



RheinlandPfalz

POLIZEIPRÄSIDIUM MAINZ

PD BAD KREUZNACH

# LAGEBILD 2024

---

## Verkehrsunfallentwicklung im Bereich der Polizeidirektion Bad Kreuznach 2024

Bad Kreuznach, März 2025

**Zusammengestellt:**

PHK Jan Magdic

Polizeipräsidium Mainz

Polizeidirektion Bad Kreuznach

**Erreichbarkeit:**

Telefon: 0671 / 8811 - 613

Fax: 0671 / 8811 - 609

E-Mail: [pdbadkreuznach@polizei.rlp.de](mailto:pdbadkreuznach@polizei.rlp.de)

## Inhaltsverzeichnis

1. Kurzübersicht .....	6
2. Demografische Entwicklung .....	7
3. Gesamtunfallzahlen .....	7
3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU).....	7
3.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ).....	8
4. Personenschadensunfälle .....	9
4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden .....	9
4.2. Skizzierung der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen.....	9
5. Verunglückte Personen .....	10
5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen .....	10
5.2. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) .....	10
6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel .....	11
6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss .....	11
6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss.....	12
6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss .....	12
6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss .....	12
7. Unfallursachen insgesamt.....	13
7.1. Unfallursachen allgemein .....	13
8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden .....	13
9. Risikogruppen .....	14
9.1. Risikogruppe Kinder.....	14
9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung .....	14
9.1.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) .....	15
9.1.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern.....	15
9.1.4. Anzahl verunglückter Kinder.....	15
9.1.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ) .....	16
9.1.6. Anteil Hauptverursacher .....	16
9.1.7. Verursacherhäufigkeitszahl .....	16

---

9.2.	Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige)	17
9.2.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrender	17
9.2.2.	Unfallhäufigkeitszahl	17
9.2.3.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrenden	17
9.2.4.	Verunglücktenhäufigkeitszahl	18
9.2.5.	Anteil Hauptverursacher	18
9.2.6.	Verursacherhäufigkeitszahl	19
9.3.	Risikogruppe Senior*innen	19
9.3.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen ( $\geq 65$ Jahre)	19
9.3.2.	Unfallhäufigkeitszahl	19
9.3.3.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen ( $\geq 65$ Jahre)	20
9.3.4.	Anzahl verunglückter Senior*innen ( $\geq 65$ Jahre)	20
9.3.5.	Verunglücktenhäufigkeitszahl	21
9.3.6.	Anteil Hauptverursacher	21
9.3.7.	Verursacherhäufigkeitszahl	21
9.3.8.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior*innen ( $\geq 75$ Jahre)	21
9.3.9.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior*innen ( $\geq 75$ Jahre)	22
9.3.10.	Anzahl verunglückter Senior*innen ( $\geq 75$ Jahre)	22
9.3.11.	Anteil Hauptverursacher	23
9.4.	Risikogruppe Radfahrende	23
9.4.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender	23
9.4.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden	24
9.4.3.	Anzahl verunglückter Radfahrender	24
9.4.4.	Anteil Hauptverursacher	25
9.5.	Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen	25
9.5.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender	26
9.5.3.	Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen	26
9.5.4.	Anteil Hauptverursacher	27

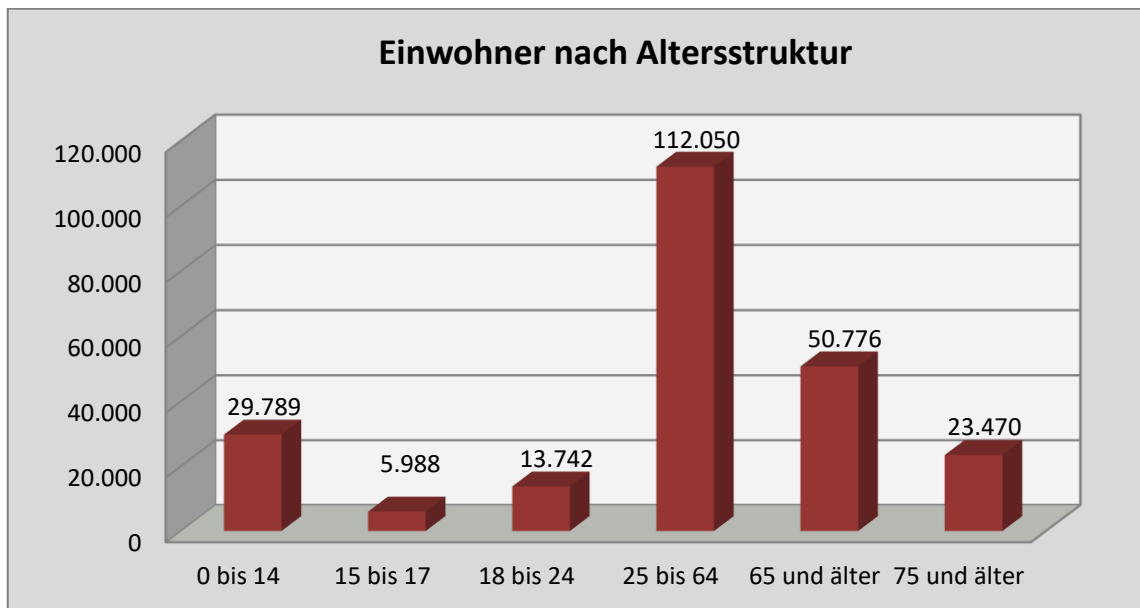
9.6.	Risikogruppe Lkw.....	27
9.6.1.	Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw.....	27
9.6.2.	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ..	28
9.6.3.	Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw.....	28
9.6.4.	Anteil Hauptverursacher .....	29
10.	Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten).....	29
10.1.	Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB.....	29
11.	Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention.....	30
12.	Zusammenfassung.....	31
13.	Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen.....	32

## 1. Kurzübersicht

Verkehrsunfälle	2023	2024	Veränderung	
			Total	Prozent
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	6093	5775	-318	-5,2
Unfälle mit leichtem Personenschaden	456	453	-3	-0,7
Unfälle mit schwerem Personenschaden	102	89	-13	-12,7
Unfälle mit Todesfolge	3	6	+3	100
Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss	97	92	-5	-5,2
Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss	32	26	-6	-18,8
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Motorradfahrender (mit amtlichem Kennzeichen)	78	77	-1	-1,3
Verkehrsunfälle mit Personenschäden Fahrradfahrender	118	121	+3	+2,5
VU unter Beteiligung 18-24 Jähriger	1109	1007	-102	-9,2
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 65 Jahre)	1359	1312	-47	-3,5
VU unter Beteiligung von Senioren (>= 75 Jahre)	577	589	+12	+2,1
Unfälle mit Kinderbeteiligung	61	57	-4	-6,6
<b>Unfälle mit Flucht</b>	1337	1325	-12	-0,9
Aufgeklärte Unfallfluchten	614	615	+1	+0,2
Aufklärungsquote	45,9 %	46,4 %		
<b>Verunglückte (insgesamt)</b>	698	680	-18	-2,6
Leichtverletzte	587	574	-13	-2,2
Schwerverletzte	108	99	-9	-8,3
Getötete	3	7	+4	+133,3

## 2. Demografische Entwicklung

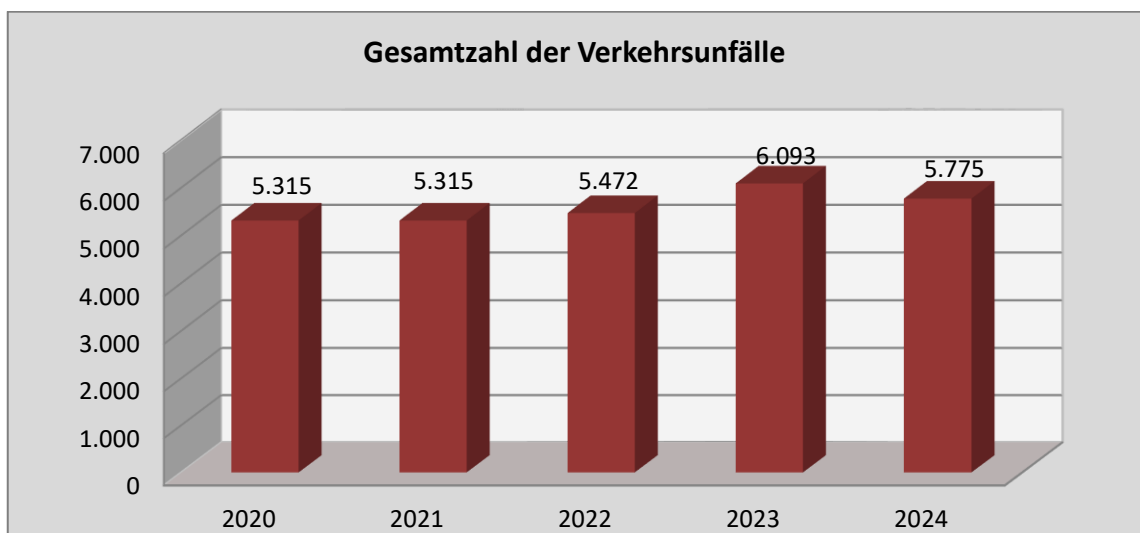
Der Dienstbezirk der Polizeidirektion (PD) Bad Kreuznach umfasst die Zuständigkeitsbereiche der Polizeiinspektionen (PI'en) Bad Kreuznach, Bingen und Kirn. Im Dienstbezirk der PD Bad Kreuznach leben insgesamt **212.345** Menschen (Stand 31.12.2023 / Daten des Statistischen Landesamts Rheinland-Pfalz). Die Altersstruktur der Einwohner ist der nachfolgenden grafischen Darstellung zu entnehmen.



Quelle: Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz

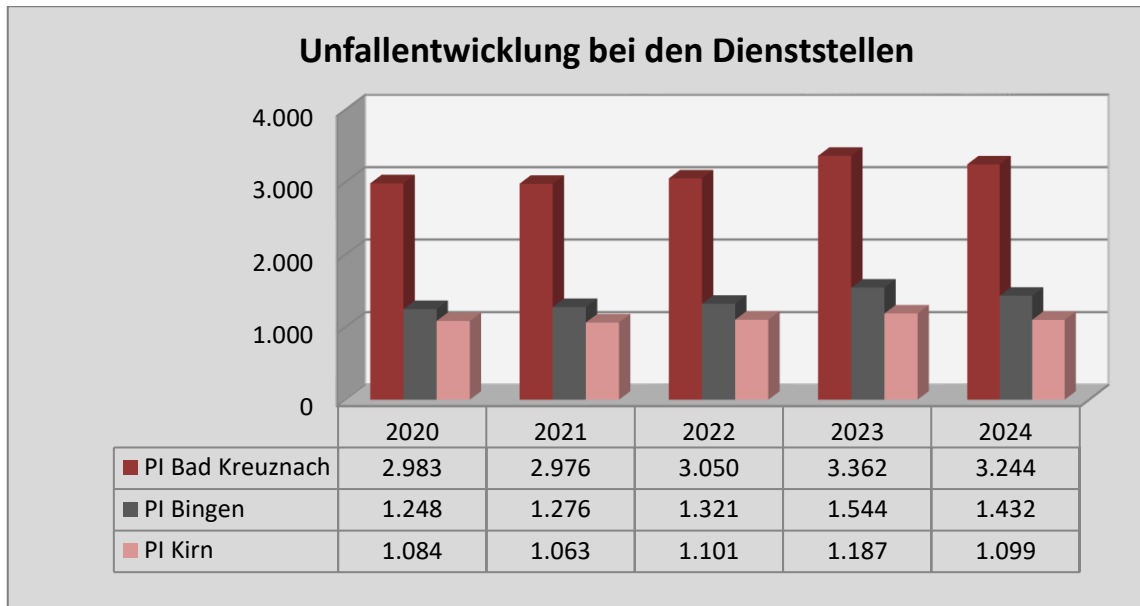
## 3. Gesamtunfallzahlen

### 3.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle (VU)



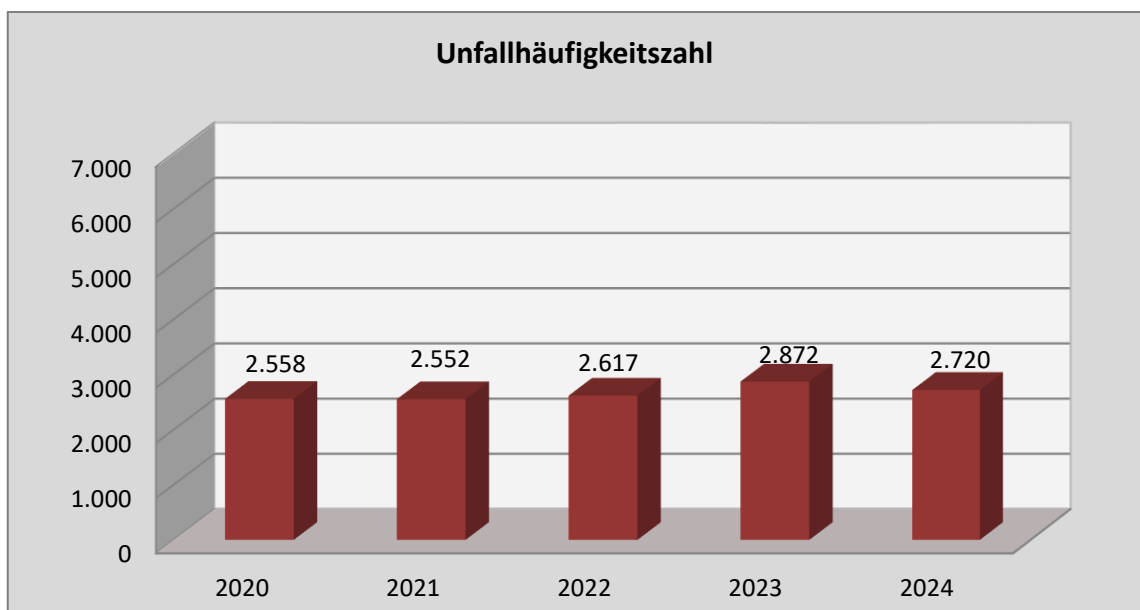
Im Zeitraum vom 01.01.2024 bis 31.12.2024 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach insgesamt 5.775 Verkehrsunfälle. Mit Blick auf das zurückliegende Jahr ist die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle leicht gesunken und befindet sich damit wieder unter dem Niveau

vor der Corona-Pandemie. Im Bereich der einzelnen Polizeiinspektionen sind ähnliche Entwicklungen festzustellen:



### 3.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

Allein aus der Zahl der Verkehrsunfälle lässt sich grundsätzlich keine Aussage zur Verkehrssicherheitslage in einem bestimmten Gebiet ableiten. Als Indikator für die tatsächliche Verkehrsunfallbelastung dient vielmehr die sogenannte Unfallhäufigkeitszahl (Verkehrsunfälle pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die Verkehrsunfallbelastung.

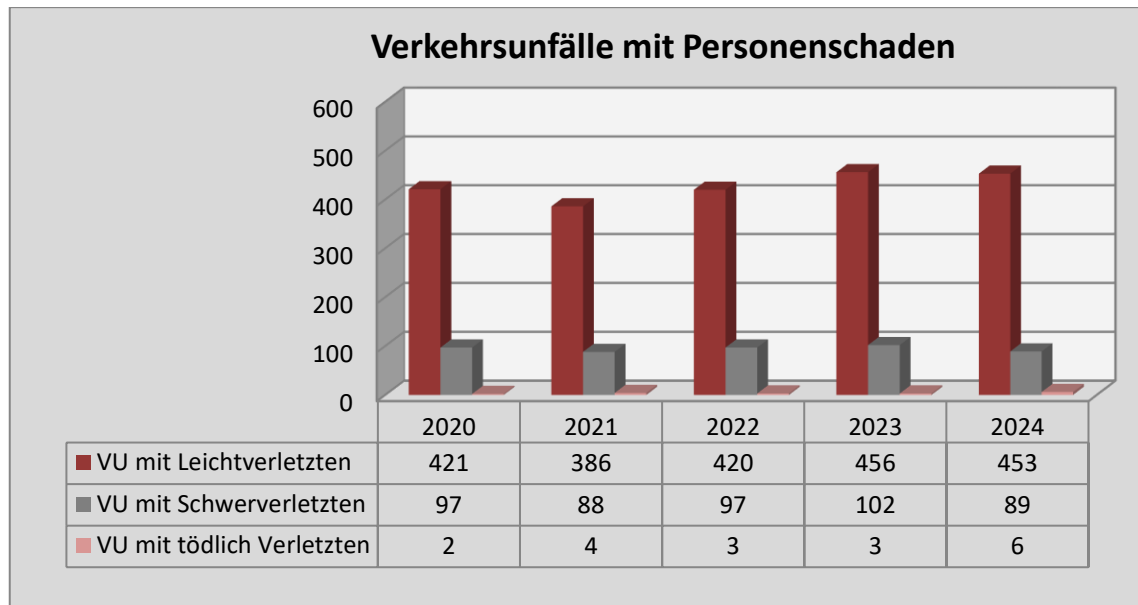


Der vorgenannten Darstellung ist zu entnehmen, dass die Verkehrsunfallbelastung im Vergleich zum Vorjahr leicht rückläufig ist.



## 4. Personenschadensunfälle

### 4.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden



Im Bereich der PD Bad Kreuznach ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 548 Verkehrsunfälle mit Personenschaden, was einem Anteil von 9,5 % am Gesamtunfallgeschehen entspricht. Unter den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ereigneten sich 89 Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten und leider sechs Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen. Insgesamt lag die Gesamtzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschäden im Jahr 2024 unter der Anzahl vor der pandemischen Lage.

### 4.2. Skizzierung der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen

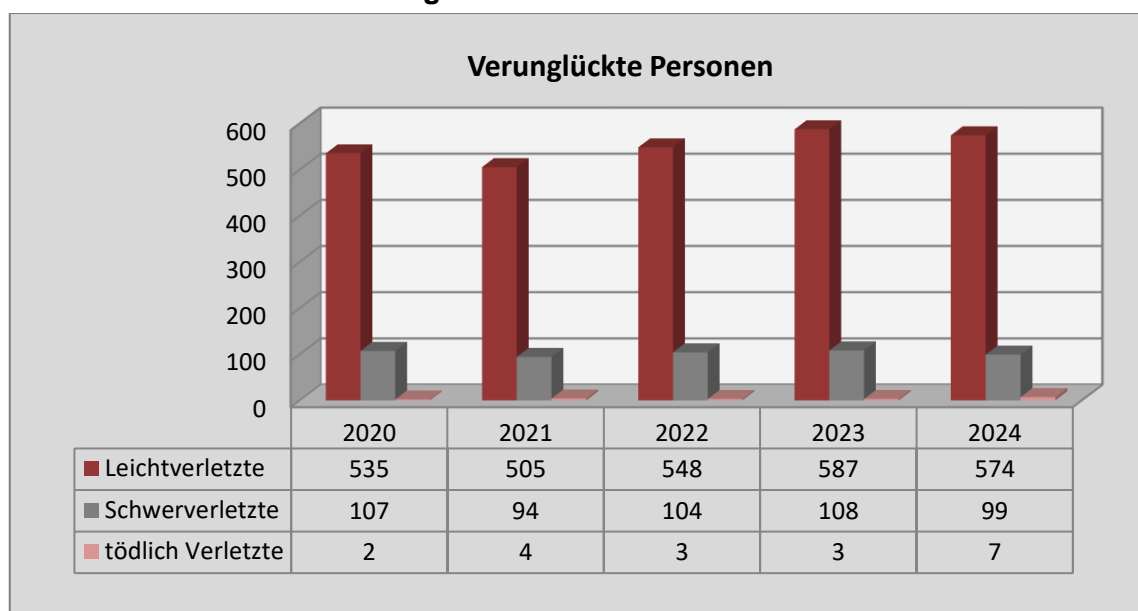
Die Abläufe der Verkehrsunfälle mit tödlich verletzten Personen sind nachfolgend skizziert:

- Am 08.04.2024 gegen 18:50 Uhr befuhr ein 47-jähriger Motorradfahrer die B48 aus Richtung Laubenheim kommend in Fahrtrichtung Münster-Sarnsheim, als dieser in einer Linkskurve die Kontrolle verlor, nach rechts von der Fahrbahn abkam und anschließend mit der angrenzenden Leitblanke kollidierte. Der 47-Jährige erlag seinen Verletzungen wenig später im Krankenhaus.
- Am 11.05.2024 gegen 20:30 Uhr war ein 24-Jähriger Motorradfahrer mit einer 39-jährigen Sozia auf der L232 von Merxheim in Richtung Meddersheim unterwegs. In einer Linkskurve verlor der 24-Jährige die Kontrolle, kam nach rechts von der Fahrbahn ab und kollidierte mit zwei Bäumen. Beide Personen waren beim Eintreffen der Polizei bereits verstorben.
- Am 05.07.2024 gegen 15:00 Uhr fuhr ein 23-jähriger Radfahrer entlang der Alexander-Bretz-Straße in Gensingen auf einem für den Radverkehr freigegebenen Fußgängerweg in Richtung L242, als ein 44-jähriger Linienbus-Fahrer diesen beim Linksabbiegen in eine dem Fußgängerweg angrenzende Firmeneinfahrt übersah. Der 23-Jährige stürzte durch die Kollision und geriet unter den Bus. Er verstarb noch an der Unfallstelle.

- Am 07.08.2024 gegen 10:55 Uhr befuhr eine 43-jährige Kleinkraftradfahrerin zusammen mit ihrem 13-jährigen Sohn als Sozius die K61 von Boos kommend in Fahrtrichtung Staudernheim, als sie die Kontrolle verlor, in den Gegenverkehr geriet und mit einem entgegenkommenden PKW einer 62-jährigen Fahrerin kollidierte. Die 43-Jährige erlag noch am gleichen Abend im Krankenhaus ihren Verletzungen. Der 13-Jährige wurde durch den Unfall schwer, die 62-jährige leicht verletzt.
- Am 16.08.2024 gegen 16:50 Uhr war ein 56-jähriger Motorradfahrer auf der K5 aus Hennweiler kommend in Fahrtrichtung Bruschied unterwegs. In einer Rechtskurve verlor der 56-Jährige die Kontrolle, kam in den Gegenverkehr und kollidierte mit dem entgegenkommenden PKW eines 52-jährigen Fahrers. Der 56-Jährige erlag noch an der Unfallstelle seinen Verletzungen.
- Am 27.11.2024 gegen 16:30 Uhr kam es auf der B41 in Höhe der Abfahrt West bei Bad Sobernheim zu einem Frontalzusammenstoß zwischen einem PKW und einem Transporter. Der 33-jähriger PKW-Fahrer wurde dabei schwer, der 58-jähriger Transporter-Fahrer leicht verletzt. Darüber hinaus wurde ein 30-jähriger Insasse des Transporters infolge des Unfallgeschehens leicht, ein 51-jähriger Insasse tödlich verletzt. Die Ermittlungen zur Unfallursache dauern noch an.

## 5. Verunglückte Personen

### 5.1. Gesamtzahl der verunglückten Personen

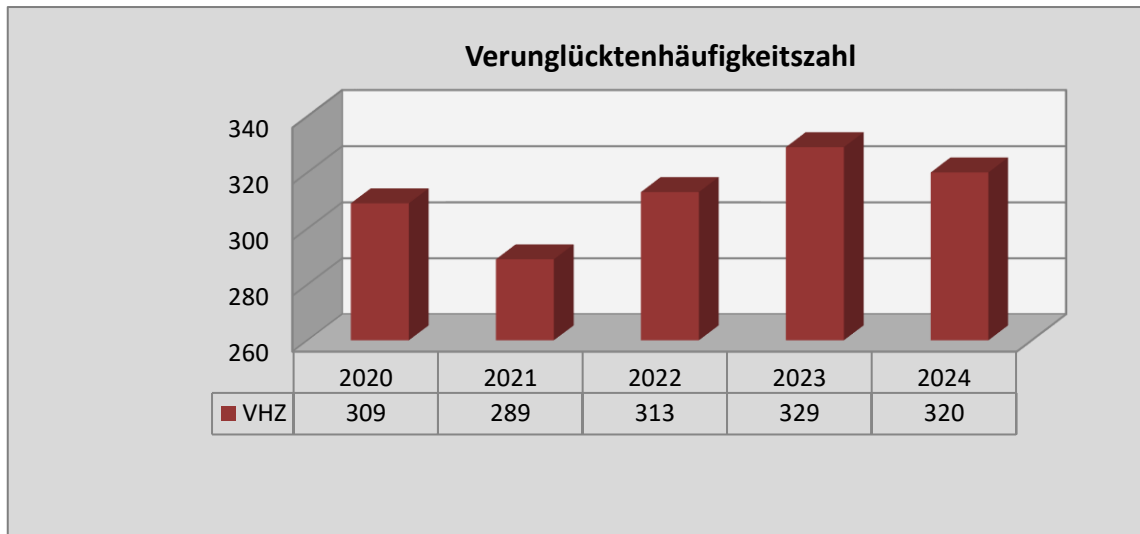


Neben den Verkehrsunfällen mit Personenschaden ist auch die Anzahl der in diesem Zusammenhang verunglückten Personen im Vorjahresvergleich um 18 (-2,6%) leicht gesunken und liegt mit 680 weiter unter dem Niveau vor Corona.

### 5.2. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Analog zur Unfallhäufigkeitszahl lässt auch die reine Anzahl der Verunglückten keine valide Aussage zu der tatsächlichen Belastung zu. Als Indikator für die tatsächliche Belastungszahl in

Bezug auf die Verunglückten dient vielmehr die sogenannten Verunglücktenhäufigkeitszahl (Verunglückte pro Jahr je 100.000 Einwohner). Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die relative Belastung in diesem Themenfeld.

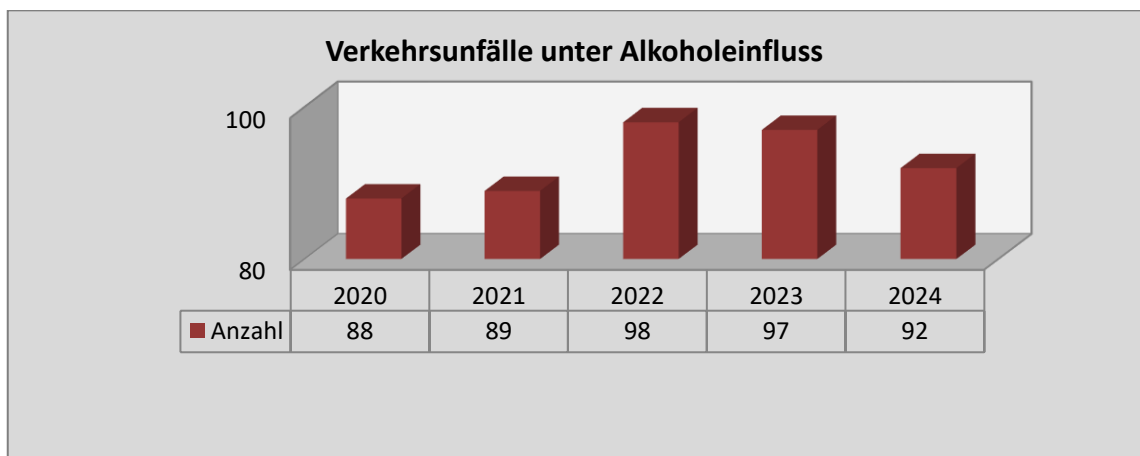


Die vorgenannte Grafik zeigt, dass die tatsächliche Anzahl der Verunglückten bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach im Jahr 2024 leicht gesunken ist. Sie liegt damit nach wie vor unter dem Vor-Corona-Niveau.

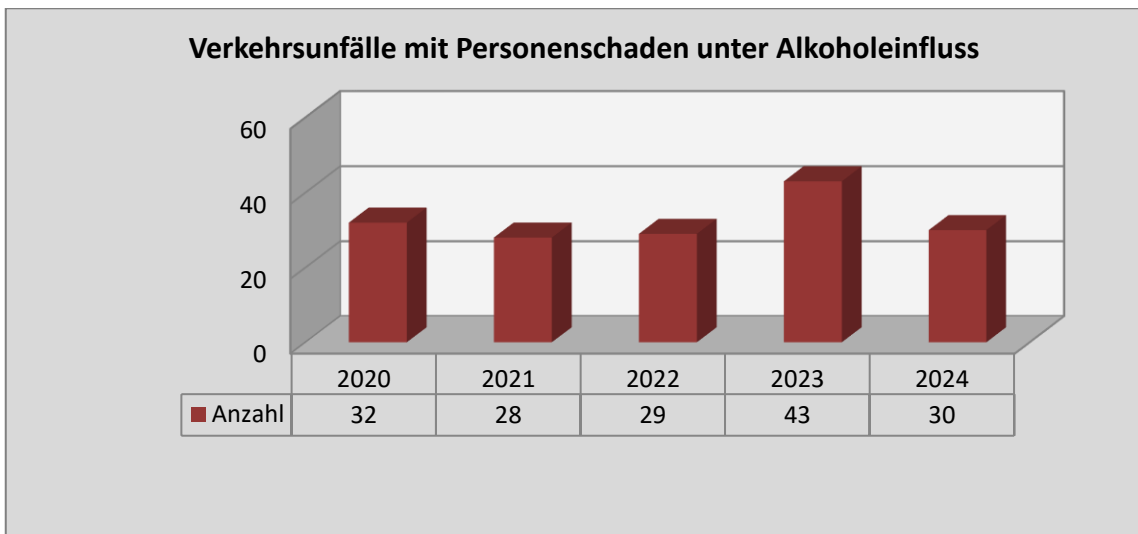
## 6. Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Im Berichtsjahr 2024 ereigneten sich im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach insgesamt 107 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel. Hiermit lag die Anzahl knapp unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahren. Unter den vorgenannten Verkehrsunfällen ereigneten sich 92 Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol und 26 Unfälle unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln. Aufgrund vereinzelter Fälle, bei denen Fahrzeugführende sowohl unter dem Einfluss von Alkohol als auch von Betäubungsmitteln standen, finden einzelne Verkehrsunfälle in beiden Einflussbereichen Berücksichtigung.

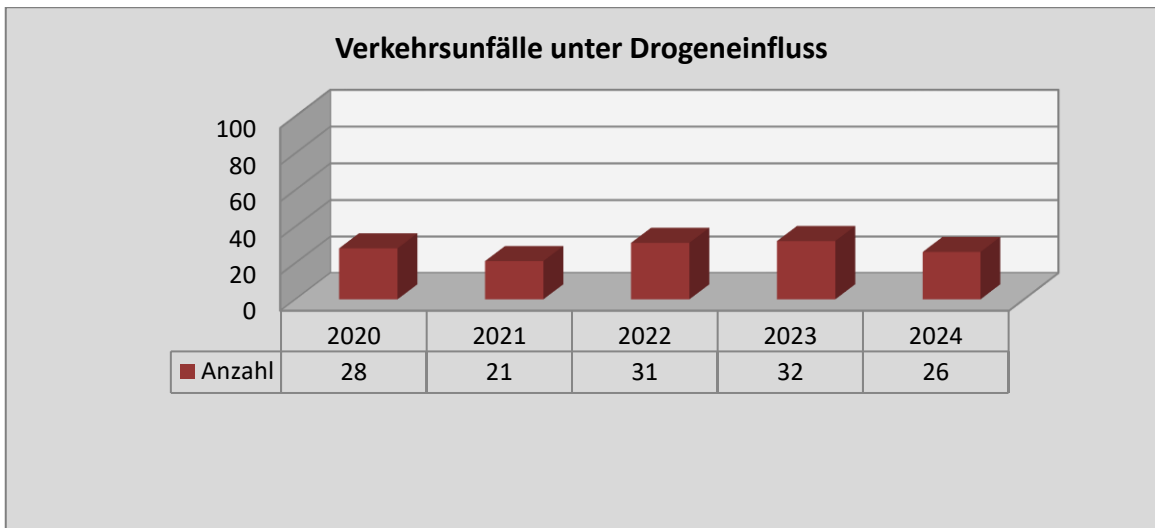
### 6.1. Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss



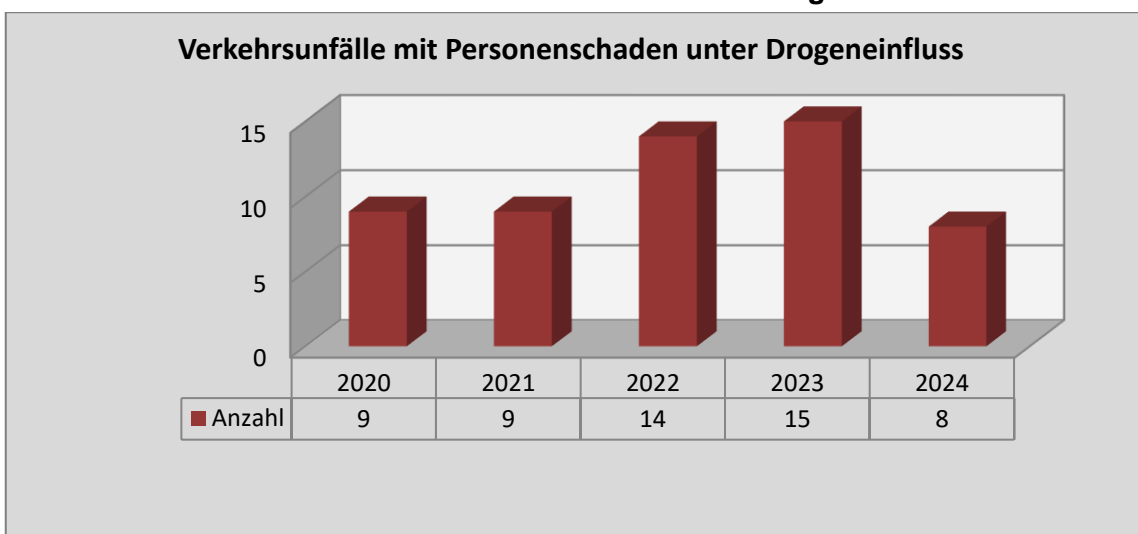
### 6.1.1. Verkehrsunfälle mit Personenschäden unter Alkoholeinfluss



### 6.2. Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss

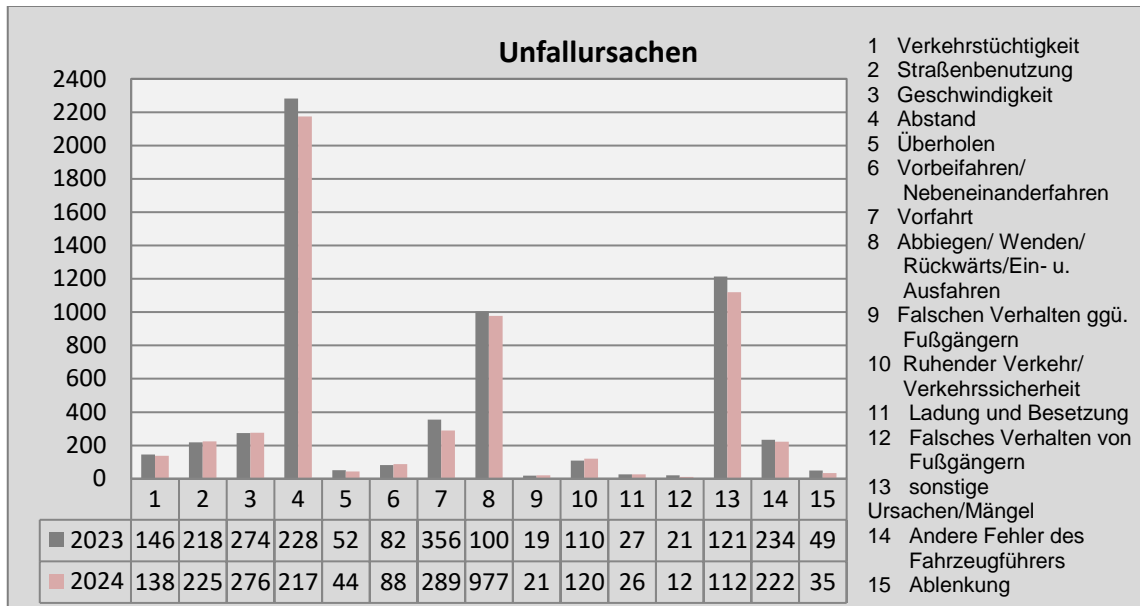


### 6.2.1. Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Drogeneinfluss



## 7. Unfallursachen insgesamt

### 7.1. Unfallursachen allgemein



Der vorgenannten Darstellung sind die Entwicklungen der Unfallursachen im Vergleich zum Vorjahr 2023 zu entnehmen. Die wesentlichen Hauptunfallursachen sind nachfolgend nochmals detailliert aufgeführt:

#### Abstand:

Die Unfallursache „Abstand“ wurde im Jahr 2024 mit 2.174 Verkehrsunfällen am häufigsten festgestellt. Dies entspricht einem Anteil von 37,6 % am Gesamtunfallgeschehen und ging damit im Vergleich zum Vorjahr um 108 Unfälle (-4,7 %) leicht zurück.

#### Fehler beim Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren:

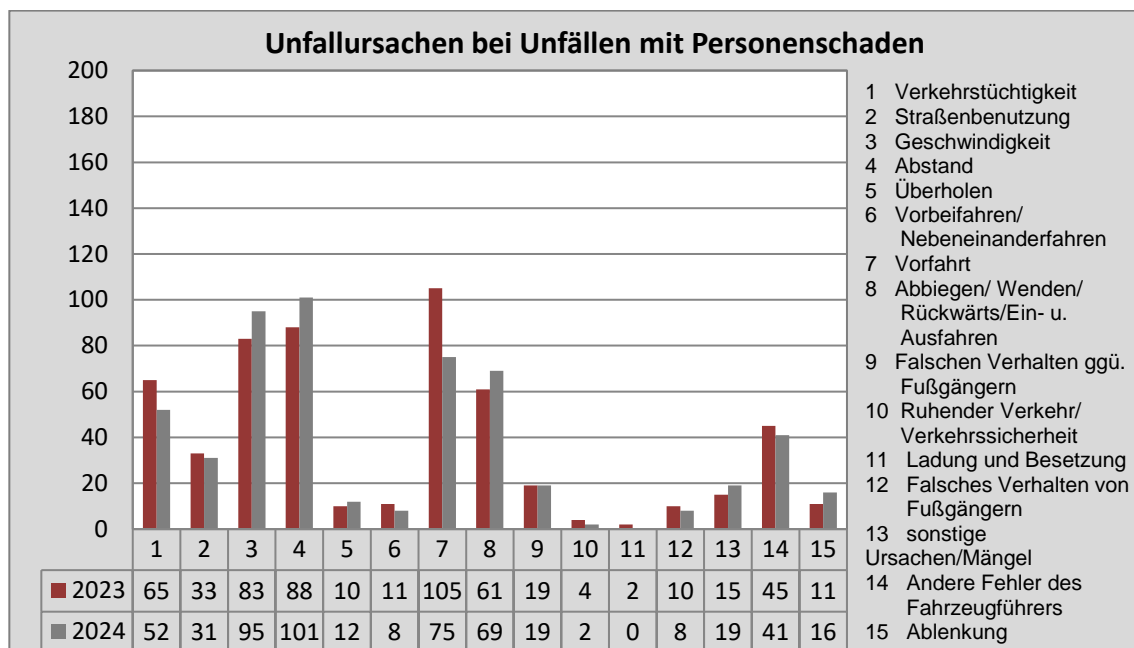
Mit 977 Fällen und somit zweithäufigste Unfallursache (16,9 %) sind Fehler beim „Abbiegen/ Wenden/ Rückwärts-/ Ein- und Ausfahren“. Hier sank die Zahl der Unfälle um 27 bzw. 2,7 % im Vergleich zum Jahr 2023.

#### Sonstige Ursachen/Mängel

In fast allen Fällen (1083) handelt es sich um Wildunfälle.

## 8. Unfallursachen bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden

Betrachtet man die Hauptunfallursachen bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden verschieben sich die Ursachen. Hier wird deutlich, dass manche Ursachen ein höheres Verletzungsrisiko bergen.



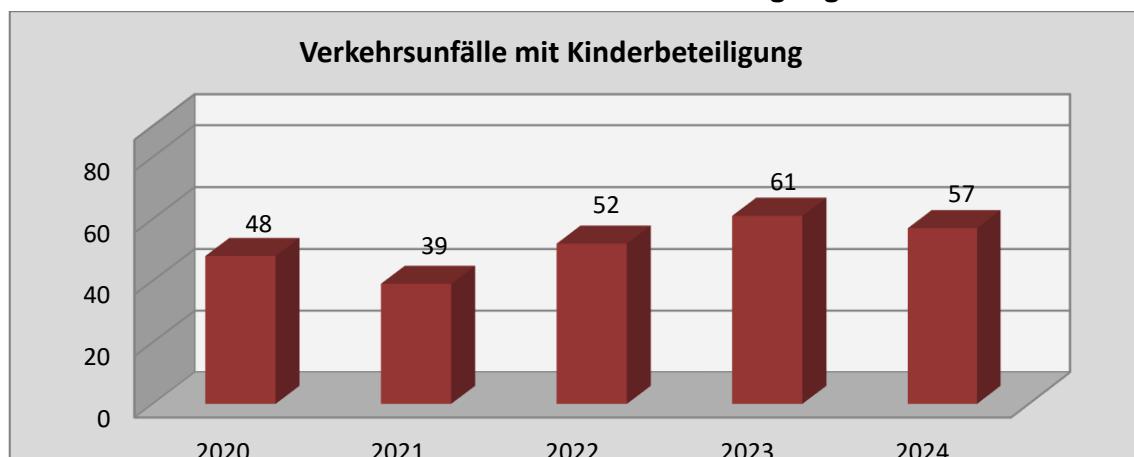
Aus der vorgenannten Darstellung geht hervor, dass insbesondere die Unfallursachen Geschwindigkeit, Vorfahrt und Verkehrstüchtigkeit bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden eine deutlich größere Rolle spielen als in der Betrachtung der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle.

## 9. Risikogruppen

### 9.1. Risikogruppe Kinder

Kinder zählen zu den schwächeren und deshalb besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmenden. Sie können den Straßenverkehr noch nicht ausreichend vorausschauend wahrnehmen und es fällt ihnen schwer, ihre Aufmerksamkeit gleichzeitig auf verschiedene Dinge zu richten. Kinder unter 10 Jahren können meist Geschwindigkeiten nicht richtig einschätzen. Das „Richtungshören“ ist noch nicht vollständig ausgeprägt. Laute Geräusche können zu gefährlichen Fluchtreaktionen führen. In der Folge können diese für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen, noch nicht ausreichend ausgeprägten Fähigkeiten und Fertigkeiten Kindern oftmals zum Verhängnis werden.

#### 9.1.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung

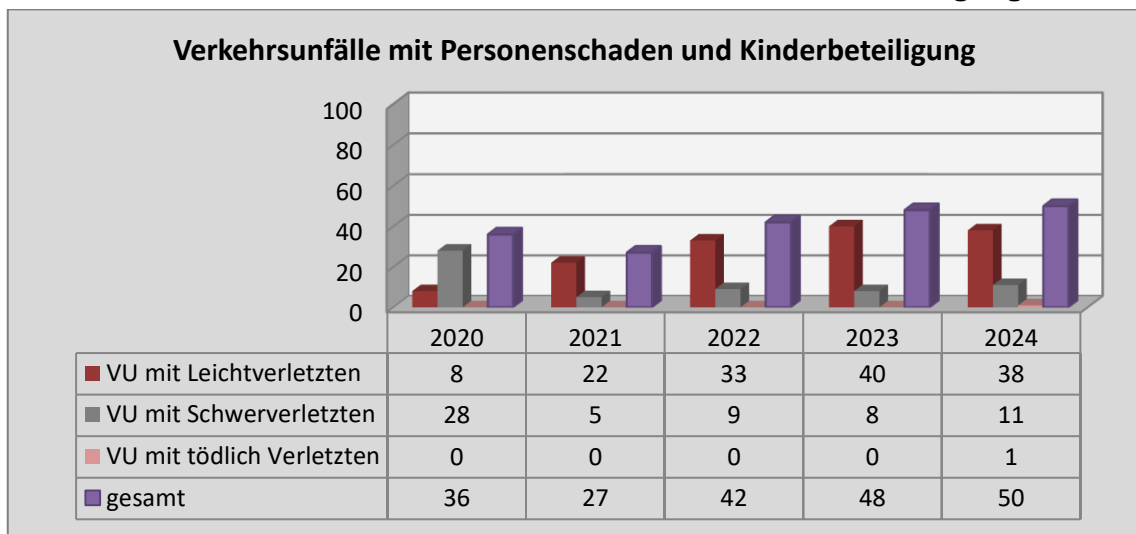


Im Bereich der Polizeidirektion Bad Kreuznach ereigneten sich im Jahr 2024 insgesamt 57 Verkehrsunfälle mit Kinderbeteiligung, was einem Anteil von etwa 1 % am Gesamtunfallgeschehen und einem Rückgang um 4 bzw. 6,6 % im Vergleich zum Vorjahr und damit der gleichen Anzahl wie vor der Corona-Pandemie entspricht.

### 9.1.2. Unfallhäufigkeitszahl (UHZ)

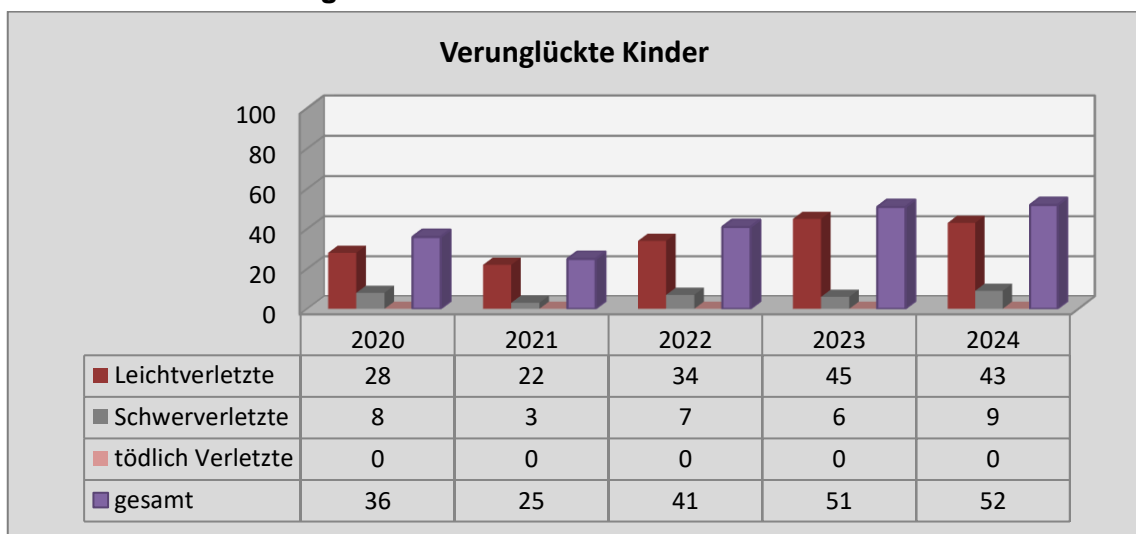
Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Kinder ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner. Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 191 und liegt damit im Bereich der Zahlen der Jahre vor Corona.

### 9.1.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern



Anhand der vorgenannten Grafik ist zu erkennen, dass die Anzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Kinderbeteiligung in den letzten Jahren gestiegen ist und im Jahr 2024 leicht über der Anzahl vor der Corona-Pandemie liegt.

### 9.1.4. Anzahl verunglückter Kinder

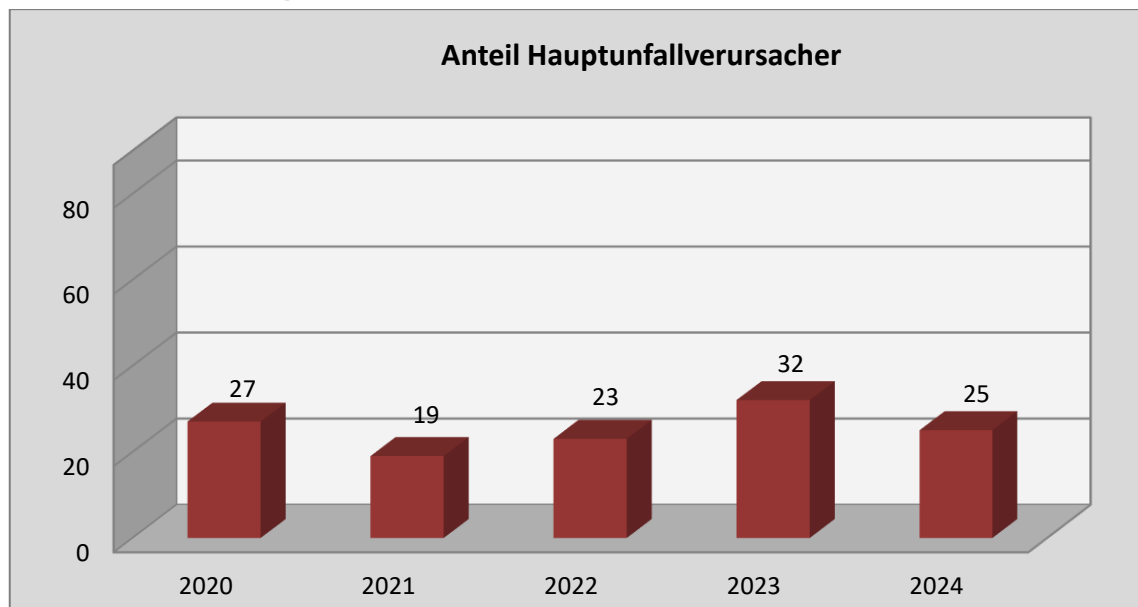


Im Zusammenhang mit den 50 Verkehrsunfällen mit Personenschaden wurden im Jahr 2024 insgesamt 52 Kinder verletzt, hierunter neun Kinder schwer. Die Steigerung könnte mit der wieder ansteigenden Beteiligung am Straßenverkehr nach den einschneidenden Maßnahmen, z.B. Schulschließungen während der Pandemie, erklärbar sein. Die Gesamtzahl ist nahezu identisch mit der Anzahl vor der pandemischen Lage.

#### 9.1.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ)

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Kinder ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 174 und damit knapp über dem Wert des Vorjahres (2023: 169).

#### 9.1.6. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 25 Verkehrsunfällen Kinder die hauptunfallverursachenden Personen. Im direkten Vergleich zum Vorjahr 2023 ist ein Rückgang um 21,9 % festzustellen.

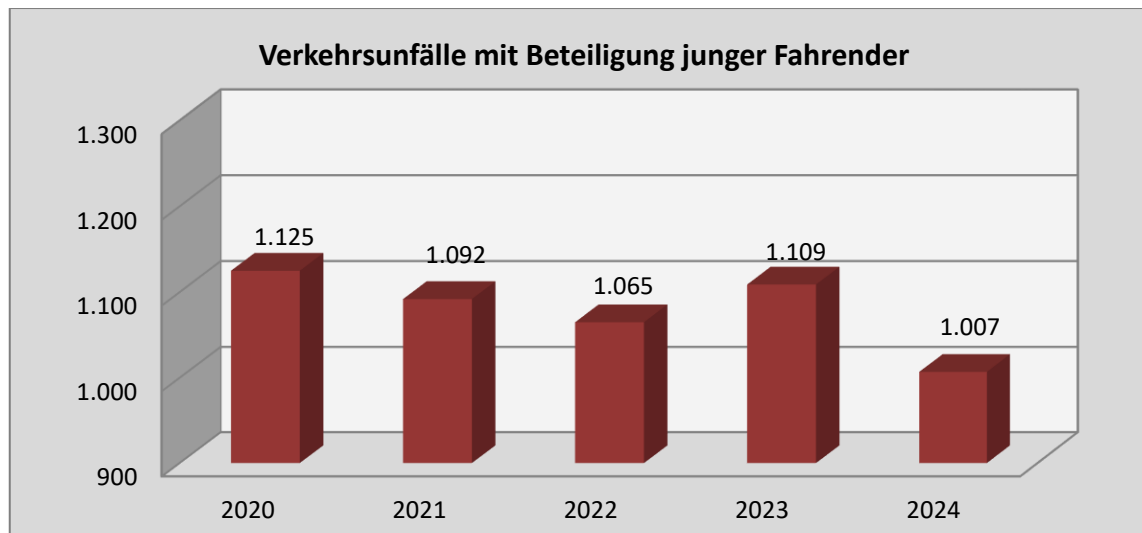
#### 9.1.7. Verursacherhäufigkeitszahl

Analog zur Unfallhäufigkeits- und Verunglücktenhäufigkeitszahl lässt auch die reine Anzahl der Verursacher keine valide Aussage zu der tatsächlichen Belastung zu. Als Indikator für die tatsächliche Belastungszahl in Bezug auf die Verursacher dient vielmehr die sogenannte Verursacherhäufigkeitszahl (Verursacher pro Jahr je 100.000 Einwohner), welche sich im vorliegenden Fall auf den Bevölkerungsanteil der Kinder pro 100.000 Einwohner bezieht. Je höher diese Häufigkeitszahl ist, umso höher ist die relative Belastung in diesem Themenfeld. Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 84, im Vorjahr 2023 bei 106.



## 9.2. Risikogruppe Junge Fahrende (18- bis 24-jährige)

### 9.2.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung junger Fahrer

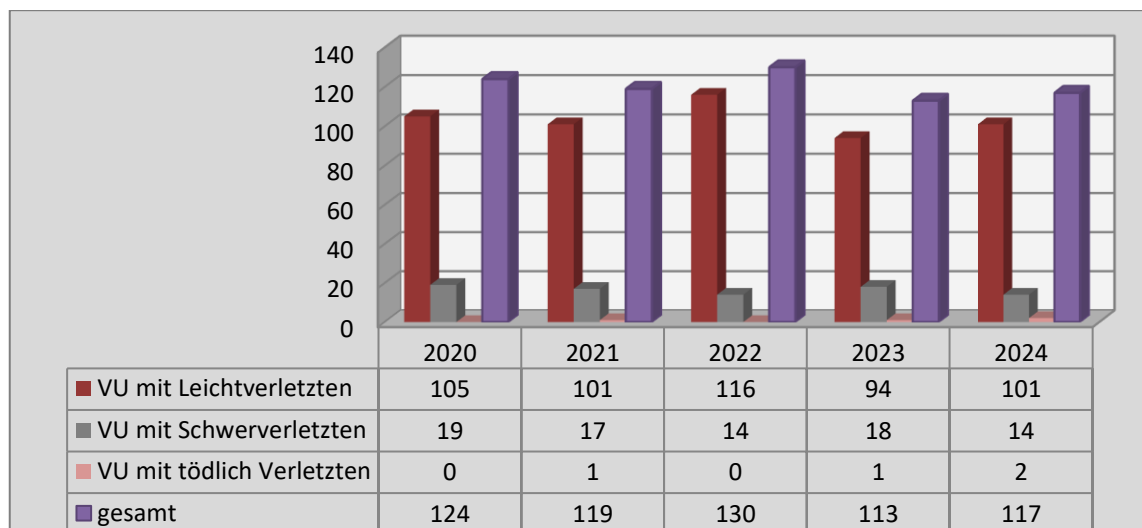


Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung junger Fahrer (18-24-Jähriger) sind mit 1.007 im Jahr 2024 auf dem niedrigsten Niveau im Betrachtungszeitraum. Die vorgenannte Kategorie von Verkehrsunfällen entspricht einem Anteil von 17,4 % des Gesamtunfallgeschehens.

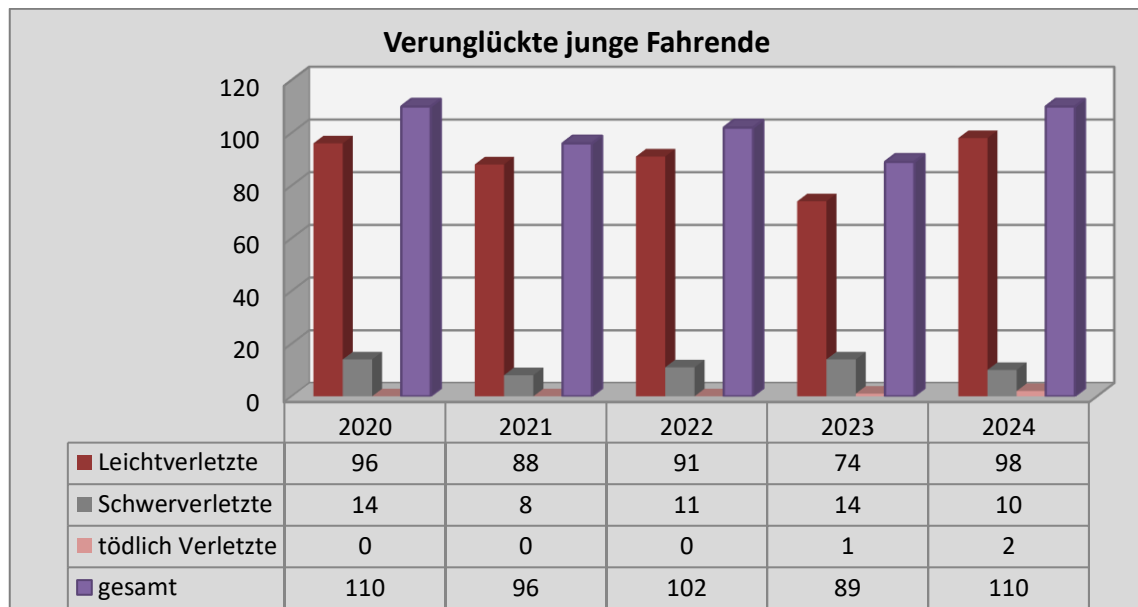
### 9.2.2. Unfallhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrer ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner. Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 7328. 2023 lag diese noch bei 7.810. Die Unfallhäufigkeitszahl zeigt deutlich, dass der relative Anteil an Verkehrsunfällen unter Beteiligung dieser Altersgruppe bezogen auf die Gesamteinwohnerzahl dieser Altersgruppe im Vergleich zur Gesamtunfallhäufigkeitszahl hoch ist.

### 9.2.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von jungen Fahrern



Mit Blick auf die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung junger Fahrer ist festzustellen, dass sich der Wert im Vergleich zu den Vorjahren auf dem Zweitniedrigsten befindet.

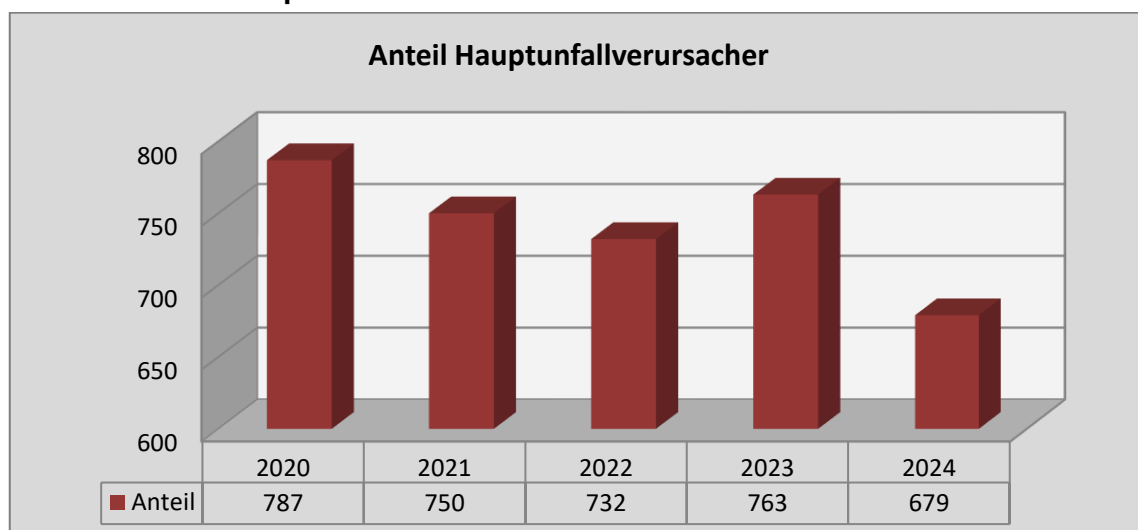


Entgegen der Entwicklung an Verkehrsunfällen unter Beteiligung junger Fahrer insgesamt sowie mit Personenschäden ist die Anzahl an verunglückter junger Fahrer mit 110 Personen auf dem gleichen Höchststand wie bereits im Jahr 2020.

#### 9.2.4. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrer ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 800 und somit über den Werten der Vorjahre (2023 bei 627, 2022 bei 709, 2021: 654, 2020: 749).

#### 9.2.5. Anteil Hauptverursacher



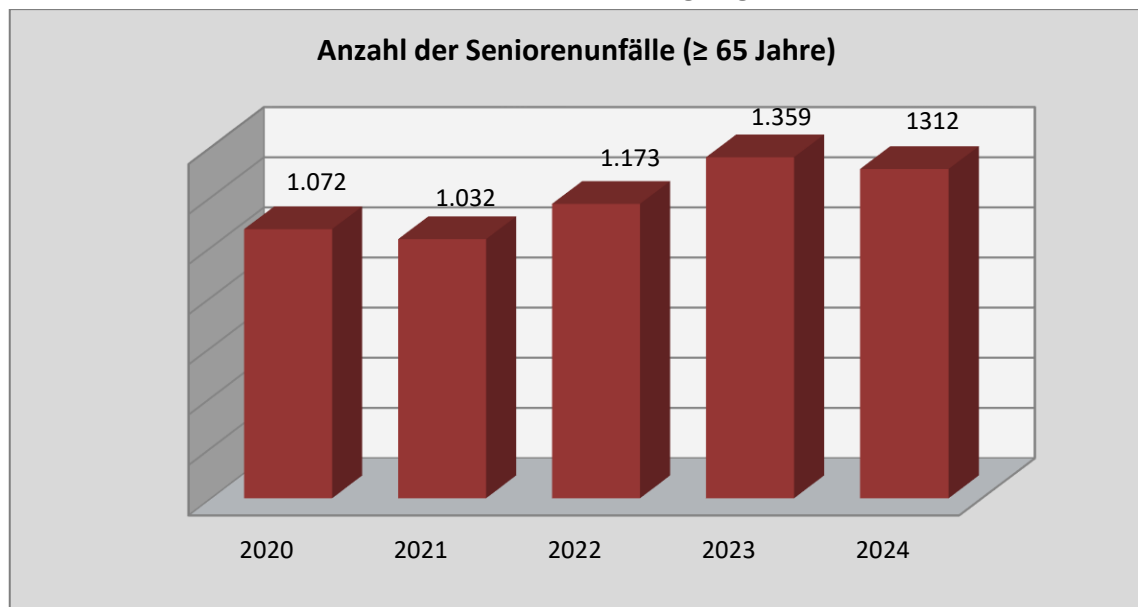
Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 679 Verkehrsunfällen junge Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dabei handelt es sich um einen Tiefstwert im 5-Jahres-Vergleich.

### 9.2.6. Verursacherhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 9.1.7 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der jungen Fahrenden ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der 18- bis 24-Jährigen pro 100.000 Einwohner. Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 4941 und liegt somit unter den Werten der beiden Vorjahre (2023: 5373; 2022: 5094).

## 9.3. Risikogruppe Senior\*innen

### 9.3.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior\*innen (≥ 65 Jahre)

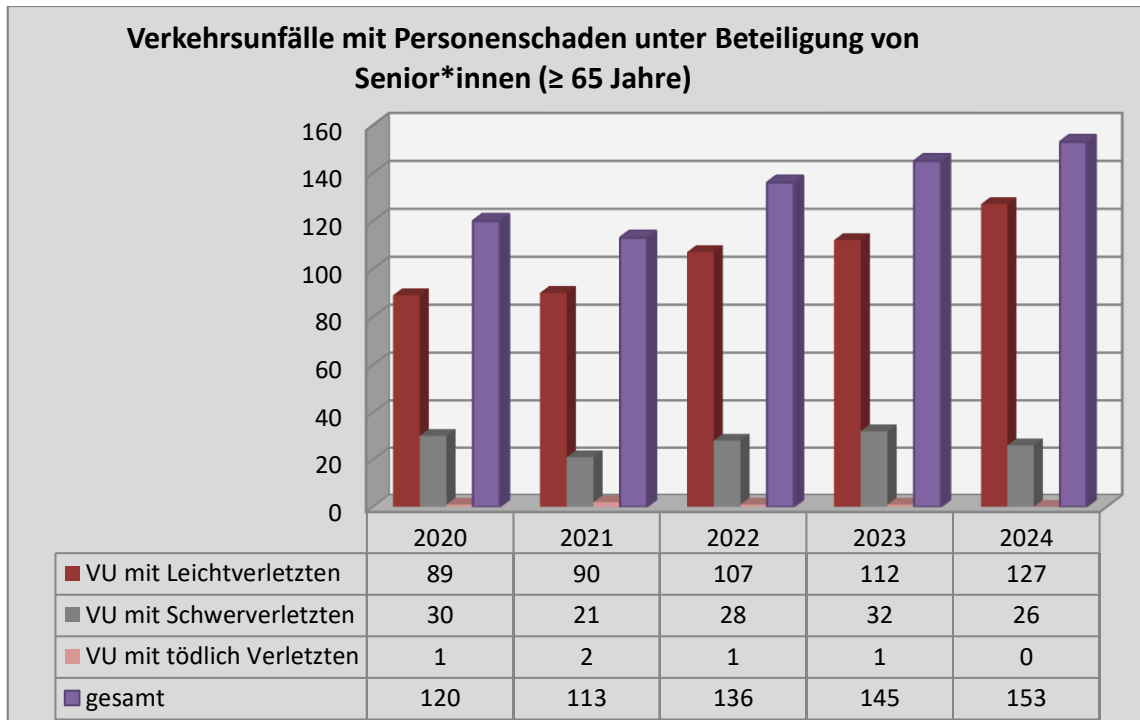


Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 1.312 Verkehrsunfälle unter Beteiligung dieser Altersgruppe. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Senioren (≥ 65 Jahre) somit an 47 Verkehrsunfällen weniger beteiligt als im Vorjahr 2023. Im Langzeitvergleich ist dies der zweithöchste Wert. Dies dürfte der demografischen Entwicklung geschuldet sein.

### 9.3.2. Unfallhäufigkeitszahl

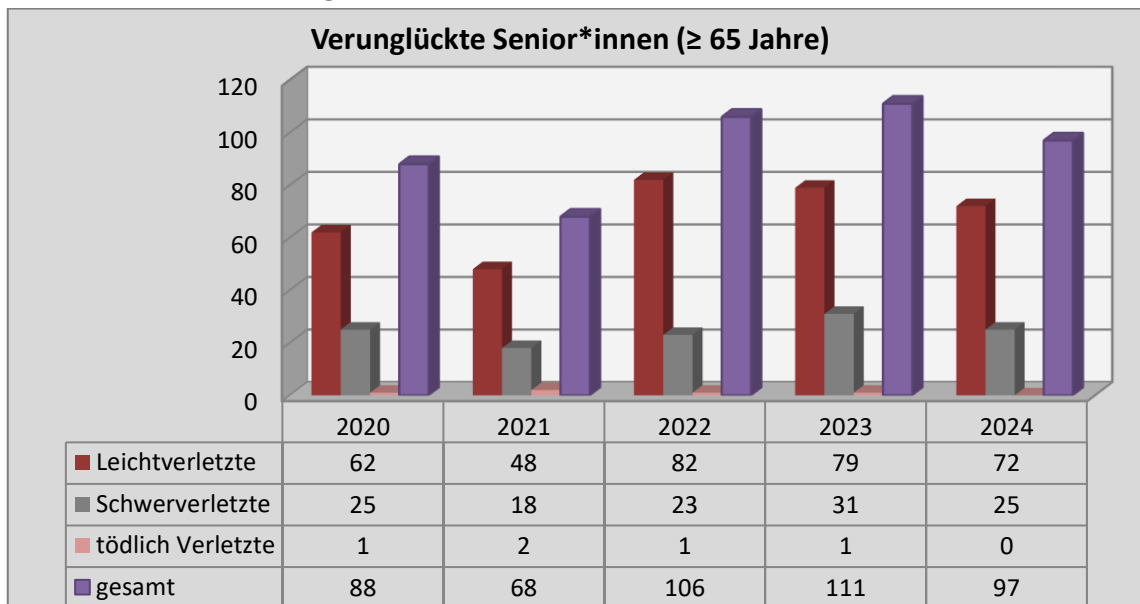
Die Aussagekraft der Unfallhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 3.2 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren (≥ 65 Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Unfallhäufigkeitszahl anhand der Verkehrsunfälle bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren (≥ 65 Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Unfallhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 2.584. Im Jahr 2023 lag der Wert bei 2.710, 2022 bei 2.379 und 2021 bei 2.122.

**9.3.3. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior\*innen (≥ 65 Jahre)**



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist festzustellen, dass der Wert das dritte Jahr in Folge leicht ansteigend ist.

**9.3.4. Anzahl verunglückter Senior\*innen (≥ 65 Jahre)**

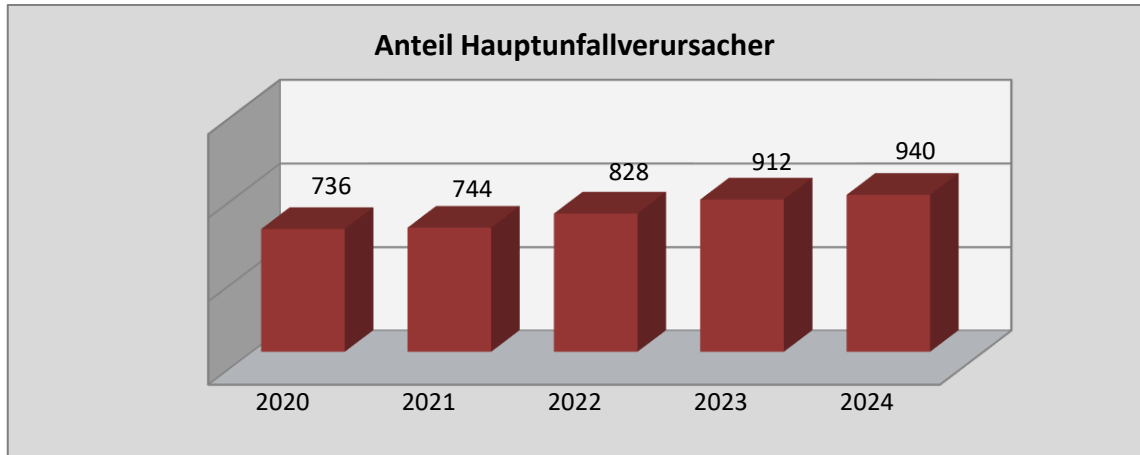


Im Gegensatz zur Anzahl an Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 65 Jahre) ist die Gesamtzahl verunglückter Senioren (≥ 65 Jahre) im Vergleich zu den beiden Vorjahren leicht gesunken.

### 9.3.5. Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Aussagekraft der Verunglücktenhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 5.5 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verunglücktenhäufigkeitszahl anhand der Verunglückten bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 191, 2023 bei 221, 2022 bei 215 und 2021 bei 139.

### 9.3.6. Anteil Hauptverursacher

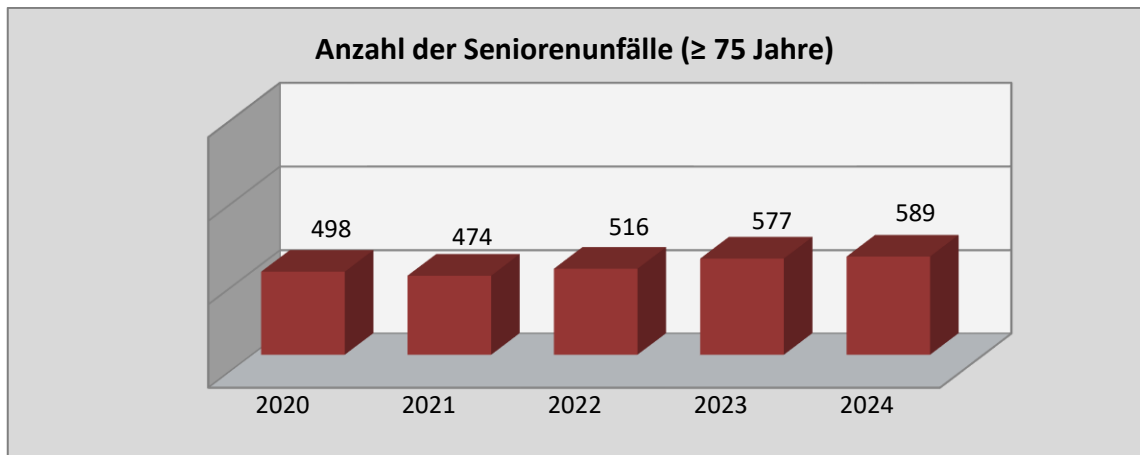


Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 940 Verkehrsunfällen Senioren ( $\geq 65$  Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen Höchstwert im 5-Jahresvergleich dar.

### 9.3.7. Verursacherhäufigkeitszahl

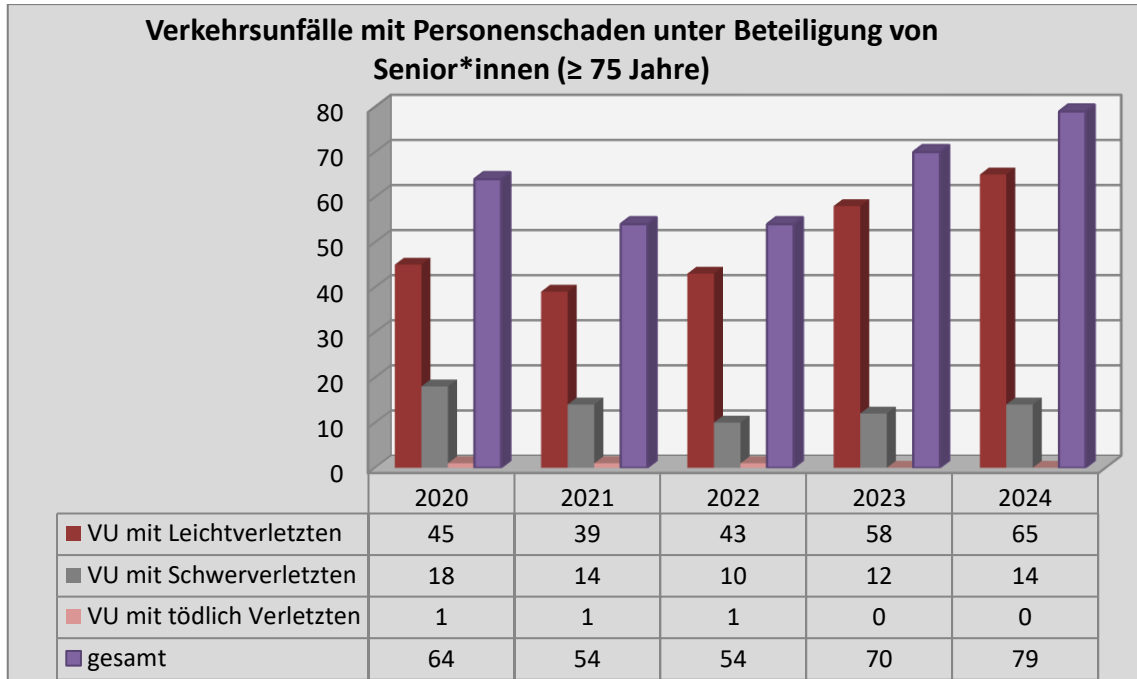
Die Aussagekraft der Verursacherhäufigkeitszahl wurde bereits unter Ziffer 9.1.7 erläutert. Vor dem Hintergrund des Schwerpunktes auf der Risikogruppe der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) ergibt sich im nachfolgenden die Verursacherhäufigkeitszahl anhand der Verursacher bezogen auf den Bevölkerungsanteil der Senioren ( $\geq 65$  Jahre) pro 100.000 Einwohner. Die Verursacherhäufigkeitszahl in diesem Bereich lag im Berichtsjahr 2024 bei 1.851, 2023 bei 1.818, 2022 bei 1.679 und 2021 bei 1.530. Somit liegt auch hier ein Höchstwert vor.

### 9.3.8. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Senior\*innen ( $\geq 75$ Jahre)



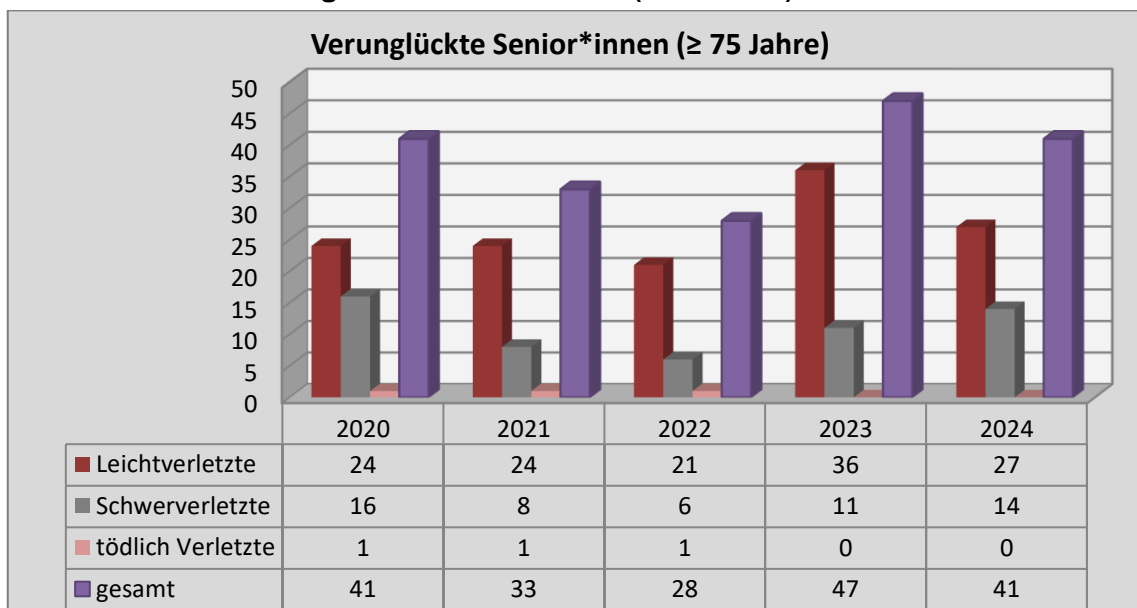
Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 589 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre). Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Senioren (≥ 75 Jahre) somit an 22 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2022. Die Zahl ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, im 5-Jahresvergleich liegt der Wert an höchster Stelle. Dies dürfte der demografischen Entwicklung geschuldet sein.

**9.3.9. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senior\*innen (≥ 75 Jahre)**



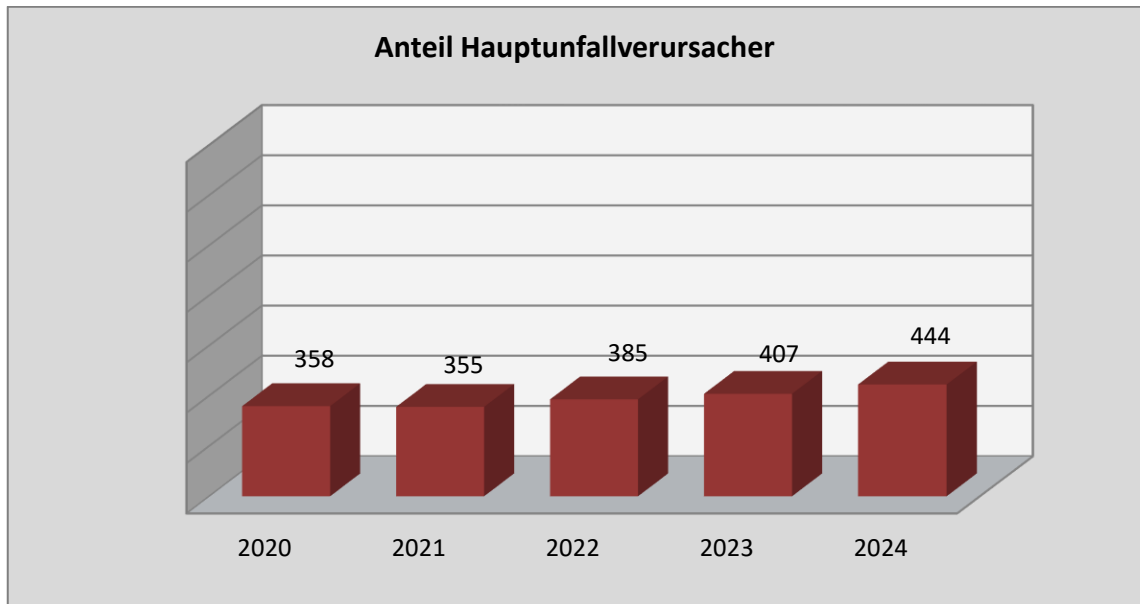
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren (≥ 75 Jahre) ist festzustellen, dass der Wert im 5-Jahres-Vergleich auf einem Höchststand liegt. Eine Zunahme liegt im Bereich der Leichtverletzten (+12,1 %). Die Anzahl der Schwerverletzten liegt weiterhin im unteren Bereich.

**9.3.10. Anzahl verunglückter Senior\*innen (≥ 75 Jahre)**



Im Gegensatz zur Steigerung der Anzahl an Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Senioren ( $\geq 75$  Jahre) ist die Gesamtzahl verunglückter Senioren ( $\geq 75$  Jahre) leicht von 47 auf 41 gesunken.

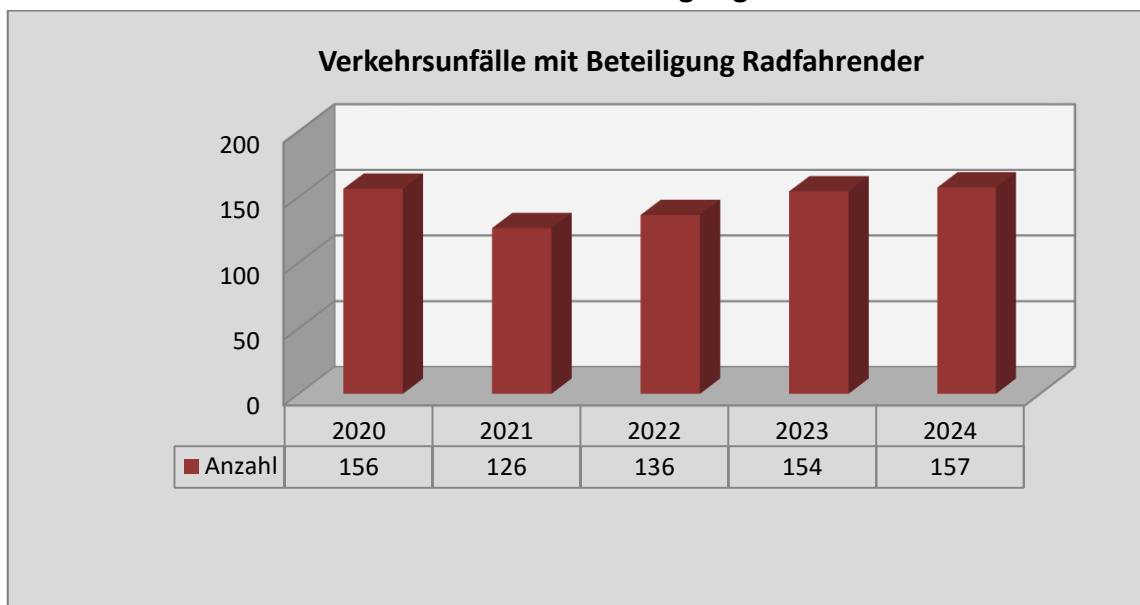
### 9.3.11. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 444 Verkehrsunfällen Senioren ( $\geq 75$  Jahre) die hauptunfallverursachenden Personen. Dabei handelt es sich im Fünfjahresvergleich um ein Langzeithoch. Dies gilt gleichermaßen für den Anteil von damit 75,4 % gemessen an der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle dieser Risikogruppe.

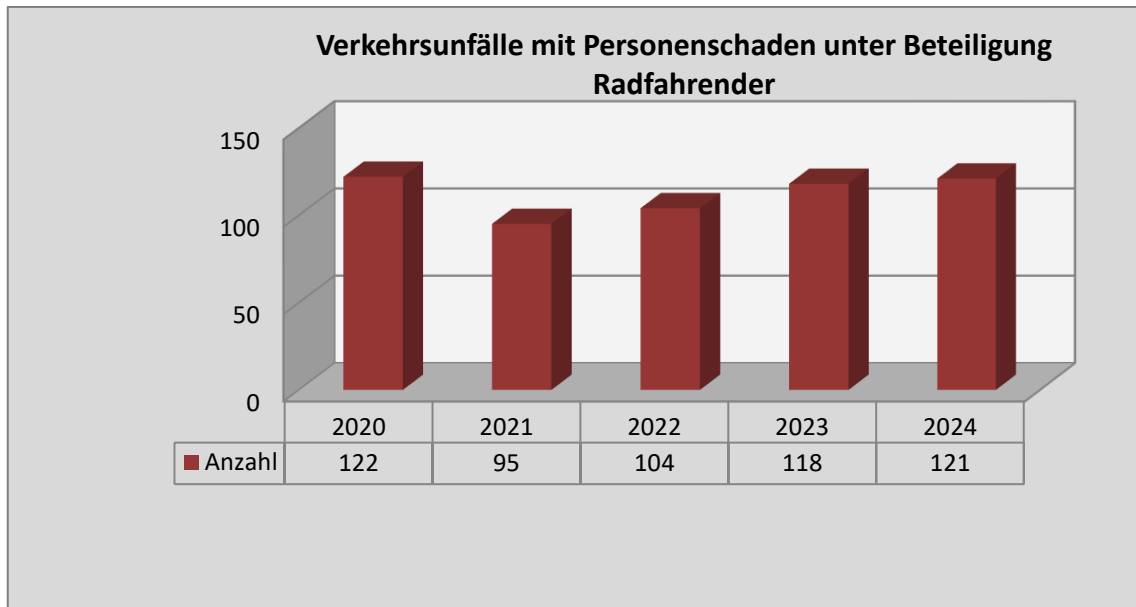
## 9.4. Risikogruppe Radfahrende

### 9.4.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender



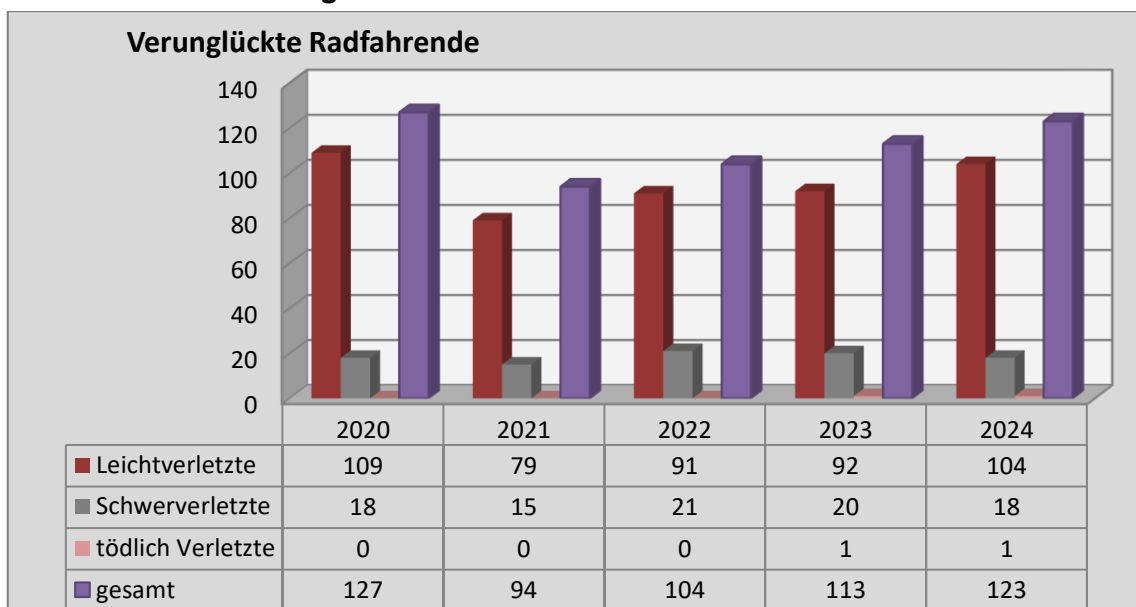
Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 157 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Radfahrenden. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt waren Radfahrende somit an 3 Verkehrsunfällen mehr beteiligt als im Vorjahr 2023 (Anstieg um 1,9 %), wobei es sich um den höchsten Wert im Fünfjahresvergleich handelt. Die aktuellen Unfallzahlen sind insbesondere unter dem Aspekt zu betrachten, dass der Fahrradmarkt, in der für viele Märkte schwierigen Zeit der Pandemie, einen Boom erlebte.

#### 9.4.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden



Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Radfahrenden ist festzustellen, dass es sich um den zweithöchsten Wert im Fünfjahresvergleich handelt.

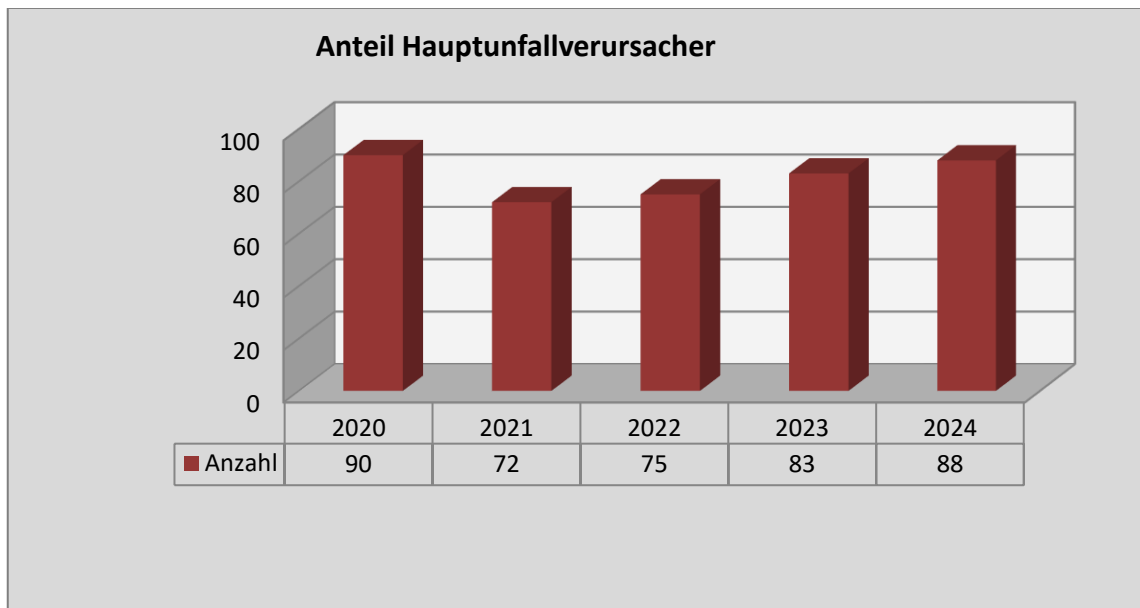
#### 9.4.3. Anzahl verunglückter Radfahrender





Bei der Gesamtzahl verunglückter Radfahrender handelt es sich ebenfalls um den zweithöchsten Wert im Fünfjahresvergleich.

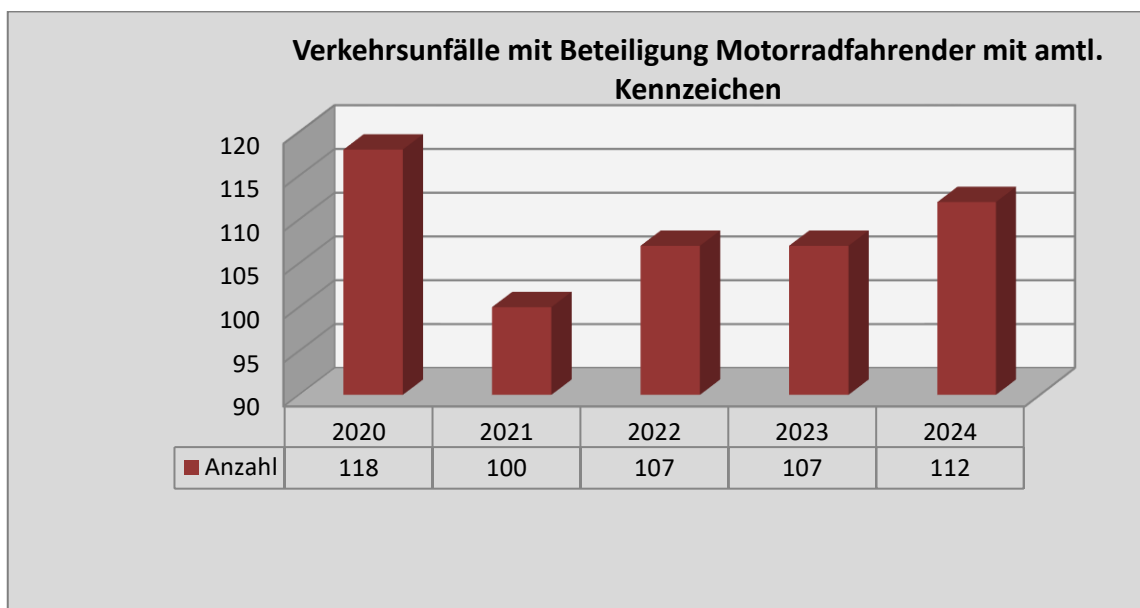
#### 9.4.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 88 Verkehrsunfällen Radfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen leichten Anstieg gegenüber 2023 dar. Im Langzeitvergleich handelt es sich um den zweithöchsten Wert.

#### 9.5. Risikogruppe Motorräder mit amtlichem Kennzeichen

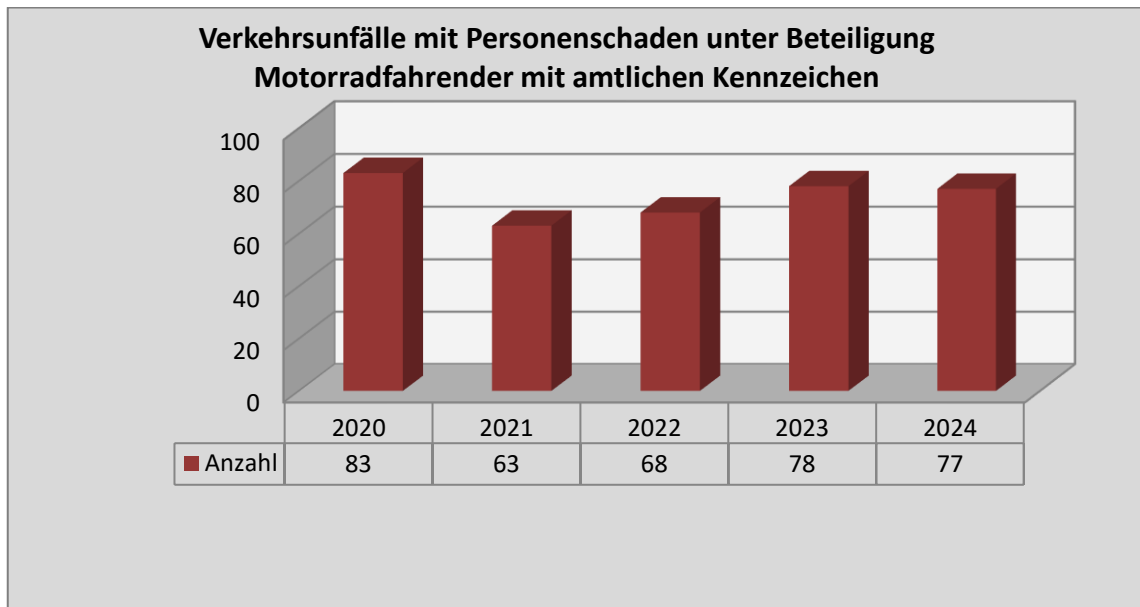
##### 9.5.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Motorradfahrer mit amtlichem Kennzeichen



Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 112 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Motorradfahrern. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik

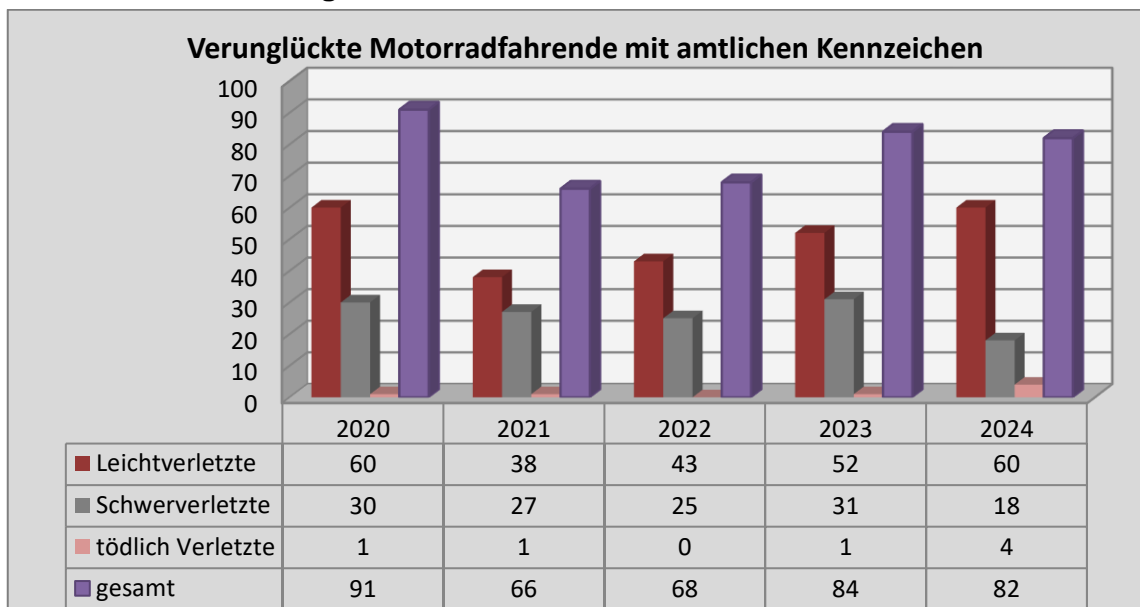
zu entnehmen. Demnach ist die Anzahl um 5 Unfälle leicht gestiegen und befindet sich damit in einem Langzeitmittel.

### 9.5.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung Motorradfahrender



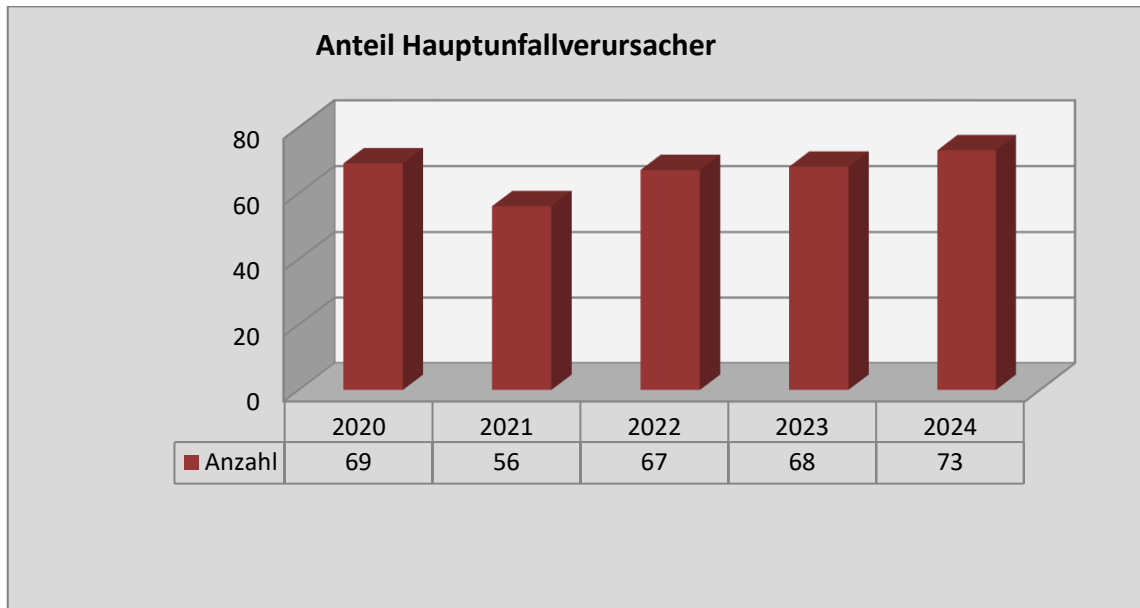
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2023 leicht gesunken ist und sich im Langzeitvergleich damit auf einem Mittelwert befindet.

### 9.5.3. Anzahl verunglückter Motorradfahrender mit amtlichen Kennzeichen



Neben der Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Motorradfahrenden ist auch die Gesamtzahl verunglückter dieser Risikogruppe leicht gesunken.

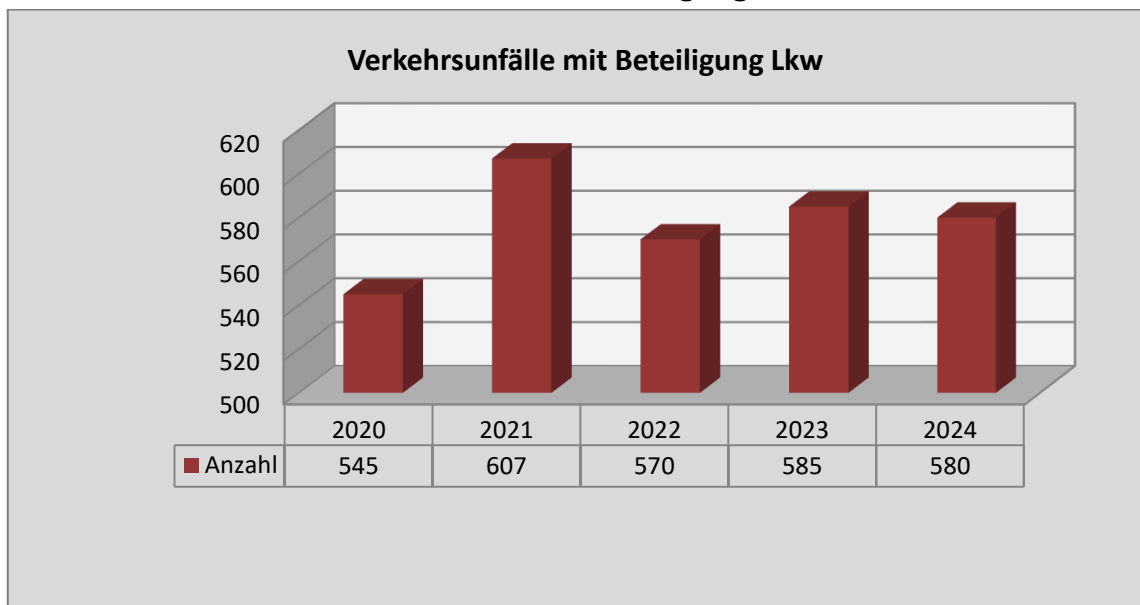
#### 9.5.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 73 Verkehrsunfällen Motorradfahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt einen geringen Anstieg zum Vorjahr 2023 dar.

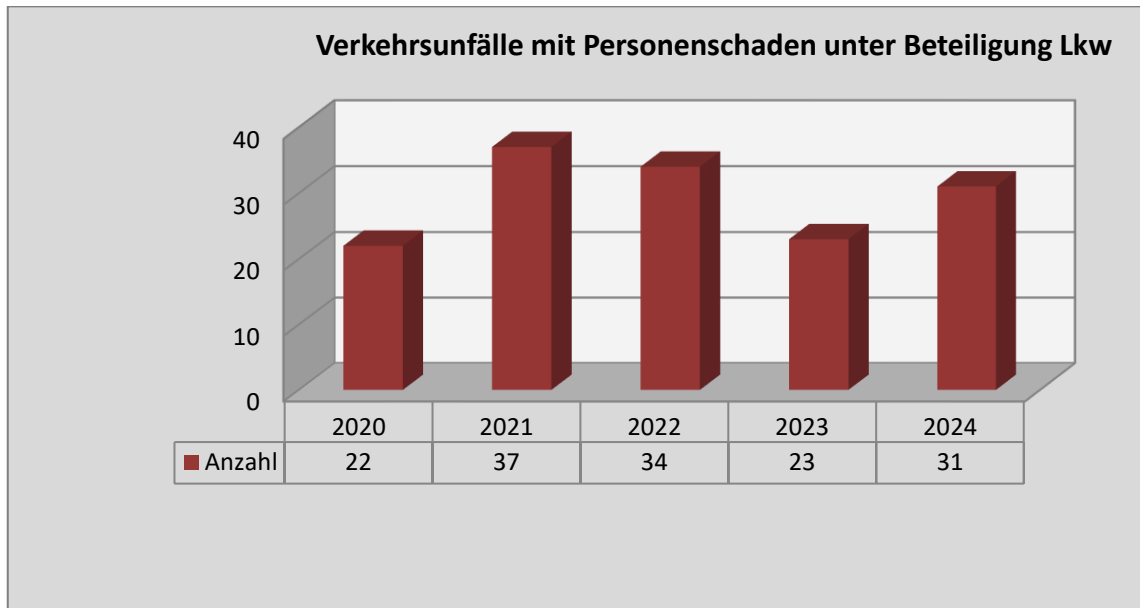
#### 9.6. Risikogruppe Lkw

##### 9.6.1. Gesamtzahl Verkehrsunfälle mit Beteiligung Lkw



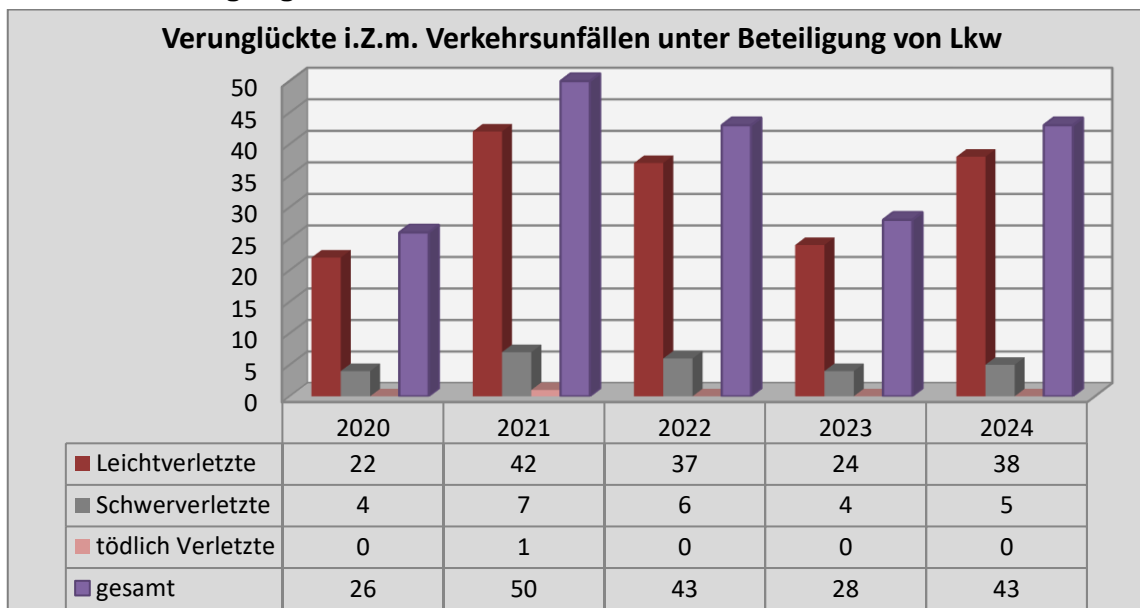
Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 580 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Lkw. Die zahlenmäßige Entwicklung der Unfallzahlen ist der vorgenannten Grafik zu entnehmen. Insgesamt ist dies ein leichter Rückgang im Vergleich zum Vorjahr. Der Wert liegt im Langzeitmittel der vergangenen 5 Jahre.

### 9.6.2. Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw



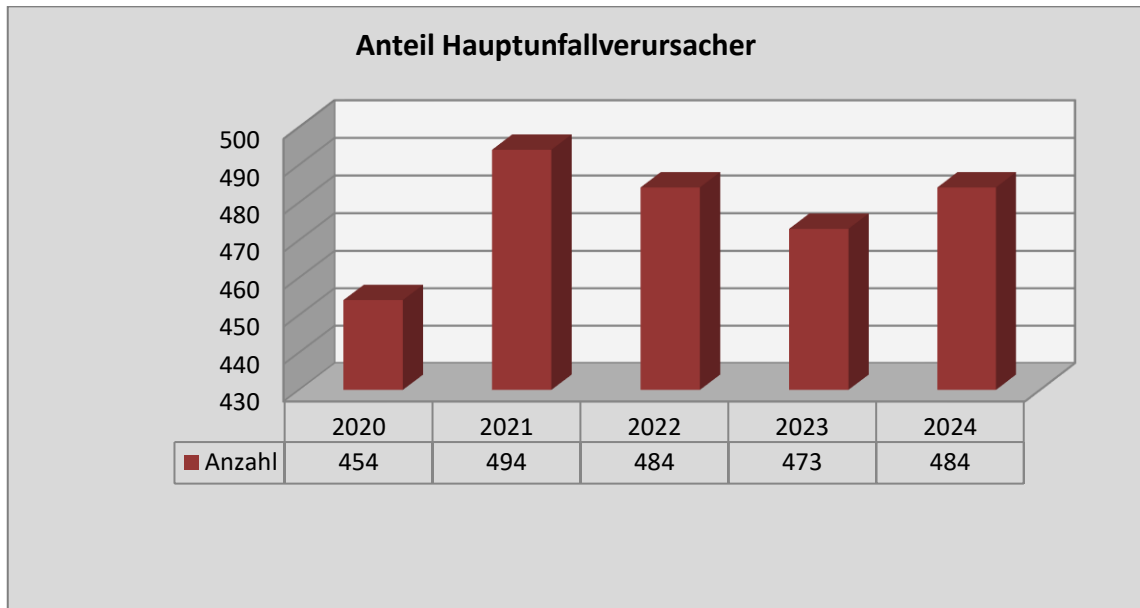
Mit Blick auf die Gesamtzahl von Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Lkw ist festzustellen, dass der Wert im Vergleich zum Vorjahr 2023 um 34,8% gestiegen ist.

### 9.6.3. Anzahl Verunglückte im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw



Bei der Betrachtung der Anzahl verunglückter Personen im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen unter Beteiligung von Lkw ist ebenfalls eine Zunahme der Verunglücktenzahlen festzustellen. 2024 erreichte die Anzahl erneut den zweithöchsten Wert im Fünfjahresvergleich.

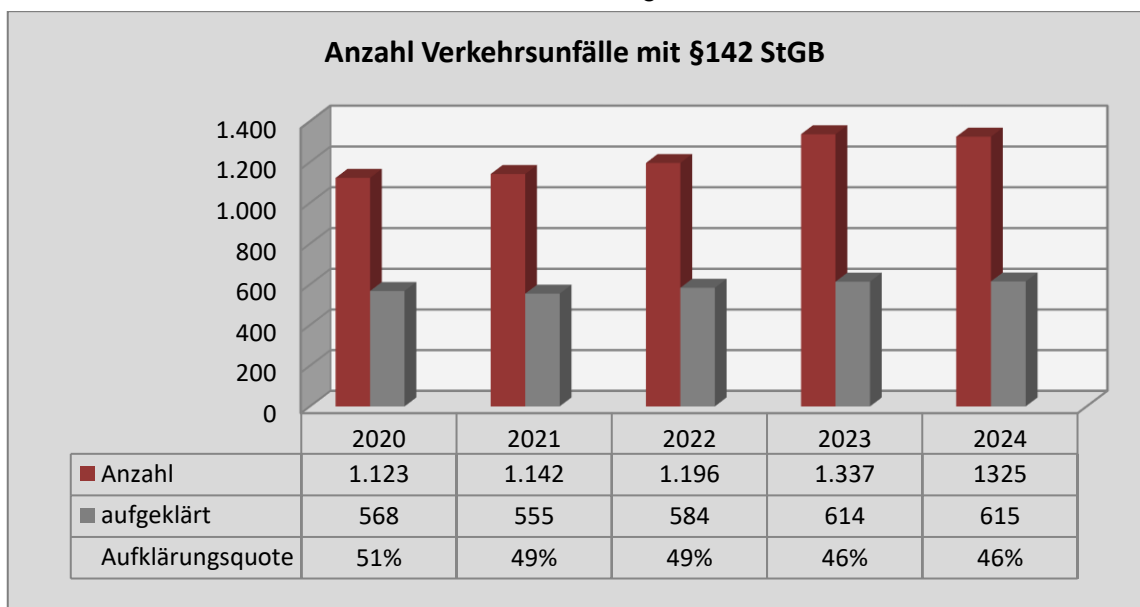
#### 9.6.4. Anteil Hauptverursacher



Im Berichtsjahr 2024 waren bei insgesamt 484 Verkehrsunfällen Lkw-Fahrende die hauptunfallverursachenden Personen. Dies stellt eine Zunahme von 2,3% im Vergleich zum Vorjahr 2023 dar. Der Wert liegt an zweithöchster Stelle im Fünfjahresvergleich.

### 10. Verkehrsunfälle mit §142 StGB (Verkehrsunfallfluchten)

#### 10.1. Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit §142 StGB



Im Berichtsjahr 2024 wurden insgesamt 1325 Verkehrsunfälle gemeldet, bei denen sich Unfallbeteiligte (meist die verursachende Person) unerlaubt von der Unfallstelle entfernten (sog. Verkehrsunfallfluchten). Dies stellt im Vergleich zum Vorjahr 2023 einen leichten Rückgang um 12 Fälle dar und bewegt sich auf dem Niveau vor Corona.

Aufklärungsquote:

Von den oben genannten 1325 Fällen der Verkehrsunfallflucht konnten 615 Fälle im Rahmen von Ermittlungen geklärt werden. Dies bedeutet, dass die Aufklärungsquote bei gerundet 46 % liegt, und somit weiter leicht rückläufig ist.

## **11. Verkehrsüberwachungsmaßnahmen / Verkehrsprävention**

Die polizeiliche Verkehrsüberwachung ist ein elementarer Bestandteil der Verkehrssicherheit und beinhaltet folgende Ziele:

- Verhütung von Verkehrsunfällen
- Minderung der Unfallfolgen
- Erhöhung der Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer

Zur Erreichung dieser Ziele wurden durch die Polizeiinspektionen Bad Kreuznach, Bingen und Kirn im Jahr 2024 eine Vielzahl an zielgruppen- und ursachenorientierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen und Präventionsveranstaltungen durchgeführt. Im Fokus standen dabei die bei Verkehrsunfällen mit Personenschäden hauptsächlichen Geschwindigkeitsverstöße. Die polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen erfolgten außerhalb geschlossener Ortschaften orientiert an festgestellten Unfallschwerpunkten.

Im Bereich der Geschwindigkeitsüberwachung wurden im vergangenen Jahr 2024 seitens der Dienststellen insgesamt 85 Ordnungswidrigkeiten und 80 Verwarnungen im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsmessungen mittels Laser-Messgerät angezeigt.

Insbesondere wurden in diesem Zusammenhang, aber auch im Hinblick auf Verkehrsprävention im Bereich Ablenkung im Straßenverkehr, Abstand, Schutzeinrichtungen, Vorfahrt und sonstigem Fehlverhalten, Schwerpunkte an besonderen Gefahrenpunkten wie Unfallhäufungsstellen oder Schulen gesetzt.

Zur Festlegung von Gefahrenstellen erfolgte eine stete Auswertung der Lage sowie ein stetiger Austausch zwischen den Kreisverwaltungen und der Polizei. An Schulen und Fortbildungseinrichtungen wurden Präventionsveranstaltungen durchgeführt, um gerade die Zielgruppe der „Junge Fahrende“ hinsichtlich der Gefahren des Verkehrsgeschehens zu sensibilisieren.

Ebenso der Verkehrsunterricht in Kindergärten und Grundschulen konnte in 2024 ohne Einschränkungen stattfinden. Hier wurden im Dienstgebiet der PD Bad Kreuznach 661 Stunden für Präventionsmaßnahmen und 1525 Stunden für die Radfahrausbildung (1934 beschulte Kinder) geleistet.

Ein weiteres Problemfeld stellten Fahrzeugführer dar, die trotz einer aktuellen Alkohol- oder Drogenbeeinflussung ein Fahrzeug im Straßenverkehr führten. Obwohl die Gefahr, die eine solche Beeinflussung insbesondere im Straßenverkehr mit sich bringt, jedem Führerscheininhaber bewusst ist, musste die Polizei im Jahr 2024

- in 315 Fällen wegen vorangegangenen Alkoholkonsums und
- in 297 Fällen wegen einer akuten Drogenbeeinflussung

tätig werden und entsprechende Straf- bzw. Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen die Fahrzeugführenden einleiten.

Darüber hinaus wurden von den örtlichen Polizeiinspektionen Verkehrsverstöße auch unmittelbar sanktioniert und dabei Verwarnungsgelder erhoben und Ordnungswidrigkeiten erfasst. Daneben wurden 572 Strafanzeigen mit Verkehrsbezug (z.B. Fahren ohne Fahrerlaubnis, Gefährdung des Straßenverkehrs, Fahren ohne Pflichtversicherung etc.) erstattet.

## 12. Zusammenfassung

Im Bereich der PD Bad Kreuznach wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt 5.775 Verkehrsunfälle polizeilich registriert. Demnach sank die Unfallzahl im Vergleich zu 2023 um 5,2 Prozent (318 Unfälle) und stellt im 5-Jahresvergleich den zweithöchsten Wert dar. Mit Blick auf die Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist ebenfalls ein leichter Rückgang zu beobachten. Die Zahl der Unfälle mit Leichtverletzten sank auf 453 (-3 Unfälle oder -0,7 %), die mit schwerverletzten Personen sank von 102 auf 89 (-12,7 %). Die Zahl der bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommenen Personen stieg von 3 auf 6.

Die Tiefstände der gesamten Unfallzahlen in den Jahren 2020 + 2021 lassen sich vermutlich mit der Sars-Cov-2 Pandemie und den damit verbundenen Einschränkungen des öffentlichen Lebens begründen. Beschränkungen im Berufs- und Freizeitbereich und ein hierdurch geändertes Mobilitätsverhalten führten auch zu einer reduzierten Teilnahme am Straßenverkehr. Dies wirkte sich teilweise auch noch auf den Jahresbeginn 2022 aus. Dem zufolge lässt sich nach Wegfall der Einschränkungen, im Hinblick auf die Coronabekämpfungsmaßnahmen, der Anstieg der Gesamtzahlen der Verkehrsunfälle im Jahr 2023 durch die wieder vollständig hergestellte Mobilität erklären.

Bei den alkoholbedingten Unfällen gab es eine leichte Abnahme von 97 auf 92 Unfälle (-5,2 %). Die Anzahl der drogenbedingten Unfälle sank trotz der Cannabislegalisierung um 6 auf 26 Fälle, was einem Rückgang von 18,8 % entspricht. Hierzu sei angemerkt, dass durch kontinuierliche Schulung polizeilicher Einsatzkräfte im Hinblick auf die Erkennung von Betäubungsmittelbedingten Ausfallerscheinungen die Aufdeckung solcher Fälle stetig wahrscheinlicher wird.

Bei den altersbedingten Risikogruppen Kinder, Junge Fahrende und Senioren ( $\geq 65$ ) ist ein Rückgang der Gesamtanzahl zu beobachten. Die Unfälle mit Kinderbeteiligung sanken von 61 auf 57 (-6,6 %), bei Jungen Fahrenden sank die Zahl um 102 auf 1007 (-9,2 %) und bei Senioren ( $\geq 65$ ) um -3,5 % von 1359 auf 1312. Bei den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Senioren ( $\geq 75$ ) gab es hingegen einen leichten Anstieg von 577 auf 589 Unfälle (+2,1 %).

Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Unfallursache „Abstand“ ist im Berichtsjahr 2024 wieder gesunken (-4,7 %). Bei Auffahrunfällen wird meist die Ursache „Abstand“ erfasst. Anzunehmen ist hier in zahlreichen Fällen aber auch eine Ablenkung des Verkehrsteilnehmers, z. B. durch Bedienung eines Smartphones oder eines Navigationsgerätes, was aber durch die unfallaufnehmenden Polizeibeamten meist nicht feststellbar ist. Am Gesamtunfallgeschehen (37,6 %) stellt diese Ursache immer noch die Hauptunfallursache im Zuständigkeitsbereich der PD Bad Kreuznach dar.

Die Polizeiinspektionen der PD Bad Kreuznach haben im vergangenen Jahr neben Alkohol und Drogen im Straßenverkehr als weitere Schwerpunktthemen die verbotene Nutzung von Mobiltelefonen, sowie rücksichtsloses und egoistisches Verkehrsverhalten (Stichworte: Tuning, Poser, Raser) in Innenstädten gelegt. Dies wird im Hinblick auf das Jahr 2025 weiterhin umgesetzt werden.

In der Gesamtschau kann wie Eingangs angedeutet festgestellt werden, dass in den Jahren 2020 und 2021 und Anfang 2022, bedingt durch die Einschränkungen der Sars-Cov-2 Pandemie, die Zahlen in vielen Bereichen gesunken sind bzw. niedriger waren. Mit Blick auf 2024 blieben die Fallzahlen, ohne Corona bedingte Einschränkungen und wieder ansteigender Mobilität, in den meisten Bereichen unter denen der Jahre vor Corona bzw. näherten sich diesen wieder an.

### **13. Informationen zum örtlichen Unfallgeschehen**

Weitere Informationen zu dem örtlichen Verkehrsunfallgeschehen können bei den Polizeiinspektionen der PD Bad Kreuznach erfragt werden.

#### **Polizeiinspektion Bad Kreuznach**

Ringstraße 3, 55543 Bad Kreuznach, Tel. 0671 / 8811-0  
E-Mail: [PIBadKreuznach@polizei.rlp.de](mailto:PIBadKreuznach@polizei.rlp.de)

#### **Polizeiinspektion Bingen**

Mainzer Straße 122, 55411 Bingen, Tel. 06721 / 905-0  
E-Mail: [PIBingen@polizei.rlp.de](mailto:PIBingen@polizei.rlp.de)

#### **Polizeiinspektion Kirn**

Bahnhofstraße 16, 55606 Kirn, Tel. 06752 / 156-0  
E-Mail: [PIKirn@polizei.rlp.de](mailto:PIKirn@polizei.rlp.de)

Erstellt  
Im Auftrag

Jan Magdic, PHK