

VERKEHRS BERICHT 2024

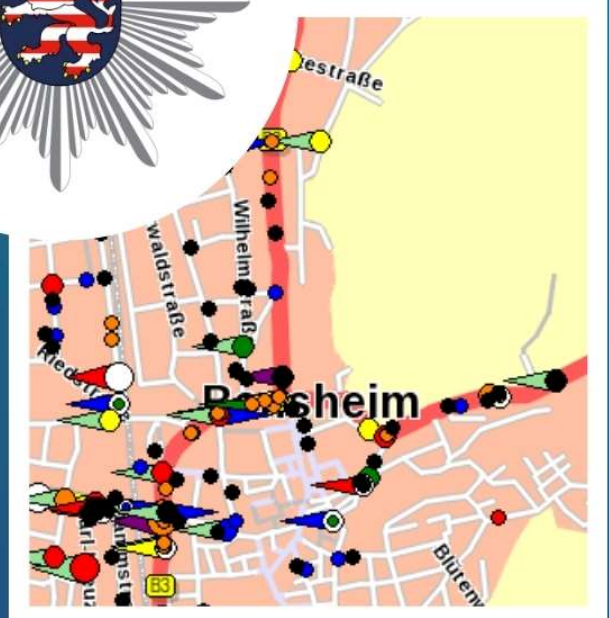
POLIZEIPRÄSIDIUM SÜDHESSEN ABTEILUNG EINSATZ



Unfallanalyse für
Süd Hessen, die
Landkreise sowie
die Stadt Darmstadt
und die
Bundesautobahnen



Herausgabe Mai 2025
Verkehr, Unfälle, Analyse



VERKEHRSBERICHT 2024

VORWORT

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

anhand der Verkehrsunfalllage lassen sich örtliche Schwerpunkte, besonders gefährdete Gruppen sowie Langzeitentwicklungen ableiten. Diese Ableitungen bilden den Ausgangspunkt für eine zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit.

Angesichts des allgemein steigenden Verkehrsaufkommens und Fahrzeugzulassungszahlen werden Verkehrsunfälle immer wahrscheinlicher. Um einer damit erwartbaren Steigerung der Verkehrsunfallzahlen entgegenzuwirken, ergreift das Polizeipräsidium Südhessen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrsmoral sowie der Verkehrsregeltreue. Im Jahr 2024 ist es gelungen, die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle im Vergleich zum Vorjahr leicht zu senken. Die Zahl der schwerverletzten Personen konnte sogar um fast ein Fünftel auf den niedrigsten Stand seit Einführung der elektronischen Unfallerfassung im Jahr 2006 gesenkt werden.

Im Wesentlichen stellt sich die Unfallbilanz des Jahres 2024 in Südhessen wie folgt dar:

- **Die allgemeinen Unfallzahlen sind rückläufig.**
- **Die Zahl der Schwerverletzten ist mit 489 auf historischem Tiefststand.**
- **Die Anzahl der tödlich verletzten Personen ist im Vorjahresvergleich angestiegen.**

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 24.535 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen und somit 0,79 % weniger, als im Jahr 2023.

Die Zahl der tödlich verunglückten Personen liegt bei 36. Dieser Wert stellt zwar eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr dar, liegt aber weiterhin im langjährigen Mittelfeld. Bei der statistischen Erfassung soll nicht unbeachtet bleiben, dass hinter jedem Verkehrsunfall mit schweren Unfallfolgen persönliche Schicksale stehen. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit wird stetig an die aktuelle Verkehrsunfalllage angepasst und fortentwickelt. Schwerpunkte können so frühzeitig erkannt und gezielte Maßnahmen, in Zusammenarbeit mit anderen Behörden, getroffen werden.

Die Gesamtzahl der verletzten Personen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gesunken. Besonders erfreulich ist der bereits erwähnte Rückgang der schwerverletzten Personen (-18,64 %). Eine so deutliche Reduzierung der leicht- und schwerverletzten Personen ist Ergebnis von jahrelanger konsequenter Verkehrssicherheitsarbeit.

Die Polizei in Südhessen legt bereits seit mehreren Jahren einen Fokus auf die Feststellung und Verfolgung von Trunkenheit im Straßenverkehr. Hierzu zählt sowohl die Beeinflussung der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers durch Alkohol als auch die Beeinflussung durch Drogen und Medikamente. Durch themenbezogene Kontrolltage und regelmäßige Kontrollen im täglichen Dienst konnte das Polizeipräsidium Südhessen auch im Vergleich zu den anderen hessischen Präsidien besonders viele dieser Fälle aufdecken. Der hohe Kontrolldruck trägt zur Steigerung des Entdeckungsrisikos bei und soll somit auch einen generalpräventiven Charakter entfalten. Gerade in Bezug auf die geänderten gesetzlichen Vorgaben zum Cannabiskonsum sind diese Kontrollen, wie auch die Sensibilisierung der Bevölkerung über verschiedene mediale Kanäle, essentiell für die allgemeine Verkehrssicherheit.

In Bezug auf Verkehrsunfälle mit schweren Folgen haben sich das Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bzw. das Fahren mit nicht an die Verkehrssituation angepasster Geschwindigkeit als häufigste Unfallursachen herausgestellt. Aus diesem Grund wird im laufenden Jahr 2025 ein besonderes Augenmerk auf das Themenfeld „Geschwindigkeit“ gelegt. Durch gezielte Kontrollen sollen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf ihr Fehlverhalten aufmerksam gemacht und für die Gefahren erhöhter Geschwindigkeiten sensibilisiert werden.

Björn Gutzeit

Polizeipräsident

Verkehrsbericht 2024

Herausgeber:

Polizeipräsidium Südhessen

Klappacher Straße 145

64285 Darmstadt

Redaktion:

Abteilung Einsatz - E 13

POK'in Laumann

Erläuterungen

Der Verkehrsbericht 2022 gibt einen Überblick über die beim Polizeipräsidium Südhessen bekannt gewordenen Verkehrsunfälle (vorläufiges Ergebnis) sowie über durchgeführte Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Unfalldaten wurden aufgrund des Straßenverkehrsunfallstatistikgesetzes vom 15. Juni 1990 (BGBl. I S. 1078), das zuletzt durch Artikel 298 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist erhoben und an das Hessische Statistische Landesamt gemeldet.

Gemäß der aktuellen Richtlinien über die Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen (Unfallaufnahme Richtlinien), Erlass HMdIS vom 18.10.2010, Az. LPP 13 Mi – 66 k 16, geändert durch Erlass HMdIS vom 17.03.2011, Az. LPP 13 Mi – 66 k 16 gehören zu den meldepflichtigen Unfällen:

Kategorie 1: Verkehrsunfall mit Getöteten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde getötet (dazu zählen auch Personen, die innerhalb von 30 Tagen an den Unfallfolgen verstorben sind).

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde 24 Stunden oder länger in einem Krankenhaus aufgenommen (stationär).

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme).

Kategorie 4: Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden

Ein Straftatbestand oder eine nicht geringfügige Ordnungswidrigkeit wurde verwirklicht und mindestens ein Kfz ist nicht mehr fahrbereit.

Kategorie 5: Verkehrsunfall mit Sachschaden

Alle Verkehrsunfälle

- bei denen eine Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde und alle beteiligten Kfz fahrbereit blieben (ausgenommen Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln).
- bei denen keine, eine unbedeutende oder eine geringfügige Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde, auch wenn mindestens ein beteiligtes Kfz nicht mehr fahrbereit ist.

Kategorie 6: Verkehrsunfall mit Sachschaden unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln

Mindestens ein Unfallbeteiligter stand unter Einwirkung von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln und alle Fahrzeuge sind fahrbereit. Ist ein Kfz nicht fahrbereit, so liegt ein Verkehrsunfall Kategorie 4 vor.

Trend

Soweit in den abgebildeten Tabellen der Trend im Vergleich zum Vorjahr dargestellt wird, geschieht dies nach folgenden Grundsätzen:

Keine Veränderung	→	
	Zunahme	Abnahme
über 10 %	↑↑	↓↓
5 – 10 %	↑	↓
bis 5 %	↗	↘

Definitionen

Verunglückte

Personen, die bei dem Verkehrsunfall verletzt oder getötet wurden (einschl. Mitfahrer).

Leichtverletzte (LV)

Personen, deren Verletzungen ambulant behandelt wurden.

Schwerverletzte (SV)

Personen, die 24 Stunden oder länger in einem Krankenhaus aufgenommen wurden (stationär).

Getötete

Personen, die bei einem Verkehrsunfall getötet wurden bzw. innerhalb von 30 Tagen nach dem Verkehrsunfall an den Unfallfolgen verstorben sind.

Gesamtsachschaden

Gesamthöhe der bei Verkehrsunfällen durch die Polizei registrierten Sachschäden (Schätzwerte bei der Unfallaufnahme).

Unfalltypen

Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, die zum Unfall führte, d.h. die Phase des Verkehrsgeschehens, in der ein Fehlverhalten oder eine sonstige Ursache den weiteren Ablauf nicht mehr kontrollierbar machte. Im Gegensatz zur Unfallart geht es also beim Unfalltyp nicht um die Beschreibung der wirklichen Kollision, sondern um die Art der Konfliktauslösung vor diesem eventuellen Zusammenstoß. Die Bestimmung des Unfalltyps spielt eine wichtige Rolle auch in der örtlichen Unfallanalyse, da in den Steckkarten der lokalen Verkehrsbehörden der Unfalltyp durch die Farbe der Nadeln markiert wird. Unterschieden werden folgende sieben Unfalltypen:

1. Fahrunfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nichtangepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

Zu den Fahrunfällen gehören aber nicht solche Unfälle, bei denen der Fahrer die Gewalt über das Fahrzeug infolge eines Konfliktes mit einem anderen Verkehrsteilnehmer, einem Tier oder einem Hindernis auf der Fahrbahn oder infolge plötzlichen körperlichen Unvermögens oder plötzlichen Schadens am Fahrzeug verloren hat. Im Verlauf des Fahrunfalles kann es zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen, so dass man nicht von einem Alleinunfall sprechen kann.

2. Abbiege-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger.

3. Einbiegen/Kreuzen-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

4. Überschreiten-Unfall

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde. Ein Zusammenstoß mit einem Fußgänger, der sich in Längsrichtung auf der Fahrbahn bewegt, gehört zum Unfalltyp 6.

5. Unfall durch ruhenden Verkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte. Unfälle mit Fahrzeugen, die nur verkehrsbedingt warten, zählen nicht dazu.

6. Unfall im Längsverkehr

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

7. Sonstiger Unfall

Hierzu zählen alle Unfälle, die keinem anderen Unfalltyp zuzuordnen sind. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschäden o. ä.).

Unfallarten

Die Unfallart beschreibt vom gesamten Unfallablauf die Bewegungsrichtung der beteiligten Fahrzeuge zueinander beim ersten Zusammenstoß auf der Fahrbahn oder, wenn es nicht zum Zusammenstoß gekommen ist, die erste mechanische Einwirkung auf einen Verkehrsteilnehmer.

Es werden folgende 10 Unfallarten unterschieden:

1. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehr steht

Anfahren oder Anhalten ist hier im Zusammenhang mit einer gewollten Fahrtunterbrechung zu sehen, die nicht durch die Verkehrslage veranlasst ist. Ruhender Verkehr im Sinne dieser Unfallart ist das Halten oder Parken am Fahrbahnrand, auf Seitenstreifen, auf den markierten Parkstellen unmittelbar am Fahrbahnrand, auf Gehwegen oder auf Parkplätzen. Der Verkehr von und zu Parkplätzen mit eigenen Zufahrten gehört zur Unfallart 5.

2. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet

Unfälle durch Auffahren auf ein Fahrzeug, das selbst noch fuhr oder verkehrsbedingt hielt. Auffahren auf anführende bzw. anhaltende Fahrzeuge gehören zur Unfallart 1.

3. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt

Unfälle beim Nebeneinanderfahren (Streifen) oder beim Fahrstreifenwechsel (Schneiden).

4. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das entgegenkommt

Zusammenstöße im Begegnungsverkehr, ohne dass ein Kollisionspartner die Absicht hatte, über die Gegenspur abzubiegen.

5. Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt

Zu dieser Unfallart gehören Zusammenstöße mit dem Querverkehr und Kollisionen mit Fahrzeugen die aus anderen Straßen, Wegen oder Grundstücken einbiegen oder dorthin abbiegen wollen. Das Auffahren auf wartende Abbieger gehört zur Unfallart 2.

6. Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und Fußgänger

Personen, die sich arbeitsbedingt auf der Fahrbahn aufhalten oder noch in enger Verbindung zu einem Fahrzeug stehen, wie Straßenarbeiter, Polizeibeamte bei der Verkehrsregelung oder ausgestiegene Fahrzeuginsassen bei Pannen zählen nicht als Fußgänger. Zusammenstöße mit ihnen gehören zur Unfallart 10.

7. Aufprall auf ein Hindernis auf der Fahrbahn

Zu den Hindernissen zählen z.B. umgestürzte Bäume, Steine, verlorene Fracht sowie freilaufende Tiere oder Wild. Zusammenstöße mit geführten Tieren oder Reitern gehören zur Unfallart 10.

8./9. Abkommen von der Fahrbahn nach rechts/links

Bei diesen Unfallarten ist es nicht zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen. Es kann jedoch weitere Unfallbeteiligte geben, z.B. wenn das verunglückte Fahrzeug von der Straße abgekommen ist, weil es einem anderen Verkehrsteilnehmer ausgewichen ist, ohne ihn zu berühren.

10. Unfall anderer Art

Hier werden alle Unfälle erfasst, die sich nicht einer der Unfallarten von 1 bis 9 zuordnen lassen.

Unfallursachenverzeichnis

Verkehrstüchtigkeit:

- 01 Alkoholeinfluss
- 02 Einfluss anderer berauschender Mittel (z.B. Drogen, Rauschgift)
- 03 Übermüdung
- 04 Sonstige körperliche oder geistige Mängel

Fehler der Fahrzeugführer:

Ablenkung

- 05 Ablenkung im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO
- 06 Ablenkung in anderen Fällen

Straßenbenutzung

- 08 Falschfahrt auf Straßen mit nach Fahrtrichtung getrennten Fahrbahnen („Geisterfahrer“)
- 09 Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in allen Fällen („Einbahnstraße“)
- 10 Benutzung der falschen Fahrbahn (auch Richtungsfahrbahn) oder verbotswidrige Benutzung anderer Straßenteile (z.B. Gehweg, Radweg)
- 11 Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

Geschwindigkeit

- 12 Nicht angepasste Geschwindigkeit mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- 13 in anderen Fällen

Abstand

- 14 Ungenügender Sicherheitsabstand (Sonstige Ursachen, die zu einem Verkehrsunfall führen, sind den zutreffenden Positionen, wie Geschwindigkeit, Übermüdung usw. zuzuordnen)
- 15 Starkes Bremsen des Vorfahrenden ohne zwingenden Grund

Überholen

- 16 Unzulässiges Rechtsüberholen
- 17 Überholen trotz Gegenverkehrs
- 18 Überholen trotz unklarer Verkehrslage
- 19 Überholen trotz unzureichender Sichtverhältnisse
- 20 Überholen ohne Beachtung des nachfolgenden Verkehrs und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens
- 21 Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts
- 22 Sonstige Fehler beim Überholen (z.B. ohne genügenden Seitenabstand)
- 23 Fehler beim Überholt werden

Vorbeifahren

- 24 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen (§ 6) (ausgenommen Pos. 32).
- 25 Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens

Nebeneinanderfahren

- 26 Fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens (§ 7) (ausgenommen Pos. 20, 25).

Vorfahrt, Vorrang

- 27 Nichtbeachten der Regel "rechts vor links"
- 28 Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen (§ 8) (ausgenommen Pos. 29)
- 29 Nichtbeachten der Vorfahrt des durchgehenden Verkehrs auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen (§ 18, Abs. 3)
- 30 Nichtbeachten der Vorfahrt durch Fahrzeuge, die aus Feld- und Waldwegen kommen
- 31 Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen (ausgenommen Pos. 39)
- 32 Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge (Zeichen 208 StVO)
- 33 Nichtbeachten des Vorranges von Schienenfahrzeugen an Bahnübergängen

Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren

- 34 Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach rechts (ausgenommen Pos. 33, 40)
- 35 Fehler beim Abbiegen (§ 9) nach links (ausgenommen Pos. 33, 40)
- 36 Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren
- 37 Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z.B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand)

Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern

- 38 an Fußgängerüberwegen
- 39 an Fußgängerfurten
- 40 beim Abbiegen
- 41 an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)
- 42 an anderen Stellen

Ruhender Verkehr, Verkehrssicherung

- 43 Unzulässiges Halten oder Parken
- 44 Mangelnde Sicherung haltender oder liegengebliebener Fahrzeuge und von Unfallstellen sowie von Schulbussen, bei denen Kinder ein- oder aussteigen
- 45 Verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen
- 46 Nichtbeachten der Beleuchtungsvorschriften (ausgenommen Pos. 50)

Ladung, Besetzung

- 47 Überladung, Überbesetzung
- 48 Unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile
- 49 Andere Fehler beim Fahrzeugführer

Technische Mängel, Wartungsmängel:

- 50 Beleuchtung
- 51 Bereifung
- 52 Bremsen
- 53 Lenkung
- 54 Zugvorrichtung
- 55 Andere Mängel

Falsches Verhalten der Fußgänger:

Falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn

- 60 an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war
- 61 auf Fußgängerüberwegen ohne Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
- 62 in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr an anderen Stellen
- 63 durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen
- 64 ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten
- 65 durch sonstiges falsches Verhalten
- 66 Nichtbenutzen des Gehweges
- 67 Nichtbenutzen der vorgeschriebenen Straßenseite
- 68 Spielen auf oder neben der Fahrbahn
- 69 Andere Fehler der Fußgänger

Allgemeine Unfallursachen:

Straßenverhältnisse

Glätte oder Schlüpfrigkeit der Fahrbahn

- 70 Verunreinigung durch ausgeflossenes Öl
- 71 Andere Verunreinigungen durch Straßenbenutzer
- 72 Schnee, Eis
- 73 Regen
- 74 Andere Einflüsse (u.a. Laub, angeschwemmter Lehm)

Zustand der Straße

- 75 Spurrillen, im Zusammenhang mit Regen, Schnee oder Eis
- 76 Anderer Zustand der Straße
- 77 Nicht ordnungsgemäßer Zustand der Verkehrszeichen oder -einrichtungen
- 78 Mangelhafte Beleuchtung der Straße
- 79 Mangelhafte Sicherung von Bahnübergängen

Witterungseinflüsse:

Sichtbehinderung durch

- 80 Nebel
- 81 Starken Regen, Hagel, Schneegestöber usw.
- 82 Blendende Sonne
- 83 Seitenwind
- 84 Unwetter oder sonstige Witterungseinflüsse

Hindernisse

- 85 Nicht oder unzureichend gesicherte Arbeitsstelle auf der Fahrbahn
- 86 Wild auf der Fahrbahn
- 87 Anderes Tier auf der Fahrbahn
- 88 Sonstiges Hindernis auf der Fahrbahn (ausgenommen Pos. 43, 44)
- 89 Sonstige Ursachen (mit kurzer Beschreibung aufführen)

Arten der Verkehrsbeteiligung

Schlüssel-Nr.: Art der Verkehrsbeteiligung mit Erläuterungen

Sofern nicht separat angegeben, werden Fahrzeuge mit Anhängern oder Beiwagen nach dem Zugfahrzeug eingeteilt.

Zulassungsfreie Krafträder mit Versicherungskennzeichen (Schlüssel-Nr. 01 – 04)

- 01 Kleinkrafttrad** mit Versicherungskennzeichen
2-rädrig (Moped, Mokick, Roller, Fahrzeugklasse L1e)
mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 bzw. 50 km/h
- 02 Mofa 25**
Fahrrad mit Hilfsmotor (einschl. Leichtmofas) mit einem Hubraum bis 50 cm³ und einer Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h
- 03 E-Bikes**
Fahrrad mit Treithilfe und einem elektromotorischen Antrieb, mit dessen Unterstützung auch eine Fahrgeschwindigkeit zwischen 25 und 45 km/h erreicht werden kann.
- 04 Leichtes drei- und vierrädriges Kraftfahrzeug**
3-rädrig (Fahrzeugklasse L2e)
4-rädrig unter 350 kg Leermasse, bis 45 km/h und bis 50 cm³ (L6e)

Elektrokleinstfahrzeuge
 - 05** Mit Lenk- / Haltestange, die der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen
 - 06** Mit Lenk- / Haltestange, die nicht der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung entsprechen
 - 07** Ohne Lenk- / Haltestange

Zulassungspflichtige/-freie Krafträder mit amtlichen Kennzeichen (Schlüssel Nr. 11,12, 13, 15)

- 11 Krafttrad** (Fahrzeugklasse L3e, L4e)
Motorrad mit einem Hubraum über 125 cm³ oder einer Nennleistung von mehr als 11 kW
- 12 Leichtkrafttrad** (Motorrad, Motorroller, Fahrzeugklasse L3e und L4e jeweils mit Aufbauart B)
über 50 bis 125 cm³ Hubraum und einer Nennleistung von nicht mehr als 11 kW
- 13 Drei- und leichtes vierrädriges Kraftfahrzeug** (Fahrzeugklasse L5e, L7e)
 - 3-rädrig (über 50 cm³ und/oder über 45 km/h, Klasse L5e)
 - 4-rädrig zur Personenbeförderung (bis 400 kg Leermasse und bis 15 kW, Klasse L7e)
 - 4-rädrig zur Güterbeförderung (bis 550 kg Leermasse und bis 15 kW, Klasse L7e)
- 15 Kraftroller /Motorroller** (Fahrzeugklasse L3e, L4e)
mit einem Hubraum über 125 cm³ oder einer Nennleistung von mehr als 11 kW

- 21 Personenkraftwagen** mit höchstens 9 Sitzplätzen (einschl. Fahrersitz)
Fahrzeugklasse M1, M1G mit Ausnahme der Aufbauarten SA, SC, SD
- 22 Wohnmobil**
- 31 Kraftomnibus, a.n.g.** auch mit Anhänger
Nicht an Oberleitungen gebundenes Kraftfahrzeug zur Personenbeförderung mit **mehr** als 9 Sitzplätzen (einschl. Fahrersitz), die nicht den Schlüsselnummern 32 bis 34 zugeordnet werden können.
- 32 Reisebus**
Bus, der im Gelegenheitsverkehr (Ausflugsfahrten, Ferienzielreisen, Mietbusverkehr) eingesetzt ist.
- 33 Linienbus**
Bus, der auf einer zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichteten regelmäßigen Verkehrsverbindung eingesetzt ist.
- 34 Schulbus**
Bus, der besonders für die Schülerbeförderung eingesetzt ist und an der Stirn- und Rückseite entsprechend gekennzeichnet ist.
- 35 Oberleitungsomnibus**, auch mit Anhänger.
- Liefer- und Lastkraftwagen**, auch Dreiradkraftfahrzeug das ausschließlich oder hauptsächlich der Beförderung von Gütern dient.
(Fahrzeuge mit Spezialaufbauten, wie z.B. Viehtransportwagen, Silofahrzeuge, Mannschaftstransportwagen unter Schlüssel Nr. 58 und 59)
- mit einem Gesamtgewicht bis einschließlich 3,5 t**
- 40** o h n e Anhänger
42 m i t Anhänger
- mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t**
- 44** o h n e Anhänger
46 m i t Anhänger
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen**
Normaler Lastkraftwagen, bei dem auf der Ladefläche ein Behälter für gefährliche Güter z.B. brennbare Flüssigkeiten, Gase, giftige oder ätzende Stoffe aufgelegt ist (ohne Tankkraftwagen Schlüssel Nr. 57 oder 58)
- 43** o h n e Anhänger
48 m i t Anhänger
- 51 Sattelzugmaschine, auch mit Auflieger**,
einschließlich Auflieger mit Spezialaufbau, aber ohne Auflieger als Tankwagen.

- 52 Sattelzugmaschine mit Auflieger als Tankwagen,**
bei der der Auflieger zur Beförderung von gefährlichen Gütern wie z.B. brennbaren Flüssigkeiten, Gasen, giftigen oder ätzenden Stoffen dient.
- 53 Landwirtschaftliche Zugmaschine,** auch mit Anhänger
(Fahrzeugklasse T1, T2, T3)
- 54 Andere Zugmaschine,** auch mit Anhänger, ohne die mit Tankwagen.
- 55 Andere Zugmaschine mit Tankwagen zur Beförderung von gefährlichen Gütern**
wie z.B. brennbaren Flüssigkeiten, Gasen, giftigen oder ätzenden Stoffen.
- 57 Tankkraftwagen zur Beförderung von gefährlichen Gütern**
wie z.B. brennbaren Flüssigkeiten, Gasen, giftigen oder ätzenden Stoffen.
- 58 Lastkraftwagen mit Spezialaufbau,** wie Milchtankkraftwagen oder andere Tankkraftwagen als die unter Schlüssel Nr. 57 genannten, Silofahrzeuge, Viehtransportwagen, Langmaterialfahrzeuge, Betontransport- und Liefermischer, Kraftfahrzeugtransportwagen usw.
- 59 Übrige Kraftfahrzeuge,**
wie z.B. Fahrzeugklasse M1 und M1G mit Aufbauarten SC oder SD, Krankenkraftwagen, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenreinigungsfahrzeuge, Müllwagen, Kanalreinigungs- und Schlammsaugwagen, Steigleitern, Abschlepp- und Kranwagen, Hub- und Gabelstapler, Bagger, Lader, Arbeitsmaschinen für Bodenbearbeitung, Straßenbau und -erhalt, Geräteträger für Land- und Forstwirtschaft, Prüf-, Mess-, Registrier-, Funk- und Fernmeldewagen, Werkstattwagen, Verkaufs- und Ausstellungswagen, Bestattungswagen, Krankenfahrstühle, Elektronische Mobilitätshilfen („Segways“) usw. - Pkw mit Wohnwagen siehe Schlüssel Nr. 21
- 61 Straßenbahn** (Schienenfahrzeug)
- 62 Eisenbahn** (Schienenfahrzeug), die mit Straßenbenutzern kollidierte.
- 71 Fahrrad**
Nur wenn Personen auf dem Fahrrad fahren. Unabhängig von der Verkehrsfläche
- 72 Pedelec**
Fahrrad mit Trethilfe und einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 kW, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit progressiv verringert und spätestens beim Erreichen von 25 km/h unterbrochen wird.
Fahrräder mit Elektroantrieb und Kfz-Kennzeichen siehe Schlüssel Nr. 03 (E-Bikes)
- 81 Fußgänger**
Hierzu zählen auch Fußgänger mit Hunden oder Kinderwagen sowie Kinder in Kinderwagen, spielende Kinder
Nicht als Fußgänger zu zählende Unfallbeteiligte siehe Schlüssel Nrn. 84 und 93.

82 Handwagen, Handkarren

83 Tierführer / Treiber, die selbst oder deren Tiere in einen Unfall verwickelt sind

84 Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät

Inline-Skater, Kickboarder, Skateboarder, Rollschuhfahrer, Skiläufer, Kinderdreiräder usw.

91 Bespannte Fuhrwerke

92 Sonstige und unbekannte Fahrzeuge

Hierzu zählen alle übrigen Fahrzeuge, auch solche mit eigenem Antrieb, aber ohne amtliches Kennzeichen. Eine Zuordnung zu dieser Position erfolgt ferner, wenn bei einem Unfall die genaue Art des Fahrzeuges wegen Unfallflucht nicht festgestellt werden kann.

93 Andere Personen

Personen ohne Fahrzeug, die durch ihr besonderes Verhalten bzw. verkehrsrechtliche Vorschriften sich vom normalen Fußgänger unterscheiden, wie z.B.:

Straßenarbeiter, Polizeibeamte bei der Verkehrsregelung oder Unfallaufnahme, Marschkolonnen, Lastenträger. Außerdem sind hier Reiter aufzuführen sowie solche Personen, die - ohne Straßenbenutzer gewesen zu sein – unmittelbar unfallbeteiligt waren.

Personen, die mit dem Fahrzeug noch in direkter Verbindung stehen, wie z.B. der entladende Fahrer eines Lastkraftwagens, der sein Fahrzeug schiebende Fahrzeugführer, sind nicht als "Fußgänger" oder "Andere Personen" nachzuweisen. In solchen Fällen ist das Fahrzeug (Fahrzeugführer) Unfallbeteiligter.

Landeslagebild



Polizeipräsidium Südhessen

1 Strukturdaten Südhessen

1.1 Bevölkerung¹

Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt
0 - 13	84.928	81.397	166.325
14 - 17	149.626	152.487	302.113
18 - 24	135.711	138.843	274.554
25 - 64	134.310	133.949	268.259
65 und mehr	46.437	47.571	94.008
Gesamt	551.012	554.247	1.105.259

1.2 Straßennetz²

Autobahnen	137 km
Bundesstraßen	532 km
Landesstraßen	721 km
Kreisstraßen	495 km
Gesamt	1.885 km

1.3 Fläche³

Bodenfläche insgesamt	257.718 ha
-----------------------	------------

1.4 Zugelassene Fahrzeuge⁴

	Pkw	Lkw	Kraft- räder	KOM
Stadt Darmstadt	73.615	4.615	5.722	148
LK Bergstraße	177.569	12.287	19.499	274
LK Darmstadt-Dieburg	190.695	12.504	20.517	137
LK Groß-Gerau	159.377	11.843	16.910	288
Odenwaldkreis	63.776	4.058	6.652	227
Gesamt	665.032	45.307	69.300	1.074

1 Hessisches Statistisches Landesamt, Wiesbaden, 2025.

2 Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2020/2021.

3 Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Deutschland, 2025.

4 Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2024.

2. Unfalllage**Schadensuhr**

Durchschnittlich alle...

21 Minuten	kam es zu einem Verkehrsunfall
1,3 Stunden	wurde eine Unfallflucht begangen
2,1 Stunden	wurde ein Verkehrsteilnehmer verletzt
2,5 Stunden	kam es zu einem Unfall mit Personenschaden
3,2 Stunden	kam es zu einem Wildunfall
4,7 Stunden	wurde eine Folgenlose Fahrt unter dem Einfluss berauschender Mittel geahndet
7,5 Stunden	kam es zu einem Unfall mit einem Fahrrad oder Pedelec
17,9 Stunden	wurde ein Verkehrsteilnehmer schwer verletzt
18 Stunden	kam es zu einem Unfall mit einem Motorrad

Bei Verkehrsunfällen war(en) durchschnittlich jeden Tag...

12	Personen jungen Fahrerinnen und Fahrern
6,3	Personen 75 Jahre oder älter
7,1	ein zu geringer Sicherheitsabstand unfallursächlich
4,9	nicht angepasster / überhöhter Geschwindigkeit unfallursächlich
1,4	Personen berauscht durch Alkohol und / oder Drogen
1	Fußgängerin / Fußgänger beteiligt
0,8	Kinder beteiligt

2.1 Aktuelle Jahresentwicklung

Seite 3

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist seit dem Jahr 2020 erstmals wieder leicht rückläufig. Bei den tödlichen Verkehrsunfällen (Kategorie 1) ist ein Anstieg zu verzeichnen, der im Fünfjahresvergleich innerhalb der üblichen Schwankungen liegt. Die Zahl der schwerverletzten Personen stellt mit 489 den niedrigsten Wert seit Einführung der elektronischen Unfallerfassung dar.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	20.774	22.531	24.169	24.730	24.535	-195	-0,79%	↘
VU mit Personenschaden	3.202	3.136	3.474	3.526	3.362	-164	-4,65%	↘
Kategorie 1	34	29	37	28	34	6	21,43%	↗↗
Kategorie 2	550	525	579	559	443	-116	-20,75%	↘↘
Kategorie 3	2.618	2.582	2.858	2.939	2.885	-54	-1,84%	↘
Verunglückte Personen	4.018	3.973	4.418	4.486	4.253	-233	-5,19%	↘
davon Getötete	35	31	37	30	36	6	20,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	603	585	639	601	489	-112	-18,64%	↘↘
davon Leichtverletzte	3.380	3.357	3.742	3.855	3.728	-127	-3,29%	↘
VU mit Sachschaden	17.572	19.395	20.695	21.204	21.173	-31	-0,15%	↘
Kategorie 4	2.048	2.147	1.980	2.179	1.777	-402	-18,45%	↘↘
Kategorie 5	15.377	17.066	18.515	18.835	19.209	374	1,99%	↗
Kategorie 6	147	182	200	190	187	-3	-1,58%	↘
Sachschaden in Mio.	69	75	119	96	94	-2	-2,44%	↘

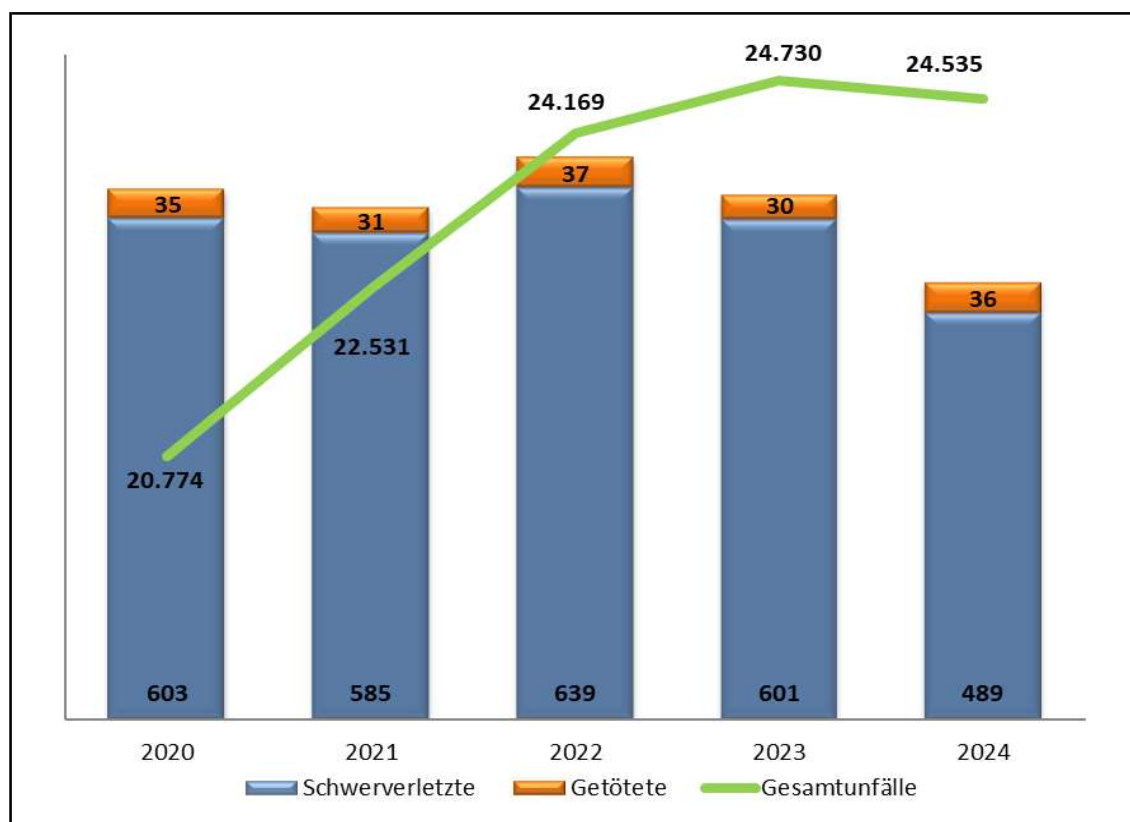


Abb. 1: Langzeitentwicklung der Gesamtunfälle, Verunglückten und Getöteten

2.2 Unfälle nach Unfalltypen

Seite 4

Die Definitionen der einzelnen Unfalltypen finden sich in den Erläuterungen.

Während sich bei den Unfalltypen 2 - 7 nur geringfügige Veränderungen im Vorjahresvergleich ergeben haben, ist hinsichtlich der Fahrurfälle (Typ 1) ein deutlicher Rückgang wahrnehmbar.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	2.048	2.253	2.436	2.446	2.099	-347	-14,19%	↓↓
Typ 2	664	682	767	876	865	-11	-1,26%	↓
Typ 3	1.988	1.887	2.085	2.206	2.039	-167	-7,57%	↓
Typ 4	105	108	108	125	118	-7	-5,60%	↓
Typ 5	2.186	2.167	2.442	2.456	2.568	112	4,56%	↗
Typ 6	3.693	4.228	4.713	4.700	4.589	-111	-2,36%	↓
Typ 7	10.090	11.206	11.618	11.921	12.257	336	2,82%	↗

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Die Entwicklung ist im Jahr 2024 nicht einheitlich.

Bei der Fünfjahresbetrachtung sind für alle Straßenklassen Schwankungen festzustellen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	1.964	2.469	2.753	2.701	2.602	-99	-3,67%	↓
Bundesstraße innerorts	1.397	1.398	1.523	1.432	1.303	-129	-9,01%	↓
Bundesstraße außerorts	1.774	2.002	1.976	2.044	2.050	6	0,29%	↗
Landesstraße innerorts	1.238	1.269	1.284	1.296	1.295	-1	-0,08%	↓
Landesstraße außerorts	1.654	1.864	1.799	1.929	1.926	-3	-0,16%	↓
Kreisstraße innerorts	489	560	475	583	533	-50	-8,58%	↓
Kreisstraße außerorts	641	690	734	774	678	-96	-12,40%	↓↓
Sonstige Straße innerorts	11.303	11.927	13.253	13.547	13.762	215	1,59%	↗
Sonstige Straße außerorts	314	352	372	424	386	-38	-8,96%	↓

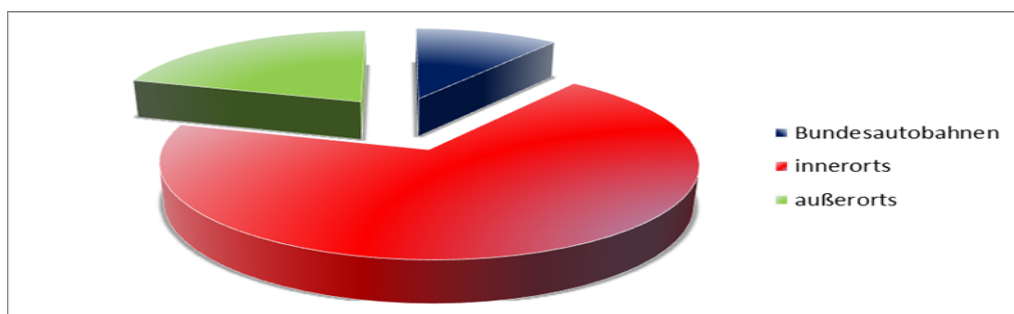


Abb. 2: Verteilung der Unfälle 2024 nach klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen

2.3.1 Getötete Personen

Auch wenn im Vergleich zum Vorjahr ein deutlicher Anstieg der Verkehrsunfalltoten zu verzeichnen ist, liegt die Zahl von 36 getöteten Personen innerhalb der üblichen Schwankungen. Die Entwicklung auf den verschiedenen Straßenklassen ist nicht einheitlich, sodass weiterhin alle Verkehrsräume einer genauen Betrachtung zur nachhaltigen Senkung der Verkehrsunfallzahlen bedürfen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	7	6	5	2	7	5	250,00%	↑↑↑
Bundesstraße innerorts	2	1	2	4	1	-3	-75,00%	↓↓↓
Bundesstraße außerorts	3	9	11	10	8	-2	-20,00%	↓↓↓
Landesstraße innerorts	3	0	2	1	1	0	0,00%	→
Landesstraße außerorts	11	3	5	7	9	2	28,57%	↑↑↑
Kreisstraße innerorts	0	0	0	0	2	2	200,00%	↑↑↑
Kreisstraße außerorts	1	3	3	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Sonstige Straße innerorts	5	9	6	3	7	4	133,33%	↑↑↑
Sonstige Straße außerorts	3	0	3	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
Summe	35	31	37	30	36	6	20,00%	↑↑↑

2.3.2 Schwerverletzte Personen

Die Zahl der schwerverletzten Personen sank deutlich um 18,64%. Dieser Trend zeigt sich, mit Ausnahme der Bundesstraßen, auf allen Straßenklassen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	50	52	46	43	35	-8	-18,60%	↓↓↓
Bundesstraße innerorts	42	48	44	39	39	0	0,00%	→
Bundesstraße außerorts	81	83	93	83	84	1	1,20%	↗
Landesstraße innerorts	49	45	53	62	42	-20	-32,26%	↓↓↓
Landesstraße außerorts	101	96	87	94	66	-28	-29,79%	↓↓↓
Kreisstraße innerorts	21	18	12	24	14	-10	-41,67%	↓↓↓
Kreisstraße außerorts	33	36	29	34	20	-14	-41,18%	↓↓↓
Sonstige Straße innerorts	200	188	233	186	162	-24	-12,90%	↓↓↓
Sonstige Straße außerorts	26	19	42	36	27	-9	-25,00%	↓↓↓
Summe	603	585	639	601	489	-112	-18,64%	↓↓↓

2.4 Unfälle mit Personenschaden nach Zeiten

2.4.1 Verkehrsunfälle nach Monaten

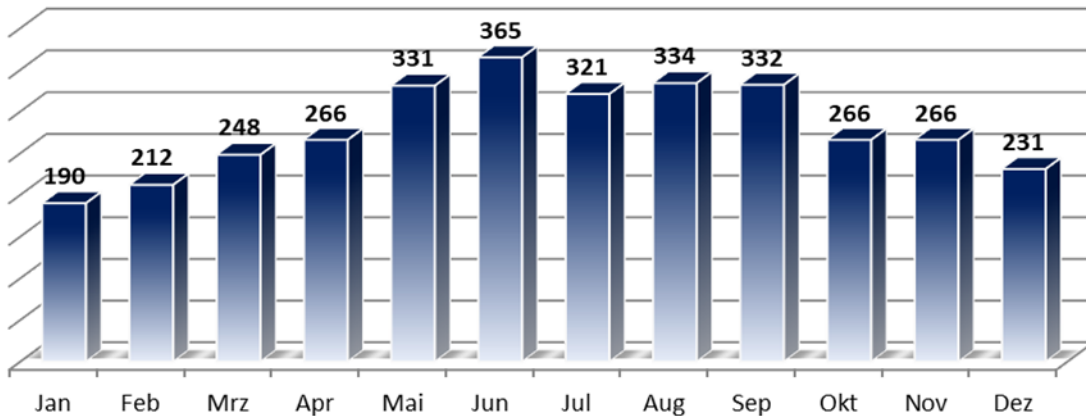


Abb. 3: Verteilung der Unfälle 2024 nach Monaten

2.4.2 Verkehrsunfälle nach Tagen

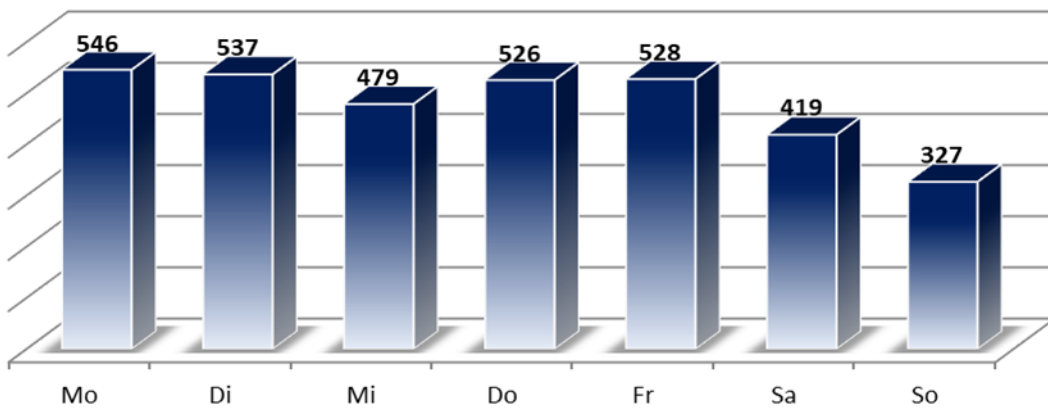


Abb. 4: Verteilung der Unfälle 2024 nach Tagen

2.4.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

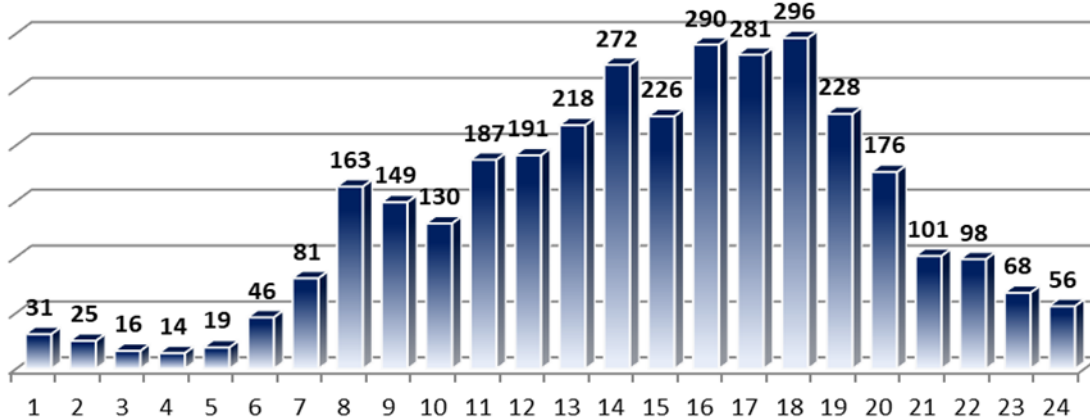


Abb. 5: Verteilung der Unfälle 2024 im Tagesverlauf

2.5 Verkehrsunfallfluchten

Seite 7

Bei Rund 27,4 % aller polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle hat sich ein Unfallbeteiligter unerlaubt vom Unfallort entfernt. Hierbei handelt es sich fast ausschließlich um Sachschadensunfälle (95,3 %). Trotz der leicht gesunkenen Anzahl an Verkehrsunfallfluchten, konnte die Aufklärungsquote nicht gesteigert werden. Hierbei ist die Polizei regelmäßig auf sachdienliche Hinweise aus der Bevölkerung angewiesen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	6.014	6.246	6.619	6.855	6.726	-129	-1,88%	↘
davon mit Sachschaden	5.733	5.952	6.320	6.550	6.423	-127	-1,94%	↘
davon mit Personenschaden	281	294	299	305	303	-2	-0,66%	↘
Verunglückte Personen	307	327	336	349	331	-18	-5,16%	↓
davon Getötete	0	0	0	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	28	39	32	31	19	-12	-38,71%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	279	288	304	317	312	-5	-1,58%	↘
Aufklärungsquote in %	39,62%	42,27%	41,00%	40,42%	39,74%	-0,68%		↘

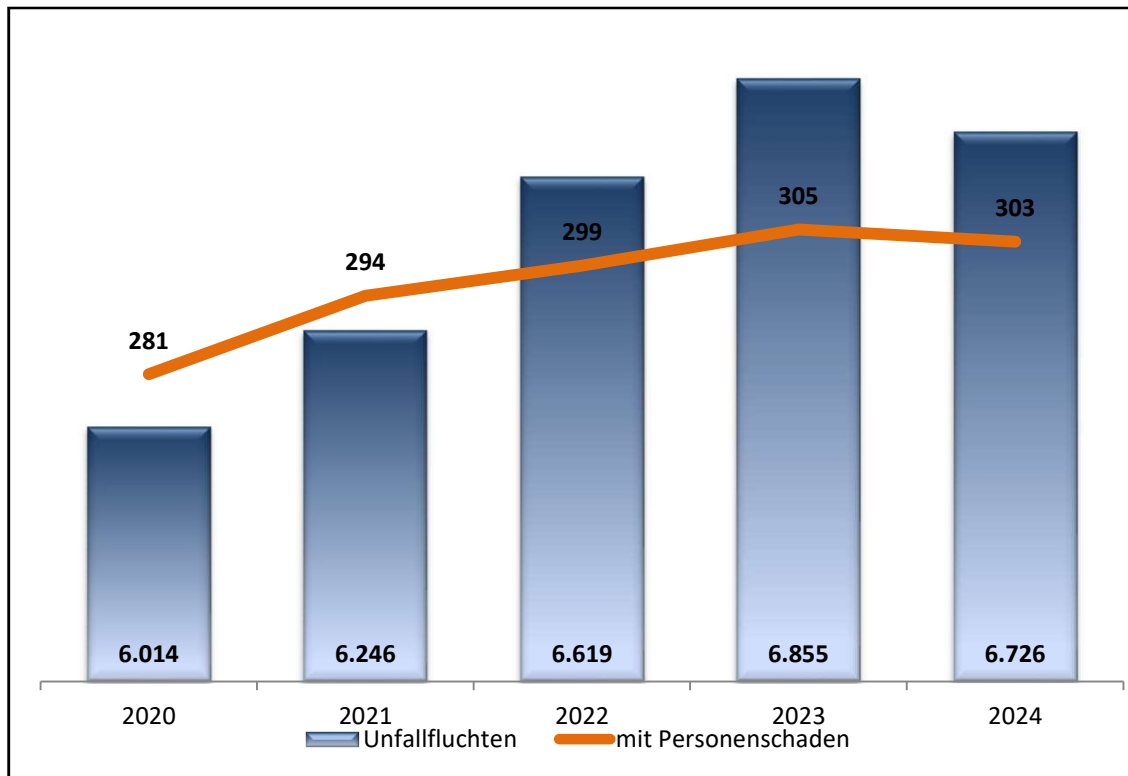


Abb. 7 Entwicklung der Unfallfluchten

2.6 Risikogruppen

2.6.1 Kinder

Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und ihrer Auffassungsgabe im Straßenverkehr stärker gefährdet, als Erwachsene. Der Rückgang der Verkehrsunfälle in dieser Altersgruppe ist daher besonders erfreulich.

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	1	1	0	86	105	17	72
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	27	0	14
Verunglückte	0	1	0	99	80	29	69
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	1
davon Schwerverletzte	0	1	0	4	4	1	8
davon Leichtverletzte	0	0	0	95	76	28	60
männlich	0	1	0	45	55	15	40
weiblich	0	0	0	54	25	14	29
divers	0	0	0	0	0	0	0

0 - 13 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	318	282	-36	-11,32%	↓↓↓
davon Schulwegunfälle	49	41	-8	-16,33%	↓↓↓
Verunglückte	291	278	-13	-4,47%	↓
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	25	18	-7	-28,00%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	265	259	-6	-2,26%	↓
männlich	166	156	-10	-6,02%	↓
weiblich	125	122	-3	-2,40%	↓
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.2 Jugendliche

Seite 9

Während früher rund 2/3 aller verunglückten Jugendlichen männlich waren, hat sich dieses Verhältnis in jüngerer Vergangenheit angeglichen. Rund 58% der Verunglückten sind männlich, 42 % weiblich. Der deutliche Anstieg der schwerverletzten Jugendlichen steht im Gegensatz zu der allgemein sinkenden Anzahl an Schwerverletzten.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß- gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	62	63	1	86	76	50	20
Verunglückte	39	57	0	43	53	47	17
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	5	11	0	3	5	6	2
davon Leichtverletzte	34	46	0	40	48	41	15
männlich	32	35	0	13	34	26	9
weiblich	7	22	0	30	19	21	8
divers	0	0	0	0	0	0	0

14 - 17 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	323	355	32	9,91%	↑
Verunglückte	242	256	14	5,79%	↑
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	23	32	9	39,13%	↑↑
davon Leichtverletzte	219	224	5	2,28%	↗
männlich	158	149	-9	-5,70%	↓
weiblich	84	107	23	27,38%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.3 Junge Fahrer

Seite 10

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe ist gesunken. Insbesondere der Rückgang der Schwerverletzten ist positiv zu bewerten.

18 -24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß- gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	26	107	254	3.837	94	73	40
Verunglückte	19	81	4	423	75	25	37
davon Getötete	0	1	0	3	0	0	0
davon Schwerverletzte	3	19	0	31	3	1	6
davon Leichtverletzte	16	61	4	389	72	24	31
männlich	15	72	3	224	52	8	16
weiblich	4	9	1	199	23	17	21
divers	0	0	0	0	0	0	0

18 - 24 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.515	4.394	-121	-2,68%	↘
Verunglückte	676	664	-12	-1,78%	↘
davon Getötete	4	4	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	80	63	-17	-21,25%	↘↘
davon Leichtverletzte	592	597	5	0,84%	↗
männlich	378	390	12	3,17%	↗
weiblich	298	274	-24	-8,05%	↘
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.4 Altergruppe 65 - 74

Seite 11

Während die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in dieser Altersgruppe nur leicht gestiegen ist, ist ein deutlicher Anstieg angetöteten und leichtverletzten Personen festzustellen.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	19	41	153	2.703	122	82	33
Verunglückte	14	30	2	136	106	13	29
davon Getötete	1	0	0	1	0	0	2
davon Schwerverletzte	4	6	1	17	21	2	5
davon Leichtverletzte	9	24	1	118	85	11	22
männlich	12	29	2	57	69	7	8
weiblich	2	1	0	79	37	6	21
divers	0	0	0	0	0	0	0

65 - 74 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.061	3.123	62	2,03%	↗
Verunglückte	304	330	26	8,55%	↑
davon Getötete	0	4	4	400,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	75	56	-19	-25,33%	↓↓
davon Leichtverletzte	229	270	41	17,90%	↑↑
männlich	179	184	5	2,79%	↗
weiblich	125	146	21	16,80%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.5 Altersgruppe 75plus

Seite 12

Trotz des leichten Anstiegs der Verkehrsunfälle in dieser Altersgruppe, ist die Zahl der leicht- und schwerverletzten Personen wesentlich zurückgegangen. Leider ist gleichzeitig ein Anstieg der tödlichverunglückten Personen zu verzeichnen. Rund 45% der schwerverletzten und 25% der tödlichverletzten Personen waren Fahrradfahrende.

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	3	10	19	2.127	90	16	42
Verunglückte	3	7	0	116	85	6	34
davon Getötete	0	0	0	5	2	0	1
davon Schwerverletzte	0	4	0	17	22	0	12
davon Leichtverletzte	3	3	0	94	61	6	21
männlich	3	7	0	62	57	2	14
weiblich	0	0	0	54	28	4	20
divers	0	0	0	0	0	0	0

75 Jahre und älter	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.211	2.293	82	3,71%	↗
Verunglückte	293	251	-42	-14,33%	↓↓
davon Getötete	6	8	2	33,33%	↑↑
davon Schwerverletzte	77	55	-22	-28,57%	↓↓
davon Leichtverletzte	210	188	-22	-10,48%	↓↓
männlich	159	145	-14	-8,81%	↓
weiblich	134	106	-28	-20,90%	↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→

2.7 Verkehrsbeteiligungen

Seite 13

2.7.1 Fußgänger (VBet Fsg [81, 82, 83, 84, 93])

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Fußgängern ist leicht gestiegen. Die Zahl der Getöteten ist von 3 auf 7 angestiegen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	72	20	40	148	33	42	13
Verunglückte	69	17	37	118	29	34	1
davon Getötete	1	0	0	3	2	1	0
davon Schwerverletzte	8	2	6	15	5	12	0
davon Leichtverletzte	60	15	31	100	22	21	1
männlich	40	9	16	66	8	14	1
weiblich	29	8	21	52	21	20	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	1	8	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	49	7	8	56	13	17	13
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	348	361	13	3,74%	↗
Verunglückte	299	305	6	2,01%	↗
davon Getötete	3	7	4	133,33%	↗↗
davon Schwerverletzte	75	48	-27	-36,00%	↘↘
davon Leichtverletzte	221	250	29	13,12%	↗↗
männlich	156	154	-2	-1,28%	↘
weiblich	143	151	8	5,59%	↗
divers	0	0	0	0 %	↗↗
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	12	9	-3	-25,00%	↘↘
Ablenkung (05 - 06)	1	0	-1	-100,00%	↘↘
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	162	163	1	0,62%	↗
Sonstige	0	0	0	0,00%	→

2.7.2 Fahrräder (VBet Fahrr[71])

Seite 14

Die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind in allen Bereichen deutlich rückläufig.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	103	68	82	478	75	56	53
Verunglückte	78	47	64	393	67	52	1
davon Getötete	0	0	0	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	4	5	3	56	15	13	0
davon Leichtverletzte	74	42	61	335	52	39	1
männlich	55	30	44	267	47	37	1
weiblich	23	17	20	126	20	15	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	43	5	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	3	0	0	1	0	3
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	12	19	9	52	5	1	14
Geschwindigkeit (12 - 13)	4	6	5	33	12	4	0
Abstand (14 - 15)	5	2	3	14	0	0	2
Überholen (16 - 23)	0	1	1	5	1	2	3
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	12	9	4	33	5	4	3
Abbiegen (34 - 35)	2	1	3	14	1	2	1
Technische Mängel (50 - 55)	2	1	4	6	2	0	1
Sonstige	37	18	15	106	12	16	31

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.107	890	-217	-19,60%	↓↓↓
Verunglückte	865	702	-163	-18,84%	↓↓↓
davon Getötete	7	2	-5	-71,43%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	120	96	-24	-20,00%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	738	604	-134	-18,16%	↓↓↓
männlich	578	481	-97	-16,78%	↓↓↓
weiblich	284	221	-63	-22,18%	↓↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	81	49	-32	-39,51%	↓↓↓
Ablenkung (05 - 06)	13	7	-6	-46,15%	↓↓↓
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	135	112	-23	-17,04%	↓↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	75	64	-11	-14,67%	↓↓↓
Abstand (14 - 15)	31	26	-5	-16,13%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	30	13	-17	-56,67%	↓↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	88	70	-18	-20,45%	↓↓↓
Abbiegen (34 - 35)	41	24	-17	-41,46%	↓↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	17	16	-1	-5,88%	↓
Sonstige	278	235	-43	-15,47%	↓↓↓

2.7.3 Pedelecs (VBet Fahrr[72])

Seite 15

Die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind gesunken. Hinsichtlich der Ursachen Überholen und falsche Fahrbahnbenutzung (z.B. Nutzung des Radwegs entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung) wurden eine Häufung festgestellt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	2	9	12	175	47	35	3
Verunglückte	2	6	11	149	39	33	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	2	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	28	6	9	0
davon Leichtverletzte	2	6	11	121	33	22	0
männlich	0	4	8	91	22	20	0
weiblich	2	2	3	58	17	13	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	1	24	2	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	2	1	1	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	3	5	21	0	1	1
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	2	2	33	5	6	1
Abstand (14 - 15)	0	1	0	2	2	2	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	6	1	1	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	0	11	0	4	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	3	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	0	0	0
Sonstige	0	1	0	32	14	4	2

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	286	277	-9	-3,15%	↘
Verunglückte	254	240	-14	-5,51%	↘
davon Getötete	1	2	1	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	55	43	-12	-21,82%	↘↘
davon Leichtverletzte	198	195	-3	-1,52%	↘
männlich	156	145	-11	-7,05%	↘
weiblich	98	95	-3	-3,06%	↘
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	24	27	3	12,50%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	3	4	1	33,33%	↑↑
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	16	31	15	93,75%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	41	49	8	19,51%	↑↑
Abstand (14 - 15)	7	7	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	3	8	5	166,67%	↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	16	16	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	11	3	-8	-72,73%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	5	1	-4	-80,00%	↘↘
Sonstige	45	53	8	17,78%	↑↑

2.7.4 Motorisierte Zweiräder (VBet MotZwei [1, 2, 3, 5, 6, 8, 11, 12, 15])

Seite 16

Die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind heterogen. Der deutliche Anstieg der tödlich Verunglückten verdeutlicht die Wichtigkeit der im Themenzusammenhang durchgeführten Präventionsprojekte.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	11	167	151	385	63	13	42
Verunglückte	9	134	115	273	47	10	1
davon Getötete	0	0	1	7	1	0	0
davon Schwerverletzte	2	22	23	72	11	4	0
davon Leichtverletzte	7	112	91	194	35	6	1
männlich	5	90	95	237	43	10	1
weiblich	4	44	20	36	4	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	5	5	29	3	0	0
Ablenkung (05 - 06)	1	2	1	4	2	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	33	51	84	15	1	4
Abstand (14 - 15)	0	21	15	44	5	2	4
Überholen (16 - 23)	0	7	7	14	1	3	4
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	12	5	15	1	0	4
Abbiegen (34 - 35)	1	3	0	7	3	0	2
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	3	2	7	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	5	1	4	1	0	0
Sonstige	5	39	24	44	9	1	27

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	789	816	27	3,42%	↗
Verunglückte	574	589	15	2,61%	↗
davon Getötete	6	9	3	50,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	139	134	-5	-3,60%	↘
davon Leichtverletzte	429	446	17	3,96%	↗
männlich	451	481	30	6,65%	↗
weiblich	123	108	-15	-12,20%	↘↘
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	38	42	4	10,53%	↗↗
Ablenkung (05 - 06)	7	10	3	42,86%	↗↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	188	190	2	1,06%	↗
Abstand (14 - 15)	80	91	11	13,75%	↗↗
Überholen (16 - 23)	47	36	-11	-23,40%	↘↘
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	35	38	3	8,57%	↗
Abbiegen (34 - 35)	15	16	1	6,67%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	12	13	1	8,33%	↗
Technische Mängel (50 - 55)	9	11	2	22,22%	↗↗
Sonstige	119	149	30	25,21%	↗↗

2.7.4.1 Mofa und FmH (VBet MotZwei [1, 2])

Seite 17

Die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind heterogen. Trotz der beiden tödlich Verunglückten sind die Zahlen im Gesamten rückläufig.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	1	62	26	73	19	3	11
Verunglückte	0	39	19	45	14	3	0
davon Getötete	0	0	0	1	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	5	3	6	4	0	0
davon Leichtverletzte	0	34	16	38	9	3	0
männlich	0	32	15	38	12	3	0
weiblich	0	7	4	7	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	3	10	2	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	12	7	15	4	0	1
Abstand (14 - 15)	0	10	3	8	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	2	1	0	0	1	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	6	1	1	0	0	2
Abbiegen (34 - 35)	0	2	0	1	2	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	2	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	4	0	0	0	0	0
Sonstige	1	11	4	5	3	0	7

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	213	194	-19	-8,92%	↓
Verunglückte	145	120	-25	-17,24%	↓↓
davon Getötete	0	2	2	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	24	18	-6	-25,00%	↓↓
davon Leichtverletzte	121	100	-21	-17,36%	↓↓
männlich	108	100	-8	-7,41%	↓
weiblich	37	20	-17	-45,95%	↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	14	17	3	21,43%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	3	0	-3	-100,00%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	37	39	2	5,41%	↑
Abstand (14 - 15)	22	22	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	4	4	0	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	15	10	-5	-33,33%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	6	6	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	4	4	0	0,00%	→
Sonstige	27	31	4	14,81%	↑↑

2.7.4.2 S-Pedelecs (VBet MotZwei [3])

Seite 18

Die Anzahl an Verkehrsunfällen mit dieser Verkehrsbeteiligung ist in allen Bereichen angestiegen. Dies dürfte mit den steigenden Verkaufszahlen von S-Pedelecs zusammenhängen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	4	3	0	0
Verunglückte	0	0	0	3	2	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	1	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	3	1	0	0
männlich	0	0	0	2	2	0	0
weiblich	0	0	0	1	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	1	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0	2	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	0	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	0	1	1	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4	7	3	75,00%	↑↑
Verunglückte	1	5	4	400,00%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	0	1	1	100,00%	↑↑
davon Leichtverletzte	1	4	3	300,00%	↑↑
männlich	1	4	3	300,00%	↑↑
weiblich	0	1	1	100,00%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	1	100,00%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	100,00%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	2	2	100,00%	↑↑
Abstand (14 - 15)	0	1	1	100,00%	↑↑
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	0	1	1	100,00%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0,00%	→
Sonstige	1	2	1	100,00%	↑↑

2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125³ (VBet MotZwei [12])

Seite 19

Entgegen des allgemeinen Trends sind die Unfallzahlen bei dieser Verkehrsbeteiligung steigend, während die Zahl der tödlich verletzten Personen rückläufig ist.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	1	39	13	31	12	3	4
Verunglückte	1	36	7	21	9	3	1
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	5	0	7	2	1	0
davon Leichtverletzte	0	31	7	14	7	2	1
männlich	1	21	3	18	8	3	1
weiblich	0	15	4	3	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	1	2	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	13	5	7	2	0	1
Abstand (14 - 15)	0	6	2	2	1	1	1
Überholen (16 - 23)	0	4	0	2	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	3	1	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	2	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	1	0	0
Sonstige	0	0	2	2	2	0	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	92	101	9	9,78%	↑
Verunglückte	69	78	9	13,04%	↑↑
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	15	16	1	6,67%	↑
davon Leichtverletzte	53	62	9	16,98%	↑↑
männlich	51	55	4	7,84%	↑
weiblich	18	23	5	27,78%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	2	3	1	50,00%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	20	28	8	40,00%	↑↑
Abstand (14 - 15)	14	13	-1	-7,14%	↓
Überholen (16 - 23)	8	7	-1	-12,50%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	5	4	400,00%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	1	2	1	100,00%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	0	-2	-100,00%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	100,00%	↑↑
Sonstige	9	7	-2	-22,22%	↓↓

2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125³ (VBet MotZwei [11, 15])

Seite 20

Bei dieser Verkehrsbeteiligung wurden leichte Anstiege, vor allem im Bereich der tödlich Verunglückten festgestellt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	24	94	232	29	7	12
Verunglückte	0	21	74	164	21	4	0
davon Getötete	0	0	1	6	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	6	19	55	4	3	0
davon Leichtverletzte	0	15	54	103	17	1	0
männlich	0	14	69	150	21	4	0
weiblich	0	7	5	14	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	1	8	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	1	4	1	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	5	38	59	7	1	2
Abstand (14 - 15)	0	5	10	30	4	1	0
Überholen (16 - 23)	0	1	6	12	1	2	3
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	1	6	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	1	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	3	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	4	0	0	0
Sonstige	0	3	9	19	2	1	5

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	373	387	14	3,75%	↗
Verunglückte	280	284	4	1,43%	↗
davon Getötete	5	7	2	40,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	91	87	-4	-4,40%	↘
davon Leichtverletzte	184	190	6	3,26%	↗
männlich	235	258	23	9,79%	↗
weiblich	45	26	-19	-42,22%	↘↘
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	10	10	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	3	6	3	100,00%	↗↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	119	112	-7	-5,88%	↘
Abstand (14 - 15)	41	50	9	21,95%	↗↗
Überholen (16 - 23)	34	25	-9	-26,47%	↘↘
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	9	8	-1	-11,11%	↘↘
Abbiegen (34 - 35)	5	1	-4	-80,00%	↘↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	3	3	100,00%	↗↗
Technische Mängel (50 - 55)	2	5	3	150,00%	↗↗
Sonstige	32	39	7	21,88%	↗↗

2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge (VBet EKF [5, 6, 8])

Seite 21

Den steigenden Verkaufszahlen entsprechend sind die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	9	43	18	48	1	0	15
Verunglückte	8	38	15	40	1	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	6	1	4	0	0	0
davon Leichtverletzte	7	32	14	36	1	0	0
männlich	4	23	8	29	0	0	0
weiblich	4	15	7	11	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	0	9	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	1	2	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	3	1	3	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	3	0	0	2
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	5	2	5	0	0	2
Abbiegen (34 - 35)	1	1	0	3	0	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	3	2	2	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	0	0	0	0	0
Sonstige	4	25	9	17	1	0	14

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	111	133	22	19,82%	↑↑
Verunglückte	79	102	23	29,11%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	9	12	3	33,33%	↑↑
davon Leichtverletzte	70	90	20	28,57%	↑↑
männlich	56	64	8	14,29%	↑↑
weiblich	23	38	15	65,22%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	12	11	-1	-8,33%	↓
Ablenkung (05 - 06)	1	3	2	200,00%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	12	9	-3	-25,00%	↓↓
Abstand (14 - 15)	3	5	2	66,67%	↑↑
Überholen (16 - 23)	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	15	5	50,00%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	3	6	3	100,00%	↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	7	8	1	14,29%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Sonstige	50	70	20	40,00%	↑↑

2.7.5 Pkw (VBet Pkw [13, 21, 22])

Seite 22

Diese Verkehrsbeteiligung stellt die mit Abstand größte Gruppe. Der Trend der allgemeinen Verkehrsunfallzahlen setzt sich hier fort.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	86	86	3.837	17.909	2.703	2.127	1.355
Verunglückte	99	43	423	1.421	136	116	0
davon Getötete	0	0	3	6	1	5	0
davon Schwerverletzte	4	3	31	86	17	17	0
davon Leichtverletzte	95	40	389	1.329	118	94	0
männlich	45	13	224	689	57	62	0
weiblich	54	30	199	730	79	54	0
divers	0	0	0	2	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	7	71	419	47	45	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	41	110	17	6	1
Geschwindigkeit (12 - 13)	1	9	373	843	84	64	33
Abstand (14 - 15)	0	2	472	1.580	118	85	32
Überholen (16 - 23)	0	2	62	284	35	24	46
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	2	182	829	125	131	36
Abbiegen (34 - 35)	0	2	99	488	79	71	26
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	5	395	1.921	337	382	97
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	18	65	8	3	2
Sonstige	2	15	682	3.456	619	758	444

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	22.421	22.398	-23	-0,10%	↘
Verunglückte	2.361	2.238	-123	-5,21%	↘
davon Getötete	12	15	3	25,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	196	158	-38	-19,39%	↘↘
davon Leichtverletzte	2.153	2.065	-88	-4,09%	↘
männlich	1.174	1.090	-84	-7,16%	↘
weiblich	1.187	1.146	-41	-3,45%	↘
divers	0	2	2	100,00%	↗↗
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	641	589	-52	-8,11%	↘
Ablenkung (05 - 06)	172	176	4	2,33%	↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	1.521	1.407	-114	-7,50%	↘
Abstand (14 - 15)	2.318	2.289	-29	-1,25%	↘
Überholen (16 - 23)	452	453	1	0,22%	↗
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1.451	1.305	-146	-10,06%	↘↘
Abbiegen (34 - 35)	755	765	10	1,32%	↗
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	3.553	3.137	-416	-11,71%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	104	97	-7	-6,73%	↘
Sonstige	5.119	5.976	857	16,74%	↗↗

2.7.6 Lkw (VBet Lkw [40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 51, 52, 57, 58])

Seite 23

Die nachfolgenden Zahlen beziehen sich auf die genannten Verkehrsbeteiligung. Hinsichtlich der Unfallursachen Ablenkung und technische Mängel haben sich Steigerungen ergeben.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	1	254	2.594	153	19	296
Verunglückte	0	0	4	52	2	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	4	1	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	4	47	1	0	0
männlich	0	0	3	49	2	0	0
weiblich	0	0	1	3	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	13	7	47	219	21	15	0
davon Getötete	0	0	1	4	2	0	0
davon Schwerverletzte	1	2	4	23	5	1	0
davon Leichtverletzte	12	5	42	192	14	14	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	2	27	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	2	18	3	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	9	52	6	0	4
Abstand (14 - 15)	0	0	22	158	7	3	4
Überholen (16 - 23)	0	0	4	57	5	0	10
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	9	59	5	1	3
Abbiegen (34 - 35)	0	0	7	156	16	1	8
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	48	461	25	4	40
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	45	2	0	4
Sonstige	0	1	97	970	60	3	108

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.417	3.206	-211	-6,18%	↓
Verunglückte	64	58	-6	-9,38%	↓
davon Getötete	0	1	1	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	8	5	-3	-37,50%	↓↓
davon Leichtverletzte	56	52	-4	-7,14%	↓
männlich	57	54	-3	-5,26%	↓
weiblich	7	4	-3	-42,86%	↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	355	322	-33	-9,30%	↓
davon Getötete	6	7	1	16,67%	↑↑
davon Schwerverletzte	42	36	-6	-14,29%	↓↓
davon Leichtverletzte	307	279	-28	-9,12%	↓

Seite 24

Verkehrsbericht PP Südhessen 2024

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	36	29	-7	-19,44%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	19	23	4	21,05%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	96	71	-25	-26,04%	↓↓
Abstand (14 - 15)	265	194	-71	-26,79%	↓↓
Überholen (16 - 23)	79	76	-3	-3,80%	↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	90	77	-13	-14,44%	↓↓
Abbiegen (34 - 35)	237	188	-49	-20,68%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	647	578	-69	-10,66%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	46	52	6	13,04%	↑↑
Sonstige	1.214	1.239	25	2,06%	↗

2.7.7 Kraftomnibusse (VBet Busse [31, 32, 33, 34, 35])

Seite 25

Bezogen auf diese Verkehrsbeteiligung sind die Verkehrsunfallzahlen sowie die Zahlen der verletzten Personen anstieg.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	8	5	9	513	51	9	21
Verunglückte	21	8	6	45	8	5	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	3	1	0	0
davon Leichtverletzte	21	8	6	42	7	5	0
männlich	11	3	0	22	4	1	0
weiblich	10	5	6	23	4	4	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	14	0	0	1
Abstand (14 - 15)	0	0	0	17	1	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	6	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	15	2	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	58	5	1	3
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	2	54	5	1	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	5	0	0	0
Sonstige	0	0	1	222	25	1	13

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	442	584	142	32,13%	↑↑
Verunglückte	51	93	42	82,35%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	2	4	2	100,00%	↑↑
davon Leichtverletzte	49	89	40	81,63%	↑↑
männlich	21	41	20	95,24%	↑↑
weiblich	30	52	22	73,33%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	3	0	-3	-100,00%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	14	15	1	7,14%	↑
Abstand (14 - 15)	17	19	2	11,76%	↑↑
Überholen (16 - 23)	9	6	-3	-33,33%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	14	17	3	21,43%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	63	67	4	6,35%	↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	33	63	30	90,91%	↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	3	5	2	66,67%	↑↑
Sonstige	171	262	91	53,22%	↑↑

2.7.8 Schienenfahrzeuge (VBet SoFz[61, 62])

Seite 26

Die Zahl der leichtverletzten Personen ist bei dieser Verkehrsbeteiligung deutlich angestiegen. Da die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle hier rückläufig ist, hängt dieser Anstieg auch mit der zufälligen Anzahl an Fahrgästen zum Unfallzeitpunkt zusammen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	1	5	43	2	0	0
Verunglückte	0	1	4	11	1	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	4	11	1	0	0
männlich	0	0	0	6	0	0	0
weiblich	0	1	4	5	1	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	1	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	3	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen		Trend
Gesamtunfälle	48	45	-3	-6,25%	↓
Verunglückte	9	17	8	88,89%	↑↑
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	2	0	-2	-100,00%	↓↓
davon Leichtverletzte	7	17	10	142,86%	↑↑
männlich	6	6	0	0,00%	→
weiblich	3	11	8	266,67%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0,00%	→
Abstand (14 - 15)	1	1	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0,00%	→
Sonstige	6	3	-3	-50,00%	↓↓

2.7.9 Sonstige Fzg. (VBet SoFz[53, 54, 55, 91, 92] und andere Verkehrsbeteiligungen sowie sonstige Geschädigte)

Seite 27

Die hier dargestellte Anzahl der Verunglückten bezieht sich auf die genannte Verkehrsbeteiligung. Die hohe Anzahl an Fahrzeugen dieser Art resultiert aus der Summe der unbekannten Fahrzeuge im Zusammenhang mit ungeklärten Verkehrsunfallfluchten.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre + älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	2	41	214	25	7	3.421
Verunglückte	0	0	0	8	1	1	1
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	7	1	1	1
männlich	0	0	0	4	1	1	0
weiblich	0	0	0	4	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	2	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	1	2	0	0	4
Abstand (14 - 15)	0	0	3	1	0	0	9
Überholen (16 - 23)	0	0	1	1	0	0	18
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	10	1	2	5
Abbiegen (34 - 35)	0	0	2	10	1	0	5
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	5	21	1	0	42
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	3	1	0	4
Sonstige	0	2	22	83	10	2	3.303

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.833	3.701	-132	-3,44%	↘
Verunglückte	9	11	2	22,22%	↗↗
davon Getötete	1	0	-1	-100,00%	↘↘
davon Schwerverletzte	4	1	-3	-75,00%	↘↘
davon Leichtverletzte	4	10	6	150,00%	↗↗
männlich	5	6	1	20,00%	↗↗
weiblich	4	4	0	0,00%	→
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	2	2	100,00%	↗↗
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	15	7	-8	-53,33%	↘↘
Abstand (14 - 15)	26	13	-13	-50,00%	↘↘
Überholen (16 - 23)	19	20	1	5,26%	↗
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	22	18	-4	-18,18%	↘↘
Abbiegen (34 - 35)	34	18	-16	-47,06%	↘↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	114	69	-45	-39,47%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	5	8	3	60,00%	↗↗
Sonstige	3.493	3.422	-71	-2,03%	↘

2.8 Ausgewählte Unfallursachen**2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel**

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von berauschenden Mitteln liegt um 13,14% unter der des Vorjahrs. Bei 182 dieser Unfälle kam es zu einem Personenschaden. Das entspricht einem Anteil von 35,76% und einem deutlichen Rückgang von 21,55%.

	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtunfälle	471	541	617	586	509
VU mit Personenschaden	184	217	251	232	182
Kategorie 1	1	3	7	3	1
Kategorie 2	43	43	48	29	40
Kategorie 3	140	171	196	200	141
Verunglückte	236	274	321	309	223
davon Getötete	1	3	7	4	1
davon Schwerverletzte	53	53	66	34	44
davon Leichtverletzte	182	218	248	271	178
VU mit Sachschaden	287	324	366	354	327

	unter Alkohol 2024	unter ber. Mittel 2024	Mischkonsum 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	408	58	44	-77	-13,14%	↓↓↓
VU mit Personenschaden	137	25	21	-50	-21,55%	↓↓↓
Kategorie 1	0	1	0	-2	-66,67%	↓↓↓
Kategorie 2	34	4	2	11	37,93%	↑↑↑
Kategorie 3	103	20	19	-59	-29,50%	↓↓↓
Verunglückte	167	32	25	-86	-27,83%	↓↓↓
davon Getötete	0	1	0	-3	-75,00%	↓↓↓
davon Schwerverletzte	36	6	2	10	29,41%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	131	25	23	-93	-34,32%	↓↓↓
VU mit Sachschaden	271	33	23	-27	-7,63%	↓

2.8.2 Geschwindigkeit (FüStrBen [12, 13])

Bei der Unfallursache Geschwindigkeit handelt es sich um eine der häufigsten Unfallursachen. Im Vergleich zum Vorjahr ist ein Rückgang um 7,55% festzustellen. Die gefahrene Geschwindigkeit beeinflusst die schwere der Unfallfolgen, sodass auch der Rückgang dieser Unfallursache bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden erfreulich ist.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.230	1.350	1.532	1.947	1.800	-147	-7,55%	↓
VU mit Personenschaden	424	457	514	626	566	-60	-9,58%	↓
Kategorie 1	18	8	13	12	12	0	0,00%	→
Kategorie 2	132	121	140	166	119	-47	-28,31%	↓↓
Kategorie 3	274	328	361	448	435	-13	-2,90%	↓
Verunglückte	536	572	653	777	696	-81	-10,42%	↓↓
davon Getötete	18	8	13	13	12	-1	-7,69%	↓
davon Schwerverletzte	152	142	158	184	132	-52	-28,26%	↓↓
davon Leichtverletzte	366	422	482	580	552	-28	-4,83%	↓
VU mit Sachschaden	806	893	1.018	1.321	1.234	-87	-6,59%	↓

2.8.3 Abstand (FüStrBen [14])

Die Unfallursache Abstand wird zumeist bei Auffahrunfällen angenommen und ist häufig mit Personenschäden verbunden. Die Verkehrsunfallzahlen dieser Ursache sind heterogen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.001	2.219	2.479	2.602	2.516	-86	-3,31%	↓
VU mit Personenschaden	605	608	636	649	653	4	0,62%	↑
Kategorie 1	4	1	2	1	1	0	0,00%	→
Kategorie 2	50	55	48	43	41	-2	-4,65%	↓
Kategorie 3	551	552	586	605	611	6	0,99%	↑
Verunglückte	855	866	946	962	895	-67	-6,96%	↓
davon Getötete	4	1	2	1	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	56	63	56	47	51	4	8,51%	↑
davon Leichtverletzte	795	802	888	914	843	-71	-7,77%	↓
VU mit Sachschaden	1.396	1.611	1.843	1.953	1.863	-90	-4,61%	↓

2.8.4 Wildunfälle (Hind [86])

Seite 30

Die Zahl der Wildunfälle ist auf einem konstant hohen Niveau.

Im vergangenen Jahr ist eine Person bei einem Wildunfall tödlich verunglückt. Der allgemeine Rückgang der Personenschäden in diesem Zusammenhang ist positiv zu bewerten.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.375	2.864	2.675	2.771	2.711	-60	-2,17%	↘
VU mit Personenschaden	36	32	29	43	30	-13	-30,23%	↘↘
Kategorie 1	1	1	0	0	1	1	100,00%	↗↗
Kategorie 2	4	6	2	8	5	-3	-37,50%	↘↘
Kategorie 3	31	25	27	35	24	-11	-31,43%	↘↘
Verunglückte	43	42	34	54	34	-20	-37,04%	↘↘
davon Getötete	1	1	0	0	1	1	100,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	4	6	2	9	5	-4	-44,44%	↘↘
davon Leichtverletzte	38	35	32	45	28	-17	-37,78%	↘↘
VU mit Sachschaden	2.339	2.832	2.646	2.728	2.681	-47	-1,72%	↘

2.8.5 Ursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden (Kategorie 1, 2, 3)

Seite 31

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Alkoholeinfluss (01)	161	194	232	208	158	-50	-24,04%	↕↕
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	38	40	41	43	46	3	6,98%	↑
Übermüdung (03)	23	21	17	25	21	-4	-16,00%	↕↕
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	29	33	17	33	30	-3	-9,09%	↕
Ablenkung (05-06)	16	43	49	54	46	-8	-14,81%	↕↕
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	238	223	256	268	290	22	8,21%	↑
Geschwindigkeit (12-13)	426	459	518	629	568	-61	-9,70%	↕
Abstand (14)	621	631	660	683	668	-15	-2,20%	↕
Überholen (16-23)	144	143	197	163	144	-19	-11,66%	↕↕
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	97	105	91	83	110	27	32,53%	↑↑
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	721	571	668	707	628	-79	-11,17%	↕↕
Abbiegen (34-35)	305	288	333	320	330	10	3,13%	↗
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	139	104	125	151	124	-27	-17,88%	↕↕
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	161	143	180	154	174	20	12,99%	↑↑
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	160	144	150	158	166	8	5,06%	↑
Ruhender Verkehr (43-46)	49	56	48	54	61	7	12,96%	↑↑
Ladung (47-48)	3	5	9	11	22	11	100,00%	↑↑↑
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	367	374	416	302	313	11	3,64%	↗
Technische Mängel (50-55)	51	40	38	48	52	4	8,33%	↑
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	100	104	98	123	130	7	5,69%	↑
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	124	142	150	156	136	-20	-12,82%	↕↕
Witterungsverhältnisse (80-84)	51	40	48	46	37	-9	-19,57%	↕↕
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	59	52	57	70	59	-11	-15,71%	↕↕
Sonstige (89)	0	0	2	1	1	0	0,00%	→

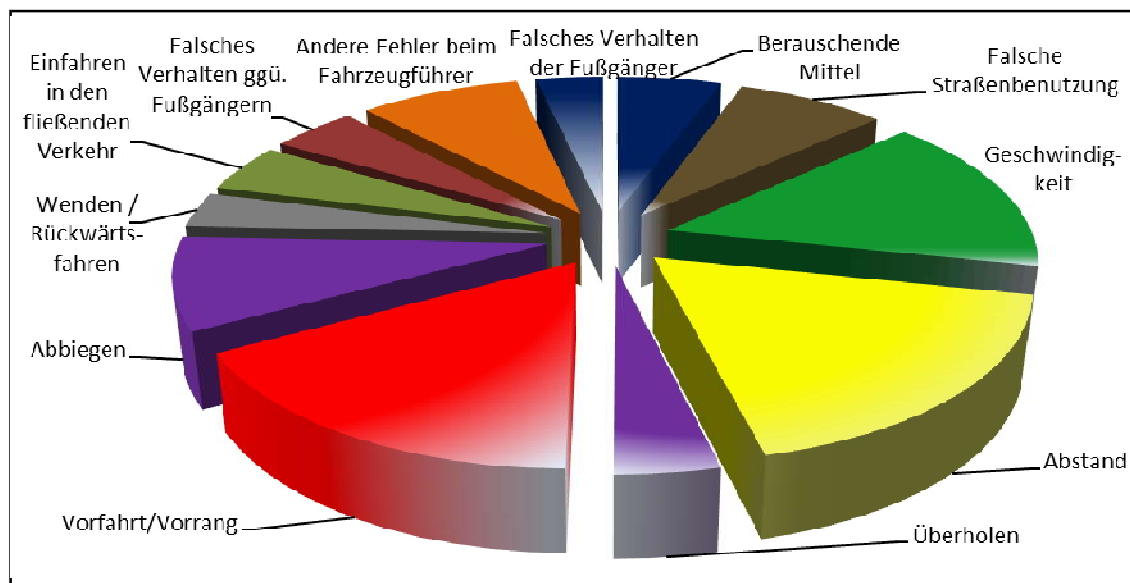


Abb. 8: Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen

2.8.6 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	452	0	36	122	294
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	102	1	6	39	56
Übermüdung (03)	43	1	4	16	22
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	151	0	3	27	121
Ablenkung (05-06)	220	0	7	39	174
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	976	8	36	246	686
Geschwindigkeit (12-13)	1.803	13	119	436	1.235
Abstand (14)	2.580	1	41	626	1.912
Überholen (16-23)	612	3	21	120	468
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	1.274	0	6	104	1.164
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	1.541	2	76	550	913
Abbiegen (34-35)	1.081	1	44	285	751
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	3.293	1	18	105	3.169
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	607	1	19	154	433
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	166	3	28	135	0
Ruhender Verkehr (43-46)	386	1	7	53	325
Ladung (47-48)	143	0	5	17	121
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	8.497	2	41	270	8.184
Technische Mängel (50-55)	190	1	1	50	138
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	163	4	25	101	33
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	513	2	17	117	377
Witterungsverhältnisse (80-84)	118	0	8	29	81
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	3.011	1	15	43	2.952
Sonstige (89)	5	0	0	1	4

3 Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums

Seite 33

Das Interventionsfeld Engineering umfasst die polizeiliche Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraumes durch Beschränkung unfallbegünstigender Faktoren. Auf Basis der örtlichen Auswertung des Verkehrsunfallgeschehens wirkt die hessische Polizei im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung bei der Minimierung von Unfallhäufungen mit oder identifiziert geeignete Strecken für straßenbauliche Maßnahmen zur Unfallreduzierung.

4 Education - Verkehrserziehung

Education bedeutet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese zielt darauf ab, bei Verkehrsteilnehmern eine auf Einsichten begründete Verhaltensänderung zu erreichen und sichere Verhaltensmuster zu vermitteln.

5. Enforcement - Verkehrsüberwachung

Verkehrsüberwachung beinhaltet alle Maßnahmen der Polizei, mit denen sie den öffentlichen Straßenverkehr beobachtet, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrolliert und sanktioniert. Eine nachhaltige Verhaltensveränderung kann durch die Erhöhung der Überwachungsintensität und die damit einhergehende Steigerung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit bewirkt werden. Besondere Bedeutung kommt der Bekämpfung der Hauptunfallursache Geschwindigkeit, insbesondere unter Beachtung der relevanten Zeiten, auch abends sowie an Wochenenden, zu.

5.1 Geschwindigkeit

Zur Verfolgung besonders gefahrenträchtiger Verkehrsverstöße, insbesondere erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitungen, setzt die hessische Polizei Technik ein, die Geschwindigkeitsmessung durch Nachfahren bei gleichzeitiger Videoaufzeichnung ermöglicht. Sie verfügt über Verkehrskontrollsysteme, die eine auf automatisierter Videoauswertung basierende Geschwindigkeits- und Abstandsmessung vornehmen kann. Durch photogrammetrische Auswertung von gefertigten Videoaufnahmen werden Geschwindigkeiten von Fahrzeugen und die Abstände zu vorausfahrenden Fahrzeugen berechnet. Darüber hinaus werden u. a. Handlasermessgeräte für den schnellen mobilen Einsatz genutzt.

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

Die Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen ein Beteiligter unter dem Einfluss von Alkohol und / oder anderen berauschenden Mitteln stand liegt langfristig betrachtet auf gleichbleibendem Niveau. Neben speziellen Präventionsprogrammen kann dies auf eine verstärkte Kontrolltätigkeit der Polizei zurückgeführt werden. Die Entwicklung und die Anzahl der festgestellten "Folgenlosen Fahrten" im Bereich des PP Südhessen ist unter anderem den Nummern 6.1 - 6.1.5 zu entnehmen.

5.3 Güter- und Personenverkehr

Die hessische Polizei kontrolliert neben anderen Behörden den gewerblichen Güter- und Personenverkehr. Zur Überprüfung dieser Fahrzeuge werden besonders spezialisierte Kräfte eingesetzt. Die Notwendigkeit dieser Überwachung wird besonders deutlich, da in Hessen in den zurückliegenden fünf Jahren durchgängig bei durchschnittlich drei von zehn Fahrzeugen im Güter- und Personenverkehr Mängel festgestellt wurden.

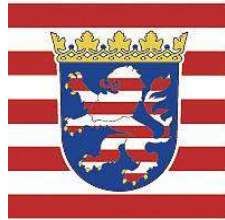
6. Verkehrsunfallentwicklung der Landkreise

Seite 34

6.1 Polizeipräsidium Südhessen - Übersicht

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	20.774	22.531	24.169	24.730	24.535	-195	-0,79%	↘
VU mit Personenschaden	3.202	3.136	3.474	3.526	3.362	-164	-4,65%	↘
Kategorie 1	34	29	37	28	34	6	21,43%	↗↗
Kategorie 2	550	525	579	559	443	-116	-20,75%	↘↘
Kategorie 3	2.618	2.582	2.858	2.939	2.885	-54	-1,84%	↘
Verunglückte Personen	4.018	3.973	4.418	4.486	4.253	-233	-5,19%	↘
Getötete	35	31	37	30	36	6	20,00%	↗↗
Schwerverletzte	603	585	639	601	489	-112	-18,64%	↘↘
Leichtverletzte	3.380	3.357	3.742	3.855	3.728	-127	-3,29%	↘
VU mit Sachschaden	17.572	19.395	20.695	21.204	21.173	-31	-0,15%	↘
Kategorie 4	2.048	2.147	1.980	2.179	1.777	-402	-18,45%	↘↘
Kategorie 5	15.377	17.066	18.515	18.835	19.209	374	1,99%	↗
Kategorie 6	147	182	200	190	187	-3	-1,58%	↘
Sachschaden in Mill.	69	75	119	96	94	-2	-2,44%	↘
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	375	441	509	485	408	-77	-15,88%	↘↘
Drogen	60	57	61	63	58	-5	-7,94%	↘
Mischkonsum	36	43	47	39	44	5	12,82%	↗↗
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	638	748	934	692	715	23	3,32%	↗
Drogen	819	1.025	964	1.084	1.087	3	0,28%	↗
Mischkonsum	68	63	82	65	55	-10	-15,38%	↘↘
Verfolgungsindex Alkohol	1,70	1,70	1,83	1,43	1,75			
Verfolgungsindex Drogen	13,65	17,98	15,80	17,21	18,74			
Unfallfluchten	6.014	6.246	6.619	6.855	6.726	-129	-1,88%	↘
davon mit Personenschaden	281	294	299	305	303	-2	-0,66%	↘
Aufklärungsquote	40%	42%	41%	40%	40%		-0,68%	↘
Wildunfälle	2.375	2.864	2.675	2.771	2.711	-60	-2,17%	↘

HESSEN



Verkehrslagebild für den Bereich des Polizeipräsidiums Südhessen

Inhaltsverzeichnis

1. Strukturdaten Südhessen

2. Unfalllage

- 2.1 Aktuelle Jahresentwicklung
- 2.2 Unfälle nach Unfalltypen
- 2.3 Unfälle auf klassifizierten Straßen
 - 2.3.1 Getötete Personen
 - 2.3.2 Schwerverletzte Personen
- 2.4 Unfälle mit Personenschaden nach Zeiten
- 2.5 Verkehrsunfallfluchten
- 2.6 Risikogruppen
 - 2.6.1 Kinder (0-13 Jahre)
 - 2.6.2 Jugendliche (14-17 Jahre)
 - 2.6.3 Junge Fahrer (18-24 Jahre)
 - 2.6.4 Altersgruppe 65 - 74
 - 2.6.5 Altersgruppe 75plus
- 2.7 Verkehrsbeteiligungen
 - 2.7.1 Fußgänger
 - 2.7.2 Fahrräder
 - 2.7.3 Pedelecs
 - 2.7.4 Motorisierte Zweiräder
 - 2.7.4.1 Mofa und FmH
 - 2.7.4.2 E-Bikes / S-Pedelecs
 - 2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 cm³
 - 2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125 cm³
 - 2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge / eScooter
 - 2.7.5 Pkw
 - 2.7.6 Lkw
 - 2.7.7 Kraftomnibusse
 - 2.7.8 Schienenfahrzeuge
 - 2.7.9 sonstige Fahrzeuge
- 2.8 Unfallursachen

3. Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraums

4. Education - Verkehrserziehung

5. Enforcement - Verkehrsüberwachung

- 5.1 Geschwindigkeit
- 5.2 Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss berauschender Mittel
- 5.3 Güter- und Personenverkehr

6. Verkehrsunfallentwicklung

- 6.1 Polizeipräsidium Südhessen - Übersicht
 - 6.1.1 Polizeidirektion Bergstraße
 - 6.1.2 Polizeidirektion Groß-Gerau
 - 6.1.3 Polizeidirektion Darmstadt-Dieburg
(Stadt Darmstadt und Landkreis Darmstadt-Dieburg)
 - 6.1.4 Polizeidirektion Odenwald
 - 6.1.5 Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste (Bundesautobahnen)