrende	99	114	89	-21,9%
Leichtverletzte Motorradfahrende	200	170	154	-9,4%

Die nachfolgende Übersicht zeigt die seit 2010 jährlich verunglückten Motorradfahrenden. Mit den im Jahr 2021 insgesamt 253 verunglückten Motorradnutzenden liegt diese Anzahl im Vergleich der Vorjahre in etwa auf dem Niveau des Jahres 2016.



4.1.11. Lastkraftwagenunfälle

Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Lkw (711) stieg gegenüber dem Vorjahr (629) um 13,0% an. Bei den Unfällen mit Personenschaden in diesem Bereich fällt der Anstieg mit 2,9% sehr viel geringer aus. Rund 87% der Unfälle mit Personenschaden wurden durch Lkw-Nutzende selbst verursacht; im Vorjahr lag dieser Anteil bei etwa 70,5% der Lkw-Unfälle mit Personenschaden. Trotz des Anstiegs der Lkw-Unfälle gegenüber dem Vorjahr bewegen sich diese Unfallzahlen deutlich unterhalb des Durchschnitts 2017-2019.

PP Pforzheim: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	858	629	711	13,0%
Unfälle mit Personenschaden	174	136	140	2,9%
Unfälle mit Sachschaden	684	493	571	15,8%
VU-gesamt (als Verursachende)	592	445	505	13,5%
VU-PERS (als Verursachende)	108	80	96	20,0%
VU-SACH (als Verursachende)	484	365	409	12,1%

Bei den Lkw-Unfällen verunglückten 2021 im Bereich des PP Pforzheim 197 Personen und damit mit +4,8% etwas mehr als im Jahr zuvor (188). Ein größerer Einzelanstieg mit 70,4% der Verunglückten bei Lkw-Unfällen ist im Stadtkreis Pforzheim zu verzeichnen; im Enzkreis sinken diese Verunglücktenzahlen hingegen um 24,4%. Die Anzahl der getöteten Personen (fünf) bei Lkw-Unfällen bleibt gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Folgen Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete gesamt	6	5	5	--
Schwerverletzte gesamt	45	53	39	-26,4%
Leichtverletzte gesamt	199	130	153	17,7%
Getötete (als Verursachende)	2	2	3	50,0%
Schwerverletzte (als Verursachende)	25	26	29	11,5%
Leichtverletzte (als Verursachende)	123	78	94	20,5%
Getötete Lkw-Nutzende	2	1	2	100,0%
Schwerverletzte Lkw-Nutzende	12	12	11	-8,3%
Leichtverletzte Lkw-Nutzende	41	28	39	39,3%

4.1.12. Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre)

Die Zahl der Unfälle unter aktiver Beteiligung eines Kindes (68) liegt etwa auf dem Vorjahresniveau (69); der Durchschnitt der Jahre 2017-2019 liegt bei 88 Unfällen (-22,7%). Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden unter aktiver Beteiligung eines Kindes liegt exakt auf dem Vorjahresniveau.

PP Pforzheim: Kinder	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	88	69	68	-1,4%
Unfälle mit Personenschaden	82	64	64	--
Unfälle mit Sachschaden	6	5	4	-20,0%
VU-gesamt (Kind setzt Ursache)	36	40	33	-17,5%
VU-PERS (Kind setzt Ursache)	32	39	31	-20,5%
VU-SACH (Kind setzt Ursache)	3	1	2	100,0%

Im Jahr 2021 verunglückten insgesamt 130 Kinder auf den Straßen im Zuständigkeitsbereich, was über der Anzahl der verunglückten Kinder des Vorjahres (121) liegt. Dies bedeutet einen leichten Anstieg von 7,4%. Dabei steigt die Anzahl der verunglückten Kinder im Stadtkreis Pforzheim mit 45,2% (von 31 auf 45) stärker an, im Enzkreis sinkt diese Anzahl wiederum um 26,5% (von 34 auf 25). Die Fälle, in denen das verunglückte Kind die Unfallursache setzte, ging um insgesamt 14,6% zurück.

Unter den verunglückten Kindern wurden 14 schwer- und 116 leichtverletzt; es wurde kein Kind im Straßenverkehr getötet. Die Mehrzahl von 57 (56) Kindern (43,1%) kamen als Insassen in einem Pkw zu Schaden, 28 (36) Kinder (21,5%) verunglückten mit dem Fahrrad und 37 (23) verunglückten zu Fuß (28,5%).

Folgen VU mit Kindern	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete (Kind setzt Ursache)	0	0	0	--
Schwerverletzte (Kind setzt Ursache)	7	8	7	-12,5%
Leichtverletzte (Kind setzt Ursache)	27	33	28	-15,2%
Getötete Kinder	1	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	19	17	14	-17,6%
Leichtverletzte Kinder	140	104	116	11,5%

5-Jahresvergleich Unfälle mit Kindern	2017	2018	2019	2020	2021
Unfälle gesamt	104	74	87	69	68
Unfälle mit Personenschaden	94	72	81	64	64
Unfälle mit Sachschaden	10	2	6	5	4
VU-gesamt (Kind setzt Ursache)	46	29	32	40	33
VU-PERS (Kind setzt Ursache)	41	28	28	39	31
VU-SACH (Kind setzt Ursache)	5	1	4	1	2
Getötete (Kind setzt Ursache)	0	0	1	0	0
Schwerverletzte (Kind setzt Ursache)	8	7	5	8	7
Leichtverletzte (Kind setzt Ursache)	34	23	23	33	28
Getötete Kinder	2	0	2	0	0
Schwerverletzte Kinder	19	20	17	17	14
Leichtverletzte Kinder	160	121	139	104	116

4.1.13. Schulwegunfälle mit Kindern (0-13 Jahre)

Im Jahr 2021 gab es vier Schulwegunfälle (Vorjahr fünf) mit Personenschaden, wobei fünf Kinder zu Schaden kamen (eins schwer- und vier leichtverletzt). Die Gesamtzahl verunglückter Kinder auf dem Schulweg ist damit gleich wie im Vorjahr (fünf).

Schulwegunfälle mit Kindern	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	14	5	4	-20,0%
Unfälle mit Personenschaden	14	5	4	-20,0%
Getötete Kinder	0	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	3	3	1	-66,7%
Leichtverletzte Kinder	13	2	4	100,0%

Von den fünf verunglückten Kindern wurde ein Kind an einer Lichtzeichenanlage (in Betrieb) leicht- sowie ein Kind an einem Fußgängerüberweg schwerverletzt. Von den verunglückten Kindern waren drei auf dem Fahrrad und zwei zu Fuß zur Schule unterwegs. In einem Schulbus kam 2021 kein Kind zu Schaden.

5-Jahresvergleich Schulwegunfälle	2017	2018	2019	2020	2021
Unfälle gesamt	15	15	13	5	4
Unfälle mit Personenschaden	15	15	13	5	4
Getötete Kinder	0	0	0	0	0
Schwerverletzte Kinder	1	6	2	3	1
Leichtverletzte Kinder	14	10	16	2	4

4.1.14. Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre)

Die Zahl der Unfälle mit jungen Erwachsenen ist 2021 im Zuständigkeitsbereich mit 1.296 gegenüber dem Vorjahr (1.212) um 6,9% angestiegen; Unfälle mit Personenschaden stiegen um 6,4%. In den Landkreisen Enzkreis (+22,6%) und Freudenstadt (+17,3%) stiegen die Unfälle mit Personenschaden beim Komplex der jungen Erwachsenen besonders stark an; im Enzkreis sogar leicht über den Dreijahresvergleich 2017-2019 (siehe Anlagen 2 j. und 4 j.). Im Stadtkreis Pforzheim wiederum gingen die Unfallzahlen mit Verunglückten (-11,9%) weiter zurück.

Die Unfälle unter Beteiligung von jungen Erwachsenen wurden zu 54,6% aus dieser Gruppe heraus verursacht. Auffallend ist, dass bei den 480 schweren Unfällen mit Beteiligung junger Erwachsener diese Unfälle zu 72,9% (350) von Personen aus dieser Altersgruppe verursacht wurden. Unter den 350 verursachten Unfällen mit Personenschaden rangiert die Unfallursache „Geschwindigkeit“ mit einem Anteil von 24% weit vorne, gefolgt von der Unfallursache „Abstand“ mit einem Anteil von 16%.

In Bezug auf alle Unfälle mit Verunglückten beim PP Pforzheim (1.644) wurden die schweren Unfälle zu 21,3% von jungen Erwachsenen verursacht. Damit ist nach wie vor die Altersgruppe der jungen Erwachsenen im Straßenverkehr überproportional als Verursachende schwerer Unfälle vertreten. Der Bevölkerungsanteil der 18-24-Jährigen liegt im Präsidiumsbereich bei rund 10%[21].

PP Pforzheim: Junge Erwachsene	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	1.490	1.212	1.296	6,9%
- davon außerorts	533	408	451	10,5%
- davon innerorts	958	804	845	5,1%
Unfälle mit Personenschaden	593	451	480	6,4%
Unfälle mit Sachschaden	897	761	816	7,2%
VU-gesamt (als Verursachende)	833	650	707	8,8%
VU-PERS (als Verursachende)	411	311	350	12,5%
VU-SACH (als Verursachende)	422	339	357	5,3%

[21] Gemäß Berechnung mit Bevölkerungsstand 2020; Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.

Analog der Entwicklung der Unfallzahlen stieg auch die Zahl der verunglückten jungen Erwachsenen von 383 auf 430 (+12,3%). Während im Jahr 2020 vier junge Erwachsene tödlich verunglückten, reduzierte sich diese Anzahl 2021 weiter auf drei.

Bei sieben tödlichen Unfällen (mit acht Unfalltoten) unter Beteiligung eines jungen Erwachsenen hat in vier Fällen ein junger erwachsener Mensch diesen Unfall auch verursacht. Die Gesamtzahl der verunglückten jungen Erwachsenen (430) entspricht einem Anteil von 20% (Vorjahr 17,5%) aller im Präsidiumsbereich verunglückter Personen (2.154). Insgesamt liegt jedoch die Verunglücktenzahl junger erwachsener Menschen mit -14,7% unter dem Durchschnitt der Jahre 2017-2019.

Folgen VU junge Erwachsenen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete gesamt	8	8	8	--
Schwerverletzte gesamt	131	124	121	-2,4%
Leichtverletzte gesamt	737	498	544	9,2%
Getötete (als Verursachende)	5	5	4	-20,0%
Schwerverletzte (als Verursachende)	95	75	85	13,3%
Leichtverletzte (als Verursachende)	494	341	391	14,7%
Getötete junge Erwachsene	5	4	3	-25,0%
Schwerverletzte junge Erwachsene	72	85	87	2,4%
Leichtverletzte junge Erwachsene	427	294	340	15,6%

5-Jahresvergleich VU junge Erwachsene	2017	2018	2019	2020	2021
Unfälle gesamt	1.535	1.499	1.438	1.212	1.296
- davon außerorts	562	536	501	408	451
- davon innerorts	973	963	937	804	845
Unfälle mit Personenschaden	634	576	570	451	480
Unfälle mit Sachschaden	901	923	868	761	816
VU-gesamt (als Verursachende)	872	827	801	650	707
VU-PERS (als Verursachende)	444	386	404	311	350
VU-SACH (als Verursachende)	428	441	397	339	357
Getötete gesamt	6	6	13	8	8
Schwerverletzte gesamt	141	138	115	124	121
Leichtverletzte gesamt	797	712	702	498	544
Getötete (als Verursachende)	4	3	9	5	4
Schwerverletzte (als Verursachende)	110	90	85	75	85
Leichtverletzte (als Verursachende)	536	472	474	341	391
Getötete junge Erwachsene	3	2	9	4	3
Schwerverletzte junge Erwachsene	75	77	65	85	87
Leichtverletzte junge Erwachsene	464	403	415	294	340

4.1.15. Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre)

Die Anzahl der Unfälle unter Beteiligung älterer Menschen sind 2021 im Dienstbezirk des PP Pforzheim nur leicht von 1.125 auf 1.136 gestiegen (+1,0%); Unfälle mit Personenschaden gingen um 2,8% zurück.

Die Unfälle unter Beteiligung von älteren Menschen (1.136) wurden zu 64,8% und Unfälle mit Personenschaden (344) zu 69,5% von diesen selbst verursacht. Dies ist bei den schweren Unfällen eine ähnliche hohe Quote wie bei den jungen Erwachsenen. Unter den von älteren Menschen verursachten Unfällen mit Personenschaden (239) rangiert die Unfallursache „Vorfahrt“ mit einem Anteil von 24% vorne, gefolgt von der Unfallursache „Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren“ mit einem Anteil von 15%.

In Bezug auf alle Unfälle mit Personenschaden beim PP Pforzheim (1.644) wurden diese zu 14,5% von älteren Personen verursacht. Der Bevölkerungsanteil der ab 65-Jährigen liegt im Präsidiumsbereich bei 27,2%[22]. Hier ist allerdings davon auszugehen, dass ein nennenswerter Anteil dieser Altersgruppe (vor allem höheren Alters) nicht mehr aktiv bzw. als Nutzende eines Fahrzeuges am Straßenverkehr teilnimmt.

PP Pforzheim: Ältere Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	1.340	1.125	1.136	1,0%
Unfälle mit Personenschaden	401	354	344	-2,8%
Unfälle mit Sachschaden	939	771	792	2,7%
VU-gesamt (als Verursachende)	830	697	736	5,6%
VU-PERS (als Verursachende)	259	223	239	7,2%
VU-SACH (als Verursachende)	571	474	497	4,9%

Aus der Gruppe der älteren Personen verunglückten 252 (261) Menschen und damit neun weniger (-3,4%) als im Vorjahr. Bei neun tödlichen Unfällen (mit zehn Unfalltoten) unter Beteiligung älterer Personen hat diesen in acht Fällen ein älterer Mensch auch verursacht. Insgesamt wurden 76 ältere Menschen schwer- und 171 leichtverletzt.

Die Gesamtzahl der verunglückten älteren Personen (252) entspricht einem Anteil von 11,7% aller im Präsidiumsbereich verunglückter Personen (2.154). In den Landkreisen Enzkreis und Calw sowie im Stadtkreis Pforzheim liegen die Verunglücktenzahlen älterer Menschen zum Teil deutlich unter dem Dreijahresvergleich 2017-2019; im Landkreis Freudenstadt ist die Verunglücktenzahl im Vergleich zum Dreijahresschnitt 2017-2019 gleichbleibend.

[22] Gemäß Berechnung mit Bevölkerungsstand 2020; Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.

Folgen VU mit älteren Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Getötete gesamt	10	16	10	-37,5%
Schwerverletzte gesamt	98	105	104	-1,0%
Leichtverletzte gesamt	449	340	334	-1,8%
Getötete (als Verursachende)	7	11	8	-27,3%
Schwerverletzte (als Verursachende)	63	83	77	-7,2%
Leichtverletzte (als Verursachende)	282	203	232	14,3%
Getötete ältere Personen	9	14	5	-64,3%
Schwerverletzte ältere Personen	70	82	76	-7,3%
Leichtverletzte ältere Personen	220	165	171	3,6%

5-Jahresvergleich VU ältere Menschen	2017	2018	2019	2020	2021
Unfälle gesamt	1.329	1.326	1.366	1.125	1.136
Unfälle mit Personenschaden	391	396	417	354	344
Unfälle mit Sachschaden	938	930	949	771	792
VU-gesamt (als Verursachende)	841	788	861	697	736
VU-PERS (als Verursachende)	250	241	285	223	239
VU-SACH (als Verursachende)	591	547	576	474	497
Getötete gesamt	9	9	11	16	10
Schwerverletzte gesamt	95	96	103	105	104
Leichtverletzte gesamt	440	450	456	340	334
Getötete (als Verursachende)	6	6	10	11	8
Schwerverletzte (als Verursachende)	62	62	65	83	77
Leichtverletzte (als Verursachende)	271	273	301	203	232
Getötete ältere Personen	9	6	11	14	5
Schwerverletzte ältere Personen	70	67	73	82	76
Leichtverletzte ältere Personen	194	240	226	165	171

4.1.16. Alkoholunfälle

Bei 271 (280) Unfällen war mindestens eine Unfallbeteiligte oder ein Unfallbeteiligter alkoholisiert (-3,2%). Bei 268 (270) dieser Unfälle standen Unfallverursachende unter Alkoholeinfluss (-0,7%). Unter den Alkohol-VU gab es 89 (93) Unfälle mit Personenschaden (-4,3%), wovon 87 (84) Unfallverursachende alkoholisiert waren (+3,6%). Die Alkoholunfälle bewegen sich im Präsidiumsbereich demzufolge nahezu auf Vorjahresniveau sowie innerhalb des Dreijahresvergleichs 2017-2019.

Bei den Blutentnahmen im Zusammenhang mit Alkoholunfällen (271) weist ein beträchtlicher Teil von rund 50% der Verkehrsteilnehmenden eine Blutalkoholkonzentration (BAK) von 1,60 Promille oder mehr auf. Bei 24,4% wurde ein BAK-Wert von 1,10 bis 1,59 Promille und bei

16,6% ein BAK-Wert von 0,50 bis 1,09 Promille festgestellt. Bei den restlichen Verkehrsteilnehmenden lag der BAK-Wert unter 0,49 Promille.

Im Zusammenhang mit Alkoholunfällen wurden in 2021 drei Menschen mehr getötet als im Vorjahr (von zwei auf fünf Unfalltote); insgesamt wurden 111 (115) Menschen verletzt. Unter den Verletzten reduzierte sich die Zahl der schwerverletzen Personen um 13,3%, die Zahl der leichtverletzten Personen reduzierte sich um 3,6%.

PP Pforzheim: Alkohol-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	276	280	271	-3,2%
Unfälle mit Personenschaden	89	93	89	-4,3%
Unfälle mit Sachschaden	187	187	182	-2,7%
VU-gesamt (Verursachende ‰)	272	270	268	-0,7%
VU-PERS (Verursachende ‰)	87	84	87	3,6%
VU-SACH (Verursachende ‰)	185	186	181	-2,7%
Getötete gesamt	2	2	5	150,0%
Schwerverletzte gesamt	27	30	26	-13,3%
Leichtverletzte gesamt	89	83	80	-3,6%

4.1.17. Drogenunfälle

Eine Drogen- und/oder Medikamentenbeeinflussung einer Unfallbeteiligten oder eines Unfallbeteiligten konnte bei insgesamt 47 (22) Unfällen festgestellt werden (+113,6%). Die Gesamtzahl der festgestellten Drogen- bzw. Medikamentenunfälle bewegt sich damit auch 135% über dem Durchschnitt 2017-2019. Die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden stieg um 171,4% (von 7 auf 19). Bei den 19 Unfällen mit Verletzten standen 17 Verursachende unter Drogen- und/oder Medikamentenbeeinflussung.

Die Zahl der Verunglückten stieg von sieben auf 26 an, dabei wurden zwei Personen tödlich verletzt. Der Durchschnitt 2017-2019 liegt bei neun verunglückten Personen.

PP Pforzheim: Drogen-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	20	22	47	113,6%
Unfälle mit Personenschaden	7	7	19	171,4%
Unfälle mit Sachschaden	13	15	28	86,7%
VU-gesamt (Verursachende unter Drogen)	19	22	44	100,0%
VU-PERS (Verursachende unter Drogen)	6	7	17	142,9%
VU-SACH (Verursachende unter Drogen)	12	15	27	80,0%
Getötete gesamt	0	0	2	200,0%
Schwerverletzte gesamt	1	2	11	450,0%
Leichtverletzte gesamt	8	5	13	160,0%

4.1.18. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort

Bei rund jedem fünften Unfall im Bereich des PP Pforzheim entfernten sich Verursachende unerlaubt vom Unfallort, was einem Anteil von 21% an den Gesamtunfällen entspricht (Vorjahr 21,6%). Die absolute Anzahl von Unfallfluchten stieg gegenüber dem Vorjahr leicht um 3,5% an.

In 1.098 Fällen konnten die Verursachenden ermittelt werden. Das entspricht einer Aufklärungsquote von 34,4% und damit gleichbleibend wie in 2020. In 114 Fällen flüchteten Verursachende nach Unfällen mit verletzten Personen. Hiervon konnten 52 Fälle aufgeklärt werden, was einer Aufklärungsquote von 45,6% (Vorjahr 59,2%) entspricht.

PP Pforzheim	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	3085	3193	3,5%
- davon mit Personenschaden	120	114	-5,0%
Geklärte Unfallfluchten	1057	1098	3,9%
- davon mit Personenschaden	71	52	-26,8%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	34,3%	34,4%	0,1%

4.1.19. Unfallursache Ablenkung (neu)

Seit dem 01.01.2021 wird in der Verkehrsunfallstatistik die Unfallursache „Ablenkung“ erfasst. Zuvor gab es hier keine explizite Abbildung im Unfallursachenverzeichnis. Da das Thema Ablenkung bei Verkehrsunfällen, beispielsweise auch durch die unerlaubte Smartphonenutzung am Steuer weiterhin aktuell ist, erscheint eine separate Betrachtung aus Verkehrssicherheits- sowie Präventionsaspekten sinnvoll.

Dabei wird geprüft, ob ein Unfall auf eine Ablenkung durch Nutzung elektronischer Geräte gemäß § 23 Absatz 1a Straßenverkehrsordnung oder auf eine andere Ablenkung zurückzuführen ist. Zu einer anderweitigen Ablenkung zählt eine bewusste Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen wie zum Beispiel intensives Betrachten von Sehenswürdigkeiten, ein Gaffen an Unfallstellen, ein Aufheben heruntergefallener Gegenstände oder ähnliches.[23]

In der elektronischen Unfalltypensteckkarte des PP Pforzheim wurde 2021 bei 267 Unfällen unter anderem die Unfallursache „Ablenkung“ erfasst; bei Unfällen mit Personenschaden war dies bei 75 Unfällen (davon sechsmal Nutzung elektronischer Geräte[24]) der Fall. Bei den Unfällen mit Personenschaden entspricht dies einem Anteil von 4,6% an den Gesamtunfällen mit Verunglückten (1.644).

[23] Definition gemäß Schreiben IM-LPP vom 19.10.2020
[24] Erschwerter konkreter Nachweis ohne Zeugenaussage, Spontanäußerung der/des Betroffenen oder eindeutiges Spurenbild bei der Unfallaufnahme

4.2. Autobahn (BAB 8)

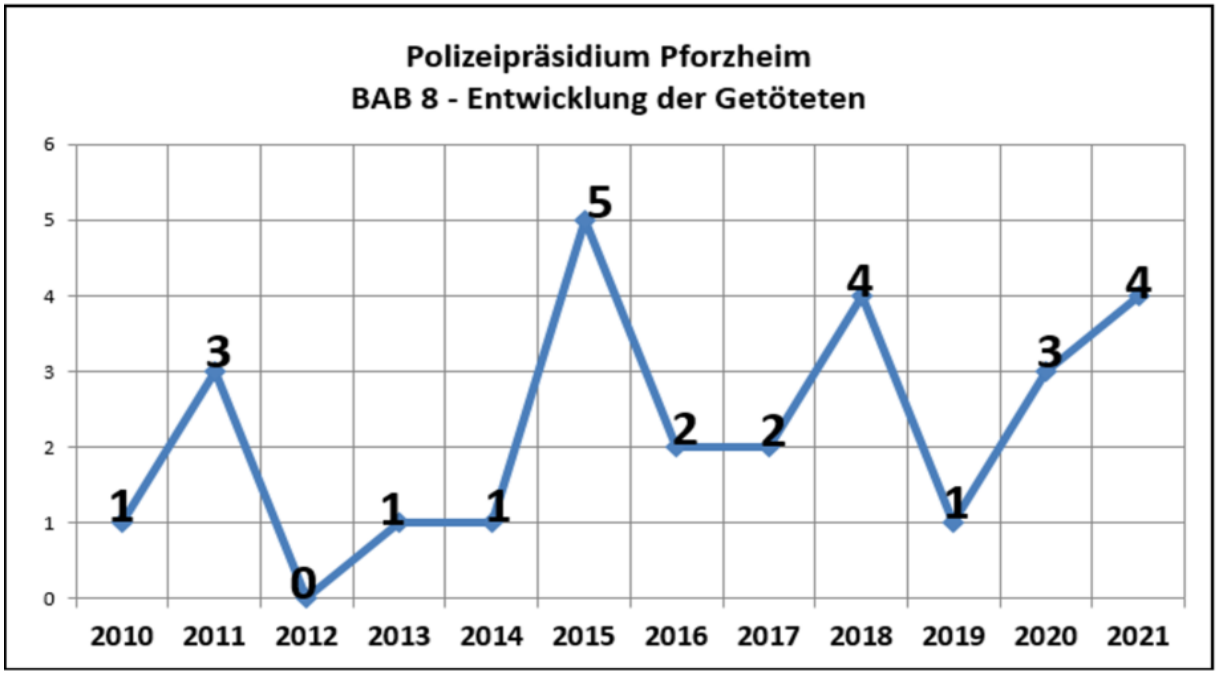
4.2.1. Unfälle und Verunglückte auf der Autobahn

Auf der BAB 8 im Zuständigkeitsbereich des PP Pforzheim, zwischen den Anschlussstellen Heimsheim und Karlsbad, wurden im Jahr 2021 insgesamt 1.044 VU und damit 200 VU mehr als im Jahr zuvor aufgenommen (+23,7%). Zwei Drittel hiervon waren Kleinstunfälle (696).

Bei 114 Unfällen kam es zu einem Personenschaden, was einen Anstieg von 16,3% zum Vorjahr (98) darstellt. Hierbei verunglückten insgesamt 191 Menschen, was eine Zunahme von 17,9% gegenüber dem Vorjahr (162) bedeutet.

Die Gesamtzahl der Verunglückten (191) liegt um 29,5% unterhalb des Dreijahresvergleichs 2017-2019 mit 271 Verunglückten. Innerhalb der verunglückten Personen sank die Zahl der Schwerverletzten um 18,2% gegenüber 2020. Die Anzahl der Unfalltoten stieg von drei auf vier Menschen. Unter den Unfalltoten befanden sich ein Pkw- und zwei Lkw-Nutzende sowie ein Pkw-Insasse.

PP Pforzheim: BAB 8	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	1.337	844	1.044	23,7%
Unfälle mit Personenschaden	161	98	114	16,3%
Unfälle mit Sachschaden	1.176	746	930	24,7%
- davon Kleinstunfälle	868	574	696	21,3%
Verunglückte Personen gesamt	271	162	191	17,9%
- davon Getötete	2	3	4	33,3%
- davon Schwerverletzte	34	33	27	-18,2%
- davon Leichtverletzte	235	126	160	27,0%



4.2.2. Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden

Auf der BAB 8 nimmt die Unfallursache „Abstand“ (58) den ersten Rang ein, gefolgt von der Unfallursache „Geschwindigkeit“ (36). Die Unfallursache „Abstand“ hat dabei gegenüber dem Vorjahr um 28,9% zugenommen und die Unfallursache „Geschwindigkeit“ um 18,2% abgenommen.

Am Stauende ereigneten sich 29 Unfälle mit Personenschaden (darunter zwei tödliche Lkw-Unfälle, siehe 4.2.3). Bei zehn Unfällen mit Personenschaden spielte unter anderem die Unfallursache „Ablenkung“ eine Rolle (siehe auch 4.1.19).

BAB 8: Ursachen bei VU mit Personenschaden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Verkehrstüchtigkeit	7	7	7	--
Geschwindigkeit	58	44	36	-18,2%
Abstand	83	45	58	28,9%
Überholen	7	8	5	-37,5%
Vorfahrt	3	0	0	--
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	1	0	1	100,0%

4.2.3. Lastkraftwagenunfälle auf der Autobahn

Als eine spezifische Beteiligungsgruppe auf Autobahnen waren Lkw auf der BAB 8 an 163 (117) Unfällen beteiligt, was ein Anstieg von 39,3% bedeutet. Hierbei kam es in 34 (35) Fällen zu Unfällen mit Verunglückten, was wiederum ein Rückgang von 2,9% bedeutet.

Die insgesamt ansteigende Lkw-Unfalltendenz beim PP Pforzheim spiegelt sich auf der BAB 8 somit in verstärkter Form wider. Aber auch die Lkw-Unfallzahlen 2021 liegen deutlich unter dem Dreijahresvergleich 2017-2019.

Bei 59,5% (Vorjahr 62,4%) der gesamten Lkw-Unfälle und 76,5% (Vorjahr 54,3%) der Lkw-Unfälle mit Personenschaden waren diese zugleich auch Verursachende. Die Lkw-Unfälle mit Personenschaden (34) hatten 2021 einen Anteil von 29,8% (Vorjahr 35,7%) an den Gesamtunfällen mit Personenschaden (114) auf der BAB 8.

Im Zusammenhang mit Lkw-Unfällen verunglückten insgesamt 51 Personen, was gegenüber dem Vorjahr (63) ein Rückgang von 19,0% bedeutet. Unter den 51 Verunglückten wurden 14 Menschen schwer- und 35 leichtverletzt; zwei Personen verunglückten tödlich.

BAB 8: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	195	117	163	39,3%
Unfälle mit Personenschaden	44	35	34	-2,9%
Unfälle mit Sachschaden	151	82	129	57,3%
VU-gesamt (als Verursachende)	106	73	97	32,9%
VU-PERS (als Verursachende)	27	19	26	36,8%
VU-SACH (als Verursachende)	79	54	71	31,5%
Getötete gesamt	1	3	2	-33,3%
Schwerverletzte gesamt	15	21	14	-33,3%
Leichtverletzte gesamt	50	39	35	-10,3%

4.2.4. Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort auf der Autobahn

In 126 von 1044 Unfällen (Anteil von 12,1%) entfernten sich Verursachende 2021 unerlaubt vom Unfallort. Die absoluten Zahlen sind im Vergleich zum Vorjahreswert von 110 auf 126 Unfallfluchten gestiegen (+14,5%); der Anteil an den Gesamtunfällen reduzierte sich leicht.

Die Aufklärungsquote liegt mit 41 Fällen bei 32,5% und hat sich damit gegenüber 2020 leicht erhöht. In sieben Fällen flüchteten Verursachende nach Unfällen mit Personenschaden. Hier liegt die Aufklärungsquote bei 28,6% (Vorjahr 62,5%).

BAB 8	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	110	126	14,5%
- davon mit Personenschaden	8	7	-12,5%
Geklärte Unfallfluchten	32	41	28,1%
- davon mit Personenschaden	5	2	-60,0%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	29,1%	32,5%	3,4%

4.2.5. Großbaustelle Enztalquerung

Das Vorhaben des sechsspurigen Ausbaus der BAB 8 im Bereich der Enztalquerung (Anschlussstelle Pforzheim-Ost) hat im Oktober letzten Jahres begonnen. Diese Großbaustelle wird die Region und ihre Bevölkerung, die Verkehrsteilnehmenden auf der BAB 8 sowie die Polizei in den nächsten Jahren begleiten und vor Herausforderungen stellen. Die Autobahn GmbH des Bundes plant mit einer Fertigstellung des Bauprojekts bis Ende 2026. Parallel wird auch die an der Anschlussstelle Pforzheim-Ost verlaufende B10 ausgebaut.

Da das Großprojekt der Enztalquerung einen Einfluss auf die Unfallsituation erwarten lässt, ergeben sich verkehrspolizeiliche Herausforderungen insbesondere hinsichtlich des Staumanagements, der Koordinierung von Einsatzkräften, der Verkehrsüberwachung sowie in der Verkehrssicherheitsarbeit.

4.2.5.1. Stauwarnanlage

Im Vorfeld des Bauprojektes ging Ende März 2021 die integrierte Stauwarnanlage vollständig in Fahrtrichtung Karlsruhe sowie in Fahrtrichtung Stuttgart in Betrieb. Die installierte Stauwarnanlage warnt die Verkehrsteilnehmer aktiv vor Stauungen und passt die Geschwindigkeitsanzeigen entsprechend an. Die Anschaffung einer integrierten Stauwarnanlage geht auf einen Beschluss der Unfallkommission aus dem Jahr 2018 zurück. Die Polizei ist an der Unfallkommission beteiligt und begrüßt die Inbetriebnahme aus Verkehrssicherheitsgründen.

Ein positiver Einfluss der integrierten Stauwarnanlage spiegelt sich auch in den Unfallzahlen im jeweiligen Wirkungsbereich der Stauwarnanlage wider. Für die Fahrtrichtung Stuttgart ergibt sich 2021 im betreffenden Bereich (km 252,300 bis km 242,855) für die Monate April bis Dezember eine Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden um 27,3% zum entsprechenden Dreijahresvergleich 2017-2019 (von 22 auf 16). In Fahrtrichtung Karlsruhe (km 228,680 bis km 236,500) ist für den Zeitraum April bis Dezember 2021 eine Reduzierung der Unfälle mit Personenschaden um 36,8% zum entsprechenden Durchschnitt 2017-2019 (von 19 auf 12) festzustellen.

4.2.6. Staumanagement[25]

Durch allgemeine Verkehrseinflüsse und Verkehrsunfälle sowie auch Auswirkungen der Großbaustelle Enztalquerung wird es in der Zukunft weiterhin zu Staubildungen auf der BAB 8 und im nachgeordneten Straßennetz kommen.

Das PP Pforzheim ist darauf vorbereitet, auch künftig Sofortmaßnahmen einzuleiten, um bei Staubildungen insbesondere auf der BAB 8 schnellstmöglich den freien Verkehrsfluss wiederherzustellen und die Aktualität und Vollständigkeit von Verkehrsmeldungen zu gewährleisten. Dies kann nicht zuletzt Verkehrsunfälle, insbesondere Folgeunfälle am Stauende verhindern und somit Verkehrsteilnehmer vor Sachschaden, Verletzungen oder gar Unfalltod bewahren. Zu einem aktiven Staumanagement gehören die Betrachtung der Bedarfsumleitungsstrecken und mögliche verkehrspolizeiliche Maßnahmen bei deren Aktivierung oder großer Auslastung.

[25] Beim PP Pforzheim wurde Ende 2021 eine Handreichung zum Staumanagement auf Bundesautobahnen sowie deren Bedarfsumleitungen mit lagebezogenen und fortlaufenden Maßnahmen aufgelegt.

5. Verkehrsüberwachung

Im Bereich der Verkehrsüberwachung und der Verkehrsprävention beherrschte 2021 das Corona-Infektionsgeschehen ganz maßgeblich den Umfang der Maßnahmen. Bedingt durch diesen Umstand sowie die Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten (siehe Ziffer 3) ging in einigen Bereichen die Anzahl der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen zurück. Dies betraf insbesondere größere Kontrollaktionen. Auf die Anzahl festgestellter Verstöße hatte dies nur wenig Einfluss.

Im Bereich Alkohol und Drogen wurden 2021 bei Verkehrskontrollen 24,6% mehr Verkehrsteilnehmende unter Drogen-/Medikamentenbeeinflussung sowie 3,1% mehr unter unerlaubter Alkoholbeeinflussung festgestellt. Die gefertigten Anzeigen im Rahmen von Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs sind zum Vorjahr um 3,8% angestiegen.

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung konnten durch neue technische Geräte zur Geschwindigkeitsmessung und entsprechenden Schulungen von Beamtinnen und Beamten die festgestellten Verstöße um 51,8% gesteigert werden.

Durch eine weitere Fokussierung auf den Radverkehrsbereich konnten hier die Kontrollaktionen mehr als verdoppelt werden. Zudem wurden bei der Verkehrspolizeiinspektion (VPI) Kontrollen und Verstöße für den Bereich Fahrrad und Pedelec zentral erfasst.

Nachfolgend sind die Einzelbereiche der Verkehrsüberwachung detaillierter dargestellt. Bereits umgesetzte Punkte des „Ausblicks 2021“ aus der Verkehrsunfallstatistik des PP Pforzheim 2020 sind in den betreffenden Bereichen kenntlich gemacht.

5.1. Alkohol und Drogen

Die (unerlaubte) Beeinflussung von Verkehrsteilnehmenden mit Alkohol oder Drogen-/Medikamenten im Straßenverkehr spielt weiterhin eine bedeutende Rolle in der Verkehrsunfallbekämpfung. Beim PP Pforzheim bewegen sich im Berichtszeitraum die Alkoholunfälle (siehe Ziffer 4.1.16) auf gleichbleibendem Niveau, die Drogenunfälle (siehe Ziffer 4.1.17) haben sich mehr als verdoppelt. Umso wichtiger ist eine (präventive) polizeiliche Kontrolltätigkeit in diesem Bereich.

So wurden im Jahr 2021 im Bereich des PP Pforzheim 14 (32) größere Alkohol- und Drogenkontrollen im Straßenverkehr durchgeführt. Bei diesen Kontrollaktionen sowie allgemeinen Verkehrskontrollen (ohne Unfall) wurden im letzten Jahr 592 (574) Fahrten unter Alkoholeinwirkung festgestellt; 3,1% mehr als im Vorjahr. Zudem wurden 425 (341) folgenlose Fahrten unter Drogen-/Medikamenteneinwirkung erfasst; 24,6% mehr als in 2020.

Bei den folgenlosen Fahrten unter Alkoholeinfluss kam es in 59,1% der Fälle (350 von 592) auf Grund eines BAK-Wertes ab 1,1 Promille zur Anzeige wegen absoluter Fahruntüchtigkeit; im Vorjahr war dies bei 58,2% der Blutuntersuchungen der Fall. Bemerkenswert ist,

dass das Ergebnis der Blutuntersuchung bei 32,6% der folgenlosen Trunkenheitsfahrten (193 von 592) einen BAK-Wert von 1,6 Promille oder mehr ergab. Im Jahr 2020 lag dieser Anteil fast unverändert bei 33,6%.

Wie in der Verkehrsunfallstatistik des PP Pforzheim 2020 berichtet, wurden im Rahmen der Forcierung zur Erkennung einer Drogenbeeinflussung im Straßenverkehr gemeinsame Workshops „Drogen im Straßenverkehr“ mit dem PP Karlsruhe inklusive einem praktischen Kontrollteil durchgeführt. Diese Maßnahme scheint im Jahr 2021 Früchte getragen zu haben, da ein gewisser Anteil des Anstiegs der Drogenunfälle auf eine zunehmende Sensibilisierung (Erkennen von Verdachtsindikatoren) der aufnehmenden Beamtinnen und Beamten zurückgeführt werden kann. Gleichermaßen zeigt sich dies an der Steigerung der erfassten folgenlosen Fahrten unter Drogen-/Medikamenteneinwirkung. Daher wurden auch im Jahr 2021 von der VPI interne Weiterbildungen zum Thema „Drogen im Straßenverkehr“ durchgeführt.

5.2. Passive Sicherheit und Nutzung elektronischer Geräte (Ablenkung)

Im Bereich des PP Pforzheim waren im vergangenen Jahr - bis auf zwei Lkw-Nutzende und einen Mitfahrer auf einem Traktor - alle tödlich verunglückten Personen in Kraftfahrzeugen angegurtet. Im Jahr 2020 waren noch sieben von 15 tödlich Verunglückten in Kraftfahrzeugen nicht angegurtet.

Unter den Schwerverletzten in Kraftfahrzeugen waren im letzten Jahr 17,4% und unter den Leichtverletzten in Kraftfahrzeugen 10,3% nachweisbar nicht angegurtet. Insbesondere die Quote der nicht angegurteten Schwerverletzten zeigt, weshalb die Gurtpflicht bzw. die verpflichtenden passiven Sicherheitsvorkehrungen von der Polizei weiterhin intensiv kontrolliert werden müssen.

Im Jahr 2021 wurden von Organisationseinheiten des PP Pforzheim insgesamt 9.931 (10.710) Verstöße hinsichtlich passiver Sicherheitsvorkehrungen geahndet. Hiervon entfielen 5.048 (5.768) auf nicht angelegte Sicherheitsgurte, 302 (344) auf fehlende Kindersicherungen und 16 (23) auf nicht getragene Sturzhelme.

Ein weiterer wichtiger Punkt ist das Thema „Ablenkung“ im Unfallgeschehen (siehe Ziffer 4.1.19). Daher wird bei Verkehrskontrolle auch ein besonderes Augenmerk auf die Nutzung elektronischer Geräte gelegt. Diesbezüglich wurden beim PP Pforzheim 4.468 (4.532) Verkehrsteilnehmende beanstandet, die gemäß § 23 Absatz 1a Straßenverkehrsordnung ein solches Gerät nutzten.

5.3. Geschwindigkeit

Mit einem Anteil von 15% ist die Ursache „Geschwindigkeit“ zusammen mit der Ursache „Vorfahrt“ unter den Hauptunfallursachen bei Unfällen mit Personenschaden dominierend.

Daher wurde die polizeiliche Geschwindigkeitsüberwachung beim PP Pforzheim weiter ausgebaut. So wurden 2021 bei Geschwindigkeitskontrollen insgesamt 52.362 (34.505) Verstöße festgestellt, was einer Steigerung von 51,8% zum Vorjahr entspricht. Davon entfielen 97,7% auf den Außerortsbereich, was verdeutlicht, dass die Polizei die Geschwindigkeitsüberwachung auf Außerortsstrecken mit erhöhtem Unfallrisiko fokussiert. Dabei werden landesweite bis hin zu europaweiten Verkehrsüberwachungsaktionen einbezogen.

Eine verstärkte Überwachung und damit verbundene höhere Anzahl festgestellter Geschwindigkeitsverstöße ist auf einen höheren Personaleinsatz, auf den vermehrten Einsatz bestimmter Überwachungsmittel sowie neue technische Geräte zurückzuführen („Ausblick 2021“).

Ein dem PP Pforzheim zugeteilter Enforcement-Trailer[26] kam nach entsprechenden Schulungen von Bediensteten der VPI ab Oktober 2021 an unterschiedlichen Standorten zum Einsatz. Eine Geschwindigkeitsüberwachung auf der BAB 8 durch den Enforcement-Trailer ist aktuell in Vorbereitung (siehe Ziffer 5.7). Auch der Enforcement-Trailer wird von der Polizei ausschließlich auf Außerortsstrecken orientiert am Unfallgeschehen mit der Ursache „Geschwindigkeit“ aufgestellt.

5.4. Motorrad

Auf den Straßen des PP Pforzheim ist die Gruppe der Motorradfahrenden unter den Unfalltoten nach wie vor mit 32% (Vorjahr 23%) überproportional repräsentiert und wird daher weiterhin im Fokus stehen.

Bereits im Jahr 2020 wurde beim PP Pforzheim eine Konzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen erstellt. Diese Konzeption beinhaltet insbesondere einen repressiven Maßnahmenkatalog mit Kontrollterminen und -örtlichkeiten, festgelegte Präventionsveranstaltungen sowie einen Teil, in dem die Motorradunfälle ausgewertet und analysiert werden.

Im Jahr 2021 wurde die Konzeption zur Bekämpfung von Motorradunfällen aktualisiert und fortgeführt („Ausblick 2021“). Auf dieser Grundlage wurden im letzten Jahr 23 (40) geplante Motorradkontrollaktionen durchgeführt und dabei 593 Kräder kontrolliert. Bei diesen Motorradkontrollen wurden insgesamt 299 (426) Verstöße festgestellt. Dabei entfielen 71 (303) Verstöße und damit rund 24% (Vorjahr 71%) auf Geschwindigkeitsüberschreitungen sowie 142 (92) Verstöße und damit rund 48% (Vorjahr 22%) auf technische Mängel. Insgesamt wurden 2021 zwar weniger Kontrollaktionen durchgeführt, jedoch im Verhältnis zu diesen mehr Verstöße als im Vorjahr geahndet.

Die vermehrte Ahndung technischer Mängel insbesondere an Krädern geht einher mit dem Einsatz neuer Schallpegelmessgeräte zur beweissicheren Standgeräuschmessung von Abgasanlagen („Ausblick 2021“). Mit der neuen Technik zur Schallpegelmessung konnte in 126

[26] Bewegliches Gerät zur Geschwindigkeitsüberwachung von „Vitronic“ in Form eines Anhängers, das nach Abstellen und Ausrichten eigenständig überwacht.

Fällen die Weiterfahrt untersagt und acht Fahrzeuge sichergestellt werden. Der Einsatz neuer Schallpegelmessgeräte sowie die daraus resultierenden repressiven Maßnahmen sind weitere Bestandteile, um der Problematik „Motorradlärm“ zu begegnen.

Die viel beachtete und bei Motorradfahrenden beliebte Präventionsveranstaltung „Sicher im Sattel“ mit drei geplanten Terminen fand 2021 pandemiebedingt nicht statt („Ausblick 2021“). Beim „landesweiten Aktionswochenende“ wurde auf begleitende Präventionsmaßnahmen verzichtet. Die Aktion „Sicher im Sattel“ befindet sich für das Jahr 2022 in der Vorplanung.

5.5. Fahrrad und Pedelec

Angesichts einer Zunahme des Radverkehrs sowie der im Jahr 2020 stark gestiegenen Unfallzahlen in diesem Bereich ergaben sich für die Polizei neue Anforderungen in der verkehrspolizeilichen Überwachung und Verkehrspräventionsarbeit. Um den neuen Anforderungen gerecht zu werden, erstellte das PP Pforzheim 2021 eine eigene Konzeption zur Bekämpfung von Fahrradunfällen[27] („Ausblick 2021“).

Diese Konzeption beinhaltet insbesondere ganzheitliche Radkontrollen, Kontrollen des Seitenabstands von Kraftfahrzeugen zum Rad beim Überholen, die Überwachung von Konfliktbereichen mit zu Fuß Gehenden sowie die Überwachung des Halte- und Parkverbots auf Schutzstreifen/Radfahrstreifen. Neben repressiven Maßnahmen gibt es auch begleitende oder separate Präventionsmaßnahmen. Zudem werden die Radfahrunfälle fortlaufend ausgewertet und analysiert.

Im Rahmen der Konzeption zur Bekämpfung von Fahrradunfällen wurden 50 (21) Kontrollaktionen durchgeführt. Im Rahmen von Radverkehrskontrollen wurden im letzten Jahr 393 Fahrräder und 238 Pedelecs kontrolliert bzw. überprüft. Dabei wurden 318 Verstöße, vor allem bei der Beleuchtung sowie der falschen Verkehrsflächennutzung festgestellt. Einzelne Kontrollen wurden medial begleitet.

5.6. Gewerblicher Güter- und Personenverkehr

Im Jahr 2021 wurden im Bereich des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs 5.742 (5.533) Fahrzeuge überprüft, 3,8% mehr als im Jahr 2020. Neben den Fahrzeugen wurde auch das Fahrpersonal kontrolliert. Insgesamt wurden 3.772 (3.013) Lenkerinnen oder Lenker des Güter- und Personenverkehrs kontrolliert. Die Verstöße lagen hier überwiegend im Bereich der nicht eingehaltenen Lenkzeiten.

Im vergangenen Jahr wurden beim PP Pforzheim 20 Schwerpunktkontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs durchgeführt. Darüber hinaus gab es in Abhängigkeit des Pandemiegeschehens und anderer Einsatzlagen auf der BAB 8 gemeinsame Kontrollen mit

[27] Auf Grundlage der Fachkonzeption zur Bekämpfung von Fahrradunfällen des IM-LPP (Az.: 3-3856.0/25)

dem PP Einsatz zur Überwachung fahrerfremder Tätigkeiten im Güterverkehr („Ablenkung“) mittels eines speziellen Beweis- und Dokumentationsfahrzeuges.

5.7. Ausblick 2022

Neben der Aufrechterhaltung der Verkehrsüberwachung auf bisherigem Niveau durch weitere Spezialschulungen werden unter anderem nachfolgende Themenkomplexe weiter ausgebaut oder neu aufgenommen bzw. beleuchtet:

- Die Überwachung der Einhaltung von Abständen auf der BAB 8 durch neue Gerätetechnik (Abstandsmessung) war bereits ein Thema in der Verkehrsunfallstatistik des PP Pforzheim 2020 („Ausblick 2021“). Erst Ende 2021 konnten hier Bedienstete der VPI Schulungen absolvieren. Wegen technischer Mängel konnte die Abstandsüberwachung erst im Januar 2022 starten.

- Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung werden für den Enforcement-Trailer 2022 weitere Standorte geprüft. Hier wird insbesondere versucht, den Enforcement-Trailer temporär auf der BAB 8 im Bereich der Großbaustelle Enztalquerung aufzustellen. Dies ist jedoch vom jeweiligen Baufortschritt, einer engen Abstimmung mit der Baufirma sowie einer Genehmigung der Autobahn GmbH des Bundes abhängig.

- Bei der Schutzpolizeidirektion des PP Pforzheim arbeitet aktuell eine Arbeitsgruppe zur Optimierung der Aufbauorganisation und Zuständigkeit der VPI. Hierbei geht es insbesondere um die Optimierung der Arbeits- und Mindeststärke der Verkehrsgruppe BAB, um auch während der Großbaustelle Enztalquerung ein bestmögliches verkehrspolizeiliches Einschreiten aufrechtzuerhalten.

ANLAGEN

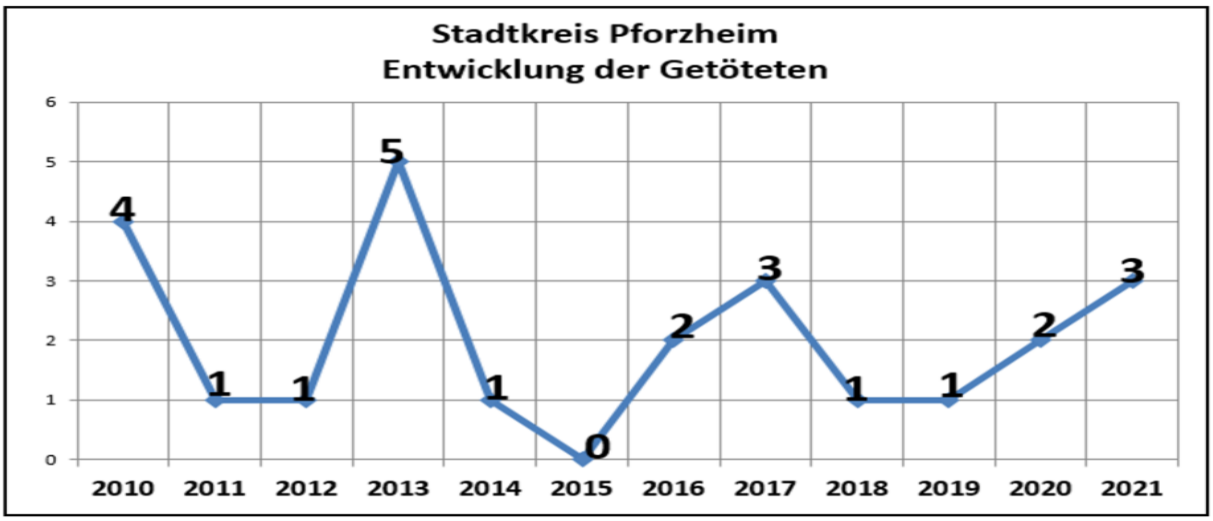
Anlage 1: Stadtkreis Pforzheim (tabellarisch)[28]

a.) Strukturdaten Stadt Pforzheim

Strukturdaten[29]				
Stadt Pforzheim	2019	2020[30]	Veränderung	
Einwohner	125.957	126.016	+59	0,1%
Kraftfahrzeugbestand[31] (gesamt)	70.745	72.084	+1.339	1,9%
- davon Krafträder	4.423	4.602	+179	4,0%
- Anteil am Gesamtbestand	*6,3%*	*6,4%*	--	*0,1%*
- davon Lkw/Zugmaschinen	3.874	3.949	+75	1,9%
- Anteil am Gesamtbestand	*5,5%*	*5,5%*	--	--

b.) Unfälle und Verunglückte in Pforzheim

Stadt Pforzheim	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	5.543	4.701	4.740	0,8%
Unfälle mit Personenschaden	513	441	396	-10,2%
Unfälle mit Sachschaden	5.030	4.260	4.344	2,0%
- davon Kleinstunfälle	3.430	2.926	2.949	0,8%
Verunglückte Personen gesamt	663	540	508	-5,9%
- davon Getötete	2	2	3	50,0%
- davon Schwerverletzte	93	54	63	16,7%
- davon Leichtverletzte	568	484	442	-8,7%



[28] Unfälle auf der BAB 8 bleiben unberücksichtigt; gesonderte Darstellung in Ziffer 4.2.
[29] Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.
[30] Daten zu Einwohnern sowie zum Kraftfahrzeugbestand für das Gesamtjahr 2021 lagen bei Statistikerstellung noch nicht vor.
[31] Zahlen für 2019: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2020 / Zahlen für 2020: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2021 (Statistisches Landesamt Bad.-Württ.).

c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden

Stadt Pforzheim: Ursachen bei VU mit Personenschaden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Verkehrstüchtigkeit	26	20	20	--
Geschwindigkeit	45	32	29	-9,4%
Abstand	79	32	54	68,8%
Überholen	11	9	10	11,1%
Vorfahrt	72	65	60	-7,7%
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	83	80	57	-28,8%

d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Zu Fuß Gehende	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	99	85	57	-32,9%
Unfälle mit Personenschaden	89	79	52	-34,2%
Getötete zu Fuß Gehende	0	2	0	-100,0%
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	23	14	7	-50,0%
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	67	61	46	-24,6%

e.) Radfahrunfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	75	81	86	6,2%
Unfälle mit Personenschaden	63	73	70	-4,1%
Unfälle mit Sachschaden	12	8	16	100,0%
Getötete Radfahrende	0	0	0	--
Schwerverletzte Radfahrende	16	14	17	21,4%
Leichtverletzte Radfahrende	44	58	53	-8,6%

f.) Pedelec-Unfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	14	28	23	-17,9%
Unfälle mit Personenschaden	12	26	20	-23,1%
Unfälle mit Sachschaden	2	2	3	50,0%
Getötete Pedelec-Nutzende	0	0	0	--
Schwerverletzte Pedelec- Nutzende	4	6	8	33,3%
Leichtverletzte Pedelec- Nutzende	8	18	12	-33,3%

g.) Motorradunfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	60	46	51	10,9%
Unfälle mit Personenschaden	49	45	41	-8,9%
Unfälle mit Sachschaden	12	1	10	900,0%
Getötete Motorradfahrende	1	0	1	100,0%
Schwerverletzte Motorradfahrende	11	8	12	50,0%
Leichtverletzte Motorradfahrende	38	36	27	-25,0%

h.) Lastkraftwagenunfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	172	139	146	5,0%
Unfälle mit Personenschaden	35	26	25	-3,8%
Unfälle mit Sachschaden	137	113	121	7,1%
Getötete gesamt	0	1	1	--
Schwerverletzte gesamt	6	3	8	166,7%
Leichtverletzte gesamt	41	23	37	60,9%

i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Kinder	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	32	21	18	-14,3%
Unfälle mit Personenschaden	30	20	17	-15,0%
Getötete Kinder	0	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	9	2	3	50,0%
Leichtverletzte Kinder	43	29	42	44,8%

j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Junge Erwachsene	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	434	359	371	3,3%
Unfälle mit Personenschaden	149	118	104	-11,9%
VU-gesamt (als Verursachende)	226	183	165	-9,8%
VU-PERS (als Verursachende)	99	78	66	-15,4%
Getötete junge Erwachsene	0	0	0	--
Schwerverletzte junge Erwachsene	12	7	9	28,6%
Leichtverletzte junge Erwachsene	105	88	74	-15,9%

k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Ältere Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	371	336	313	-6,8%
Unfälle mit Personenschaden	101	103	78	-24,3%
VU-gesamt (als Verursachende)	212	192	182	-5,2%
VU-PERS (als Verursachende)	56	53	53	--
Getötete ältere Personen	0	1	1	--
Schwerverletzte ältere Personen	16	12	9	-25,0%
Leichtverletzte ältere Personen	52	52	46	-11,5%

l.) Alkoholunfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Alkohol-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	68	78	70	-8
Unfälle mit Personenschaden	21	17	14	-3
Unfälle mit Sachschaden	47	61	56	-5
Getötete gesamt	0	1	0	-1
Schwerverletzte gesamt	5	2	5	+3
Leichtverletzte gesamt	22	14	13	-1

m.) Drogenunfälle in Pforzheim

Stadt Pforzheim: Drogen-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	5	4	14	+10
Unfälle mit Personenschaden	2	1	4	+3
Unfälle mit Sachschaden	3	3	10	+7
Getötete gesamt	0	0	0	--
Schwerverletzte gesamt	0	0	2	+2
Leichtverletzte gesamt	2	1	2	+1

n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort in Pforzheim

Stadt Pforzheim	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	1.061	1.096	3,3%
- davon mit Personenschaden	43	30	-30,2%
Geklärte Unfallfluchten	349	345	-1,1%
- davon mit Personenschaden	26	14	-46,2%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	32,9%	31,5%	-1,4%

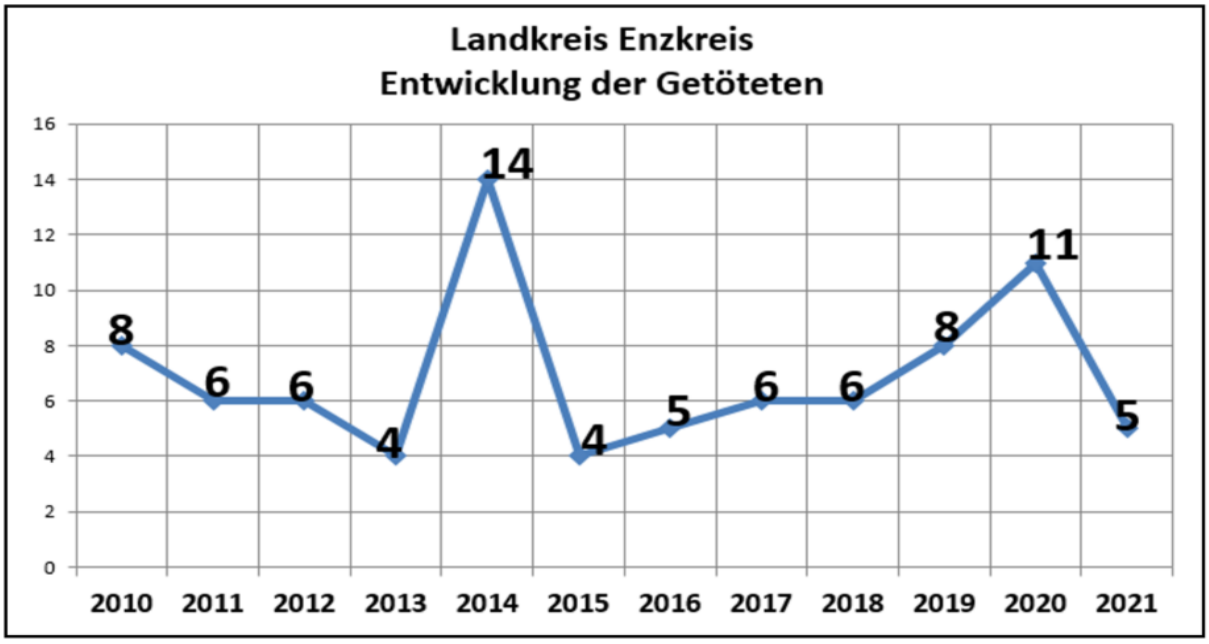
Anlage 2: Landkreis Enzkreis (tabellarisch)[32]

a.) Strukturdaten Enzkreis

Strukturdaten[33]				
Enzkreis	2019	2020[34]	Veränderung	
Einwohner	199.556	199.752	+196	0,1%
Kraftfahrzeugbestand[35] (gesamt)	161.257	163.970	+2.713	1,7%
- davon Krafträder	15.144	15.724	+580	3,8%
- Anteil am Gesamtbestand	*9,4%*	*9,6%*	--	*0,2%*
- davon Lastkraftwagen/Zugmaschinen	13.544	13.617	+73	0.5%
- Anteil am Gesamtbestand	*8,4%*	*8,3%*	--	*-0,1%*

b.) Unfälle und Verunglückte im Enzkreis

Enzkreis	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	4.564	3.708	3.947	6,4%
Unfälle mit Personenschaden	516	437	432	-1,1%
Unfälle mit Sachschaden	4.048	3.271	3.515	7,5%
- davon Kleinstunfälle	2.746	2.205	2.406	9,1%
Verunglückte Personen gesamt	668	552	535	-3,1%
- davon Getötete	7	11	5	-54,5%
- davon Schwerverletzte	124	110	113	2,7%
- davon Leichtverletzte	537	431	417	-3,2%



[32] Unfälle auf der BAB 8 bleiben unberücksichtigt; gesonderte Darstellung in Ziffer 4.2.
[33] Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.
[34] Daten zu Einwohnern sowie zum Kraftfahrzeugbestand für das Gesamtjahr 2021 lagen bei Statistikerstellung noch nicht vor.
[35] Zahlen für 2019: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2020 / Zahlen für 2020: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2021 (Statistisches Landesamt Bad.-Württ.)

c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden

Enzkreis: Ursachen bei VU mit Personenschaden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Verkehrstüchtigkeit	37	29	35	20,7%
Geschwindigkeit	70	59	77	30,5%
Abstand	69	37	50	35,1%
Überholen	26	34	25	-26,5%
Vorfahrt	93	83	86	3,6%
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	59	62	46	-25,8%

d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Enzkreis

Enzkreis: Zu Fuß Gehende	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	46	35	29	-17,1%
Unfälle mit Personenschaden	42	32	28	-12,5%
Getötete zu Fuß Gehende	1	0	0	--
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	7	6	6	--
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	33	19	18	-5,3%

e.) Radfahrunfälle im Enzkreis

Enzkreis: Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	88	118	94	-20,3%
Unfälle mit Personenschaden	77	109	87	-20,2%
Unfälle mit Sachschaden	11	9	7	-22,2%
Getötete Radfahrende	1	3	1	-66,7%
Schwerverletzte Radfahrende	19	30	22	-26,7%
Leichtverletzte Radfahrende	58	77	67	-13,0%

f.) Pedelec-Unfälle im Enzkreis

Enzkreis: Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	21	41	38	-7,3%
Unfälle mit Personenschaden	19	39	37	-5,1%
Unfälle mit Sachschaden	2	2	1	-50,0%
Getötete Pedelec-Nutzende	1	2	0	-100,0%
Schwerverletzte Pedelec-Nutzende	4	10	15	50,0%
Leichtverletzte Pedelec-Nutzende	13	27	21	-22,2%

g.) Motorradunfälle im Enzkreis

Enzkreis: Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	91	81	65	-19,8%
Unfälle mit Personenschaden	80	74	57	-23,0%
Unfälle mit Sachschaden	11	7	8	14,3%
Getötete Motorradfahrende	2	3	2	-33,3%
Schwerverletzte Motorradfahrende	31	25	24	-4,0%
Leichtverletzte Motorradfahrende	51	47	34	-27,7%

h.) Lastkraftwagenunfälle im Enzkreis

Enzkreis: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	214	166	168	1,2%
Unfälle mit Personenschaden	39	30	26	-13,3%
Unfälle mit Sachschaden	176	136	142	4,4%
Getötete gesamt	1	1	0	-100,0%
Schwerverletzte gesamt	10	11	6	-45,5%
Leichtverletzte gesamt	41	29	25	-13,8%

i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Enzkreis

Enzkreis: Kinder	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	23	15	15	--
Unfälle mit Personenschaden	21	12	14	16,7%
Getötete Kinder	0	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	4	3	1	-66,7%
Leichtverletzte Kinder	40	31	24	-22,6%

j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Enzkreis

Enzkreis: Junge Erwachsene	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	345	302	316	4,6%
Unfälle mit Personenschaden	138	115	141	22,6%
VU-gesamt (als Verursachende)	198	154	199	29,2%
VU-PERS (als Verursachende)	98	80	112	40,0%
Getötete junge Erwachsene	1	1	0	-100,0%
Schwerverletzte junge Erwachsene	19	22	23	4,5%
Leichtverletzte junge Erwachsene	84	74	89	16,2%

k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Enzkreis

Enzkreis: Ältere Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	382	294	303	3,1%
Unfälle mit Personenschaden	116	92	94	2,2%
VU-gesamt (als Verursachende)	248	196	190	-3,1%
VU-PERS (als Verursachende)	80	62	68	9,7%
Getötete ältere Personen	2	6	1	-83,3%
Schwerverletzte ältere Personen	20	20	20	--
Leichtverletzte ältere Personen	58	42	44	4,8%

l.) Alkoholunfälle im Enzkreis

Enzkreis: Alkohol-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	79	64	70	+6
Unfälle mit Personenschaden	26	21	27	+6
Unfälle mit Sachschaden	53	43	43	--
Getötete gesamt	0	0	0	--
Schwerverletzte gesamt	11	4	6	+2
Leichtverletzte gesamt	23	18	28	+10

m.) Drogenunfälle im Enzkreis

Enzkreis: Drogen-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	7	8	14	+6
Unfälle mit Personenschaden	2	1	8	+7
Unfälle mit Sachschaden	5	7	6	-1
Getötete gesamt	0	0	0	--
Schwerverletzte gesamt	0	0	4	+4
Leichtverletzte gesamt	2	1	8	+7

n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Enzkreis

Enzkreis	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	794	822	3,5%
- davon mit Personenschaden	31	31	--
Geklärte Unfallfluchten	266	286	7,5%
- davon mit Personenschaden	18	19	5,6%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	33,5%	34,8%	1,3%

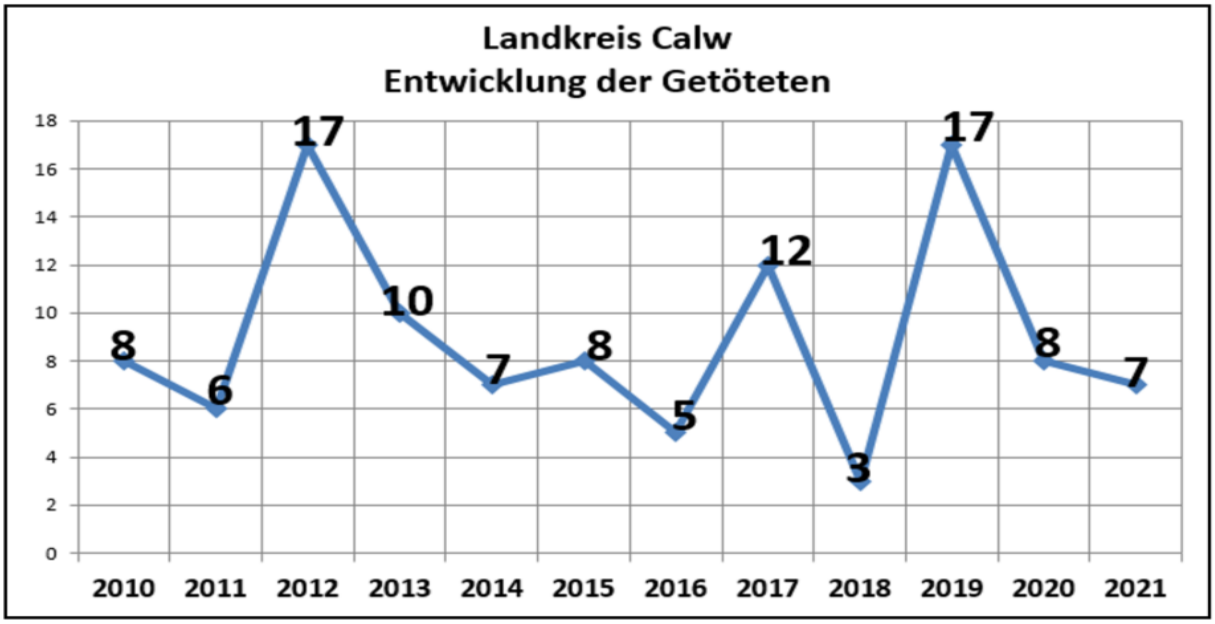
Anlage 3: Landkreis Calw (tabellarisch)

a.) Strukturdaten Landkreis Calw

Strukturdaten[36]				
Landkreis Calw	2019	2020[37]	Veränderung	
Einwohner	159.201	160.149	+948	0,6%
Kraftfahrzeugbestand[38] (gesamt)	130.687	133.439	+2.752	2,1%
- davon Krafträder	10.981	11.514	+533	4,9%
- Anteil am Gesamtbestand	*8,4%*	*8,6%*	--	*0,2%*
- davon Lastkraftwagen/Zugmaschinen	13.204	14.026	+822	6,2%
- Anteil am Gesamtbestand	*10,1%*	*10,5%*	--	*0,4%*

b.) Unfälle und Verunglückte im Landkreis Calw

Landkreis Calw	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	3.290	2.945	3.084	4,7%
Unfälle mit Personenschaden	458	408	371	-9,1%
Unfälle mit Sachschaden	2.832	2.537	2.713	6,9%
- davon Kleinstunfälle	1.850	1.639	1.799	9,8%
Verunglückte Personen gesamt	624	486	458	-5,8%
- davon Getötete	11	8	7	-12,5%
- davon Schwerverletzte	133	127	113	-11,0%
- davon Leichtverletzte	480	351	338	-3,7%



[36] Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.
[37] Daten zu Einwohnern sowie zum Kraftfahrzeugbestand für das Gesamtjahr 2021 lagen bei Statistikerstellung noch nicht vor.
[38] Zahlen für 2019: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2020 / Zahlen für 2020: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2021 (Statistisches Landesamt Bad.-Württ.)

c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden

Landkreis Calw: Ursachen bei VU mit Personenschaden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Verkehrstüchtigkeit	31	39	29	-25,6%
Geschwindigkeit	79	71	49	-31,0%
Abstand	31	33	20	-39,4%
Überholen	26	15	20	33,3%
Vorfahrt	63	54	49	-9,3%
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	44	30	32	6,7%

d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Zu Fuß Gehende	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	44	35	33	-5,7%
Unfälle mit Personenschaden	44	32	29	-9,4%
Getötete zu Fuß Gehende	1	2	1	-50,0%
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	10	5	10	100,0%
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	32	22	18	-18,2%

e.) Radfahrunfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	62	74	67	-9,5%
Unfälle mit Personenschaden	56	69	59	-14,5%
Unfälle mit Sachschaden	6	5	8	60,0%
Getötete Radfahrende	0	0	1	100,0%
Schwerverletzte Radfahrende	15	23	19	-17,4%
Leichtverletzte Radfahrende	40	45	42	-6,7%

f.) Pedelec-Unfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	10	24	23	-4,2%
Unfälle mit Personenschaden	10	23	21	-8,7%
Unfälle mit Sachschaden	0	1	2	100,0%
Getötete Pedelec-Nutzende	0	0	1	100,0%
Schwerverletzte Pedelec-Nutzende	4	9	10	11,1%
Leichtverletzte Pedelec-Nutzende	6	14	12	-14,3%

g.) Motorradunfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	94	111	90	-18,9%
Unfälle mit Personenschaden	80	98	79	-19,4%
Unfälle mit Sachschaden	13	13	11	-15,4%
Getötete Motorradfahrende	2	1	3	200,0%
Schwerverletzte Motorradfahrende	34	46	27	-41,3%
Leichtverletzte Motorradfahrende	49	53	53	--

h.) Lastkraftwagenunfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	135	104	118	13,5%
Unfälle mit Personenschaden	30	21	26	23,8%
Unfälle mit Sachschaden	104	83	92	10,8%
Getötete gesamt	2	0	1	100,0%
Schwerverletzte gesamt	9	4	6	50,0%
Leichtverletzte gesamt	33	22	24	9,1%

i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Kinder	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	17	15	17	13,3%
Unfälle mit Personenschaden	17	14	15	7,1%
Getötete Kinder	1	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	3	4	8	100,0%
Leichtverletzte Kinder	29	15	15	--

j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Junge Erwachsene	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	333	295	301	2,0%
Unfälle mit Personenschaden	144	111	110	-0,9%
VU-gesamt (als Verursachende)	194	162	170	4,9%
VU-PERS (als Verursachende)	108	80	86	7,5%
Getötete junge Erwachsene	2	0	1	100,0%
Schwerverletzte junge Erwachsene	24	21	21	--
Leichtverletzte junge Erwachsene	101	73	79	8,2%

k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Ältere Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	295	256	266	3,9%
Unfälle mit Personenschaden	90	67	73	9,0%
VU-gesamt (als Verursachende)	184	167	198	18,6%
VU-PERS (als Verursachende)	60	49	49	--
Getötete ältere Personen	3	3	1	-66,7%
Schwerverletzte ältere Personen	21	24	16	-33,3%
Leichtverletzte ältere Personen	49	26	36	38,5%

l.) Alkoholunfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Alkohol-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	65	84	69	-15
Unfälle mit Personenschaden	23	29	26	-3
Unfälle mit Sachschaden	42	55	43	-12
Getötete gesamt	0	0	2	+2
Schwerverletzte gesamt	6	12	7	-5
Leichtverletzte gesamt	23	24	21	-3

m.) Drogenunfälle im Landkreis Calw

Landkreis Calw: Drogen-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	4	6	12	+6
Unfälle mit Personenschaden	1	4	3	-1
Unfälle mit Sachschaden	3	2	9	+7
Getötete gesamt	0	0	0	--
Schwerverletzte gesamt	0	1	3	+2
Leichtverletzte gesamt	2	3	0	-3

n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Landkreis Calw

Landkreis Calw	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	664	637	-4,1%
- davon mit Personenschaden	21	16	-23,8%
Geklärte Unfallfluchten	250	247	-1,2%
- davon mit Personenschaden	11	7	-36,4%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	37,7%	38,8%	1,1%

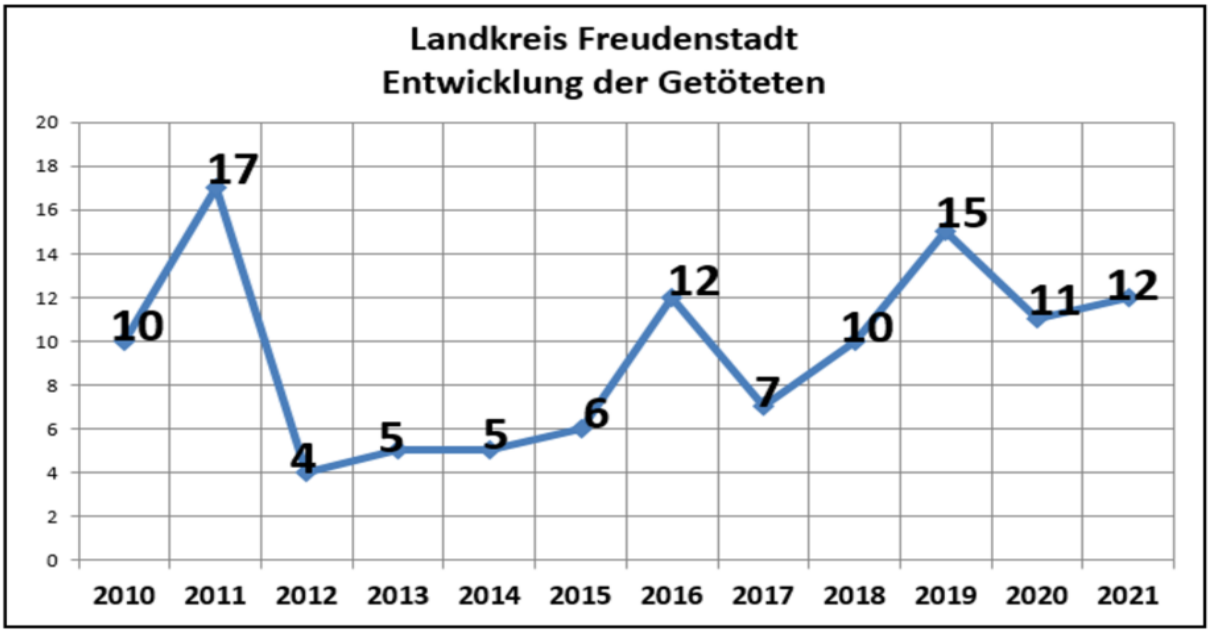
Anlage 4: Landkreis Freudenstadt (tabellarisch)[39]

a.) Strukturdaten Landkreis Freudenstadt

Strukturdaten[40]				
Landkreis (Lkr.) Freudenstadt	2019	2020[41]	Veränderung	
Einwohner	118.243	118.364	+201	0,2%
Kraftfahrzeugbestand[42] (gesamt)	97.350	99.141	+1.791	1,8%
- davon Krafträder	8.643	8.920	+277	3,2%
- Anteil am Gesamtbestand	*8,4%*	*9,0%*	--	*0,1%*
- davon Lastkraftwagen/Zugmaschinen	11.019	11.262	+243	2,2%
- Anteil am Gesamtbestand	*11,3%*	*11,4%*	--	--

b.) Unfälle und Verunglückte im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	2.953	2.096	2.405	14,7%
Unfälle mit Personenschaden	355	319	331	3,8%
Unfälle mit Sachschaden	2.598	1.777	2.074	16,7%
- davon Kleinstunfälle	1.716	1.133	1.360	20,0%
Verunglückte Personen gesamt	498	441	462	4,8%
- davon Getötete	11	11	12	9,1%
- davon Schwerverletzte	80	131	123	-6,1%
- davon Leichtverletzte	407	299	327	9,4%



[39] Unfälle auf der BAB 81 bleiben unberücksichtigt; Zuständigkeit PP Konstanz
[40] Quelle: Statistisches Landesamt Bad.-Württ.
[41] Daten zu Einwohnern sowie zum Kraftfahrzeugbestand für das Gesamtjahr 2021 lagen bei Statistikerstellung noch nicht vor.
[42] Zahlen für 2019: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2020 / Zahlen für 2020: Kraftfahrzeugbestand am 01.01.2021 (Statistisches Landesamt Bad.-Württ.)

M

c.) Hauptunfallursachen bei VU mit Personenschaden

Lkr. Freudenstadt: Ursachen bei VU mit Personenschaden	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Verkehrstüchtigkeit	27	26	26	--
Geschwindigkeit	97	48	50	4,2%
Abstand	42	15	21	40,0%
Überholen	19	24	24	--
Vorfahrt	69	54	49	-9,3%
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	42	35	35	--

d.) Unfälle mit zu Fuß Gehenden im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Zu Fuß Gehende	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	29	27	35	29,6%
Unfälle mit Personenschaden	28	22	34	54,5%
Getötete zu Fuß Gehende	2	2	1	-50,0%
Schwerverletzte zu Fuß Gehende	6	9	9	--
Leichtverletzte zu Fuß Gehende	21	11	25	127,3%

e.) Radfahrunfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Rad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	44	60	47	-21,7%
Unfälle mit Personenschaden	38	54	45	-16,7%
Unfälle mit Sachschaden	6	6	2	-66,7%
Getötete Radfahrende	0	2	1	-50,0%
Schwerverletzte Radfahrende	8	17	20	17,6%
Leichtverletzte Radfahrende	30	37	26	-29,7%

f.) Pedelec-Unfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Pedelec-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	9	25	22	-12,0%
Unfälle mit Personenschaden	7	23	22	-4,3%
Unfälle mit Sachschaden	2	2	0	-100,0%
Getötete Pedelec-Nutzende	0	1	0	-100,0%
Schwerverletzte Pedelec-Nutzende	3	7	10	42,9%
Leichtverletzte Pedelec-Nutzende	3	15	12	-20,0%

g.) Motorradunfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Motorrad-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	93	74	71	-4,1%
Unfälle mit Personenschaden	81	67	65	-3,0%
Unfälle mit Sachschaden	12	7	6	-14,3%
Getötete Motorradfahrende	2	4	4	--
Schwerverletzte Motorradfahrende	23	32	26	-18,8%
Leichtverletzte Motorradfahrende	61	33	39	18,2%

h.) Lastkraftwagenunfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Lkw-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	142	103	116	12,6%
Unfälle mit Personenschaden	26	24	29	20,8%
Unfälle mit Sachschaden	116	79	87	10,1%
Getötete gesamt	2	0	1	100,0%
Schwerverletzte gesamt	7	14	5	-64,3%
Leichtverletzte gesamt	36	17	32	88,2%

i.) Unfälle mit Kindern (0-13 Jahre) im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Kinder	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	16	18	18	--
Unfälle mit Personenschaden	15	18	18	--
Getötete Kinder	1	0	0	--
Schwerverletzte Kinder	3	8	2	-75,0%
Leichtverletzte Kinder	25	25	34	36,0%

j.) Unfälle mit jungen Erwachsenen (18-24 Jahre) im Lkr. Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Junge Erwachsene	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	283	194	228	17,5%
Unfälle mit Personenschaden	111	75	88	17,3%
VU-gesamt (als Verursachende)	164	110	125	13,6%
VU-PERS (als Verursachende)	77	51	62	21,6%
Getötete junge Erwachsene	1	1	1	--
Schwerverletzte junge Erwachsene	15	24	28	16,7%
Leichtverletzte junge Erwachsene	90	40	67	67,5%

k.) Unfälle mit älteren Menschen (ab 65 Jahre) im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Ältere Menschen	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	253	213	217	1,9%
Unfälle mit Personenschaden	76	80	80	--
VU-gesamt (als Verursachende)	169	130	144	10,8%
VU-PERS (als Verursachende)	54	54	60	11,1%
Getötete ältere Personen	3	4	2	-50,0%
Schwerverletzte ältere Personen	11	25	30	20,0%
Leichtverletzte ältere Personen	50	33	32	-3,0%

l.) Alkoholunfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Alkohol-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	56	47	53	+6
Unfälle mit Personenschaden	18	22	20	-2
Unfälle mit Sachschaden	38	25	33	+8
Getötete gesamt	1	0	1	+1
Schwerverletzte gesamt	5	9	6	-3
Leichtverletzte gesamt	18	24	17	-7

m.) Drogenunfälle im Landkreis Freudenstadt

Lkr. Freudenstadt: Drogen-VU	Durchschnitt 2017-2019	2020	2021	Abweichung
Unfälle gesamt	3	2	5	+3
Unfälle mit Personenschaden	1	1	3	+2
Unfälle mit Sachschaden	2	1	2	+1
Getötete gesamt	0	0	0	--
Schwerverletzte gesamt	0	1	0	-1
Leichtverletzte gesamt	2	0	3	+3

n.) Unerlaubtes Entfernen vom Unfallort im Landkreis Freudenstadt

Landkreis Freudenstadt	2020	2021	Abweichung
Unfallfluchten gesamt	456	512	12,3%
- davon mit Personenschaden	17	30	76,5%
Geklärte Unfallfluchten	160	179	11,9%
- davon mit Personenschaden	11	10	-9,1%
Aufklärungsquote Unfallfluchten	35,1%	35,0%	-0,1%

IMPRESSUM
Polizeipräsidium Pforzheim
Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit
Bahnhofstr. 13 / 75172 Pforzheim
Telefon: 07231 - 186 1111
Fax: 07231 - 186 1050
E-Mail: pforzheim.pp.sts.oe@polizei.bwl.de

Redaktion:
Führungs- und Einsatzstab
Stabsbereich Einsatz
Sachbereich Verkehr

Q