



Verkehrsunfalllagebild 2024

Kassel, April 2025

Inhalt

Vorwort	4
1. Strukturdaten Hessen	6
1.1 Bevölkerung Nordhessen	6
1.2 Straßennetz	6
1.3 Fläche	6
1.4 Zugelassene Fahrzeuge	7
2. Unfalldaten	8
2.1 Aktuelle Jahresentwicklung	8
2.2 Unfälle nach Unfalltypen	10
2.3 Unfälle nach Straßenklassen	10
2.3.1 Getötete Personen	11
2.3.2 Schwerverletzte Personen	11
2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Zeiten	12
2.4.1 nach Monaten	12
2.4.2 nach Tagen	12
2.4.3 im Tagesverlauf	12
2.5 Verkehrsunfallfluchten	13
2.6 Risikogruppen	14
2.6.1 Kinder	14
2.6.2 Jugendliche	15
2.6.3 Junge Fahrer	16
2.6.4 Altersgruppe 65 – 74	17
2.6.5 Altersgruppe 75plus	18
2.7 Verkehrsbeteiligungen	19
2.7.1 Fußgänger	19
2.7.2 Fahrräder	20
2.7.3 Pedelecs (Fahrräder mit Elektromotor bis 25 km/h)	21
2.7.4 Motorisierte Zweiräder	22
2.7.4.1 Mofa und FmH	23
2.7.4.2 S-Pedelecs (Fahrrad mit Elektromotor bis 45 km/h)	25
2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm	27
2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125 ccm	29
2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge	31
2.7.5 Pkw	33
2.7.6 Lkw	35
2.7.7 Kraftomnibusse	37
2.7.8 Schienenfahrzeuge	39
2.7.9 Sonstige Fahrzeuge	41

2.8	Ausgewählte Unfallursachen	43
2.8.1	Alkohol und / oder andere berauschende Mittel	43
2.8.2	Geschwindigkeit	44
2.8.3	Abstand.....	44
2.8.4	Wildunfälle	45
2.8.5	Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden	46
2.8.6	Unfallursachen nach Kategorien	48
3.	Engineering – Sichere Gestaltung des Verkehrsraums.....	49
4.	Education – Verkehrserziehung.....	49
5.	Enforcement – Verkehrsüberwachung	49
5.1.	Geschwindigkeit.....	50
5.1.1.	Mobile Messtechnik	50
5.1.2.	Geschwindigkeitsmessanhänger	50
5.2	Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln	50
5.3	Güter und Personenverkehr	50



Marco Bärli
Polizeipräsident

Sehr geehrte Leserin, sehr geehrter Leser,

die Zahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle auf Nordhessens Straßen ist im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 123 gesunken. 21.737 Unfälle ereigneten sich im vergangenen Jahr, im Jahr 2023 waren es 21.860. Somit ist ein leichter Rückgang von rund 0,6 % zu verzeichnen. Erfreulicherweise hat sich insbesondere die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten deutlich reduziert, wohingegen uns eine leider gestiegene Zahl an Verkehrstoten in Nordhessen verdeutlicht, dass wir in unserem Einsatz für die Verkehrssicherheit nicht nachlassen dürfen.

Rückgang um rund 20 % bei Schwerverletzten

Die Anzahl der Unfälle mit Schwerverletzten ist von 570 in 2023 auf 457 in 2024 zurückgegangen und somit um 19,8 % gesunken. Da es bei manchen Unfällen auch mehrere Schwerverletzte gab, liegt die Zahl der schwer verletzten Personen höher: 553 Menschen wurden bei den 457 Unfällen in Nordhessen in 2024 schwer verletzt. In 2023 waren es noch 698 Menschen (bei 570 Unfällen). Hier fällt der prozentuale Rückgang mit 20,8 % sogar noch höher aus.

Auch bei Unfällen mit Leichtverletzten ist in Nordhessen ein Rückgang zu verzeichnen, wenngleich dieser mit 1,2 % nicht ganz so hoch ist: 2.958 Menschen wurden bei 2.201 Unfällen im vergangenen Jahr leicht verletzt; wobei es in 2023 noch 3.102 Leichtverletzte bei 2.228 Unfällen gab.

Tragischerweise verloren aber im vergangenen Jahr in Nordhessen mehr Menschen im Straßenverkehr ihr Leben als im Jahr 2023: In 2024 starben bei 37 Unfällen insgesamt 39 Personen. Das sind vier tödliche Unfälle und zwei Getötete mehr als in 2023 (33 tödliche Unfälle / 37 Getötete). Die „Vision Zero“, ein gemeinsames europäisches Bestreben zur Reduzierung schwerer Unfallfolgen möglichst auf null, ist ein ambitioniertes Ziel. Die Schwerpunkte unserer Verkehrssicherheitsarbeit werden sich aber auch im kommenden Jahr wieder an dem Ziel, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten deutlich zu senken, ausrichten.

Zu schnelles Fahren ist Hauptursache bei schweren Unfällen

Schaut man auf die Ursachen von schweren Unfällen, dann ist zu schnelles Fahren weiterhin die Hauptunfallursache. 118 Unfälle mit Schwerverletzten und zwölf tödliche Unfälle ließen sich im vergangenen Jahr auf überhöhte Geschwindigkeit zurückführen. Im Vergleich zum Vorjahr, als es noch fünf Unfälle mit tödlichem Ausgang gab, stieg

die Zahl um sieben Unfälle an und liegt nun mehr als doppelt so hoch. Bei den Unfällen mit Schwerverletzten ist hingegen ein Rückgang um 31, von 149 auf 118, zu verzeichnen. Die polizeilichen Maßnahmen zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus auf unseren Straßen in Form von stationären und mobilen Geschwindigkeitsmessungen, Verkehrskontrollen und Schwerpunktaktionen wie dem Speedmarathon werden wir insbesondere mit Blick auf die tödlichen Unfälle durch zu schnelles Fahren intensiv fortsetzen. Auch die EG Tuner wird ihren erfolgreichen Einsatz gegen Raser fortführen.

Bei den häufigsten Ursachen für schwere Unfälle folgen nach der Geschwindigkeit die Ursachen „Abstand“ und „Vorfahrt/Vorrang“.

Rückgang bei Schulwegunfällen und „jungen Fahrern“ – Anstieg bei E-Scootern

Erfreulicherweise gingen die Schulwegunfälle im Jahr 2024 von 20 im Vorjahr auf 13 zurück. Auch bei jungen Fahrern im Alter von 18 bis 24 Jahren gab es eine positive Entwicklung. Die Zahl der Gesamtunfälle fiel um 55 auf 3.858 und die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten ging um 17,5 % von 103 auf 85 zurück. Niedrigere Zahlen gibt es auch bei Unfällen mit Radfahrern (403 auf 356) und bei Unfällen mit Fußgängern (455 auf 421). Hingegen angestiegen sind die Unfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen, bei denen es sich überwiegend um E-Scooter handelt. Nach 84 Unfällen in 2023 mussten im vergangenen Jahr 102 Unfälle verzeichnet werden - die Zahl der dabei Verunglückten (Leicht- und Schwerverletzte sowie Getötete) stieg von 61 auf 76.

Polizeiliche Ziele mit Schwerpunkten

Die Reduzierung von Unfällen mit schweren Folgen u.a. durch überhöhte Geschwindigkeit ist weiterhin das Hauptziel der Verkehrssicherheitsarbeit des Polizeipräsidiums Nordhessen. Dazu werden wir repressive und präventive Maßnahmen gezielt aufeinander abstimmen. Neben der Verfolgung von Straftaten und Ordnungswidrigkeiten bei Kontrollen werden beispielsweise auch präventive Kampagnen und Fahrtrainings durch die Polizei angeboten. In den Fokus werden dabei insbesondere auch die Verkehrsmittel, die sich zunehmender Beliebtheit erfreuen, wie E-Scooter und Pedelecs, genommen.

Die Gesamtunfallstatistik für das Polizeipräsidium Nordhessen finden Sie nachfolgend in diesem Papier. Im Internet unter www.polizei.hessen.de finden Sie auf der Behördenseite des Polizeipräsidiums Nordhessen unter „Über Uns – Statistik“ zudem die Unfallstatistik für die Stadt Kassel und den Landkreis Kassel. Die weiteren Unfallzahlen für die Landkreise Waldeck-Frankenberg, Schwalm-Eder und Werra-Meißner werden zeitnah ebenfalls dort veröffentlicht.

Ihr



Marco Bärthel
Polizeipräsident

1. Strukturdaten Hessen

1.1 Bevölkerung Nordhessen¹

Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt	Stadt KS	LK KS	LK SE	LK WM	LK WF
0 - 13	58499	54609	113108	26897	30729	23015	11933	20534
14 - 17	16595	15606	32201	7286	8744	6723	3384	6064
18 - 24	33289	30505	63794	18730	15178	12057	6731	11098
25 - 64	236580	232281	468861	110761	125216	97239	51994	83651
65 und mehr	93003	115910	208913	40528	60851	43561	26166	37807
Gesamt	437966	448911	886877	204202	240718	182595	100208	159154

1.2 Straßennetz

	Hessen ²	PPNH ³
Autobahnen	1.007 km	190 km
Bundesstraßen	2.989 km	854 km
Landesstraßen	7.196 km	1882 km
Kreisstraßen	4.886 km	1453 km
Gesamt	16.078 km	4366 km

1.3 Fläche⁴

	Hessen	PPNH
Bodenfläche insgesamt	2.111.562 ha	581.264 ha
- davon Verkehrsfläche	142.068 ha	34.155 ha
- davon Straßen, Wege, Plätze	131.284ha	31.796 ha

¹ Hessisches Statistisches Landesamt, Mail vom 08.04.2024

² www.statista.com abgerufen im April 2024

³ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/448745/umfrage/hessen-laenge-der-strassen-des-ueberoertlichen-verkehrs/> abgerufen März 2025 und aktuelle Zahlen PAST Baunatal

⁴ Hessisches Statistisches Landesamt, Mail vom 08.04.2024, Flächenerhebung zum 31.12.2022

1.4 Zugelassene Fahrzeuge

Hessen	Pkw	Lkw	Krafträder	KOM	sonstige
01.01.2023	3.813.653	227.341	353.044	5.553	24.099
01.01.2024	3.903.398	272.172	366.602	5.791	25.193
Veränderungen	+89.745	+44.831	+13.558	+238	+1.094
	+2,35%	+19,72%	+3,84%	+4,29%	+4,54%

Nordhessen 2023 ⁵	Pkw	Lkw	Krafträder	KOM	sonstige
Stadt Kassel	91.870	7.670	6.358	121	622
Landkreis Kassel	153.772	9.554	16.069	146	826
Landkreis Schwalm-Eder	121.864	7.037	14.519	243	900
Landkreis Waldeck-Frankenberg	107.365	7.248	12.097	246	753
Landkreis Werra-Meißner	63.690	4.000	7.529	120	494
Nordhessen gesamt	538.561	35.509	56.572	876	3.595

⁵ Kraftfahrtbundesamt, Flensburg, 2024.

2. Unfalldaten

Die Unfälle werden gemäß den folgenden Kategorien statistisch erhoben:

- Kat 1: Unfall mit Getöteten
- Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden (im engeren Sinn)
- Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall **ohne** Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel
- Kat 6: Sonstiger Sachschadensunfall **unter** Alkoholeinwirkung / and. ber. Mittel

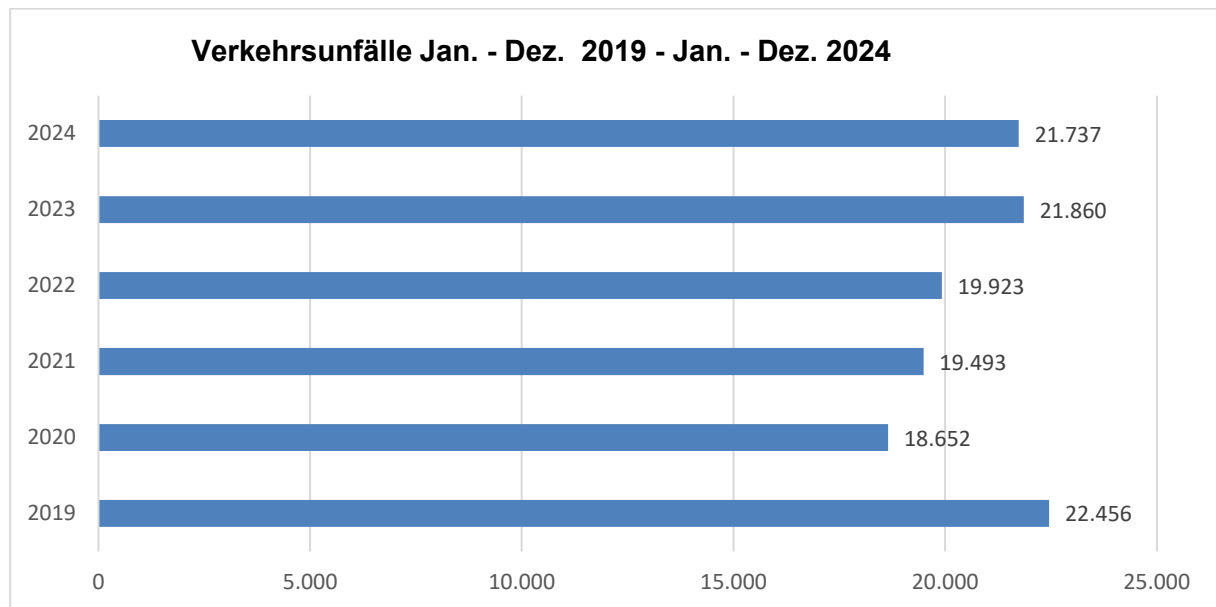
Zudem erfolgt eine Erfassung nach den verschiedenen Unfalltypen:

- Typ 1: Fahr Unfall (F)
- Typ 2: Abbiegeunfall (AB)
- Typ 3: Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
- Typ 4: Überschreiten-Unfall (ÜS)
- Typ 5: Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
- Typ 6: Unfall im Längsverkehr (LV)
- Typ 7: Sonstiger Unfall (SO)

2.1 Aktuelle Jahresentwicklung

Im Jahr 2024 sanken die Gesamtunfallzahlen um 123 Unfälle (-0,56 %). Erfreulicherweise kam es zu weniger schweren Unfällen mit Verletzten. Eine Zunahme um vier ist bei den Unfällen mit Getöteten zu verzeichnen. In der Einzelbetrachtung ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle im Monat Juli.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	18.652	19.493	19.923	21.860	21.737	-123	-0,56%	↘
VU mit Personenschaden	2.451	2.406	2.716	2.831	2.695	-136	-4,80%	↘
Kategorie 1	32	23	38	33	37	4	12,12%	↑↑
Kategorie 2	573	531	581	570	457	-113	-19,82%	↓↓
Kategorie 3	1.846	1.852	2.097	2.228	2.201	-27	-1,21%	↘
Verunglückte Personen	3.283	3.141	3.557	3.837	3.550	-287	-7,48%	↓
Getötete	35	28	38	37	39	2	5,41%	↑
Schwerverletzte	723	620	698	698	553	-145	-20,77%	↓↓
Leichtverletzte	2.525	2.493	2.821	3.102	2.958	-144	-4,64%	↘
VU mit Sachschaden	16.201	17.087	17.207	19.029	19.042	13	0,07%	↗
Kategorie 4	782	843	830	875	859	-16	-1,83%	↘
Kategorie 5	15.265	16.074	16.226	17.992	18.033	41	0,23%	↗
Kategorie 6	154	170	151	162	150	-12	-7,41%	↓
Sachschaden in Mill.	58	63	71	81	83	2	2,15%	↗



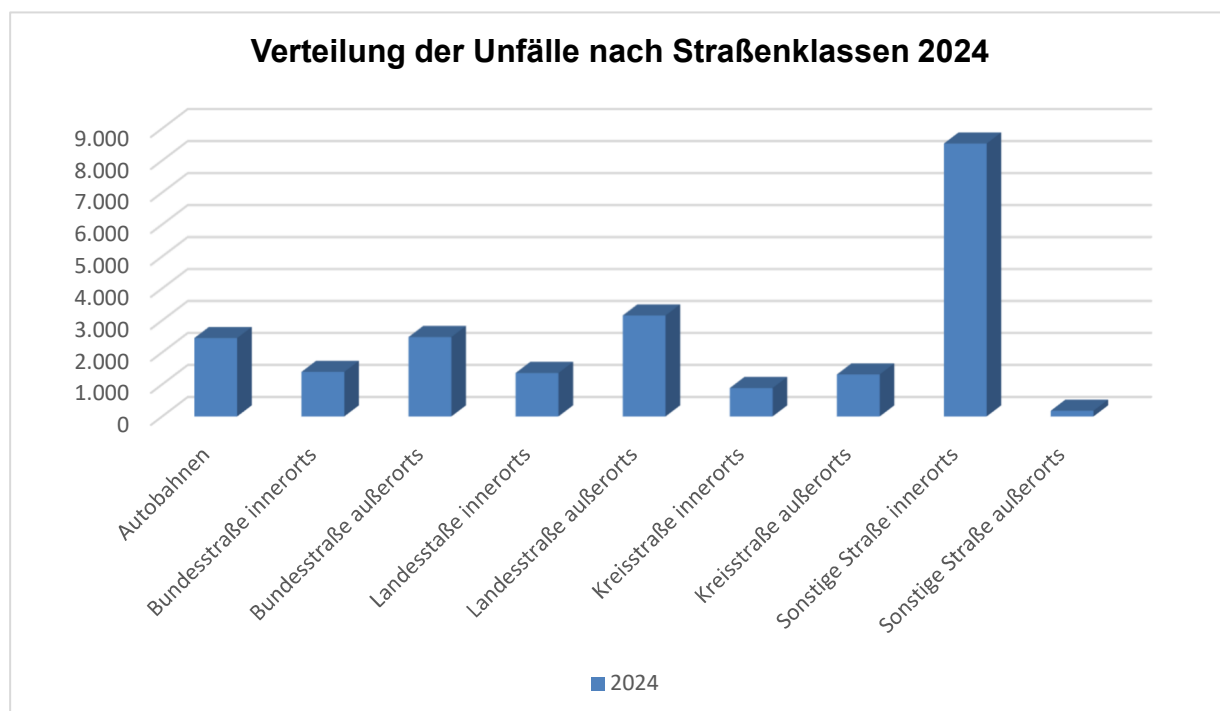
2.2 Unfälle nach Unfalltypen

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	2.225	2.322	2.342	2.432	2.216	-216	-8,88%	↓
Typ 2	631	612	643	635	754	119	18,74%	↑↑
Typ 3	1.418	1.448	1.402	1.508	1.444	-64	-4,24%	↓
Typ 4	111	119	128	186	147	-39	-20,97%	↓↓
Typ 5	2.000	2.234	2.349	2.442	2.460	18	0,74%	↗
Typ 6	2.977	3.022	3.335	4.018	4.226	208	5,18%	↑
Typ 7	9.290	9.736	9.724	10.639	10.490	-149	-1,40%	↓

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Auf Autobahnen, Bundesstraßen und sonstigen Straßen innerorts kam es zu einer Zunahme der Unfälle.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	1.602	1.765	1.810	2.329	2.449	120	5,15%	↑
Bundesstraße innerorts	1.265	1.282	1.350	1.319	1.390	71	5,38%	↑
Bundesstraße außerorts	2.266	2.317	2.285	2.450	2.480	30	1,22%	↗
Landesstraße innerorts	1.125	1.211	1.225	1.460	1.358	-102	-6,99%	↓
Landesstraße außerorts	3.132	3.227	3.011	3.414	3.154	-260	-7,62%	↓
Kreisstraße innerorts	797	783	874	927	887	-40	-4,31%	↓
Kreisstraße außerorts	1.254	1.300	1.292	1.481	1.311	-170	-11,48%	↓↓
Sonstige Straße innerorts	6.941	7.317	7.883	8.285	8.530	245	2,96%	↗
Sonstige Straße außerorts	270	291	193	195	178	-17	-8,72%	↓



2.3.1 Getötete Personen

In 2024 wurden insgesamt 39 Personen auf den nordhessischen Straßen getötet. Der stärkste Anstieg ist auf Autobahnen und Kreisstraßen zu verzeichnen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	1	2	2	2	4	2	100,00%	↑↑↑
Bundesstraße innerorts	2	0	2	3	2	-1	-33,33%	↓↓↓
Bundesstraße außerorts	12	12	9	13	9	-4	-30,77%	↓↓↓
Landesstraße innerorts	1	0	0	1	1	0	0,00%	→
Landesstraße außerorts	12	4	7	14	14	0	0,00%	→
Kreisstraße innerorts	1	1	1	1	2	1	100,00%	↑↑↑
Kreisstraße außerorts	3	4	7	1	2	1	100,00%	↑↑↑
Sonstige Straße innerorts	2	4	9	2	5	3	150,00%	↑↑↑
Sonstige Straße außerorts	1	1	1	0	0	0	0 %	→
Summe	35	28	38	37	39	2	5,41%	↗

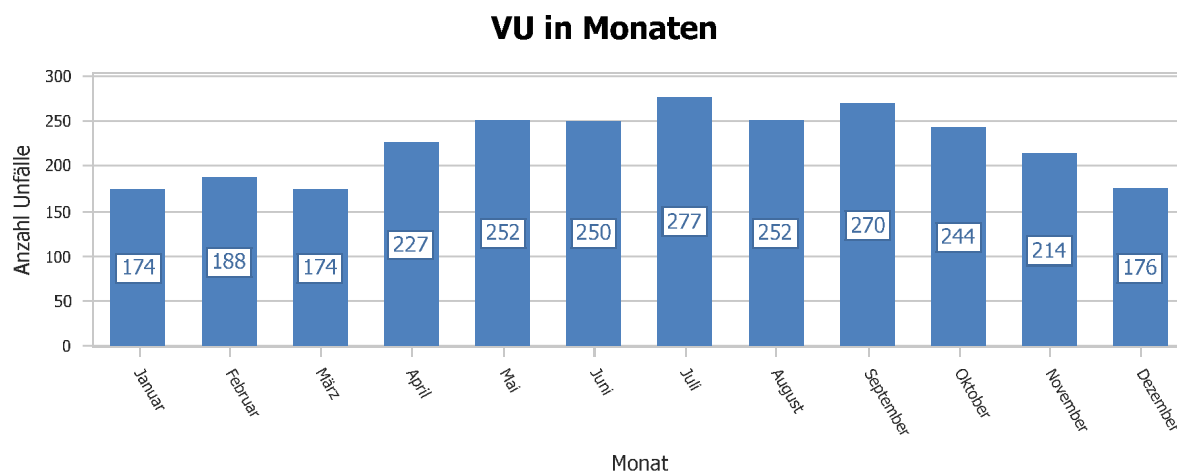
2.3.2 Schwerverletzte Personen

Die Gesamtzahl der Schwerverletzten ist in 2024 gesunken und auf fast allen Straßenklassen rückläufig. Leiglich auf innerörtlichen Landesstraßen blieb die Anzahl gleich und auf außerörtlichen Kreisstraßen gab es zwei Unfälle mit Schwerverletzten mehr.

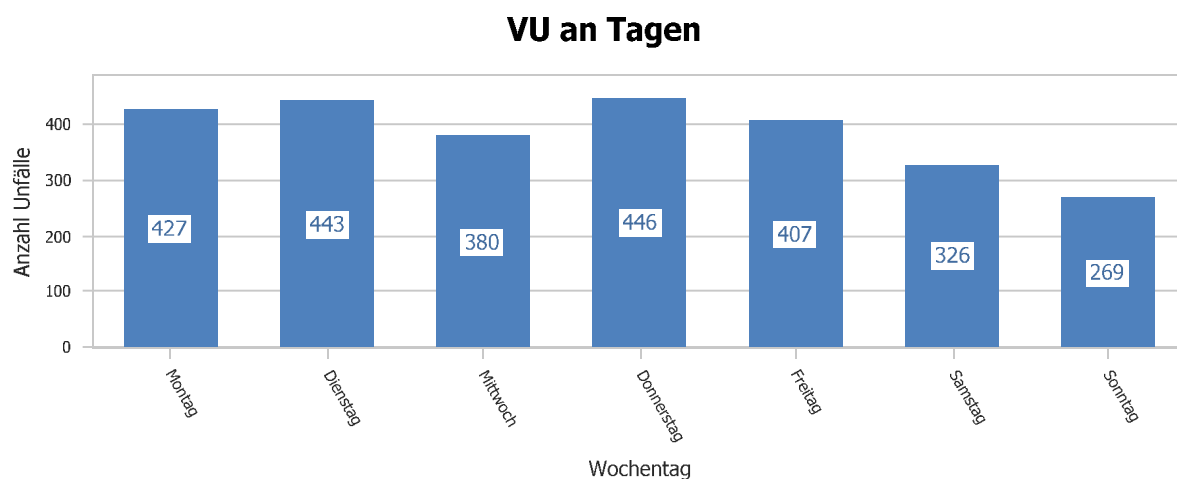
	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	50	65	82	74	61	-13	-17,57%	↓↓↓
Bundesstraße innerorts	38	40	42	53	25	-28	-52,83%	↓↓↓
Bundesstraße außerorts	172	113	129	138	109	-29	-21,01%	↓↓↓
Landesstraße innerorts	70	39	62	46	46	0	0,00%	→
Landesstraße außerorts	163	161	144	161	114	-47	-29,19%	↓↓↓
Kreisstraße innerorts	41	21	33	45	23	-22	-48,89%	↓↓↓
Kreisstraße außerorts	50	45	59	42	44	2	4,76%	↗
Sonstige Straße innerorts	116	116	132	124	121	-3	-2,42%	↘
Sonstige Straße außerorts	23	20	15	15	10	-5	-33,33%	↓↓↓
Summe	723	620	698	698	553	-145	-20,77%	↓↓↓

2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschaden nach Zeiten

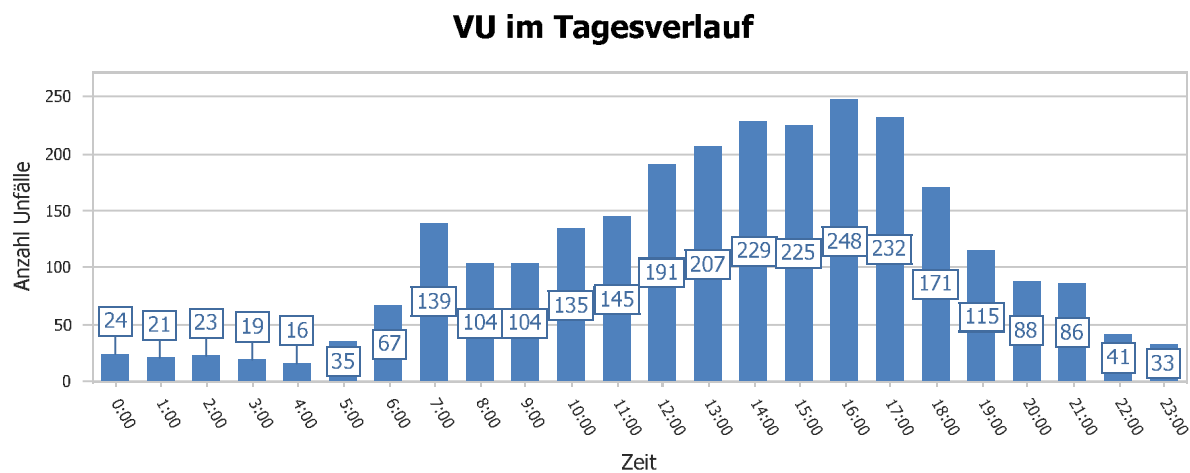
2.4.1 nach Monaten



2.4.2 nach Tagen



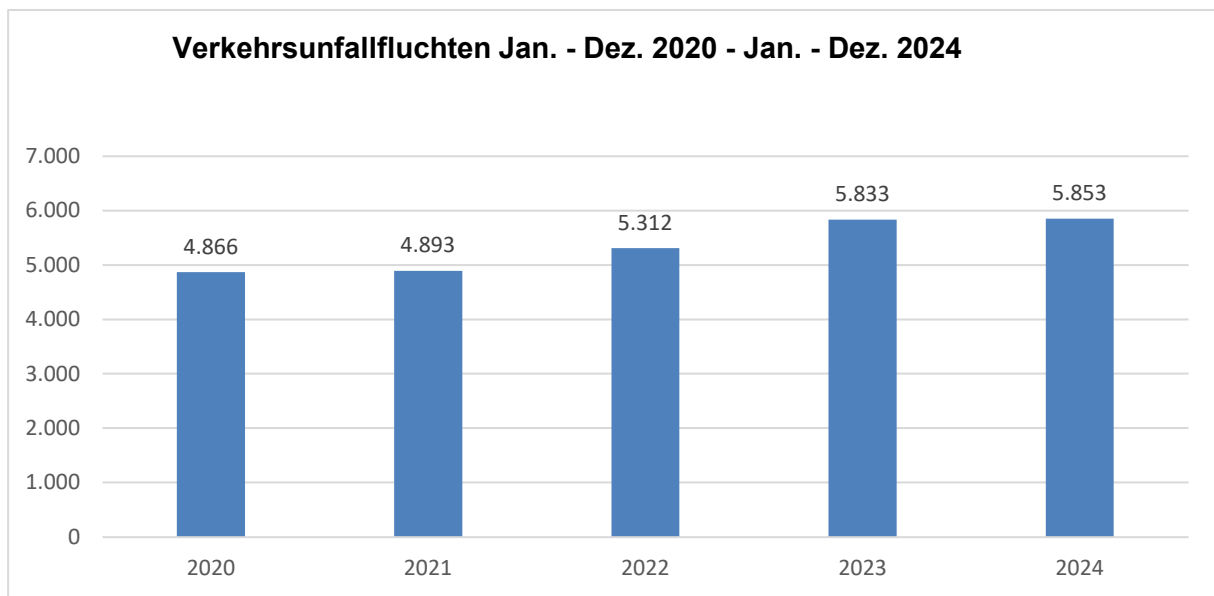
2.4.3 im Tagesverlauf



2.5 Verkehrsunfallfluchten

Im Bereich der Verkehrsunfallfluchten kam es zu einer leichten Zunahme der Gesamtunfälle. Die Zahl der dabei verunglückten Personen ist rückläufig.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.866	4.893	5.312	5.833	5.853	20	0,34%	↗
davon mit Sachschaden	4.659	4.700	5.089	5.584	5.619	35	0,63%	↗
davon mit Personenschaden	207	193	223	249	234	-15	-6,02%	↓
Verunglückte Personen	252	219	265	285	275	-10	-3,51%	↘
davon Getötete	1	0	0	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	35	29	36	39	26	-13	-33,33%	↓↓
davon Leichtverletzte	216	190	229	246	249	3	1,22%	↗
Aufklärungsquote in %	%41,45	%41,45	%39,27	%38,69	%40	0,91%	2,35%	↗



2.6 Risikogruppen

2.6.1 Kinder

Im Jahr 2024 verstarben analog des Vorjahres zwei Kinder bei Verkehrsunfällen. Ein fünfjähriges Kind wurde bei einer Einsatzfahrt von einem Funkstreifenwagen erfasst und erlag seinen Verletzungen, ein achtjähriges Kind verlor ebenfalls als Fußgänger beim Überqueren einer Landstraße sein Leben.

Bei den Schulwegunfällen gab es einen erneuten Rückgang der Unfallzahlen.

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	0	0	0	83	44	9	73
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	4	0	9
Verunglückte	0	0	0	99	33	6	67
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	2
davon Schwerverletzte	0	0	0	13	3	1	18
davon Leichtverletzte	0	0	0	86	30	5	47
männlich	0	0	0	54	27	2	37
weiblich	0	0	0	45	6	4	30
divers	0	0	0	0	0	0	0

0 - 13 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	217	208	-9	-4,15%	↘
davon Schulwegunfälle	20	13	-7	-35,00%	↘↘
Verunglückte	228	205	-23	-10,09%	↘↘
davon Getötete	2	2	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	43	35	-8	-18,60%	↘↘
davon Leichtverletzte	183	168	-15	-8,20%	↘
männlich	134	120	-14	-10,45%	↘↘
weiblich	94	85	-9	-9,57%	↘
divers	0	0	0	0 %	→

2.6.2 Jugendliche

Verkehrsunfälle unter Beteiligung Jugendlicher sind leicht angestiegen. Insgesamt sind weniger Jugendliche verunglückt, ein Jugendlicher verlor in 2024 sein Leben als Radfahrer im Straßenverkehr.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	30	51	0	73	29	39	14
Verunglückte	20	42	0	45	15	32	14
davon Getötete	0	0	0	0	1	0	0
davon Schwerverletzte	2	11	0	5	2	3	1
davon Leichtverletzte	18	31	0	40	12	29	13
männlich	14	31	0	18	11	17	9
weiblich	6	11	0	27	4	15	5
divers	0	0	0	0	0	0	0

14 - 17 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	228	233	5	2,19%	↗
Verunglückte	171	168	-3	-1,75%	↘
davon Getötete	3	1	-2	-66,67%	↓↓
davon Schwerverletzte	35	24	-11	-31,43%	↓↓
davon Leichtverletzte	133	143	10	7,52%	↗
männlich	100	100	0	0,00%	→
weiblich	71	68	-3	-4,23%	↘
divers	0	0	0	0 %	→

2.6.3 Junge Fahrer

Die Zahl der Unfälle mit jungen Fahrern hat sich positiv entwickelt. In allen Bereichen hat eine Reduktion stattgefunden. Ein junger Mensch weniger verlor sein Leben und 18 Personen weniger wurden schwerverletzt.

18 -24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	12	65	228	3.419	37	98	25
Verunglückte	8	41	15	403	26	31	23
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	12	4	57	4	4	4
davon Leichtverletzte	8	28	11	345	22	27	19
männlich	8	35	14	240	20	17	18
weiblich	0	6	1	163	6	14	5
divers	0	0	0	0	0	0	0

18 - 24 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.913	3.858	-55	-1,41%	↘
Verunglückte	615	547	-68	-11,06%	↘↘
davon Getötete	3	2	-1	-33,33%	↘↘
davon Schwerverletzte	103	85	-18	-17,48%	↘↘
davon Leichtverletzte	509	460	-49	-9,63%	↘
männlich	354	352	-2	-0,56%	↘
weiblich	260	195	-65	-25,00%	↘↘
divers	1	0	-1	-100,00%	↘↘

2.6.4 Altersgruppe 65 – 74

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligten der Altersgruppe 65 – 74 ist erneut gestiegen. Dennoch sank die Zahl Verunglückten, sechs Menschen weniger kamen bei den Unfällen ums Leben und 40 Menschen weniger wurden schwerverletzt.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	10	34	181	2.166	53	67	35
Verunglückte	6	26	3	132	42	11	28
davon Getötete	0	2	0	3	0	0	1
davon Schwerverletzte	4	6	0	23	6	3	7
davon Leichtverletzte	2	18	3	106	36	8	20
männlich	5	25	3	70	31	5	8
weiblich	1	1	0	62	11	6	20
divers	0	0	0	0	0	0	0

65 - 74 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.430	2.522	92	3,79%	↗
Verunglückte	288	248	-40	-13,89%	↓↓
davon Getötete	7	6	-1	-14,29%	↓↓
davon Schwerverletzte	70	49	-21	-30,00%	↓↓
davon Leichtverletzte	211	193	-18	-8,53%	↓
männlich	170	147	-23	-13,53%	↓↓
weiblich	118	101	-17	-14,41%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→

2.6.5 Altersgruppe 75plus

Die Anzahl der Gesamtunfälle in der Altersgruppe 75plus ist um 2,02 % steigend. Zwei Menschen weniger kamen ums Leben, sechs Menschen mehr wurden schwerverletzt.

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	2	3	20	1.646	31	24	48
Verunglückte	2	2	0	125	29	7	43
davon Getötete	0	0	0	2	1	0	1
davon Schwerverletzte	0	0	0	26	10	2	16
davon Leichtverletzte	2	2	0	97	18	5	26
männlich	2	2	0	73	18	3	11
weiblich	0	0	0	52	11	4	32
divers	0	0	0	0	0	0	0

75 Jahre und älter	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.732	1.767	35	2,02%	↗
Verunglückte	196	208	12	6,12%	↑
davon Getötete	6	4	-2	-33,33%	↓↓
davon Schwerverletzte	48	54	6	12,50%	↑↑
davon Leichtverletzte	142	150	8	5,63%	↑
männlich	112	109	-3	-2,68%	↘
weiblich	84	99	15	17,86%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→

2.7 Verkehrsbeteiligungen

2.7.1 Fußgänger

Auch in diesem Bereich sind die Gesamtunfallzahlen rückläufig. Die Anzahl der Getöteten stieg um eins, die Anzahl der Schwerverletzten verringerte sich um zwei.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Al- ters-an- gabe
Anzahl der Unfälle	73	14	25	170	35	48	64
Verunglückte	67	14	23	128	28	43	1
davon Getötete	2	0	0	1	1	1	0
davon Schwerverletzte	18	1	4	25	7	16	0
davon Leichtverletzte	47	13	19	102	20	26	1
männlich	37	9	18	65	8	11	0
weiblich	30	5	5	63	20	32	1
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	1	5	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	1	0	1	0	0	0	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	36	7	11	75	15	16	36
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	455	421	-34	-7,47%	↓
Verunglückte	313	304	-9	-2,88%	↓
davon Getötete	4	5	1	25,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	73	71	-2	-2,74%	↓
davon Leichtverletzte	236	228	-8	-3,39%	↓
männlich	174	148	-26	-14,94%	↓↓
weiblich	138	156	18	13,04%	↑↑
divers	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	20	7	-13	-65,00%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	1	2	1	100,00%	↑↑
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	220	196	-24	-10,91%	↓↓
Sonstige	0	0	0	0 %	→

2.7.2 Fahrräder

Die Anzahl der Unfälle mit Radfahrenden rückläufig. Die Anzahl der getöteten Radfahrenden ist um eins gestiegen, es gab insgesamt weniger Verletzte.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	41	24	28	192	29	13	33
Verunglückte	29	12	19	143	22	10	1
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	3	2	4	26	5	2	0
davon Leichtverletzte	26	9	15	116	17	8	1
männlich	25	9	14	102	17	3	1
weiblich	4	3	5	41	5	7	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	2	19	2	1	1
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	5	2	0	1
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	6	7	7	25	2	0	4
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	2	1	10	2	2	0
Abstand (14 - 15)	1	0	4	6	2	1	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	3	1	0	13	0	0	1
Abbiegen (34 - 35)	0	0	3	2	0	0	1
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	4	0	0	0
Sonstige	12	10	3	43	5	4	21
	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	403	356	-47	-11,66%	↓↓		
Verunglückte	289	236	-53	-18,34%	↓↓		
davon Getötete	1	2	1	100,00%	↑↑		
davon Schwerverletzte	60	42	-18	-30,00%	↓↓		
davon Leichtverletzte	228	192	-36	-15,79%	↓↓		
männlich	225	171	-54	-24,00%	↓↓		
weiblich	64	65	1	1,56%	↗		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	17	25	8	47,06%	↑↑		
Ablenkung (05 - 06)	4	8	4	100,00%	↑↑		
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	47	51	4	8,51%	↑		
Geschwindigkeit (12 - 13)	25	19	-6	-24,00%	↓↓		
Abstand (14 - 15)	11	15	4	36,36%	↑↑		
Überholen (16 - 23)	12	2	-10	-83,33%	↓↓		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	39	18	-21	-53,85%	↓↓		
Abbiegen (34 -35)	13	6	-7	-53,85%	↓↓		
Technische Mängel (50 - 55)	7	6	-1	-14,29%	↓↓		
Sonstige	110	98	-12	-10,91%	↓↓		

2.7.3 Pedelecs (Fahrräder mit Elektromotor bis 25 km/h)

Pedelecs erfreuen sich weiterhin zunehmender Beliebtheit. Es kam zu einem leichten Anstieg der Unfallzahlen. Die Zahl der Verunglückten stieg ebenfalls. Ein Mensch verlor sein Leben.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl- ter	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	3	5	9	106	24	18	1
Verunglückte	4	3	7	91	20	19	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	1	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	11	1	8	0
davon Leichtverletzte	4	3	7	80	19	10	0
männlich	2	2	6	59	14	15	0
weiblich	2	1	1	32	6	4	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	6	3	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	1	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	0	2	19	3	5	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	6	2	2	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	2	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	0	0	6	0	3	1
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	3	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	0	0	0
Sonstige	0	0	4	24	9	3	0
	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	153	164	11	7,19%	↑		
Verunglückte	133	144	11	8,27%	↑		
davon Getötete	0	1	1	100 %	↑↑		
davon Schwerverletzte	33	20	-13	-39,39%	↓↓		
davon Leichtverletzte	100	123	23	23,00%	↑↑		
männlich	78	98	20	25,64%	↑↑		
weiblich	55	46	-9	-16,36%	↓↓		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	20	10	-10	-50,00%	↓↓		
Ablenkung (05 - 06)	2	1	-1	-50,00%	↓↓		
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	13	29	16	123,08%	↑↑		
Geschwindigkeit (12 - 13)	21	12	-9	-42,86%	↓↓		
Abstand (14 - 15)	3	2	-1	-33,33%	↓↓		
Überholen (16 - 23)	2	1	-1	-50,00%	↓↓		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	11	1	10,00%	↑		
Abbiegen (34 - 35)	2	3	1	50,00%	↑↑		
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→		
Sonstige	29	40	11	37,93%	↑↑		

2.7.4 Motorisierte Zweiräder

Die Verkehrsunfälle mit motorisierten Zweirädern sind geringfügig gesunken. Die Zahl der Todesopfer ist um drei gestiegen. Die Zahl der Schwerverletzten verringerte sich um 26 Personen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl- ter	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	6	108	99	283	46	6	21
Verunglückte	4	87	66	207	33	5	0
davon Getötete	0	0	1	7	2	0	0
davon Schwerverletzte	0	16	15	55	10	1	0
davon Leichtverletzte	4	71	50	145	21	4	0
männlich	2	58	55	169	31	5	0
weiblich	2	29	11	38	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	3	20	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	2	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	19	26	64	11	0	0
Abstand (14 - 15)	0	18	8	25	3	1	1
Überholen (16 - 23)	0	4	6	19	2	0	4
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	7	2	6	1	1	0
Abbiegen (34 -35)	0	2	0	4	1	1	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	4	1	3	0	0	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	1	0	1
Sonstige	4	26	29	62	13	2	11
	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	559	555	-4	-0,72%	↘		
Verunglückte	421	402	-19	-4,51%	↘		
davon Getötete	7	10	3	42,86%	↑↑		
davon Schwerverletzte	123	97	-26	-21,14%	↓↓		
davon Leichtverletzte	291	295	4	1,37%	↗		
männlich	335	320	-15	-4,48%	↘		
weiblich	86	82	-4	-4,65%	↘		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	35	24	-11	-31,43%	↓↓		
Ablenkung (05 - 06)	4	4	0	0,00%	→		
Geschwindigkeit (12 - 13)	99	120	21	21,21%	↑↑		
Abstand (14 - 15)	63	56	-7	-11,11%	↓↓		
Überholen (16 - 23)	35	35	0	0,00%	→		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	21	17	-4	-19,05%	↓↓		
Abbiegen (34 - 35)	6	9	3	50,00%	↑↑		
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	7	9	2	28,57%	↑↑		
Technische Mängel (50 - 55)	7	3	-4	-57,14%	↓↓		
Sonstige	132	147	15	11,36%	↑↑		

2.7.4.1 Mofa und FmH

Die Unfallzahlen sanken in 2024 in dieser Kategorie. Es wurde kein Mensch getötet, zwei Menschen weniger wurden schwerverletzt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters-an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	30	12	53	10	2	3
Verunglückte	0	20	8	34	6	2	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	0	8	4	0	0
davon Leichtverletzte	0	18	8	26	2	2	0
männlich	0	14	8	28	5	2	0
weiblich	0	6	0	6	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	10	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	6	2	8	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	6	2	5	0	1	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	3	1	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	0	1	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	0	1	0	0	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	1
Sonstige	0	9	2	11	2	0	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	117	108	-9	-7,69%	↓
Verunglückte	72	70	-2	-2,78%	↓
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	16	14	-2	-12,50%	↓↓
davon Leichtverletzte	55	56	1	1,82%	↑
männlich	57	57	0	0,00%	→
weiblich	15	13	-2	-13,33%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	16	10	-6	-37,50%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	13	16	3	23,08%	↑↑
Abstand (14 - 15)	15	14	-1	-6,67%	↓
Überholen (16 - 23)	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	7	5	-2	-28,57%	↓↓
Abbiegen (34 -35)	2	2	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	3	1	50,00%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	100 %	↑↑
Sonstige	32	25	-7	-21,88%	↓↓

2.7.4.2 S-Pedelecs (Fahrrad mit Elektromotor bis 45 km/h)

Es gab lediglich einen Unfall mit einem S-Pedelecs ohne Personenschaden.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	1	0	0	0
Verunglückte	0	0	0	0	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	0	0	0	0
männlich	0	0	0	0	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 -35)	0	0	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	1	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Verunglückte	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	0	0	0	0 %	→
davon Leichtverletzte	1	0	-1	-100,00%	↓↓
männlich	1	0	-1	-100,00%	↓↓
weiblich	0	0	0	0 %	→
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0 %	→
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0 %	→
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0 %	→
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0 %	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	0	1	1	100 %	↑↑

2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 ccm

Die Unfälle in diesem Segment sind um 15 Fälle gesunken. Es gibt keine Verkehrstoten zu beklagen. Die Zahl der Schwerverletzten ist gleichgeblieben.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters-an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	38	14	13	3	1	2
Verunglückte	0	30	9	7	3	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	10	5	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	20	4	6	3	0	0
männlich	0	23	8	5	3	0	0
weiblich	0	7	1	2	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	10	5	1	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	6	2	0	1	0	1
Überholen (16 - 23)	0	4	1	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	1	1	1	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	4	3	5	0	0	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	84	69	-15	-17,86%	↓↓↓
Verunglückte	60	49	-11	-18,33%	↓↓↓
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	16	16	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	43	33	-10	-23,26%	↓↓↓
männlich	48	39	-9	-18,75%	↓↓↓
weiblich	12	10	-2	-16,67%	↓↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	2	0	-2	-100,00%	↓↓↓
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	14	16	2	14,29%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	11	10	-1	-9,09%	↓
Überholen (16 - 23)	8	6	-2	-25,00%	↓↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	3	3	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	2	0	-2	-100,00%	↓↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	14	13	-1	-7,14%	↓

2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125 ccm

Die Unfallzahlen bei den PS-starken Zweirädern sind gleichgeblieben. Die Zahl der Getöteten ist um vier gestiegen. Die Anzahl der Schwerverletzten ist um 19 gesunken. Auch im Jahr 2024 wurden hessenweit in diesem Bereich verstärkte Kontrolltätigkeiten durchgeführt.

	Unter 14 Jahre	14 – 17 Jahre	18 – 24 Jahre	25 – 64 Jahre	65 – 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	13	52	181	31	2	7
Verunglückte	0	12	32	138	23	2	0
davon Getötete	0	0	1	6	2	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	7	43	6	0	0
davon Leichtverletzte	0	11	24	89	15	2	0
männlich	0	8	27	116	22	2	0
weiblich	0	4	5	22	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 – 04)	0	0	0	4	1	0	0
Ablenkung (05 – 06)	0	0	0	2	0	0	0
Geschwindigkeit (12 – 13)	0	2	18	52	11	0	0
Abstand (14 – 15)	0	5	3	20	1	0	0
Überholen (16 – 23)	0	0	5	17	2	0	3
Vorfahrt, Vorrang (27 – 33)	0	0	0	2	0	0	0
Abbiegen (34 – 35)	0	0	0	3	1	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	1	0	0	0
Technische Mängel (50 – 55)	0	0	0	1	1	0	0
Sonstige	0	2	9	25	11	1	4

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	278	278	0	0,00%	→
Verunglückte	227	207	-20	-8,81%	↓
davon Getötete	5	9	4	80,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	76	57	-19	-25,00%	↓↓
davon Leichtverletzte	146	141	-5	-3,42%	↓
männlich	190	175	-15	-7,89%	↓
weiblich	37	32	-5	-13,51%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	4	5	1	25,00%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	1	2	1	100,00%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	66	83	17	25,76%	↑↑
Abstand (14 - 15)	35	29	-6	-17,14%	↓↓
Überholen (16 - 23)	25	27	2	8,00%	↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	4	2	-2	-50,00%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	2	4	2	100,00%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	1	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	7	2	-5	-71,43%	↓↓
Sonstige	48	52	4	8,33%	↑

2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge

Diese Kategorie umfasst u. a. die immer stärker genutzten und beliebten E-Scooter. Einhergehend mit dem Nutzungsverhalten stiegen auch die Unfallzahlen. Die Hauptunfallursache ist in diesem Feld häufig die Verkehrstüchtigkeit (Einfluss von alkohol und anderen berauschenden Mitteln). So verstarb ein alkoholisierter E-Scooter-Fahrer im Jahr 2024 bei einem Unfall. Die Anzahl der Schwerverletzten reduzierte sich um fünf auf zehn Personen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	6	29	22	35	2	1	9
Verunglückte	4	25	17	28	1	1	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	3	3	3	0	1	0
davon Leichtverletzte	4	22	14	24	1	0	0
männlich	2	13	12	20	1	1	0
weiblich	2	12	5	8	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	3	6	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	1	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	3	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	1	1	0	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	4	1	2	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	2	0	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	3	1	1	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	4	11	15	20	0	1	5

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	84	102	18	21,43%	↑↑↑
Verunglückte	61	76	15	24,59%	↑↑↑
davon Getötete	0	1	1	100%	↑↑↑
davon Schwerverletzte	15	10	-5	-33,33%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	46	65	19	41,30%	↑↑↑
männlich	39	49	10	25,64%	↑↑↑
weiblich	22	27	5	22,73%	↑↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	13	9	-4	-30,77%	↓↓↓
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	100 %	↑↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	6	5	-1	-16,67%	↓↓↓
Abstand (14 - 15)	2	3	1	50,00%	↑↑↑
Überholen (16 - 23)	0	1	1	100%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	7	7	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	0	3	3	300 %	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	4	5	1	25,00%	↑↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	38	56	18	47,37%	↑↑↑

2.7.5 Pkw

Die Gesamtunfallzahlen sind gesunken. Die Anzahl der getöteten Personen hat sich um sechs verringert, die Anzahl der Schwerverletzten ist um 65 Personen gesunken.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters-an- gabe
Anzahl der Unfälle	83	73	3.419	15.205	2.166	1.646	1.136
Verunglückte	99	45	403	1.453	132	125	5
davon Getötete	0	0	1	10	3	2	1
davon Schwerverletzte	13	5	57	165	23	26	1
davon Leichtverletzte	86	40	345	1.278	106	97	3
männlich	54	18	240	739	70	73	2
weiblich	45	27	163	714	62	52	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	7	69	372	37	43	1
Ablenkung (05 - 06)	0	0	31	125	22	18	4
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	7	323	709	44	39	34
Abstand (14 - 15)	0	1	294	1.025	112	105	67
Überholen (16 - 23)	0	1	49	207	37	23	44
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	2	139	636	133	113	26
Abbiegen (34 - 35)	0	2	74	294	56	61	16
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	2	232	1.158	194	262	87
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	14	62	6	2	4
Sonstige	7	11	552	2.792	523	624	430

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	19.627	19.599	-28	-0,14%	↘
Verunglückte	2.450	2.262	-188	-7,67%	↓
davon Getötete	23	17	-6	-26,09%	↓↓
davon Schwerverletzte	355	290	-65	-18,31%	↓↓
davon Leichtverletzte	2.072	1.955	-117	-5,65%	↓
männlich	1.280	1.196	-84	-6,56%	↓
weiblich	1.170	1.063	-107	-9,15%	↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	531	529	-2	-0,38%	↘
Ablenkung (05 - 06)	231	200	-31	-13,42%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	1.334	1.156	-178	-13,34%	↓↓
Abstand (14 - 15)	1.590	1.604	14	0,88%	↗
Überholen (16 - 23)	426	361	-65	-15,26%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1.041	1.049	8	0,77%	↗
Abbiegen (34 - 35)	457	503	46	10,07%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahen (36-37)	2.123	1.935	-188	-8,86%	↓
Technische Mängel (50 - 55)	100	88	-12	-12,00%	↓↓
Sonstige	4.538	4.939	401	8,84%	↗

2.7.6 Lkw

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Lkw ist im Verkehrsjahr 2024 leicht gestiegen. Die Zahl der getöteten LKW-Fahrenden erhöhte sich von null auf vier, die Zahl der Schwerverletzten sank von 35 auf 19.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	0	228	3.016	181	20	381
Verunglückte	0	0	15	90	3	0	0
davon Getötete	0	0	0	4	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	4	15	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	11	71	3	0	0
männlich	0	0	14	86	3	0	0
weiblich	0	0	1	4	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Un- fallgegner)	13	14	45	308	29	16	1
davon Getötete	0	0	0	9	1	1	0
davon Schwerverletzte	3	1	6	47	4	4	0
davon Leichtverletzte	10	13	39	252	24	11	1
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	3	37	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	2	26	3	0	5
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	7	114	8	1	9
Abstand (14 - 15)	0	0	16	248	11	3	17
Überholen (16 - 23)	0	0	4	81	5	0	32
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	6	52	5	1	2
Abbiegen (34 - 35)	0	0	4	100	7	0	8
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	40	388	23	5	29
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	52	2	1	7
Sonstige	0	0	95	1.221	78	7	202

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.573	3.639	66	1,85%	↗
Verunglückte	119	108	-11	-9,24%	↓
davon Getötete	0	4	4	400%	↑↑
davon Schwerverletzte	35	19	-16	-45,71%	↓↓
davon Leichtverletzte	84	85	1	1,19%	↗
männlich	110	103	-7	-6,36%	↓
weiblich	9	5	-4	-44,44%	↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	435	426	-9	-2,07%	↓
davon Getötete	6	11	5	83,33%	↑↑
davon Schwerverletzte	92	65	-27	-29,35%	↓↓
davon Leichtverletzte	337	350	13	3,86%	↗
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	57	41	-16	-28,07%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	37	36	-1	-2,70%	↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	135	139	4	2,96%	↗
Abstand (14 - 15)	315	295	-20	-6,35%	↓
Überholen (16 - 23)	132	122	-10	-7,58%	↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	104	66	-38	-36,54%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	108	119	11	10,19%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	532	485	-47	-8,83%	↓
Technische Mängel (50 - 55)	65	64	-1	-1,54%	↓
Sonstige	1.442	1.603	161	11,17%	↑↑

2.7.7 Kraftomnibusse

Auch hier weist die Statistik eine Reduktion des Gesamtunfallgeschehens aus. Wie bereits im Vorjahr, wurden keine Personen getötet. Die Anzahl der Schwerverletzten ist gleichgeblieben.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	1	2	16	289	27	6	17
Verunglückte	1	3	7	27	5	4	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	2	1	0	0
davon Leichtverletzte	1	3	7	25	4	4	0
männlich	0	0	3	12	1	1	0
weiblich	1	3	4	15	4	3	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	1	0	1	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	1	20	1	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	3	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	10	1	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	15	1	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	17	2	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	1	122	14	1	12

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	352	338	-14	-3,98%	↘
Verunglückte	44	47	3	6,82%	↗
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	3	3	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	41	44	3	7,32%	↗
männlich	19	17	-2	-10,53%	↘↘
weiblich	25	30	5	20,00%	↗↗
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	1	0	-1	-100,00%	↘↘
Geschwindigkeit (12 - 13)	8	2	-6	-75,00%	↘↘
Abstand (14 - 15)	27	23	-4	-14,81%	↘↘
Überholen (16 - 23)	6	3	-3	-50,00%	↘↘
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	12	12	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	20	16	-4	-20,00%	↘↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	33	20	-13	-39,39%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	2	0	-2	-100,00%	↘↘
Sonstige	124	150	26	20,97%	↗↗

2.7.8 Schienenfahrzeuge

Im nun elften Jahr in Folge kam niemand bei einem Verkehrsunfall mit Schienenfahrzeugen zu Tode, die Zahl der Schwerverletzten sank von drei auf eins. Von dieser Statistik werden nur Personen erfasst, die innerhalb des Schienenfahrzeuges getötet oder verletzt wurden.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters- an- gabe
Anzahl der Unfälle	0	1	5	57	3	1	0
Verunglückte	0	1	1	8	1	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	1	7	1	1	0
männlich	0	1	0	4	0	0	0
weiblich	0	0	1	4	1	1	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	1	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	1	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	1	12	1	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen		Trend
Gesamtunfälle	71	63	-8	-11,27%	↓↓↓
Verunglückte	25	12	-13	-52,00%	↓↓↓
davon Getötete	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	3	1	-2	-66,67%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	22	11	-11	-50,00%	↓↓↓
männlich	10	5	-5	-50,00%	↓↓↓
weiblich	15	7	-8	-53,33%	↓↓↓
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	→
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0 %	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	100%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	0	1	1	100%	↑↑↑
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	1	100%	↑↑↑
Abbiegen (34 - 35)	0	1	1	100%	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0 %	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	8	14	6	75,00%	↑↑↑

2.7.9 Sonstige Fahrzeuge

Zu den sonstigen Fahrzeugen zählen beispielsweise Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, unbekannte Fahrzeuge bei Verkehrsunfallflucht, sonstige nicht separat aufgeführte Fahrzeuge. Hier ist eine leichte Steigerung des Unfallgeschehens zu verzeichnen. Es wurden keine Personen getötet, die Zahl der Schwerverletzten sank von 13 auf zehn.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und äl-	ohne Al- ters-an- gabe
Anzahl der Unfälle	2	7	55	302	35	16	2.685
Verunglückte	1	3	6	20	4	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	0	1	5	2	1	0
davon Leichtverletzte	0	3	5	15	2	0	0
männlich	0	3	2	15	3	1	0
weiblich	1	0	4	5	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	3	1	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	2	4	0	1	5
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	2	3	0	1	25
Abstand (14 - 15)	0	0	3	17	2	0	131
Überholen (16 - 23)	0	0	1	5	1	0	29
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	8	0	1	17
Abbiegen (34 - 35)	0	0	4	13	0	0	14
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	8	39	3	2	275
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	3	7	0	1	17
Sonstige	1	2	19	108	15	11	2.162

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.904	3.078	174	5,99%	↑
Verunglückte	43	35	-8	-18,60%	↓↓
davon Getötete	2	0	-2	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	13	10	-3	-23,08%	↓↓
davon Leichtverletzte	28	25	-3	-10,71%	↓↓
männlich	35	24	-11	-31,43%	↓↓
weiblich	8	11	3	37,50%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	7	5	-2	-28,57%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	13	12	-1	-7,69%	↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	51	31	-20	-39,22%	↓↓
Abstand (14 - 15)	143	153	10	6,99%	↑
Überholen (16 - 23)	42	36	-6	-14,29%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	33	26	-7	-21,21%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	27	31	4	14,81%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	307	327	20	6,51%	↑
Technische Mängel (50 - 55)	21	28	7	33,33%	↑↑
Sonstige	2.185	2.318	133	6,09%	↑

2.8 Ausgewählte Unfallursachen

2.8.1 Alkohol und / oder andere berauschende Mittel

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss und/oder dem Einfluss anderer berauschender Mittel ist rückläufig gegenüber dem Vorjahr. Fünf Personen weniger wurden in diesem Zusammenhang getötet. Insgesamt gab es einen Getöteten und 32 (-21 ggü. Vorjahr) Schwerverletzte.

	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtunfälle	425	489	518	510	449
VU mit Personenschaden	139	169	217	205	165
Kategorie 1	0	1	5	6	1
Kategorie 2	47	43	65	61	40
Kategorie 3	92	125	147	138	124
Verunglückte	183	218	264	283	228
davon Getötete	0	1	5	6	1
davon Schwerverletzte	54	53	73	78	51
davon Leichtverletzte	129	164	186	199	176
VU mit Sachschaden	286	320	301	305	284

	unter Alkohol 2024	unter ber. Mittel 2024	Mischkonsum 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	371	40	38	-61	-11,96%	↓↓↓
VU mit Personenschaden	132	14	19	-40	-19,51%	↓↓↓
Kategorie 1	1	0	0	-5	-83,33%	↓↓↓
Kategorie 2	32	3	5	-21	-34,43%	↓↓↓
Kategorie 3	99	11	14	-14	-10,14%	↓↓↓
Verunglückte	178	23	27	-55	-19,43%	↓↓↓
davon Getötete	1	0	0	-5	-83,33%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	38	5	8	-27	-34,62%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	139	18	19	-23	-11,56%	↓↓↓
VU mit Sachschaden	239	26	19	-21	-6,89%	↓

2.8.2 Geschwindigkeit

Die Unfallursache Geschwindigkeit ist im Jahr 2024 um 11,82 % gestiegen. Dabei wurden sieben Tote mehr gezählt als im vergangenen Jahr. Die Zahl der Schwerverletzten sank um 33 Personen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.560	1.513	1.490	1.666	1.469	-197	-11,82%	↕↕
VU mit Personenschaden	541	454	512	536	476	-60	-11,19%	↕↕
Kategorie 1	17	9	11	5	12	7	140,00%	↑↑
Kategorie 2	190	156	147	149	118	-31	-20,81%	↕↕
Kategorie 3	334	289	354	382	346	-36	-9,42%	↕
Verunglückte	720	596	654	726	667	-59	-8,13%	↕
davon Getötete	17	13	11	6	13	7	116,67%	↑↑
davon Schwerverletzte	255	190	178	190	157	-33	-17,37%	↕↕
davon Leichtverletzte	448	393	465	530	497	-33	-6,23%	↕
VU mit Sachschaden	1.019	1.059	978	1.130	993	-137	-12,12%	↕↕

2.8.3 Abstand

Die abstandsbedingten Verkehrsunfälle haben um 16 Unfälle abgenommen. Die Zahl der Getöteten stieg um drei und die Zahl der Schwerverletzten um eins.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.883	2.159	2.072	2.082	2.066	-16	-0,77%	↕
VU mit Personenschaden	401	427	433	508	521	13	2,56%	↑
Kategorie 1	0	2	1	1	3	2	200,00%	↑↑
Kategorie 2	60	45	48	51	57	6	11,76%	↑↑
Kategorie 3	341	380	384	456	461	5	1,10%	↑
Verunglückte	583	592	637	766	744	-22	-2,87%	↕
davon Getötete	0	2	1	1	3	2	200,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	67	53	62	62	63	1	1,61%	↑
davon Leichtverletzte	516	537	574	703	678	-25	-3,56%	↕
VU mit Sachschaden	1.482	1.732	1.639	1.574	1.545	-29	-1,84%	↕

2.8.4 Wildunfälle

Die Wildunfallzahlen sind ebenfalls rückläufig. Erneut sind keine Personen bei Wildunfällen tödlich verunglückt. Es wurden zwei Menschen weniger schwerverletzt.

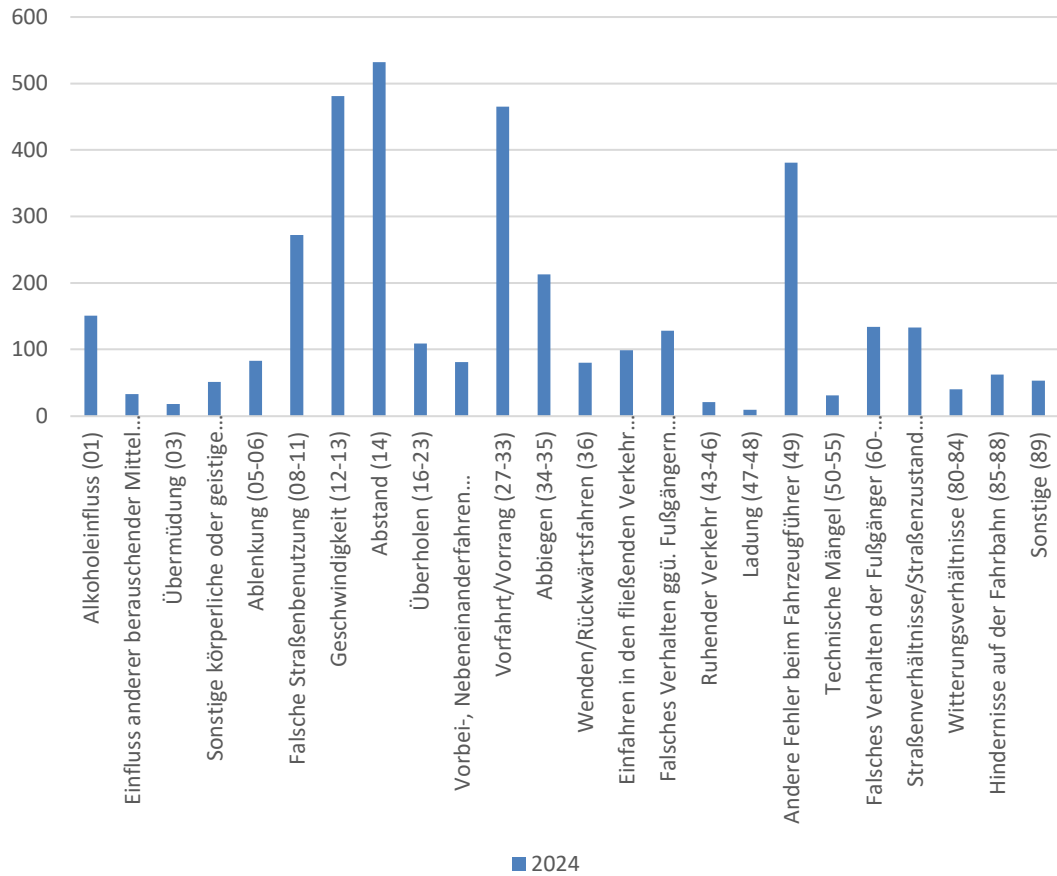
	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.681	4.930	4.393	4.837	4.643	-194	-4,01%	↘
VU mit Personenschäden	49	31	26	46	41	-5	-10,87%	↘↘
Kategorie 1	1	0	0	0	0	0	0 %	→
Kategorie 2	7	4	4	10	8	-2	-20,00%	↘↘
Kategorie 3	41	27	22	36	33	-3	-8,33%	↘
Verunglückte	56	38	31	52	52	0	0,00%	→
davon Getötete	1	0	0	0	0	0	0 %	→
davon Schwerverletzte	12	5	4	10	8	-2	-20,00%	↘↘
davon Leichtverletzte	43	33	27	42	44	2	4,76%	↗
VU mit Sachschaden	4.632	4.899	4.367	4.791	4.602	-189	-3,94%	↘

2.8.5 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Personenschaden der Kategorien 1, 2, und 3 im Jahr 2024 war Abstand. Bei Unfällen mit mehreren Beteiligten weist die Statistik die Ursachen aller Unfallbeteiligten aus, so dass ggf. für einen Unfall mehrere Ursachen statistisch erfasst werden.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Alkoholeinfluss (01)	123	153	206	186	151	-35	-18,82%	↓↓
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	25	28	30	29	33	4	13,79%	↑↑
Übermüdung (03)	13	9	20	18	18	0	0,00%	→
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	39	53	56	37	51	14	37,84%	↑↑
Ablenkung (05-06)			65	67	83	16	23,88%	↑↑
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	253	220	224	214	272	58	27,10%	↑↑
Geschwindigkeit (12-13)	544	456	516	540	481	-59	-10,93%	↓↓
Abstand (14)	412	443	442	521	532	11	2,11%	↑
Überholen (16-23)	116	129	160	162	109	-53	-32,72%	↓↓
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	70	61	76	86	81	-5	-5,81%	↓
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	512	493	457	480	465	-15	-3,13%	↓
Abbiegen (34-35)	201	163	216	213	213	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	87	87	88	100	80	-20	-20,00%	↓↓
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	99	102	115	113	99	-14	-12,39%	↓↓
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	74	96	115	150	128	-22	-14,67%	↓↓
Ruhender Verkehr (43-46)	18	26	32	22	21	-1	-4,55%	↓
Ladung (47-48)	4	9	11	8	9	1	12,50%	↑↑
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	304	369	449	371	381	10	2,70%	↑
Technische Mängel (50-55)	41	37	38	38	31	-7	-18,42%	↓↓
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	89	86	101	145	134	-11	-7,59%	↓
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	106	133	144	135	133	-2	-1,48%	↓
Witterungsverhältnisse (80-84)	51	45	52	48	40	-8	-16,67%	↓↓
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	71	49	39	66	62	-4	-6,06%	↓
Sonstige (89)	121	100	93	82	53	-29	-35,37%	↓↓

Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen 2024



2.8.6 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	409	1	37	113	258
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	78	0	8	25	45
Übermüdung (03)	38	0	1	17	20
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	116	2	22	27	65
Ablenkung (05-06)	263	3	19	61	180
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	1.228	6	48	218	956
Geschwindigkeit (12-13)	1.480	13	118	350	999
Abstand (14)	2.098	3	59	470	1.566
Überholen (16-23)	560	4	22	83	451
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	1.279	0	6	75	1.198
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	1.200	2	62	401	735
Abbiegen (34-35)	688	3	30	180	475
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	2.354	0	12	68	2.274
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	433	0	8	91	334
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	132	1	34	93	4
Ruhender Verkehr (43-46)	335	1	1	19	314
Ladung (47-48)	170	0	4	5	161
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	6.234	9	69	303	5.853
Technische Mängel (50-55)	190	1	8	22	159
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	196	4	35	95	62
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	486	2	20	111	353
Witterungsverhältnisse (80-84)	138	0	5	35	98
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	4.908	0	11	51	4.846
Sonstige (89)	325	1	12	40	272

3. Engineering – Sichere Gestaltung des Verkehrsraums

Auch im Jahr 2024 war das Polizeipräsidium Nordhessen an verschiedenen Kommissionen und Arbeitskreisen (Verkehrsunfallkommissionen, Autobahnkommission, etc.) beteiligt. Dabei wurden in Zusammenarbeit mit den benachbarten Behörden und Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit vielfältige Angelegenheiten erörtert/behandelt. So wurden bei regionalen Verkehrsschauen z. B. Unfallhäufungsstellen begutachtet und gemeinsame Lösungen erarbeitet, die Sicherung von Arbeitsstellen im Straßenverkehr geplant und überwacht und Stellungnahmen zu verkehrsrechtlichen Anordnungen (Verkehrszeichen, Umleitungen, etc.) abgegeben.

4. Education – Verkehrserziehung

Das Tätigkeitsfeld der Verkehrserziehung wurde auch im Jahr 2024 umfassend und weitreichend bedient. Die Jugendverkehrsschulen boten weiterhin die beliebten Ferienkurse an und setzten die Verkehrserziehungspuppe ein. Neben der Radfahr-Ausbildung an Schulen fanden u. a. Fußgängertrainings für Kinder ab dem Kindergartenalter statt. Begleitend zu der Arbeit mit den Kindern wurden Elternabende durchgeführt. Themen wie Schulwegepläne und „Elterntaxi“ bleiben weiterhin im Fokus.

Es fanden zudem spezielle Fußgänger- und Fahrradtrainings für Menschen mit Behinderungen bzw. Handicaps statt.

Aus dem Bereich der verkehrspolizeilichen Präventionsarbeit sei hier beispielhaft die aktive Begleitung verschiedener Verkehrssicherheits-Kampagnen wie z. B. „Runter vom Gas“, „Blitz for Kids“ und „MAXimal mobil“ genannt.

Auch in 2024 gab es darüberhinaus verschiedene Aktionen um die Themen Fahrrad-sicherheit inklusive Codieraktionen, E-Scooter, Pedelecs und E-Bike.

Für mobilitätseingeschränkte Personen wurde das sichere Ein- und Aussteigen im ÖPNV, die Sicherung der v. g. Personengruppe in Kraftfahrzeugen und das sichere Handling von Rollatoren im Straßenverkehr in Zusammenarbeit mit der KVG geübt.

5. Enforcement – Verkehrsüberwachung

Die EG Tuner hat erneut ein besonderes Augenmerk auf die „Raser-Poser-Tuner-Szene“ gerichtet und damit an der Verbesserung der Verkehrssicherheit gearbeitet. Durch die Arbeit der EG Tuner kam es im Jahr 2024 in 41 Fällen zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. Bei 62,52 % der kontrollierten Fahrzeuge wurden Verstöße festgestellt und geahndet.

Weiterhin wurden die Kontrollen im Bereich der Motorradfahrenden intensiv fortgesetzt. Die landesweite Konzeption Motorradverkehr wurde fortgeschrieben und umgesetzt. Inhalt der Konzeption sind vermehrte Kontrollen und gebündelte, directionsübergreifende Aktionen in den wärmeren Monaten des Jahres von April bis Oktober. 1.121 Motorradfahrende wurden innerhalb des Polizeipräsidiums Nordhessen in dem vorgenannten Zeitraum kontrolliert, 172 Ordnungswidrigkeitenanzeigen und 56 Straftaten wurden angezeigt. Hinzu kamen sog. Mängelanzeigen und in 16 Fällen führten technische Veränderungen am Fahrzeug zum Erlöschen der Betriebserlaubnis.

Die Dienststellen des Polizeipräsidiums Nordhessen beteiligten sich darüber hinaus an europaweiten „ROADPOL-Kontrollen“ und an den Kontrollmaßnahmen der Arbeitsgemeinschaft für Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) der Innenministerkonferenz.

5.1. Geschwindigkeit

5.1.1. Mobile Messtechnik

Im Kalenderjahr 2024 führten die Dienststellen des Polizeipräsidiums Nordhessen zahlreiche Geschwindigkeitskontrollen durch. Dabei kamen unterschiedliche mobile Geschwindigkeitsmessgeräte mit folgenden Ergebnissen zum Einsatz:

- 22.564 Verwarngeldanzeigen
- 3.660 Bußgeldanzeigen
- 141 Fahrverbote

Darüber hinaus wurden zusätzlich durch den Einsatz der ProVida-Fahrzeuge 322 weitere Geschwindigkeitsverstöße festgestellt.

5.1.2. Geschwindigkeitsmessanhänger

Durch den Einsatz eines Geschwindigkeitsmessanhängers an unterschiedlichen Standorten im Bereich des Polizeipräsidiums Nordhessen wurde im vergangenen Jahr bei über 2,65 Millionen Kraftfahrzeugen die gefahrene Geschwindigkeit überprüft. Dabei wurden 66.513 Verstöße festgestellt. 1.586 der Verstöße lagen im Bereich eines Fahrverbotes.

5.2 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenden Mitteln

Die Gesamtzahl der festgestellten folgenlosen Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol, anderen berauschenden Mitteln und Mischkonsum lag im Jahr 2024 bei 1.185. Dies ergibt eine Steigerung von 3,77 % zum Jahr 2023.

Die Schulungsmaßnahmen für die Bediensteten finden weiterhin intensiv statt und nehmen Einfluss auf das Entdeckungsrisiko für berauschte Verkehrsteilnehmende.

5.3 Güter und Personenverkehr

Auch im Bereich des Personen- und Güterverkehrs fanden Kontrollen statt, z. B. im Rahmen länderübergreifender Sicherheitsaktionen wie „ROADPOL Truck & Bus“. Die Kontrollen sind auf einem hohen qualitativen Niveau, was sich in der Beanstandungsquote von 51,71 % (Jahresmittelwert) widerspiegelt.

In 417 Fällen kam es zu Untersagungen der Weiterfahrt.