

Verkehrsunfallstatistik 2022

Pressemappe



**„Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge,
sondern Grundlage unseres Wohlstandes.“**

Eberhard von Kuenheim (dt. Manager in der Autoindustrie)

Ein Verkehrsunfall ist ein plötzliches Ereignis im öffentlichen Straßenverkehr, das mit dessen ursächlichen Gefahren zusammenhängt und zu einem Personenschaden oder nicht völlig belanglosem Sachschaden führt.

Die Landespolizeiinspektion Nordhausen, Ltd. Polizeidirektor Matthias Bollenbach, veröffentlicht die Verkehrsunfallstatistik 2022

Impressum

Herausgeber: Landespolizeiinspektion Nordhausen
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Darrweg 42
99734 Nordhausen

Redaktion: Sachbereich 3 – polizeiliche Verkehrsaufgaben

Quellen: Statistisches Bundesamt
Thüringer Landesamt für Statistik
Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr

Verkehrsunfallsituation der Landespolizeiinspektion Nordhausen 2022

Ein direkter Vergleich der Jahre 2021 und 2022 in Bezug auf das Verkehrsunfallgeschehen ist nur bedingt möglich. Im Jahr 2022 erlangte die Wirtschaft nach den pandemiebedingten Jahren wieder an Aufschwung, so dass auch der Straßenverkehr wieder zur Normalität fand.

Kernaussagen

Im Zuständigkeitsbereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen war gegenüber dem Jahr 2021 festzustellen, dass ein

- **Rückgang der Verkehrsunfälle mit Getöteten**
um 1 auf 15 (-6,3 %)
- **Rückgang bei den Schulwegunfällen**
um 1 auf 8 (-11,1 %)
- **leichter Rückgang der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Einwirkung von Drogen**
um 1 auf 12 (-7,7%)
- **Rückgang der Kinderunfälle**
um 3 auf 73 (-3,9%)

aber

- **Anstieg der Verkehrsunfälle gesamt**
um 330 auf 7.989 (4,3 %)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden**
um 79 auf 938 (9,2%)
- **Anstieg der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen**
um 2 auf 18 (12,5%)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten**
um 4 auf 225 (1,8%)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden mit jungen Fahrern**
um 14 auf 184 (8,2 %)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle die von jungen Fahrern/-innen verursacht wurden**
um 38 auf 909 (4,4%)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Sachschaden**
um 251 auf 7.051 (3,7 %)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Motorrädern**
um 17 auf 132 (14,8%)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Fußgängern**
um 20 auf 199 (20,2 %)
- **Anstieg der Verkehrsunfälle mit Senioren**
um 300 auf 1.778 (20,0%)

gegenüberstehen.

Inhaltsübersicht

Schadensuhr

1. Statistische Angaben

- 1.1 Einwohner
- 1.2 Kraftfahrzeugbestand
- 1.3 Straßen-, und Wegenetz

2. Übersicht Freistaat Thüringen, Vergleich der Landespolizeiinspektionen

(Unfälle, Verletzte, Getötete, Unfallhäufigkeitszahl auf 100 000 Einwohner)

3. Unfallentwicklung Landespolizeiinspektion Nordhausen

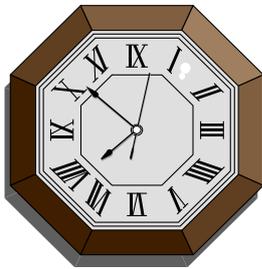
4. Unfallstruktur

- 4.1 Unfallursachen
- 4.2 Zeitliche Verteilung der Unfälle, Schwerpunktzeiten
- 4.3 Alter der Verletzten, Getöteten und Art der Verkehrsbeteiligung
- 4.4 Altersgruppe „Junge Fahrer“
- 4.5 Kinderunfälle
- 4.6 Schulwegunfälle und Fußgänger
- 4.7 Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahren
- 4.8 Güterkraftverkehr
- 4.9 Alleinunfälle
- 4.10 Zweiradunfälle
- 4.11 Radfahrunfälle
- 4.12 Verkehrsunfallfluchten
- 4.13 Verkehrsunfallentwicklung nach Ortschaften
- 4.14 Unfallentwicklung in den Landkreisen

5. Reaktionen der Polizei

- 5.1 OWi- Anzeigen/ Barverwarnungen
- 5.2 Fahren unter Alkohol
- 5.3 Fahren unter Drogen

6. Entwicklungsprognose sowie Schwerpunkte des Verkehrsunfallgeschehens und des polizeilichen Handelns



2022



„Statistische Schadensuhr“ im Bereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen

ca. alle 65,8 Minuten ein durch die Polizei aufgenommener Verkehrsunfall

(ab hier ohne Bagatellunfälle)

ca. alle 5 Stunden ein Verkehrsunfall mit Unfallflucht

ca. alle 7,5 Stunden ein Verunglückter (Verletzte und Tote)

ca. alle 9 Stunden ein Verkehrsunfall mit Personenschaden

ca. alle 11 Stunden ein Verkehrsunfall innerhalb von Ortschaften

ca. alle 14,5 Stunden ein Verkehrsunfall mit Personenschaden innerorts

ca. alle 19 Stunden ein Verkehrsunfall außerhalb von Ortschaften

ca. alle 26 Stunden ein Verkehrsunfall mit Personenschaden außerorts

ca. alle 45 Stunden ein verunglückter Senior (ab 65 Jahre)

ca. alle 78 Stunden eine verunglückte Person „18 bis 25-jährige“

ca. alle 41 Stunden ein verunglückter Mofa-, Krad- und Mitfahrer

ca. alle 2 Tage ein verunglückter Radfahrer

ca. alle 2 Tage ein Verkehrsunfall unter Alkohol

ca. alle 4 Tage ein verunglücktes Kind (bis unter 15 Jahre)

ca. alle 4 Tage ein verunglückter Fußgänger

ca. alle 24 Tage ein Verkehrsunfall mit Getöteten

ca. alle 13 Tage ein Verkehrsunfall unter Drogen

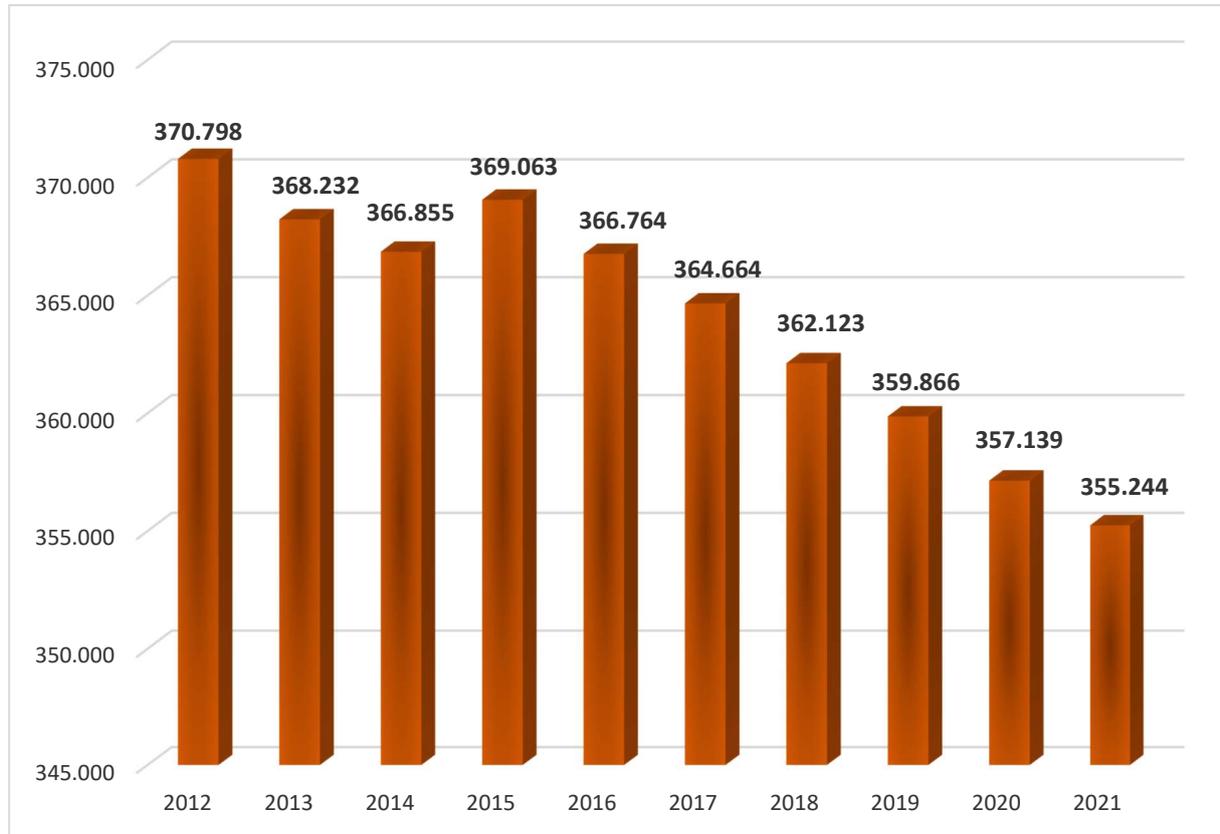
ca. alle 28 Tage ein Verkehrsunfall mit getöteten Personen außerorts

ca. alle 61 Tage ein verunglücktes Kind auf dem Schulweg

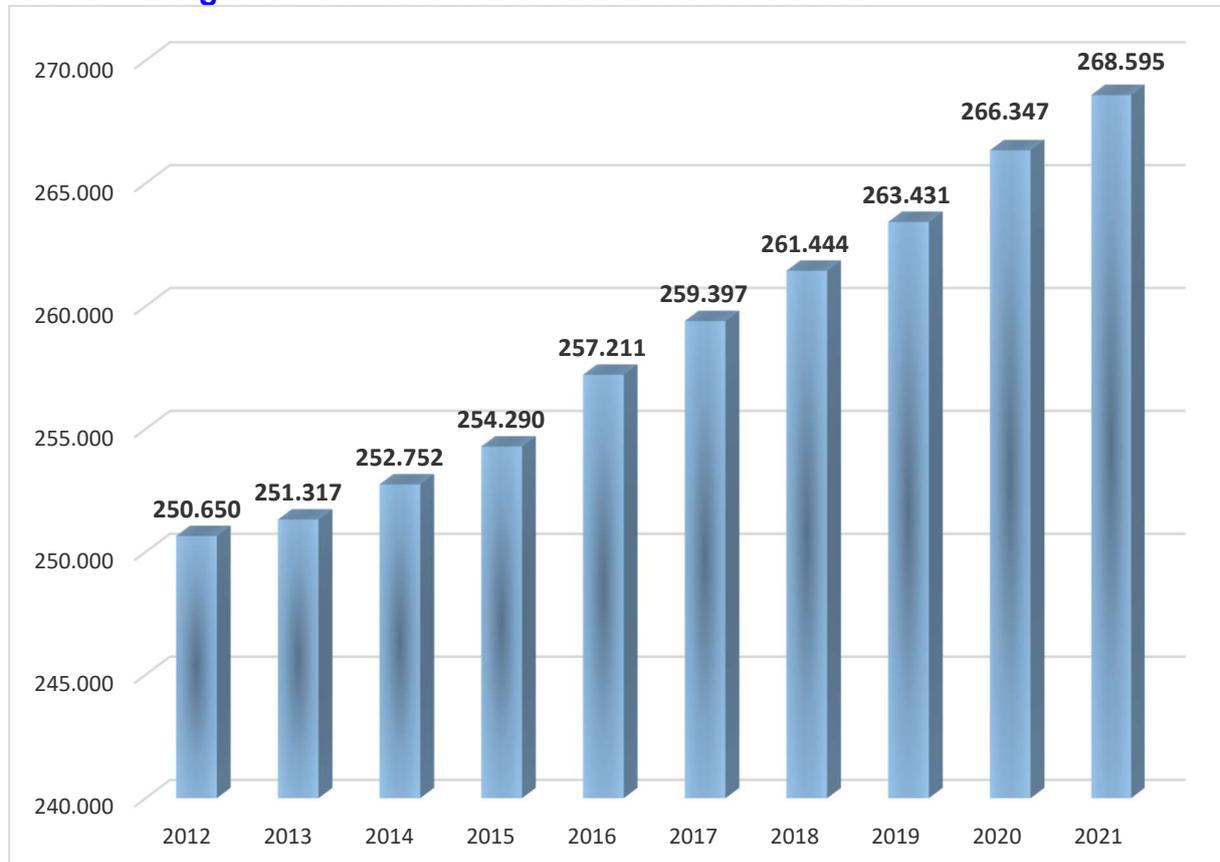
ca. alle 73 Tage ein Verkehrsunfall mit getöteten Personen innerorts

1. Statistische Angaben

1.1 Einwohner im Schutzbereich der LPI Nordhausen



Kraftfahrzeugbestand im Schutzbereich LPI Nordhausen



Quelle Thüringer Landesamt für Statistik (www.tls.thueringen.de) Stand 01.01.2022

1.3 Straßen- und Wegenetz der Landespolizeiinspektion Nordhausen

Bundesautobahn 38	75 km
Bundesautobahn 71	21 km
Bundesstraße	282 km
Landstraßen I und II Ordnung	1.049 km
Kreis- und sonstige Straßen	500 km

- Quelle Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr 01.01.2022

2. Veränderungen 2022 gegenüber dem Vorjahr 2021 im Vergleich Deutschland – Thüringen – LPI Nordhausen

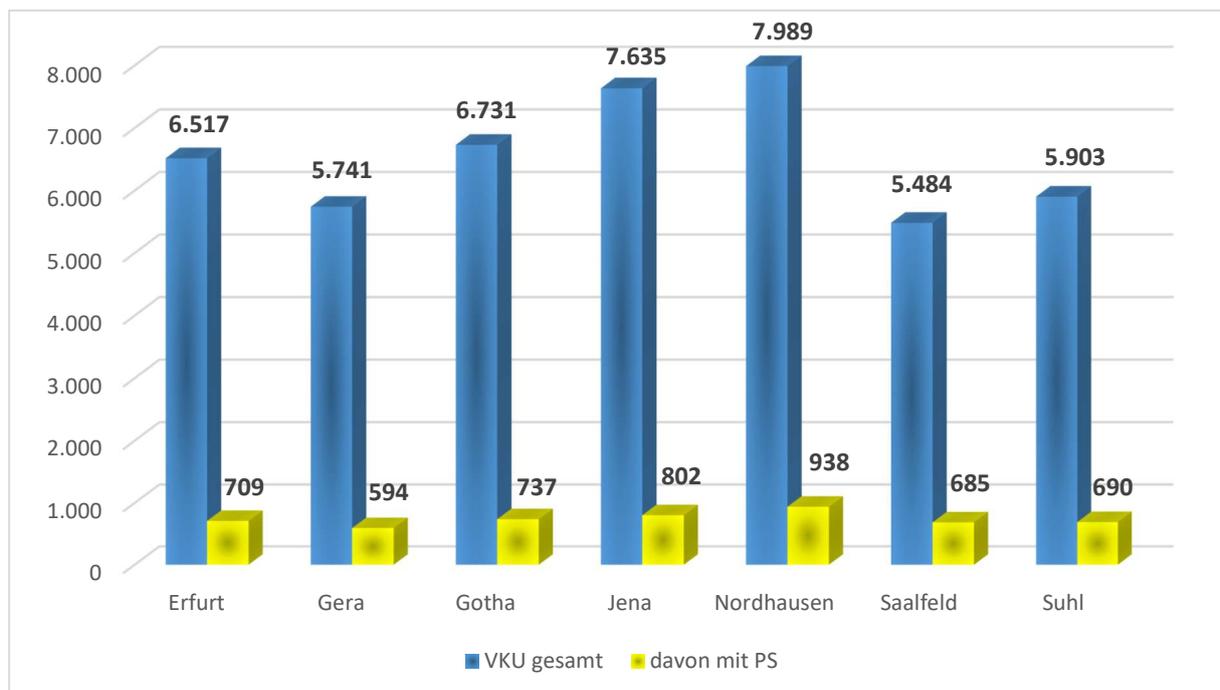
Im Vergleich der Zahlen muss auch berücksichtigt werden, dass es sich bei der Landespolizeiinspektion Nordhausen um den flächengrößten Schutzbereich des Freistaates ohne ausgesprochene Ballungsgebiete handelt.

	2021	2022	Differenz	in %
Unfälle gesamt				
Deutschland	2.314.938	2.400.222	85.284	3,7 %
Thüringen	47.714	49.324	1.610	3,4 %
LPI Nordhausen	7.659	7.989	330	4,3 %
Unfälle mit Personenschaden				
Deutschland	258.987	287.612	28.625	11,1 %
Thüringen	5.004	5.573	569	11,4 %
LPI Nordhausen	859	938	79	9,2 %
Getötete				
Deutschland	2.562	2782	220	8,6 %
Thüringen	87	85	-2	-2,3 %
LPI Nordhausen	16	18	2	12,5 %

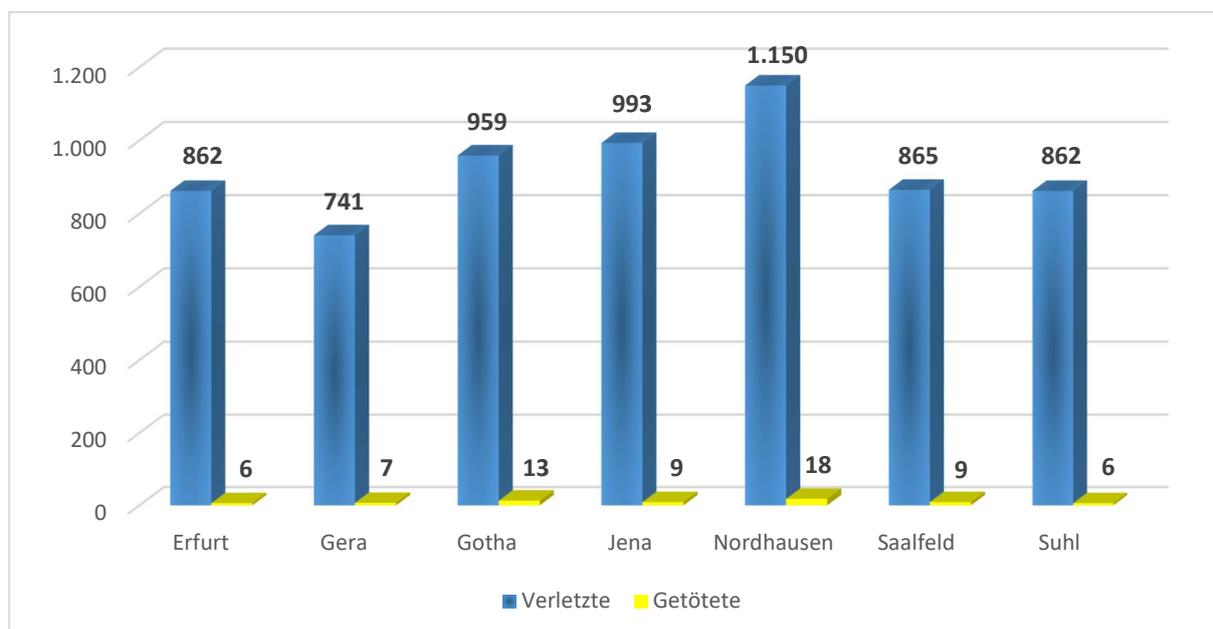
2.1 Aufgliederung des Straßenverkehrsunfallgeschehens nach Landespolizeiinspektionen

LPI -Bereich	VKU gesamt	mit PS	dav. mit Getöteten	dav. mit Verletzten	nur mit Sachschaden
Erfurt	6.517	709	6	703	5.808
	4,2 %	8,4 %	-25,0 %	8,8 %	3,7 %
Gera	5.741	594	7	587	5.147
	7,0 %	11,0 %	-41,7 %	12,2 %	6,6 %
Gotha	6.731	737	13	724	5.994
	5,8 %	7,0 %	30,0 %	6,6 %	5,6 %
Jena	7.635	802	9	793	6.833
	-1,2 %	18,3 %	125,0 %	17,7 %	-3,1 %
Nordhausen	7.989	938	15	923	7.051
	4,3 %	9,2 %	-6,3 %	9,5 %	3,7 %
Saalfeld	5.484	685	8	677	4.799
	4,9 %	18,9 %	14,3 %	19,0 %	3,1 %
Suhl	5.903	690	6	684	5.213
	4,7 %	14,2 %	-62,5 %	16,3 %	3,6 %
API insgesamt	3.324	418	13	405	2.906
	-4,4 %	2,2 %	-	2,3 %	-5,2 %
Thüringen	49.324	5.573	77	5.496	43.751
	3,4 %	11,4 %	-10,5 %	11,7 %	2,4 %

Vergleich der Landespolizeiinspektionen im Jahr 2022 (Verkehrsunfälle gesamt, davon mit Personenschaden)



Vergleich der Landespolizeiinspektionen im Jahr 2022 (Verletzte und Getötete)



Im Vergleich der Zahlen muss auch berücksichtigt werden, dass es sich bei der Landespolizeiinspektion Nordhausen um den flächengrößten Schutzbereich des Freistaates ohne ausgesprochene Ballungsgebiete handelt.

Die Verkehrsunfälle mit Getöteten ereigneten sich jeweils an verschiedenen Unfallstellen im gesamten Straßennetz der LPI Nordhausen.

Unfallhäufigkeitszahl je 100.000 Einwohner

Die Tabelle zeigt, dass die Gefahr in einen Unfall verwickelt zu werden, im Bereich der LPI Nordhausen geringer ist, als im Landesdurchschnitt.

	Einwohner (in 1.000)	Unfallhäufigkeit (je 100.000)
Nordhausen	355	2.249
Thüringen	2.109	2.339

* Quelle Thüringer Landesamt für Statistik Stand 31.12.21

3. Verkehrsunfallentwicklung Landespolizeiinspektion Nordhausen

Von der Polizei erfasste Verkehrsunfälle

		Veränderung zum Vorjahr	absolut
Gesamtanzahl:	7.989	4,3 %	330
hiervon			
938	Verkehrsunfälle mit Personenschaden (11,7 % aller Unfälle)	9,2 %	79
bei denen			
18	Personen getötet	12,5 %	2
und			
1.150	Personen verletzt wurden	7 %	75
davon	261 Schwerverletzte Personen	-2,2 %	- 6
und	889 Leichtverletzte Personen	10,0 %	81

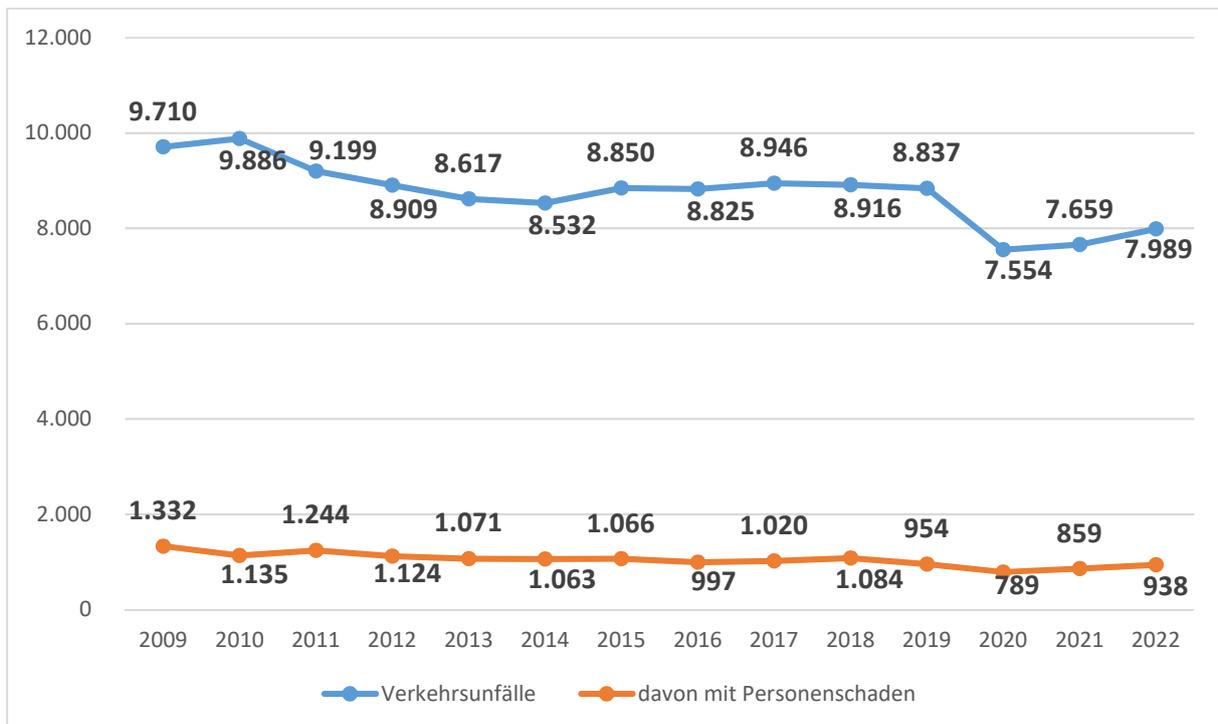
Unfallentwicklung im Bereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen

Zusammenfassung der Eckzahlen der letzten 5 Jahre

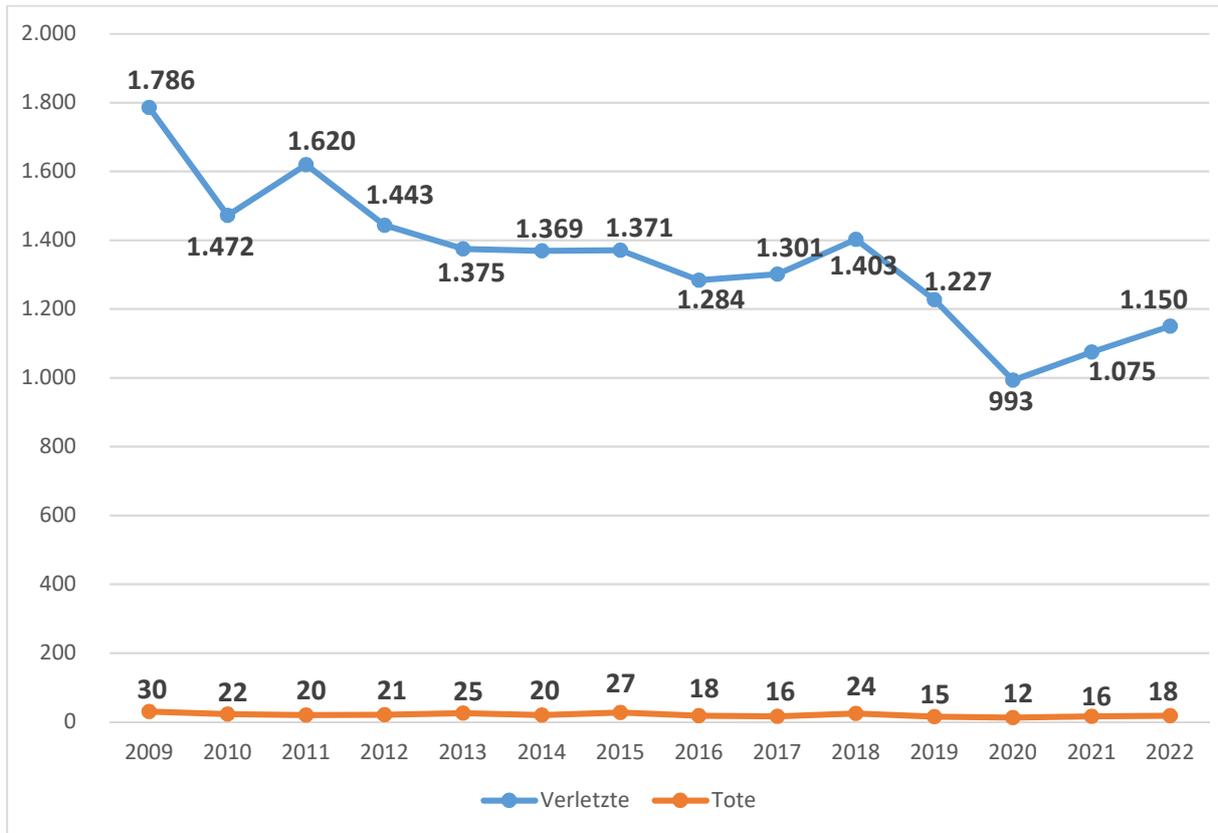
	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung 21/22
Straßenverkehrsunfälle gesamt	8.916	8.837	7.554	7.659	7.989	4,3 %
davon						
mit Personenschaden	1.084	954	789	859	938	9,2 %
darunter						
mit Getöteten	24	15	12	16	15	-6,3 %
mit Verletzten	1.061	939	777	843	923	9,5 %
Unfälle mit nur Sachschaden	7.832	7.883	6.765	6.800	7.051	3,7 %
davon						
VU mit schwerwiegenden Sachschaden 1)	300	296	241	262	303	15,6 %
sonst. Sachschadensfälle						
unter Alkoholeinwirkung 2)	67	45	51	61	47	-23,0 %
ohne Alkoholeinwirkung 3)	7.465	7.542	6.473	6.477	6.701	3,5 %

- 1) Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeitsanzeige, bei denen mindestens 1 Kfz nicht mehr fahrbereit ist (Abschleppen)
- 2) Alle übrigen Sachschadenunfälle mit Alkohol (VU Kat.6)
- 3) Mit Straftatbestand oder Ordnungswidrigkeitsanzeige ohne Alkohol, bei denen alle Kfz fahrbereit sind oder mit lediglich geringfügiger Ordnungswidrigkeit (Verwarnung), (VU Kat.5)

Verkehrsunfallentwicklung 2009 bis 2022 Verkehrsunfälle und Unfälle mit Personenschaden



Verkehrsunfallentwicklung 2009 bis 2022 Anzahl der Verletzten und Getöteten



Veränderungen gegenüber 2021

	2021	2022	Differenz	in %
VU insgesamt	7.659	7.989	330	4,3
VU mit Personenschaden	859	938	79	9,2
VU mit Getöteten	16	15	-1	-6,3
Anzahl der Getöteten	16	18	2	12,5
VU mit Schwerverletzten	221	225	4	1,8
Anzahl der Schwerverletzten	267	261	-6	-2,2
VU mit Leichtverletzten	622	698	76	12,2
Anzahl der Leichtverletzten	808	889	81	10,0
VU mit nur Sachschaden	6.800	7.051	251	3,7
davon schwerwiegende VU mit Sachschaden	262	303	41	15,6
sonstige Sachschadensunfälle unter Einfluss berauscht. Mittel	61	47	-14	-23,0
sonstige Sachschadensunfälle ohne Alkoholeinwirkung	6.477	6.701	224	3,5

Achtung!

In allen weiteren Darlegungen sind die Unfälle der Kategorie 5 (Bagatellunfälle) nicht mehr enthalten.

4. Unfallstruktur

4.1 Unfallursachen

Rund 86,4 % aller Verkehrsunfälle sind auf folgende Hauptunfallursachen (HUU) zurückzuführen:

	Anteil an HUU		Veränderungen in %
	2021	2022	
1. Nicht angepasste bzw. überhöhte Geschwindigkeit	319	343	7,5
2. Nichtbeachten der/des Vorfahrt/ Vorranges	234	266	13,7
3. Fehler beim Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren	189	169	-10,6
4. ungenügender Sicherheitsabstand	145	175	20,7
5. Alkoholeinfluss	130	148	13,8
6. Fehler beim Überholen	65	63	-3,1
7. falsches Verhalten gegenüber Fußgängern	42	57	35,7
8. falsches Verhalten der Fußgänger	21	27	28,6

Ein Unfall kann auf mehrere Ursachen zurückgeführt werden.

4.2 Zeitliche Verteilung der Unfälle

im Jahresverlauf größte Häufigkeit Dezember (757) und November (756)

im Wochenverlauf größte Unfallhäufigkeit **montags**

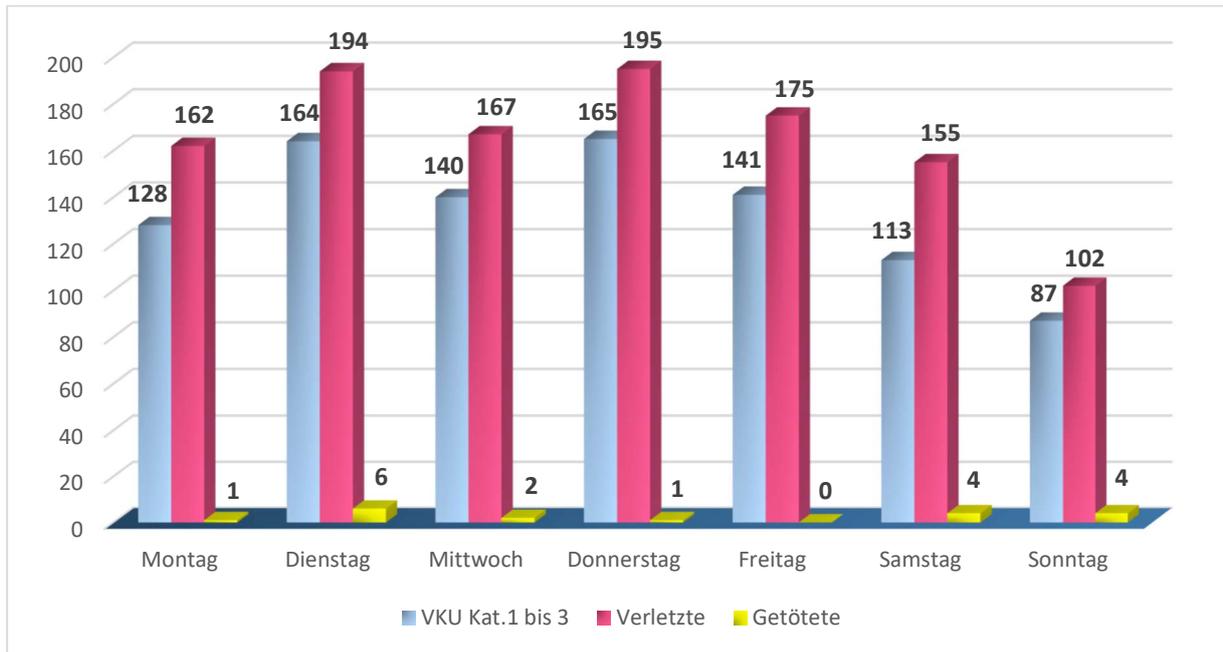
im Tagesverlauf größte Unfallhäufigkeit in der Zeit
von **06:00 bis 20:00 Uhr**
und dabei die absolute Schwerpunktzeit
von **10:00 bis 18:00 Uhr**

bei VU mit Getöteten

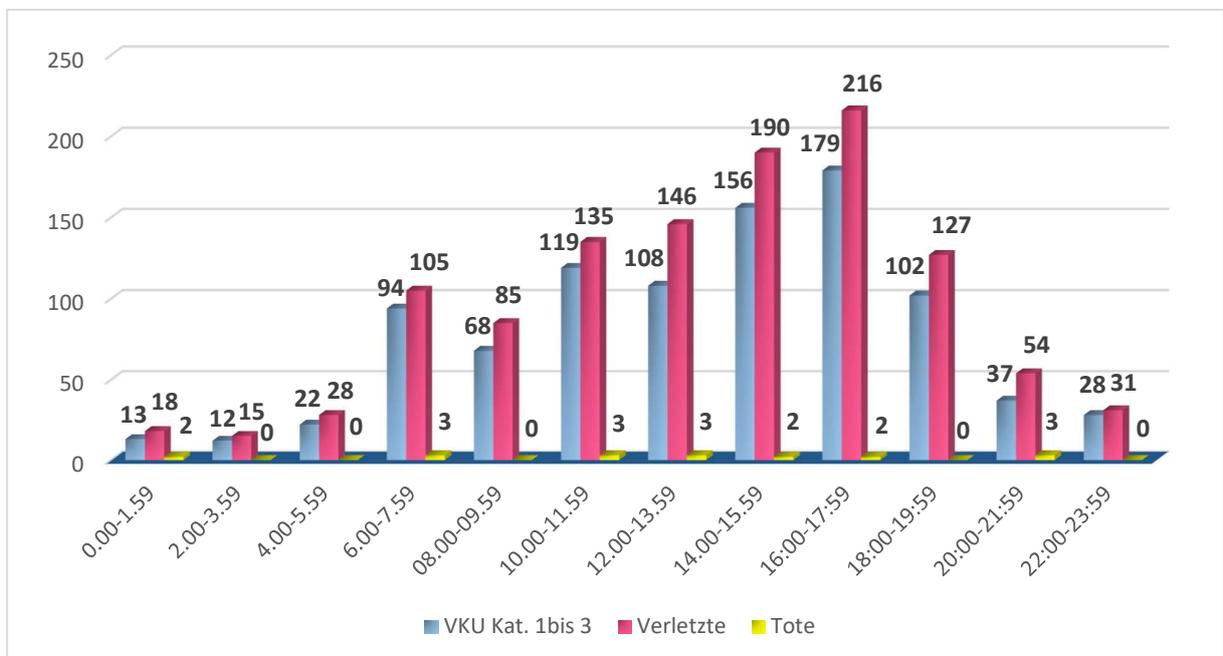
Freitag – Sonntag → **7 VU**
Dienstag → **4 VU**
Mittwoch → **2 VU**
Montag/ Donnerstag → **je 1 VU**

06:00 - 20:00 → **13 VU**

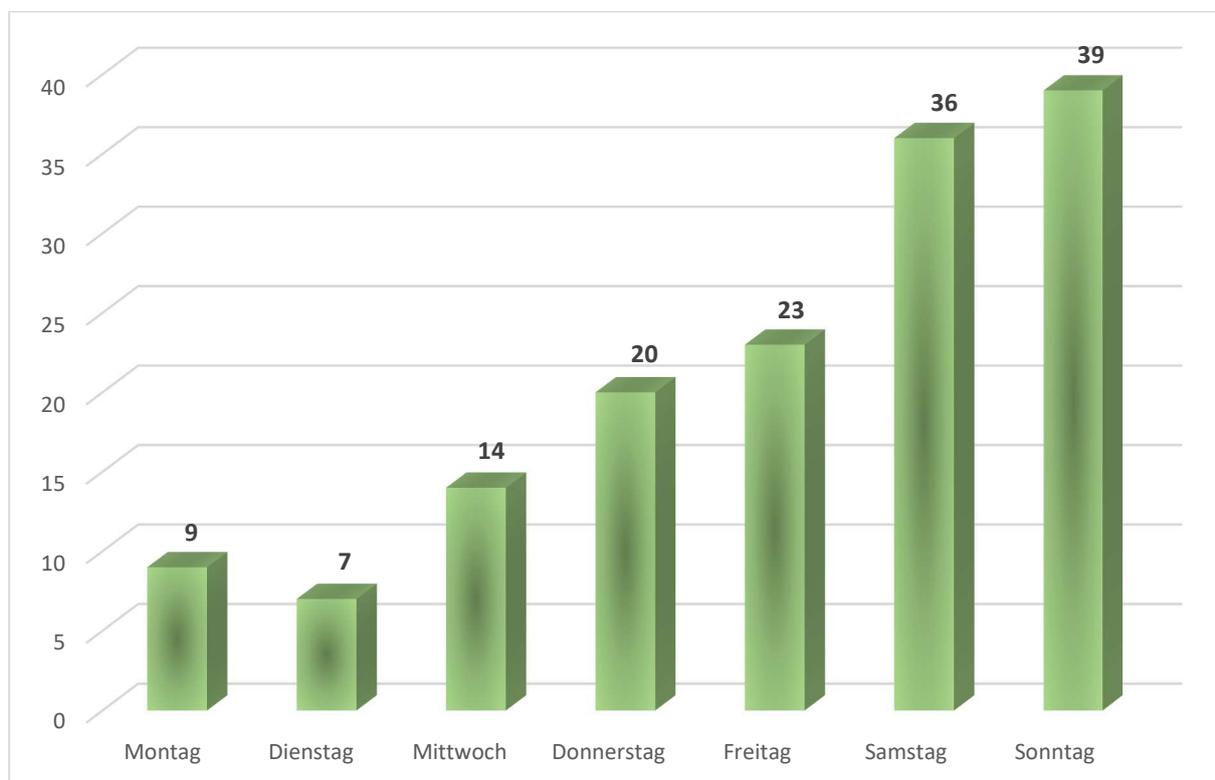
Verkehrsunfälle mit Personenschaden, Verletzte und Getötete nach Wochentagen



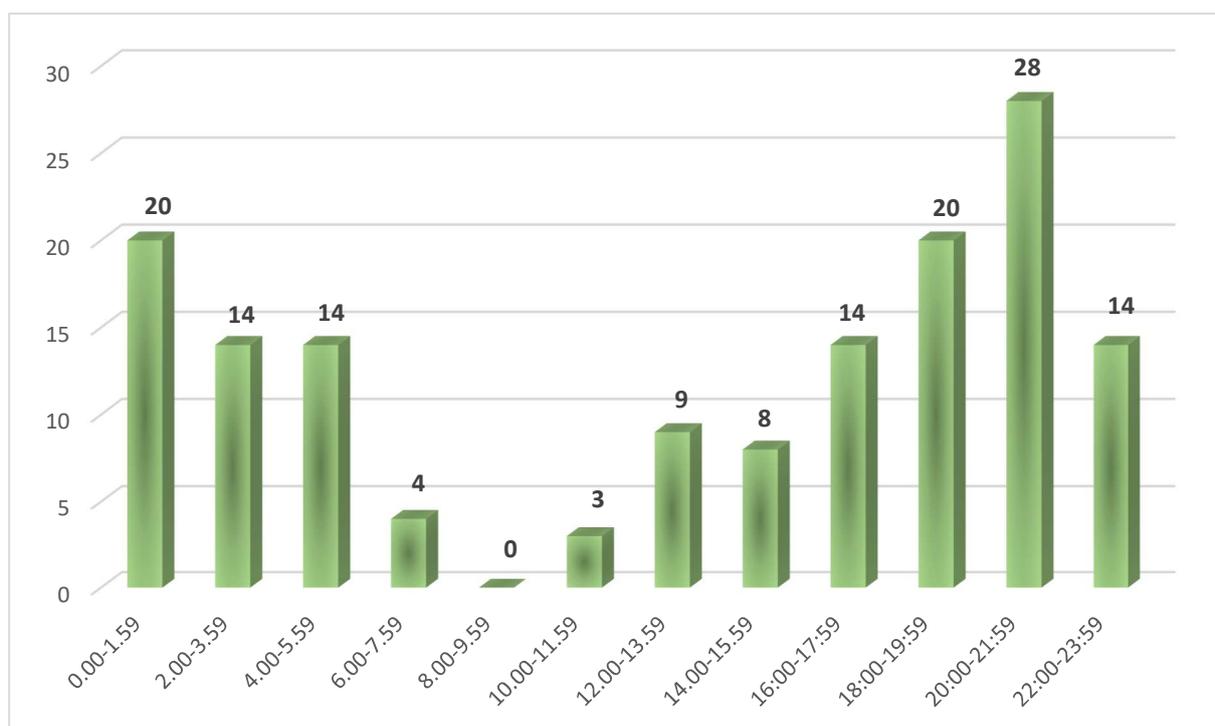
Verkehrsunfälle mit Personenschaden, Verletzte und Getötete nach Tageszeiten



Verteilung der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung nach Wochentagen



Verteilung der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinwirkung nach Tageszeiten



4.3 Alter der Verletzten/Getöteten nach Art ihrer Verkehrsbeteiligung

Hauptaltersgruppen der verletzten Personen

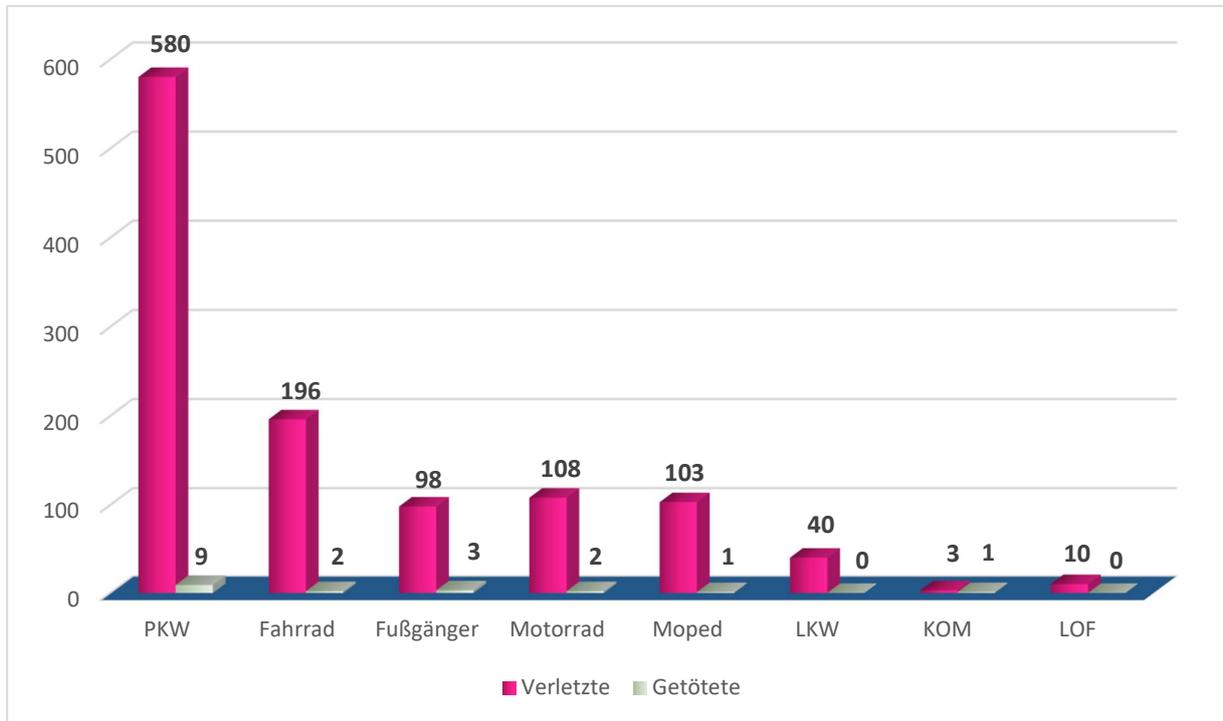
Verletzte	0-14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-60	über 60	2022	2021	21 zu 22
Fahrzeugführer	34	96	74	64	123	280	181	852	804	48
u. Mitfahrer										6,0 %
Radfahrer	22	12	3	12	22	70	54	195	179	16
										8,9 %
Fußgänger	24	10	1	3	10	17	33	98	84	14
										16,7 %
Gesamt	80	118	78	79	155	367	268	1.145	1.067	78
										7,3 %

Differenz in der Gesamtzahl der Verletzten, weil andere Verkehrsbeteiligungen nicht mit aufgeführt sind. Das betrifft z.B. Handwagen-, Tierführer, Reiter, Straßenarbeiter.

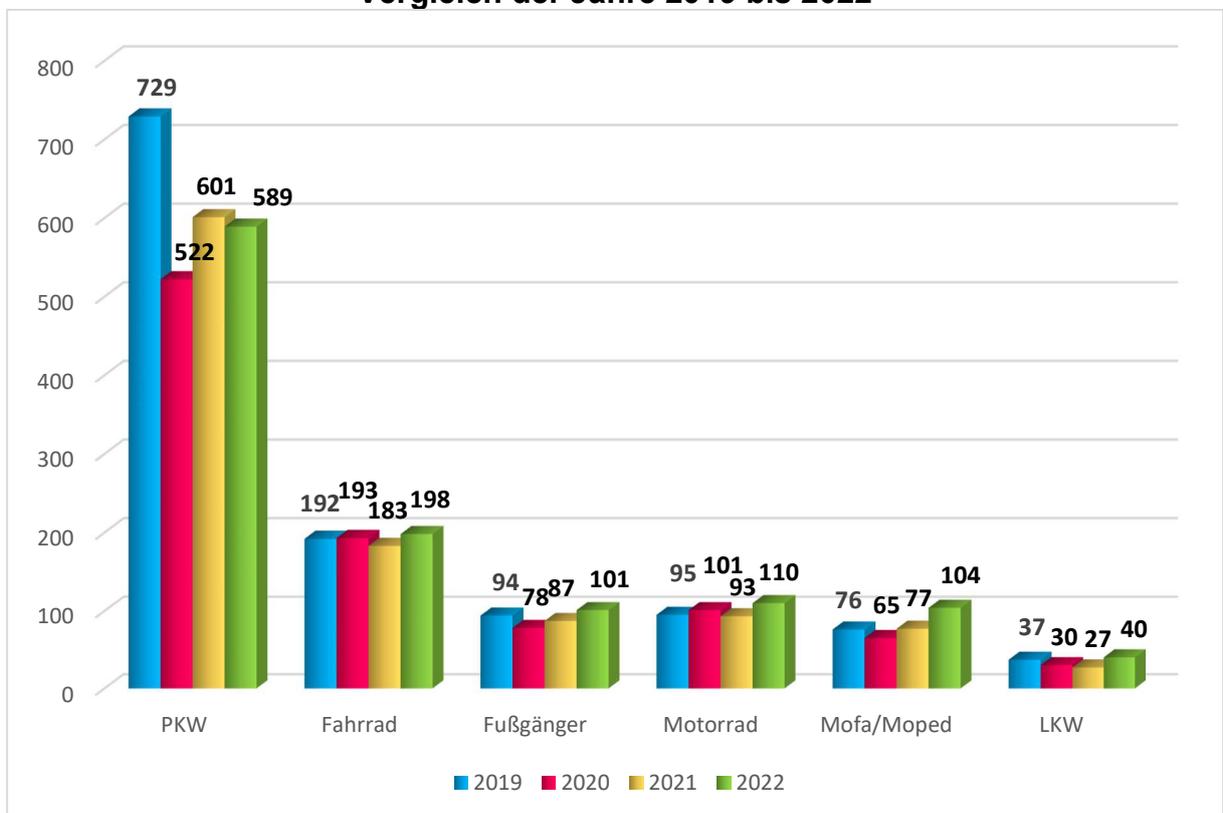
Hauptaltersgruppen der getöteten Personen

Getötete	0-14	15-17	18-20	21-24	25-34	35-60	über 60	2022	2021	21 zu 22
Fahrzeugführer		1			1	7	4	13	9	4
u. Mitfahrer										44,4 %
Radfahrer						1	1	2	4	-2
										-50,0 %
Fußgänger	1	1					1	3	3	-
Gesamt	1	2			1	8	6	18	16	2
										12,5 %

Verunglückte Personen (Verletzte und Tote) nach Verkehrsbeteiligung



Verunglückte Personen (Gesamtzahl) nach Verkehrsbeteiligung Vergleich der Jahre 2019 bis 2022



4.4 Altersgruppe „Junge Fahrer/-innen“

Beteiligung an Unfällen (Führerscheininhaber)

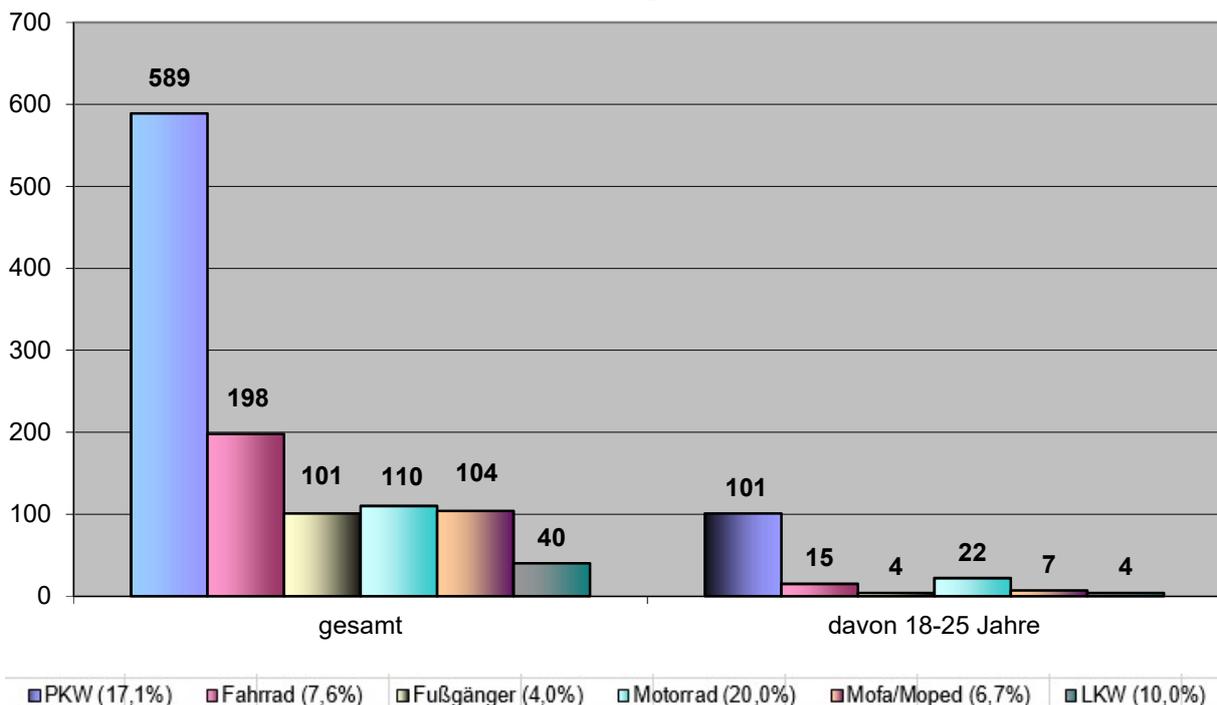
Verkehrsunfälle mit Beteiligung von jungen Fahrern/-innen	2021	2022	Zunahme/ Abnahme gegenüber Vorjahr
Verkehrsunfälle gesamt	1.223	1.285	5,1 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	170	184	8,2 %
dabei Getötete	1	0	-
davon Junge Fahrer/-innen	0	0	-
dabei schwerverl. gesamt	47	47	-
davon schwerverl. JF	20	21	5,0 %
dabei leichtverl. gesamt	173	196	13,3 %
davon leichtverl. JF	85	91	7,1 %
verursachte VU durch JF/-innen	871	909	4,4 %

Bei Unfällen, die durch junge Fahrer/-innen verursacht wurden, waren

- nicht angepasste Geschwindigkeit
- Vorrang-/Vorfahrtsfehler
- Abbiegen/ Wendefehler
- ungenügender Sicherheitsabstand und
- Alkohol

die Hauptunfallursachen.

Verunglückte nach Verkehrsbeteiligung und Altersgruppen (Gesamtanteil der „Jungen Fahrer“ 13,4%)



4.5. Kinderunfälle (unter 15 Jahre)

Beteiligung von Kindern an Verkehrsunfällen

Kinderunfälle	2021	2022	Veränderung
Kinderunfälle gesamt	76	73	-3,9 %
davon mit Personenschaden	56	51	-8,9 %
dabei getötete Kinder	1	1	-
dabei schwerverl. Kinder	26	25	-3,8 %
davon schwerverl., aktive Kinder	17	16	-5,9 %
dabei leichtverl. Kinder	56	56	-
davon leichtverl., aktive Kinder	47	38	-19,1%
von Kindern verursachte VU	42	37	-11,9 %

Kinder waren insgesamt 34-mal als Fahrzeuginsasse,
22-mal als Radfahrer und
25-mal als Fußgänger an Unfällen beteiligt.

4.6 Schulwegunfälle und Fußgänger

Schulwegunfälle (Kinder bis zum vollendeten 14 Lebensjahr und aktiv am Straßenverkehr teilgenommen haben)

Schulwegunfälle	2021	2022	Veränderung
Schulwegunfälle gesamt	9	8	-11,1 %
davon mit Personenschaden	9	7	-22,2 %
dabei Getötete	0	0	-
davon Schulpflichtige	0	0	-
dabei schwerverletzte	2	3	50,0 %
und leichtverletzte Kinder	6	3	-50,0%

6 Schüler waren als Fußgänger beteiligt.

Fußgänger

Beteiligung an Unfällen

Unfälle mit Beteiligung von Fußgängern	2021	2022	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	99	119	20,2 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	85	99	16,5 %
dabei Getötete	3	3	-
davon Fußgänger	3	3	-
dabei Schwerverletzte gesamt	27	30	11,1 %
davon schwerverl. Fußgänger	26	29	11,5 %
dabei Leichtverletzte gesamt	67	74	10,4 %
davon leichtverl. Fußgänger	58	69	19,0 %
verursachte VU durch Fußgänger	13	32	146,2 %

Das falsche Betreten der Fahrbahn ist die Hauptunfallursache bei den Unfällen mit Beteiligung von Fußgängern.

4.7. Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahre

Beteiligung an Unfällen

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Verkehrsteilnehmern ab 65 Jahre	2021	2022	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	1.478	1.778	20,0 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	208	243	17,0 %
dabei Getötete	6	7	16,7 %
davon Verkehrsteilnehmer ab 65 Jahre	6	4	-33,3 %
dabei Schwerverl. gesamt	71	85	19,7 %
davon schwerverl. Senioren	50	54	8,0 %
dabei Leichtverl. gesamt	200	225	12,5 %
davon leichtverletzte Senioren	108	137	26,9 %
von Senioren verursachte VU	1.047	1.258	20,0 %

Drei getötete Senioren waren selbst Unfallverursacher. (Vorjahr vier)

Hauptunfallursachen:

- Vorrang-/ Vorfahrtsfehler
- Fehler beim Abbiegen/ Wenden
- nicht angepasste Geschwindigkeit und
- Unterschreiten des Sicherheitsabstandes

4.8. Güterkraftverkehr

Beteiligung an Unfällen

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fahrzeugen des gewerblichen Güterverkehrs	2021	2022	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	1.267	1.295	2,2 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	79	101	27,8 %
dabei Getötete	5	4	-20,0 %
davon getötete LKW-Fahrer	0	0	-
dabei Schwerverl. gesamt	21	30	42,9 %
davon Schwerverl. LKW-Fahrer	5	8	60,0 %
dabei Leichtverl. gesamt	82	99	20,7 %
davon leichtverl. LKW-Fahrer	19	24	26,3 %
von LKW-Fahrern verursachte Unfälle	998	997	-0,1 %

Bei den Unfällen, die durch Fahrer von Güterkraftfahrzeugen verursacht wurden, sind als Hauptunfallursachen in der Reihenfolge

- Fehler beim Abbiegen/ Wenden oder Rückwärtsfahren
- Geschwindigkeit
- Vorrang-/ Vorfahrtsfehler
- Abstand und
- Überholen

zu nennen.

4.9 Alleinunfälle

(nur ein Fahrzeug am Unfall beteiligt)

Von **938** Verkehrsunfällen mit Personenschaden im Bereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen waren insgesamt **350 Alleinunfälle** (ca. 37,3%).

Bei 4 Alleinunfällen mit Getöteten wurden 4 Personen tödlich verletzt.

Unfallbeteiligung der 18 bis 25-Jährigen (Junge Fahrer):

2022 = an 78 Alleinunfällen (22,3 % am Gesamtunfallgeschehen)
2021 = an 75 Alleinunfällen (23,3 % am Gesamtunfallgeschehen).

4.10. Motorisierte Zweiradfahrer

Beteiligung an Unfällen

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von motorisierten Zweirädern	2021	2022	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	231	278	20,3 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	159	201	26,4 %
dabei Getötete	3	4	33,3 %
davon Mofa/ Moped	0	2	-
davon Zweiräder mit amtl. Kennzeichen	3	2	-33,3 %
dabei Schwerverl. gesamt	79	76	-3,8 %
davon schwerverl. Fahrer von Zweirädern	71	72	1,4 %
dabei Leichtverl. gesamt	101	151	49,5 %
davon leichtverl. Fahrer von Zweirädern	81	128	58,0 %
von Zweiradfahrern verursachte Unfälle	154	168	9,1 %

zwei Unfälle mit Getöteten wurden durch Kradfahrer verursacht. (Vorjahr drei)

Hauptunfallursachen:

- nicht angepasste Geschwindigkeit
- fehlerhaftes Abstandsverhalten und
- Fehler beim Vorrang

4.11. Radfahrurfälle

Beteiligung an Verkehrsunfällen

Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahrern	2021	2022	Veränderung
Verkehrsunfälle gesamt	247	269	8,9 %
Verkehrsunfälle mit Personenschaden	185	198	7,0 %
dabei Getötete	4	2	-50,0 %
davon Radfahrer	4	2	-50,0 %
dabei Schwerverletzte gesamt	41	47	14,6 %
davon schwerverl. Radfahrer	36	46	27,8 %
dabei Leichtverl. gesamt	152	152	-
davon leichtverletzte Radfahrer	142	149	4,9 %
von Radfahrern verursachte Unfälle	139	154	10,8 %

zwei Unfälle mit getötetem Radfahrer wurde durch diesen selbst verursacht. (Vorjahr drei).

Die Hauptunfallursachen bei den Radfahrurfällen sind

- Geschwindigkeit
- Alkohol
- Abstand und
- Vorfahrt

4.12 Verkehrsunfallfluchten

2022 wurden insgesamt 1.787 (Vorjahr 1.730) Verkehrsunfälle mit unerlaubtem Entfernen vom Unfallort registriert. Hier ist ein Anstieg um 3,3 % zu verzeichnen.

Nahezu bei jedem 5. Verkehrsunfall verließ ein Beteiligter unerlaubt den Unfallort. (Straftat nach § 142 Strafgesetzbuch).

74 Unfallfluchten waren Unfälle, bei denen Personen zu Schaden kamen (im Vorjahr 73).

Hierbei erlitten

7 (Vorjahr 8)	Personen schwere und
69 (Vorjahr 71)	Personen leichte Verletzungen.
1 (Vorjahr 0)	Person wurde getötet.

Aufklärungsquoten:

Verkehrsunfallfluchten geklärt gesamt	753 = 42,1 %	(Vorjahr 41,0 %)
nach Verkehrsunfall mit Personenschaden	36 = 48,6 %	(Vorjahr 56,2 %)

4.13 Verkehrsunfallentwicklung nach Ortslagen

	2020	2021	2022	Veränderung
VU innerhalb geschlossener Ortschaften	723	765	824	7,7 %
außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)	358	417	464	11,3 %
gesamt	1.081	1.182	1.288	9,0 %

davon 938 Verkehrsunfälle mit Personenschaden

	2020	2021	2022	Veränderung
VU innerhalb geschlossener Ortschaften	517	532	606	13,9 %
außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)	272	327	332	1,5 %
gesamt	789	859	938	9,2 %

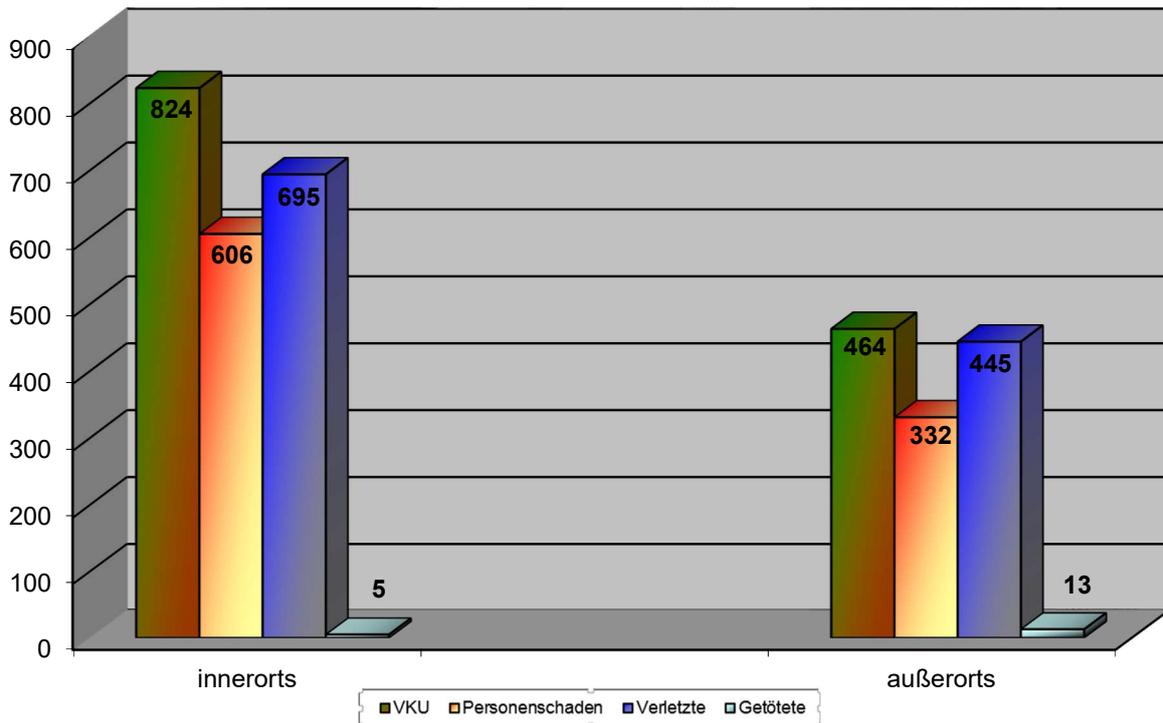
davon 16 Verkehrsunfälle mit Getöteten

	2020	2021	2022	Veränderung
VU innerhalb geschlossener Ortschaften	2	5	5	-
außerhalb geschlossener Ortschaften (ohne BAB)	10	11	10	-9,1 %
gesamt	12	16	15	-6,3 %

Zwar ereignen sich innerhalb geschlossener Ortschaften die meisten Verkehrsunfälle mit Personenschaden, außerhalb geschlossener Ortschaften passieren jedoch die Unfälle mit schwerem Personenschaden (schwereren Folgen).



**Verkehrsunfälle
davon mit Personenschaden, Zahl der Verletzten und Getöteten nach
Ortslagen (ohne BAB)**

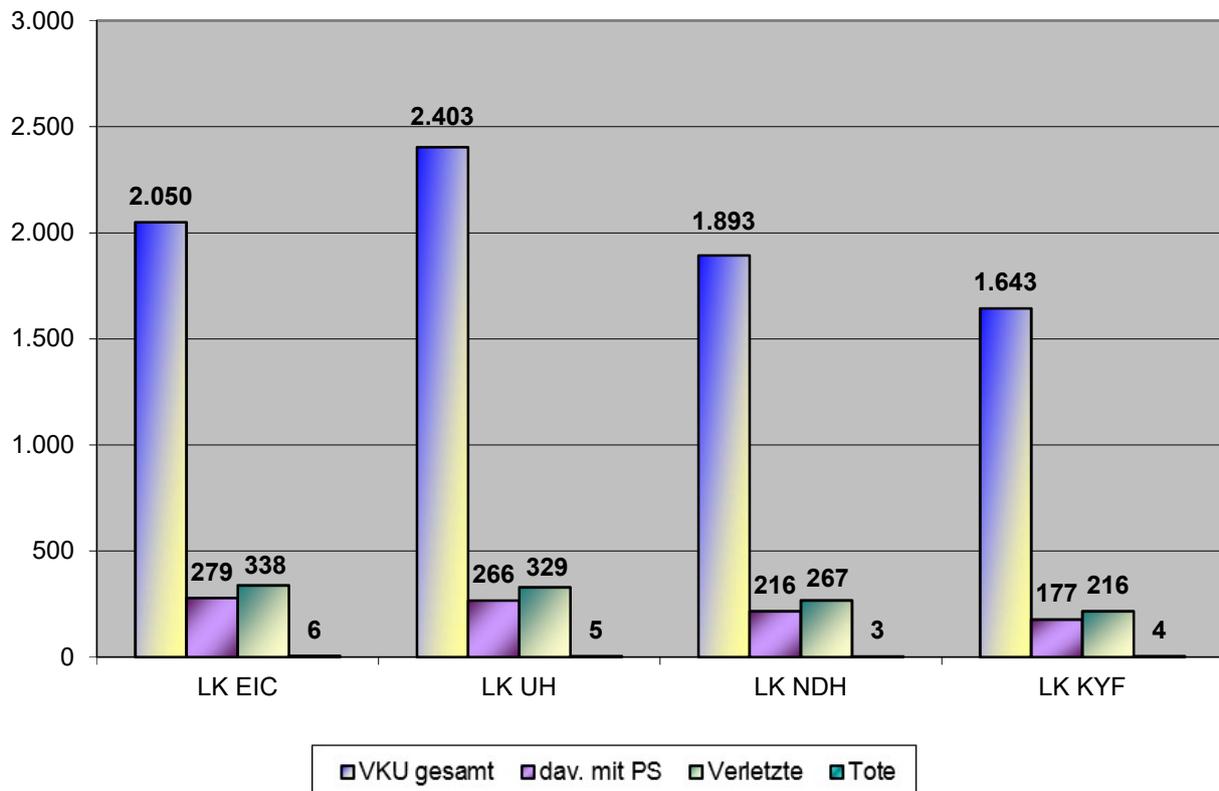


Die Anzahl der Verkehrsunfälle ergibt sich aus den Unfällen mit Personenschaden, schwerwiegendem Sachschaden und den Sachschadensunfällen unter Alkoholeinwirkung.

4.14 Unfallentwicklung in den Landkreisen

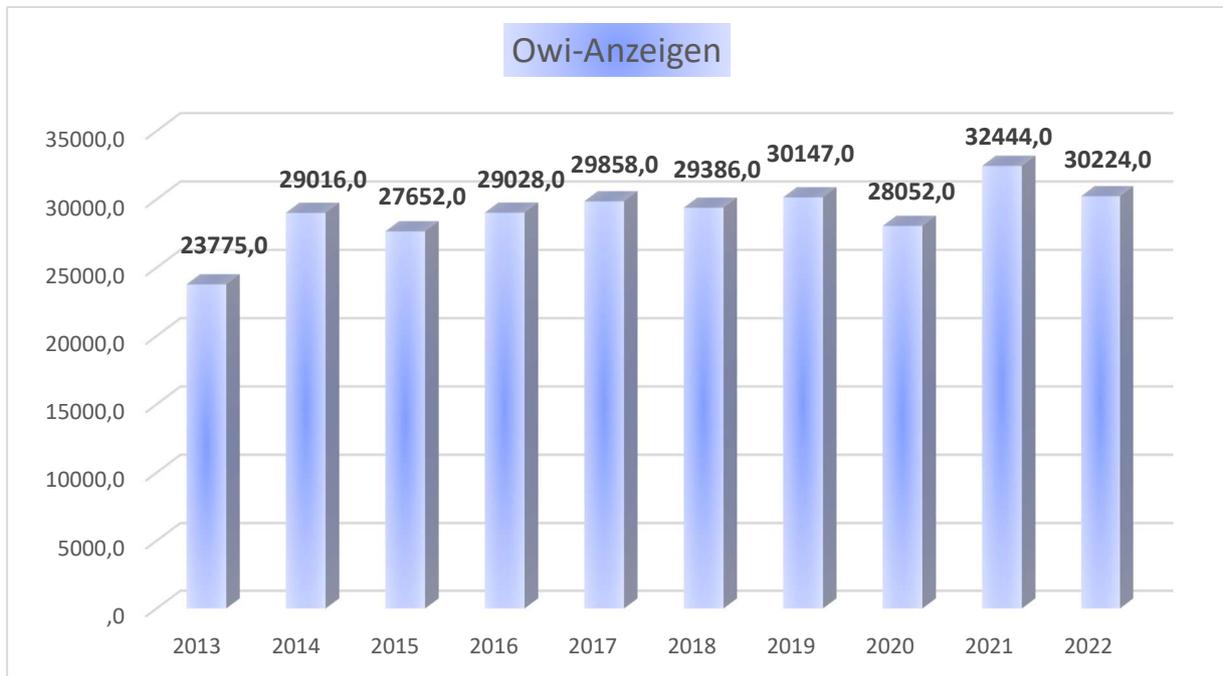
Landkreise	VU gesamt	dav. mit PS	dav. mit Getöteten	dav. mit Verletzten	Sachschaden
Nordhausen	1.893	216	2	214	1.677
	5,6 %	11,9 %	-	12,0 %	4,8 %
Eichsfeld	2.050	279	6	273	1.771
	1,5 %	13,4 %	-	13,8 %	-0,2 %
Unstrut-Hainich	2.403	266	3	263	2.137
	3,7 %	5,6 %	-	5,6 %	3,4 %
Kyffhäuser	1.643	177	4	173	1.466
	7,5 %	5,4 %	-20,0 %	6,1 %	7,8 %
gesamt:	7.989	938	15	923	7.051
	4,3 %	9,2 %	-6,3 %	9,5 %	3,7 %

Vergleich der Landkreise im Jahr 2021

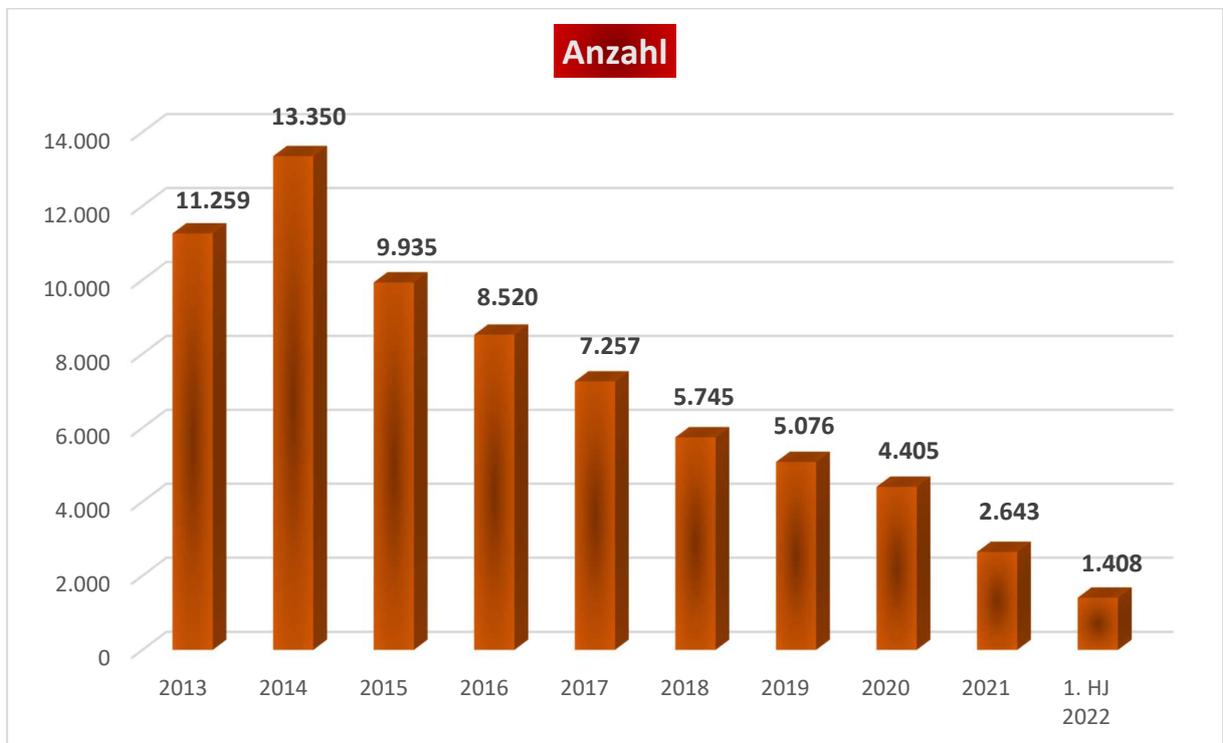


5. Reaktionen der Polizei

5.1 Ordnungswidrigkeiten - Anzeigen / Barverwarnungen

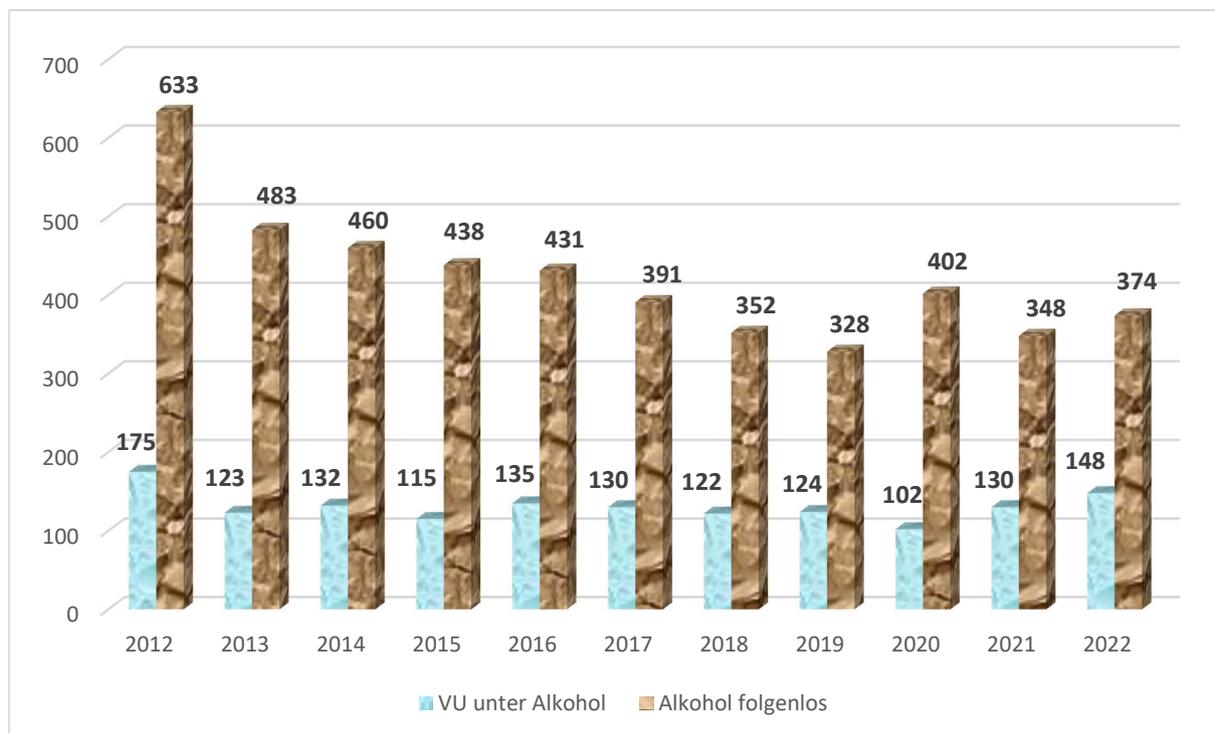


Barverwarnungen

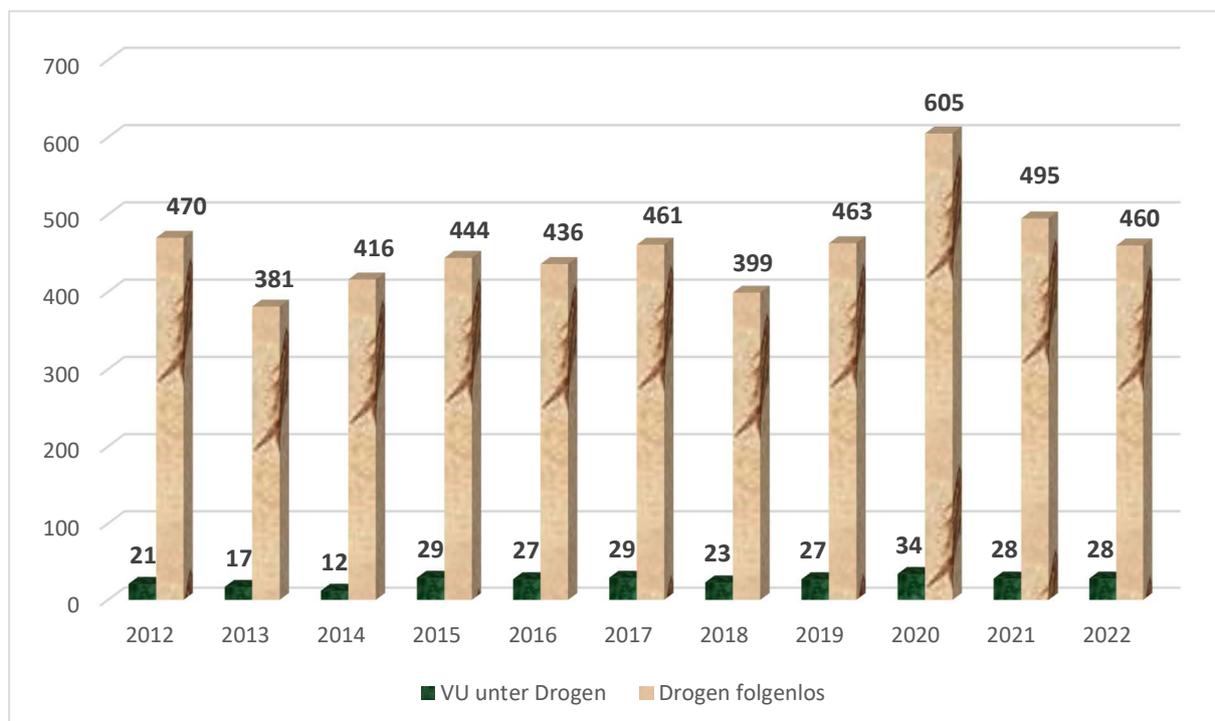


*Im September 2022 wurde das bargeldlose Verfahren „Telecash“ in der Thüringer Polizei eingeführt. Eine statistische Erhebung kann hierzu noch nicht durchgeführt werden.

5.2 Fahren unter Alkohol



5.3 Fahren unter illegalen Drogen



6. Entwicklungsprognose sowie Schwerpunkte des Verkehrsunfallgeschehens und des polizeilichen Handelns

Die positive Unfallentwicklung in den letzten 10 Jahren konnte im Jahr 2021 nicht weiter fortgesetzt werden. Gleich dem Thüringer Trend wurde im Schutzbereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen ein Anstieg der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle verzeichnet. Auch bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden gab es einen Anstieg.

Unfallschwerpunkte, die in den letzten Jahren auf den Bundesstraßen 4, B 81 und B 85, festzustellen waren, bedürfen weiterhin der Beachtung. Nur so können die Unfälle weiter zurückgedrängt werden. Besonderer Aufmerksamkeit bedürfen dabei außerorts die

- B 85, Landesgrenze Thüringen/Sachsen-Anhalt und Einfahrt Denkmal
- B 249, Abzweig B 4 bis zur Schernberger Holzecke.

Auf der B 85, im Kyffhäusergebirge (Nordhang), ist eine hohe Unfallbeteiligung von Zweiradfahrzeugen zu verzeichnen. Aus diesem Grund werden bereits seit mehreren Jahren gesonderte bauliche Veränderungen (Rüttelstreifen) im Bereich Engineering, Verkehrsüberwachungsmaßnahmen im Bereich Enforcement und präventive Aktionen im Bereich Education, an denen sich die DEKRA, der TÜV, die Verkehrswacht und die Medien, erfolgreich beteiligen, durchgeführt.

Präventive Maßnahmen

Die Arbeit der Polizei wird auch zukünftig darauf ausgerichtet sein, das Unfallgeschehen weiterhin positiv zu beeinflussen.

So leistet die Thüringer Landespolizei im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit einen großen Beitrag. Hervorgehoben sei an dieser Stelle die Verkehrserziehung in den Kindergärten und Grundschulen, die Aufklärungsaktionen für die Gruppe der jungen Fahrer und immer mehr auch Aktionen für die Senioren.

Die vier Jugendverkehrsschulen, die im Schutzbereich der Landespolizeiinspektion Nordhausen tätig sind, haben nach den pandemiebedingten Einschränkungen ihre Ausbildung wieder vollumfänglich aufgenommen.

Die Aktionstage „Jung+Sicher+Startklar“ lösten die Aktionstage „Junge Fahrer“ ab. Auch hier wird sich die Polizei im Bereich Education mit einbringen. Die Verkehrsüberwachung im Bereich der Geschwindigkeitskontrollen in dieser Risikogruppe werden ebenfalls weiter betrieben.

Fazit und Ausblick

- Geschwindigkeit ist Hauptunfallursache Nr. 1 - darauf wird die Polizei ihre Maßnahmen weiter ausrichten.
- Die Bekämpfung der Hauptunfallursache Alkohol und Drogen wird kontinuierlich weiter betrieben.
- Die Verkehrsüberwachung der Polizei, mit besonderem Blick auf die Zweiradfahrer im Harz und am Kyffhäuser, findet auch in diesem Jahr wieder auf länderübergreifender Ebene statt. In Auswertung der Krad-Saison 2022 wird für das Jahr 2023 der Staffelstab zur länderübergreifenden Verkehrssicherheitsaktion der Polizei „Sicher durch den Harz“ von der Polizeiinspektion Goslar an die Landespolizeiinspektion Nordhausen übergeben. Die Maßnahmen sollen je nach Möglichkeit präventiv und repressiv durchgeführt werden.
- Im Bereich der LPI Nordhausen stellt die B 85 zwischen der Landesgrenze Sachsen-Anhalt und Thüringen, im Bereich der 36 Kurven bis zur Zufahrt des Kyffhäuserdenkmals, seit Jahren eine Unfallhäufungslinie mit der Verkehrsbeteiligung Krad dar. Durch ihren Bekanntheitsgrad ist diese besonders an den Wochenenden von überörtlich starkem Ausflugs- und Kradverkehr frequentiert. Gleichzeitig sind dort pflichtwidrige, aggressive und verkehrsgefährdende Verhaltensweisen durch die Kradfahrer zu erkennen.
Daraus resultierende umfangreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen der örtlichen Unfallkommission, z.B. „Rüttelstreifen“, führten in den zurückliegenden Jahren zu Teilerfolgen. Auf Grund baulicher Maßnahmen wurden diese 2018 entfernt und wurden daher 2020 wiedererrichtet. Seit dieser Zeit ist wieder ein Rückgang der Verkehrsunfallzahlen in diesem Bereich, in Bezug auf die Zweiradfahrer, zu verzeichnen.
- Im Harz werden die B 4 und 81 ebenfalls weiterhin bei Verkehrskontrollen mit einbezogen. Hier beziehen sich die Kontrollen ebenfalls speziell auf die Gruppe der Kradfahrer. Die erreichten Erfolge der Zurückdrängung der Unfallschwerpunkte sind auch weiterhin Ziel der Polizei. Die genannten Strecken erhalten weiterhin bei der Unfallanalyse einen besonderen Focus.
- Bei der Gruppe der Jungen Fahrer/- innen sind weiterhin Maßnahmen für kurz- und langfristige Verhaltensänderungen notwendig.
- Verkehrsteilnehmern ab 65 müssen Empfehlungen gegeben werden, wie sie sich und andere Verkehrsteilnehmer vor den Gefahren des Straßenverkehrs schützen und ihre Fahrtüchtigkeit erhalten können.
- Um eine spürbare Verhaltensänderung von Verkehrsteilnehmern zu erreichen, muss die Prävention durch repressive Maßnahmen nachhaltig unterstützt werden.