

VERKEHRS BERICHT 2025

POLIZEIPRÄSIDIUM SÜDHESSEN Abteilung Einsatz



Unfallanalyse für
Südhesen, die
Landkreise sowie die
Stadt Darmstadt und
die Bundesautobahn



Herausgabe Mai 2026
Verkehr, Unfälle, Analyse



VERKEHRSBERICHT 2025

VORWORT

Sehr geehrte Leserin,
sehr geehrter Leser,

im Rahmen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist die „Vision Zero“, also das Ziel die Zahl der Verkehrstoten auf null zu reduzieren, allgegenwärtig. Die jährliche Verkehrsunfallstatistik bietet Anhaltspunkte, welche Altersgruppen, Verkehrsbeteiligungen und regionalen Schwerpunkte unsere Aufmerksamkeit im Besonderen erfordern. Dieser Aufgabe sind wir uns bewusst und nehmen Sie an. Die niedrige Zahl schwerverletzter Personen sowie der Rückgang der im Straßenverkehr getöteten ist auch Ergebnis langjähriger und konstanter Verkehrssicherheitsarbeit. Dem Themenfeld Geschwindigkeit kommt, als eine der Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen, besondere Bedeutung zu.

Im Wesentlichen stellt sich die Verkehrsunfalllage 2025 in Südhesen wie folgt dar:

- **leichter Anstieg der allgemeinen Unfallzahlen (+2,21%)**
- **Zahl der schwerverletzten Personen weiterhin auf historisch niedrigem Niveau**
- **Zahl der tödlich verletzten Personen deutlich gesunken (-13,89%)**

Im Jahr 2025 wurden 25.076 Verkehrsunfälle polizeilich aufgenommen, 541 mehr als im Vorjahr.

In den vergangenen zehn Jahren bewegte sich die Zahl der Verkehrstoten in Südhesen zwischen 30 und 60 Personen pro Jahr. Mit 31 tödlich verunglückten Personen im Jahr 2025 ist, neben einem Rückgang im Vergleich zum Vorjahr um 13,89%, auch in der Langzeitbetrachtung einer der niedrigsten Werte erreicht. Dennoch hängt an jedem Verkehrsunfall mit schweren oder tödlichen Folgen ein persönliches und familiäres Schicksal, sodass der Prävention dieser Verkehrsunfälle weiterhin Priorität zukommt.

Die Zahl der schwerverletzten Personen ist im Vorjahresvergleich leicht gestiegen (+2,66%). Mit 502 schwerverletzten Personen handelt es sich dennoch um den zweitniedrigsten Stand seit Einführung der elektronischen Unfallerfassung im Jahr 2008.

Die Gruppe der Motorradfahrenden ist besonders häufig an Verkehrsunfällen mit schwerem oder tödlichem Ausgang beteiligt. Im südhesischen Odenwald und der Bergstraße finden sich zahlreiche beliebte Ausflugsziele für Motorradfahrende. Dies führt zu einem hohen Aufkommen und damit auch einer hohen Zahl an Verkehrsunfällen mit Motorradfahrenden.

Um diesem Umstand zu begegnen, führte das hessenweit themenverantwortliche Polizeipräsidium Südhesen bereits im Jahr 2016 das „Bike-Konzept“ mit intensiven Präventionsmaßnahmen sowie regelmäßigen und flächendeckenden Kontrollen ein. Die damals dramatisch hohe Zahl tödlich verunglückter Motorradfahrender konnte hierdurch deutlich gesenkt werden.

Seit 2019 bewegt sich die Zahl der jährlich in Südhessen zu Tode gekommenen Motorradfahrenden auf einem niedrigen Niveau (2025: 9 Personen). Die Polizei ist bestrebt, durch stetige Fortentwicklung, Anpassung und Intensivierung des Konzepts, diese Unglücksfälle weiter zu reduzieren. Unsere Kampagne „Du hast es in der Hand – Überlasse nichts dem Unfall!“ stellt hierbei die häufigste generelle Unfallursache, nicht angepasste Geschwindigkeit, in den Mittelpunkt.

Als positive Bilanz dieser Verkehrssicherheitsarbeit kann im Jahr 2025 die niedrigste Zahl schwerverletzter Motorradfahrender (67 Personen) seit Einführung des „Bike-Konzepts“ verzeichnet werden.

Im vergangenen Jahr handelte es sich bei mehr als einem Viertel der polizeilich erfassten Verkehrsunfälle um eine Verkehrsunfallflucht (27,9%). In 317 Fällen entfernte sich eine Verkehrsteilnehmerin oder ein Verkehrsteilnehmer unerlaubt von einem Verkehrsunfall mit Personenschaden.

Verkehrsunfallflucht ist kein Bagatelldelikt. Jede Unfallflucht reduziert das allgemeine Sicherheitsgefühl und beeinträchtigt die Geschädigten in vielfacher Weise.

Deshalb bitte ich Sie: Sollten Sie Zeuge eines Verkehrsunfalls werden oder selbst in einen solchen verwickelt sein, bleiben Sie vor Ort und rufen Sie im Zweifelsfall die Polizei. Auch im Nachgang sind jede Information und jeder Hinweis von Zeugen wichtig für die polizeilichen Ermittlungen.

Lassen Sie uns gemeinsam durch rücksichtsvolles und verantwortungsbewusstes Handeln im Straßenverkehr zur Verkehrssicherheit für Alle beitragen.

The image shows a handwritten signature in black ink. It consists of two parts: a stylized, cursive signature on the left and a more formal, blocky signature on the right. The signature is written on a white background.

Christian Vögele

Polizeipräsident

Verkehrsbericht 2025

Herausgeber:

Polizeipräsidium Südhessen

Klappacher Straße 145

64285 Darmstadt

Redaktion:

Abteilung Einsatz - E 13

POK'in Laumann

Erläuterungen

Der Verkehrsbericht 2025 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 den aktuellen Richtlinien über die Aufgaben der Polizei bei Straßenverkehrsunfällen (Unfallaufnahme Richtlinien) des HMdISH, veröffentlicht am 05.01.2026 im Staatsanzeiger für das Land Hessen, Nr. 1-2 2026, 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 Treithilfe 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-Skates, Kickboards, Skateboards, Rollschuhe, Ski, 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.

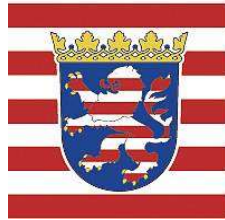
93 Andere Personen

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.

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)

Landeslagebild



Polizeipräsidium Südhessen

1 Strukturdaten Südhessen

1.1 Bevölkerung¹

Alter in Jahren	männlich	weiblich	gesamt
0 - 13	75.849	71.884	147.733
14 - 17	21.947	20.680	42.627
18 - 24	45.027	37.575	82.602
25 - 64	300.719	292.830	593.549
65 und mehr	107.436	131.428	238.864
Gesamt	550.978	554.397	1.105.375

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 Hessisches Statistisches Landesamt Wiesbaden, 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
2,0 Stunden	wurde ein Verkehrsteilnehmer verletzt
2,5 Stunden	kam es zu einem Unfall mit Personenschaden
3,5 Stunden	kam es zu einem Wildunfall
5,5 Stunden	wurde eine Folgenlose Fahrt unter dem Einfluss berauschender Mittel festgestellt
7,2 Stunden	kam es zu einem Unfall mit einem Fahrrad oder Pedelec
17,5 Stunden	wurde ein Verkehrsteilnehmer schwer verletzt
18,0 Stunden	kam es zu einem Unfall mit einem Motorrad

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

12,6	Personen junge Fahrerinnen und Fahrern
7,0	Personen 75 Jahre oder älter
7,5	Mal ein zu geringer Sicherheitsabstand unfallursächlich
4,7	Mal nicht angepasster / überhöhter Geschwindigkeit unfallursächlich
1,5	Personen berauscht durch Alkohol und / oder Drogen
1	Fußgängerin / Fußgänger beteiligt
0,9	Kinder beteiligt

2.1 Aktuelle Jahresentwicklung

Seite 3

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist leicht angestiegen. Die Zahl der tödlichen Verkehrsunfälle hingegen ist rückläufig. Nach dem historischen Tiefststand der Schwerverletzten ist für das Jahr 2025 lediglich ein geringfügiger Anstieg zu verzeichnen.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	22.531	24.169	24.730	24.535	25.076	541	2,21%	↗
VU mit Personenschaden	3.136	3.474	3.526	3.362	3.450	88	2,62%	↗
Kategorie 1	29	37	28	34	30	-4	-11,76%	↕
Kategorie 2	525	579	559	443	464	21	4,74%	↗
Kategorie 3	2.582	2.858	2.939	2.885	2.956	71	2,46%	↗
Verunglückte Personen	3.973	4.418	4.486	4.253	4.364	111	2,61%	↗
davon Getötete	31	37	30	36	31	-5	-13,89%	↕
davon Schwerverletzte	585	639	601	489	502	13	2,66%	↗
davon Leichtverletzte	3.357	3.742	3.855	3.728	3.831	103	2,76%	↗
VU mit Sachschaden	19.395	20.695	21.204	21.173	21.626	453	2,14%	↗
Kategorie 4	2.147	1.980	2.179	1.777	2.723	946	53,24%	↗
Kategorie 5	17.066	18.515	18.835	19.209	18.727	-482	-2,51%	↕
Kategorie 6	182	200	190	187	176	-11	-5,88%	↕
Sachschaden in Mio.	75	119	96	94	100	6	6,77%	↗

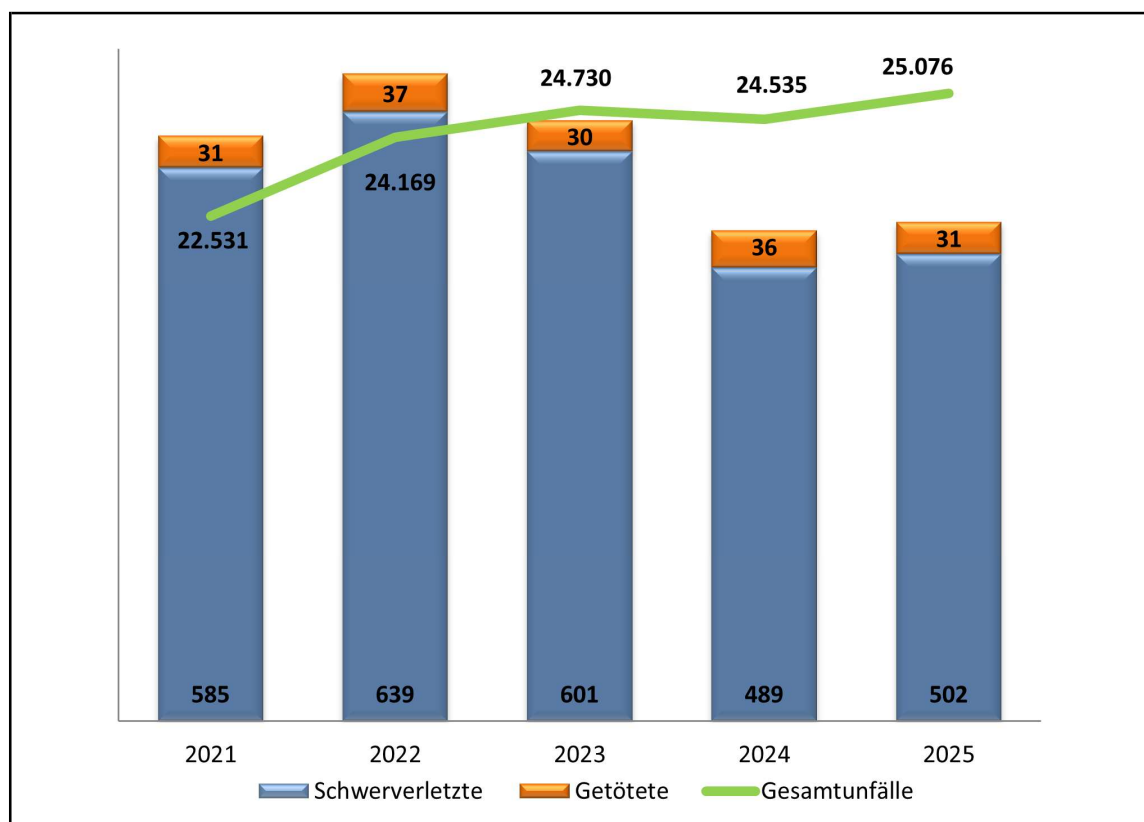


Abb. 1: Langzeitentwicklung der Gesamtunfälle, Verunglückten und Getöteten

2.2 Unfälle nach Unfalltypen

Seite 4

Die Definitionen der einzelnen Unfalltypen finden sich in den Erläuterungen. Der deutliche Anstieg der Verkehrsunfälle Typ 4 könnte im Zusammenhang mit dem Rückgang des Unfalltyps 3 stehen. So wurden mehr Fahrzeuge stark beschädigt, während weniger Personen leicht verletzt wurden.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Typ 1	2.253	2.436	2.446	2.099	2.029	-70	-3,33%	↘
Typ 2	682	767	876	865	918	53	6,13%	↑
Typ 3	1.887	2.085	2.206	2.039	2.022	-17	-0,83%	↘
Typ 4	108	108	125	118	136	18	15,25%	↑↑
Typ 5	2.167	2.442	2.456	2.568	2.760	192	7,48%	↑
Typ 6	4.228	4.713	4.700	4.589	4.863	274	5,97%	↑
Typ 7	11.206	11.618	11.921	12.257	12.348	91	0,74%	↗

2.3 Unfälle nach Straßenklassen

Mit Ausnahme der Kreisstraßen ist die Zahl der Verkehrsunfälle nach Straßenklassen unterteilt weitgehend stabil.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	2.469	2.753	2.701	2.602	2.517	-85	-3,27%	↘
Bundesstraße innerorts	1.398	1.523	1.432	1.303	1.298	-5	-0,38%	↘
Bundesstraße außerorts	2.002	1.976	2.044	2.050	1.945	-105	-5,12%	↘
Landesstraße innerorts	1.269	1.284	1.296	1.295	1.212	-83	-6,41%	↘
Landesstraße außerorts	1.864	1.799	1.929	1.926	1.864	-62	-3,22%	↘
Kreisstraße innerorts	560	475	583	533	598	65	12,20%	↑↑
Kreisstraße außerorts	690	734	774	678	804	126	18,58%	↑↑
Sonstige Straße innerorts	11.927	13.253	13.547	13.762	14.492	730	5,30%	↑
Sonstige Straße außerorts	352	372	424	386	346	-40	-10,36%	↘↘

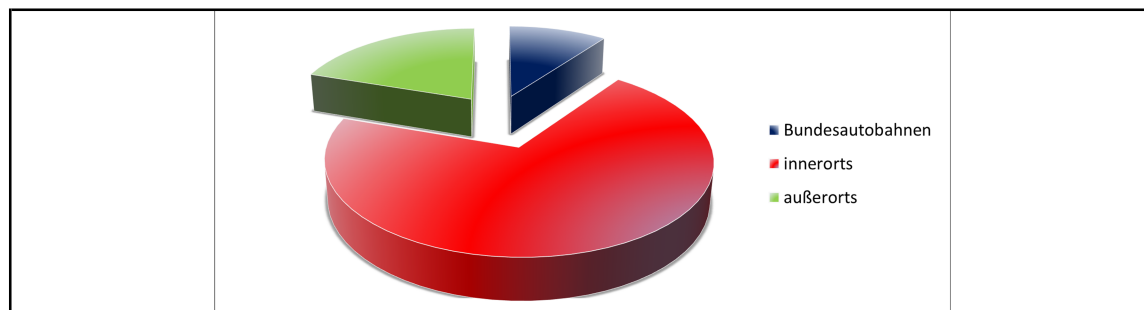


Abb. 2: Verteilung der Unfälle 2025 nach klassifizierten und nicht klassifizierten Straßen

2.3.1 Getötete Personen

Seite 5

Im Sinne der europaweiten Zielsetzung "Vision Zero" kommt der Reduzierung der Verkehrsunfalltoten eine besondere Bedeutung zu. Im Jahr 2025 ist die Zahl der tödlich verunglückten Personen, trotz der steigenden Verkehrsunfallzahlen im Allgemeinen, im Vergleich zum Vorjahr deutlich rückläufig.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	6	5	2	7	2	-5	-71,43%	↓↓
Bundesstraße innerorts	1	2	4	1	3	2	200,00%	↑↑
Bundesstraße außerorts	9	11	10	8	4	-4	-50,00%	↓↓
Landesstraße innerorts	0	2	1	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Landesstraße außerorts	3	5	7	9	8	-1	-11,11%	↓↓
Kreisstraße innerorts	0	0	0	2	1	-1	-50,00%	↓↓
Kreisstraße außerorts	3	3	1	0	4	4	100,00%	↑↑
Sonstige Straße innerorts	9	6	3	7	8	1	14,29%	↑↑
Sonstige Straße außerorts	0	3	2	1	1	0	0,00%	→
Summe	31	37	30	36	31	-5	-13,89%	↓↓

2.3.2 Schwerverletzte Personen

Nach Erreichung eines historischen Tiefststandes im Jahr 2024 wurde im vergangenen Kalenderjahr mit 502 der zweittiefste Wert schwerverletzter Personen erreicht.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Autobahnen	52	46	43	35	41	6	17,14%	↑↑
Bundesstraße innerorts	48	44	39	39	44	5	12,82%	↑↑
Bundesstraße außerorts	83	93	83	84	73	-11	-13,10%	↓↓
Landesstraße innerorts	45	53	62	42	35	-7	-16,67%	↓↓
Landesstraße außerorts	96	87	94	66	68	2	3,03%	↗
Kreisstraße innerorts	18	12	24	14	16	2	14,29%	↑↑
Kreisstraße außerorts	36	29	34	20	21	1	5,00%	↗
Sonstige Straße innerorts	188	233	186	162	178	16	9,88%	↑
Sonstige Straße außerorts	19	42	36	27	26	-1	-3,70%	↘
Summe	585	639	601	489	502	13	2,66%	↗

2.4 Unfälle mit Personenschaden nach Zeiten

2.4.1 Verkehrsunfälle nach Monaten

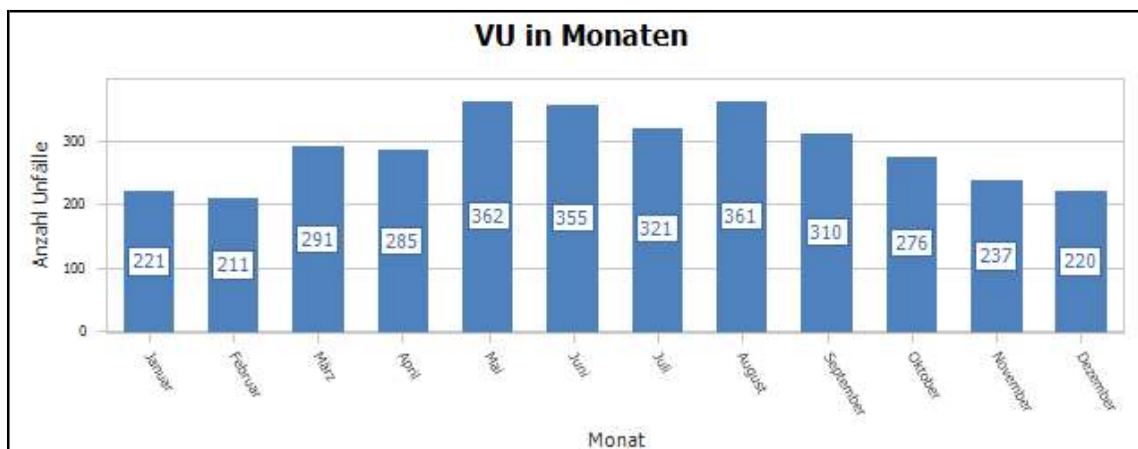


Abb. 3: Verteilung der Unfälle 2025 nach Monaten

2.4.2 Verkehrsunfälle nach Tagen

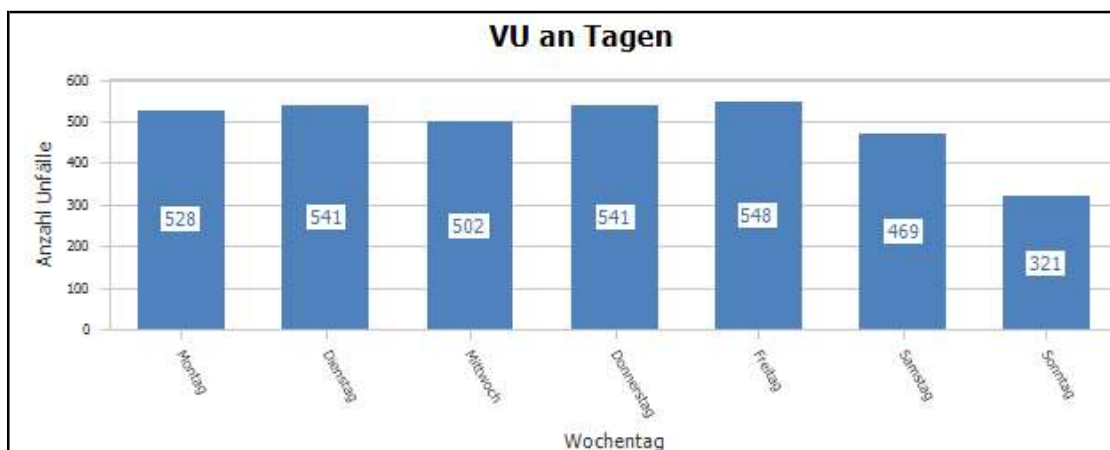


Abb. 4: Verteilung der Unfälle 2025 nach Tagen

2.4.3 Verkehrsunfälle im Tagesverlauf

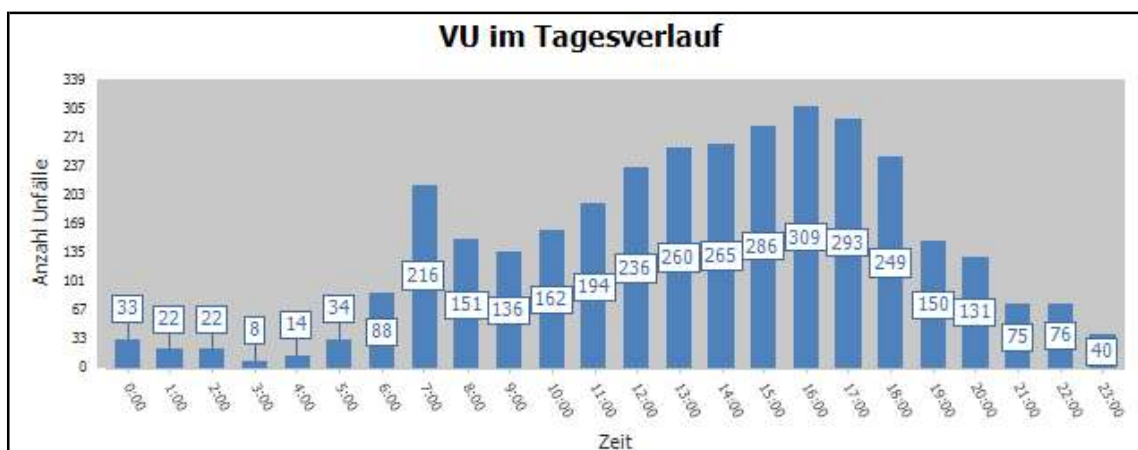


Abb. 5: Verteilung der Unfälle 2025 im Tagesverlauf

2.5 Verkehrsunfallfluchten

Seite 7

Die Zahl der Verkehrsunfallfluchten ist prozentual stärker angestiegen, als die allgemeinen Unfallzahlen. Fast 28 % der polizeilich aufgenommenen Verkehrsunfälle hat sich ein Unfallbeteiligter unerlaubt vom Unfallort entfernt.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	6.246	6.619	6.855	6.726	6.996	270	4,01%	↗
davon mit Sachschaden	5.952	6.320	6.550	6.423	6.679	256	3,99%	↗
davon mit Personenschaden	294	299	305	303	317	14	4,62%	↗
Verunglückte Personen	327	336	349	331	350	19	5,74%	↑
davon Getötete	0	0	1	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	39	32	31	19	25	6	31,58%	↑↑
davon Leichtverletzte	288	304	317	312	325	13	4,17%	↗
Aufklärungsquote in %	42,27%	41,00%	40,42%	39,74%	39%	-1,08%	-2,71%	↘

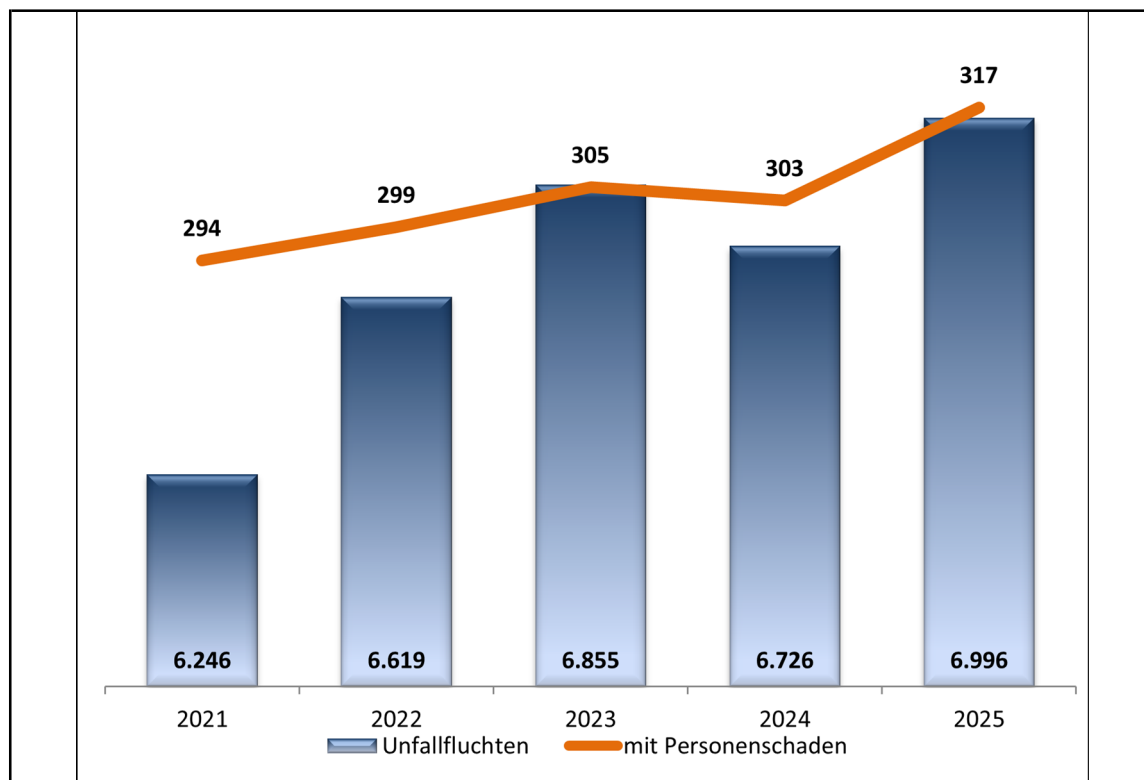


Abb. 7 Entwicklung der Unfallfluchten

2.6 Risikogruppen

Seite 8

2.6.1 Kinder

Kinder sind aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und ihrer Auffassungsgabe im Straßenverkehr stärker gefährdet, als Erwachsene. Nach einem Rückgang der Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Kindern im Jahr 2024, hat sich nun das Niveau des Jahres 2023 wieder eingestellt.

0 - 13 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	1	2	3	85	130	29	76
davon Schulwegunfälle	0	0	0	0	31	1	19
Verunglückte	1	2	1	95	97	22	71
davon Getötete	0	0	0	0	1	0	2
davon Schwerverletzte	0	0	0	6	4	1	10
davon Leichtverletzte	1	2	1	89	92	21	59
männlich	1	0	1	49	70	14	52
weiblich	0	2	0	46	27	8	19
divers	0	0	0	0	0	0	0

0 - 13 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	282	322	40	14,18%	↑↑
davon Schulwegunfälle	41	50	9	21,95%	↑↑
Verunglückte	278	289	11	3,96%	↗
davon Getötete	1	3	2	200,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	18	21	3	16,67%	↑↑
davon Leichtverletzte	259	265	6	2,32%	↗
männlich	156	187	31	19,87%	↑↑
weiblich	122	102	-20	-16,39%	↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.2 Jugendliche

Seite 9

Die Zahl der verunfallten Jugendlichen, vor allem mit leichten Verletzungen ist angestiegen. Mehr als die Hälfte des Anstiegs (+27 Leichtverletzte) kann auf die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen zurückgeführt werden.

14 - 17 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	55	64	1	78	70	89	28
Verunglückte	42	55	0	54	54	71	27
davon Getötete	1	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	2	9	0	6	1	10	4
davon Leichtverletzte	39	46	0	47	53	61	23
männlich	35	35	0	28	41	44	14
weiblich	7	20	0	26	13	27	13
divers	0	0	0	0	0	0	0

14 - 17 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	355	382	27	7,61%	↑
Verunglückte	256	303	47	18,36%	↑↑
davon Getötete	0	2	2	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	32	32	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	224	269	45	20,09%	↑↑
männlich	149	197	48	32,21%	↑↑
weiblich	107	106	-1	-0,93%	↓
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.3 Junge Fahrer

Seite 10

Nach einem leichten Rückgang im Jahr 2024 ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit jungen Fahrerinnen und Fahrern wieder angestiegen.

18 -24 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fuß- gänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	43	112	257	4.012	94	81	30
Verunglückte	27	83	8	423	66	33	29
davon Getötete	0	4	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	3	14	0	37	4	3	3
davon Leichtverletzte	24	65	8	385	62	30	26
männlich	18	65	8	235	48	19	14
weiblich	9	18	0	188	18	14	15
divers	0	0	0	0	0	0	0

18 - 24 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	4.394	4.584	190	4,32%	↗
Verunglückte	664	669	5	0,75%	↗
davon Getötete	4	5	1	25,00%	↗↗
davon Schwerverletzte	63	64	1	1,59%	↗
davon Leichtverletzte	597	600	3	0,50%	↗
männlich	390	407	17	4,36%	↗
weiblich	274	262	-12	-4,38%	↘
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.4 Altergruppe 65 - 74

Seite 11

Die Zahl der Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe steigt weiter kontinuierlich an. Die Zahl der Schwerverletzten hat sich wieder dem Wert aus 2023 (75 Schwerverletzte) angenähert.

65 - 74 Jahre	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	14	27	151	2.895	144	68	30
Verunglückte	13	18	4	133	121	14	28
davon Getötete	0	0	0	0	2	0	2
davon Schwerverletzte	4	6	1	20	26	2	8
davon Leichtverletzte	9	12	3	113	93	12	18
männlich	12	15	3	64	77	6	12
weiblich	1	3	1	69	44	8	16
divers	0	0	0	0	0	0	0

65 - 74 Jahre	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.123	3.297	174	5,57%	↑
Verunglückte	330	331	1	0,30%	↗
davon Getötete	4	4	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	56	67	11	19,64%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	270	260	-10	-3,70%	↘
männlich	184	189	5	2,72%	↗
weiblich	146	142	-4	-2,74%	↘
divers	0	0	0	0,00%	→

2.6.5 Altersgruppe 75plus

Seite 12

Die Zahl der Verkehrsunfälle dieser Altersgruppe steigt weiter an. Die Zahl der tödlich Verunglückten ist rückläufig, während gleichzeitig die Zahl der Schwerverletzten deutlich ansteigt.

75 Jahre und älter	Unfallbeteiligte (Fahrer und verletzte Mitfahrer von)						Fußgänger
	Mofa	Krad	Lkw	Pkw	Fahrrad	Andere	
Anzahl der Unfälle	8	8	14	2.365	101	22	57
Verunglückte	5	3	0	120	93	10	52
davon Getötete	0	0	0	2	1	1	1
davon Schwerverletzte	1	2	0	23	27	2	21
davon Leichtverletzte	4	1	0	95	65	7	30
männlich	5	3	0	53	56	2	15
weiblich	0	0	0	67	37	8	37
divers	0	0	0	0	0	0	0

75 Jahre und älter	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.293	2.552	259	11,30%	↑↑
Verunglückte	251	283	32	12,75%	↑↑
davon Getötete	8	5	-3	-37,50%	↓↓
davon Schwerverletzte	55	76	21	38,18%	↑↑
davon Leichtverletzte	188	202	14	7,45%	↑
männlich	145	134	-11	-7,59%	↓
weiblich	106	149	43	40,57%	↑↑
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 unter Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern steigt weiter an.
Der Anteil verletzter Personen ist bei dieser Verkehrsbeteiligung besonders hoch.

	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	76	28	30	154	30	57	12
Verunglückte	71	27	29	134	28	52	1
davon Getötete	2	0	0	2	2	1	0
davon Schwerverletzte	10	4	3	18	8	21	0
davon Leichtverletzte	59	23	26	114	18	30	1
männlich	52	14	14	69	12	15	1
weiblich	19	13	15	65	16	37	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	1	8	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	1	0
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	46	11	12	40	12	19	13
Sonstige	0	0	0	0	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	361	382	21	5,82%	↑
Verunglückte	305	342	37	12,13%	↑↑
davon Getötete	7	7	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	48	64	16	33,33%	↑↑
davon Leichtverletzte	250	271	21	8,40%	↑
männlich	154	177	23	14,94%	↑↑
weiblich	151	165	14	9,27%	↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	9	9	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	0,00%	→
Falsches Verhalten der Fußgänger (60 - 69)	163	153	-10	-6,13%	↓
Sonstige	0	0	0	0,00%	→

2.7.2 Fahrräder (VBet Fahrr[71])

Seite 14

Nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr, steigen die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung leicht an.

	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	125	62	82	459	99	71	78
Verunglückte	91	48	55	388	86	65	5
davon Getötete	1	0	0	1	2	0	0
davon Schwerverletzte	4	1	4	44	18	22	0
davon Leichtverletzte	86	47	51	343	66	43	5
männlich	68	35	40	248	55	37	3
weiblich	23	13	15	140	31	28	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	8	30	5	4	0
Ablenkung (05 - 06)	2	4	1	3	1	1	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	16	15	8	58	6	7	15
Geschwindigkeit (12 - 13)	6	4	10	46	14	15	0
Abstand (14 - 15)	1	4	3	11	0	2	5
Überholen (16 - 23)	2	0	2	7	0	1	2
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	13	8	8	29	8	2	5
Abbiegen (34 - 35)	1	5	1	15	0	2	2
Technische Mängel (50 - 55)	1	3	1	6	2	0	1
Sonstige	42	16	20	91	27	17	52

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	890	937	47	5,28%	↑
Verunglückte	702	738	36	5,13%	↑
davon Getötete	2	4	2	100,00%	↑↑↑
davon Schwerverletzte	96	93	-3	-3,13%	↓
davon Leichtverletzte	604	641	37	6,13%	↑
männlich	481	486	5	1,04%	↗
weiblich	221	250	29	13,12%	↑↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	49	47	-2	-4,08%	↓
Ablenkung (05 - 06)	7	12	5	71,43%	↑↑↑
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	112	125	13	11,61%	↑↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	64	95	31	48,44%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	26	26	0	0,00%	→
Überholen (16 - 23)	13	14	1	7,69%	↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	70	73	3	4,29%	↗
Abbiegen (34 - 35)	24	26	2	8,33%	↑
Technische Mängel (50 - 55)	16	14	-2	-12,50%	↓↓↓
Sonstige	235	265	30	12,77%	↑↑↑

2.7.3 Pedelecs (VBet Fahrr[72])

Seite 15

Der deutliche Rückgang schwerverletzter Personen aus dem Vorjahr setzt sich fort.

	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	7	8	12	184	45	30	2
Verunglückte	6	6	11	155	35	28	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	1	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	24	8	5	0
davon Leichtverletzte	6	6	11	131	27	22	0
männlich	2	6	8	97	22	19	0
weiblich	4	0	3	58	13	9	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	22	3	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	2	0	0	0
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	0	1	4	17	3	0	1
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	1	31	4	7	0
Abstand (14 - 15)	0	1	0	6	1	0	0
Überholen (16 - 23)	0	1	0	1	1	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	2	0	3	7	5	2	1
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	6	2	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	1	0	0	0
Sonstige	0	2	3	33	8	8	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	277	284	7	2,53%	↗
Verunglückte	240	241	1	0,42%	↗
davon Getötete	2	1	-1	-50,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	43	37	-6	-13,95%	↓↓
davon Leichtverletzte	195	203	8	4,10%	↗
männlich	145	154	9	6,21%	↗
weiblich	95	87	-8	-8,42%	↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	27	26	-1	-3,70%	↓
Ablenkung (05 - 06)	4	2	-2	-50,00%	↓↓
Falsche Fahrbahnbenutzung (08 - 11)	31	26	-5	-16,13%	↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	49	43	-6	-12,24%	↓↓
Abstand (14 - 15)	7	8	1	14,29%	↗
Überholen (16 - 23)	8	3	-5	-62,50%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	16	20	4	25,00%	↗
Abbiegen (34 - 35)	3	9	6	200,00%	↗
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→
Sonstige	53	54	1	1,89%	↗

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 erneute 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 und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	27	205	190	427	44	19	35
Verunglückte	19	166	134	310	34	10	3
davon Getötete	0	1	4	7	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	21	20	69	11	4	0
davon Leichtverletzte	18	144	110	234	23	6	3
männlich	13	113	97	261	30	10	1
weiblich	6	53	37	49	4	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	3	3	35	1	1	0
Ablenkung (05 - 06)	1	2	2	6	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	41	54	105	8	2	2
Abstand (14 - 15)	0	27	17	37	3	1	5
Überholen (16 - 23)	2	5	12	30	2	1	6
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	11	8	9	2	0	7
Abbiegen (34 - 35)	0	3	3	9	1	0	2
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	10	5	3	2	2	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	3	2	1	0	0
Sonstige	21	59	42	61	2	5	20

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	816	922	106	12,99%	↑↑↑
Verunglückte	589	676	87	14,77%	↑↑↑
davon Getötete	9	12	3	33,33%	↑↑↑
davon Schwerverletzte	134	126	-8	-5,97%	↓
davon Leichtverletzte	446	538	92	20,63%	↑↑↑
männlich	481	525	44	9,15%	↑
weiblich	108	149	41	37,96%	↑↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	42	43	1	2,38%	↗
Ablenkung (05 - 06)	10	11	1	10,00%	↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	190	214	24	12,63%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	91	90	-1	-1,10%	↘
Überholen (16 - 23)	36	58	22	61,11%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	38	38	0	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	16	18	2	12,50%	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	13	24	11	84,62%	↑↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	11	7	-4	-36,36%	↓↓↓
Sonstige	149	210	61	40,94%	↑↑↑

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

Seite 17

Die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind ansteigend.

	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	55	43	94	14	8	6
Verunglückte	1	42	27	69	13	5	0
davon Getötete	0	1	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	2	3	11	4	1	0
davon Leichtverletzte	1	39	24	57	9	4	0
männlich	1	35	18	53	12	5	0
weiblich	0	7	9	16	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	2	2	14	1	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	1	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	13	11	23	3	2	0
Abstand (14 - 15)	0	11	3	7	0	1	3
Überholen (16 - 23)	0	2	2	6	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	5	3	1	0	1
Abbiegen (34 - 35)	0	1	0	4	0	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	1	1	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	1	0	1	1	0	0
Sonstige	0	9	9	9	0	2	1

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	194	216	22	11,34%	↑↑↑
Verunglückte	120	157	37	30,83%	↑↑↑
davon Getötete	2	2	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	18	21	3	16,67%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	100	134	34	34,00%	↑↑↑
männlich	100	124	24	24,00%	↑↑↑
weiblich	20	33	13	65,00%	↑↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	17	20	3	17,65%	↑↑↑
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	39	52	13	33,33%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	22	25	3	13,64%	↑↑↑
Überholen (16 - 23)	4	11	7	175,00%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	10	11	1	10,00%	↑
Abbiegen (34 - 35)	6	6	0	0,00%	→
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	2	2	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	4	3	-1	-25,00%	↓↓↓
Sonstige	31	30	-1	-3,23%	↓

2.7.4.2 S-Pedelecs (VBet MotZwei [3])

Seite 18

Die Anzahl an Verkehrsunfällen mit dieser Verkehrsbeteiligung ist im Vorjahresvergleich weitgehend stabil.

	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	2	6	0	0	0
Verunglückte	0	0	0	4	0	0	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	0	0	3	0	0	0
männlich	0	0	0	4	0	0	0
weiblich	0	0	0	0	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	1	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	1	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	0	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	1	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0	0	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	0
Sonstige	0	0	0	1	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	7	8	1	14,29%	↑↑↑
Verunglückte	5	4	-1	-20,00%	↓↓↓
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	1	1	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	4	3	-1	-25,00%	↓↓↓
männlich	4	4	0	0,00%	→
weiblich	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	1	1	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓
Abstand (14 - 15)	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	0	1	1	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	1	1	0,00%	→
Abbiegen (34 - 35)	1	0	-1	-100,00%	↓↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0,00%	→
Sonstige	2	1	-1	-50,00%	↓↓↓

2.7.4.3 Motorisierte Zweiräder bis 125 cm³ (VBet MotZwei [12])

Seite 19

Die Entwicklung der Unfallzahlen entspricht weitestgehend dem allgemeinen Trend. Die Zahl der Schwerverletzten ist deutlich zurückgegangen.

	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	40	17	42	4	2	1
Verunglückte	0	32	14	26	3	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	6	1	4	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	26	13	22	3	1	0
männlich	0	19	9	21	3	1	0
weiblich	0	13	5	5	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	3	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	1	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	12	3	8	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	6	6	6	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	1	2	4	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	0	1	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	1	0	0	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	1	0	0	0	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	0	0	0	0
Sonstige	0	2	3	10	0	0	1

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	101	105	4	3,96%	↗
Verunglückte	78	76	-2	-2,56%	↘
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	16	11	-5	-31,25%	↘↘
davon Leichtverletzte	62	65	3	4,84%	↗
männlich	55	53	-2	-3,64%	↘
weiblich	23	23	0	0,00%	→
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	3	3	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	28	23	-5	-17,86%	↘↘
Abstand (14 - 15)	13	18	5	38,46%	↗↗
Überholen (16 - 23)	7	7	0	0,00%	→
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	5	1	-4	-80,00%	↘↘
Abbiegen (34 - 35)	2	1	-1	-50,00%	↘↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	2	2	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→
Sonstige	7	16	9	128,57%	↗↗

2.7.4.4 Motorisierte Zweiräder über 125 cm³ (VBet MotZwei [11, 15])

Seite 20

Entgegen des allgemeinen Trends sind die Unfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung leicht zurückgegangen. Während die Zahl der Schwerverletzten deutlich gesunken ist, ist ein Anstieg der tödlich Verletzten festzustellen.

	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	24	95	230	23	6	12
Verunglückte	2	23	69	164	15	2	2
davon Getötete	0	0	4	5	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	3	13	43	6	2	0
davon Leichtverletzte	2	20	52	116	9	0	2
männlich	0	16	56	150	12	2	0
weiblich	2	7	13	14	3	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	1	4	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	1	1	4	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	8	35	62	5	0	2
Abstand (14 - 15)	0	4	7	21	3	0	2
Überholen (16 - 23)	0	1	8	18	2	1	4
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	1	0	0	0	3
Abbiegen (34 - 35)	0	0	2	4	1	0	1
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	2	0	0	0	1
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	1	0	0	0
Sonstige	0	2	13	17	2	2	1

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	387	382	-5	-1,29%	↓
Verunglückte	284	277	-7	-2,46%	↓
davon Getötete	7	9	2	28,57%	↑↑↑
davon Schwerverletzte	87	67	-20	-22,99%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	190	201	11	5,79%	↑
männlich	258	236	-22	-8,53%	↓
weiblich	26	39	13	50,00%	↑↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	10	5	-5	-50,00%	↓↓↓
Ablenkung (05 - 06)	6	6	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	112	112	0	0,00%	→
Abstand (14 - 15)	50	37	-13	-26,00%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	25	34	9	36,00%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	8	4	-4	-50,00%	↓↓↓
Abbiegen (34 - 35)	1	8	7	700,00%	↑↑↑
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	3	3	0	0,00%	→
Technische Mängel (50 - 55)	5	2	-3	-60,00%	↓↓↓
Sonstige	39	37	-2	-5,13%	↓

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

Seite 21

Den steigenden Verkaufszahlen entsprechend sind die Verkehrsunfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung weiter angestiegen.

	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	24	87	33	56	3	3	16
Verunglückte	16	69	24	47	3	2	1
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	1	10	3	10	1	1	0
davon Leichtverletzte	15	59	21	36	2	1	1
männlich	12	43	14	33	3	2	1
weiblich	4	26	10	14	0	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	1	0	13	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	1	1	0	1	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	2	8	5	11	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	6	1	3	0	0	0
Überholen (16 - 23)	2	1	0	1	0	0	1
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1	10	2	5	0	0	3
Abbiegen (34 - 35)	0	1	1	1	0	0	0
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	9	2	2	2	1	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	0	0	0	0
Sonstige	21	46	17	24	0	1	17

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	133	218	85	63,91%	↑↑↑
Verunglückte	102	162	60	58,82%	↑↑↑
davon Getötete	0	1	1	100,00%	↑↑↑
davon Schwerverletzte	12	26	14	116,67%	↑↑↑
davon Leichtverletzte	90	135	45	50,00%	↑↑↑
männlich	64	108	44	68,75%	↑↑↑
weiblich	38	54	16	42,11%	↑↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	11	14	3	27,27%	↑↑↑
Ablenkung (05 - 06)	3	3	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	9	26	17	188,89%	↑↑↑
Abstand (14 - 15)	5	10	5	100,00%	↑↑↑
Überholen (16 - 23)	0	5	5	100,00%	↑↑↑
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	15	21	6	40,00%	↑↑↑
Abbiegen (34 - 35)	6	3	-3	-50,00%	↓↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	8	17	9	112,50%	↑↑↑
Technische Mängel (50 - 55)	1	1	0	0,00%	→
Sonstige	70	126	56	80,00%	↑↑↑

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

Seite 22

Bei der Verkehrsbeteiligung PKW handelt es sich um die größte Gruppe. Die Unfallzahlen entsprechen daher üblicherweise der Entwicklung der Gesamtunfallzahlen. Entgegen der Gesamtentwicklung ist die Zahl der tödlich verunglückten PKW-Fahrerinnen und -Fahrer deutlich, die Zahl der Leichtverletzten etwas gesunken.

	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	85	78	4.012	18.162	2.895	2.365	1.441
Verunglückte	95	54	423	1.398	133	120	0
davon Getötete	0	1	1	1	0	2	0
davon Schwerverletzte	6	6	37	80	20	23	0
davon Leichtverletzte	89	47	385	1.317	113	95	0
männlich	49	28	235	733	64	53	0
weiblich	46	26	188	665	69	67	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	2	82	406	40	45	1
Ablenkung (05 - 06)	0	0	37	152	11	18	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	5	357	766	54	62	29
Abstand (14 - 15)	0	3	481	1.599	139	117	29
Überholen (16 - 23)	0	0	59	285	37	16	54
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	2	195	809	141	149	28
Abbiegen (34 - 35)	1	0	88	471	86	67	24
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	4	334	1.464	272	291	86
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	27	50	3	7	1
Sonstige	6	11	865	4.077	837	1.001	465

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	22.398	22.914	516	2,30%	↗
Verunglückte	2.238	2.223	-15	-0,67%	↘
davon Getötete	15	5	-10	-66,67%	↘↘
davon Schwerverletzte	158	172	14	8,86%	↗
davon Leichtverletzte	2.065	2.046	-19	-0,92%	↘
männlich	1.090	1.162	72	6,61%	↗
weiblich	1.146	1.061	-85	-7,42%	↘
divers	2	0	-2	-100,00%	↘↘
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	589	576	-13	-2,21%	↘
Ablenkung (05 - 06)	176	218	42	23,86%	↗↗
Geschwindigkeit (12 - 13)	1.407	1.273	-134	-9,52%	↘
Abstand (14 - 15)	2.289	2.368	79	3,45%	↗
Überholen (16 - 23)	453	451	-2	-0,44%	↘
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	1.305	1.324	19	1,46%	↗
Abbiegen (34 - 35)	765	737	-28	-3,66%	↘
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	3.137	2.451	-686	-21,87%	↘↘
Technische Mängel (50 - 55)	97	88	-9	-9,28%	↘
Sonstige	5.976	7.262	1.286	21,52%	↗↗

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

Seite 23

Die Unfallzahlen dieser Verkehrsbeteiligung sind heterogen.

	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	3	1	257	2.559	151	14	293
Verunglückte	1	0	8	50	4	0	0
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	4	1	0	0
davon Leichtverletzte	1	0	8	45	3	0	0
männlich	1	0	8	46	3	0	0
weiblich	0	0	0	4	1	0	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)							
davon Getötete	0	0	0	1	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	1	7	21	4	1	0
davon Leichtverletzte	10	7	40	197	12	11	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	1	25	0	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	26	0	0	1
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	3	49	5	0	2
Abstand (14 - 15)	0	0	27	199	16	0	4
Überholen (16 - 23)	0	0	6	27	2	0	12
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	10	63	3	0	5
Abbiegen (34 - 35)	0	0	9	132	7	2	16
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	1	0	45	364	20	1	31
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	2	40	1	0	7
Sonstige	1	1	97	1.111	60	9	129

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.206	3.168	-38	-1,19%	↘
Verunglückte	58	63	5	8,62%	↑
davon Getötete	1	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	5	5	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	52	57	5	9,62%	↑
männlich	54	58	4	7,41%	↑
weiblich	4	5	1	25,00%	↑↑
divers	0	0	0	0,00%	→
Verunglückte bei Lkw-Unfällen (inkl. Unfallgegner)	322	312	-10	-3,11%	↘
davon Getötete	7	1	-6	-85,71%	↓↓
davon Schwerverletzte	36	34	-2	-5,56%	↓
davon Leichtverletzte	279	277	-2	-0,72%	↘
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	29	26	-3	-10,34%	↓↓
Ablenkung (05 - 06)	23	27	4	17,39%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	71	59	-12	-16,90%	↓↓
Abstand (14 - 15)	194	246	52	26,80%	↑↑
Überholen (16 - 23)	76	47	-29	-38,16%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	77	81	4	5,19%	↑
Abbiegen (34 - 35)	188	166	-22	-11,70%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	578	462	-116	-20,07%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	52	50	-2	-3,85%	↘
Sonstige	1.239	1.408	169	13,64%	↑↑

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

Seite 25

Bezogen auf diese Verkehrsbeteiligung sind die Verkehrsunfallzahlen in allen Bereichen rückläufig.

	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	3	0	9	394	40	5	20
Verunglückte	4	0	6	23	11	5	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	1	1	0
davon Leichtverletzte	4	0	6	22	10	4	0
männlich	1	0	2	6	3	0	0
weiblich	3	0	4	17	8	5	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	2	1	0	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0	0	0	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	7	0	0	0
Abstand (14 - 15)	0	0	0	12	0	0	0
Überholen (16 - 23)	0	0	0	2	0	0	0
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	0	4	0	0	0
Abbiegen (34 - 35)	0	0	1	35	3	0	4
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	0	34	2	0	0
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	0	0	0	0	1
Sonstige	0	0	3	187	24	0	8

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	584	447	-137	-23,46%	↓↓↓
Verunglückte	93	49	-44	-47,31%	↓↓↓
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	4	3	-1	-25,00%	↓↓↓
davon Leichtverletzte	89	46	-43	-48,31%	↓↓↓
männlich	41	12	-29	-70,73%	↓↓↓
weiblich	52	37	-15	-28,85%	↓↓↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	1	3	2	200,00%	↑↑↑
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	15	7	-8	-53,33%	↓↓↓
Abstand (14 - 15)	19	12	-7	-36,84%	↓↓↓
Überholen (16 - 23)	6	2	-4	-66,67%	↓↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	17	4	-13	-76,47%	↓↓↓
Abbiegen (34 - 35)	67	43	-24	-35,82%	↓↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	63	36	-27	-42,86%	↓↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	5	1	-4	-80,00%	↓↓↓
Sonstige	262	222	-40	-15,27%	↓↓↓

2.7.8 Schienenfahrzeuge (VBet SoFz[61, 62])

Seite 26

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Schienenfahrzeugen ist angestiegen, während die Zahl der verletzten Personen rückläufig ist.

	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	2	0	62	1	1	1
Verunglückte	0	2	0	11	0	1	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	0	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	0	0	0	0
davon Leichtverletzte	0	2	0	11	0	1	0
männlich	0	1	0	3	0	0	0
weiblich	0	1	0	8	0	1	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	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	4	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	8	0	0	0

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen		Trend
Gesamtunfälle	45	64	19	42,22%	↑↑↑
Verunglückte	17	14	-3	-17,65%	↓↓↓
davon Getötete	0	0	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	0	0	0	0,00%	→
davon Leichtverletzte	17	14	-3	-17,65%	↓↓↓
männlich	6	4	-2	-33,33%	↓↓↓
weiblich	11	10	-1	-9,09%	↓
divers	0	0	0	0,00%	→
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	0	0,00%	→
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	0	0,00%	→
Abstand (14 - 15)	1	4	3	300,00%	↑↑↑
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	3	8	5	166,67%	↑↑↑

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 und älter	ohne Alters- angabe
Anzahl der Unfälle	2	0	37	217	24	13	3.642
Verunglückte	2	0	3	11	0	2	0
davon Getötete	0	0	0	0	0	1	0
davon Schwerverletzte	0	0	0	2	0	0	0
davon Leichtverletzte	2	0	3	9	0	1	0
männlich	1	0	3	7	0	0	0
weiblich	1	0	0	4	0	2	0
divers	0	0	0	0	0	0	0
Unfallursachen (Klammerwerte)							
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	0	0	1	3	0	1	0
Ablenkung (05 - 06)	0	0	0	2	0	1	0
Geschwindigkeit (12 - 13)	0	0	2	4	1	0	3
Abstand (14 - 15)	0	0	3	11	3	2	6
Überholen (16 - 23)	0	0	0	1	0	0	9
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	0	0	3	9	1	1	6
Abbiegen (34 - 35)	0	0	0	4	0	0	4
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	0	0	6	27	0	0	29
Technische Mängel (50 - 55)	0	0	1	1	0	0	1
Sonstige	0	0	20	87	6	2	3.561

	Gesamt 2024	Gesamt 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	3.701	3.920	219	5,92%	↑
Verunglückte	11	18	7	63,64%	↑↑
davon Getötete	0	1	1	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	1	2	1	100,00%	↑↑
davon Leichtverletzte	10	15	5	50,00%	↑↑
männlich	6	11	5	83,33%	↑↑
weiblich	4	7	3	75,00%	↑↑
divers	0	0	0	0 %	↑↑
Unfallursachen (Klammerwerte)					
Verkehrstüchtigkeit (01 - 04, 07)	2	5	3	150,00%	↑↑
Ablenkung (05 - 06)	0	3	3	100,00%	↑↑
Geschwindigkeit (12 - 13)	7	10	3	42,86%	↑↑
Abstand (14 - 15)	13	25	12	92,31%	↑↑
Überholen (16 - 23)	20	10	-10	-50,00%	↓↓
Vorfahrt, Vorrang (27 - 33)	18	20	2	11,11%	↑↑
Abbiegen (34 - 35)	18	8	-10	-55,56%	↓↓
Wenden/Rückwärts-/Ein-, Anfahren (36-37)	69	62	-7	-10,14%	↓↓
Technische Mängel (50 - 55)	8	3	-5	-62,50%	↓↓
Sonstige	3.422	3.676	254	7,42%	↑

2.8 Ausgewählte Unfallursachen

Seite 28

2.8.1 Alkohol und/oder berauschende Mittel

Die Zahl der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss berauschender Mittel ist leicht rückläufig. Allerdings werden an dieser Stelle nur die Verkehrsunfälle erfasst, bei welchen keine andere Ursache (Vorfahrt, Geschwindigkeit etc.) erfasst wurde.

	2021	2022	2023	2024	2025
Gesamtunfälle	541	617	586	509	503
VU mit Personenschaden	217	251	232	182	173
Kategorie 1	3	7	3	1	1
Kategorie 2	43	48	29	40	25
Kategorie 3	171	196	200	141	147
Verunglückte	274	321	309	223	215
davon Getötete	3	7	4	1	1
davon Schwerverletzte	53	66	34	44	28
davon Leichtverletzte	218	248	271	178	186
VU mit Sachschaden	324	366	354	327	330

	unter Alkohol 2025	unter ber. Mittel 2025	unter THC 2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	403	32	14	-6	-1,18%	↘
VU mit Personenschaden	142	9	5	-9	-4,95%	↘
Kategorie 1	0	0	1	0	0,00%	→
Kategorie 2	24	0	0	-15	-37,50%	↘↘
Kategorie 3	118	9	4	6	4,26%	↗
Verunglückte	169	11	9	-8	-3,59%	↘
davon Getötete	0	0	1	0	0,00%	→
davon Schwerverletzte	24	0	3	-16	-36,36%	↘↘
davon Leichtverletzte	145	11	5	8	4,49%	↗
VU mit Sachschaden	261	23	9	3	0,92%	↗

	Mischkonsum (A+D) 2025	Mischkonsum (A+THC) 2025	Mischkonsum (D+THC) 2025	Mischkonsum (A,D+THC) 2025	Summe Mischkonsum	
Gesamtunfälle	31	16	5	2	54	
VU mit Personenschaden	12	2	1	2	17	
Kategorie 1	0	0	0	0	0	
Kategorie 2	0	0	0	1	1	
Kategorie 3	12	2	1	1	16	
Verunglückte	19	2	1	4	26	
davon Getötete	0	0	0	0	0	
davon Schwerverletzte	0	0	0	1	1	
davon Leichtverletzte	19	2	1	3	25	
VU mit Sachschaden	19	14	4	0	0	

unter Alkohol: Ursache 1, unter and. ber. Mittel: Ursache 2, unter THC: Ursache 7

Mischkonsum (A + D): Alkohol und andere berauschende Mittel

Mischkonsum (A + THC): Alkohol und THC

Mischkonsum (A, D + THC): Alkohol, andere berauschende Mittel und THC

2.8.2 Geschwindigkeit (FüStrBen [12, 13])

Bei der Unfallursache Geschwindigkeit handelt es sich um eine der häufigsten Unfallursachen. Gerade in Bezug auf Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist die bereits hohe Zahl weiter Angestiegen.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	1.350	1.532	1.947	1.800	1.698	-102	-5,67%	↓
VU mit Personenschaden	457	514	626	566	614	48	8,48%	↑
Kategorie 1	8	13	12	12	8	-4	-33,33%	↓↓
Kategorie 2	121	140	166	119	134	15	12,61%	↑↑
Kategorie 3	328	361	448	435	472	37	8,51%	↑
Verunglückte	572	653	777	696	752	56	8,05%	↑
davon Getötete	8	13	13	12	8	-4	-33,33%	↓↓
davon Schwerverletzte	142	158	184	132	149	17	12,88%	↑↑
davon Leichtverletzte	422	482	580	552	595	43	7,79%	↑
VU mit Sachschaden	893	1.018	1.321	1.234	1.084	-150	-12,16%	↓↓

2.8.3 Abstand (FüStrBen [14])

Die Unfallursache Abstand wird zumeist bei Auffahrunfällen angenommen und ist häufig mit Personenschäden verbunden. Die Verkehrsunfallzahlen dieser Ursache fast ausnahmslos ansteigend.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.219	2.479	2.602	2.516	2.677	161	6,40%	↑
VU mit Personenschaden	608	636	649	653	678	25	3,83%	↗
Kategorie 1	1	2	1	1	2	1	100,00%	↑↑
Kategorie 2	55	48	43	41	42	1	2,44%	↗
Kategorie 3	552	586	605	611	634	23	3,76%	↗
Verunglückte	866	946	962	895	1.000	105	11,73%	↑↑
davon Getötete	1	2	1	1	2	1	100,00%	↑↑
davon Schwerverletzte	63	56	47	51	46	-5	-9,80%	↓
davon Leichtverletzte	802	888	914	843	952	109	12,93%	↑↑
VU mit Sachschaden	1.611	1.843	1.953	1.863	1.999	136	7,30%	↑

2.8.4 Wildunfälle (Hind [86])

Die Zahl der Wildunfälle ist weiterhin rückläufig. Grund hierfür könnte auch der massive Ausbau von Wildschutzzäunen im Zusammenhang mit der Afrikanischen Schweinepest sein.

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Gesamtunfälle	2.864	2.675	2.771	2.711	2.503	-208	-7,67%	↓
VU mit Personenschaden	32	29	43	30	29	-1	-3,33%	↘
Kategorie 1	1	0	0	1	0	-1	-100,00%	↓↓
Kategorie 2	6	2	8	5	6	1	20,00%	↑↑
Kategorie 3	25	27	35	24	23	-1	-4,17%	↘
Verunglückte	42	34	54	34	43	9	26,47%	↑↑
davon Getötete	1	0	0	1	0	-1	-100,00%	↓↓
davon Schwerverletzte	6	2	9	5	7	2	40,00%	↑↑
davon Leichtverletzte	35	32	45	28	36	8	28,57%	↑↑
VU mit Sachschaden	2.832	2.646	2.728	2.681	2.474	-207	-7,72%	↓

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

Seite 31

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen zum Vorjahr		Trend
Alkoholeinfluss (01)	194	232	208	158	160	2	1,27%	↗
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	40	41	43	46	24	-22	-47,83%	↘↘
Übermüdung (03)	21	17	25	21	23	2	9,52%	↗
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	33	17	33	30	18	-12	-40,00%	↘↘
Ablenkung (05-06)	43	49	54	46	62	16	34,78%	↗↗
THC-Einfluss (07)					10	10	-	
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	223	256	268	290	290	0	0,00%	→
Geschwindigkeit (12-13)	459	518	629	568	616	48	8,45%	↗
Abstand (14)	631	660	683	668	707	39	5,84%	↗
Überholen (16-23)	143	197	163	144	154	10	6,94%	↗
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	105	91	83	110	102	-8	-7,27%	↘
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	571	668	707	628	607	-21	-3,34%	↘
Abbiegen (34-35)	288	333	320	330	347	17	5,15%	↗
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	104	125	151	124	108	-16	-12,90%	↘↘
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	143	180	154	174	194	20	11,49%	↗↗
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	144	150	158	166	196	30	18,07%	↗↗
Ruhender Verkehr (43-46)	56	48	54	61	50	-11	-18,03%	↘↘
Ladung (47-48)	5	9	11	22	19	-3	-13,64%	↘↘
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	374	416	302	313	372	59	18,85%	↗↗
Technische Mängel (50-55)	40	38	48	52	44	-8	-15,38%	↘↘
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	104	98	123	130	133	3	2,31%	↗
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	142	150	156	136	155	19	13,97%	↗↗
Witterungsverhältnisse (80-84)	40	48	46	37	49	12	32,43%	↗↗
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	52	57	70	59	66	7	11,86%	↗↗
Sonstige (89)	0	2	1	1	2	1	100,00%	↗↗

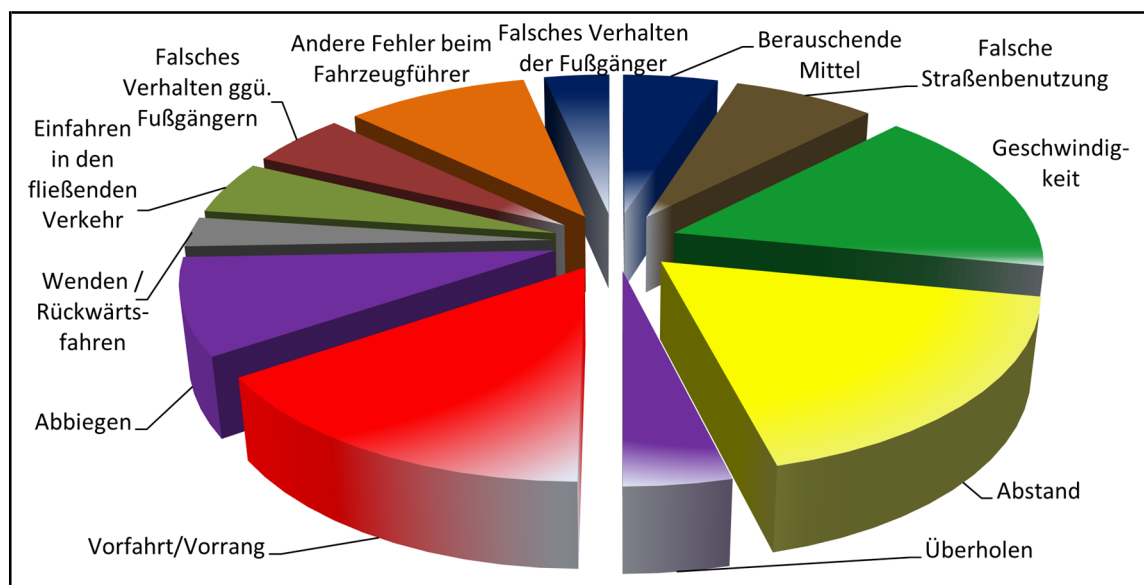


Abb. 8: Hauptunfallursachen bei schweren Verkehrsunfällen

2.8.6 Unfallursachen nach Kategorien

	Gesamtunfälle	VU Kategorie 1	VU Kategorie 2	VU Kategorie 3	VU Kategorie 4-6
Alkoholeinfluss (01)	455	0	27	133	295
Einfluss anderer berauschender Mittel (02)	70	0	1	23	46
Übermüdung (03)	52	0	5	18	29
Sonstige körperliche oder geistige Mängel (04)	121	0	3	15	103
Ablenkung (05-06)	274	1	9	52	212
THC-Einfluss (07)	37	1	1	8	27
Falsche Straßenbenutzung (08-11)	1.070	2	54	234	780
Geschwindigkeit (12-13)	1.701	8	134	474	1.085
Abstand (14)	2.738	2	44	661	2.031
Überholen (16-23)	585	1	30	123	431
Vorbei-, Nebeneinanderfahren (24-26)	1.211	0	10	92	1.109
Vorfahrt/Vorrang (27-33)	1.560	6	56	545	953
Abbiegen (34-35)	1.007	3	40	304	660
Wenden/Rückwärtsfahren (36)	2.495	1	7	100	2.387
Einfahren in den fließenden Verkehr (37)	590	1	29	164	396
Falsches Verhalten ggü. Fußgängern (38-42)	199	1	40	155	3
Ruhender Verkehr (43-46)	396	0	12	38	346
Ladung (47-48)	147	0	3	16	128
Andere Fehler beim Fahrzeugführer (49)	10.183	1	43	328	9.811
Technische Mängel (50-55)	164	0	6	38	120
Falsches Verhalten der Fußgänger (60-69)	153	7	35	91	20
Straßenverhältnisse/Straßenzustand (70-79, 90)	454	1	19	135	299
Witterungsverhältnisse (80-84)	133	1	11	37	84
Hindernisse auf der Fahrbahn (85-88)	2.792	1	10	55	2.726
Sonstige (89)	6	0	0	2	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 Unfallopfällen 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. Innerhalb dieser Verkehrskontrollen werden konstant hohe Beanstandungsquoten erreicht, was die Erforderlichkeit der Kontrollen unterstreicht.

6. Verkehrsunfallentwicklung der Landkreise

Seite 34

6.1 Polizeipräsidium Südhessen - Übersicht

	2021	2022	2023	2024	2025	Veränderungen 2024/2025		Trend
						in Zahlen	in %	
VU gesamt	22.531	24.169	24.730	24.535	25.076	541	2,21%	↗
VU mit Personenschaden	3.136	3.474	3.526	3.362	3.450	88	2,62%	↗
Kategorie 1	29	37	28	34	30	-4	-11,76%	↕
Kategorie 2	525	579	559	443	464	21	4,74%	↗
Kategorie 3	2.582	2.858	2.939	2.885	2.956	71	2,46%	↗
Verunglückte Personen	3.973	4.418	4.486	4.253	4.364	111	2,61%	↗
Getötete	31	37	30	36	31	-5	-13,89%	↕
Schwerverletzte	585	639	601	489	502	13	2,66%	↗
Leichtverletzte	3.357	3.742	3.855	3.728	3.831	103	2,76%	↗
VU mit Sachschaden	19.395	20.695	21.204	21.173	21.626	453	2,14%	↗
Kategorie 4	2.147	1.980	2.179	1.777	2.723	946	53,24%	↗
Kategorie 5	17.066	18.515	18.835	19.209	18.727	-482	-2,51%	↘
Kategorie 6	182	200	190	187	176	-11	-5,88%	↘
Sachschaden in Mill.	75	119	96	94	100	6	6,77%	↗
Unfälle unter Einfluss von								
Alkohol	441	509	485	408	403	-5	-1,23%	↘
Drogen	57	61	63	58	32	-26	-44,83%	↕
Mischkonsum	43	47	39	44	54	10	22,73%	↗
Folgenlose Fahrten unter:								
Alkohol	748	934	692	715	597	-118	-16,50%	↘
Drogen	1.025	964	1.084	1.087	992	-95	-8,74%	↘
Mischkonsum	63	82	65	55	63	8	14,55%	↗
Verfolgungsindex Alkohol	1,70	1,83	1,43	1,75	1,48			
Verfolgungsindex Drogen	17,98	15,80	17,21	18,74	31,00			
Unfallfluchten	6.246	6.619	6.855	6.726	6.996	270	4,01%	↗
davon mit Personenschaden	294	299	305	303	317	14	4,62%	↗
Aufklärungsquote	42%	41%	40%	40%	39%			
Wildunfälle	2.864	2.675	2.771	2.711	2.503	-208	-7,67%	↘