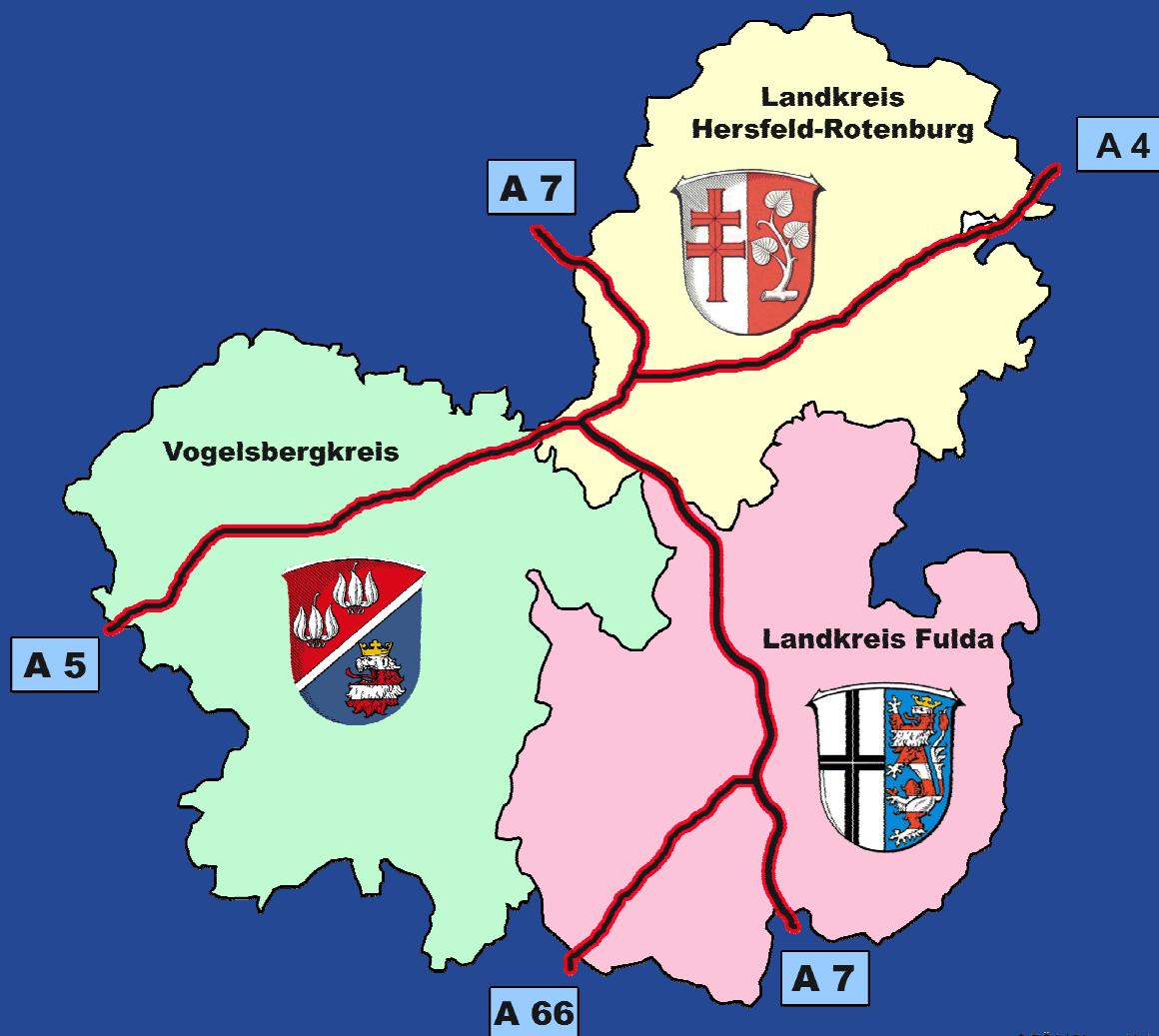


Verkehrsbericht 2024



Herausgeber: Polizeipräsidium Osthessen
Severingstraße 1 - 7
36041 Fulda

Redaktion: Abteilung Einsatz, Sachgebiet E 13 (Verkehr)
Döring, PHK'in

Statistisches Zahlenmaterial: Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Nordwest
Hessen Mobil
• Struktur des Straßennetzes
• Flächendaten

Statistisches Bundesamt (Destatis)
• Fzg.-Zulassungsdaten

Hessisches Statistisches Landesamt
• Bevölkerungsstrukturdaten

Polizeidirektionen Fulda, Hersfeld-Rotenburg, Vogelsberg und
Direktion Verkehrssicherheit / Sonderdienste
• Verkehrsunfalldaten

Druck: Hausdruckerei

*Veröffentlichung, Nachdruck, Vervielfältigung – auch auszugsweise – nur mit Quellenangabe
gestattet.*

INHALTSVERZEICHNIS

Erläuterungen

	Seite
1 Strukturdaten PP Osthessen	6
2 Unfalllage PP Osthessen	7
„Schadensuhr“	7
2.1 Aktuelle Jahresentwicklung	8
2.2 Unfälle nach Unfalltypen	9
2.3 Unfälle nach Straßenklassen	9
2.3.1 Getötete Personen	10
2.3.2 Schwerverletzte Personen	10
2.4 Verkehrsunfälle mit Personenschäden nach Zeiten	11
2.4.1 VU nach Monaten	11
2.4.2 VU nach Tagen	11
2.4.3 VU im Tagesverlauf	11
2.5 Verkehrsunfallfluchten	12
2.6 Risikogruppen	13
2.6.1 Kinder	13
2.6.2 Jugendliche	14
2.6.3 Junge Fahrer	15
2.6.4 Altersgruppe 65-74	16
2.6.5 Altersgruppe 75plus	17
2.7 Verkehrsbeteiligungen	18
2.7.1 Fußgänger	18
2.7.2 Fahrräder	19
2.7.3 Pedelecs	20
2.7.4 Motorisierte Zweiräder	21
2.7.4.1 Mofa und FmH	22
2.7.4.2 S-Pedelecs	23
2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125cm ³	24
2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125cm ³	25
2.7.4.5 Elektrokleinstfahrzeuge	26
2.7.5 PKW	27
2.7.6 LKW	28
2.7.7 Kraftomnibusse	29
2.7.8 Schienenfahrzeuge	30
2.7.9 Sonstige Fahrzeuge	31
2.8 Ausgewählte Unfallursachen	32
2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel	32
2.8.2 Geschwindigkeit	33
2.8.3 Abstand	33
2.8.4 Wildunfälle	34
2.8.5 Ursachen bei VU mit Personenschäden	35

2.8.6	Unfallursachen nach Kategorien	36
3	Engineering - Sichere Gestaltung des Verkehrsraumes	37
4	Education – Verkehrserziehung und Aufklärung	37
5	Enforcement - Verkehrsüberwachung	37
5.1	Geschwindigkeit	37
5.2	Folgenlose Fahrten unter Alkohol und anderen berauschenenden Mitteln	37
5.3	Güter- und Personenverkehr	37
6	Verkehrsunfallentwicklung	38
6.1	Polizeipräsidium Osthessen (gesamt)	38
6.2	Landkreis Fulda	39
6.2.1	PD Fulda (gesamt)	39
6.2.2	Polizeistation Fulda	40
6.2.3	Polizeistation Hilders	41
6.2.4	Polizeistation Hünfeld	42
6.3	Landkreis Hersfeld-Rotenburg	43
6.3.1	PD HEF-ROF (gesamt)	43
6.3.2	Polizeistation Bad Hersfeld	44
6.3.3	Polizeistation Rotenburg/F.	45
6.4	Landkreis Vogelsberg	46
6.4.1	PD Vogelsberg (gesamt)	46
6.4.2	Polizeistation Lauterbach	47
6.4.3	Polizeistation Alsfeld	48
6.5	Direktion Verkehrssicherheit/Sonderdienste	49
6.5.1	Bundesautobahnen (gesamt)	49
6.5.2	Polizeiautobahnstation Bad Hersfeld	50
6.5.3	Polizeiautobahnstation Petersberg	51

Erläuterungen

Allgemeines

Der Verkehrsbericht 2024 gibt einen Überblick über die bei der osthessischen Polizei bekannt gewordenen Verkehrsunfälle sowie über durchgeführte Maßnahmen zur Bekämpfung der Hauptunfallursachen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die Unfalldaten wurden aufgrund des „Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle“ vom 15.06.1990 (BGBl. I, S. 1078), geändert durch Gesetz vom 31.08.2015 (BGBl. I, S. 1474) erhoben und an das Hessische Statistische Landesamt gemeldet.

Gemäß den Unfallaufnahmerichtlinien vom 29.08.2016 gehören zu den meldepflichtigen Unfällen:

Kategorie 1: Verkehrsunfall mit Getöteten

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

Kategorie 2: Verkehrsunfall mit Schwerverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde für mind. 24 Stunden stationär in einem Krankenhaus aufgenommen.

Kategorie 3: Verkehrsunfall mit Leichtverletzten

Mindestens ein Unfallbeteiligter wurde leicht verletzt (keine stationäre Aufnahme bzw. kürzer 24 Stunden).

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 (außer Kategorie 6) oder eine Ordnungswidrigkeit verwirklicht wurde und alle beteiligten KFZ fahrbereit geblieben sind
- 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 berauschenenden Mitteln

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

Begriffsbestimmungen

Verunglückte

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

Leichtverletzte (LV)

Personen, deren Verletzungen ambulant behandelt wurden.

Schwerverletzte (SV)

Personen, welche nach dem Verkehrsunfall in ein Krankenhaus zur stationären Behandlung mind. 24 Stunden aufgenommen wurden.

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 den Verkehrsunfällen entstandenen Sachschäden.

Kostensätze für Personenschäden (je verunglückter Person)¹

Folgende Sätze sind gemäß der Empfehlung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, AG Verkehrsplanung) für die entsprechenden Unfallfolgen anzusetzen:

⇒ Getötete:	1.225.152	Euro
⇒ Schwerverletzte:	131.878	Euro
⇒ Leichtverletzte:	6.082	Euro

Trend

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

Unfallkategorien

- Kat 1: Unfall mit Getöteten
- Kat 2: Unfall mit Schwerverletzten
- Kat 3: Unfall mit Leichtverletzten
- Kat 4: Unfall mit schwerem Sachschaden
- Kat 5: Sonstiger Sachschadensunfall ohne Alkohol / anderer berausgender Mittel
- Kat 6: Sachschadensunfall mit Alkohol / anderer berausgender Mittel

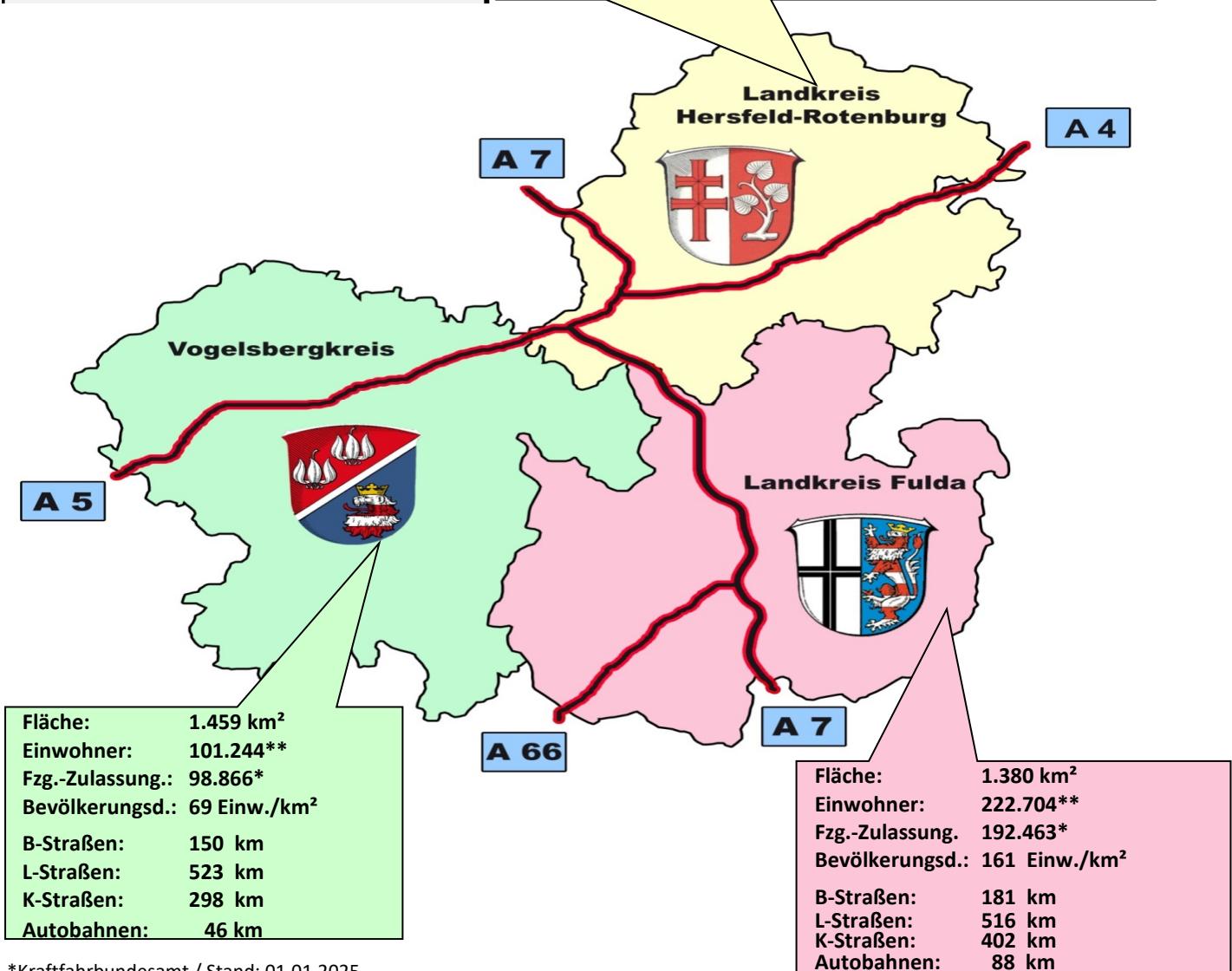
¹ Bundesanstalt für Straßenwesen / Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland / Unfallkosten 2023 / Januar 2025 (Veröffentlichung der Zahlen für das Jahr 2023)



Polizeipräsidium Osthessen

1 Strukturdaten Osthessen

<u>Gesamt</u>	
Fläche:	3.937 km ²
Einwohner:	441.648**
Bevölkerungsdichte:	112 Ein./Km ²
Kfz.-Zulassungen:	396.478*
Straßennetzstruktur:	
• Bundesstraßen:	476 km
• Landstraßen:	1328 km
• Kreisstraßen:	936 km
• Autobahnen:	247 km
sowie LK Werra-Meißner	11.634 km
LK Schwalm-Eder	9,040 km
B-Straßen:	145 km
L-Straßen:	289 km
K-Straßen:	236 km
Fläche:	1.098 km ²
Einwohner:	117.700**
Kfz.-Zulas.:	105.149*
Bevölkerung:	107 Einw./km ²



Zusammenfassung oder Schadensuhr

alle **48 Minuten**
wurde ein Verkehrsunfall polizeilich registriert

alle **4 Stunden**
verunfallte eine Person der Gruppe "Junge Fahrer"

alle **4 Stunden**
verunfallte eine Person der Gruppen "Senioren 65+/75+"

alle **4 Stunden**
wurde ein Mensch leicht oder schwer verletzt

alle **17 Tage**
starb ein Mensch auf osthessischen Straßen

alle **41 Tage**
starb eine Person in einem Pkw

alle **1 1/2 Tage**
wurde ein Unfall unter Alkohol- oder Drogeneinfluss verursacht

jede **10 te Stunde**
wurde eine Person unter Alkohol- und / oder Drogeneinfluss
durch die Polizei aus dem Verkehr gezogen

alle **3 Stunden**
wurde ein Wildunfall polizeilich aufgenommen

alle **4 Stunden**
beging der Unfallverursacher Unfallflucht

Die Gesamtzahl der polizeilich aufgenommenen und bearbeiteten Verkehrsunfälle im Bereich des Polizeipräsidiums Osthessen verringerte sich im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 181 auf insgesamt **10.867 Verkehrsunfälle**. Im vergangenen Jahr ereigneten sich 21 Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang, bei denen insgesamt 22 Personen ihr Leben verloren. Im Jahr 2024 verunglückten 2.055 Personen im öffentlichen Straßenverkehr. Im Vergleich zum letzten Jahr ist ein leichter Anstieg verunglückter Personen (+ 102 / + 5,22%) zu verzeichnen. Die Zahl der Schwerverletzten hat sich von 375 auf 401 Personen leicht erhöht (+ 6,93%). Auch bei den leichtverletzten Personen ist eine leichte Erhöhung der Fallzahlen erkennbar(1.632 / + 76 / + 4,88%).

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	9.413	10.145	10.759	11.048	10.867	-181	-1,64%
VU mit Personenschaden	1.293	1.324	1.580	1.454	1.500	46	3,16%
Kategorie 1	25	26	19	22	21	-1	-4,55%
Kategorie 2	364	376	382	303	337	34	11,22%
Kategorie 3	904	922	1.179	1.129	1.142	13	1,15%
Verunglückte Personen	1.721	1.853	2.123	1.953	2.055	102	5,22%
davon Getötete	25	27	20	22	22	0	0,00%
davon Schwerverletzte	433	439	448	375	401	26	6,93%
davon Leichtverletzte	1.263	1.387	1.655	1.556	1.632	76	4,88%
VU mit Sachschaden	8.120	8.821	9.179	9.594	9.367	-227	-2,37%
Kategorie 4	453	514	521	440	451	11	2,50%
Kategorie 5	7.598	8.228	8.576	9.065	8.842	-223	-2,46%
Kategorie 6	69	79	82	89	74	-15	-16,85%
Sachschaden in Mio.	36	43	45	48	48	0	-0,46%

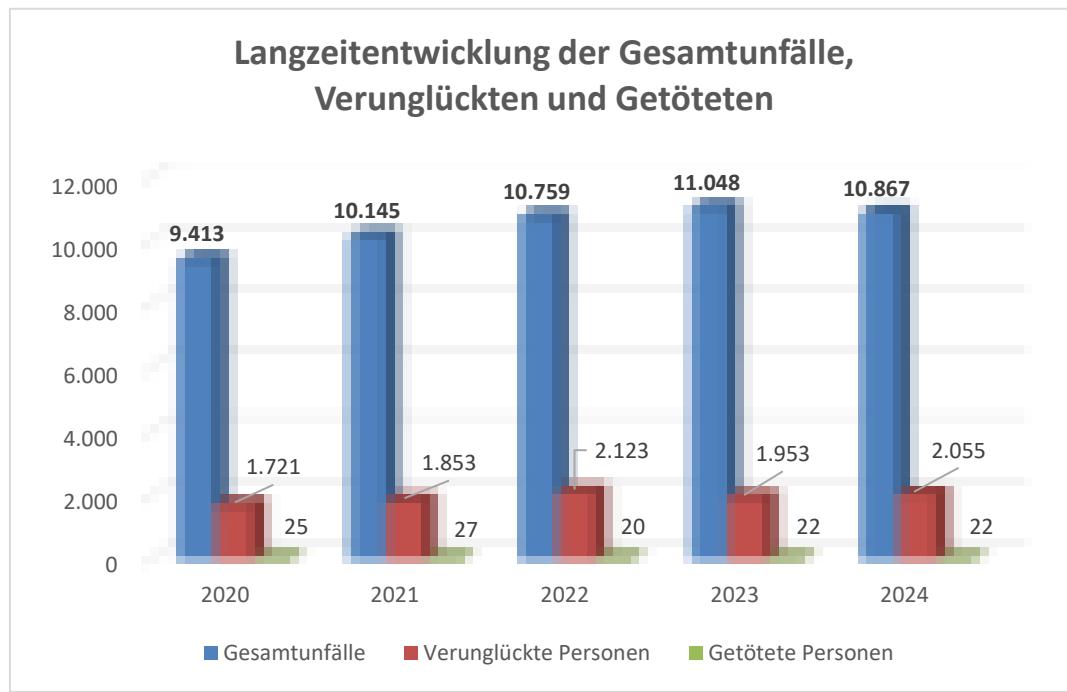


Abb. 1: Langzeitentwicklung der Gesamtunfälle, Verunglückten und Getöteten

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	1.316	1.428	1.561	1.564	1.402	-162	-10,36%	⬇️
Typ 2	318	307	326	342	375	33	9,65%	⬆️
Typ 3	597	620	632	645	682	37	5,74%	⬆️
Typ 4	39	42	45	47	51	4	8,51%	⬆️
Typ 5	442	450	482	467	512	45	9,64%	⬆️
Typ 6	1.417	1.746	2.195	2.181	1.967	-214	-9,81%	⬇️
Typ 7	5.284	5.552	5.518	5.802	5.878	76	1,31%	↗️

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Im Jahr 2024 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich des PP Osthessen 22% der Verkehrsunfälle auf den Bundesautobahnen, 37% außerhalb geschlossener Ortschaften und 41% innerhalb geschlossener Ortschaften. Auf den Bundesstraßen innerorts und Landesstraßen innerorts sowie auf sonstigen Straßen außerorts sind deutliche Rückgänge der Verkehrsunfallzahlen zu verzeichnen. Auf den Autobahnen, Bundesstraßen außerorts und Landesstraßen außerorts sind leichte Rückgänge der Verkehrsunfälle zu verzeichnen. Lediglich auf den Kreisstraßen innerorts und außerorts sowie auf sonstigen Straßen innerorts sind leichte Anstiege von Verkehrsunfällen festzustellen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	1.756	2.091	2.417	2.448	2.407	-41	-1,67%	⬇️
Bundesstraße innerorts	456	476	521	560	500	-60	-10,71%	⬇️
Bundesstraße außerorts	1.219	1.245	1.276	1.410	1.304	-106	-7,52%	⬇️
Landesstraße innerorts	699	698	761	791	700	-91	-11,50%	⬇️
Landesstraße außerorts	1.845	1.973	1.917	1.901	1.872	-29	-1,53%	⬇️
Kreisstraße innerorts	197	218	222	187	205	18	9,63%	⬆️
Kreisstraße außerorts	605	689	676	699	700	1	0,14%	↗️
Sonstige Straße innerorts	2.497	2.621	2.799	2.889	3.037	148	5,12%	⬆️
Sonstige Straße außerorts	139	134	170	163	142	-21	-12,88%	⬇️

Verteilung der Unfälle nach Straßenklassen

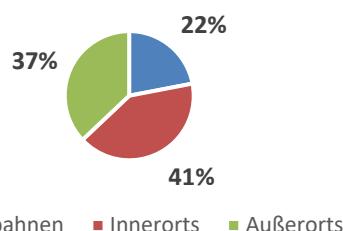


Abb. 2: Verteilung der Unfälle 2024 nach klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen

Auf osthessischen Straßen starben, wie auch im vergangenen Jahr, insgesamt 22 Menschen. Eine **deutliche Verringerung** der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang sind im Bereich der **Bundesstraßen außerorts** (- 5 / - 71,43%), **Landesstraßen außerorts** (- 4 / - 50%) und **sonstigen Straßen außerorts** (- 1 / - 100%) zu verzeichnen. Hingegen ist ein deutlicher Anstieg von tödlich verletzten Personen im Bereich der osthessischen Bundesautobahnen (+ 5) und Kreisstraßen außerorts (+ 4) erkennbar. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass in 82% der Fälle die Personen auf Bundesautobahnen und Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften zu Tode kamen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	5	9	2	3	8	5	166,67%	↑↑
Bundesstraße innerorts	1	1	1	0	0	0	0 %	→
Bundesstraße außerorts	7	7	2	7	2	-5	-71,43%	↓↓
Landesstraße innerorts	0	0	2	3	3	0	0,00%	→
Landesstraße außerorts	3	6	8	8	4	-4	-50,00%	↓↓
Kreisstraße innerorts	0	0	0	0	0	0	0 %	→
Kreisstraße außerorts	4	2	0	0	4	4	0 %	↑↑
Sonstige Straße innerorts	2	1	3	0	1	1	0 %	↑↑
Sonstige Straße außerorts	3	1	2	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Summe	25	27	20	22	22	0	0,00%	

2.3.2 Schwerverletzte Personen

Die Gesamtzahl der schwerverletzten Personen nach einem Verkehrsunfall ist im Jahr 2024 auf insgesamt 401 leicht gestiegen (+ 26 Unfälle / + 6,93%). Demgegenüber sanken die Unfälle mit schwerverletzten Personen auf Kreisstraßen innerorts (- 2 / - 14,29%). Die Zahl der Schwerverletzten blieb im Bereich der Bundesautobahnen konstant bei 61. Ein Anstieg der Verkehrsunfallzahlen ist im Bereich der Bundesstraßen innerorts (+ 3), der Landesstraßen innerorts (+ 8) und der "Sonstigen Straßen" innerorts (+ 16) / außerorts (+ 10) festzustellen.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	62	79	60	61	61	0	0,00%	→
Bundesstraße innerorts	25	30	25	17	20	3	17,65%	↑↑
Bundesstraße außerorts	76	55	89	74	69	-5	-6,76%	↓
Landesstraße innerorts	54	42	51	35	43	8	22,86%	↑↑
Landesstraße außerorts	104	81	87	91	85	-6	-6,59%	↓
Kreisstraße innerorts	11	14	14	14	12	-2	-14,29%	↓↓
Kreisstraße außerorts	33	40	38	27	29	2	7,41%	↑
Sonstige Straße innerorts	52	78	60	45	61	16	35,56%	↑↑
Sonstige Straße außerorts	16	20	24	11	21	10	90,91%	↑↑
Summe	433	439	448	375	401	26	6,93%	

2.4.1 Verkehrsunfälle nach Monaten

VU in Monaten

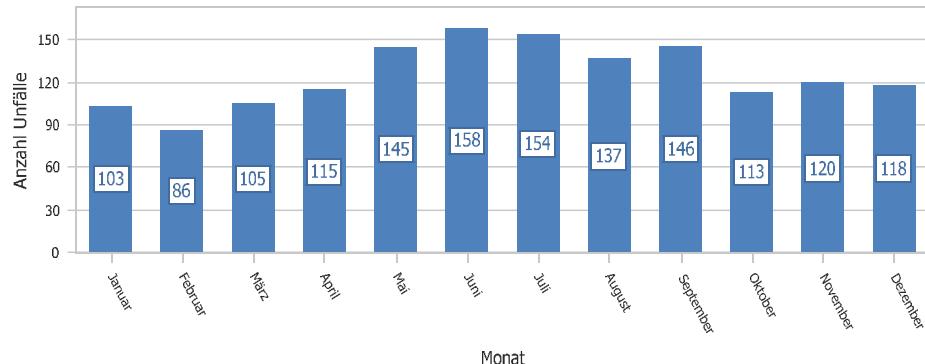


Abb. 3: Verteilung der Unfälle 2024 nach Monaten

2.4.2 Verkehrsunfälle nach Tagen

VU an Tagen

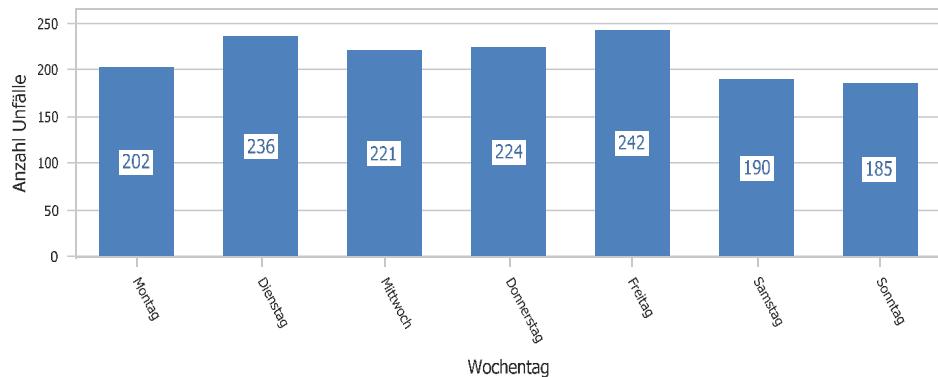


Abb. 4: Verteilung der Unfälle 2024 nach Tagen

2.4.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

VU im Tagesverlauf

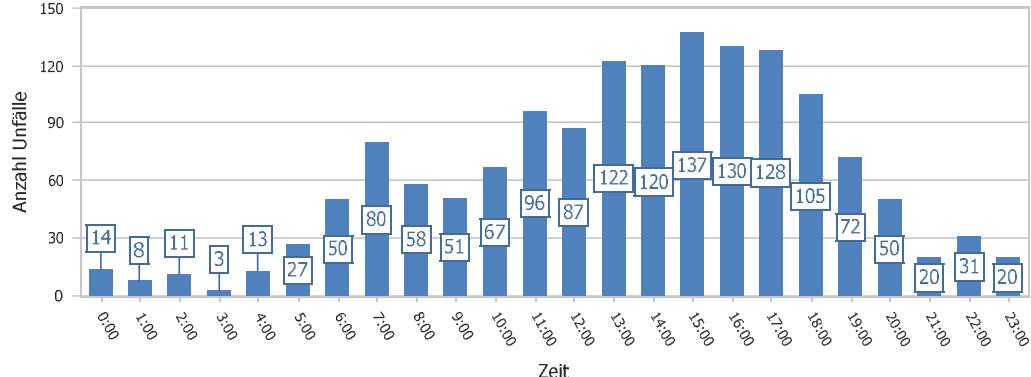


Abb. 5: Verteilung der Unfälle 2024 im Tagesverlauf

Im Deliktsbereich der Verkehrsunfallfluchten ist ein erneuter leichter Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen. Gegenüber dem Jahr 2023 hat sich die Anzahl der Verkehrsunfallfluchten um + 73 auf nunmehr 2.457 Verkehrsunfälle erhöht. Bei rund jedem fünften Verkehrsunfall (22,61%) in Osthessen hat sich ein Verkehrsunfallbeteiligter unberechtigt von der Unfallstelle entfernt. In 94,95% der Fälle handelt es sich dabei um Verkehrsunfälle mit Sachschaden. Bei 124 Unfällen dieser Deliktsart entstand Personenschaden (5,05%) - die Zahl der Verkehrsunfallfluchten mit Personenschaden ist von 109 Verkehrsunfällen auf 124 Verkehrsunfälle mit Fluchtverhalten deutlich gestiegen (+ 15 / + 13,76%). Von den insgesamt 149 verunglückten Personen wurde im Berichtszeitraum erfreulicherweise keine Person tödlich (- 2), aber 17 Personen schwer (+ 7) und 132 Personen leicht verletzt (+ 15). Die Aufklärungsquote im Bereich der Verkehrsunfallfluchten fiel im Berichtszeitraum um - 4,96% auf 39%.

Unabhängig von allen polizeilichen Ermittlungen ist die Polizei insbesondere auf die Hilfe von Zeuginnen und Zeugen angewiesen, die in diesem Bereich einen wichtigen Beitrag zur Auflösung dieser Straftaten leisten können.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	1.917	2.048	2.315	2.384	2.457	73	3,06% 
davon mit Sachschaden	1.826	1.947	2.206	2.275	2.333	58	2,55% 
davon mit Personenschaden	91	101	109	109	124	15	13,76% 
Verunglückte Personen	111	124	124	129	149	20	15,50% 
davon Getötete	2	1	0	2	0	-2	-100,00% 
davon Schwerverletzte	14	21	19	10	17	7	70,00% 
davon Leichtverletzte	95	102	105	117	132	15	12,82% 
Aufklärungsquote in %	43,87%	43,36%	45,75%	43,54%	39%	-4,96%	-11,38% 

Entwicklung der Verkehrsunfallfluchten

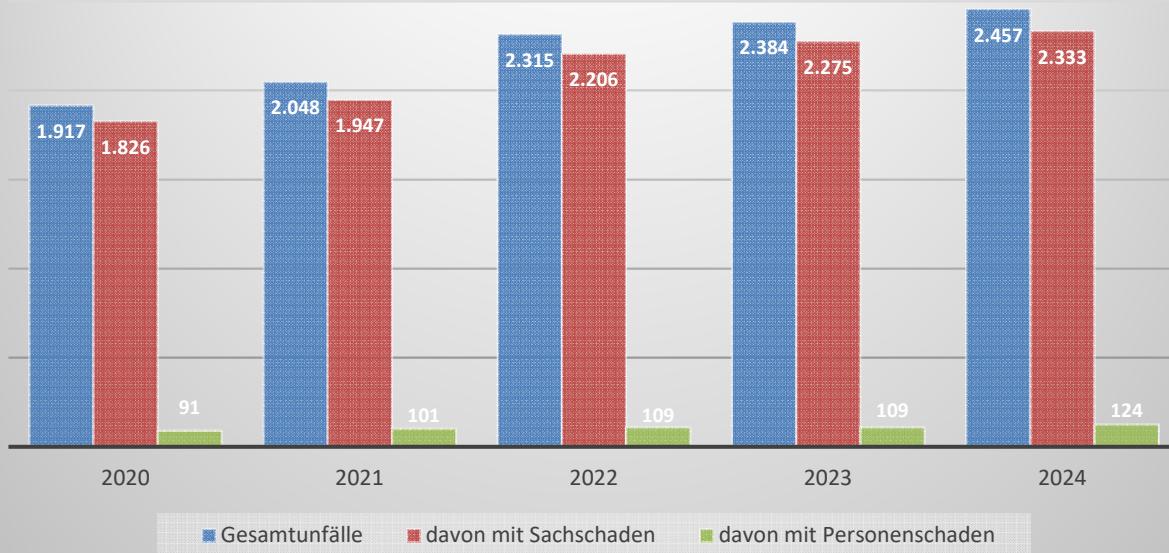


Abb. 7 Entwicklung der Unfallfluchten

2.6.1 Kinder

Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und der noch nicht ausgereiften kognitiven und motorischen Fähigkeiten stärker gefährdet als andere Verkehrsteilnehmer. In Osthessen lag ihr Bevölkerungsanteil im Jahr 2024 bei 12,89%. Sie waren an insgesamt 92 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies stellt einen Anteil von 0,85% des Gesamtunfallaufkommens dar. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der Unfälle unter der Beteiligung von Kindern um + 4,55%. Die Anzahl der Schulwegunfälle liegt mit 6 Unfällen auf einem konstanten niedrigen Niveau. Im Jahr 2024 wurde erneut kein Kind in dieser Altersgruppe tödlich verletzt (letztmalig starb ein Kind im Jahr 2022 in Folge eines Verkehrsunfalles). Auch die Zahl der schwerverletzten Kinder blieb mit 15 auf einem gleich bleibenden Niveau. Im Bereich der leichtverletzten Kinder ist hingegen ein Anstieg der Unfallzahlen um + 25,33% (2022 = 68 / 2023 = 75 / 2024 = 94) festzustellen. Am häufigsten verunglücken Kinder in einem Pkw, gefolgt von "Fußgänger" und "Fahrrad".

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß-gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	0	0	2	52	18	1	19
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	3	0	3
Verunglückte	0	0	3	69	15	5	17
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	9	3	0	3
davon Leichtverletzte	0	0	3	60	12	5	14
männlich	0	0	1	34	10	4	14
weiblich	0	0	2	35	5	1	3
divers	0	0	0	0	0	0	0

0 - 13 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
			Wert	Prozent			
Gesamtunfälle	88	92	4	4,55%	↗		
davon Schulwegunfälle	6	6	0	0,00%	→		
Verunglückte	90	109	19	21,11%	↑↑		
davon Getötete	0	0	0	0 %	→		
davon Schwerverletzte	15	15	0	0,00%	→		
davon Leichtverletzte	75	94	19	25,33%	↑↑		
männlich	52	63	11	21,15%	↑↑		
weiblich	38	46	8	21,05%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		

Der Bevölkerungsanteil der osthessischen Jugendlichen in 2024 lag bei 3,77%. Sie waren im Jahr 2024 an insgesamt 181 Verkehrsunfällen beteiligt. Damit stieg im Jahr 2024 die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Jugendlichen wieder um + 21,48% auf nunmehr 181 (+ 32). 2024 kamen zwei Jugendliche bei einem Verkehrsunfall auf osthessischen Straßen ums Leben. Die Zahl der schwerverletzten Jugendlichen stieg im Berichtszeitraum leicht um 7,14% (+ 2 / von 28 auf 30). Zu einem Großteil (44,14%) wurden männliche Jugendliche bei Verkehrsunfällen unter der Beteiligung von motorisierten Zweirädern verletzt. Weiterhin ereigneten sich 4 Verkehrsunfälle in der Rubrik „Begleitetes Fahren mit 17 Jahren“. Bei allen 4 Unfällen wurde die Fahrerin / der Fahrer nicht als Verursacher geführt.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß-gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	37	57	1	46	19	18	4
Verunglückte	32	52	0	33	14	11	3
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	6	13	0	7	4	0	0
davon Leichtverletzte	26	38	0	25	10	11	3
männlich	25	39	0	8	12	11	0
weiblich	7	13	0	25	2	0	3
divers	0	0	0	0	0	0	0

14 - 17 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
			Unfälle	Prozent			
Gesamtunfälle	149	181	32	21,48%	↑↑		
Verunglückte	136	145	9	6,62%	↑		
davon Getötete	2	2	0	0,00%	→		
davon Schwerverletzte	28	30	2	7,14%	↑		
davon Leichtverletzte	106	113	7	6,60%	↑		
männlich	90	95	5	5,56%	↑		
weiblich	46	50	4	8,70%	↑		
divers	0	0	0	0 %	→		

In Osthessen betrug der Anteil dieser Altersgruppe im Jahr 2024 in Bezug auf die Gesamtbevölkerung 6,97%. Sie waren an insgesamt 1.987 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies entspricht einem prozentualen Anteil von 18,28% am Gesamtunfallgeschehen. Folglich sind sie statistisch gesehen deutlich überrepräsentiert am Unfallgeschehen in Osthessen. Sie sind an fast jedem fünften Unfall beteiligt. Im Vergleich zu 2023 sanken die Verkehrsunfallzahlen erneut um - 1,73% (- 35 Unfälle). Bei 1.423 Unfällen wurden „Junge Fahrer“ als Unfallverursacher geführt. Dies entspricht einem Prozentsatz von 71,62%. Die Verkehrsunfälle mit tödlichem Verlauf sind auf einem konstant niedrigen Niveau (eine tödlich verletzte Person). Die Anzahl der Schwerverletzten in dieser Kategorie stieg jedoch deutlich um 25% auf 65 (+ 13). Auch im Bereich der Leichtverletzten ist ein leichter Trend zu steigenden Unfallzahlen erkennbar (+ 1,05% / + 3).

18 -24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß-gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	9	52	129	1.754	16	32	7
Verunglückte	7	45	8	267	13	10	6
davon Getötete	0	1	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	3	16	1	41	2	1	1
davon Leichtverletzte	4	28	7	226	11	9	5
männlich	6	36	6	140	12	6	4
weiblich	1	9	2	127	1	4	2
divers	0	0	0	0	0	0	0

18 - 24 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
			Wert	Prozent			
Gesamtunfälle	2.022	1.987	-35	-1,73%	↙		
Verunglückte	340	356	16	4,71%	↗		
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→		
davon Schwerverletzte	52	65	13	25,00%	↑↑		
davon Leichtverletzte	287	290	3	1,05%	↗		
männlich	210	210	0	0,00%	→		
weiblich	130	146	16	12,31%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		

Der Anteil der „Altersgruppe 65 – 74 Jahre“ an der Gesamtbevölkerung in Osthessen in 2024 betrug 12,54%. Diese Gruppe war an insgesamt 1.215 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies stellt eine Beteiligung am Gesamtunfallaufkommen von 11,18% dar. Damit liegt diese Gruppe geringfügig unter dem prozentualen Anteil ihrer Altersgruppe am Unfallgeschehen in Osthessen. Bei 723 Verkehrsunfällen wurde diese Gruppe als Unfallverursacher geführt. Dies entspricht einem Anteil von 59,51%. Vier Personen dieser Altersgruppe verstarben infolge eines Unfallgeschehens (+ 1 / + 33,33%). 3 tödlich verletzte Fahrzeugführende dieser Altersgruppe wurden als Unfallverursacher geführt. Die Zahl der Verunglückten nahm zu (+ 27 / + 17,76%) und liegt aktuell bei 179. In 85,84% der Fälle verunfallte diese Altergruppe mit bzw. in einem Pkw. Andere Fahrzeugbeteiligungen spielten nur eine untergeordnete Rolle.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß-gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	5	16	90	1.043	30	30	14
Verunglückte	4	17	4	110	29	8	7
davon Getötete	1	0	0	2	0	0	1
davon Schwerverletzte	0	7	1	20	12	3	0
davon Leichtverletzte	3	10	3	88	17	5	6
männlich	3	15	4	59	18	5	6
weiblich	1	2	0	51	11	3	1
divers	0	0	0	0	0	0	0

65 - 74 Jahre	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
			Wert	Prozent			
Gesamtunfälle	1.166	1.215	49	4,20%	↗		
Verunglückte	152	179	27	17,76%	↑↑		
davon Getötete	3	4	1	33,33%	↑↑		
davon Schwerverletzte	35	43	8	22,86%	↑↑		
davon Leichtverletzte	114	132	18	15,79%	↑↑		
männlich	90	110	20	22,22%	↑↑		
weiblich	62	69	7	11,29%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		

Der Bevölkerungsanteil dieser Altersgruppe lag im Jahr 2024 in Osthessen bei 11,45%. Diese Altersgruppe war an insgesamt 827 Unfällen beteiligt. Dies entspricht einer leichten Steigerung um + 7,82% (+ 60) zum Vorjahr. In 601 Fällen wurde diese Altersgruppe als Unfallverursacher geführt. Dies entspricht einer Quote von 72,67% - in gut 7 von 10 Unfällen setzte somit diese Gruppe die Ursache für ein Unfallgeschehen. Statistisch gesehen liegt die Beteiligung dieser Altersgruppe am Gesamtunfallgeschehen in Osthessen bei 7,61% und damit deutlich unter ihrem eigentlichen Bevölkerungsanteil. Hier ist jedoch anzumerken, dass ein bedeutender Teil dieser Altersgruppe aufgrund gesundheitlicher Einschränkungen bzw. körperlichen Konstitution kein Fahrzeug mehr führt bzw. ein Fahrzeug nur noch geringfügig bzw. zielgerichtet nutzt (nur noch bei Tageslicht, nicht mehr bei Regen etc.). In 2024 verloren, wie auch im vergangenen Jahr, vier Menschen dieser Altersgruppe ihr Leben infolge eines Unfallgeschehens. Eine deutliche Steigerung ist bei den Verunglückten (von 95 auf 125 / + 31,58%) zu verzeichnen. Die Zahl der Schwerverletzten stieg ebenfalls um 39,13% (von 23 auf 32). Ein gleiches Bild zeigen die Zahlen der leichtverletzten Personen. Auch hier stiegen die Verkehrsunfallzahlen deutlich (von 68 auf 89 / + 21 / + 30,88%). 2 Fahrerinnen / Fahrer dieser Altersgruppe verursachten Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang (wobei beide Fahrzeugführenden zu Tode kamen).

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	3	5	4	765	16	9	26
Verunglückte	3	3	0	79	14	4	22
davon Getötete	0	0	0	2	1	0	1
davon Schwerverletzte	0	2	0	15	2	1	12
davon Leichtverletzte	3	1	0	62	11	3	9
männlich	3	3	0	47	10	2	13
weiblich	0	0	0	32	4	2	9
divers	0	0	0	0	0	0	0

75 Jahre und älter	2023	2024	Veränderungen zum		Trend
			Vorjahr		
Gesamtunfälle	767	827	60	7,82%	↑
Verunglückte	95	125	30	31,58%	↑↑
davon Getötete	4	4	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	23	32	9	39,13%	↑↑
davon Leichtverletzte	68	89	21	30,88%	↑↑
männlich	60	78	18	30,00%	↑↑
weiblich	35	47	12	34,29%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	→

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

In der Sparte der Verkehrsunfälle mit Fußgängern kam es im Jahr 2024 zu einem deutlichen Anstieg der Unfallzahlen um + 13,08% (+ 17) auf jetzt 147 Fälle. Im Bereich der verunglückten Fußgänger ist ein leichter Anstieg der Fallzahlen von 102 im Jahr 2023 auf 147 im Jahr 2024 zu verzeichnen (+ 17 / + 7,84%). Eine ähnliche Entwicklung setzt sich auch bei den tödlich verletzten Fußgängerinnen und Fußgängern fort. Im Berichtszeitraum wurden drei Personen tödlich verletzt (von 0 im Jahr 2023 auf 3 im Jahr 2024). Die Zahl der Schwerverletzten stieg ebenfalls von 22 auf 26, die Zahl der leichtverletzten Personen stieg leicht um 1,25% (von 80 auf 81 Personen). In 42,18% war falsches Verhalten der Fußgänger unfallursächlich (bei 62 Verkehrsunfällen). In 39,46% der Unfälle (58) mit Fußgängerbeteiligung wurden Fußgänger als Verursacher geführt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	19	4	7	68	14	26	10
Verunglückte	17	3	6	54	7	22	1
davon Getötete	0	0	0	1	1	1	0
davon Schwerverletzte	3	0	1	10	0	12	0
davon Leichtverletzte	14	3	5	43	6	9	1
männlich	14	0	4	19	6	13	0
weiblich	3	3	2	35	1	9	1
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	5	1	1	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	11	2	3	21	6	9	10
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	130	147	17	13,08%	↑↑		
Verunglückte	102	110	8	7,84%	↑		
davon Getötete	0	3	3	0 %	↑↑		
davon Schwerverletzte	22	26	4	18,18%	↑↑		
davon Leichtverletzte	80	81	1	1,25%	↗		
männlich	53	56	3	5,66%	↑		
weiblich	49	54	5	10,20%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	4	0	-4	-100,00%	↓↓		
Ablenkung (05 - 06)	2	7	5	250,00%	↑↑		
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	52	62	10	19,23%	↑↑		
Sonstige	0	0	0	0 %	→		

Nach einer deutlichen Senkung der Fahrradunfälle im Jahr 2023 blieben diese im Jahr 2024 auf einem gleichbleibenden Niveau. Es verunglückten in 2024 geringfügig weniger Radfahrerinnen und Radfahrer (von 128 auf 117 / - 11 / - 8,59%). Die Zahl der Getöteten blieb ebenfalls konstant bei zwei tödlich verletzten Personen. Erfreulicherweise sanken die Unfallzahlen im Bereich der schwerverletzten Personen deutlich um 30,30% (von 33 auf 23). Auch im Bereich der Leichtverletzten ist ein leichter Rückgang der Fallzahlen um 1,08% zu verzeichnen. Bei 93 Unfällen (63,27%) mit Beteiligung eines Fahrrades war die Fzg.-Führerin / der Fzg.-Führer Unfallverursacherin / Unfallverursacher. Festzustellen ist auch, dass deutlich mehr männliche Radfahrer im Rahmen eines Unfallgeschehens verunglückten. Ihr Anteil liegt bei 72,65%. Mehr als die Hälfte der Unfallbeteiligten (53,74%) waren im Alter zwischen 25-64 Jahren.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	18	14	11	79	13	8	7
Verunglückte	15	10	10	64	11	7	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	1	0
davon Schwerverletzte	3	2	2	12	3	1	0
davon Leichtverletzte	12	8	8	51	8	5	0
männlich	10	8	10	46	6	5	0
weiblich	5	2	0	18	5	2	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	14	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	5	2	3	10	2	1	2
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	1	0	1	7	0	2	2
Geschwindigkeit (12 - 13)	1	1	2	7	1	0	0
Abstand (14 - 15)	1	0	1	4	0	0	1
Überholen (16 - 23)	0	0	0	2	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	2	3	1	4	1	0	2
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	2	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	2	0	0	0
Sonstige	2	4	3	15	0	2	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	147	147	0	0,00%	➔	
Verunglückte	128	117	-11	-8,59%	⬇	
davon Getötete	2	2	0	0,00%	➔	
davon Schwerverletzte	33	23	-10	-30,30%	⬇⬇	
davon Leichtverletzte	93	92	-1	-1,08%	⬇	
männlich	105	85	-20	-19,05%	⬇⬇	
weiblich	23	32	9	39,13%	⬆⬆	
divers	0	0	0	0 %	➔	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	20	15	-5	-25,00%	⬇⬇	
Ablenkung (05 - 06)	12	25	13	108,33%	⬆⬆	
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	22	13	-9	-40,91%	⬇⬇	
Geschwindigkeit (12 - 13)	17	12	-5	-29,41%	⬇⬇	
Abstand (14 - 15)	4	7	3	75,00%	⬆⬆	
Überholen (16 - 23)	2	2	0	0,00%	➔	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	13	13	0	0,00%	➔	
Abbiegen (34 - 35)	7	2	-5	-71,43%	⬇⬇	
Technische Mängel (50 - 55)	4	4	0	0,00%	➔	
Sonstige	25	26	1	4,00%	↗	

Pedelecs (Pedal Electric Cycle) werden als Fortbewegungsmittel in der Bevölkerung immer beliebter. Diese deutliche Zunahme an Fahrzeugen spiegelt sich auch in der Verkehrsunfallstatistik wider. Im Berichtszeitraum ist ein deutlicher Anstieg der Unfallzahlen von 80 im Jahr 2023 auf 97 im Jahr 2024 zu verzeichnen (+ 17 / + 21,25%). Die Zahl der Verunglückten stieg ebenfalls deutlich von 73 auf nunmehr 87 (+ 19,18% / + 14). Im Jahr 2024 wurde erneut keine Person tödlich verletzt. Bei der Anzahl von schwerverletzten Personen ist mehr als eine Verdoppelung der Fallzahlen zu registrieren (von 15 auf 33 / + 18 / + 120%). 54 Personen wurden bei einem Pedelec-Unfall leicht verletzt (- 6,90% / - 4). Bei Rund 90% der Unfälle mit einem Pedelec werden die Fahrzeugführenden im Rahmen des Unfallgeschehens schwer oder leicht verletzt. Bei 51 Unfallgeschehen setzte der Pedelec-Fahrende die Unfallursache. Von den 87 verunglückten Personen sind 71,26% männlich. In 61,92% der Fälle war die Altersgruppe 25-64 beteiligt.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	0	5	5	62	17	8	1
Verunglückte	0	4	3	55	18	7	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	0	21	9	1	0
davon Leichtverletzte	0	2	3	34	9	6	0
männlich	0	4	2	39	12	5	0
weiblich	0	0	1	16	6	2	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	15	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	0	5	6	1	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	2	1	8	1	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	1	8	3	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	1	1	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0	2	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	2	1	1	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	2	2	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	0	0	0
Sonstige	0	2	1	5	0	0	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	80	97	17	21,25%	↑↑		
Verunglückte	73	87	14	19,18%	↑↑		
davon Getötete	0	0	0	0 %	→		
davon Schwerverletzte	15	33	18	120,00%	↑↑		
davon Leichtverletzte	58	54	-4	-6,90%	↓		
männlich	52	62	10	19,23%	↑↑		
weiblich	21	25	4	19,05%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	10	15	5	50,00%	↑↑		
Ablenkung (05 - 06)	11	13	2	18,18%	↑↑		
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	4	13	9	225,00%	↑↑		
Geschwindigkeit (12 - 13)	8	13	5	62,50%	↑↑		
Abstand (14 - 15)	3	2	-1	-33,33%	↓↓		
Überholen (16 - 23)	1	2	1	100,00%	↑↑		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	6	4	-2	-33,33%	↓↓		
Abbiegen (34 - 35)	3	5	2	66,67%	↑↑		
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	0 %	↑↑		
Sonstige	11	9	-2	-18,18%	↓↓		

Die Gesamtunfallzahlen im Bereich der „Motorisierten Zweiräder“ sind, nach einem Höchststand im letzten Jahr, wieder leicht um - 3,68% auf 340 (- 13) gesunken. Im Bereich der Verunglückten stieg hingegen die Gesamtzahl leicht um + 13 auf nunmehr 297 (+ 4,58%). 2024 verstarben 5 Menschen mit ihrem „Zweirad“. Dies bedeutet eine Verringerung der Zahl der tödlich Verletzten um - 2. In 4 Fällen wurden die Zweiradfahrenden als Unfallverursacher geführt und verstarben. Die Zahl der Schwerverletzten stieg hingegen um + 26,67% auf 95 (+ 20). Ein leichter Rückgang um -2,48% ist bei den Leichtverletzten zu verzeichnen (von 202 auf 197). 80,81% der Verunglückten waren männlich. In 74 Fällen war „nicht angepasste Geschwindigkeit“ unfallursächlich für das Unfallgeschehen (21,76% der Zweiradunfälle). Eine weitere hervorzuhebende Unfallursache, neben den „sonstigen“ Ursachen, ist die „Ablenkung“ mit 43 Fällen.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	0	107	69	138	22	9	4
Verunglückte	0	94	58	116	22	7	0
davon Getötete	0	1	1	2	1	0	0
davon Schwerverletzte	0	19	20	45	8	3	0
davon Leichtverletzte	0	74	37	69	13	4	0
männlich	0	74	46	94	19	7	0
weiblich	0	20	12	22	3	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	3	4	8	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	11	11	13	6	2	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	26	19	28	0	1	0
Abstand (14 - 15)	0	11	5	9	2	2	1
Überholen (16 - 23)	0	0	5	9	1	0	2
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	6	2	4	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	8	2	4	2	1	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	3	0	2	1	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	0	1	0	0	0
Sonstige	0	10	10	16	2	3	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	353	340	-13	-3,68%	↙	
Verunglückte	284	297	13	4,58%	↗	
davon Getötete	7	5	-2	-28,57%	⬇️⬇️	
davon Schwerverletzte	75	95	20	26,67%	⬆️⬆️	
davon Leichtverletzte	202	197	-5	-2,48%	↙	
männlich	219	240	21	9,59%	↗	
weiblich	65	57	-8	-12,31%	⬇️⬇️	
divers	0	0	0	0 %	→	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	29	15	-14	-48,28%	⬇️⬇️	
Ablenkung (05 - 06)	42	43	1	2,38%	↗	
Geschwindigkeit (12 - 13)	86	74	-12	-13,95%	⬇️⬇️	
Abstand (14 - 15)	26	30	4	15,38%	⬆️⬆️	
Überholen (16 - 23)	12	17	5	41,67%	⬆️⬆️	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	12	2	20,00%	⬆️⬆️	
Abbiegen (34 - 35)	15	17	2	13,33%	⬆️⬆️	
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	5	6	1	20,00%	⬆️⬆️	
Technische Mängel (50 - 55)	3	2	-1	-33,33%	⬇️⬇️	
Sonstige	46	42	-4	-8,70%	⬇️	

An jedem fünften Verkehrsunfall mit einem motorisierten Zweirad in Osthessen waren Mofas bzw. Fahrräder mit Hilfsmotor beteiligt (20,59%). Die Zahl der Unfälle sank in 2024 deutlich um - 14 Unfälle auf 70 (- 16,67%). Die Zahl der Verunglückten sank leicht um - 3,23% auf insgesamt 60 (- 2). Die Zahl der Getöteten sank erfreulicherweise um 50% auf nunmehr eine Person. In der Rubrik "Schwerverletzte" ist hingegen ein Anstieg um 37,50% festzustellen (von 8 auf 11). In der Kategorie der leichtverletzten Personen ist ein leichter Rückgang von 52 auf 48 festzustellen. 78,33% der Verunglückten waren männlich.

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

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	84	70	-14	-16,67%	⬇️⬇️	
Verunglückte	62	60	-2	-3,23%	⬇️	
davon Getötete	2	1	-1	-50,00%	⬇️⬇️	
davon Schwerverletzte	8	11	3	37,50%	⬆️⬆️	
davon Leichtverletzte	52	48	-4	-7,69%	⬇️	
männlich	47	47	0	0,00%	→	
weiblich	15	13	-2	-13,33%	⬇️⬇️	
divers	0	0	0	0 %	→	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	9	3	-6	-66,67%	⬇️⬇️	
Ablenkung (05 - 06)	6	5	-1	-16,67%	⬇️⬇️	
Geschwindigkeit (12 - 13)	10	6	-4	-40,00%	⬇️⬇️	
Abstand (14 - 15)	2	5	3	150,00%	⬆️⬆️	
Überholen (16 - 23)	3	1	-2	-66,67%	⬇️⬇️	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	3	4	1	33,33%	⬆️⬆️	
Abbiegen (34 -35)	7	7	0	0,00%	→	
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	0	-2	-100,00%	⬇️⬇️	
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→	
Sonstige	10	9	-1	-10,00%	⬇️	

Aufgrund ihres sehr geringen Marktanteils spielen S-Pedelecs - sog. E-Bikes (mehr als 25 km/h bis 45 km/h) - beim Unfallgeschehen in Osthessen eine untergeordnete Rolle. In 2024 wurde erneut ein Verkehrsunfall mit einem S-Pedelec polizeilich aufgenommen. Hierbei verletzte sich der S-Pedelec Fahrer schwer.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	0	1	0	0
Verunglückte	0	0	0	0	1	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	0	0	0	0
männlich	0	0	0	0	1	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	0	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	1	1	0	0,00%	➔		
Verunglückte	1	1	0	0,00%	➔		
davon Getötete	0	0	0	0 %	➔		
davon Schwerverletzte	0	1	1	0 %	⬆️⬆️		
davon Leichtverletzte	1	0	-1	-100,00%	⬇️⬇️		
männlich	0	1	1	0 %	⬆️⬆️		
weiblich	1	0	-1	-100,00%	⬇️⬇️		
divers	0	0	0	0 %	➔		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	➔		
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0 %	➔		
Geschwindigkeit (12 - 13)	1	0	-1	-100,00%	⬇️⬇️		
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	1	0	-1	-100,00%	⬇️		

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

Seite 24

An jedem fünften Unfall eines motorisierten Zweirads ist diese Fahrzeugklasse beteiligt (22,29%). Erstmals seit 2018 kam es wieder zu sinken Unfallzahlen. In 2024 fielen die Unfallzahlen deutlich um - 13,75% (von 80 auf aktuell 69 Unfälle). 92,75% der Kfz.-Führenden wurden bei Verkehrsunfällen mit dieser Fzg.-Beteiligung verletzt. Während sich die Zahl der Getöteten auf einem gleich bleibenden Niveau bewegt (1), sanken die Unfälle mit Schwerverletzten um - 2 (von 17 auf 15). Auch im Bereich der leichtverletzten Zweiradfahrenden sanken die Zahlen deutlich von 56 auf 48 (- 14,29%). In dieser Fahrzeugklasse sind die männlich verletzten Personen mit 75% sowie die Altersklasse 14-17 Jahre mit 48 Unfällen (69,57%) deutlich überrepräsentiert. Als Hauptunfallursache sticht hier die "Geschwindigkeit" (26 Unfälle) hervor.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	0	48	8	13	2	1	0
Verunglückte	0	43	8	11	2	0	0
davon Getötete	0	1	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	10	2	3	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	32	6	8	2	0	0
männlich	0	32	6	8	2	0	0
weiblich	0	11	2	3	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	0	0	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	5	1	2	1	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	19	4	3	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	4	1	1	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	1	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	0	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	3	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	2	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	2	1	2	0	2	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	80	69	-11	-13,75%	⬇️⬇️
Verunglückte	74	64	-10	-13,51%	⬇️⬇️
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	17	15	-2	-11,76%	⬇️⬇️
davon Leichtverletzte	56	48	-8	-14,29%	⬇️⬇️
männlich	55	48	-7	-12,73%	⬇️⬇️
weiblich	19	16	-3	-15,79%	⬇️⬇️
divers	0	0	0	0 %	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	6	1	-5	-83,33%	⬇️⬇️
Ablenkung (05 - 06)	8	9	1	12,50%	⬆️⬆️
Geschwindigkeit (12 - 13)	23	26	3	13,04%	⬆️⬆️
Abstand (14 - 15)	8	7	-1	-12,50%	⬇️⬇️
Überholen (16 - 23)	3	2	-1	-33,33%	⬇️⬇️
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	4	1	-3	-75,00%	⬇️⬇️
Abbiegen (34 - 35)	2	3	1	50,00%	⬆️⬆️
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	2	1	100,00%	⬆️⬆️
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0 %	→
Sonstige	7	7	0	0,00%	→

Bei 46,18% der Verkehrsunfall mit der Beteiligung eines motorisierten Zweirads war ein Kraftfahrzeug dieser Klasse beteiligt. In 2024 ereigneten sich 157 Unfälle mit einem motorisierten Zweirad über 125³. Insgesamt wurden dabei 3 Menschen tödlich verletzt (von vier auf drei / - 25,00%). Bei den Schwerverletzten hingegen ist ein deutlicher Anstieg um + 40,91% zu verzeichnen (von 44 auf 62). Bei den Leichtverletzten gab es eine leichte Senkung von - 5,33%. Die Altersgruppe 25-64 Jahre war an 55,41% der Unfälle beteiligt, gefolgt von der Altersgruppe 18-24 Jahre mit 28,03%. 85,29% der verunglückten Zweiradfahrenden waren männlich. Wie bereits bei den motorisierten Zweirädern unter 125³ dargestellt, liegen auch in dieser Gruppe die Unfallursachen in der "nicht angepassten Geschwindigkeit" (obwohl ein deutlicher Rückgang der Geschwindigkeitsunfälle um - 20,41% zu verzeichnen ist) sowie "Ablenkung" und "Abstand".

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	9	44	87	14	4	2
Verunglückte	0	9	37	72	15	3	0
davon Getötete	0	0	1	2	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	3	14	36	7	2	0
davon Leichtverletzte	0	6	22	34	8	1	0
männlich	0	7	30	63	13	3	0
weiblich	0	2	7	9	2	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	1	4	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	10	9	4	2	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	2	15	22	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	3	3	8	1	2	1
Überholen (16 - 23)	0	0	4	8	1	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	2	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	1	2	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	1	1	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	0	0	0
Sonstige	0	0	5	7	1	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	158	157	-1	-0,63%	↙	
Verunglückte	123	136	13	10,57%	↑↑	
davon Getötete	4	3	-1	-25,00%	↘↓	
davon Schwerverletzte	44	62	18	40,91%	↑↑	
davon Leichtverletzte	75	71	-4	-5,33%	↘	
männlich	100	116	16	16,00%	↑↑	
weiblich	23	20	-3	-13,04%	↓↓	
divers	0	0	0	0 %	→	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	5	6	1	20,00%	↑↑	
Ablenkung (05 - 06)	21	26	5	23,81%	↑↑	
Geschwindigkeit (12 - 13)	49	39	-10	-20,41%	↘↓	
Abstand (14 - 15)	15	18	3	20,00%	↑↑	
Überholen (16 - 23)	6	14	8	133,33%	↑↑	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	2	2	0	0,00%	→	
Abbiegen (34 - 35)	6	4	-2	-33,33%	↘↓	
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	2	1	100,00%	↑↑	
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	1	0 %	↑↑	
Sonstige	14	13	-1	-7,14%	↘	

Insbesondere in Städten gehören sog. E-Scooter mittlerweile zum Stadtbild. Obwohl in Osthessen keine Verleihfirmen ansässig sind, treten diese immer häufiger im Verkehrsgeschehen auf. Im Jahr 2022 wurden die Elektrokleinstfahrzeuge in die Verkehrsunfallstatistik aufgenommen. In 2024 wurden 44 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Dies bedeutet einen Anstieg um + 37,50% im Vergleich zum Vorjahr (von 32 auf 44). Wie im Jahr 2023 wurden auch im Jahr 2024 keine Elektrokleinstfahrzeugführende tödlich verletzt. Die Zahl der Schwerverletzten blieb im Vergleich zum Vorjahr kostant bei 6, die Zahl der leichtverletzten Personen stieg deutlich von 18 auf 30. 77,78% der verunglückten Fahrer waren männlich.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	13	8	22	0	1	1
Verunglückte	0	10	6	19	0	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	1	4	0	1	0
davon Leichtverletzte	0	10	5	15	0	0	0
männlich	0	10	4	13	0	1	0
weiblich	0	0	2	6	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	1	1	3	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	0	2	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	1	0	1	0	1	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	3	2	0	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	2	0	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	0	1	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	6	1	5	0	0	1

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	32	44	12	37,50%	↑↑	
Verunglückte	24	36	12	50,00%	↑↑	
davon Getötete	0	0	0	0 %	→	
davon Schwerverletzte	6	6	0	0,00%	→	
davon Leichtverletzte	18	30	12	66,67%	↑↑	
männlich	17	28	11	64,71%	↑↑	
weiblich	7	8	1	14,29%	↑↑	
divers	0	0	0	0 %	→	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	9	5	-4	-44,44%	↓↓	
Ablenkung (05 - 06)	7	3	-4	-57,14%	↓↓	
Geschwindigkeit (12 - 13)	3	3	0	0,00%	→	
Abstand (14 - 15)	1	0	-1	-100,00%	↓↓	
Überholen (16 - 23)	0	0	0	0 %	↑↑	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	5	4	400,00%	↑↑	
Abbiegen (34 - 35)	0	3	3	0 %	↑↑	
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	2	1	100,00%	↑↑	
Technische Mängel (50 - 55)	2	0	-2	-100,00%	↓↓	
Sonstige	14	13	-1	-7,14%	↓	

An 87,11% aller Verkehrsunfälle in Osthessen waren Pkw beteiligt. Diese Gruppe stellt damit mit Abstand die größte Verkehrsbeteiligung dar. In 2024 sanken die Gesamtunfallzahlen im Bereich "Pkw" um -177 auf nunmehr 9.466 Unfälle (- 1,84%). 9 von insgesamt 22 tödlich verletzten Personen starben in einem Pkw. Die Zahl der Schwerverletzten stieg leicht von 206 auf 212 (+ 6). Bei den leichtverletzten Personen ist ebenfalls ein leichter Anstieg der Fallzahlen zu verzeichnen (1.123 / + 83 / + 7,98%). Die häufigsten Unfallursachen: Fehler beim Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren, Abstand, Ablenkung und Geschwindigkeit.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	52	46	1.754	7.326	1.043	765	292
Verunglückte	69	33	267	786	110	79	0
davon Getötete	0	1	0	4	2	2	0
davon Schwerverletzte	9	7	41	120	20	15	0
davon Leichtverletzte	60	25	226	662	88	62	0
männlich	34	8	140	408	59	47	0
weiblich	35	25	127	377	51	32	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	53	192	25	30	0
Ablenkung (05 - 06)	0	2	138	538	87	96	12
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	2	182	414	19	24	19
Abstand (14 - 15)	0	0	169	435	35	29	9
Überholen (16 - 23)	0	0	25	231	37	23	37
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	70	242	41	70	11
Abbiegen (34 - 35)	0	0	46	141	30	34	8
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	96	386	94	104	14
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	7	50	6	5	0
Sonstige	0	4	173	757	178	205	122

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	9.643	9.466	-177	-1,84%	⬇️		
Verunglückte	1.257	1.344	87	6,92%	⬆️		
davon Getötete	11	9	-2	-18,18%	⬇️⬇️		
davon Schwerverletzte	206	212	6	2,91%	↗️		
davon Leichtverletzte	1.040	1.123	83	7,98%	⬆️		
männlich	676	696	20	2,96%	↗️		
weiblich	581	647	66	11,36%	⬆️⬆️		
divers	0	0	0	0 %	➔		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	315	300	-15	-4,76%	⬇️		
Ablenkung (05 - 06)	845	873	28	3,31%	↗️		
Geschwindigkeit (12 - 13)	831	660	-171	-20,58%	⬇️⬇️		
Abstand (14 - 15)	746	677	-69	-9,25%	⬇️		
Überholen (16 - 23)	355	353	-2	-0,56%	⬇️		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	444	434	-10	-2,25%	⬇️		
Abbiegen (34 - 35)	262	259	-3	-1,15%	⬇️		
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	884	694	-190	-21,49%	⬇️⬇️		
Technische Mängel (50 - 55)	57	69	12	21,05%	⬆️⬆️		
Sonstige	1.196	1.439	243	20,32%	⬆️⬆️		

Im Bereich der Lkw-Beteiligung sind die Verkehrsunfallzahlen um - 12,67% deutlich rückläufig. Insgesamt ereigneten sich im Berichtsjahr 1.979 Unfälle (- 287 / - 12,67%). Die Zahl der Verunglückten ist ebenfalls deutlich rückläufig. Die Zahl sank von 86 auf 67 (- 22,09%). Im Straßenverkehr starben 3 Lkw-Fahrer (+ 1 / + 50%), 8 wurden schwer (- 12 / - 60,00%) und 56 leicht verletzt (- 8 / - 12,50%). Neben den sonstigen Unfallursachen stechen "Ablenkung", "Überholen" und "Fehler beim Wenden/Rückwärts-/Ein-. Anfahren" hervor.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	2	1	129	1.668	90	4	202
Verunglückte	3	0	8	52	4	0	0
davon Getötete	0	0	0	3	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	1	6	1	0	0
davon Leichtverletzte	3	0	7	43	3	0	0
männlich	1	0	6	50	4	0	0
weiblich	2	0	2	2	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	8	5	29	149	21	13	0
davon Getötete	0	0	0	4	1	0	0
davon Schwerverletzte	3	0	3	30	5	5	0
davon Leichtverletzte	5	5	26	115	15	8	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	1	22	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	16	217	14	1	13
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	6	52	3	0	3
Abstand (14 - 15)	0	0	13	70	3	1	1
Überholen (16 - 23)	0	0	14	147	4	0	63
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	4	27	3	1	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	6	62	1	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	12	168	8	0	27
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	51	5	0	1
Sonstige	0	0	32	501	29	1	73

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	2.266	1.979	-287	-12,67%	⬇️⬇️		
Verunglückte	86	67	-19	-22,09%	⬇️⬇️		
davon Getötete	2	3	1	50,00%	⬆️⬆️		
davon Schwerverletzte	20	8	-12	-60,00%	⬇️⬇️		
davon Leichtverletzte	64	56	-8	-12,50%	⬇️⬇️		
männlich	80	61	-19	-23,75%	⬇️⬇️		
weiblich	6	6	0	0,00%	➡️		
divers	0	0	0	0 %	➡️		
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	282	225	-57	-20,21%	⬇️⬇️		
davon Getötete	7	5	-2	-28,57%	⬇️⬇️		
davon Schwerverletzte	57	46	-11	-19,30%	⬇️⬇️		
davon Leichtverletzte	218	174	-44	-20,18%	⬇️⬇️		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	34	24	-10	-29,41%	⬇️⬇️		
Ablenkung (05 - 06)	295	261	-34	-11,53%	⬇️⬇️		
Geschwindigkeit (12 - 13)	103	64	-39	-37,86%	⬇️⬇️		
Abstand (14 - 15)	115	88	-27	-23,48%	⬇️⬇️		
Überholen (16 - 23)	258	228	-30	-11,63%	⬇️⬇️		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	38	35	-3	-7,89%	⬇️		
Abbiegen (34 - 35)	84	70	-14	-16,67%	⬇️⬇️		
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	272	215	-57	-20,96%	⬇️⬇️		
Technische Mängel (50 - 55)	60	59	-1	-1,67%	⬇️		
Sonstige	630	636	6	0,95%	➡️		

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

Seite 29

Kraftomnibusse (KOM) waren in 2024 an 118 Verkehrsunfällen beteiligt. Dies bedeutet eine deutliche Steigerung der Unfallzahlen von 96 auf 118 (+ 22 / + 22,92%). Dieser Trend spiegelt sich auch bei den Zahlen der Verunglückten wider. Hier ist eine Steigerung von 77,78% zu verzeichnen. Insgesamt verunglückten 16 Personen (+ 7). Erfreulich ist, dass sich erneut kein tödlicher Unfall mit Beteiligung eines KOM in Osthessen ereignete. Auch wurde kein KOM-Fahrender beim Unfallgeschehen schwer verletzt. Die Zahl der leichtverletzten Personen stieg hingegen um 9 auf 16. Bei den Hauptunfallursachen "Geschwindigkeit" und "Abstand" ist ein deutlich rückläufiger Trend zu verzeichnen. In 2024 lagen die Hauptunfallursachen in den Bereichen "Sonstige", "Abbiegen" und "Ablenkung".

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	1	0	8	100	9	3	3
Verunglückte	5	0	3	5	1	2	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	5	0	3	5	1	2	0
männlich	4	0	1	1	1	0	0
weiblich	1	0	2	4	0	2	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	10	1	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	2	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	1	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	4	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	3	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	13	1	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	9	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	3	0	0	0
Sonstige	0	0	2	21	4	1	2

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend		
Gesamtunfälle	96	118	22	22,92%	↑↑		
Verunglückte	9	16	7	77,78%	↑↑		
davon Getötete	0	0	0	0 %	→		
davon Schwerverletzte	0	0	0	0 %	→		
davon Leichtverletzte	9	16	7	77,78%	↑↑		
männlich	3	7	4	133,33%	↑↑		
weiblich	6	9	3	50,00%	↑↑		
divers	0	0	0	0 %	→		
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	0	0	0	0 %	↑↑		
Ablenkung (05 - 06)	8	11	3	37,50%	↑↑		
Geschwindigkeit (12 - 13)	4	2	-2	-50,00%	↓↓		
Abstand (14 - 15)	2	1	-1	-50,00%	↓↓		
Überholen (16 - 23)	4	4	0	0,00%	→		
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	3	3	0 %	↑↑		
Abbiegen (34 - 35)	5	16	11	220,00%	↑↑		
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	8	9	1	12,50%	↑↑		
Technische Mängel (50 - 55)	0	3	3	0 %	↑↑		
Sonstige	29	30	1	3,45%	↗		

Im Jahr 2024 wurde kein Verkehrsunfall im Zusammenhang mit einem Schienenfahrzeug in Osthessen polizeilich registriert.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	0	0	0	0	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	0	0	0	0

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen			Trend	
Gesamtunfälle	1	0	-1	-100,00%	⬇️⬇️		
Verunglückte	0	0	0	0 %	➡️		
davon Getötete	0	0	0	0 %	➡️		
davon Schwerverletzte	0	0	0	0 %	➡️		
davon Leichtverletzte	0	0	0	0 %	➡️		
männlich	0	0	0	0 %	➡️		
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	0	0	0 %	➡️		

Vollständigkeitshalber sind hier die sonstigen Verkehrsarten aufgeführt. Unter die Rubrik „sonstige Fahrzeuge“ fallen u. a. Fahrzeuge mit spezifischen Aufbauten bzw. aus dem Nutzungsbereich (z.B. Landwirtschaft). Des Weiteren werden die unbekannten Verursacherfahrzeuge aus Verkehrsunfallfluchten zu dieser Kategorie gezählt. Da die unbekannten Verursacherfahrzeuge den größten Anteil in dieser Statistik ausmachen, sind konkrete Rückschlüsse auf diese Gruppe nicht möglich.

	unter 14 Jahre	14 - 17 Jahre	18 - 24 Jahre	25 - 64 Jahre	65 - 74 Jahre	75 Jahre und älter	ohne Altersangabe
Anzahl der Unfälle	0	5	16	115	20	5	1.212
Verunglückte	0	1	1	8	6	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	2	2	0	0
davon Leichtverletzte	0	1	1	6	4	1	0
männlich	0	1	1	7	3	1	0
weiblich	0	0	0	1	3	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	1	2	15	3	0	5
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	2	2	2	0	19
Abstand (14 - 15)	0	0	2	3	0	0	10
Überholen (16 - 23)	0	0	2	1	1	0	32
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	2	1	0	0	6
Abbiegen (34 - 35)	0	1	2	10	1	1	21
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	1	17	3	0	84
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	5	2	0	4
Sonstige	0	1	4	19	4	1	1.037

	Gesamt 2023	Gesamt 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend	
Gesamtunfälle	1.182	1.365	183	15,48%	↑↑	
Verunglückte	14	17	3	21,43%	↑↑	
davon Getötete	0	0	0	0 %	→	
davon Schwerverletzte	4	4	0	0,00%	→	
davon Leichtverletzte	10	13	3	30,00%	↑↑	
männlich	10	13	3	30,00%	↑↑	
weiblich	4	4	0	0,00%	→	
divers	0	0	0	0 %	→	
Unfallursachen (Klammerwerte)						
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04)	3	0	-3	-100,00%	↓↓	
Ablenkung (05 - 06)	34	26	-8	-23,53%	↓↓	
Geschwindigkeit (12 - 13)	26	25	-1	-3,85%	↓	
Abstand (14 - 15)	10	15	5	50,00%	↑↑	
Überholen (16 - 23)	29	36	7	24,14%	↑↑	
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	7	10	3	42,86%	↑↑	
Abbiegen (34 - 35)	25	36	11	44,00%	↑↑	
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	144	105	-39	-27,08%	↓↓	
Technische Mängel (50 - 55)	6	11	5	83,33%	↑↑	
Sonstige	863	1.066	203	23,52%	↑↑	

2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Im Jahr 2024 ereigneten sich 224 Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von Alkohol und / oder berauschenen Mitteln. Dies bedeutet einen Rückgang um - 32 Unfälle (- 12,50%). In 76,78% der Fälle spielte Alkoholeinfluss eine Rolle. Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschäden ist auch im Jahr 2024 ein deutlicher Rückgang von - 22 auf nunmehr 84 Unfälle zu verzeichnen. Bei 37,50% der Unfälle mit verkehrsuntüchtigen Fahrerinnen und Fahrern wurden unfallbeteiligte Personen verletzt oder gar getötet. Ein tödlich verletzter Unfallbeteiligter stand unter dem Einfluss von Alkohol und Drogen (+ 1). Hingegen ist bei den schwer- und leichtverletzten Personen ein leichter Rückgang zu verzeichnen (Schwerverletzte: von 41 auf 36 / Leichtverletzte: von 84 auf 78).

Zum 01.04.2024 trat das Cannabisgesetz (CanG) und Gesetz zum Umgang mit Konsumcannabis (KCanG) in Kraft. Seit April 2024 konnten in 87 Fällen bei den Fahrzeugführern und Fahrzeugführern der Konsum von Cannabis nachgewiesen werden. Ob sich die Gesetzesänderungen negativ auf die Verkehrssicherheit in Osthessen auswirkt bzw. auswirken wird, kann zum jetzigen Zeitpunkt - 9 Monat nach der Gesetzesänderung - nicht aussagekräftig belegt werden.

	2020	2021	2022	2023	2024
Gesamtunfälle	213	247	283	256	224
VU mit Personenschäden	71	96	125	106	84
Kategorie 1	1	3	4	0	1
Kategorie 2	24	29	36	34	31
Kategorie 3	46	64	85	72	52
Verunglückte	96	120	141	125	115
davon Getötete	1	3	4	0	1
davon Schwerverletzte	30	31	38	41	36
davon Leichtverletzte	65	86	99	84	78
VU mit Sachschäden	142	151	158	150	140

	unter Alkohol 2024	unter ber. Mittel 2024	Mischkonsum 2024	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	172	26	27	-32	-12,50%	⬇️⬇️
VU mit Personenschäden	64	11	9	-22	-20,75%	⬇️⬇️
Kategorie 1	0	0	1	1	0 %	⬆️⬆️
Kategorie 2	23	7	1	-3	-8,82%	⬇️
Kategorie 3	41	4	7	-20	-27,78%	⬇️⬇️
Verunglückte	86	19	10	-10	-8,00%	⬇️
davon Getötete	0	0	1	1	0 %	⬆️⬆️
davon Schwerverletzte	24	11	1	-5	-12,20%	⬇️⬇️
davon Leichtverletzte	62	8	8	-6	-7,14%	⬇️
VU mit Sachschäden	108	15	18	-10	-6,67%	⬇️

Geschwindigkeit bleibt weiterhin eine der Hauptunfallursachen auf osthessischen Straßen. In 2024 sanken die geschwindigkeitsbedingten Unfälle erfreulicherweise um - 20,59% deutlich auf nunmehr 833 (- 216 / - 20,59%). Mit diesem Stand wird ein historischer "Niedrigwert" erreicht. Auch die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sanken deutlich von 366 auf jetzt 308 (- 58 / - 15,85%). Die Kat 1 Unfälle (Unfälle mit Getöteten) stiegen im Berichtszeitraum von 5 auf 8 (+ 60,00%). Bei den Unfällen mit Schwerverletzten (Kat 2 Unfälle) ist ein deutlicher Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen (von 108 auf 82 / - 26 / - 24,07%). Bei den Verunglückten ist im Bereich der Getöteten ein Anstieg von 80% (von 5 auf 9) zu verzeichnen. Das bedeutet, dass von insgesamt 22 tödlich verletzten Personen auf osthessischen Straßen insgesamt 9 Menschen aufgrund "nicht angepasster Geschwindigkeit" ums Leben kamen (40,91%). Hingegen ist bei den Schwerverletzten ein deutlicher Abwärtstrend zu verzeichnen (- 31 im Vergleich zum Vorjahr). In dieser Kategorie ist es im 5-Jahres-Vergleich der niedrigste Wert. Bei den leichtverletzten Personen ist ein leichter Abwärtstrend erkennbar (von 357 auf 332 / + 25 / - 7.00%).

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	920	924	937	1.049	833	-216	-20,59%
VU mit Personenschäden	333	308	323	366	308	-58	-15,85%
Kategorie 1	14	13	8	5	8	3	60,00%
Kategorie 2	124	104	97	108	82	-26	-24,07%
Kategorie 3	195	191	218	253	218	-35	-13,83%
Verunglückte	448	474	417	497	445	-52	-10,46%
davon Getötete	14	14	9	5	9	4	80,00%
davon Schwerverletzte	146	133	114	135	104	-31	-22,96%
davon Leichtverletzte	288	327	294	357	332	-25	-7,00%
VU mit Sachschäden	587	616	614	683	525	-158	-23,13%

2.8.3 Abstand (FüStrBen [14])

Im Jahr 2024 sanken die Gesamtunfallzahlen im Deliktsbereich „Abstand“ erstmals wieder um - 9,59% auf 764 (- 81). Es ereigneten sich im Berichtszeitraum zwei Unfälle mit tödlichem Ausgang (+1). Bei den Kat 2 Unfällen ist ebenfalls ein Anstieg um + 10,71% (von 28 auf 31) zu verzeichnen. Hingegen ist bei den Kat 3 Unfällen ein leichter Rückgang der Verkehrsunfallzahlen um - 3,43% (von 204 auf 197) feststellbar. Bei den verunglückten Personen ist die Zahl der Schwerverletzten leicht von 37 auf 36 gesunken. Ein gleiches Bild zeigt sich bei den Leichtverletzten. Auch hier ist ein Rückgang von 336 auf 320 zu verzeichnen.

Abschließend lässt sich resümieren, dass nach einem Hoch im Jahr 2023 wieder leicht sinkende Tendenzen bei der Hauptunfallursache „Abstand“ festzustellen sind.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	704	714	811	845	764	-81	-9,59%
VU mit Personenschäden	217	211	251	233	230	-3	-1,29%
Kategorie 1	1	3	0	1	2	1	100,00%
Kategorie 2	30	45	29	28	31	3	10,71%
Kategorie 3	186	163	222	204	197	-7	-3,43%
Verunglückte	326	344	381	374	358	-16	-4,28%
davon Getötete	1	3	0	1	2	1	100,00%
davon Schwerverletzte	42	58	33	37	36	-1	-2,70%
davon Leichtverletzte	283	283	348	336	320	-16	-4,76%
VU mit Sachschäden	487	503	560	612	534	-78	-12,75%

Die Kategorie Wildunfälle macht im Jahr 2024 mit 2.821 Fällen einen erheblichen Anteil (25,96%) des Gesamtunfallgeschehens in Osthessen aus. An jedem 4. Unfall ist ein Wildtier beteiligt. Die Fallzahlen sind im Vergleich zu 2023 um - 3,19% leicht rückläufig. Die Verkehrsunfälle mit Personenschäden sind stark rückläufig (von 25 auf 11 Unfälle) und befinden sich im 5-Jahres-Vergleich auf dem niedrigsten Stand. Dies spiegelt sich auch bei den Kat 1 bis Kat 3 Unfällen wider. Seit dem Jahr 2020 wurden erfreulicherweise keine Personen bei Wildunfällen tödlich verletzt. Die Zahl der schwer- und leichtverletzten Personen sank deutlich (Schwerverletzte: von 5 auf 3 / Leichtverletzte: von 24 auf 9). Die Zahl der Sachschäden - Unfälle sank von 2.889 auf 2.819 (- 2,72%). Das bedeutet, dass es in 99,61% der Fälle im Bereich der Wildunfälle bei sog. "Blechschäden" blieb.

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend
Gesamtunfälle	2.796	2.895	2.712	2.914	2.821	-93	-3,19% 
VU mit Personenschäden	23	23	30	25	11	-14	-56,00% 
Kategorie 1	0	0	0	0	0	0	0 % 
Kategorie 2	7	3	4	4	3	-1	-25,00% 
Kategorie 3	16	20	26	21	8	-13	-61,90% 
Verunglückte	23	26	42	29	12	-17	-58,62% 
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0 % 
davon Schwerverletzte	7	3	4	5	3	-2	-40,00% 
davon Leichtverletzte	16	23	38	24	9	-15	-62,50% 
VU mit Sachschäden	2.773	2.872	2.682	2.889	2.810	-79	-2,73% 

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen zum Vorjahr	Trend	
Alkoholeinfluss (01)	60	79	114	93	73	-20	-21,51%	⬇️⬇️
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	17	27	22	24	20	-4	-16,67%	⬇️⬇️
Übermüdung (03)	19	10	14	15	16	1	6,67%	⬆️
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	21	21	29	48	37	-11	-22,92%	⬇️⬇️
Ablenkung (05-06)			199	200	243	43	21,50%	⬆️⬆️
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	101	101	109	88	104	16	18,18%	⬆️⬆️
Geschwindigkeit (12-13)	339	316	327	375	312	-63	-16,80%	⬇️⬇️
Abstand (14)	228	220	263	252	245	-7	-2,78%	⬇️
Überholen (16-23)	68	73	86	84	83	-1	-1,19%	⬇️
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	29	27	56	38	42	4	10,53%	⬆️⬆️
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	249	225	240	209	228	19	9,09%	⬆️
Abbiegen (34-35)	116	123	129	122	138	16	13,11%	⬆️⬆️
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	36	35	48	45	38	-7	-15,56%	⬇️⬇️
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	36	48	50	46	63	17	36,96%	⬆️⬆️
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	52	54	58	67	71	4	5,97%	⬆️
Ruhender Verkehr (43-46)	6	2	8	7	14	7	100,00%	⬆️⬆️
Ladung (47-48)	4	7	4	7	4	-3	-42,86%	⬇️⬇️
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	147	151	185	68	83	15	22,06%	⬆️⬆️
Technische Mängel (50-55)	17	26	25	18	29	11	61,11%	⬆️⬆️
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	38	29	30	24	41	17	70,83%	⬆️⬆️
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	97	120	112	126	117	-9	-7,14%	⬇️
Witterungsverhältnisse (80-84)	25	32	54	23	33	10	43,48%	⬆️⬆️
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	34	40	46	32	24	-8	-25,00%	⬇️⬇️
Sonstige (89)	3	4	5	1	4	3	300,00%	⬆️⬆️

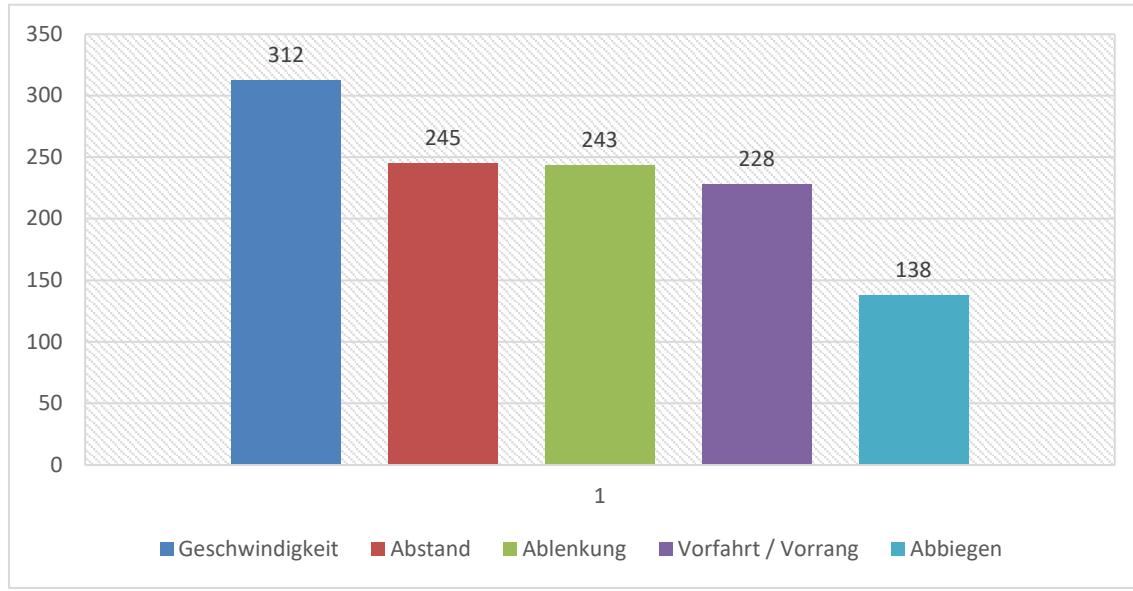


Abb. 8: Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	199	1	24	48	126
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	53	1	8	11	33
Übermüdung (03)	38	0	9	7	22
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	79	1	7	29	42
Ablenkung (05-06)	1.259	4	65	174	1.016
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	567	1	30	73	463
Geschwindigkeit (12-13)	850	8	84	220	538
Abstand (14)	795	2	32	211	550
Überholen (16-23)	642	4	22	57	559
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	557	0	6	36	515
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	511	2	37	189	283
Abbiegen (34-35)	405	1	27	110	267
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	769	1	5	32	731
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	268	1	11	51	205
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	72	2	17	52	1
Ruhender Verkehr (43-46)	116	1	6	7	102
Ladung (47-48)	46	0	1	3	42
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	1.908	0	22	61	1.825
Technische Mängel (50-55)	149	1	6	22	120
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	62	3	10	28	21
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	323	2	26	89	206
Witterungsverhältnisse (80-84)	82	1	5	27	49
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	3.080	0	6	18	3.056
Sonstige (89)	10	0	3	1	6

Das Interventionsfeld "Engineering" umfasst die polizeiliche Mitwirkung bei der verkehrssicheren Gestaltung des Verkehrsraums. Auf Basis der örtlichen Auswertung des Unfallgeschehens bringt sich die hessische Polizei in den Unfallkommissionen der Landkreise und der Autobahn ein. Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden, erkannte Unfallbrennpunkte schnellstmöglich zu beseitigen. In den letzten Jahren wurden insbesondere bauliche Maßnahmen auf osthessischen Motorradstrecken vorgeschlagen und begleitet. Dies soll einerseits zur Reduzierung gefahrener Geschwindigkeiten und andererseits zur Verringerung schwerer und tödlicher Verletzungen beitragen. Auch die Streckenführung der Neubaustrecke der Bundesautobahn A 49 wurde während der Bauphase durch polizeiliche Interaktion mitgestaltet.

4 **Education - Verkehrserziehung**

Education bedeutet die zielgruppen- und problemorientierte Präventionsarbeit unter Einbindung anderer Träger der Verkehrssicherheitsarbeit. Diese zielt darauf ab, bei Verkehrsteilnehmenden eine auf Einsicht begründete Verhaltensänderung zu erreichen und sichere Verhaltensmuster zu vermitteln. Einer der wichtigsten Bausteine im Bereich der Verkehrserziehung ist die Radfahrausbildung in der 3./4. Klasse. Verkehrserzieherinnen und Verkehrserzieher vermitteln Kindern das Basiswissen zu einer selbstständigen und sicheren Teilnahme mit dem Fahrrad am Straßenverkehr. Das Präventionskonzept "MAXimal Mobil bleiben - mit Verantwortung!" (hessenweite Einführung im Jahr 2016) wurde speziell für ältere Verkehrsteilnehmer geschaffen. Ziel ist es, unter Mitwirkung von weiteren Kooperationspartnern, Informationen und Sensibilisierungen zur verschiedenen Themen an die älteren Verkehrsteilnehmerinnen und Teilnehmer heranzutragen. Mit der Durchführung von PEDLEC-Trainings reagierte die Präventionsstelle darüber hinaus auf die Unfallentwicklung mittels dieser Fahrzeuge.

5. **Enforcement - Verkehrsüberwachung**

Verkehrsüberwachung beinhaltet alle Maßnahmen der Polizei, mit denen sie den öffentlichen Straßenverkehr beobachtet, die Einhaltung der bestehenden Vorschriften kontrolliert und Verstöße sanktioniert. Eine nachhaltige Verhaltensänderung kann durch die konsequente Fortführung und Erhöhung der Überwachung und durch die damit einhergehende Steigerung der objektiven und subjektiven Entdeckungswahrscheinlichkeit bewirkt werden.

5.1 **Geschwindigkeit**

Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen stehen immer in der öffentlichen Diskussion. Die Bereitschaft, Geschwindigkeitsregeln einzuhalten, ist eher als gering zu bewerten. Deshalb sind Geschwindigkeitsverstöße auch die häufigste Regelverletzung im Straßenverkehr. Die Polizei in Osthessen führt überall dort Überwachungsmaßnahmen durch, wo im Zusammenhang mit der Unfallentwicklung eine besondere Gefahrenstrecke festgestellt wurde. Hinzu kommen Geschwindigkeitskontrollen zur Verkehrslärminderung. Das Polizeipräsidium Osthessen beteiligt sich an allen europa- und bundesweiten Kontrollaktionen von ROADPOL (Kontrollwochen "Speed", inklusive "Speed-Marathon") sowie an landesweiten Kontrollwochen mit Themenbezug "Geschwindigkeit". Anlässlich landesweiter Kontrolltage wurden und werden hessenweit Geschwindigkeitskontrollen in den Medien bekannt gegeben. Das Konzept "Blitz für Kids" wird auch im Jahr 2025 fortgesetzt.

5.2 **Folgenlose Fahrten unter dem Einfluss von Alkohol und anderen berauschenenden Mitteln**

Kontrollmaßnahmen zur Erkennung von alkoholisierten und/oder unter Drogeneinfluss stehenden Fahrzeugführerinnen und Führern werden seit Jahren kontinuierlich durchgeführt. Im vergangenen Jahr wurde bei 892 Fahrzeugführenden in Osthessen der Konsum von Alkohol und/oder Drogen festgestellt. 370 Verkehrsteilnehmende standen unter dem Einfluss von Alkohol, 478 unter der Einfluss berausender Mittel und bei 44 Personen konnte ein sog. "Mischkonsum (Alkohol + Drogen)" festgestellt werden. Das Aufdecken von 44 Fahrten unter Alkohol und Drogen ist seit dem Jahr 2009 der statistische Höchstwert. Das Thema "Lachgasintoxikation im Straßenverkehr" gewinnt derzeit immer mehr an Bedeutung. Lachgas wird in der Regel von jungen Erwachsenen und Jugendlichen konsumiert, um kurzfristige Bewusstseinsveränderungen und Rauschzustände zu erleben. Der Konsum von Lachgas, in Verbindung mit dem Führen eines Fahrzeuges unter der unmittelbaren Einwirkung von dieser Substanz, hat Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und stellt unter Umständen eine Straftat dar.

5.3 **Güter- und Personenverkehr**

Die Kontrollen des Schwerverkehrs erfolgen durch spezialisierte Kontrollkräfte. 1.528 Fahrzeugeinheiten wurden im vergangenen Jahr in Osthessen kontrolliert, 325 davon wurden beanstandet (21,27% Beanstandungsquote). 183 Fahrzeugführenden wurde die Weiterfahrt untersagt. Neben Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten wurden auch erhebliche technische Mängel festgestellt.

6.1 Polizeipräsidium Osthessen

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	9.413	10.145	10.759	11.048	10.867	-181	-1,64%	↙
VU mit Personenschaden	1.293	1.324	1.580	1.454	1.500	46	3,16%	↗
Kategorie 1	25	26	19	22	21	-1	-4,55%	↙
Kategorie 2	364	376	382	303	337	34	11,22%	↑↑
Kategorie 3	904	922	1.179	1.129	1.142	13	1,15%	↗
Verunglückte Personen	1.721	1.853	2.123	1.953	2.055	102	5,22%	↑
Getötete	25	27	20	22	22	0	0,00%	→
Schwerverletzte	433	439	448	375	401	26	6,93%	↑
Leichtverletzte	1.263	1.387	1.655	1.556	1.632	76	4,88%	↗
VU mit Sachschaden	8.120	8.821	9.179	9.594	9.367	-227	-2,37%	↙
Kategorie 4	453	514	521	440	451	11	2,50%	↗
Kategorie 5	7.598	8.228	8.576	9.065	8.842	-223	-2,46%	↙
Kategorie 6	69	79	82	89	74	-15	-16,85%	↓↓
Sachschaden in Mill.	36	43	45	48	48	0	-0,46%	↙
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	176	194	232	211	172	-39	-18,48%	↓↓
Drogen	23	35	30	22	26	4	18,18%	↑↑
Mischkonsum	14	18	21	23	27	4	17,39%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	283	262	292	318	370	52	16,35%	↑↑
Drogen	308	413	389	426	478	52	12,21%	↑↑
Mischkonsum	25	32	38	42	44	2	4,76%	↗
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	2	2	1	42,38%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	13	12	13	24	18	-6	-23,13%	↓↓
Unfallfluchten	1.917	2.048	2.315	2.384	2.457	73	3,06%	↗
davon mit Personenschaden	91	101	109	109	124	15	13,76%	↑↑
Aufklärungsquote	44%	43%	46%	44%	39%	-5%	-11,38%	↓↓
Wildunfälle	2.796	2.895	2.712	2.914	2.821	-93	-3,19%	↙

6.2.1 Polizeidirektion Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	3.245	3.339	3.480	3.620	3.527	-93	-2,57%	↘
VU mit Personenschaden	563	527	600	600	593	-7	-1,17%	↘
Kategorie 1	9	7	11	9	3	-6	-66,67%	⬇️⬇️
Kategorie 2	154	132	146	116	126	10	8,62%	⬆️
Kategorie 3	400	388	443	475	464	-11	-2,32%	↘
Verunglückte Personen	750	709	804	775	791	16	2,06%	↗️
Getötete	9	7	11	9	3	-6	-66,67%	⬇️⬇️
Schwerverletzte	185	150	166	139	141	2	1,44%	↗️
Leichtverletzte	556	552	627	627	647	20	3,19%	↗️
VU mit Sachschaden	2.682	2.812	2.880	3.020	2.934	-86	-2,85%	↘
Kategorie 4	146	153	149	118	132	14	11,86%	⬆️⬆️
Kategorie 5	2.509	2.626	2.698	2.878	2.774	-104	-3,61%	↘
Kategorie 6	27	33	33	24	28	4	16,67%	⬆️⬆️
Sachschaden in Mill.	10	10	12	12	12	0	-2,84%	↘
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	77	85	95	70	66	-4	-5,71%	⬇️
Drogen	5	11	7	5	3	-2	-40,00%	⬇️⬇️
Mischkonsum	4	5	10	10	9	-1	-10,00%	⬇️
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	135	101	132	186	205	19	10,22%	⬆️⬆️
Drogen	108	90	103	157	169	12	7,64%	⬆️
Mischkonsum	9	6	14	11	14	3	27,27%	⬆️⬆️
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	3	3	0	13,21%	⬆️⬆️
Verfolgungsindex Drogen	13	6	7	11	15	4	36,36%	⬆️⬆️
Unfallfluchten	673	731	775	849	896	47	5,54%	⬆️
davon mit Personenschaden	37	36	39	47	50	3	6,38%	⬆️
Aufklärungsquote	51%	51%	51%	47%	44%	-3%	-5,96%	⬇️
Wildunfälle	934	966	936	978	1.008	30	3,07%	↗️

6.2.2 Polizeistation Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.242	2.318	2.404	2.505	2.383	-122	-4,87%	↙
VU mit Personenschaden	416	394	444	445	419	-26	-5,84%	↙
Kategorie 1	6	4	3	5	2	-3	-60,00%	⬇️⬇️
Kategorie 2	100	94	104	73	74	1	1,37%	↗️
Kategorie 3	310	296	337	367	343	-24	-6,54%	⬇️
Verunglückte Personen	544	537	587	560	550	-10	-1,79%	↙
Getötete	6	4	3	5	2	-3	-60,00%	⬇️⬇️
Schwerverletzte	119	109	119	85	80	-5	-5,88%	⬇️
Leichtverletzte	419	424	465	470	468	-2	-0,43%	↙
VU mit Sachschaden	1.826	1.924	1.960	2.060	1.964	-96	-4,66%	↙
Kategorie 4	106	107	110	87	91	4	4,60%	↗️
Kategorie 5	1.695	1.792	1.823	1.954	1.854	-100	-5,12%	⬇️
Kategorie 6	25	25	27	19	19	0	0,00%	→
Sachschaden in Mill.	7	7	8	8	8	0	-4,60%	↙
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	64	63	70	50	47	-3	-6,00%	⬇️
Drogen	4	11	6	3	2	-1	-33,33%	⬇️⬇️
Mischkonsum	4	4	10	6	5	-1	-16,67%	⬇️⬇️
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	102	74	92	109	123	14	12,84%	↑↑
Drogen	98	77	86	68	115	47	69,12%	↑↑
Mischkonsum	9	5	13	8	8	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	2	3	1	50,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	13	5	6	8	18	10	125,00%	↑↑
Unfallfluchten	532	578	605	663	710	47	7,09%	↑
davon mit Personenschaden	30	27	31	34	36	2	5,88%	↑
Aufklärungsquote	54%	53%	53%	48%	45%	-3%	-6,91%	⬇️
Wildunfälle	480	490	438	479	498	19	3,97%	↗️

6.2.3 Polizeistation Hilders

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	544	491	468	485	483	-2	-0,41%	↘
VU mit Personenschaden	80	65	70	75	64	-11	-14,67%	⬇️⬇️
Kategorie 1	3	1	4	3	0	-3	-100,00%	⬇️⬇️
Kategorie 2	33	20	23	23	22	-1	-4,35%	↘
Kategorie 3	44	44	43	49	42	-7	-14,29%	⬇️⬇️
Verunglückte Personen	116	84	105	108	89	-19	-17,59%	⬇️⬇️
Getötete	3	1	4	3	0	-3	-100,00%	⬇️⬇️
Schwerverletzte	39	22	25	29	25	-4	-13,79%	⬇️⬇️
Leichtverletzte	74	61	76	76	64	-12	-15,79%	⬇️⬇️
VU mit Sachschaden	464	426	398	410	419	9	2,20%	↗
Kategorie 4	16	22	17	8	21	13	162,50%	↑↑
Kategorie 5	446	399	378	400	396	-4	-1,00%	↘
Kategorie 6	2	5	3	2	2	0	0,00%	→
Sachschaden in Mill.	2	2	2	2	2	0	2,55%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	4	11	12	5	5	0	0,00%	→
Drogen	1	0	0	1	1	0	0,00%	→
Mischkonsum	0	1	0	1	1	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	9	15	20	44	39	-5	-11,36%	⬇️⬇️
Drogen	7	8	11	69	40	-29	-42,03%	⬇️⬇️
Mischkonsum	0	0	0	3	5	2	66,67%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	2	9	8	-1	-11,11%	⬇️⬇️
Verfolgungsindex Drogen	7	8	0	36	23	-13	-36,11%	⬇️⬇️
Unfallfluchten	76	65	78	84	65	-19	-22,62%	⬇️⬇️
davon mit Personenschaden	4	2	2	6	2	-4	-66,67%	⬇️⬇️
Aufklärungsquote	50%	48%	36%	38%	40%	2%	5,00%	↑
Wildunfälle	252	230	193	216	237	21	9,72%	↑

6.2.4 Polizeistation Hülfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	459	530	608	630	661	31	4,92%	↗
VU mit Personenschaden	67	68	86	80	110	30	37,50%	↑↑
Kategorie 1	0	2	4	1	1	0	0,00%	→
Kategorie 2	21	18	19	20	30	10	50,00%	↑↑
Kategorie 3	46	48	63	59	79	20	33,90%	↑↑
Verunglückte Personen	90	88	112	107	152	45	42,06%	↑↑
Getötete	0	2	4	1	1	0	0,00%	→
Schwerverletzte	27	19	22	25	36	11	44,00%	↑↑
Leichtverletzte	63	67	86	81	115	34	41,98%	↑↑
VU mit Sachschaden	392	462	522	550	551	1	0,18%	↗
Kategorie 4	24	24	22	23	20	-3	-13,04%	⬇️⬇️
Kategorie 5	368	435	497	524	524	0	0,00%	→
Kategorie 6	0	3	3	3	7	4	133,33%	↑↑
Sachschaden in Mill.	2	2	2	2	2	0	-0,49%	↘
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	9	11	13	15	14	-1	-6,67%	⬇️
Drogen	0	0	1	1	0	-1	-100,00%	⬇️⬇️
Mischkonsum	0	0	0	3	3	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	22	15	20	33	40	7	21,21%	↑↑
Drogen	3	8	6	19	12	-7	-36,84%	⬇️⬇️
Mischkonsum	0	0	1	0	1	1	0 %	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	2	2	3	1	50,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	0	0	7	5	4	-1	-20,00%	⬇️⬇️
Unfallfluchten	65	88	92	102	121	19	18,63%	↑↑
davon mit Personenschaden	3	7	6	7	12	5	71,43%	↑↑
Aufklärungsquote	34%	47%	53%	48%	44%	-4%	-8,82%	⬇️
Wildunfälle	202	246	305	283	273	-10	-3,53%	↘

6.3.1 Polizeidirektion Hersfeld-Rotenburg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.163	2.280	2.528	2.529	2.441	-88	-3,48%	↙
VU mit Personenschaden	282	281	420	339	347	8	2,36%	↗
Kategorie 1	1	4	3	5	8	3	60,00%	↑↑
Kategorie 2	59	78	105	58	77	19	32,76%	↑↑
Kategorie 3	222	199	312	276	262	-14	-5,07%	↓
Verunglückte Personen	373	370	539	438	445	7	1,60%	↗
Getötete	1	4	4	5	8	3	60,00%	↑↑
Schwerverletzte	68	85	124	76	91	15	19,74%	↑↑
Leichtverletzte	304	281	411	357	346	-11	-3,08%	↓
VU mit Sachschaden	1.881	1.999	2.108	2.190	2.094	-96	-4,38%	↙
Kategorie 4	82	90	103	81	85	4	4,94%	↗
Kategorie 5	1.783	1.886	1.985	2.086	1.993	-93	-4,46%	↙
Kategorie 6	16	23	20	23	16	-7	-30,43%	↓↓
Sachschaden in Mill.	6	7	8	8	8	0	-2,44%	↙
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	46	48	67	59	48	-11	-18,64%	↓↓
Drogen	4	8	9	6	10	4	66,67%	↑↑
Mischkonsum	3	6	4	7	7	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	92	90	60	94	121	27	28,72%	↑↑
Drogen	76	99	87	78	123	45	57,69%	↑↑
Mischkonsum	9	5	6	16	19	3	18,75%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	2	1	2	3	1	88,68%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	12	7	7	7	8	1	14,29%	↑↑
Unfallfluchten	533	547	619	622	607	-15	-2,41%	↙
davon mit Personenschaden	26	35	30	28	26	-2	-7,14%	↓
Aufklärungsquote	42%	39%	43%	42%	38%	-4%	-10,44%	↓↓
Wildunfälle	653	682	631	674	627	-47	-6,97%	↓

6.3.2 Polizeistation Bad Hersfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.414	1.527	1.652	1.702	1.623	-79	-4,64%	↙
VU mit Personenschaden	182	192	288	237	240	3	1,27%	↗
Kategorie 1	0	4	3	2	4	2	100,00%	↑↑
Kategorie 2	38	53	63	41	56	15	36,59%	↑↑
Kategorie 3	144	135	222	194	180	-14	-7,22%	↓
Verunglückte Personen	230	261	359	317	310	-7	-2,21%	↙
Getötete	0	4	4	2	4	2	100,00%	↑↑
Schwerverletzte	41	59	72	57	67	10	17,54%	↑↑
Leichtverletzte	189	198	283	258	239	-19	-7,36%	↓
VU mit Sachschaden	1.232	1.335	1.364	1.465	1.383	-82	-5,60%	↓
Kategorie 4	61	66	66	50	53	3	6,00%	↑
Kategorie 5	1.160	1.258	1.283	1.404	1.319	-85	-6,05%	↓
Kategorie 6	11	11	15	11	11	0	0,00%	→
Sachschaden in Mill.	4	5	5	6	6	0	-7,60%	↓
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	34	24	41	35	31	-4	-11,43%	↓↓
Drogen	4	6	9	5	8	3	60,00%	↑↑
Mischkonsum	2	6	2	5	5	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	59	55	47	64	82	18	28,13%	↑↑
Drogen	34	72	74	40	89	49	122,50%	↑↑
Mischkonsum	5	5	5	8	16	8	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	2	1	2	3	1	50,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	7	6	7	5	8	3	60,00%	↑↑
Unfallfluchten	370	392	424	420	418	-2	-0,48%	↙
davon mit Personenschaden	20	28	21	19	18	-1	-5,26%	↓
Aufklärungsquote	45%	40%	42%	45%	40%	-5%	-11,68%	↓↓
Wildunfälle	400	426	385	412	381	-31	-7,52%	↓

6.3.3 Polizeistation Rotenburg an der Fulda

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	749	753	876	827	818	-9	-1,09%	↙
VU mit Personenschaden	100	89	132	102	107	5	4,90%	↗
Kategorie 1	1	0	0	3	4	1	33,33%	↑↑
Kategorie 2	21	25	42	17	21	4	23,53%	↑↑
Kategorie 3	78	64	90	82	82	0	0,00%	→
Verunglückte Personen	143	109	180	121	135	14	11,57%	↑↑
Getötete	1	0	0	3	4	1	33,33%	↑↑
Schwerverletzte	27	26	52	19	24	5	26,32%	↑↑
Leichtverletzte	115	83	128	99	107	8	8,08%	↑
VU mit Sachschaden	649	664	744	725	711	-14	-1,93%	↙
Kategorie 4	21	24	37	31	32	1	3,23%	↗
Kategorie 5	623	628	702	682	674	-8	-1,17%	↙
Kategorie 6	5	12	5	12	5	-7	-58,33%	↓↓
Sachschaden in Mill.	2	2	3	2	3	0	11,70%	↑↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	9	24	26	24	17	-7	-29,17%	↓↓
Drogen	1	2	0	1	2	1	100,00%	↑↑
Mischkonsum	3	0	2	2	2	0	0,00%	→
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	46	33	13	30	39	9	30,00%	↑↑
Drogen	34	39	13	26	31	5	19,23%	↑↑
Mischkonsum	1	4	1	8	3	-5	-62,50%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	5	3	1	1	2	1	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	9	22	7	11	9	-2	-18,18%	↓↓
Unfallfluchten	163	155	195	202	189	-13	-6,44%	↓
davon mit Personenschaden	6	7	9	9	8	-1	-11,11%	↓↓
Aufklärungsquote	34%	38%	44%	36%	33%	-3%	-7,97%	↓
Wildunfälle	253	256	246	262	246	-16	-6,11%	↓

6.4.1 Polizeidirektion Vogelsberg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	2.245	2.432	2.331	2.451	2.489	38	1,55%	↗
VU mit Personenschaden	268	305	316	302	322	20	6,62%	↑
Kategorie 1	10	7	3	5	3	-2	-40,00%	⬇️
Kategorie 2	107	105	82	82	92	10	12,20%	↑↑
Kategorie 3	151	193	231	215	227	12	5,58%	↑
Verunglückte Personen	322	426	412	392	415	23	5,87%	↑
Getötete	10	7	3	5	3	-2	-40,00%	⬇️
Schwerverletzte	118	124	98	99	107	8	8,08%	↑
Leichtverletzte	194	295	311	288	305	17	5,90%	↑
VU mit Sachschaden	1.977	2.127	2.015	2.149	2.167	18	0,84%	↗
Kategorie 4	73	89	94	87	74	-13	-14,94%	⬇️
Kategorie 5	1.884	2.023	1.905	2.042	2.070	28	1,37%	↗
Kategorie 6	20	15	16	20	23	3	15,00%	↑↑
Sachschaden in Mill.	6	7	7	9	9	0	3,38%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	39	42	49	52	40	-12	-23,08%	⬇️
Drogen	7	5	6	3	6	3	100,00%	↑↑
Mischkonsum	5	5	6	3	10	7	233,33%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	68	55	66	83	85	2	2,41%	↗
Drogen	59	98	76	88	99	11	12,50%	↑↑
Mischkonsum	5	4	8	7	13	6	85,71%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	5	10	7	16	7	-9	-56,25%	⬇️
Unfallfluchten	446	430	465	462	527	65	14,07%	↑↑
davon mit Personenschaden	16	19	25	19	32	13	68,42%	↑↑
Aufklärungsquote	41%	38%	43%	39%	37%	-2%	-4,58%	↘
Wildunfälle	1.019	1.080	1.019	1.095	1.035	-60	-5,48%	⬇️

6.4.2 Polizeistation Lauterbach

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	983	1.109	1.019	1.093	1.150	57	5,22%	↑
VU mit Personenschaden	124	144	138	167	185	18	10,78%	↑↑
Kategorie 1	6	4	3	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Kategorie 2	63	56	40	47	60	13	27,66%	↑↑
Kategorie 3	55	84	95	117	123	6	5,13%	↑
Verunglückte Personen	151	206	181	218	235	17	7,80%	↑
Getötete	6	4	3	3	2	-1	-33,33%	↓↓
Schwerverletzte	69	69	47	61	72	11	18,03%	↑↑
Leichtverletzte	76	133	131	154	161	7	4,55%	↗
VU mit Sachschaden	859	965	881	926	965	39	4,21%	↗
Kategorie 4	34	50	38	35	32	-3	-8,57%	↓
Kategorie 5	816	910	840	881	924	43	4,88%	↗
Kategorie 6	9	5	3	10	9	-1	-10,00%	↓
Sachschaden in Mill.	3	3	3	4	5	1	27,38%	↑↑
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	16	23	21	24	18	-6	-25,00%	↓↓
Drogen	3	1	1	1	1	0	0,00%	→
Mischkonsum	3	2	3	1	3	2	200,00%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	27	30	29	45	37	-8	-17,78%	↓↓
Drogen	26	22	27	32	34	2	6,25%	↑
Mischkonsum	2	0	1	1	4	3	300,00%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	5	7	7	17	10	-7	-41,18%	↓↓
Unfallfluchten	214	193	200	222	224	2	0,90%	↗
davon mit Personenschaden	4	9	8	10	18	8	80,00%	↑↑
Aufklärungsquote	41%	38%	42%	37%	37%	0%	0,32%	↗
Wildunfälle	472	515	488	483	490	7	1,45%	↗

6.4.3 Polizeistation Alsfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.262	1.323	1.312	1.358	1.339	-19	-1,40%	↘
VU mit Personenschaden	144	161	178	135	137	2	1,48%	↗
Kategorie 1	4	3	0	2	1	-1	-50,00%	⬇️⬇️
Kategorie 2	44	49	42	35	32	-3	-8,57%	⬇️
Kategorie 3	96	109	136	98	104	6	6,12%	↑
Verunglückte Personen	171	220	231	174	180	6	3,45%	↗
Getötete	4	3	0	2	1	-1	-50,00%	⬇️⬇️
Schwerverletzte	49	55	51	38	35	-3	-7,89%	⬇️
Leichtverletzte	118	162	180	134	144	10	7,46%	↑
VU mit Sachschaden	1.118	1.162	1.134	1.223	1.202	-21	-1,72%	↘
Kategorie 4	39	39	56	52	42	-10	-19,23%	⬇️⬇️
Kategorie 5	1.068	1.113	1.065	1.161	1.146	-15	-1,29%	↘
Kategorie 6	11	10	13	10	14	4	40,00%	↑↑
Sachschaden in Mill.	3	4	4	5	4	-1	-14,20%	⬇️⬇️
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	23	19	28	28	22	-6	-21,43%	⬇️⬇️
Drogen	4	4	5	2	5	3	150,00%	↑↑
Mischkonsum	2	3	3	2	7	5	250,00%	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	41	25	37	38	48	10	26,32%	↑↑
Drogen	24	76	49	53	65	12	22,64%	↑↑
Mischkonsum	3	4	7	6	9	3	50,00%	↑↑
Verfolgungsindex Alkohol	2	1	1	1	2	1	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	5	11	7	15	6	-9	-60,00%	⬇️⬇️
Unfallfluchten	232	237	265	240	303	63	26,25%	↑↑
davon mit Personenschaden	12	10	17	9	14	5	55,56%	↑↑
Aufklärungsquote	41%	38%	44%	41%	38%	-4%	-8,79%	⬇️
Wildunfälle	547	565	531	612	545	-67	-10,95%	⬇️⬇️

6.5.1 Bundesautobahnen -gesamt-

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.760	2.094	2.421	2.447	2.409	-38	-1,55%	↙
VU mit Personenschaden	180	211	244	213	238	25	11,74%	↑↑
Kategorie 1	5	8	2	3	7	4	133,33%	↑↑
Kategorie 2	44	61	49	47	42	-5	-10,64%	↓↓
Kategorie 3	131	142	193	163	189	26	15,95%	↑↑
Verunglückte Personen	276	348	368	348	404	56	16,09%	↑↑
Getötete	5	9	2	3	8	5	166,67%	↑↑
Schwerverletzte	62	80	60	61	62	1	1,64%	↗
Leichtverletzte	209	259	306	284	334	50	17,61%	↑↑
VU mit Sachschaden	1.580	1.883	2.177	2.234	2.171	-63	-2,82%	↙
Kategorie 4	152	182	175	154	160	6	3,90%	↗
Kategorie 5	1.422	1.693	1.989	2.058	2.004	-54	-2,62%	↙
Kategorie 6	6	8	13	22	7	-15	-68,18%	↓↓
Sachschaden in Mill.	14	19	18	19	19	0	0,21%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	14	19	21	30	18	-12	-40,00%	↓↓
Drogen	7	11	8	8	7	-1	-12,50%	↓↓
Mischkonsum	2	2	1	3	1	-2	-66,67%	↓↓
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	26	54	34	36	37	1	2,78%	↗
Drogen	59	117	123	114	80	-34	-29,82%	↓↓
Mischkonsum	3	9	10	14	7	-7	-50,00%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	2	3	1	1	2	1	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	7	10	15	12	11	-1	-8,33%	↓
Unfallfluchten	265	340	457	451	427	-24	-5,32%	↓
davon mit Personenschaden	12	11	15	15	16	1	6,67%	↗
Aufklärungsquote	34%	39%	44%	44%	30%	-14%	-31,91%	↓↓
Wildunfälle	190	167	126	167	151	-16	-9,58%	↓

6.5.2 Polizeiautobahnstation Bad Hersfeld

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	1.207	1.521	1.890	1.836	1.789	-47	-2,56%	↙
VU mit Personenschaden	107	147	178	160	163	3	1,88%	↗
Kategorie 1	1	6	2	3	3	0	0,00%	➔
Kategorie 2	23	41	36	30	31	1	3,33%	↗
Kategorie 3	83	100	140	127	129	2	1,57%	↗
Verunglückte Personen	156	249	262	266	279	13	4,89%	↗
Getötete	1	7	2	3	3	0	0,00%	➔
Schwerverletzte	27	54	47	41	44	3	7,32%	↑
Leichtverletzte	128	188	213	222	232	10	4,50%	↗
VU mit Sachschaden	1.100	1.374	1.712	1.676	1.626	-50	-2,98%	↙
Kategorie 4	108	122	117	103	123	20	19,42%	↑↑
Kategorie 5	986	1.245	1.588	1.556	1.498	-58	-3,73%	↙
Kategorie 6	6	7	7	17	5	-12	-70,59%	⬇️⬇️
Sachschaden in Mill.	9	13	13	14	14	0	-1,09%	↙
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	11	13	12	23	13	-10	-43,48%	⬇️⬇️
Drogen	5	7	7	4	6	2	50,00%	↑↑
Mischkonsum	1	2	0	3	1	-2	-66,67%	⬇️⬇️
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	14	18	16	20	25	5	25,00%	↑↑
Drogen	26	37	39	57	46	-11	-19,30%	⬇️
Mischkonsum	2	7	4	4	4	0	0,00%	➔
Verfolgungsindex Alkohol	1	1	1	1	2	1	100,00%	↑↑
Verfolgungsindex Drogen	5	5	6	9	7	-2	-22,22%	⬇️
Unfallfluchten	172	248	370	360	305	-55	-15,28%	⬇️⬇️
davon mit Personenschaden	7	9	12	14	15	1	7,14%	↑
Aufklärungsquote	35%	39%	45%	44%	30%	-15%	-33,19%	⬇️
Wildunfälle	120	105	80	87	77	-10	-11,49%	⬇️

6.5.3 Polizeiautobahnstation Petersberg

Verkehrsunfallentwicklung: 01.01. - 31.12.2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Veränderungen 2023/2024		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	553	573	531	611	620	9	1,47%	↗
VU mit Personenschaden	73	64	66	53	75	22	41,51%	↑↑
Kategorie 1	4	2	0	0	4	4	0 %	↑↑
Kategorie 2	21	20	13	17	11	-6	-35,29%	↓↓
Kategorie 3	48	42	53	36	60	24	66,67%	↑↑
Verunglückte Personen	120	99	106	82	125	43	52,44%	↑↑
Getötete	4	2	0	0	5	5	0 %	↑↑
Schwerverletzte	35	26	13	20	18	-2	-10,00%	↓
Leichtverletzte	81	71	93	62	102	40	64,52%	↑↑
VU mit Sachschaden	480	509	465	558	545	-13	-2,33%	↓
Kategorie 4	44	60	58	51	37	-14	-27,45%	↓↓
Kategorie 5	436	448	401	502	506	4	0,80%	↗
Kategorie 6	0	1	6	5	2	-3	-60,00%	↓↓
Sachschaden in Mill.	5	6	5	5	5	0	3,99%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	3	6	9	7	5	-2	-28,57%	↓↓
Drogen	2	4	1	4	1	-3	-75,00%	↓↓
Mischkonsum	1	0	1	0	0	0	0 %	↑↑
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	12	36	18	16	12	-4	-25,00%	↓↓
Drogen	33	80	84	57	34	-23	-40,35%	↓↓
Mischkonsum	1	2	6	10	3	-7	-70,00%	↓↓
Verfolgungsindex Alkohol	4	6	2	2	2	0	0,00%	→
Verfolgungsindex Drogen	11	21	45	17	37	20	117,65%	↑↑
Unfallfluchten	93	92	87	91	122	31	34,07%	↑↑
davon mit Personenschaden	5	2	3	1	1	0	0,00%	→
Aufklärungsquote	33%	40%	39%	42%	30%	-11%	-27,37%	↓↓
Wildunfälle	70	62	46	80	74	-6	-7,50%	↓