

VERKEHRSUNFALLBILANZ 2024

POLIZEIPRÄSIDIUM KOBLENZ



Herausgeber

Polizeipräsidium Koblenz

Aktenzeichen: 20 272 Verkehrsunfallstatistik
Stand: 11.02.2025

Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Einleitung	6
Unfallhäufigkeitszahl	6
Altersgruppen nach Einwohnerzahl	7
Straßennetz Polizeipräsidium Koblenz.....	7
2 Kernaussagen und Tendenzen	7
3 Verkehrsunfallentwicklung	10
3.1 Gesamtunfallzahlen.....	10
3.2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	11
3.2.1 Verunglückte Personen	12
3.2.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl	13
3.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)	13
4 Betrachtung der Risikogruppen.....	14
4.1 nach Alter	14
4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre).....	14
4.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18 - 24 Jahre)	16
4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 65 J)	19
4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 75 J)	21
4.2 Risikogruppe nach Art der Verkehrsbeteiligung	23
4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden.....	23
4.2.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen	25
4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder.....	27
4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	29
5 Unfallursachen	31
5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	32
5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol	33
5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen	34
5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	35
5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	36
5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt.....	37
5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	37
5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“.....	38
5.7 Weitere Unfallursachen	39
6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit.....	40

6.1	Kinder	40
6.2	Seniorinnen / Senioren	40
6.3	Fahrrad- und Pedelec-fahrende	40
6.4	Elektrokleinstfahrzeug-fahrende	41
6.5	Motorisierte Zweirad-fahrende	41
6.6	Alkoholeinfluss im Straßenverkehr	41
6.7	Drogeneinfluss im Straßenverkehr	42
6.8	Geschwindigkeitskontrollen	42
6.9	Abstandskontrollen	43
6.10	Ablenkung im Straßenverkehr	43
7	Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen	43
8	Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick	44

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen	7
Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen	10
Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	11
Tabelle 4: Verunglückte Personen.....	12
Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht.....	13
Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	14
Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18-24 Jahre).....	16
Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren.....	19
Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren.....	21
Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	23
Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen.....	25
Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen	27
Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	29
Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	32
Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol	33
Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen	34
Tabelle 17: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	35
Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	36
Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt.....	37
Tabelle 20: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	37
Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“.....	38
Tabelle 22: Weitere Unfallursachen.....	39

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gesamtunfallzahlen	10
Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Verunglückten.....	11
Abbildung 3: Verunglückte Personen.....	12
Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Flucht	13
Abbildung 5: Hauptrisikogruppen nach Alter.....	14
Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre).....	15
Abbildung 7: Verunglückte Kinder	15
Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrender (18-24 Jahre)	17
Abbildung 9: Verunglückte Junge Fahrende	18
Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 J.....	19
Abbildung 11: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren	20
Abbildung 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 J.....	21
Abbildung 13: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren	22
Abbildung 14: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung	23
Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden	24
Abbildung 16: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende.....	25
Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen	26
Abbildung 18: Verunglückte Elektrokleinstfahrzeug-fahrende	26
Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennz	27
Abbildung 20: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit amtl. Kennzeichen	28
Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen	30
Abbildung 22: Verunglückte Lastkraftwagen-fahrende.....	31
Abbildung 23: Übersicht Unfallursachen.....	31
Abbildung 24: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel.....	32
Abbildung 25: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol	33
Abbildung 26: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen	34
Abbildung 27: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes	35
Abbildung 28: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit	36
Abbildung 29: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt	37
Abbildung 30: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“	38
Abbildung 31: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“	39

Abkürzungsverzeichnis

PP	Polizeipräsidium
PD	Polizeidirektion
VD	Verkehrsdirektion
i.g.O.	innerhalb geschlossener Ortschaften
a.g.O.	außerhalb geschlossener Ortschaften
BAB	Bundesautobahn
VU	Verkehrsunfall
VUP	Verkehrsunfall mit Verunglückten
VUP1	Verkehrsunfall mit getöteter Person
VUP2	Verkehrsunfall mit schwerem Personenschaden
VUP3	Verkehrsunfall mit leichtem Personenschaden
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
StGB	Strafgesetzbuch
t	Tonne (Gewichtsangabe)
a.K.	amtliches Kennzeichen
MoZaK	motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen
UHZ	Unfallhäufigkeitszahl
VHZ	Verunglücktenhäufigkeitszahl

1 Einleitung

Das Polizeipräsidium Koblenz ist für die Sicherheit im Straßenverkehr im nördlichen Rheinland-Pfalz zuständig. Die verkehrspolizeilichen Aufgaben nehmen vier Polizeidirektionen mit 23 Polizeiinspektionen und vier Polizeiwachen sowie eine Verkehrsdirektion mit zwei Polizeiautobahnstationen wahr.

Die Jahresunfallbilanz ist eine präsidialweite Zusammenfassung des Verkehrsunfallgeschehens eines Jahres und stellt damit eine wesentliche Grundlage zur Analyse der Unfallentwicklung dar. Dadurch kann die Wirksamkeit polizeilicher Maßnahmen bestätigt oder gegebenenfalls die Intensivierung oder Anpassung polizeilicher Maßnahmen festgestellt werden.

Es ergeht bereits an dieser Stelle der Hinweis, dass die langfristige Entwicklung der Unfallzahlen sowie der Mittelwert weiterhin unter Berücksichtigung der Corona-Pandemie zu sehen sind. So war der überdurchschnittlich starke Rückgang der Zahlen in den Jahren 2020 und 2021 in erster Linie mit denen die Mobilität einschränkenden Maßnahmen zu erklären, durch welche die allgemeine Verkehrsdichte und damit auch die Unfallzahlen abnahmen.

Die Bilanz für das Jahr 2024 wird zunächst schlagwortartig durch Kernaussagen und Tendenzen und im Anschluss ausführlicher dargestellt. Am Ende des Dokumentes findet sich zudem eine tabellarische Übersicht der wichtigsten Entwicklungen.

Unfallhäufigkeitszahl

Bei der Auswertung eines Unfalllagebildes und der Betrachtung der Unfallkennzahlen wird unterschieden nach Absolutzahlen (Anzahl der Verkehrsunfälle) und relativen Kenngrößen. Relative Kenngrößen sind unter anderem die Unfallhäufigkeitszahl (UHZ) sowie die Verunglücktenhäufigkeitszahl (VHZ). Beide Zahlen werden in das Verhältnis zur Einwohnerzahl gesetzt und lassen so eine Aussage zur Unfallbelastung und zur Wahrscheinlichkeit, an einem Verkehrsunfall beteiligt zu sein oder hierbei verletzt zu werden, zu:

$$\text{UHZ} = \text{Anzahl der Verkehrsunfälle je } 100.000 \text{ Einwohner}$$

VHZ = Anzahl der Verunglückten je 100.000 Einwohner

Der Begriff „Verunglückte“ umfasst hierbei alle bei einem Verkehrsunfall verletzte und getötete Personen.

Bei der Erstellung dieser Jahresunfallbilanz legt das PP Koblenz die aktuellen Daten zur Bevölkerung des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz mit Stand 31.12.2023 zugrunde.

Die Unfallhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2024 bei 3.522. Sie ist damit im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken.

Altersgruppen nach Einwohnerzahl

Bevölkerung nach Altersgruppen im Präsidialbereich							
	Gesamt	0-14 Jahre	15-17 Jahre	18-24 Jahre	25-64 Jahre	ab 65 Jahre	ab 75 Jahre
Anzahl	1.264.140	176.601	35.042	85.079	671.604	295.814	138.160
Anteil an Gesamt	100,0%	14,0%	2,8%	6,7%	53,2%	23,4%	10,9%

Tabelle 1: Bevölkerung nach Altersgruppen

Straßennetz Polizeipräsidium Koblenz

Das Polizeipräsidium betreut auf einer Fläche von mehr als 600.000 Hektar neben den zahlreichen nicht klassifizierten Straßen etwa 230 Kilometer Bundesautobahn (je Fahrtrichtung), rund 1.200 Kilometer Bundesstraße, etwa 2.400 Kilometer Landes- und rund 2.700 Kilometer Kreisstraße.

2 Kernaussagen und Tendenzen

- Die Gesamtunfallzahlen sind im Vergleich zum Vorjahr um 224 Fälle oder 0,5 % gesunken und liegen mit 44.476 Verkehrsunfällen unter den Unfallzahlen des Vor-Corona-Jahrs 2019 mit 46.204 Verkehrsunfällen.
- Die Anzahl verunglückter Personen liegt bei 5.694 und ist im Vergleich zum Vorjahr um 65 Fälle oder 1,5 % zurückgegangen. Der Mittelwert der Jahre 2020 bis 2023 wird deutlich überschritten.

- Es liegt ein Anstieg um neun Verstorbenen (+22 %) auf insgesamt 50 getötete Personen vor. Die Zahl der Getöteten liegt ebenfalls deutlich über dem Mittelwert der letzten Jahre.
- Die Anzahl der Schwerverletzten ist um 62 Personen (-7 %) auf 825 Schwerverletzte gesunken. Damit liegt ein Tiefststand weit unter dem langjährigen Mittel vor.
- Die Anzahl der Leichtverletzten ist um 31 Personen oder 0,6 % auf 4.819 Leichtverletzte gesunken. Die Anzahl liegt jedoch über dem errechneten Mittelwert.
- Bei der Anzahl der Verkehrsunfälle, bei welchen sich Verkehrsunfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort entfernen, ist um 132 Fälle oder 1,5 % gesunken und liegt bei 8.945 Fällen. Etwa jeder fünfte Unfallverursacher entfernte sich unerlaubt vom Unfallort, konnte jedoch in 39,9 % ermittelt werden.
- Die Anzahl der Unfälle mit der Beteiligung von Kindern ist um 3 Verkehrsunfälle auf 403 Fälle gestiegen (+0,8 %). Die Unfälle mit Personenschaden in der Risikogruppe ist hingegen um 2 Verkehrsunfälle gesunken (-0,6 %).
- Es wurden insgesamt 8.811 Verkehrsunfälle unter Beteiligung Junger Fahrer registriert. Die Unfallbeteiligung Junger Fahrer (-4,1 % oder -372 Verkehrsunfälle) und die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden in dieser Risikogruppe (-11,9 % oder -146 Verkehrsunfälle) sind rückläufig.
- Die Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren sind mit 9.489 Fällen auf einen Höchststand angestiegen (+3,3 %). Die Anzahl der Unfälle mit verletzten Personen in dieser Risikogruppe ist ebenfalls angestiegen (+3,2 %) und liegt bei 1.023 Fällen. Die Anzahl der Senioren als Hauptunfallverursacher ist ebenfalls gestiegen (+301 Fälle oder +4,8 %).
- Der Anstieg bei der Risikogruppe Senioren ab 75 Jahren fällt mit einem Anstieg von 217 Fällen oder 5,5 % noch deutlicher aus und liegt bei 4.164 Fällen. Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden hat sich im Vergleich zum Vorjahr weniger stark erhöht (+7 Fälle oder +1,6 %).

- Die Rad- und Pedelec-fahrenden waren an mehr Verkehrsunfällen beteiligt (+6 Fälle oder +0,6 %), wobei mit 936 Verkehrsunfällen ein neuer Höchstwert erreicht wurde. Die Anzahl der verunglückten Rad- und Pedelec-fahrenden ist ebenfalls um 2 Fälle auf insgesamt 733 Verunglückte gestiegen (+1,1 %).
- Die Verkehrsunfälle unter Beteiligung von motorisierten Zweirädern mit amtlichen Kennzeichen sind um 70 Fälle oder +8,1 % auf 929 Verkehrsunfälle angestiegen. Hierbei verunglückten 661 Zweiradfahrende (+ 38 Personen oder +6,1 %).
- Es wurden 5.209 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Lastkraftwagen registriert, was einen deutlichen Rückgang um 260 Fälle oder 4,8 % bedeutet. Die Anzahl der dabei Verunglückten ging ebenfalls deutlich zurück (-27 Personen oder -5,3 %). Es wurden zwölf Personen im Zusammenhang mit LKW-Unfällen getötet.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit der Ursache Alkoholeinfluss ist um 32 auf 645 Fälle gestiegen, was einem Anstieg von 5,2 % bedeutet.
- Die Anzahl der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist im Vergleich zum Vorjahr um 47 Fälle auf 199 Verkehrsunfälle gestiegen. Dies bedeutet einen prozentualen Anstieg von +30,9 %.
- Der unzureichende Sicherheitsabstand ist mit 15.607 Fällen bei mehr als einem Drittel aller Verkehrsunfälle Hauptunfallursache.
- Verkehrsunfälle mit der Hauptunfallursache unangepasste Geschwindigkeit oder Überschreitung der zulässigen Geschwindigkeit sind im letzten Jahr um 248 Fälle oder 7,4 % zurückgegangen.

3 Verkehrsunfallentwicklung¹

3.1 Gesamtunfallzahlen

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	44.476	44.700	-224	-0,5%	42.715	39.912	39.105	41.608
davon i.g.O.	27.009	26.664	+345	+1,3%	25.803	23.481	23.196	24.786
davon a.g.O.	17.467	18.036	-569	-3,2%	16.912	16.427	15.907	16.821
davon auf BAB	2.762	2.906	-144	-5,0%	2.596	2.210	2.178	2.473

Tabelle 2: Gesamtunfallzahlen

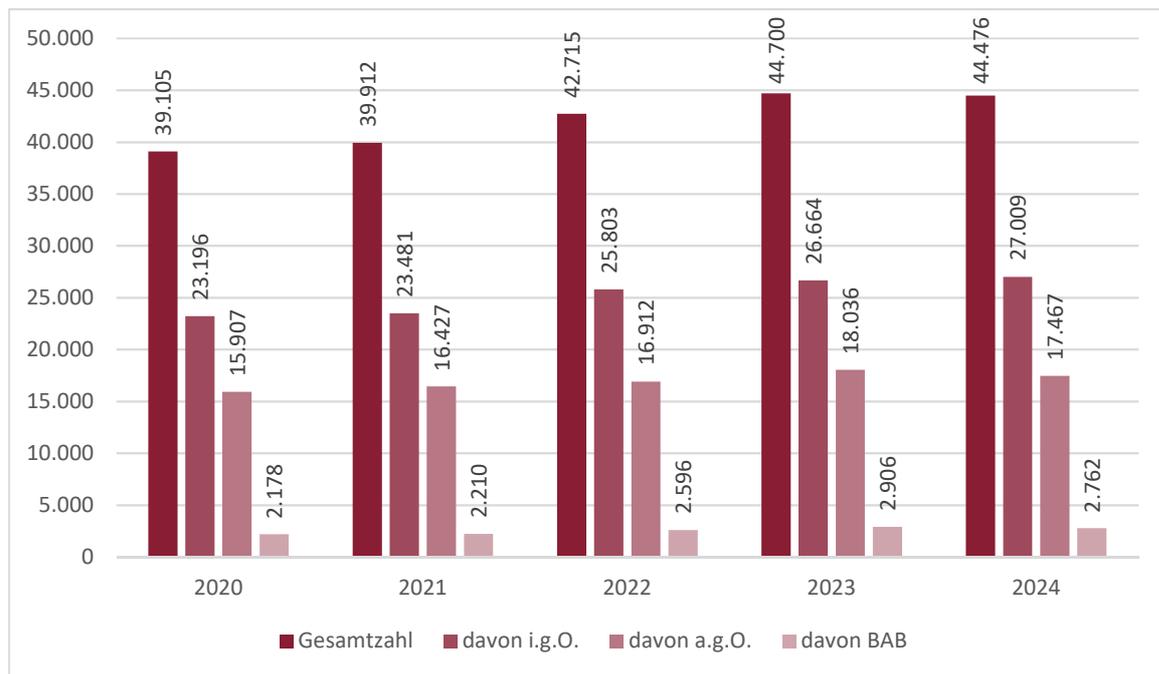


Abbildung 1: Gesamtunfallzahlen

Die Gesamtunfallzahl im Bereich des Polizeipräsidiums Koblenz sind im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr um 0,5 % gesunken. Sie liegen damit weiterhin deutlich unter den Verkehrsunfallzahlen der pandemiefreien Jahre. Der überwiegende Teil aller Unfälle ereignete sich innerhalb geschlossener Ortschaften (61 %). Die übrigen Verkehrsunfälle fanden außerhalb geschlossener Ortschaften statt, wobei sich hiervon etwa 16 % auf Bundesautobahnen ereigneten.

Bemerkenswert ist, dass weiterhin bei nur etwa jedem zehnten Verkehrsunfall Personen verletzt wurden, also der weitaus überwiegende Teil aller Unfälle lediglich mit einem Sachschaden einherging.

¹ Die statistischen Daten in diesem Dokument beziehen sich auf Auswertungen der polizeilichen Auswertesysteme GEOPOLISV und AVUS.

3.2 Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Verkehrsunfälle mit Personenschaden sowie die daran beteiligten Risikogruppen stehen im Mittelpunkt der Verkehrsunfallanalyse. Primäres Ziel der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit ist es, gerade diese Art von Verkehrsunfällen zu reduzieren. Bei Verkehrsunfällen mit Personenschaden wird hierbei unterschieden in solche, bei denen mindestens ein Verkehrsteilnehmer getötet, schwerverletzt, oder leichtverletzt wurde. Die Höhe des Sachschadens spielt diesbezüglich keine Rolle. Als getötete Verkehrsteilnehmende werden alle Personen in der Unfallstatistik erfasst, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Ereignis an den Unfallfolgen verstarben. Werden Unfallbeteiligte zur stationären Behandlung, die länger als 24 Stunden dauert, unmittelbar in ein Krankenhaus aufgenommen, so werden sie in der Unfallstatistik als schwerverletzt geführt. Alle anderen Personen gelten als leichtverletzt.

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	4.335	4.400	-65	-1,5%	4.361	3.965	4.164	4.223
davon mit Getöteten	48	39	+9	+23,1%	38	35	44	39
davon mit Schwerverletzten	732	775	-43	-5,5%	868	839	897	845
davon mit Leichtverletzten	3.555	3.586	-31	-0,9%	3.483	3.309	3.223	3.339

Tabelle 3: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

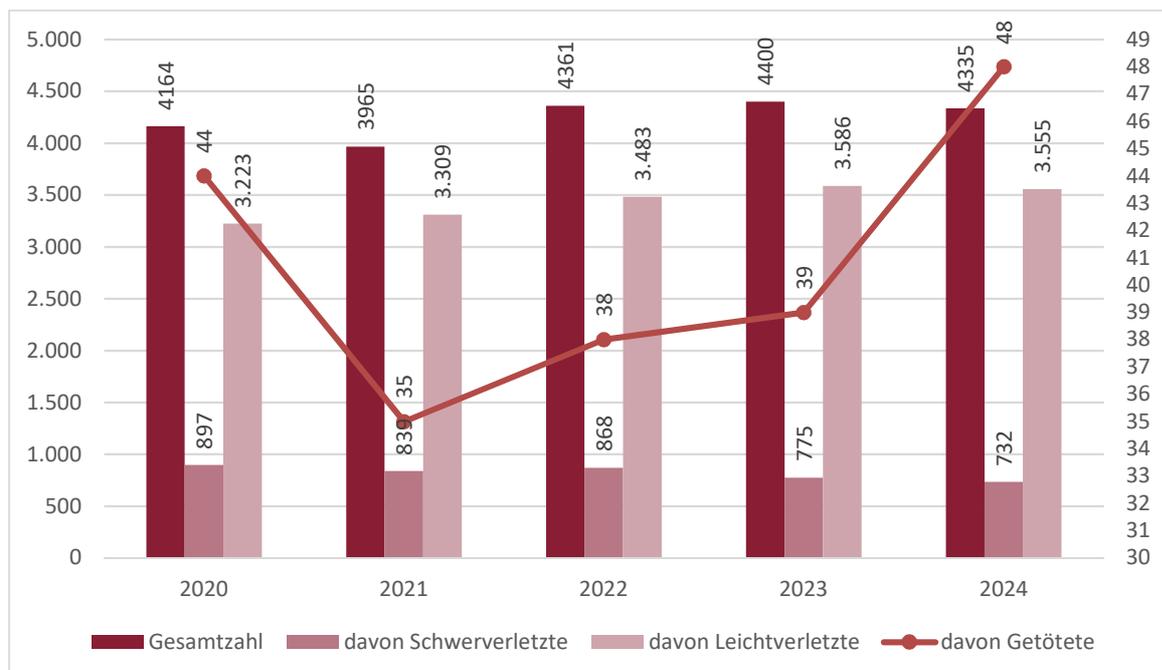


Abbildung 2: Verkehrsunfälle mit Verunglückten

Wie die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle ist auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Vergleich zum Jahr 2023 leicht gesunken. Das Mehrjahresmittel wurde zwar geringfügig überschritten, die Zahl liegt aber noch unter dem Wert des Jahres 2019.

Die Verkehrsunfälle mit Getöteten sind nach einem Mehrjahrestiefstand im Jahr 2021 zum dritten Mal in Folge angestiegen. Der Anteil der Unfälle mit Schwer- und Leichtverletzten ist hierbei deutlich rückläufig.

3.2.1 Verunglückte Personen

Verunglückte Personen	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	5.694	5.778	-84	-1,5%	5.716	5.140	5.422	5.514
davon Getötete	50	41	+9	+22,0%	40	36	47	41
davon Schwerverletzte	825	887	-62	-7,0%	986	935	1.012	955
davon Leichtverletzte	4.819	4.850	-31	-0,6%	4.690	4.169	4.363	4.518

Tabelle 4: Verunglückte Personen

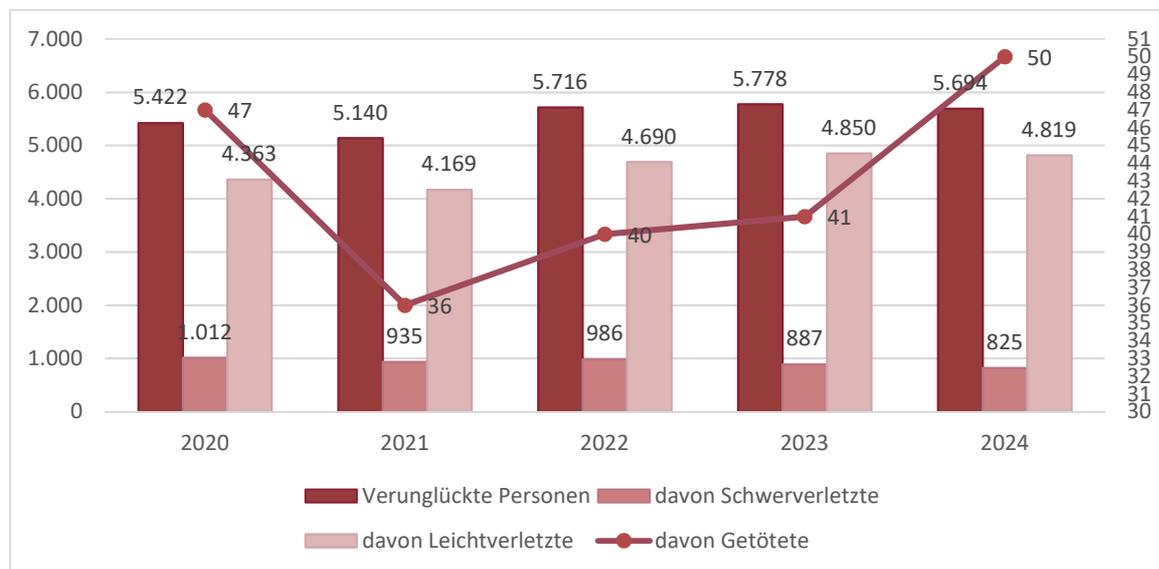


Abbildung 3: Verunglückte Personen

Die Gesamtzahl der Verunglückten ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken. Die Zahl der Getöteten ist deutlich um 22 % von 41 auf 50 Personen gestiegen. Die Anzahl der Schwerverletzten hingegen ist um 7,0 % gesunken und erreicht einen Tiefstand zu den vorangegangenen Jahren. Die Zahl der Leichtverletzten ist ebenfalls rückläufig.

Während bei der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle nahezu 60 % innerorts und 40 % außerorts zu verzeichnen waren, entfiel dieses Verhältnis bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden mit etwas mehr als 51 % nur leicht zu Ungunsten innerörtlicher Unfälle. Betrachtet man allerdings ausschließlich die Verkehrsunfälle mit tödlich und schwerverletzten Personen, ereigneten sich die mit Schwerverletzten zu 62 % und die mit Getöteten zu 80 % außerhalb geschlossener Ortschaften.

Im Jahr 2024 verloren hierbei 50 Personen bei 48 Verkehrsunfällen ihr Leben. Bei den Getöteten handelte es sich um 15 PKW-Fahrende, 16 Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen, fünf Fußgänger, drei Radfahrende, vier LKW Fahrende (Transporter), ein Trike Fahrender sowie sechs Mitfahrende.

3.2.2 Verunglücktenhäufigkeitszahl

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl für den Präsidialbereich Koblenz liegt für das Jahr 2024 bei 451 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken.

3.3 Verkehrsunfälle mit Flucht (§ 142 StGB)

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	8.945	9.077	-132	-1,5%	8.471	7.811	7.976	8.334
davon mit Getöteten	0	1	-1	-100%	4	0	3	2
davon mit Schwerverletzten	31	30	+1	+3,3%	39	42	46	39
davon geklärt	3.573	3.773	-222	-5,9%	3.483	3.309	3.341	3477
Aufklärungsquote	39,9%	41,6%	-	-	41,1%	42,4%	41,9%	41,8

Tabelle 5: Verkehrsunfälle mit Flucht

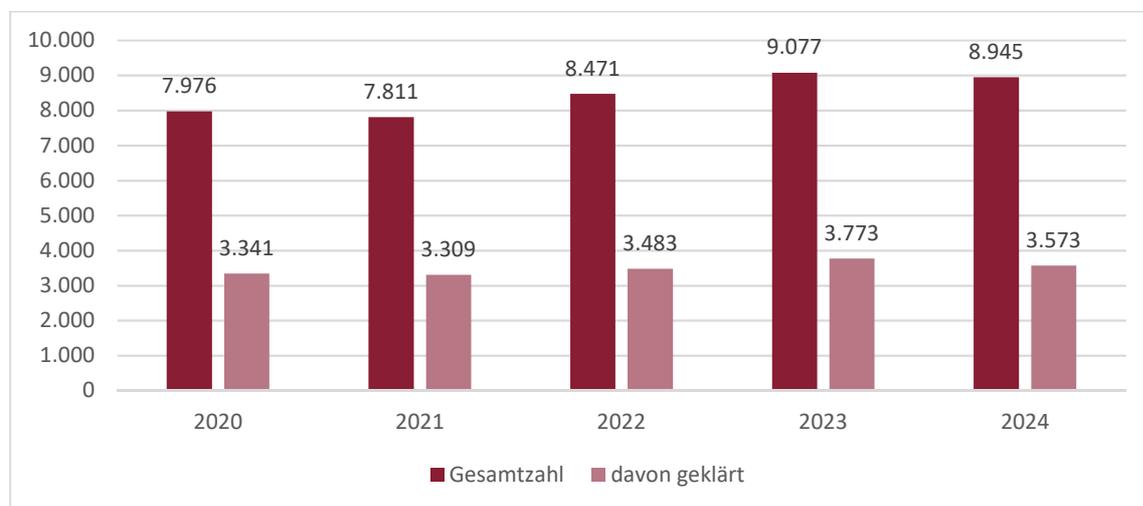


Abbildung 4: Verkehrsunfälle mit Flucht

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle mit Flucht ist leicht rückläufig. Die Aufklärungsquote des Jahres 2024 liegt unter der Aufklärungsquote des Jahres 2023. Wie auch in den vergangenen Jahren entfernte sich etwa jeder fünfte Unfallbeteiligte unerlaubt vom Unfallort. Bei ihren Ermittlungen ist die Polizei gerade bei dieser Straftat regelmäßig auf Zeugenhinweise aus der Bevölkerung zur Täterermittlung angewiesen.

4 Betrachtung der Risikogruppen

4.1 nach Alter

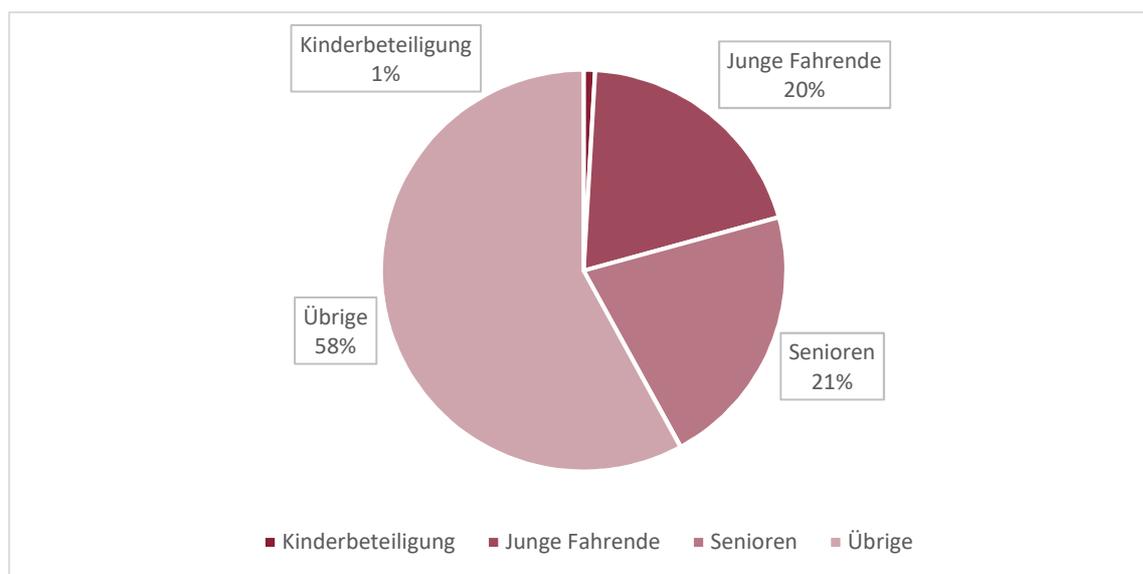


Abbildung 5: Haupttrisikogruppen nach Alter

4.1.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0 - 14 Jahre)²

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	403	400	+3	+0,8%	444	338	344	382
davon mit Getöteten	3	4	-1	-25,0%	2	0	1	2
davon mit Schwerverletzten	51	49	+2	+4,1%	86	44	59	60
davon mit Leichtverletzten	254	257	-3	-1,2%	256	209	194	229
dabei verunglückte Kinder	353	348	+5	+1,4%	377	280	290	324
dabei getötete Kinder	0	1	-1	-100%	0	0	0	0
dabei schwerverletzte Kinder	40	35	+5	+14,3%	63	29	42	42
dabei leichtverletzte Kinder	313	312	+1	+0,3%	314	251	248	281
Anzahl Hauptverursacher	171	173	-2	-1,2%	193	160	153	170
Anteil Hauptverursacher	42,4%	43,3%			43,5%	47,3%	44,5%	44,5%
Schulwegunfälle	39	40	-1	2,5%	42	23	22	32

Tabelle 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

² Die Beteiligung von Kindern am Verkehrsunfallgeschehen erfasst sowohl eine aktive (also beispielsweise zu Fuß oder Fahrradfahrende) als auch eine passive (beispielsweise Mitfahrende im PKW) Verkehrsteilnahme.

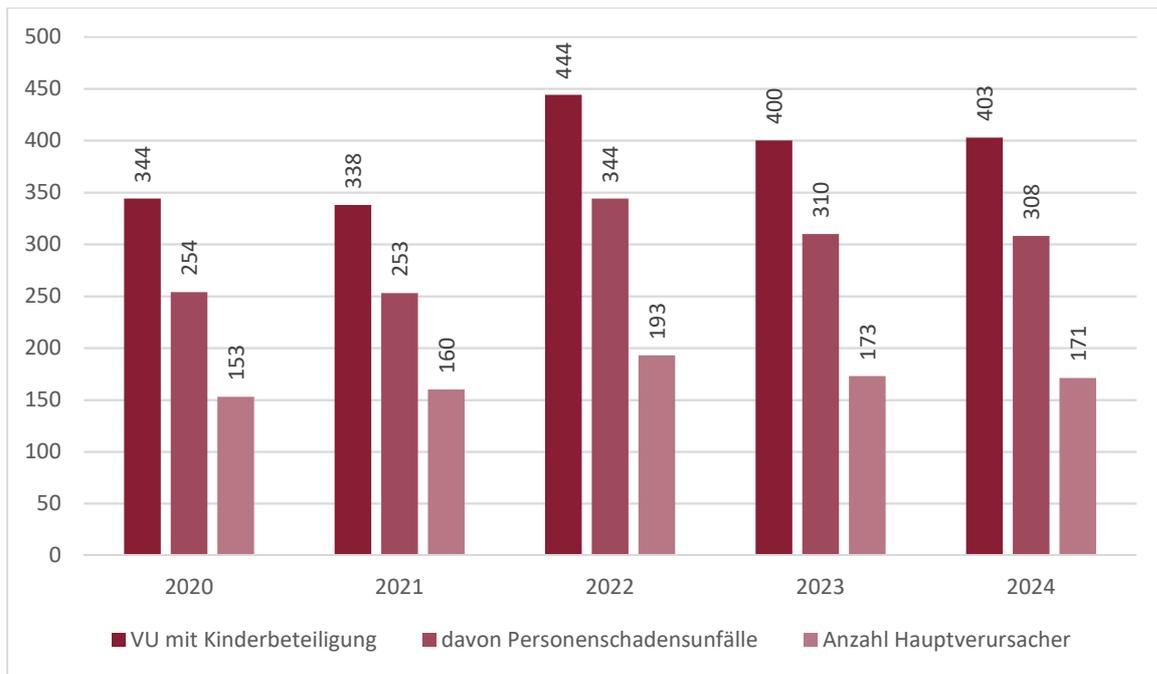


Abbildung 6: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Kindern (0-14 Jahre)

Nach einem deutlichen Rückgang bei den Verkehrsunfällen mit Kindern im Jahr 2023 sind diese im Jahr 2024 nur geringfügig angestiegen.

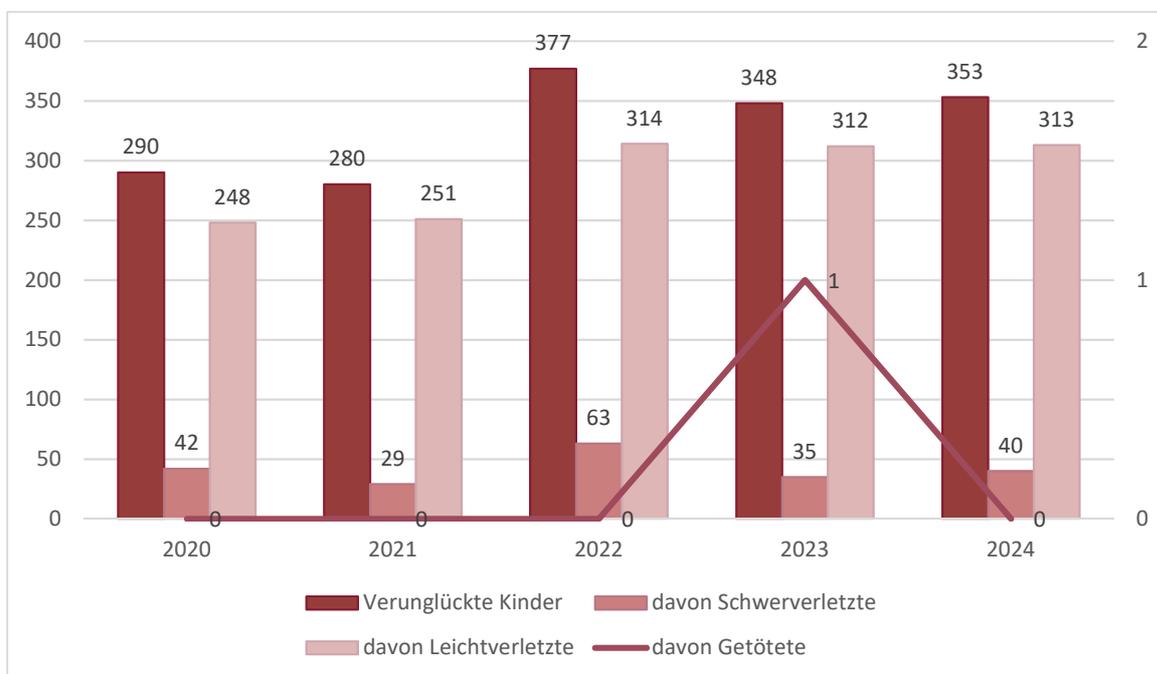


Abbildung 7: Verunglückte Kinder

Bei den Verkehrsunfällen mit Personenschaden unter Beteiligung von Kindern ist ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Die Anzahl der verunglückten Kinder ist ebenfalls

leicht steigend. Von den insgesamt verunglückten Kindern sind 66 als Fußgänger (2023: 66), 68 als Fahrrad- oder Pedelec-fahrende (2022: 84) und 194 als Mitfahrer (2023: 176) verunglückt. Unter diesen ereigneten sich 39 auf dem Schulweg (2023: 40).

Was die Art der Verkehrsbeteiligung betrifft, war etwa die Hälfte aller Kinder passiv (als Mitfahrende) an Verkehrsunfällen beteiligt und hatte damit keine Einflussmöglichkeit auf das Unfallgeschehen. In etwa 42 % aller Verkehrsunfälle mit Kindern waren diese aus Sicht der Polizei die Hauptverursachenden.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2024 für die Risikogruppe der Kinder bei 228 und weist damit den niedrigsten Wert aller betrachteten Risikogruppen aus. Die Verunglücktenhäufigkeitszahl stieg bei dieser Risikogruppe im Vorjahresvergleich leicht auf 200 an.

4.1.2 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18 - 24 Jahre)

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	8.811	9.183	-372	-4,1%	8.800	8.567	8.326	8.719
davon mit Getöteten	8	8	0	0,0%	7	11	10	9
davon mit Schwerverletzten	159	198	-39	-19,7%	210	185	190	196
davon mit Leichtverletzten	914	1.021	-107	-10,5%	971	864	965	955
dabei verunglückte Junge Fahrende	950	1.085	-135	-12,4%	1.014	916	985	1.000
dabei getötete Junge Fahrende	5	5	0	0,0%	5	6	6	6
dabei schwerverletzte Junge Fahrende	109	140	-31	-22,1%	141	131	132	136
dabei leichtverletzte Junge Fahrende	840	940	-100	-10,6%	868	779	847	859
Anzahl Hauptverursacher	6.074	6.307	304	-3,7%	6.098	5.954	5.746	6.026
Anteil Hauptverursacher	68,9%	68,7%			69,3%	69,5%	69,0%	69,1%

Tabelle 7: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

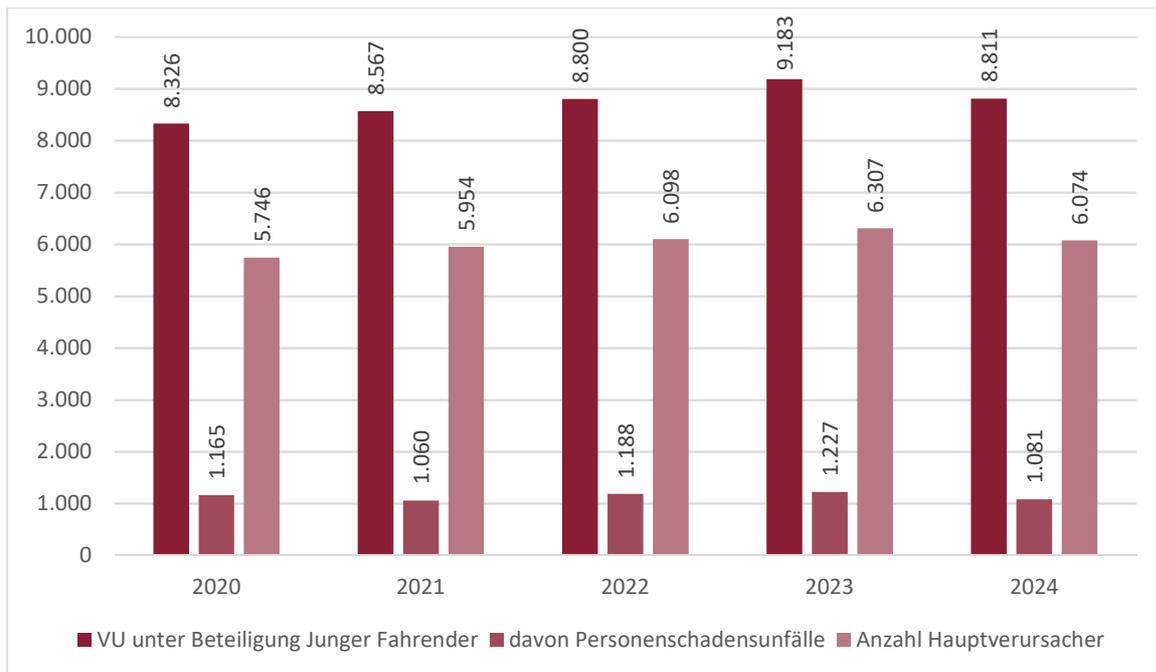


Abbildung 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung Junger Fahrer (18-24 Jahre)

Die Zahl der Verkehrsunfälle in der Risikogruppe der Jungen Fahrer ist im Vergleich zum Jahr 2023 deutlich gesunken (-4,1 %). Der Anstieg der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und verunglückten Jungen Fahrer aus den letzten Jahren setzt sich ebenfalls nicht fort. Der Anteil der Jungen Fahrer als Hauptverursacher ist hingegen leicht ansteigend. Die Risikogruppe der Jungen Fahrer bildet hierbei einen Anteil von etwa 20 % am Gesamtunfallgeschehen ab.

Wie in den Vorjahren waren etwa zwei Drittel der Jungen Fahrer Verkehrsunfallverursacher. Hierbei sind alle Unfallursachen vertreten, vorrangig jedoch die auch allgemein bestehenden Hauptunfallursachen Missachtung des Sicherheitsabstandes sowie die nicht angepasste Geschwindigkeit.

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2024 für die Risikogruppe der Jungen Fahrer bei 10.356 und weist damit den mit Abstand höchsten Wert aller hier betrachteten Risikogruppen aus. Im Vorjahr lag der Wert noch bei 10.585.

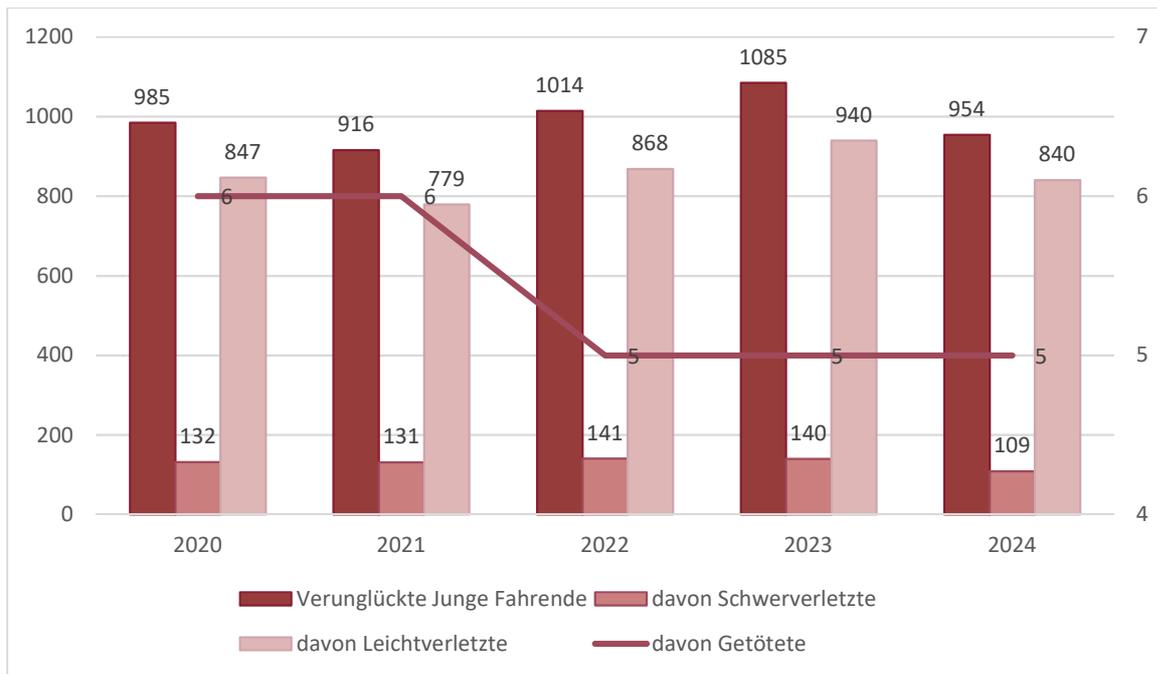


Abbildung 9: Verunglückte Junge Fahrende

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2024 bei 1.117 (2023: 1.250). Im Jahr 2024 kam es jedoch immer noch zu acht Verkehrsunfällen unter der Beteiligung Junger Fahrer, bei denen mindestens einer der Beteiligten getötet wurde (2023: 8). In sechs Fällen waren hierbei Junge Fahrer als Hauptverursacher anzusehen und eine nicht angepasste Geschwindigkeit oder ein Alkoholeinfluss die überwiegende Unfallursache. Von den dabei insgesamt acht Getöteten, waren drei Personen der Risikogruppe Junge Fahrer zuzurechnen. Zwei Verstorbene der Risikogruppe führten je ein motorisiertes Zweirad mit amtlichem Kennzeichen. Eine Person verstarb als Fußgänger.

Die Netzwerkpartner in der Verkehrssicherheitsarbeit arbeiten mit der Polizei mit zugeschnittenen Präventionsprogrammen in Schulen und Jugendhäusern mit dieser Risikogruppe. Allein mit dem Präventionsprojekt „Drogen im Straßenverkehr“ wurden erneut fast 3.200 Schülerinnen und Schüler erreicht. Im Präsidialbereich Koblenz soll zudem das Präventionsprogramm „Crash Kurs“ einen größeren Raum einnehmen, welches sich mit dem Schwerpunkt des Auslösens von Betroffenheit durch die Darstellung schwerster Verkehrsunfälle gezielt an die Risikogruppe der Jungen Fahrer richtet.

Polizei, Rettungskräfte, Feuerwehr, Notfallseelsorgende sowie Angehörige von Unfallopfern erzählen in diesem Rahmen von ihren persönlichen Erfahrungen und schildern authentisch von einem geschehenen schweren Verkehrsunfall.

Neben präventiven Maßnahmen werden die Jungen Fahrennden auch regelmäßigen Kontrollen unterzogen, um den „verkehrserzieherischen Dialog“ zu verstärken. Hierbei gilt es, das gesamte Spektrum der Verkehrssicherheit über Insassensicherung, Ablenkung, Geschwindigkeit, Fahrtüchtigkeit sowie die Thematik Fahrzeugtuning abzudecken.

4.1.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 65 Jahre)

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	9.489	9.183	+306	+3,3%	8.469	7.541	7.542	8.184
davon mit Getöteten	15	12	+3	+25%	8	12	15	12
davon mit Schwerverletzten	195	206	-11	-5,3%	230	183	210	207
davon mit Leichtverletzten	813	773	+40	+5,2%	763	619	679	709
dabei verunglückte Senioren	773	714	+59	+8,3%	701	563	645	656
dabei getötete Senioren	10	8	+2	+25%	7	10	11	9
dabei schwerverletzte Senioren	160	158	+2	+1,3%	164	138	178	160
dabei leichtverletzte Senioren	603	548	+55	+10,0%	530	415	456	487
Anzahl Hauptverursacher	6.591	6.290	+301	+4,8%	5.808	5.210	5.231	5.635
Anteil Hauptverursacher	69,5%	68,5%			68,6%	69,1%	69,4%	68,9%

Tabelle 8: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

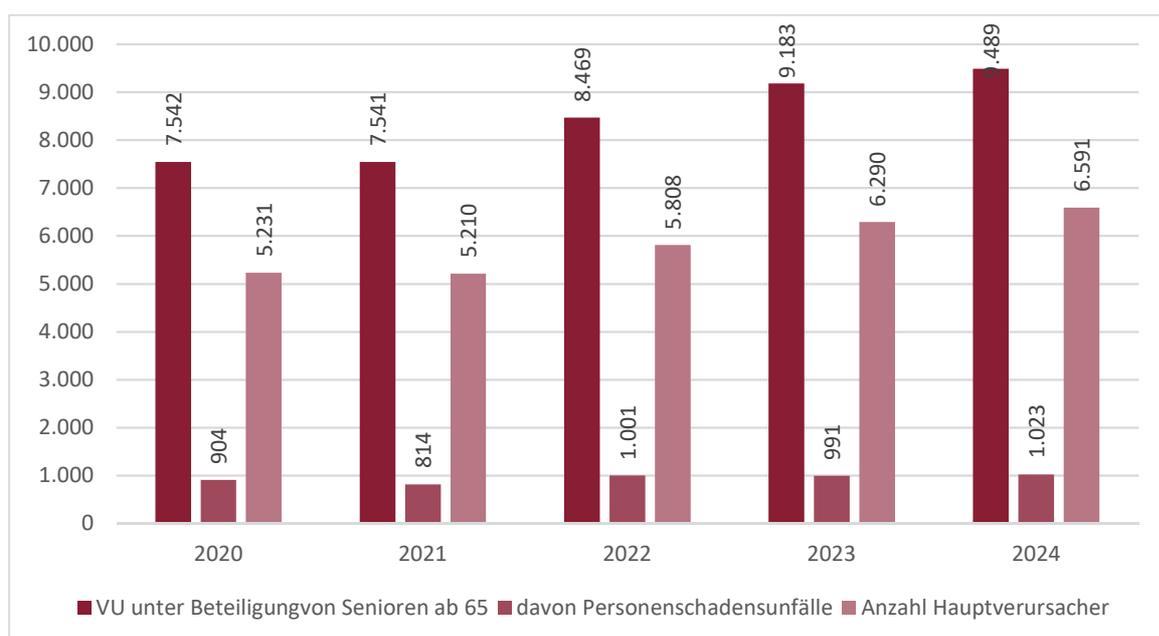


Abbildung 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von Senioren steigt seit Jahren kontinuierlich an. Die Verkehrsunfälle überschritten im Jahr 2019 erstmals die Marke von 9.000. Vermutlich pandemiebedingt kam es in den Jahren 2020 und 2021 zu einer deutlichen Senkung dieser Unfallzahlen. Seit dem Jahr 2022 sind die Unfallzahlen wieder kontinuierlich am Steigen. Diese Tendenz setzt sich auch im Jahr 2024 fort. Somit ist annähernd an jedem fünften Unfall eine Person über 65 Jahre beteiligt. Hierbei kommt es in etwa 11 % der Fälle zu Personenschäden. Insgesamt ereigneten sich 77 % der Unfälle innerhalb geschlossener Ortschaften und annähernd 18 % auf der Bundesautobahn.

Die in dieser Risikogruppe registrierten Verkehrsunfälle mit Personenschaden sind im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls gestiegen. Damit einhergehend stieg die Anzahl der verunglückten Seniorinnen und Senioren weiter an. Die Zahl der hierbei getöteten Personen hat sich im Vergleich zu 2023 auf zehn Personen erhöht. Von den Getöteten über 65 Jahre handelte es sich um drei PKW-Fahrende, zwei Fahrrad-/Pedelec-fahrende, zwei Fußgänger und ein Kradfahrender. Von den insgesamt zehn verstorbenen Senioren gehörten fünf der nachfolgend betrachteten Altersgruppe „ab 75 Jahre“ an.

Bei knapp 70 % der Unfälle unter der Beteiligung von Senioren ab 65 Jahren sah die Polizei diese als Hauptunfallverursachende. Die Hauptunfallursachen lagen hier im ungenügenden Sicherheitsabstand sowie in einem Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren.

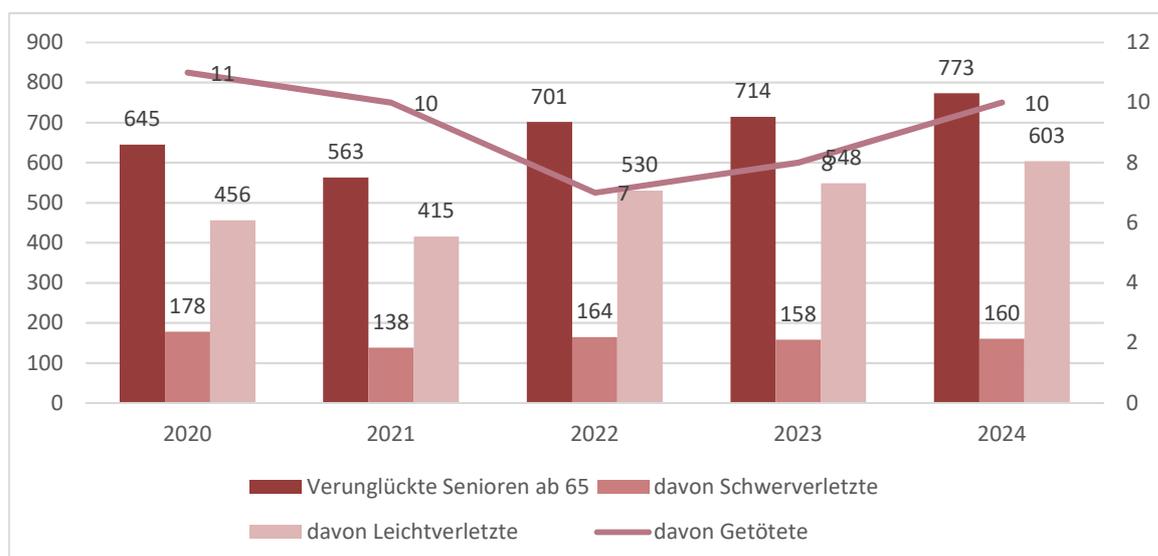


Abbildung 11: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren

Die Unfallhäufigkeitszahl lag für die Risikogruppe der Senioren (ab 65 Jahren) im Jahr 2024 bei 3.208 (2023: 3.142).

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl stieg im Jahr 2024 deutlich an und lag bei dieser Risikogruppe bei 261 (2023: 243).

4.1.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren (≥ 75 Jahre)

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	4.164	3.947	+217	+5,5%	3.552	3.321	3.428	3.562
davon mit Getöteten	8	6	+2	+33,3%	3	11	9	7
davon mit Schwerverletzten	98	103	-5	-4,9%	88	79	118	97
davon mit Leichtverletzten	347	337	+10	+3,0%	324	280	297	310
dabei verunglückte Senioren	313	279	+34	+12,2%	286	250	307	281
dabei getötete Senioren	6	6	0	0,0%	5	10	7	7
dabei schwerverletzte Senioren	76	67	+9	+13,4%	64	53	97	70
dabei leichtverletzte Senioren	231	206	+25	+12,1%	217	187	203	203
Anzahl Hauptverursacher	3.064	2.910	+154	+5,3%	2.643	2.463	2.535	2.638
Anteil Hauptverursacher	73,6%	73,7%			74,4%	74,2%	73,9%	74,1%

Tabelle 9: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

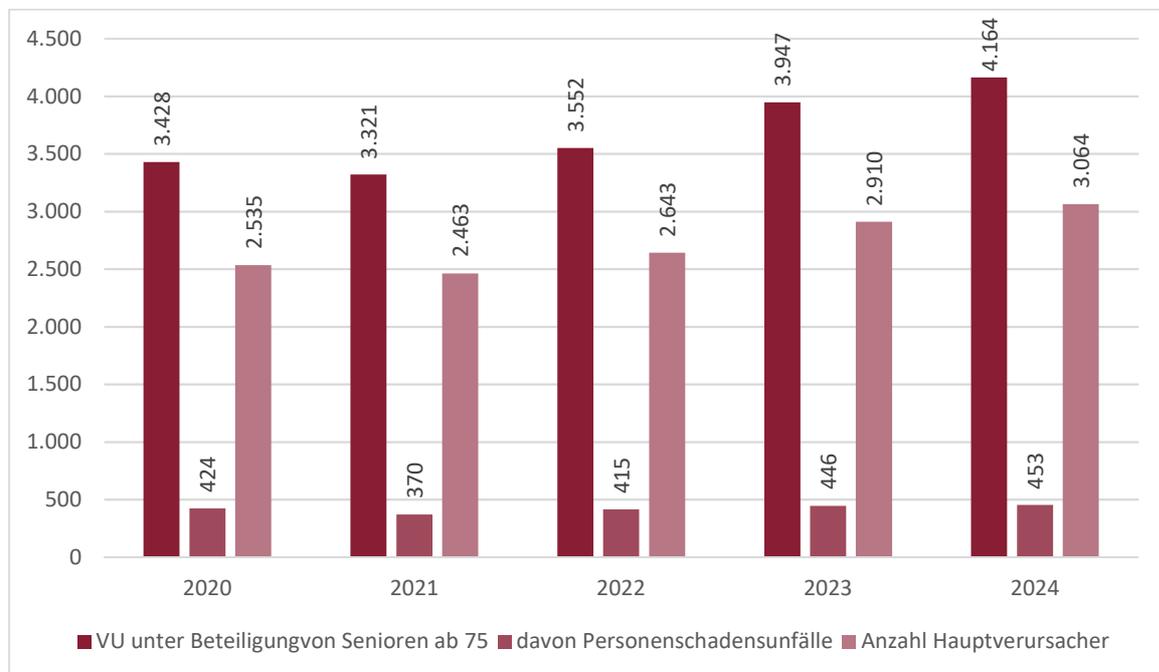


Abbildung 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

Die Risikogruppe der Senioren ab 75 Jahren ist in der vorangestellten Betrachtung der Senioren ab 65 Jahren beinhaltet, wird statistisch jedoch nochmals getrennt ausgewiesen. Der Altersgruppe ab 75 sind für das Jahr 2024 insgesamt 4.164 Verkehrsunfälle zuzuordnen. Dies stellt eine deutliche Steigerung zum Vorjahr dar. Auch die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden hat sich im Vergleich zum Vorjahr erhöht. Bei etwa drei Vierteln dieser Unfälle wurden Senioren ab 75 Jahren polizeilich als Hauptunfallverursachende gesehen, womit dieser Anteil deutlich höher ist als noch bei der Betrachtung der Senioren ab 65 Jahren.

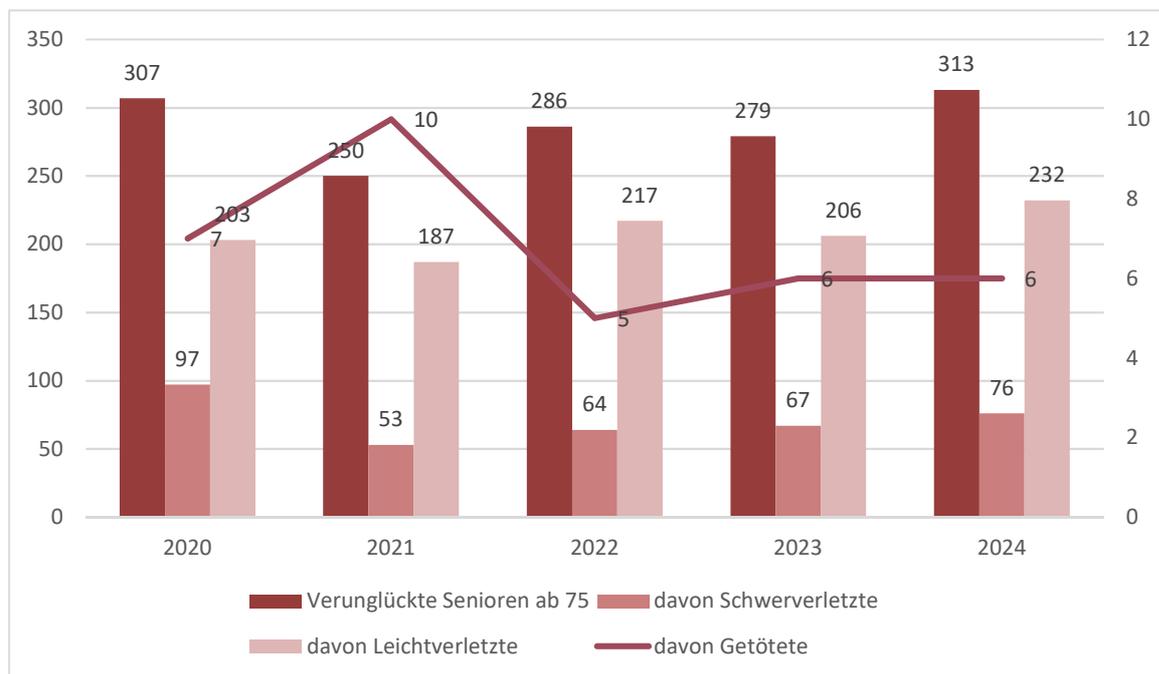


Abbildung 13: Verunglückte Seniorinnen und Senioren ab 75 Jahren

Die Unfallhäufigkeitszahl lag im Jahr 2024 für diese Risikogruppe bei 3.014 (2023: 2.833).

Die Verunglücktenhäufigkeitszahl lag im Jahr 2024 bei 227 (2023: 200).

4.2 Risikogruppe nach Art der Verkehrsbeteiligung

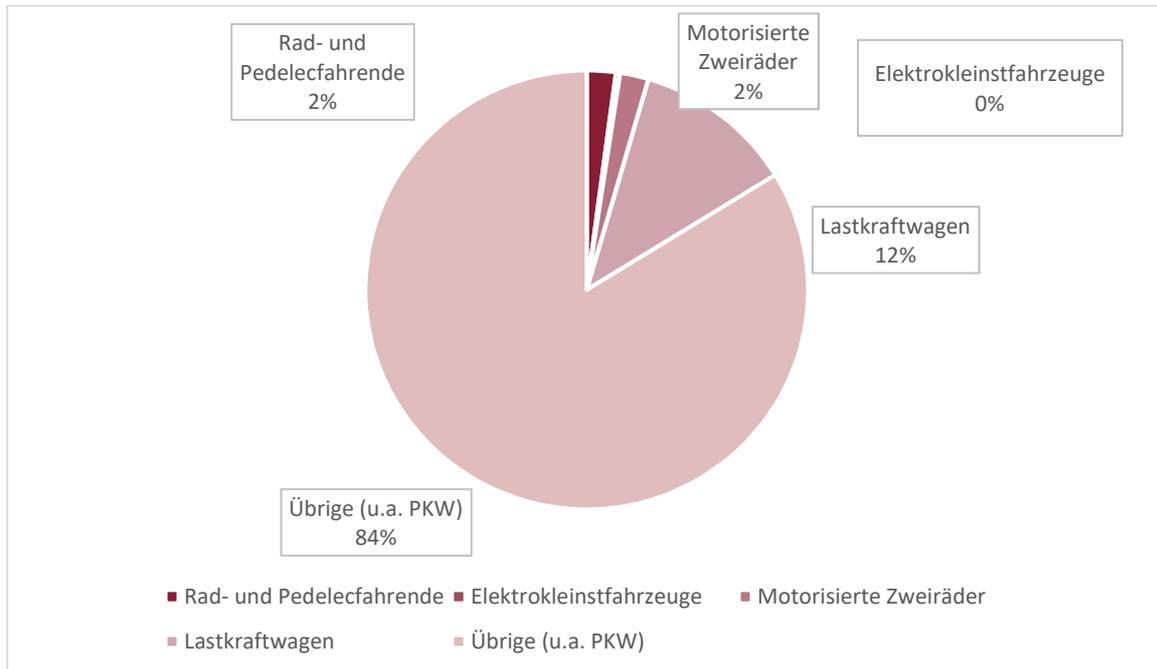


Abbildung 14: Hauptrisikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung

4.2.1 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	936	930	+6	+0,6%	912	820	901	891
davon Verkehrsunfälle mit Pedelecfahrenden	183	161	+22	+13,7%	165	116	127	142
davon mit Getöteten	3	1	+2	+200%	1	3	1	2
davon mit Schwerverletzten	148	155	-7	-4,5%	163	148	195	165
davon mit Leichtverletzten	582	575	+7	+1,2%	529	481	534	530
dabei verunglückte mit Rad- u. Pedelec	733	725	+8	+1,1%	703	626	740	699
dabei getötete mit Rad- u. Pedelec	3	1	+2	+200%	1	3	1	2
dabei schwerverletzte mit Rad- u. Pedelec	147	153	-6	-3,9%	159	144	188	161
dabei leichtverletzte mit Rad- u. Pedelec	583	571	+12	+2,1%	543	479	551	536
Anzahl Hauptverursacher	558	593	-35	-5,9%	567	509	548	554
Anteil Hauptverursacher	59,6%	63,8%			62,2%	62,1%	60,8%	62,2%

Tabelle 10: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelecfahrenden

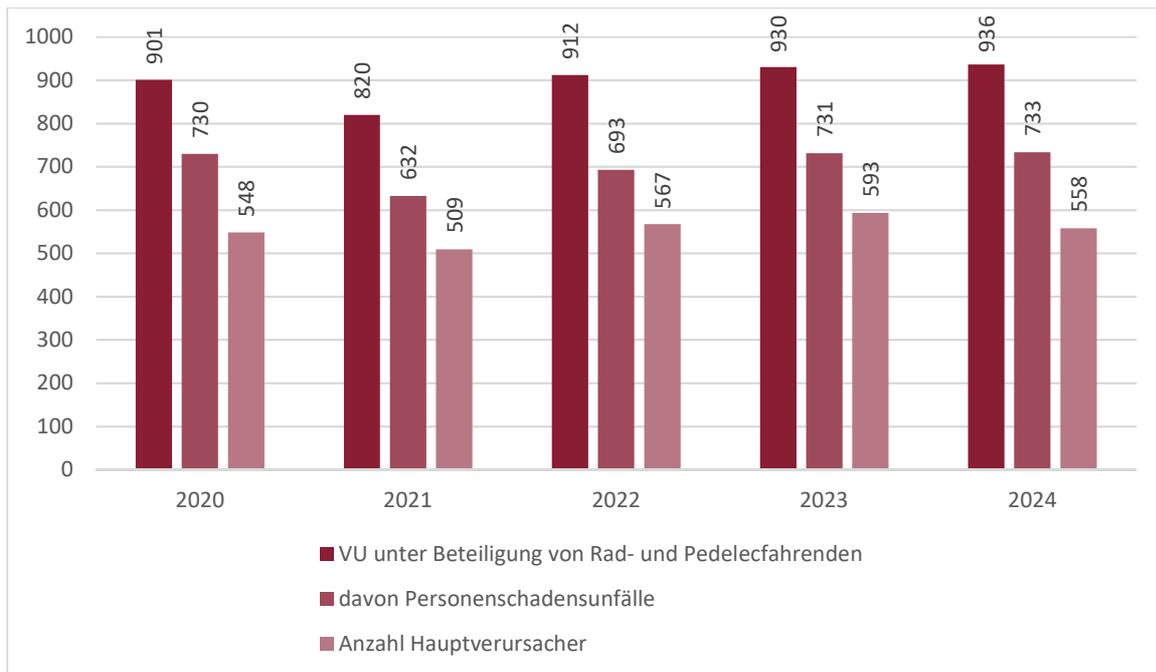


Abbildung 15: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden

Die Rad- und Pedelec-fahrende waren im Jahr 2024 an insgesamt 936 polizeilich registrierten Verkehrsunfällen beteiligt. Dies entspricht im Vergleich zum Vorjahr einer leichten Steigerung. Im Jahr 2024 kamen drei Rad-fahrende bei einem Verkehrsunfall ums Leben. Da diese Steigerung landesweit bereits Ende 2023 abzusehen war, führten die Dienststellen in der Fläche gegenlenkende, der regionalen Lage angepasste Maßnahmen mit präventiver als auch repressiver Ausrichtung durch. Die Risikogruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden war letztlich auch eines der landesweiten Schwerpunktthemen 2024 und bleibt dies auch mit einem speziellen Fokus auf den Bereich der Senioren ab 65 Jahren im Jahr 2025.

In 252 Fällen dieser Risikogruppe handelte es sich um sogenannte „Alleinunfälle“, also Unfälle, an denen außer dem Rad- oder Pedelec-fahrenden kein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt war. Bei Verkehrsunfällen unter der Beteiligung von Fahrrad-/Pedelec-fahrenden sind letztlich alle Altersgruppen vertreten.

In knapp 60 % aller Verkehrsunfälle mit der Beteiligung von Rad- und Pedelec-fahrenden war nach den polizeilichen Ermittlungen eben diese Risikogruppe für die Unfallverursachung verantwortlich. Die Hauptunfallursachen waren hierbei überwiegend der ungenügende Sicherheitsabstand sowie die nicht angepasste Geschwindigkeit. Bei 59 Verkehrsunfällen konnte die Unfallursache Alkoholeinfluss beim Fahrrad-/ Pedelec-fahrenden festgestellt werden.

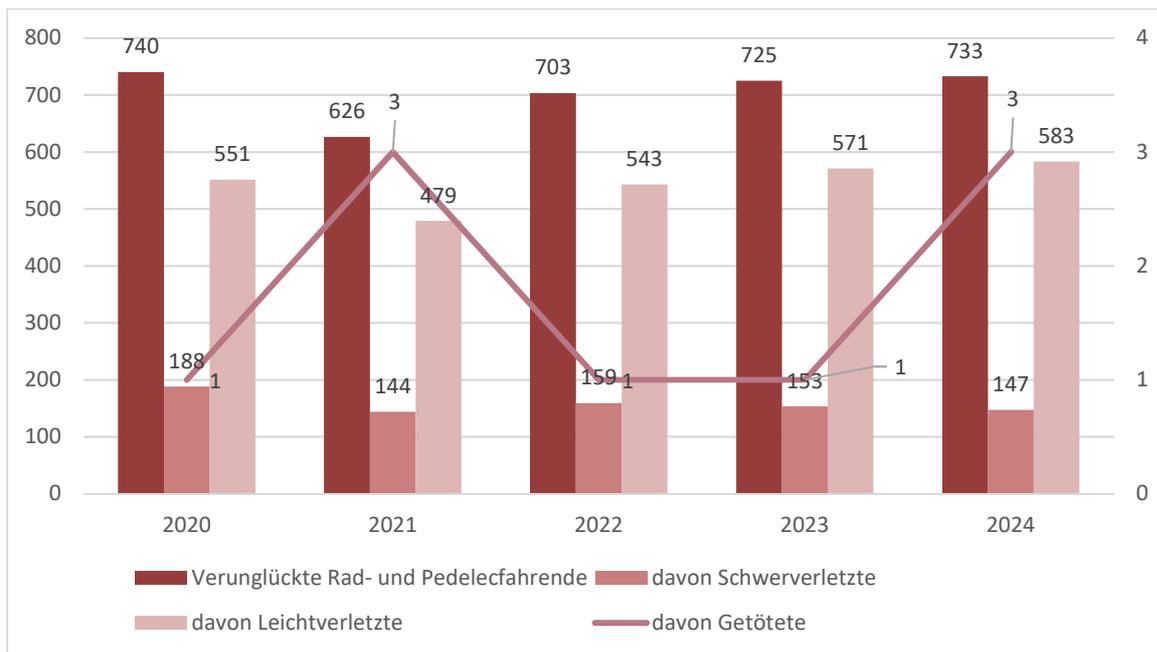


Abbildung 16: Verunglückte Rad- und Pedelec-fahrende

4.2.2 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen³

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	141	109	+32	+29,4%	64	36	13	56
davon mit Getöteten	0	1	-1	-100%	0	0	0	0
davon mit Schwerverletzten	20	15	+5	+33,3%	7	9	1	8
davon mit Leichtverletzten	84	67	+17	+25,4%	44	16	3	33
dabei verunglückte mit Elektrokraftfahrzeugen	93	68	+25	+36,8%	48	25	3	36
dabei getötete mit Elektrokraftfahrzeugen	0	0	0	0,0%	0	0	0	0
dabei schwerverletzte mit Elektrokraftfahrzeugen	19	14	+5	+35,7%	7	8	1	8
dabei leichtverletzte mit Elektrokraftfahrzeugen	74	54	+20	+37,0%	41	17	2	29
Anzahl Hauptverursacher	97	76	+21	+27,6%	35	25	9	34
Anteil Hauptverursacher	68,8%	69,7%			54,7%	69,4%	69,2%	66,6%

Tabelle 11: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokraftfahrzeugen

³ Unter dem Begriff Elektrokraftfahrzeuge im Sinne dieser Auswertung fallen:

- Elektrokraftfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung (eKFV) entsprechen
- Elektrokraftfahrzeuge mit Lenk-/Haltestange, die nicht der eKFV entsprechen
- Elektrokraftfahrzeuge ohne Lenk-/Haltestange

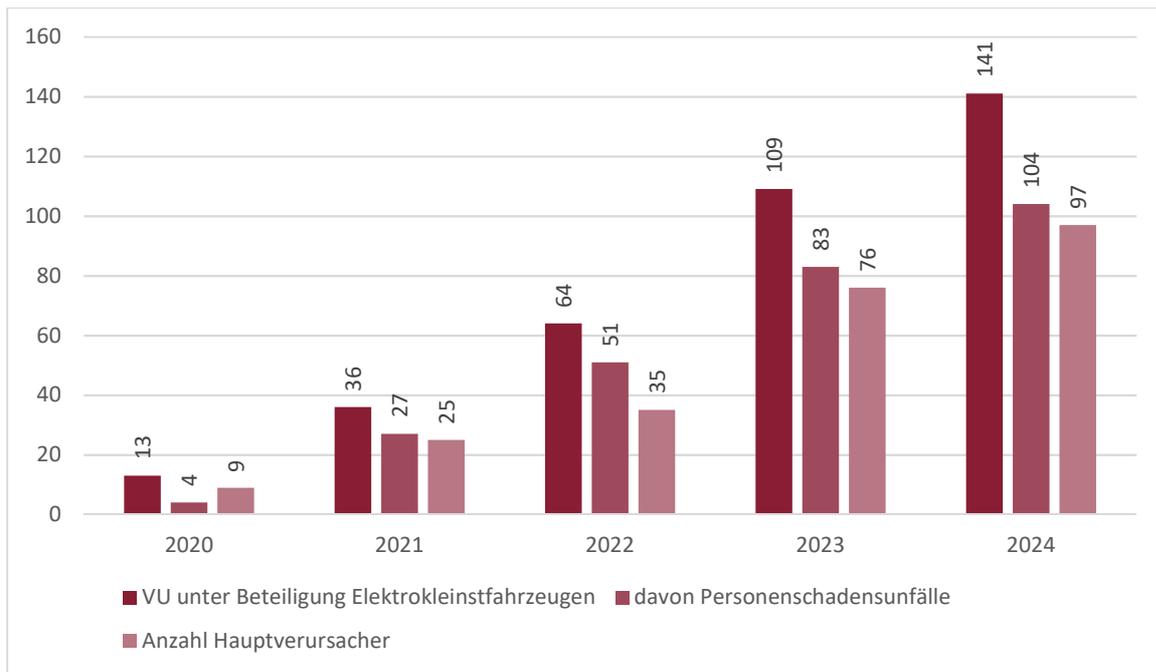


Abbildung 17: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen

Im Jahr 2024 ereigneten sich im gesamten Präsidialbereich Koblenz 141 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von E-Scootern (2023: 109). Auch wenn die meisten der Verkehrsunfälle mit Verletzungen einhergehen, ist bislang kein Fahrer tödlich verunglückt.

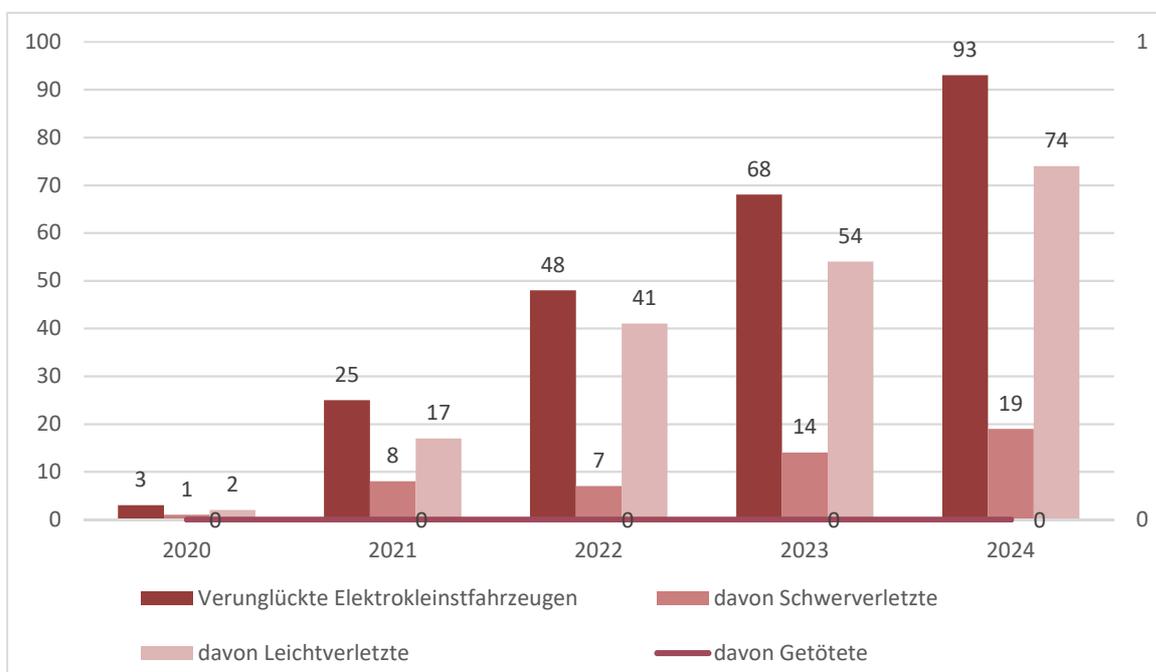


Abbildung 18: Verunglückte Elektrokleinstfahrzeugfahrende

4.2.3 Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder⁴

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	929	859	+70	+8,1%	864	838	866	857
davon mit Getöteten	16	13	+3	+23,1%	11	10	13	12
davon mit Schwerverletzten	205	173	+32	+18,5%	196	227	218	204
davon mit Leichtverletzten	581	409	+172	+42,1%	382	349	345	371
dabei verunglückte Zweiradnutzende	661	623	+38	+6,1%	627	620	605	619
dabei getötete Zweiradnutzende	15	13	+2	+15,4%	11	10	13	12
dabei schwerverletzte Zweiradnutzende	180	177	+3	+1,7%	205	234	225	210
dabei leichtverletzte Zweiradnutzende	466	433	+33	+7,6%	411	376	367	397
Anzahl Hauptverursacher	641	577	+64	+11,1%	570	546	576	567
Anteil Hauptverursacher	69,0%	67,2%			66,0%	65,2%	66,5%	66,2%

Tabelle 12: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

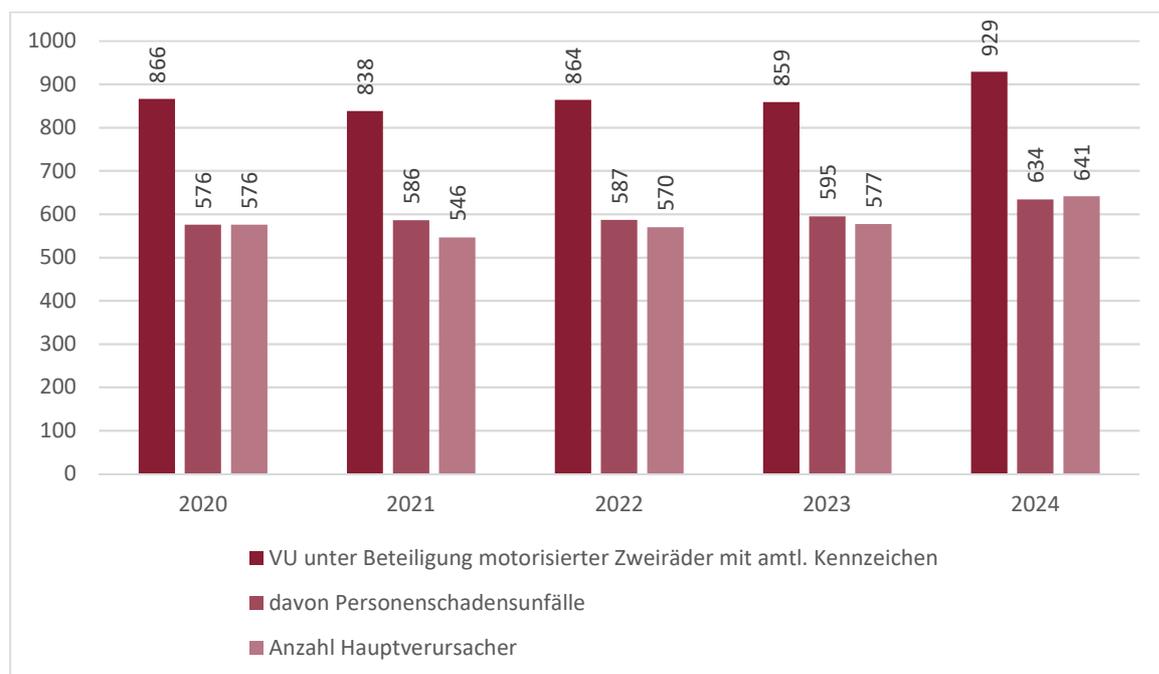


Abbildung 19: Verkehrsunfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtl. Kennzeichen

Im Jahr 2024 ereigneten sich insgesamt 929 Verkehrsunfälle unter der Beteiligung motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen. Dies bedeutet eine deutliche Zunahme um 8,1 %. Bei 69 % dieser schädigenden Ereignisse sind die motorisierten Zweiradfahrenden die erkannten Unfallverursacher. Es handelt sich hierbei in etwa

⁴ Unter den Begriff motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen (a.K.) fallen in diesem Sinne:
- Kraftrad über 125 ccm oder Nennleistung über 11 KW
- Leichtkraftrad über 50 bis 125 ccm und Nennleistung bis 11 KW

40 % der Fälle um Alleinunfälle. Die Hauptunfallursache war in der nichtangepassten Geschwindigkeit zu finden. Die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden und der hierbei verunglückten Zweiradnutzenden sind ebenfalls deutlich gestiegen.

Die Zahl der Getöteten hat sich im Vergleich zum Vorjahr um zwei erhöht. Ähnlich wie bei den Radfahrenden ist der Anteil der Unfälle mit Verletzten an diesen Unfällen mit etwa zwei Dritteln verhältnismäßig hoch, da Motorradfahrende wie Radfahrende, abgesehen von gegebenenfalls getragener Schutzbekleidung, kaum über passive Schutzsysteme verfügen.

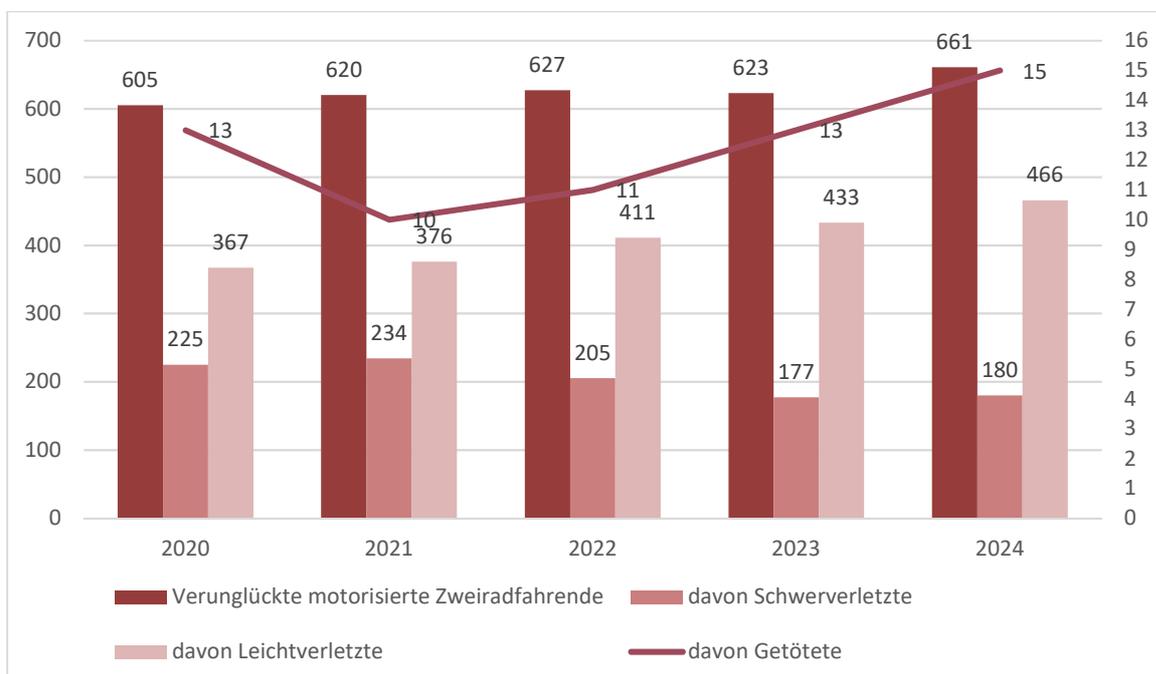


Abbildung 20: Verunglückte motorisierte Zweiradfahrende mit aml. Kennzeichen

4.2.4 Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen⁵

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	5.209	5.469	-260	-4,8%	5.218	5.068	4.658	5.103
davon mit Getöteten	11	11	0	0,0%	13	6	12	11
davon mit Schwerverletzten	52	69	-17	-24,6%	86	82	78	79
davon mit Leichtverletzten	277	288	-11	-3,8%	302	277	300	292
dabei verunglückte Personen	484	511	-27	-5,3%	562	481	545	525
dabei Getötete	12	12	0	0,0%	13	6	12	11
dabei Schwerverletzte	65	78	-13	-16,7%	104	101	91	94
dabei Leichtverletzte	407	421	-14	-3,3%	445	374	442	421
Anzahl Hauptverursacher	4.069	4.348	-279	-6,4%	4.103	4.080	3.771	4.076
Anteil Hauptverursacher	78,1%	79,5%			78,6%	80,5%	81,0%	79,9%

Tabelle 13: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

Lastkraftwagen waren im Jahr 2024 an 5.209 Unfällen im Präsidialbereich Koblenz beteiligt. Dies bedeutet einen Rückgang um 4,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der hierbei erfolgten Verkehrsunfälle mit Personenschaden und die Anzahl der verunglückten Personen hat ebenfalls einen deutlichen Rückgang erfahren. Es handelt sich zum überwiegenden Teil (ca. 93 %) lediglich um Sachschadensunfälle, wobei in nahezu 78 % die Polizei den LKW-Fahrenden auch als Hauptverursachenden ermittelte.

Im Jahr 2024 kamen zwölf Personen im Zusammenhang mit LKW-Verkehrsunfällen ums Leben. In vier Fällen war der LKW-Fahrende der festgestellte Unfallverursacher. Von den zwölf getöteten Personen waren vier selbst Führer eines Lastkraftwagens, zwei waren Mitfahrende, fünf PKW-Fahrende und eine Person Fahrender eines motorisierten Zweirads mit amtlichem Kennzeichen.

Die Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen ereigneten sich zu etwa 56 % innerorts und in 44 % der Fälle außerorts (hiervon ca. 21 % auf der Bundesautobahn).

⁵ Unter den Begriff Lkw im Sinne der polizeilichen Verkehrsunfallaufnahme fallen:

- Liefer- und Lastkraftwagen, auch mit Anhänger
- Liefer- und Lastkraftwagen mit Tankauflagen, auch mit Anhänger
- Sattelschlepper, Sattelschlepper mit Auflieger als Tankwagen
- Andere Zugmaschinen, auch mit Anhänger
- Andere Zugmaschinen mit Tankwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Tankkraftwagen zur Beförderung gefährlicher Güter
- Lastkraftwagen mit Spezialaufbau

Wie auch bei anderen Verkehrsunfallbeteiligungsarten sind die Ursachen für die Verkehrsunfälle unter der Beteiligung von LKW in erster Linie im Unterschreiten des Sicherheitsabstandes, Verstößen gegen das Rechtsfahrgebot, überhöhter Geschwindigkeit, Fehler beim Fahrstreifenwechsel sowie zu einem ganz beachtlichen Teil beim Wenden und Rückwärtsfahren zu finden.

Zur Überwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs verfügt das Polizeipräsidium Koblenz über eine Fachdienststelle, die bei der Verkehrsdirektion Koblenz eingerichtet ist. Diese Organisationseinheit führt neben eigenen, teilweise auch größer angelegten Kontrollmaßnahmen, monatlich wiederkehrende Kontrollwochen im präsidialweiten Verbund mit den Flächendirektionen durch. Hierbei konnten im vergangenen Jahr annähernd 4.300 Lastkraftwagen und Kraftomnibusse in Augenschein genommen werden. In 405 Fällen kam es aus unterschiedlichen Gründen zur polizeilichen Untersagung der Weiterfahrt.

Weiterhin fanden auf den Autobahnpark- und Rastanlagen 77 Abfahrtskontrollen von LKW-Fahrenden statt. Der Fokus lag hier auf der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeugführenden.

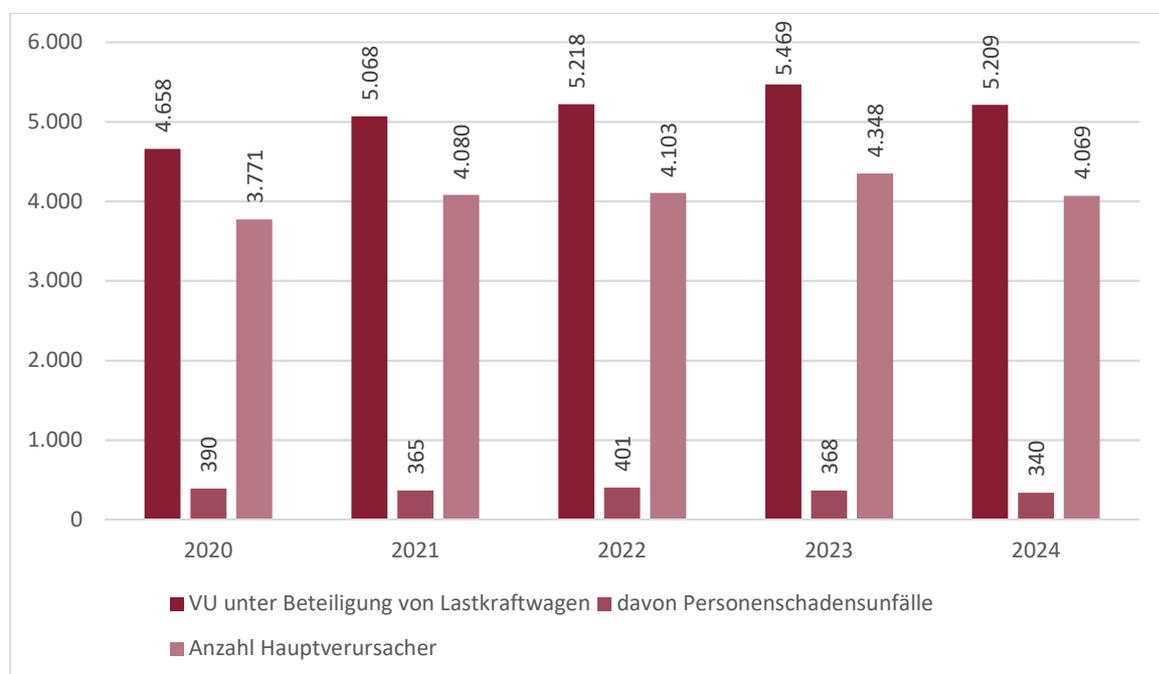


Abbildung 21: Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Lastkraftwagen

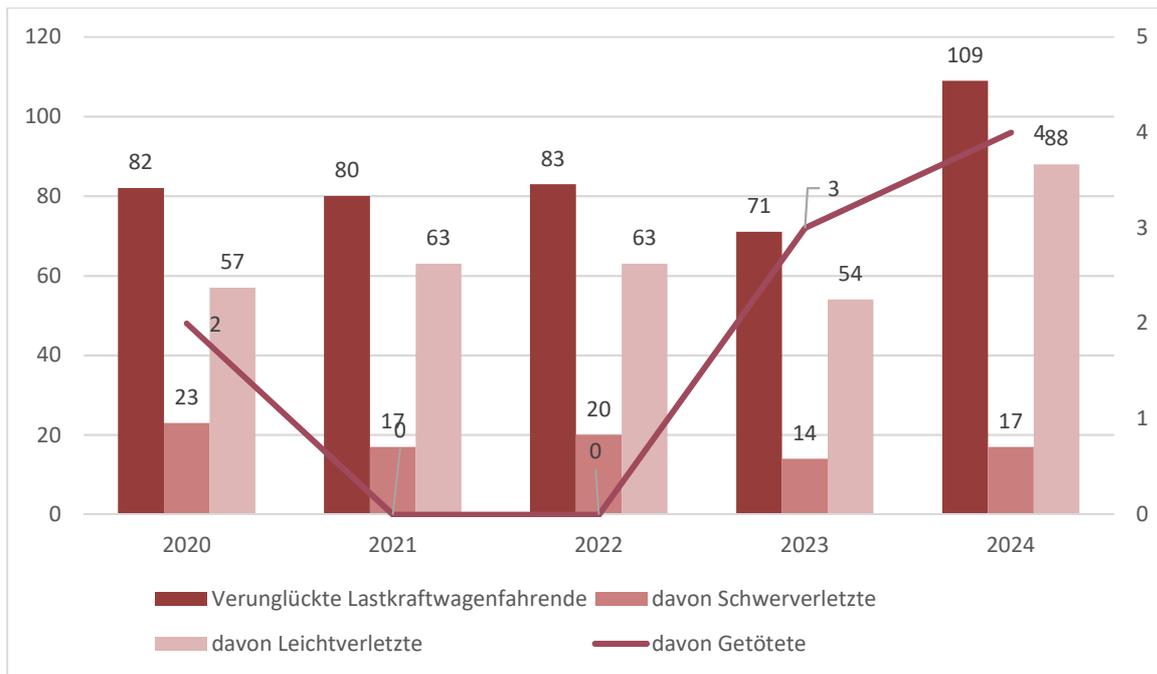


Abbildung 22: Verunglückte Lastkraftwagenfahrende

5 Unfallursachen

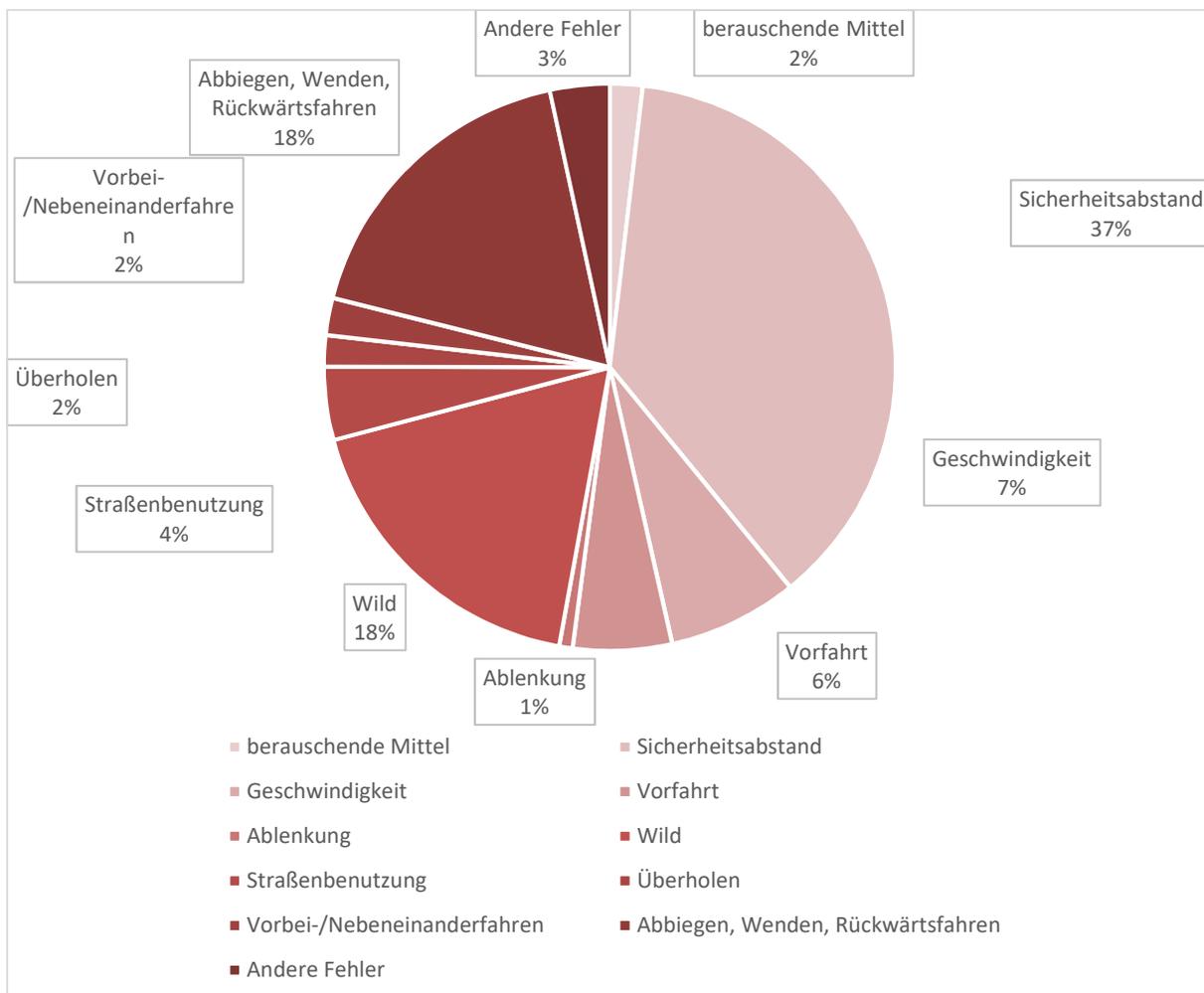


Abbildung 23: Übersicht Unfallursachen

5.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel⁶

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	771	719	+52	+7,2%	772	664	663	705
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	275	271	+4	+1,5%	320	250	214	264
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1,7%	1,6%			1,8%	1,7%	1,7%	1,7%

Tabelle 14: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

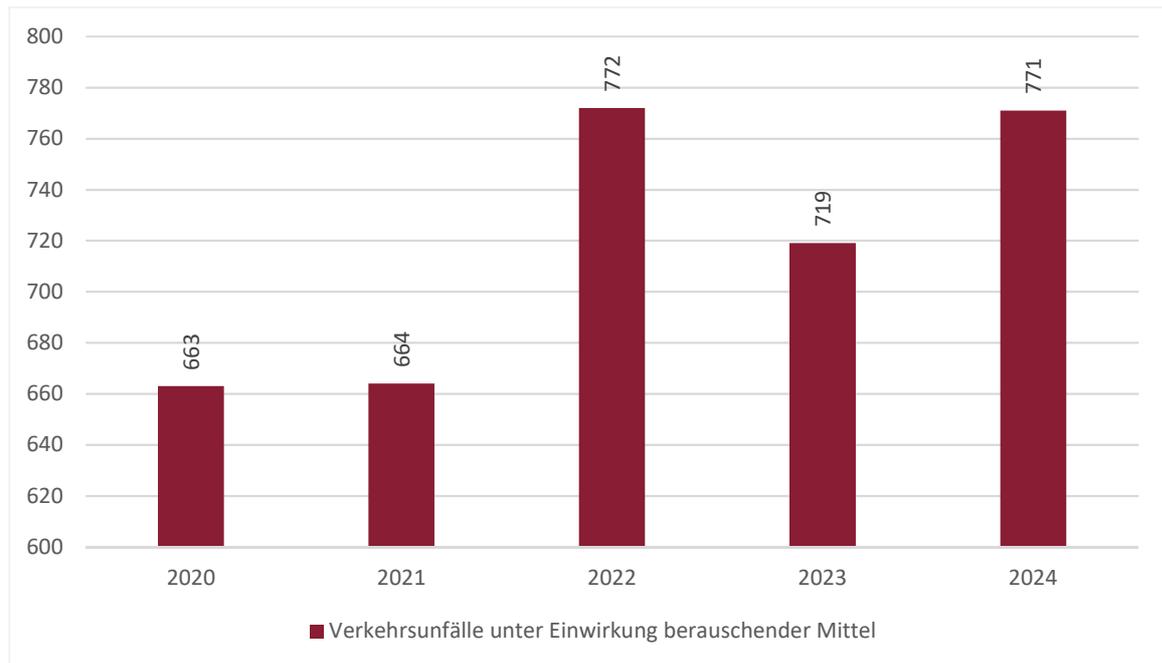


Abbildung 24: Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel

Die Verkehrsunfälle unter der Einwirkung berauschender Mittel sind im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen (+7,2 %). Der Anteil dieser Unfälle zur Gesamtzahl liegt hierbei unter 2 %.

Nachfolgend wird in alkohol- sowie drogenbeeinflusste Verkehrsunfallgeschehen differenziert:

⁶ Hierunter fällt auch der Alkohol. Andere berauschende Mittel sind all diejenigen, deren Wirkungen des Alkohols vergleichbar sind und welche die intellektuelle und motorische Fähigkeit und das Hemmungsvermögen beeinträchtigen (BGH VRS 53, 356). Zu den anderen berauschenden Mitteln gehören grundsätzlich Drogen wie Amphetamin, Haschisch, Heroin, LSD, Marihuana, Morphin, Opium oder Kokain. Grundsätzlich fallen Medikamente nicht unter andere berauschende Mittel im Sinne des § 316 StGB.

5.1.1 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Alkohol

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	645	613	+32	+5,2%	668	546	555	596
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	230	213	+17	+8,0%	240	188	175	204
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1,4%	1,4%			1,6%	1,4%	1,4%	1,5%

Tabelle 15: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

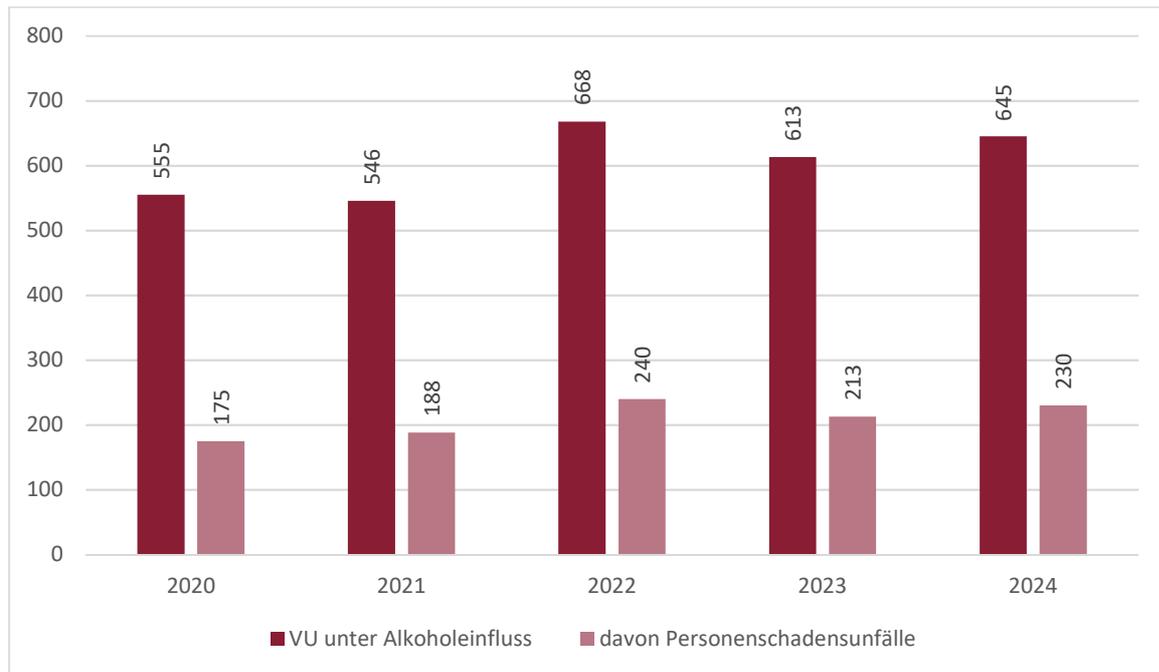


Abbildung 25: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Alkohol

Die Anzahl der Unfälle unter dem Einfluss von Alkohol beläuft sich im Jahr 2024 auf 645 und ist damit im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen. Bei etwa mehr als einem Drittel (230) dieser Unfälle kam es zu Personenschäden, was einem Anstieg von 8,0 % entspricht.

Im Vergleich zu anderen Verkehrsunfallursachen macht diese weiterhin nur einen eher geringen Teil aus. Trotz des niedrigen Anteils an der Gesamtunfallzahl kam es bei fünf Verkehrsunfällen alkoholbedingt zu einem tödlichen Ausgang. In 61 Fällen waren Unfallbeteiligte schwer und in 164 Fällen leicht verletzt.

In etwa 16 % aller Ereignisse unter Alkoholeinfluss waren die Hauptunfallverursachenden der Risikogruppe der Jungen Fahrenden zuzurechnen. Der Anteil von Verursachenden ab 65 Jahre lag bei etwa 8,5 %.

Mit Sicht auf die Verkehrsbeteiligungsart waren die meisten Verkehrsunfälle unter Alkoholeinfluss durch PKW-Fahrende (79 %) verursacht worden. Die

Verkehrsbeteiligungen wie motorisierte Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen (2 %) oder auch Rad- und Pedelec-fahrende (8 %) sind selten vertreten.

5.1.2 Verkehrsunfälle unter Einwirkung berauschender Mittel: Drogen

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	199	152	+47	+30,9%	156	163	145	154
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	74	58	+16	27,6%	80	62	39	60
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0,4%	0,3%			0,4%	0,4%	0,4%	0,4

Tabelle 16: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

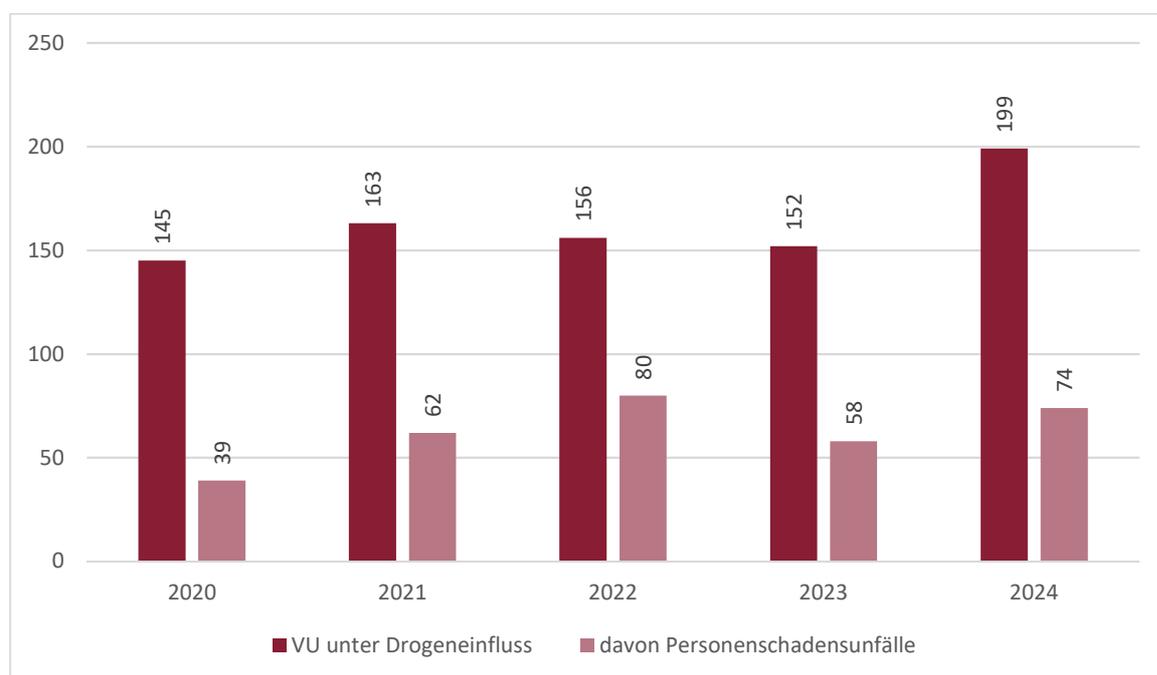


Abbildung 26: Verkehrsunfälle unter Einwirkung von Drogen

Hinweis:

Die detaillierte Betrachtung der Verkehrsunfälle unter dem Einfluss von THC kann aufgrund der unterjährigen Einführung im Betrachtungsjahr 2024 nicht erfolgen. Erste Aussagen können ab dem Berichtszeitraum 2025 in Aussicht gestellt werden.

Im Bereich der Verkehrsunfälle unter Drogeneinfluss ist ebenfalls ein deutlicher Anstieg festzustellen (+30,9 %). Im Vergleich zum Vorjahr wurden zudem deutlich mehr drogenbedingte Verkehrsunfälle mit Personenschaden gezählt (+27,6 %). Bei den 74 Verkehrsunfällen mit Personenschaden verstarb ein Verkehrsteilnehmer. Zudem wurden 66 Personen leicht und 28 schwer verletzt.

Hinsichtlich der Verkehrsbeteiligungsarten waren etwa 76 % der Unfälle durch PKW-Fahrende und nur etwa 5 % durch Fahrradfahrende, 3 % durch E-Scooter-Fahrende und knapp 2 % durch Fahrende motorisierter Zweiräder mit amtlichen Kennzeichen verursacht worden. Etwa ein Drittel der Fälle wurde durch die Altersgruppe der Jungen Fahrenden verschuldet.

5.2 Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	15.627	15.134	+473	+3,1%	14.134	12.281	11.796	13.336
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	827	862	-35	-4,1%	839	805	829	834
Anteil an allen Verkehrsunfällen	35,1%	33,9%			33,1%	30,8%	30,2%	32,1%

Tabelle 17: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

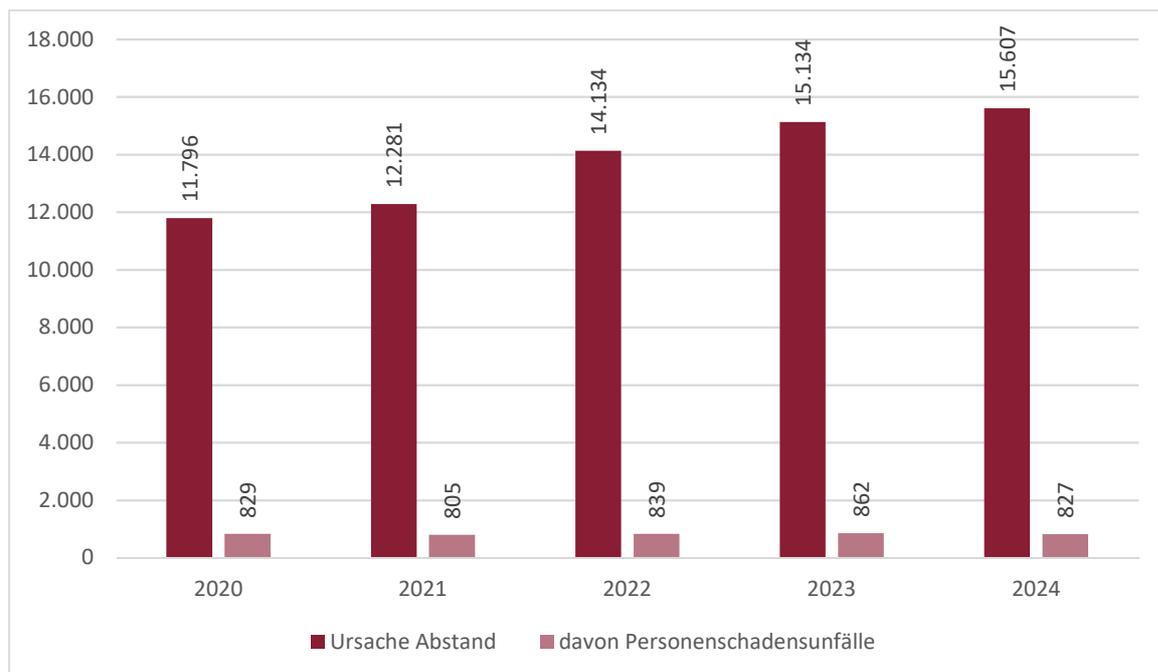


Abbildung 277: Verkehrsunfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes

Bei den Hauptunfallursachen ist der unzureichende Sicherheitsabstand (inklusive des Seitenabstandes) mit einem Anteil von etwa einem Drittel eine Hauptunfallursache. Nach dem Tiefststand im Jahr 2020 stieg die Gesamtzahl der hier einschlägigen Unfälle trotz fortschreitender technischer Sicherheitsassistenzsysteme in Fahrzeugen weiter an. Im Bereich der hier registrierten Personenschäden ist ein geringer Anstieg zu verzeichnen.

Unfälle aufgrund unzureichenden Sicherheitsabstandes stellen sich zu nahezu 95 % als reine Sachschadensunfälle dar und ereignen sich weit überwiegend innerorts. Dennoch machen sie annähernd 20 % aller Personenschadensunfälle aus, wobei in zwei Fällen der unzureichende Sicherheitsabstand die erkannte Hauptunfallursache für Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang war.

5.3 Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Gesamtzahl	3.086	3.334	-248	-7,4%	2.913	2.824	2.812	2.971
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	902	952	-50	-5,3%	856	792	895	874
Anteil an allen Verkehrsunfällen	6,9%	7,5%			6,8%	7,1%	7,2%	7,1%

Tabelle 18: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

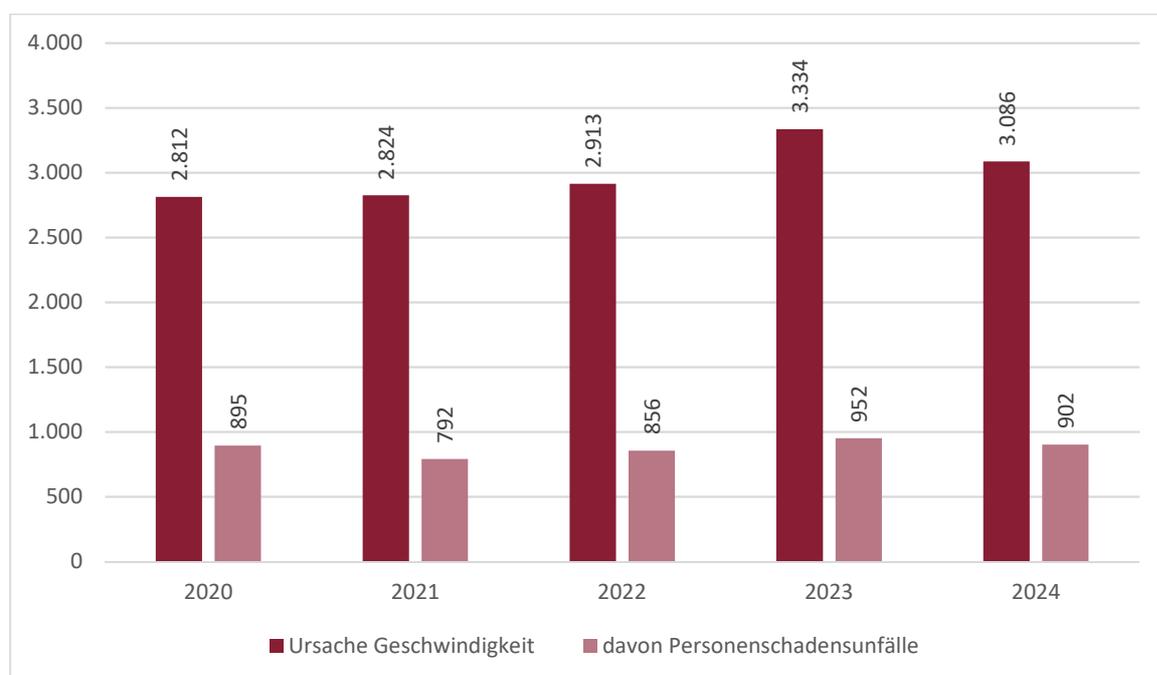


Abbildung 288: Verkehrsunfälle aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit

Verkehrsunfälle, die auf eine nicht angepasste Geschwindigkeit zurückzuführen sind, sind um 7,4 % gesunken. Nicht angepasste Geschwindigkeit ist weiterhin eine der Hauptunfallursachen für Verkehrsunfälle mit Personenschaden. Zudem war in zwölf Fällen die nicht angepasste Geschwindigkeit als Hauptursache bei den tödlichen Verkehrsunfällen anzunehmen.

5.4 Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	2.341	2.533	-192	-7,6%	2.308	2.173	2.108	2.281
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	655	698	-43	-6,2%	673	579	625	644
Anteil an allen Verkehrsunfällen	5,3%	5,7%			5,4%	5,4%	5,4%	5,5%

Tabelle 19: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

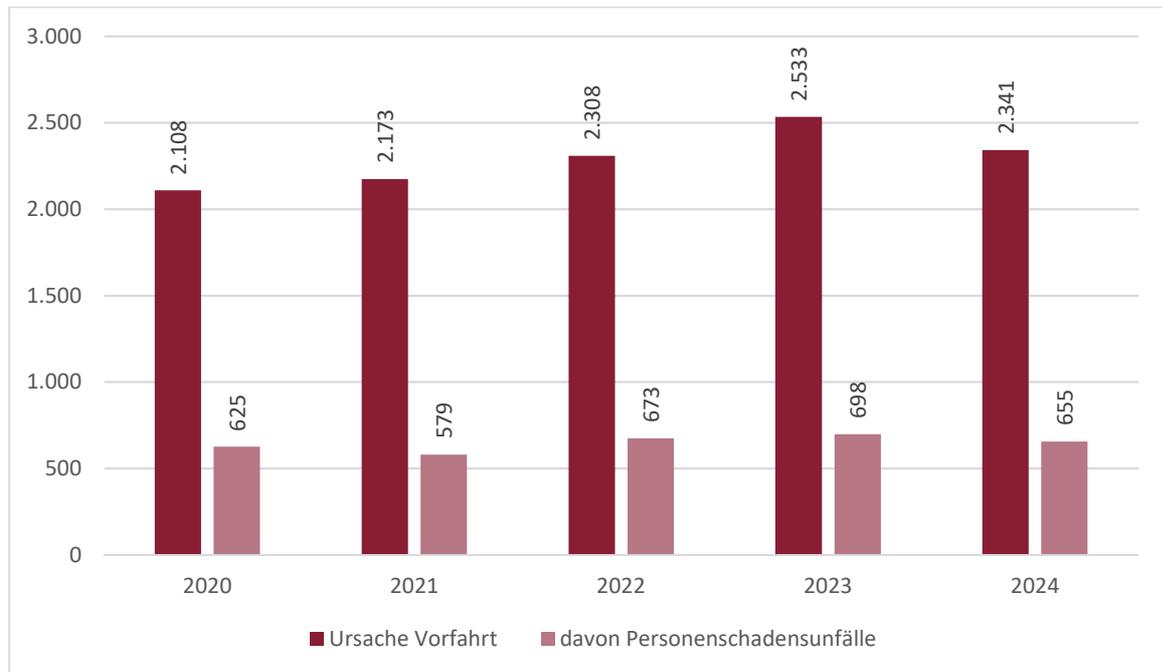


Abbildung 29: Verkehrsunfälle aufgrund Missachtung der Vorfahrt

Im Jahr 2024 ereigneten sich 2.341 Unfälle aufgrund der Missachtung der Vorfahrt. Dies bedeutet mit Blick auf das Jahr 2023 einen Rückgang um 7,6 %. Der Anteil an den Gesamtunfallzahlen liegt bei knappen 5 %. Bei Unfällen, bei denen die Missachtung der Vorfahrt als Hauptursache anzusehen war, sind im Jahr 2024 jedoch vier Personen getötet und 82 Personen schwer verletzt worden.

5.5 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“⁷

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20- '23
Gesamtzahl	312	264	+48	+18,2%	277	404		
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	81	62	+19	+30,6%	78	102		
Anteil an allen Verkehrsunfällen	0,7%	0,6%			0,6%	1,0%		

Tabelle 20: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

⁷ Ablenkung im Sinne des § 23 Abs. 1a StVO sowie Ablenkung in anderen Fällen

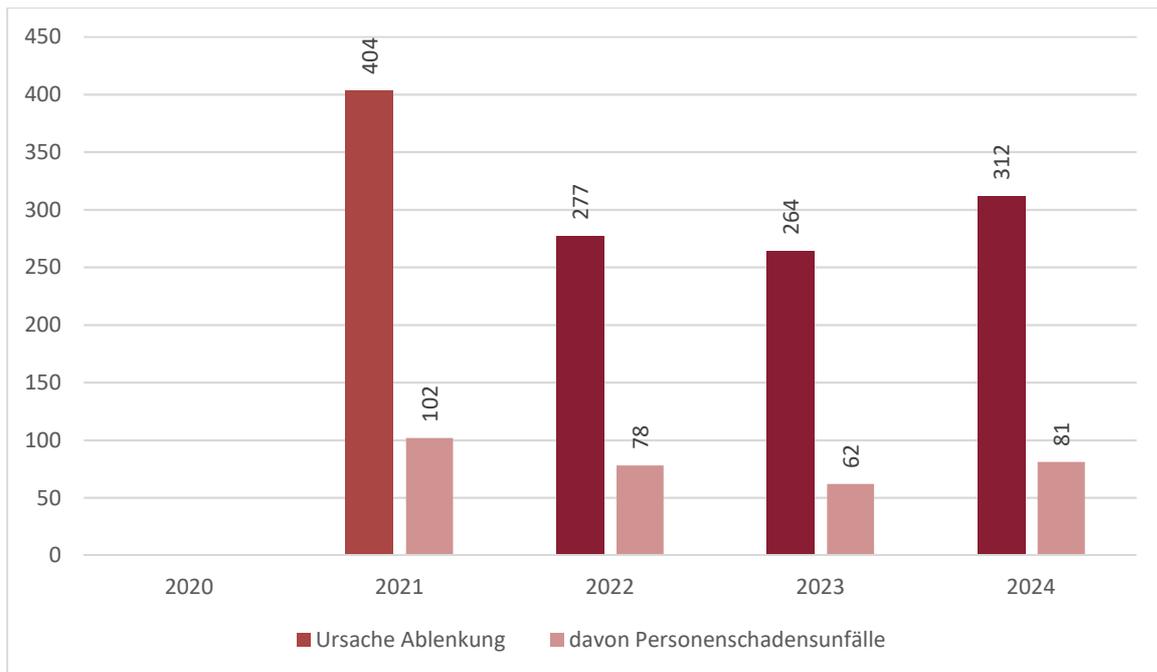


Abbildung 300: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Ablenkung“

Bei Verkehrsunfällen, die sich infolge von Unachtsamkeit in Form von Ablenkung, beispielsweise durch die Nutzung von Smartphones und anderen elektronischen Geräten ereigneten, war das mutmaßliche Dunkelfeld bislang hoch. Mit Beginn des Jahres 2021 erfolgte sodann die gesonderte statistische Erfassung dieser Verkehrsunfallursache. So konnten für das Jahr 2021 im Präsidialbereich Koblenz 404 Verkehrsunfälle der Unfallursache Ablenkung zugeordnet werden. Im Jahr 2022 waren es 277 und im Jahr 2023 noch 264 Fälle. Für das Jahr 2024 wurden 312 Fälle registriert.

In etwa einem Viertel dieser Unfälle kam es zu Personenschäden.

5.6 Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	'20-'23
Gesamtzahl	7.548	7.690	-142	-1,8%	7.422	7.642	7.282	7.509
davon Verkehrsunfälle mit Personenschaden	57	60	-4	-6,7%	54	62	63	60
Anteil an allen Verkehrsunfällen	17,0%	17,2%			17,4%	19,1%	18,6%	18,0%

Tabelle 21: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

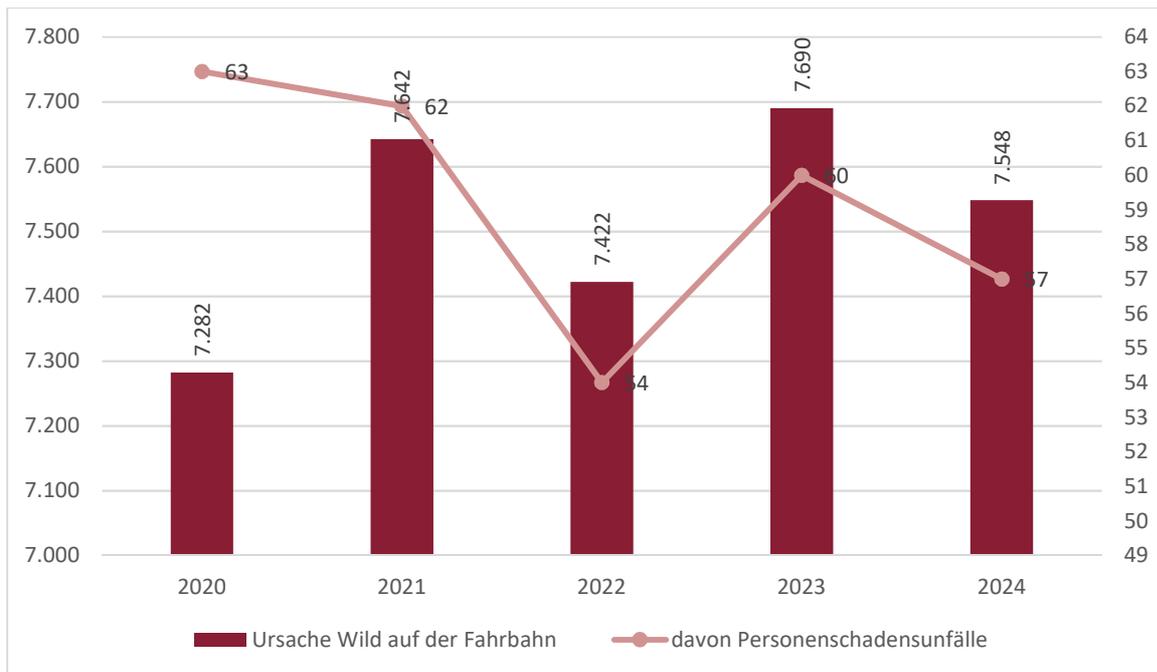


Abbildung 311: Verkehrsunfälle mit der Ursache „Wild auf der Fahrbahn“

Im Jahr 2024 kam es zu 7.548 Verkehrsunfällen durch Wild auf der Fahrbahn. Diese stellen mit einem Anteil von etwa 17 % am Gesamtunfallgeschehen eine nicht unwesentliche Unfallursache dar. Nach einem leichten Anstieg im Jahr 2023 ist hier wieder ein Rückgang zu verzeichnen.

5.7 Weitere Unfallursachen

Verkehrsunfälle	2024	2023	Total	%	2022	2021	2020	20-23
Straßenbenutzung	1.744	1.782	-38	-2,1%	1.686	1.506	1.447	1.605
davon mit Getöteten	1	6	-5	-83,3%	2	4	5	4
Anteil an allen Verkehrsunfällen	3,9%	4,0%			3,9%	3,8%	3,7%	3,9%
Überholen	751	856	-105	-12,3%	748	644	628	719
davon mit Getöteten	4	2	+2	+100%	5	3	5	4
Anteil an allen Verkehrsunfällen	1,7%	1,9%			1,8%	1,6%	1,6%	1,7%
Vorbei-/Nebeneinanderfahren	884	912	-28	-3,1%	895	862	831	875
davon mit Getöteten	0	0	0	0%	0	0	0	0
Anteil an allen Verkehrsunfällen	2,0%	2,0%			2,1%	2,2%	2,1%	2,1%
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren	7.405	7.513	-108	-1,4%	7.707	7.040	7.201	7.365
davon mit Getöteten	2	3	-1	-33,3%	3	0	6	3
Anteil an allen Verkehrsunfällen	16,6%	16,8%			18,0%	17,6%	18,4%	17,7%
Andere Fehler	1.413	1.327	+86	+6,5%	1.315	1.445	1.959	1.512
davon mit Getöteten	1	1	0	0%	1	1	3	2
Anteil an allen Verkehrsunfällen	3,2%	3,0%			3,1%	3,6%	5,0%	3,6%

Tabelle 22: Weitere Unfallursachen

Neben den bereits dargestellten Unfallursachen werden fehlerhaftes Verhalten beim „Abbiegen, Wenden und Rückwärtsfahren“, „Vorfahrtsverletzungen“, „Fehler bei der Straßenbenutzung“ (Rechtsfahrgebot, Falschfahrer, verbotswidriges Befahren), „Fehler beim Vorbei-/Nebeneinanderfahren“ sowie „Fehler beim Überholen“ als unfallursächliches Verhalten gesondert ausgewiesen. Eine weitere Betrachtung erfolgt an dieser Stelle nicht.

6 Maßnahmen und Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit

6.1 Kinder

Der Risikogruppe der Kinder ist eine der umfänglichsten Verkehrspräventionsthemen in der Polizei. So schulen u.a. Verkehrssicherheitsberatende und die Polizeipuppenbühne Kinder in Kindergärten und Schulen für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Allein durch die Polizeipuppenbühne des Polizeipräsidiums Koblenz wurden im Jahr 2024 nahezu 4.350 Kinder erreicht und unter anderem für die Gefahren des Straßenverkehrs sensibilisiert. Zusätzlich führten die Dienststellen des Polizeipräsidiums Koblenz etwa 10.500 Radfahrausbildungen in Schulen durch. Weiterhin erfolgten zahlreiche Schulweg- und Schulbuskontrollen sowie Überwachungs- und Präventionsmaßnahmen im räumlichen Umfeld von Kindergärten und Schulen.

6.2 Seniorinnen / Senioren

Aufgrund der zunehmenden Mobilität der älteren Verkehrsteilnehmenden vor allem im Bereich der Pedelecs entwickeln sich die Unfallzahlen über die letzten Jahre hinweg weiterhin negativ. Die polizeiliche Verkehrssicherheitsarbeit ist über eine landesweite Schwerpunktsetzung bereits entsprechend ausgerichtet. Dies führt bei den kontrollierenden Kräften zu regional angepassten Maßnahmen. Im Bereich des Oberzentrums Koblenz wird die vorhandene Fahrradstraße sowie das Radwegenetz an Rhein und Mosel verstärkt kontrolliert.

6.3 Fahrrad- und Pedelec-fahrende

Die Beteiligung von Pedelec-fahrenden an Verkehrsunfällen ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegen. Die Bedeutung von Pedelecs, also Fahrrädern mit

Tretkurbelantrieb und unterstützendem Motor, wird auch weiterhin aufgrund deren wachsenden Beliebtheit im Fokus polizeilicher Verkehrssicherheitsarbeit stehen.

Gleiches gilt für die Risikogruppe der Fahrradfahrenden, denn auch hier ist im Zuge des Mobilitätswandels von einer weiteren Zunahme des Anteils am Straßenverkehrsaufkommen auszugehen.

Die in der Vergangenheit landesweit umgesetzte Verkehrssicherheitskampagne „Sicher fahr ich Rad“ wird präsidialweit inhaltlich fortgesetzt. Die Risikogruppe der Rad- und Pedelec-fahrenden bleibt ebenfalls weiter im Fokus der Polizei.

6.4 Elektrokleinstfahrzeugfahrende

Die Verkehrsunfalllage unter der Beteiligung von Elektrokleinstfahrzeugen hat sich stetig negativ entwickelt. Im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen sowie den anderen Risikogruppen stellen diese Zahlen weiterhin einen nur sehr geringen Anteil in der Verkehrsbeteiligung dar. Dennoch gilt es diese Beteiligungsform weiterhin im Blick zu halten und sowohl durch präventive als auch repressive Maßnahmen einem weiteren Anstieg negativer Entwicklungen zu entgegenzuwirken.

6.5 Motorisierte Zweiradfahrende

Aufgrund der negativen Entwicklung in der Gesamtunfallzahl sowie auch der Anzahl der Verunglückten wird das Polizeipräsidium Koblenz die bereits erfolgte bereichsspezifische Präventionsarbeit weiter intensivieren. In diesem Zusammenhang wurden im Jahr 2024 präsidialweit im Rahmen geplanter Kontrollaktionen nahezu 2.000 motorisierte Zweiräder kontrolliert. Hinzu kommen zahlreiche Fahrzeuge, die im Rahmen des alltäglichen Dienstes überprüft wurden.

6.6 Alkoholeinfluss im Straßenverkehr

Aufgrund der steigenden Anzahl alkoholbedingter Verkehrsunfälle führt die Polizei die entsprechenden Kontrollmaßnahmen weiter auf hohem Niveau durch. Neben den festgestellten Verstößen im alltäglichen Dienst erfassten die Kolleginnen und Kollegen im Zusammenhang mit entsprechenden themenbezogenen Sonderkontrollen im Jahr

2024 insgesamt 1.800 Straf- und Ordnungswidrigkeitenanzeigen⁸ aufgrund alkoholisierter Fahrten ohne Unfallzusammenhang.

6.7 Drogeneinfluss im Straßenverkehr

Die Überprüfung von Fahrzeugführenden hinsichtlich Betäubungsmittelinfluss gehört nach wie vor zu den Standardmaßnahmen einer Verkehrskontrolle. Das Entdeckungsrisiko für beeinflusste Fahrzeugführende wird dabei durch zielgerichtete, anlassbezogene wie auch anlassunabhängige Kontrollmaßnahmen permanent und flächendeckend hochgehalten. Die Kräfte des Polizeipräsidium Koblenz fertigten im Jahr 2024 im Bereich der drogenbeeinflussten Fahrten ohne Unfallzusammenhang in ca. 1.600 Anzeigen.

6.8 Geschwindigkeitskontrollen

Angesichts teilweise gravierender Unfallfolgen sind anlassbezogene Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen weiterhin zu allen Tages- und Nachtzeiten fest in der polizeilichen Verkehrssicherheitsstrategie verankert. Dies trägt als Baustein dazu bei, unfallträchtiges Rasen durch einen flächendeckenden Überwachungsdruck zu reduzieren. Hierbei kommen neben stationären Messanlagen auch semimobile („Enforcement-Trailer“) und mobile Messgeräte der Verkehrsdirektion Koblenz zum Einsatz.

Ebenso werden Zivilstreifen eingesetzt, welche über eine spezialisierte Videotechnik zur Aufzeichnung entsprechender Verstöße verfügen (ProViDa). Ergänzt werden diese Messungen durch den anlassbezogenen Einsatz von Handlasermessgeräten. Die Dienststellen in der Fläche nutzen dies Komponente im Rahmen an Gefahrenstellen, etwaigen Unfallhäufungsstellen sowie zur Prüfung etwaiger Bürgerbeschwerden.

Über alle angesprochenen Messsysteme hinweg konnte das Polizeipräsidiums Koblenz über 1,2 Millionen Geschwindigkeitsverstöße registrieren und einer entsprechenden Ahndung zuführen.

⁸ Eine Ordnungswidrigkeit liegt hier im Bereich von 0,5 bis 1,09 Promille ohne Ausfallerscheinungen vor, ab 1,1 Promille sowie bei einer Alkoholisierung von 0,3 Promille mit hinzukommenden Ausfallerscheinungen liegt grundsätzlich der Verdacht des Straftatbestandes der Trunkenheit im Verkehr (§316 StGB) vor.

6.9 Abstandskontrollen

Die Polizei wirkt der Unterschreitung des Abstandes zu vorausfahrenden Fahrzeugen mit gezielten Überwachungsmaßnahmen wie beispielsweise dem auf Bundesautobahnen zum Einsatz kommende Videoabstandsmessverfahren entgegen. So leitete die Verkehrsdirektion Koblenz im Jahr 2024 im Präsidialbereich ca. 10.000 Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen der Nichteinhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstandes ein.

6.10 Ablenkung im Straßenverkehr

Die Verkehrungsfälle mit der Ursache Ablenkung⁹ werden seit dem Jahr 2021 statistisch erfasst. Für das Berichtsjahr 2024 sind hier 312 Verkehrsunfälle registriert worden. Dies bedeutet einen Anstieg von 48 Fällen oder 18,2 %. Die Risikogruppen der jungen Fahrenden sowie der Rad- und Pedelec-fahrenden sind überproportional vertreten und gehen zu etwa einem Viertel mit Personenschäden einher.

Bereits im April 2018 wurde landesweit die Konzeption „Ablenkung im Straßenverkehr“ eingeführt. Die Regelungslage beinhaltet hierbei neben präventiven Aufklärungsveranstaltungen zur Gefahrensensibilisierung ebenfalls anlassbezogene repressive Kontrollmaßnahmen. Im Ergebnis führten im Präsidialbereich Koblenz hier mehr als 5.100 Ordnungswidrigkeiten aufgrund von Ablenkungsverstößen (ohne Verkehrsunfallbezug) zu Anzeigen.

7 Informationen zum regionalen Verkehrsunfallgeschehen

Ansprechpartner für Rückfragen zum Verkehrsunfallgeschehen im Polizeipräsidium Koblenz:

Polizeipräsidium Koblenz
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon: 0261/103-50022
E-Mail: PPKoblenz.Presse@polizei.rlp.de

⁹ Die niedrigen Fallzahlen erklären sich über die Notwendigkeit konkreter Anhaltspunkte wie z.B. Zeugenaussagen im Rahmen der Unfallaufnahme. Das bloße Auffinden von Geräten im verunfallten Fahrzeug reicht nicht aus.

8 Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick

Verkehrsunfälle	2024	2023	Veränderung		Langzeitbetrachtung		
			Total	Prozent	2022	2021	2020
Verkehrsunfallentwicklung allgemein							
Gesamtzahl der Verkehrsunfälle	44.476	44.700	-224	-0,5%	42.715	39.912	39.105
davon innerhalb geschlossener Ortschaft	27.009	26.664	345	1,3%	25.803	23.481	23.196
davon außerhalb geschlossener Ortschaft	17.467	18.036	-569	-3,2%	16.912	16.427	15.907
davon auf Bundesautobahnen	2.762	2.906	-144	-5,0%	2.596	2.210	2.178
davon VU mit Personenschaden	4.335	4.400	-65	-1,5%	4.361	3.965	4.164
davon VU mit Getöteten	48	39	9	23,1%	38	35	44
davon VU mit Schwerverletzten	732	775	-43	-5,5%	868	839	897
davon VU mit Leichtverletzten	3.555	3.586	-31	-0,9%	3.455	3.091	3.223
VU mit § 142 StGB (Flucht)	8.945	9.077	-132	-1,5%	8.471	7.811	7.976
davon VU mit Personenschaden	366	367	-1	-0,3%	400	335	347
davon geklärt	3.573	3.773	-200	-5,3%	3.483	3.309	3.341
Aufklärungsquote	39,9%	41,6%			41,1%	42,4%	41,9%
Verunglückte Personen							
Gesamtzahl der verunglückten Personen	5.694	5.778	-84	-1,5%	5.716	5.140	5.422
davon Getötete	50	41	9	22,0%	40	36	47
davon Schwerverletzte	825	887	-62	-7,0%	986	935	1.012
davon Leichtverletzte	4.819	4.850	-31	-0,6%	4.690	4.169	4.363
Risikogruppen nach Alter							
VU mit Kinderbeteiligung (0 - 14)	403	400	3	0,8%	444	338	344
dabei verunglückte Kinder gesamt	353	348	5	1,4%	377	280	290
VU unter Beteiligung Junge Fahrende (18 - 24)	8.811	9.183	-372	-4,1%	8.800	8.567	8.326
dabei verunglückte Junge Fahrende gesamt	954	1.085	-131	-12,1%	1.014	916	985
VU unter Beteiligung v. Senioren (≥ 65)	9.489	9.183	306	3,3%	8.469	7.541	7.542
dabei verunglückte Senioren (≥ 65) gesamt	773	714	59	8,3%	701	563	645
Risikogruppen nach Art der Verkehrsbeteiligung							
VU Rad- und Pedelec fahrende (SZ 71,72)	936	930	6	0,6%	912	820	901
VU motorisierte Zweiräder m. amtl. Kennz. (SZ 11,12)	929	859	70	8,1%	864	838	866
VU mit LKW (SZ 40-48,51,52,54,55,57,58)	5.209	5.469	-260	-4,8%	5.218	5.068	4.658
ausgewählte Unfallursachen							
VU unter Einwirkung berauschender Mittel	771	719	52	7,2%	772	664	663
davon VU unter Alkoholeinfluss	645	613	32	5,2%	668	546	555
davon VU unter Drogeneinfluss	199	152	47	30,9%	156	163	145
Ablenkung (SZ 05-06)	312	264	48	18,2%	277	404	* erst ab 2021 erfasst
Geschwindigkeit (SZ 12-13)	3.086	3.334	-248	-7,4%	2.913	2.824	2.812
Abstand (SZ 14-15)	15.607	15.134	473	3,1%	14.134	12.281	11.796
Überholen (SZ 16-23)	751	856	-105	-12,3%	748	644	628
Vorfahrt (SZ 27-33)	2.341	2.533	-192	-7,6%	2.308	2.173	2.108
Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren (SZ 34-37)	7.405	7.513	-108	-1,4%	7.707	7.040	7.201

Tabelle 23: Die Verkehrsunfallentwicklung auf einen Blick (* Ursachen 05/06 erst ab 01.01.21 statistisch erfasst)